

# Masterplan Mobilität und Verkehr („HEF-Mobil“) der Kreisstadt Bad Hersfeld

Vorstellung im Ausschuss Stadtplanung, Umwelt und Klima  
der Stadtverordnetenversammlung Bad Hersfeld

- Erarbeitungsprozess und Ergebnisse des Masterplans Mobilität und Verkehr -

Dr. Michael Walter, Senior Manager Benz + Walter GmbH

*Bad Hersfeld, 3. Mai 2023*

- 1** | **Kurzvorstellung von Benz + Walter**
- 2** | **Erläuterungen zum Masterplan Mobilität und Verkehr („HEF-Mobil“)**
- 3** | **Erstellung Mobilitätsleitbild Bad Hersfeld 2035+**
- 4** | **Entwicklung der Maßnahmen des Masterplans Mobilität und Verkehr**
- 5** | **Gesamtmaßnahmen des Masterplans Mobilität und Verkehr**
- 6** | **Priorisierte Maßnahmen des Masterplans Mobilität und Verkehr**
- 7** | **Beispiele Ansätze Maßnahmenumsetzungen**

Wer  
wir  
sind

Als inhabergeführte **Boutique-Beratung** bieten wir für Unternehmen und öffentliche Auftraggeber Dienstleistungen von der Konzeptionierung und Entwicklung bis zur Implementierung von **maßgeschneiderten Lösungen** an der Schnittstelle von **Daten, Mobilität und Logistik** an.

Was  
wir  
machen

## Big Data + Advanced Analytics

Konzepte und Strategien für datengetriebene Geschäftsmodelle durch Beantwortung innovativer Fragestellungen sowie Erschließung neuer Potenziale unter Einsatz von Advanced Analytics.

01000010  
00101011  
01010111

## Green Cities + Mobilität

Verbindung der Bedürfnisse von Bürgern, Wirtschaft und Umwelt zu nachhaltigen Mobilitätskonzepten und Lösungen.



## Urbane Logistik + Supply Chain Management

Konzepte und Lösungen für stadt- und regional-verträgliche Logistiksysteme sowie datenbasierte Optimierung von logistischen Prozessen.



## Digitale Transformation + Nachhaltigkeit

Verbindung von Digitalisierung, Innovation und Nachhaltigkeit zur Unterstützung von Klimaschutz sowie der Transformation von urbanen Räumen und Regionen zu Smart Cities / Regions.



Was  
wir  
bieten

Innovative, nachhaltige sowie praxisorientierte **Konzepte und Lösungen**, die wir auf Basis von fachlichem **Austausch, Pionierarbeit, Spirit und Drive** entwickeln. In Verbindung mit unserer **Expertise und Kreativität** gestalten und implementieren wir **mit und für unsere Kunden** in der Rolle des **Owner's Consultant**.



- Die Benz + Walter GmbH (B+W) ist eine auf **Mobilität/ Verkehr**, Logistik, digitale Transformation und Nachhaltigkeit sowie Big Data Analytics (Massendatenanalysen) spezialisierte **Strategie- und Managementberatung** mit Sitz in Wiesbaden.
- Das Handeln von B+W wird von der Vision geleitet, **maßgeschneiderte Lösungen für Unternehmen und Kommunen** auch unter Nutzung der Potenziale aus Digitalisierung und Data Analytics integriert zu betrachten und effizienter zu gestalten. Dafür werden **fundierte Branchenkenntnisse** mit ausgezeichneten Projekt-, Datenplattform- und Analyseerfahrungen verbunden und **zukunftssichere Konzepte sowie individuelle Lösungen** entwickelt.
- B+W ist auf die **Erstellung von Masterplänen modernster Machart** spezialisiert, unter Anwendung innovativer und vor allem zielgerichteter Methoden sowie Ausrichtung auf **unmittelbar förderfähige Gesamtkonzepte** bzw. Maßnahmen.
- Die von B+W entwickelte **Masterplan-Methodik wurde vom BMDV als wegweisend herausgehoben**, die Green City-Masterpläne für die Landeshauptstädte Wiesbaden und Mainz sowie die Wissenschaftsstadt Darmstadt befanden sich unter den besten fünf in Deutschland. Für darin entwickelte Maßnahmen wurden für diese Städte schon bisher **über € 100 Mio. an Fördermitteln** ausgelöst. Weiterhin war B+W u.a. wesentlich am **Mobilitätsleitbild** für die Landeshauptstadt Wiesbaden beteiligt.
- B+W verfügt über erfahrene Fachexperten in Mobilität und Verkehr und dazu ein weitreichendes Partner- und Expertennetzwerk. Enge Verbindungen bestehen u.a. mit dem **Deutschen Verkehrsforum (DVF)** sowie dem **Nationalen Kompetenznetzwerk für nachhaltige Mobilität (NaKoMo)** des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV). Sowohl das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen wie das BMDV nutzen die Expertise von B+W und seinen Partnern zunehmend.
- Der operative Projektleiter des Masterplans Mobilität und Verkehr der Kreisstadt Bad Hersfeld, Herr Dr. Michael Walter ist als Senior Manager Leiter des **Kompetenzzentrums Green Cities + Mobilität\*** von Benz + Walter. Die Entwicklung von Bad Hersfeld und die Gegebenheiten vor Ort kennt Herr Dr. Walter durch regelmäßige Aufenthalte **seit Anfang der neunziger Jahre**.

\* Fokussiert auf die Verbindung der Bedürfnisse von Bürgern, Kommunen, Wirtschaft und Umwelt mit nachhaltigen Mobilitätskonzepten und Lösungen.

# Agenda

- 1** Kurzvorstellung von Benz + Walter
- 2** Erläuterungen zum Masterplan Mobilität und Verkehr („HEF-Mobil“)
- 3** Erstellung Mobilitätsleitbild Bad Hersfeld 2035+
- 4** Entwicklung der Maßnahmen des Masterplans Mobilität und Verkehr
- 5** Gesamtmaßnahmen des Masterplans Mobilität und Verkehr
- 6** Priorisierte Maßnahmen des Masterplans Mobilität und Verkehr
- 7** Beispiele Ansätze Maßnahmenumsetzungen

# Der Masterplan „HEF-Mobil“ dient als Grundlage für Planungen und Weichenstellungen für Mobilität und Verkehr in Bad Hersfeld

- Auftragsgemäß wurde der **Masterplan Mobilität und Verkehr der Kreisstadt Bad Hersfeld („HEF-Mobil“)** als **strukturiertes Maßnahmenplan** in einem fachlich-wissenschaftsbasierten Prozess unter Anwendung des zuvor erstellten Mobilitätsleitbilds erarbeitet. Unter Anwendung der Leitlinien des Mobilitätsleitbilds liegt der inhaltliche **Schwerpunkt auf den Maßnahmen**.
- Unter **Herstellung von Transparenz** ist der Masterplan auf die **Nutzung durch Politik und Verwaltung** (u.a. zur Orientierung, für konkrete Planungen und zukünftige Ausrichtungen) sowie die **Stellung von Förderanträgen** für umzusetzende Maßnahmen ausgerichtet. Zur Vermeidung von Doppel- und gegenläufigen Planungen hat der Masterplan des Weiteren auch eine **Koordinationswirkung**, auch betreffend vorhandene bzw. neue formale Planwerke.
- Der Stadtverordnetenversammlung soll der Masterplan Mobilität und Verkehr auch als **Grundlage bzw. Vorlage für Beschlussfassungen** für die zukünftige Ausrichtung und Entwicklung von Verkehr und Mobilität dienen.
- Die Erarbeitung des Masterplans erfolgte daher auf einer **breiten analytischen Basis** sowie unter **umfassenden inhaltlichen Abstimmungen** mit zuständigen Stellen. In die Analysen wurde auch die Auswertung verfügbarer Daten, die Hintergründe der heutigen Verkehrsinfrastruktur sowie strategische Optionen zur Stadtentwicklung einbezogen.
- Masterplan und Mobilitätsleitbild wurden auf **Grundlage der Ergebnisse des über drei Workshops laufenden Beteiligungsprozesses** mit relevanten Stakeholdern auch aus der Politik und der Verwaltung erarbeitet.
- Neben den von der Stadt Bad Hersfeld selbst zu beeinflussenden Entwicklungen bzw. Entscheidungen ist der Masterplan auch auf die weitergehende **Abstimmung mit zuständigen Aufgaben- und Kostenträgern** ausgerichtet, mit denen die Stadt in vielen Bereichen Lösungen für Mobilität und Verkehr abstimmen bzw. dazu auch einvernehmen erzielen muss\*.

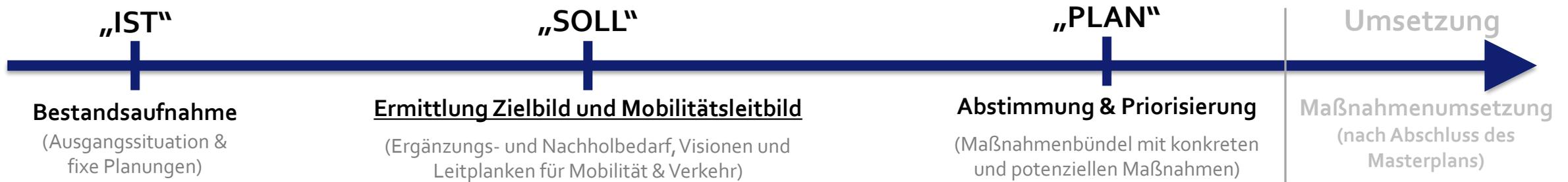
\* Dazu zählen beispielsweise das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (HMWEVW) bzw. Hessen Mobil, der Bund bzw. das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV), die Autobahn GmbH und die Geschäftsfelder der Deutschen Bahn AG. Darüber hinaus auch das Regierungspräsidium Kassel, der Kreis Hersfeld-Rotenburg bzw. der Nordhessische VerkehrsVerbund (NVV) etc.

# Die mit dem Masterplan entwickelten Maßnahmen bilden zukünftige Entwicklungsoptionen der Kreisstadt in Mobilität und Verkehr ab

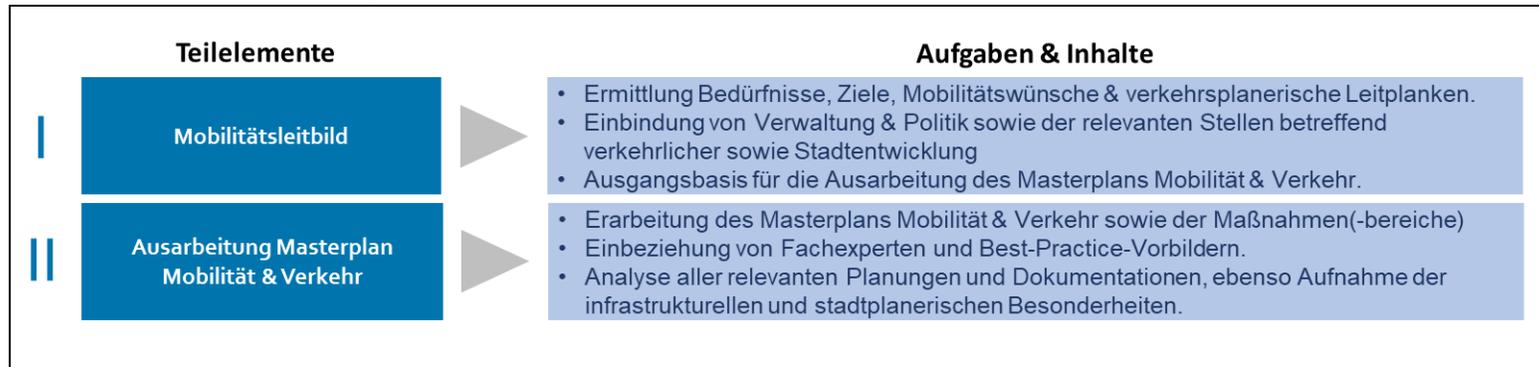
- Mit dem Masterplan wurde ein über Maßnahmensteckbriefe priorisiertes, am Bedarf orientiertes, analytisch fundiertes, vernetztes und **strategisches Gesamtkonzept für die Zukunft von Mobilität und Verkehr** erstellt.
- Die einzelnen Maßnahmen des Masterplans wurden nach **inhaltlich voneinander abgegrenzten Maßnahmenbündeln** strukturiert und können darüber auch stufenweise umgesetzt werden. Den Maßnahmen übergeordnet sind **12 Handlungsfelder**.
- Diese Struktur dient auch der **Einhaltung der mit dem Mobilitätsleitbild gesetzten Leitlinien** über alle relevanten Verkehrsträger, Verkehrsarten und Verkehrsmittel sowie Verkehrszwecke hinweg.
- Die Ergebnisse und Maßnahmen des Masterplans spiegeln unter anderem den **Wunsch zur Stärkung des ÖPNV, des Fuß- und Fahrradverkehrs** sowie insgesamt einer **nachhaltigeren Mobilität vor Ort** aus dem Beteiligungsverfahren wieder.
- Die Aufstellung des Masterplans als **strukturiertes Gesamtkonzept** ermöglicht in diesem Zusammenhang eine **breite und auf möglichst hohe Förderquoten ausgerichtete Beantragung von Fördermitteln** für die Umsetzung von Einzelmaßnahmen, Maßnahmenkombinationen oder ganzen Maßnahmenbündeln.
- Als Gesamtkonzept für Mobilität und Verkehr der Zukunft ist der **Masterplan der Schlüssel für die direkte Antragstellung auf Förderung aus Programmen von Land, Bund und EU** für in diesem enthaltene Maßnahmen. In die Erarbeitung des Masterplans mit dem Mobilitätsleitbild wurden daher die **EU-Richtlinien zu Nachhaltigen Urbanen Mobilitätsplänen** (Sustainable Urban Mobility Plans, kurz: EU-SUMP) einbezogen.
- Die Ergebnisse und Maßnahmen des Masterplans bereiten darüber hinaus die rechtzeitige **Ausarbeitung und Einreichung von Verkehrsinfrastrukturprojekten** zur Aufnahme in den 2023 erwartungsgemäß **neu aufzusetzenden Bundesverkehrswegeplan (BVWP)** vor (betreffend sowohl Straße wie Schiene).
- Auch vor diesem Hintergrund bestand die Anforderung, den Masterplan formal und inhaltlich auf **fachlich zumindest vorinformierte Adressaten** auszurichten.

# Der Masterplan mit seinen Maßnahmen wurde über drei Projektphasen sowie zwei aufeinander aufbauende Teilelemente erarbeitet

Ablauf Masterplan



- Die Erarbeitung des Masterplans Mobilität und Verkehr der Kreisstadt Bad Hersfeld („HEF-Mobil“) erfolgte in einem fachlich-wissenschaftsbasierten Prozess in den **Phasen IST / SOLL / PLAN** mit **zwei (parallelisierten) Teilelementen**:
  - I. Entwicklung/ Abstimmung des „**Mobilitätsleitbildes Bad Hersfeld 2035+**“.
  - II. Ausarbeitung des **Masterplans Mobilität & Verkehr** auf Grundlage des Mobilitätsleitbilds im Sinne eines **bewerteten strategischen Maßnahmenplans** aus thematisch geordneten Maßnahmenbündeln.



- Masterplan und Mobilitätsleitbild wurden auf **Grundlage der Ergebnisse des über drei Workshops parallel laufenden Beteiligungsprozesses** mit relevanten Stakeholdern auch aus der Politik und der Verwaltung erstellt.
- Der fertige Masterplan soll **kontinuierlich fortgeschrieben** und dessen **Ziele, Methoden und Strategie dabei periodisch aktualisiert** werden.

# Die Leitlinien des Mobilitätsleitbildes bilden eine Schablone für die Prüfung und Ausgestaltung von Maßnahmen

- Ausgehend von den **Schwerpunktsetzungen „Mobilität“, „Verkehr“ und „Stadtentwicklung & -struktur“** basiert das Mobilitätsleitbild unter anderem auf den **im Gesamtprozess** zum „Masterplan Mobilität und Verkehr“ der Kreisstadt Bad Hersfeld
  - erfassten **Bedürfnissen und Mobilitätswünschen von Bevölkerung und Wirtschaft,**
  - **ermittelten Zielsetzungen** für die zukünftige Ausrichtung von Mobilität und Verkehr im Zusammenspiel mit der Stadtentwicklung,
  - **den Rahmen setzenden Handlungsspielräumen** und für das Mobilitätsleitbild der Kreisstadt Bad Hersfeld relevanten Themenfeldern,
  - **den gesellschaftlichen Wertevorstellungen des 21. Jahrhunderts,** u.a. zur nachhaltigen Entwicklung,
  - **des aktuellen bzw. neuesten und zukunftsfähigsten Stands von Wissenschaft und Technik** und
  - den geltenden bzw. einzubeziehenden **gesetzlichen Rahmenbedingungen.**
- Für die **Prüfung der aktuellen Masterplanmaßnahmen** wie auch **zukünftiger Maßnahmenentwicklung** wurden darauf aufbauend Leitlinien für die zukünftigen Mobilität und den Verkehr in Bad Hersfeld abgeleitet.
- Die Grundsätze und Ziele des Mobilitätsleitbilds erzeugen darüber einen auch für die zukünftige Orientierung **klar abgegrenzten Lösungsraum.**
- Im Ergebnis bilden die Leitlinien des Mobilitätsleitbildes somit eine **Schablone für die Prüfung und Ausgestaltung von Maßnahmen.**

# Am Beteiligungsprozess haben sowohl Vertreter von Verwaltung und Politik wie die ganze Breite der relevanten Stakeholder teilgenommen



Die Fachexperten haben ihre Präsentationen im Beteiligungsprozess sowohl vor Ort in der Stadthalle wie online zugeschaltet gehalten.

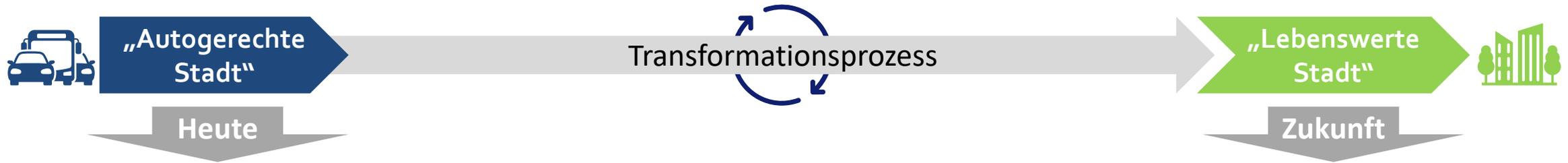
Quelle Bilder: Stadt Bad Hersfeld, Michael Mai und B+W, Dr. Michael Walter

# Agenda

---

- 1** Kurzvorstellung von Benz + Walter
- 2** Erläuterungen zum Masterplan Mobilität und Verkehr („HEF-Mobil“)
- 3** **Erstellung Mobilitätsleitbild Bad Hersfeld 2035+**
- 4** Entwicklung der Maßnahmen des Masterplans Mobilität und Verkehr
- 5** Gesamtmaßnahmen des Masterplans Mobilität und Verkehr
- 6** Priorisierte Maßnahmen des Masterplans Mobilität und Verkehr
- 7** Beispiele Ansätze Maßnahmenumsetzungen

# Das Mobilitätsleitbild ist die Grundlage für die Gestaltung des Transformationsprozesses orientiert am Leitbild der „Lebenswerten Stadt“



- Massive **Umsetzung des Leitbildes der autogerechten Stadt** auch in Bad Hersfeld **seit ca. 1961**
- **Zerstörung des Altstadt-Übergangs** – Abriss Neustadt zugunsten Hochbrücke und Stadtring (z.B. Zunfthaus)
- Teils **überdimensionierte Straßenanbindungen / Hochstraßen** wie Hochbrücke/Stadtring/Zufahrtsstraßen
- **Eingriffe in Relationen und Struktur der Altstadt durch Kaufhausbauten und Parkhäuser** (u.a. VR-Parkhaus)
- Reparatur der **Beschädigungen des Stadtkörpers** nicht oder nur unzureichend erfolgt
- Für Straßen/ Parkplätze **Flussläufe abgedeckt/ verlandet** (Fliegen-/ Geis) und **Grünflächen minimiert** (Schillerplatz)
- **Stellplatzdominanz auf dem Marktplatz** (seit 1970er)

- Orientierung am **Leitbild der „Lebenswerten Stadt“**
- **Reduzierung von Verkehrsmengen** zur Erhöhung der Lebensqualität
- Schaffung einer **Flächengerechtigkeit** zwischen den Verkehrsteilnehmern
- Stärkung des **Umweltverbundes**
- Einfach **zugängliche** (multimodale) **Mobilitätsangebote**
- Steigerung der Attraktivität der Stadt z.B. Begrünung und Schaffung von **Begegnungsflächen**
- Schaffung **attraktiver Wegebeziehungen** zwischen zentralen Standorten: **„Stadt der kurzen Wege“**
- **Inklusion** muss in allen Bereichen mitgedacht werden: **„Stadt für alle“**

## Grundlagen für das Mobilitätsleitbild 2035+ Bad Hersfeld

- Im Gesamtprozess zum Masterplan Mobilität und Verkehr der Kreisstadt Bad Hersfeld erfasste **Bedürfnisse und Mobilitätswünsche**
- Ermittelte **Zielsetzungen** für die zukünftige Ausrichtung von **Mobilität und Verkehr** im Zusammenspiel mit der Stadtentwicklung & -struktur
- Rahmensetzende **Handlungsspielräume** und **relevante Themenfelder** für das Mobilitätsleitbild der Kreisstadt Bad Hersfeld
- **Gesellschaftliche Werte des 21. Jahrhunderts** sowie des aktuellen bzw. neuesten und **zukunftsfähigsten Stands von Wissenschaft & Technik**

## Bestimmung des Mobilitätsleitbildes

Das „Mobilitätsleitbild 2035+ Bad Hersfeld“...

