

Bericht

Verkehrs- und Parkraumbewirtschaftungskonzept einschließlich Rad- und Fußwegekonzept für das Stadtumbaugebiet „Hungen-Kernstadt“



November 2021

LK Argus Kassel GmbH

Stadt Hungen

Verkehrs- und Parkraumbewirtschaftungskonzept einschließlich Rad- und Fußwegekonzept für das Stadtumbaugebiet „Hungen-Kernstadt“

November 2021

Auftraggeber

Magistrat der Stadt Hungen

Fachbereich Bauen, Stadtentwicklung,
Grundstücke und Umwelt

Kaiserstraße 7

35410 Hungen

Auftragnehmer

LK Argus Kassel GmbH

Ludwig-Erhard-Straße 8

D-34131 Kassel

Tel. 0561.31 09 72 80

Fax 0561.31 09 72 89

kassel@LK-argus.de

www.LK-argus.de

Bearbeiter

Dipl.-Ing. Michael Volpert

Dipl.-Geogr. Holger Heering

Kassel, 3. November 2021

Inhalt

1	Einleitung	1
2	Bestandsanalyse	3
2.1	Fließender Verkehr / Verkehrsorganisation	3
2.1.1	Verkehrsorganisation	3
2.1.2	Verkehrsbelastung auf der Strecke	4
2.1.3	Unfälle	5
2.1.4	Verkehrliche Erschließung	5
2.1.5	Knotenpunkt Kaiserstraße / Friedberger Straße / Obertorstraße	6
2.2	Ruhender Verkehr	8
2.2.1	Lage, Art und Bewirtschaftung	8
2.2.2	Parkleitsystem	10
2.2.3	Belegungserhebung und Ergebnisse	11
2.3	ÖPNV und Schienenverkehr	14
2.4	Radverkehr	16
2.5	Fußverkehr / Barrierefreiheit	17
3	Bewertung der vorhandenen Situation und Problemstellungen	18
3.1	Fließender Verkehr / Verkehrsorganisation	18
3.2	Ruhender Verkehr	20
3.3	ÖPNV	21
3.4	Radverkehr	21
3.5	Fußverkehr / Barrierefreiheit	22
3.6	Geplante Maßnahmen	22
3.6.1	Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept für das Stadtumbaugebiet „Hungen -Kernstadt“	23
3.6.2	Städtebauliche Planungsvorhaben	24

Stadt Hungen			
Verkehrs- und Parkraumbewirtschaftungs- konzept inkl. Rad- und Fußwege- konzept für das Stadtumbaugebiet „Hungen-Kernstadt“	4	Teilkonzepte zum Verkehrskonzept Hungen	26
November 2021			
		3.6.3 Reaktivierung der Horloffthalbahn	25
		4.1 Fließender Kfz-Verkehr	26
		4.1.1 Erschließung / (Lkw-)Verkehrslenkung	26
		4.1.2 Kfz-Verkehrsorganisation	29
		4.1.3 Umgestaltung von Straßenräumen	31
		4.1.4 Hinweise zur gestalterische Anpassungen	45
		4.2 Ruhender Verkehr	46
		4.2.1 Gießener Straße / Kaiserstraße	46
		4.2.2 Friedberger Straße	48
		4.2.3 Ladestraße	48
		4.2.4 Parkleitsystem	49
		4.3 ÖPNV	50
		4.4 Radverkehr	50
		4.4.1 Radrouten	50
		4.4.2 Radverkehrsanlagen	50
		4.4.3 Fahrradabstellanlagen	52
		4.5 Fußverkehr / Barrierefreiheit	54
		4.5.1 Gehwegneu- / ausbau	54
		4.5.2 Querungsanlagen	55
		4.5.3 Barrierefreiheit	56
	5	Öffentlichkeitsbeteiligung	58
		5.1 Lokale Partnerschaften (LoPa)	58
		5.2 1. Bürgerbeteiligung	58
		5.3 Folgerungen aus der Beteiligung	58

6	Maßnahmenempfehlung und Integriertes Gesamtkonzept	60	Stadt Hungen
6.1	Empfohlene Maßnahmen zur Umsetzung	60	Verkehrs- und
6.2	Integriertes Gesamtkonzept	64	Parkraumbewirtschaftungs-
	Tabellenverzeichnis	66	konzept inkl.
	Abbildungsverzeichnis	66	Rad- und Fußwege-
	Kartenverzeichnis	68	konzept für das
	Anlagenverzeichnis	68	Stadtumbaugebiet
			„Hungen-Kernstadt“
			November 2021

1 Einleitung

Im Rahmen des laufenden Stadtumbauförderprogramms in Hungen wurden zum Themenfeld „zukunftsfähige Mobilität“ Leitziele definiert und in Maßnahmen übersetzt. U.a. werden darin die Umgestaltung der Gießener Straße / Kaiserstraße und die Erarbeitung eines Verkehrskonzeptes für das Fördergebiet festgelegt.

Der Ortskern von Hungen ist gegenwärtig trotz der vorhandenen Umgehungsstraße stark verkehrsbelastet mit fließendem und ruhendem Verkehr. Die Verkehrsbelastung betrifft dabei insbesondere die innerörtlichen Haupteinkaufs- und Wohnlagen von Hungen, die im Wesentlichen durch die Kaiserstraße und Gießener Straße sowie die angrenzenden Straßen bestimmt werden.

Diese Situation führt zu verschiedenen Problemen wie Luft- und Lärmbelastung, Geschwindigkeitsübertretungen, Mängel in der Aufenthaltsqualität und weitere Probleme, die zu erheblichen Einschränkungen des Stadtkerns als Einkaufs- und Dienstleistungsstandort führen.

Ein konkreter Schwerpunkt der Betrachtung liegt auf dem Knotenpunkt Kaiserstraße / Friedberger Straße / Obertorstraße, der sowohl von der Verkehrssicherheit als auch im Hinblick auf den Verkehrsfluss problematisch ist. Mit der Wiederinbetriebnahme der Horloffalbahn und der geplanten direkte Anbindung in das Rhein-Main-Gebiet ist eine Zunahme des Zugverkehrs zu erwarten, was die derzeitige Situation weiter verschärft und für die frühzeitig Lösungen gefunden werden müssen.

Diese Problemstellungen sollen daher in einem Verkehrskonzept bearbeitet werden, welches die Themenfelder motorisierter Individualverkehr (MIV), Parken, Fuß- und Radverkehr aufgreift. Als weiteres konkretes Themenfeld wird der Knotenpunkt Kaiserstraße / Friedberger Straße / Obertorstraße betrachtet.

Das Konzept bezieht sich im Kern auf den Geltungsbereich des Stadtumbaugebiets Hungen-Kernstadt. Darüber hinaus sollen ganzheitliche Lösungsansätze gefunden werden, die die teilweise unterschiedlichen Vorschläge aus der Bürgerschaft vereinen.

Für einzelne Fragestellungen wird über das Untersuchungsgebiet hinaus, das erweiterte Untersuchungsgebiet betrachtet.

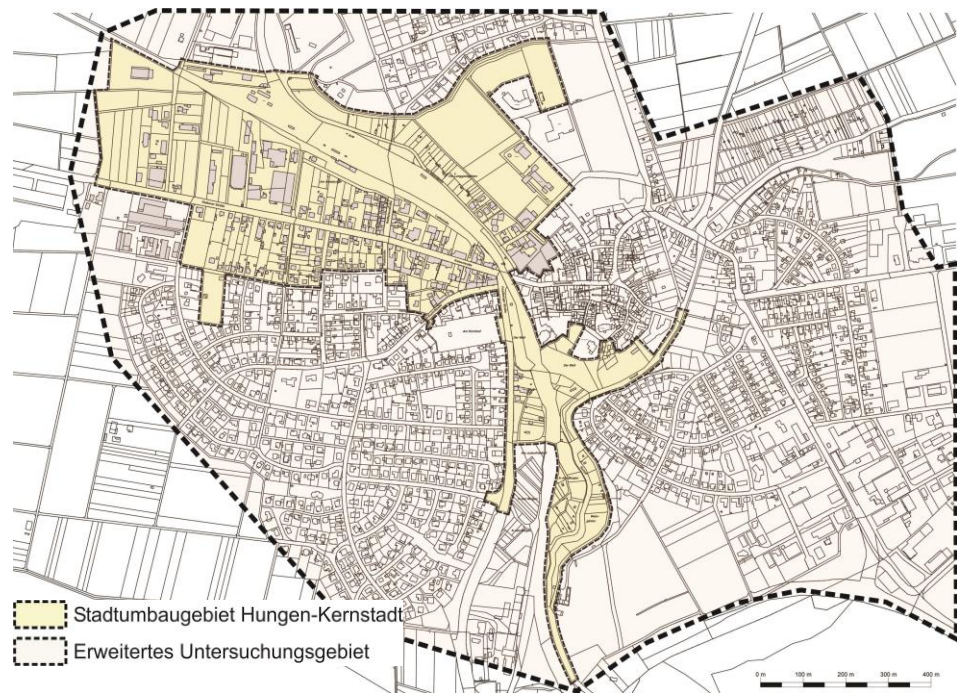
Stadt Hungen
**Verkehrs- und
Parkraumbewirtschaftungs-
konzept inkl.
Rad- und Fußwege-
konzept für das
Stadtumbaugebiet
„Hungen-Kernstadt“**

November 2021

Stadt Hungen
**Verkehrs- und
Parkraumbewirtschaftungskonzept inkl.
Rad- und Fußwege-
konzept für das
Stadtumbaugebiet
„Hungen-Kernstadt“**

November 2021

- **Abbildung 1:** Stadtumbaugebiet „Hungen Kernstadt“ und erweitertes Untersuchungsgebiet.



Ausgangspunkt des Verkehrskonzeptes ist eine umfangliche Bestandsanalyse vor Ort sowie die Auswertung vorhandener Materialien (Konzepte, Gutachten, Untersuchungen etc.).

2 Bestandsanalyse

Als Grundlage für die Erarbeitung des Verkehrskonzeptes für das Verkehrs- und Parkraumbewirtschaftungskonzept der Stadt Hungen wurde eine umfassende Bestandsanalyse im Stadtumbaugebiet (und tlw. darüber hinaus) durchgeführt. Die Themenfelder der Erhebung waren:

- Fließender Verkehr / Verkehrsorganisation
- Parken
- ÖPNV
- Radverkehr
- Fußverkehr / Barrierefreiheit

Die Bestandsanalysen wurden im Oktober und November 2020 durchgeführt und die Ergebnisse in Form von Fotos und Karten dokumentiert.

2.1 Fließender Verkehr / Verkehrsorganisation

2.1.1 Verkehrsorganisation

Bestandteile der Erfassung der Verkehrsorganisation sind vor allem die zulässigen Geschwindigkeiten im Untersuchungsnetz und verkehrsrechtliche Anordnungen (Beschilderungen). Weiterhin erfasst wurden Quermöglichkeiten für den Fuß- und Radverkehr.

Im Hinblick auf die Aufgabenstellung wurden für die Gießener Straße / Kaiserstraße Querschnittmaße¹ aufgenommen. Für die Friedberger Straße liegen Umbaupläne vor, aus denen Maße hervorgehen, welche berücksichtigt werden. Die Querschnitte sind im Anhang dargestellt.

Der südlich der Gießener Straße gelegene Stadtteil ist komplett als Tempo 30-Zone angeordnet. Die Gießener Straße / Kaiserstraße, die Friedberger Straße sowie die Straßen nördlich davon (bis zu den Gleisen) sind als Hauptstraßen mit Tempo 50 ausgewiesen.

Die Gießener Straße / Kaiserstraße behält gegenüber den anderen Hauptstraßen und Nebenstraßen durchgängig ihre Vorfahrt. Der Verkehr aus der Lade-

¹ Für die Friedberger Straße lagen Entwürfe für eine Ausbauplanung vor, aus denen die Maße für die weitere Bearbeitung entnommen wurden

straße ist gegenüber der Raiffeisenstraße durch eine abknickende Vorfahrt wartepflichtig.

Beschränkungen für den Kfz-Verkehr bestehen in der Obertorstraße in Form eines Verbots für Kraftfahrzeuge < 3,5t (Zeichen 253) mit Ausnahme von Anliegern.

Für den Fuß- und Radverkehr existieren Querungsanlagen in Form einer Mittelinsel auf Höhe des Rewe-Marktes sowie 2 Fußgänger-Lichtsignalanlagen (FG-LSA) auf Höhe der Poststraße und der Friedberger Straße.

Die aktuellen Beschränkungen und Beschilderungen im Untersuchungsraum sind in Karte 1 abgebildet.

- **Karte 1:** Bestand Verkehrsorganisation

2.1.2 Verkehrsbelastung auf der Strecke

Im Rahmen der Detailuntersuchung zur Gießener Straße / Kaiserstraße und Friedberger Straße wurden die Verkehrserhebungen / -prognosen der Verkehrsuntersuchung zum Baugebiet Hungen West ausgewertet.

Die Untersuchung enthält Zählraten aus dem Jahr 2019 an 4 Knotenpunkten entlang der Gießener Straße / Kaiserstraße sowie der Friedberger Straße. Aufbauend auf den Analysezahlraten erstellt die Verkehrsuntersuchung eine Prognosebelastung für den Fall, dass das Baugebiet Hungen West entwickelt wird und unter Berücksichtigung der allgemeinen verkehrlichen Entwicklungen.

Diese Prognosebelastung wird als Grundlage für die weitere Betrachtung herangezogen, da mögliche Straßengestaltungsmaßnahmen, die im Zusammenhang mit der Verkehrs- und Parkraumuntersuchung erarbeitet werden, in etwa denselben Umsetzungshorizont wie die geplante Entwicklung des Baugebiets haben.

Demnach wird zukünftig eine Verkehrsbelastung von ca. 6.500 bis 6.800 Kfz/24h auf der Gießener Straße / Kaiserstraße erwartet. In der Friedberger Straße werden zwischen Kaiserstraße und am Grenzwahl rund 6.000 Kfz/24h ermittelt. Südlich von Am Grenzwahl erhöht sich die Verkehrsbelastung auf ca. 6.500 Kfz/24h und steigert sich ab Römerstraße auf über 7.700 Kfz/24h.

Diese Verkehrsbelastungen sind z.T. das Ergebnis der bedingten Verkehrsführung aufgrund des Bahnübergangs (Nadelöhr im Straßennetz) in Verbindung mit Durchgangs- und Binnenverkehr.

Eine konkrete Analyse des Anteils des Durchgangsverkehrs erfolgt nicht. Es können jedoch Rückschlüsse aus der verkehrlichen Erschließung der Stadt getroffen werden (siehe 2.1.4).

Die Verkehrsbelastung hat auch Folgen für die Lärmentwicklung in der Gießener Straße / Kaiserstraße, die aktuell bereits höhere Lärmwerte aufweist².

2.1.3 Unfälle

Zur weiteren Bewertung des Verkehrsgeschehens können Unfalldaten aus dem Unfallatlas Deutschland aus den Jahren 2016 bis 2019 ausgewertet werden.

Die Daten zeigen ein erkennbares Unfallgeschehen entlang der Gießener Straße / Kaiserstraße mit unterschiedlichen Unfalltypen. Die häufigsten Unfalltypen sind Abbiege- (von der Hauptstraße) und Einbiegeunfälle (auf die Hauptstraße). Außerdem treten Unfälle im ruhenden und im Längsverkehr auf. Auf Höhe der Ladestraße kam es zu einem Unfall mit Fußgänger bzw. Radfahrerbeteiligung beim Überschreiten der Fahrbahn. Ein weiterer Unfall mit Fuß- bzw. Radfahrerbeteiligung ereignete sich auf Höhe der Moltkestraße beim Abbiegen.

- **Karte 2:** Analyse Verkehrsmengen und Unfälle

2.1.4 Verkehrliche Erschließung

Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass sich auf den Straßen Durchgangsverkehre bewegen. Diese sind wahrscheinlich gemäß der möglichen Quellen und Ziele in erster Linie auf der Gießener Straße und der Friedberger Straße in Richtung Laubach bzw. B 276 unterwegs und weniger auf der Achse Gießener Straße - Friedberger Straße. Dennoch sind auch vermeidbare Verkehre auf diesen Straßen in Richtung der Gewerbe- und Handelseinheiten nicht auszuschließen. Durch den Bahnübergang Kaiserstraße / Friedberger Straße konzentriert sich der Verkehr auf diese Achsen. Ein weiterer Bahnübergang in der Königsberger Straße stellt aufgrund seiner Lage im Netz keine verkehrsgünstige Alternative dar und würde ggf. Verkehre durch Wohngebiete fördern.

Für andere Verkehrsbeziehungen stellt die B 457, zusammen mit der Niddaer Straße (zum Erreichen des Stadtzentrums), eine mögliche Verbindung dar. Insbesondere der Schwerverkehr kann über die B 457 Ziele in Hungen erreichen.

² Siehe <https://laerm.hessen.de/mapapps/resources/apps/laerm/index.html?lang=de>

Stadt Hungen
**Verkehrs- und
Parkraumbewirtschaftungs-
konzept inkl.
Rad- und Fußwege-
konzept für das
Stadtumbaugebiet
„Hungen-Kernstadt“**

November 2021

● **Abbildung 2:** Erschließungssituation der Stadt Hungen



2.1.5 Knotenpunkt Kaiserstraße / Friedberger Straße / Obertorstraße

Der Knotenpunkt Kaiserstraße / Friedberger Straße / Obertorstraße stellt einen neuralgischen Punkt im Straßennetz der Stadt Hungen dar, da an dieser Stelle die Querung der Bahngleise möglich ist, die die Stadt ansonsten in 2 Hälften teilen. Ein weiterer Bahnübergang existiert in der Königsberger Straße, dieser ist jedoch für den Hauptteil der Verkehre umwegig (je nach Ziel).

Der Knotenpunkt stellt sich zunächst als T-Kreuzung dar, die jedoch auf der östlichen Zufahrt (Obertorstraße) durch einen beschränkten Bahnübergang beeinträchtigt wird. Für die Rechtsabbieger aus der Kaiserstraße und der Friedberger Straße werden im Zulauf auf die Kreuzung Aufstellstreifen aufgeweitet. Linksabbieger aus der Obertorstraße erhalten keinen eigenen Abbiegestreifen. In der Friedberger Straße besteht Wartepflicht gegenüber der durchgehenden Straßenachse Kaiserstraße / Obertorstraße

Die Radverkehrsführung am Knotenpunkt erfolgt im Mischverkehr auf der Fahrbahn ohne gesonderte Markierungen.

Der Fußverkehr bewegt sich im Seitenraum auf Hochbordwegen, von denen der nordseitige Gehweg in der Kaiserstraße im Zulauf auf die Kreuzung immer schmaler wird. Über den Bahnübergang sind die Gehwege asphaltiert und nur durch Markierungen von der Fahrbahn getrennt. Sie sind ebenfalls schmal.

Unmittelbar vor der Einmündung der Friedberger Straße ist eine Fußgängerampel zur Querung der Kaiserstraße installiert. Der südseitige Gehweg in der Kaiserstraße führt durch Sperrgitter gesichert um die Kurve in die Friedberger Straße. Dort ist anschließend keine Querungsmöglichkeit vorhanden.

Stadt Hungen
**Verkehrs- und
Parkraumbewirtschaftungs-
konzept inkl.
Rad- und Fußwege-
konzept für das
Stadtumbaugebiet
„Hungen-Kernstadt“**

November 2021

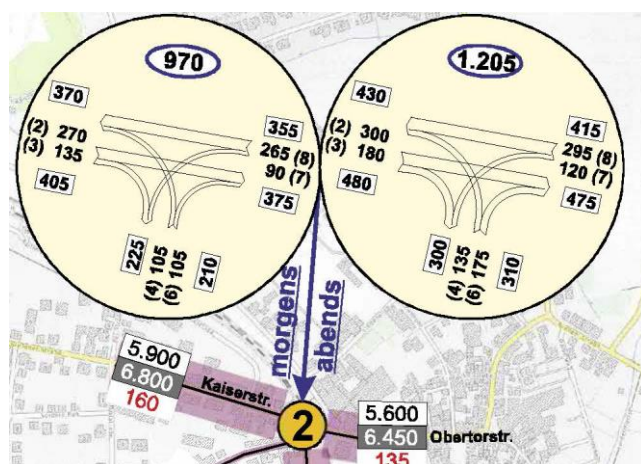
Verkehrsablauf / Verkehrsmengen

Gemäß der Verkehrsuntersuchung „Hungen West“ bewegen sich die Kfz-Hauptströme entlang der Achse Kaiserstraße - Obertorstraße (62 - 71% der einfahrenden Verkehre fahren geradeaus). Die einfahrenden Verkehre aus der Friedberger Straße verteilen sich fast gleichmäßig in die Kaiserstraße und Obertorstraße.

Insgesamt fahren während der Spitzenstunde rund 1.200 Kfz in den Knotenpunkt ein. Die Verkehrsuntersuchung „Hungen West“ ermittelt für den Knotenpunkt ohne den Einfluss der Bahnschranken eine Leistungsfähigkeit der Stufe B/C inklusive der zukünftigen Verkehre aus dem Gebiet Hungen-West.

Das bedeutet gemäß dem Handbuch zur Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS), dass die individuelle Bewegungsfreiheit der Verkehrsteilnehmer nur in geringem Maße beeinträchtigt und der Verkehrsfluss nahezu frei ist (B) bzw. die individuelle Bewegungsfreiheit der Verkehrsteilnehmer spürbar beeinträchtigt und der Verkehrsfluss stabil ist (C).

- **Abbildung 3:** Prognoseverkehrsbelastung am KP Kaiserstraße / Friedberger Straße / Obertorstraße in den Spitzenstunden³



³ IMB-Plan GmbH, Baugebiet „Hungen West“ - Verkehrsuntersuchung -, 67-005 C, 2019, Hanau, im Auftrag der Stadt Hungen

Stadt Hungen
**Verkehrs- und
Parkraumbewirtschaftungskonzept inkl.
Rad- und Fußwegekonzept für das
Stadtumbaugebiet
„Hungen-Kernstadt“**

November 2021

bei geschlossenen Schranken werden die Verkehrsabläufe durch den Bahnübergang beeinflusst. Es entsteht die Situation, dass die Verkehre aus der Friedberger Straße in die Kaiserstraße frei abbiegen können, da die kreuzenden Verkehre aus der Obertorstraße unterbrochen werden. Der Rechtsabbiegestrom muss vor der Schranke warten, was bei zu langem Rückstau auch den Linksabbiegerstrom der Friedberger Straße beeinflussen kann.

