

Bericht

# Nahmobilitätskonzept für die Stadt Bad Arolsen

Juli 2023

LK Argus Kassel GmbH



**Stadt Bad Arolsen**

# **Nahmobilitätskonzept für die Stadt Bad Arolsen**

Bericht Juli 2023

Auftraggeber

**Stadt Bad Arolsen**

Große Allee 24

34454 Bad Arolsen

Auftragnehmer

**LK Argus Kassel GmbH**

Querallee 36

D-34119 Kassel

Tel. 0561.31 09 72 80

Fax 0561.31 09 72 89

kassel@LK-argus.de

www.LK-argus.de

## **Bearbeitung**

Dipl.-Ing. Antje Janßen

Lennart Saß, M. Sc.

Johanna Fuchs, B. Sc.

Max Lehnen, B. Sc.

Sven Rabus, B. Sc.

Kassel, 05. Juli 2023



**Inhalt**

<b>1</b>	<b>Einleitung</b>	<b>1</b>
1.1	Projektanlass	1
1.2	Projektziel und -inhalte	1
1.3	Projekttablauf	3
<b>2</b>	<b>Grundlagen zur Nahmobilitätsförderung</b>	<b>6</b>
2.1	FGSV-Hinweise zur Nahmobilität	6
2.2	Weitere Regelungen und Empfehlungen	7
2.2.1	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06)	7
2.2.2	Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA)	8
2.2.3	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010)	9
<b>3</b>	<b>Rahmenbedingungen zur Nahmobilität in Bad Arolsen</b>	<b>12</b>
3.1	Räumliche Einbindung, Bevölkerungsstruktur und Verflechtung	12
3.1	Nahmobilitätsziele und Erreichbarkeiten	15
<b>4</b>	<b>Vorhandene Strategien und Konzepte zu Nahmobilität</b>	<b>20</b>
4.1	Landesplanung und regionale Planungen	20
4.1.1	Nahmobilitätsstrategie für Hessen	20
4.2	Planungen des Landkreises Waldeck-Frankenberg	21
4.2.1	Radverkehrskonzept des Landkreis Waldeck-Frankenberg (2022)	21
4.2.2	Planungen Mountainbike-Infrastrukturprojekt „Green Trails“	23
4.3	Konzepte und Aktivitäten in der Stadt Bad Arolsen	24
4.3.1	Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK) „Stadtumbau – Kernstadt Bad Arolsen“ (2017)	24
4.3.2	Integriertes Kommunales Entwicklungskonzept (IKEK) der Stadt Bad Arolsen (2019)	24
4.3.3	Klimaschutzkonzept Bad Arolsen (2014)	25
4.3.4	Tourismuskonzept Nordwaldeck (2011)	26

Bericht	<b>5</b>	<b>Bestandsanalyse und Bewertung</b>	<b>28</b>
<b>Nahmobilitätskonzept</b>			
<b>Bad Arolsen</b>			
Juli 2023			
	5.1	Verkehrsnetze und Infrastruktur	28
	5.1.1	Fußverkehr und Aufenthaltsqualität	28
	5.1.2	Radverkehr	29
	5.1.3	Öffentlicher Personenverkehr (ÖPNV)	31
	5.1.4	Fließender und ruhender Kfz-Verkehr	35
	5.2	Verkehrssicherheit	36
	5.3	Nutzer- und Potenzialgruppen in Bad Arolsen	38
	5.4	Bestands- und Defizitanalysen	42
	5.4.1	Bestandsaufnahme und Defizitanalysen entlang der untersuchten Radrouten	42
	5.4.2	Bestandsaufnahme und Defizitanalysen in der Kernstadt und in den Ortsteilen	49
	5.5	SWOT-Analyse für die Nahmobilität	66
	5.5.1	Gesamtstädtische SWOT-Analysen für den Fuß- und Radverkehr	66
	5.5.2	SWOT-Analyse für die Stadtteile	68
	<b>6</b>	<b>Leitziele und Umsetzungsstrategien</b>	<b>71</b>
	6.1	Verbesserung der Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen	72
	6.2	Schaffung durchgängiger Rad- und Fußverkehrsverbindungen	72
	6.3	Entschärfung von Nutzungskonflikten und Erhöhung der Verkehrssicherheit	72
	6.4	Stärkung der nahmobilen Anbindung relevanter Ziele	73
	6.5	Verbesserung der nahmobilen Anbindung an die Kernstadt und zwischen den Stadtteilen	73
	6.6	Erhöhung der Schulwegsicherheit und Verbesserung der Erreichbarkeit der Schulen	73
	6.7	Attraktivere Gestaltung des öffentlichen Raumes	74
	<b>7</b>	<b>Einzelmaßnahmen (Projekte)</b>	<b>75</b>

7.1	Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs	76
7.1.1	Einrichtung und Verbesserung von Fußgängerquerungen (F1)	76
7.1.2	Schaffung durchgängiger Fußwegeverbindungen in der Kernstadt und in den Stadtteilen (F2)	77
7.1.3	Verbesserung der Barrierefreiheit (F3)	77
7.1.4	Förderung des schulischen Mobilitätsmanagement (F4)	78
7.2	Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs	79
7.2.1	Prüfung zur Einrichtung von Fahrradstraßen (R1)	79
7.2.2	Ergänzende Einrichtung von Radabstellanlagen in der Kernstadt und in den Stadtteilen (R2)	81
7.2.3	Errichtung durchgehender Radverkehrsinfrastruktur zur Verbindung der Stadtteile (R3)	82
7.2.4	Schaffung durchgängiger Radverkehrsachsen in den Stadtteilen (R4)	84
7.2.5	Sichere Radverkehrsführung in Kreuzungsbereichen (R5)	84
7.2.6	Verbesserung der Verknüpfung zwischen ÖPNV und Fahrrad als Mobilitätspunkt (R6)	85
7.2.7	Ergänzung der wegweisenden Beschilderung von nahmobilen Zielen (R7)	86
7.3	Maßnahmen zur Förderung der Aufenthaltsqualität	87
7.3.1	Maßnahmen zu Verringerung der verkehrlichen Emissionen (A1)	87
7.3.2	Ausweitung verkehrsberuhigter Bereiche (A2)	88
7.3.3	Verbesserung der Gestaltung / Aufenthaltsqualität im Straßenraum (A3)	89
7.3.4	Optimierung der Beleuchtung (A4)	89
7.4	Weitere Maßnahmen zur Stärkung des Umweltverbundes	90
7.4.1	Bereitstellung Informationsmaterial und Durchführung von Mobilitätsschulungen (M1)	90
7.4.2	Ausweitung eines flexiblen ÖPNV-Angebotes in peripheren Lagen (M2)	91

Bericht	7.4.3 Prüfung der Etablierung von Sharing-Angeboten (Car- und Bikesha- ring) (M3)	91
<b>Nahmobilitätskonzept</b>	7.4.4 Erstellung eines Konzeptes für die Kernstadt einschließlich eines Parkraumkonzeptes (M4)	92
<b>Bad Arolsen</b>	7.4.5 Förderung des betrieblichen Mobilitätsmanagement (M5)	93
Juli 2023	7.5 Übersicht der Maßnahmen nach den Stadtteilen	93
	7.5.1 Übergeordnete Maßnahmen	94
	7.5.2 Maßnahmen in der Kernstadt	94
	7.5.3 Maßnahmen Helsen	97
	7.5.4 Maßnahmen Mengerlinghausen	99
	7.5.5 Maßnahmen Wetterburg	102
	7.5.6 Maßnahmen Landau	103
	7.5.7 Maßnahmen Kohlgrund	105
	7.5.8 Maßnahmen Schmillinghausen	105
	7.5.9 Maßnahmen Massenhausen	105
	7.5.10 Maßnahmen Neu-Berich	106
	7.5.11 Maßnahmen Braunsen	107
	7.5.12 Maßnahmen Volkhardinghausen	107
	7.5.13 Maßnahmen Bühle	108
<b>8</b>	<b>Impulsprojekte</b>	<b>110</b>
	8.1 Markierung von Schutzstreifen auf der Prof.-Bier-Straße	111
	8.2 Einrichtung eines Fußgängerüberweges auf der Landstraße, Höhe Thieler Weg	114
	8.3 Einrichtung einer Fahrradstraße über die nördliche Bathildisstraße, die Dresdener Straße und Auf der Heide	116
	8.4 Steigerung der Aufenthaltsqualität am Bahnhof Mengerlinghausen	118
	8.5 Verbesserung der Querungssituation über die Große Allee, Kreuzung Korbacher Straße	121
	Tabellenverzeichnis	124

Abbildungsverzeichnis	125	Bericht
Kartenverzeichnis	125	<b>Nahmobilitätskonzept</b>
Anlagenverzeichnis	127	<b>Bad Arolsen</b>
		Juli 2023

Hinweis:

Aus Gründen der Lesbarkeit wird bei Personenbezügen die männliche Form gewählt. Die Angaben beziehen sich jedoch immer auf Angehörige aller Geschlechter, sofern nicht ausdrücklich auf ein Geschlecht Bezug genommen wird.



## 1 Einleitung

Die Stadt Bad Arolsen hat ca. 16.500 Einwohner und zählt zu den vier Mittelzentren des Landkreises Waldeck-Frankenberg. Mit einer Gesamtfläche von 12.647 ha zählt die Stadt Bad Arolsen zu den flächengrößten Kommunen des Bundeslandes Hessen, die Bevölkerungsdichte liegt aktuell laut dem IKEK aus dem Jahr 2019 bei 125,4 Einwohnern /km<sup>2</sup>.<sup>1</sup> Das Oberzentrum Kassel liegt in einer südöstlichen Entfernung von ungefähr 45 Kilometern.

Die Stadt Bad Arolsen grenzt nordöstlich an die Stadt Volkmarsen, im Südosten an die Stadt Wolfhagen (LK Kassel), südlich an die Stadt Waldeck, im Südwesten an die Gemeinde Twistetal, im Westen an die Gemeinde Diemelsee und die Stadt Marsberg (Hochsauerlandkreis NRW), nördlich an die Stadt Diemelstadt. Von den angrenzenden Gemeinden und Städten gehören Volkmarsen, Waldeck, Twistetal und Diemelsee zum Landkreis Waldeck-Frankenberg.

### 1.1 Projektanlass

Die Stadt Bad Arolsen ist seit 2016 Mitglied in der „Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität“ (AGNH) sowie Mitglied bei den „Klimakommunen Hessen“, um auf örtlicher Ebene Verkehrs- und Klimaschutzprojekte voranzubringen. Hierbei steht der nahmobile Verkehr in einem besonderen Fokus. In einigen vorliegenden Konzepten wurden hier bereits erste Schritte und Anknüpfungspunkte ausgearbeitet. So wurde im IKEK (Dorfentwicklung) bereits der Mehrwert des Anrufsammeltaxis (AST) für die lokale Infrastruktur hervorgehoben. Demnach muss die nahmobile Erreichbarkeit des vorhandenen Angebotes im ÖPNV weiter gestärkt werden, da das Angebot nicht in allen Stadtteilen als bedarfsgerechtes Mobilitätsangebot genutzt wird.

Im ISEK der Stadt Bad Arolsen wurden im Bereich der Kernstadt u.a. Verkehrsbelastungen auf zentralen Straßen sowie Defizite im Fuß- und Radwegenetz identifiziert. Des Weiteren wurden zur Nahmobilität erste Maßnahmen ausgearbeitet. Auf diesen Konzepten und Erkenntnissen kann im Rahmen des Nahmobilitätskonzeptes weiter aufgebaut werden.

### 1.2 Projektziel und -inhalte

Entsprechend der FGSV-Hinweise bezieht sich „Nahmobilität [...] auf kurze Wege, auf Angebote und Gelegenheiten, die es ermöglichen, Aktivitäten in der Nähe, im Quartier oder Ortsteil auszuüben. Der zunehmend verwendete Begriff

---

<sup>1</sup> siehe auch Integriertes kommunales Entwicklungskonzept der Stadt Bad Arolsen (IKEK), 2019

Bericht  
**Nahmobilitätskonzept  
Bad Arolsen**

Juli 2023

„Nahmobilität“ ist [...] nicht auf einzelne Verkehrsarten ausgerichtet. Die damit verbundenen Strategien beziehen sich jedoch auf eine Stärkung des Fuß- und Radverkehrs in integrierten, lokalen Konzepten.

Konzepte der Nahmobilität beziehen sich auf attraktive Rahmenbedingungen für den nichtmotorisierten Personenverkehr einschließlich der siedlungsstrukturellen Voraussetzungen, der Erreichbarkeit von Zielen in der Nähe, der Angebotsqualität im Fuß- und Radverkehr, der Gestaltung öffentlicher Räume und des Mobilitätsmanagements. Es geht vor allem darum, alltägliche Aktivitätenstandorte [...] in der Nähe auch ohne motorisierte Verkehrsmittel erreichen zu können.“<sup>2</sup>

Die Stadt Bad Arolsen möchte ihr Radwegenetz sowie die Anbindung an den ÖPNV weiterentwickeln. Hierzu sollen kurze Wege geschaffen werden, die Sicherheit des Wegenetzes erhöht und Nutzungskonflikte zwischen den am Verkehr Teilnehmenden abgebaut werden. Außerdem sollen die Aufenthaltsqualität und die Barrierefreiheit gesteigert werden.

Diese Ziele sollen mit einer engen Verzahnung zwischen inhaltlicher Bearbeitung und Kommunikation mit den unterschiedlichen Akteuren und der Öffentlichkeit erreicht werden.

---

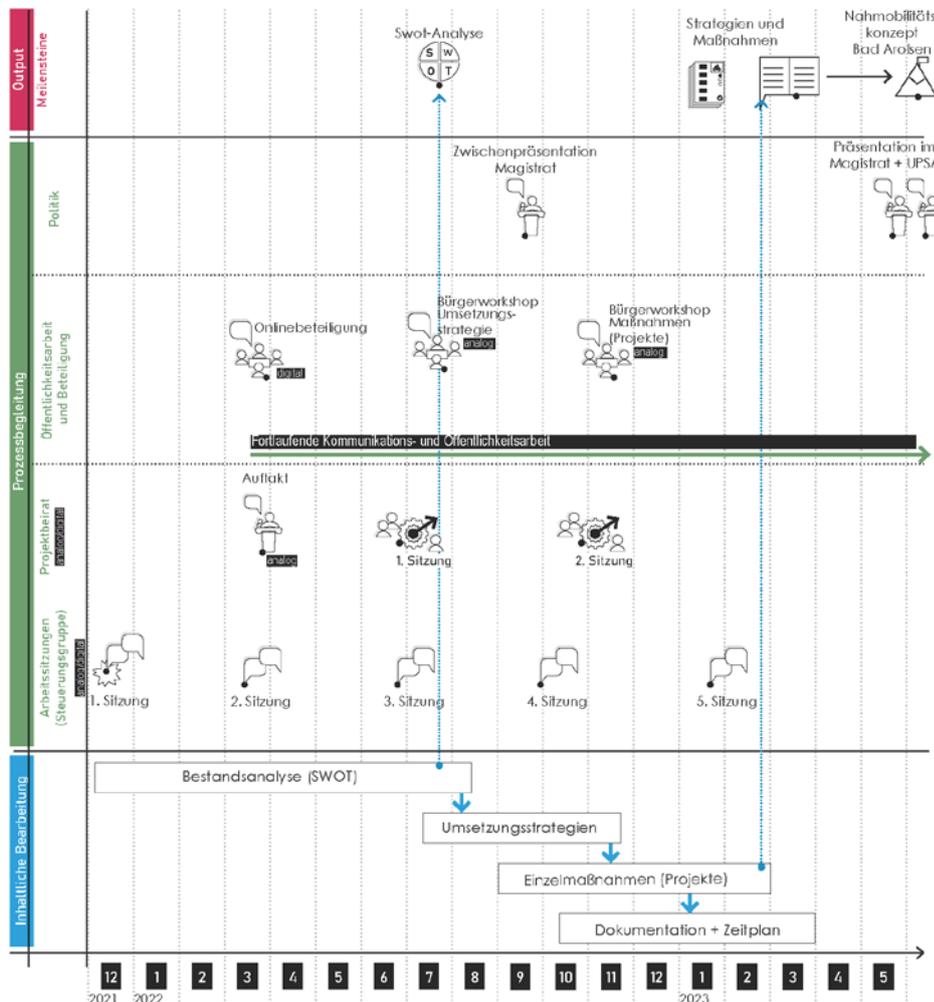
<sup>2</sup> Beckmann/Wulforth 2003, Monheim 2009, AGFS 2010 und Horn 2013, zitiert in FGVS (2014): Hinweise zur Nahmobilität, Seite 9, Bonn.

## 1.3 Projektablauf

Bericht  
**Nahmobilitätskonzept  
Bad Arolsen**

● **Abbildung 1:** Zeit- und Ablaufplan Nahmobilitätskonzept Bad Arolsen

Juli 2023



Die nachfolgende Auflistung zeigt, welche Arbeitsschritte zur Erstellung des Nahmobilitätskonzeptes für die Stadt Bad Arolsen erfolgt sind.

- Synoptische Auswertung vorhandener Konzepte und Planungen
- Zusammenfassung der vorliegenden Erkenntnisse
- Grundlagenermittlung und Bestandsanalyse
- Erarbeitung von Leitzielen und Umsetzungsstrategien
- Erarbeitung von Einzelmaßnahmen

Bericht  
**Nahmobilitätskonzept  
Bad Arolsen**

Juli 2023

Des Weiteren wurden zum aktuellen Bearbeitungsstand (Juli 2023) folgende Abstimmungen durchgeführt:

- Zum Projektstart erfolgte ein Auftaktgespräch am 21.12.2021 zwischen der Stadt Bad Arolsen als Auftraggeber - vertreten durch den Fachbereich Stadtentwicklung, Bauen und Immobilien - sowie dem Gutachterbüro LK Argus Kassel GmbH. Das Auftaktgespräch diente dem Austausch über bzw. der Konkretisierung der Zielsetzungen des Projektes, der Projektplanung sowie dem Austausch von Informationen zu möglichen Beteiligungsformaten. Ebenfalls wurden relevante Materialien abgeklärt, die zur Einarbeitung in die örtliche Situation zur Verfügung gestellt werden können.
- Im Rahmen des ersten Projektbeirates am 22.03.2022, an dem neben Vertretern der Verwaltung auch eingeladene Akteure aus Politik und Verbänden teilnahmen (insgesamt 13 Teilnehmende), erfolgte die Besprechung beispielhafter Bearbeitungsinhalte und eine erste Abfrage zu Ideen und Wünschen für die zukünftige Nahmobilität von Bad Arolsen.
- Zur Analyse des Status quo der Nahmobilität wurde vom 04.04. bis zum 01.05.2022 eine Onlinebeteiligung durchgeführt, wobei Informationen zum Mobilitätsangebot im Bestand und zu räumlich verorteten Stärken und Schwächen gesammelt wurden. Hierbei konnten über die Website [www.bad-arolsen-mobil.de](http://www.bad-arolsen-mobil.de) 423 Teilnehmende Personen erreicht und wichtige Erkenntnisse für die Konzepterarbeitung generiert werden.
- Beim zweiten Projektbeirat am 28.06.2022 mit 9 teilnehmenden Personen ging es um die Ergebnisse der Onlinebeteiligung, Erkenntnisse aus den allgemeinen Analysen zu den Rahmenbedingungen und um erste Eindrücke aus den durchgeführten Ortsbegehungen.
- Der 1. Bürgerworkshop fand am 12.07.2022 im Bürgerhaus Helsen statt. Im Fokus der Veranstaltung stand die Einbindung und Befragung der anwesenden Bürger. So wurde nach einem kurzen Input durch LK Argus eine Infomesse mit Stimmungsbildabfrage sowie Arbeitstischen zum Austausch und Diskussion der Analyseergebnisse durchgeführt.
- Beim ersten Termin in der Politik am 06.09.2022 wurde der Magistrat der Stadt Bad Arolsen über den aktuellen Projektstand mit der Beteiligung, den Analysen und den Leitzielen informiert.
- Beim dritten Projektbeirat am 19.10.2022 mit 6 teilnehmenden Personen erfolgte zunächst ein Rückblick auf die Arbeitsschritte der Analyse. Weiterhin wurden die Leitziele dargestellt und diskutiert sowie erste Maßnahmenideen präsentiert, die durch die Teilnehmenden ergänzt werden konnten.

- Im Rahmen des 2. Bürgerworkshops am 09.11.2022 ging es als wesentlichen Tagesordnungspunkt um die Diskussion und Ergänzung des Maßnahmenkataloges für die Handlungsfelder. Hierfür konnten die Maßnahmen an den Stellwänden priorisiert und in den Arbeitsgruppen diskutiert und ergänzt werden.

Bericht  
**Nahmobilitätskonzept**  
**Bad Arolsen**

Juli 2023

## **2 Grundlagen zur Nahmobilitätsförderung**

Im Nachfolgenden sind als wesentliche Grundlagen für die Förderung der Nahmobilität Aussagen aus den FGSV-Hinweisen zur Nahmobilität sowie ausgewählte Aussagen aus den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) sowie den Empfehlungen für Fußgängerverkehrs- und Radverkehrsanlagen (EFA 2002, ERA 2010) dargestellt.

### **2.1 FGSV-Hinweise zur Nahmobilität**

Die von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) herausgegebenen „Hinweise zur Nahmobilität“<sup>3</sup> haben zum Ziel, die Stärkung von Nahmobilität als wichtigen Baustein der nachhaltigen Stadt- und Verkehrsplanung verstärkt in das politische und fachliche Bewusstsein zu bringen.

Entsprechend der Hinweise ist eine funktionierende Nahmobilität von strukturellen Rahmenbedingungen abhängig. Sie erfordert eine gute Vernetzung von Fuß-, Rad- und öffentlichem Verkehr und ggf. zusätzlichen Mobilitätsangeboten (z.B. Car-Sharing), mit denen auf attraktiven und sicheren Wegen eine Vielzahl diverser Ziele in räumlicher Nähe zu erreichen ist. Für die Lebens- und die Raumqualität hat die Nahmobilität eine vielschichtige Bedeutung. Sie ist eine Voraussetzung für lebendige Orte und fördert Gesundheit, lokale Wirtschaft sowie soziale Begegnungen. Da das zu Fuß gehen nahezu alle Bevölkerungsgruppen betrifft und ohne formale Hürden auskommt, ist es für eine eigenständige Mobilität von zentraler Bedeutung und bildet eine wesentliche Säule des Stadtverkehrs. Eine Förderung der Nahmobilität ist zudem für die öffentliche Hand bezahlbar, hat positive Auswirkungen auf die Flächeneffizienz und ist klima- und umweltfreundlich.

Wichtige Faktoren und Rahmenbedingungen, die Nahmobilität ermöglichen sowie deren Qualität beeinflussen, sind:

- relevante Ziele in der Nähe (Nahversorgung und Naherholung als wichtige Voraussetzungen für Nahmobilität)
- Vernetzung (Vernetzung des Fuß- und Radverkehrs mit öffentlichen Verkehrsangeboten und ergänzenden Mobilitätsdienstleistungen)
- Infrastruktur/ Platz (attraktive, sichere Bewegungs- und Aufenthaltsräume)
- Schutz/ Sicherheit (Verkehrssicherheit, besonders an Kreuzungen und auch zwischen Fuß- und Radverkehr)

---

<sup>3</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV (2014): Hinweise zur Nahmobilität, Ausgabe 2014, S. 5f

- Klima (Wetterlage, Komfortansprüche, Anforderungen, Mobilitätskultur)
- Gute Instrumente und Datengrundlagen (kleinräumige Binnenverkehre werden oft in Erhebungen zum Mobilitätsverhalten vernachlässigt)
- spezifische Prozessgestaltung kurzer Wege: „Die Entwicklung und Umsetzung von Nahmobilitätskonzepten ist als Prozess zu verstehen, an dem die relevanten Akteure zu beteiligen sind. Gerade die Bewohner und Beschäftigten, Unternehmer und Besucher vor Ort kennen die Bedürfnisse, die Problemlagen, aber auch die möglichen Lösungsansätze am besten“<sup>4</sup>

Aus den Faktoren, die die Nahmobilität beeinflussen, lassen sich entsprechende Ansätze ableiten, diese zu stärken. Um Potenziale der Nahmobilität zu nutzen, sollen nach den Empfehlungen der FGSV folgende konzeptionelle Qualitätsanforderungen geschaffen werden:

- Verständnis für kleinräumiges Mobilitätsverhalten verbessern
- Herstellung einer kompakten Siedlungsstruktur, „Eine wesentliche Voraussetzung für Nahmobilität ist eine kompakte Siedlungsstruktur mit einer funktionalen Nutzungsmischung und angemessener städtebaulicher Dichte“<sup>5</sup>
- komfortable und sichere Verkehrsangebote für den Fuß- und Radverkehr
- attraktive Umfeldgestaltung zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs
- Erreichbarkeit von Aktivitäten-Standorten im Nahbereich verbessern und barrierefrei gestalten

## **2.2 Weitere Regelungen und Empfehlungen**

### **2.2.1 Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06)**

In den „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“ (RASt 06) wird der Grundsatz einer ausgewogenen Berücksichtigung aller Nutzungsansprüche an den Verkehrsraum formuliert. Dabei wird die Notwendigkeit einer Reduzierung der Geschwindigkeit und des Komforts für den motorisierten Individualverkehr zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs sowie des ÖPNV betont.<sup>6</sup>

---

<sup>4</sup> ebenda, S. 8

<sup>5</sup> ebenda, S. 19

<sup>6</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV (2006): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RASSt06, S. 15

Die RASSt empfehlen abhängig von den Nutzungsansprüchen der verschiedenen Verkehrsteilnehmer und der Umfeldsituation sowie unter Berücksichtigung der Straßenraumbreite Straßenquerschnitte für typische Entwurfsituationen. Darüber hinaus wird als „individueller“ Entwurfsvorgang die städtebauliche Bemessung beschrieben. Diese ist ein „Verfahren, das den notwendigen Abmessungen der befahrenen Flächen, d.h. Fahrbahnen, Sonderfahrstreifen des ÖPNV und Radverkehrsanlagen auf Fahrbahnniveau plausibel nachvollziehbare notwendige Abmessungen für die Seitenräume gegenüberstellt. Sie verfolgt das Ziel einer ‚Straßenraumgestaltung vom Rand aus‘.<sup>7</sup>

Mit der städtebaulichen Bemessung wird ein wesentliches Ziel der Nahmobilitätsförderung, die Schaffung attraktiver und sicherer Bewegungs- und Aufenthaltsräume, unterstützt.

## **2.2.2 Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA)**

Die „Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA)“<sup>8</sup> beinhalten Aussagen zu den Charakteristika und den generellen Grundanforderungen des Fußverkehrs sowie zur Planung, zum Entwurf und Betrieb von Fußgängerverkehrsanlagen.

Der Fußverkehr als sensibelste Verkehrsform erfordert ein breites Anforderungsspektrum an die Planung, um u.a. hohe Sicherheit zu bieten, umwegfreie Verbindungen zu schaffen, ein leichtes Vorankommen mit hinreichender Bewegungsfreiheit zu ermöglichen und Störungen durch andere Verkehrsteilnehmer zu minimieren. Insbesondere die Breite des Seitenraumes sowie die tatsächlich nutzbare Gehwegbreite gelten als wichtige Kriterien für die Sicherheit und den Komfort für Fußgänger. Neben der Gehwegbreite ist sicherzustellen, dass ausreichend komfortabel nutzbare und vor allem sichere Querungsmöglichkeiten, insbesondere an Knotenpunkten und entlang wichtiger Verbindungen des Fußverkehrs, bestehen.

Die Grundanforderung an die Gehwegbreite gemäß Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen sehen vor, dass zwei Fußgänger einander begegnen können. Daraus ergibt sich eine in der Regel erforderliche Breite des Seitenraumes von mindestens 2,30 bis 2,50 m<sup>9</sup>. Darüber hinaus sind bei wichtigen Infrastruktureinrichtungen der Fußverkehrsinfrastruktur Breitenzuschläge im Seitenraum mit einzuplanen.

---

<sup>7</sup> ebenda, S. 21

<sup>8</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV (2002): Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA), Ausgabe 2002.

<sup>9</sup> Für den Begegnungsfall werden in der RASSt 06 2,50 m als Mindest-Gehwegbreite angegeben bzw. 1,50 m in engen dörflichen Hauptstraßen (vgl. S. 35)

Für Querungsanlagen werden abhängig von der Fahrbahnbreite, der Kfz-Spitzenstundenbelastung, dem Fußverkehrsaufkommen und der zulässigen Kfz-Geschwindigkeit verschiedene Anlagentypen (z.B. bauliche Maßnahmen ohne Vorrang, Fußgängerüberweg, Lichtsignalanlage) empfohlen.

Die Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ) ergänzen und präzisieren die Verwaltungsvorschriften zu § 26 StVO, nach denen Fußgängerüberwege anzuordnen sind. In den R-FGÜ werden Grundsätze, Voraussetzungen und die erforderliche Ausstattung von Fußgängerüberwegen erläutert.<sup>10</sup>

### 2.2.3 Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010)

Analog zu den „Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA)“ liefern die „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010)“<sup>11</sup> eine Grundlage zur Planung, zum Entwurf und Betrieb von Anlagen für den Radverkehr.

Abhängig von der Kraftverkehrsbelastung, Geschwindigkeit, Bedeutung und Lage der Straße werden dabei unterschiedliche Führungsformen des Radverkehrs empfohlen:

- **Mischverkehr:**

Die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn ist in der Regel im Neben-/Erschließungsstraßennetz (Tempo 30) geeignet, kommt aber auch auf schwach befahrenen Strecken mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h vor. Mit Piktogrammketten (Fahrradpiktogramme in 30 – 50 m Abstand auf der Fahrbahn) kann das Radfahren auf der Fahrbahn im Mischverkehr unterstützt und sicherer gemacht werden. Sonderformen des Mischverkehrs auf der Fahrbahn sind Fahrradstraßen (Zeichen 244.1 StVO), die vor allem dem Radverkehr vorbehalten sind. Anderer Fahrzeugverkehr ist nur mit Zusatzzeichen zugelassen und darf nicht schneller als 30 km/h fahren. Auch die Anordnung von Fahrradzonen ist seit StVO 2020 möglich.

- **Teilseparation:**

Zu den Führungsformen der Teilseparation zählen zum einen Schutzstreifen. Diese sind Teil der Fahrbahn und nicht separat beschildert, sondern werden ausschließlich auf der Fahrbahn durch Leitlinien und Radfahrerpiktogramme verdeutlicht. Auch die Freigabe von Gehwegen für den Radverkehr mit Zeichen 239 StVO „Sonderweg Fußgänger“ mit Zusatzzeichen

---

<sup>10</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV (2001): Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ), Ausgabe 2001

<sup>11</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV (2002): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), Ausgabe 2010

1022-10 „Radfahrer frei“ ist eine Teilseparation – für den Radverkehr besteht keine Benutzungspflicht, er kann zwischen Fahrbahn und Gehweg wählen.

Ausreichend breite Gehwege (siehe EFA<sup>12</sup>) sind hier u.a. von Bedeutung. Radweg ohne Benutzungspflicht sind überwiegend bestehende Anlagen, die nicht beschildert sind, da sie die Mindestbreite nach StVO nicht erfüllen. Auch hier besteht Wahlfreiheit für den Radverkehr.

- **Trennen:**

Zu den Führungsformen des Radverkehrs nach dem Prinzip „Trennen“ zählen Radfahrstreifen (auf der Fahrbahn), Radwege, getrennte Geh- und Radwege sowie gemeinsame Geh- und Radwege.

Radfahrstreifen sind mit Zeichen 237 StVO zu kennzeichnen. Die Markierung erfolgt durch einen durchgehenden Breitstrich. An Knotenpunktzufahrten und anderen möglichen Konfliktbereichen empfiehlt sich eine ganzflächige Einfärbung (rot).

Bei baulichen Radwegen befindet sich zwischen Fahrbahn und Radweg ein Bord, Park- oder Grünstreifen. In Problembereichen wie konfliktträchtigen Einmündungen empfiehlt es sich, Radwegüberfahrten zusätzlich mit Piktogrammen (Zeichen 237 StVO) zu markieren oder durchgängig zu pflastern. Bei getrennten Geh- und Radwegen verläuft parallel zum Radweg ein Gehweg, der durch einen Begrenzungsstreifen bzw. durch einen Bord oder Grünstreifen getrennt werden soll.

Bei gemeinsamen Geh- und Radwegen wird keine Trennung durch Markierung oder durch andere Elemente vorgenommen.

Bei der Einrichtung von Radverkehrsanlagen (Teilseparation oder Trennen) sind Flächenansprüche von in der Regel mindestens 1,50 m (für Schutzstreifen) zu berücksichtigen. Für Einrichtungsradwege beträgt das Regelmaß 2,00 m.

Auch für die Querung werden verschiedenen Entwurfsparametern empfohlen, welche die Verkehrssicherheit und Qualität des Verkehrsablaufes des Radverkehrs gewährleisten sollen.

An Knotenpunkten soll der Radverkehr über eine eindeutige Führung verfügen, die eine zügige und sichere Befahrbarkeit ermöglicht. Ein besonderes Augenmerk soll auf dem Konflikt zwischen geradeaus fahrenden Radfahrern und abbiegenden Kraftfahrzeugen liegen, grundsätzlich sind ausreichende Sicht-

---

<sup>12</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA), Ausgabe 2002, S. 13

beziehungen zwischen dem Radverkehr und anderen Verkehrsteilnehmern zu gewährleisten.

- Gehweg/Radfahrer frei

Die Freigabe von Gehwegen für den Radverkehr wird mit Zeichen 239 StVO „Sonderweg Fußgänger“ mit Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“ beschildert. Entlang von Hauptverkehrsstraßen sollten Fußwege mit zugelassenem Radverkehr über untergeordnete Einmündungen gekennzeichnet werden. Es gelten die Breitenvorgaben der Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA)<sup>13</sup>, die eine Mindestbreite von 2,50 m vorsehen. Die ERA fordern zusätzlich einen Sicherheitsabstand von 0,50 m zur Fahrbahn.

- Radweg ohne Benutzungspflicht

Dies sind überwiegend bestehende Anlagen, die nicht beschildert sind und dementsprechend nicht der Benutzungspflicht (nach StVO) unterliegen. Gemäß VwV-StVO gilt es bei Radwegen ohne Benutzungspflicht zu beachten, dass der Radverkehr insbesondere an Kreuzungen, Einmündungen und verkehrsreichen Grundstückszufahrten durch Markierungen sicher geführt wird und ausreichend Vorsorge getroffen ist, dass der Radweg nicht durch den ruhenden Verkehr genutzt wird. Weitere Hinweise werden im Unterkapitel „Hinweise zur Radwegebenutzungspflicht“ gegeben.

- Kombinationen

Prinzipiell können unterschiedliche Führungsformen (ausgenommen benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen) auch kombiniert werden, wodurch dem Radverkehr die Wahlfreiheit über die Nutzung gegeben wird. Eine kombinierte Lösung eignet sich daher oftmals für unterschiedliche Nutzergruppen. Voraussetzung ist, dass beide Optionen der Radverkehrsführung die entsprechende Qualität erreichen.

---

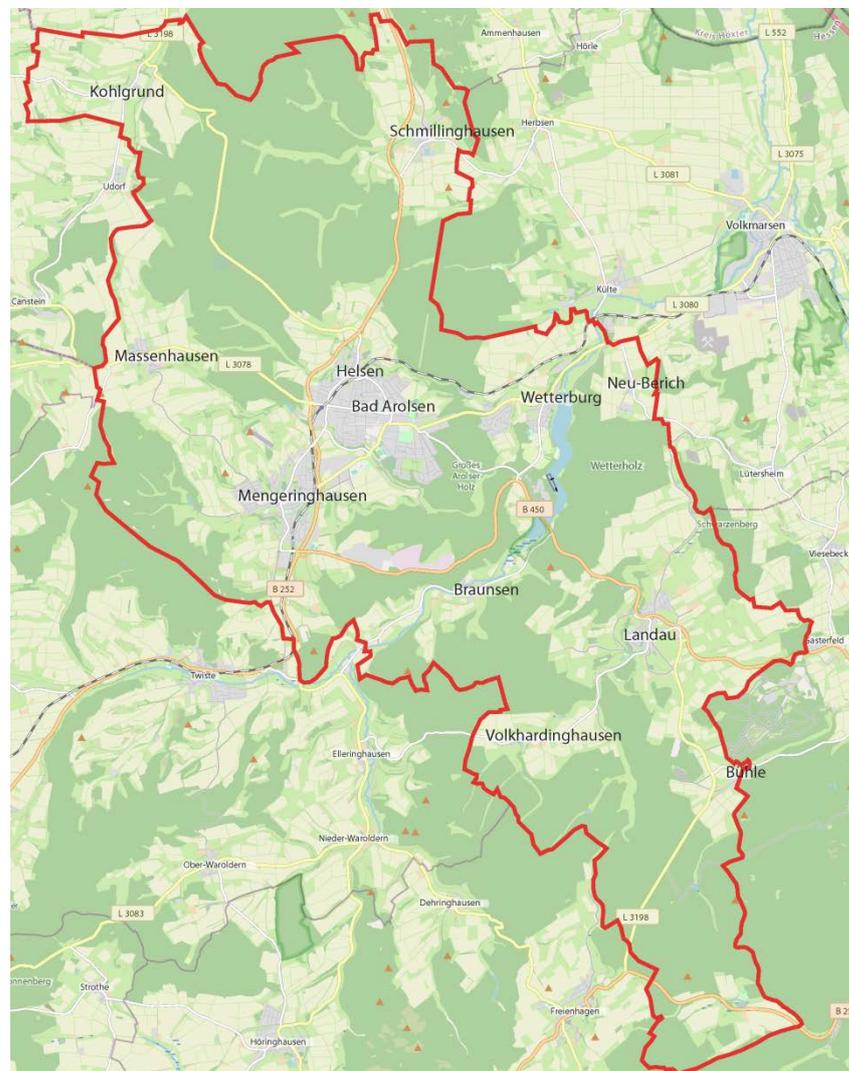
<sup>13</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA), Ausgabe 2002, S. 13

### 3 Rahmenbedingungen zur Nahmobilität in Bad Arolsen

#### 3.1 Räumliche Einbindung, Bevölkerungsstruktur und Verflechtung

Die Stadt Bad Arolsen grenzt nordöstlich an die Stadt Volkmarsen, im Südosten an die Stadt Wolfhagen südlich an die Stadt Waldeck, im Südwesten an die Gemeinde Twistetal, im Westen an die Gemeinde Diemelsee und die Stadt Marsberg und nördlich an die Stadt Diemelstadt. Das nächste Oberzentrum ist die Stadt Kassel, welche in circa 45 Kilometer Entfernung liegt.

● **Abbildung 2:** Untersuchungsgebiet Bad Arolsen<sup>14</sup>



<sup>14</sup> Eigene Darstellung. Kartengrundlage aus openstreetmap Mitwirkende © by SA 3.0, © GeoBasis-DE /

Mit dem Kraftfahrzeug ist Bad Arolsen über die B252 Diemelstadt und Korbach erreichbar sowie über die B450 Wolfhagen und Fritzlar. Der nächstgelegene Autobahnanschluss ist die A44, die zwischen Kassel und Dortmund verläuft. Des Weiteren besteht mit der RB4 eine Bahnanbindung, die zwischen Kassel und Korbach verkehrt. Ergänzend fahren innerhalb des Stadtgebietes mehrere Buslinien des Nordhessische Verkehrsverbundes (NVV).

## Siedlungs- und Bevölkerungsstruktur

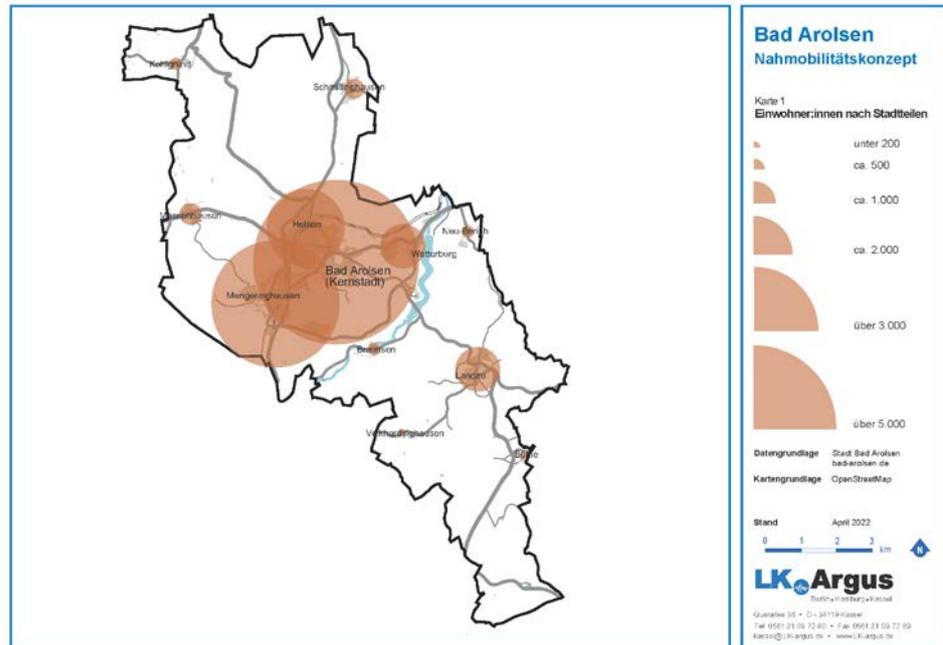
Das Mittelzentrum Bad Arolsen unterteilt sich in die Kernstadt und 11 Stadtteile mit insgesamt 16.534 Einwohnern. Der bevölkerungsreichste Stadtteil ist die Kernstadt Bad Arolsen mit 7.405 Einwohnern. Weitere große Stadtteile sind Mengershausen mit 3.817 Einwohnern und Helsen mit 1.984 Einwohnern. In der Kernstadt befinden sich der Bahnhof und ein Großteil weiterer relevanter Ziele. Weitere Stadtteile von Bad Arolsen sind eher ländlich geprägt und verfügen über eine geringe Bevölkerungsdichte.