**1**

*...bildet das Selbstverständnis und die Grundprinzipien für Mobilität und Verkehr in Zusammenhang mit Stadtentwicklung & -struktur ab,*

**2**

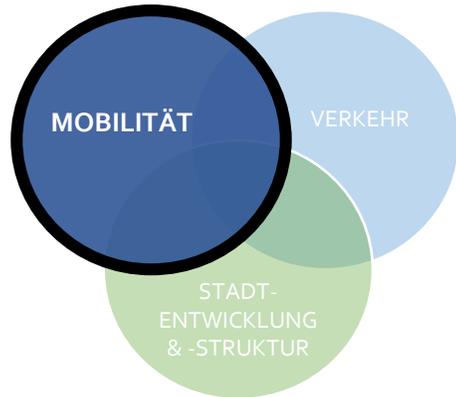
*... setzt einen Mittel- und langfristiger Orientierungsrahmen für die Umsetzung und Wirkungsentfaltung von Maßnahmen für Politik und Verwaltung und*

**3**

*...ist ausgelegt auf den Zeitraum bis zum Jahr 2035 - und bietet auch darüber hinaus Orientierung.*

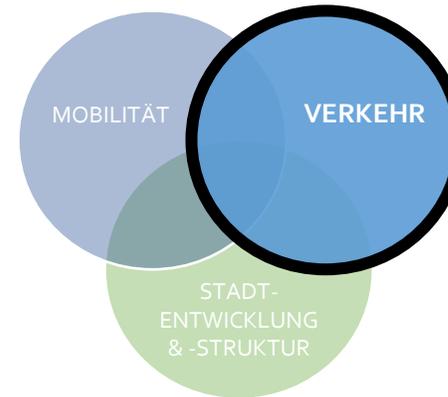
**Mobilitätsleitbild und Masterplan waren inhaltlich auf eine fachlich vorinformierte Zielgruppe auszurichten**

# Die 25 Leitlinien – Schwerpunkte Mobilität und Verkehr



## Schwerpunkt Mobilität

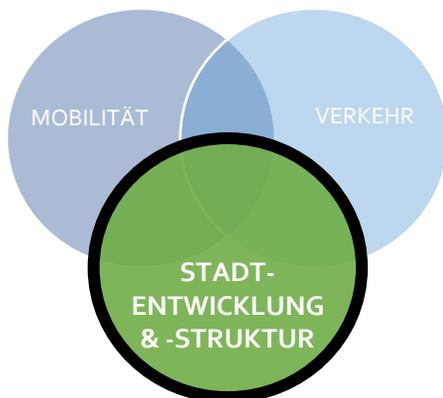
1. Mobilität muss sicher und sauber (emissionsfrei) werden (Vision Zero) **„Sichere und saubere Mobilität“**
2. Der Umweltverbund aus Fuß- und Radverkehr und ÖPNV soll gestärkt werden **„Stärkung des Umweltverbundes“**
3. Ausweitung bzw. Modifizierung des Mobilitätsangebots im Sinne eines multimodalen und intermodalen Mindsets **„Vernetzung der Mobilität“**
4. Weiterentwicklung der Mobilität durch Orientierung an innovativen und möglichst selbsttragenden Systemen mit bestmöglichem Verhältnis aus Kosten zu Nutzen **„Wirtschaftlichkeit der Mobilität“**
5. Schaffung betrieblicher Mobilitätsangebote für Beschäftigte und Erarbeitung innerbetrieblicher Mobilitätskonzepte **„Stärkung Betriebliche Mobilität“**



## Schwerpunkt Verkehr

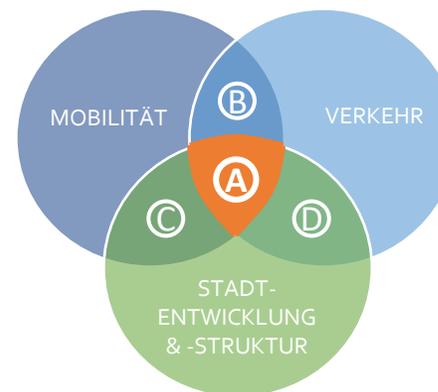
6. Reduzierung der Verkehrsmengen im Stadtgebiet, insbesondere der Durchgangs- und Schwerverkehre **„Umsetzung Umgehungsstraßen und Durchfahrtsbeschränkungen“**
7. Optimierung des Verkehrsflusses auch im Sinne der Klimaverträglichkeit **„Umsetzung proaktives umweltsensitives Verkehrsmanagement“**
8. Unterstützen und Vorantreiben der Umstellung auf alternative Antriebe und der dazu notwendigen Infrastruktur **„Fokus auf alternative Antriebe“**
9. Verfügbarkeit ausreichender Pkw-Parkplätze ohne Beeinträchtigung des mittelalterlichen Stadtbildes **„Koordination Parkraum“**
10. Ausweitung der Verkehrsberuhigung in der Kernstadt und den Stadtteilen **„Ausweitung Verkehrsberuhigung“**
11. Entlastung der Einwohner und Bürger von Luftschadstoffen und Lärm **„Vision Zero bei Luftschadstoffen und Lärm“**

# Die 25 Leitlinien – Schwerpunkt Stadtentwicklung & -struktur und Schnittmenge A (aus allen drei Schwerpunkten)



## Schwerpunkt Stadtentwicklung & -struktur

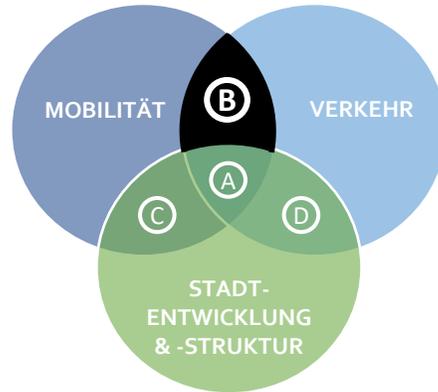
12. Ausrichtung der Kreisstadt auf eine flächen- und verkehrersparende Siedlungs(innen)struktur und optimale Erreichbarkeit  
„Stadt der kurzen Wege“
13. Nutzung der sich im Rahmen des Bahnprojekts Fulda-Gerstungen ergebenden Chancen einer integralen Planung der Stadtentwicklung  
„Hebeleffekt ICE-Halt“
14. Entwicklung einer „stadtgerechten Mobilität“ unter Erhalt des historischen geprägten Stadtcharakters



## Schnittmenge A Mobilität, Verkehr und Stadtentwicklung & -struktur

15. Transformation von einer autogerechten zu einer lebenswerten und nachhaltigen Stadt  
„Lebenswerten Stadt“
16. Gewährleistung der gesellschaftlichen Teilhabe aller Menschen im Sinne der „Inklusion – Stadt für alle“
17. Der Nutzer steht im Mittelpunkt der Mobilität – Fokussierung auf den Nutzer – „Nutzerzentrierung“
18. Erhalten bzw. Verbessern der Attraktivität von Bad Hersfeld für Anwohner, Besucher sowie Unternehmen und deren Personal  
„Stadt- und Standortattraktivität“
19. Unterstützung des Umweltschutzes und der „Klimaneutralität bis 2035“

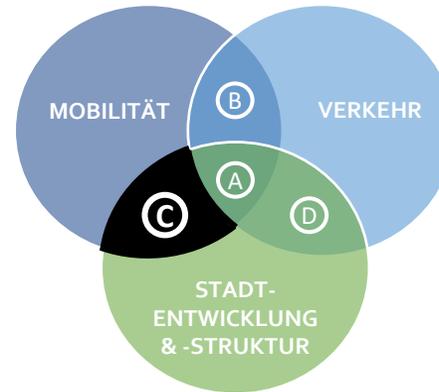
## Schnittmenge B



### Mobilität und Verkehr

- 20. Aufzeigen von Mobilitätsalternativen und Motivation zur Nutzung – **„Nutzungsvariabilität“**
- 21. **„Vorantreiben der Digitalisierung“** am Standort Bad Hersfeld
- 22. Kombination der Mobilitätsangebote aller Verkehrsträger & -mittel – **„Optimale Verkehrsträgerkombination“**

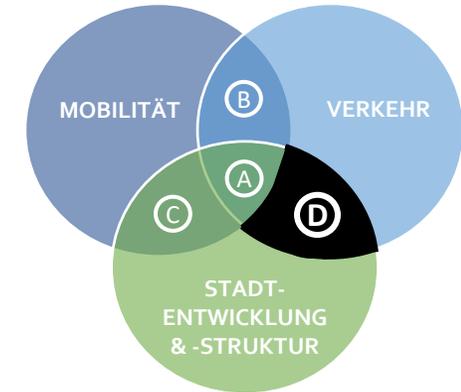
## Schnittmenge C



### Mobilität und Stadtentwicklung & -struktur

- 23. **„Gesamtheitliche Betrachtung“** der Stadtentwicklung und der Anforderungen an die Mobilität

## Schnittmenge D



### Verkehr und Stadtentwicklung & -struktur

- 24. Optimierung der vorhandenen Verkehrsflächen unter den Verkehrsteilnehmern **„Flächenoptimierung“**
- 25. Wirtschaftsverkehrsplanung als integraler Bestandteil der nachhaltigen Gesamtstadtentwicklung – **„integrierte Wirtschaftsverkehrsplanung“**

# Aus insgesamt 25 Leitlinien wurden übergeordnete 8 identifiziert und der Slogan für die Zukunft von Mobilität & Verkehr in Bad Hersfeld gebildet

Im Zusammenspiel von Mobilität und Verkehr mit Stadtentwicklung & -struktur wurden für das Mobilitätsleitbild:

- I. Insgesamt **25 Leitlinien** hergeleitet, eine wesentliche Grundlage dafür war der Beteiligungsprozess.
- II. Übergeordnete **8 Leitlinien** identifiziert:
  - 5 Leitlinien aus der Schnittmenge aller drei Schwerpunktbereiche („Zentrale Leitlinien“) plus
  - 3 Leitlinien aus der Verdichtung der 20 weiteren Leitlinien („Verdichtete Leitlinien“).
- III. Die Begriffe „**zukunftsweisend**“, „**verbindend**“ und „**lebenswert**“ zum die Gesamtheit aller 25 Leitlinien repräsentierenden Slogan für **Mobilität & Verkehr der Zukunft in Bad Hersfeld** vereinigt.

## Mobilitätsleitbild 2035+ Bad Hersfeld



Quelle der Silhouette: [Lassners SchulZeit](#)

Im Rahmen des  
**Masterplans Mobilität & Verkehr der Kreisstadt Bad Hersfeld („HEF-Mobil“)**

# Die 8 übergeordneten Leitlinien des Mobilitätsleitbilds Bad Hersfeld 2035+ dienen Politik und Verwaltung als „Strategischer Kompass“

## 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.

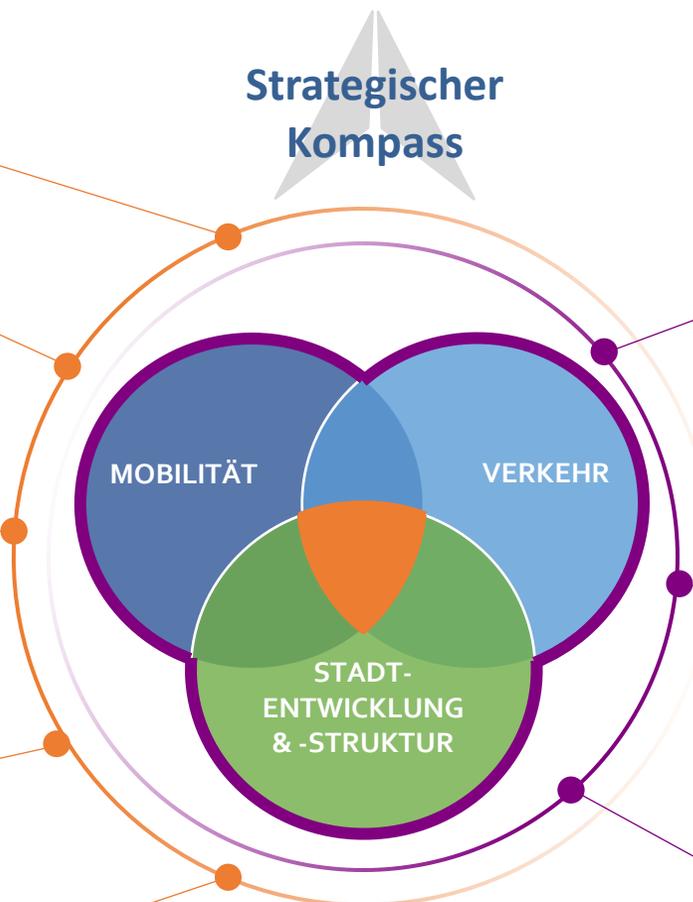
### Klima- und Umweltschutz

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.



### 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 einer autogerechten zu einer lebenswerten Stadt -

- **Überwindung der autogerechten Verkehrsinfrastruktur der Kernstadt** (Planung aus der Mitte des letzten Jahrhunderts).
- **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 Wegführungen**.
- **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 (Anschluss-sicherung 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 bewegenden 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 -

- **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 & umweltverträglicher Mobilität auch durch weitere **autofreie Bereiche in Kernstadt & Stadtteilen**.
- Förderung **Fuß- und Radverkehr** (Folge: Senkung der Emissionen).
- **Regelgeschwindigkeit 30 km/h (oder 40 km/h)** innerorts auch auf Hauptverkehrsstraßen (mit entsprechenden Kontrollen).
- **Optimierung Anbindung Bahnhof** durch ÖPNV/ ÖV, konsequente Stärkung der Schiene (Bahnverbindungen von und nach Bad Hersfeld).
- **Umstellung kommunale Fahrzeuge** auf lokal emissionsfreie Antriebe bzw. wo möglich auch (E-)(Lasten-)Räder Elektromotorunterstützung.
- **Ausbau Lade- und Tankinfrastruktur** (& Energieversorgung) für Fahrzeuge mit alternativen Antrieben im öffentlichen Raum.
- Durchgängig **funktionsfähige Infrastruktur zur Stärkung Umweltverbund** sowie attraktiver Verbindungen (Kernstadt und Stadtteile).
- **Verringerung Flächenverbrauch** durch Verstärkte durch Schwerpunktsetzung auch auf den Rad- und Fußverkehr.

## V. Stadt- und Standortattraktivität

- Verbesserung der Attraktivität von Bad Hersfeld für Bewohner, Besucher sowie Unternehmen und deren Belegschaft -

- **Reduzierung Schneisen- 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 von Kernstadt und Stadtteilen von Durchgangsverkehren durch Bundesfernstraßen** (insbesondere Schwer- und Fernverkehr) sowie Reduzierung Verkehrsaufkommen insgesamt.
- **Umsetzung Lkw-Durchfahrtsverbote** auch unter Gewichtsbeschränkung.
- Führung der **Durchgangsverkehre vorbei an der Kernstadt (B324)**.
- **Verringerung Fahrspuren des Stadtrings** und zukünftig möglichst ebenerdigen Führung der Frankfurter Straße in die Stadt.
- **Umgehungsstraßen für Führung der Verkehre auf der B62**.
- Umweltsensitive Lenkung der Verkehrsflüsse über **kooperative Leitstelle mit lokalem Verkehrsleitreechner und echtzeitfähigem, proaktivem Verkehrsmanagement** (Latenzzeit  $1 \leq$  Sekunde).
- Verbesserung der Verkehrssteuerung durch **analytische Auswertung von Zusammenhängen und situationsgenaue Verkehrslenkung**.
- **Absicherung der Erreichbarkeit für gewerbliche Verkehre** auf der Straße sowie perspektivisch von Schiene und Luft.
- 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.
- **Ausreichende ÖPNV- und ÖV-Abdeckung** auch in den Stadtteilen.
- **Umsetzung emissionsfreier ÖPNV**.
- Optimierung der **Einsatz- und Kapazitätsplanung** 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 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 Mikromobilität.
- **Prüfung der Einführung von in ein multimodales ÖPNV- und ÖV-Angebot eingebundener Seilbahnverbindungen.**

# Die Vision und Mission für Mobilität und Verkehr der Zukunft in Bad Hersfeld basiert auf den Erkenntnissen des Hessentags 2019

Ausgehend von der Erkenntnis einer deutlichen **Verbesserung der Lebensqualität durch weniger Verkehr** in der Kernstadt sowie eine **weiträumige Führung des Fern- und Schwerverkehrs vorbei am Stadtgebiet** beim Hessentag 2019 sollen Mobilität und Verkehr in Bad Hersfeld zukünftig vor allem ausgerichtet sein auf ...

- I. ... die Gewährleistung **gesellschaftlicher Teilhabe aller Menschen** im inklusiven Sinn („Inklusion“).
- II. ... die Entwicklung von einer „autogerechten“ **zu einer „lebenswerten“ Stadt** („Lebenswerte Stadt“).
- III. ... die Stellung der **Nutzer in den Mittelpunkt** der Gestaltung von Verkehrsraum und Mobilitätsangebot („Nutzerzentrierung“).
- IV. ... die Umsetzung von **Klimaneutralität, aktivem Umweltschutz und Lärmreduktion** („Klima- und Umweltschutz“).
- V. ... die **Erhöhung der Attraktivität** von Bad Hersfeld für Bewohner, Besucher sowie Unternehmen und deren Belegschaft („Stadt- und Standortattraktivität“).
- VI. ... die **Entlastung des Stadtgebietes** von negativen Verkehrseinflüssen ohne den Wirtschaftsverkehr auszuschließen („Verkehrsreduzierung“).
- VII. ... die **Optimierung des Verkehrsraums** insbesondere zugunsten des Fuß- und Radverkehrs und unter **Gewährleistung der Sicherheit** aller Verkehrsteilnehmer („Konfliktvermeidung“).
- VIII. ... die **Ausweitung des öffentlichen Verkehrsangebots** mit **optimierter Vernetzung innovativer Mobilitätslösungen** unter Beachtung der Wirtschaftlichkeit („Innovativer ÖPNV“).

## Mobilitätsleitbild 2035+ Bad Hersfeld



Quelle der Silhouette: [Lassners SchulZeit](#)

Im Rahmen des **Masterplans Mobilität & Verkehr der Kreisstadt Bad Hersfeld („HEF-Mobil“)**

# Agenda

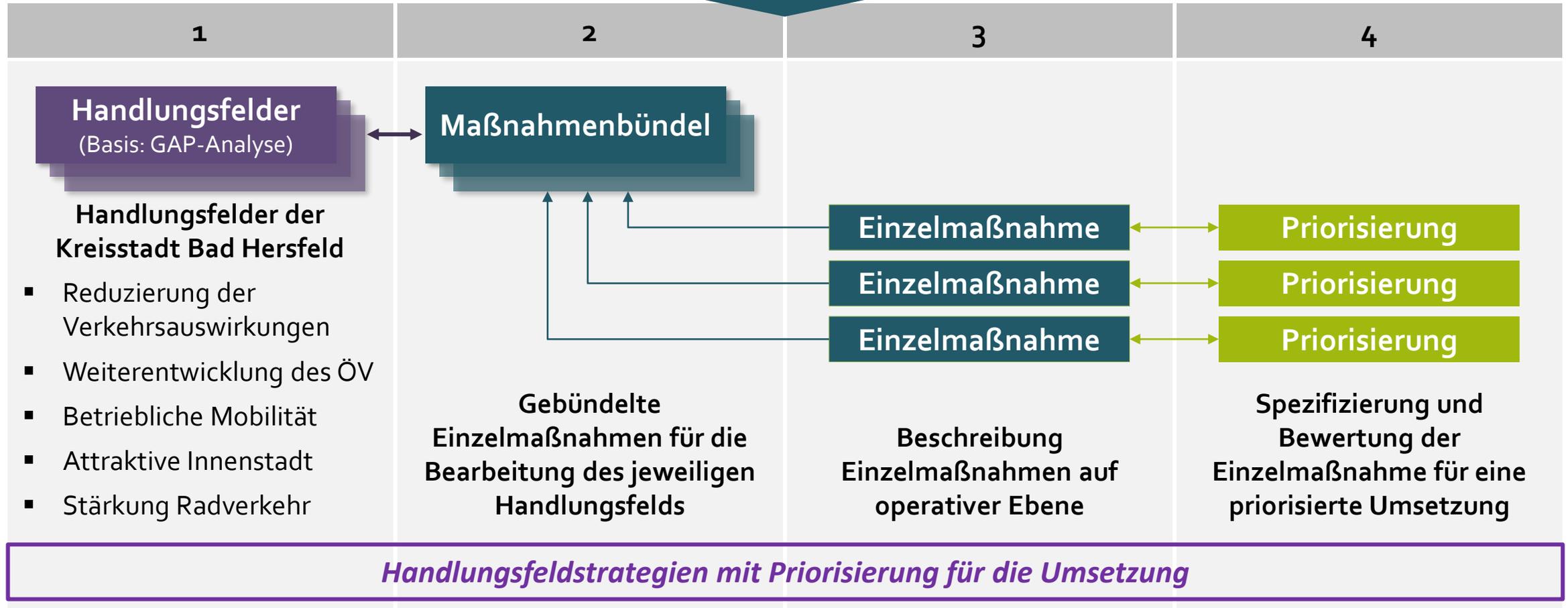
- 1** Kurzvorstellung von Benz + Walter
- 2** Erläuterungen zum Masterplan Mobilität und Verkehr („HEF-Mobil“)
- 3** Erstellung Mobilitätsleitbild Bad Hersfeld 2035+
- 4** **Entwicklung der Maßnahmen des Masterplans Mobilität und Verkehr**
- 5** Gesamtmaßnahmen des Masterplans Mobilität und Verkehr
- 6** Priorisierte Maßnahmen des Masterplans Mobilität und Verkehr
- 7** Beispiele Ansätze Maßnahmenumsetzungen

# Die Maßnahmenentwicklung setzte auf identifiziertem Nachhol- und Korrekturbedarf sowie klaren Prioritäten und Zielsetzungen auf

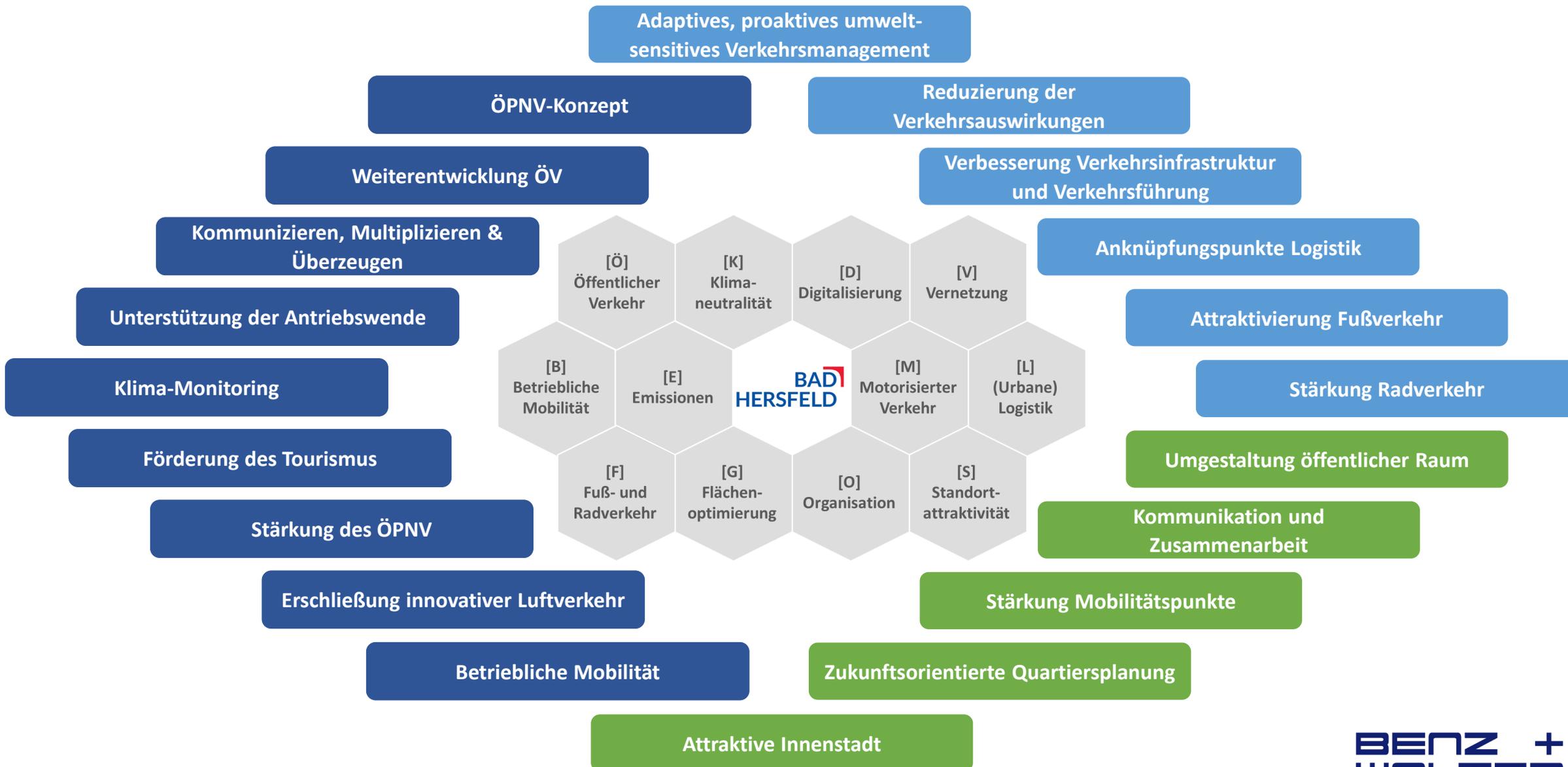
- Auf Grundlage der auch über das Mobilitätsleitbild hergeleiteten **Leitziele** wurden mittels **GAP-Analyse** (SOLL – IST = PLAN) „Lücken“ identifiziert und dafür **zielgerichtete Maßnahmen** entwickelt („Lückenschluss“).
- Bei der Maßnahmenerstellung wurden unter anderem die folgenden **Prioritäten und Zielsetzungen** verfolgt („Priorisierung“):
  - Von vorneherein **keine Bevorzugung oder Ablehnung von Verkehrsmitteln**, vorurteilsfreie Prüfungen **nach den jeweiligen Stärken und Schwächen sowie Chancen und Risiken** („keine Vorfestlegungen“).
  - **Kombination von Verkehrsmitteln und Mobilitätsformen** zu einem **multimodalen Mindset** (integratives Gesamtkonzept). Keine nur auf ein System oder einen Anbieter/ Hersteller ausgerichtete Infrastruktur („größtmögliche Kombinierbarkeit, Vermeidung Abhängigkeiten“).
  - Einbindung **innovativer Ansätze**, Ziel- und Maßnahmenentwicklung **ohne „Denkverbote“** („keine Denktabus“).
  - Ausrichtung auf den **aktuellsten bzw. neuesten Stand von Wissenschaft und Technik**, z.B. tatsächliche und uneingeschränkte Echtzeitfähigkeit (Latenz < 1 Sekunde). Vermeidung proprietärer Systeme bzw. Hersteller- oder Lieferantenabhängigkeiten („Vermeidung veralteter, z.B. nicht echtzeitfähiger Lösungen“; „Sicherung Zukunftsfähigkeit“).
- Die nach Handlungsfeldern/ Themenbereichen gegliederten Maßnahmenbündel wurden auf eine nach dem Projekt der Erstellung des Masterplans liegende, **stufenweise Maßnahmenumsetzung** ausgerichtet („Strukturierung“).
- Die **Umsetzung der Maßnahmen** sollte **nicht isoliert** erfolgen, sondern durch **Betrachtung der Wechselwirkungen** jeweils sinnvoll **in das Gesamtgefüge integriert** bzw. mit diesem abgestimmt werden („Einbeziehung Wechselwirkungen“).