Aus der Kaiserstraße in die Friedberger Straße kann sowohl bei geöffneten Schranken als auch bei geschlossenen Schranken frei abgebogen werden. Allerdings kann es bei geschlossenen Schranken durch den Rückstau des Geradeausverkehrs ebenfalls zu Beeinträchtigungen kommen.

Im normalen Verkehrsablauf können die geradeaus fahrenden Ströme entlang der Kaiserstraße - Obertorstraße, sowie der Rechtsabbieger aus der Kaiserstraße frei fließen. Jedoch kann es hierbei durch das Rotsignal der vorgelagerten Fußgängerampel zu Unterbrechungen kommen. In diesem Fall können sowohl die Linksabbieger aus der Obertorstraße in die Friedberger Straße und die Rechtsabbieger aus der Friedberger Straße in die Obertorstraße ungehindert abbiegen.

- **Abbildung 4:** Rückstau in der Kaiserstraße bei geschlossenen Schranken



2.2 Ruhender Verkehr

2.2.1 Lage, Art und Bewirtschaftung

Das Parken im Untersuchungsgebiet findet hauptsächlich straßenbegleitend auf der Fahrbahn statt.

Entlang der Gießener Straße sind die straßenbegleitenden Parkplätze durch Breitstrichmarkierungen (tlw. gestrichelt) von der Fahrbahn optisch getrennt. Im Bereich des Bahnhofs und der Ladestraße sind straßenbegleitend Senkrechtparkstände angeordnet. In der Bahnhofstraße wurden diese Plätze baulich angelegt, in der Ladestraße bestehen hingegen keine klar gekennzeichneten Flächen.

November 2021

Innerhalb der Wohngebiete findet das Fahrbahnparken ohne weitere Kennzeichnungen überall dort statt, wo mindestens 3,05 m Restfahrbahn neben abgestellten Fahrzeugen verbleiben. Dieselbe Möglichkeit besteht in der Friedberger Straße südlich des Friedhofs, davon wird allerdings nicht Gebrauch gemacht.

Auf Höhe des Friedhofs ist beidseitig das straßenbegleitende Parken halb auf dem Gehweg angeordnet.

Weitere Parkmöglichkeiten am Fahrbahnrand bestehen in Am Bahndamm, in der Rotfeldstraße, in der Julius-Fendt-Straße und Teilen der Lindenallee.

Sammelparkplätze sind hinter dem Rathaus sowie an der Stadthalle Hungen und am Freibad (beide außerhalb des Untersuchungsgebiets) vorhanden.

Der größte Sammelparkplatz ist der private, öffentlich zugängliche Parkplatz am REWE-Markt mit insgesamt über 160 Stellplätzen, gefolgt vom Parkplatz hinter dem Rathaus mit 32 Parkplätzen. Die Sammelparkplätze am Freibad und an der Stadthalle weisen höhere Kapazitäten auf (ca. 100, nicht gezählt da außerhalb).

Eine Bewirtschaftung von Parkplätzen findet nicht statt, zeitliche Beschränkungen und Beschränkungen auf Nutzergruppen bestehen vereinzelt.

Am Bahnhof besteht für 3 Parkplätze eine zeitliche Parkbeschränkung von 30 Minuten mit Parkscheibe. Darüber hinaus sind keine Parkzeitbeschränkungen im Untersuchungsraum vorhanden. Nutzungsbeschränkungen bestehen am Rathaus, sowie am REWE-Markt. Der Parkplatz hinter dem Rathaus ist von Montag bis Freitag in der Zeit von 7 bis 18 Uhr den Besuchern des Rathauses sowie den Bediensteten vorbehalten. Der Parkplatz am REWE-Markt ist privat und daher i.d.R. nur während der Öffnungszeiten und nur von Kunden zu nutzen.

Die Parkstände an der Ecke Ladestraße / Raiffeisenstraße verfügen über 2 Ladesäulen für Elektro -Kfz.

- **Abbildung 5:** Parkplatz REWE (links), Parken am Fahrbahnrand (Gießener Straße)



Stadt Hungen
Verkehrs- und
Parkraumbewirtschaftungs-
konzept inkl.
Rad- und Fußwege-
konzept für das
Stadtumbaugebiet
„Hungen-Kernstadt“
November 2021

- **Tabelle 1:** Art, Regelung und Anzahl der Parkplätze im Untersuchungsgebiet⁴

straßenbegleitende Parkplätze (Summe)	731
Am Fahrbahnrand, uneingeschränkt	728
30 min	3
Sammelparkplätze (Summe)	193
Privat, öffentlich zugänglich (REWE)	161
freies Parken am Rathaus (Mo-Fr, 7-18 Uhr nur Bedienstete und Besucher)	32

Die Lage der straßenbegleitenden und der Sammelparkplätze sowie die Parkregelungen sind in der Gesamtübersicht in Karte 3 dargestellt.

Ferner gibt es in der Stadt Hungen ein Parkleitsystem, welches über statische Sammel- und Einzelbeschilderungen die vorhandenen Parkplätze im Stadtgebiet ausweist.

- **Karte 3:** Ruhender Verkehr im Bestand

2.2.2 Parkleitsystem

Innerhalb der Stadt Hungen ist ein Parkleitsystem installiert. Das System basiert auf ortsfesten, statischen Beschilderungen, die die Nummer und den Ort des Parkplatzes benennen und durch Pfeilmarkierungen die Richtung vorgeben.

An der Gießener Straße auf Höhe der Stettiner Straße und an der Friedberger Straße auf Höhe des Friedhofs befinden sich Sammelbeschilderungen, die auf die verschiedenen Parkplätze im Stadtgebiet hinweisen. Insgesamt sind 5 öffentliche Sammelparkplätze ausgewiesen.

An den jeweiligen Abzweigungen von der Hauptstraße sind kleine Schilder installiert, die auf den jeweiligen Parkplatz hindeuten. Die Einzelbeschilderungen sind i.d.R. an vorhandenen Schilderpfosten angebracht, was in Verbindung mit der Größe der Schilder dazu führt, dass sie teilweise kaum wahrnehmbar sind. Ferner ist nicht erkennbar, welche weiteren Parkplätze ab dem Standort noch folgen.

Weder an der Sammelbeschilderung noch an den Einzelbeschilderungen ist die Anzahl der Stellplätze oder eine Entfernung angegeben.

⁴ Theoretische Anzahl, auf einigen Abschnitten wird von der Möglichkeit zu Parken, kein Gebrauch gemacht.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass es zwar leitende Beschilderung auf bestehende Parkplätze im Untersuchungsbereich gibt, für diese Beschilderung allerdings Verbesserungsbedarf besteht.

- **Abbildung 6:** Parkleitsystem in Hungen, hier: Sammelbeschilderung am westlichen Stadteingang und Einzelbeschilderung an der Raiffeisenstraße



Stadt Hungen
**Verkehrs- und
Parkraumbewirtschaftungs-
konzept inkl.
Rad- und Fußwege-
konzept für das
Stadtumbaugebiet
„Hungen-Kernstadt“**

November 2021

2.2.3 Belegungserhebung und Ergebnisse

Erhebungsdesign

Zur Ermittlung der Parkraumauslastung wurde der Erhebungsbereich aufgrund der Zäsur durch die Gleise auf das Stadtumbaugebiet südlich der Bahngleise beschränkt. Die Zahl der straßenbegleitenden Parkplätze reduziert sich dadurch im Vergleich zur umfangreicheren Bestandserhebung auf 459. Als Sammelparkplätze wurden der Rathausparkplatz mit 32 Parkplätzen und der REWE-Parkplatz mit 161 Stellplätzen berücksichtigt.

Das Erhebungsdesign war unterteilt in reine Belegungserhebungen auf dem Rewe-Parkplatz und Kennzeichenerhebungen in den übrigen Bereichen und wurde Anlehnung an die Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE) durchgeführt.⁵

Die Belegungs- und Kennzeichenerhebungen fanden zu den folgenden 4 Zeiträumen statt:

- 10:00 Uhr
- 14:00 Uhr
- 18:00 Uhr

⁵ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Empfehlungen für Verkehrserhebungen, AG Verkehrsplanung, 2012, FGSV Verlag, Köln

- 22:00 Uhr

Darüber hinaus wurde die Kennzeichenerhebung entlang der Gießener Straße / Kaiserstraße und der Friedberger Straße durch weitere Zählung in 15-Minuten-Intervallen in der Zeit von 11:00 bis 12:00 Uhr ergänzt. Eine weitere zusätzliche Erhebung fand um 13 Uhr statt.

In den einzelnen Phasen wurden der Ort, die Anzahl und das Kennzeichen der abgestellten Kfz erfasst.

Durch dieses Erhebungsdesign wird gewährleistet, dass das Parkgeschehen im Tagesverlauf erfasst werden kann und unterschiedliche Nutzergruppen und deren Ansprüche ausreichend berücksichtigt sind. Durch die Kennzeichenerfassung lassen sich außerdem Aussagen zu Parkdauer und Parkverhalten treffen.

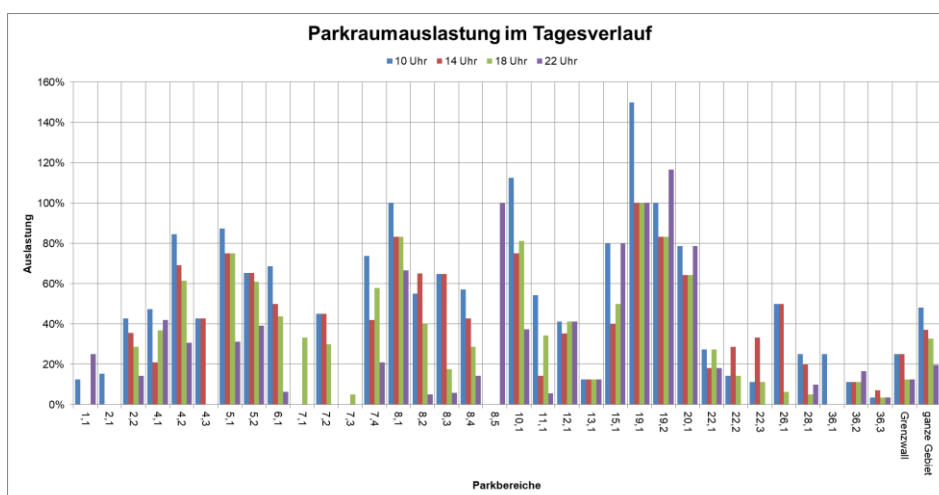
Ergebnisse

Zusammenfassend können folgende Ergebnisse der Belegungs- und Kennzeichenerhebung festgehalten werden:

- Im gesamten Untersuchungsgebiet sind zu jeder Zeit ausreichend Parkplätze vorhanden. Die Gesamtauslastung der Parkplätze beträgt max. 48% (10 Uhr). Über den weiteren Tagesverlauf nimmt sie danach kontinuierlich ab. Darüber hinaus sind die straßenbegleitenden Parkplätze zu jedem Erhebungszeitpunkt stärker ausgelastet als die Sammelparkplätze.
- Es findet eine Konzentration der Parkvorgänge in der Gießener Straße / Kaiserstraße im Teilbereich zwischen Ladestraße und Bismarckstraße statt (zwischen 65% bis zu 88% um 10 Uhr). Innerhalb des Teilbereichs wird mehr auf der Südseite geparkt.
- In der Raiffeisenstraße wurden am Vormittag (10 Uhr) Falschparker erhoben. Zu den restlichen Erhebungszeiten stellte sich die Auslastung auf dem Niveau der Kaiserstraße dar.
- Abseits des Kernbereichs der Parkvorgänge wiesen die Moltkestraße und die Bismarckstraße höhere Belastungen als die anliegenden Straßen auf. In der Bismarckstraße standen sogar mehr Fahrzeuge als die angenommene mögliche Anzahl⁶.

⁶ Die angenommene Anzahl basiert auf einer Einschätzung vor Ort. Das Parken vor Ort wurde von den Anliegern jedoch anders organisiert als angenommen, weshalb mehr Fahrzeuge abgestellt werden konnten, ohne Probleme zu verursachen.

- Am Bahnhof betrug die Auslastung sowohl vormittags als auch nachmittags rund 63%, erst gegen Abend (18 Uhr) sank die Auslastung deutlich.
- Entlang der Friedberger Straße fanden im Bereich südlich des Friedhofs bis Am Grenzwall auf der Westseite zu keinem Erhebungszeitpunkt Parkvorgänge statt.
- **Karte 4:** Ruhender Verkehr - Auslastung Parkplätze um 10 Uhr
- **Karte 5:** Ruhender Verkehr - Auslastung Parkplätze um 14 Uhr
- **Karte 6:** Ruhender Verkehr - Auslastung Parkplätze um 18 Uhr
- **Karte 7:** Ruhender Verkehr - Auslastung Parkplätze um 22 Uhr
- **Abbildung 7:** Parkraumauslastung nach Bereichen und insgesamt im Tagesverlauf



Nutzergruppen

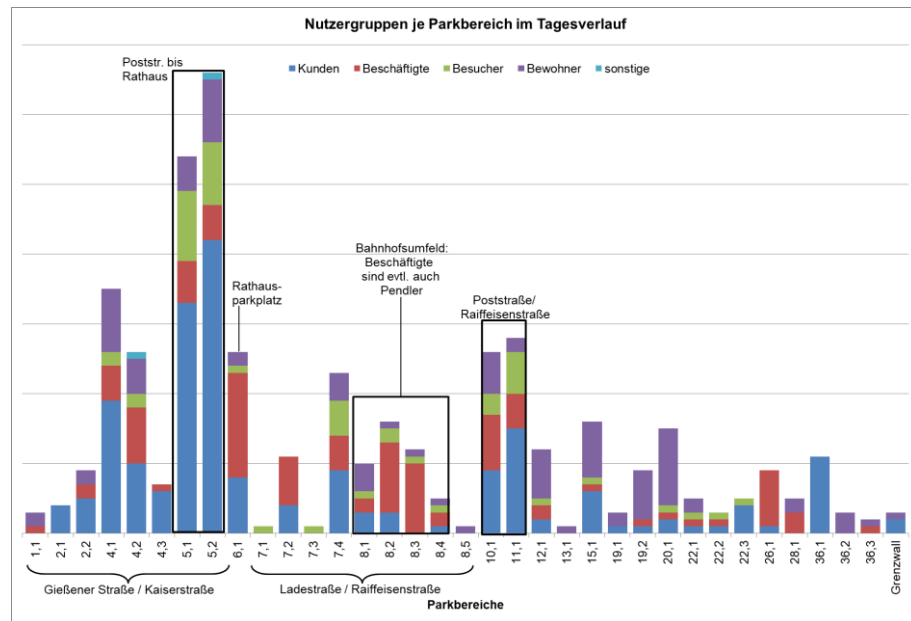
Zur Bestimmung von Nutzergruppen wurden folgende Definitionen getroffen, die auch die Erhebungsergebnisse aus den Abschnitten mit intensiver Erhebung berücksichtigen:

- Kunden: Kfz geparkt zwischen 10 und 14 Uhr zu einer Parkzeit oder max. 2 Stunden am Stück, oder zu 2 Zeiten zwischen 10 und 14 Uhr mit einer Unterbrechung von mind. 2 Stunden
- Beschäftigte: Kfz geparkt durchgängig von 10 bis 14 Uhr oder 10 bis 18 Uhr, oder 14 bis 18 Uhr, oder von 10 bis 18 Uhr mit einer Fehlzeit um 13 oder 14 Uhr
- Besucher: Kfz geparkt ausschließlich um 18 Uhr

- Bewohner: Kfz geparkt um 22 Uhr, unabhängig davon, ob sie zu einer anderen Zeit dort parkten
- Sonstige: nicht zu den genannten zugeordnet

Aus diesen Definitionen lassen sich die folgenden Aussagen ableiten:

- In der Gießener Straße / Kaiserstraße dominieren Kundenverkehre; mit Ausweitung auf die Raiffeisenstraße.
- Parkplätze, die hauptsächlich von Beschäftigten genutzt werden, befinden sich am Rathaus und Am Bahnhof. Im Bereich des Bahnhofs handelt es sich ggf. um Pendler.
- Das Bewohnerparken orientiert sich grundsätzlich an der Wohnbebauung Die größten Anteile an Bewohnerparken kommen in der Bismarckstraße, Moltkestraße, Robert-Koch-Straße und auch in der Gießener Straße vor.
- **Abbildung 8:** Nutzergruppen je Parkbereich im Tagesverlauf



2.3 ÖPNV und Schienenverkehr

In die Bestandsanalyse zum ÖPNV fließen die Linienverläufe der Stadt- und Regionalbuslinien, die Lage der Haltestellen und die Einzugsbereiche ein.

In Hungen verkehrt eine regelmäßige Buslinie (Linie GI-60) in einem Takt von 2 Stunden je Richtung. Da jede Richtung sowohl in Hungen beginnt als auch endet, werden die Haltestellen Bahnhof, Rathaus und Stadtmitte 2x mal je Richtung angefahren. Dadurch verdichtet sich der Takt an diesen Haltestellen auf eine Stunde (in der Zeit von 8 bis 18 Uhr). Die Linie GI-60 wird durch die

Linie 363 zwischen dem Bahnhof und der Friedberger Straße ergänzt, wodurch sich der Takt an den Haltestellen Rathaus und Bahnhof auf 30 min. erhöht.⁷

Weiterhin verkehren die Linien GI-61 und GI-62, die jedoch hauptsächlich Schulbusfahrten übernehmen (Fahrten morgens und mittags) oder die relevanten Haltestellen nicht ansteuern. Die Linie 375 übernimmt eine Fahrt zum Bahnhof Hungen.

Innerhalb des Stadtumbaugebiets befinden sich die Haltestellen Rathaus, Friedhof und Bahnhof Hungen. Die Haltestellen am Rathaus sind abgesehen von einem Mast mit Aushangfahrplan ohne jegliche Ausstattung versehen und nicht barrierefrei. Am Friedhof verfügen beide Haltestellen zusätzlich über einen Unterstand mit Sitzgelegenheiten.

Am Bahnhof sind die Haltestellen barrierefrei hergestellt, weisen aber abgesehen von einem Mast mit Fahrplan keine weitere Ausstattung auf.

- **Abbildung 9:** Haltestelle Friedhof (links), Haltestelle Rathaus (rechts)



Die Haltestellen des ÖPNV und der Bahn erreichen im Umkreis von 300m bzw. 500m (für die Bahn) eine Abdeckung des Stadtumbaugebiets. Allerdings bleiben weite Teile der südwestlichen Wohngebiete, die nicht Bestandteil des Stadtumbaugebietes sind, außerhalb des Einzugsbereichs.

Der Bahnhof der Stadt Hungen wird derzeit von der Linie Gießen-Gelnhausen (RB46) im Stundentakt je Richtung angefahren.

- **Karte 8:** Öffentlicher Personennahverkehr im Bestand

⁷ Rechnerischer Takt, zwischen den tatsächlichen Abfahrtszeiten der Busse liegen andere Zeitspannen.

2.4 Radverkehr

Die Bestandsanalyse im Themenfeld Radverkehr widmete sich den Bereichen Rad-(routen-)netz, Führungsformen des Radverkehrs sowie Radabstellanlagen und sonstiger Infrastruktur.

Das vorhandene Radnetz wurde zum einen aus vorliegenden Daten der Stadt Hungen zum Limesradweg und zum anderen aus Daten des Radroutenplaners Hessen übernommen.

Demnach führen 3 Fernradwege auf unterschiedlichen Routen durch Hungen:

- Limesradweg
- Römer-Residenzen-Reformatoren
- Solmser-Landrادتour

Der Limesradweg führt über die Gießener Straße - Kaiserstraße und damit entlang einer eher problematischen Achse für den Radverkehr.

Mit der Linienführung über die Friedberger Straße führt die Solmser Landrادتour ebenfalls über eine für den Radverkehr qualitätsarme Verbindung.

Die Römer-Residenzen-Reformatoren-Route führt im Untersuchungsgebiet hauptsächlich entlang des Nebenstraßennetzes nördlich der Gleise.

Als Führungsform herrscht im gesamten Untersuchungsgebiet der Mischverkehr auf der Fahrbahn vor, sowohl bei zulässigen 50 km/h als auch bei 30 km/h.

Öffentliche Radabstellanlagen innerhalb des Untersuchungsgebiets befinden sich am Rathaus und am Bahnhof. Die vorhandenen Anlagen sind jeweils mit Modellen vom Typ eines Vorderradhalters mit seitlicher Halterung ausgestattet, jedoch nicht einheitlich. Am Bahnhof steht zusätzlich eine Überdachung zur Verfügung.

- **Abbildung 10:** Überdachte Fahrradabstellanlage am Bahnhof Hungen



- **Karte 9:** Radverkehr im Bestand

2.5 Fußverkehr / Barrierefreiheit

Stadt Hungen
**Verkehrs- und
Parkraumbewirtschaftungs-
konzept inkl.
Rad- und Fußwege-
konzept für das
Stadtumbaugebiet
„Hungen-Kernstadt“**

November 2021

Im Fußverkehr wurde der Frage nach der Führung des Fußverkehrs nachgegangen. Unterschieden wurde zwischen sonstigen Fußwegen und straßenbegleitenden Fußwegen. Letztere wurden unterteilt in beidseitig und einseitig bei gleichzeitiger Angabe der Bordhöhe (niveaugleich).

Im Sanierungsgebiet herrschen Fußwege mit einem Flachbord (3cm) vor. Nur in vereinzelt Straßen gibt es niveaugleiche Gehwege. Daneben existieren Straßen mit nur einseitig vorhandenen Gehwegen oder ganz ohne Gehwege. Insbesondere die Ladestraße ist komplett unorganisiert. Nördlich der Bahngleise sind entlang der Straße Am Bahndamm keine Gehwege vorhanden. Es existiert jedoch ein paralleler Fußwege.

Ein eigenständiger Gehweg innerhalb des Sanierungsgebiets befindet sich auf der Verbindung zwischen dem Bahnhof und dem Weg am Froschgraben.

Die Breite der Wege variiert ebenfalls und erreicht Werte von 1,50 m bis 3,90 m, wobei der Großteil der Wege um die 2,00 m breit ist. Die Borde sind nahezu überall als Flachborde mit 3 cm Höhe ausgebildet.

In Bezug auf die Barrierefreiheit sind lediglich am Bahnhof entsprechende Einrichtungen vorgenommen worden. An den übrigen Gehwegen sind weder Leitsysteme (optische oder taktile Elemente) noch Bordabsenkungen vorhanden.

