

Radverkehrskonzept für das Gebiet des Landkreises Kassel

Gemeindesteckbrief Ahnatal



Planungsgemeinschaft Iba / Schmidt
im Auftrag
des ADFC Kreisverband Kassel Stadt und Land e. V.
Endstand

4. Juni 2020

Inhaltsverzeichnis

1	Basisdaten	3
1.1	Strukturdaten	3
1.2	Topografische und Geografische Lage	4
1.3	Verkehrsräumliche Lage	5
2	Bestandsaufnahme	6
2.1	Weganteile im Verkehr	6
2.2	Bestand Radverkehrsnetz	7
3	Radverkehrsverbindungen innerhalb des Gemeindegebiets	10
3.0.1	Ortsachse Weimar - Heckershausen entlang der K 30 / K 31	10
3.0.2	Nahmobilitätstangente entlang K 30 in Weimar	12
3.0.3	Kreisverkehr K 29 / K 30 im Bereich Ortseingang Weimar	14
3.0.4	Erschließung Wohngebiet Kammerberg	15
3.0.5	Bahn-Route	15
3.0.6	Radverkehrsanlagen entlang der Rasenallee	15
4	Radverkehrsverbindungen zu benachbarten Gemeinden / Regionen	16
4.1	Ortsverbindungen in benachbarte Gemeinden	16
4.1.1	Ortsverbindung Weimar - Calden-Fürstenwald	16
4.1.2	Nebenverbindung Heckershausen - KS-Harleshausen entlang der Rasenallee	16
4.1.3	Lokalverbindung Kammerberg (Obere Bebauung) - Calden	16
4.2	Einbindung in das Grundnetz	17
4.2.1	Grundzentrenverbindung Heckershausen - Vellmar im Bereich der K 31 .	18
4.2.2	Grundzentrenverbindung Heckershausen - KS-Harleshausen / allgemein Kasseler Becken	18
4.2.3	Grundzentrenverbindung Weimar - Habichtswald-Dörnberg	18
4.2.4	Grundzentrenverbindung Heckershausen - Espenau / Obervellmar	19
4.2.5	Grundzentrenverbindung Weimar - KS-Harleshausen	19
4.2.6	Grundzentrenverbindung Heckershausen - Calden	21
4.2.7	Grundzentrenverbindung Weimar - Calden	22
4.2.8	Grundzentrenverbindung Weimar - Habichtswald-Dörnberg	22
4.3	Einbindung in das „Radpendlernetz Region Kassel“	23
4.3.1	Radpendlerroute „Roter Pfahl“	25
4.3.2	Radpendlerroute „Heckershausen - Kassel Mitte“	26
4.3.3	Radpendlerroute Vellmar-Umland (Bahn-Route)	28
4.4	Mittelzentrenverbindungen über das Gemeindegebiet	29
4.4.1	Mittelzentrenverbindung Korbach - Kassel / Vellmar	30
4.4.2	Mittelzentrenverbindung Warburg - Kassel-Wilhelmshöhe / Kassel-Mitte	30
5	Freizeit / Tourismus / Radrouten	31

6	Wegweisung	33
7	Abkürzungsverzeichnis	34
8	Impressum	36

Kapitel 1

Basisdaten

Die kleine Pendlergemeinde findet sich nördlich des Hohen Habichtswalds am Rand des Kasseler Beckens. Ahnatal besitzt in der näheren Umgebung vielfältige Freizeitmöglichkeiten.

1.1 Strukturdaten

- **Einwohner:** ca. 7.900
- **Fläche:** 18,03 km²
- **Bevölkerungsdichte:** 438 EW pro km²
- **Regionale Raumstruktur:** Verdichtungsraum, Grundzentrum (Gemeinde im Zweckverband Raum Kassel)
- **Ortsteile:** Heckershausen, Weimar
- **Zentraler Ortsteil:** Gemeinde insgesamt
- **Verwaltung:** Rathaus in Weimar
- **Schulen:** Grundschulen jeweils in Heckershausen und Weimar, nächste weiterführende Schule (Integrierte Gesamtschule) in Vellmar
- **Wirtschaft:** Pendlergemeinde mit geringem Gewerbeanteil (kleines Gewerbegebiet am Nordrand von Weimar)
- **Versorgung / Einzelhandel:** in beiden Ortsteilen
- **Bahnanschluss:** in beiden Ortsteilen an der Regionalbahnstrecke Kassel - Korbach
- **Meldeplattform Radverkehr:** nein
- **Mitgliedschaft AGNH:** ja

1.2 Topografische und Geografische Lage

Die Gemeinde Ahnatal, entstanden aus dem Zusammenschluss der beiden ehemals selbständigen Dörfer Heckershausen (215 m ü. NHN) und Weimar (255 m ü. NHN), liegt nordwestlich des Oberzentrums Kassel und nördlich des Hohen Habichtswalds im Naturpark Habichtswald. Nach der naturräumlichen Einordnung liegt die Gemeinde komplett im Westhessischen Berg- und Senkenland. Das Kerngebiet der Gemeinde zählt noch zum Kasseler Becken, der nördliche Rand (Kammerberg) schon zur Südspitze der Langen- und Staufenbergplatte, dem Höhenzug zwischen Nebelbeeke und Esse. Der südwestliche Rand der Gemeinde wird dem Dörnberg und dem Dörnbergpass zugeordnet, beide gehören zum Habichtswälder Bergland.

Der tiefste Punkt der Gemeinde liegt bei ca. 200 m ü. NHN (Stadtgrenze zu Vellmar, an der Ahne), der höchste Punkt bei ca. 490 m ü. NHN (nordöstlich des Dörnbergs).

Die beiden historischen Ortszentren befinden sich in Tallage der mittleren Ahne (Ahna) und sind überwiegend von bewaldeten Höhenzügen umschlossen. Die bebauten Flächen beider Ortsteile sind zwar noch nicht zusammengewachsen, das ausgedehnte Wohngebiet am Südhang des Kammerbergs füllt jedoch annähernd die vorhandene Lücke.

Die Zentren beider Ortsteile liegen ca. 2,2 km voneinander entfernt. Nach Osten hin öffnet sich das Tal der Ahne in Richtung Vellmar und Kassel. Jenseits der Kammlagen des umliegenden Berglands grenzt die Gemeinde im Süden an die westlichen Kasseler Stadtteile und weiter im Uhrzeigersinn an die Gemeinde Habichtswald, die Stadt Zierenberg, Calden und Espenau. Von Heckershausen ist Obervellmar ca. 2,3 km entfernt, Vellmar Zentrum ca. 3 km, Espenau (Bahnhof Mönchehof) und Kassel-Harleshausen ca. 3,5 km, der Fernbahnhof Kassel-Wilhelmshöhe ca. 6,5 km und Kassel Mitte ca. 7,5 km. Von Weimar ist die Gemeinde Habichtswald (Ortsteil Dörnberg) ca. 4,5 km entfernt, Zierenberg ca. 6,5 km, Calden (Hauptort) ca. 4,5 km sowie dessen Ortsteil Fürstenwald ca. 2,7 km.

1.3 Verkehrsräumliche Lage

Die Gemeinde liegt zwar nicht direkt am überregionalen Straßenverkehrsnetz, ist aber durch seine relative räumliche Nähe zum Mittelzentrum Vellmar und zum Oberzentrum Kassel (zu Kassel Mitte als auch zu den westlichen Kasseler Stadtteilen mit dem Fernbahnhof Wilhelmshöhe) an das Fernstraßennetz gut angebunden.

Die A 44 in Richtung Dortmund ist am schnellsten über die Anschlussstelle Zierenberg zu erreichen, alle anderen Autobahnverbindungen über Kassel. An das Bundesstraßennetz ist Ahnatal auf kurzen Distanzen Kreis und Landesstraßen angebunden, bei Dörnberg in Richtung West und Südwest (Wolfhagen, Korbach), nach Norden (Warburg, Hofgeismar) und nach Osten (Kassel, alle anderen Richtungen). Über den Verkehrskreisel („Rasental“) zwischen beiden Ortsteilen verlaufen die wichtigsten Anschlussverbindungen der Gemeinde.