# Das Handlungskonzept für den Masterplan Mobilität und Verkehr der Kreisstadt Bad Hersfeld basiert auf identifizierten Handlungsfeldern

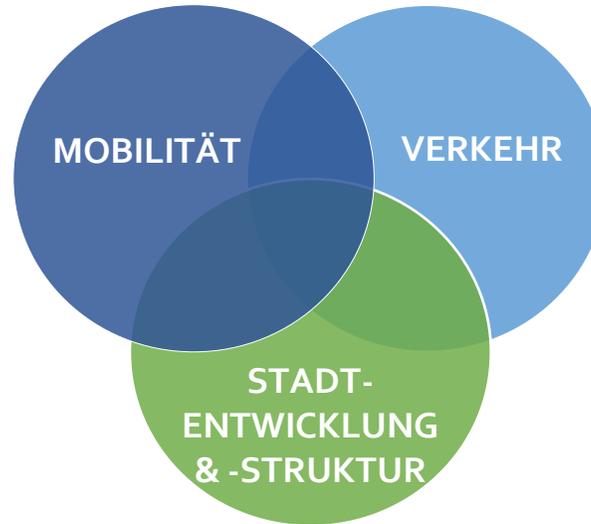
## Masterplan Mobilität und Verkehr der Kreisstadt Bad Hersfeld



# Handlungsfelder und Maßnahmenbündel des Masterplans Mobilität und Verkehr Bad Hersfeld („HEF-Mobil“)



# Übersicht Schwerpunkte und Maßnahmenbündel



1. ÖPNV-Konzept

2. Weiterentwicklung ÖV

3. Kommunizieren, Multiplizieren & Überzeugen

4. Unterstützung der Antriebswende

5. Klima-Monitoring

6. Förderung des Tourismus

7. Stärkung des ÖPNV

8. Erschließung innovativer Luftverkehr

9. Betriebliche Mobilität

10. Adaptives, proaktives und umweltsensitives Verkehrsmanagement

11. Reduzierung der Verkehrsauswirkungen

12. Verbesserung Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsführung

13. Anknüpfungspunkte Logistik

14. Attraktivierung Fußverkehr

15. Stärkung Radverkehr

16. Umgestaltung öffentlicher Raum

17. Kommunikation und Zusammenarbeit

18. Stärkung Mobilitätspunkte

19. Zukunftsorientierte Quartiersplanung

20. Attraktive Innenstadt

# Übersicht Schwerpunkte und Maßnahmenbündel

## MOBILITÄT

1. ÖPNV-Konzept

2. Weiterentwicklung ÖV

3. Kommunizieren, Multiplizieren & Überzeugen

4. Unterstützung der Antriebswende

5. Klima-Monitoring

6. Förderung des Tourismus

7. Stärkung des ÖPNV

8. Erschließung innovativer Luftverkehr

9. Betriebliche Mobilität

## VERKEHR

10. Adaptives, proaktives und umweltsensitives Verkehrsmanagement

11. Reduzierung der Verkehrsauswirkungen

12. Verbesserung Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsführung

13. Anknüpfungspunkte Logistik

14. Attraktivierung Fußverkehr

15. Stärkung Radverkehr

## STADT- ENTWICKLUNG & -STRUKTUR

16. Umgestaltung öffentlicher Raum

17. Kommunikation und Zusammenarbeit

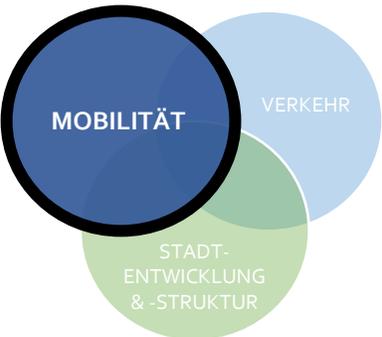
18. Stärkung Mobilitätspunkte

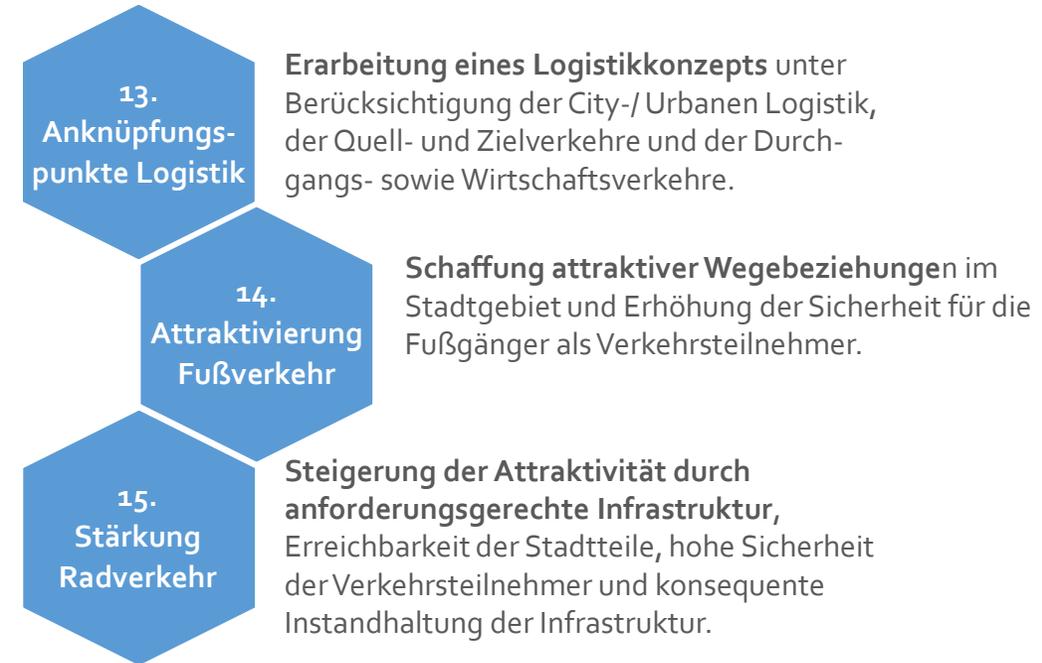
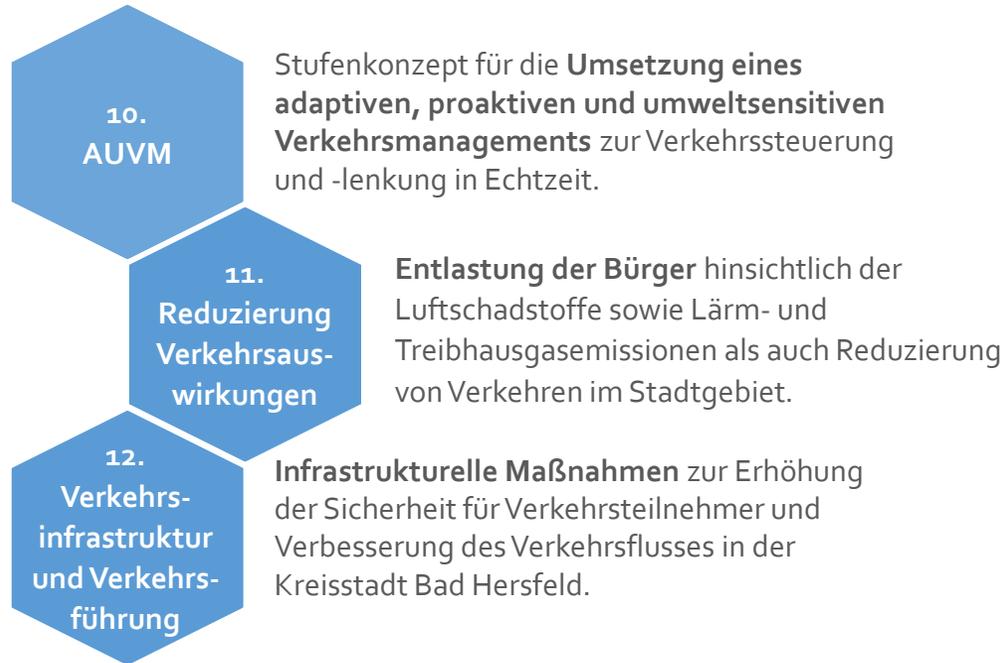
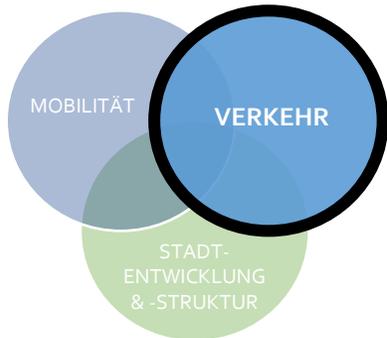
19. Zukunftsorientierte Quartiersplanung

20. Attraktive Innenstadt

- 3 Schwerpunkte
- 20 Maßnahmenbündel
- 100 Einzelmaßnahmen

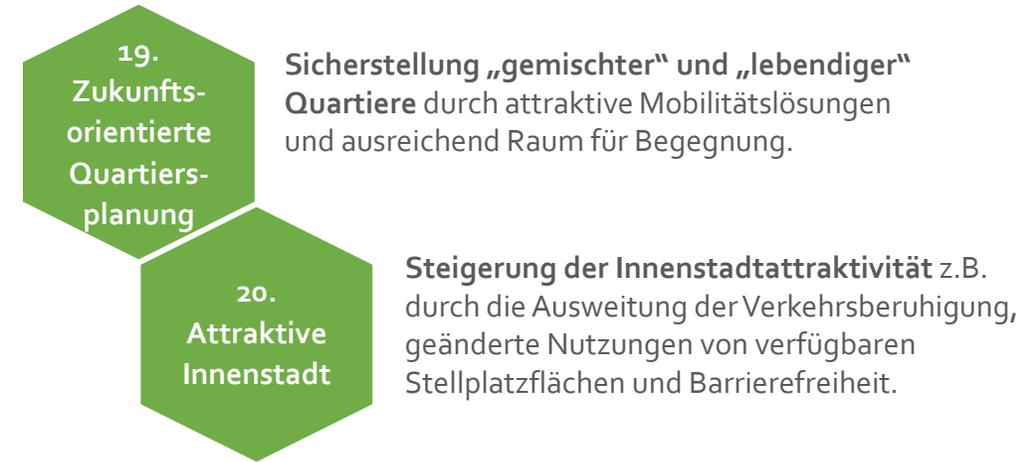
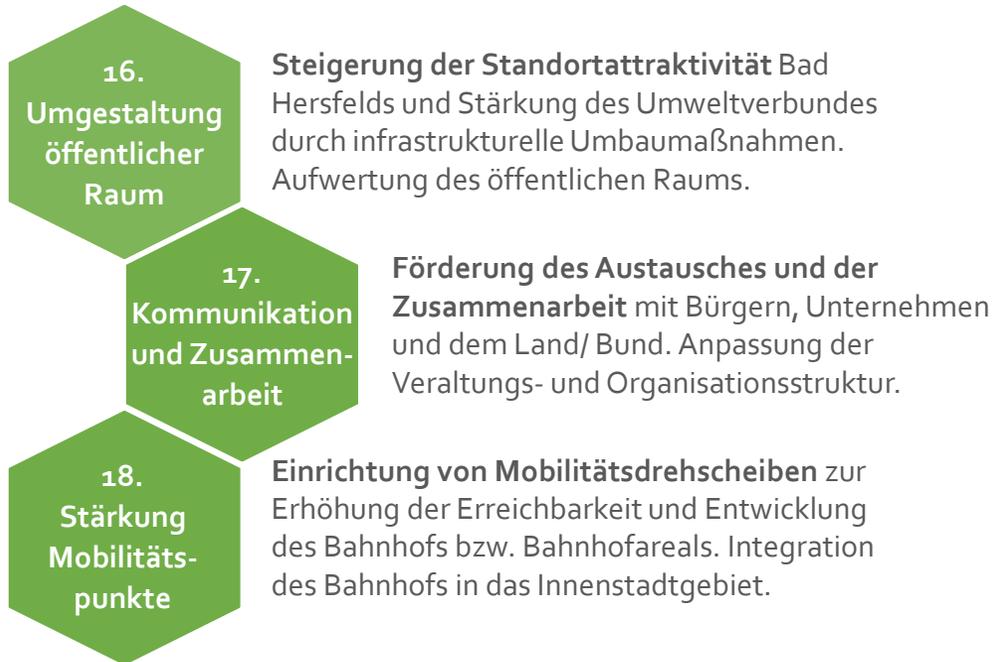
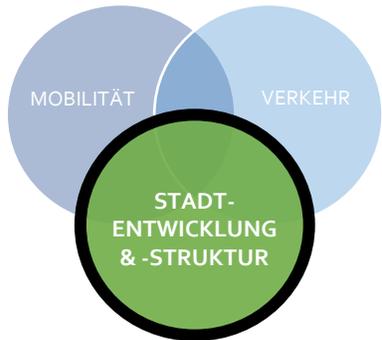
# Die Maßnahmenbündel im Schwerpunkt: Mobilität





\*AUVM = *Adaptives, proaktives und umweltsensitives Verkehrsmanagement*

# Die Maßnahmenbündel im Schwerpunkt: Stadtentwicklung & -struktur



# Agenda

---

- 1** Kurzvorstellung von Benz + Walter
- 2** Erläuterungen zum Masterplan Mobilität und Verkehr („HEF-Mobil“)
- 3** Erstellung Mobilitätsleitbild Bad Hersfeld 2035+
- 4** Entwicklung der Maßnahmen des Masterplans Mobilität und Verkehr
- 5** **Gesamtmaßnahmen des Masterplans Mobilität und Verkehr**
- 6** Priorisierte Maßnahmen des Masterplans Mobilität und Verkehr
- 7** Beispiele Ansätze Maßnahmenumsetzungen

# Beschreibung der Einzelmaßnahmen in Maßnahmenbündeln des Schwerpunkts Mobilität (I)

| Maßnahmenbündel            | Einzelmaßnahme und Nummer                                | Kurzbeschreibung Inhalt Einzelmaßnahme   |
|----------------------------|--|--|
| 1.<br>ÖPNV-Konzept         | <b>Leistungsbeschreibung Ausschreibung ÖPNV</b><br>Ö-1-1 | <ul style="list-style-type: none"> <li>Transformation zum <b>zukünftigen, zielgruppenorientierten ÖPNV</b> mit Prüfung der Erweiterungsmöglichkeiten,</li> <li>Prüfung der (sukzessiven) <b>Einführung von On-Demand und/ oder autonomen Systemen</b> in Ergänzung oder Ablösung von Bussen</li> </ul>                               |
|                            | <b>Emissionsfreier ÖPNV</b><br>Ö-1-2                     | <ul style="list-style-type: none"> <li>Marktrecherche/ Machbarkeitsstudie zu zur Verfügung stehenden <b>Antriebsarten, Fahrzeugarten und erforderliche Energiequellen</b></li> <li>Anforderungsdefinition und Auswahl der <b>passenden Antriebstechnologie</b> für das Anwendungsszenario und eventuellen Systemanbietern</li> </ul> |
|                            | <b>Erhöhung ÖPNV-Nutzerfreundlichkeit</b><br>Ö-1-3       | <ul style="list-style-type: none"> <li><b>Vereinfachung ÖPNV-Nutzung</b> (digitaler Reiseassistent etc.)</li> <li><b>Erleichterung des Zugang</b>, Ausbau barrierefreier Haltestellen, barrierefreier Einstieg mit Fahrrädern und Rollstühlen in <b>Fahrzeuge des Nahverkehrs</b> etc.</li> </ul>                                    |
|                            | <b>Weiterentwicklung des Tarifsystems</b><br>Ö-1-4       | <ul style="list-style-type: none"> <li>Prüfung der <b>Einbindung in regionale &amp; überregionale Angebote</b>, z.B. durch attraktive Preisgestaltung, tarifzonenübergreifende Fahrkarten etc. Kombination mit "<b>Tourismus-Ticket</b> bzw. <b>besonderen Ticketangeboten</b> z.B. für Senioren und Kinder/Jugendliche</li> </ul>   |
| 2.<br>Weiterentwicklung ÖV | <b>Autonom fahrender ÖPNV</b><br>Ö-2-1                   | <ul style="list-style-type: none"> <li><b>Vergleich der Anbieter und technologischen Lösungen (systemoffen)</b>, Initiierung eines <b>sukzessiven Transformationsprozesses</b>, Prüfung der Kombination von Anbietern für autonome Lösungen/ Fahrzeuge und Busbetrieb zumindest in einer Übergangsphase</li> </ul>                   |
|                            | <b>Ride Hailing</b><br>Ö-2-2                             | <ul style="list-style-type: none"> <li>Übergangslösung zu einem <b>bedarfsorientierten Mobilitätsangebot (On-Demand)</b>, z.B. unter Einbeziehung von <b>Online-Vermittlungsdiensten zur Personenbeförderung</b> wie Uber, auch als Übergangslösung zu erweiterten ÖPNV-Angeboten im ländlichen Raum</li> </ul>                      |



# Beschreibung der Einzelmaßnahmen in Maßnahmenbündeln des Schwerpunkts Mobilität (II)

| Maßnahmenbündel            | Einzelmaßnahme und Nummer   | Kurzbeschreibung Inhalt Einzelmaßnahme   |
|----------------------------|---|--|
| 2.<br>Weiterentwicklung ÖV | <b>Sharing-Angebote für Mikromobilität („Micromobility“-Sharing)</b><br>Ö-2-3 | <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Ausbau E-Bike-Sharing bzw. Mietstationen</b> zur besseren Ausschöpfung der Radfahrpotenziale in Mittelgebirgslage</li> <li>• Einführung Mikromobilität als Ergänzung des bestehenden ÖPNV-Angebots und zur Verbesserung der Anschlussmobilität zum ICE-Bahnhof und Regio-Busbahnhof</li> </ul>   |
|                            | <b>Emissionsfreie Fahrzeuge, insbesondere Car-Sharing</b><br>Ö-2-4            | <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Einführung von Carsharing mit hybriden oder vollelektrischen Fahrzeugen</b> orientiert an der erwartungsgemäß zunehmenden Nachfrage (z.B. in Zusammenarbeit mit Regio Mobil bzw. durch die Integration von Mobilitätsdienstleistern), Start zunächst im Kernstadtgebiet</li> </ul>   |
|                            | <b>Einsatz von Seilbahnen</b><br>Ö-2-5  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Ergebnisoffene Prüfung von Sinn bzw. Bedarf und Nutzen</b> im Fuldatal mit umliegenden Mittelgebirgen, auch wenn <b>Stand heute noch unwahrscheinlich anmutend</b></li> <li>• Durchführung einer Machbarkeitsstudie, Ermittlung von Lösungspotenzialen insbesondere auch in <b>Kombination mit anderen Verkehrsmitteln (Multimodalität)</b></li> </ul> |
|                            | <b>Einsatz von Elektrofahrzeugen (im Innenstadtbereich)</b><br>Ö-2-6          | <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Einsatz von Elektro(klein)fahrzeugen</b> zur Personenbeförderung zur Verbesserung der Erreichbarkeit der Innenstadt oder von Zielen in der Innenstadt</li> <li>• Praxisbeispiele: Turiscar Ecotrain (Grupo Piñero) bzw. Kavalir (Ljubljana, Slowenien)</li> </ul>  |
|                            | <b>Reaktivierung stillgelegter Bahntrassen</b><br>Ö-2-7                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Prüfung der Reaktivierung stillgelegter Bahntrassen</b>, Nutzen-Kosten-Untersuchung (z.B. Bad Salzschlirf, Alsfeld, Schenkklengsfeld)</li> <li>• Prüfung anderweitiger Nutzungsmöglichkeiten: Vergleich der Nutzung für den schienengebundenen Bahnverkehr zu autonomen Alternativen</li> </ul>  |
|                            | <b>Einrichtung von Mobilitätsstationen</b><br>Ö-2-8                           | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Errichtung von <b>Mobilitätsstationen mit Anbindung zu ÖV, E-Bikes, E-Carsharing, E-Scooter etc.</b></li> <li>• <b>Digitales Flächenmanagement</b> durch Einsatz passender Softwarelösungen</li> <li>• <b>Standortplanung</b> (z.B. Bahnhof, Park+Ride, Innenstadt in Nähe der Fußgängerzone)</li> </ul>  |