Querungsmöglichkeiten sind entlang der Gießener Straße / Kaiserstraße vorhanden. Auf Höhe des REWE Marktes gibt es eine bauliche Mittelinsel, an der Poststraße und der Friedberger Straße sind Fußgängerampeln installiert.

An einmündenden Straßen im Verlauf der Gießener Straße / Kaiserstraße sind die Gehwege direkt an die Fahrbahn vorgezogen, wodurch die Möglichkeit zur Querung und die Sichtverhältnisse verbessert werden.

- **Abbildung 11:** Bismarkstraße Gehweg, niveaugleich (links), Gießener Straße - Flachbord (rechts)



- **Karte 10:** Fußverkehrsinfrastruktur im Bestand

3 Bewertung der vorhandenen Situation und Problemstellungen

3.1 Fließender Verkehr / Verkehrsorganisation

Entsprechend der Verkehrsuntersuchung Hungen West liegt die zukünftige Verkehrsbelastungen auf der Gießener Straße / Kaiserstraße und Friedberger Straße zwischen 6.500 - 7.500 Kfz/24h. Einen Teil dieser Verkehre bilden vermeidbare Durchgangsfahrten. Zusätzlich entsteht durch den Bahnübergang ein Zwangspunkt für alle Verkehre, die in Richtung Norden, Nordosten fahren sowie für Binnenverkehre, aus dem Westen in die Innenstadt und visa versa, wodurch ein Befahren der Gießener Straße / Kaiserstraße gefördert wird.

Insgesamt stellt sich ein Bild eines stark autodominierten Verkehrsraums dar, welches durch das Parken am Fahrbahnrand ebenso verstärkt wird wie durch die Lkw-Verkehre, die zumindest bei Zielen in der Kernstadt Hungen auf der Achse Friedberger Straße und Gießener Straße vermeidbar sind. Angesichts der Verkehrsmengen ist anzunehmen, dass auch weitere Binnenverkehre mit dem Pkw auf diesen Straßen unterwegs sind und dadurch den Gesamteindruck verstärken. Gleichzeitig bestehen an den Straßenraum weitere Nutzungsansprüche, denen er nicht gerecht wird (z.B. Aufenthalt, Radverkehr, Busverkehr, Verkehrssicherheit).

Zudem verursacht der Verkehr Lärmprobleme (Lärmkartierung 2017), die sich bei weiterer Verkehrszunahme durch die Entwicklung des Gebiets Hungen West weiter verstärken können.

Ebenso übt der Verkehr einen Einfluss auf das Unfallgeschehen aus, bei dem in den Jahren 2016 bis 2019 zwei Unfälle mit Fußgänger- bzw. Radfahrerbeteiligung stattfanden. Insbesondere das Parken verschlechtert die Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmern und kann sich so negativ auswirken.

Vorteilig wirkt sich das einheitliche Straßenbild entlang der Gießener Straße / Kaiserstraße auf die Orientierung aus und es trägt zum Verständnis des Verkehrsraums bei. Die Fahrbahnbreite und der Parkstreifen sind ausreichend breit, wohingegen die Gehwege unter 2,50m und teilweise unter 2,00m breit und damit zu schmal sind. Daraus ergibt sich eine Flächenaufteilung von ca. 73% Kfz Verkehrsfläche und ca. 27% Fußverkehrsfläche (Seitenraum).

Im Gegensatz dazu stellt sich die Ladestraße momentan als unstrukturierter Straßenraum dar, in dem außer einer überbreiten Fahrbahn, die auch zum Parken genutzt wird, keine weiteren Straßenraumsegmente erkennbar sind.

Erschließung

Die Erschließung der Stadt ist durch die Zwangspunkte an den Bahnquerungen hauptsächlich auf die Achse Gießener Straße / Kaiserstraße - Obertorstraße konzentriert. Zusammen mit den fehlenden bzw. unattraktiven Alternativverbindungen für Verkehr in / aus Richtung Norden und Nordosten führt dies zu einer Belastung der Hauptstraßen mit Durchgangsverkehr.

Weitere Belastungen durch Fahrzeuge mit Zielen in der Kernstadt könnten durch die B 457 aufgenommen und über die Zufahrten in die Stadt (insbesondere Niddaerstraße) verteilt werden.

Stadt Hungen
**Verkehrs- und
Parkraumbewirtschaftungs-
konzept inkl.
Rad- und Fußwege-
konzept für das
Stadtumbaugebiet
„Hungen-Kernstadt“**

November 2021

Knotenpunkt Kaiserstraße / Obertorstraße / Friedberger Straße

Die Verkehrsuntersuchung zum Baugebiet Hungen West hat bereits gezeigt, dass der Knotenpunkt mit einer Verkehrsqualität der Stufe C funktioniert. Dies gilt jedoch nur für die Situation mit geöffneten Schranken. Die Schließung der Schranken hat einen deutlichen Einfluss auf den Verkehr.

Bei geschlossenen Bahnschranken entstehen teilweise lange Rückstaus in der Kaiserstraße, die den Rechtsabbiegerstreifen in die Friedberger Straße blockieren und dadurch zu noch weiteren Aufstauungen führen.

Für die Verkehre aus der Friedberger Straße kann theoretisch eine ähnliche Situation entstehen, wenn die Rechtsabbieger an der Schranke warten und sich soweit zurückstauen, dass der Linksabbiegerstreifen in Richtung Kaiserstraße blockiert wird.

In der Obertorstraße kommt es bei Schrankenschließung ebenfalls zu Rückstaubildungen.

Aus den genannten Aspekten zeigt sich, dass zur Verbesserung der Situation nur durch eine Vermeidung des Bahnübergangs (z.B. durch eine Über- oder Unterführung der Straße oder der Schiene) erreicht werden kann. Wird der Einfluss der Bahn außer Acht gelassen, besteht kein Handlungsbedarf in Bezug auf den Verkehrsfluss.

Im Fußverkehr sind hingegen Verbesserungen notwendig. Die fehlende Quermöglichkeit über die Zufahrt Friedberger Straße führt zu ungesicherten Querung von Fußgänger und stellen ein Unfallrisiko dar.

- **Abbildung 12:** Querende Fußgängerin über die Friedberger Straße im Bereich des Knotenpunktes Kaiserstraße / Obertorstraße



Ebenfalls sind die Gehwege über die Bahngleise sehr schmal und nur durch markierte Linien von der Fahrbahn getrennt. Es gibt keinen Trenn-/ Sicherheitsstreifen zur Fahrbahn.

3.2 Ruhender Verkehr

Positiv zu bewerten ist die Einheitlichkeit bzw. Abwesenheit von Parkregelungen, was leicht verständlich und nachvollziehbar ist.

Ein weiterer Punkt auf den aufgebaut werden kann, sind die Parkplätze am Bahnhof, die für Pendler ein Angebot schaffen. Die Ladesäulen für Kfz in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof ermöglichen zudem das Laden von Elektrofahrzeugen, während des Aufenthalts. Die noch ungestaltete Ladestraße bietet hier weiteres Potential zur Schaffung von weiteren (Pendler-)Parkplätzen und Ladestruktur.

Die Nachteile des Parkraumangebotes bestehen in der geringen Aufenthaltsqualität und den Einschränkungen der Sichtbeziehungen, welche zu Unfällen, z.B. beim Queren, führen können. Ein solcher Unfall hat sich auf Höhe des Rathauses bereits ereignet.

Das installierte Parkleitsystem ist ein guter Ansatz, jedoch ist die Beschilderung kaum wahrnehmbar und es fehlt an weiteren Informationen. Dadurch wird die Auffindbarkeit der Parkplätze erschwert.

Die Parkraumerhebung (siehe 2.2) zeigt, dass in der Summe ausreichend Parkraum im Untersuchungsraum zur Verfügung steht (max. 48% belegt). Allerdings ist die Auslastung ungleich verteilt. Höhere bzw. überhöhte Auslastungen zu mindestens einer Tageszeit ergeben sich vor allem auf straßenbe-

gleitenden Parkplätzen, hier insbesondere in der Raiffeisenstraße und in der Kaiserstraße rund um die Bank und die Apotheke. In diesen Bereichen kommt es zu illegalen Parkvorgängen (Raiffeisenstraße) und ggf. Behinderungen anderer Verkehrsteilnehmer. Im Tagesverlauf nimmt die Parkraumauslastung kontinuierlich ab. Am Abend / nachts hat jeder Anwohner einen Parkplatz zur Verfügung.

Das Parken auf Gehwegen beeinflusst die Qualität des Fußverkehrs.

3.3 ÖPNV

Hungen verfügt über einen Bahnhof, der es ermöglicht auch weitere Distanzen mit dem ÖPNV zurückzulegen. Die geplante Reaktivierung der Horloffalbahn kann weitere Kundenpotentiale akquirieren (siehe 3.6.3).

Die Anbindung des Bahnhofs durch Busse ist gewährleistet, aber mit einer Taktung von 30 bis 60 Min. zwischen Bahnhof und Innenstadt wenig attraktiv. Auf weiteren Strecken ist die Taktung noch geringer. Dazu kommt, dass ein Großteil der westlichen Stadthälfte nicht ausreichend erschlossen ist.

Die Haltestelle weisen fast ausschließlich keine höheren Qualitätsmerkmale auf und verfügen in der Regel nur über einen Mast mit ausgehängtem Fahrplan. Die Barrierefreiheit ist abgesehen von der Haltestelle am Bahnhof nicht gegeben.

3.4 Radverkehr

Die Stadt Hungen verfügt über ausgewiesene touristische Radrouten, die allerdings teilweise entlang der Hauptstraßen verlaufen. Dies ist in Kombination mit der Führung im Mischverkehr auf der Fahrbahn keine attraktive Verbindung. In der Gießener Straße / Kaiserstraße und Friedberger Straße sollte nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) eine Teilseparation (Schutzstreifen) erfolgen, in den Nebenstraßen ist Mischverkehr unproblematisch. Weitere Probleme werden in erster Linie durch schlechte Sichtbeziehungen, Behinderungen durch ein- und ausparkende Kfz sowie die Gefahr von Türöffnungsunfällen hervorgerufen.

Die im Untersuchungsgebiet vorhandene Einbahnstraße Raiffeisenstraße ist für den Radverkehr freigegeben, was den Empfehlungen entspricht.

Radabstellanlagen sind im Untersuchungsgebiet nur am Rathaus und am Bahnhof vorhanden. Diese sind gemäß dem Leitfaden für Radabstellanlagen Hessen mit geeigneten Modelltypen ausgestattet. Die Überdachung am Bahnhof ist ebenfalls positiv. Weitere Anlagen fehlen.

Zum Erhebungszeitpunkt war keine der Anlagen übermäßig beansprucht, was auf Kapazitätsreserven hindeutet. Im Zusammenhang mit dem Ausbau der

Zugverbindungen nach Hungen kann jedoch eine höhere Nachfrage im Angebot und der Qualität (z.B. Fahrradboxen und Lademöglichkeiten) entstehen.

3.5 Fußverkehr / Barrierefreiheit

Die Gehwegbreiten im Untersuchungsgebiet liegen größtenteils unterhalb der Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA). Diese geben 2,50m als Maß für Gehwegbreiten an. Dieses Maß ermöglicht die Begegnung von 2 Personen inkl. den benötigten Abständen zu Hauswänden und zur Fahrbahn.

Der Zustand der Gehwege ist uneinheitlich. In den Nebenstraßen sind vor allem die Borde beschädigt. Vereinzelt sind Gehwegschäden ersichtlich. Entlang der Gießener Straße / Kaiserstraße und Friedberger Straße sind keine größeren Schäden erkennbar.

- **Abbildung 13:** Bordschäden an Gehwegen, Hungen



Weitere Probleme treten durch das Parken auf Gehwegen und schlechte Sichtbeziehungen auf.

In Bezug auf die Barrierefreiheit bestehen ebenfalls Mängel. Zwar stellen die vorhandenen Flachborde eine Kompromisslösung dar, ohne die entsprechenden Leitsysteme bestehen jedoch Defizite in der Barrierefreiheit.

3.6 Geplante Maßnahmen

Aus vorliegenden Gutachten und Plänen werden die Maßnahmen mit Bezug auf das Untersuchungsgebiet herausgearbeitet und anschließend bei der Erarbeitung des Verkehrskonzeptes berücksichtigt, insofern sie für das Konzept einen relevanten Beitrag leisten. Da das Verkehrskonzept im Kontext des städtebaulichen Entwicklungskonzeptes erarbeitet wird, stellt dieses auch den Hauptrahmen der geplanten Maßnahmen dar.

3.6.1 Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept für das Stadtumbaugebiet „Hungen -Kernstadt“

Das städtebauliche Entwicklungskonzept formuliert im Anschluss an die Analysen das Leitbild für die Stadt Hungen, welches die Ausrichtung der Maßnahmen vorgibt, mit denen das Leitbild erreicht werden soll.

Die verkehrlich relevanten Punkte des Leitbildes sind:

- Erhöhung der Aufenthaltsqualität von Straßen, Wegen und Plätzen
- Herstellung von Barrierefreiheit im öffentlichen Raum
- Verbesserung der verkehrlichen Verhältnisse für den fließenden und ruhenden Verkehr
- Verbesserung des Angebotes für mobilitätseingeschränkte Verkehrsteilnehmer durch barrierefreie Umgestaltung der öffentlichen Verkehrsflächen und barrierefreien Ausbau der Haltestellen des ÖPNV Mobilität und Verkehr
- Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer z.B. durch Verkehrsberuhigung, Querungshilfen, sicheres Radwegenetz in der Innenstadt
- Entschärfung der Verkehrssituation am Bahnübergang
- Stärkung des Rad- und Fußverkehrs
- Schaffung von Langzeitparkplätzen und Park & Ride-Anlagen beim Ausbau der Ladestraße
- Herstellen von ausreichend Kurzparkplätzen beim Ausbau der Kaiserstraße-Gießener Straße

Aus den genannten Punkten werden im städtebaulichen Entwicklungskonzept Einzelmaßnahmen entwickelt, von denen einige durch dieses Verkehrskonzept konkretisiert und vorbereitet werden. Das Verkehrskonzept selbst ist Teil dieser Maßnahmen.

- **Abbildung 14:** Ausschnitt der Einzelmaßnahmen aus dem städtebaulichen Entwicklungskonzept mit Bezug zum Verkehr

	Zukunftsfähige Mobilität
18	Umgestaltung der Gießener Straße / Kaiserstraße
19	Umnutzung ehemaliger Bahnflächen und -einrichtungen, "Grüner Bahnhof" - Ladestraße
20	Errichtung von Mitfahrbänken mit Überdachung
21	Verkehrskonzept
22	Umbau der Kreuzung am Schwimmbad zur Erhöhung der Verkehrssicherheit
23	barrierefreie Gestaltung der Treppen an der Friedberger Straße
24	Erhöhung der Verkehrssicherheit an der Einmündung Friedberger Straße / Römerstraße
25	Ausbau der Beleuchtung „Am Bahndamm“
26	Rialto-Brücke
27	Herstellung einer P+R-Anlage im Zuge der Revitalisierung der Horloffalbahn

Stadt Hungen
Verkehrs- und
Parkraumbewirtschaftungs-
konzept inkl.
Rad- und Fußwege-
konzept für das
Stadtumbaugebiet
„Hungen-Kernstadt“

November 2021

Stadt Hungen

**Verkehrs- und
Parkraumbewirtschaftungs-
konzept inkl.
Rad- und Fußwege-
konzept für das
Stadtumbaugebiet
„Hungen-Kernstadt“**

November 2021

Über die Maßnahmen des städtebaulichen Entwicklungskonzeptes hinaus wurden im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung weitere Maßnahmenanregungen und Idee gesammelt.

Im Themenfeld Mobilität wurden u.a. genannt:

- Mehr P+R-Plätze / Dauerparkplätze für Kfz und Fahrräder in der Ladestraße / Fahrradboxen
- Fahrradverleih am Bahnhof
- Verkehrsberuhigung in der Gießener Straße (Tempo 30 / Tempo 20)
- Radweg Gießener Straße / Kaiserstraße
- Begrünung Gießener Straße / Kaiserstraße

Die gesamten Maßnahmenennungen sind dem städtebaulichen Entwicklungskonzept entnehmbar.

3.6.2 Städtebauliche Planungsvorhaben

Hungen West

Geplant ist die Entwicklung eines neuen Wohngebiets im Westen der Kernstadt Hungen mit einer Größe von ca. 19 ha.

Die Entwicklung des Gebietes hat insofern Auswirkungen auf das Verkehrskonzept als dass von diesem Gebiet zukünftig neue Verkehre ausgehen werden, die sich im Straßennetz der Stadt Hungen verteilen und damit bei der Planung berücksichtigt werden müssen.

Die Zunahme der Verkehre durch das Neubaugebiet wurde bei der Analyse der Verkehrsmengen bereits berücksichtigt.

Umgestaltung der Friedberger Straße

Fest vorgesehen ist die Umgestaltung der Friedberger Straße. Die Ausarbeitung von Entwürfen wurde vorerst zurückgestellt, da das vorliegende Verkehrskonzept hierzu zunächst abgewartet werden soll. Erste Überlegungen sahen die Verbesserung der Querungssituation am Knotenpunkt mit der Kaiserstraße und die Schaffung von barrierefreien Haltestellen vor.

Moltkestraße

Die Moltkestraße soll umgestaltet werden. Es existiert bereits ein Entwurf. Besondere Auswirkungen auf dieses Konzept sind nicht gegeben.

3.6.3 Reaktivierung der Horlofftbahn

Es ist vorgesehen, die Bahnstrecke durch das Horlofftal zu reaktivieren und einen Halt in Hungen einzurichten. Damit verbunden ist eine Erhöhung des Zugaufkommens am Bahnübergang Kaiserstraße / Friedbergerstraße. Dies hat wiederum Auswirkungen auf den Verkehrsfluss an diesem Knotenpunkt, der maßgeblich von der Schließung der Schranken beeinträchtigt wird.

Im Zuge der Reaktivierung ist vorgesehen, Schrankenschließung zu optimieren, was zu einem verbesserten Verkehrsablauf führen kann. Gleichzeitig ist durch die Zunahme der Fahrten eine Verschlechterung anzunehmen, sodass sich die Effekte gegenseitig neutralisieren.

Durch die Reaktivierung der Horlofftbahn werden zukünftig mehr Fahrten und weitere Ziele angeboten. U.a. ist eine Direktanbindung nach Frankfurt Main geplant.

Stadt Hungen
**Verkehrs- und
Parkraumbewirtschaftungs-
konzept inkl.
Rad- und Fußwege-
konzept für das
Stadtumbaugebiet
„Hungen-Kernstadt“**

November 2021

4 Teilkonzepte zum Verkehrskonzept Hungen

Aufbauend auf den Analyseergebnissen, den vorhandenen Planungen sowie den Ergebnissen aus der Beteiligung der lokalen Partnerschaft im Rahmen des Stadtentwicklungskonzeptes werden Teilkonzepte für die verschiedenen Verkehrsarten erarbeitet. Die Teilkonzepte werden anschließend in einem integrierten Maßnahmenkonzept zusammengeführt.

Die grundsätzlichen Zielrichtungen des Konzeptes geben dabei die Richtung der Teilkonzepte vor.

Folgende Zielvorstellungen prägen diese:

- Verringerung des Kfz-Verkehrs
- Erhöhung des nahmobilen Anteils der Wege
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität / Sicherheit
- Neuordnung des Parkens

4.1 Fließender Kfz-Verkehr

4.1.1 Erschließung / (Lkw-)Verkehrslenkung

An der bestehenden Erschließung lassen sich aufgrund der Zwangspunkte durch die ebenerdigen Bahnquerungen keine wesentlichen Veränderungen erzielen ohne neue Straßen zu bauen.

Daher wird der Ansatz verfolgt, den Verkehr über die bestehenden Straßen neu zu lenken.

Für die wesentlichen fehlenden Verbindungen in / aus Richtung Norden und Nordosten könnte über die Albert-Schweitzer-Straße eine alternative Wegeführung angeboten werden. Diese Wegeverbindung sollte jedoch für durchgängigen Schwerverkehr unterbunden werden.

Sowohl für den Schwerverkehr als auch den Pkw-Verkehr aus Richtung Norden / Nordosten sollte die Routenführung über die Niddaer Straße in / aus Richtung B 457 erfolgen, über die anschließend die weitere Verteilung zu Zielen außerhalb der Kernstadt erfolgt.

Zum Erreichen der Ziele im Westen der Gießener Straße (Rewe-Markt, Bau- markt und Baustoffhandel) kann ebenfalls die B 457 genutzt werden. Diese ist ggf. die längere Verbindung, bringt aber kaum bis gar keinen Zeitverlust mit sich. Werden Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung in der Gießener Straße / Kaiserstraße umgesetzt, ist diese Führung ggf. sogar schneller.

Für die Verkehre in / aus Richtung nord-nordost stellt diese Anbindung jedoch keine Alternative dar. Diese Verkehre werden weiterhin den direkten Weg über die Obertorstraße und Kaiserstraße nehmen.

Stadt Hungen
**Verkehrs- und
Parkraumbewirtschaftungs-
konzept inkl.
Rad- und Fußwege-
konzept für das
Stadtumbaugebiet
„Hungen-Kernstadt“**

November 2021

Handlungsempfehlungen zur (Lkw-)Verkehrslenkung

Zur Verkehrslenkung können verschiedene Maßnahmen umgesetzt werden.

Diese sind z.B.:

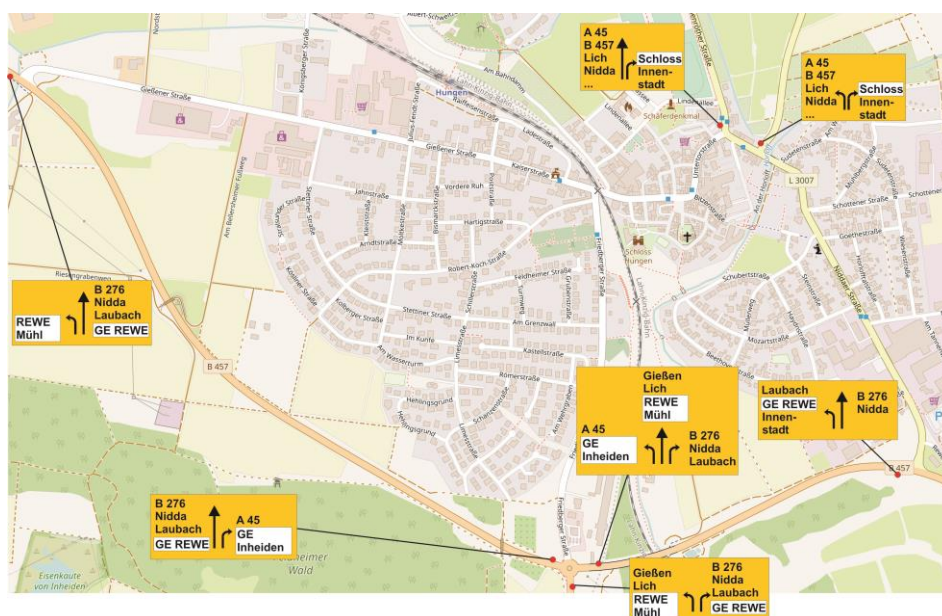
- wegweisende Beschilderung
- beschränkende Beschilderungen
- Einbahnstraßen
- bauliche Maßnahmen (Aufpflasterungen, Einengungen)
- Navigationssysteme (Lkw-Verkehr)
- Anfahrtskonzepte der ansässigen Firmen

Die Mehrheit der Maßnahmen richtet sich an den Schwerverkehr.