Die Ortsteilverbindung zwischen Weimar und Heckershausen verläuft auf der Straßennachse K 29 / K 30 und K 31. Die Ortsdurchfahrt von Weimar (K 29) ist mit ca. 2.050 Kfz/24h belastet, die von Heckershausen (K 31) mit ca. 6.360 Kfz/24h (Abzweig / Anschluss L 3217 „Rasental“). Die Rasental sowie die K 30 westlich der Einmündung K 29 entlasten die beiden Ortsteile in erheblichem Maße, jedoch insbesondere für Heckershausen nicht in ausreichendem Maße. Auf beiden Ortsdurchfahrten gilt abschnittsweise Tempo 30. Das Wohngebiet „Kammerberg“ ist über wenige Sammelstraßen an beide Ortsteile und das Hauptstraßensystem angeschlossen.

Beide Ortsteile haben Haltepunkte an der Regionalbahnstrecke Kassel – Korbach, einen in Weimar und zwei in Heckershausen. Die Schienenverbindung dient der Anbindung nach Vellmar und Kassel sowie der Erschließung des ländlichen Raums im westlichen Nordhessen. In Obervellmar werden Regionalverbindungen nach Warburg, in Kassel alle übrigen Bahnverbindungen im Regional- und Fernverkehr erreicht.

Kapitel 2

Bestandsaufnahme

2.1 Weganteile im Verkehr

Im Alltags- wie im Freizeitverkehr ist der Gebrauch des Fahrrads eher gering.

2008 und 2009 führte die Technische Universität Dresden im Auftrag des Zweckverbandes Raum Kassel eine Studie zum Verkehrsverhalten nach dem „System repräsentativer Verkehrsbefragungen“ (SrV) durch. Dazu wurden im Verbandsgebiet insgesamt rund 5.000 Einwohner befragt. Auszüge aus den Ergebnistabellen für Ahnatal:

Weganteile im Verkehr (Modal Split) nach Tabelle 5.3:

Verkehrsträger	Binnenverkehr [%]	Gesamtverkehr [%]
Fahrrad	4,0	2,7
zu Fuß	42,0	20,2
ÖPNV	0,7	11,2
MIV	53,3	65,8

Motorisierungsgrad: Nach Tabelle 2.1 ist in Ahnatal pro 1.000 Einwohner ein PKW-Bestand von 606 Fahrzeugen vorhanden (553 Privat-PKW und 53 Dienst-PKW). Die Ausstattung mit Fahrrädern beträgt 741.

Tabelle 4.1 kann der Fahrzeugeinsatz entnommen werden: Bei 262 Haushalt-PKW beträgt der Fahrzeugeinsatzkoeffizient 66 %. Im Fahrradbereich liegt der Einsatzkoeffizient lediglich bei 5 %.

Alle Daten bezogen auf einen mittleren Werktag. Die kompletten Ergebnisse können unter www.zrk-info.de -> Unser Service -> Downloads -> Artikel „Verkehrsverhalten der Bevölkerung in den Kasseler Stadtumlandgemeinden 2008/2009“ abgerufen werden.

Laut Meldung auf der Seite des ZRK wird 2018 im Bereich der Mitgliedsgemeinden und der Stadt Kassel eine neue Haushaltsbefragung zum Verkehrsverhalten durchgeführt (SrV 2018 durch die Technische Universität Dresden).

2.2 Bestand Radverkehrsnetz

Die Wegabschnitte mit vergleichsweise geringen Steigungsmaßen verlaufen lediglich in einem Korridor Weimar (Ortsmitte) – Heckershausen – Vellmar – Kassel (Ahneroute), sonstige Verbindungen sind mit mäßigen bis stärkeren Steigungen verbunden. Die Ahneroute stellt sicherlich auch die bedeutendste Radverkehrsverbindung innerhalb der Gemeinde dar, auch als Pendlerroute. In Bezug auf diese Funktion treten vorhandene bauliche Mängel und Führungsprobleme deutlich hervor.



Abbildung 2.1 Überquerungssituation auf der Ortsdurchfahrt K 31 in Heckershausen: Radfahrer müssen in Richtung Weimar ungesichert von der Fahrbahn aus die zu schmale, aber benutzungspflichtige linke Radverkehrsanlage erreichen

Neben dem aktuellen baulichen Zustand der Radverkehrsanlagen entlang von K 30 / K 31 ist es das Fehlen einer Führungsalternative zu den problematischen Ortsdurchfahrten. Möglichkeiten dazu, südlich der beiden Ortslagen im Bereich der Bahn, sind aktuell noch nicht ausgeschöpft worden. Ebenso könnte die lokale, am Südrand des Wohngebiets „Kammerberg“ verlaufende Radverkehrsverbindung verbessert und angepasst werden.

Neben der Ahneroute von wesentlicher Bedeutung sind die in südlicher bzw. in südöstlicher Richtung verlaufenden Verbindungen in den Kasseler Westen:

Hier ist die Radverkehrsachse Heckershausen („Harleshäuser Straße“) - L 3224 (Osterberg) von besonderer Bedeutung. Die Wirtschaftswegeverbindung ist in der Gemarkung Heckershausen bis zur Stadtgrenze von Vellmar akzeptabel, ausgenommen einem kurzen unausgebauten Abschnitt. Die eigentlichen Probleme an dieser Route liegen aber jenseits der Gemeindegrenze auf Kasseler und Vellmarer Gebiet.

Eine direkte Führungsmöglichkeit von Weimar aus in den Kasseler Westen ist bisher noch nicht betrachtet worden. Ausgehend von der K 29 in Weimar könnte in Verlängerung von „Ahneweg“ bzw. „Elfbuchenstraße“ über Wirtschaftswege an die B 251 am Knoten „Roter Pfahl“ angeschlossen werden.

Eine sichere alltagstaugliche Radverkehrsmöglichkeit fehlt auf der Verbindung Weimar – Gemeinde Habichtswald über den Dörnbergpass ins Warmetal. Hier fehlt wiederum die Radverkehrsanlage entlang der B 251. Als alternative Verbindung ist der Kassel-Edersee-Radweg wegen teilweise unbefestigter Oberfläche, langer und starker Anstiege sowie zusätzlicher Höhenmeter nicht geeignet.

In Richtung Gemeinde Calden sind mehrere Verbindungsmöglichkeiten vorhanden. Von Weimar aus gibt es an sich gute Nahmobilitätsverbindungen ins Tal der Nebelbeke nach Fürstenwald über die alte Landstraße (südwestlich parallel K 30) sowie zum Hauptort Calden über „Wilhelmsthaler Straße“ und „Lindenrondell“. Ins Nebelbeeketal führt von Heckershausen aus die Achse K 31 / K 30 (ohne Radverkehrsanlage) direkt nach Fürstenwald. Radfahrer nehmen hier mehrheitlich den Umweg über die stärker verkehrsbelastete Ortsdurchfahrt von Weimar (K 29) in Kauf.

Alternativ zur K 30 besteht eine Verbindungsmöglichkeit zwischen Heckershausen und Obervellmar bzw. Espenau über teilweise unbefestigte Wirtschaftswege in Verlängerung der „Unteren Weinbergstraße“.

Möglichkeiten der Nutzung des Fahrrads zu Freizeit Zwecken bestehen einige im Umfeld des bebauten Gebiets von Ahnatal. An erster Stelle steht aber die Ahneroute (Kassel-Edersee-Radweg). Daneben gäbe es Möglichkeiten, beispielsweise in Richtung Hoher Habichtswald („Bühl“, „Erlenloch“, „Herkules“), zum Dörnberg, zum Wilhelmsthaler Tiergarten, ins Esse- und ins Nebelbeeketal und zum Reinhardswald.