# Beschreibung der Einzelmaßnahmen in Maßnahmenbündeln des Schwerpunkts Mobilität (III)

| Maßnahmenbündel                                       | Einzelmaßnahme und Nummer  | Kurzbeschreibung Inhalt Einzelmaßnahme   |
|---|--|--|
| 2.<br>Weiterentwicklung ÖV                            | <b>Einrichtung von Mitfahrbänken</b><br>Ö-2-9                                | <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Prüfung des Einsatzes von Mitfahrbänken</b>, Ziel: Verbesserte Verbindungen auf kurzen Strecken, Verbesserung der Mobilität von Menschen ohne eigenes Auto</li> <li>• Primär zur Verbindung der Stadtteile mit der Kernstadt und der Stadtteile untereinander</li> </ul>   |
| 3.<br>Kommunizieren<br>Multiplizieren &<br>Überzeugen | <b>Befragung zu Mobilitätsverhalten und Mobilitätsbedarf</b><br>Ö-3-1        | <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Befragung der Bürger zur Wahl des Verkehrsmittels</b> und insbesondere zu den Hintergründen/ Beweggründen (Modal Split – Bedarf auch für Klimamonitor)</li> <li>• Befragung der Bürger (stadtteilweise) zu den <b>Anforderungen an den ÖPNV</b></li> </ul>   |
|   | <b>Kampagne E-Mobilität</b><br>K-3-1   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Erweiterung des Dienstleistungssegments durch die Betriebe der Stadt Bad Hersfeld</li> <li>• <b>Informationskampagne zum Ausbau der Ladeinfrastruktur</b> im privaten Bereich (Umsetzer Ausbau: Stadtwerke)</li> <li>• <b>Schaffung von Anreizen</b> für Bürger auf batterieelektrischen Antrieb umzusteigen</li> </ul>         |
|   | <b>Kampagne Mobilitätswende</b><br>K-3-2                                     | <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Bewusstseinsbildung für die Mobilitäts- und Verkehrswende</b></li> <li>• <b>Sensibilisierung für schwächere Verkehrsteilnehmer</b> (Fußgänger, Radfahrer, Kinder, Senioren, Mobilitätseingeschränkte) <b>sowie für ressourcenschonendes Verhalten</b> (Klima, Umwelt, Versorgungssicherheit, Flächennutzung etc.)</li> </ul> |
|   | <b>Klimafreundliche Mobilität erlebbar und sichtbar machen</b><br>K-3-3      | <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Motivation zur Nutzung von E-Mobilität</b> und Aufzeigen von Möglichkeiten für die private Anschaffung, z.B. über <b>Konzeption eines Modellprojekts bzw. Testmöglichkeiten für E-Fahrzeuge</b></li> </ul>   |
| 4.<br>Unterstützung<br>Antriebswende                  | <b>Ausbau Lade- bzw. Tankinfrastruktur für alternative Antriebe</b><br>K-4-1 | <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Ausbau der Ladeinfrastruktur im öffentlichen bzw. halböffentlichen Raum z.B. Supermärkte, Bahnhof, Parkhäuser, P+R-Plätze.</b></li> <li>• Begleitung des Ausbaus der Lade- und Tankinfrastruktur für Strom und Wasserstoff bzw. E-Fuels an öffentlichen Tankstellen bzw. neu zu schaffenden Versorgungsorten</li> </ul>      |



# Beschreibung der Einzelmaßnahmen in Maßnahmenbündeln des Schwerpunkts Mobilität (IV)

| Maßnahmenbündel                      | Einzelmaßnahme und Nummer  | Kurzbeschreibung Inhalt Einzelmaßnahme  |
|--------------------------------------|--|---|
| 4.<br>Unterstützung<br>Antriebswende | <b>Ausbau Stromnetz (Energie-Infrastruktur)</b><br>K-4-2               | <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Klärung Ausbaubedarf von Kapazitäten der Stromversorgung für E-Mobilität</b> im gesamten Stadtgebiet (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)</li> </ul>              |
|                                      | <b>Stärkung dienstliche E-Mobilität (private Unternehmen)</b><br>K-4-3 | <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Elektrifizierung bzw. Hybridisierung der Dienstwagen</b> als Motivation</li> <li>• Schaffung eines <b>Nutzens für die eigene Außendarstellung beim Arbeitgeber</b> bei Beteiligung an der Dienstwagenumstellung (Nachhaltigkeitsbericht)</li> </ul>   |
|                                      | <b>Stärkung dienstliche E-Mobilität (öffentliche Hand)</b><br>K-4-4    | <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Erarbeitung eines emissionsfreies Mobilitätskonzept für kommunale Fahrzeuge</b></li> <li>• Anschaffung von lokal emissionsfreien Fahrzeugen (Pkw, Lkw, E-Bike), Nutzung auch als Dienstfahrzeuge während der Arbeitszeit für Mitarbeiter der Stadtverwaltung</li> </ul>   |
|                                      | <b>Stärkung E-Pedelecs</b><br>K-4-5                                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Ermöglichen des Erwerbs von Pedelecs für die dienstliche Nutzung</b> für Mitarbeiter der Stadtverwaltung</li> <li>• Schaffen von zugänglichen Stell- und Ladeplätzen</li> </ul>   |
| 5.<br>Klima-<br>Monitoring           | <b>CO<sub>2</sub>-Sensornetz (stationär, mobil)</b><br>K-5-1           | <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Errichtung eines validen CO<sub>2</sub>-Sensornetzes</b> (stationär), Erweiterung einer validen Sensorik/ Messgrößen (z.B. mit Wetterdaten, NO<sub>x</sub>, Feinstaub etc.) sinnvoll. Ergänzung durch <b>mobile Sensoren zur Ermittlung möglicher Hot Spots</b></li> <li>• <b>Definition valider Messorte</b> in weiten Teilen des Stadtgebietes</li> </ul> |
|                                      | <b>Analysen, Prognosen, Frühwarnungen</b><br>K-5-2                     | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Für weitere Analysen, Auswertungen und Prognosen sollen darüber hinaus <b>Messungen weiterer Luftschadstoffe sowie Wetter</b> erfolgen</li> <li>• <b>Auswertung in Echtzeit:</b> Erhobene Daten müssen in einer echtzeitfähigen Datenplattform) zusammenfließen und durch passende Software ausgewertet werden</li> </ul>                                      |



# Beschreibung der Einzelmaßnahmen in Maßnahmenbündeln des Schwerpunkts Mobilität (V)

| Maßnahmenbündel               | Einzelmaßnahme und Nummer  | Kurzbeschreibung Inhalt Einzelmaßnahme   |
|-------------------------------|--|--|
| 5.<br>Klima-Monitoring        | <b>CO<sub>2</sub>-Klima- und Umweltmonitor</b><br>K-5-3                              | <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Grafische Visualisierung</b> (der aktuellen Messwerte sowie der Analyseergebnisse, Prognosen und Frühwarnungen) im <b>Echtzeitbetrieb innerhalb einer kooperativen Leitstelle</b> mit auch Zugriff auf historische Daten zur nachträglichen Auswertung</li> <li>• Ziel: Ermöglichung <b>Feststellung mittelbarer und unmittelbarer Auswirkungen</b></li> </ul> |
| 6.<br>Förderung des Tourismus | <b>Digitale Angebote für Besucher und Touristen</b><br>D-6-1                         | <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Digitale Verknüpfung von touristischen Zielen und Angeboten mit der Mobilität</b>, einfache Tarifsysteme für Besucher, englischsprachige Erläuterungen</li> <li>• <b>Digitale Angebotsgestaltung mit Nutzerzentrierung</b> ("User Experience" - transparent und unkompliziert)</li> </ul>  |
|                               | <b>Förderung touristischer Mobilitätsangebote</b><br>D-6-2                           | <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Einführung "Tourismus-Ticket"</b> in Bad Hersfeld (z.B. als Kombi-Ticket z.B. für Anreise mit dem Zug, Nutzung ÖPNV, Nutzung Leihfahrräder), Angebot einer <b>Gästekarte zur Nutzung des ÖPNV</b> (Kombination mit regionalen &amp; überregionalen Verbindungen)</li> </ul>  |
| 7.<br>Stärkung des ÖPNV       | <b>Schaffung digitaler Angebote für eine Seamless Mobility Bad Hersfeld</b><br>D-7-1 | <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Schaffung von Mobilitätsinformationssystemen</b> (individuell/kollektiv/stationär/mobil) zur Verbesserung der Mobilitätsplanung. Definition Anforderungen an Mobilitäts-Apps</li> <li>• Prüfung der Machbarkeit bzw. der Umsetzung eines Pilotprojekts in Bad Hersfeld</li> </ul>  |
|                               | <b>Mobility-as-a-Service</b><br>D-7-2  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Schaffung digital zugänglicher Mobility-as-a-Service-Angebote</b>, wie z.B. (E-) Carsharing/ Carpooling; E-Roller-, (E-)Bike- und E-Scooter-Sharing (Verfügbarkeit und einfacher Zugang, inkl. Abstellflächen), <b>digitales Abstellflächenmanagement</b></li> </ul>   |
|                               | <b>Kontrolltechnik digitales Ticketing (PKM-Standard)</b><br>D-7-3                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Beschaffung und Nutzung von Kontrolltechnik für digitales Ticketing</b> in ÖPNV-Fahrzeugen und ggf. mobil bzw. an den Haltestellen zur Erreichung einer automatischen Ticketkontrolle, Ziel: attraktiveres und „freieres“ ÖPNV-Erlebnis, Verhinderung von Fahren ohne Fahrschein, mehr Fahrgeldeinnahmen</li> </ul>  |



# Beschreibung der Einzelmaßnahmen in Maßnahmenbündeln des Schwerpunkts Mobilität (VI)

| Maßnahmen-<br>bündel   | Einzelmaßnahme und Nummer  | Kurzbeschreibung Inhalt Einzelmaßnahme   |
|--|--|--|
| <p style="text-align: center;"><b>7.<br/>Stärkung des<br/>ÖPNV</b></p> | <p><b>Automatische Fahrgastzählung &amp; Ermittlung der Auslastung (Fahrzeuge)</b><br/>D-7-4</p>     | <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Installation von Zählgeräten in ÖPNV-Fahrzeugen</b> (über optische Wärmebildkameras bzw. LIDAR- oder Lasersysteme), Erfassung und Übertragung der generierten Daten zu einer auswertenden bzw. steuernden Einheit auch für Analysen und Prognosen.</li> <li>• Im Optimalfall erfolgt die <b>Ermittlung des Auslastungsgrades über dieselbe Hardware</b></li> </ul> |
|  | <p><b>Kooperative Leitstelle</b><br/>D-7-5</p>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Einsatzsteuerung von ÖPNV-Fahrzeugen in einer kooperativen Leitstelle</b>, auch als Vorbereitung zum autonomen Fahren (generierte ÖPNV-Daten fließen in Hardware der Leitstelle ein), entsprechenden <b>Rechner- und Speicherungsstruktur</b>, Anbindung aller verbundenen Systeme über Mobilfunk/ Breitband, Räumlichkeiten etc.</li> </ul>                       |
|  | <p><b>Echtzeit-Fahrgastinformation</b><br/>D-7-6</p>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Technische Umsetzung der Anzeige von Echtzeit-Fahrgastinformationen an den ÖPNV-Haltestellen</b> unter Einbindung Fahrplandaten sowie Position ÖPNV-Fahrzeuge</li> <li>• Kombinierte Ausgabe von Fahrplan- und Echtzeitpositionsdaten der ÖPNV-Fahrzeuge an die Fahrgäste über die Echtzeit-Fahrgastinformation</li> </ul>   |
|  | <p><b>Technik digitale Fahrgastinformation (Haltest.)/ Fahrgastzählung an Haltest.</b><br/>D-7-7</p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>„Multifunktionale Haltestellensäule“</b>: Erweiterung Haltestellen um „Informationssäulen mit integriertem elektronischem Fahrplan und weiteren Infrastrukturelementen“</li> <li>• <b>Ziel: Transparenz- und Attraktivitätssteigerung des Öffentlichen Nahverkehrs</b> für die Bürger sowie Ermöglichung aktiver Kommunikation mit wartenden Fahrgästen</li> </ul> |
|  | <p><b>Bedarfsorientierte Einsatzsteuerung Fahrzeuge/ Echtzeit-Kapazitätsplanung</b><br/>D-7-8</p>    | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Erfasste Daten ermöglichen in Zusammenhang mit dem ITCS-System der ÖPNV-Fahrzeuge sowie den an Haltestellen bzw. im Zulauf wartenden Fahrgästen (durch entsprechende Sensorik) eine <b>bedarfsgerechte Einsatzsteuerung</b> als auch eine <b>Kapazitätsplanung der ÖPNV-Fahrzeuge in Echtzeit</b></li> </ul>  |
|  | <p><b>Multimodaler ÖPNV-Netzausbau</b><br/>D-7-9</p>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Ausrichtung auf eine Seamless Mobility im Sinne der Vernetzung des ÖPNV</b>, komfortable Umsteige- und Wartezeiten durch Überarbeitung der Abfahrts- und Ankunftszeiten</li> <li>• <b>Ziel: Umsteigezeiten zwischen 5 und 10 Minuten</b> (durch Rendezvous-Prinzip in der Breitenstraße schwer realisierbar)</li> </ul>  |



# Beschreibung der Einzelmaßnahmen in Maßnahmenbündeln des Schwerpunkts Mobilität (VII)

| Maßnahmenbündel                            | Einzelmaßnahme und Nummer                                     | Kurzbeschreibung Inhalt Einzelmaßnahme  |
|--|---|---|
| 8.<br>Erschließung innovativer Luftverkehr | <b>Einbindung von Flugdrohnen (ohne Besatzung)</b><br>V-8-1   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Potenzial- bzw. Machbarkeitsstudie und Umsetzung <b>Nutzung von Flugdrohnen im Personenverkehr sowie für Güterverkehr/ Warentransport/ Logistik</b></li> <li>• Ab/ bis Flugplatz Johannesburg (EDEN*) oder alternativen Standorten für unbemannte Flüge (z.B. auch Einrichtung eines Testgeländes)</li> <li>• Beispielsweise Einsatz von elektrisch angetriebenen Fluggeräten, die senkrecht starten und landen können (Antriebsenergie durch Batterie, Wasserstoff etc.)</li> </ul> |
|  | <b>Einbindung von Flugtaxis (mit Besatzung)</b><br>V-8-2      | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Potenzial- bzw. Machbarkeitsstudie und Umsetzung <b>Nutzung von Flugdrohnen im Personenverkehr sowie für Güterverkehr/ Warentransport/ Logistik</b></li> <li>• <b>Zubringerfunktion von/ nach Bad Hersfeld</b>, z.B. zu den Flughäfen Kassel (KSF**), Erfurt (ERF**), Paderborn (PAD**) und vor allem Frankfurt/ Main (Frau**) bzw. Leipzig (LEJ**)</li> </ul>   |
|  | <b>Geschäftsflugverkehr über Flugplatz</b><br>V-8-3           | <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Nutzung des Flugplatzes Johannesburg für Geschäftsflüge zur Stärkung des Wirtschaftsstandortes</b> Bad Hersfeld mit kleinen Flugzeugen bzw. Hubschraubern</li> </ul>  |
|  | <b>Einbindung von Logistikdrohnen</b><br>V-8-4                | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Potenzial- bzw. Machbarkeitsstudie und Umsetzung Nutzung von <b>Logistikdrohnen im Waren- und Gütertransport</b></li> </ul>  |
|  | <b>Errichtung städtischer Landeplatz (Vertiport)</b><br>V-8-5 | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Prüfung der Errichtung eines Vertiports (<b>städtischer Landeplatz für vertikale Starts und Landungen</b>, Neubau- oder Bestandsgebäude).</li> <li>• Nutzung für Flugdrohnen, Flugtaxis, Logistikdrohnen etc.</li> <li>• <b>Mit Passagier- bzw. Logistikabfertigung</b> bzw. An- und Abfahrt für Personenbeförderung</li> </ul>  |

\* ICAO-Code (dient zur eindeutigen Identifizierung von Flugplätzen, Fluggesellschaften und Flugzeugtypen)

\*\* IATA-Code (von der International Air Transport Association zur Markierung von Flughäfen und Verkehrslandeplätze, Fluggesellschaften und Flugzeugtypen vergeben.)



# Beschreibung der Einzelmaßnahmen in Maßnahmenbündeln des Schwerpunkts Mobilität (VIII)

| Maßnahmenbündel   | Einzelmaßnahme und Nummer   | Kurzbeschreibung Inhalt Einzelmaßnahme   |
|---|---|--|
| <p style="text-align: center;"><b>9.<br/>Betriebliche<br/>Mobilität</b></p> | <p><b>Kommunikation mit Unternehmen zur Ausweitung der betrieblichen Mobilität</b><br/>B-9-1</p>                          | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Konzeptentwicklung bzw. Entwicklung eines Maßnahmenkatalogs zur <b>Verbesserung der betrieblichen Mobilität in Abstimmung mit ortsansässigen Unternehmen</b></li> <li>• Anreize durch einen <b>Wettbewerb für betriebliches Mobilitätsmanagement</b> (Unternehmen reichen Mobilitätsmanagementpläne ein, werden bewertet und prämiert)</li> </ul>   |
|   | <p><b>Verbesserte Anbindung und Anschlusssicherung - "Integration von Pendlern in das Mobilitätssystem"</b><br/>B-9-2</p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Untersuchung der Schichtzeiten und der Anbindung der Standorte großer Arbeitgeber in Bad Hersfeld zur <b>intermodalen Ausrichtung der Mobilitätsangebote</b></li> <li>• Prüfung der Umsetzbarkeit früherer Pendlerzüge u.a. für das Klinikum/ die Logistikzentren zur Frühschicht</li> <li>• Auf Arbeitgeber ausgerichtete <b>Anschlussmobilität</b></li> </ul>   |
|   | <p><b>Schaffung betrieblicher Angebote</b><br/>B-9-3</p>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Generieren eines <b>Austauschs mit ortsansässigen Unternehmen zu möglichen Maßnahmen</b></li> <li>• Beispielsweise Lademöglichkeiten für hybride/ batterieelektrische Fahrzeuge beim Arbeitgeber bzw. 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 Duschmodöglichkeiten/Umkleiden) etc.</li> </ul> |
|   | <p><b>Förderprogramm betriebliches Mobilitätsmanagement</b><br/>B-9-4</p>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Durchführen von Beratungen im Bereich des betrieblichen Mobilitätsmanagements für Unternehmen</b>, z.B. durch Workshops zur gemeinsamen Konzeptentwicklung</li> </ul>  |



# Beschreibung der Einzelmaßnahmen in Maßnahmenbündeln des Schwerpunkts Verkehr (I)

| Maßnahmenbündel  | Einzelmaßnahme und Nummer   | Kurzbeschreibung Inhalt Einzelmaßnahme  |
|--|---|---|
| <p><b>10. Adaptives, proaktives und umwelt-sensitives Verkehrsmanagement</b></p> | <p><b>Entwicklung echtzeitfähige Datenplattform (multimodal)</b><br/>D-10-1</p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Grundlage für ein analytisches System</b> im Sinne des Verkehrsmanagements</li> <li>• <b>Einbeziehung von Lärm, Umwelt- und Wetterdaten.</b> Bei Feldgeräten: Herstellung der Verbindung zwischen den Systemkomponenten mittels Glasfaser oder Funk (5G) zur Sicherstellung von <b>Latenzzeiten ≤ 1 Sekunde</b></li> </ul>                          |
|  | <p><b>Digitales Geo-Informationssystem</b><br/>D-10-2</p>                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sukzessive Digitalisierung bzw. Zurverfügungstellung von Geobasisinformationen</li> <li>• Straßen-Informationssystem (funktionsübergreifendes Geo-Informationssystem, in dem alle Straßenelemente verortet sind)</li> <li>• <b>Monitoring Straßen-Zustand und Bewirtschaftung Parkraum</b></li> </ul>  |
|  | <p><b>Echtzeit-Verkehrsdatenerfassung 24/7</b><br/>D-10-3</p>                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Laufende Erfassung von Zahl und Art des Verkehrsgeschehens</b>, Generierung erhöhter Datenverfügbarkeit von Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehren</li> <li>• Aufbereitung von Kameradaten beispielsweise über ein geeignetes Videomanagementsystem (Datenschutzziel: Verarbeitung nur von nicht personenbeziehbaren Daten)</li> </ul>               |
|  | <p><b>Echtzeitfähiger Verkehrsleitreechner</b><br/>D-10-4</p>                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Beschaffung und Einrichtung eines echtzeitfähigen lokalen Verkehrsleitrechners auch zur <b>Verkehrssteuerung bzw. Ansteuerung von Lichtsignalanlagen</b> (Grundvoraussetzung)</li> <li>• Koordinierung der Beschaffungen zur Modernisierung von LSA mit Hessen Mobil (vgl. Umsetzung in Limburg)</li> </ul>  |
|  | <p><b>Modernisierung der Lichtsignalanlagen (echtzeitfähig)</b><br/>D-10-5</p>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Modernisierung von Lichtsignalanlagen zur Steuerung in Echtzeit</b></li> <li>• <b>Echtzeitfähiger Anschluss</b> (Glasfaserverlegung oder 5G-Mobilfunk) aller LSA an den Verkehrsleitreechner (zur Erzielung einer Latenzzeit ≤ 1 Sekunde), Ermöglichung der Bevorrechtigung z.B. des ÖPNV an ausgewählten LSA</li> </ul>                            |
|  | <p><b>Errichtung Sensoriknetzwerk</b><br/>D-10-6</p>                            | <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Installation von Sensorik zur Erfassung von Mobilität &amp; Verkehr</b>, ggf. auch Lärm, Umwelt, Wetter, Treibhausgase nach den Vorgaben von Bund und EU</li> <li>• Errichtung eines <b>stadtweiten Netzwerks</b>, zusammengesetzt aus einzelnen Standorten mit dort jeweils <b>relevanten bzw. erforderlichen Sensorikkombinationen</b></li> </ul> |



# Beschreibung der Einzelmaßnahmen in Maßnahmenbündeln des Schwerpunkts Verkehr (II)

| Maßnahmenbündel   | Einzelmaßnahme und Nummer                                      | Kurzbeschreibung Inhalt Einzelmaßnahme  |
|---|--|---|
| 10.<br>Adaptives, proaktives und umwelt-sensitives Verkehrsmanagement | <b>Verkehrslenkung und -steuerung in Echtzeit</b><br>D-10-7    | <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Umweltsensitive und netzadaptive Verkehrslenkung und -steuerung</b> in Echtzeit durch kontinuierliche Datenanalyse auf der analytischen Plattform auf Grundlage verfügbarer Daten mit <b>Übermittlung von Anweisungen/ Lösungen an den Verkehrsleitreechner</b></li> <li>• Positionierung als Mittelstadt-Pilotkommune in Verkehrsschwerpunkten in Hessen, D, EU</li> </ul> |
|   | <b>Umweltverbund-Beschleunigung/ Bevorrechtigung</b><br>D-10-8 | <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Verbesserung des Verkehrsflusses für den Umweltverbund</b> (Fuß- und Radverkehr, ÖPNV/ÖV), Verkürzung der Fahrtzeiten</li> <li>• Beschleunigung über Bus- bzw. Umweltpuren (u.a. für Radfahrer)</li> <li>• <b>Optimierung Lichtsignalanlagen für Fuß- und Radverkehr sowie ÖPNV/ ÖV</b></li> </ul>  |
|   | <b>Bevorrechtigung von Einsatzfahrzeugen</b><br>D-10-9         | <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Proaktive (abschnittsbezogene) Echtzeit-Steuerung des Verkehrs bei Einsätzen</b> von Fahrzeugen von Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben (BOS)</li> <li>• <b>Sicherstellung der „Schnellen Rettung“</b>: Einhaltung gesetzliche Rettungsfristen, übergreifende Lösung des latenten Konflikts an Feuerwache Wehneberger Straße etc.</li> </ul>                |
|   | <b>Einrichtung (kooperative) Leitzentrale</b><br>D-10-10       | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Installation und <b>Betrieb gesamtes Verkehrsmanagementsystem</b> in einem Gebäude der Kreisstadt oder des Landkreises Hersfeld-Rotenburg in Bad Hersfeld</li> <li>• <b>Schaffung Zentrale für Koordination Einsätze</b> Feuerwehr, Polizei, Rettungsdienste, THW, KatS etc. in <b>Verbindung mit Verkehrsmanagement</b></li> </ul>  |
| 11.<br>Reduzierung der Verkehrsauswirkungen                           | <b>Optimierung Lärmschutz an Schienenwegen</b><br>E-11-1       | <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Führung der Bahntrasse über den Bahnhof Bad Hersfeld in Trog- bzw. Tunnelbauweise</b> (entsprechend auch Anpassung der Bahnsteige)</li> <li>• Umsetzung im Rahmen der Herstellung der ICE-Schnellfahrtrasse <b>gemäß Vorzugsvariante „pink“</b> des Projekts Fulda-Gerstungen</li> </ul>  |
|   | <b>Optimierung Lärmschutz an Bundesfernstraßen</b><br>E-11-2   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Optimierung Lärmschutz an Autobahnen und Bundesstraßen insgesamt</b> (priorisiert nach Schwerpunkten), Errichtung Lärmschutzwände, Ausweitung Nachtfahrverbote etc.</li> <li>• <b>Schärfere Beschränkungen für die Durchfahrt des Schwerverkehres mit Beschränkung der Tonnage</b> (Anlieger ausgenommen)</li> </ul>  |