Die **wegweisende Beschilderung** sind Verkehrszeichen, die die nächstgelegenen Ziele und die jeweilige Richtung dorthin anzeigen.

Es wird empfohlen, die wegweisende Beschilderung so einzusetzen, dass an allen Zufahrten auf Ziele so hingewiesen wird, dass die Route möglichst über die Niddaer Straße und die B 457 führt.

- **Abbildung 15:** wegweisende Beschilderung, Darstellung zur Verdeutlichung



Stadt Hungen
**Verkehrs- und
Parkraumbewirtschaftungs-
konzept inkl.
Rad- und Fußwege-
konzept für das
Stadtumbaugebiet
„Hungen-Kernstadt“**

November 2021

Mit **beschränkender Beschilderung** sind verkehrsrechtliche Anordnungen gemeint, die bestimmte Verkehre ausschließen. Derartige Beschilderungen sind in Hungen bereits vorhanden und richten sich an Durchgangs-Schwerverkehr. In der Obertorstraße ist die Einfahrt für Kfz > 3,5t verboten, nur Anlieger und Linienbusverkehr sind frei. Die ähnliche Regelung gibt es in der Straße Am Grenzwall (nur Anlieger frei).

Es wird empfohlen, diese Regelung auch auf der Gießener Straße / Kaiserstraße und Friedberger Straße anzuordnen. So können zumindest Schwerverkehre verhindert werden, die in die Stadt einfahren und erst am Bahnübergang Kaiserstraße / Obertorstraße den Hinweis erhalten, dass sie nicht durchfahren dürfen. Ggf. ist die Umsetzung als Durchfahrtsverbotszone sinnvoll.

Die Maßnahme kann zumindest im Schwerverkehr auch unterstützend für die wegweisende Beschilderung wirken. Durch eine Implementierung der beschränkenden Beschilderung in die wegweisende Beschilderung kann der Effekt weiter verstärkt werden.

- **Abbildung 16:** Beispiel für die Integration von beschränkender Beschilderung in wegweisender Beschilderung



Einbahnstraßen stellen im Rahmen des Verkehrskonzeptes für die maßgeblich ermittelten Problemlagen keine Handlungsmöglichkeit dar.

Zu den **baulichen Maßnahmen** zählen z.B. Aufpflasterungen oder Fahrbahnverengungen durch das Vorziehen von Seitenräumen. Sie können dazu führen, dass Schwerverkehren die Zufahrt erschwert wird.

Diese Maßnahmen sind i.d.R. permanent und lassen damit kaum Ausnahmen zu. D.h. notwendiger Anliegerverkehr wird durch diese Maßnahmen ggf. ebenfalls beeinträchtigt.

Weit über mögliche Wirkungen auf die Verkehrslenkung hinaus wirken sich bauliche Maßnahmen vor allem positiv auf die Verkehrssicherheit aus.

Navigationssysteme bilden das Verkehrsnetz mit den geltenden Beschränkungen ab. Im Allgemeinen sind die Geräte jedoch auf den Autoverkehr ausgelegt und umfassen nicht alle für den Lkw-Verkehr relevanten Informationen. Für

den Lkw- Verkehr sind daher spezielle Navigationssysteme erhältlich, die die für sie relevanten Informationen bereithalten (z.B. Brückenhöhen, Einfahrtsbeschränkungen, Maximalgewicht an Brücken).

Es soll versucht werden, die möglichen Beschränkungen des Lkw-Verkehrs in der Stadt Hungen in diese speziellen Navigationssysteme einarbeiten zu lassen.

Die Wirksamkeit dieser Navigationsgeräte ist jedoch auf ihren Verbreitungsgrad begrenzt.

Eine weitere Möglichkeit, den lokalen Lkw-Verkehr zu lenken, besteht in der Kommunikation mit den ansässigen Firmen und deren Zulieferern. Durch **Anfahrtskonzepte** können den Zulieferern bestimmte Routen mitgeteilt werden, über die der jeweilige Betrieb angesteuert werden soll.

Dies basiert auf Freiwilligkeit und ist von weiteren Faktoren abhängig. Z.B. sind geeignete Alternativrouten notwendig. Wenn die Anlieferung über viele verschiedene Firmen / Speditionen geschieht, ist das Modell ebenfalls schwierig anzuwenden.

In Hungen sind entsprechende Alternativrouten vorhanden. Dementsprechend sollten die Firmen kontaktiert werden, um diese Routen vorzustellen und entsprechende Anfahrtskonzepte zu erarbeiten.

4.1.2 Kfz-Verkehrsorganisation

Die Verkehrsorganisation beschäftigt sich mit der verträglichen Abwicklung des Verkehrs im Sanierungsgebiet. Angestrebt wird ein verständliches, klares Netzkonzept mit Übereinstimmung von Straßenraumgestaltung und Geschwindigkeit. Daraus ergeben sie teilweise Synergieeffekte für andere Verkehrsarten (hauptsächlich Fußverkehr, siehe 4.5).

In den Nebenstraßen südlich der Gießener Straße besteht kein Handlungsbedarf. Hier beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit bereits 30 km/h, eine weitere Absenkung ist nicht notwendig. Zur Einrichtung einer Fahrradstraße im Wohngebiet südwestlich des Sanierungsgebietes wird an anderer Stelle ein Vorschlag beschrieben (siehe 4.4.2).

Für die **Raiffeisenstraße** und **Ladestraße** wird empfohlen, die Geschwindigkeit auf 30 km/h zu reduzieren. Es handelt sich um Nebenstraßen. In den Straßenräumen sind keine oder nur einseitige Gehwege vorhanden, wodurch die Verkehrssicherheit von zu Fußgehenden beeinträchtigt ist. Die übrige Gestaltung und der Ausbauzustand der Straßenräume entsprechen vielmehr denen einer Tempo 30-Straße. Ferner sind die Straßen vorrangig vom Parken geprägt. Die damit verbundenen Parkvorgänge führen bei Tempo 50 ebenfalls zu

Stadt Hungen
**Verkehrs- und
Parkraumbewirtschaftungs-
konzept inkl.
Rad- und Fußwege-
konzept für das
Stadtumbaugebiet
„Hungen-Kernstadt“**

November 2021

Verkehrgefährdungen. Das Ausparken aus den Senkrecht-Parkständen birgt bei Tempo 50 ein deutlich erhöhtes Risiko.

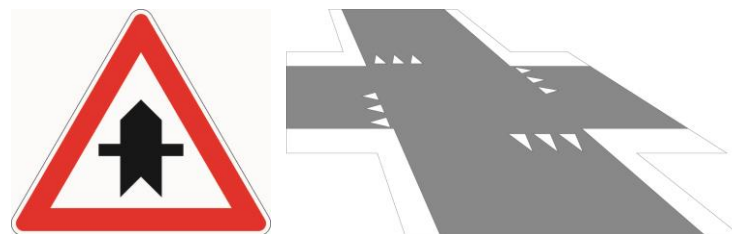
Die Ladestraße ist derzeit noch komplett unorganisiert. Die letztendlich Geschwindigkeitsanordnung sollte im Zusammenhang mit der Gestaltung stehen. Zur Gestaltung werden Hinweise gegeben (siehe 4.1.3 und 0).

Für die **Gießener Straße** wird die Anordnung von Tempo 30 empfohlen. Die Anordnung soll ab der Königsberger Straße eingerichtet werden. Im Zusammenhang mit der Anordnung werden Umgestaltungen der Gießener Straße empfohlen (siehe Umgestaltung). Für die Kaiserstraße wird ebenfalls eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und Umgestaltungen empfohlen. Entsprechend der vorgeschlagenen Umgestaltung (siehe 4.1.3) sollen 20 km/h, ggf. in Verbindung mit einem verkehrsberuhigten Geschäftsbe-
reich angeordnet werden. Eine Geschwindigkeitsreduzierung hat zudem positive Synergieeffekte auf den Lärmpegel.

Außerdem sollte auch die **Friedberger Straße** geschwindigkeitsreduziert werden. Es wird die Anordnung von Tempo 30 ab der Straße Am Grenzwall empfohlen. Auf straßenräumliche Anpassungsvorschläge wird im folgenden Kapitel eingegangen.

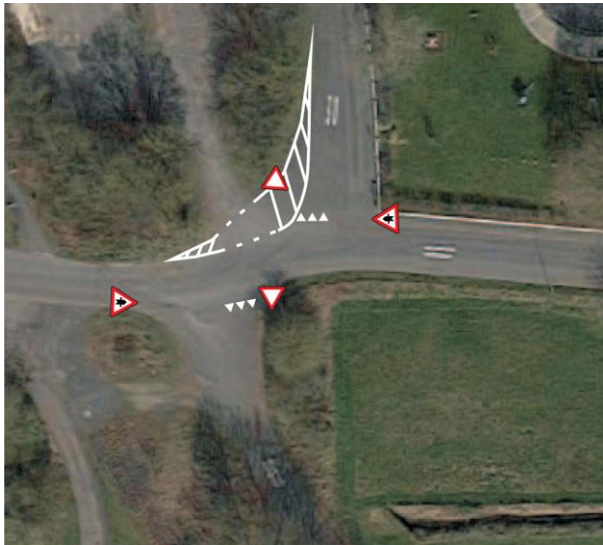
Der Knotenpunkt am **Bahndamm/ Albert-Schweitzer-Straße/ Freibad** ist in Form von 2 versetzten Einmündungen in die Albert-Schweitzer-Straße angelegt, die sehr eng beieinander liegen, was zu unübersichtlichen Verkehrsbewegungen führt. Um die Situation klarer zu gestalten wird empfohlen, die Albert-Schweitzer-Straße mit Zeichen 301 gegenüber den einmündenden Straße vorfahrtsberechtigter zu führen und in den Nebenstraßen von der Haifischzahn-Markierung (Z 342) Gebrauch zu machen, deren Markierung mit der StVO-Novelle möglich geworden ist.

- **Abbildung 17:** StVO-Beschilderung Zeichen 301 und Zeichen 342 (BASt)



Der Einmündungstrichter der Einmündung zum Freibad sollte baulich oder durch Markierungen verringert werden, um die Abbiegegeschwindigkeiten zu reduzieren und die Vorfahrtsituation klarer herauszustellen.

- **Abbildung 18:** Beispiel zur Verschmälerung des Einmündungstrichters am Freibad



Stadt Hungen
**Verkehrs- und
Parkraumbewirtschaftungs-
konzept inkl.
Rad- und Fußwege-
konzept für das
Stadtumbaugebiet
„Hungen-Kernstadt“**

November 2021

4.1.3 Umgestaltung von Straßenräumen

Die empfohlenen Geschwindigkeitsreduzierungen sollen von Umgestaltungen der Straßenräume begleitet werden. Für diese Straßen werden im Folgenden Vorschläge dargestellt.

Die gestalterischen Maßnahmen in weiteren Straßen sind in der Regel weniger umfassend und werden in den entsprechenden Teilkonzepten dargestellt.

Aufgrund der Einbettung der Verkehrsuntersuchung in den Stadtumbauprozess und verschiedenen Anforderungen und Wünschen zur Gestaltung der Gießener Straße / Kaiserstraße, die sich nicht in einem Entwurf vereinen lassen, erfolgt die Erarbeitung von 2 unterschiedlichen Entwürfen. Die Wahl des letztendlichen Querschnitts kann im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit diskutiert werden. In der Detailplanung sind weitere Anpassungen möglich.

Im Rahmen des Konzeptes wird eine Empfehlung abgegeben (siehe 6.1).

Für die Friedberger Straße werden 3 Entwürfe erstellt, die sich auf den Fußverkehr und den ruhenden Verkehr sowie den Radverkehr und einen kombinierten Vorschlag konzentrieren.

Die dargestellten Entwürfe sind geeignet, die bestehende Situation zu verbessern und aufzuwerten und können je nach weiterführendem Prozess der Stadtumbauplanung umgesetzt werden. Die dargestellten Maße sind die Empfehlung des Gutachters und in gewissem Grad veränderbar, sofern die Planungsidee nicht konterkariert wird.

Grundsätzlich gilt zu berücksichtigen, dass der Straßenraum durch die angrenzende Bebauung begrenzt ist, weshalb die Gewinnung von Handlungsspielräumen zur Umgestaltung (Leitziel Stadtumbau) nur durch eine Umverteilung

von Flächen erreichbar wird. Der Gleichbehandlung aller Nutzungsansprüche sind durch den vorhandenen Handlungsspielraum Grenzen gesetzt.

Gießener Straße / Kaiserstraße

Im Fall der Gießener Straße und Kaiserstraße basieren die Straßenraumwürfe auf der Verlagerung von Parkplätzen in die Ladestraße (siehe dazu auch Teilkonzept ruhender Verkehr), um die so gewonnene Fläche zu nutzen für:

1. Radverkehrsanlagen
2. breitere, anforderungsgerechte Gehwege und Bäume

Entwurf G1:

Der Entwurf G1 sieht die Einrichtung von Radverkehrsanlagen entlang der Gießener Straße / Kaiserstraße vor. Vorgesehen ist zunächst die Fortsetzung der einseitigen Führung auf der Südseite der Gießener Straße bis zur Stettiner Straße. Östlich des Bellersheimer Fußwegs soll der Geh-/ Radweg dazu von 2,70 m auf 3,50 m erweitert werden, um ausreichend Platz für 2-Richtungsradverkehr zu bieten. Die Fahrbahn wird auf 6,50 m verschmälert.

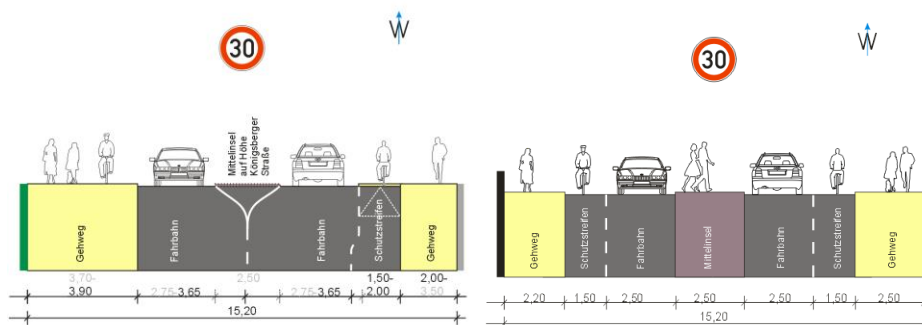
Zur Auflösung des 2-Richtungsradverkehrs ist östlich der Einmündung Königsberger Straße die Anlage einer Mittelinsel vorgesehen. An dieser Stelle trennt sich der Radverkehr fahrtrichtungstreu auf die jeweilige Fahrbahnseite. Auf der Nordseite zwischen Königsberger Straße und Stettiner Straße wird der vorhandene Parkstreifen zu einem Schutzstreifen mit 2,00 m Breite ummarkiert / umgenutzt. An der Engstelle mit der Mittelinsel verschmälert sich der Schutzstreifen auf 1,50 m.

Zur Querung über die Mittelinsel erfolgt zunächst die Auffahrt über eine Rampe auf den Gehweg, der hierzu auf 3,50 m verbreitert wird. Die Mittelinsel ist mind. 2,50 m breit, was eine Verschmälerung des südseitigen Gehwegs auf 3,70m mit sich bringt.

In Fahrtrichtung Innenstadt (Südseite) wird die Führung des Radverkehrs im Seitenraum bis zur Stettiner Straße fortgeführt.

Ab der Stettiner Straße erfolgt ebenfalls der Übergang in einen Schutzstreifen mit 1,50 m Breite, so dass ab hier ein beidseitiger Schutzstreifen markiert wird. Die Markierungen werden auch an der vorhandenen Mittelinsel beim Rewe-Markt durchgeführt, die Mittelinsel und der südseitige Gehweg sollen gleichzeitig verbreitert werden.

- **Abbildung 19:** Planungsquerschnitte G1 - Gießener Straße, links: Höhe Königsbergerstraße mit Übergang auf Mittelinsel, rechts: Höhe vorhandene Mittelinsel REWE



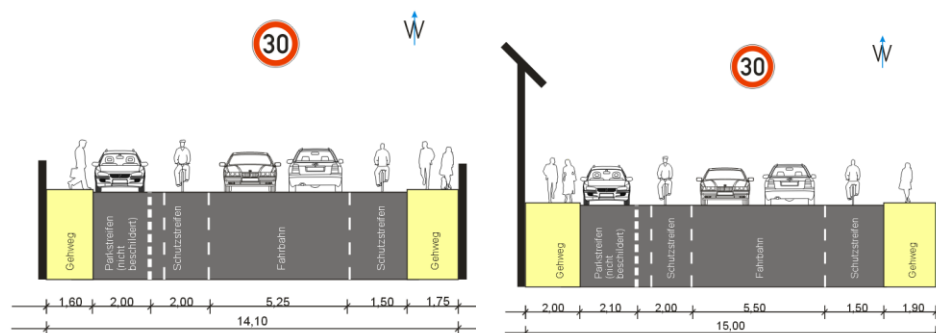
Stadt Hungen
**Verkehrs- und
Parkraumbewirtschaftungs-
konzept inkl.
Rad- und Fußwege-
konzept für das
Stadtumbaugelände
„Hungen-Kernstadt“**

November 2021

Im anschließenden Abschnitt zwischen Rewe-Markt und Moltkestraße ist zur Fortführung der Schutzstreifen der Entfall des nordseitigen Parkstreifens notwendig. Zum Parkstreifen auf der Südseite wird ein Sicherheitsabstand von 0,50 m markiert, der Schutzstreifen wird insgesamt 2,00 m breit. In diesem Abschnitt bleiben die Gehwege im Bestandsmaß erhalten.

Zwischen Moltkestraße und Bismarckstraße bleibt ebenfalls alles wie im Bestand erhalten mit Ausnahme der Markierung von beidseitigen Schutzstreifen mit 2,00 m (Südseite, inkl. Sicherheitstrennstreifen) bzw. 1,50 m (Nordseite). Dieser Schnitt wird auch im folgenden Abschnitt zwischen Moltkestraße und Poststraße fortgesetzt. Die Maße sind identisch zum Abschnitt davor, hier ist jedoch ein Parkstreifen markiert, an dessen Stelle der Schutzstreifen tritt.

- **Abbildung 20:** Planungsquerschnitte G1 - Gießener Straße, links: REWE-Markt bis Moltkestraße, rechts: Moltkestraße bis Bismarckstraße



Ab der Poststraße wandelt sich der Entwurf deutlich, um dem besonderen Straßenraum und den Nutzungen gerecht zu werden.

Die Grundsatzüberlegung besteht im Abschnitt Poststraße bis Ladestraße darin, die Aufenthaltsqualität durch ein vergrößertes Raumangebot für den Fußverkehr und eine auf 20 km/h reduzierte Geschwindigkeit zu verbessern. Der Raum kann für Ausstattungselemente wie Sitzgelegenheiten, Parklets oder Pflanzkübel genutzt werden. Ferner soll das Queren der Fahrbahn linear auf der gesamten Strecke ermöglicht werden, um den sicheren Straßenseitenwechsel von einer Geschäftsseite auf die andere zu verbessern.

Stadt Hungen
**Verkehrs- und
Parkraumbewirtschaftungs-
konzept inkl.
Rad- und Fußwege-
konzept für das
Stadtumbaugebiet
„Hungen-Kernstadt“**

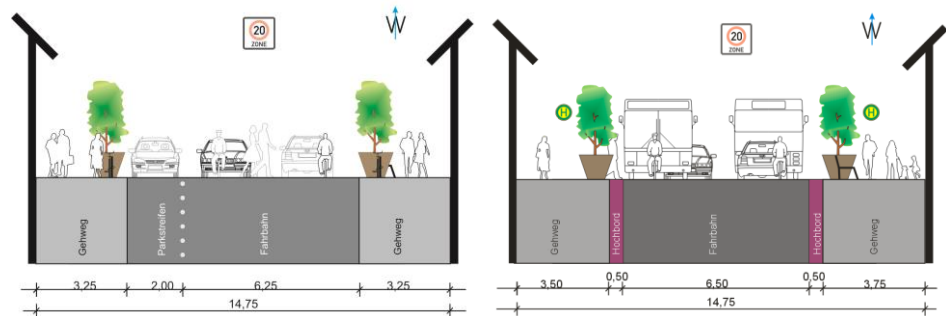
November 2021

Konkret wird empfohlen, den gesamten Straßenraum einheitlich zu gestalten und nur durch Material- oder Farbvarianten eine optische Trennung zu erzielen. Die Gehwege und die Fahrbahn werden auf demselben Niveau angelegt. An den Übergängen Poststraße und Ladestraße werden hierzu Aufpflasterungen eingebaut. Die Geschwindigkeit soll auf 20 km/h gesenkt werden (siehe 4.1.2). Die Fußgängerampel an der Poststraße müsste ggf. entfallen.

Die Gehwege werden jeweils mit einer Breite von 3,00 bis 3,25 m ausgebaut. Auf der Südseite schließt sich daran ein Parkstreifen von 2,00m Breite an. Die Fahrbahn wird mit 6,25 bzw. 6,75 m bemessen⁸.