Abbildung 2.2 Schadhafte Asphaltdecke auf der Ortsverbindung Weimar - Fürstenwald.

Die ausgedehnten Wohngebiete in teilweise steiler Hanglage (am Kammerberg und in Randlage der Ortsteilzentren) und das auf drei Seiten von Bergland umgebene Gemeindegebiet waren für den alltäglichen Fahrradgebrauch bisher als eher problematisch zu betrachten. Eine Fahrradnutzung ist in dieser bergigen Landschaft sowie auf längeren Fahrstrecken aber durchaus ausbaufähig, gerade in Hinsicht auf die sich noch erhöhende Nutzung von Elektrofahrrädern und auch durch ein verstärktes Angebot an attraktiven, sicheren und als sicher empfundenen Wegen.

Durch geeignete Maßnahmen kann der Radverkehrsanteil nachhaltig erhöht werden und durch eine damit verbundene größere Präsenz von Radfahrern im Verkehrsgeschehen auch sicherer gemacht werden. Grundsätzlich kann dadurch für die Zukunft eine deutliche Steigerung an Radpendlern in den Kasseler Raum angenommen werden, vor allem mit der Umsetzung der Anbindungen im Radpendlernetz Region Kassel.

Am 25. Oktober 2017 wurde auf der Bürgerversammlung ein lokales Radverkehrskonzept für Ahnatal vorgestellt. Die dort vorgestellten Maßnahmen fanden - soweit noch nicht berücksichtigt - weitgehend Eingang in die kreisweite Planung. Der Vortrag kann auf der Gemeindeseite heruntergeladen werden. Zum Artikel Radwege in und um Ahnataläuf der Gemeindeseite mit Vortragsfolien zum lokalen Radverkehrskonzept Ahnatal: www.ahnatal.de/freizeit-tourismus-sport/radwege/

Kapitel 3

Radverkehrsverbindungen innerhalb des Gemeindegebiets

3.0.1 Ortsachse Weimar - Heckershausen entlang der K 30 / K 31

Die zwischen Heckershausen und Weimar verlaufende Straßenachse K 29, K 30 und K 31 stellt die direkteste Verbindung zwischen beiden Ortsteilen her. Die Strecke ist stärker vom Kfz-Verkehr belastet. Die Verkehrsbelastung liegt in der Ortsdurchfahrt Weimar (K 29) bei ca. 2.050 Kfz/24h, bei ca. 8.410 Kfz/24h zwischen den beiden Kreisverkehren (K 29 / K 30 und K 30 / K 31) und in der Ortsdurchfahrt Heckershausen (K 31) bei ca. 6.360 Kfz/24h.

Kombinierte Geh- und Radwege (VZ 240) verlaufen parallel dazu zwischen den beiden Ortseinfahrten sowie von Heckershausen bis zur Stadtgrenze von Vellmar. Mit ca. 2 m Breite außerorts und teilweise schlechtem baulichen Zustand werden die Radverkehrsanlagen auch heutigen Ansprüchen nicht mehr gerecht (ERA: mindestens 2,50 m). In Heckershausen führen diese benutzungspflichtig bis in die Ortslage hinein (außer im Tempo-30-Bereich).

Eine Fahrbahnnutzung in beiden Ortsdurchfahrten ist, trotz abschnittweiser Tempo-30-Regelung, für die meisten Radfahrer wegen der hohen Verkehrsbelastung sicherlich nicht vorstellbar. Benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen, wie in Heckershausen, sind innerorts aber auch keine Lösung, wenn sie nicht dem aktuellen Stand der Technik entsprechen und dadurch Radfahrer zusätzlicher Konfliktgefahr ausgesetzt sind. Gemäß den aktuellen gesetzlichen Regelungen (und gestützt durch Gerichtsurteile) darf innerorts eine Benutzungspflicht für den Radverkehr nur bei außerordentlicher Gefährdungslage (was hier nicht vorliegt) und für linke Radverkehrsanlagen nur in Ausnahmefällen angeordnet werden.

Problematisch ist in Heckershausen auch, dass an den Enden der benutzungspflichtigen Anlagen keine qualifizierten Ausleitungen auf die Fahrbahn und an deren jeweiligem Beginn keine gesicherten Überquerungsmöglichkeiten zu den links verlaufenden Wegen vorhanden sind. Deshalb sollte die Benutzungspflicht innerorts an diesen Wegen grundsätzlich aufgehoben werden, eine Fahrradnutzung sollte aber weiterhin möglich sein (mit Zusatzzeichen VZ 1022-10 „Radfahrer frei“, AHN_16, AHN_1).

Innerorts sollten sämtliche noch vorhandene Mittelleitlinien, sofern möglich, entfernt werden, um die Fahrbahn optisch zu verschmälern. Empfohlen werden bauliche Änderungen an den Straßenräumen, die ihnen den typischen Charakter von Durchgangsstraßen nehmen. Solche Maßnahmen würden zusätzlich einer Erhöhung der Radverkehrssicherheit dienen.

Die außerorts entlang der K 30 / K 31 zwischen beiden Ahnataler Ortsteilen verlaufende Radverkehrsanlage ist mit ca. 2 m Breite für ihre Verkehrsbedeutung als innerörtliche Haupttradrouten zu schmal, die Wegoberfläche ist durch Wurzelaufbrüche teilweise zerstört. Sturzgefahr besteht durch ausgespülte Wegränder. Eine Konfliktgefahr besteht an der Ahnebrücke, die sich in einem

engen und unübersichtlichen Kurvenbereich befindet. In dieser Situation ist sie auch wegen einer lichten Fahrbahnbreite von nur ca. 2 m eindeutig zu schmal. Am Kreisverkehr L 3217 „Rasenallee“ sind die Mittelinseln mit ca. 2,25 m Breite und ca. 4 m Länge zu schmal als Aufstellfläche für z. B. Fahrradgespanne und Tandems. Nutzbare Aufstellflächen für den Radverkehr werden wegen der hohen Verkehrsbelastung auf der Kreisfahrbahn unbedingt benötigt.

Die Radverkehrsanlagen an der K 30 / K 31 zwischen beiden Ortsteilen sollten erneuert und auf mindestens 2,5 m verbreitert werden (u. a. Bereich AHN_7).

Über die Ahne sollte am besten längerfristig eine neue Brücke mit geradlinigerem Verlauf und einer Breite von mindestens 3 m hergestellt werden (AHN_39, Idee Herbert Iba). Kurzfristig wäre es sinnvoll, die Geländerstöße abzusichern (AHN_19).

Die Mittelinseln im Kreisverkehr L 3217 sollten auf mindestens 3 m verbreitert werden (AHN_40).

An der westlichen Ortseinfahrt von Heckershausen sollte eine qualifizierte Ausleitung von der Radverkehrsanlage ein sicheres Einfahren in die Fahrbahn ermöglichen, für die Gegenrichtung sollte eine Überquerungshilfe ein sicheres Wechseln der Straßenseite zum linken Radweg ermöglichen (siehe AHN_17).



Abbildung 3.1 AHN_17: Blick auf ungesicherten RVA-Beginn in Fahrtrichtung Heckershausen.

3.0.2 Nahmobilitätstangente entlang K 30 in Weimar

Aktuell müssen Radfahrende, die vom nördlichen Ortsteil Weimar aus die Lebensmittelmärkte anfahren möchten, die Fahrbahn der stark befahrenen Heckershäuser Straße nutzen (Tempo 50, keine Radverkehrsanlagen, für Gehweg Radfahrer freibind die Bürgersteige zu schmal). Das trifft genauso aus den Fahrtrichtungen von Kammerberg und Heckershausen zu.