- **Tabelle 1:** Wohnbevölkerung Stadtteile Bad Arolsen<sup>15</sup>

Stadtteil/Gemarkung	Einwohner (Stand April 2023)
Bad Arolsen	7.405
Braunsen	155
Bühle	91
Helsen	1.984
Kohlgrund	161
Landau	930
Massenhausen	485
Mengershausen	3.817
Neu-Berich	154
Schmillinghausen	413
Volkhardinghausen	110
Wetterburg	829
<b>Gesamt</b>	<b>16.534</b>

<sup>15</sup> Stadt Bad Arolsen, Einwohnermeldeamt (Hauptwohnsitz)

● **Karte 1:** Einwohner nach Stadtteilen



(Hochauflösende Karte im Anhang)

Die Stadt Bad Arolsen verzeichnete im Zeitraum zwischen 2005 und 2017 einen Bevölkerungsrückgang von insgesamt knapp 7 Prozent. Diese Entwicklung betrifft alle Stadtteile, wobei der Rückgang unterschiedlich stark ausgeprägt ist. Laut dem ISEK aus dem Jahr 2017 wird bis zum Jahr 2030 eine weitere Abnahme in einer ähnlichen Größenordnung prognostiziert, verbunden mit einer älter werdenden Bevölkerung, was sich auch auf die Anforderungen an die Nahmobilität auswirkt.

Entgegen der vorgenannten Prognose hat die Zahl der Einwohner im Zeitraum zwischen 2017 und 2023 um rund 5 Prozent zugenommen. Dies ist u. a. auf die zuletzt ausgewiesenen Neubaugebiete in Mengershausen und Wetterburg und den Zuzug von Menschen aus Osteuropa zurückzuführen.

● **Tabelle 2:** Bevölkerungsentwicklung, Stand: April 2023<sup>16</sup>

<b>Ortsteil</b>	<b>2005</b>	<b>2010</b>	<b>2015</b>	<b>2017</b>	<b>2023</b>
Bad Arolsen	7.760	7.491	7.381	7.314	7.405
Braunsen	172	165	149	167	155
Bühle	107	91	89	84	91
Helsen	1.944	1.899	1.921	1.837	1.984
Kohlgrund	217	213	176	179	161
Landau	1.062	980	911	920	930
Massenhausen	530	519	496	489	485
Mengeringhausen	3.484	3.340	3.277	3.253	3.817
Neu-Berich	225	207	191	166	154
Schmillinghausen	467	450	422	430	413
Volkhardinghausen	125	120	113	107	110
Wetterburg	820	767	779	795	829
<b>Gesamt</b>	<b>16.913</b>	<b>16.242</b>	<b>15.905</b>	<b>15.741</b>	<b>16.534</b>

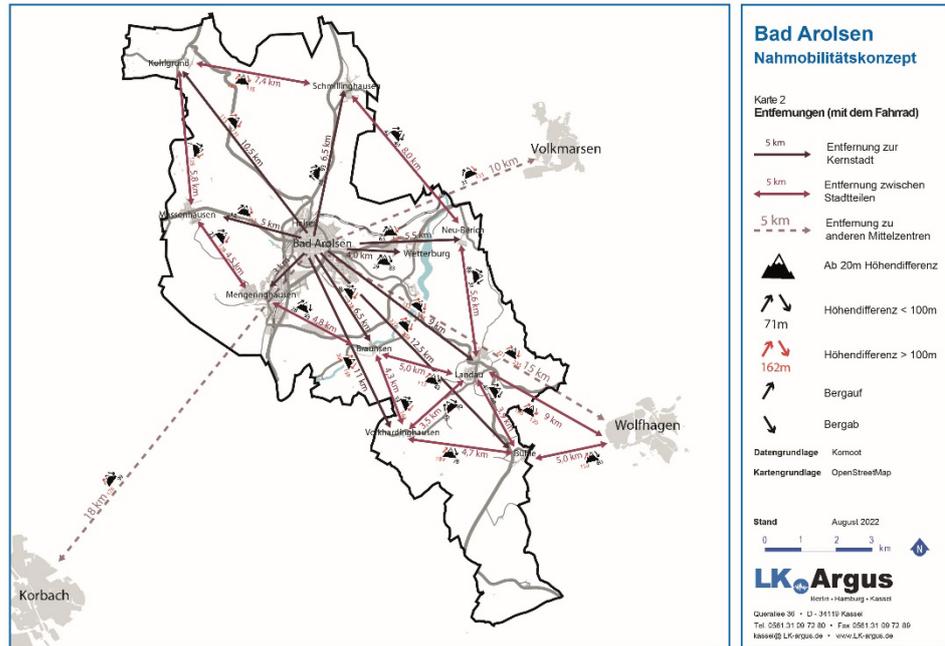
### 3.1 Nahmobilitätsziele und Erreichbarkeiten

Im Folgenden werden die einzelnen Stadtteile und ihre Rahmenbedingungen für die Nahmobilität kurz vorgestellt.

Hierbei geht es um vorhandene nahmobilitätsrelevante Ziele, zurückzulegende Entfernungen mit dem Fahrrad und um Höhenunterschiede.

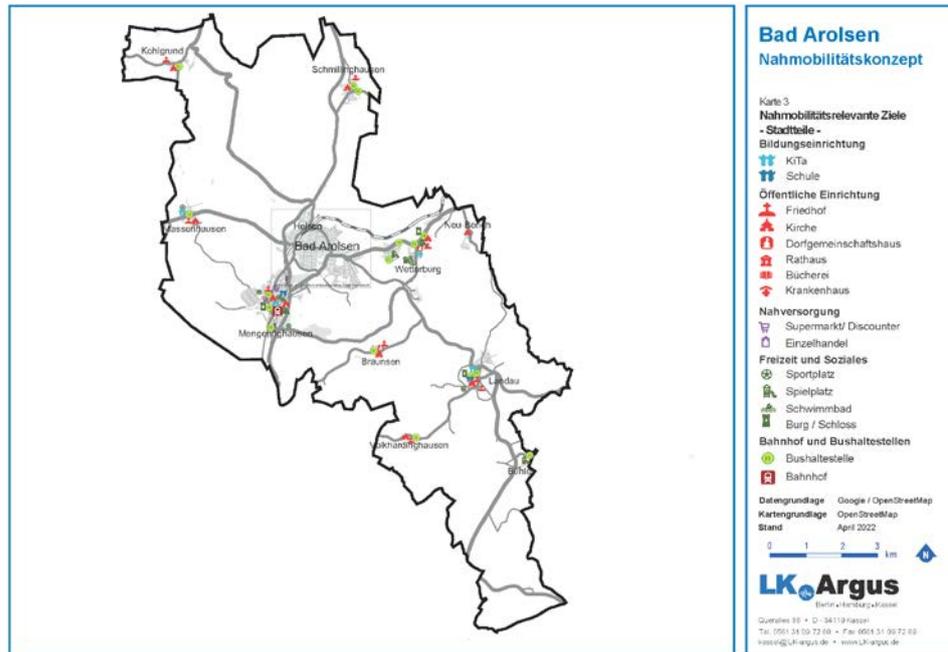
<sup>16</sup> vgl. ebenda

● **Karte 2:** Entfernungen und Höhenunterschiede



(Hochauflösende Karte im Anhang)

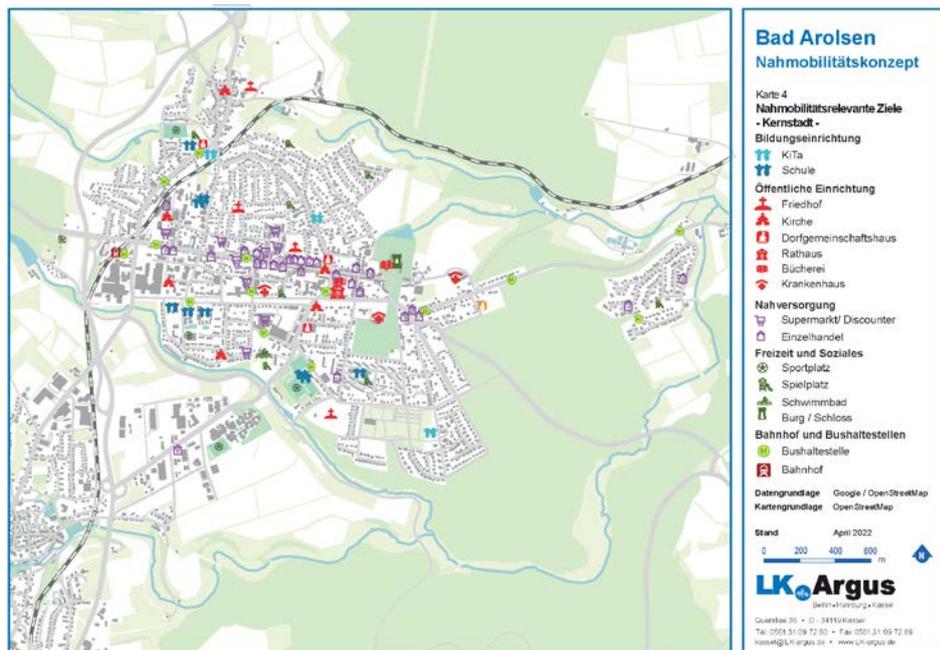
● **Karte 3:** Nahmobilitätsrelevante Ziele Gesamtstadt



(Hochauflösende Karte im Anhang)

## Kernstadt

- **Karte 4:** Nahmobilitätsrelevante Ziele in der Kernstadt



(Hochauflösende Karte im Anhang)

Die Kernstadt liegt zentral im Stadtgebiet und beherbergt eine Vielzahl nahmobilitätsrelevanter Ziele, wie zum Beispiel den Bahnhof, das Rathaus mit der Stadtverwaltung, mehrere Schulen und Kindertagesstätten (KiTas) und weitere öffentliche Einrichtungen, wie Friedhöfe, die Stadtkirche und Krankenhäuser. Des Weiteren ist die Kernstadt von besonderer touristischer Relevanz, da die barocke Altstadt unter Denkmalschutz steht und interessante Ziele wie das Residenzschloß und das Weltdokumentenerbe Arolsen Archives aufweist. Ergänzend gibt es ein Angebot an Museen, Restaurants sowie Einzelhandels- und Dienstleistungsangeboten, so dass in der Kernstadt nahezu alle relevanten Ziele und Einrichtungen sind.

## Braunsen

Das Dorf Braunsen liegt ungefähr 3,5 Kilometer südöstlich der Kernstadt und ist vorrangig durch die Landwirtschaft und die umliegenden Wälder geprägt. An nahmobilitätsrelevanten Zielen gibt es eine Kirche, die örtliche Bushaltestelle, den örtlichen Friedhof und ein Dorfgemeinschaftshaus, welches Platz für 130 Personen bietet.

### **Bühle**

Bühle ist nach der Einwohnerzahl der kleinste Stadtteil von Bad Arolsen, weist jedoch die drittgrößte Fläche auf. Bühle liegt am südöstlichen Rand des Arolser Stadtgebietes, nahmobilitätsrelevante Ziele sind ein Dorfgemeinschaftshaus und eine Busanbindung per AST.

### **Helsen**

Der Stadtteil Helsen als einwohnermäßig drittgrößter Stadtteil grenzt direkt an die Kernstadt an. Hierbei verläuft die Grenze zur Kernstadt fließend, sodass es auch ein gewisses Angebot an Einzelhandelseinrichtungen gibt. Des Weiteren ist der Ortskern von Fachwerkhäusern geprägt und es gibt einige Vereine, eine Busanbindung, eine ev. Kirche und mit der Bürgerhalle und dem Brunnentreff Veranstaltungsorte.

### **Kohlgrund**

Das Dorf Kohlgrund ist landwirtschaftlich und durch die umliegenden Wälder und Wiesen geprägt. Es liegt ganz im Norden des Stadtgebietes von Bad Arolsen und hat nur eine geringe Zahl an Einwohnern. An nahmobilitätsrelevanten Zielen bestehen eine Bushaltestelle, ein Dorfgemeinschaftshaus (Schützenhalle), eine Kirche und der lokale Friedhof.

### **Landau**

Der Stadtteil Landau hat knapp 1.000 Einwohner, gehört somit zu den größeren Stadtteilen und liegt südöstlich der Kernstadt. Die denkmalgeschützte Bergstadt verfügt über ein kleines Angebot an lokaler Nahversorgung, eine Busanbindung, einen Außenstandort der Valentin-Grundschule Helsen, eine Stadtbücherei und einen Kindergarten. Des Weiteren gibt es als touristische Sehenswürdigkeit das Schloss Landau, die historische Wasserkunst, ein lokales Freibad und öffentliche Einrichtungen wie das historische Rathaus mit Festsaal und eine evangelische Kirche.

### **Massenhausen**

Massenhausen ist der höchstgelegene Stadtteil von Bad Arolsen, hat ungefähr 500 Einwohner und liegt vier Kilometer westlich der Kernstadt. An nahmobilitätsrelevanten Zielen gibt es einen Friedhof, eine ev. Kirche, einen Kindergarten, die Hasenhalle und den Hof Meier als multifunktionaler Treffpunkt mit dem Waldecker Spielzeugmuseum.

## **Mengeringhausen**

Mengeringhausen ist von der Einwohnerzahl der zweitgrößte Stadtteil von Bad Arolsen. Flächenmäßig handelt es sich um den größten Stadtteil. Mengeringhausen mit seiner historischen Altstadt liegt südwestlich der Arolser Kernstadt und weist eine Vielzahl an nahmobilitätsrelevanten Zielen auf. So gibt es ein gewisses Angebot an Nahversorgung, eine Grundschule und zwei Kindergärten. Des Weiteren gibt es eine Stadtbücherei, die Stadthalle, das historische Rathaus, eine ev. Kirche und ein Freibad. Von besonderer Bedeutung ist die Anbindung an die Bahnstrecke der RB4 (Kassel-Korbach).

## **Neu-Berich**

Der Stadtteil Neu-Berich liegt etwa fünf Kilometer östlich der Kernstadt und 1,5 Kilometer vom Twistesee entfernt. Er hat ungefähr 200 Einwohner und wurde nach dem Bau des Edersees hier als Plandorf neu gegründet. In der denkmal-geschützten Ortslage wurde die Klosterkirche aus dem alten Berich (Edersee) wiederaufgebaut.

## **Schmillinghausen**

Schmillinghausen liegt etwa sieben Kilometer nördlich der Kernstadt an der Bundesstraße 252 und ist eher dörflich geprägt. An nahmobilitätsrelevanten Zielen gibt es einen Kindergarten, eine Festhalle, eine Kirche, einen Friedhof und das Geburtshaus der Schriftstellerin Christine Brückner.

## **Volkhardinghausen**

Volkhardinghausen liegt ungefähr sechs Kilometer südöstlich der Kernstadt und ist nach der Einwohnerzahl der zweitkleinste Stadtteil. Mit dem ehem. Kloster Volkhardinghausen verfügt der Stadtteil über eine Kirche, ein Dorfgemeinschaftshaus und einen Friedhof.

## **Wetterburg**

Der Stadtteil Wetterburg liegt drei Kilometer östlich der Kernstadt direkt am Twistesee und ist somit stark touristisch geprägt. Es gibt neben dem Twistesee eine Vielzahl weiterer relevanter Ziele wie zum Beispiel eine Kirche, einen Kindergarten und die Twisteseehalle. Des Weiteren gibt es diverse Spiel- und Sportplätze sowie einen 9-Loch-Golfplatz.

## **4 Vorhandene Strategien und Konzepte zu Nahmobilität**

Im Folgenden werden die Rahmenbedingungen für das Nahmobilitätskonzept Bad Arolsen dargelegt, die neben den relevanten Quellen und Zielen wie oben beschrieben durch bereits bestehende Programme, Strategien und Konzepte geprägt sind. Hierbei werden insbesondere Inhalte berücksichtigt, die sich mit mobilitätsrelevanten Aspekten auseinandersetzen und Anknüpfungspunkte für das Konzept beinhalten.

### **4.1 Landesplanung und regionale Planungen**

#### **4.1.1 Nahmobilitätsstrategie für Hessen<sup>17</sup>**

Mit der Nahmobilitätsstrategie für Hessen wurde im Juni 2017 ein strategischer und inhaltlicher Rahmen für die Verkehrswende geschaffen und das Ziel formuliert, den Fuß- und Radverkehrsanteil auf Wegen innerhalb von Städten und Gemeinden zu erhöhen. Weitere in diesem Hauptziel verankerte Ziele sind:

- Erhöhung der Lebensqualität in hessischen Städten und Gemeinden
- Erhöhung der Sicherheit im Straßenverkehr
- Verbesserung der sozialen Teilhabe an Mobilität
- Verbesserung der Standortqualität für die lokale Wirtschaft
- Verringerung des Ressourceneinsatzes
- Verringerung der Schadstoffemissionen (z.B. von Stickoxiden)
- Verringerung der Lärmemissionen
- Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehr

Um diese Ziele für das Land Hessen bis 2025 zu erreichen, liefert die Nahmobilitätsstrategie Handlungsoptionen für die vier Handlungsfelder „Infrastruktur“, „Politische, finanzielle und rechtliche Rahmenbedingungen“, „Kommunikation und Bildung“ und „Innovation“. Zur Umsetzung der Strategie wurde die Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH) als Kompetenznetzwerk aus Kommunen, Landkreisen, Verbänden, Wissenschaft, Verkehrs-

---

<sup>17</sup> vgl. Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (2017): Nahmobilitätsstrategie für Hessen, 2. unveränderte Auflage Juli 2019

verbünden, dem Land sowie weiteren Akteuren gebildet und als Lenkungskreis für die Erarbeitung der Nahmobilitätsstrategie eingesetzt.

Die Nahmobilitätsstrategie erfordert eine umsetzungsorientierte Arbeit. Hierfür wurden Initialprojekte definiert (u.a. Nahmobilitäts-Checks), mit denen zeitnah sichtbare Erfolge erzielt werden sollten.

## **4.2 Planungen des Landkreises Waldeck-Frankenberg**

### **4.2.1 Radverkehrskonzept des Landkreis Waldeck-Frankenberg (2022)**

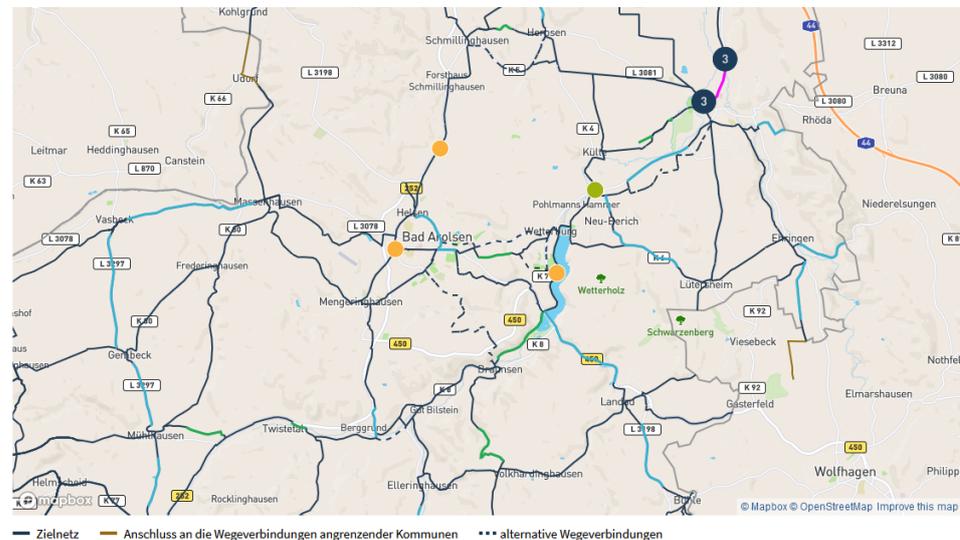
Das Radverkehrskonzept des Landkreis Waldeck-Frankenberg<sup>18</sup> dient der Analyse des kreisweiten Radroutennetzes und zeigt unter anderem Defizite in der überörtlichen Radinfrastruktur sowie geeignete Maßnahmen für deren Überwindung auf. Im Fokus steht hierbei die Erarbeitung von einem Radroutennetz, welches die Bedingungen für die Nutzung des Fahrrads vor allem im Alltag weiter verbessert und dessen Anteil an der Mobilität steigert. Auf die Grundlage dieses definierten Netzes soll in diesem Konzept angeknüpft werden.

So sind neben der Ausarbeitung von einem Zielnetz und alternativen Routen verschiedene Maßnahmen beschrieben. Hierbei geht es um Themen wie Beschilderung, Entfernung von Hindernissen, Neubau von Radwegen, Markierung oder Oberflächenerneuerung, Wegeverbreiterung und die Einrichtung von Querungshilfen. Die nachfolgende Abbildung zeigt den für Bad Arolsen relevanten Ausschnitt:

---

<sup>18</sup>vgl. <https://www.landkreis-waldeck-frankenberg.de/informieren-beantragen/verwaltung-verstehen/fachdienste/bauen/radverkehr/radverkehrskonzept/>

- **Abbildung 3:** Maßnahmenkarte RVK Waldeck-Frankenberg im Bereich der Stadt Bad Arolsen<sup>19</sup>



Maßnahmentypen:

- Beschilderung
- Entfernung von Hindernissen
- Querung
- Neubau
- Markierung
- Oberflächenerneuerung
- Wegverbreiterung

In dieser Karte sind Maßnahmen enthalten, die dem Lückenschluss und der Netzverbesserung dienen sollen. Die für Bad Arolsen relevanten Maßnahmen sind:

- Oberflächenerneuerung durch die Herstellung einer Asphalttschicht auf dem Wirtschaftsweg zwischen dem südlichen Twistesee und Braunsen (ID: O4)
- Oberflächenerneuerung durch die Ausbesserung von Straßenschäden auf dem Wirtschaftsweg zwischen Kleine Allee und Remmecker Ring (ID: O5)
- Oberflächenerneuerung durch die Herstellung einer wassergebundenen Wegedecke auf dem Wirtschaftsweg zwischen Höhnscheid und Freienhagen (Waldeck) (ID: O6)
- Neubau eines gemeinsamen Fuß- und Radweges entlang der Bundesstraße 450 zwischen dem Twistesee und Landau (ID: N3)
- Neubau eines gemeinsamen Fuß- und Radweges entlang der Landstraße 3198 zwischen Kohlgrund und Neudorf (Diemelstadt) (ID: N4)
- Neubau eines gemeinsamen Fuß- und Radweges entlang der Landstraße 3078 zwischen Massenhausen und Vasbeck (Diemelsee) (ID: N5)

<sup>19</sup> vgl. <https://radfahren-waldeck-frankenber.de/app/#/massnahmen>  
[Zugriff: 28.01.2022]

- Neubau eines gemeinsamen Fuß- und Radweges entlang der Landstraße 3198 zwischen Landau und Bühle (ID: N6)
- Neubau eines gemeinsamen Fuß- und Radweges entlang der Kreisstraße 6 zwischen Neu-Berich und Vahlhausen (ID: N7)
- Neubau eines Radweges entlang der Straße Große Allee im Bereich der Kernstadt (ID: N8)
- Neubau eines Radweges entlang der Rauchstraße im Bereich der Kernstadt (ID: N9)
- Neubau eines Radweges entlang der Kreisstraße 6 zwischen Neu-Berich und Hakenberg (Volkmarsen-Külte) (ID: N10)
- Neubau eines gemeinsamen nicht straßenbegleitenden Weges für Landwirtschaft und Radverkehr entlang des Wirtschaftsweges zwischen Freienhagen (Waldeck) und Höhnscheid (ID: N11)

Des Weiteren beinhaltet das Konzept einige Hinweise zur fehlerhaften oder widersprüchlichen Beschilderung, die entsprechend angepasst werden soll.

#### **4.2.2 Planungen Mountainbike-Infrastrukturprojekt „Green Trails“<sup>20</sup>**

Bei den Planungen des Mountainbike-Infrastrukturprojektes „Green Trails“ geht es um ein Mountainbike Projekt für die touristische Nutzung. Bei der Planung sind 15 Kommunen beteiligt und es sollen im Ergebnis "Trailparks" geschaffen werden, die untereinander durch rund 200 Kilometer vorhandene Wege verknüpft sind. Eine Besonderheit ist, dass diese Wege für jedermann nutzbar sein sollen und somit auch mögliche neue Radverkehrsverbindungen für Erwachsene und Senioren als Radfahrende ermöglichen. Die Fertigstellung aller Strecken und Parks ist Ende 2025 vorgesehen. Demnach liegen noch keine aktuellen Planungen für die konkreten Streckenführungen vor.

---

<sup>20</sup> vgl. <https://www.landkreis-waldeck-frankenberg.de/informieren-beantragen/verwaltung-verstehen/fachdienste/sport-und-jugendarbeit/grenztrail/> [Zugriff: 28.01.2022]

## **4.3 Konzepte und Aktivitäten in der Stadt Bad Arolsen**

### **4.3.1 Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK) „Stadtumbau – Kernstadt Bad Arolsen“ (2017)**

Mit dem ISEK „Stadtumbau – Kernstadt Bad Arolsen“ wurden Ziele und Maßnahmen beschlossen, die teilweise bereits umgesetzt sind. Die Einzelmaßnahme 08 „Stärkung der Nahmobilität“ hat einen besonders starken Bezug zu diesem Konzept. Hierzu wurden folgende Maßnahmen zur Stärkung der Nahmobilität vorgeschlagen:

- Optimierung des Fuß- und Radwegenetzes (ungehinderte Erreichbarkeit aller Orte im Stadtgebiet mittels Fuß- und Radverkehr)
- Einheitliches Beschilderungssystem
- Leitsystem für Fußgänger und Radfahrer
- Ausbau des Radwegs in der Wetterburger Straße (Die Wetterburger Straße wurde durch Hessen Mobil erneuert, jedoch ohne einen Schutzstreifen anzulegen. Im Rahmen des Bundesprogramms Anpassung urbaner Räume an den Klimawandel soll der Umbau der Wetterburger Straße bis Ende 2024 abgeschlossen sein.)<sup>21</sup>
- Erschließung des Quartiers IV (Aufwertung der Fußwegeverbindung zur Schloßstraße)
- Integration eines Fußweges in die Fürstenallee (Der Fußweg in der Fürstenallee wird aufgrund von naturschutztechnischen Problemen entfallen, eine Alternative sollte gefunden werden, gestaltet sich jedoch auf Grund vieler unterschiedlicher Interessen von Anliegern als schwierig.)<sup>22</sup>
- Fahrradstellplätze für öffentliche Räume

### **4.3.2 Integriertes Kommunales Entwicklungskonzept (IKEK) der Stadt Bad Arolsen (2019)**

Das Integrierte Kommunale Entwicklungskonzept (IKEK) der Stadt Bad Arolsen definiert insbesondere im Handlungsfeld D: „Infrastruktur, Versorgung und Mobilität“ einige Ziele und Maßnahmen, an die in diesem Konzept angeknüpft

---

<sup>21</sup> vgl. Ergebnisprotokoll Abstimmungstermin am 21.12.2021. S. 2

<sup>22</sup> ebenda

werden kann. So werden unter dem Leitbild „Mobil in Bad Arolsen“ folgende Ziele und Projekte formuliert:

- Mobilität für alle Altersgruppen gewährleisten
- Vorhandene Infrastruktur zielgruppengerecht und gemäß den Stärken der Kommune erhalten, ausbauen und weiterentwickeln
- Das Leitbild der „Stadt der kurzen Wege“ stärken
- Barrierefreies Leben in Stadt und Region fördern
- Sicherung der Nahversorgung
- Ausbau mobiler Nahversorgungsangebote
- Ausbau des AST-Angebotes / Schulungen zur AST-Bedienung für Senioren
- Bessere Anbindung der Ortsteile
- Ausbau und Erhalt der Radwege (E-Bike) und Installation einer einheitlichen Beschilderung, Einrichtung von E-Tankstellen
- Installation von Mitfahrbänken
- Förderung beim Fahrradkauf, Unternehmen / Arbeitgeber bieten Förderprogramme zum Fahrradkauf
- Stärkung E-mobiler Lösungen

#### **4.3.3 Klimaschutzkonzept Bad Arolsen (2014)**

Im Klimaschutzkonzept der Stadt Bad Arolsen aus dem Jahr 2014 bilden der Verkehr und die Mobilität einen Aspekt der durchgeführten Analyse. Diese dient als Grundlage für formulierte Maßnahmenvorschläge aus verschiedenen Handlungsfeldern. Hierbei gibt es ein separates Handlungsfeld für den Verkehr und die Mobilität. Im Folgenden sind dennoch auch weitere Maßnahmen aus allen Handlungsfeldern aufgelistet, die sich auf die Mobilität beziehen. Dabei werden die Maßnahmen hervorgehoben, die eine besondere Relevanz für die Nahmobilität in Bad Arolsen haben.

- Bereitstellung klimafreundlicher Mobilität über E-Fahrzeuge / E-Fahrräder, z.B. auf der Ebene Nordwaldeck in Kooperation mit Gastwirten, Verkehrsbetrieben, EWF und Beherbergungsbetrieben
- Informationskampagne zu E-Mobilität & PV-Anlagen zusammen mit Herstellern & lokalen Handwerkern. Mit Solarladesäulen für E-Fahrzeuge an kommunalen Gebäuden, z. B. als Leuchtturmprojekt, die Informationskampagne stärken

Bericht  
**Nahmobilitätskonzept  
Bad Arolsen**

Juli 2023

- Etablierung des Netzwerks E-Mobilität in der Stadt Bad Arolsen (Autohäuser, Privatunternehmen, EWF, etc.)
- Prüfung und Etablierung eines gewerblichen Car-Sharing-Angebots
- Einbindung der Bürger in die ÖPNV Planung (Fahrgastbefragung und Befragung von Nichtkunden)
- Gründung eines Arbeitskreises zur Berufs- und Freizeitmobilität (z. B. lokal organisierte Mitfahrzentrale, Schaffung von Mitfahrparkplätzen)
- Einführung von Jobtickets für größere Unternehmen und die Stadtverwaltung
- **Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur** (Fahrradstreifen, Beseitigung von Netzlücken, etc.)
- **Ausbau von Radwegenetzen und Erhöhung der Aufenthaltsqualität für Fußgänger und Radfahrer, Erstellung eines Radverkehrskonzeptes**
- **Verknüpfung von Radverkehr mit dem ÖPNV, beispielsweise durch ein Fahrradparkhaus am Bahnhof**
- **Verkehrserziehung an Grundschulen**
- Informationen über das ÖPNV Angebot und Kosten / Nutzen Relation im Vergleich zur privaten PKW-Nutzung. Gegebenenfalls weitere Bürgerinformationen zu Themen wie kraftstoffsparendes Fahren o. ä.
- **Angebot von „Probe“ Pedelecs in Kooperation mit der EWF, Privatunternehmen**
- **Förderung von Pedelecs aufgrund der topographischen Gegebenheiten**
- **Umsetzung verkehrsvermeidender Siedlungs- und Verkehrsplanung**
- **Kommune als Vorbild bzw. Vorreiter für die restliche Bevölkerung.** Beispiel „Tübingen macht blau“: Umstieg des Bürgermeisters auf kraftstoffsparenden Kleinwagen und später auf Dienstpedelec. Abschaffung der Dienstwagen der Stadtverwaltung und Nutzung von gewerblichen Car-Sharing-Angeboten

#### **4.3.4 Tourismuskonzept Nordwaldeck (2011)**

Das Tourismuskonzept Nordwaldeck aus dem Jahr 2011 beschreibt die touristische Ausgangssituation und die zukünftige Strategie für Bad Arolsen. So spielt der Tourismus eine wesentliche Rolle, da es zum Beispiel im Jahr 2009 128.000 Übernachtungen gab, was 90 Prozent des touristischen Aufkommens in Nordwaldeck ist. Dieses Aufkommen beinhaltet insbesondere für

den nahmobilen Verkehr vor Ort Potenziale und Anknüpfungspunkte für das Nahmobilitätskonzept.

Bei den Projektvorschlägen geht es zum Beispiel um die allgemeine Barrierefreiheit im öffentlichen Raum und den Ausbau des touristischen Rad- und Wanderwegenetzes. So sollen unter anderem neue Themenwege entwickelt werden. Des Weiteren geht es um Maßnahmen zur Ortsbildverschönerung, was auch den öffentlichen Raum betrifft.

Dennoch beinhaltet das Nahmobilitätskonzept insbesondere die nahmobilen Wege für den Alltagsverkehr, der im vorliegenden Tourismuskonzept kein Thema ist. Somit kann lediglich an die bestehenden touristischen Routen angeknüpft werden und diese im Rahmen der Bearbeitung auf ihre Eignung für den Alltagsverkehr überprüft werden.

## **5 Bestandsanalyse und Bewertung**

### **5.1 Verkehrsnetze und Infrastruktur**

Im Nachfolgenden werden für die einzelnen Verkehrsarten Informationen und Bewertungen zu den bestehenden Verkehrsnetzen und der Infrastruktur dargestellt. Hierbei werden Informationen aus bestehenden Unterlagen, erste Eindrücke durch Begehungen vor Ort sowie Ergebnisse der Online-Beteiligung und Erkenntnisse aus dem Projektbeirat berücksichtigt.

#### **5.1.1 Fußverkehr und Aufenthaltsqualität**

Zum Fußverkehr liegen in Bad Arolsen bislang wenig Konzepte und Planungen vor, was schon in den dargestellten Strategien und Konzepten deutlich wurde. Dennoch weist die Stadt als Kurort ein hohes Maß an Aufenthaltsqualität auf, was auf Grund des stark ausgeprägten Tourismus eine wichtige Rolle spielt. An Fußverkehrsinfrastruktur sind eine Vielzahl an Wanderwegen für die Kernstadt und alle Stadtteile ausgewiesen. So ergibt sich eine Gesamtlänge von rund 400 Kilometern an ausgewiesenen Wanderwegen. Allerdings fehlt es teilweise an einer ausreichenden Beschilderung. Hierfür befindet sich derzeit eine flächendeckende Wegweisung in der Ausarbeitung. Diese soll an zentralen Orten öffentliche Einrichtungen ausschildern und bietet somit Potential für den Ausbau einer flächendeckenden Wegweisung.<sup>23</sup>

Auf Grundlage der durchgeführten Online-Beteiligung, dem Austausch mit den lokalen Akteuren und den Ortsbegehungen ergeben sich folgende Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken für den Fußverkehr in Bad Arolsen.

In der durchgeführten Onlinebeteiligung wurde das zu Fuß gehen als das meist genutzte Verkehrsmittel angegeben, welches von der Hälfte der Personen (fast) täglich und von einem weiteren Viertel an 1-3 Tagen pro Woche genutzt wird.<sup>24</sup> Hierbei wurde die Zufriedenheit mit dem vorhandenen Angebot für das zu Fuß gehen am positivsten bewertet. Bei der Auswahl der Aspekte für einen angenehmen Fußverkehr wurden kurze Wege zu alltäglichen Zielen, der Schutz gegenüber dem fließenden Kfz-Verkehr und eine hohe soziale Sicherheit mit beleuchteten Wegen als besonders relevant bewertet.

Bei der Kartenabfrage zu den Stärken und Schwächen in Online-Beteiligung bezieht sich eine Großzahl der Verortungen auf den Fußverkehr.

---

<sup>23</sup> vgl. Ergebnisprotokoll Auftakt Projektbeirat am 22. März 2022, S. 5

<sup>24</sup> vgl. Dokumentation der Öffentlichkeitsbeteiligung, S. 6

Besonders häufig genannt wurden hierbei gefährliche Querungen, eine mangelhafte Beschilderung, Konflikte zwischen dem Rad- und Fußverkehr und fehlende oder zu schmale Gehwege.

### 5.1.2 Radverkehr

Für den Radverkehr bestehen überregionale Netzdefinitionen für das Hauptradnetz des Landes Hessen, auf dem sich verschiedene touristische Radrouten befinden. Lediglich im zentralen Bereich der Stadt Bad Arolsen sind zwischen der Kernstadt und den Ortsteilen Helsen, Mengeringhausen, Schmillinghausen und Wetterburg Radwegeverbindungen vorhanden. Durch diesen Bereich verlaufen nahezu alle touristischen Radrouten, die sich vollständig mit dem Rad-Hauptnetz Hessen überlagern. So befinden sich auf dem Stadtgebiet u. a. folgende Freizeitrouten:

- Radroute R6 (Hessischer Radfernweg)
- Oranierroute (Radverbindung zwischen Amsterdam und Schwerin)
- Diemelsee Kultour
- Twiste-Radweg (voraussichtlich ab 3. Quartal 2023)
- Diemel-Twiste-Runde (voraussichtlich ab 3. Quartal 2023)
- Radweg R1 (Rundradweg Bad Arolsen)

Die Beschilderung dieser Radrouten ist unterschiedlich stark ausgeprägt und bietet noch Verbesserungspotential, um die Wegeführung zu erleichtern.

In der Onlinebeteiligung wurde der Radverkehr nach dem zu Fuß gehen und dem Pkw als das drittmeist genutzte Verkehrsmittel bewertet. So nutzen 21 Prozent der Bad Arolser Bevölkerung das Fahrrad oder Pedelec (fast) täglich. Hierbei wird das Rad bislang insbesondere für Freizeitwege genutzt.<sup>25</sup>

Bei der Bewertung der Zufriedenheit wurde das Radfahren durch die Teilnehmenden eher negativ bewertet. So sind 33 Prozent der teilnehmenden Personen eher nicht zufrieden mit den Angeboten für den Radverkehr und weitere 13 Prozent gar nicht zufrieden. Wichtige Aspekte für einen angenehmen Radverkehr sind die Radverkehrsführung abseits stark befahrener Straßen, ausreichend breite Radwege und an den Hauptverkehrsstraßen vom Kfz-Verkehr getrennte Radwege.

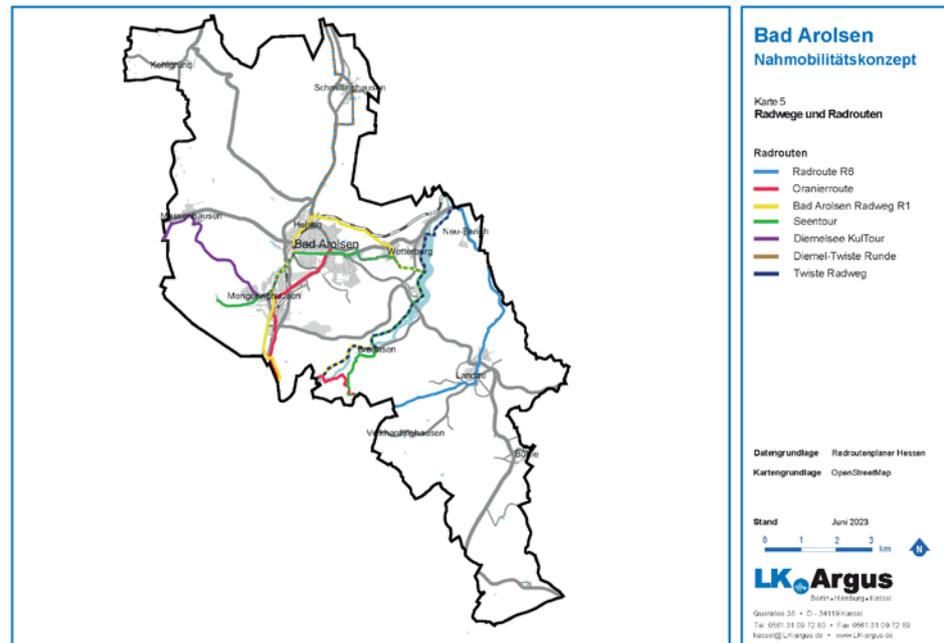
---

<sup>25</sup> Ebenda S. 8

Bei der Kartenabfrage zu den Stärken und Schwächen bezog sich mit 51 Prozent eine knappe Mehrheit der Beiträge auf den Radverkehr.

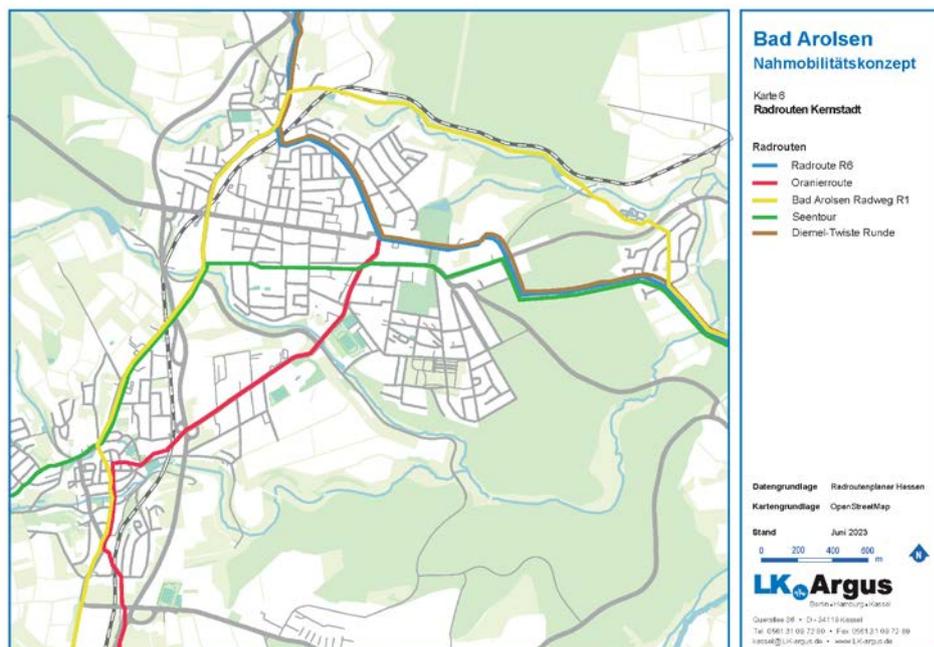
Hierbei ging es insbesondere um gefährliche Querungen, fehlende Radverkehrsinfrastruktur, Vorschläge zur Ergänzung des Radnetzes oder um den Zustand der Radwege.