Im Bereich der Bushaltestellen entfällt der Parkstreifen und anstelle dessen werden barrierefreie Hochborde an den Haltestellen angelegt. Die Fahrbahn wird auf 6,50 m verbreitert. Die Gehwege werden mit einer Breite von mind. 3,50 m angelegt.⁹

- **Abbildung 21:** Planungsquerschnitte G1 - Kaiserstraße, links: Poststraße bis Haltestelle Rathaus, rechts: Höhe Haltestelle Rathaus



In diesem Abschnitt entstehen im Entwurf 1 Spielräume zur Begrünung. Welche Art Begrünung (Bäume, Pflanzkübel) hängt von vielen Faktoren ab (Leitungen, Baumart, Baumhöhe, Wurzeln etc.) Insbesondere die Sichtbeziehungen sind wichtig für die Verkehrssicherheit. Aufgrund der zahlreichen Einfahrten und der weiteren Faktoren sollte die Anpflanzung von Bäumen in einem Anpflanzungskonzept detailliert untersucht werden.

Eine Alternative Methode zur Verschattung des Straßenraums wäre das Spannen von kunstvoll gestalteten Segeln über der Straße. Welche Qualität diese Maßnahme hat, kann jedoch nicht beurteilt werden.

⁸ In diesem Abschnitt kann es zu Begegnungsverkehren im ÖPNV kommen. Um diese verträglich abzuwickeln, sind entsprechende Fahrbahnbreiten notwendig. Sind die Begegnungen eher selten kann das breitere Gehwegmaß genutzt werden. Bei regelmäßigem Auftreten von Begegnungen sollte das schmalere Gehwegmaß genutzt werden.

⁹ Bei geringer Begegnungshäufigkeit im ÖPNV oder Lkw-Verkehr kann der Gehweg noch breiter angelegt werden, siehe auch FN 8

- **Abbildung 22:** Sonnensegel über dem Münsterhof in Zürich¹⁰



Stadt Hungen
**Verkehrs- und
Parkraumbewirtschaftungs-
konzept inkl.
Rad- und Fußwege-
konzept für das
Stadtumbaugebiet
„Hungen-Kernstadt“**

November 2021

Der letzte Abschnitt der Kaiserstraße nimmt den Schutzstreifen auf der Südseite wieder auf. Zusätzlich wird ein aufgeweiteter Radaufstellstreifen (ARAS) angelegt, der im Fall der geschlossenen Schranken genutzt werden kann, um sich vor den Kfz aufzustellen und bei Schrankenöffnung als erstes in den folgenden Abschnitt einzufahren.

Damit der ARAS auch bei Rückstau erreichbar ist, wird der Schutzstreifen bis dort heran geführt. Der dafür notwendige Raum wird gewonnen, indem der Rechtsabbiegestreifen in die Friedberger Straße entfällt. Der Entfall eines Fahrstreifens hätte bei Schrankenschließung in Spitzenzeiten einen längeren Rückstau zur Folge als aktuell. Bei geöffneten Schranken stellt sich keine Veränderung der Leistungsfähigkeit dar. Welche Auswirkungen die Reaktivierung der Horlofftabahn auf den Knotenpunkt hat, lässt sich nicht abschließend beurteilen.

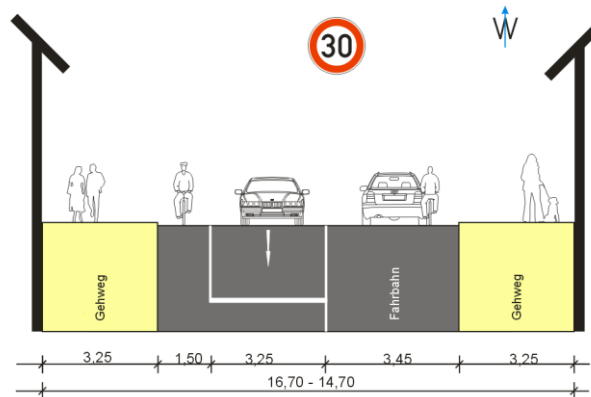
Die Gehwege haben an der schmalsten Stelle eine Breite von 3,25m. Der Straßenraum weitet sich in Richtung Westen allmählich auf, sodass die Gehwege sich in diese Richtung ebenfalls weiter aufweiten.

¹⁰ <https://www.nzz.ch/zuerich/sonnensegel-fuer-den-zuercher-muensterhof-mit-schatten-gegen-das-schattendasein-ld.1310891>; Neue Züricher Zeitung Online-Artikel vom 15.08.2017, Foto: Annick Ramp NZZ, letzter auf Aufruf: 20.04.2021

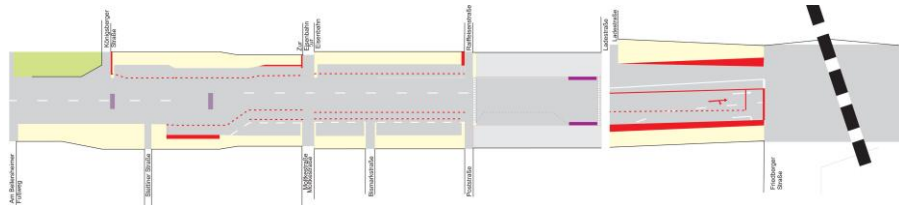
Stadt Hungen
**Verkehrs- und
Parkraumbewirtschaftungs-
konzept inkl.
Rad- und Fußwege-
konzept für das
Stadtumbaugebiet
„Hungen-Kernstadt“**

November 2021

- **Abbildung 23:** Planungsquerschnitte Kaiserstraße, KP Kaiserstraße / Friedberger Straße/ Obertorstraße



- **Abbildung 24:** Lageplan für den Entwurf 1 der Gießener Straße / Kaiserstraße (gestauchte Länge)



Der Lageplan ist im Anhang nochmals enthalten.

Entwurf G2:

Der zweite Entwurf konzentriert sich auf die Verbesserung der Fußverkehrsverhältnisse, insbesondere auf die Verbreiterung der Gehwege. Durch die veränderte Raumnutzung verbleibt in diesem Entwurf kein Platz zur Anlage von Radverkehrsanlagen.

Für den Radverkehr können Piktogrammketten (auch Sharrows genannt) markiert werden. Dies sind in Abständen von ca. 50 m wiederkehrende Fahrradpiktogramme, die zum einen dem Autoverkehr anzeigen, dass Radverkehr auf der Straße unterwegs ist und zum anderen dem Radverkehr anzeigen, dass auf der Fahrbahn gefahren werden soll. Um die Verkehrssicherheit bei der Querung der Fahrbahn als auch im Radverkehr weiter zu verbessern wird auch in diesem Entwurf die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h gesenkt.

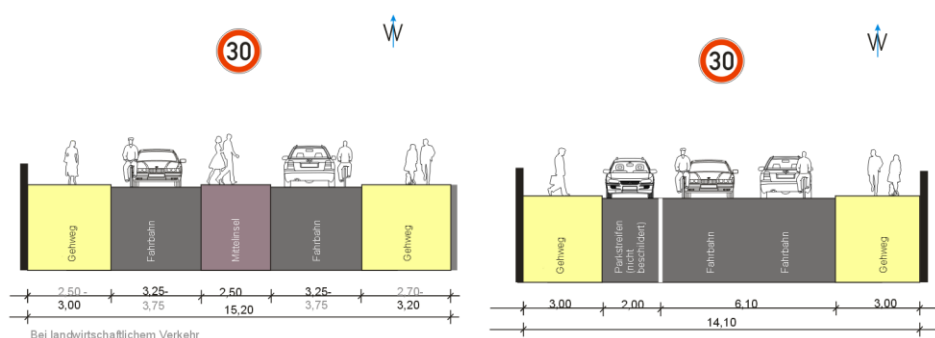
Im Bereich zwischen dem Bellersheimer Fußweg und der Stettiner Straße ist der Entwurf identisch zum Entwurf 1, inkl. der Mittelinsel und einem kurzen Schutzstreifen für den Radverkehr.

Ab der Stettiner Straße sieht der Entwurf den Ausbau der Gehwege vor. Im Bereich der bestehenden Mittelinseln ist die Erweiterung des südseitigen Gehwegs auf 3,00 m vorgesehen. Die Mittelinsel und der nordseitige Gehweg

sollen ebenfalls verbreitert werden. Wenn von landwirtschaftlichem Verkehr auszugehen ist, werden etwas reduzierte Maße notwendig.

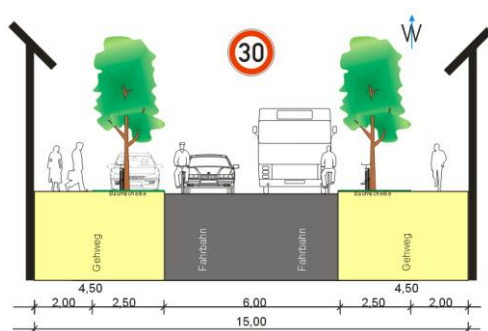
Auf dem folgenden Abschnitt nach der Querungsanlage bis zur Moltkestraße ist vorgesehen, den Parkstreifen auf der Südseite zu erhalten, der Parkstreifen auf der Nordseite entfällt. Die Gehwege werden beidseitig auf 3,00 m ausgebaut. Ggf. ist das Pflanzen von Bäumen möglich (siehe Hinweise zu Bepflanzungen), dies wird in der Querschnittsdarstellung jedoch nicht berücksichtigt.

- **Abbildung 25:** Planungsquerschnitte G2 - Gießener Straße, links: Höhe Mittelinsel REWE, rechts: REWE bis Moltkestraße



Zwischen der Moltkestraße und Poststraße wird ein einheitlicher Schnitt entworfen, der beidseitig 4,50 m breite Gehweg, inkl. Baumpflanzungen vorsieht. Ggf. kann zwischen den Baumpflanzungen auch das Parken / Liefern ermöglicht werden¹¹. Zusätzlich wird die Anlage von Fahrradabstellanlagen zwischen den möglichen Baumstandorten vorgeschlagen.

- **Abbildung 26:** Planungsquerschnitte G2 - Gießener Straße, links: Moltkestraße bis Poststraße



¹¹ In der Ausführungsplanung zu entwerfen. Es sind weitere Faktoren zu berücksichtigen (z.B. Sichtbeziehungen, Einfahrten, Sicherheitsabstände etc.)

Stadt Hungen
**Verkehrs- und
Parkraumbewirtschaftungs-
konzept inkl.
Rad- und Fußwege-
konzept für das
Stadtumbaugebiet
„Hungen-Kernstadt“**

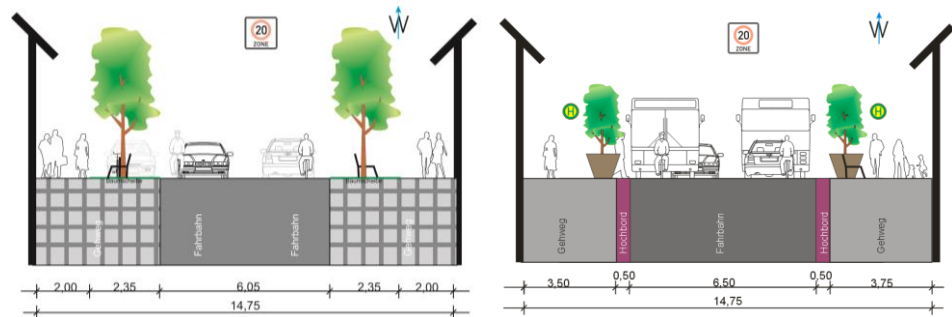
November 2021

Im Abschnitt Poststraße bis Ladestraße wird wie im Entwurf 1 eine weiche Separation zwischen den Straßenräumen vorgeschlagen. Dazu soll die Fahrbahn an den Einmündungen auf das Gehwegniveau angehoben werden. Die Gehwegbreiten werden von 4,50 auf etwa 4,35 m verschmälert, um die Fahrgasse für den Begegnungsfall Bus / Bus oder Bus / Lkw ausreichend breit anzulegen.

Die Unterscheidung der Fahrbahn und der Gehwege kann über unterschiedliche Materialien oder Muster erfolgen. Die Baumbepflanzung wird ebenfalls fortgesetzt. Zwischen den Baumstandorten könnten Bänke und Fahrradabstellanlagen errichtet werden, ggf. können Parkstände eingerichtet werden.

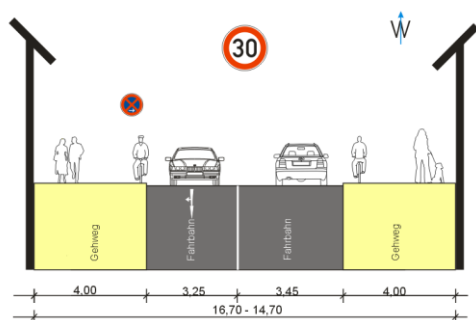
Alternativ ist in diesem Abschnitt auch die Umsetzung des Entwurfs G1 möglich (mit Parkstreifen) was der Aufenthaltsqualität jedoch abträglich ist.

Im Bereich der Haltestelle erfolgt eine Verschmälerung der Gehwege, um einen barrierefreien Ausbau der Haltestellen zu erreichen. Baumpflanzungen sind ggf. möglich (siehe Hinweise zu Bepflanzung).



Für den letzten Abschnitt zwischen Ladestraße und Friedberger Straße sind 3 Varianten möglich. Die erste Variante greift die Radverkehrsführung des ersten Entwurfs wieder auf. Es entfällt der Rechtsabbieger-Fahrestreifen und anstelle dessen wird ein Schutzstreifen bzw. Vorbeifahrstreifen markiert, der in einen aufgeweiteten Radaufstellstreifen mündet (siehe Entwurf 1).

Die zweite Variante setzt die Grundidee von breiten Wegen für den Fußverkehr fort. Hierzu ist ebenfalls der Entfall des Rechtsabbiegestreifens vorgesehen. Die Gehwege werden an der schmalsten Stelle mit 4,00 m bemessen. Wo sich der Straßenraum aufweitet, ergeben sich Räume für Bäume. Ferner bietet der Entwurf die Möglichkeit, den Radverkehr in diesem Abschnitt auf dem Gehweg zu führen und an geeigneten Querungsstellen über die Friedberger Straße zu leiten.



Eine weitere Möglichkeit im Knotenpunktbereich besteht im Erhalt des Status Quo mit geringen Anpassungen der Fahrstreifenbreite von 3,50 m auf 3,25 m. Der so gewonnene Raum kann zur Verbreiterung der Gehwege, insbesondere der Nordseite, genutzt werden.

Eine weitere Möglichkeit der Straßenraumgestaltung besteht in der Kombination der beiden zuvor dargestellten Entwürfe. In diesem Fall würde aufbauend auf Entwurf 1 das Parken komplett entfallen und die gewonnenen Räume auf die Gehwegbreiten aufgeschlagen werden.

Friedberger Straße

Für die Friedberger Straße werden insgesamt 3 Entwürfe angefertigt, die sich zum einen auf das Thema Fußverkehr und zum anderen auf das Thema Radverkehr konzentrieren. Der dritte Entwurf versucht beide Themen sachgerecht zu vereinen.

Entwurf F1:

Der erste Entwurf greift bestehende Vorplanungen zur Friedberger Straße auf.

Aufbauend auf einen im Zuge des Stadtumbauverfahrens entwickelten Entwurf für die Friedberger Straße werden Gestaltungsvorschläge aufgegriffen und überarbeitet.

Insbesondere die Planung einer Querungsanlage über die Friedberger Straße unmittelbar am Knotenpunkt zur Kaiserstraße wird zur Umsetzung empfohlen. Darüber hinaus sieht der Konzeptvorschlag vor, weitere Querungshilfen im Verlauf der Straße einzurichten. Konkret erfolgt der Vorschlag zur Errichtung einer Mittelinsel auf Höhe des Friedhofeingangs und in der Verlängerung der Feldheimer Straße. Um die Mittelinsel auf Höhe des Friedhofs umzusetzen, müssen die Bushaltestellen auf beiden Seiten nach Norden verlagert werden. Dazu wird auf der Ostseite der Rechtsabbiegerstreifen verkürzt.

Die Fahrbahnbreite beträgt im Regelquerschnitt 6,00 m, an den Mittelinseln sind für die einzelnen Fahrstreifen Breiten von 3,25 m bis 3,50 m vorgesehen. Die

Stadt Hungen
**Verkehrs- und
Parkraumbewirtschaftungs-
konzept inkl.
Rad- und Fußwege-
konzept für das
Stadtumbaugebiet
„Hungen-Kernstadt“**

November 2021

Stadt Hungen
**Verkehrs- und
 Parkraumbewirtschaftungs-
 konzept inkl.
 Rad- und Fußwege-
 konzept für das
 Stadtumbaugebiet
 „Hungen-Kernstadt“**

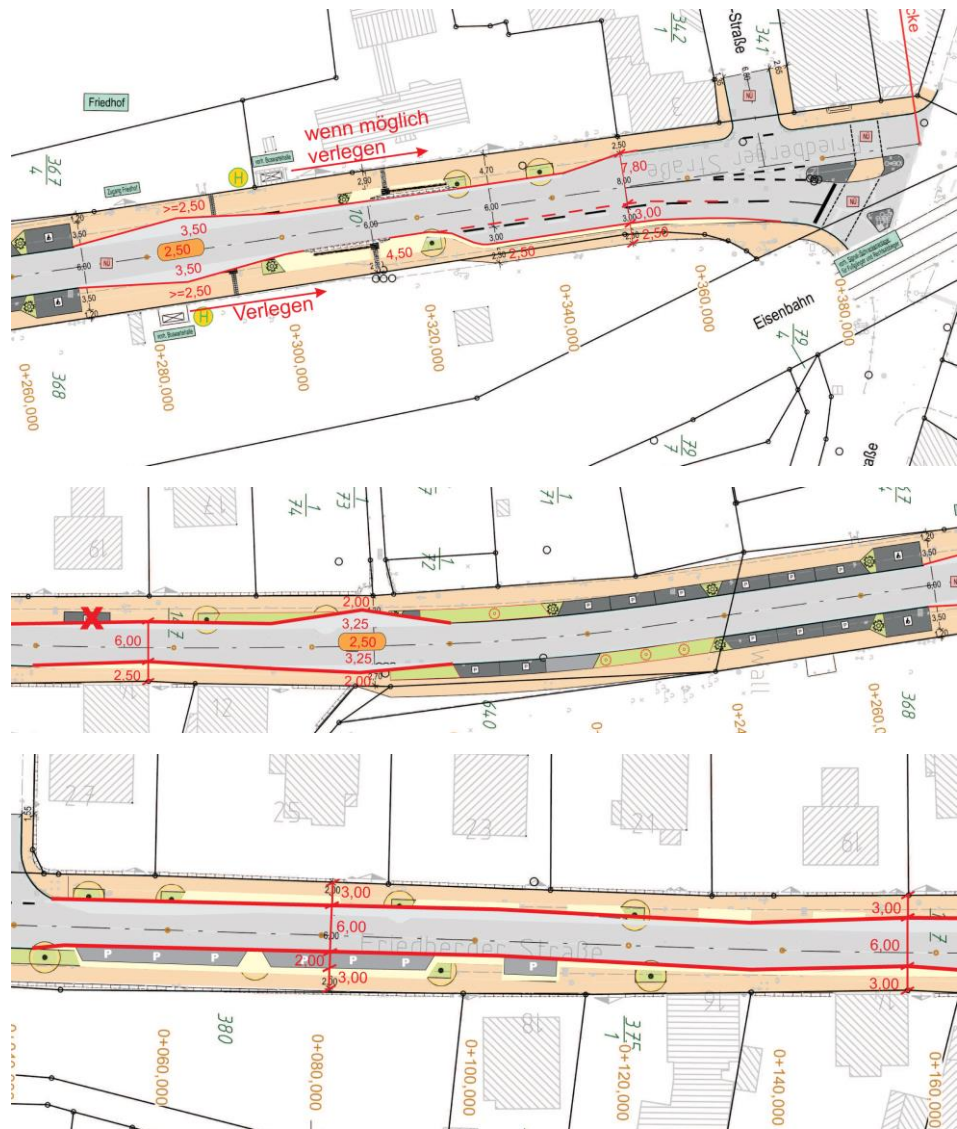
November 2021

Gehwege sind bis zur Hausnummer 19 mind. 2,50 m breit, mit Ausnahme einer Engstelle an der Mittelinsel.

Die Breite der Gehwege ist ausreichend, um Radverkehr auf den Gehwegen zu führen. Somit ist eine Nutzung durch Kinder bis zum 10. Lebensjahr möglich. Darüber hinaus sollten die Gehwege nicht für den Radverkehr freigegeben werden, da der Radverkehr bei Tempo 30 auf der Fahrbahn fahren kann.

Außerdem sieht der Vorschlag vor, Parkplätze anzulegen. Diese basieren ebenfalls auf dem vorliegenden Entwurf, werden aber in der Lage und Anzahl angepasst.

● **Abbildung 27:** Entwurf F1 - Umbauvorschlag Friedberger Straße auf Basis eines Vorentwurfs (von Nord nach Süd)



Entwurf F2:

Der zweite Entwurf zur Friedberger Straße steht im klaren Kontrast zum ersten Entwurf. Es wird vorgeschlagen, Schutzstreifen auf der Fahrbahn anzulegen, wofür auf einen erheblichen Teil der Parkplätze verzichtet werden muss. Lediglich südlich des Friedhofs können Parkplätze realisiert werden.

Die Schutzstreifen sollen 1,50 m breit ausgebildet werden, für die Kernfahrbahn verbleiben 5,00 m, insgesamt ist die Fahrbahn 8,00 m breit. Auf Höhe des Gebäudes Hausnummer 19 stehen insgesamt nur 12,00 m Breite zur Verfügung, so dass der Schutzstreifen in diesem Teilstück ausgesetzt wird.

An den Haltestellen muss der Schutzstreifen unterbrochen werden. An seiner Stelle wird eine „Zick-Zack-Linie“ (Zeichen 299) markiert.

In Fahrtrichtung Innenstadt endet der Schutzstreifen ebenfalls, wenn die Aufweitung für den Rechtsabbieger beginnt. Hier muss die Fahrt auf der Fahrbahn fortgesetzt werden, was zum direkten Linksabbiegen genutzt werden kann. Über eine Bordabsenkung vor Beginn des Rechtsabbiegestreifens kann die Möglichkeit geschaffen werden, auf den Gehweg aufzufahren. Dieser ist dazu mind. 2,50 m breit anzulegen. Auf diese Weise muss nicht auf der Fahrbahn in die Kreuzung eingefahren werden, allerdings entstehen lange Umwege, wenn links abgebogen werden soll.