Daher bietet sich die Umsetzung des folgenden Vorschlags aus der Kommunalpolitik an, über den die HNA am 6. Oktober 2017 berichtete:

Aktuell müssen Radfahrende, die die Lebensmittelmärkte erreichen möchten, die Fahrbahn der stark befahrenen Heckershäuser Straße nutzen. Aus dem Bereich Baumschulenweg gibt es eine sehr steile Rampe zur Heckershäuser Straße hoch, die vom Radverkehr, aber vor allem auch vom schwächeren FV nur mit großen Anstrengungen zu bewältigen ist.



Abbildung 3.2 Blick vom Ende des Baumschulenwegs über die steile Rampe hinauf zur Heckershäuser Straße.

Umsetzung des Vorschlags aus der Kommunalpolitik:

- Ausgehend vom Baumschulenweg Asphaltierung des vorhandenen Schotterwegs auf 250 m Länge bis zur Kreisstraße (AHN_30).
- Im weiteren Verlauf des Lückenschlusses parallel der K 30 Herstellung eines mindestens 2,5 m breiten kombinierten Geh- und Radwegs bis zum Kreisel. Besser allerdings Bau in 3 m Breite, da relevanter Fußverkehr zu erwarten ist (AHN_29).
- Auf Höhe der Lebensmittelmärkte Bau eines Abzweigs / einer befahrbaren Rampe mit Verzweig zu beiden Parkplätzen der Verbrauchermärkte (sofern nötig als Rampe, max. 5 bis 6 Prozent Steigung, siehe AHN_33).
- Am Kreisel sollten mit Umsetzung der Radtangente Weimar"bzw. der Nahmobilitätsroute Verbrauchermärkteparallel der Zebrastreifen separate Radfurten entstehen (AHN_14).
- Auf der gesamten neuen Route sollte unbedingt eine Beleuchtung installiert werden.

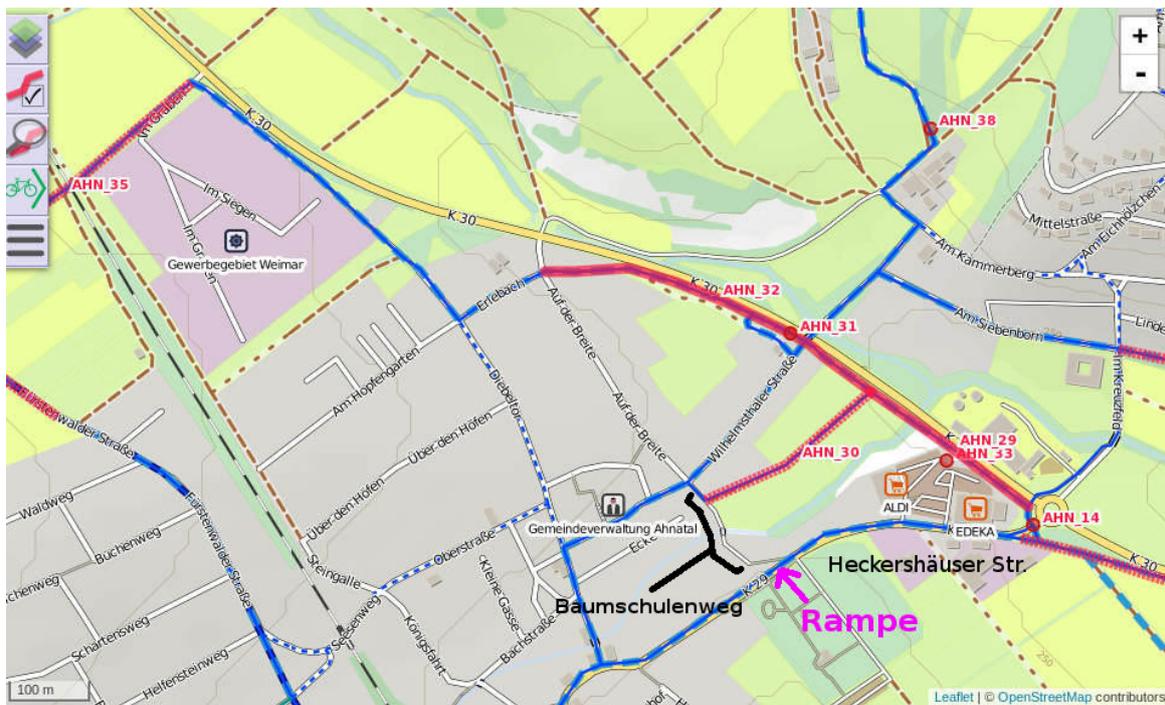


Abbildung 3.3 Lage der Nahmobilitätsroute "Verbrauchermärkte" bzw. Radtangente Weimar im Radverkehrsnetz

Es bietet sich an, den Vorschlag aus der Kommunalpolitik, die Nahmobilitätsroute "Verbrauchermärkte" bzw. einer vollständigen Radtangente Weimar entlang der K 30 zu erweitern. Damit würde diese Idee optimal auch für den überörtlichen Radverkehr in das Netz eingebunden:

- Errichtung eines kombinierten Geh- und Radwegs mit am besten 3 m Breite unter Brücke Wilhelmsthaler Straße hindurch. Im Bereich der Brücke bzw. der Hanglage Verrohrung des Straßengrabens und Errichtung einer Entwässerung der RVA mittels Gullys rechts außerhalb der Asphaltfahrbahn. Direkt am Brückenpfeiler Aufteilung der Fahrtrichtung. Der Pfeiler sollte mit Reflektoren und Fahrbahnrandlinien abgesichert werden.
- Westlich der Brücke Herstellung einer Treppe für den Fußverkehr hinauf zur Wilhelmsthaler Straße. Etwas weiter westlich zusätzlich Errichtung einer befahrbaren Rampe hinauf auf die Brückenebene.

3.0.3 Kreisverkehr K 29 / K 30 im Bereich Ortseingang Weimar

Der Kreisverkehr K 29 / K 30 liegt außerorts direkt zwischen den Ortseinfahrten von Weimar und dem Wohngebiet „Kammerberg“ („Im Kreuzfeld“). Die Höchstgeschwindigkeit ist im Kreisbereich auf 50 km/h begrenzt.



Abbildung 3.4 Inakzeptable Radverkehrsführung am Kreisverkehr in Weimar über die K 29: eine Kombination von benutzungspflichtiger Radverkehrsanlage und Fußgängerüberweg ohne Radfahrfurt ist nicht nur unzulässig, sondern konfliktträchtig

Eine kurze Radverkehrsanlage (einseitig in zwei Richtungen mit VZ 240 „gemeinsamer Geh- und Radweg“) von gerade mal ca. 120 m Länge wird außerhalb der Kreisfahrbahn über die Einmündungen der K 29 sowie die nordöstliche Zufahrt der K 30 geleitet. Die Überquerungsstellen sind als Fußgängerüberwege ausgeführt (VZ 293 Markierung „Zebrastreifen“ und VZ 350). Die Aufstellflächen auf den Mittelinseln haben eine Breite von ca. 2,25 m und eine Länge von ca. 4 m. Dem Radfahrer wird im Vorfeld der Überquerungsstelle mit VZ 240 suggeriert, dass er die Fußgängerüberwege befahren darf. Tatsächlich aber muss er absteigen und schieben bzw. „rollern“. Aus Autofahrersicht ist die Anlage lediglich ein Fußgängerüberweg. Dadurch wird eine erhebliche Konfliktgefahr erzeugt.

Die bestehende Benutzungspflicht sollte im gesamten Kreisverkehrsbereich aufgehoben werden, da die benutzungspflichtige Radverkehrsanlage die Konfliktgefahr für Fahrrad- und Autofahrer erheblich erhöht. Bei angeordnetem Tempo 50 kann der Radverkehr ohne Probleme den Kreisverkehr befahren. Außerdem kann rechtlich eine Radwegebenutzungspflicht nicht an ein Schiebegebot gekoppelt werden. Für den schwächeren Radverkehr könnte aber der Weg durch Anbringung von Zeichen 239 „Gehweg“ und Zusatzzeichen VZ 1022-10 „Radfahrer frei“ weiter benutzbar bleiben.