# Beschreibung der Einzelmaßnahmen in Maßnahmenbündeln des Schwerpunkts Verkehr (III)

| Maßnahmenbündel                             | Einzelmaßnahme und Nummer   | Kurzbeschreibung Inhalt Einzelmaßnahme   |
|---|---|--|
| 11.<br>Reduzierung der Verkehrsauswirkungen | <b>Monitoring Lärm-, Luftschadstoffe und Treibhausgasen</b><br>E-11-3 | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kartierung von Lärm- &amp; Luftschadstoffemissionen sowie Treibhausgasen</li> <li>• Regelmäßiges Monitoring von Lärm- &amp; Luftschadstoffemissionen sowie Treibhausgasen</li> <li>• Prüfung der Machbarkeit für die Erstellung <b>stadtweites Sensornetzes für Lärm-, Treibhausgas und Luftschadstoffe</b> zum auch automatisierten Monitoring 24/7</li> </ul>             |
|   | <b>Erstellung Verkehrskonzept</b><br>M-11-4                           | <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Übergreifende Großraum-Verkehrskonzeption</b> ausgehend von Hessentagkonzept 2019</li> <li>• <b>Baustellenkonzept für Dauer Umbau wesentlicher Teile der Verkehrsinfrastruktur</b></li> <li>• <b>Grundlegende Voraussetzung</b> für überregionale Ausarbeitung und Abstimmung: Umsetzung <b>Kompetenzzentrum Mobilität &amp; Verkehr (KCMV)</b>, siehe O-17-2</li> </ul> |
|   | <b>Reduzierung Einfahrten in die Kernstadt</b><br>M-11-5              | <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Schaffung eines Park+Ride-Systems mit Shuttle zur historischen Innenstadt</b> (in Schwachlastzeiten potenziell auch durch On-Demand-Lösungen)</li> <li>• Prüfung der <b>Ergänzung bzw. Verschiebung des Bushubs bzw. lokaler Verortung des Rendezvous-Systems unter Lenkung der Verkehre</b></li> </ul>  |
|   | <b>Reduzierung von Durchfahrtsverkehren</b><br>M-11-6                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Grundsätzliche <b>Prüfung alternativer Verkehrsführungen für Durchfahrtsverkehre, vor allem betreffend Fern- und Schwerverkehr</b></li> <li>• Prüfung Auswirkungen früherer Veränderungen der Verkehrsführungen, insbesondere betreffend heutige B27, B62 sowie B324 für die <b>Suche nach Optimierungen</b></li> </ul>   |
|   | <b>Umgehungsstraße der B324</b><br>M-11-7                             | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Prüfung der Machbarkeit, Alternativen- bzw. Variantenvergleich sowie Kostenkalkulation bzw. Nutzen-Kosten-Analyse zur <b>Umsetzung einer Umgehungsstraße der B324 am Gebiet der Kernstadt bzw. auch vollständig am Stadtgebiet vorbei</b></li> <li>• Potenzielle Verkehrsführungen für die Umgehungsstraße wurden bereits identifiziert</li> </ul>                          |
|   | <b>Umgehungsstraße der B62 (Asbach und Sorga)</b><br>M-11-8           | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Prüfung der Machbarkeit, Alternativen- bzw. Variantenvergleich sowie Kostenkalkulation bzw. Nutzen-Kosten-Analyse zur <b>Umsetzung von Umgehungsstraße der B62 in den Bereichen von Asbach und Sorga</b></li> <li>• <b>Erzielung eines „Hauneck-Effekts“</b> durch Vorbeiführung der B62 an den Ortsteilen</li> </ul>   |



# Beschreibung der Einzelmaßnahmen in Maßnahmenbündeln des Schwerpunkts Verkehr (IV)

| Maßnahmenbündel   | Einzelmaßnahme und Nummer  | Kurzbeschreibung Inhalt Einzelmaßnahme   |
|---|--|--|
| 11.<br>Reduzierung der Verkehrsauswirkungen                   | <b>Parkraumbewirtschaftungskonzept</b><br>M-11-9                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>Erstellung übergreifendes <b>Parkraumbewirtschaftungskonzept</b> für die Kernstadt</li> <li>Besondere <b>Beachtung der städtebaulichen Belange und der Lebens- und Aufenthaltsqualität</b> in der mittelalterlichen Innenstadt</li> <li>Ausrichtung auf die <b>Reduzierung von Einfahrten</b> in die Kernstadt</li> </ul> |
|   | <b>Reduzierung von MIV-Einfahrten in die Innenstadt</b><br>M-11-10 | <ul style="list-style-type: none"> <li><b>Regulierung der Einfahrten des MIV</b> in die Innenstadt durch Prüfung und Umsetzung geeigneter Maßnahmen</li> <li><b>Bewirtschaftung des ruhenden Verkehrs</b> sowie <b>Verlegung der Parkmöglichkeiten außerhalb des Innenstadtbereichs</b> (z.B. P+R mit Shuttle- bzw. Busanbindung)</li> </ul>                     |
| 12.<br>Verbesserung Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsführung | <b>Vermeidung Gefahren- und Unfallschwerpunkte</b><br>M-12-1       | <ul style="list-style-type: none"> <li>Identifizierung bzw. Zusammenstellung bestehender <b>Gefahren- und Unfallschwerpunkte</b> im gesamten Stadtgebiet</li> <li>Ausrichtung auf die <b>Vermeidung von Gefahrensituationen und Unfällen aller Art</b>, Prüfung, wo Entflechtung bzw. Zusammenführen von Verkehrsarten sinnvoll ist</li> </ul>                   |
|   | <b>Einrichtung von Kreisverkehren</b><br>M-12-2                    | <ul style="list-style-type: none"> <li><b>Verbesserung Verkehrsfluss/ Aufhebung Unfall- bzw. Gefahrenschwerpunkte</b></li> <li>Nachtigallenstr./ Eichhofstr./ Am Kurpark/Wigbertstr, Johannestor/ Eichhofstr./ Fuldastr., Hainstraße/ Eichhofstr./ Berliner Straße, Berliner Straße/ Heinrich-v.-Stephan-Straße.</li> </ul>                                      |
|   | <b>Optimierung Anfahrt Klinikum</b><br>M-12-3                      | <ul style="list-style-type: none"> <li><b>Belastung der an der Zufahrt zum Klinikum liegenden Anwohner bzw. Wohngebiete reduzieren.</b> Prüfung Anbindung beispielsweise auch über Shuttleverkehre/ Buslinie, autonome Shuttlelösungen bzw. Seilbahn (auch wenn unwahrscheinlich anmutend)</li> </ul>  |
|   | <b>Erreichbarkeit Bahnhof über OST-Seite der Gleise</b><br>M-12-4  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Prüfung der <b>Lenkung von Zubringerverkehren zur östlichen Seite der Bahntrasse</b> (Rückseite Bahnhof, Heinrich-Börner-Straße), also über das heutige Gewerbegebiet</li> <li>Inklusive StadtBus, Regionalbus und Fernbus zum bzw. über den Bahnhof Bad Hersfeld</li> </ul>  |



# Beschreibung der Einzelmaßnahmen in Maßnahmenbündeln des Schwerpunkts Verkehr (V)

| Maßnahmenbündel   | Einzelmaßnahme und Nummer  | Kurzbeschreibung Inhalt Einzelmaßnahme  |
|---|--|---|
| 12.<br>Verbesserung Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsführung | <b>Erneuerung Brückenbauwerke (Ablauf Nutzungsdauer)</b><br>M-12-5 | <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Sukzessive Erneuerung von Brückenbauwerken am Ende der Nutzungsdauer initiieren</b>, insbesondere betreffend das Hauptverkehrsstraßennetz</li> <li>• Neu zu errichtende Bauwerke in entsprechender Dimensionierung <b>unter dem Leitgedanken des Leitbildes der lebenswerten Stadt und in Abkehr vom Leitbild der autogerechten Stadt</b> (besondere Beachtung der Dimensionierung, der Barrierewirkungen von Auf- und Abfahrten, optische Fernwirkung etc.)</li> </ul> |
|   | <b>Linksabbieger Hainstraße/ Fuldastraße</b><br>M-12-6             | <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Umgestaltung Knotenpunkt Hainstraße/ Fuldastraße/ Eichhofstraße/ Johannestor</b></li> <li>• Für heutige Verkehrsverhältnisse und Abbiegebeziehungen <b>überdimensionierter Knoten</b></li> <li>• Eine Umstrukturierung könnte <b>bessere Bedingungen für alle Verkehrsteilnehmer schaffen</b> wie z.B. geringere Wartezeiten an LSA für Fuß-, Rad- und Kfz Verkehr mit insgesamt verbessertem Verkehrsfluss (Rückbau Abbiegestreifen und Verkehrsinsel)</li> </ul>      |
|   | <b>Kontinuierliches Monitoring</b><br>M-12-7                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Ständige Analyse des Erneuerungsbedarfs der Verkehrsinfrastruktur</b> in der Zuständigkeit von Bund, Land bzw. Kreis zusammen mit den Aufgaben der Kreisstadt</li> <li>• Kontinuierliche <b>Anfragerstellung an jeweilige Aufgaben- bzw. Baulastträger</b></li> <li>• Vorbereitung bzw. Durchführung von erforderlichen <b>Machbarkeitsstudien auch als Vorleistung für die Erreichung von Projektumsetzungen</b></li> </ul>  |
| 13.<br>Anknüpfungspunkte Logistik                             | <b>Erarbeitung übergeordnete Logistik-Konzeption</b><br>L-13-1     | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Erarbeitung eines <b>übergeordneten Logistikkonzepts unter Einbindung der City-/Urbanen Logistik</b>, der Quell- und Zielverkehre sowie des Durchgangsverkehrs (insbesondere Schwer- und Fernverkehr) und der Wirtschaftsverkehre</li> </ul>   |
|   | <b>Koordination Lkw-Parken</b><br>L-13-2                           | <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Vermeidung von „unkontrolliertem“ Lkw-Parken im Stadtgebiet</b></li> <li>• Insbesondere zur Vermeidung der Beeinträchtigung des Verkehrs, des Stadtbilds und vor allem auch von Wohn- und Mischgebieten sowie deren Anwohnern</li> </ul>  |



# Beschreibung der Einzelmaßnahmen in Maßnahmenbündeln des Schwerpunkts Verkehr (VI)

| Maßnahmenbündel                      | Einzelmaßnahme und Nummer                            | Kurzbeschreibung Inhalt Einzelmaßnahme   |
|--------------------------------------|--|--|
| 14.<br>Attraktivierung<br>Fußverkehr | <b>Verringerung Trennwirkung Stadtring</b><br>F-14-1 | <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Schaffung attraktiver Querungen von Hauptverkehrsstraßen</b> in der Kernstadt und den weiteren Stadtteilen (z.B. Hainstraße, Asbach)</li> <li>• Für die Verbindung von Innenstadtbereich und den Einzelhandelsstandorten des Rechberg-Geländes stehen <b>zu wenige Querungsmöglichkeiten der Hainstraße</b> zur Verfügung (lediglich drei Querungen)</li> <li>• <b>Attraktivere städtebauliche Fassung/ Gestaltung von Kreuzungsbereichen</b>, auch um optische Trennwirkungen zu reduzieren</li> </ul>  |
|                                      | <b>Unterstützung Fußverkehr</b><br>F-14-2            | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nutzen der „Kompaktheit Bad Hersfelds“ – <b>Stadt der kurzen Wege</b></li> <li>• <b>Beseitigung von „Lücken“</b> im Fußwegenetz</li> <li>• <b>Schaffung einladender Aufenthaltsmöglichkeiten</b>, Begrünung</li> <li>• <b>Fußwegekarte</b> mit hervorgehobenen Routen für Besucher</li> <li>• Flächendeckende <b>Beschilderung der Fußwege zu Sehenswürdigkeiten mit Angabe der Gehzeit</b>, ggf. Einbindung in ein digitales Informationssystem</li> </ul>   |
|                                      | <b>Erhöhung Sicherheit Fußverkehr</b><br>F-14-3      | <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Schutz des Fußverkehrs</b> - nicht nur vor dem MIV, sondern auch vor dem Radverkehr (inklusive Lastenfahrrad und Pedelec) bzw. der Mikromobilität (insbesondere auch wegen der teils <b>stark unterschiedlichen Geschwindigkeiten</b> und deren Auswirkungen auf Reaktionszeiten)</li> <li>• Prüfung und Umsetzung <b>bauliche und/ oder visuelle Trennungen zwischen Fuß- und Radwegen</b></li> <li>• Konzept <b>Ausbaustrategie Verkehrswegebeleuchtung</b> und Umsetzung</li> <li>• Konzeption <b>Ausbau Verkehrsberuhigung/ Fußgängerzone</b> (vgl. Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung) und Umsetzung</li> </ul> |



# Beschreibung der Einzelmaßnahmen in Maßnahmenbündeln des Schwerpunkts Verkehr (VII)

| Maßnahmenbündel               | Einzelmaßnahme und Nummer                       | Kurzbeschreibung Inhalt Einzelmaßnahme  |
|-------------------------------|---|---|
| 15.<br>Stärkung<br>Radverkehr | <b>Attraktivierung (E-)Lastenrad</b><br>F-15-1  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Entwicklung Konzept zur <b>Erhöhung der Attraktivität von E-Lastenrädern</b> (inkl. potenzieller kommunaler Fahrzeugförderung bzw. geförderter Nutzungstests)</li> <li>Beispielsweise <b>Schaffung geeigneter Stellplätze auch für Lastenräder bzw. Räder mit Lastenanhängern</b>, Anbindung von Orten alltäglicher Besorgungen (geeignete Abstellmöglichkeiten mit geringer Distanz zu den Einzelhandelsstandorten), Schaffung Querungsmöglichkeiten Bahntrasse etc.</li> </ul> |
|                               | <b>Erhöhung Sicherheit Radverkehr</b><br>F-15-2 | <ul style="list-style-type: none"> <li>Konzept <b>Ausbaustrategie Verkehrswegebeleuchtung</b> und Umsetzung</li> <li><b>Schutz nicht nur vor dem MIV, sondern auch vor unterschiedlichen Geschwindigkeiten im Radverkehr</b> (inklusive Lastenfahrrad und Pedelec) bzw. der Mikromobilität</li> <li>Prüfung und Umsetzung der Errichtung <b>bauliche und/ oder visuelle Trennungen zwischen Radwegen bzw. Radspuren und dem MIV sowie und Rad- und Fußwegen</b></li> </ul>  |
|                               | <b>Optimierung Radinfrastruktur</b><br>F-15-3   | <ul style="list-style-type: none"> <li><b>Differenzierte Abstellanlagen für Fahrräder</b> (neben einfachen Anlagen auch sichere Möglichkeiten für E-Bikes/ -Pedelecs), <b>Abstellmöglichkeiten für Lastenräder</b></li> <li>Prüfung und Umsetzung <b>dedizierte Radwege, Ausbesserung bzw. Attraktivierung lokaler Radverkehrsinfrastruktur, Prüfung attraktiver Wegebeziehungen</b></li> </ul>   |
|                               | <b>Attraktive Regionalradwege</b><br>F-15-4     | <ul style="list-style-type: none"> <li>Prüfung <b>gemeinsames Vorgehens mit umliegenden Gemeinden</b> für gemeinsame Projekte zur Ausbesserung, Instandhaltung (Grünpflege, Fahrbahn) etc. und Umsetzung</li> <li>Prüfung der Herstellung <b>hochwertiges und nutzerbegeisterndes regionales Radverkehrsnetz</b> mit hoher Attraktivität für den Tourismus und die lokale Radmobilität, auch zur stärkeren <b>Wahrnehmung als Alternative zum MIV</b></li> </ul>  |
|                               | <b>Fahrradnutzung im Alltag</b><br>F-15-5       | <ul style="list-style-type: none"> <li>Sicherstellung der Alltagstauglichkeit des Radverkehrs z.B. durch <b>sichere und attraktive Verbindungen zwischen Wohnorten und Orten des täglichen Bedarfs/ Kitas/ Schulen/ Arbeitsstätten</b> etc.</li> <li><b>Gut erkennbare Beschilderung</b> von Radwegen, auch für touristische Attraktionen</li> <li>Prüfung und Umsetzung der <b>Attraktivierung der Querungen des Stadtrings</b>, z.B. durch verbesserte Grünphasen für Radfahrer an LSA</li> </ul>                     |



# Beschreibung der Einzelmaßnahmen in Maßnahmenbündeln des Schwerpunkts Stadtentwicklung & -struktur (I)

| Maßnahmenbündel                             | Einzelmaßnahme und Nummer  | Kurzbeschreibung Inhalt Einzelmaßnahme   |
|---|--|--|
| 11.<br>Reduzierung der Verkehrsauswirkungen | <b>Das große Ganze – Übergreifende Koordination Schiene &amp; Straße</b><br>G-11-10  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Einbeziehung</b> von raum- und verkehrswirksamen <b>Vorhaben im Kreis</b></li> <li>• <b>Koordinierung und Abstimmung der Bauvorhaben</b> in Bad Hersfeld untereinander zur <b>Vermeidung von Konflikten</b> und zur <b>Nutzung von Synergien</b></li> <li>• Darüber <b>Generierung eines Gesamtüberblicks</b> über einzubeziehende Elemente und Entwicklungsoptionen für Mobilität und Verkehr auf Straße und Schiene (<b>Identifizierung der für Bad Hersfeld optimalen Gesamtkombination und übergreifenden Lösungen</b>)</li> </ul> |
| 16.<br>Umgestaltung öffentlicher Raum       | <b>Verträgliche Integration der Verkehrsinfrastruktur in das Stadtbild</b><br>G-16-1 | <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Prüfung des Rückbaus überdimensionierter Infrastruktur</b>, auch zur Flächengewinnung</li> <li>• Beispiele: Rückbau Hainstraße und Reduzierung von Parkflächen würde eine optimierte <b>Nutzung bzw. Neueinteilung des Verkehrsraums für alle Verkehrsteilnehmer</b> erlauben</li> <li>• Prüfung der Herstellung von <b>Begrünungen</b> sowie der Schaffung von <b>Kommunikations- und Aufenthaltsorten im Innenstadtbereich und im Bahnhofsareal</b></li> </ul>   |
|   | <b>Aufwertung der Nutzbarkeit und urbanen Qualität des Marktplatzes</b><br>G-16-2    | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Prüfung der <b>Aufwertungsmöglichkeiten des Marktplatzes</b>, z.B. durch <b>Reduzierung der Anzahl der Parkplätze</b> sowie <b>unterirdische Parkmöglichkeiten</b></li> <li>• Prüfung Umgestaltungen durch (<b>temporäre</b>) <b>Begrünungen</b> (Pflanzkübel) bzw. <b>alternative Nutzungen</b> (z.B. Kultur, Aufenthalts-/ Begegnungsflächen, Gastronomie, etc.)</li> </ul>   |
|   | <b>Reorganisation öffentlicher (Verkehrs-) Raum</b><br>G-16-3                        | <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Reorganisation, Aufteilung und Gestaltung von Verkehrsflächen</b></li> <li>• Gewinnung öffentlicher Raum, Senkung Gefahrenpotenziale, Erhöhung Flächengerechtigkeit, Überwindung stadträumliche Schneidenwirkung des Stadtrings, Anbindung Bahnhof an historischer Innenstadt etc.</li> </ul>  |
|   | <b>Erhalt historischer Wegebeziehungen und Nutzungen</b><br>G-16-4                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Überwindung Trennwirkung Bahntrasse und Hochbrücke</b>, Wiederherstellung von Wegebeziehungen z.B. durch <b>räumliche Integration des Schlachthofgeländes</b></li> <li>• <b>Nutzung der Chancen für die Stadtentwicklung zur „Erweiterung der Innenstadt“</b> und der Erreichbarkeit bzw. Belebung des angrenzenden Gewerbegebiets sowie der Standorte der Polizei, der Stadtwerke und des Medizinischen Versorgungszentrums etc.</li> </ul>   |



# Beschreibung der Einzelmaßnahmen in Maßnahmenbündeln des Schwerpunkts Stadtentwicklung & -struktur (II)

| Maßnahmenbündel                      | Einzelmaßnahme und Nummer   | Kurzbeschreibung Inhalt Einzelmaßnahme   |
|--------------------------------------|---|--|
| 17. Kommunikation und Zusammenarbeit | <b>Bürgerintegration zur Ausgestaltung des öffentlichen Raums</b><br>O-17-1 | <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Bürgernahe Entscheidungen zur Ausgestaltung der Stadtentwicklung</b> insbesondere im Zusammenhang mit aktuellen Projekten (z.B. Aufteilung des Verkehrsraums, Wever-Gelände, Bahnhofsvorplatz, Vorschläge zur Nutzung und Begrünung etc.)</li> <li>• Ziel: <b>Schaffung von Akzeptanz durch frühzeitige Transparenz und Bürgerbeteiligung</b></li> </ul> |
|                                      | <b>Kompetenzzentrum Mobilität &amp; Verkehr (KCMV)</b><br>O-17-2            | <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Zentrales Abstimmungs-/ Planungsgremium</b> zu Entwicklung von Mobilität &amp; Verkehrsinfrastruktur in Abstimmung auch mit den zuständigen Stellen von Bund/ Land/Kreis</li> <li>• <b>Koordinierungsinstanz</b> der Kreisstadt für die Masterplan-Maßnahmenumsetzungen</li> </ul>   |
|                                      | <b>Anpassung Verwaltung u. Organisation</b><br>O-17-3                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Für die Umsetzung der Maßnahmen des Masterplans als auch zur Einrichtung und Aufbau des KCMV werden <b>im ersten Schritt zusätzliche Personalkapazitäten bei der Verwaltung erforderlich</b> (z.B. Schaffung eines „Mobilitäts- und Verkehrsmanagements“)</li> </ul>  |
|                                      | <b>Bürgerkommunikation</b><br>O-17-4  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Kommunikation des Fortschritts der Maßnahmenumsetzung</b> gegenüber den Bürgern, insbesondere bei Schaffung neuer Mobilitätsangebote</li> <li>• Aufzeigen von sich dadurch ergebenden <b>Möglichkeiten zur Gestaltung der Mobilität</b></li> </ul>   |
| 18. Stärkung Mobilitätspunkte        | <b>Einrichtung Mobilitätsdrehscheiben</b><br>S-18-1                         | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gestaltung der relevanten <b>Flächen am und um den Bahnhof als Drehscheiben der Mobilität</b> (beidseitig Bahntrasse, Bhf.-vorplatz, Parkplatz- u. Bahnbetriebsflächen etc.)</li> <li>• Wiederherstellung <b>enge städtebaulichen Beziehung zwischen Innenstadt u. Bahnhof</b></li> </ul>   |
|                                      | <b>Entwicklung des Bahnhofs (-vorplatzes)</b><br>S-18-2                     | <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Steigerung Attraktivität und Aufenthaltsqualität des Bahnhofsgeländes mit Vorplatz und Bahnhofsgebäude</b>, z.B. durch Ansiedlung von Gastronomie, Begrünung, gestalterische Maßnahmen etc. (<b>attraktives Eingangstor und Innenstadterweiterung</b>)</li> </ul>  |
|                                      | <b>Erreichbarkeit des Bahnhofs</b><br>S-18-3                                | <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Wiederherstellung enge städtebauliche Beziehung zwischen Kernstadt und Bahnhof</b></li> <li>• <b>Prüfung der Wiederherstellung früherer Verkehrsführungen bzw. Raum- und Mobilitätsbeziehungen</b> zwischen Bahnhof und historischer Innenstadt</li> </ul>   |