● **Karte 5: Radnetz und Radrouten Gesamtstadt**



(Hochauflösende Karte im Anhang)

● **Karte 6:** Radnetz und Radrouten Kernstadt



(Hochauflösende Karte im Anhang)

### 5.1.3 Öffentlicher Personenverkehr (ÖPNV)

Durch den öffentlichen Personenverkehr ist Bad Arolsen mit dem regionalen Schienenverkehr (SPNV) der RB4, mit diversen Buslinien des Nordhessischen Verkehrsverbundes (NVV) inkl. Anrufsammeltaxi (AST)-Angebot und einer Linie des Regionalverkehrs Ruhr-Lippe (RLG) erschlossen.

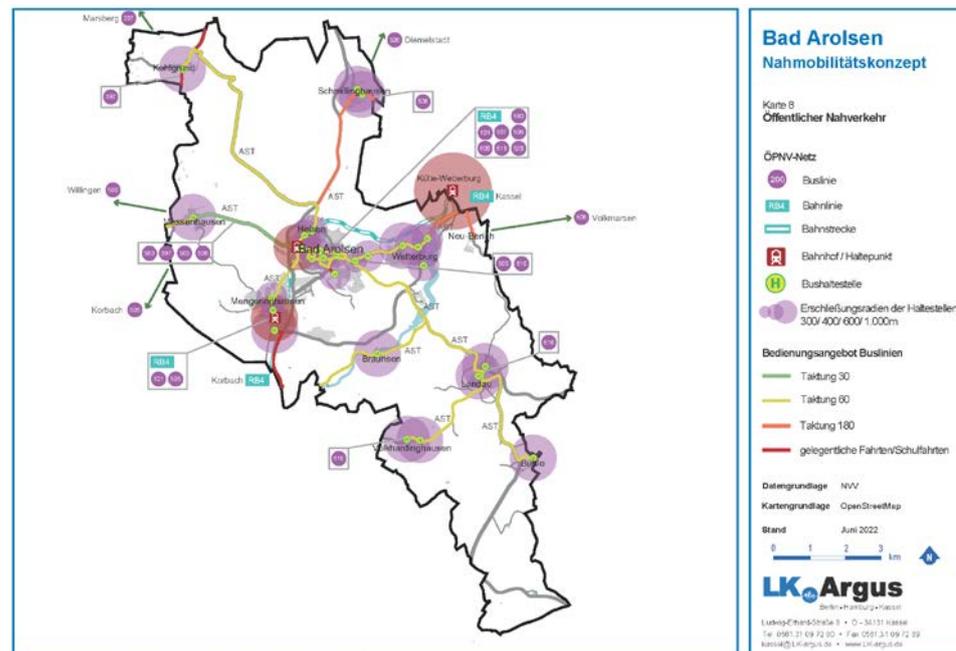
Die Regionalbahn verkehrt stündlich zwischen der Hansestadt Korbach und der Stadt Kassel und hält am Bahnhaltelpunkt Mengerlinghausen, am Bahnhof Bad Arolsen-Helsen und direkt angrenzend an das östliche Stadtgebiet von Bad Arolsen, Haltepunkt Külte/Wetterburg.

Alle Stadtteile von Bad Arolsen sind an den ÖPNV angebunden. Hierbei werden die Stadtteile Massenhausen, die Kernstadt mit Helsen, Wetterburg und Landau von regulären Buslinien angefahren. Die weiteren Stadtteile werden mit Linien des Anrufsammeltaxis bedient. Das AST fährt nach vorheriger telefonischer Anmeldung zwischen den ausgewiesenen Haltestellen. Somit ergibt sich insbesondere aus diesen ergänzenden Angeboten eine weitgehend gute Taktung des öffentlichen Nahverkehrs. Zum Beispiel sind die Stadtteile Kohlgrund, Helsen, Wetterburg, Mengerlinghausen, Braunsen, Landau, Volkhardinghausen und Bühle stündlich an die Kernstadt angebunden. Hierbei ist die Taktung durch die Überlagerung verschiedener Linien teilweise auch etwas besser als stündlich. Dies betrifft insbesondere die Haltestellen im Bereich der Kernstadt.

Des Weiteren verkehrt eine Linie des Regionalverkehrs zwischen Bad Arolsen und Marsberg mit Anbindung der Kernstadt, Massenhausen und Kohlgrund.

Der Stadtteil Massenhausen verfügt durch verschiedene Linien über das beste Angebot und ist im 30-Minuten-Takt an die Kernstadt angebunden. Lediglich die Stadtteile Neu-Berich und Schillinghausen sind nur in einem 180-Minuten-Takt an die Kernstadt angebunden, so dass hier Verbesserungspotential besteht. Außerdem ist für die Stadtteile Landau und Bühle die ÖPNV-Anbindung nach Wolfhagen von besonderer Relevanz. Diese Verbindung ist von Landau über das AST lediglich alle vier Stunden möglich, von Bühle gibt es keine direkte Verbindung.

● **Karte 7: Öffentlicher Nahverkehr**



(Hochauflösende Karte im Anhang)

In der Karte 7: „Öffentlicher Nahverkehr“ sind die Haltestellen im Bad Arolser Stadtgebiet mit ihren jeweiligen Einzugsbereichen dargestellt. Hierfür wurden für die Radien die VDV-Empfehlungen zur Erschließungsqualität zu Grunde gelegt. So sind in der folgenden Tabelle die Erschließungsradien für ein Mittelzentrum dargestellt (SPNV/BPNV = Schienen-/Buspersonennahverkehr).

- **Tabelle 3:** VDV-Empfehlungen zur Erschließungsqualität<sup>26</sup>

Bezugsbasis	SPNV (m)	BPNV (m)
<b>Mittelzentrum mit den Gebieten</b>		
Zentraler Bereich	400	300
Gebiet mit hoher Nutzungsdichte	600	400
Gebiet mit geringer Nutzungsdichte	1.000	600

Diese Werte wurden im Rahmen der Analyse berücksichtigt und ergeben eine flächenmäßig gute Abdeckung des bewohnten Stadtgebietes, da aus fast allen Bereichen eine ÖPNV-Haltestelle fußläufig erreichbar ist.

Lediglich in einigen Bereichen der Kernstadt und in Mengerlinghausen besteht punktueller Verbesserungsbedarf.

Allerdings wird das Versorgungsangebot des ÖPNV durch den NVV weiterentwickelt. So wurde z. B. zwischenzeitlich in der Kernstadt am Residenzschloss eine weitere Haltestelle gebaut.<sup>27</sup> Außerdem sind seit Dezember 2022 weitere Fahrplanänderungen umgesetzt worden, die im Folgenden aufgelistet sind:

- Die regionalen Linien 560 und 526 verkehren zukünftig stündlich zwischen Wetterburg und Willingen. Außerdem gibt es einen geänderten Linienvverlauf zwischen Wolfhagen-Gasterfeld, über Landau nach Bad Arolsen. An der Pommernanlage besteht ein direkter Anschluss an die Linie 114 zur Verteilung innerhalb von Wolfhagen
- Die Linie 526 bekommt mit der 561 eine neue Nummer und verkehrt zwischen Diemelstadt-Rhoden über Wetterburg und Külte zum Bahnhof Bad Arolsen (Werktags zwischen 05:00 bis 22 Uhr T60, Wochenende T120). Außerdem besteht in Warburg-Scherfede Anschluss an einen Schnellbus über Warburg-Rimbeck nach Paderborn.
- Zukünftig vermehrter Einsatz von neuen Fahrzeugen mit hochwertiger Ausstattung (Niederflur, Klimaanlage, zwei Kinderwagenstellplätze, erhöhte Barrierefreiheit und neues Design)
- Der Regelverkehr nach Diemelstadt wird verdoppelt (stündliche Taktung)

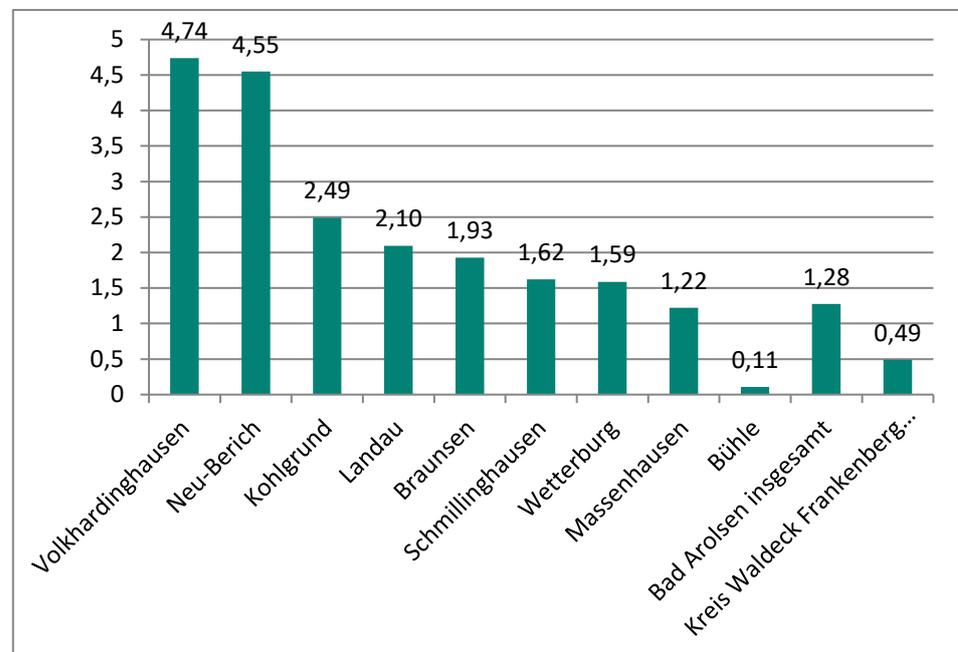
<sup>26</sup> vgl. VDV-Empfehlungen zur Erschließungsqualität; Quelle: VDV-Schriften 4 (6/2001): Verkehrserschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV

<sup>27</sup> vgl. Ergebnisprotokoll Auftakt Projektbeirat am 22.03.2022. S. 4

Wesentlich für den ÖPNV von Bad Arolsen ist der AST-Verkehr. So zeigen die hohen Fahrgastzahlen im AST-Verkehr innerhalb des Stadtgebietes dessen Bedeutung. Demnach gab es im Jahr 2019 circa 20.070 Fahrgäste, im gesamten Landkreis wurde das AST von 320.000 Fahrgästen genutzt. Damit ist die AST-Auslastung in Bad Arolsen durchschnittlich stärker als im gesamten Landkreis.

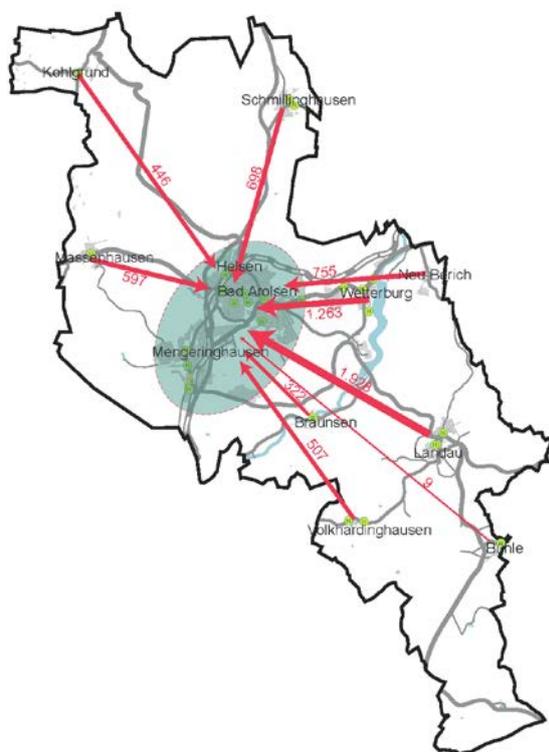
Alle AST-Fahrten führen ins Zentrum von Bad Arolsen. Die Nutzung des AST in den verschiedenen Stadtteilen ist im folgenden Diagramm dargestellt. Auffällig ist die starke Nutzung in den kleineren Stadtteilen Volkhardinghausen und Neu-Berich.<sup>28</sup>

- **Abbildung 4:** Nutzung des AST pro Einwohner in den Stadtteilen, in der Gesamtstadt und im Landkreis



<sup>28</sup> Berücksichtigt sind die Fahrgastzahlen auf Fahrten in die Kernstadt, Helsen oder Mengerlinghausen. Im Ergebnis werden Fahrten pro Einwohner dargestellt, für die Stadtteile, Bad Arolsen gesamt und für den Kreis.

- **Abbildung 5:** Anzahl der Fahrten 2019 mit dem AST in die zentralen Stadtteile (Kernstadt, Helsen, Mengerlinghausen)



In der Onlinebeteiligung beziehen sich 13 Prozent der Verortungen in der Kartenabfrage auf den ÖPNV. Diese thematisieren den fehlenden Fahrgastunterstand an der Haltestelle Bad Arolsen Schulen, die Taktung der Bahn und die Taktung bzw. das Netz der Buslinien.

#### 5.1.4 Fließender und ruhender Kfz-Verkehr

Über die Bundesstraßen B 252 nach Korbach und Diemelstadt/ Warburg und die B 450 nach Wolfhagen und Fritzlar ist die Stadt Bad Arolsen an das überregionale Straßennetz angebunden. Des Weiteren verläuft die B 251 zwischen Brilon und Kassel ein kurzes Stück durch das Arolser Stadtgebiet.

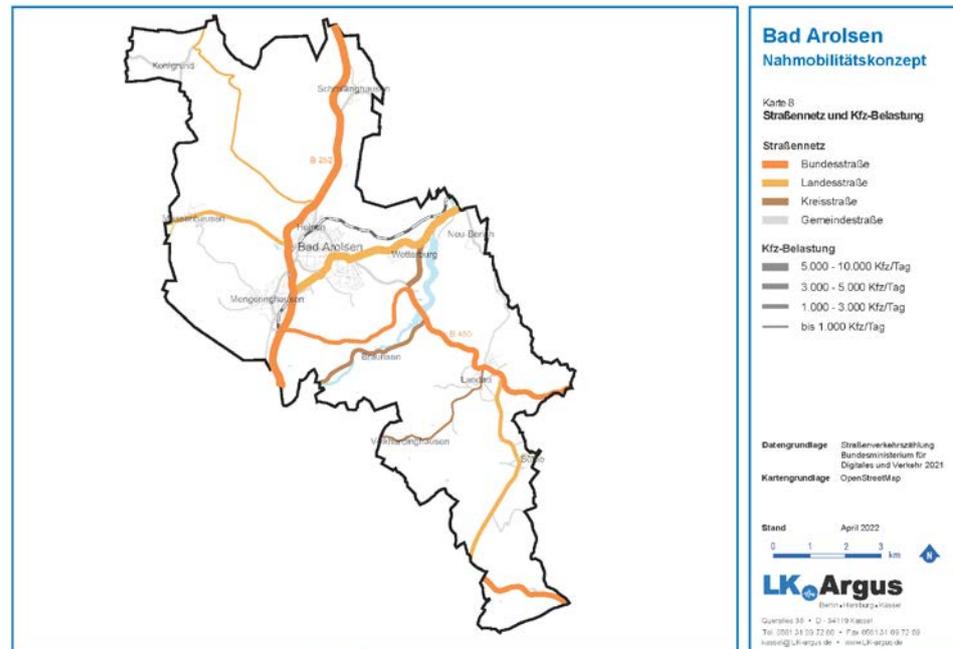
Von den Arolser Stadtteilen sind die Kernstadt, Helsen, Mengerlinghausen, Landau und Schmillinghausen über die Bundesstraßen erschlossen. Die B 450 wird als Südumgehung um die Kernstadt geführt, über diese wird ein Großteil des Schwerlastverkehrs abgewickelt.

Außerdem verlaufen einige Landesstraßen durch das Bad Arolser Stadtgebiet. So verläuft die L 3198 zwischen Kohlgrund und der Kernstadt und im weiteren Verlauf zwischen Landau und Waldeck-Freienhagen. Des Weiteren verlaufen

die L 3078 zwischen der Kernstadt und Massenhausen und die L 3080 von Mengerlinghausen über die Kernstadt und Wetterburg nach Volkmarsen.

Die Verkehrsbelastungen (DTV-Werte) sind auf der B 252 und auf der L 3080 mit 5.000 bis 10.000 Kfz/Tag am höchsten (s. Karte 8). Ebenfalls stark befahren sind die B 450 auf der Verbindung zwischen Wolfhagen und der Kernstadt Bad Arolsen, die K 7 zwischen Wetterburg und der B 450 und der Abschnitt der B 251 im südlichen Stadtgebiet. Diese genannten Abschnitte weisen eine Belastung von 3.000 bis 5.000 Kfz/Tag auf. Die L 3198 zwischen Waldeck-Freienhagen und Landau, die K 8 durch Braunsen und die L 3078 durch Massenhausen haben Verkehrsbelastungen von 1.000 bis 3.000 Kfz/Tag. Weitere klassifizierte Straßen weisen lediglich eine Belastung von bis zu 1.000 Kfz/Tag auf.

● **Karte 8: Straßennetz und Belastung**



(Hochauflösende Karte im Anhang)

## 5.2 Verkehrssicherheit

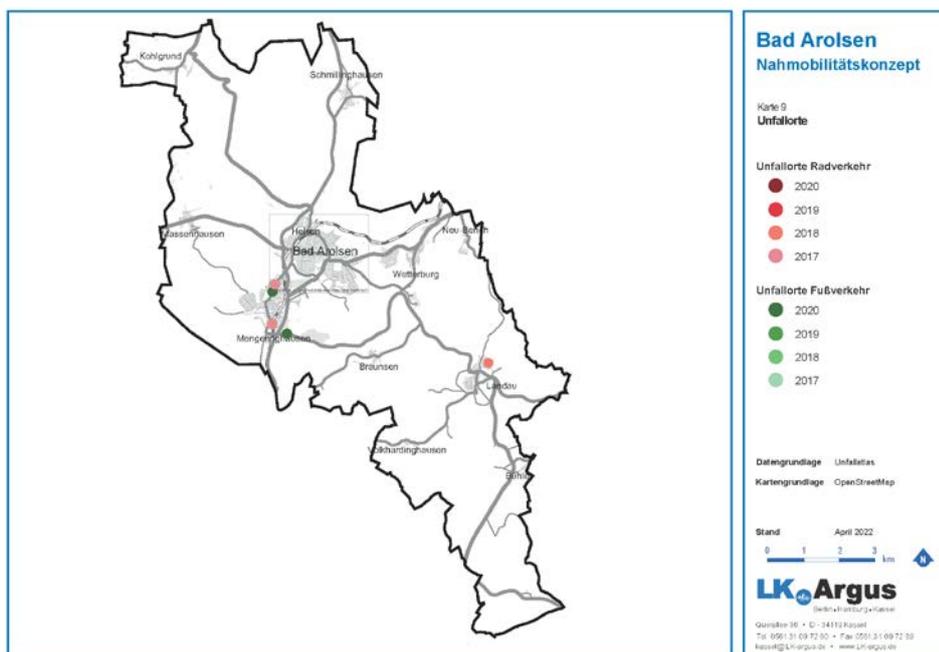
Die Daten zur Verkehrssicherheit stammen aus dem Unfallatlas (Stand 2020)<sup>29</sup>. Hierfür wurden die Unfälle zwischen Unfällen mit dem Radverkehr und dem Fußverkehr unterschieden. So gab es in den Jahren 2017 bis 2020 nur wenige vereinzelte Unfälle in den Stadtteilen (s. Karte 9).

<sup>29</sup> Unfallatlas. Statistische Ämter des Bundes und der Länder Straßenverkehrsunfallstatistik. 2020. Online unter: <https://unfallatlas.statistikportal.de/> [Zugriff: 15.03.2022]

● **Karte 9:** Unfallorte Gesamtstadt

Bericht  
**Nahmobilitätskonzept**  
**Bad Arolsen**

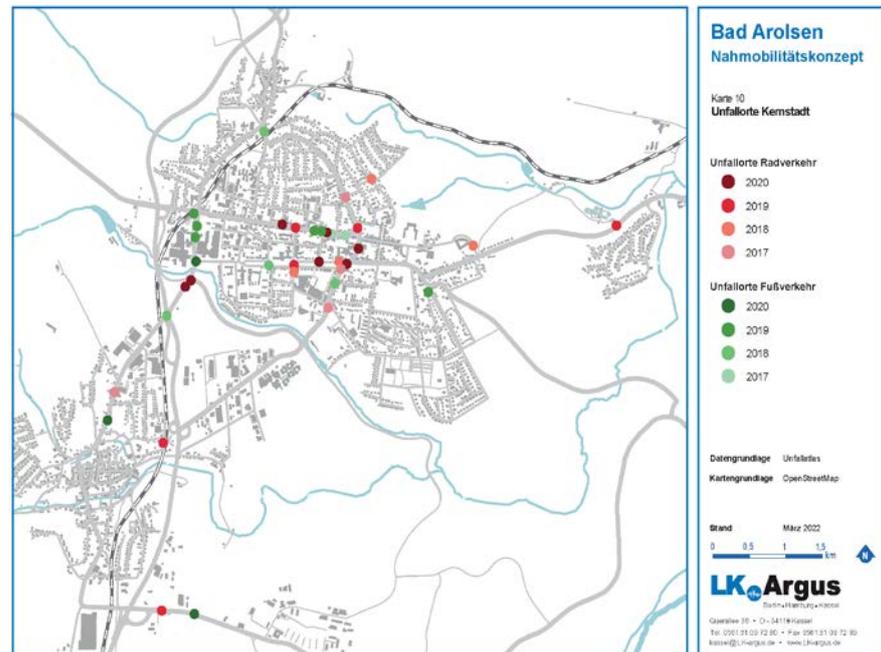
Juli 2023



(Hochauflösende Karte im Anhang)

In der Kernstadt gibt es einige Straßen, an denen vermehrt Unfälle geschehen sind. So gab es mehrere Unfälle entlang der Korbacher Straße. Außerdem gab es einige Unfälle entlang der Großen Allee und an der Rathausstraße. In einem noch etwas stärker ausgeprägten Maß ist der östliche Teil der Bahnhofstraße betroffen. Hier gab es vermehrt Unfälle mit Fußgängern und Radfahrern. Somit kann dieser Bereich zwar nicht als Unfallschwerpunkt, aber als Unfallhäufungsstrecke beschrieben werden. Daher gilt es, diesen Bereich im Rahmen des Konzeptes detaillierter zu betrachten.

● **Karte 10: Unfallorte im Bereich der Kernstadt**

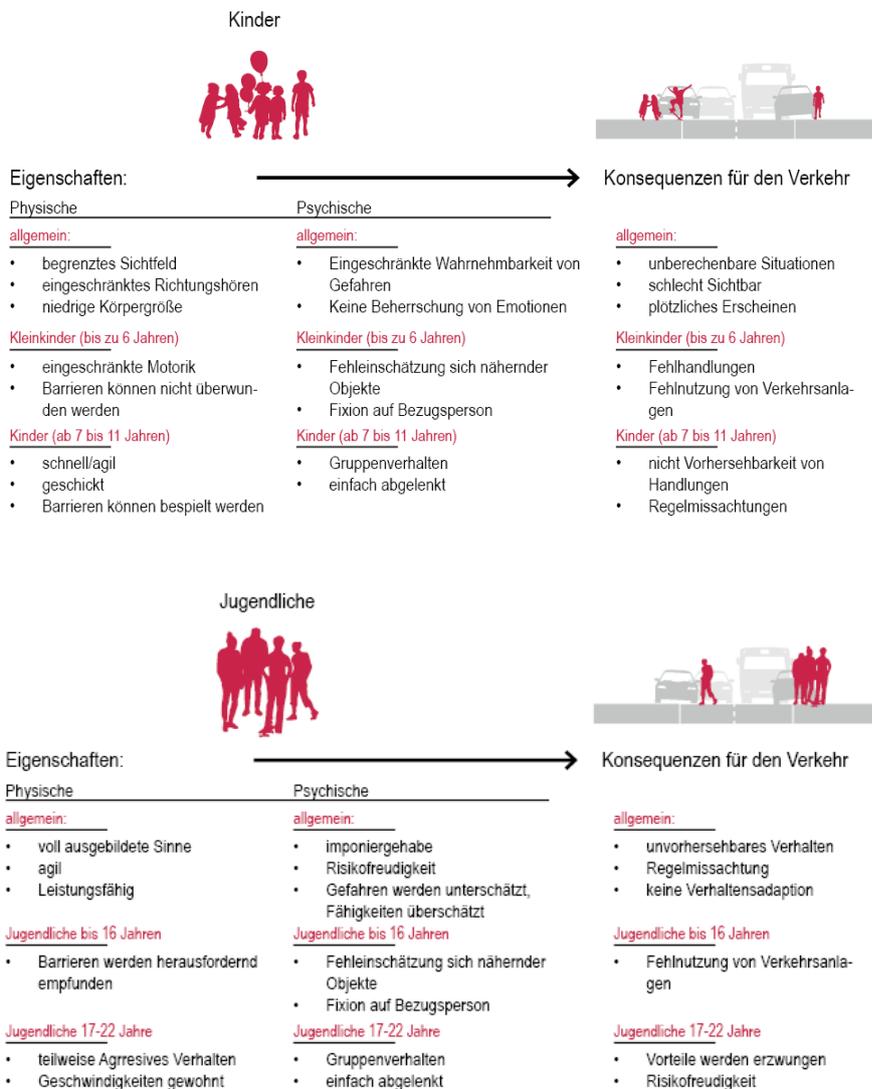


(Hochauflösende Karte im Anhang)

### 5.3 Nutzer- und Potenzialgruppen in Bad Arolsen

Zur Untersuchung der Nutzer- und Potenzialgruppen für den nahmobilen Verkehr in Bad Arolsen bilden die unterschiedlichen Verhaltensweisen, Bedürfnisse und Anforderungen der Alters- und Nutzergruppen die Grundlage. Diese sind zusammenfassend in der nachfolgenden Grafik dargestellt.

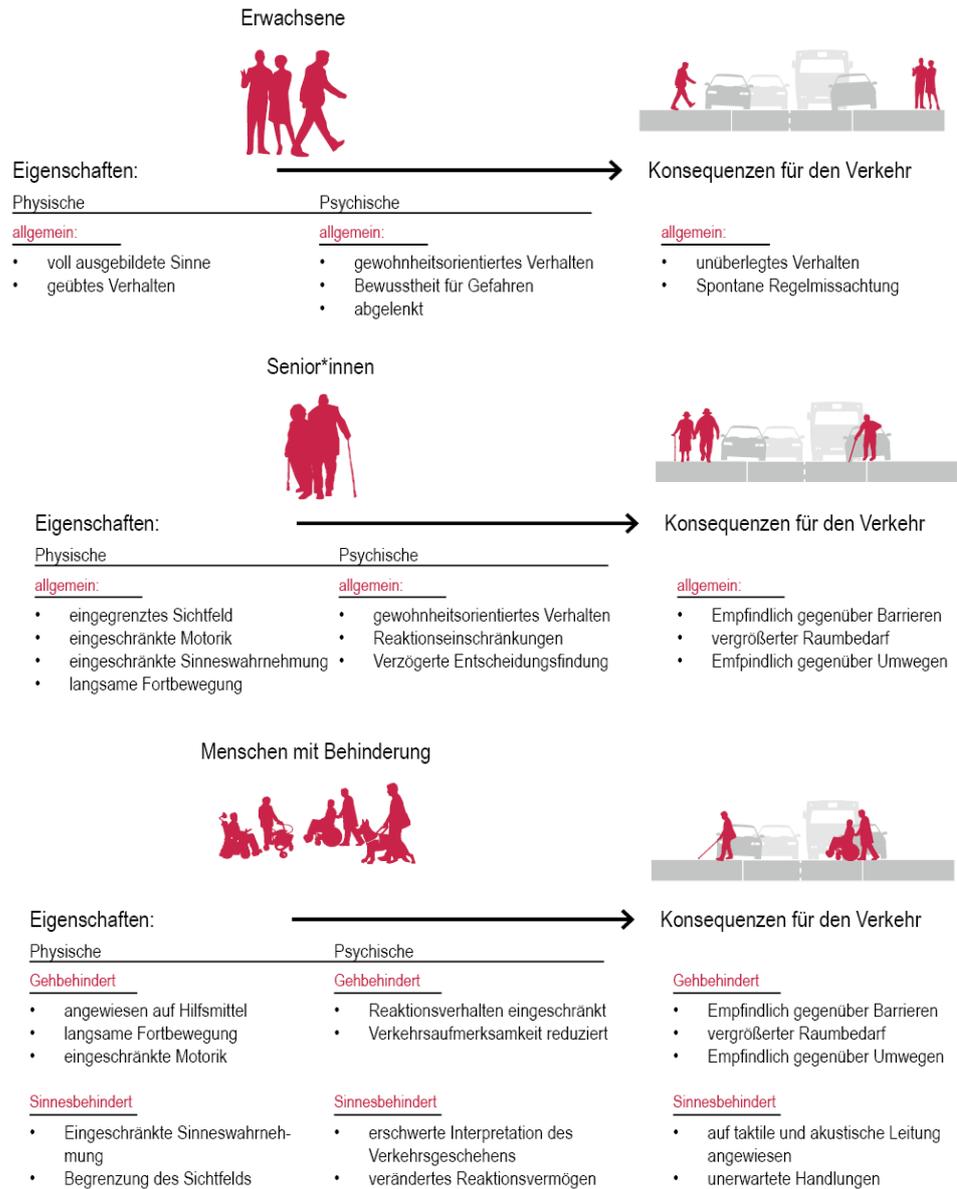
- **Abbildung 6:** Nutzergruppen des öffentlichen Raums und der nahmobilen Infrastruktur mit ihren Eigenschaften und den daraus resultierenden Konsequenzen für den Verkehr<sup>30</sup>



<sup>30</sup> Eigene Abbildung nach Grundlagen für den Fußverkehr, GrobPlanung GmbH, Langenthal Daniel Grob, Dipl. Ing. FH/SVI Planum Zürich Urs Michel, Dipl. Arch. ETH, Planer FSU Forschungsauftrag VSS 2000/368 auf Antrag des Schweizerischen Verbandes der Straßen und Verkehrsfachleute (VSS), S. 22

Bericht  
**Nahmobilitätskonzept**  
**Bad Arolsen**

Juli 2023



In den Abbildungen sind die physischen und psychischen Eigenschaften der unterschiedlichen Nutzergruppen sowie die daraus resultierenden Konsequenzen für den Verkehr dargestellt.

Erläuternd zu den Darstellungen sind folgende Aspekte zu den einzelnen Nutzergruppen von Bedeutung:

So sind im Allgemeinen Nutzer mit motorischen bzw. sensorischen Einschränkungen auf eine Umwege- und barrierefreie Wegeführung angewiesen, um eine selbstständige Mobilität aufrechtzuerhalten. Die Erfassbarkeit des Straßenraums ist bei dieser Personengruppe eingeschränkt und muss durch das Zwei-Sinne-Prinzip ermöglicht werden. Für diese Personengruppe besteht durch die verringerte Wahrnehmungsfähigkeit ein erhöhtes Konfliktpotenzial bzw. Sicherheitsrisiko.

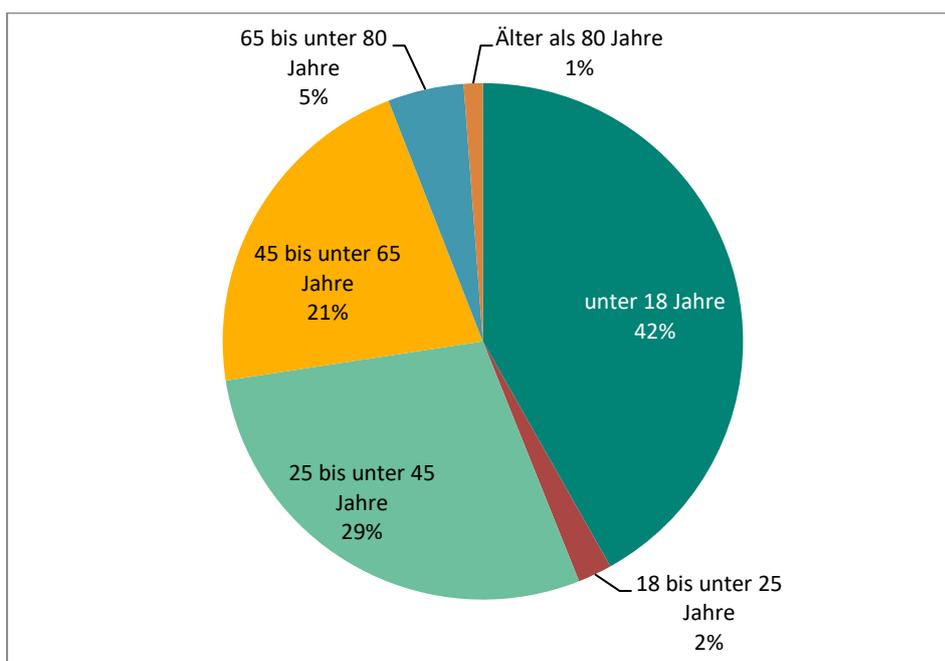
Der Nutzungsanspruch von Kindern insbesondere im Bereich des Spielens und Erlebens erfordert auch insbesondere durch die Mitführung von Spielgeräten eine erhöhte Raumnutzung. Zusätzlich müssen Orientierungspunkte im öffentlichen Raum geschaffen werden, die als Leitung für bspw. Schulwege dienen und so zu einer eigenständigen Mobilität beitragen. Kinder stellen im öffentlichen Raum durch ihre eingeschränkte Wahrnehmung und ihr unachtsames Verhalten ein erhöhtes Risiko für die Unfallverursachung dar, daher sollte das Thema Verkehrserziehung von Kindern eine wichtige Rolle im Rahmen des Mobilitätsmanagements spielen.

Bei Jugendlichen hingegen spielt insbesondere das Thema Erleben und Kommunikation sowie der öffentliche Raum als Ort des Aufenthalts eine Rolle.

Ältere Menschen / Senioren sind gegenüber Umwegen sensibel, da sie häufig auf Grund ihres Alters eine eingeschränkte physische Mobilität aufweisen. Die Belastungsfähigkeit nimmt mit zunehmendem Alter ab und zur Aufrechterhaltung einer selbstständigen Mobilität werden ausreichend Ausruhmöglichkeiten in Form von Sitzgelegenheiten und sanitärer Einrichtungen im öffentlichen Raum benötigt. Durch eine verlangsamte Fortbewegung älterer Menschen sind z. B. verlängerte Grünphasen für den Fußverkehr an Lichtsignalanlagen wichtig.

In der durchgeführten Onlinebeteiligung zur Erstellung des Nahmobilitätsangebotes haben sich 423 Personen beteiligt, wovon 42 Prozent der teilnehmenden Personen unter 18 Jahre alt waren. Somit lassen sich aus dieser Personengruppe verstärkt Erkenntnisse zu ihrem zukünftigen Potenzial und ihren Mobilitätswünschen gewinnen.

● **Abbildung 7:** Alter der teilnehmenden Personen bei der Onlinebeteiligung



So wurden z. B. bei den Verortungen zu den Stärken und Schwächen insbesondere Anmerkungen für einen qualitativeren Ausbau der Haltestellen vorgenommen, was insbesondere die Schaffung von Fahrgastunterständen an den Schulen betrifft. Des Weiteren liegt bei den Anmerkungen allgemein ein höherer Fokus auf dem ÖPNV, was die Wünsche nach einer häufigeren Bustraktung oder Zuverlässigkeit betrifft. Weitere Themen lassen sich nicht in diesem Maße von den anderen Altersgruppen abgrenzen.

## **5.4 Bestands- und Defizitanalysen**

In der Kernstadt und in den Ortsteilen wurden Bestandsaufnahmen zu den Themen Verkehrsorganisation, Netzstruktur / Netzdurchlässigkeit, Fußwegeinfrastruktur, Radverkehrsinfrastruktur, Querungsanlagen und Aufenthaltsqualität durchgeführt. Des Weiteren wurden für den nördlichen, den mittleren und den südlichen Bereich separate Bestandsaufnahmen durchgeführt, um die möglichen Routen für den Radverkehr zu untersuchen. Die Themen der Erhebungen sind im Folgenden aufgelistet:

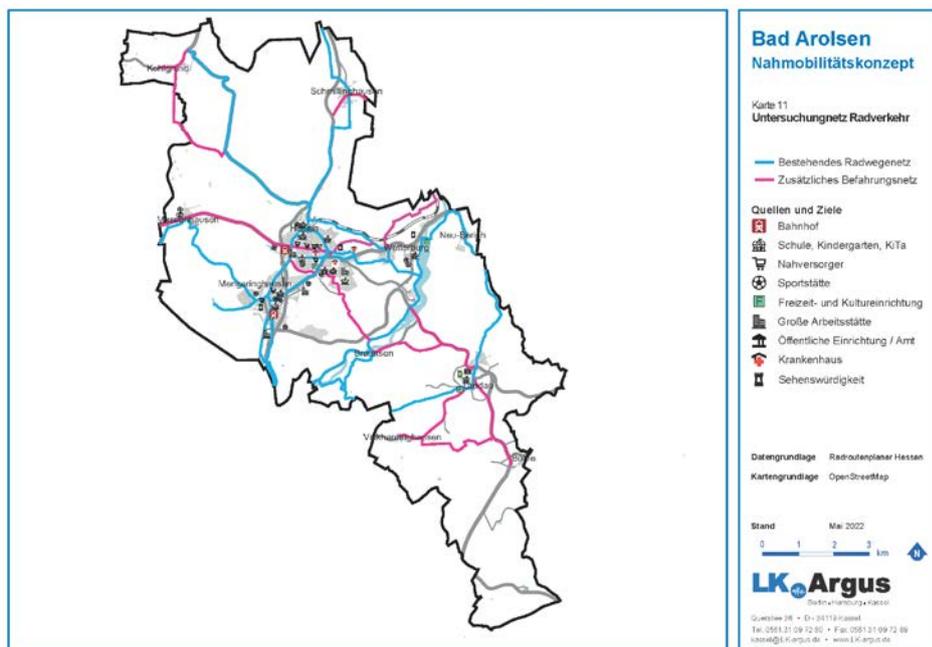
- Verkehrsorganisation: u. a. zulässige Höchstgeschwindigkeit, Tempo-30-Abschnitte bzw. Tempo-30-Zonen, Einbahnstraßen und ggf. vorhandene Öffnung in Gegenrichtung für den Radverkehr, Sackgassen und Verkehrsbeschränkungen (Durchfahrtsverbote).
- Netzstruktur / Netzdurchlässigkeit: Durchlässigkeit der Nebennetze, insbesondere der Gassenstrukturen und straßenunabhängigen Wegeverbindungen für den Fuß- und Radverkehr.
- Fußwegeinfrastruktur: u. a. Gehwegbreite, Hindernisse (u. a. auch Treppen), von Pflaster / Asphalt abweichender Belag (unbefestigter Weg). Die Gehwegbreite wurde in den Gruppen breiter als 2,50 m, 1,50 - 2,50 m und weniger als 1,50 m Breite erhoben und dargestellt.
- Radverkehrsinfrastruktur: Führungsformen des Radverkehrs sowie Radabstellanlagen an öffentlichen Einrichtungen bzw. zentralen Zielen.
- Querungsanlagen (Fuß- und Radverkehr): insbesondere Art der Querung ((Fußgänger-)Lichtsignalanlage, Fußgängerüberweg, Querungshilfen/Mittelinsel).

### **5.4.1 Bestandsaufnahme und Defizitanalysen entlang der untersuchten Radrouten**

Die Karte 11: Übersicht des Untersuchungsnetzes Radverkehr Bad Arolsen“ zeigt die befahrenen Routen zur Erhebung der Bestands- und Defizitanalyse. Themen sind zum einen die nahmobile Verbindung der Stadtteile, die Verbes-

serung der Anbindung an die Kernstadt und die Untersuchung wichtiger Fußverkehrsachsen zur Anbindung der nahmobilitätsrelevanten Ziele wie z. B. die Schulen oder der Zugang zum ÖPNV.

- **Karte 11:** Übersicht des Untersuchungsnetzes Radverkehr Bad Arolsen



(Hochauflösende Karte im Anhang)

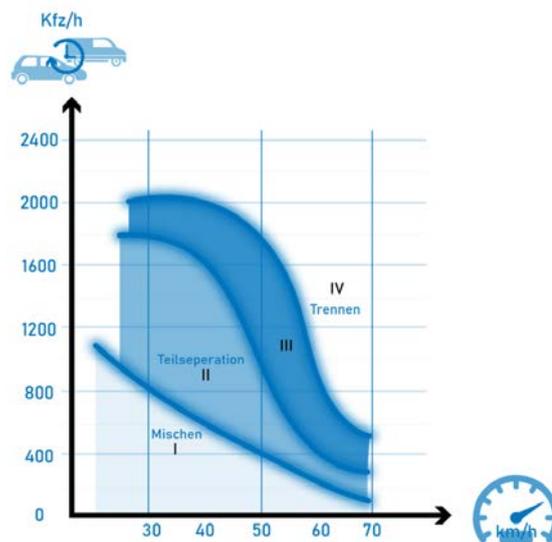
Hierbei werden im Allgemeinen die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)<sup>31</sup> berücksichtigt und angewandt. So wird bei der Radverkehrsführung zwischen den in Tabelle 4 aufgelisteten drei Führungsprinzipien und deren jeweiligen Führungsformen unterschieden. Die einzelnen Führungsprinzipien werden wiederum den in Abbildung 8 dargestellten Belastungsbereichen zugeordnet (in Abhängigkeit von Kfz-Belastung und zulässiger Höchstgeschwindigkeit). Als Kraffahrzeugbelastung wird dabei die Belastung der werktäglichen Spitzenstunde für den Fahrbahnquerschnitt zugrunde gelegt. Die grundlegenden Anforderungen und Eigenschaften der einzelnen Führungsformen werden nachstehend beschrieben.

<sup>31</sup> vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Straßenentwurf, Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, ERA, Ausgabe 2010.