Sofern die Maßnahme AHN_29 umgesetzt wird, sollten parallel der Zebrastreifen eigene Radverkehrsfurten entstehen, mit denen der Radverkehr ebenfalls Vorfahrt erhält (siehe AHN_14).

3.0.4 Erschließung Wohngebiet Kammerberg

Neben der Nutzung des öffentlichen Haupt- und Nebenstraßennetzes sollten dem Radverkehr verkehrsfreie bzw. -arme Fahrtmöglichkeiten zur Verfügung gestellt werden. Möglich bzw. teilweise schon vorhanden sind Wegverbindungen nördlich und südlich der Kreisstraßenachse, erstere am Südrand des Kammerbergs, die andere parallel der Bahntrasse.

An der Kammerberg-Route (zwischen „Im Kreuzfeld“ und „Magdeburger Straße“) lassen sich durch wenige kleinere Maßnahmen noch Verbesserungen erzielen (siehe AHN_34).

Die Strecke ist bereits heute Teil des Radwegweisungsnetzes.

3.0.5 Bahn-Route

Eine höhere Bedeutung für den Radverkehr wird der Bahn-Route zugemessen. Sie könnte zwischen Weimar und Vellmar, weitgehend außerhalb des bebauten Gebiets und abseits des Kfz-Verkehrs, eine attraktive, von Pendlern, vom lokalen und Freizeitradverkehr genutzte Verbindung werden. Die vorhandenen bahnparallel verlaufenden Wirtschaftswege sollten befestigt ausgebaut und Weglücken geschlossen werden (Weimar südlich Bühl und Obervellmar).

Anschlüsse an diese tangentielle Verbindung sollten gegebenenfalls neu hergestellt bzw. verbessert werden.

3.0.6 Radverkehrsanlagen entlang der Rasenallee

Entlang der L 3217 „Rasenallee“ verlaufen zwischen der Zufahrt zur Sportanlage nördlich der Bahnunterführung und dem Wohngebiet „Kammerberg“ benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen, die eindeutig nur dem lokalen Fuß- und Radverkehr dienen. Radfahrer, die das Gemeindegebiet lediglich durchqueren wollen, werden für eine kurze Strecke von der Fahrbahn auf die Radverkehrsanlage gezwungen. Dadurch entstehen neben Zeit- und Komfortverlusten zusätzliche Konfliktgefahren beim Straßenseitenwechsel bzw. beim Wiedereinfädeln in die Fahrbahn.

Die Benutzungspflicht für die straßenbegleitenden Radverkehrsanlagen entlang der „Rasenallee“ sollte aufgehoben werden. Für den Radverkehr könnten aber die Wege durch Anbringung von Zusatzzeichen VZ 1022-10 „Radfahrer frei“ weiter benutzbar bleiben.

Kapitel 4

Radverkehrsverbindungen zu benachbarten Gemeinden / Regionen

4.1 Ortsverbindungen in benachbarte Gemeinden

4.1.1 Ortsverbindung Weimar - Calden-Fürstenwald

Die K 30 zwischen Calden-Fürstenwald und Weimar verfügt nicht über eine straßenbegleitende RVA. Der Radverkehr nutzt stattdessen, als Nahmobilitätsverbindung, die ins Ortsteilzentrum von Weimar führende „Fürstenwalder Straße“ (die ehemalige Landstraße, Breite ca. 4, 5 m). Sie ist zwar durchgehend asphaltiert, aber seit Jahrzehnten nicht mehr instandgehalten worden. Die Befahrung mit dem Fahrrad ist nicht nur unkomfortabel, sondern mittlerweile auch gefährlich. Die alte Landstraße sollte eine neue Asphaltoberfläche erhalten.

4.1.2 Nebenverbindung Heckershausen - KS-Harleshausen entlang der Rasenallee

Durch den Bau der Bahnunterführung ist an der L 3217 „Rasenallee“ die Möglichkeit verloren gegangen, eine direkt verlaufende Radverkehrsverbindung entlang der Rasenallee von Heckershausen Richtung Harleshausen herzustellen. Diese Verbindung wird im VEP Region Kassel 2030 auf Seite 135 fälschlicherweise noch dargestellt.

Von Heckershausen aus könnte eine solche Verbindung noch über die „Bahnhofstraße“, „Grundstraße“ und „Kuhtrift“ zur „Rasenallee“ erfolgen. An der Ostseite der „Rasenallee“ könnte der Neubau einer Radverkehrsanlage bis zum Knoten B 251 („Roter Pfahl“) erfolgen.

Von der Netzkategorie her wurde diese Verbindung entlang der Rasenallee durch den Forst nur als Lokalverbindung eingestuft, da die Verbindung Heckershausen - Harleshausen über den Jungfernkopf in der Netzplanung eine bedeutend wichtigere Rolle einnimmt. Auf dieser Verbindung über den Jungfernkopf wäre außerorts sogar auch eine Beleuchtung sinnvoll (vergleiche auch AHN_2).

4.1.3 Lokalverbindung Kammerberg (Obere Bebauung) - Calden

Am Nordrand entlang der Bebauung des Wohngebiets „Kammerberg“ führt ein unbefestigter Weg zur westlich davon verlaufenden Kfz-freien und asphaltierten Radverkehrsverbindung zwischen Weimar und Wilhelmsthal.

Da der nördliche und höher gelegene Bereich des Wohngebiets über keine sonstige befestigte Verbindung zu dieser attraktiven Strecke besitzt, sollte der Weg asphaltiert werden (AHN_24).

4.2 Einbindung in das Grundnetz

Das Grundnetz, oder auch Kommunalnetz, verbindet alle Grundzentren untereinander (Netz-kategorie III). Ferner werden alle Grundzentren an die Mittel- und Oberzentren angebunden.

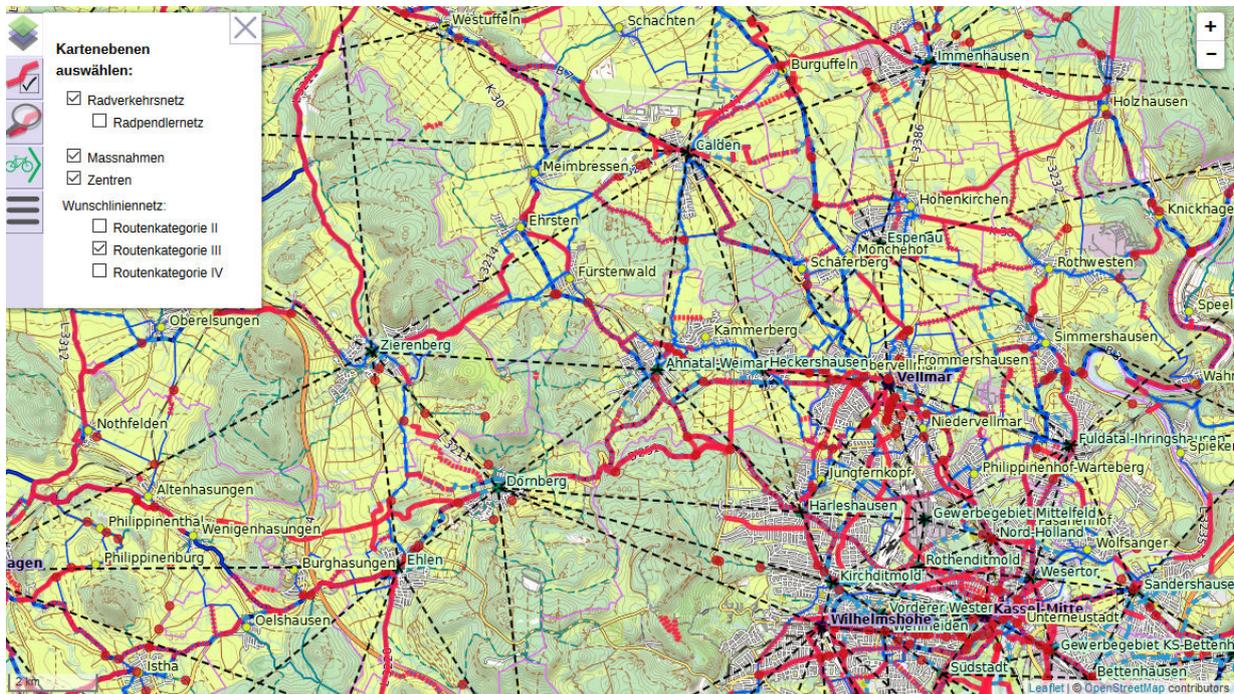


Abbildung 4.1 Auszug aus dem Digitalkonzept: Wunschliniennetz der Netz-kategorie III für Ahnatal.