# Beschreibung der Einzelmaßnahmen in Maßnahmenbündeln des Schwerpunkts Stadtentwicklung & -struktur (III)

| Maßnahmenbündel                             | Einzelmaßnahme und Nummer  | Kurzbeschreibung Inhalt Einzelmaßnahme  |
|---|--|---|
| 19.<br>Zukunftsorientierte Quartiersplanung | <b>Verringerung Stellplatzkapazitäten im öffentlichen Raum</b><br>S-19-1 | <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Minimierung der Verkehre in Quartieren</b> als ein Weg aus der autogerechten Stadt</li> <li>• <b>Anpassung des Parkplatzschlüssels</b> (Stellplatzverordnung)</li> <li>• Schaffung von Begegnungszonen, einladenden Plätzen zum Verweilen mit Sitzmöglichkeiten, <b>Begrünung anstelle der Belegung durch ruhenden Verkehr</b></li> </ul>   |
|   | <b>Neuausrichtung von Quartieren</b><br>S-19-2                           | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Herstellung ausreichender und <b>attraktive Durchwegungen</b> sowie <b>Sicherstellung ÖPNV-Anbindung</b> und <b>Bereitstellung von Sharing-Dienstleistungen</b></li> <li>• Prüfung und Umsetzung <b>unterirdischer Parkmöglichkeiten</b> in Wohngebieten, insbesondere auch mit <b>geeigneter Ladeinfrastruktur bzw. Anbindung an die Energieversorgung</b> und ausreichende unversiegelte Bodenflächen</li> </ul> |
| 20.<br>Attraktive Innenstadt                | <b>Ausweitung Verkehrsberuhigung Kernstadt</b><br>S-20-1                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Ausweitung verkehrsberuhigte Bereiche</b> z.B. auf An der Untergeis, Untere Frauenstraße, Hanfsack</li> <li>• <b>Prüfung Optionen zur Ergänzung bzw. Ausweitung der Fußgängerzone</b> (bzw. anderer Zonenausweisungen mit Kfz-Verkehrsreduzierung) in der historischen Innenstadt</li> </ul>  |
|   | <b>Steigerung Innenstadtattraktivität</b><br>S-20-2                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Herstellung <b>attraktive Wegebeziehungen</b> und Stärkung <b>Kultur- und Freizeitangebote</b></li> <li>• Herstellung <b>durchgehende Barrierefreiheit</b> in der Innenstadt und <b>Unterstützung mobilitätseingeschränkter Personen</b> (z.B. durch Schaffung eines Innenstadtshuttles)</li> </ul>  |
|   | <b>Erweiterte Nutzung Parkhäuser</b><br>S-20-3                           | <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Umnutzung von Stellplatzflächen in Parkhäusern zur erweiterten Nutzung</b> für Gastronomie bzw. Event-Locations (OG), Logistikflächen, KEP-Flächen/ City-Hubs/ Lagerflächen, Mobilitätsstationen, ÖPNV-/ ÖV-/ On-Demand-/ Bus-Hub (Erdgeschoss)</li> </ul>  |
|   | <b>Einrichtung Shared Workspaces</b><br>S-20-4                           | <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Einrichtung von Coworking-Büros</b> (vorzugsweise in der Nähe des Bahnhofs)</li> <li>• Für <b>Pendler mit Bürotätigkeiten in ländlichen Regionen</b>, potenzielle Kombination mit Sharing-Angeboten nach Vorbild (oder in Kooperation mit) Regiomobil</li> </ul>  |



# Agenda

- 1** Kurzvorstellung von Benz + Walter
- 2** Erläuterungen zum Masterplan Mobilität und Verkehr („HEF-Mobil“)
- 3** Erstellung Mobilitätsleitbild Bad Hersfeld 2035+
- 4** Entwicklung der Maßnahmen des Masterplans Mobilität und Verkehr
- 5** Gesamtmaßnahmen des Masterplans Mobilität und Verkehr
- 6** **Priorisierte Maßnahmen des Masterplans Mobilität und Verkehr**
- 7** Beispiele Ansätze Maßnahmenumsetzungen

# Priorisierung einzelner Maßnahmen und Maßnahmenkombinationen über Maßnahmensteckbriefe auch als Handlungs-/ Stufenkonzept (I)

|    | Priorisierte Maßnahmen/ Nummern   | Kurzbeschreibung Inhalt Maßnahmensteckbrief  |
|----|---|--|
| 1. | Erstellung <b>ÖPNV-Konzept auch für die Neuausschreibung des ÖPNV</b><br>Ö-1-1 bis Ö-1-3  | Unter Ausrichtung auf einen <b>emissionsfreien ÖPNV</b> und Steigerung der Nutzerfreundlichkeit sowie <b>bessere Anbindung der Stadtteile, Erhöhung Mobilität ohne eigenen Pkw</b> etc.  |
| 2. | Einführung <b>Sharing-Angebote</b><br>Ö-2-3 und Ö-2-4, erweiterbar durch D-7-2  | „ <b>Micromobility</b> “-Sharing und <b>emissionsfreies Car-Sharing</b> (Umsetzung eines Curbside Managements/ Mobility-as-a-Service-Angebote)   |
| 3. | Stärkung <b>dienstliche E-Mobilität</b><br>K-4-3 und K-4-4  | Für öffentliche Hand/ private Unternehmen; <b>Senkung Anteile Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor</b> (sukzessive und nachhaltig), <b>positiven Beispielleffekt</b> zur Nachahmung setzen  |
| 4. | Anpassung <b>Verkehrsinfrastruktur</b> an das Stadtbild und Reorganisation des öffentlichen Verkehrsraumes<br>G-16-1 und G-16-3 | <b>Überwindung autogerechte Stadtstruktur</b> , Gewinnung Wohn- und Gewerbeflächen, Trennung der Verkehrsarten, verträgliche Integration von Fuß, Rad- und motorisiertem Verkehr   |
| 5. | Einrichtung <b>Kompetenzzentrum Mobilität und Verkehr (KCMV)</b><br>O-17-1 und O-17-2, ggf. mit O-18-1                          | <b>Koordinierungsinstanz für Maßnahmenumsetzungen</b> und Analyse aller Maßnahmen und Projekte mit <b>Entscheidungsvorbereitung und Umsetzung</b> . Abstimmung mit übergeordneten Planungsstellen sowie Integration relevanter Aufgabenträger bzw. Stakeholder nach Bedarf |
| 6. | Einrichtung <b>Mobilitätsdreh scheiben</b><br>S-18-1  | Insbesondere am Bahnhof mit <b>Wiederherstellung einer engen städtebaulichen Beziehung zur historischen Innenstadt, Optimierung Anbindung und Wegebeziehungen</b> vom Bahnhof in die Innenstadt  |

# Priorisierung einzelner Maßnahmen und Maßnahmenkombinationen über Maßnahmensteckbriefe auch als Handlungs-/ Stufenkonzept (II)

|     | Priorisierte Maßnahmen/ Nummern  | Kurzbeschreibung Inhalt Maßnahmensteckbrief  |
|-----|--|--|
| 7.  | Umsetzung <b>echtzeitfähiges adaptives umweltsensitives Verkehrsmanagement</b> (proaktiv)<br>D-10-1 bis D-10-7 | Lösung der Verkehrsprobleme im Stadtgebiet von Bad Hersfeld auch durch <b>Verflüssigung und Bevorrechtigung</b> , Lösung für <b>Vermeidung Verkehrschaos auch während Anpassung Verkehrsinfrastruktur (z.B. Hochbrücke)</b> , auf der Grundlage eines <b>lokalen Verkehrsleitrechners</b>  |
| 8.  | Erstellung Konzept zur <b>Parkraum-bewirtschaftung</b><br>M-11-9   | Unter Ausrichtung auf <b>Reduzierung nicht tatsächlich erforderlicher Einfahrten in die Kernstadt</b> , Identifikation <b>barrierefreie Alternativen</b> für Besuch Innenstadt/Veranstaltungen, <b>Lebens- und Aufenthaltsqualität im Vordergrund</b>  |
| 9.  | <b>Lärmschutz an Schienenwegen</b> optimieren<br>E-11-1  | Führung der Bahntrasse im Stadtgebiet <b>möglichst ohne (bzw. mit minimalen) Emissionen, Reduzierung Trennwirkung Bahntrasse auf Stadtgebiet</b> möglichst auf null, in Verbindung mit <b>Alternativen zum Ersatzneubau der Hochbrücke Peterstor</b> , ggf. Vorbereitung für Aufnahme in neuen Bundesverkehrswegeplan erwartungsgemäß in 2023.                       |
| 10. | <b>Reduzierung Durchfahrtsverkehre mit Umgehungsstraße der B324</b> umsetzen<br>M-11-6 und M-11-7              | <b>Alternative Verkehrsführung der Durchgangsverkehre</b> z.B. nördlich der Innenstadt vorbei, <b>Umgehungsstraße der B324 im Tunnel oder ebenerdig</b> , Vorbereitung für Aufnahme in neuen Bundesverkehrswegeplan erwartungsgemäß in 2023  |
| 11. | <b>Übergreifendes Verkehrskonzept</b> erstellen<br>M-11-4  | <b>Grundsätzliche Verkehrskonzeption</b> für den Großraum Bad Hersfeld <b>ausgehend vom Hessentagkonzept 2019</b> , parallel bzw. ergänzend <b>Baustellenkonzept für die Dauer des Umbaus wesentlicher Teile der Verkehrsinfrastruktur</b> in Bad Hersfeld; Umsetzung des KCMV gemäß 5. wäre dazu eine wesentliche Voraussetzung für die Ausarbeitung und Abstimmung |

# Die Priorisierung von Einzelmaßnahmen und Maßnahmenkombinationen erfolgte über Maßnahmensteckbriefe (Beispiel Maßnahmensteckbrief)

**Maßnahmenswerpunkt:** z.B. Verkehr

**Maßnahmenbündel:** z.B. Reduzierung der Verkehrsauswirkungen

|  |   |  |
|--|---|--|
| <b>Maßnahmen-Nr.:</b><br>z.B. M-11-9   | <b>Bezeichnung der Maßnahme:</b><br>z.B. Parkraumbewirtschaftungskonzept    |  |
| <b>Umsetzungszeitraum</b><br>z.B. K (kurzfristig) in 2023 bis M (mittelfristig) bis 2028 | <b>Investitionen / Fremdleistungen in €</b><br>z.B. "Gering" (> € 0,5 Mio.) | <b>Personalbedarf [Arbeitsstage]</b><br>z.B. "Gering" (< 3 PM) |

**Beschreibung der Maßnahme:**

Zielsetzung:  
...

Vorhabensbeschreibung/ Bedarf:  
...

Ergebnisverwertung/ Nutzen:  
...

|   |  |
|---|--|
| <b>Abhängigkeit von ext. Institutionen:</b><br>"keine"<br>•Eventuell Identifizierung und Antragstellung passende Förderprogramme. | <b>Fristigkeit/ Bindungszeitraum:</b><br>•K (kurzfristig) in 2023.<br>•Förderungen sind abhängig von den Antrags- bzw. Förderbedingungen eines passenden Förderprogramms. Fristigkeiten können daher je nach zur Verfügung stehenden Förderprogrammen variieren. |
| <b>Erwartete Auswirkungen:</b><br>...   |  |

## Klassifizierungstabellen:

**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       |

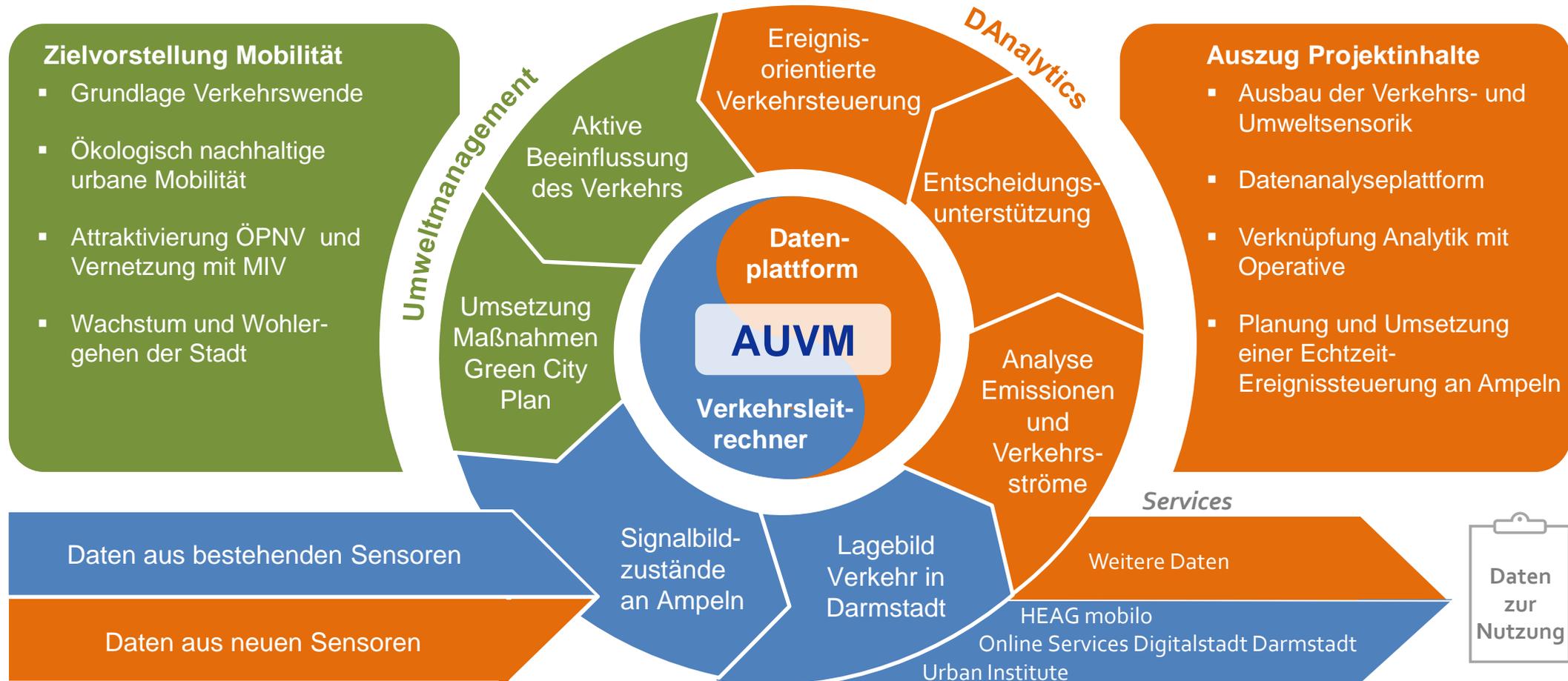
**Abhängigkeit von externen Institutionen bzw. Aufgabenträgern wie z.B. Bund & Land bei der Planung und Umsetzung von Maßnahmen:**

|          |             |   |
|----------|-------------|---|
| 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) |

# Agenda

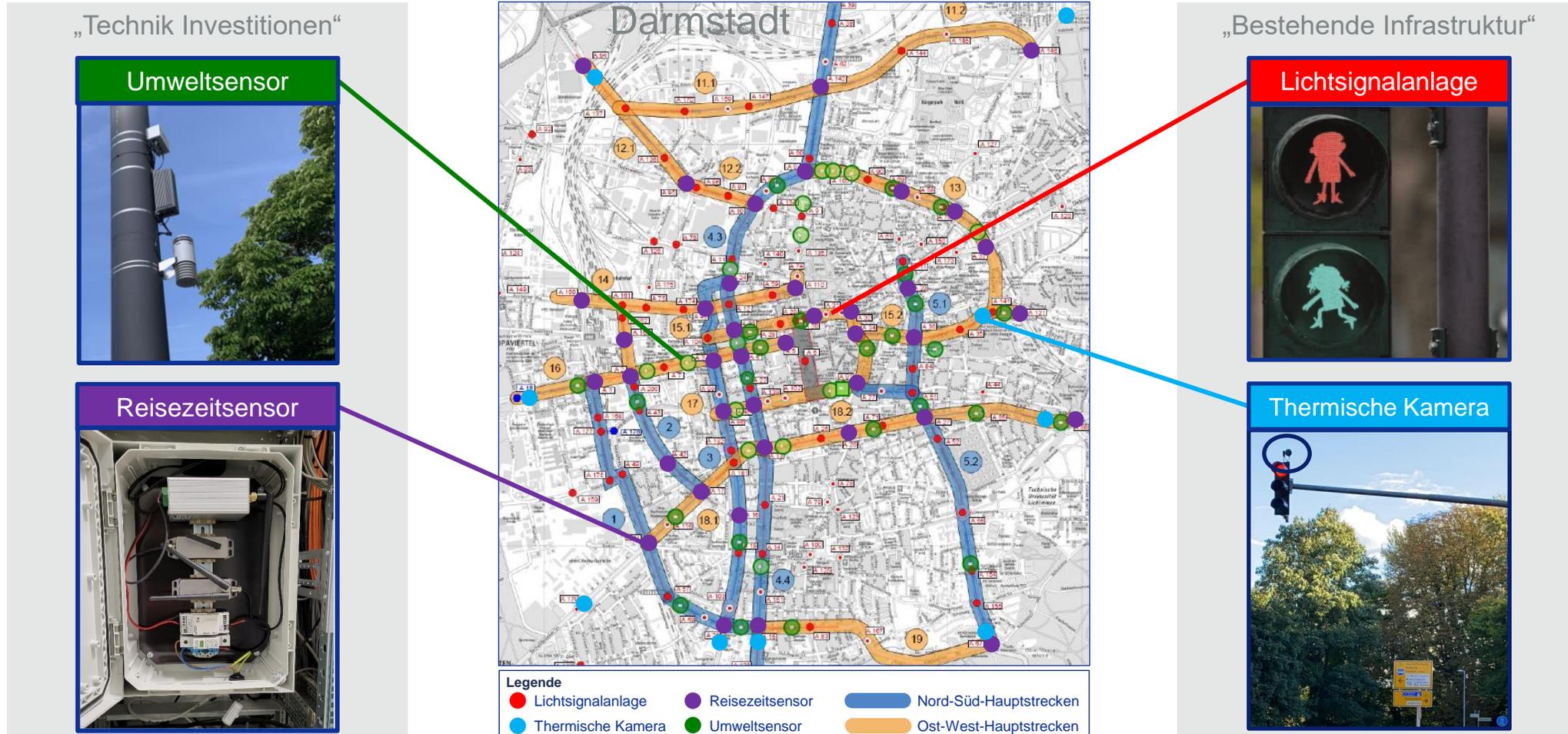
- 1** Kurzvorstellung von Benz + Walter
- 2** Erläuterungen zum Masterplan Mobilität und Verkehr („HEF-Mobil“)
- 3** Erstellung Mobilitätsleitbild Bad Hersfeld 2035+
- 4** Entwicklung der Maßnahmen des Masterplans Mobilität und Verkehr
- 5** Gesamtmaßnahmen des Masterplans Mobilität und Verkehr
- 6** Priorisierte Maßnahmen des Masterplans Mobilität und Verkehr
- 7** Beispiele Ansätze Maßnahmenumsetzungen

## Motivation und Zielvorstellung des Projekts DAnalytics ist der Aufbau eines aktiven, umweltsensitiven Verkehrsmanagements (AUVM)

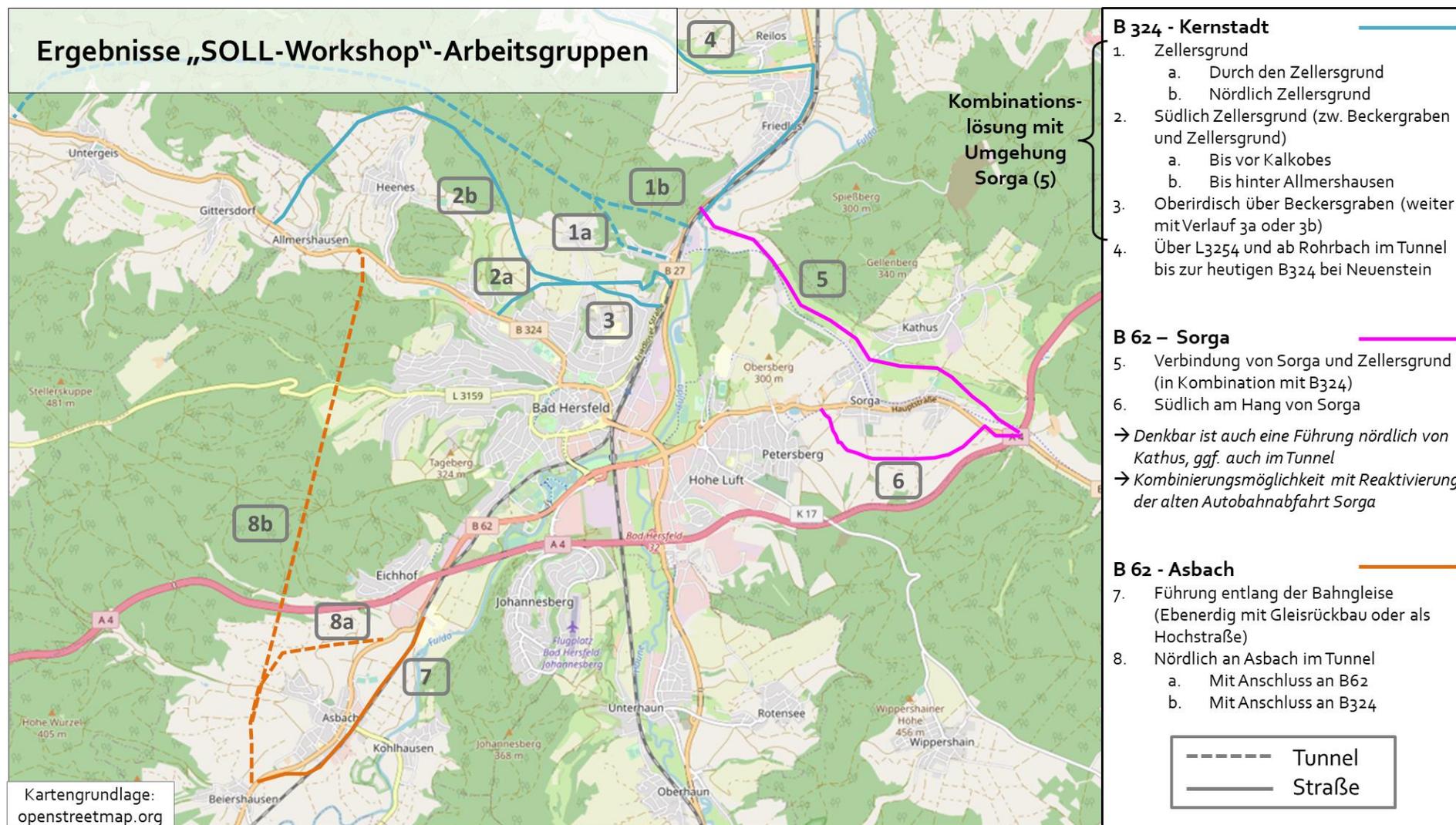




# Exemplarische Darstellung der im Stadtgebiet verwendeten bzw. installierten Sensoren und Steuerelemente im Projekt DAnalytics