- **Tabelle 4:** Führungsprinzipien und Führungsformen sowie Zuordnung zu den Belastungsbereichen bei Stadtstraßen<sup>32</sup>

Führungsprinzip (Belastungsbereich)	Führungsformen für den Radverkehr
Mischen (I)	- Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn (Benutzungspflichtige Radwege sind auszuschließen)
Teilseparation (II)	- Schutzstreifen - Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und „Gehweg“ mit Zusatz „Radfahrer frei“ - Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und Radweg ohne Benutzungspflicht - Kombination Schutzstreifen und „Gehweg“ mit Zusatz „Radfahrer frei“ - Kombination Schutzstreifen und vorhandener Radweg ohne Benutzungspflicht
	- Radfahrstreifen - Radweg - gemeinsamer Geh- und Radweg

- **Abbildung 8:** Belastungsbereiche zur Vorauswahl von Radverkehrsführungen bei zweistreifigen Stadtstraßen<sup>33</sup>



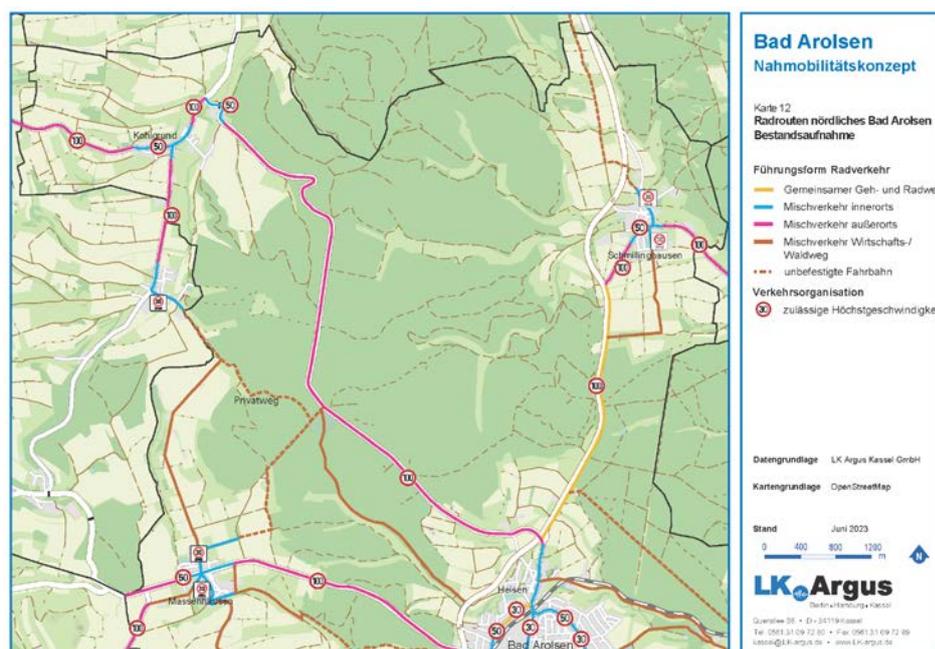
Zusammenfassende Ergebnisse dieser Erhebungen sind im Nachfolgenden dargestellt:

<sup>32</sup> vgl. zusammenfassende Darstellung aus Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, ERA, Ausgabe 2010, S. 18, Tabelle 8.

<sup>33</sup> vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Straßenentwurf, Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, ERA, Ausgabe 2010, S. 19, Bild 7.

Bei den untersuchten Radrouten im nördlichen Bereich von Bad Arolsen handelt es sich im Wesentlichen um die klassifizierte Straßen, auf denen es lediglich entlang der B 252 einen gemeinsamen Geh- und Radweg gibt. Außerdem wurden Alternativrouten über vorhandene Wirtschaftswege untersucht, wo der Zustand und Ausbau der Fahrbahn ein wesentlicher Faktor ist. Außerdem sind bei der Führung des Radverkehrs im Mischverkehr die Geschwindigkeiten des MIV von besonderer Relevanz.

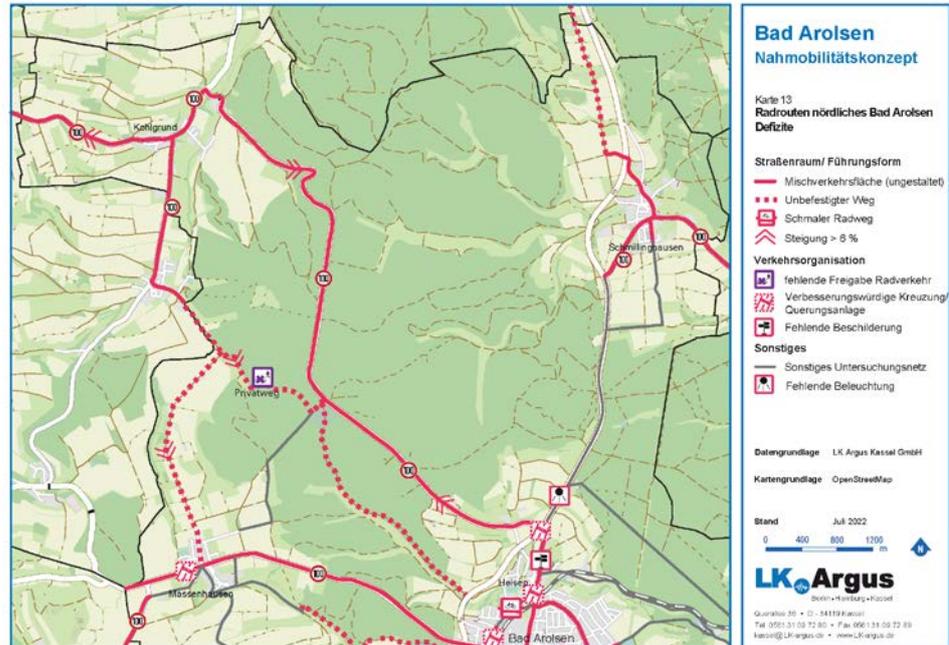
● **Karte 12:** Bestandsaufnahme Radrouten nördliches Bad Arolsen



(Hochauflösende Karte im Anhang)

Aus dem erhobenen Bestand und der Prüfung der Anforderungen nach der ERA ergeben sich die Defizite der untersuchten Radverkehrsrouten. Hierbei bildet die fehlende Radverkehrsinfrastruktur bzw. die Führung im Mischverkehr ein wesentliches Defizit. Außerdem weisen einige Wegeverbindungen eine Steigung von mehr als sechs Prozent auf oder die Oberfläche der untersuchten Wirtschaftswege ist nicht tauglich für den Alltagsradverkehr.

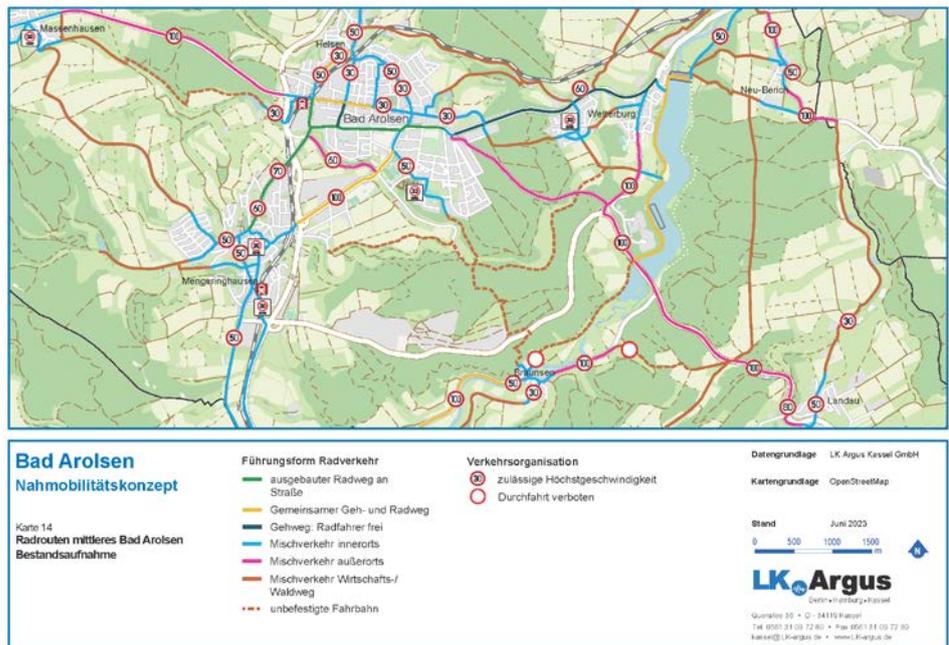
● **Karte 13: Defizitanalyse Radrouten nördliches Bad Arolsen**



(Hochauflösende Karte im Anhang)

Bei der Bestandsaufnahme für den mittleren Bereich von Bad Arolsen geht es um die Anbindung der umliegenden Stadtteile an die Kernstadt. Die Radverkehrsinfrastruktur wurde auf hierfür relevanten Verbindungen entlang der klassifizierten Straßen, auf den touristischen Radrouten und auf einigen Wirtschaftswegen erhoben.

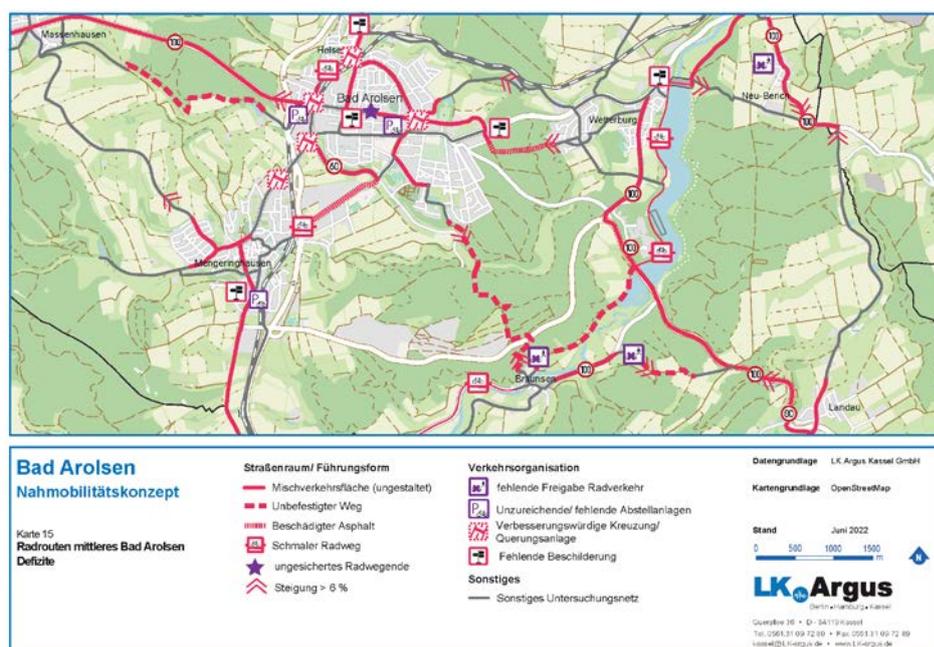
● **Karte 14: Bestandsaufnahme Radrouten mittleres Bad Arolsen**



(Hochauflösende Karte im Anhang)

Im Rahmen der Befahrung der festgelegten Radrouten und der potentiellen Alternativrouten wurden insbesondere Defizite fehlender Radverkehrsinfrastruktur festgestellt, wie z. B. zwischen Massenhausen und der Kernstadt oder zwischen Braunsen und der Kernstadt. Außerdem ist der gemeinsame Geh- und Radweg entlang des Twistesees in einigen Bereich relativ schmal und es fehlt an mehreren relevanten Zielen an qualitativen Radabstellanlagen. Weitere Defizite betreffen die fehlende oder defizitäre Beschilderung und die verbesserungswürdigen Querungsanlagen oder Kreuzungen im Bereich der Kernstadt.

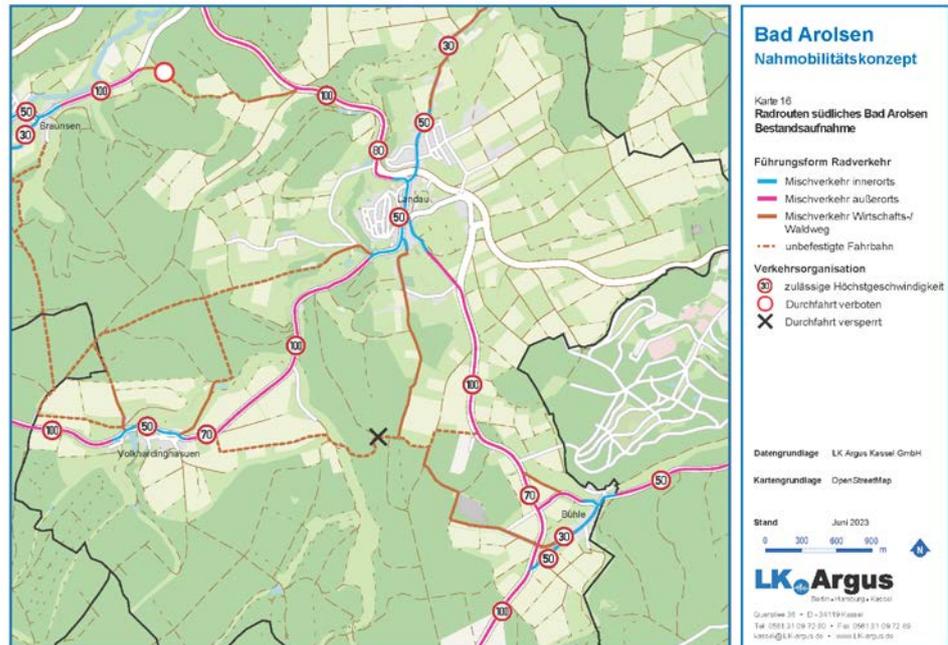
● **Karte 15:** Defizitanalyse Radrouten mittleres Bad Arolsen



(Hochauflösende Karte im Anhang)

Bei dem Bestand der untersuchten Radrouten im südlichen Bereich von Bad Arolsen wurden ebenfalls die Radverkehrsführung und die Geschwindigkeiten des MIV entlang der klassifizierten Straßen untersucht. Im Ergebnis wird deutlich, dass es in diesem Bereich nahezu keine Radverkehrsanlagen entlang der Straßen gibt. Die als mögliche Alternativen untersuchten Wirtschaftswege sind meistens unbefestigt.

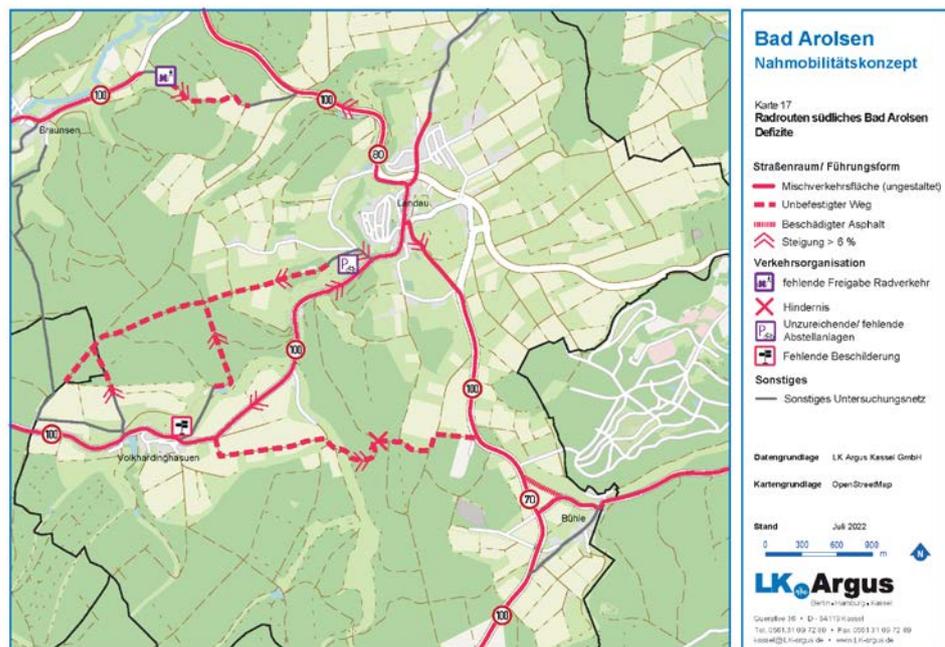
● **Karte 16:** Bestandsaufnahme Radrouten südliches Bad Arolsen



(Hochauflösende Karte im Anhang)

Demnach ergeben sich Defizite aus der Führung im Mischverkehr, aus den unbefestigten Wegen und aus der teilweise problematischen Topographie. Des Weiteren fehlt an einem Wirtschaftsweg zwischen Braunsen und Landau das Zusatzschild zum Verkehrszeichen 250 mit der Freigabe für den Radverkehr.

● **Karte 17:** Defizitanalyse Radrouten südliches Bad Arolsen



(Hochauflösende Karte im Anhang)

## 5.4.2 Bestandsaufnahme und Defizitanalysen in der Kernstadt und in den Ortsteilen

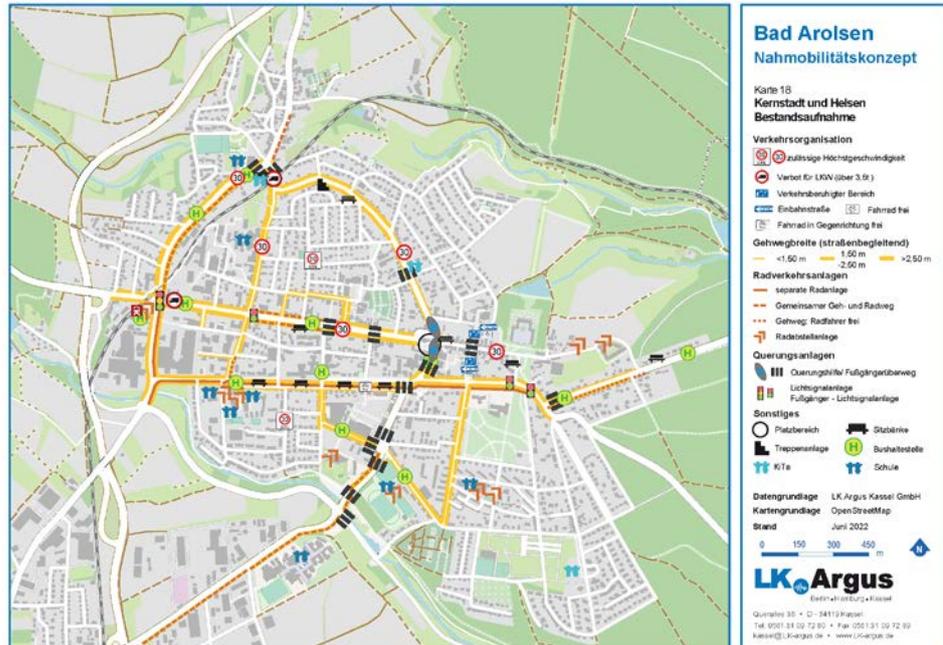
Ergänzend zu den Radrouten wurden für die Kernstadt und die weiteren 11 Stadtteile Bestandsaufnahmen und Defizitanalysen durchgeführt. Hiervon werden die wesentlichen Erkenntnisse im Folgenden zusammengefasst.

### Kernstadt und Helsen

Für die Kernstadt und Helsen sind - aufbauend auf den Bestandsaufnahmen - folgende relevante Defizite festzustellen:

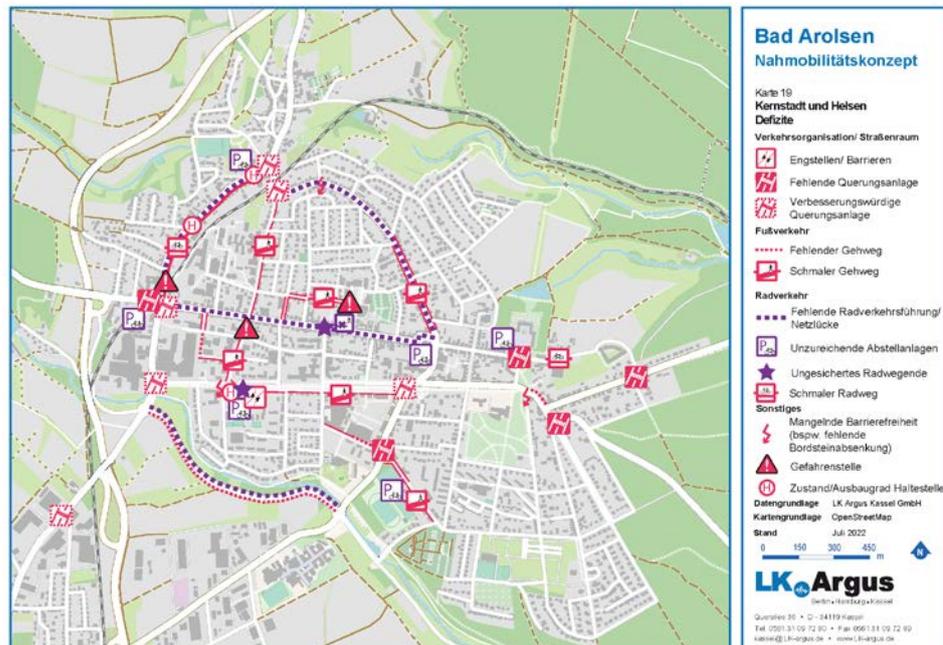
- Fehlende Querungsanlagen an der Kreuzung Marsberger/Prof.-Bier-Straße, an der Landauer Straße und Am Tannenkopf im Bereich des Kreisverkehrs
- Verbesserungswürdige Querungsanlagen an der Schloßstraße, an der Kreuzung Prof.-Bier-Straße/Rauchstraße, an der Kreuzung Marsberger/Prof.-Bier-Straße, entlang der Landstraße und am Birkenweg auf Höhe der Großen Allee. Hierbei geht es um fehlende Quermöglichkeiten, um lange Wartezeiten an den LSA oder fehlende Radverkehrsfurten
- Defizitäre oder fehlende Radabstellanlagen an zentralen Punkten der Kernstadt sowie am Bahnhof und am Schloss
- Fehlende Radverkehrsinfrastruktur in der Bahnhofstraße, an der Prof.-Bier-Straße und an der Rauchstraße
- Teilweise schmale Geh- und Radwege in den Nebenstraßen
- Vorhandene Gefahrenstellen durch Konflikte mit dem ruhenden Verkehr
- Defizite in der Ausstattung vorhandener Haltestellen, die die Überdachung oder die Barrierefreiheit betreffen

● **Karte 18: Bestandsaufnahme Kernstadt und Helsen**



(Hochauflösende Karte im Anhang)

● **Karte 19: Defizitanalyse Kernstadt und Helsen**



(Hochauflösende Karte im Anhang)

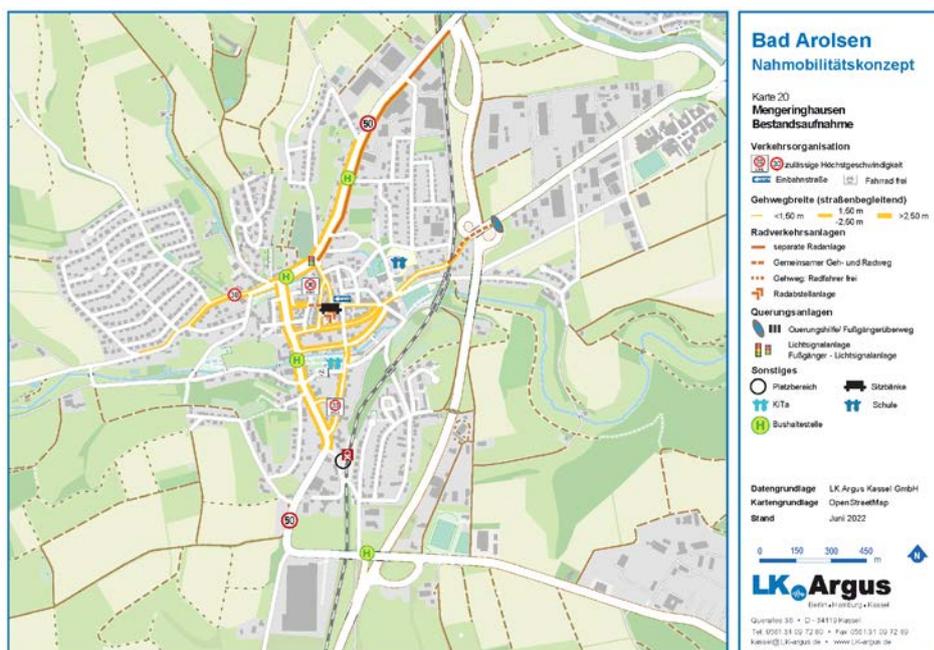
## Mengeringhausen

Bericht  
**Nahmobilitätskonzept**  
**Bad Arolsen**

Juli 2023

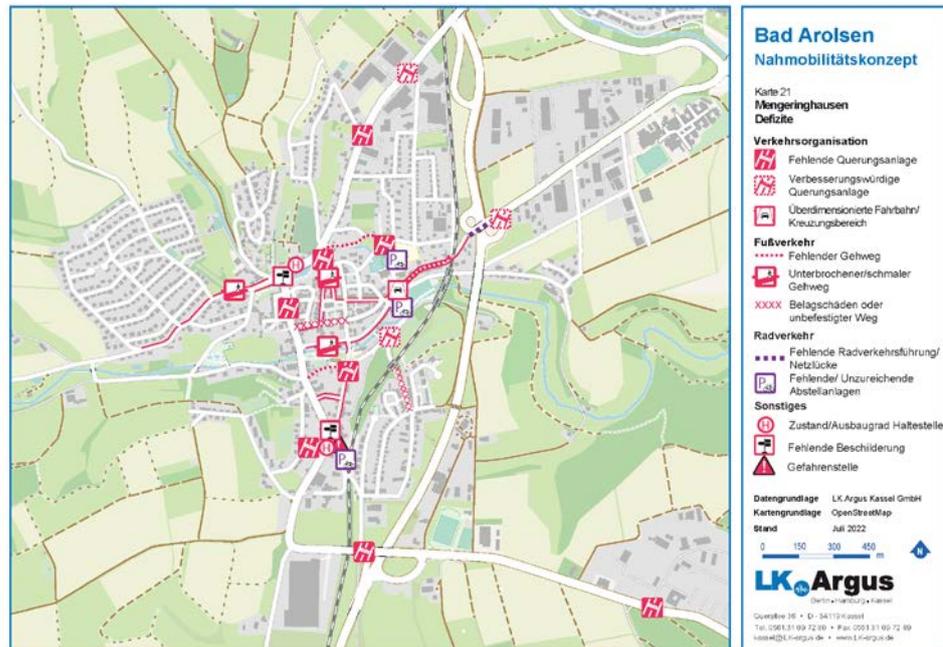
Bei der Bestands- und Defizitanalyse für Mengeringhausen wurden folgende Defizite festgestellt:

- Fehlende Querungsanlagen an der Schulstraße, an der Landstraße und am Freundegrund
- Die überdimensionierte Kreuzung an der Stadthalle und verbesserungswürdige Querungsmöglichkeiten an der Mengeringhäuser Straße sowie an der Landstraße
- Verbesserung der Radabstellanlagensituation an zentralen Punkten und öffentlichen Einrichtungen, wie z. B. am Bahnhof und an der Stadthalle
- Defizite in der Ausstattung vorhandener Haltestellen
- Unterbrochene oder zu schmale Gehwege in den Nebenstraßen
- **Karte 20:** Bestandsaufnahme Mengeringhausen



(Hochauflösende Karte im Anhang)

● **Karte 21: Defizitanalyse Mengeringhausen**



(Hochauflösende Karte im Anhang)

## Wetterburg

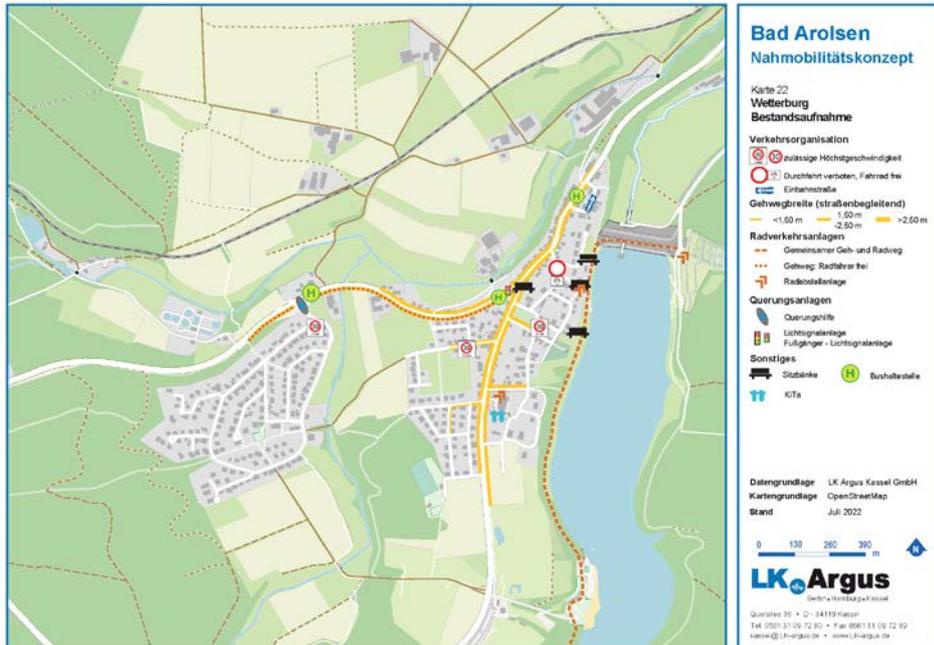
Bei der Bestands- und Defizitanalyse für Wetterburg wurden folgende Defizite festgestellt:

- Fehlende Querungsmöglichkeiten entlang der Straße Zum Wiggenberg
- Der stellenweise schmale gemeinsame Geh- und Radweg entlang des Twistesees
- Die fehlende Beschilderung der Radrouten in die Kernstadt
- Verbesserung der Radabstellanlagensituation an zentralen Punkten und öffentlichen Einrichtungen

● **Karte 22:** Bestandsaufnahme Wetterburg

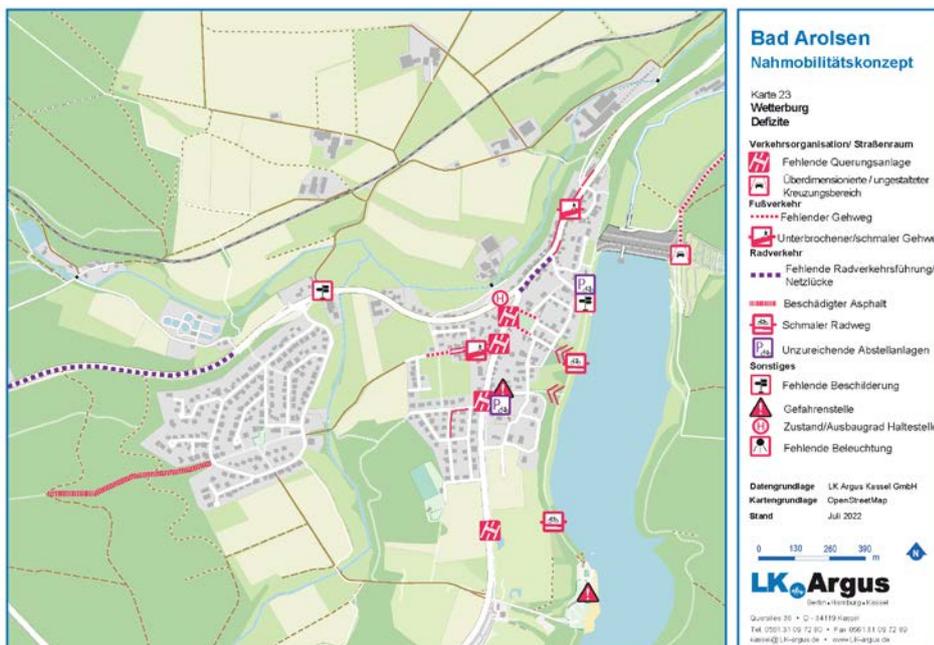
Bericht  
**Nahmobilitätskonzept**  
**Bad Arolsen**

Juli 2023



(Hochauflösende Karte im Anhang)

● **Karte 23:** Defizitanalyse Wetterburg

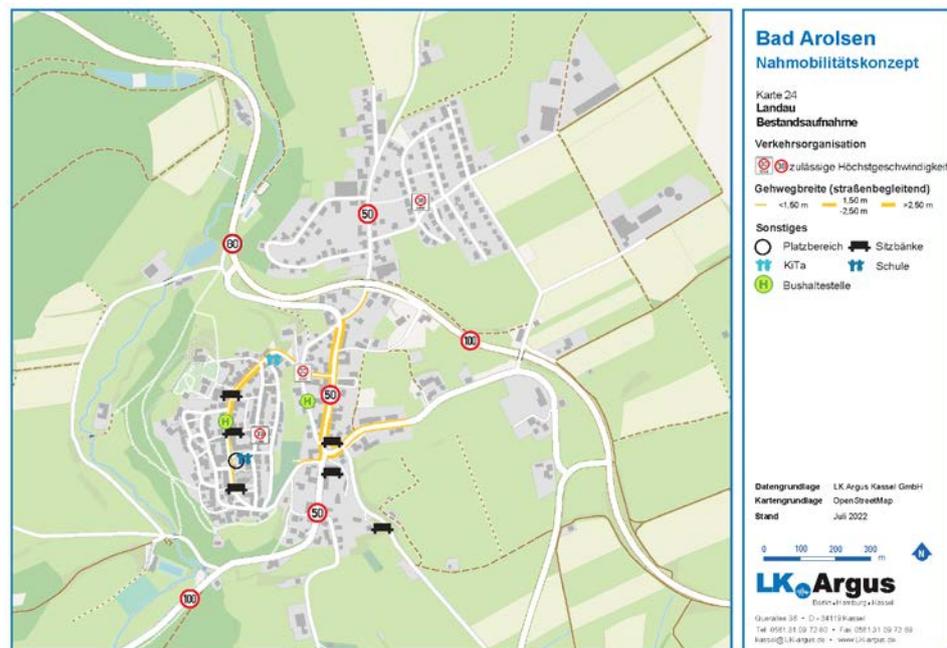


(Hochauflösende Karte im Anhang)

## Landau

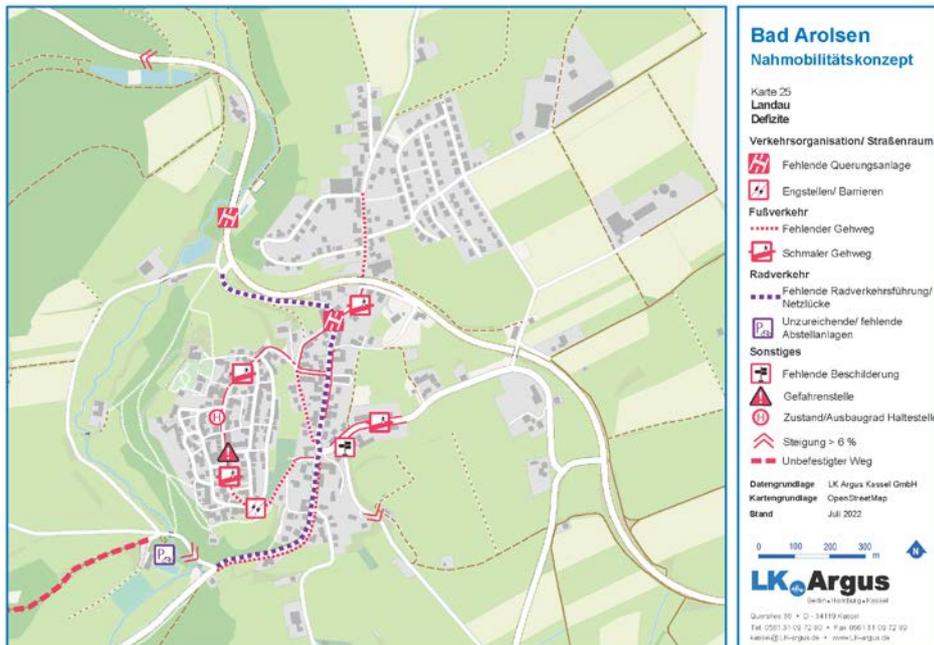
Bei der Bestands- und Defizitanalyse für Landau wurden folgende Defizite festgestellt:

- Fehlende Querungsmöglichkeiten über die B 450 und über die Arolser Straße auf Höhe der Sandlandstraße
- Fehlende oder schmale Gehwege mit Engstellen entlang des Ortskerns an der Mittelstraße, an der Sandlandstraße und an der Wolfhager Straße
- Fehlende Radverkehrsinfrastruktur entlang der Arolser Straße
- Mangelhafte nahmobile Anbindung und fehlende Radabstellanlagen am Freibad Landau
- **Karte 24:** Bestandsaufnahme Landau



(Hochauflösende Karte im Anhang)

● **Karte 25:** Defizitanalyse Landau



(Hochauflösende Karte im Anhang)

Bericht  
**Nahmobilitätskonzept**  
**Bad Arolsen**

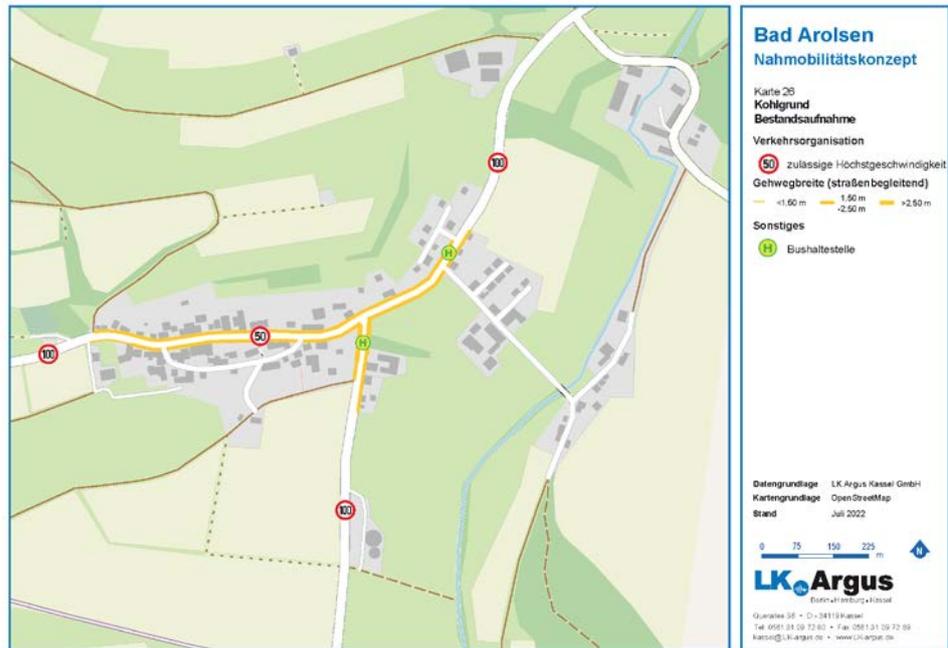
Juli 2023

**Kohlgrund**

Bei der Bestands- und Defizitanalyse für Kohlgrund wurden folgende Defizite festgestellt:

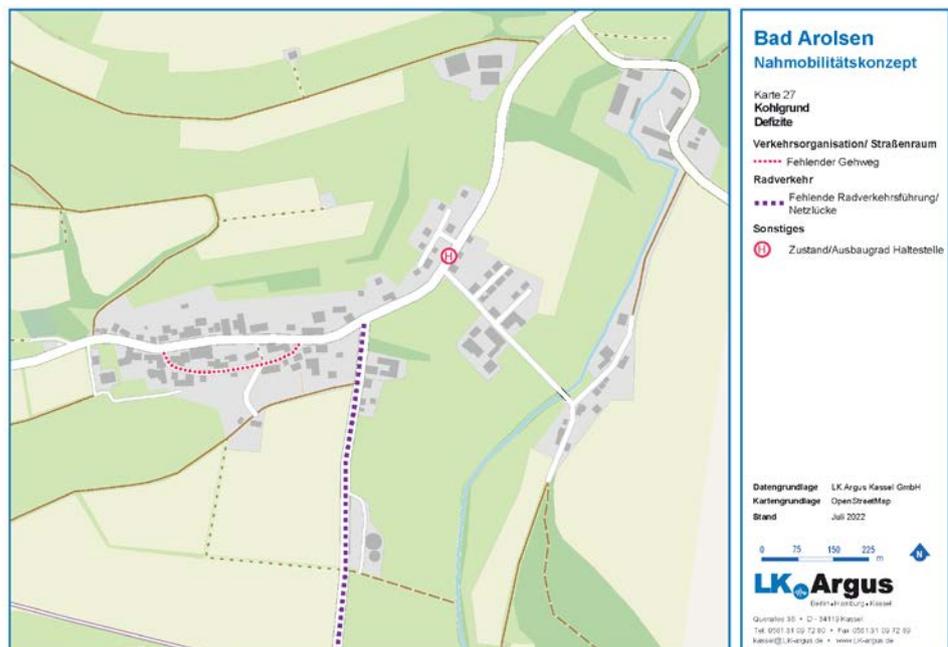
- Fehlende Radverkehrsinfrastruktur auf der Udorfer Straße, welches die Verbindung über Udorf in die Kernstadt ist
- Fehlende Gehwege entlang der Stricker Straße
- Defizite in der Ausstattung der Haltestelle Am Knick

● **Karte 26:** Bestandsaufnahme Kohlgrund



(Hochauflösende Karte im Anhang)