4.2.1 Grundzentrenverbindung Heckershausen - Vellmar im Bereich der K 31

Entlang der K 31 außerorts verläuft ab der östlichen Ortseinfahrt von Heckershausen bis zur Stadtgrenze Vellmar eine ca. 2 m breite benutzungspflichtige, einseitige Zweirichtungsradsverkehrsanlage. An der Ortseinfahrt besteht für den auf der Fahrbahn in Richtung Vellmar fließenden Radverkehr eine zu knapp bemessene indirekte Überquerungsmöglichkeit zur linken Radverkehrsanlage. Die Radverkehrsanlage entspricht nicht mehr den Anforderungen der technischen Regelwerke (empfohlen laut ERA werden 2,5 m Breite). Der bauliche Zustand des Wegs ist schlecht und die vorhandene Wegbreite entspricht schon heute bei der zu beobachtenden Nutzung (auch durch Fußgänger) nicht mehr dem Bedarf und ist mit ca. 400 m Länge zu kurz für die Anordnung einer Benutzungspflicht. Am östlichen Ende bzw. Beginn der Anlage (Zufahrt Baumschule) besteht eine erhebliche Kollisionsgefahr wegen der hier kaum einsehbaren und im rechten Winkel abknickenden Radverkehrsführung. Im Anschluss, auf Vellmarer Gebiet, ist keine benutzungspflichtige Radverkehrsanlage mehr vorhanden, lediglich auf einem kurzen Streckenabschnitt existiert ein für den Radverkehr freigegebener Gehweg.

Die Benutzungspflicht für die kurze Radverkehrsanlage zwischen der östlichen Ortseinfahrt von Heckershausen und der Stadtgrenze Vellmar sollte aufgehoben werden (AHN_23). Der Weg könnte aber für den Radverkehr durch Anbringung von VZ 260 „Verbot für Kraftfahrzeuge“ weiter benutzbar bleiben. Der Weg sollte auf mindestens 2,5 m verbreitert und neu asphaltiert werden. Die indirekte Überquerungsmöglichkeit an der Ortseinfahrt von Heckershausen sollte ausgeweitet werden, sowohl die Aufstellfläche am rechten Fahrbahnrand als auch die Mittelinsel (für ein schräges Überqueren der Fahrbahn). Die unübersichtliche Situation an der Zufahrt zur Baumschule an der Stadtgrenze von Vellmar sollte entschärft werden.

4.2.2 Grundzentrenverbindung Heckershausen - KS-Harleshausen / allgemein Kasseler Becken

Die wichtige Radverbindung von Heckershausen nach Kassel-Jungfernkopf / -Harleshausen und den Kasseler Westen über den Osterberg ist im oberen Abschnitt auf einer Länge von ca. 400 m bis zur Stadtgrenze Vellmar mit einer groben und unkomfortabel befahrbaren Basaltschotterauflage versehen.

Die Strecke ist Teil des Radpendlernetzes und aktuell die direkteste Verbindung von Ahnatal nach Kassel.

Wegen der erheblichen Bedeutung für den Radverkehr sollte dieser Wegabschnitt mit einer Asphaltdecke befestigt werden (AHN_2).

Langfristig könnte evtl. sogar auch über eine Beleuchtung des gesamten Wirtschaftswegs vom Bahnübergang Heckershausen bis zum Straßenknoten L 3234 auf der Höhe nachgedacht werden (Strecke etwa 2000 m).

4.2.3 Grundzentrenverbindung Weimar - Habichtswald-Dörnberg

Auf der K 29 und der B 251 verläuft die Alltagsverbindung aus dem Tal der Ahne über den Dörnbergpass zur Gemeinde Habichtswald und weiter in Richtung Wolfhagen. Ab dem Wanderparkplatz Bühl ist an der Kreisstraße ein wassergebundener Weg (schlechter baulicher Zustand, ohne Widmung) bis zum Knoten B 251 vorhanden. Südlich Weimar vorhandene, teilweise unbefestigte Wirtschaftswegen, die eine Kfz-freie Verbindung von Heckershausen aus ermöglichen, schließen südwestlich des „Bühl“ an die K 29 an.



Abbildung 4.2 Grob geschotterter Wegabschnitt AHN_2 auf der ansonsten gut befahrbaren Radverkehrsverbindung zwischen Heckershausen und dem Kasseler Stadtteil Harleshausen auf Höhe des Osterbergs.

Der straßenbegleitende Weg entlang der K 29 sollte auf 2,50 m Breite ausgebaut werden, aber wegen eher mäßiger Verkehrsbelastung ohne Anordnung einer Benutzungspflicht bleiben. Die unbefestigten Abschnitte der an die K 29 anschließenden Wirtschaftswegeverbindungen sollten asphaltiert werden.

Ab Gasthaus Ahnetal am Knoten an der B 251 fehlen Radverkehrsanlagen entlang der stark befahrenen Bundesstraße. Ihre Herstellung (KS_52, HAB_18 und HAB_3) ist zum Teil aufwendig, aber den Maßnahmen kommt im überörtlichen Netz eine hohe Bedeutung zu.

4.2.4 Grundzentrenverbindung Heckershausen - Espenau / Obervellmar

Von Heckershausen ausgehende Radverkehrsverbindungen nach Espenau und, als Ortsverbindung, nach Obervellmar führen über die „Untere Weinbergstraße“. Jenseits der Gemeindegrenze, auf Vellmarer Stadtgebiet, führen diese über kurze unbefestigte Wegabschnitte (VEL_47 und VEL_48).

Die beiden unbefestigten Wegabschnitte sollten eine Asphaltdecke erhalten. Der südliche ca. 2 m breite Abschnitt auf der Verbindung nach Obervellmar sollte zusätzlich auf 2,5 m verbreitert werden (VEL_48).

4.2.5 Grundzentrenverbindung Weimar - KS-Harleshausen

Eine Verkehrsführung von Weimar aus zum Verkehrsknoten B 251 / L 3217 („Roter Pfahl“) über den Kreisverkehr L 3217 / K 30 am Jungfernkopf bedeutet einen erheblichen Umweg. Ein direkter Anschluss ist schwierig umzusetzen.

Denkbar ist eine befestigte ausgebaute Wirtschaftswegeverbindung ab Weimar (K 29) in Verlängerung von „Ahneweg“ bzw. „Elfbuchenstraße“ zur B 251, ab dem Waldrand (Stadtgrenze

Kassel) diagonal durch den Kasseler Forst zum Knoten „Roter Pfahl“ (auf Forstwegen / Rückschneisen). Durch Bündelung von Maßnahmen ist es gegebenenfalls sinnvoller, an den Parkplatz „Erlenloch“ an der B 251 anzuschließen. Voraussetzung wäre die Herstellung einer straßenbegleitenden Radverkehrsanlage zwischen Harleshausen und Dörnberg. Kernstück dieser Maßnahme wäre eine Unterführung der B 251 am Parkplatz „Erlenloch“ (wichtige, aber hochgefährliche Überquerungsstelle Heckershausen - Calden von Freizeitwegen zum Hohen Habichtswald und zur Gaststätte „Erlenloch“ in einem unübersichtlichen Kurvenbereich der Bundesstraße). In diesem Zusammenhang sollten bisher unbefestigte Wirtschaftswegabschnitte zwischen Weimar und B 251 in Asphaltbauweise erneuert werden.