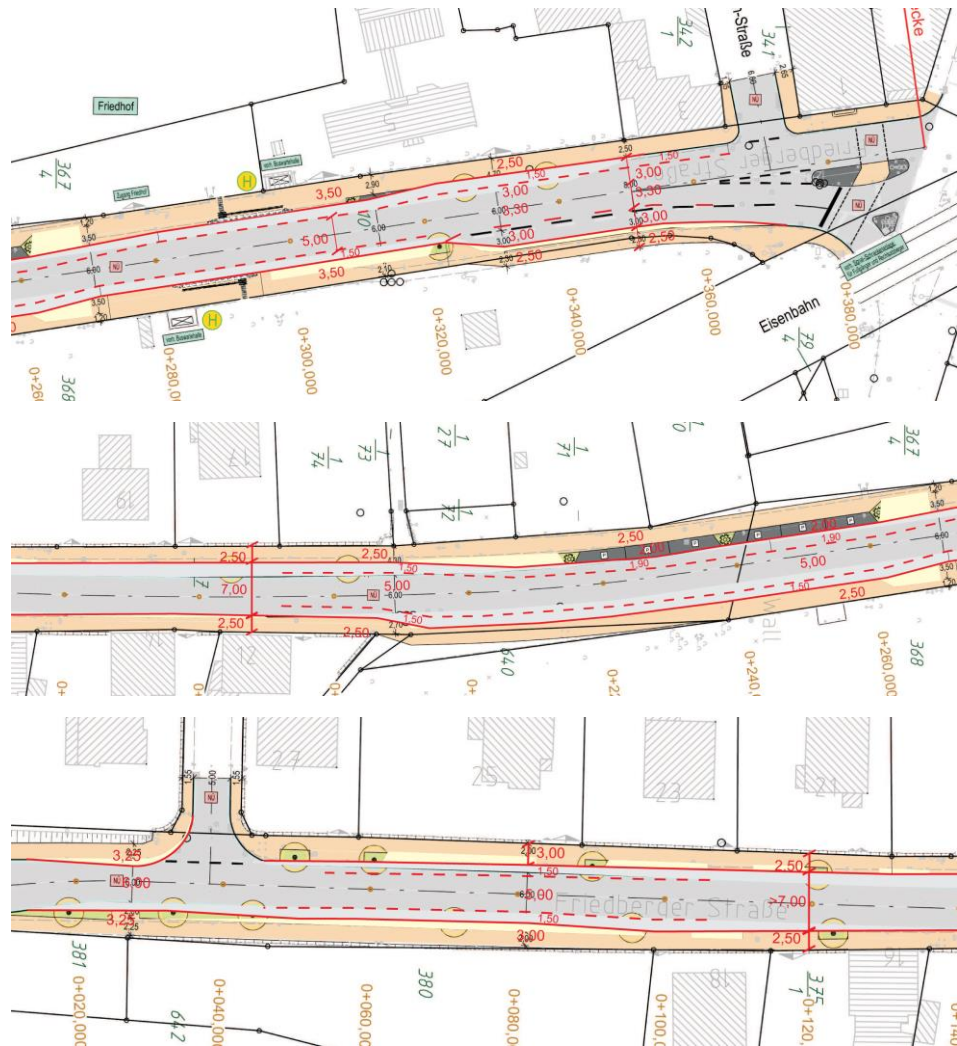
Auch in diesem Entwurf wird die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h vorgesehen.

Am Knotenpunkt Kaiserstraße / Friedberger Straße / Obertorstraße wird die Einrichtung einer Mittelinsel vorgeschlagen.

Stadt Hungen
**Verkehrs- und
Parkraumbewirtschaftungs-
konzept inkl.
Rad- und Fußwege-
konzept für das
Stadtumbaugebiet
„Hungen-Kernstadt“**

November 2021

- **Abbildung 28:** Entwurf F2 - Umbauvorschlag Friedberger Straße auf Basis eines Vorentwurfs (von Nord nach Süd)



Entwurf F3:

Als 3. Variante wurde die Kombination der beiden zuvor dargestellten Entwürfe erarbeitet.

Im Grundsatz sieht der Entwurf vor, den Radverkehr stadtauswärts (bergauf) auf einem verbreiterten Gehweg zu führen. Die Nutzung der Fahrbahn bergauf wird durch die Beschilderung als freigegebener Gehweg ermöglicht.

In die Gegenrichtung erfolgt die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn mit einem Schutzstreifen. Im Bereich vor der Kreuzung Friedberger Straße / Obertorstraße / Kaiserstraße kann ggf. eine Auffahrt auf den Gehweg hergestellt werden, um die Querung über die zu erstellende Mittelinseln zu ermöglichen.

Die Gehwege werden auf der Ostseite durchgängig mit mindestens 2,50 m Breite angelegt, auf der Westseite sind mind. 3,00m vorgesehen, mit Ausnahme einer Engstelle im Bereich eines behindertengerechten Parkplatzes.

Die Fahrbahn ist mind. 6,00 bzw. im Abschnitt mit Schutzstreifen 6,50 m breit (5,00m Kernfahrbahn).

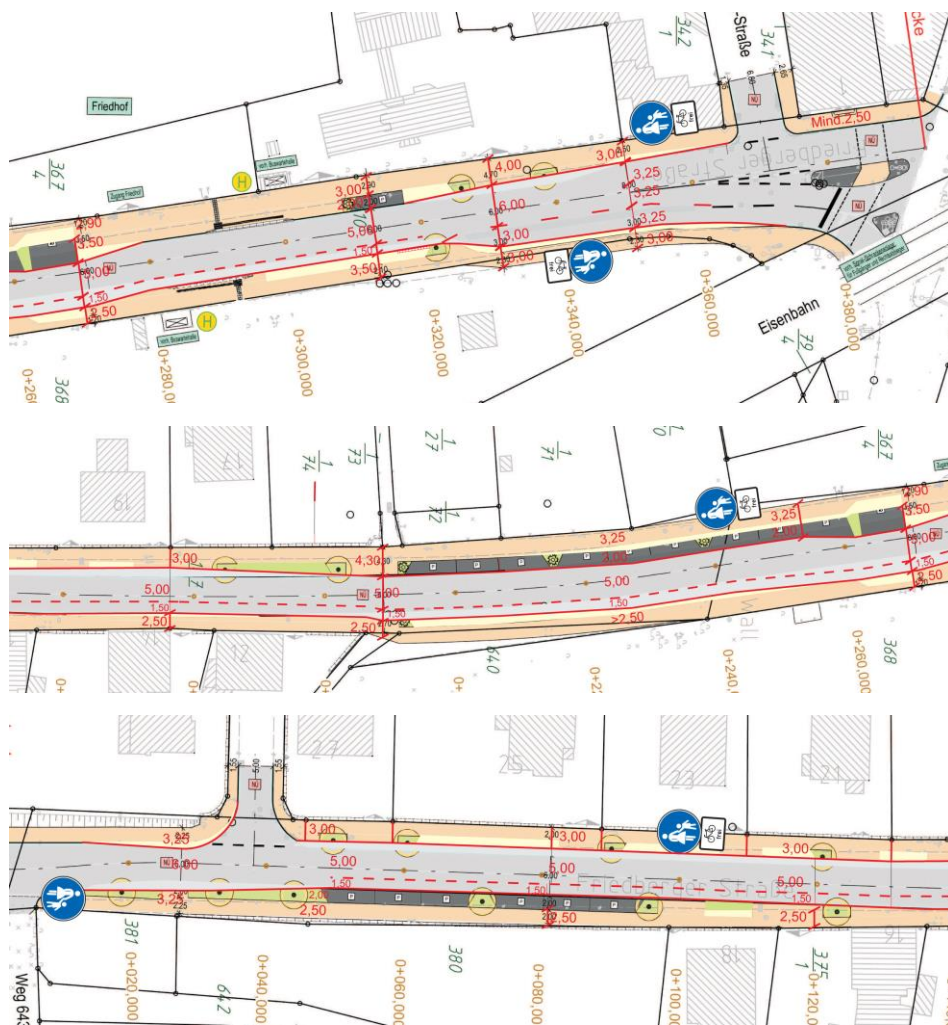
Das Parken wird auf der Westseite entlang des Friedhofs möglich sein sowie auf der Ostseite nördlich von Am Grenzwall.

Wie bei den Entwürfen zuvor, wird Tempo 30 als begleitende Maßnahme empfohlen.

Stadt Hungen
**Verkehrs- und
Parkraumbewirtschaftungs-
konzept inkl.
Rad- und Fußwege-
konzept für das
Stadtumbauegebiet
„Hungen-Kernstadt“**

November 2021

- **Abbildung 29:** Entwurf F3 - Umbauvorschlag Friedberger Straße auf Basis eines Vorentwurfs (von Nord nach Süd)



Ladestraße

Die Gestaltung der Ladestraße steht in engem Zusammenhang mit dem Teilkonzept zum ruhenden Verkehr, welches die Schaffung von Stellplätzen in dieser Straße vorsieht (siehe 4.2.3).

Aus verkehrlicher Sicht weiterhin vorzusehende Straßenraumbestandteile sind beidseitige Gehwege, insofern Parkplätze auf der Nordseite angelegt werden. Um das Queren von einer Straßenseite zur anderen auf der gesamten Länge verträglich zu gestalten (um die Parkplätze zu erreichen), sollte die zulässige Höchstgeschwindigkeit bei 30 km/h liegen.

Aus den vorangestellten Beteiligungen des Stadtumbauprozesses ging außerdem der Wunsch hervor, die historischen Gegebenheiten bei der städtebaulichen Gestaltung zu berücksichtigen.

KP Kaiserstraße / Friedberger Straße / Obertorstraße

Maßnahmen an den Zufahrten zu dem Knotenpunkt sind bereits an in den entsprechenden Straßen beschrieben.

Aus der Gießener Straße heraus, soll der Abbiegestreifen entfallen und dafür entweder ein Schutzstreifen mit anschließendem Radaufstellstreifen markiert (G1) oder die Gehwege verbreitert (G2) werden.

Der Entfall eines Fahrstreifens hätte bei Schrankenschließung in Spitzenzeiten einen längeren Rückstau zur Folge als aktuell. Bei geöffneten Schranken stellt sich keine Veränderung der Leistungsfähigkeit dar. Welche Auswirkungen die Reaktivierung der Horlofftabahn auf den Knotenpunkt hat, lässt sich nicht abschließend beurteilen.

Eine Verbesserung der Leistungsfähigkeit ist nur möglich, wenn weniger Kfz über den Knotenpunkt fahren, oder der Einfluss der Bahn durch ein Über- oder Unterführung umgangen werden kann. Da sich Letzteres baulich nicht realisieren lässt, wird mit den übrigen Maßnahmen vor allem versucht, die Verkehrsmengen auf das notwendige Maß zu bringen.

In der Friedberger Straße soll in der Zufahrt eine Mittelinsel zur Querung für den Fußverkehr angelegt werden. Die Fahrstreifen bleiben erhalten.

Die Zufahrt Obertorstraße bleibt unverändert.

Darüber hinaus wird empfohlen die Gehwege über die Bahngleise zu verbreitern und durch Trenn-/ Sicherheitsstreifen von der Fahrbahn abzugrenzen.

KP Friedberger Straße / Römer Straße

Unabhängig vom letztendlichen Entwurf sollte der Knotenpunkt Friedberger Straße / Römerstraße überarbeitet werden. Der Knotenpunkt ist mit einem freien Rechtsabbieger ausgestattet, wodurch die Kreuzung sehr viel Raum beansprucht und durch die höhere Abbiegegeschwindigkeit auch Unfallrisiken birgt. Es entstehen lange Querungswege und Sichteinschränkungen. Der freie Rechtsabbieger wird für die leistungsfähige Abwicklung nicht benötigt und sollte daher entfallen. Der entstehende Raum sollte genutzt werden, um eine weitere Querungshilfe einzurichten, die in erster Linie dem Radverkehr dient, um von der einseitigen Führung außerorts auf die beidseitige Führung innerorts (auf der Fahrbahn) zu wechseln.

Stadt Hungen
**Verkehrs- und
Parkraumbewirtschaftungs-
konzept inkl.
Rad- und Fußwege-
konzept für das
Stadtumbaugebiet
„Hungen-Kernstadt“**

November 2021

- **Abbildung 30:** Knotenpunkt Friedberger Straße / Römerstraße



4.1.4 Hinweise zur gestalterische Anpassungen

Die vorgeschlagenen Entwürfe sind konzeptionelle Darstellungen, die in der Umsetzung durch Detailplanungen verfeinert, ergänzt und verändert werden können. Hierbei müssen jedoch die Anforderungen der Richtlinien weiterhin eingehalten werden.

Im Folgenden werden Hinweise zu möglichen Anforderungen gegeben.

Für das Anpflanzen von Bäumen im Straßenraum sind verschiedene Faktoren von Bedeutung. In Bezug auf die Entwürfe wurde der Raumbedarf entsprechend den Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA) bereits berücksichtigt. In den Empfehlungen werden Breitenzuschläge von 2,00 bis 2,50 m für Straßenbäume angegeben. Das Regelmaß für Gehwege entspricht laut EFA 2,50 m.

Neben dem Raumbedarf oberhalb der Straße entsteht durch die Wurzeln auch ein Raumbedarf unterhalb der Straße. Daher muss geprüft werden, ob Leitungen oder Kanäle umgelegt werden müssen und können, um Schäden vorzubeugen und den Wurzeln genug Raum zu lassen.

Ein weiterer wichtiger Aspekt ergibt sich im Zusammenhang mit einmündenden Straßen und Zufahrten. Für diese müssen Sichtbeziehungen gewährleistet werden, die durch Baumpflanzungen beeinträchtigt sein können.

Das Teilkonzept zum fließenden Verkehr ist in der folgenden Abbildung kartografisch dargestellt.

- **Karte 11:** Teilkonzept - fließender Verkehr

4.2 Ruhender Verkehr

Zum ruhenden Verkehr wird ein Konzeptvorschlag erarbeitet und erläutert. Mit dem Vorschlag zum ruhenden Verkehr soll die ungleiche Nutzung der Parkflächen und die damit verbundene hohe Auslastung in Teilbereichen optimiert werden, ohne dabei auf eine Vielzahl an Nutzungsbeschränkungen zurückzugreifen, um den Status Quo zu erhalten. Gleichzeitig wird durch die in den Entwürfen dargelegten Anpassungen im Straßenraum der Parkraum verringert. Diesem Umstand soll durch die Ausweisung von neuem Parkraum in der Ladestraße z.T. entgegengewirkt werden. Eine 1-zu-1-Kompensation ist jedoch aufgrund des aktuell deutlich höheren Parkplatzangebotes (siehe Kapitel 3.2) nicht notwendig.

Der Vorschlag sieht die Verlagerung und Reduzierung von Parkplätzen im Sinne der empfohlenen Straßenraumgestaltungen in Kapitel 4.1.3 vor. Eine Anpassung der Nutzungsregelungen ist mit Ausnahme vom Abschnitt Poststraße bis Ladestraße nicht vorgesehen.

4.2.1 Gießener Straße / Kaiserstraße

Nach Straßenraumentwurf G1

In der Gießener Straße ist der Entfall der nordseitigen Parkplätze vorgesehen. Insgesamt würden 79 Parkplätze entfallen, von denen 41 um 10 Uhr belegt waren.

Anwohner verfügen in der Regel über Zufahrten und Garagen, in denen die Kfz abgestellt werden oder können die Südseite und die angrenzenden Nebenstraßen zum Parken nutzen. Für Kunden und Besucher werden Parkplatzangebote in der Ladestraße geschaffen.

In der Kaiserstraße wird im Entwurf G1 ein weich separierter Straßenraum kreiert, der das Parken auf der Südseite ermöglicht. Das Konzept sieht vor, die Parkplätze gestalterisch über „Teller“ oder farblich abgesetzte Steine zu kennzeichnen und den Abschnitt als eingeschränkte Haltverbotszone zu beschildern,

in der nur in gekennzeichneten Flächen geparkt werden darf. Ferner wird empfohlen, die Parkzeit in diesem Abschnitt in der Zeit von 8 bis 18 Uhr auf max. 1 Stunden mit Parkscheibe zu begrenzen.

- **Abbildung 31:** weiche Separation (Shared Space) in Rudersberg, im Vordergrund mit Tellern „markierte“ Parkplätze (links), Beispiel-Beschilderung für eingeschränkte Haltverbotszone mit 2 Stunden Parkzeit (rechts)



Stadt Hungen
**Verkehrs- und
 Parkraumbewirtschaftungs-
 konzept inkl.
 Rad- und Fußwege-
 konzept für das
 Stadtumbaugebiet
 „Hungen-Kernstadt“**

November 2021

Nach Straßenraumentwurf G2

Wie im Kapitel 4.1.3 bereits erläutert, verfolgt der Entwurf den Wunsch nach mehr Begrünung entlang der Gießener Straße / Kaiserstraße. Um diese zu realisieren, entsteht ein Platzbedarf der nur durch die Verlagerung von Parkplätzen hergestellt werden kann. Insgesamt würden 99 Parkplätze entfallen, von denen 44 um 10 Uhr (Hauptbelegungszeit) belegt waren. Die Verlagerung von Parkplätzen erfolgt in Höhe der tatsächlichen Belegung (siehe Ladestraße), inkl. einer Reduzierung (da einige Parkvorgänge auch in Nebenstraßen verlegt werden können).

Zwischen der Zufahrt zum Rewe und der Moltkestraße ist das Parken auf der Südseite weiterhin vorgesehen. Zwischen der Moltkestraße und Ladestraße besteht ggf. die Möglichkeit, in Abhängigkeit von anderen Faktoren, zwischen den Bäumen Parkstände einzurichten. In diesem Fall wird in der Kaiserstraße ebenfalls eine eingeschränkte Haltverbotszone mit einer maximalen Parkdauer von 1 Stunden in der Zeit von 8 bis 18 Uhr vorgesehen.

4.2.2 Friedberger Straße

Nach Entwurf F1

Im Entwurf F1 werden die aktuell vorhandenen Parkplätze gestalterisch neu angelegt. Sie bleiben weitestgehend erhalten.

Nach Entwurf F2

Im Entwurf 2 sind Parkplätze nur vor dem Friedhof vorgesehen. Die übrigen aktuell bestehenden Parkplätze müssten entfallen, um den Raum für die Schutzstreifen zu sichern.

Nach Entwurf F3

Nach diesem Entwurf werden die Parkplätze auf der Ostseite der Friedberger Straße nach Süden verlagert und zwischen Am Grenzwall und der Gebäudebebauung neu eingerichtet. Die Parkplätze am Friedhof werden neu angelegt und bleiben erhalten.

4.2.3 Ladestraße

Die Ladestraße ist bislang ein Straßenraum ohne klare Struktur von Fahrbahn und Seitenraum und bietet somit Potential für den Zugewinn von Parkraum. Mit einer Laufentfernung von maximal 200 m zum Kernbereich in der Kaiserstraße liegt die Ladestraße in einer günstigen fußläufigen Entfernung.

Es wird empfohlen bei der zukünftigen Gestaltung der Straße neben den weiteren städtebaulichen Ansprüchen auch die Einrichtung von weiteren Parkplätzen vorzusehen.

Entsprechend der beiden Entwürfe G1 und G2 entfallen zwischen 79 und 99 Parkplätzen, von denen jedoch nur 41 bzw. 44 belegt waren. Zusätzlich zu den bestehenden Kapazitäten in den Nebenstraßen wird daher vorgeschlagen, bei der zukünftigen Gestaltung der Ladestraße ca. 30 zusätzliche Parkplätze zur Kompensation vorzusehen. Bei einer senkrechten Anordnung mit 2,50 m breiten Parkbuchten werden hierfür 75,00 m benötigt (bei einseitiger Anordnung). Die anliegende Fahrbahn muss dann mind. 6,00m breit sein. Bei einer längs gerichteten Anordnung mit 5,00 m langen Parkbuchten werden hierfür 150,00 m benötigt. Der anliegende Fahrstreifen muss dann mind. 3,25 m breit sein.

Die konkrete Gestaltung ist im städtebaulichen Verfahren oder weiteren vertiefenden Planungen zu klären. Die Straßenlänge erlaubt, im Zweifel weitere Parkstände anzulegen.

Zur Stärkung der fußläufigen Erreichbarkeit sollten die Wegeverbindungen entlang der Ladestraße gut ausgebaut werden. Der private Durchgang entlang der Volksbank soll nach Möglichkeit ebenfalls ausgebaut werden. Hierzu muss Kontakt mit dem Grundbesitzer aufgenommen werden, um die Möglichkeiten auszuloten.

Eine weitere Option stellt die Einrichtung einer Wegeverbindung am Rathaus dar. Von der Kaiserstraße führt eine Gasse zum rückwärtigen Eingang des Rathauses. Eine „Verlängerung der Gasse“ über den Parkplatz des Rathauses zur Ladestraße soll geprüft und ggf. eingerichtet werden.

4.2.4 Parkleitsystem

Wesentlicher Bestandteil des Parkraumkonzeptes ist die Verbesserung des Parkleitsystems. Um die Auffindbarkeit und Nachvollziehbarkeit der Parkraumorganisation für Besucher und Kunden zu verbessern soll das statische Parkleitsystem verbessert werden. Ziel des Systems ist die frühzeitige Information zum Parkplatzangebot / Organisation. Die Besucher sollen frühzeitig darauf hingewiesen werden, wo Sammelparkanlagen und wo Kurzzeitparkmöglichkeiten vorhanden sind. Durch die frühzeitige Information sollen Parksuchverkehre reduziert und die Attraktivität des Straßenraums erhöht werden.

Es werden mögliche Standorte und die Ausweisung an dem Standort vorgeschlagen.

- **Abbildung 32:** Beispiel für eine mögliche Parkleitbeschilderung an der Moltkestraße



Das Konzept zum ruhenden Verkehr ist ein wesentlicher Baustein der Gesamtkonzeption, um das Verkehrsaufkommen (Park(such-)verkehr) zu lenken und zu reduzieren und die Attraktivität des Bereichs zu erhöhen.

- **Karte 12:** Teilkonzept - Ruhender Verkehr

4.3 ÖPNV

Seitens des Gutachters vorgeschlagen wird die Erhöhung der Taktung (Taktverdichtung) innerhalb der Innenstadt, in Verbindung mit der Einrichtung einer neuen Buslinie, die die Stadtbereiche westlich bzw. südwestlich des Untersuchungsgebietes erschließt und den Bahnhof und ggf. weitere Stadtbereiche anfährt (ggf. mit kleinen Elektrobussen).

Wesentlicher Punkt ist die Herstellung der Barrierefreiheit an den Haltestellen Rathaus und Friedhof.

Im Zuge der Umgestaltung der Gießener Straße / Kaiserstraße wird außerdem die Anlage von Kaphaltestellen - also das Vorziehen der Gehwegbereiche bis an die Fahrbahn heran - vorgeschlagen.