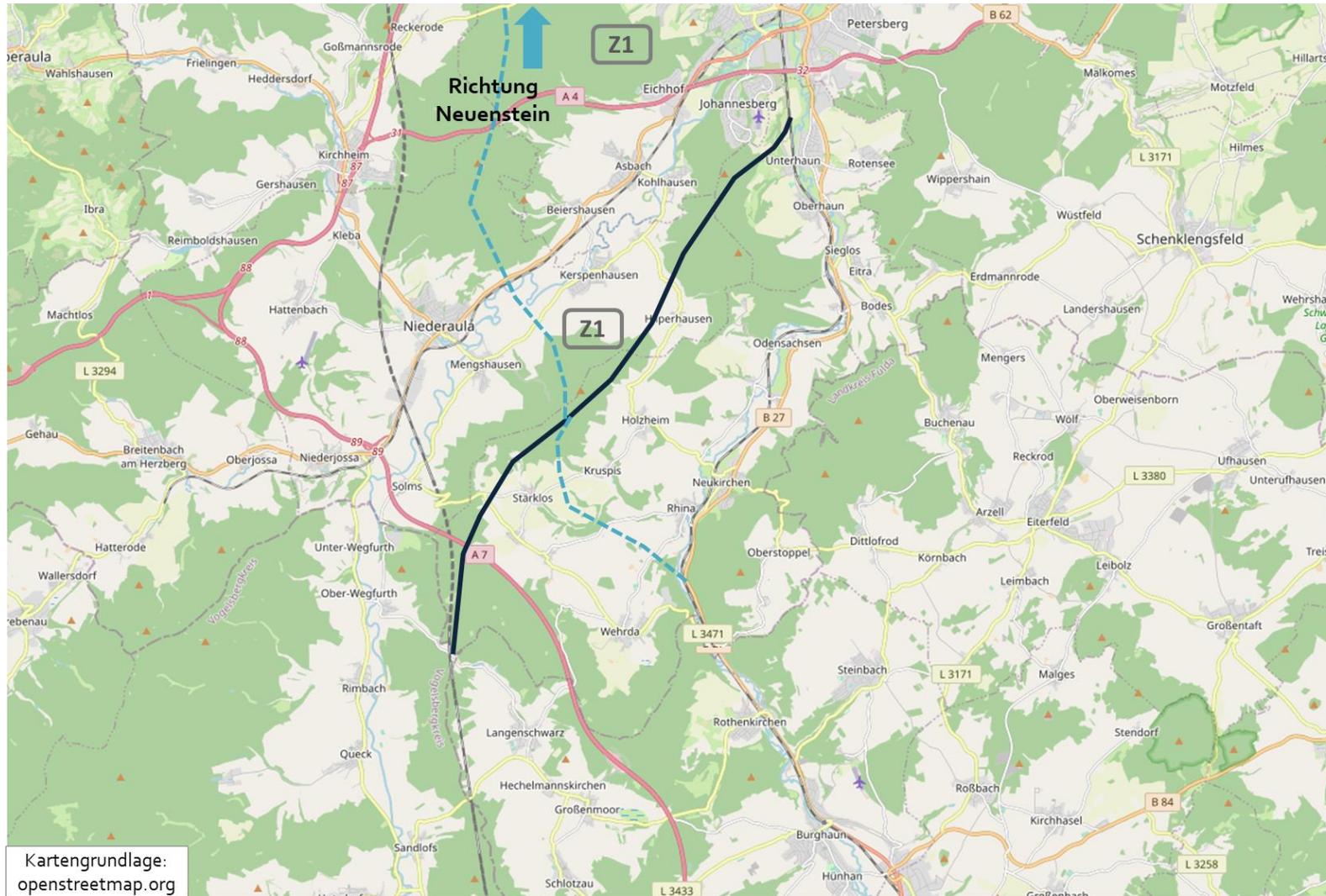


# Visualisierung Möglichkeiten für Umgehungsstraßen B62 und B324 (Anhang J des Ergebnisdokumentes des Masterplans „HEF-Mobil“) (1)



Quelle: Eigene Darstellung auf Basis der Arbeitsergebnisse des „SOLL“-Workshops (qualifizierte Prüfung der Alternativen erforderlich)

# Visualisierung Möglichkeiten für Umgehungsstraßen B62 und B324 (Anhang J des Ergebnisdokumentes des Masterplans „HEF-Mobil“) (2)



**Weiträumige Zusatzvariante zur B324**

**Variante Z1:**  
südlich über einen Tunnel (eventuell parallel zum neuen ICE-Tunnel) unterhalb der Mengshäuser Kuppe von Burghaun (B27) nach Niederaula (B62) und dann wieder Richtung Neuenstein zum heutigen Verlauf der B324 laufen. Auch ab eine reaktivierte Autobahnausfahrt Sorga an der A4.

--- Führung im Tunnel

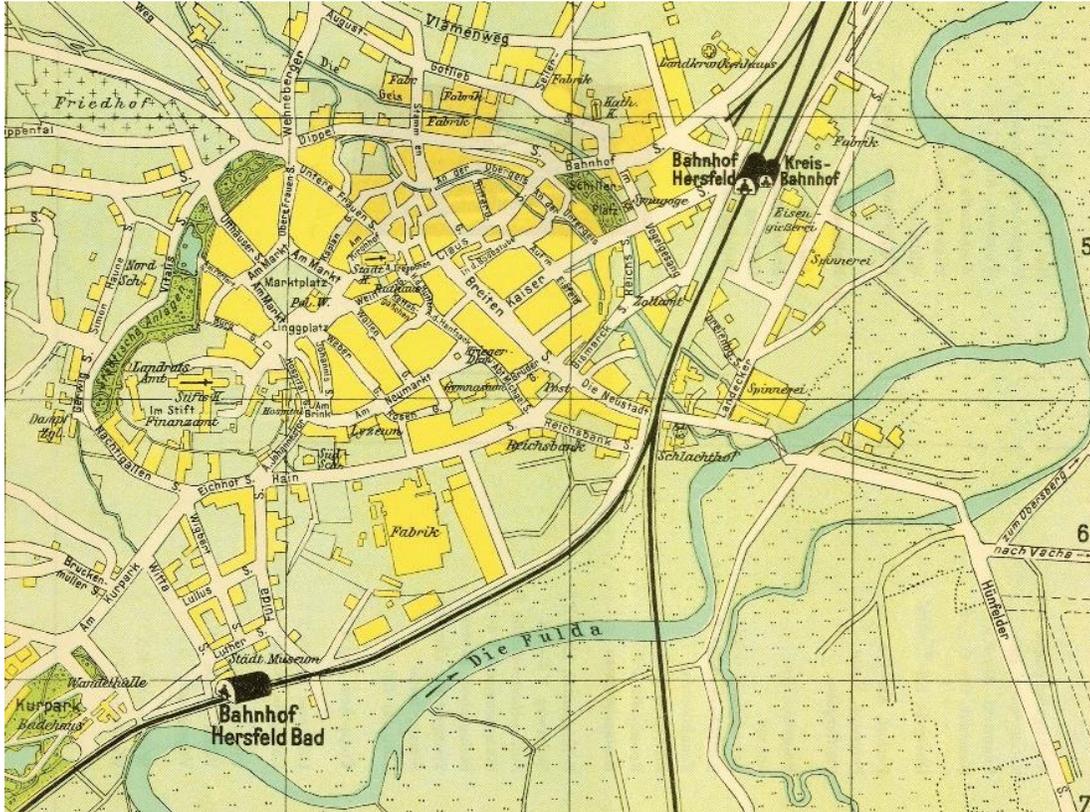
— ICE Neubaustrecke

Kartengrundlage:  
openstreetmap.org

Quelle: Eigene Darstellung auf Basis der Arbeitsergebnisse des „SOLL“-Workshops (qualifizierte Prüfung der Alternativen erforderlich)

# Vergleich historischer Stadtplan 1925 zum Stand der Kernstadt von Bad Hersfelder in 2023

Historischer Stadtplan  
1925



Quelle: Pharus-Plan Hersfeld 1925, Verlag PHARUS PLAN GmbH, Berlin

Heutiger Stadtplan  
2023

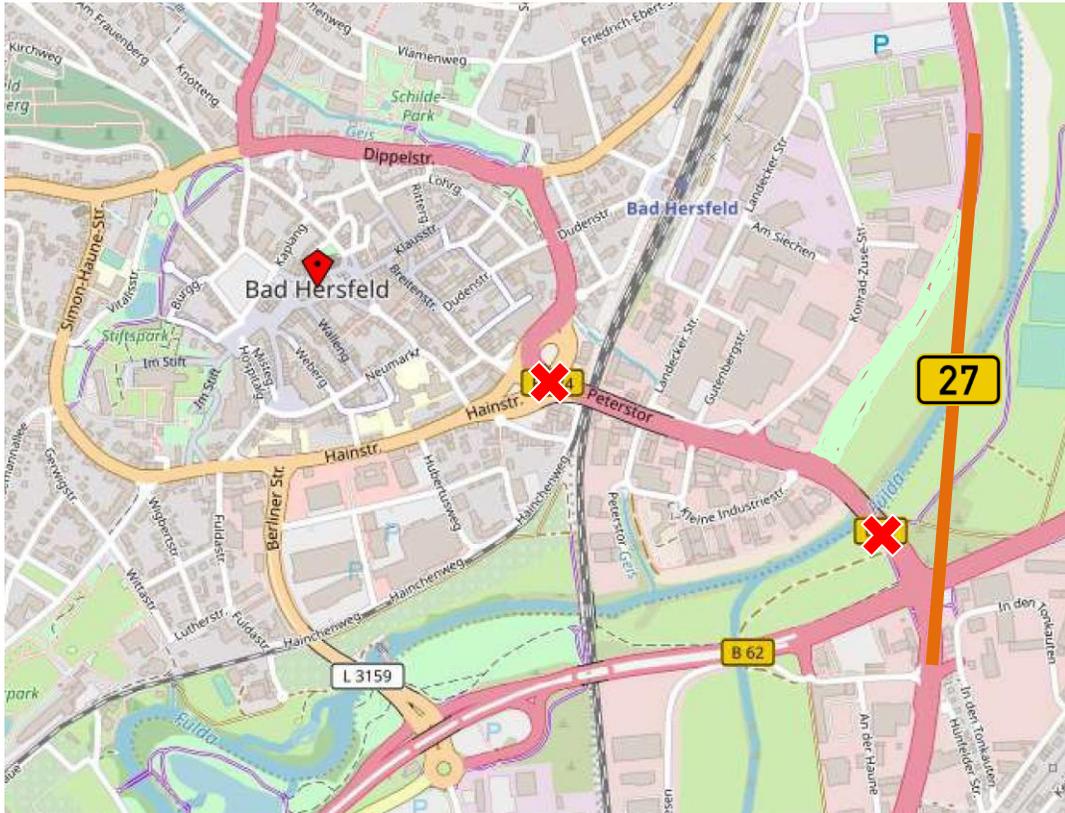


Quelle: Openstreetmap.org

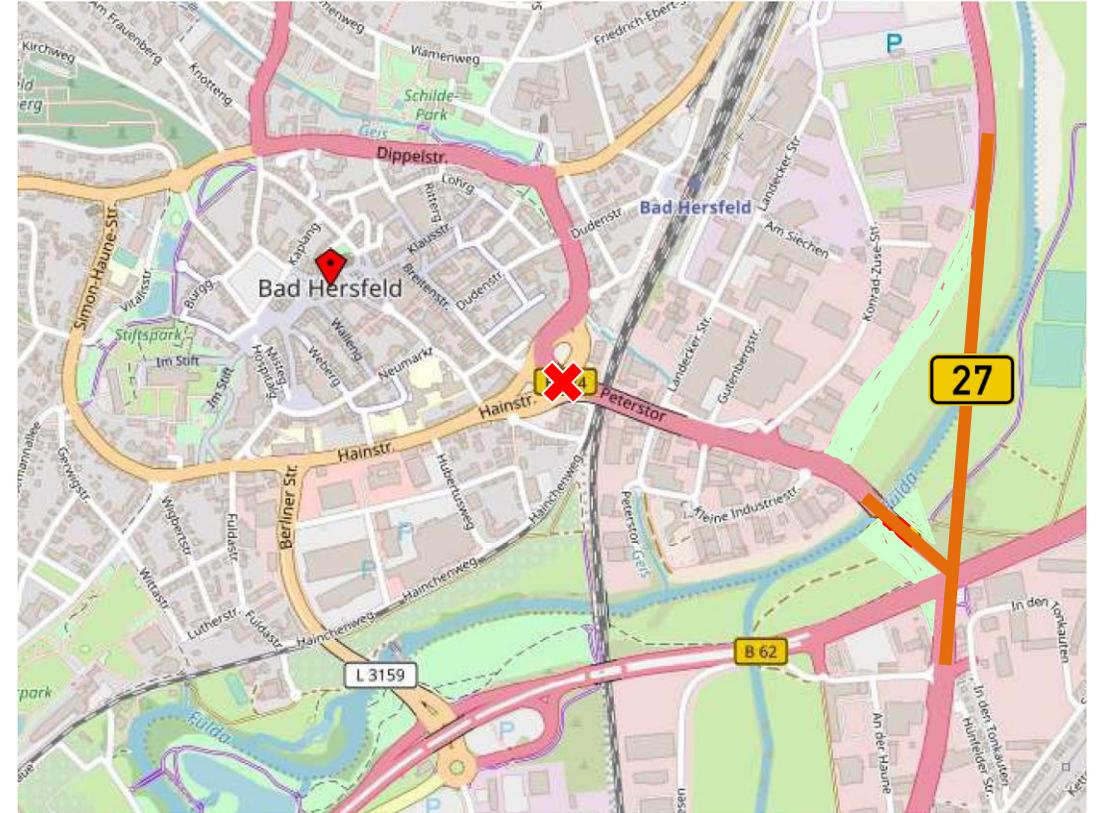
▶ Mit der Umsetzung von Hochbrücke Peterstor und Stadtring rückte der die Stadtentwicklung zuvor mit prägende Bahnhof Bad Hersfeld aus dem Fokus von Mobilität und Verkehr – zu Lasten des Schienen- & zugunsten des Straßenverkehrs

# Option Führung der B 27 ohne Notwendigkeit der Picasso-Kreuzung über eine umgestaltete Lomo-Kreuzung mit Abzweig in die Kernstadt

Ab der Lomo-Kreuzung würde die B 27 direkt nach Norden geführt und dort auf die neue B 324 stoßen



Über den Abzweig der Frankfurter Straße würde nur noch der Quell- und Zielverkehr in die Kernstadt geführt



Quelle: Openstreetmap.org (Kartengrundlage), eigene Darstellung auf Basis der Arbeitsgruppenergebnisse des „SOLL“-Workshops (qualifizierte Prüfung der Alternativen erforderlich)

▶ Mit einer Verlegung der B 324 besteht ergänzend die Option, insbesondere den Fern- und Schwerverkehr über die B 27 und die B 62 ganz am Gebiet der Kernstadt vorbeizuführen – der Quell- und Zielverkehr würde in die Innenstadt abzweigen

# Neu- und Ausbaustrecke Karlsruhe – Basel: Vorgesehene Gestaltungen rund um den Tunnel Offenburg

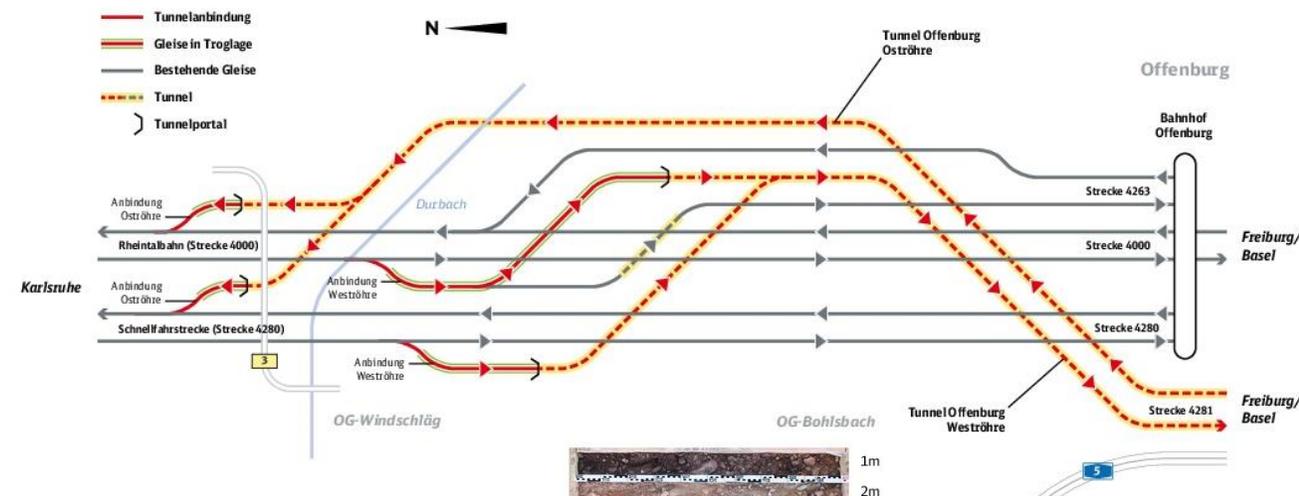
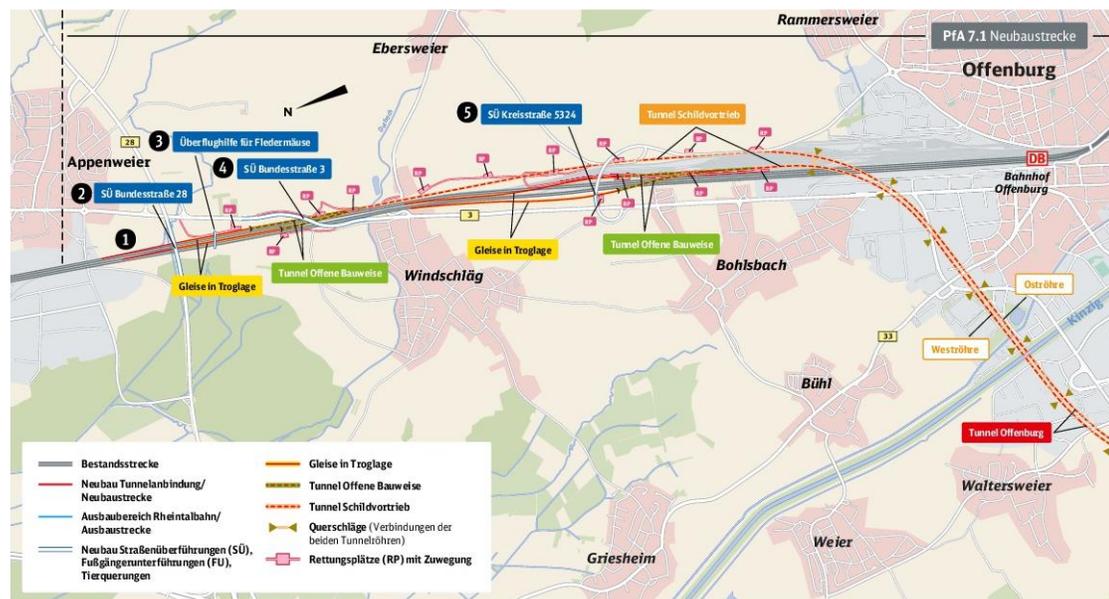


Quelle: Planfeststellungsabschnitt 7.1 Appenweier–Hohberg, Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel, [Broschüre](#), DB Netz, Karlsruhe, Juli 2022, S. 4 ff. (oben links, unten links, oben rechts)

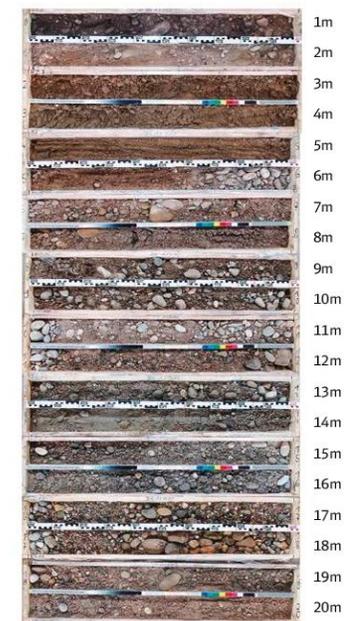
Die Feste Fahrbahn im Katzenbergtunnel (unten rechts)

Quelle: [Deutsche Bahn AG/Sebastian Roedig](#)

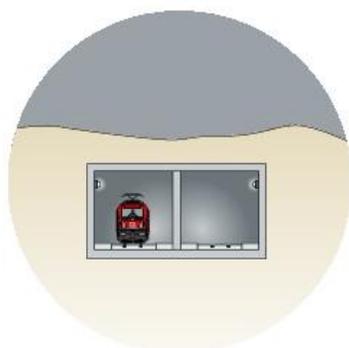
# Neu- und Ausbaustrecke Karlsruhe – Basel: Planungen und Umsetzungsvorbereitungen für den Tunnel Offenburg



Gleisschema der Anbindung des Tunnels im Norden

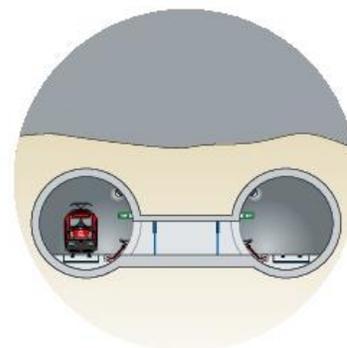


Bohrproben aus verschiedenen Tiefen (Beispielfoto)



## Offene Bauweise

1. Errichtung eines rechteckigen Rahmenbauwerks in einer zuvor ausgehobenen Baugrube
2. Abdichten der Stahlbetonkonstruktion gegen Grund- und Sickerwasser
3. Überschüttung des Bauwerks bis zur Geländeoberfläche
4. Innenausbau des Tunnels



## Geschlossene Bauweise

1. Vortrieb des Tunnels mithilfe einer Tunnelbohrmaschine (TBM)
2. Auskleidung des Tunnels mit Tübbing erfolgt während des Vortriebs
3. Abtransport des Materials über die TBM
4. Innenausbau des Tunnels

Quelle: Planfeststellungsabschnitt 7.1 Appenweier–Hohberg, Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel, Broschüre, DB Netz, Karlsruhe, Juli 2022, S. 4 ff.

# Beispiel eines Trogbahnhofes: Der Bahnhof Neu-Ulm (1)



Städtebauliches Projekt  
„Neu-Ulm 21“

Bahnhof Neu-Ulm -  
Tieferlegung durch  
Trogbauwerk

Länge Trog/Rampen: ca. 1.500 m



Quelle:  
[BUNG Unternehmensgruppe](#)



- Tieferlegung des Bahnhofes Neu-Ulm mittels eines Trogbauwerkes.
- zur Auflösung der Trennwirkung der Bahnhofsanlagen auf die städtebauliche Situation.
- Einschließlich Herstellung von zwei Deckeln auf dem Trog, um querende Straßen zu überführen und einen Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) sowie eine Park+Ride-Anlage realisieren zu können.
- Durch die Tieferlegung der Bahn standen rund 18 Hektar für die städtebauliche Entwicklung und Neugestaltung der Innenstadt zur Verfügung.