Diese Strecke ist Teil der Radpendlerverbindung „Roter Pfahl“, die im Abschlussbericht im Abschnitt „Radpendlernetz Region Kassel“ skizziert wurde bzw. im Digitalkonzept auch als Route hinterlegt ist.

4.2.6 Grundzentrenverbindung Heckershausen - Calden

Calden liegt etwa 6 km Luftlinie nördlich Heckershausen.

Die Strecke des Wunschliniennetzes verläuft im Bereich der Rasenallee (L 3217). Die stark befahrene Landstraße (Durchschnittlich tägliche Verkehrsmenge (DTV) nach Verkehrsmengenkarte 2015: 3750 KFZ, davon 66 Schwerverkehr) besitzt keine Sicherung des Radverkehrs. Aufgrund der sehr belebten Topografie der Rasenallee ist ein Nutzung durch den Radverkehr recht anspruchsvoll.

Die 5,9 km lange Route über Wilhelmsthal besitzt von Heckershausen kommend etwa 130 bis 140 Höhenmeter. 120 Höhenmeter kommen dabei auf dem steilen Anstieg auf der Rasenallee, Höhe Kammerberg zusammen. Nördlich Wilhelmsthal gibt es in der Feldgemarkung noch einmal einen substanziellen Hügel.

Alternativ besteht bereits heute eine 6,9 km lange, gut ausgebaute Verbindung über Kammerberg und das Lindenrundell. Diese Route besitzt insgesamt etwa 90 Höhenmeter. Bei etwa 50 Höhenmeter ist die Steilstrecke bei Kammerberg weniger anspruchsvoll und bereits heute weitgehend verkehrsfrei befahrbar.

Von der Empfehlung einer Radverkehrsanlage entlang der sehr steilen Rasenallee im Bereich Kammerberg bis Wilhelmsthal wird daher abgesehen. Die Grundzentrenverbindung Heckershausen - Calden wurde in der Netzplanung so mit der Verbindung Weimar - Calden gebündelt.

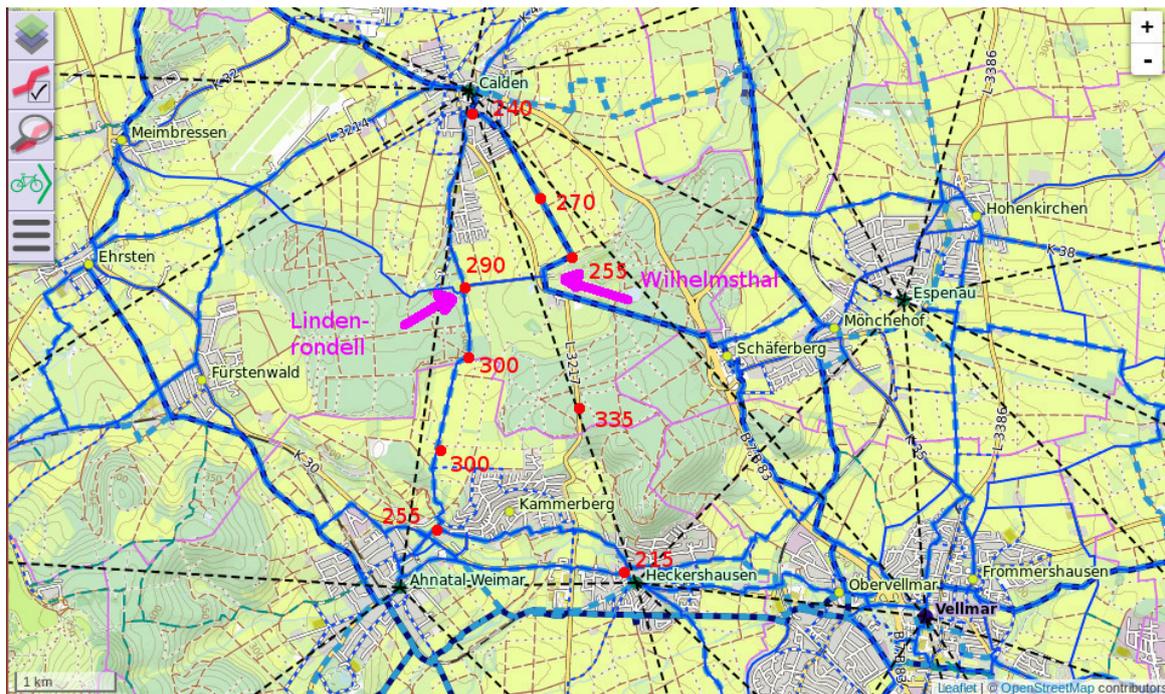


Abbildung 4.3 Radroute Heckershausen - Calden: Vergleich Höhenmeter Führung über Lindenrundell (6,9 km, rund 90 hm) und Wilhelmsthal (wären 5,9 km bei etwa 130 bis 140 hm)

4.2.7 Grundzentrenverbindung Weimar - Calden

Wie bereits im Abschnitt zur Verbindung Heckershausen - Calden erörtert, ist die Verbindung über asphaltierte Wirtschaftswege gut ausgebaut. Handlungsbedarf besteht hier nicht. Aber die lokale Zubringeroute vom Kammerberg (AHN_24) sollte asphaltiert werden.

4.2.8 Grundzentrenverbindung Weimar - Habichtswald-Dörnberg

Dörnberg liegt rund 4 km Luftlinie südwestlich Weimar. Auf der Verbindung ist allerdings der Dörnbergpass zu queren. Von Weimar sind etwa 100 bis 120 Höhenmeter zu überwinden. Mit dem Pedelec aber befahrbar.

Auf Ahnataler Gebiet gibt es zur Kreisstraße noch einen parallelen Schotterweg. Ab Gasthaus Ahnatal bleibt aktuell nur die Nutzung der stark befahrenen Bundesstraße. Der Lückenschluss Dörnbergpass findet sich auf Kasseler bzw. Habichtswalder Gebiet. Hier fehlende Neubau-strecken (Maßnahmen KS_52 bzw. HAB_3, HAB_18). Sofern diese Strecken in der Umsetzung sind, macht der Ausbau der Route auch auf Ahnataler Gebiet Sinn (siehe AHN_4).

4.3.1 Radpendlerroute „Roter Pfahl“

Die Radpendlerroute Roter Pfahl bindet Ahnatal-Weimar sowie die Caldener Ortsteile Meimbressen, Ehrsten und Fürstenwald auf direktem Weg an das Kasseler Becken an. Ein weiterer Routenast verbindet die Gemeinde Habichtswald mit Kassel.

Auf den ersten Blick wirkt die von Fürstenwald kommende Strecke gegen die Topografie widersinnig (Ideenstudie nach Autor Herbert Iba 2017). In Zeiten von elektrounterstützten Rädern im Radpendelverkehr macht solch eine Routenführung aber durchaus Sinn, da den Radfahrenden so längere Umwege erspart bleiben. Trotz der Steigungen stellen sich noch substanzielle Zeitgewinne ein. Voraussetzung für die Route ist natürlich, wie auf allen Radpendler Routen, auch hier ein alltagstauglicher Routenausbau mit ausreichend breiter Asphaltdecke.

Als durchgehende Verbindung besteht diese Route heute im Prinzip noch nicht. Schlüsselstelle ist die Westauffahrt zum Knoten Roter Pfahl von Ahnatal-Weimar kommend. Hier wären Forstwege bzw. -schneisen auszubauen (siehe Ideenstudie KS_54). In KS-Harleshausen schließt diese Route an die Radpendlerroute Richtung Kaufungen an.

Anmerkung Autor Dirk Schmidt zum Thema in 2018: In wie weit dieser Nordast der Radpendlerroute Roter Pfahl umsetzbar ist, ist die Frage: Denn der gesamte Wald an diesem Routenstück ist laut geodienste.bfn.de/schutzgebiete ein FFH-Gebiet.