● **Karte 27:** Defizitanalyse Kohlgrund

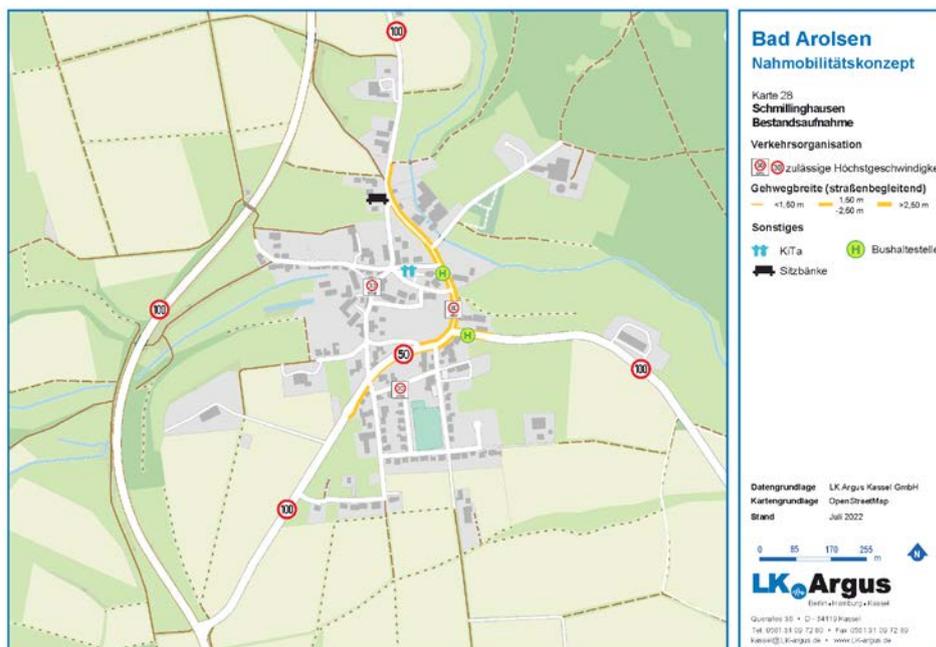


(Hochauflösende Karte im Anhang)

## Schmillinghausen

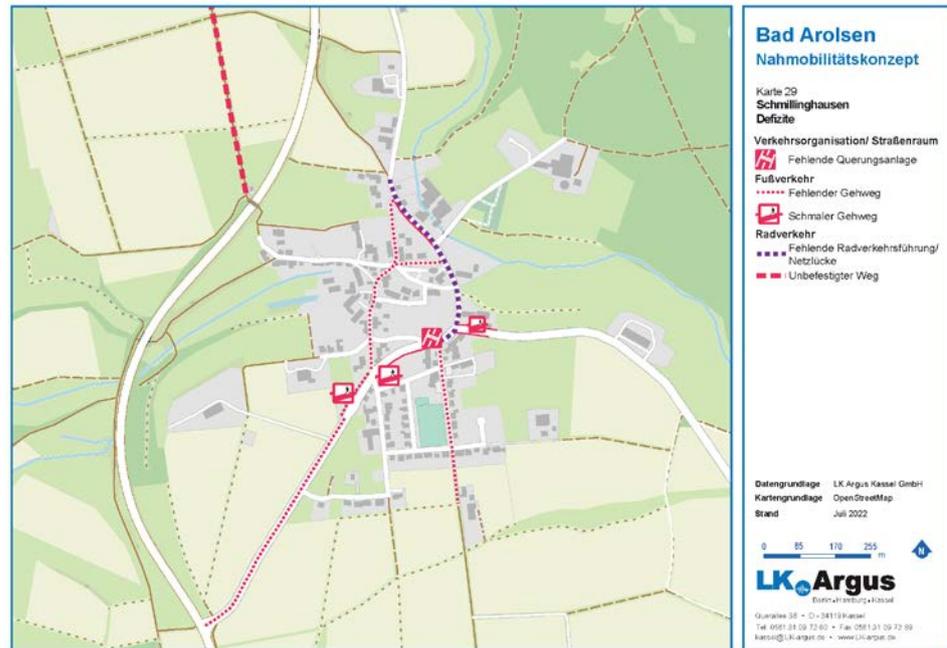
Bei der Bestands- und Defizitanalyse für Schmillinghausen wurden folgende Defizite festgestellt:

- Eine fehlende Querungsanlage über die Rhoder Straße auf Höhe des Bastholzweges
- Fehlende oder schmale Gehwege entlang der Rhoder Straße und in den Nebenstraßen
- Fehlende Radverkehrsinfrastruktur auf der Rhoder Straße zwischen dem Bastholzweg als Teil des R6
- **Karte 28:** Bestandsaufnahme Schmillinghausen



(Hochauflösende Karte im Anhang)

● **Karte 29: Defizitanalyse Schillinghausen**



(Hochauflösende Karte im Anhang)

**Massenhausen**

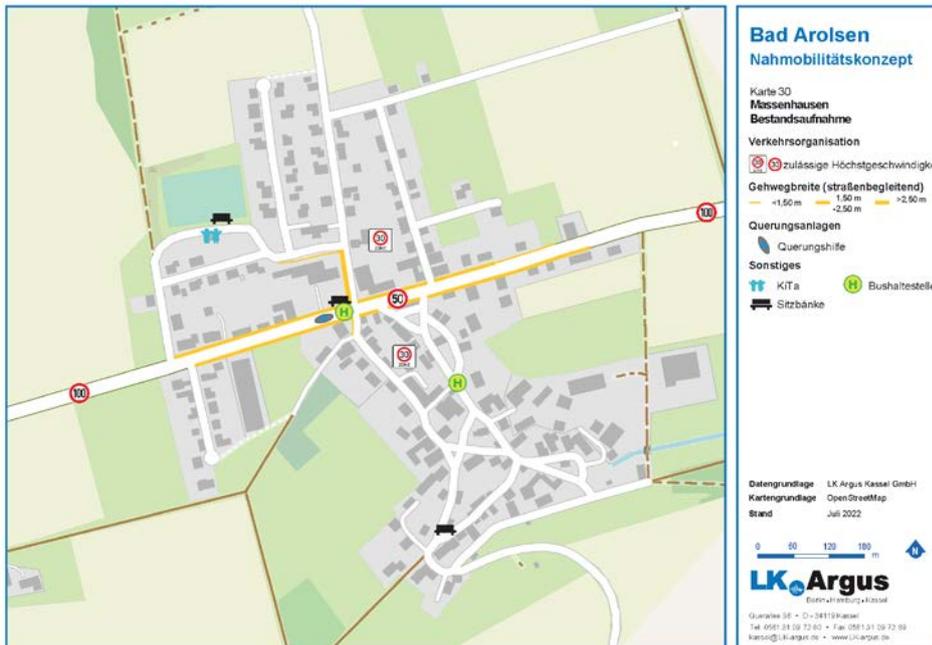
Bei der Bestands- und Defizitanalyse für Massenhausen wurden folgende Defizite festgestellt:

- Verbesserung der Querungshilfe auf der Briloner Straße auf Höhe der Nordstraße. Die vorhandene Querung wird durch Fahrgäste aus dem Bus selten genutzt, da sie zu weit westlich liegt.
- Fehlende Gehwege in den Nebenstraßen z.B. in der Straße Am Sammetgraben als Weg zum Kindergarten Massenhausen
- Fehlende bzw. unzureichende Radabstellanlagen an der Schützenhalle und am Waldecker Spielzeugmuseum

● **Karte 30:** Bestandsaufnahme Massenhausen

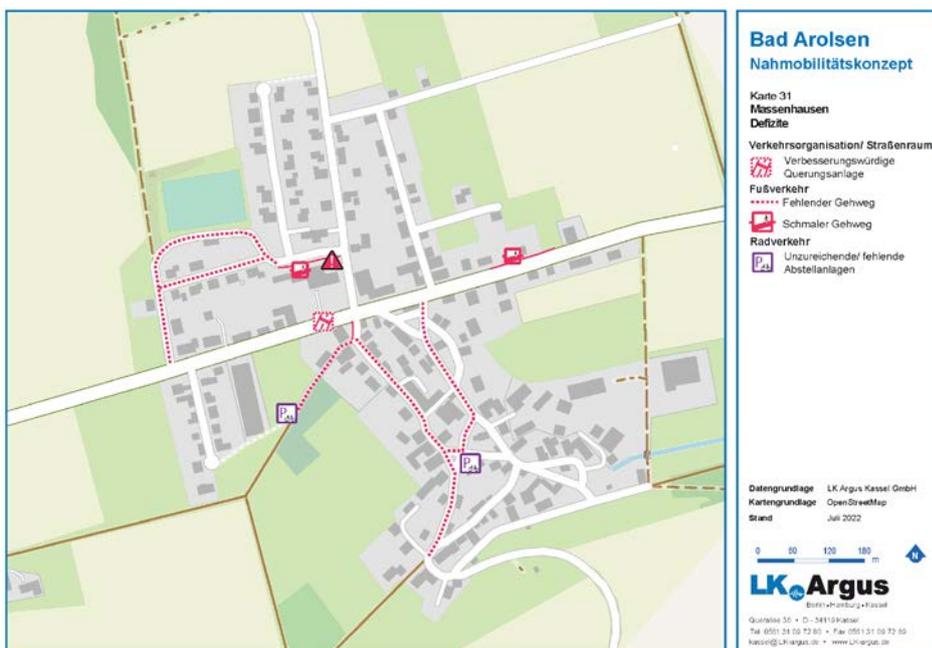
Bericht  
**Nahmobilitätskonzept**  
**Bad Arolsen**

Juli 2023



(Hochauflösende Karte im Anhang)

● **Karte 31:** Defizitanalyse Massenhausen



(Hochauflösende Karte im Anhang)

## Neu-Berich

Bei der Bestands- und Defizitanalyse für Neu-Berich wurden folgende Defizite festgestellt:

- Schmale oder fehlende Gehwege entlang der Bericher Straße und der Mühlenfeldstraße
- Fehlende des Wirtschaftsweges am Heuweg für den Radverkehr
- Verengung des Gehweges entlang der Bericher Straße durch parkende Kfz
- **Karte 32:** Bestandsaufnahme Neu-Berich

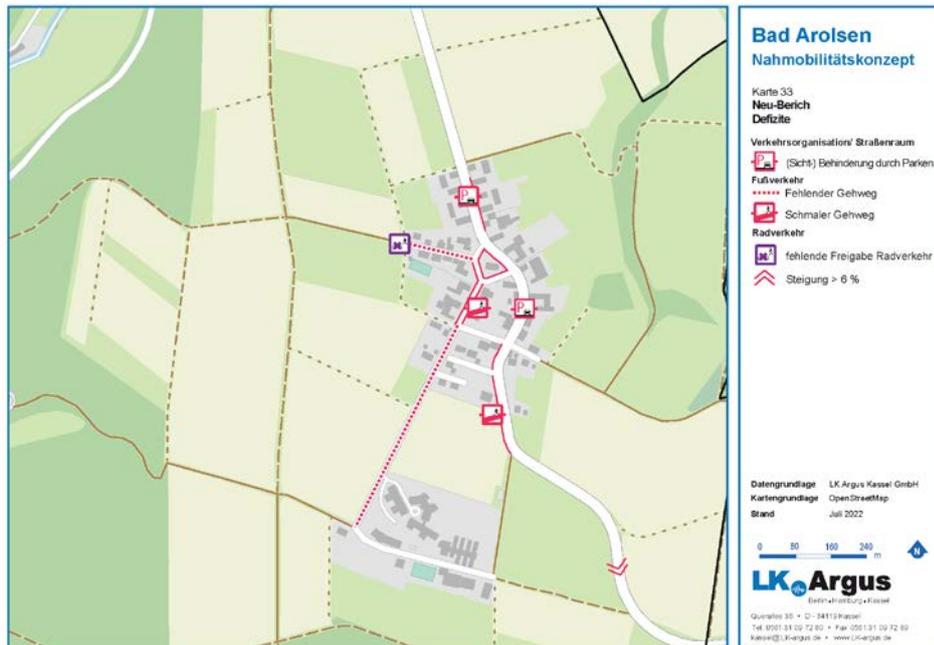


(Hochauflösende Karte im Anhang)

● **Karte 33:** Defizitanalyse Neu-Berich

Bericht  
**Nahmobilitätskonzept**  
**Bad Arolsen**

Juli 2023



(Hochauflösende Karte im Anhang)

**Braunsen**

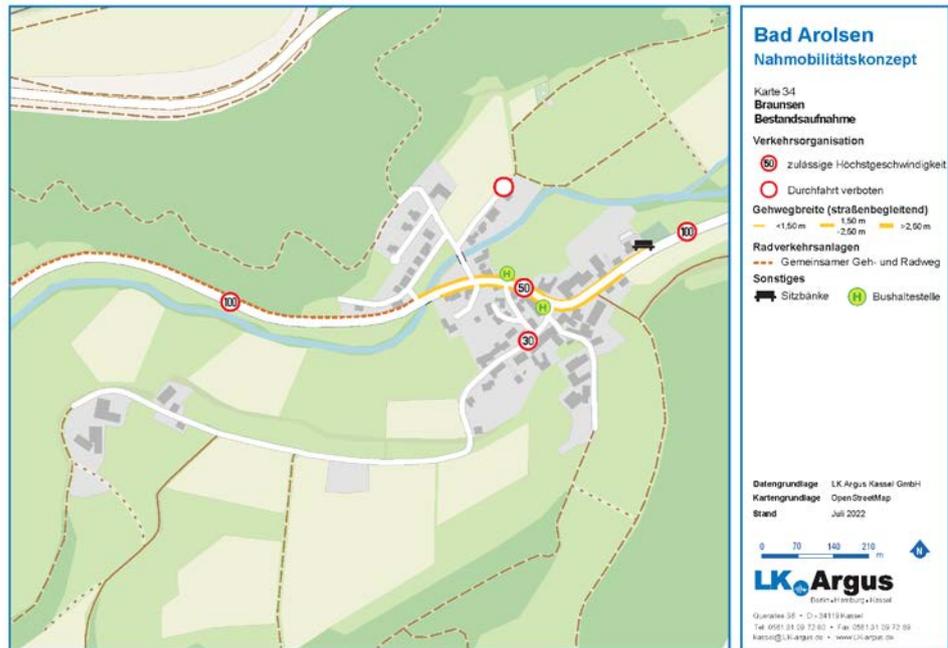
Bei der Bestands- und Defizitanalyse für Braunsen wurden folgende Defizite festgestellt:

- Schmalere gemeinsamer Geh- und Radweg entlang der K 8
- Fehlende Freigabe des Wirtschaftsweges für den Radverkehr ab dem Lefringhäuser Weg (Radroute R1)
- Fehlende Gehwege in den Nebenstraßen

Bericht  
**Nahmobilitätskonzept**  
**Bad Arolsen**

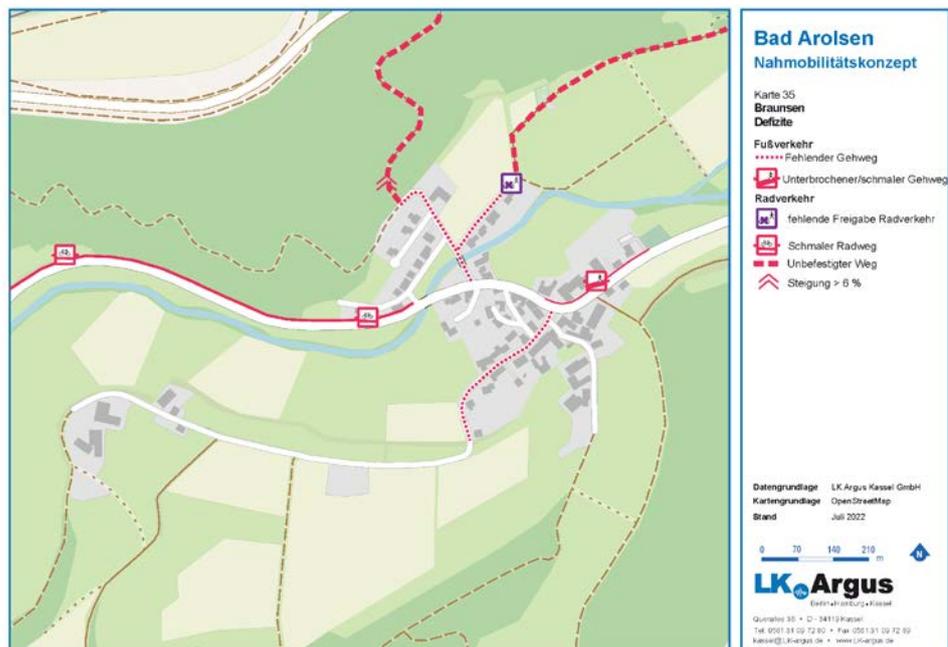
Juli 2023

● **Karte 34: Bestandsaufnahme Braunsen**



(Hochauflösende Karte im Anhang)

● **Karte 35: Defizitanalyse Braunsen**



(Hochauflösende Karte im Anhang)

## Volkhardinghausen

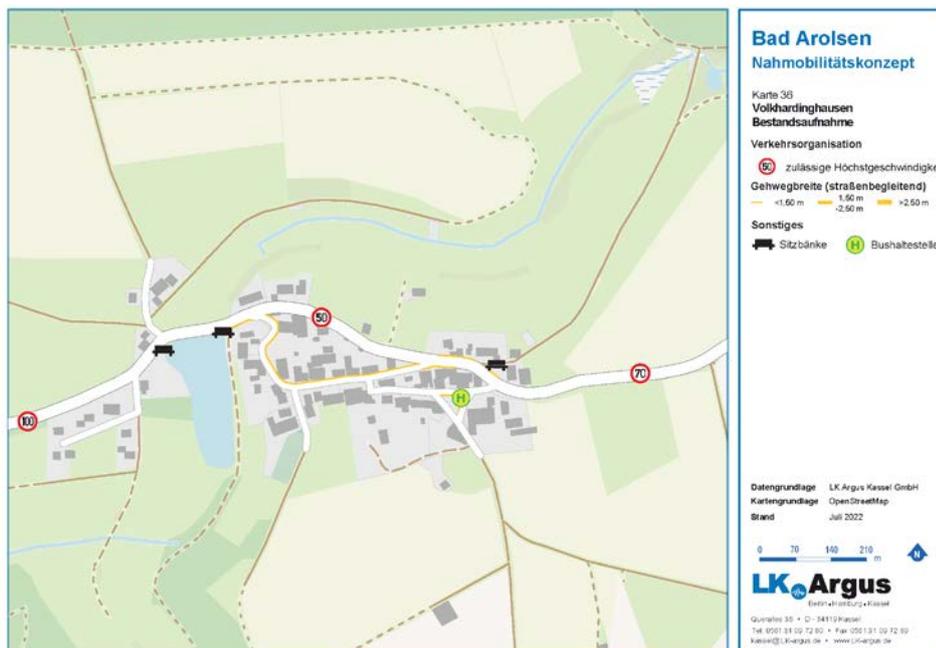
Bei der Bestands- und Defizitanalyse für Volkhardinghausen wurden folgende Defizite festgestellt:

- Fehlende oder schmale Gehwege entlang der Elleringhäuser Straße (K 9) und entlang der Klosterstraße
- Fehlende Beschilderung möglicher Radrouten nach Landau
- **Karte 36:** Bestandsaufnahme Volkhardinghausen

Bericht

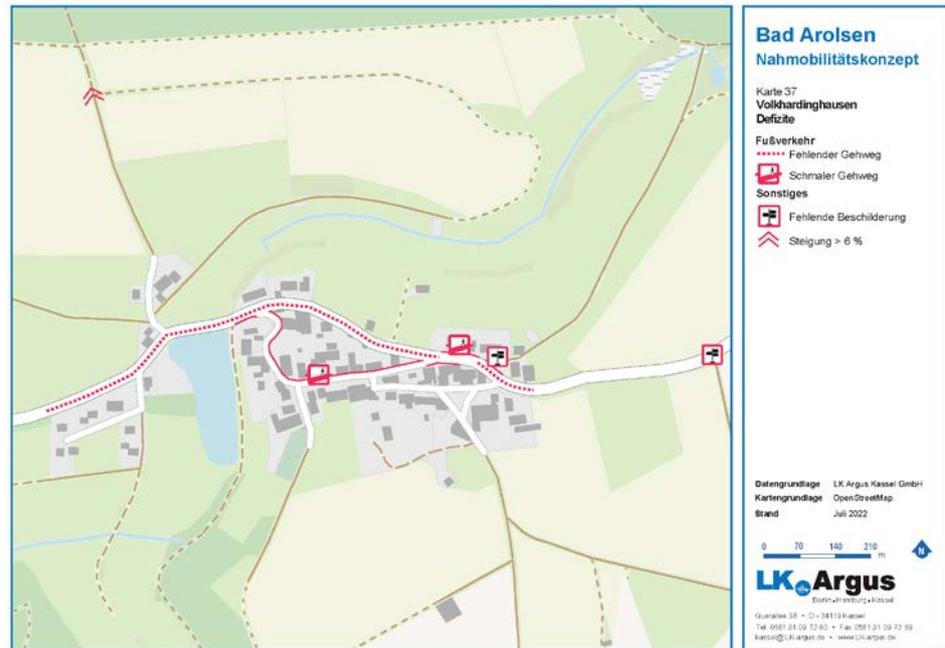
## Nahmobilitätskonzept Bad Arolsen

Juli 2023



(Hochauflösende Karte im Anhang)

● **Karte 37: Defizitanalyse Volkhardinghausen**



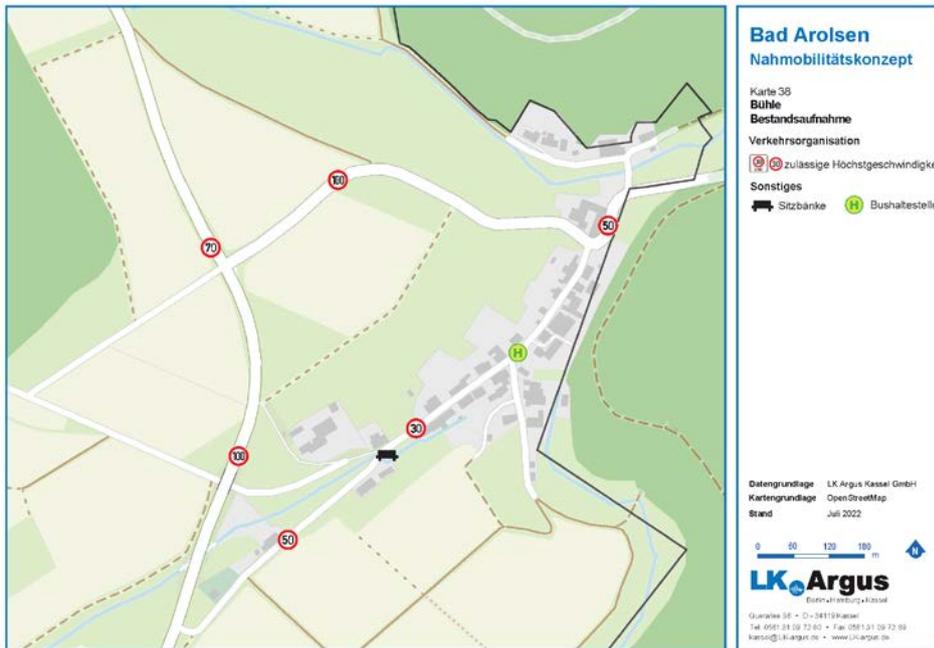
(Hochauflösende Karte im Anhang)

## Bühle

Bei der Bestands- und Defizitanalyse für Bühle wurden folgende Defizite festgestellt:

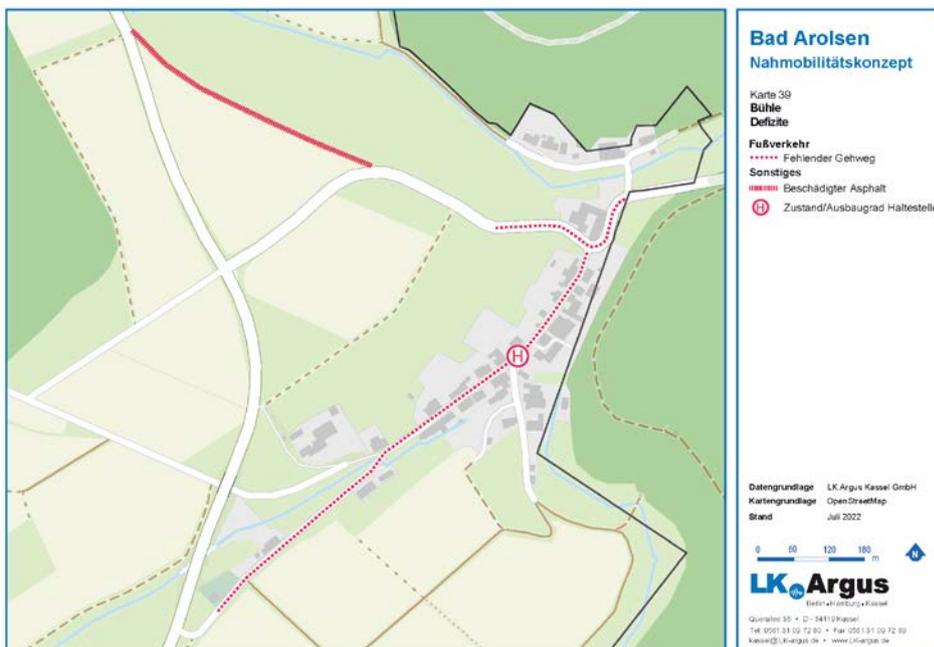
- Fehlende Gehwege entlang der Straße Bühler Tal
- Defizite in der Ausstattung der Haltestelle Bühle

● **Karte 38:** Bestandsaufnahme Bühne



(Hochauflösende Karte im Anhang)

● **Karte 39:** Defizitanalyse Bühne



(Hochauflösende Karte im Anhang)

## **5.5 SWOT-Analyse für die Nahmobilität**

Zum Abschluss der Bestandsanalyse erfolgen die zusammenfassenden SWOT-Analysen (Strengths (Stärken), Weaknesses (Schwächen), Opportunities (Chancen) und Threats (Risiken)) für den gesamtstädtischen Fuß- und Radverkehr. Außerdem wurden für die einzelnen Ortsteile spezifische SWOT-Analysen erstellt, die insbesondere die starken Unterschiede zwischen den größeren Ortsteilen und den sehr dörflich geprägten Ortsteilen hervorheben. Hierzu werden die individuellen Stärken und Schwächen aufgelistet.

### **5.5.1 Gesamtstädtische SWOT-Analysen für den Fuß- und Radverkehr**

- **Abbildung 9:** SWOT-Analyse zum Fußverkehr für Bad Arolsen

- **Abbildung 10:** SWOT-Analyse zum Radverkehr für Bad Arolsen

## Radverkehr

- S**
- vorhandene Anbindung an touristische Radrouten
  - in den letzten Jahren wenig Unfälle mit Radfahrer:innen
  - vorhandene qualitative Radverkehrsverbindungen (z. B. Große Allee)
  - Freigabe von Einbahnstraßen in Gegenrichtung
  - E-Bike Verleih im Touristik-Service
  - regelmäßige Teilnahme am Stadtradeln

- W**
- fehlende durchgängige Radwegeverbindungen in der Kernstadt
  - mangelhafte oder fehlende Radabstellanlagen an wichtigen Zielen und ÖV-Zugangsstellen
  - keine Radverkehrsinfrastruktur auf den Ortsdurchfahrten der Stadtteile
  - Wirtschaftswege auf für Radfahrer geeigneten Verbindungen sind z.T. nicht asphaltiert oder nicht für den Radverkehr freigegeben
  - verbesserungswürdige Radverkehrsführung in einigen Kreuzungsbereichen
  - zum Teil nicht durchgängige/abrupt endende Radverkehrsinfrastruktur
  - Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmenden und dem Ruhenden Verkehr

- O**
- Verstärkte Pedelec-Nutzung in Bad Arolsen
  - Radwegekonzept für den Landkreis Waldeck-Frankenberg mit den Maßnahmen für Bad Arolsen
  - Gutes vorhandes Busangebot mit Potential zur stärkeren Verknüpfung mit dem Radverkehr

- T**
- mangelnde Infrastruktur hält ängstlichere Verkehrsteilnehmende von der Fahrradnutzung ab
  - erhöhte Unfallgefahr durch höhere Geschwindigkeit der Pedelecs und die breite von Lastenrädern

## 5.5.2 SWOT-Analyse für die Stadtteile

- **Abbildung 11:** Stärken und Schwächen der Nahmobilität in der Kernstadt und in Helsen

- **Abbildung 12:** Stärken und Schwächen der Nahmobilität in Mengersinghausen

### Nahmobilität Mengersinghausen

- S**
- Vorhandene Bahnanbindung an die RB4 (Kassel - Korbach)
  - Direkte Nähe zur Kernstadt
  - Vorhandene Nutzungsmischung im Bereich des Ortskerns
  - Radverkehrsinfrastruktur entlang der Landstraße zur direkten Anbindung an die Kernstadt

- W**
- Fehlende Querungshilfen (z.B. Schulstraße oder Landstraße) oder verbesserungswürdige Querungssituationen
  - Fehlende Radabstellanlagen an relevanten Zielen (z. B. Bahnhof oder Stadthalle)
  - Defizitärer Ausbau der Haltestellen (Barrierefreiheit und Ausstattung)
  - Defizite auf den Wegen im Umfeld der Nicolai-Schule

- **Abbildung 13:** Stärken und Schwächen der Nahmobilität in Wetterburg

Bericht  
**Nahmobilitätskonzept**  
**Bad Arolsen**

Juli 2023

- **Abbildung 14:** Stärken und Schwächen der Nahmobilität in Landau

Bericht

**Nahmobilitätskonzept**

**Bad Arolsen**

Juli 2023

- **Abbildung 15:** Stärken und Schwächen der Nahmobilität in Volkhardinghausen, Bühle, Massenhausen, Neu-Berich, Kohlgrund, Schmillinghausen und Braunsen

## 6 Leitziele und Umsetzungsstrategien

Für die Zukunft der Nahmobilität in Bad Arolsen ist es von besonderer Relevanz, übergeordnete Ziele zu definieren, an denen sich die künftige Planung und das Handeln der Verwaltung in Zukunft orientieren. Hierbei werden die unterschiedlichen räumlichen Ebenen, die Mobilitätsbedürfnisse diverser Personengruppen und verschiedene Mobilitätsarten mit Fokus auf die Nahmobilität berücksichtigt.

Somit ergeben sich sieben Leitziele, um das Nahmobilitätsangebot und damit die Lebensqualität der Bevölkerung und die allgemeine Attraktivität von Bad Arolsen weiter zu steigern. Diese beruhen auf Zielen, die die Stadt Bad Arolsen für das Nahmobilitätskonzept formuliert hat, auf den Erkenntnissen aus der Bestands- und SWOT-Analyse sowie auf den Ergebnissen der Onlinebeteiligung und des 1. Bürgerworkshops.

- **Abbildung 16:** Übersicht der Leitziele für die Nahmobilität in Bad Arolsen



Im Folgenden werden die einzelnen Leitziele erläutert und dargestellt, welche spezifischen Ziele für die Nahmobilität in Bad Arolsen erreicht werden sollen. Hierfür werden auch Bestandteile der Umsetzungsstrategie dargestellt, die auf Handlungsstrategien, wie z. B. der Erstellung eines Zielnetzes beruhen.

## **6.1 Verbesserung der Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen**

Beim Leitziel zur Verbesserung der Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen geht es darum, den Bürgern von Bad Arolsen aus allen Stadtteilen ein Mobilitätsangebot bereitzustellen, das ihnen eine eigenständige Mobilität ermöglicht. So geht es z. B. um ein flächendeckendes Radverkehrsnetz und eine qualitative Bustaktung, um andere Stadtteile ohne ein Auto erreichen zu können, was insbesondere für Kinder und ältere Personen von besonderer Relevanz ist. Weitere Themen sind ausreichende Gehwebreiten für die Nutzung mit Gehhilfen oder Kinderwägen, eine barrierefreie Gestaltung von Querungen und Haltestellen sowie ein ausreichendes Angebot an Ruhemöglichkeiten. Hierfür bilden die Erkenntnisse aus der Nutzer- und Potenzialgruppenanalyse eine gute Grundlage, um für die spezifischen Anforderung entsprechende Verbesserungen zu erreichen.

## **6.2 Schaffung durchgängiger Rad- und Fußverkehrsverbindungen**

Die Schaffung durchgängiger Rad- und Fußverkehrsverbindungen hat das Ziel, alle Ziel- und Ausgangspunkte an ein lückenloses Fuß- und Radnetz anzubinden und somit die Nahmobilität erstmalig zu ermöglichen oder zu stärken. Hierfür braucht es gewisse Standards, was die Mindestbreiten, die Gestaltung und eine durchgehende Infrastruktur betrifft. Auf Grundlage dieser Standards lassen sich der Komfort und die Sicherheit erhöhen. Zur Umsetzung dieses Ziels ist die Definition von Zielnetzen für den Rad- und Fußverkehr ein wichtiger Schritt, um darauf aufbauend die notwendige Infrastruktur auf den Netzabschnitten umsetzen zu können.

## **6.3 Entschärfung von Nutzungskonflikten und Erhöhung der Verkehrssicherheit**

Bei der Entschärfung von Nutzungskonflikten und der Erhöhung der Verkehrssicherheit geht es um die Schaffung der erforderlichen Rahmenbedingungen, um dem Fuß- und Radverkehr als schwächste Verkehrsarten ausreichend zu schützen. Hierzu sind nach Möglichkeit separate Führungen von Rad- und Fußverkehr und von Rad- und Kfz-Verkehr anzustreben. In Situationen, wo der Straßenraum nicht ausreichend ist, sollte es eindeutige Markierungen geben, die auf andere Verkehrsteilnehmende hinweisen. Auch die angeordnete Geschwindigkeit für den Kfz-Verkehr ist von Relevanz, um auftretende Nutzungskonflikte zu entschärfen und die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

Außerdem geschehen die meisten Unfälle mit Beteiligung von Fußgängern beim Queren von Fahrbahnen. Somit spielen die Verbesserung von Querungshilfen sowie die Umstrukturierung des ruhenden Verkehrs in gefährlichen Bereichen zur Verbesserung der Sichtbarkeit von querenden Personen eine wichtige Rolle. Ergänzend zu den baulichen Maßnahmen sind die Durchführung von Aktions-tagen oder Aufklärungskampagnen ebenfalls wichtige Bausteine zur Erreichung des formulierten Ziels.

#### **6.4 Stärkung der nahmobilen Anbindung relevanter Ziele**

Die Stärkung der nahmobilen Anbindung relevanter Ziele steht im Zusammenhang zum Leitziel der Schaffung durchgängiger Rad- und Fußverkehrsverbindungen. So sollten wichtige Zielorte für die Nahmobilität an ein qualitatives Fuß- und Radwegenetz angebinden sein, um den Alltagsradverkehr zu stärken und Wege von Pendlern mit dem Rad zu ermöglichen. Des Weiteren ist z. B. die Einrichtung von ausreichend qualitativen Radabstellanlagen an zentralen Orten wichtig.

#### **6.5 Verbesserung der nahmobilen Anbindung an die Kernstadt und zwischen den Stadtteilen**

Zur Verbesserung der nahmobilen Anbindung an die Kernstadt und zwischen den Stadtteilen ist die Entwicklung eines Netzes entlang der klassifizierten Straßen oder über Wirtschaftswege erforderlich. Des Weiteren sollten bereits vorhandene Infrastruktur und bestehende touristische Netzdefinitionen berücksichtigt werden. Einen wichtigen Anknüpfungspunkt bietet außerdem das erarbeitete Zielnetz des Radverkehrskonzeptes des Landkreises Waldeck-Frankenberg.

#### **6.6 Erhöhung der Schulwegsicherheit und Verbesserung der Erreichbarkeit der Schulen**

Kinder müssen im Straßenverkehr im besonderen Maße geschützt und berücksichtigt werden. Wichtig ist hierbei die Sicherheit auf dem täglichen Schulweg. Um diese zu erhöhen, sind bauliche Maßnahmen für eine qualitative und sichere Infrastruktur sowie Maßnahmen des Mobilitätsmanagements erforderlich. So geht es bei den baulichen Maßnahmen beispielsweise um ausreichend breite Gehwege sowie um die Markierung und die Einrichtung von Querungshilfen. Bei den Maßnahmen des Mobilitätsmanagements sind z. B. die Verkehrserziehung und die Durchführung von Aktionstagen von Bedeutung.

## **6.7 Attraktivere Gestaltung des öffentlichen Raumes**

Bei einer attraktiveren Gestaltung des öffentlichen Raumes geht es darum, an die in einigen Bereichen bereits hohe Aufenthaltsqualität anzuknüpfen und diese weiterzuentwickeln und zu stärken. Hierzu sind neben einer attraktiven Gestaltung u.a. die Einrichtung von ausreichend Sitzgelegenheiten und Abfallbehältern, eine angemessene Beleuchtung und eine stärkere Begrünung des öffentlichen Raumes erforderlich. Mit vielen kleinen Maßnahmen kann somit die allgemeine Lebensqualität der Bad Arolser Bevölkerung gesteigert werden.

Des Weiteren lassen sich beispielsweise positive Effekte für den lokalen Einzelhandel erzielen, da sich die Aufenthaltszeiten verlängern und Bad Arolsen attraktiver für den Tourismus wird.

## 7 Einzelmaßnahmen (Projekte)

Auf Grundlage der durchgeführten Analyse, der Beteiligung und den Leitzielen wurden Einzelmaßnahmen für die verschiedenen Verkehrsarten der Nahmobilität entwickelt. So gibt es Maßnahmen in den Handlungsfeldern Förderung des Fußverkehrs, Förderung des Radverkehrs, Förderung der Aufenthaltsqualität und weitere Maßnahmen zur Stärkung des Umweltverbundes.

Zu den vier Handlungsfeldern wurden insgesamt 20 Maßnahmenfelder entwickelt, die zur Erreichung der Ziele geeignet sind. Diese beinhalten Maßnahmen, die zur Verbesserung der Nahmobilitätsbedingungen in den verschiedenen Stadtteilen für konkrete Orte entwickelt wurden, sowie übergeordnete Maßnahmen (siehe Kapitel 7.5 Übersicht der Maßnahmen). Außerdem wurden gemeinsam mit der Stadt Bad Arolsen fünf Maßnahmen ausgewählt, die detailliert in Maßnahmensteckbriefen ausgearbeitet wurden (siehe Kapitel 8 Impulsprojekte).

In den nachfolgenden Kapiteln werden die Maßnahmen für die einzelnen Handlungsfelder tabellarisch zusammengefasst dargestellt und in den Maßnahmenfeldern detailliert beschrieben.

In den tabellarischen Zusammenfassungen (Maßnahmenkatalogen) für die vier Handlungsfelder sind für jedes Maßnahmenfeld (Maßnahme / Konzept / Projekt) Aussagen zum Zeitraum der Umsetzung und zur Kostenschätzung sowie eine planerische Bewertung dargestellt. Die Klasseneinteilungen zu den einzelnen Angaben sind in der nachfolgenden Tabelle zusammengefasst.

● **Tabelle 5:** Legende für die Maßnahmenkataloge der Handlungsfelder

<b>Zeitraum:</b>	
kurzfristig	= 1 Pfeil (bis 2025 umsetzbar) /
mittelfristig	= 2 Pfeile (bis 2030 umsetzbar) /
langfristig	= 3 Pfeile (über 2030 hinaus) /
Daueraufgabe	= langer Pfeil (kein Umsetzungsabschluss)
<b>Kostenschätzung:</b>	
niedrig	= 1 € (geschätzte Kosten < 100.000) /
mittel	= 2 € (geschätzte Kosten < 500.000) /
hoch	= 3 € (geschätzte Kosten > 500.000)
<b>Planerische Bewertung:</b>	
niedrig	= 1 Stern (Maßnahme hat nur eine niedrige Priorität),
mittel	= 2 Sterne (Maßnahme hat eine mittlere Priorität) /
hoch	= 3 Sterne (Maßnahme hat eine hohe Priorität)

## 7.1 Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs

● **Tabelle 6:** Maßnahmenkatalog Förderung des Fußverkehrs

Nr.	Maßnahmen / Konzepte / Projekte	Zeitraum	Kostenschätzung	Planerische Bewertung
F1	Einrichtung und Verbesserung von Fußgängerquerungen	▶ / ▶▶▶	€ / €€€	★★★
F2	Schaffung durchgängiger Fußwegeverbindungen in der Kernstadt und in den Stadtteilen	▶ / ▶▶▶	€ / €€€	★★★
F3	Verbesserung der Barrierefreiheit	▶ / ▶▶	€ / €€	★★★★
F4	Förderung des schulischen Mobilitätsmanagement	▶	€	★★★★

### 7.1.1 Einrichtung und Verbesserung von Fußgängerquerungen (F1)

Zur Steigerung der Verkehrssicherheit für den Fußverkehr und der Ermöglichung direkter Wegeverbindungen sollen neue Querungshilfen eingerichtet und bestehende Fußgängerquerungen, die Defizite aufweisen, verbessert werden.

Neue Querungsanlagen sollen die sichere Fahrbahnquerung an Stellen ermöglichen, wo ein entsprechender Bedarf besteht. Die geeignete Anlagenart (bauliche Querungshilfe ohne Vorrang für den Fußverkehr, Fußgängerüberweg, Lichtsignalanlage) ist von dem Kfz-Verkehrsaufkommen und den Kfz-Geschwindigkeiten, den straßenräumlichen Rahmenbedingungen sowie dem Fußverkehrsaufkommen abhängig (siehe auch Kapitel 2.2.2).

Bei der Verbesserung von Querungsanlagen geht es um die Schaffung einer weitestgehenden Barrierefreiheit. Dazu gehört u.a. die möglichst flächendeckende Einrichtung von taktilen Leitsystemen für Blinde und Sehbehinderte, gute Sichtbeziehungen an den Querungsstellen sowie „0-Absenkungen“ von Bordanlagen an wichtigen Kreuzungsbereichen für mobilitätseingeschränkte Personen.

Außerdem sollten vorhandene Querungen einheitlich gekennzeichnet werden, gut erkennbar sein und Querungsdistanzen insbesondere im Umfeld von sozialen Einrichtungen möglichst kurz sein.

Die konkret zu verortenden Maßnahmen zu sicheren Fußgängerquerungen sind in Kapitel 7.5 sowie in den Karten 43 – 49 dargestellt.