- **Karte 13:** Teilkonzept ÖPNV

4.4 Radverkehr

4.4.1 Radrouten

Aktuell führt der Limesradweg entlang der Gießener Straße / Kaiserstraße in die Innenstadt von Hungen. Den Anforderungen an touristische Radwege wird diese Führung nur teilweise gerecht. Insbesondere sollte die Direktheit anderen Aspekten untergeordnet werden. Wesentlicher sind die Führungen abseits von Straßen oder auf verkehrsarmen Wegen sowie lärmarme, landschaftlich reizvolle und abwechslungsreiche Wege.

Aus diesem Grund wäre eine Verlegung des Limesradwegs auf die Route der Solmser Landradtour oder die Römer-Residenzen-Reformatoren - Route zu überlegen (siehe dazu Anmerkungen im Protokoll zum 20.07.21).

Für den Alltagsradverkehr bleibt die Bedeutung der direkten Routen jedoch weiterhin bestehen.

4.4.2 Radverkehrsanlagen

Die Radverkehrsführung im Mischverkehr auf der Fahrbahn ist abseits der Gießener Straße / Kaiserstraße und Friedberger Straße die adäquate Führungsform. Auf den genannten Hauptverkehrsstraßen ist eine Führung auf der Fahrbahn im derzeitigen Zustand nicht die geeignete Führungsform.

Gießener Straße / Kaiserstraße

Bei dem zukünftig prognostizierten Verkehrsaufkommen und der aktuellen zulässigen Geschwindigkeit ist entsprechend den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) eine Teilseparation vorzusehen. Diese wird in Form von Schutzstreifen für die Gießener Straße / Kaiserstraße im Entwurf G1 skizziert (siehe 4.1.3).

Gemeinsam mit dem Vorschlag zur Markierung von Schutzstreifen werden mögliche Übergänge im Bereich Königsberger Straße und Friedberger Straße entworfen. Vorgeschlagen werden eine Querungsanlage (siehe 4.5.2 und 4.1.3) bzw. ein aufgeweiteter Radaufstellstreifen in Fahrtrichtung Obertorstraße auf der Zufahrt Kaiserstraße, welcher bei Rot oder geschlossenen Schranken dazu dient, dass der Radverkehr vor den Kfz warten kann, um anschließend als erstes in den Bereich einzufahren, der im Mischverkehr befahren werden wird.

Zusätzlich wird die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit vorgeschlagen, um die vielfältigen Interaktionen durch die Nutzungen verträglicher zu machen und die Schwere von möglichen Unfällen zu verringern.

Sollte eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h erfolgen, ist die Anlage von Schutzstreifen nicht unbedingt notwendig. Als Alternative ohne Schutzstreifen liegt der Entwurf G2 vor (siehe 4.1.3). Gemäß dem Entwurf sollen in diesem Fall Piktogrammketten markiert werden.

Aufgrund der Linienführung des Limesradwegs entlang der Gießener Straße bietet sich der Schutzstreifen - auch zur Verdeutlichung der Wegeführung (siehe Hinweise zur Radwegeführung) - an.

Friedberger Straße

Die Verkehrsbelastungen auf der Friedberger Straße bedingen zusammen mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von aktuell 50 km/h entsprechend den ERA eine Teilseparation des Radverkehrs. Diese wird in Form von beidseitigen Schutzstreifen im Entwurf F2 und mit einem freigegebenen Gehweg und einem einseitigen Schutzstreifen im Entwurf F3 auf der Friedberger Straße skizziert.

Neben dem Schutzstreifen im Entwurf F3 sollte in der Passage entlang der Parkplätze zusätzlich eine Sicherheitstrennlinie markiert werden.

In der Einmündung der Friedberger Straße zur Kaiserstraße wird eine Querungsanlage aus der vorliegenden Vorplanung übernommen (siehe 4.5.2).

Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit wird aufgrund der teilweise engen Bemaßung und dem Teilabschnitt ohne Schutzstreifenmarkierungen (im Entwurf F2) ebenfalls vorgeschlagen.

Stadt Hungen
**Verkehrs- und
Parkraumbewirtschaftungs-
konzept inkl.
Rad- und Fußwege-
konzept für das
Stadtumbaugebiet
„Hungen-Kernstadt“**

November 2021

Zur Umsetzung des Entwurfs 1 ist ebenfalls eine Geschwindigkeitsreduzierung erforderlich.

Sonstige Straßen

Die Moltkestraße führt zentral durch das Wohngebiet und schließt direkt an die Straße zum Bahnhof an. Daraus resultiert ein großes Potential zur Förderung nahmobiler Wege. Zur besseren Nutzung des Potentials wird vorgeschlagen, die Moltkestraße zu einer Fahrradstraße umzugestalten.

- **Abbildung 33:** Beispiel für die Gestaltung einer Fahrradstraße



4.4.3 Fahrradabstellanlagen

Grundsätzlich gut geeignete Radabstellanlagen müssen bestimmte Voraussetzungen erfüllen. Die Grundanforderungen an die Radabstellanlagen können dem Leitfaden Fahrradabstellanlagen der AGNH Hessen entnommen werden. Essentiell ist, dass der Fahrradrahmen an der Anlage angeschlossen werden kann und für das Abstellen der Fahrräder ausreichend Platz vorhanden ist. Dieser wird mit mind. 80 cm bei höhengleicher Aufstellung und 50 cm bei hoch/tief-Aufstellung angegeben. Wenn vermehrt von Einkaufsverkehren ausgegangen wird, empfiehlt es sich, die Abstände zu vergrößern, um so Raum für Gepäcktaschen und ähnliches zu schaffen. Ferner sollte die Anlage für Reifenbreiten bis zu 60 mm geeignet sein.

Das sichere Abstellen, ohne herausrollen und das Umfallen von Fahrrädern sind weitere Anforderungen an Radabstellanlagen.

Darüber hinaus enthält der Leitfaden weitere Kriterien (www.agnh.de).

- **Tabelle 2:** Mindestanforderungen für Radabstellanlagen (Leitfaden Fahrradparken, Hrsg. AGNH, 2020)

Stadt Hungen
**Verkehrs- und
Parkraumbewirtschaftungs-
konzept inkl.
Rad- und Fußwege-
konzept für das
Stadtumbaugebiet
„Hungen-Kernstadt“**

November 2021

Kategorie	Anforderung / Kriterium
Ein- und Ausparken	<ul style="list-style-type: none"> • Hub darf nicht mehr als 42 cm betragen • Anheben des gesamten Fahrrads darf nicht notwendig sein
Abstände	<ul style="list-style-type: none"> • Mindestabstände zwischen 2 Fahrradständern in Tief/Tief -Aufstellung betragen ≥ 80 cm*, bei Doppeleinstellung ≥ 120 cm* • Mindestabstände zwischen 2 Fahrradständern in Hoch-/ Tief- Aufstellung betragen ≥ 50 cm und 20 cm Höhenversatz • Nutzbare Reifenbreite beträgt mindestens bis 60 mm**
Schutz / Diebstahlschutz	<ul style="list-style-type: none"> • das Anschließen des Rahmens an der Fahrradabstellanlage mit einem Bügelschloss (lichte Breite x Länge: 11x23 cm) muss gewährleistet sein, mindestens 50 cm über dem Boden
Sichtbarkeit	<ul style="list-style-type: none"> • die Radabstellanlage darf keine Stolpergefahr darstellen und muss eine Mindesthöhe von ≥ 50 cm aufweisen
Vandalismus	<ul style="list-style-type: none"> • die Radabstellanlage muss gegen Gewalteinwirkung 180 Sekunden beständig sein • Widerstand gegen Schäden durch Sitzen, Schwingen, Drücken, Verbiegen oder Schieben

Die Schaffung von Radabstellanlagen in kleiner Anzahl wird dezentral entlang der Gießener Straße / Kaiserstraße, insbesondere vor Geschäftslagen, vorgeschlagen. In der Friedberger Straße ist der Friedhof ein relevantes Ziel für den Radverkehr, weshalb hier ebenfalls Abstellmöglichkeiten vorgesehen werden sollten.

Am Bahnhof ist eine Erweiterung des Angebotes mit Fahrradboxen sinnvoll. Die Nordseite des Bahnhofs bietet wenig soziale Kontrolle aufgrund der abseitigen Lage. Da die Abstellanlagen auf der Seite des Haupteingangs jedoch nur über einen Tunnel erreichbar sind, sollte auch auf der Nordseite ein Angebot geschaffen werden. Aufgrund der Lage werden hier ebenfalls Fahrradboxen empfohlen.

Als weiteres Ausstattungselement der Abstellanlagen am Bahnhof wird die Bereitstellung von Ladeinfrastruktur empfohlen. Diese kann in Form von Ladesäulen oder integriert in den Fahrradboxen errichtet werden.

Aus der Bürgerbeteiligung heraus wurde der Wunsch nach einem Fahrradverleih am Bahnhof angeregt. Hierzu sind die Potentiale im Radverkehr im Rahmen des Konzeptes nicht einschätzbar. Ggf. können mit lokalen Fahrradhändlern oder der Bahn Regelungen getroffen werden. Ein stadtweites Leihsystem wäre zu prüfen.

Die folgende Abbildung fasst die Maßnahmen des Teilkonzeptes Radverkehr kartografisch zusammen.

- **Karte 14:** Teilkonzept Radverkehr

4.5 Fußverkehr / Barrierefreiheit

4.5.1 Gehwegneu- / ausbau

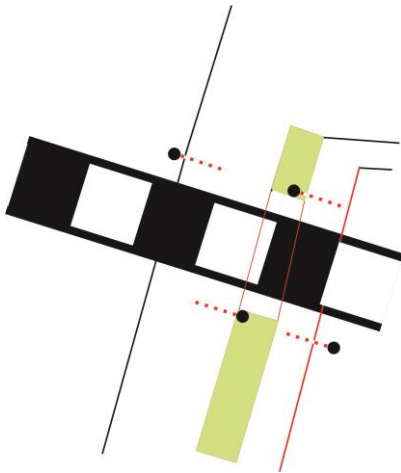
Die **Raiffeisenstraße** wurde in der Vergangenheit bereits umgestaltet. Dennoch sind aus verkehrlicher Sicht weitere Anpassungen sinnvoll. Im Bereich westlich der Ladestraße bis zum Bahnhof fehlt nordseitig der Gehweg. Dieser soll angelegt werden. Als Maß werden 2,50 m empfohlen.

In der **Ladestraße** sollen bei der Umgestaltung nach Möglichkeit ebenfalls beidseitige Gehwege mit einer Breite von mind. 2,30 m (der kann Hausabstand entfallen) angelegt werden. Insofern Parkplätze angelegt werden, sollen die Gehwege hinter den Parkplätzen liegen, so dass beim Einparken keine Konflikte mit Fußgängern entstehen. Gestalterisch kann auf die Gestaltung der Gehwege in der Raiffeisenstraße aufgebaut werden.

Die **Julius-Fendt-Straße** verfügt nur auf der Ostseite über einen Gehweg. Aufgrund der Bedeutung als Verbindung zum Bahnhof sollte auch hier die Anlage von beidseitigen Gehwegen erfolgen. Bei eingeschränkten Platzverhältnissen kann die Gehwegbreite auf 1,50 m reduziert werden.

Im Verlauf der **Königsberger Straße** wechselt der Gehweg von der Westseite auf die Ostseite. Da zunächst nur eine einseitige Bebauung vorliegt ist das vertretbar. Allerdings besteht auf einem Teilstück (ca. 100 m Länge) eine beidseitige Bebauung. Ggf. kann der ostseitige Gehweg in diesen Bereich hinein verlängert werden (mind. 2,00 m). Da die Bedeutung der Straße im Fußverkehr jedoch gering ist und ebenso die Kfz-Mengen, ist der derzeitige Ausbaustand ausreichend. Verbesserungen sollen Am Bahnübergang erfolgen. Hier wären eine Verbreiterung des Gehwegs und die Anlage eines Trennstreifens zwischen Fahrbahn und Gehweg sinnvoll.

- **Abbildung 34:** Skizze Grünstreifen als Trennstreifen zwischen Fahrbahn und Gehweg am Bahnübergang



Stadt Hungen
**Verkehrs- und
Parkraumbewirtschaftungs-
konzept inkl.
Rad- und Fußwege-
konzept für das
Stadtumbaugebiet
„Hungen-Kernstadt“**

November 2021

An der Straße **Am Bahndamm** sind außer ein paar wenigen Kleingärten keine nennenswerten Ziele vorhanden. Die Erreichbarkeit des Bahnhofs oder des Freibads ist über den parallel verlaufenden, nahezu Kfz-freien Weg am Froschgraben gegeben. Damit ist der Weg im Fußwegenetz eher untergeordnet. Langfristig sollte zumindest ein einseitiger Gehweg mit mind. 2,00 m angelegt werden. Außerdem wird vorgeschlagen, die Strecke mit Straßenbeleuchtung zu versehen.

Für die **Gießener Straße / Kaiserstraße** ist die Verbreiterung der Gehwege wesentlich im Entwurf G2 vorgesehen (4.1.3). Demnach sollen die Gehwege mit einer Breite von 3,00 m bis 4,50 m angelegt werden und Baumpflanzungen erfolgen.

Im Entwurf G1 erfolgt der Ausbau der Gehwege nur vereinzelt, vor allem im Abschnitt Ladestraße bis Friedberger Straße. Die Breiten variieren zwischen 1,60 m und 3,50 m.

In der **Friedberger Straße** wird in allen 3 Entwürfen versucht, die Gehwege mit mindestens 2,50 m anzulegen. Im Entwurf 1 beträgt das Maß an einer skizzierten Querungsstelle auf einem kurzen Abschnitt 2,00 m.

Bei der Anlage von Gehwegen sind die Hinweise zur Barrierefreiheit zu beachten (4.5.3).

4.5.2 Querungsanlagen

Weiterhin sollen Verbesserung im Fußverkehr erreicht werden, indem neue Querungsmöglichkeiten geschaffen oder bestehende Querungsmöglichkeiten verbessert werden.

Auf Höhe der Königsberger Straße wird die Einrichtung einer Mittelinsel über die **Gießener Straße** vorgesehen. Diese dient vor allem dem Radverkehr zur

Sicheren Querung beim Erreichen der richtigen Fahrtrichtungsseite. Der Fußverkehr profitiert jedoch gleichermaßen (siehe auch 4.1.3 - Entwurf G1)

Die bestehende Querungsanlage vor dem Rewe soll ausgebaut werden. Es sollte das Maß von 2,50 m erreicht werden. Ein entsprechender Querschnitt ist in 4.1.3 dargestellt.

Am Nordende der **Friedberger Straße** soll anstelle des bestehenden Fahrbahntrenners eine überquerbare Mittelinsel eingerichtet werden.

Im Entwurf F1 wird außerdem die Neuanlage einer Mittelinsel auf Höhe des Friedhofs und der Verlängerung der Feldheimer Straße vorgeschlagen.

Die vorgeschlagene weiche Separation im Bereich Poststraße bis Ladestraße ermöglicht das linienhafte Queren im gesamten Bereich. An den jeweiligen Knoten wird die Quermöglichkeit durch die vorgeschlagenen Aufpflasterungen verbessert. Die Fußgängerampel an der Poststraße muss ggf. entfernt werden, wenn ein verkehrsberuhigter Geschäftsbereich eingerichtet wird.

Der Vorschlag zur Umgestaltung des **Knotenpunktes Friedberger Straße / Römerstraße** beinhaltet ebenfalls die Anlage einer Mittelinsel zur Querung der Friedberger Straße. Die Querung wird notwendig, da der Zwei-Richtungsradweg an dieser Stelle endet.

4.5.3 Barrierefreiheit

Beim Ausbau von Gehwegen bzw. Neubau von Gehwegen ist auf die Herstellung der Barrierefreiheit zu achten. Das bedeutet, dass an allen Querungsstellen Bordabsenkungen auf Fahrbahnniveau erfolgen und taktile Leitsysteme eingesetzt werden.

Entsprechend den Hinweisen zu barrierefreien Verkehrsanlagen (H BVA) kann die Barrierefreiheit an Überquerungsstellen durch differenzierte Bordhöhen oder durchgehende Bordhöhen von 3 cm erreicht werden. Die Ausprägung eines durchgängigen 3 cm hohen Bordes stellt allerdings eine Kompromisslösung dar. Besser ist eine differenzierte Bordhöhe mit 6 cm-Bord und danebenliegender Nullabsenkung auf Fahrbahnhöhe.

Aus dem Kompromiss mit 3 cm hohen Borden hat in vielen Städten Deutschlands eine Weiterentwicklung zur Ausprägung von Querungsstellen mit differenzierten Bordhöhen von 3 cm und Nullabsenkungen stattgefunden. Diese Art der barrierefreien Querungen konnte auch in Hungen festgestellt werden. Wenn diese Gestaltungsform mit den Vertretern und Vertreterinnen der mobilitätseingeschränkten Bevölkerung in Hungen abgesprochen und akzeptiert ist, kann diese Gestaltung **in den Nebenstraßen** weiterhin umgesetzt werden.

Entlang der **Gießener Straße / Kaiserstraße** sollte jedoch der höhere Bord zum Einsatz kommen, da durch den Charakter der Straße und die Verkehrs-

mengen eine deutlichere Trennung erfolgen sollte. Gleichzeitig wird dadurch der Übergang in den Teilabschnitt mit niveaugleichen Straßenräumen zwischen Poststraße und Ladestraße stärker verdeutlicht.

Auch in der **Friedberger Straße** wird aufgrund der Verkehrsmengen und -bedeutung der Ausbau der Gehweg mit einem mind. 6 cm hohem Bord ange-regt.

Stadt Hungen
**Verkehrs- und
Parkraumbewirtschaf-
tungskonzept inkl.
Rad- und Fußwege-
konzept für das
Stadtumbaugebiet
„Hungen-Kernstadt“**

November 2021

- **Abbildung 35:** Barrierefreie Gestaltung Hartigstraße



- **Karte 15:** Teilkonzept Fußverkehr

5 Öffentlichkeitsbeteiligung

Der Prozess zur Erarbeitung des Verkehrs- und Parkraumbewirtschaftungskonzeptes Hungen wurde durch die Beteiligung von lokalen Gremien (LoPa) und der Bürgerschaft begleitet und in Form von Protokollen dokumentiert, die im Anhang des Berichts enthalten sind.

5.1 Lokale Partnerschaften (LoPa)

Die lokalen Partnerschaften sind ein Gremium lokaler Interessensvertreter, welches im Rahmen des Stadtumbauprozesses gebildet wurde und auch bei dem Verkehrs- und Parkraumkonzept der Stadt Hungen beteiligt wurde. Die LoPa haben eine beratende Position für die Entscheidungsträger in der Politik.

Die LoPa wurde in 2 Terminen beteiligt - zum einen erfolgte die Vorstellung der Ergebnisse der Bestandanalyse, inkl. eines Ausblicks auf den Handlungsspielraum und das mögliche Maßnahmenspektrum. Der Termin fand am 15. Februar 2021 per Videokonferenz statt.

Zum anderen wurde am 20. Juli 2021 eine Präsenzveranstaltung mit anschließendem Stadtspaziergang (inkl. Bürgerinnen und Bürger) durchgeführt. Inhalt des Termins war die Vorstellung und Diskussion der Maßnahmenvorschläge. Das Protokoll dieses Termins ist als Anlage im Anhang des Berichts enthalten.

5.2 1. Bürgerbeteiligung

Zur Beteiligung der Bürgerschaft wurde ebenfalls ein Präsenztermin vor Ort in Form eines Stadtspaziergangs durchgeführt. Dieser erfolgte gemeinsam mit Vertretern der LoPa am 20. Juli 2021.

Vorab erfolgte eine kurze Präsentation der hier im Bericht dargestellten Analyseergebnisse. Anschließend wurde ein Stadtspaziergang durchgeführt bei dem 5 Punkte in der Stadt angesteuert wurden, an denen die entsprechenden Konzeptideen erläutert wurden. Das Protokoll des Stadtspaziergangs ist ebenfalls Bestandteil des Anhangs.

5.3 Folgerungen aus der Beteiligung

Im Rahmen der Beteiligung der LoPa wurden Ergänzungswünsche und Hinweise zu den Maßnahmenvorschlägen gegeben, die - soweit möglich - eingearbeitet wurden.

In der Beteiligungsrunde der Bürgerschaft waren vor allem die Maßnahmenvorschläge zum Umbau der Gießener Straße und die damit verbundene Verlagerung von Parkplätzen weg von der Hauptverkehrsstraße ein diskutiertes Thema.

Im Nachgang der Veranstaltung wurde dieses auch Seitens der Gewerbetreibenden nochmals thematisiert.

In Anbetracht dessen, dass das Verkehrs- und Parkraumkonzept unter der Zielsetzung erarbeitet wurde, den Straßenraum in der Gießener Straße / Kaiserstraße aufzuwerten (konkret wurden u.a. Bäume und Radverkehrsanlagen im Rahmen des Stadtumbauprozesses benannt) und der dafür benötigte Handlungsspielraum zur Umgestaltung durch die Randbebauung derart limitiert ist, dass eine Umgestaltungen nur im vorhandenen Straßenraum erfolgen kann, werden die bestehenden Maßnahmenvorschläge beibehalten.

Diese sehen zum einen eine Verlagerung von Parkplätzen mit Verbesserungen der Wegeverbindungen an die Gießener Straße / Kaiserstraße vor. Die dadurch gewonnenen Räume sollen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität genutzt werden, wovon auch der Handel profitiert.

Zum anderen bleibt ggf. Spielraum für die Anlage von Parkplätzen erhalten (siehe 4.1.3.). Dies hängt jedoch von weiteren Faktoren ab (Sichtbeziehungen, Einfahrten etc.). Im Bereich Kaiserstraße ist die Anlage von Parkmöglichkeiten ebenfalls enthalten (siehe Entwurf G1).

Aus den vorgestellten Entwürfen für die Gießener Straße / Kaiserstraße wird eine Empfehlungsvariante erarbeitet.

Stadt Hungen
**Verkehrs- und
Parkraumbewirtschaftungs-
konzept inkl.
Rad- und Fußwege-
konzept für das
Stadtumbaugebiet
„Hungen-Kernstadt“**

November 2021

6 Maßnahmenempfehlung und Integriertes Gesamtkonzept

Das integrierte Gesamtkonzept stellt die Zusammenführung der Maßnahmen aus den Teilkonzepten und deren Abstimmung miteinander bzw. die Erarbeitung von integrierten Lösungen dar, wenn sich die Teillösungsvorschläge überschneiden.