## Beispiel eines Trogbahnhofes: Der Bahnhof Neu-Ulm (2)



Der neue [Neu-Ulmer Bahnhof](#) wurde 2007 offiziell in Betrieb genommen. Die Züge fahren heute in einem 700 Meter langen Trog. Der [1853 eröffnete Bahnhof](#) wurde im Zuge des Projekts Neu-Ulm 21 [in ein offenes Trogbauwerk](#) verlegt, das nordöstlich und südwestlich der Bahnsteige überdeckelt ist.



Die Luftaufnahme zeigt, wie sich Neu-Ulm verändert hat:

- Wo früher Gleisanlagen waren, stehen heute Wohnhäuser.
- Auf der anderen Seite der Gleise befindet sich die Glacis-Galerie.
- Dazwischen liegt der Bahntrog.

Quelle: „[Als Neu-Ulm neu erfunden wurde](#)“, Nu-Ulmer Zeitung, 24.11.2017. Fotos: Alexander Kaya

# In Wetzlar hat der Bund einer Tunnellösung als Ersatz zur Hochstraße der B 49 zugestimmt



| Kriterium nach RE<br><i>projektbezogenes Kriterium</i>              | Wicht. | Bestandskorridor | B49n, Neubau Umfahrung mit Neubau Stadtschluss Ost / West |                          |                      |
|---|--------|------------------|---|--------------------------|----------------------|
|   |        | 1.1              | 5.1 (Dillfeld)  | 5.3 (Dalheim-Einschnitt) | 5.4 (Dalheim-Tunnel) |
| Raumstrukturelle Wirkungen  | 1      | -                | --  | --                       | +                    |
| Verkehrliche Beurteilung  | 2      | -                | --  | ++                       | +                    |
| Entwurfs-, sicherheitstechnische Beurteilung                        | 1      | +                | +   | +                        | ++                   |
| Umweltverträglichkeit   | 2      | ++               | -   | --                       | ++                   |
| Wirtschaftlichkeit  | 2      | --               | ++  | ++                       | --                   |
| Umsetzbarkeit<br><i>(unter Berücksichtigung der RND Hochstraße)</i> | 3      | -                | --  | -                        | ++                   |

Wertung B 49 - Ersatzneubau Hochstraße / Taubensteinbrücke Wetzlar  
ProjektAbstimmung PA 2 – Hessen Mobil, Dezernat TF Brückenerhaltung

Quelle: B 49 – Ersatzneubau Hochstraße / Taubensteinbrücke Wetzlar, ProjektAbstimmung PA 2, Hessen Mobil, Dezernat TF Brückenerhaltung, 14.01.2020 ([Präsentation](#))

- Im Fall der Hochstraße in Wetzlar wurden in einem offiziellen und transparenten Prozess aus 17 unterschiedlichen Alternativen 4 Vorzugsvarianten ermittelt. **Der finale Vergleich ergab die Vorzugslösung 5.4 (Dalheim-Tunnel).**
- Im von der DEGES durchgeführte Prozess für die Hochbrücke Peterstor der B324 in Bad Hersfeld liegt eine vergleichbare Transparenz nicht vor. Es wurden lediglich **2 Bürgerinformationsveranstaltungen zur Mitteilung des Planungsstands der Hochbrücke** durchgeführt ([12/ 2019](#) und [08/ 2021](#)), in denen die DEGES-Vorgehensweise als alternativlos dargestellt wurde.

► **Warum erfolgte keine umfassende Alternativenprüfung unter Einbindung der Interessen der Stadt Bad Hersfeld für das Ersatzbauwerk der Hochbrücke Peterstor? Warum hat man stattdessen den Weg des „Wartungsneubaus“ gewählt?**

# Vielen Dank!

Big Data Analytics

Unternehmensberatung

Forschung und Projektentwicklung

Supply Chain

Cluster

Logistik + Mobilität

Business Intelligence

Digitalisierung

Nachhaltigkeit

**BENZ +  
WALTER**

## Kontakt

Dr. Michael Walter

Senior Manager, Tel. +49-173-8160666

[michael.walter@benz-walter.de](mailto:michael.walter@benz-walter.de)

Dr.-Ing. Michael Benz

Geschäftsführender Gesellschafter

Dr.-Ing. Stefan Walter

Geschäftsführender Gesellschafter

**Benz + Walter GmbH**

Kaiser-Friedrich-Ring 82

65185 Wiesbaden

[michael.benz@benz-walter.de](mailto:michael.benz@benz-walter.de)

[stefan.walter@benz-walter.de](mailto:stefan.walter@benz-walter.de)

## A

## Anhang: Darstellung der Maßnahmenbenennungen

# Die Maßnahmenbündel und Einzelmaßnahmen sind unterteilt nach den drei Schwerpunkten Mobilität, Verkehr und Stadtentwicklung & -struktur

- Aus den Leitlinien der SOLL-Phase ergaben sich **12 Handlungsfelder**
- Zusammengehörige Einzelmaßnahmen wurden in (insgesamt 20) **Maßnahmenbündeln** zusammengefasst
- Eine Gesamtübersicht pro Schwerpunkt gibt einen Überblick über die Maßnahmenstruktur

## Benennung von Maßnahmen

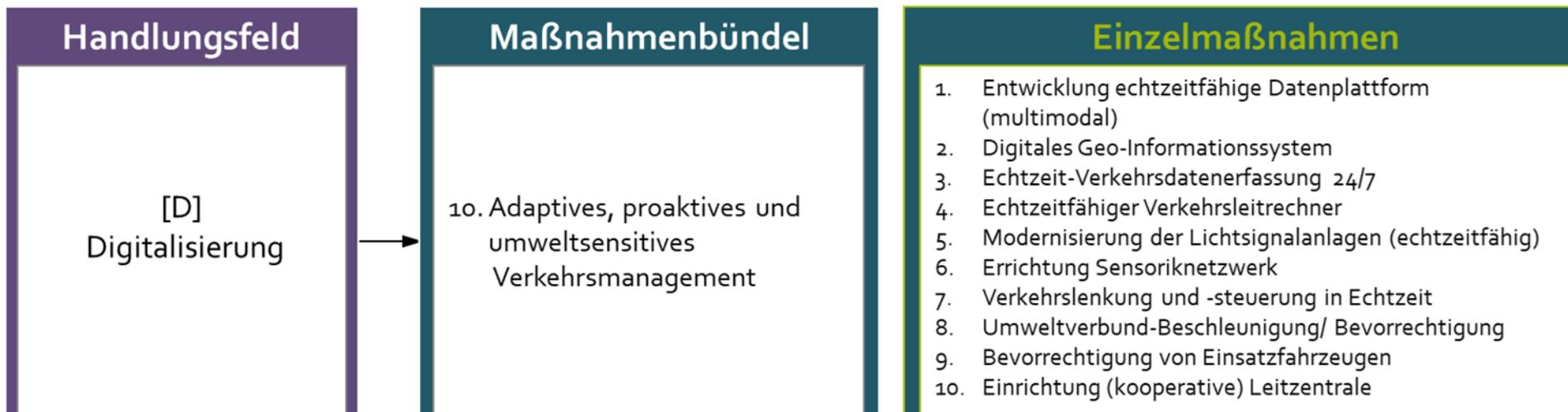
**D - 11 - 1** Maßnahme: Entwicklung echtzeitfähige Datenplattform (multimodal)

↳ **Nr. der Maßnahme**  
(Durchnummerierung der Maßnahmen eines Maßnahmenbündels)

↳ **Maßnahmenbündel Nr. 11:** Adaptives, proaktives umweltsensitives Verkehrsmanagement (AUVM)  
(Nummer des Maßnahmenbündels)

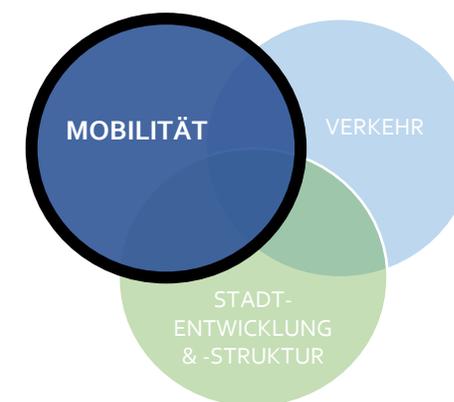
↳ **Handlungsfeld [D]:** Digitalisierung  
(Abkürzung des Handlungsfelds)

## Ausschnitt der Maßnahmenliste des Schwerpunkts Verkehr

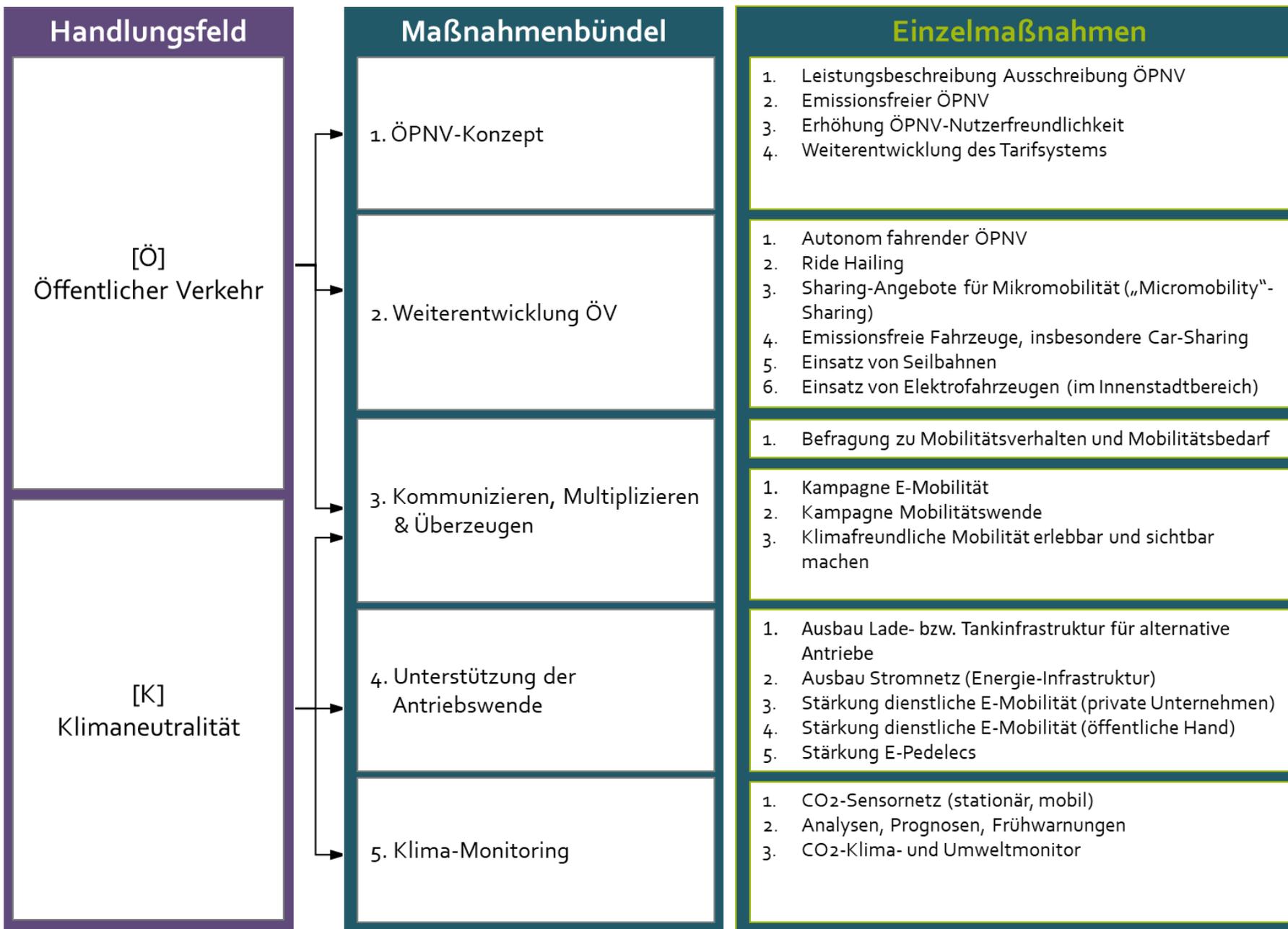


Schwerpunkt

**MOBILITÄT (I)**

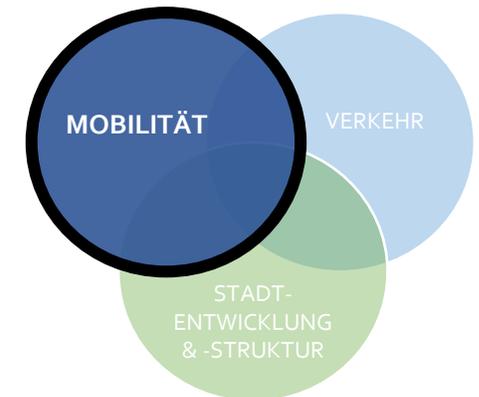


- **5 Handlungsfelder**
- **9 Maßnahmenbündel**
- **45 Einzelmaßnahmen**

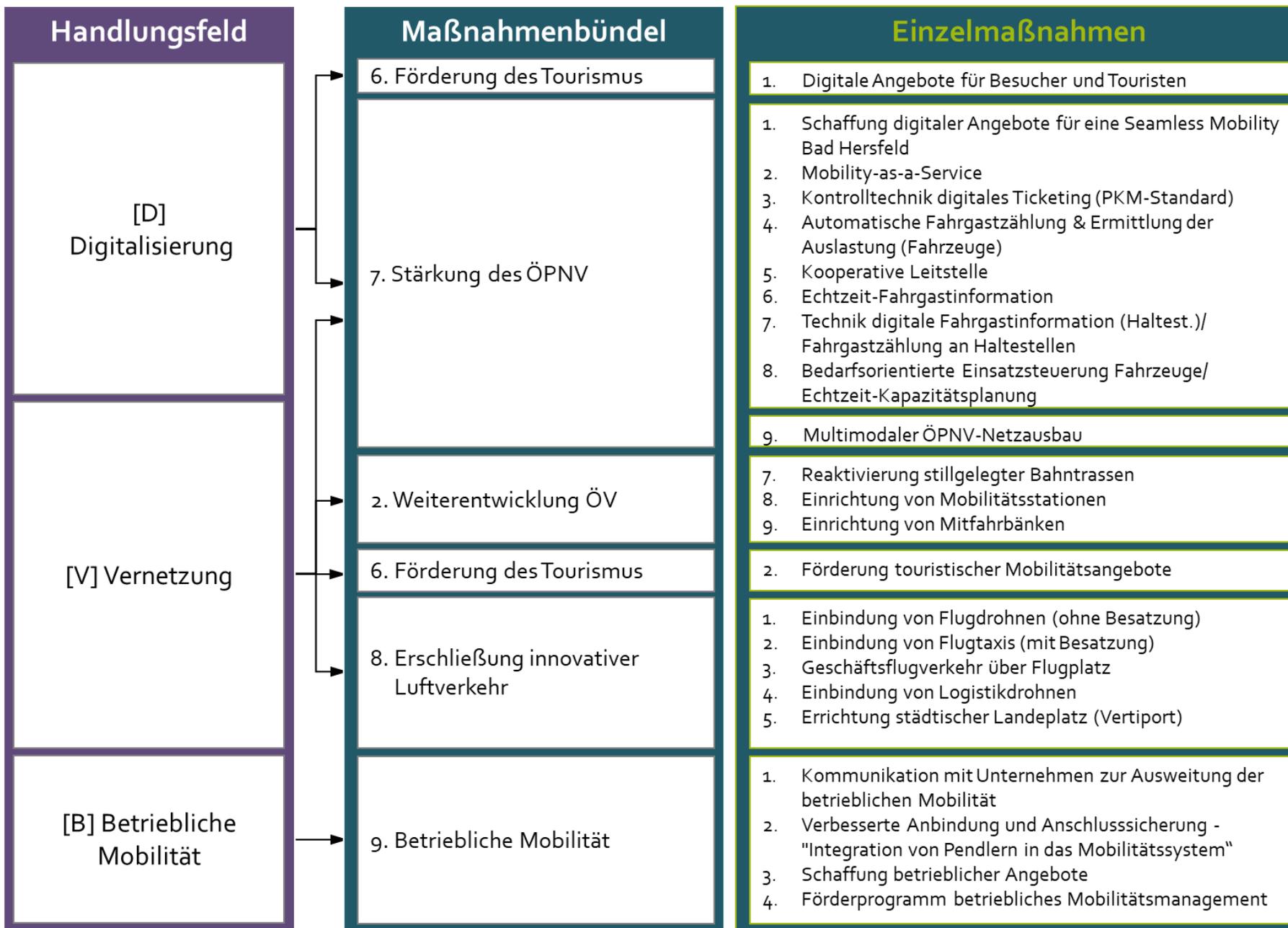


Schwerpunkt

**MOBILITÄT (II)**

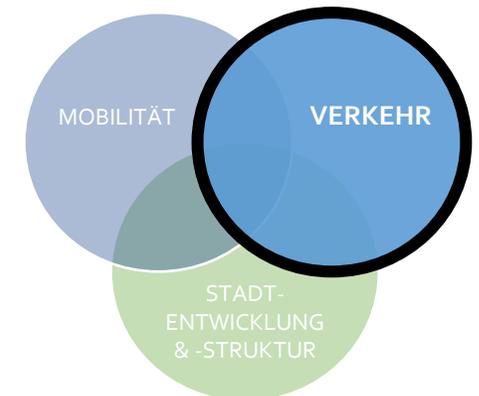


- **5 Handlungsfelder**
- **9 Maßnahmenbündel**
- **45 Einzelmaßnahmen**

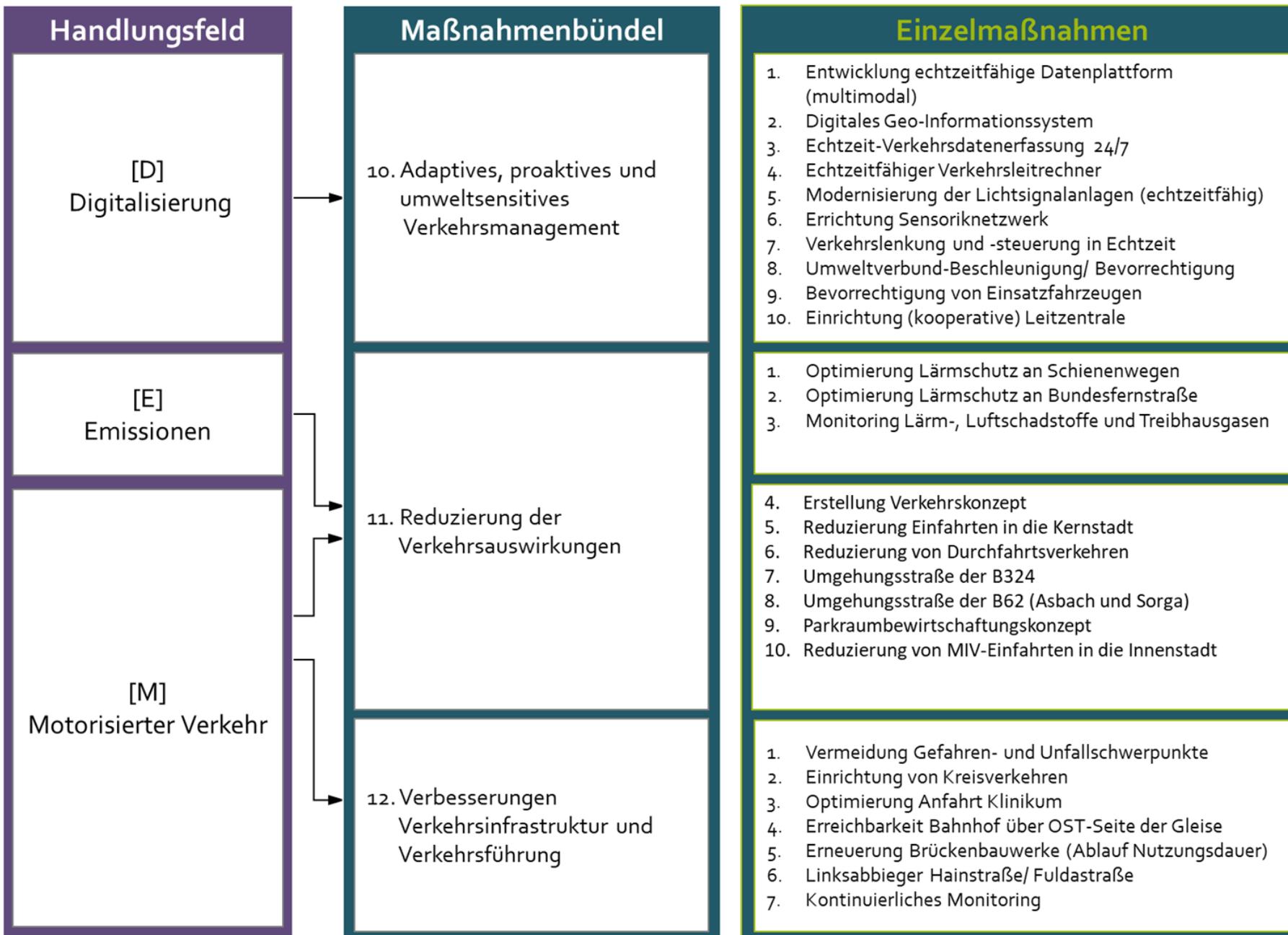


Schwerpunkt

**VERKEHR (I)**

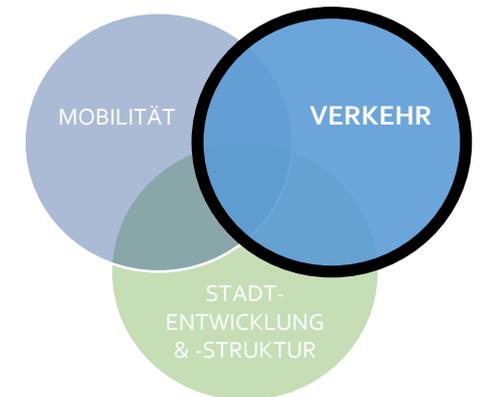


- **5 Handlungsfelder**
- **6 Maßnahmenbündel**
- **37 Einzelmaßnahmen**



Schwerpunkt

**VERKEHR (II)**

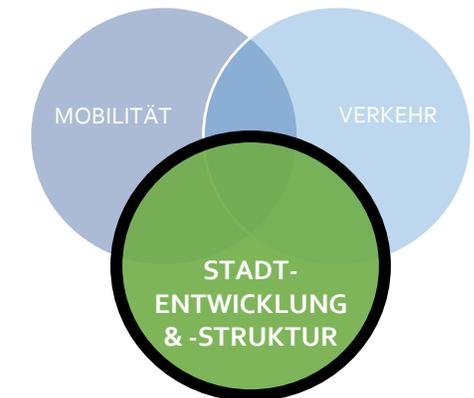


- **5 Handlungsfelder**
- **6 Maßnahmenbündel**
- **37 Einzelmaßnahmen**



**Schwerpunkt**

**STADT-  
ENTWICKLUNG  
& -STRUKTUR**



- **3 Handlungsfelder**
- **6 Maßnahmenbündel**
- **18 Einzelmaßnahmen**