### **7.1.2 Schaffung durchgängiger Fußwegeverbindungen in der Kernstadt und in den Stadtteilen (F2)**

In der Kernstadt und in den Stadtteilen ist es das Ziel, durchgängige qualitative Fußwegeverbindungen zu schaffen, die die Erreichbarkeit von wichtigen Zielen sicherstellen. So geht es z. B. um die Anbindung von Einzelhandelsstandorten, Schulen und weiteren sozialen Einrichtungen, Arbeitsplatzstandorten sowie Bahnhaltepunkten und Bushaltestellen. Diese Wege sollen alltagstauglich ausgestaltet sein, eine ausreichende Breite aufweisen, die Anforderungen an Barrierefreiheit und Beleuchtung erfüllen und möglichst direkte Wegeverbindungen ermöglichen.

Die konkret zu verortenden Maßnahmen zur Schaffung durchgängiger Fußwegeverbindungen sind in Kapitel 7.5 sowie in den Karten 43 – 49 dargestellt.

### **7.1.3 Verbesserung der Barrierefreiheit (F3)**

Die Barrierefreiheit ist bei vielen Maßnahmen des Nahmobilitätskonzeptes ein wichtiger Baustein. Mobilitätseingeschränkten Personen soll eine eigenständige Mobilität im öffentlichen Raum ermöglicht werden und auch für andere Personen, z. B. mit Kinderwagen oder anderen Transportmitteln, ist eine komfortablere Fortbewegung zu begünstigen.

Hierbei geht es um den allgemeinen Oberflächenzustand der Gehwege, um Querungsmöglichkeiten (s.o.) und um allgemeine Wegeleitsysteme. Außerdem ist die Barrierefreiheit im ÖPNV von besonderer Relevanz. So ist es laut dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) §8 verpflichtend, dass der Nahverkehrsplan die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel berücksichtigt, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Neben den Fahrzeugen sind hier die Haltestellen von großer Bedeutung. Diese sind möglichst zeitnah barrierefrei auszugestalten. Wichtigste Maßnahmen sind die Errichtung von sog. Kasseler Borden für einen ebenen Einstieg (bei Niederflerbussen) und der Bau von taktilen Leitelementen. Weiterhin ist eine kontrastreiche Gestaltung im Bereich der Haltestellen sowie ausreichend Fläche, Wetterschutz und Sitzmöglichkeiten von Bedeutung.

Die konkret zu verortenden Maßnahmen zur Verbesserung der Barrierefreiheit sind in Kapitel 7.5 sowie in den Karten 43 – 49 dargestellt.

#### **7.1.4 Förderung des schulischen Mobilitätsmanagement (F4)**

Die selbstständige Mobilität von Kindern trägt nicht nur dazu bei, Verkehrsbelastungen (Elterntaxis und damit zusammenhängende CO<sub>2</sub> Emissionen) zu reduzieren, sondern auch zur Ausbildung des Sozialverhaltens und des zukünftigen Mobilitätsverhaltens von Kindern.

Um die selbstständige Mobilität von Schulkindern zu fördern und das Holen und Bringen sowie die damit zusammenhängenden Verkehrsbelastungen zu reduzieren, soll in Bad Arolsen ein schulisches Mobilitätskonzept aufgebaut werden.

Typische Maßnahmen des schulischen Mobilitätsmanagements beziehen sich auf Infrastruktur und Verkehrsregelung, Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung sowie Organisation und Information.

Träger eines Programms zum schulischen Mobilitätsmanagement sind in erster Linie der Landkreis (Schulträger) in Kooperation mit Kommune, Schulen, Schulbehörde, der Polizei, regionalen Institutionen und lokalen Akteuren.

Ein geeignetes Instrument, welches im Rahmen von schulischen Mobilitätsmanagementmaßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsabläufe und der Verkehrssicherheit beitragen kann, ist die Aufstellung von Schulmobilitätsplänen. In diesen Schulmobilitätsplänen werden standortbezogene Maßnahmen für eine sichere Abwicklung des Schulverkehrs formuliert.

Maßnahmen im Rahmen von Schulmobilitätsplänen können beispielsweise die Markierungen von Schulwegen, die Herstellung von Elternhaltestellen oder Maßnahmen zu Verkehrsbeschränkung, die Verbesserung der Qualität und Sicherheit von Fahrradabstellanlagen, Aktionswochen zum Thema Fahrradfahren oder die Koordination von Walking-Bussen sein.

Die Erarbeitung von Schulmobilitätsplänen wird durch das Land Hessen gefördert. Im Rahmen der [Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen](#) (AGNH) hat das Land Hessen das [Fachzentrum Schulisches Mobilitätsmanagement](#) eingerichtet, das bei der Gesellschaft für Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt RheinMain (ivm) angesiedelt ist.

## 7.2 Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs

● **Tabelle 7:** Maßnahmenkatalog Förderung des Radverkehrs

Nr.	Maßnahmen / Konzepte / Projekte	Zeitraum	Kostenschätzung	Planerische Bewertung
R1	Prüfung zur Einrichtung von Fahrradstraßen	▶	€ / €€	★★
R2	Ergänzende Einrichtung von Radabstellanlagen in der Kernstadt und in den Stadtteilen	▶	€	★★
R3	Errichtung durchgehender alltagstauglicher Radverkehrsinfrastruktur zur Verbindung der Stadtteile	▶ / ▶▶▶	€ / €€€	★★★★
R4	Schaffung durchgängiger Radverkehrsachsen in den Stadtteilen	▶ / ▶▶▶	€ / €€€	★★
R5	Sichere Radverkehrsführung in Kreuzungsbereichen	▶ / ▶▶	€ / €€€	★★★★
R6	Verbesserung der Verknüpfung zwischen ÖPNV und Fahrrad	▶ / ▶▶	€ / €€	★★★★
R7	Ergänzung der wegweisenden Beschilderung von nahmobilen Zielen	▶	€€€	★

### 7.2.1 Prüfung zur Einrichtung von Fahrradstraßen (R1)

Im Bad Arolser Stadtgebiet gibt es bislang keine Fahrradstraßen. Diese sind jedoch wichtig als Zeichen zur Stärkung des Radverkehrs und für die Schaffung eines durchgängigen Netzes. So haben Fahrradstraßen das Ziel, den Radverkehr zu bündeln und eine hohe Reisegeschwindigkeit sowie einen gleichmäßigen Verkehrsfluss zu gewährleisten.

Die verkehrsrechtlichen Belange der Fahrradstraßen werden in der StVO, den VwV-StVO und den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) <sup>34</sup> benannt.

Des Weiteren wurde zur Gestaltung von Fahrradstraßen im Sommer 2021 ein Leitfaden<sup>35</sup> herausgegeben und in einer Broschüre der AGNH werden Qualitätsstandards und Musterlösungen<sup>36</sup> für den Radverkehr dargestellt, die auch Hinweise zu Fahrradstraßen beinhalten. Die im Folgenden genannten Hinweise beziehen sich auf diese Empfehlungen sowie ggf. Empfehlungen aus der ERA.

### **Rechtliche Voraussetzungen für die Anordnung von Fahrradstraßen**

Fahrradstraßen sind mit Zeichen 244.1 StVO beschilderte Fahrbahnen, die vor allem dem Radverkehr vorbehalten sind, wobei auch das Nebeneinanderfahren mit Fahrrädern erlaubt ist. Anderer Fahrzeugverkehr ist nur mit Zusatzzeichen zugelassen und darf nicht schneller als 30 km/h fahren. Zur Gewährleistung eines gut fließenden Verkehrs sollte an Einmündungen und Kreuzungen die Vorfahrt auf der Fahrradstraße gewährt werden. <sup>37</sup> Am Ende der Fahrradstraße steht das Zeichen 244.2. Das Zeichen ist entbehrlich, wenn die Fahrradstraße in eine andere Zonenanordnung übergeht (z. B. Tempo 30- Zone, Fußgängerzone, verkehrsberuhigter Bereich).

Die Einrichtung einer Fahrradstraße kommt gemäß VwV-StVO in Frage, wenn eine hohe bzw. zu erwartende hohe Fahrradverkehrsdichte oder eine hohe Netzbedeutung vorliegt, sowie wenn die Straße eine untergeordnete Bedeutung für den Kraftfahrzeugverkehr besitzt. Dabei setzt eine hohe Fahrradverkehrsdichte nicht voraus, dass der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist. Eine zu erwartende hohe Fahrradverkehrsdichte kann sich bereits dadurch begründen, dass diese mit der Anordnung einer Fahrradstraße bewirkt wird. Grundsätzlich sollten Fahrradstraßen im Zuge des öffentlichen Fahrradnetzes eingerichtet werden.<sup>38</sup> Somit könnte die Prüfung zur Einrichtung von Fahrradstraßen im Rahmen der Erstellung eines durchgängigen Radverkehrsnetzes durchgeführt werden.

Mit Ausnahme des Radverkehrs sowie von zulässigen Elektrokleinstfahrzeugen dürfen Fahrradstraßen vom Fahrzeugverkehr nur dann befahren werden, wenn diese durch die Anordnung entsprechender Zusatzzeichen für den Fahrzeugverkehr zugelassen werden (z. B. Anliegerverkehr).

---

<sup>34</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2010), Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), , FGSV Verlag, Köln

<sup>35</sup> Deutsches Institut für Urbanistik (DifU), Bergische Universität Wuppertal (Hrsg.), Fahrradstraßen - Leitfaden für die Praxis

<sup>36</sup> Radnetz Hessen - Qualitätsstandards und Musterlösungen (2020), Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen

<sup>37</sup> ERA., S. 60

<sup>38</sup> Deutsches Institut für Urbanistik (DifU), Bergische Universität Wuppertal (Hrsg.), Fahrradstraßen - Leitfaden für die Praxis

Daher müssen vor der Anordnung die Bedürfnisse des Verkehrs mit Kraftfahrzeugen, die nicht unter die Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung fallen, ausreichend berücksichtigt werden.

Die dem fließenden Verkehr zur Verfügung stehende Fahrbahnbreite kann durch bauliche Maßnahmen oder Sperrflächen eingeengt werden. Auf Senkrecht- oder Schrägparkstände sollte grundsätzlich verzichtet werden.

Eine Maximallänge für die Ausweisung von Fahrradstraßen gibt es nicht.

Die konkret vorgeschlagenen Straßen zur Prüfung der Einrichtung von Fahrradstraßen sind in Kapitel 7.5 sowie den Karten 40 – 41 dargestellt.

### **7.2.2 Ergänzende Einrichtung von Radabstellanlagen in der Kernstadt und in den Stadtteilen (R2)**

Die Bereitstellung qualitativer und in der Anzahl ausreichender Abstellanlagen ist wesentlich für eine attraktive Fahrradnutzung. So bedarf es für die Verbesserung der Fahrradabstellsituation in der Kernstadt und in den Stadtteilen eine am Bedarf ausgerichtete Erweiterung der Fahrradabstellanlagen. Neben kleinteiligen Ergänzungen der Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum werden folgende Maßnahmen empfohlen:

- Ergänzung der überdachten Radabstellanlagen am Bahnhof Bad Arolsen-Helsen und Etablierung einer flexibleren Nutzung des Abstellraums bzw. Ausweitung der Öffnungszeiten (Einführung von Chipkarten)
- Ergänzende Einrichtung von Radabstellanlagen in der Kernstadt in zentraler Nähe zu den Einzelhandelsangeboten, um zum Beispiel den Einkauf auf kurzen Wegen auf das Fahrrad verladen und transportieren zu können.
- Ergänzende Einrichtung von qualitativen Radabstellanlagen an relevanten Zielen (Schulen, Krankenhaus, Freibad, Museen)
- Einrichtung von Fahrradboxen an den Bahnhöfen Mengershausen und Bad Arolsen-Helsen sowie die Schaffung von Ladeinfrastruktur für Elektrofahräder in der Kernstadt zur stärkeren Nutzung des touristischen Potentials u.a. vom Twistesee

Die konkret vorgeschlagenen Radabstellanlagen sind in Kapitel 7.5 sowie den Karten 40 – 42 dargestellt.

### **7.2.3 Errichtung durchgehender Radverkehrsinfrastruktur zur Verbindung der Stadtteile (R3)**

Die Definition eines gesamtstädtischen Radverkehrsnetzes wird als grundlegende Maßnahme für eine systematische Radverkehrsförderung in Bad Arolsen gesehen. So bildet ein durchgängiges und sicheres Netz eine Grundvoraussetzung für eine komfortable und alltagstaugliche Radnutzung.

Ziel ist es, die Stadtteile qualitativer an die Kernstadt anzubinden und auch untereinander zu verbinden. Besonders im Fokus stehen hierbei die Ziele, die für den Alltagsradverkehr relevant sind, wie z. B. die Bahnhöfe und lokale Arbeitgeber. Außerdem soll im Bereich der Kernstadt eine durchgängige Befahrbarkeit ermöglicht werden und eine Anbindung über die Stadtgrenzen hinaus hergestellt werden. Hierfür kann auf den touristischen Radrouten aufgebaut werden. Des Weiteren beinhaltet das Radverkehrskonzept des Landkreis Waldeck-Frankenberg eine überregionale Netzdefinition, die im Rahmen der Bearbeitung überprüft und ergänzt wurde.

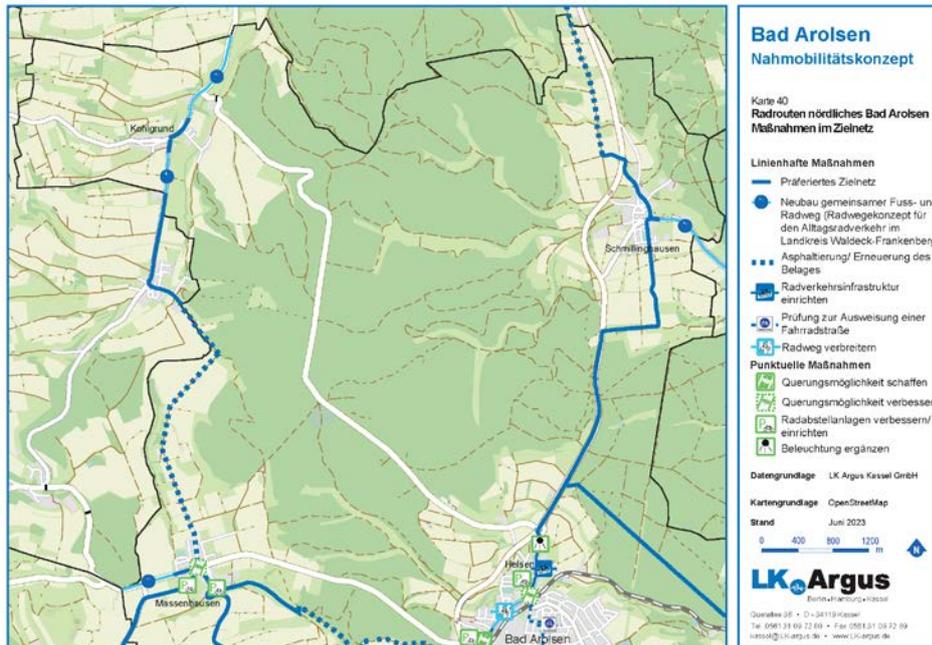
Das Ergebnis sind die Radrouten des Zielnetzes für den nördlichen, mittleren und südlichen Bereich von Bad Arolsen (siehe Karten 40 – 42). Hierbei wird der Radverkehr über bereits bestehende Radverkehrsinfrastruktur, über Wirtschaftswege oder entlang von klassifizierten Straßen geführt. Um das Ziel einer durchgängigen Radverkehrsnetzes zu erreichen, sind jedoch darüber hinaus Maßnahmen notwendig. Mit der Einrichtung von Fahrradstraßen (s.o.), dem Neubau von gemeinsamen Fuß- und Radwegen und der Erneuerung oder Asphaltierung von Oberflächen werden die Schließung von Netzlücken und die Verbesserung bestehender Netzbestandteile angestrebt. Erforderlich sind darüber hinaus auch punktuelle Maßnahmen, wie die Schaffung von Querungsanlagen oder die Ergänzung von qualitativen Radabstellanlagen.

Die konkret vorgeschlagenen Maßnahmen für Radverkehrsinfrastrukturen zur Verbindung der Stadtteile sind in Kapitel 7.5 sowie den Karten 40 – 42 dargestellt.

● **Karte 40:** Radrouten nördliches Bad Arolsen

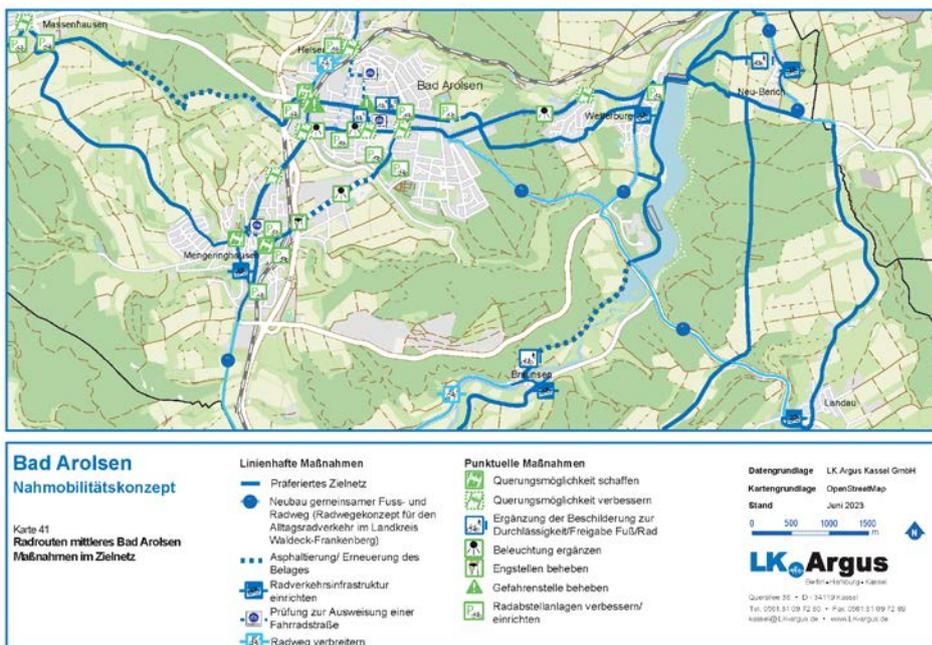
Bericht  
**Nahmobilitätskonzept**  
**Bad Arolsen**

Juli 2023



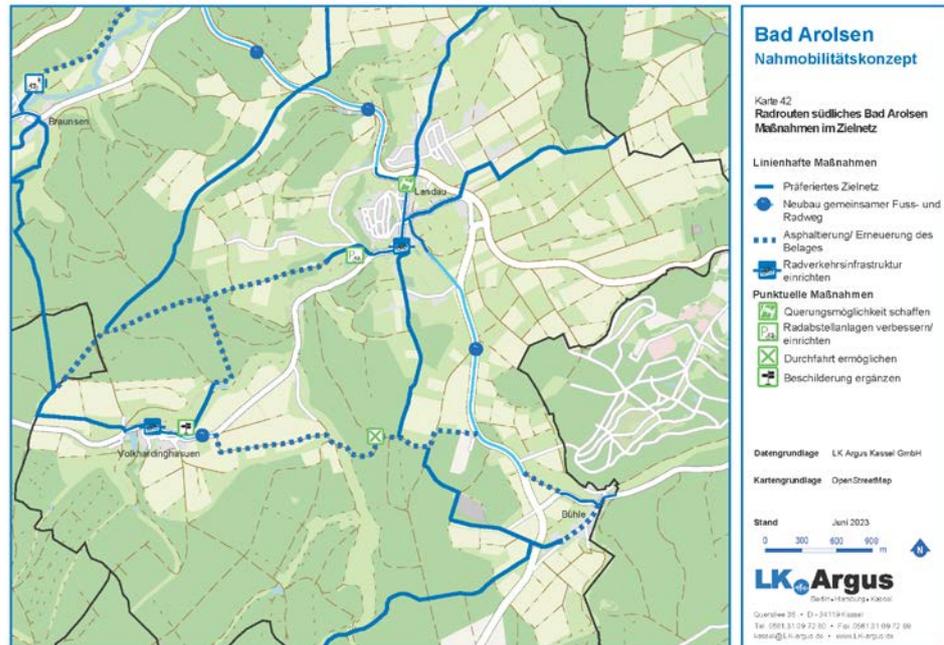
(Hochauflösende Karte im Anhang)

● **Karte 41:** Radrouten mittleres Bad Arolsen



(Hochauflösende Karte im Anhang)

● **Karte 42: Radrouten südliches Bad Arolsen**



(Hochauflösende Karte im Anhang)

### 7.2.4 Schaffung durchgängiger Radverkehrsachsen in den Stadtteilen (R4)

Auch innerhalb der Kernstadt und den Stadtteilen sind durchgängige Radverkehrsführungen anzustreben. In den Stadtteilen soll zumindest auf der jeweiligen Ortsdurchfahrt eine qualitative Verbindung möglich sein. Weiterhin geht es in den größeren Stadtteilen um die qualitative Anbindung nahmobilitätsrelevanter Ziele.

Durchgängige Radverkehrsachsen können mit den unterschiedlichen Führungsformen (siehe auch Kapitel 2.3.3) umgesetzt werden. Wichtige Maßnahmen in Bad Arolsen sind die vorgeschlagene Einrichtung von Fahrradstraßen (s.o.) und die Anlage von Radfahrstreifen oder Schutzstreifen (z. B. Schutzstreifen Prof.-Bier-Straße - siehe Impulsprojekt 8.1).

Die konkret vorgeschlagenen Radverkehrsinfrastrukturen zur Schaffung durchgängiger Radverkehrsachsen in den Stadtteilen sind in Kapitel 7.5 sowie den Karten 40 – 42 dargestellt.

### 7.2.5 Sichere Radverkehrsführung in Kreuzungsbereichen (R5)

Für eine sichere Führung des Radverkehrs in Kreuzungsbereichen müssen diese rechtzeitig erkennbar, begreifbar, übersichtlich sowie gut und sicher

befahrbar bzw. begehbar sein. Daraus abgeleitet, ergeben sich folgende grundsätzlichen Anforderungen an die Gestaltung von Knotenpunkten:<sup>39</sup>

- Ausreichende Sichtbeziehungen zwischen dem Radverkehr und anderen Verkehrsteilnehmern
- Zügige und sichere Befahrbarkeit für den Radverkehr (Vermeidung enger Radien, hoher Borde, abrupter Verschwenkungen)
- Begreifbarkeit der signaltechnischen Steuerung bzw. der Vorrangverhältnisse für alle Verkehrsteilnehmer
- Ausreichend dimensionierte Warteflächen
- Entschärfung des Konflikts zwischen geradeaus fahrendem Radverkehr und rechts abbiegenden Kraftfahrzeugen bzw. aus der Gegenrichtung links abbiegenden Kraftfahrzeugen
- Möglichst kurze Wartezeiten und ausreichend lange Freigabezeiten an lichtsignalgeregelten Knotenpunkten

Des Weiteren ist die Gestaltung von Knotenpunkten von den örtlichen Verhältnissen, insbesondere der Knotenpunktart abhängig. An Knotenpunkten mit Vorfahrtsregelung durch Verkehrszeichen oder Lichtsignalanlagen sind im Zuge von Radwegen, Radfahrstreifen und gemeinsamen Führungen von Rad- und Fußgängerverkehr Radverkehrsfurten zu markieren.

Die konkret vorgeschlagenen Maßnahmen zur sicheren Radverkehrsführung in Kreuzungsbereichen sind in Kapitel 7.5 sowie den Karten 40 – 42 dargestellt.

## **7.2.6 Verbesserung der Verknüpfung zwischen ÖPNV und Fahrrad als Mobilitätspunkt (R6)**

Für eine zukünftige stärkere Verknüpfung zwischen dem ÖPNV und dem Radverkehr bedarf es an den Bushaltestellen und an den Bahnhöfen einer ausreichenden Anzahl qualitativer Radabstellanlagen. Demnach hängt die Maßnahme eng mit der Maßnahme 7.2.2- Ergänzende Einrichtung von Radabstellanlagen in der Kernstadt und in den Stadtteilen (R2) zusammen. Außerdem bindet das definierte Zielnetz für den Radverkehr die Bushaltestellen an.

So sollte es das Ziel sein, in jedem Stadtteil mindestens einen zentralen Umsteigeort als Mobilitätspunkt einzurichten, der den Umstieg zwischen dem

---

<sup>39</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Straßenentwurf, Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, ERA, Ausgabe 2010, S. 37

Fahrrad und dem Bus bzw. in der Kernstadt und in Mengersinghausen zwischen dem Fahrrad und der Bahn erleichtert.

Der Ausbau und die Integration von weiteren ergänzenden Angeboten in den Mobilitätspunkten können je nach Einzugsgebiet bzw. dem Nutzerpotential, den unterschiedlichen Mobilitätsanforderungen, der Flächenverfügbarkeit und dem räumlichen Kontext unterschieden werden. Integrierbare Angebote sind zum Beispiel eine Paketstation, Lademöglichkeiten für E-Bikes, ergänzende qualitative Radabstellanlagen/Fahrradboxen, ggf. ein Lastenrad-Sharing oder Car-Sharing aber auch weniger aufwändige Angebote wie z. B. eine Mitfahrbank.

### **7.2.7 Ergänzung der wegweisenden Beschilderung von nahmobilen Zielen (R7)**

Zur Stärkung der Nahmobilität, Verbesserung der Orientierung im Alltagsverkehr und für eine stärkere Nutzung des touristischen Potentials ist eine flächendeckende Beschilderung von besonderer Relevanz.

Die Beschilderung der Radwegweisung für den Alltagsradverkehr ist insbesondere für die allgemeine Orientierung und die Alltagsverbindungen relevant. Die Beschilderung soll entlang des entwickelten Radverkehrsnetzes erfolgen, welches wichtige Ziele und alle Ortsteile anbindet.

Für die Konzeption der Beschilderung des Alltagsradverkehrs bietet das „Handbuch zur Radwegweisung in Hessen“ des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung eine gute Orientierung<sup>40</sup>. Dieses enthält Informationen zur Gestaltung, Planung, Umsetzung, Herstellung und Finanzierung und bietet somit gute weitere Anknüpfungspunkte.

Des Weiteren geht es um die Ausweisung von örtlichen Zielen und Sehenswürdigkeiten in einem Fußgängerleitsystem, dass innerorts auch durch den Radverkehr genutzt werden kann.

Die Stadt arbeitet derzeit an einem Fußgängerleitsystem für touristisch relevante Ziele, was zeitnah eingerichtet werden soll.<sup>41</sup>

---

<sup>40</sup> vgl. [https://www.mobileshessen2030.de/mm/HB-RWW-2017\\_komprimiert.pdf](https://www.mobileshessen2030.de/mm/HB-RWW-2017_komprimiert.pdf)  
[Zugriff: 18.01.2023]

<sup>41</sup> vgl. Protokoll 3. Projektbeirat am 19.10.2022. S. 4

### 7.3 Maßnahmen zur Förderung der Aufenthaltsqualität

Nr.	Maßnahmen / Konzepte / Projekte	Zeitraum	Kostenschätzung	Planerische Bewertung
A1	Maßnahmen zu Verringerung der verkehrlichen Emissionen	▶	€ / €€€	★★
A2	Ausweitung verkehrsberuhigter Bereiche	▶ / ▶▶	€€	★★★
A3	Verbesserung der Gestaltung / Aufenthaltsqualität im Straßenraum	▶ / ▶▶	€€€	★
A4	Optimierung der Beleuchtung	▶ / ▶▶	€€	★★

#### 7.3.1 Maßnahmen zu Verringerung der verkehrlichen Emissionen (A1)

Die Stadt Bad Arolsen ist ein ausgewiesener Kurort, in dem ein besonderer Fokus auf Themen wie Gesundheit und Ruhe liegt. Somit muss es zukünftig stärker das Ziel sein, die verkehrlichen Emissionen weiter zu reduzieren. Hierbei geht es um eine Reduktion der Luftschadstoffe und des Lärms in der Kernstadt und in den jeweiligen Stadtteilen, insbesondere in Straßenräumen mit hoher Nutzungsvielfalt und einem hohen Verkehrsaufkommen. Ziel muss es sein, den Umweltverbund mit der Nahmobilität und dem ÖPNV weiter zu fördern (Pull-Maßnahmen) sowie mit Push-Maßnahmen den Kfz-Verkehr zu reduzieren. Hierzu zählen Umverteilungen von Flächen im Straßenraum, Zufahrts- und Durchfahrtsbeschränkungen sowie Geschwindigkeitsreduzierungen. Außerdem geht es um die stärkere Förderung alternativer Antriebe durch den Ausbau von öffentlicher Ladeinfrastruktur.

Die Anordnung geschwindigkeitsbeschränkender Maßnahmen regeln die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) und die allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO). Die Möglichkeiten zur Anordnung von Tempo 30 sind nach der aktuellen Gesetzeslage begrenzt.

Die Deutsche Umwelthilfe e.V. hat ein Rechtsgutachten veröffentlicht, welches die aktuellen Möglichkeiten zur Anordnung von Tempo 30 aufzeigt.<sup>42</sup>

### **7.3.2 Ausweitung verkehrsberuhigter Bereiche (A2)**

Die Verkehrsberuhigung soll in Bad Arolsen ausgeweitet werden, um die Aufenthalts- und Lebensqualität der Bürger zu verbessern. Des Weiteren geht es um eine Erhöhung der Verkehrssicherheit und um eine vielfältigere Nutzung des Straßenraumes. Der Verkehr wird verlangsamt und die nahmobile Fortbewegung in engen Straßenräumen attraktiver.

Insbesondere in schmalen Straßen ohne Gehwege kann durch die Anordnung eines verkehrsberuhigten Bereichs mit stark reduzierter Geschwindigkeit ein erhöhtes Sicherheitsgefühl erreicht werden. Aber nicht in allen Straßen ohne Gehweginfrastruktur bedarf es der Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereiches, da es insbesondere in den Ortsteilen nur ein geringes Verkehrsaufkommen gibt, was hauptsächlich aus Anliegerverkehr besteht.

Die konkret vorgeschlagenen Maßnahmen zur Ausweitung verkehrsberuhigter Bereiche sind in Kapitel 7.5 sowie den Karten 43, 44 und 46 dargestellt.

In einem verkehrsberuhigten Bereich muss die Aufenthaltsfunktion vorrangig sein. Außerdem muss es sich um eine Nebenstraße mit einem geringen Kfz-Verkehrsaufkommen und einem gewissen Fußverkehrsaufkommen handeln. Des Weiteren wird ein verkehrsberuhigter Bereich in der Regel niveaugleich ausgebaut und vorhandene Parkplätze müssen markiert werden.

In der Kernstadt von Bad Arolsen wird für den östlichen Teil der Bahnhofstraße die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches empfohlen. Ziel ist es, dass bei Tempo-20 der Radverkehr komfortabler und sicherer im Mischverkehr mitfahren kann. In einem verkehrsberuhigten Geschäftsbereich besteht weiterhin eine Trennung zwischen der Fahrbahn und dem Seitenraum, in dem der Fußverkehr geführt wird. Dieser ist bei Fahrbahnquerungen wartepflichtig gegenüber dem Kfz-Verkehr, kann aber aufgrund der reduzierten Geschwindigkeit die Straße leichter überqueren. Bei der Anordnung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches gilt die Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung „Die Flüssigkeit des Verkehrs ist mit den zur Verfügung stehenden Mitteln zu erhalten. Dabei geht die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer der Flüssigkeit des Verkehrs vor“ (VwV-StVO zu §§39 bis 43).

---

<sup>42</sup> vgl. [https://www.duh.de/fileadmin/user\\_upload/download/Projektinformation/Verkehr/Tempo\\_30/Rechtsgutachten\\_Tempo30\\_Kommunen.pdf](https://www.duh.de/fileadmin/user_upload/download/Projektinformation/Verkehr/Tempo_30/Rechtsgutachten_Tempo30_Kommunen.pdf) [Zugriff: 18.01.2023]

### **7.3.3 Verbesserung der Gestaltung / Aufenthaltsqualität im Straßenraum (A3)**

Für einen attraktiven öffentlichen Raum sind die Gestaltung und eine hohe Aufenthaltsqualität von besonderer Relevanz. So geht es um die vermehrte Schaffung von Grünflächen und Aufenthaltsbereiche, um die Bereitstellung attraktiver Stadtmöblierung u.a. durch ein ausreichendes Angebot an Sitzmöglichkeiten und um die Schaffung von Angeboten zur Steigerung der körperlichen Aktivität. Hierbei handelt es sich z. B. um Spielmöglichkeiten für Kinder.

Ziel sollte sein, die Aufenthaltsqualität an zentralen Plätzen weiter zu steigern. Dies betrifft z. B. das Umfeld der Bahnhöfe, die als Umsteigepunkt mit einer gewissen Aufenthaltsdauer besondere Qualitäten aufweisen sollten. Außerdem gilt dies für die Bushaltestellen, die ebenfalls stärker als Aufenthaltsflächen gestaltet werden sollen, was das Angebot an Wetterschutz oder qualitativen Sitzmöglichkeiten betrifft.

Die Fachbroschüre des Umweltbundesamtes „Straßen und Plätze neu denken“ liefert für eine Umgestaltung von innerörtlichen Stadträumen diverse Best-Practice-Beispiele und einen Baukasten an Stadtmöblierung für unterschiedliche Räume und Nutzungen.<sup>43</sup>

Die konkret vorgeschlagenen Maßnahmen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität sind in Kapitel 7.5 sowie den Karten 43, 44 und 46 dargestellt.

### **7.3.4 Optimierung der Beleuchtung (A4)**

Die Beleuchtung von Fußwegen und Radverkehrsanlagen sollte aus Gründen der sozialen Kontrolle und zum Ausleuchten von Problemstellen (z.B. Hindernisse, Engstellen) auf Hauptverbindungen des Fuß- und Radverkehrsnetzes insbesondere auf straßenunabhängigen Wegen vorgesehen werden. So ist auf Radverkehrsanlagen entlang von innerörtlichen unbeleuchteten Straßen eine Beleuchtung ebenfalls sinnvoll, wenn die Anlage mehr als 2,00 m von der Straße abgesetzt und als wichtige Verbindung ausgewiesen ist.

Die Abstände sind je nach Höhe und Leuchtkraft zu setzen. I.d.R. sind 30 bis 40 m zwischen den Lichtpunkten geeignet, um eine durchgängige Beleuchtung zu ermöglichen. Außerdem sollten auch die Bereiche wie das Bahnhofsumfeld oder wichtige Bushaltestellen ausreichend ausgeleuchtet werden, um die Aufenthaltsqualität und das Sicherheitsgefühl zu erhöhen.

---

<sup>43</sup> vgl. Umweltbundesamt (2017), URL:  
[https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/421/publikationen/180109\\_uba\\_broschuere\\_strassen\\_und\\_plaetze\\_neu\\_denken.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/421/publikationen/180109_uba_broschuere_strassen_und_plaetze_neu_denken.pdf) [Zugriff: 18.01.2023]

Die konkret vorgeschlagenen Maßnahmen zur Optimierung der Beleuchtung sind in Kapitel 7.5 sowie den Karten 40, 41, 43 und 44 dargestellt.

## 7.4 Weitere Maßnahmen zur Stärkung des Umweltverbundes

Nr.	Maßnahmen / Konzepte / Projekte	Zeitraum	Kostenschätzung	Planerische Bewertung
M1	Bereitstellung Informationsmaterial und Durchführung von Mobilitätsschulungen	▶	€	★★★
M2	Ausweitung eines flexiblen ÖPNV-Angebotes in peripheren Lagen	▶ / ▶▶	€€€	★★
M3	Prüfung der Etablierung von Sharing-Angeboten (Car- und Bikesharing)	▶	€€	★★
M4	Erstellung eines Konzeptes für die Kernstadt einschließlich Parkraumkonzept	▶	€	★★
M5	Förderung des betrieblichen Mobilitätsmanagement	▶ / ▶▶▶	€	★★★

### 7.4.1 Bereitstellung Informationsmaterial und Durchführung von Mobilitätsschulungen (M1)

Für die Bürger der Stadt Bad Arolsen sollen Informationen zur Nahmobilität bereitgestellt werden. Insbesondere neue Bürger der Stadt sollen Informationen erhalten, mit denen auf das bestehende Nahmobilitätsangebot und den Umweltverbund aufmerksam gemacht wird.

Dies kann z. B. durch den Fachbereich VII - Touristikservice und Kultur übernommen werden oder durch die Einführung eines Willkommens-/ Neubürgerpaketes der Stadt, das auch Informationen zu Mobilitätsangeboten enthält. So besteht die Möglichkeit für die neuen Bürger, direkt nachhaltige Mobilitätsroutinen für den Alltag zu etablieren, da sie Arbeits- oder Alltagswege neu

planen müssen. Von besonderer Relevanz sind hierbei Informationen zum Radfahren in Bad Arolsen, da der Radverkehr zukünftig eine zentrale Rolle im Alltagsverkehr übernehmen soll. Weitere Bestandteile könnten Informationen zum AST oder Bahnverkehr oder zu den regulären Linienbussen sein.

Ergänzend zur Bereitstellung von Informationen sollten Mobilitätsschulungen eingeführt werden, die z. B. über die Angebote und Buchung des AST informieren. Weitere geeignete Themen sind Mobilitätsschulungen für Senioren zur allgemeinen Nutzung des ÖPNV, Angebote zur Nutzung eines Pedelec oder Mobilitätsschulungen für Schüler.

#### **7.4.2 Ausweitung eines flexiblen ÖPNV-Angebotes in peripheren Lagen (M2)**

Das AST-Angebot in Bad Arolsen wird im Vergleich zum Landkreis Waldeck-Frankenberg bereits überdurchschnittlich genutzt. Allerdings führen nahezu alle angebotenen AST-Fahrten in die Kernstadt von Bad Arolsen und bieten wenige Möglichkeiten für Querverbindungen zwischen den anderen Ortsteilen. Hierfür bedarf es für eine höhere Attraktivität des ÖPNV ergänzender Verbindungen.

Weiterhin bedarf es einer nachfrageorientierten Ausweitung in verkehrsschwachen Zeiten und Bedienungsräumen.

Hierfür wurde durch die Stadtverwaltung als Ergänzung die Etablierung eines Bürgerbusses vorgeschlagen. Ein derartiger Bus konnte bereits in Cölbe-Schönstadt, Waldeck-Freienhagen und in Diemelstadt etabliert werden. Allerdings beruht ein solches Angebot auf dem Engagement durch Freiwillige und müsste durch einen Verein organisiert werden. In Bad Arolsen gibt es bislang kein passendes Engagement für den Betrieb, sodass hierfür noch geeignete Akteure identifiziert werden müssen.

Als Alternative sollte das AST-Angebot weiter ausgebaut und mittelfristig flexibler buchbar sein. Ein On-Demand-Service sollte angeboten werden, der nicht wie bisher liniengebunden ist und mit dem die Fahrt auch per App buchbar ist. Damit würden bessere Nutzungsmöglichkeiten und eine stärkere Nutzung.

Darüber hinaus ist auch das heutige AST-Angebot in der Bevölkerung vielen nicht bekannt, sodass es hierfür ein stärkeres zielgerichtetes Marketing braucht. Der NVV möchte seine Tätigkeiten in diesem Bereich ausweiten.

#### **7.4.3 Prüfung der Etablierung von Sharing-Angeboten (Car- und Bikesharing) (M3)**

Für die Stadt Bad Arolsen soll die Etablierung eines Carsharing-Angebotes mit stationsbasiertem Modell geprüft werden, da es momentan kein derartiges Angebot gibt. Mit Sharing-Angeboten wird die Abhängigkeit vom eigenen Auto

verringert, mit multimobilen Angeboten kann der motorisierte Individualverkehr reduziert werden. Die Einrichtung eines Carsharing-Angebotes ist z. B. am Bahnhof sinnvoll, um eine verbesserte intermodale Verknüpfung zu ermöglichen. Das Car-Sharing kann durch kommerzielle Unternehmen, die Stadt oder durch einen Verein betrieben werden.

Ein geeigneter Anbieter ist beispielsweise Regio.Mobil, welcher bereits ein CarSharing-Angebot in anderen nordhessischen Kleinstädten wie Jesberg, Wolfhagen oder Schwalmstadt etabliert hat. Durch dieses wachsende Netz wird eine Nutzung des Angebotes für die Bürger attraktiver, da auch die Fahrzeuge in den anderen Kommunen genutzt werden können.

Die Einführung eines Carsharing-Angebotes durch die Stadt Bad Arolsen kann für Dienstwege der städtischen Verwaltung genutzt werden. Abends sowie am Wochenende stehen die Fahrzeuge auch Privatpersonen zur Verfügung. Zur Freischaltung der Fahrzeuge für die unterschiedlichen Nutzergruppen verfügen die Fahrzeuge über eine Software basierte Steuerung. Durch das Modell eines Corporate Carsharing kann einerseits die Auslastung des Fahrzeugpools der städtischen Dienstwagen optimiert und andererseits ein Anreiz zur Abschaffung des Zweitwagens in den Privathaushalten gegeben werden. Die Nutzungsgebühren und Ausleihmodi orientieren sich dabei an konventionellen, stationsbasierten Carsharing Systemen.

#### **7.4.4 Erstellung eines Konzeptes für die Kernstadt einschließlich eines Parkraumkonzeptes (M4)**

In der Kernstadt befinden sich viele relevante Ziele und mit der Bahnhofstraße der zentrale Einzelhandelsbereich der Stadt. Somit gibt es in diesem Bereich ein hohes Verkehrsaufkommen. Um ausreichend Flächen für den Fuß- und Radverkehr bereitstellen zu können, die Aufenthaltsqualität zu erhöhen und insgesamt die Bedingungen für den Fuß und Radverkehr zu verbessern, soll der ruhende Verkehr mit dem Ziel der Konfliktreduzierung in hierfür relevanten Bereichen neu geordnet werden.

Mit einem Parkraumkonzept zur Neuordnung des ruhenden Verkehrs sollen auf einer aktuellen Datengrundlage zu den Anforderungen und Bedarfen (Erhebungen zum Parkplatzbestand und zur Auslastung) einheitliche Lösungen erarbeitet werden, die zur stärkeren Berücksichtigung von Fuß- und Radverkehr den ruhenden Kfz-Verkehr neu ordnen und ggf. auf Sammelparkplätzen bündeln. So können die Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr nachhaltig verbessert werden und die Nahmobilität gefördert werden.