Im Ergebnis ergibt sich somit ein Verkehrskonzept für das Stadtumbaugebiet mit Maßnahmenvorschlägen für die einzelnen Verkehrsarten.

6.1 Empfohlene Maßnahmen zur Umsetzung

Aufgrund der unterschiedlichen Anforderungen, die an die Gestaltung der Gießener Straße / Kaiserstraße und Friedberger Straße gestellt werden, wurden verschiedene Entwurfsvarianten für diese Straßen erarbeitet. Das Bestehen mehrerer Varianten ist mit dem Ansatz, die Teilkonzepte aufeinander abgestimmt in einem integrierten Gesamtkonzept zu vereinen, jedoch kaum möglich.

Daher werden zunächst Empfehlungen zur Umsetzung eines Entwurfs abgegeben, die dann Bestandteil des Integrierten Gesamtkonzeptes sind.

Die übrigen Entwürfe haben dennoch weiterhin Bestand.

Gießener Straße / Kaiserstraße

Zur Einordnung der folgenden Empfehlung zur Gießener Straße erfolgt nochmals eine zusammenfassende Gegenüberstellung der beiden dargestellten Varianten G1 und G2.

Die Schwerpunktthemen der beiden Entwürfe folgen den Anregungen aus dem Stadtumbauprozess und den darin benannten Leitzielen und Maßnahmen. Im Entwurf G 1 werden Verbesserungen für den Radverkehr in den Fokus gestellt und im Entwurf G 2 die Attraktivierung der Aufenthaltsqualität und der Gehwege.

Im Entwurf G 1 sind der Fußverkehr und die Aufenthaltsqualität zulasten des Radverkehr hintangestellt. Durch die vorgeschlagene Anlage von beidseitigen Schutzstreifen kann für diese Verkehrsgruppe eine deutliche Verbesserung erzielt werden, während dem fließenden Verkehr weiterhin ausreichend Fahrbahnanteile bei verringerter Fahrgeschwindigkeit zur Verfügung stehen. Im ruhenden Verkehr bleibt einseitig auf der Südseite ein Parkstreifen bestehen während die Parkmöglichkeiten auf der Nordseite aufgehoben und zu ausreichenden Anteilen in die Ladestraße verlagert werden.

Der Busverkehr wird durch den barrierefreien Ausbau der Haltestelle verbessert.

Der Entwurf G 2 stellt den Fußverkehr und die Aufenthaltsqualität in den Vordergrund und bedient damit bereits 2 Schwerpunktthemen. Insbesondere die Maßnahmen zur Stärkung der Aufenthaltsqualität können weitere positive Synergieeffekte auf andere Bereiche auslösen (Luftreinhaltung, Stadtklima, Platz für Außengastronomie, Abstellplätze etc.). Weniger förderlich wirkt sich der Entwurf auf den Radverkehr aus, da diesem kein gesondertes Angebot gemacht werden kann. Dies kann z.T. durch Geschwindigkeitsreduzierung kompensiert werden.

Dem fließenden Verkehr stehen auch in diesem Entwurf ausreichend Fahrbahflächen zur Verfügung. Der ruhende Verkehr wird in diesem Entwurf auf beiden Seiten zugunsten breiterer Gehwege und Pflanzräumen für Bäume aufgehoben und durch die Anlage von neuen Parkplätzen in der Ladestraße adäquat kompensiert. Darüber hinaus besteht in diesem Entwurf ggf. die Möglichkeit, die Flächen zwischen den vorgesehenen Baumpflanzungen zum Parken zu nutzen. Insgesamt ermöglicht der Entwurf G 2 aufgrund der vergrößerten Seitenräume flexiblere Handlungsspielräume.

Der Busverkehr wird durch den barrierefreien Ausbau der Haltestelle verbessert.

- **Tabelle 3:** Gegenüberstellende Bewertung der Entwürfe zur Gießener Straße / Kaiserstraße im Vergleich zum Bestand

	Entwurf G1	Entwurf G2
Schwerpunktthema	Radverkehr	Fußverkehr + Aufenthaltsqualität
Auswirkungen auf (im Vergleich zum Bestand)		
Fußverkehr	→	↑
Radverkehr	↑	→
Busverkehr	→	→
Kfz-Verkehr	↘	↘
Parken	↘	↘
Aufenthaltsqualität	→	↑
Gesamtbewertung	→	→

Der Entwurf G2 bietet auf mehreren Ebenen Vorteile und Synergieeffekte und ist flexibler in der letztendlichen Detailplanung als der Entwurf G1.

Vor dem dargestellten Hintergrund und im Hinblick auf die Anmerkungen des Bürgerspaziergangs wird eine Maßnahmenempfehlung ausgesprochen, die

Stadt Hungen
**Verkehrs- und
Parkraumbewirtschaftungs-
konzept inkl.
Rad- und Fußwege-
konzept für das
Stadtumbaugebiet
„Hungen-Kernstadt“**

November 2021

versucht, möglichst viele Vorteile der beiden Einzelentwürfe in einem Entwurf zu vereinen.

Es wird empfohlen, die Umgestaltung der Gießener Straße / Kaiserstraße im Grundsatz nach dem Entwurf G2 (Gehwegeausbau + Aufenthaltsqualität) vorzunehmen, aber in Abschnitten auch dem Entwurf G1 zu folgen.

- Königsberger Straße bis Poststraße - nach Entwurf G2
- Poststraße bis Ladestraße - nach Entwurf G1 oder G2
- Ladestraße bis Friedberger Straße - nach Entwurf G1 (Schutz- bzw. Vorbeifahrtstreifen und Aufstellstreifen)¹²

Beim Umbau sollte die Barrierefreiheit der Gehweg beachtet werden (Hochbord mit 6 cm mit entsprechenden Absenkungen an Querungen). Die Absenkungen an Einfahrten sind über schmale Rampen herzustellen und nicht durch Absenken des Gehwegs. Im Abschnitt mit weicher Separation ist der Einsatz kontrastreicher Materialien wichtig.

- **Abbildung 36:** Beispiel für schmale Rampen ohne Absenkungen des Gehwegs (hier Radweg)



Begründung:

Aus dem Beteiligungsprozess heraus zeigten sich Wunschtendenzen in Richtung einer Verbesserung im Fußverkehr und der Aufenthaltsqualität, welchem mit der abgegebenen Empfehlung entsprochen werden kann. Zudem sind durch die Steigerung der Aufenthaltsqualität weitere Synergieeffekte möglich.

Gleichzeitig bietet die empfohlene Variante mehr Flexibilität in der finalen Gestaltung. Mit der Berücksichtigung der Anwendung des Entwurfs G 1 im

¹² Ggf. kann in der Anfangsphase ein Zusatzschild aufgestellt werden, auf dem die Regelung dargestellt wird. (Bei Rot oder geschlossener Schranke + Piktogrammdarstellung) Ebenfalls vorstellbar ist eine versuchsweise Anordnung, um die Auswirkungen der Rückstaubildung besser abschätzen zu können (der Ausbau des Gehwegs würde dann zunächst nicht erfolgen).

Bereich des Bahnübergangs kann auch noch eine Verbesserung für die Radverkehrsführung erreicht werden.

Weiterhin ist der Themenkomplex des Parkens von Seiten des Handels angesprochen worden. Gemäß dem empfohlenen Entwurf ist die Anlage von Parkplätzen entlang der Gießener Straße / Kaiserstraße evtl. möglich. Dies ist in der Detailplanung zu klären. Zusätzlich wird im Bereich Poststraße bis Ladestraße ein Entwurf empfohlen, der Parkplätze ermöglicht. Im Sinne des Konzeptes wird jedoch empfohlen, die Anlage von Parkplätzen auf die Ladestraße zu konzentrieren und in der Gießener Straße / Kaiserstraße die Aufenthaltsqualität in den Vordergrund zu stellen.

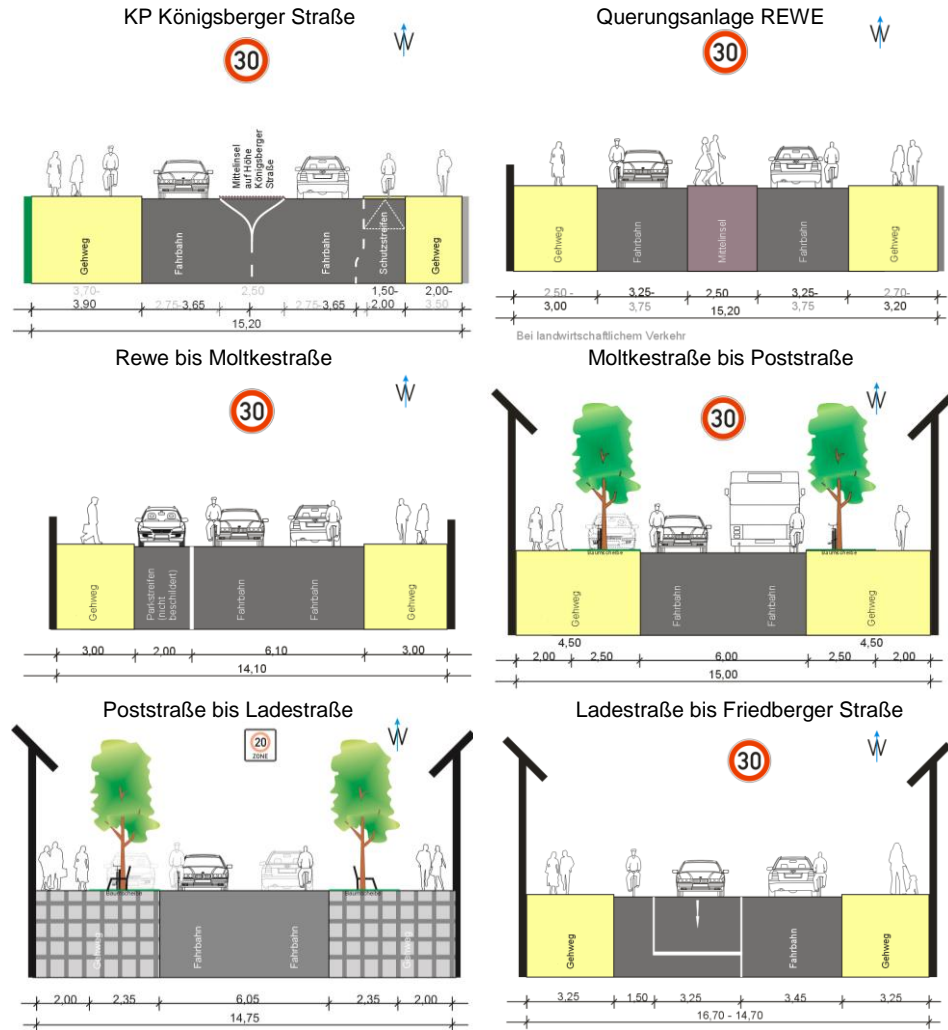
Für den Radverkehr ist dieser Entwurf nachteiliger, kann aber durch die Markierung von Piktogrammketten (Sharrows) und die Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h (bzw. 20 km/h Kaiserstraße) teilweise kompensiert werden. Da der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt wird, soll dies auch im Abschnitt Ladestraße bis Friedberger Straße beibehalten werden, weshalb in diesem Bereich dem Entwurf G1 gefolgt wird.

Die Empfehlung berücksichtigt damit möglichst viele Interessen.

Stadt Hungen
**Verkehrs- und
Parkraumbewirtschaftungs-
konzept inkl.
Rad- und Fußwege-
konzept für das
Stadtumbaugebiet
„Hungen-Kernstadt“**

November 2021

- **Abbildung 37:** Querschnitte der Empfehlung zur Gestaltung der Gießener Straße / Kaiserstraße



Friedberger Straße

Es wird empfohlen den Entwurf F3 umzusetzen, da dieser ebenfalls mehrere Interessen berücksichtigt.

6.2 Integriertes Gesamtkonzept

- **Karte 16:** integriertes Gesamtkonzept

Die nachfolgende Tabelle ist ergänzend zur Kartendarstellung dargestellt und benennt die jeweiligen Straßenabschnitte des Untersuchungsgebietes für die Maßnahmenempfehlungen vorliegen. In der letzten Spalte erfolgt ein Verweis auf das Kapitel in dem die Maßnahmen zu dem Abschnitt beschrieben werden.

Überblick der empfohlenen Maßnahmen

Straße	Abschnitt	Verweis auf Maßnahmenbeschreibung im Text
Stadtweite Maßnahme (Wegweisende Beschilderung, Lkw-Lenkungskonzept, weitere Buslinie)		Siehe 4.1.1, 4.3
Gießener Straße	Bellersheimer Fußweg bis Königsberger Straße	Siehe 4.1.3; 4.2.4, 4.5.3
Gießener Straße	Königsberger Straße bis Moltkestraße	Siehe 4.1.1, 4.1.2, 4.1.3 G2, 4.2.1, 4.2.4, 4.4.3, 4.5.1, 4.5.2, 4.5.3
Gießener Straße	Moltkestraße Poststraße	Siehe 4.1.1, 4.1.2, 4.1.3 G2, 4.2.1, 4.2.4, 4.4.3, 4.5.1, 4.5.3
Gießener Straße	Poststraße bis Ladestraße	Siehe 4.1.1, 4.1.2, 4.1.3 G1/G2, 4.2.1, 4.2.4, 4.3, 4.4.3, 4.5.1, 4.5.3
Gießener Straße	Ladestraße bis Friedberger Straße	Siehe 4.1.1, 4.1.2, 4.1.3 G1, 4.2.4, 4.4.2, 4.4.3, 4.5.1, 4.5.3
Friedberger Straße	Kaiserstraße bis Am Grenzwall	Siehe 4.1.1, 4.1.2, 4.1.3 F3, 4.2.2, 4.2.4, 4.3, 4.4.2, 4.4.3, 4.5.1, 4.5.3
Ladestraße	Raiffeisenstraße bis Kaiserstraße	Siehe 4.1.2, 4.1.3, 4.2.3, 4.4.3, 4.5.1
Raiffeisenstraße	Ladestraße bis Julius-Fendt-Straße	Siehe 4.1.2, 4.3, 4.4.3, 4.5.1
Julius-Fendt-Straße	Raiffeisenstraße bis Gießener Straße	Siehe 4.1.1, 4.1.2, 4.3, 4.5.1
Moltkestraße	Gießener Straße bis Am Wasserturm	Siehe 4.4.2
Königsberger Straße	Ca. Hausnr.9 bis einschließlich Bahnübergang	Siehe 4.5.1
Am Bahndamm	Freibad bis Höhe Bebauung am Bahndamm	Siehe 4.5.1
KP Kaiserstraße / Friedberger Straße / Obertorstraße		Siehe 4.1.3
KP Friedberger Straße / Römerstraße		Siehe 4.1.3, 4.5.2
Bahndamm/ Albert-Schweitzer-Straße/ Freibad		Siehe 4.1.2

Stadt Hungen
**Verkehrs- und
Parkraumbewirtschaftungs-
konzept inkl.
Rad- und Fußwege-
konzept für das
Stadtumbaugebiet
„Hungen-Kernstadt“**

November 2021

Tabellenverzeichnis

● Tabelle 1: Art, Regelung und Anzahl der Parkplätze im Untersuchungsgebiet	10
● Tabelle 2: Mindestanforderungen für Radabstellanlagen (Leitfaden Fahrradparken, Hrsg. AGNH, 2020)	53
● Tabelle 3: Gegenüberstellende Bewertung der Entwürfe zur Gießener Straße / Kaiserstraße im Vergleich zum Bestand	61

Abbildungsverzeichnis

● Abbildung 1: Stadtumbaugebiet „Hungen Kernstadt“ und erweitertes Untersuchungsgebiet.	2
● Abbildung 2: Erschließungssituation der Stadt Hungen	6
● Abbildung 3: Prognoseverkehrsbelastung am KP Kaiserstraße / Friedberger Straße / Obertorstraße in den Spitzenstunden	7
● Abbildung 4: Rückstau in der Kaiserstraße bei geschlossenen Schranken	8
● Abbildung 5: Parkplatz REWE (links), Parken am Fahrbahnrand (Gießener Straße)	9
● Abbildung 6: Parkleitsystem in Hungen, hier: Sammelbeschilderung am westlichen Stadteingang und Einzelbeschilderung an der Raiffeisenstraße	11
● Abbildung 7: Parkraumauslastung nach Bereichen und insgesamt im Tagesverlauf	13
● Abbildung 8: Nutzergruppen je Parkbereich im Tagesverlauf	14
● Abbildung 9: Haltestelle Friedhof (links), Haltestelle Rathaus (rechts)	15
● Abbildung 10: Überdachte Fahrradabstellanlage am Bahnhof Hungen	16
● Abbildung 11: Bismarkstraße Gehweg, niveaugleich (links), Gießener Straße - Flachbord (rechts)	17
● Abbildung 12: Querende Fußgängerin über die Friedberger Straße im Bereich des Knotenpunktes Kaiserstraße / Obertorstraße	20
● Abbildung 13: Bordschäden an Gehwegen, Hungen	22
● Abbildung 14: Ausschnitt der Einzelmaßnahmen aus dem städtebaulichen Entwicklungskonzept mit Bezug zum Verkehr	23
● Abbildung 15: wegweisende Beschilderung, Darstellung zur Verdeutlichung	27
● Abbildung 16: Beispiel für die Integration von beschränkender Beschilderung in wegweisender Beschilderung	28

• Abbildung 17: StVO-Beschilderung Zeichen 301 und Zeichen 342 (BASt)	30
• Abbildung 18: Beispiel zur Verschmälerung des Einmündungstrichters am Freibad	31
• Abbildung 19: Planungsquerschnitte G1 - Gießener Straße, links: Höhe Königsbergerstraße mit Übergang auf Mittelinsel, rechts: Höhe vorhandene Mittelinsel REWE	33
• Abbildung 20: Planungsquerschnitte G1 - Gießener Straße, links: REWE-Markt bis Moltkestraße, rechts: Moltkestraße bis Bismarckstraße	33
• Abbildung 21: Planungsquerschnitte G1 - Kaiserstraße, links: Poststraße bis Haltestelle Rathaus, rechts: Höhe Haltestelle Rathaus	34
• Abbildung 22: Sonnensegel über dem Münsterhof in Zürich	35
• Abbildung 23: Planungsquerschnitte Kaiserstraße, KP Kaiserstraße / Friedberger Straße/ Obertorstraße	36
• Abbildung 24: Lageplan für den Entwurf 1 der Gießener Straße / Kaiserstraße (gestauchte Länge)	36
• Abbildung 25: Planungsquerschnitte G2 - Gießener Straße, links: Höhe Mittelinsel REWE, rechts: REWE bis Moltkestraße	37
• Abbildung 26: Planungsquerschnitte G2 - Gießener Straße, links: Moltkestraße bis Poststraße	37
• Abbildung 27: Entwurf F1 - Umbauvorschlag Friedberger Straße auf Basis eines Vorentwurfs (von Nord nach Süd)	40
• Abbildung 28: Entwurf F2 - Umbauvorschlag Friedberger Straße auf Basis eines Vorentwurfs (von Nord nach Süd)	42
• Abbildung 29: Entwurf F3 - Umbauvorschlag Friedberger Straße auf Basis eines Vorentwurfs (von Nord nach Süd)	43
• Abbildung 30: Knotenpunkt Friedberger Straße / Römerstraße	45
• Abbildung 31: weiche Separation (Shared Space) in Rudersberg, im Vordergrund mit Tellern „markierte“ Parkplätze (links), Beispiel-Beschilderung für eingeschränkte Haltverbotszone mit 2 Stunden Parkzeit (rechts)	47
• Abbildung 32: Beispiel für eine mögliche Parkleitbeschilderung an der Moltkestraße	49
• Abbildung 33: Beispiel für die Gestaltung einer Fahrradstraße	52
• Abbildung 34: Skizze Grünstreifen als Trennstreifen zwischen Fahrbahn und Gehweg am Bahnübergang	55
• Abbildung 35: Barrierefreie Gestaltung Hartigstraße	57
• Abbildung 36: Beispiel für schmale Rampen ohne Absenkungen des Gehwegs (hier Radweg)	62

Stadt Hungen
**Verkehrs- und
Parkraumbewirtschaftungs-
konzept inkl.
Rad- und Fußwege-
konzept für das
Stadtumbaugebiet
„Hungen-Kernstadt“**

November 2021

- Abbildung 37: Querschnitte der Empfehlung zur Gestaltung der Gießener Straße / Kaiserstraße 64

Kartenverzeichnis

- Karte 1: Bestand Verkehrsorganisation 4
- Karte 2: Analyse Verkehrsmengen und Unfälle 5
- Karte 3: Ruhender Verkehr im Bestand 10
- Karte 4: Ruhender Verkehr - Auslastung Parkplätze um 10 Uhr 13
- Karte 5: Ruhender Verkehr - Auslastung Parkplätze um 14 Uhr 13
- Karte 6: Ruhender Verkehr - Auslastung Parkplätze um 18 Uhr 13
- Karte 7: Ruhender Verkehr - Auslastung Parkplätze um 22 Uhr 13
- Karte 8: Öffentlicher Personennahverkehr im Bestand 15
- Karte 9: Radverkehr im Bestand 16
- Karte 10: Fußverkehrsinfrastruktur im Bestand 17
- Karte 11: Teilkonzept - fließender Verkehr 46
- Karte 12: Teilkonzept - Ruhender Verkehr 50
- Karte 13: Teilkonzept ÖPNV 50
- Karte 14: Teilkonzept Radverkehr 54
- Karte 15: Teilkonzept Fußverkehr 57
- Karte 16: integriertes Gesamtkonzept 64

Anlagenverzeichnis

- Anlage 1 - Protokoll vom Stadtspaziergang 20.07.2021
- Anlage 2 - Protokoll der LoPa-Sitzung vom 20.07.2021
- Anlage 3 - Planschnitte Gießener Straße
- Anlage 4 - Lageplan Maßnahmenentwurf G1 Gießener Straße / Kaiserstraße
- Anlage 5 - Lagepläne Maßnahmenentwürfe F1 bis F3 Friedberger Straße

Kassel

Ludwig-Erhard-Straße 8
D-34131 Kassel
Tel. 0561.31 09 72 80
Fax 0561.31 09 72 89
kassel@LK-argus.de

Berlin

Schicklerstraße 5-7
D-10179 Berlin
Tel. 030.322 95 25 30
Fax 030.322 95 25 55
berlin@LK-argus.de

Hamburg

Altonaer Poststraße 13b
D-22767 Hamburg-Altona
Tel. 040.38 99 94 50
Fax 040.38 99 94 55
hamburg@LK-argus.de