Außerdem sollten die vorhandenen Parkplätze qualifiziert werden, sodass eine Nutzung der Sammelparkplätze attraktiver wird. Hierbei muss die Einrichtung von Kfz-Ladeinfrastruktur berücksichtigt werden. Zentrale straßenbegleitende Parkplätze in besonders attraktiver Lage können bevorzugt für Fahrzeuge mit

alternativen Antrieben ausgewiesen werden, um einen Anreiz für umweltfreundlichere Antriebe zu geben. Hierfür sind beispielsweise die Parkplätze im östlichen Bereich der Bahnhofstraße geeignet.

#### **7.4.5 Förderung des betrieblichen Mobilitätsmanagement (M5)**

Es wird empfohlen, dass von städtischer Seite eine Initiative für betriebliches Mobilitätsmanagement angestoßen wird. Diese sollte unter anderem eine proaktive Vermittlung grundlegender Informationen über betriebliches Mobilitätsmanagement an die Unternehmen und die Vermittlung vertiefender Informationen an Ansprechpartner in den Unternehmen beinhalten. Darüber hinaus kann mit der Bereitstellung von Vorgaben und Mustern zu den Abläufen und Prozessen für die einzelnen, unternehmensbezogenen Mobilitätsmanagement-Projekte und Standard-Analyseinstrumente der Einstieg in das betriebliche Mobilitätsmanagement unterstützt werden. Im Prozess wird die Vermittlung von Kontakten zu den örtlichen Verkehrs-Akteuren und einer Plattform zum Erfahrungsaustausch zwischen Unternehmen, der Stadt und weiteren Akteuren von Bedeutung sein. Hierfür würde die Einführung einer BürgerApp nach dem Vorbild aus Diemelstadt (Crossiety) Anknüpfungspunkte bieten. So könnten z. B. Fahrgemeinschaften oder ein allgemeiner Informationsaustausch über eine derartige App organisiert werden.

Außerdem können auch finanzielle und / oder organisatorische Förderungen der Unternehmen für die Durchführung von Mobilitätsmanagement sinnvoll sein. Zum Beispiel könnte die Stadt Bad Arolsen zur größeren Motivation einen Preis für das beste betriebliche Mobilitätsmanagement ausloben und durch eine stärkere Nutzung des Umweltverbundes eine Vorbildfunktion bezüglich der Mobilität einnehmen.

### **7.5 Übersicht der Maßnahmen nach den Stadtteilen**

In den nachfolgenden Tabellen sind alle vorgeschlagenen Maßnahmen des Nahmobilitätskonzeptes nach dem jeweiligen Stadtteil tabellarisch aufgelistet. In den Karten für die Stadtteile sind vorrangig Maßnahmen für den Fußverkehr und die Aufenthaltsqualität beinhaltet. Die Maßnahmen für den Radverkehr sind in den Karten zu den Radverkehrsnetzen dargestellt (siehe 7.2.3 Errichtung durchgehender Radverkehrsinfrastruktur zur Verbindung der Stadtteile (R3)). In einigen Stadtteilen gibt es keine Maßnahmen für den Fußverkehr, da durch das geringe Verkehrsaufkommen die vorhandene Infrastruktur als ausreichend bewertet wurde. Für Kohlgrund, Schmillinghausen, Neu-Berich und Braunsen wurden daher keine separaten Maßnahmenkarten für den Fußverkehr und die Aufenthaltsqualität erstellt. Für diese Stadtteile liegen ausschließlich Maßnah-

men für den Radverkehr vor. Des Weiteren gibt es übergeordnete Maßnahmen, die nicht verortbar sind und sich auf mehrere Stadtteile beziehen.

### 7.5.1 Übergeordnete Maßnahmen

- **Tabelle 8:** Übergeordnete Maßnahmen

Maßnahmen
Förderung des schulischen Mobilitätsmanagements (Teilnahme am Programm BesserZurSchule) (F4)
Bereitstellung Informationsmaterial und Durchführung von Mobilitätsschulungen (z. B. Nutzung AST) (M1)
Einrichtung öffentlicher Kfz-Ladeinfrastruktur (M4)
Ausweisung von bevorzugten Kfz-Stellplätzen für Fahrzeuge mit alternativen Antrieben (M4)
Ausweitung eines flexiblen ÖPNV-Angebotes in peripheren Lagen (AST, Bürgerbus) (M2)
Prüfung der Etablierung von Sharing-Angeboten (Car- und Bikesharing) (M3)
Erstellung eines Parkraumkonzeptes für die Kernstadt (M4)
Förderung des betrieblichen Mobilitätsmanagements (M5)

### 7.5.2 Maßnahmen in der Kernstadt

- **Tabelle 9:** Maßnahmen in der Kernstadt Bad Arolsen

Straße(n)	Maßnahmen
Bahnhof (Bad Arolsen-Helsen)	Radabstellanlagen ergänzen / verbessern
Am Tannenkopf / Fußweg am Parkplatz: zw. Birkenweg und Knusterweg	Gehweg verbreitern (Südseite) (in Verbindung mit Neubau Inklusives Sportzentrum)
Bahnhofstraße: zw. Kirchplatz und Bathildisstraße	Ausweisung verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (Tempo 20)
Bahnhofstraße: zw. Bathildisstraße und Prof.-Bier-Straße / Korbacher Straße	Ausweisung Tempo 30
Birkenweg: zw. Große Allee und Kreis-	Radverkehrsinfrastruktur einrichten,

Straße(n)	Maßnahmen
verkehr Ahornstraße	Prüfung zur Einrichtung von Schutzstreifen
Bushaltestelle "Schulen"	Haltestelle barrierefrei ausbauen, Einrichtung Fahrgastunterstand
Große Allee, Haltestelle Schulen	Engstellen verbreitern (Umgestaltung Haltestelle in Planung)
Freizeitbad Arobella	Radabstellanlagen ergänzen
Große Allee: zw. Höhe Kaulbach-Schule und L3080 (Birkenweg)	Gehweg verbreitern (Südseite)
Grünzug Große Allee: zw. L 3080 (Birkenweg) und Korbacher Straße	Beleuchtung im Querungsbereich Teichstraße ergänzen
Korbacher Straße, Einmündung Große Allee	Umbau der Einmündung zur Verbesserung der Sichtbeziehungen, Markierung Radverkehrsfurt (siehe Impulsprojekt 8.5 Verbesserung der Querungssituation über die Große Allee, Kreuzung Korbacher Straße
Heinrich-Lüttecke-Schule / Sportanlagen	Radabstellanlagen ergänzen (in Verbindung mit Neubau Inklusives Sportzentrum)
Hofgarten / Königin-Emma-Straße: Höhe Restaurant Plückers	Einrichtung eines Komfortstreifens für den Radverkehr auf dem Kopfsteinpflaster
Hünighäuser Weg: zw. Bahnhofstraße und Große Allee	Gehweg verbreitern (Westseite)
Schulzentrum (Kaulbach-Schule, CRS)	Abstand der Radanlehnbügel verbessern, Erhöhung der Kapazität
Kirchplatz (Stadtkirche)	Aufenthaltsqualität verbessern, Radabstellanlagen und E-Ladeinfrastruktur ergänzen
Kirchplatz: zw. Rauchstraße und Bahnhofstraße	verkehrsberuhigten Geschäftsbereich (Tempo 20) / verkehrsberuhigten Bereich ausweisen
Kreuzung Bahnhofstraße/ Prof.-Bier.-Straße/ Marsberger Straße	Querungszeiten LSA optimieren, Radverkehrsfurt vor der Ausfahrt des Aldi markieren

Bericht  
**Nahmobilitätskonzept  
Bad Arolsen**

Juli 2023

Straße(n)	Maßnahmen
Kreuzung Bahnhofstraße / Helenenstraße / Auf der Heide	Einrichtung eines baulich geschützten Endes des Radwegs
Kreuzung Große Allee / Rathausstraße / Birkenweg	Einrichtung einer Radverkehrsfurt neben dem Fußgängerüberweg
Korbacher Straße zw. Marsberger Straße und Kreisverkehr Thielebachstraße	Qualifizierung des östlichen Radweges und Neubau eines baulichen Radweges auf der westlichen Seite, Absenkung der Bordsteine, Entfernung der Abbiegespuren für Flächengewinn Radverkehr (siehe Impuls-projekt 8.5.)
Kreuzung Hünighäuser Weg / Große Allee / Fröbelstraße	Ergänzung Nullabsenkung mit Bodenindikatoren
Kreuzung Landauer Straße / Brauser Weg	Prüfung zur Einrichtung einer Querungsmöglichkeit
Kreuzung L 3080 (Wetterburger Straße) / Hofgarten / Fischhausweg	Prüfung zur Einrichtung einer Querungsmöglichkeit (z.B. Mittelinsel)
Landauer Straße: zw. L 3080 (Wetterburger Straße) und Landauer Straße Höhe Hausnummer 3	Gehweg ergänzen (nördlicher Gehweg, direkt an der Landauer Straße)
Gehweg Landauer Straße: Höhe Prof.-Klapp-Straße	Absenkung des Bordsteins
Rauchstraße: zw. Auf der Höhe / In der Strothe und Rauchstraße, Höhe Hausnr. 4 / Kirchplatz	Parkmöglichkeiten reduzieren zur Verbreiterung des Gehweges
Residenzschloss Arolsen	Radabstellanlagen ergänzen
Schlesienstraße: zw. Georg-Viktor-Straße und Kreisverkehr L 3080 (Birkenweg) / Am Tannenkopf	Gehweg ergänzen (Nordseite)
Schlesienstraße: zw. Hasenzaun und Georg-Viktor-Straße	Gehweg verbreitern (Nordseite)
Schloßstraße / Königin-Emma-Straße	Ausweisung verkehrsberuhigter Bereich, Prüfung zur Erschließung der Schön-Klinik über den Hofgarten von der Wetterburger Straße

Straße(n)	Maßnahmen
Varnhagenstraße Höhe Hausnummer 34B	Querungsmöglichkeit verbessern, Fußgängerführung optimieren
Nördliche Steinmetzstraße (Zufahrt REWE)	Ergänzung der Beschilderung zur Freigabe Einbahnstraße für Rad
Robert-Wetekam-Straße	Ergänzung der Beschilderung zur Freigabe Einbahnstraße für Rad
Varnhagenstraße zw. Varnhagenstraße Höhe Hausnummer 34B und Bahnhofstraße	Gehwege verbreitern
Bathildisstraße / Dresdener Straße / Auf der Heide  Perspektivisch: Bathildisstraße / Hünighäuser Weg	Prüfung zur Ausweisung einer Fahrradstraße (siehe Impulsprojekt 8.3 Einrichtung einer Fahrradstraße über die nördliche Bathildisstraße, die Dresdener Straße und Auf der Heide), nach Ablauf der Bindefrist Führung über die Bathildisstraße und den Hünighäuser Weg
Große Allee / Einmündungen Helenenstraße und Teichstraße	Erneuerung der Markierung des querenden Radverkehrs
Knusterweg	Prüfung zur Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30

### 7.5.3 Maßnahmen Helsen

- **Tabelle 10:** Maßnahmen in Helsen

Straße(n)	Maßnahmen
Bathildisstraße: zw. Rauchstraße und Diemelstraße	Prüfung zur Reduzierung der Parkmöglichkeiten (Ostseite) zur Verbreiterung des Gehweges (Gehweg Ost)
Bushaltestelle "Alte Molkerei"	Haltestelle barrierefrei ausbauen (Umgestaltung Haltestelle in Planung)
Bushaltestelle "Schule"	Haltestelle barrierefrei ausbauen (Umgestaltung Haltestelle in Planung)
Bürgerhalle Helsen	Radabstellanlagen ergänzen
Kreuzung über Marsberger Straße / Am Bahnhof	Sichere Querungsmöglichkeit für Fuß- und Radverkehr schaffen

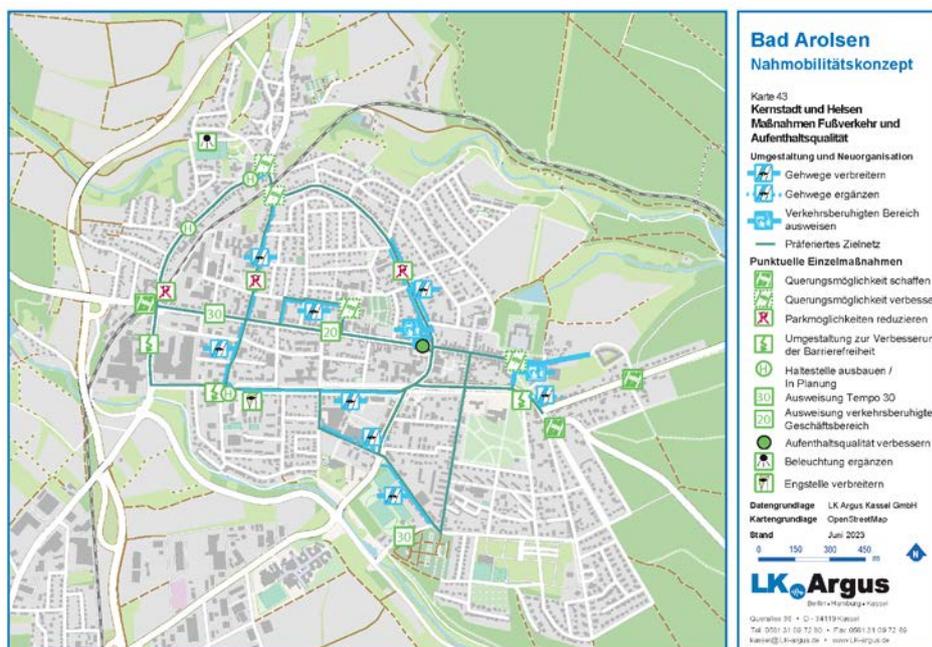
Bericht  
**Nahmobilitätskonzept  
Bad Arolsen**

Juli 2023

Straße(n)	Maßnahmen
Kreuzung Prof.-Bier.-Straße / An der Bleiche/ Rauchstraße	Umgestaltung Kreuzungsbereich: z.B. Kreisverkehr mit Fußgängerüber- wegen einrichten (im Rahmen Stadtumbau geplant)
Einmündung Rauchstraße / Bathildisstraße	Einrichtung einer Fahrbahnverengung (ggf. Markierungen)
Prof.-Bier-Straße: zw. L 3198 (nördlicher Ortseingang) und Kreuzung An der Bleiche / Rauchstraße	Radverkehrsanlage errichten (Prüfung Schutzstreifen, s. Impuls- projekt 8.1 Markierung von Schutzstrei- fen auf der Prof.-Bier-Straße)
Prof.-Bier-Straße: zw. Kreuzung An der Bleiche / Rauchstraße und Hebbergweg	Radweg verbreitern und als separaten Radweg ausweisen
Prof.-Bier-Straße, Höhe Bahnhofstraße 104	Parkmöglichkeiten reduzieren um die Gefahrenstelle zu beheben
Prof.-Bier-Straße, nördliche Ortsausfahrt	Ergänzung von Beleuchtung
Voßkamp, In der Käufe	Prüfung Beleuchtung des Gehweges

Die aufgelisteten Maßnahmen für den Radverkehr sind in den Karten zu den Radverkehrsnetzen dargestellt (siehe 7.2.3 Errichtung durchgehender Radverkehrsinfrastruktur zur Verbindung der Stadtteile (R3)).

- **Karte 43:** Maßnahmen in der Kernstadt und Helsen – Fußverkehr und Aufenthaltsqualität



(Hochauflösende Karte im Anhang)

## 7.5.4 Maßnahmen Mengerlinghausen

- **Tabelle 11:** Maßnahmen in Mengerlinghausen

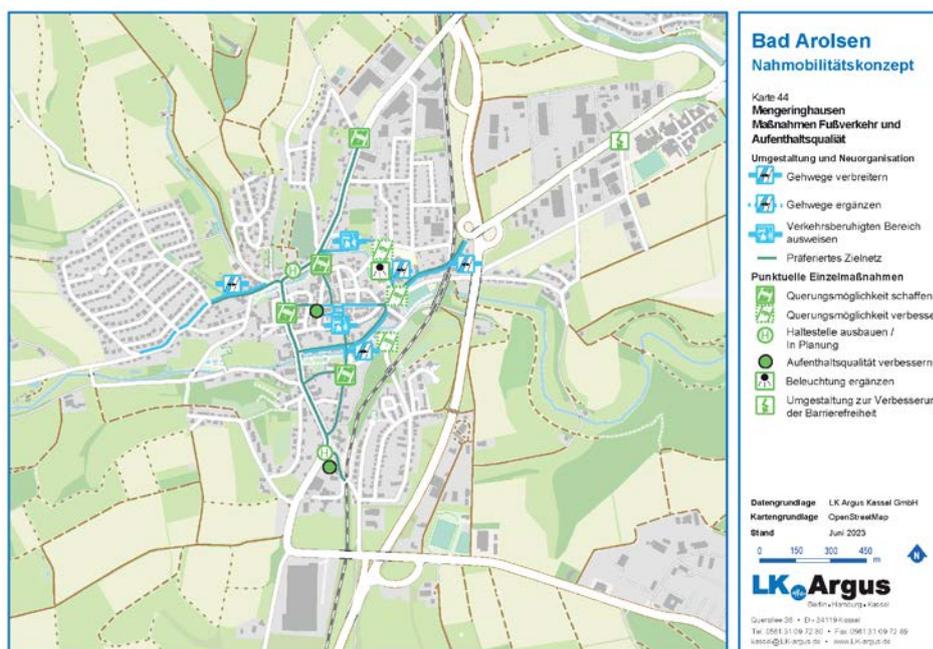
Straße(n)	Maßnahmen
Am Teichwall und Freundegrund zw. Am Teichwall und Gewässer Aar	Gehwege verbreitern
Arolser Weg	Gehwege verbreitern
Bahnhofsbereich Mengerlinghausen	Aufenthaltsqualität verbessern (siehe Impulsprojekt 8.4 Steigerung der Aufenthaltsqualität am Bahnhof Mengerlinghausen)
Bahnhof Mengerlinghausen	Radabstellanlagen errichten (überdacht, siehe Impulsprojekt 8.4 Steigerung der Aufenthaltsqualität am Bahnhof Mengerlinghausen)
Bushaltestelle "Apotheke"	Haltestelle barrierefrei ausbauen (Umgestaltung Haltestelle in Planung)
Haltestelle "Bahnhof"	Haltestelle barrierefrei ausbauen (Umgestaltung Haltestelle in Planung)

Straße(n)	Maßnahmen
Ab Straße Am Weinberg, Höher Straße, Leiborner Straße, Landstraße bis Hagenstraße	Radverkehrsanlage errichten (Prüfung Schutzstreifen)
Kreuzung Am Viadukt / Schützenplatz / Untere Torstraße / Hintere Straße / Lange Straße	Prüfung zur Einrichtung eines Mini-Kreisel mit Fußgängerüberwegen
Kreuzung Landstraße / Leiborner Straße	Querungsmöglichkeit schaffen
Kreuzung Landstraße / Ostpreußenstraße	Radverkehrsfurt einrichten
Kreuzung Philosophenweg / Freundegrund	Querungsmöglichkeit schaffen
Kreuzung Philosophenweg / St.-Georg-Straße	Querungsmöglichkeit schaffen
Kreuzung Schulstraße / Obere Torstraße	Querungsmöglichkeit schaffen
Kreuzung Schulstraße / Weigelstraße	Querungsmöglichkeit verbessern
Landstraße, Höhe Thieler Weg	Einrichtung eines Fußgängerüberweges (siehe Impulsprojekt 8.2 Einrichtung eines Fußgängerüberweges auf der Landstraße, Höhe Thieler Weg)
Landstraße: zw. Hagenstraße und Landstraße 111	Neubau gemeinsamer Geh- und Radweg
Schulstraße	Ergänzung von Beleuchtung
Mengeringhäuser Straße, Einmündung Wilkfeld	Absenkung des Bordsteins
Landstraße: zw. Neue Pfortenstraße und Kronenstraße	Querungsmöglichkeit schaffen
Lange Straße / Marktplatz / Neue Pfortenstraße / Ritterort / Marktstraße / Wolmershagen	Verkehrsberuhigten Bereich erweitern
Leiborner Straße: zw. Lünneberg und Amselweg	Gehweg verbreitern (Nordseite)
L 3080 (Mengeringhäuser Straße): Höhe B 252	Engstellen beheben
L 3080 (Mengeringhäuser Straße): zw. B 252 und Thielebachstraße	Erneuerung des Belages, Ergänzung von Beleuchtung
Nicolaischule	Radabstellanlage verbessern

Straße(n)	Maßnahmen
Schulstraße: zw. Kreuzung Arolser Weg / Am Viadukt und Weigelstraße	Gehwege ergänzen
Schulstraße: zw. Weigelstraße und Obere Torstraße	Verkehrsberuhigten Bereich ausweisen
Stadthalle Mengerlinghausen / Sportplatz	Radabstellanlage verbessern

Die aufgelisteten Maßnahmen für den Radverkehr sind in den Karten zu den Radverkehrsnetzen dargestellt (siehe 7.2.3 Errichtung durchgehender Radverkehrsinfrastruktur zur Verbindung der Stadtteile (R3)).

● **Karte 44:** Maßnahmen in Mengerlinghausen – Fußverkehr und Aufenthaltsqualität



(Hochauflösende Karte im Anhang)

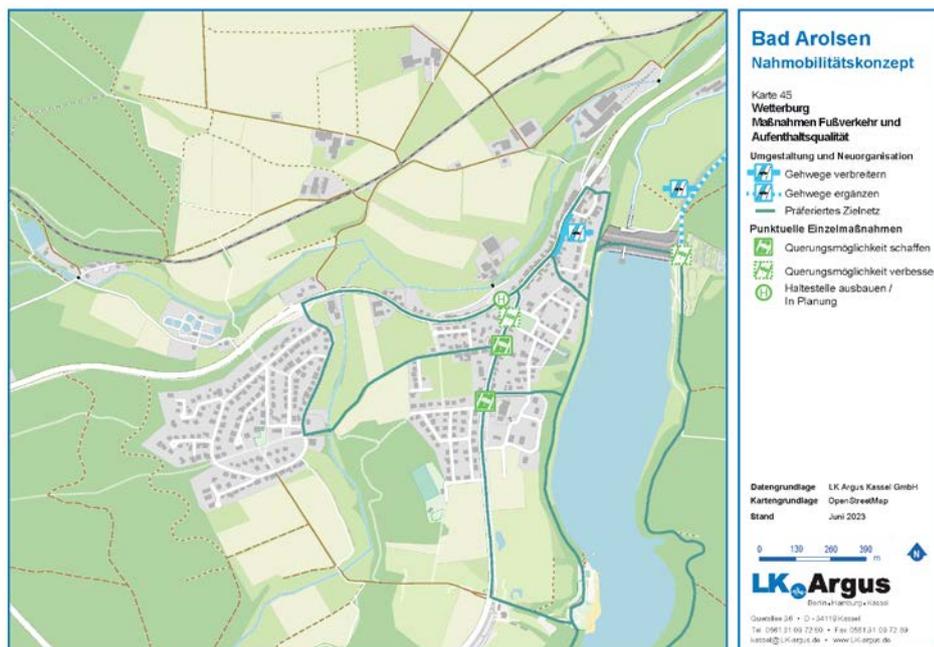
## 7.5.5 Maßnahmen Wetterburg

- **Tabelle 12:** Maßnahmen in Wetterburg

Straße(n)	Maßnahmen
Bushaltestelle "Mitte"	Haltestelle barrierefrei ausbauen (Umgestaltung Haltestelle in Planung)
Kreuzung K 7 (Zum Wiggenberg)/ Aartalstraße	Querungsmöglichkeit schaffen
Kreuzung K 7 (Zum Wiggenberg)/ Höhe In der Hege	Querungsmöglichkeit schaffen
Kreuzung L 3080 (Wetterburger Straße)/ Remmeker Ring	Radverkehrsfurt markieren
K 7 (Zum Wiggenberg): Höhe Spielplatz Wetterburg	Querungsmöglichkeit verbessern
K 7 (Zum Wiggenberg): zw. Burgstraße und Kreuzpfad	Radverkehrsanlage errichten (Prüfung einseitiger Schutzstreifen und einseitiger gemeinsamer Geh- und Radweg)
L 3080 ab Siedlungsgrenze Wetterburg	Beleuchtung ergänzen
nördlicher Twistesee (Twistesee-Rundweg West)	Einrichtung Fahrradabstellanlagen
Burgstraße östlicher Gehweg	Gehweg verbreitern
Bericher Seeweg: ab Wohnmobilstellplatz Richtung Norden bis zum Parkplatz	Gehweg einrichten
Kreuzung Bericher Seeweg / Wohnmobil- stellplatz	Querungsmöglichkeit verbessern
Entlang der K 7 / B 450 / Landauer Straße / Wetterburg: zw. Kreuzpfad (Wetterburg) - Arolser Straße (Landau) - Kreuzung Am Driesch / Unter den Eichen (Bad Arolsen)	Neubau gemeinsamer Fuß- und Radweg
Burgstraße: zw. Abzweig K7 bis Einmündung Hohler Weg	Einrichtung von beidseitigen Fahrrad- streifen

Die aufgelisteten Maßnahmen für den Radverkehr sind in den Karten zu den Radverkehrsnetzen dargestellt (siehe 7.2.3 Errichtung durchgehender Radverkehrsinfrastruktur zur Verbindung der Stadtteile (R3)).

- **Karte 45:** Maßnahmen in Wetterburg – Fußverkehr und Aufenthaltsqualität



(Hochauflösende Karte im Anhang)

## 7.5.6 Maßnahmen Landau

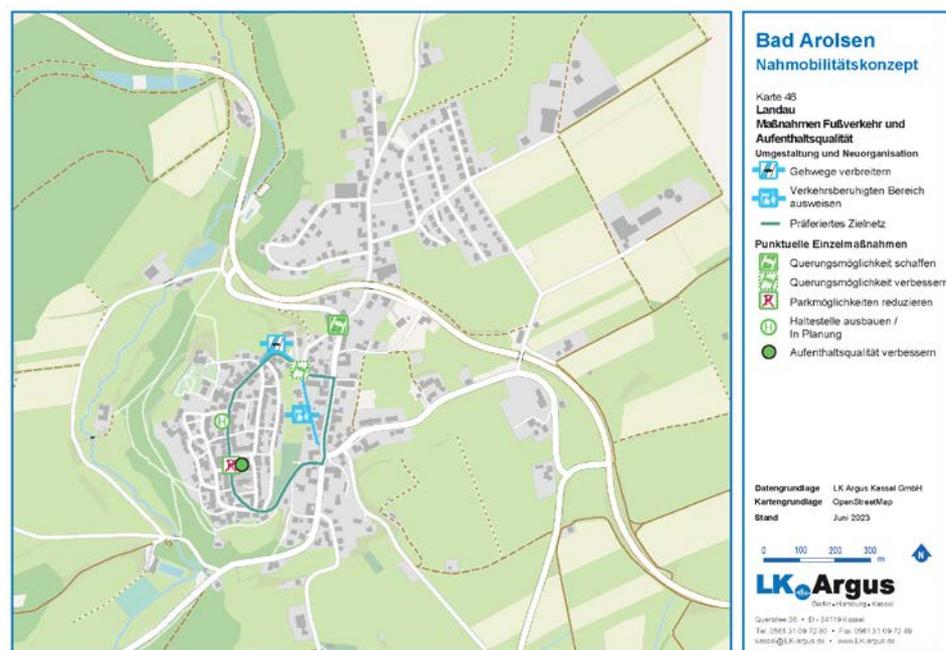
- **Tabelle 13:** Maßnahmen in Landau

Straße(n)	Maßnahmen
Freibad Landau	Einrichtung Fahrradabstellanlage
Kreuzung Arolser Straße / Sandlandstraße / Unterer Steinweg	Querungsmöglichkeiten schaffen
Kreuzung Mittelstraße/ Unterer Steinweg / Unter dem Hagen	Querungsmöglichkeit verbessern (Prüfung Gehwegvorstreckung)
K 9 (Arolser Straße / Volkhardinghäuser Straße): zw. B450 und Burggrund	Radverkehrsanlage errichten (Prüfung Schutzstreifen)
Mittelstraße: zw. Unterer Steinweg / Unter dem Hagen und Am Grafenschloß	Gehwege verbreitern
Unter dem Hagen	Verkehrsberuhigten Bereich ausweisen
Am Markt / Grundschule am Kump	Parkmöglichkeiten reduzieren um die Aufenthaltsqualität zu verbessern

Straße(n)	Maßnahmen
Wolfhager Straße / Am Gericht: zw. Kreuzung Arolser Straße / Volkharding- häuser Straße und Wirtschaftsweg	Radverkehrsanlage errichten (Prüfung Schutzstreifen)
zw. Wirtschaftsweg Am Gericht und Wirt- schaftsweg an der L 3198	Neubau gemeinsamer Fuß- und Radweg
Bushaltestelle "Mittelstraße"	Haltestelle barrierefrei ausbauen (Umgestaltung Haltestelle in Planung)
Freibad Landau	Einrichtung Fahrradabstellanlage (Umgestaltung Haltestelle in Planung)

Die aufgelisteten Maßnahmen für den Radverkehr sind in den Karten zu den Radverkehrsnetzen dargestellt (siehe 7.2.3 Errichtung durchgehender Radverkehrsinfrastruktur zur Verbindung der Stadtteile (R3)).

● **Karte 46: Maßnahmen in Landau – Fußverkehr und Aufenthaltsqualität**



(Hochauflösende Karte im Anhang)

## 7.5.7 Maßnahmen Kohlgrund

- **Tabelle 14:** Maßnahmen in Kohlgrund

Straße(n)	Maßnahmen
Bushaltestelle "Am Knick"	Haltestelle barrierefrei ausbauen
K 81: zw. Neudorfer Straße und der Stadtgrenze Neudorf (Diemelstadt)	Neubau gemeinsamer Fuß- und Radweg
K 81: zw. Udorfer Straße und der Stadtgrenze Udorf (Marsberg)	Neubau gemeinsamer Fuß- und Radweg

Die aufgelisteten Maßnahmen für den Radverkehr sind in den Karten zu den Radverkehrsnetzen dargestellt (siehe 7.2.3 Errichtung durchgehender Radverkehrsinfrastruktur zur Verbindung der Stadtteile (R3)).

## 7.5.8 Maßnahmen Schillinghausen

- **Tabelle 15:** Maßnahmen in Schillinghausen

Straße(n)	Maßnahmen
K5 (Herbser Straße): zw. Rhoder Straße und der Stadtgrenze Herbsen (Volkmarsen)	Neubau gemeinsamer Fuß- und Radweg

Die aufgelisteten Maßnahmen für den Radverkehr sind in den Karten zu den Radverkehrsnetzen dargestellt (siehe 7.2.3 Errichtung durchgehender Radverkehrsinfrastruktur zur Verbindung der Stadtteile (R3)).

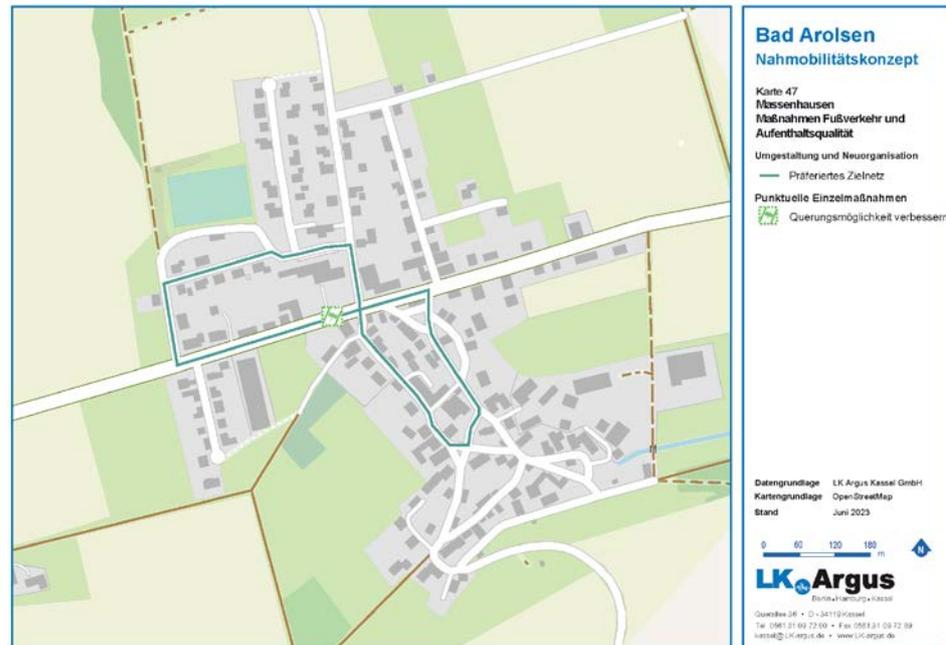
## 7.5.9 Maßnahmen Massenhausen

- **Tabelle 16:** Maßnahmen in Massenhausen

Straße(n)	Maßnahmen
Kreuzung Briloner Straße / Ringstraße / Nordstraße	Querungsmöglichkeit zur Ringstraße verlegen
L 3078 (Briloner Straße): zw. Barbecker Weg und Parkplatz "Buchholz"	Neubau gemeinsamer Fuß- und Radweg
Wirtschaftsweg: südlich der L 3078 zw. Beginn Wald (Massenhausen) und Luisenthal (Helsen)	Asphaltierung

Die aufgelisteten Maßnahmen für den Radverkehr sind in den Karten zu den Radverkehrsnetzen dargestellt (siehe 7.2.3 Errichtung durchgehender Radverkehrsinfrastruktur zur Verbindung der Stadtteile (R3)).

- **Karte 47:** Maßnahmen in Massenhausen – Fußverkehr und Aufenthaltsqualität



(Hochauflösende Karte im Anhang)

### 7.5.10 Maßnahmen Neu-Berich

- **Tabelle 17:** Maßnahmen in Neu-Berich

Straße(n)	Maßnahmen
K 6 (Bericher Straße): zw. Wirtschaftsweg Beginn Siedlungsbereich und Emilie-Engemann-Straße (Waldfrieden)	Ergänzung der Beschilderung zur Freigabe Rad
K 6 (Bericher Straße): zw. Wirtschaftsweg Höhe Am Hildebrandt und Wirtschaftsweg Beginn Siedlungsbereich	Neubau gemeinsamer Geh- und Radweg
K 6 (Bericher Straße): zw. Wirtschaftsweg Waldfrieden und der Stadtgrenze Lütersheim (Volkmarsen)	Neubau gemeinsamer Geh- und Radweg

Die aufgelisteten Maßnahmen für den Radverkehr sind in den Karten zu den Radverkehrsnetzen dargestellt (siehe 7.2.3 Errichtung durchgehender Radverkehrsinfrastruktur zur Verbindung der Stadtteile (R3)).

### 7.5.11 Maßnahmen Braunsen

- **Tabelle 18:** Maßnahmen in Braunsen

Straße(n)	Maßnahmen
K 8 (Bilsteiner Straße): zw. Ortseingang und Ortsausgang	Radverkehrsanlage errichten (Prüfung Schutzstreifen)
K 8 (Bilsteiner Straße): zw. K 8 (Bilsteiner Straße) Höhe Hausnummer 1 und der Gemeindegrenze Twistetal	Gemeinsamen Geh- und Radweg verbreitern
Wirtschaftsweg (Vorsperre-Twistetalsperre): zw. Lefringhäuser Weg und B 450	Asphaltierung

Die aufgelisteten Maßnahmen für den Radverkehr sind in den Karten zu den Radverkehrsnetzen dargestellt (siehe 7.2.3 Errichtung durchgehender Radverkehrsinfrastruktur zur Verbindung der Stadtteile (R3)).

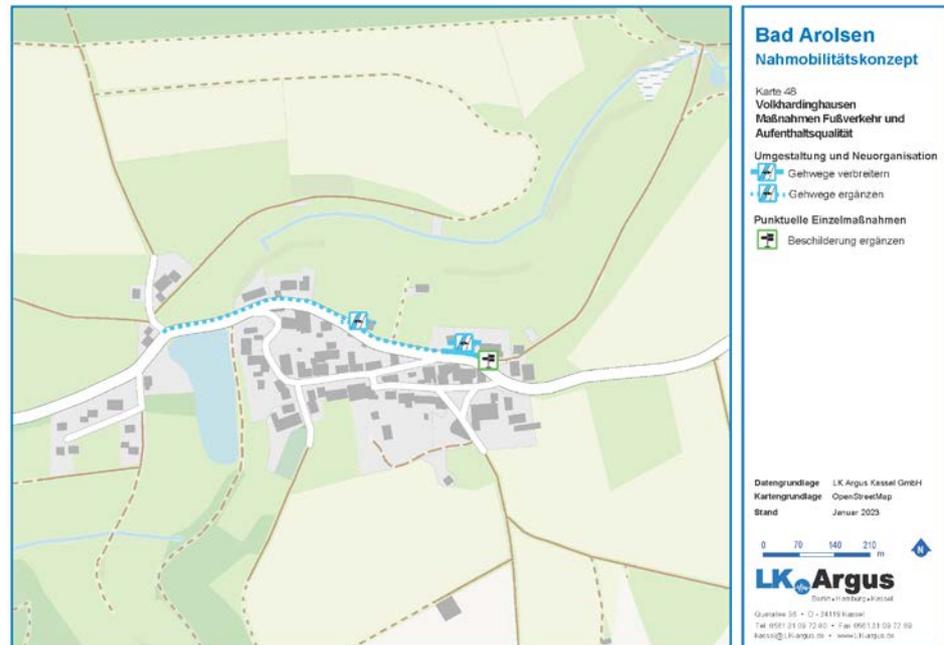
### 7.5.12 Maßnahmen Volkhardinghausen

- **Tabelle 19:** Maßnahmen in Volkhardinghausen

Straße(n)	Maßnahmen
K 9 (Elleringhäuser Straße): Höhe Einmündung Wirtschaftsweg	Beschilderung Richtung Landau ergänzen
K 9 (Elleringhäuser Straße): zw. An der Baumschule und Elleringhäuser Straße	Radverkehrsanlage errichten (Prüfung Schutzstreifen)
K 9 (Elleringhäuser Straße): zw. Einmündung Wirtschaftsweg und An der Baumschule	Prüfung Neubau gemeinsamer Geh- und Radweg
K 9 (Elleringhäuser Straße): zw. Elleringhäuser Straße Höhe Hausnummer 36 und Klosterstraße	Prüfung Erfordernis Gehweg ergänzen (Nordseite) –
K 9 (Elleringhäuser Straße): zw. Klosterstraße und An der Baumschule	Gehweg verbreitern (Nordseite)
Wirtschaftsweg: zw. K 9 (Volkhardinghausen) und L 3198	Asphaltierung, Hindernisse entfernen
Wirtschaftsweg: zw. Der Gemeindegrenze Elleringhausen (Twistetal) nördlich von Volkhardinghausen und Alter Festplatz südwestlich von Landau	Asphaltierung

Die aufgelisteten Maßnahmen für den Radverkehr sind in den Karten zu den Radverkehrsnetzen dargestellt (siehe 7.2.3 Errichtung durchgehender Radverkehrsinfrastruktur zur Verbindung der Stadtteile (R3)).

- **Karte 48:** Maßnahmen in Volkhardinghausen – Fußverkehr und Aufenthaltsqualität



(Hochauflösende Karte im Anhang)

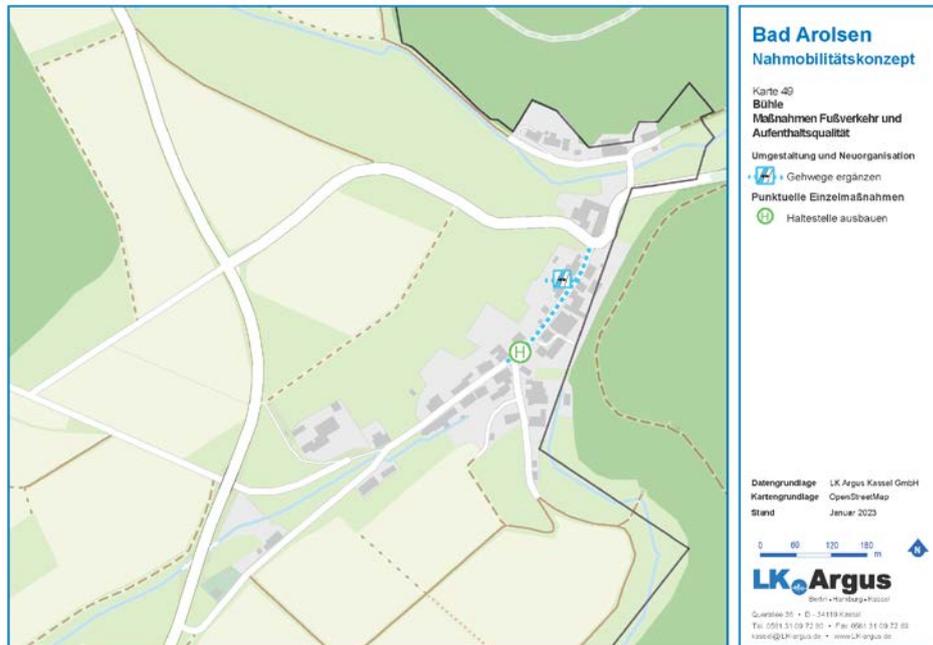
### 7.5.13 Maßnahmen Bühle

- **Tabelle 20:** Maßnahmen in Bühle

Straße(n)	Maßnahmen
Bühler Tal: zw. K10 (Bühler Tal) und Bühler Tal Höhe Hausnummer 24	Prüfung erforderlich Gehwege ergänzen
Bushaltestelle "Bühle"	Haltestelle barrierefrei ausbauen
Wirtschaftsweg: zw. L 3198 (Bühler Tal) und Bühler Tal	Erneuerung des Belags
K10 (Bühler Tal): zw. Wirtschaftsweg und Bühler Tal	Radverkehrsanlage errichten (Prüfung Schutzstreifen)
Bühler Tal: zw. K 10 (Bühler Tal) und Bühler Tal Höhe Hausnummer 32	Erneuerung des Belags

Die aufgelisteten Maßnahmen für den Radverkehr sind in den Karten zu den Radverkehrsnetzen dargestellt (siehe 7.2.3 Errichtung durchgehender Radverkehrsinfrastruktur zur Verbindung der Stadtteile (R3)).

- **Karte 49:** Maßnahmen in Bühle – Fußverkehr und Aufenthaltsqualität



(Hochauflösende Karte im Anhang)

## 8 Impulsprojekte

Aus dem Maßnahmenkatalog wurden in Abstimmung mit der Stadtverwaltung insgesamt fünf Impulsmaßnahmen aus den vorgenannten vier Handlungsfeldern ausgewählt. Diese stellen beispielhafte Lösungsmöglichkeiten dar und haben zunächst empfehlenden Charakter, sollen dennoch möglichst zeitnah zur Förderung der Nahmobilität umgesetzt werden. Für die konkrete Umsetzung sind bei allen Maßnahmen vertiefende Planungen erforderlich. Dabei können Art, Umfang und Standort der Maßnahme von der jeweils dargestellten Planungsvariante abweichen.

Die im nachfolgenden dargestellten Impulsprojekte enthalten Informationen zu wesentlichen Umsetzungsbausteinen, zu Best-Practice-Beispielen, zu Synergien und möglichen Konflikten, zu beteiligten Akteuren, eine Kostenschätzung und konkrete Fördermöglichkeiten. Somit haben die fünf Impulsprojekte das Ziel, beispielhafte gute Lösungsmöglichkeiten für die Nahmobilität vertiefend aufzuzeigen und erste Voraussetzungen für eine zeitnahe Umsetzung zu schaffen. Dennoch bedarf es zur weiteren Umsetzungsvorbereitung einer weiteren vertiefenden Ausarbeitung (Detail- und Umsetzungsplanung) durch die Stadtverwaltung oder ein Fachplanungsbüro.

Zur Finanzierung der Maßnahmen des Nahmobilitätskonzeptes sind im Folgenden mögliche Förderprogramme des Bundes und des Landes Hessen aufgelistet:

- **Die Richtlinie zur Förderung der Nahmobilität** des Landes Hessen fördert investive Maßnahmen, Planungen und Konzepte sowie Öffentlichkeitsarbeit für die Nahmobilität. Dabei geht es um infrastrukturelle Maßnahmen zur Stärkung der Nahmobilität, um innovative Modellprojekte, um die Erstellung von Konzepten und die Planung von Verkehrswegen oder um Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit, sofern diese die Attraktivität des Fuß- und Radverkehrs stärken. Außerdem besteht die Möglichkeit zur Förderung der Beleuchtung von wichtigen Schulrouten außerorts.
- Die **Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld (Kommunalrichtlinie, 4.2.5 b-e Verbesserung des Radverkehrs)** unterstützt Investitionen für die Infrastruktur des Alltagsverkehrs (und Freizeitradverkehrs, wenn diese auch dem Alltagsradverkehr dient).
- Mit dem **Programm "Klimaschutz durch Radverkehr"** werden investive Maßnahmen (Maßnahmenbündel) mit Modellcharakter bezuschusst. Dazu zählen Maßnahmen zur klimafreundlichen und radverkehrsgerechten Umgestaltung des Straßenraums, Errichtung notwendiger und zusätzlicher Radverkehrsinfrastruktur sowie Etablierung lokaler Radverkehrsdienstleistungen.

- Das **Förderprogramm Investive Maßnahmen Radverkehr (Richtlinie zur Förderung innovativer Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland vom BMDV)** fördert innovative Projekte des Radverkehrs in Deutschland, insbesondere investive Maßnahmen, die die weitere Entwicklung des Radverkehrs unterstützen.
- Mit dem **Kredit IKK – Nachhaltige Mobilität (KfW-Kreditprogramm 267)** können Kommunen (bis zu 100 %) für Investitionen in nachhaltige und klimafreundliche Mobilität gefördert werden, wie z. B. für Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur, für klimafreundliche Fahrzeuge oder für die nachhaltige Digitalisierung von Mobilität.

Hochauflösende Darstellungen der Impulsprojekte befinden sich in der Anlage:

- **Anlage 1:** Lageplanskizzen der Impulsprojekte

## 8.1 Markierung von Schutzstreifen auf der Prof.-Bier-Straße

- **Tabelle 21:** Impulsprojekt – Markierung von Schutzstreifen auf der Prof.-Bier-Straße

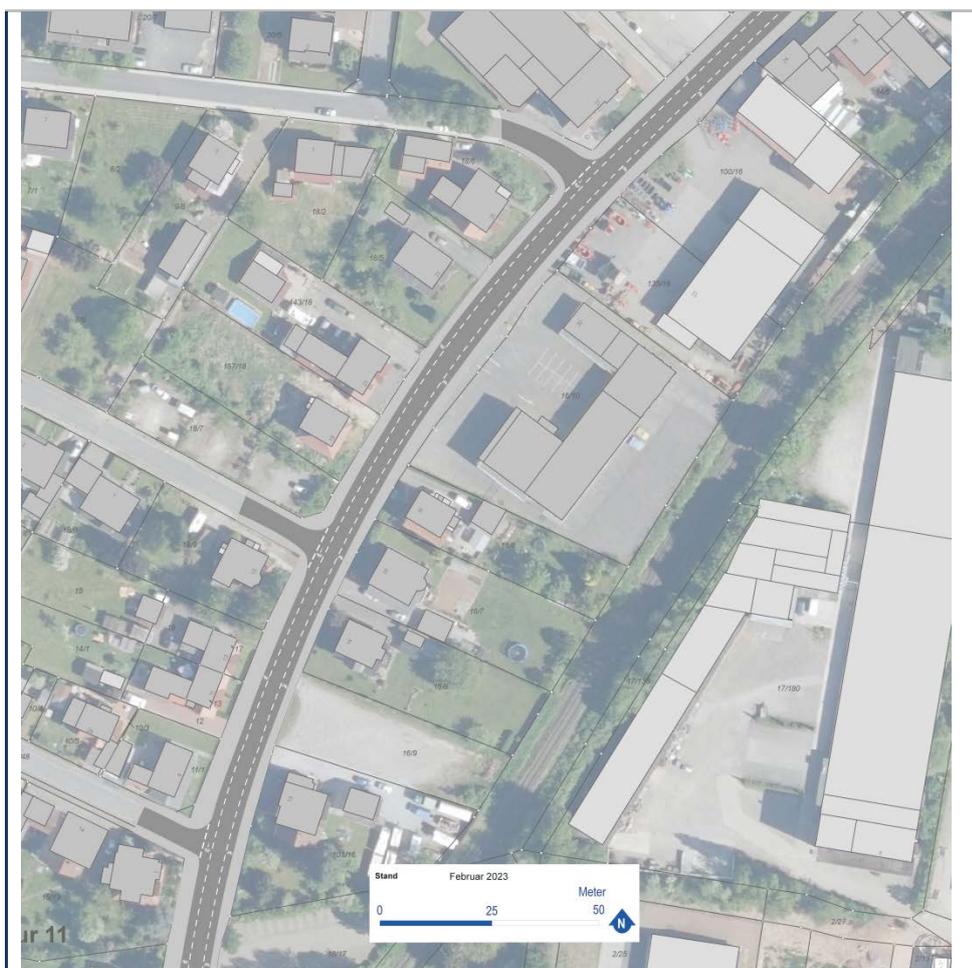
<b>Beschreibung</b>	<p>Die Prof.-Bier-Straße ist eine wichtige innerörtliche Hauptverkehrsstraße. Der hier betrachtete Bereich zwischen dem Heisterweg und der Waldstraße ist auch Teil des Bad Arolser Radrundwegs R1, weist jedoch aktuell keine Radverkehrsinfrastruktur auf. Die Fahrbahn hat teilweise eine Breite von nur 7,00 m, damit wäre bei einer Geschwindigkeit von 50km/h eine zwischen Schutzstreifen verbleibende Fahrgasse von 4,50 m erforderlich. Die Schutzstreifen könnten damit nur eine Breite von mindestens 1,25m aufweisen. Wo der Querschnitt breiter als 7,00 m ist, kann der Schutzstreifen breiter ausfallen. Eine Breite von 1,25 m pro Richtung ist laut ERA das Mindestmaß für einen Schutzstreifen. Es verleitet Autofahrende jedoch zu einem Unterschreiten des Mindestabstands von 1,50 m bei 50km/h, sodass die Sicherheit der Schutzstreifen für Radfahrende nur subjektiv ist. 1,25 m für Schutzstreifen wird in einer Untersuchung der GDV zur Sicherheit markierter Radverkehrsführungen als „völlig unzureichend bezeichnet.“<sup>44</sup> Eine zusätzliche Verlagerung</p>
---------------------	---

<sup>44</sup> Vgl. Sicherheit und Nutzbarkeit markierter Radverkehrsführung (2019), Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. (GDV)

Bericht  
**Nahmobilitätskonzept**  
**Bad Arolsen**

Juli 2023

	<p>vom MIV auf den Radverkehr ist durch die Maßnahme in dieser Form nicht zu erwarten.</p> <p>Deshalb wird vorgeschlagen, die Geschwindigkeit auf der Prof.-Bier-Straße ergänzend zur Einrichtung eines Schutzstreifens auf 30km/h zu reduzieren. Dies erlaubt eine schmalere Fahrgasse für den Kfz-Verkehr mit einer Breite von mindestens 4,10 m und einen breiteren Schutzstreifen von dann mindestens 1,45 m. Der Überholabstand zu den Radfahrenden erhöht sich und die Sicherheit wird zusätzlich durch die geringere Geschwindigkeit des MIV verbessert. Die angestrebte Mindestbreite von Schutzstreifen beträgt laut ERA 1,50m.</p> <p>Die Abmarkierung eines Schutzstreifens auf der Prof.-Bier-Straße verbessert die innerörtliche Sicherheit für den Radverkehr. Durch die Reduzierung der Fahrgasse auf 4,10 m verringert sich die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs und das Sicherheitsgefühl der Radfahrenden wird erhöht. Mit dem Schutzstreifen wird der Bahnhof von Norden kommend gut an das Radverkehrsnetz angeschlossen.</p> <p>Wichtig ist eine durchgängige Infrastruktur, welche sich nicht ausschließlich auf den dargestellten Abschnitt begrenzt. Besonders zu erwähnen ist hierbei der Knotenpunkt Marsberger Straße / Prof.-Bier-Straße, um eine Verknüpfung mit der Radverkehrsinfrastruktur entlang der Korbacher Straße herzustellen.</p>
<p><b>Wesentliche Umsetzungsbausteine</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Machbarkeitsstudie</li> <li>→ Maßnahmenbeschluss und Finanzierung</li> <li>→ Detailplanung zur Umsetzung</li> <li>→ Markierungsarbeiten</li> </ul>



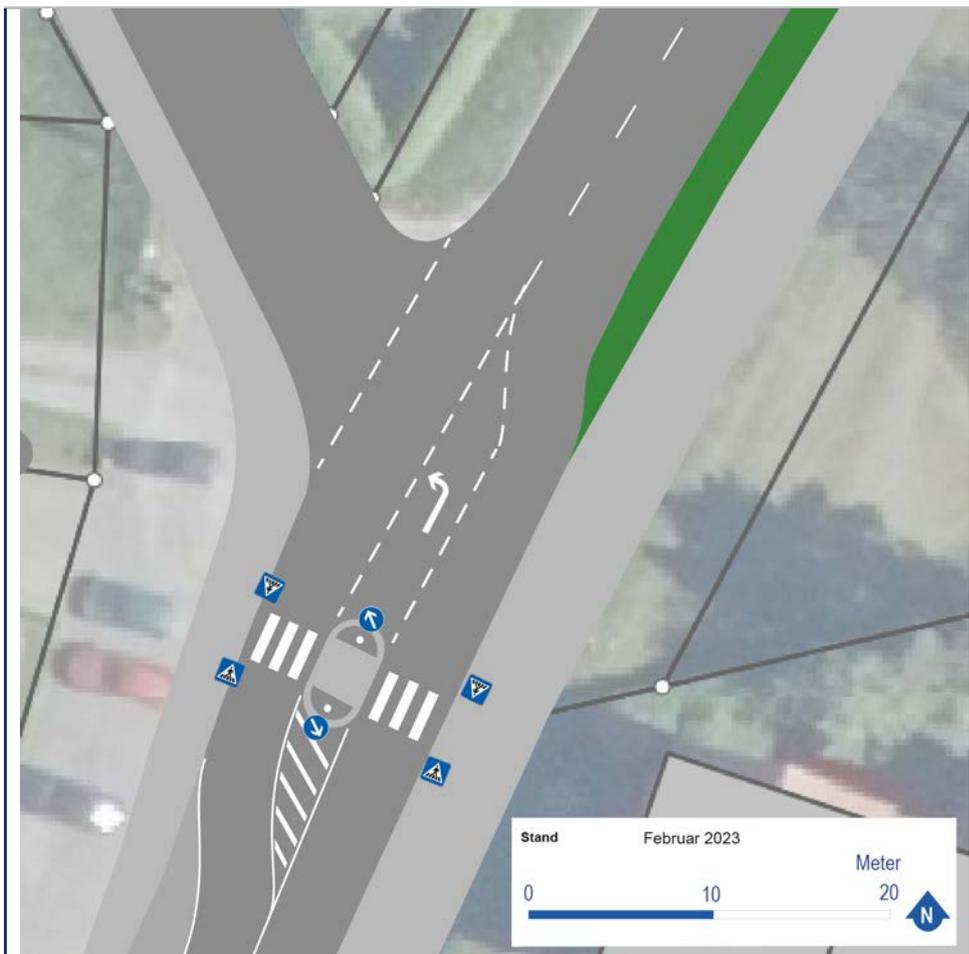
(Hochauflösende vollständige Darstellung im Anhang)

<b>Mögliche Synergien / Konflikte</b>	Allgemeine Stärkung des Radverkehrs Mögliche Konflikte mit Autofahrern aufgrund der schmalen Fahrbahn insbesondere bei Tempo 50
<b>Beteiligte Akteure</b>	Stadt Bad Arolsen, Verwaltung, Politik, Öffentlichkeit
<b>Kostenschätzung</b>	Kosten 10 €/m, beidseitige Länge 1.500m = <b>~ 15.000 €</b>
<b>Fördermöglichkeiten (Förderquote)</b>	Richtlinie zur Förderung der Nahmobilität (bis zu 70%) Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld (bis zu 50%) Kredit IKK – Nachhaltige Mobilität (KfW-Kreditprogramm 267)
<b>Priorisierung</b>	★★★★★
<b>Umsetzungszeitraum</b>	Kurzfristig

## 8.2 Einrichtung eines Fußgängerüberweges auf der Landstraße, Höhe Thieler Weg

- **Tabelle 22:** Impulsprojekt – Einrichtung eines Fußgängerüberweges auf der Landstraße, Höhe Thieler Weg

<p><b>Beschreibung</b></p>	<p>Mit dem geplanten Neubaugebiet „Berger Weg“ ist ein erhöhtes Fuß- und Radverkehrsaufkommen verbunden. Um eine sichere Überquerung der Landstraße an der Einmündung des Thieler Wegs zum Geh- und Radweg auf der gegenüberliegenden Straßenseite zu schaffen, wird eine Mittelinsel inkl. eines Fußgängerüberweges vorgeschlagen. Nördlich des Fußgängerweges entsteht dadurch zudem eine Abbiegespur für den Kfz-Verkehr in den Thieler Weg.</p> <p>Der Zebrastreifen mit Mittelinsel verbessert die Sicherheit und Erreichbarkeit des Nahversorgungsangebotes sowie des Ortskerns von Mengerlinghausen zu Fuß oder mit dem Fahrrad. Dies erhöht auch die Verkehrssicherheit des zukünftig relevanten Schulweges für die Schüler der Nicolai-Schule und zum Schulzentrum in Bad Arolsen.</p> <p>Für die Einrichtung der Mittelinsel wird ein Teil des Parkstreifens auf der Landstraße genutzt, um die von Norden kommende Fahrbahn zu verlegen, sodass Platz für die Mittelinsel entsteht. Um eine ausreichende Breite des Gehweges westlich der Landstraße zu gewährleisten, muss evtl. ein kleiner Teil des Flurstücks 1390/1 durch die Stadt angekauft werden. Diese Fläche wird derzeit für Stellplätze des Autohauses Ostmann genutzt.</p>
<p><b>Wesentliche Umsetzungsbausteine</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Maßnahmenbeschluss und Finanzierung</li> <li>→ Durchführung Verkehrszählung</li> <li>→ Detailplanung zur Umsetzung</li> <li>→ Bauliche Umsetzung</li> </ul>



(Hochauflösende vollständige Darstellung im Anhang)

<b>Mögliche Synergien / Konflikte</b>	Einige Parkplätze vor dem Autohaus Ostmann werden durch den Fußgängerüberweg blockiert. Ggf. muss hier die Erschließung über den Parkplatz neu geregelt werden. Die Anbindung des Thieler Weges durch den von Süden kommenden Verkehr wird durch die neue Abbiegespur verbessert.
<b>Beteiligte Akteure</b>	Stadt Bad Arolsen, Verwaltung, Politik, Öffentlichkeit, Autohaus Ostmann
<b>Kostenschätzung</b>	35.000 € - 50.000 €
<b>Fördermöglichkeiten (Förderquote)</b>	Richtlinie zur Förderung der Nahmobilität (bis zu 70%) Kredit IKK – Nachhaltige Mobilität (KfW-Kreditprogramm 267)
<b>Priorisierung</b>	★★★★★
<b>Umsetzungszeitraum</b>	Kurzfristig

### 8.3 **Einrichtung einer Fahrradstraße über die nördliche Bathildisstraße, die Dresdener Straße und Auf der Heide**

- **Tabelle 23:** Impulsprojekt – Einrichtung einer Fahrradstraße über die nördliche Bathildisstraße, die Dresdener Straße und Auf der Heide

<p><b>Beschreibung</b></p>	<p>Zur Schaffung einer qualitativen Radverkehrsinfrastruktur als Nord-Süd-Verbindung im Bereich der Kernstadt und Alternative zur Rauchstraße soll eine Fahrradstraße ins Zentrum eingerichtet werden. Diese beginnt von Norden kommend an der Einmündung der Bathildisstraße in die Rauchstraße. Anschließend verläuft sie entlang der Dresdener Straße und Auf der Heide bis zur Bahnhofsstraße. Eine Weiterführung in die Helenenstraße ist in einem zweiten Abschnitt vorgesehen. Die Fahrradstraße erschließt die Karl-Preising-Schule und bindet die Innenstadt von Bad Arolsen durch eine sichere und komfortable Nord-Süd-Verbindung an.</p> <p>Zur Reduzierung des Kfz-Verkehrs auf der Fahrradstraße soll die Einrichtung einer Diagonalsperre für den MIV an der Kreuzung Dresdener Straße - Bathildisstraße geprüft werden. Der Durchgangsverkehr auf der nördlichen Fahrradstraße wird damit unterbunden, die Kfz-Anbindung (Elterntaxis) zur Schule soll vom Süden über die Bahnhofsstraße erfolgen.</p> <p>Die Konzeption der Fahrradstraße erfolgt nach den in Kapitel 7.2.1 erläuterten Planungsgrundsätzen. Darunter zählt eine Fahrbahnbreite von 4,00m – 4,50m für den Radverkehr. Soweit die Breite durch ruhenden Kfz-Verkehr eingeschränkt wird, soll dieser auf die privaten Grundstücke verlagert werden. Außerdem bedarf es einer Markierung an Einmündungen oder Kreuzungen, um die Aufmerksamkeit zu steigern. Nach Möglichkeit sollte auch ein neuer Fahrbahnbelag in der Straße Auf der Heide aufgebracht werden. Außerdem sollte die Schaffung eines durchgängigen Fußweges entlang der Dresdener Straße geprüft werden. An den Einmündungen der Straßen Auf der Heide und Dresdener Straße werden Aufpflasterungen empfohlen. Diese Maßnahme verdeutlicht die geänderte Nutzung der Fahrbahn mit Vorrang durch den Radverkehr, reduziert die Geschwindigkeit einfahrender Fahrzeuge auf die Fahrradstraße und erhöht die Sicherheit für Radfahrende.</p> <p>Als direkte Nord-Süd-Verbindung zu den Schulen ist die Bathildisstraße der direkte Weg. Allerdings wurde die</p>
----------------------------	--

Bathildisstraße vor einigen Jahren mit Fördermitteln umgebaut, sodass eine Zweckbindung bis 2028 besteht und erst danach ein Umbau zur Fahrradstraße möglich ist. Nach Ablauf dieser Bindefrist sollte die Einrichtung einer Fahrradstraße auf der gesamten Bathildisstraße geprüft werden. Diese könnte südlich der Bahnhofstraße über den Hünighäuser Weg weitergeführt werden.

- Wesentliche Umsetzungsbausteine**
- Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit für Anwohnende
  - Detailplanung zur Umsetzung (Prüfung Diagonalsperre und Neuorganisation Parken, u.a. mit Verkehrserhebungen)
  - Maßnahmenbeschluss und Finanzierung
  - Bauliche Umsetzung und Markierungsarbeiten



(Hochauflösende vollständige Darstellung im Anhang)

**Mögliche Synergien / Konflikte** Einige Anwohner parken derzeit auf dem Streckenabschnitt, diese müssen ihre Kfz möglichst auf den privaten Grundstücken abstellen.

**Beteiligte Akteure** Stadt Bad Arolsen, Politik, Verwaltung, Anwohner, Karl-Preisung-Schule, Bathildisheim e.V.

**Kostenschätzung** Einrichtung Fahrradstraße inkl. kleinerer baulicher Maßnahmen (z.B. Aufpflasterungen an Einmündungen, Beginn / Ende)  
Kosten: 20€/m², Fläche 4.250m² =  
**~ 85.000 €**

<b>Fördermöglichkeiten (Förderquote)</b>	Richtlinie zur Förderung der Nahmobilität (bis zu 70%) Kredit IKK – Nachhaltige Mobilität (KfW-Kreditprogramm 267)
<b>Priorisierung</b>	★★★★★
<b>Umsetzungszeitraum</b>	Kurz bis mittelfristig Abschnittsweise Umsetzung ab der Straße Auf der Heide, Dresdener Straße bis Bathildisstraße (Ende der Zweckbindung 2028), ergänzende Prüfung zur Einrichtung einer Fahrradstraße auf der gesamten Bathildisstraße und dem Hünighäuser Weg

## 8.4 Steigerung der Aufenthaltsqualität am Bahnhof Mengershausen

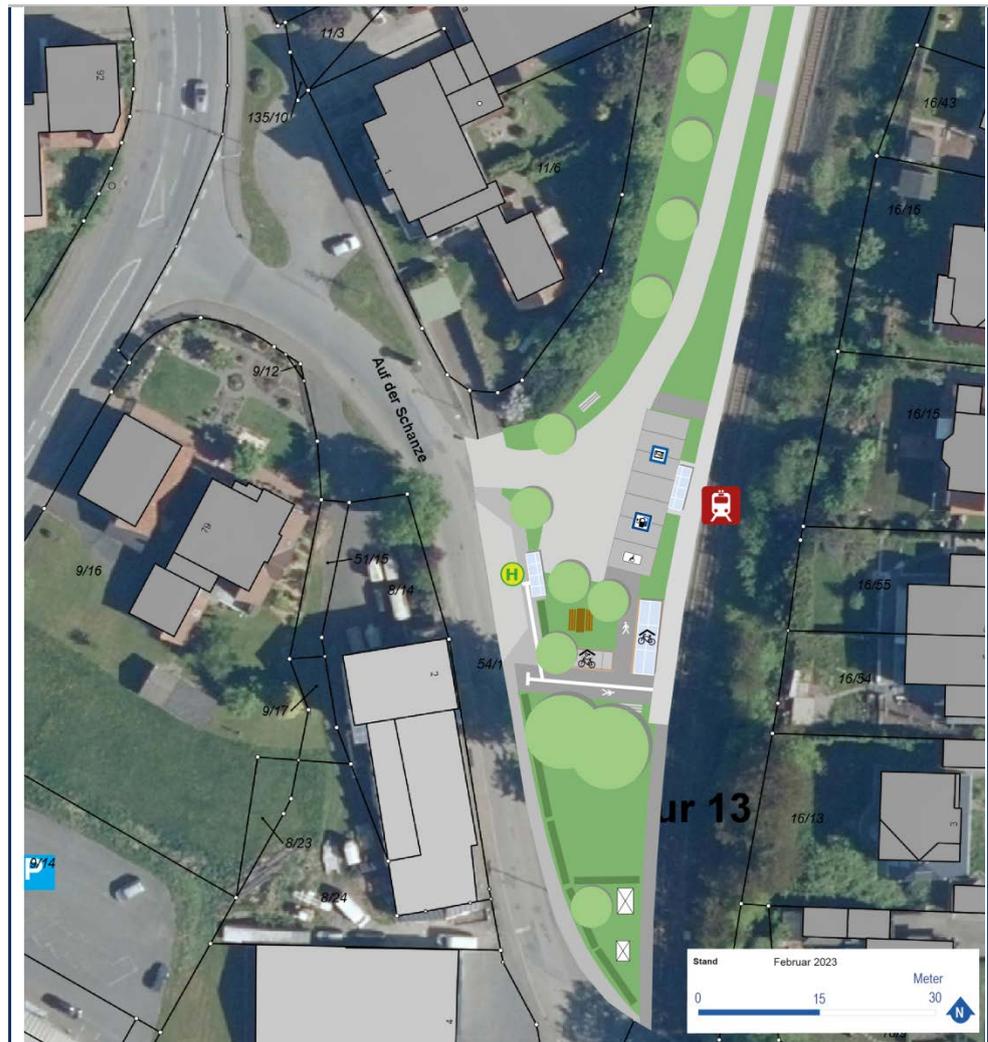
- **Tabelle 24:** Impulsprojekt – Steigerung der Aufenthaltsqualität am Bahnhof Mengershausen

<b>Beschreibung</b>	<p>Seit dem Abriss des Bahnhofsgebäudes ist der Bahnhofsvorplatz in Mengershausen eine ungestaltete Fläche, die keine Aufenthaltsqualität bietet. Ziel des Impulsprojektes ist es, den Platz durch verschiedene Maßnahmen in seiner Funktionalität als Start und Ziel der Wege von zur Bahn zu verbessern. Für den Bus wird eine Haltebucht entlang der Straße „An der Schanze“ vorgeschlagen. Mit dieser sollte eine qualitative Busanbindung mit einer regelmäßigen Taktung in direkter Bahnhofsnähe angeboten werden. Der Bussteig soll barrierefrei angelegt werden und ein Wartehäuschen errichtet werden, welches vor den Wettereinflüssen schützt. Derzeit befinden sich die beiden nächstgelegenen Haltestellen in etwa 400 m Entfernung und verfügen über eine stündliche Anbindung durch das AST-Angebot.</p> <p>Für den Radverkehr werden vier Fahrradboxen empfohlen, welche gegen eine Gebühr flexibel gemietet werden können und die Fahrräder sicher aufbewahren. Daneben ist eine überdachte Abstellanlage für ca. zehn Fahrräder vorgesehen. Auf dem Bereich zwischen Fahrradabstellanlagen und Bushaltestelle wird eine Grünfläche mit einer Picknickbank empfohlen, welche die Aufenthaltsqualität verbessert.</p>
---------------------	---

	<p>Zudem werden neue Bäume gepflanzt. Ein zusätzlicher Fußweg von Süden ersetzt den bisherigen Trampelpfad beginnend am Bahnübergang. Für den Kfz-Verkehr sind sieben Abstellplätze vorgesehen, wovon zwei für Elektroautos inkl. Ladesäule und einer für mobilitätseingeschränkte Personen sind. Der gesamte Vorplatz wird zudem ausreichend beleuchtet.</p> <p>Insgesamt reduziert sich durch die Maßnahmen die versiegelte Fläche und es entsteht eine hochwertige Infrastruktur für alle Verkehrsteilnehmer.</p> <p>Um den Einwohnern westlich der Bahnstrecke einen sicheren Zugang zu ermöglichen, sollte die Errichtung eines Fußweges „Am Papiermühler Weg“ geprüft werden. Aktuell ist lediglich ab der Einmündung „Auf der Schanze“ ein Gehweg vorhanden.</p>
<p><b>Wesentliche Umsetzungsbausteine</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Festlegung der Zuständigkeiten</li> <li>→ Detail- und Umsetzungsplanung mit Konkretisierung des Vorhabens und des Kostenrahmens</li> <li>→ Maßnahmenbeschluss und Finanzierung</li> <li>→ Umsetzung der Maßnahme</li> </ul>

Bericht  
**Nahmobilitätskonzept**  
**Bad Arolsen**

Juli 2023



(Hochauflösende vollständige Darstellung im Anhang)

<p><b>Mögliche Synergien / Konflikte</b></p>	<p>Attraktivere Nutzung durch Verknüpfung mit dem ÖPNV Ein Umbau des Platzes blockiert die derzeitige Ausfahrt der Anwohner „Auf der Schanze 1A“</p>
<p><b>Beteiligte Akteure</b></p>	<p>Stadt Bad Arolsen, Politik, Verwaltung, Deutsche Bahn, NVV, Anwohner Auf d. Schanze 1A</p>
<p><b>Kostenschätzung</b></p>	<p>~ 150.000 € je nach konkreten Umbaumaßnahmen</p>
<p><b>Fördermöglichkeiten (Förderquote)</b></p>	<p>Bike &amp; Ride-Offensive der Deutschen Bahn (bis zu 70%) (Unterstützung durch NVV)  Radabstellanlagen: Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld (bis zu 25%)  Kredit IKK – Nachhaltige Mobilität (KfW-</p>

	Kreditprogramm 267)
<b>Priorisierung</b>	★★★★★
<b>Umsetzungszeitraum</b>	Mittelfristig

## 8.5 Verbesserung der Querungssituation über die Große Allee, Kreuzung Korbacher Straße

- **Tabelle 25:** Verbesserung der Querungssituation über die Große Allee, Kreuzung Korbacher Straße

<b>Beschreibung</b>	<p>Die Kreuzung an der Großen Allee / Korbacher Straße ist besonders für Radfahrende heute unübersichtlich. Um die Große Allee zu überqueren, müssen mehrere Spuren ohne Mittelinsel überfahren werden. An der Prof.-Bier-Straße wird der Radweg östlich der Straße in beide Richtungen genutzt. Dies ist v.a. durch die Einmündungen beim Aldi gefährlich, da Autofahrer den Kfz-Verkehr, Zufußgehende und den beidseitigen Radverkehr beachten müssen. Deshalb wird vorgeschlagen, die Prof.-Bier-Straße auf zwei Autospuren zu reduzieren und einen getrennten Fuß- und Radweg auf beiden Seiten der Straße einzurichten. Der westliche Radweg wird südlich der Einmündung der Großen Allee durch eine neue Querungshilfe auf den bestehenden Fuß- und Radweg Richtung Mengerlinghausen geleitet. Zur Verbesserung der Sichtbeziehungen zwischen dem Kfz-Verkehr und den Radfahrenden wird der Radweg an der Querungshilfe auf das Flurstück 44/14 verschwenkt.</p> <p>An der Einmündung Große Allee / Korbacher Straße wird zudem die bestehende Dreiecksinsel herausgenommen und der Kurvenradius deutlich verringert. Dadurch reduziert sich die Abbiegegeschwindigkeit, wodurch Gefahrensituationen für den querenden Fuß- und Radverkehr reduziert werden. Durch die Entfernung der Dreiecksinsel entsteht für Radfahrende nach Norden durch den freigewordenen Platz die Möglichkeit, Blickkontakt mit den Kfz-Fahrern aufzunehmen und so das Unfallrisiko zu senken. Die rote Farbe des Radwegs mit einer Radverkehrsfurt kennzeichnet dessen Vorfahrtsberechtigung. Dies erleichtert auch die parallel geführte Fußgängerquerung über die Mittelinsel. Außerdem sollte im Rahmen des Umbaus eine ausreichende Beleuchtung sichergestellt werden.</p>
<b>Wesentliche Umset-</b>	→ Detail- und Umsetzungsplanung mit Konkretisierung des

<p><b>Maßnahmenbausteine</b></p>	<p>Vorbereitung und des Kostenrahmens → Maßnahmenbeschluss und Finanzierung → Umsetzung der Maßnahme</p>
<p>The image is an aerial photograph overlaid with a technical plan for a road improvement project. It shows a main road with a central lane and two side lanes. Red areas indicate the planned bicycle lanes, which run parallel to the main road and curve around a junction. Green areas represent grass or other vegetation. A scale bar at the bottom right shows 0, 10, and 20 meters. A north arrow is also present. A building on the right side of the road is labeled '10/78'. The map is dated 'Stand Februar 2023'.</p>	
<p>(Hochauflösende vollständige Darstellung im Anhang)</p>	
<p><b>Mögliche Synergien / Konflikte</b></p>	<p>Stärkung der Nahmobilität auf dem Weg zur Schule als Ergänzung zum Schulmobilitätsmanagement  Reduktion des Verkehrsflusses für den Kfz-Verkehr aufgrund der aufgelassenen Abbiegespur</p>

Bericht  
**Nahmobilitätskonzept**  
**Bad Arolsen**

Juli 2023

<b>Beteiligte Akteure</b>	Stadt Bad Arolsen, Politik, Verwaltung, Öffentlichkeit, Schulen
<b>Kostenschätzung</b>	40.000 € - 50.000 €
<b>Fördermöglichkeiten (Förderquote)</b>	Richtlinie zur Förderung der Nahmobilität (bis zu 70%) Kredit IKK – Nachhaltige Mobilität (KfW-Kreditprogramm 267)
<b>Priorisierung</b>	★★★★★
<b>Umsetzungszeitraum</b>	Mittelfristig

**Tabellenverzeichnis**

• Tabelle 1: Wohnbevölkerung Stadtteile Bad Arolsen	13
• Tabelle 2: Bevölkerungsentwicklung, Stand: April 2023	15
• Tabelle 3: VDV-Empfehlungen zur Erschließungsqualität	33
• Tabelle 4: Führungsprinzipien und Führungsformen sowie Zuordnung zu den Belastungsbereichen bei Stadtstraßen	44
• Tabelle 5: Legende für die Maßnahmenkataloge der Handlungsfelder	75
• Tabelle 6: Maßnahmenkatalog Förderung des Fußverkehrs	76
• Tabelle 7: Maßnahmenkatalog Förderung des Radverkehrs	79
• Tabelle 8: Übergeordnete Maßnahmen	94
• Tabelle 9: Maßnahmen in der Kernstadt Bad Arolsen	94
• Tabelle 10: Maßnahmen in Helsen	97
• Tabelle 11: Maßnahmen in Mengerlinghausen	99
• Tabelle 12: Maßnahmen in Wetterburg	102
• Tabelle 13: Maßnahmen in Landau	103
• Tabelle 14: Maßnahmen in Kohlgrund	105
• Tabelle 15: Maßnahmen in Schmillinghausen	105
• Tabelle 16: Maßnahmen in Massenhausen	105
• Tabelle 17: Maßnahmen in Neu-Berich	106
• Tabelle 18: Maßnahmen in Braunsen	107
• Tabelle 19: Maßnahmen in Volkhardinghausen	107
• Tabelle 20: Maßnahmen in Bühle	108
• Tabelle 21: Impulsprojekt – Markierung von Schutzstreifen auf der Prof.-Bier-Straße	111
• Tabelle 22: Impulsprojekt – Einrichtung eines Fußgängerüberweges auf der Landstraße, Höhe Thieler Weg	114
• Tabelle 23: Impulsprojekt – Einrichtung einer Fahrradstraße über die nördliche Bathildisstraße, die Dresdener Straße und Auf der Heide	116
• Tabelle 24: Impulsprojekt – Steigerung der Aufenthaltsqualität am Bahnhof Mengerlinghausen	118
• Tabelle 25: Verbesserung der Querungssituation über die Große Allee, Kreuzung Korbacher Straße	121

## Abbildungsverzeichnis

• Abbildung 1: Zeit- und Ablaufplan Nahmobilitätskonzept Bad Arolsen	3
• Abbildung 2: Untersuchungsgebiet Bad Arolsen	12
• Abbildung 3: Maßnahmenkarte RVK Waldeck-Frankenberg im Bereich der Stadt Bad Arolsen	22
• Abbildung 4: Nutzung des AST pro Einwohner in den Stadtteilen, in der Gesamtstadt und im Landkreis	34
• Abbildung 5: Anzahl der Fahrten 2019 mit dem AST in die zentralen Stadtteile (Kernstadt, Helsen, Mengeringhausen)	35
• Abbildung 6: Nutzergruppen des öffentlichen Raums und der nahmobilen Infrastruktur mit ihren Eigenschaften und den daraus resultierenden Konsequenzen für den Verkehr	39
• Abbildung 7: Alter der teilnehmenden Personen bei der Onlinebeteiligung	41
• Abbildung 8: Belastungsbereiche zur Vorauswahl von Radverkehrsführungen bei zweistreifigen Stadtstraßen	44
• Abbildung 9: SWOT-Analyse zum Fußverkehr für Bad Arolsen	66
• Abbildung 10: SWOT-Analyse zum Radverkehr für Bad Arolsen	67
• Abbildung 11: Stärken und Schwächen der Nahmobilität in der Kernstadt und in Helsen	68
• Abbildung 12: Stärken und Schwächen der Nahmobilität in Mengeringhausen	68
• Abbildung 13: Stärken und Schwächen der Nahmobilität in Wetterburg	69
• Abbildung 14: Stärken und Schwächen der Nahmobilität in Landau	69
• Abbildung 15: Stärken und Schwächen der Nahmobilität in Volkhardinghausen, Bühle, Massenhausen, Neu-Berich, Kohlgrund, Schmillinghausen und Braunsen	70
• Abbildung 16: Übersicht der Leitziele für die Nahmobilität in Bad Arolsen	71

## Kartenverzeichnis

• Karte 1: Einwohner nach Stadtteilen	14
• Karte 2: Entfernungen und Höhenunterschiede	16
• Karte 3: Nahmobilitätsrelevante Ziele Gesamtstadt	16
• Karte 4: Nahmobilitätsrelevante Ziele in der Kernstadt	17
• Karte 5: Radnetz und Radrouten Gesamtstadt	30
• Karte 6: Radnetz und Radrouten Kernstadt	31

Bericht  
**Nahmobilitätskonzept**  
**Bad Arolsen**

Juli 2023

• Karte 7: Öffentlicher Nahverkehr	32
• Karte 8: Straßennetz und Belastung	36
• Karte 9: Unfallorte Gesamtstadt	37
• Karte 10: Unfallorte im Bereich der Kernstadt	38
• Karte 11: Übersicht des Untersuchungsnetzes Radverkehr Bad Arolsen	43
• Karte 12: Bestandsaufnahme Radrouten nördliches Bad Arolsen	45
• Karte 13: Defizitanalyse Radrouten nördliches Bad Arolsen	46
• Karte 14: Bestandsaufnahme Radrouten mittleres Bad Arolsen	46
• Karte 15: Defizitanalyse Radrouten mittleres Bad Arolsen	47
• Karte 16: Bestandsaufnahme Radrouten südliches Bad Arolsen	48
• Karte 17: Defizitanalyse Radrouten südliches Bad Arolsen	48
• Karte 18: Bestandsaufnahme Kernstadt und Helsen	50
• Karte 19: Defizitanalyse Kernstadt und Helsen	50
• Karte 20: Bestandsaufnahme Mengerlinghausen	51
• Karte 21: Defizitanalyse Mengerlinghausen	52
• Karte 22: Bestandsaufnahme Wetterburg	53
• Karte 23: Defizitanalyse Wetterburg	53
• Karte 24: Bestandsaufnahme Landau	54
• Karte 25: Defizitanalyse Landau	55
• Karte 26: Bestandsaufnahme Kohlgrund	56
• Karte 27: Defizitanalyse Kohlgrund	56
• Karte 28: Bestandsaufnahme Schmillinghausen	57
• Karte 29: Defizitanalyse Schmillinghausen	58
• Karte 30: Bestandsaufnahme Massenhausen	59
• Karte 31: Defizitanalyse Massenhausen	59
• Karte 32: Bestandsaufnahme Neu-Berich	60
• Karte 33: Defizitanalyse Neu-Berich	61
• Karte 34: Bestandsaufnahme Braunsen	62
• Karte 35: Defizitanalyse Braunsen	62
• Karte 36: Bestandsaufnahme Volkhardinghausen	63
• Karte 37: Defizitanalyse Volkhardinghausen	64

• Karte 38: Bestandsaufnahme Bühle	65
• Karte 39: Defizitanalyse Bühle	65
• Karte 40: Radrouten nördliches Bad Arolsen	83
• Karte 41: Radrouten mittleres Bad Arolsen	83
• Karte 42: Radrouten südliches Bad Arolsen	84
• Karte 43: Maßnahmen in der Kernstadt und Helsen – Fußverkehr und Aufenthaltsqualität	99
• Karte 44: Maßnahmen in Mengerlinghausen – Fußverkehr und Aufenthaltsqualität	101
• Karte 45: Maßnahmen in Wetterburg – Fußverkehr und Aufenthaltsqualität	103
• Karte 46: Maßnahmen in Landau – Fußverkehr und Aufenthaltsqualität	104
• Karte 47: Maßnahmen in Massenhausen – Fußverkehr und Aufenthaltsqualität	106
• Karte 48: Maßnahmen in Volkhardinghausen – Fußverkehr und Aufenthaltsqualität	108
• Karte 49: Maßnahmen in Bühle – Fußverkehr und Aufenthaltsqualität	109

## **Anlagenverzeichnis**

• Anlage 1: Lageplanskizzen der Impulsprojekte	111
--	-----





**Kassel**

Querallee 36  
D-34119 Kassel  
Tel. 0561.31 09 72 80  
Fax 0561.31 09 72 89  
kassel@LK-argus.de

**Berlin**

Markgrafenstraße 62/63  
D-10969 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