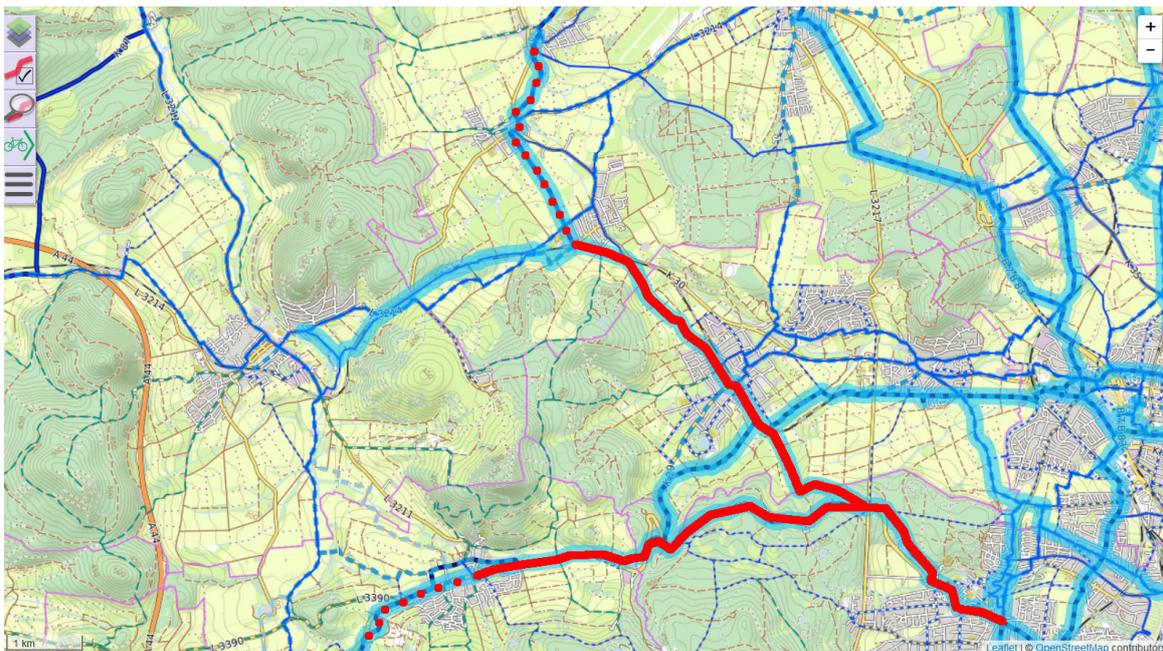


Abbildung 4.7 Verlauf Radpendlerroute „Roter Pfahl“: Der Name „Roter Pfahl“ bezieht sich auf den Knoten Rasenallee / B251.

4.3.2 Radpendlerroute „Heckershhausen - Kassel Mitte“

Die Strecke könnte den Ortsteil Heckershhausen auf direktem Wege an Kassel Mitte anbinden.

Der Knackpunkt liegt Höhe Gewerbegebiet Mittelfeld auf Kasseler Stadtgebiet.

Hier gibt es aktuell nur einen nichttradauglichen Pfad. Mit Ausbau könnte im Routenkorridor vielleicht eine neue, direkte Radpendlerroute abseits des großen Kfz-Verkehrs entstehen. Umsetzung aber unklar, da die Trasse zwar öffentlich zugänglich, sich aber wohl in Privatbesitz befindet (näheres dazu unklar, weiteres zur Route siehe KS_159).

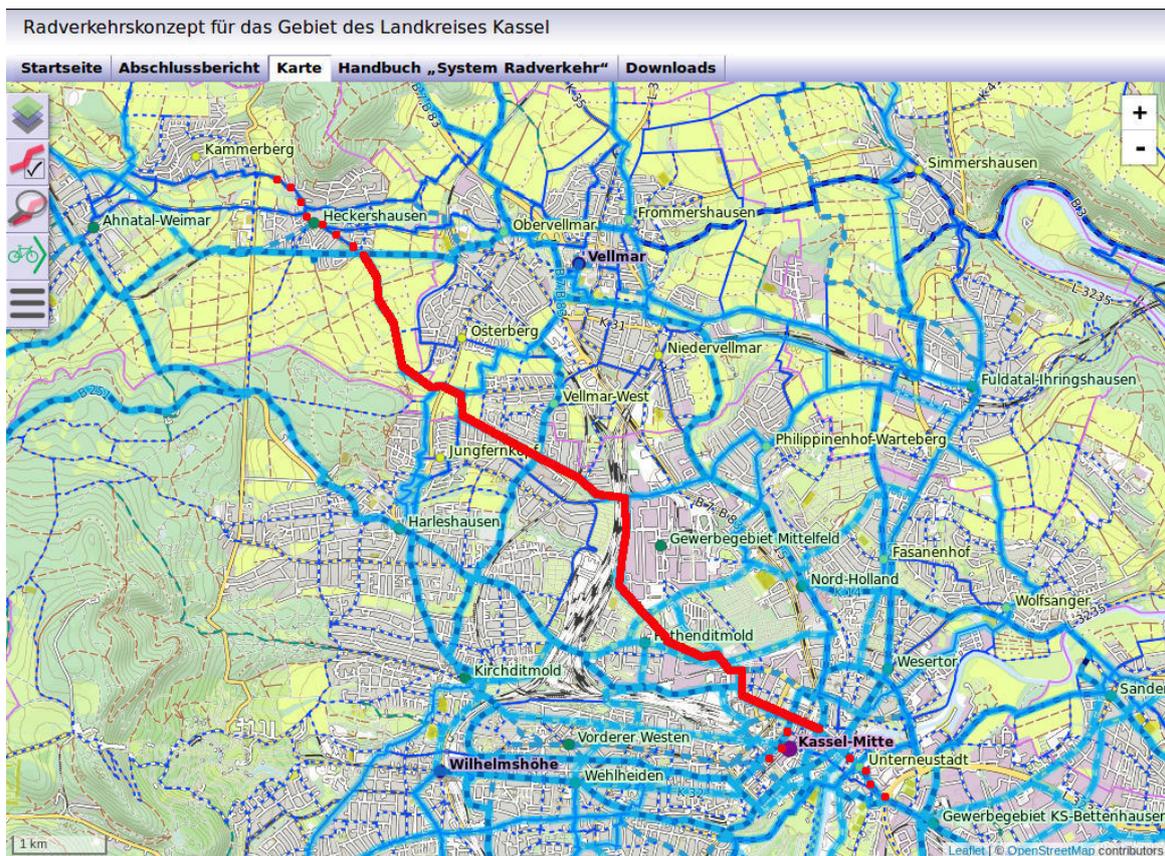


Abbildung 4.8 Verlauf Radpendlerroute „Heckershhausen - Kassel Mitte“

Radpendlerroute „Radtangente West“

Die Radtangente West ist nach der Radschnellverbindung Baunatal <-> Kassel-Mitte die zweite große Anbindung des Mittelzentrums Baunatal an das Oberzentrum Kassel. Die Verbindung ist im Radroutennetz 2030 des VEP Region / Stadt Kassel 2030 nicht vorgesehen.

Sie bindet die westlichen Kasseler Stadtteile, aber auch Ahnatal und Teile von Vellmar auf einer attraktiven, direkten Strecke an den Industriestandort Baunatal an. Schlüsselstelle ist die neue, bergfreie Routenführung zwischen KS-Nordshausen und Baunatal-Altenbauna (siehe BAU_29). Aber auch zwischen Kassel-Wilhelmshöhe und KS-Nordshausen sind zur Realisierung dieser Radpendlerachse umfangreichere Maßnahmen erforderlich (z. B. in der Eugen-Richter-Straße). Eine weitere Schlüsselstelle findet sich im Westast zwischen KS-Harleshausen und KS-Jungfernkopf.

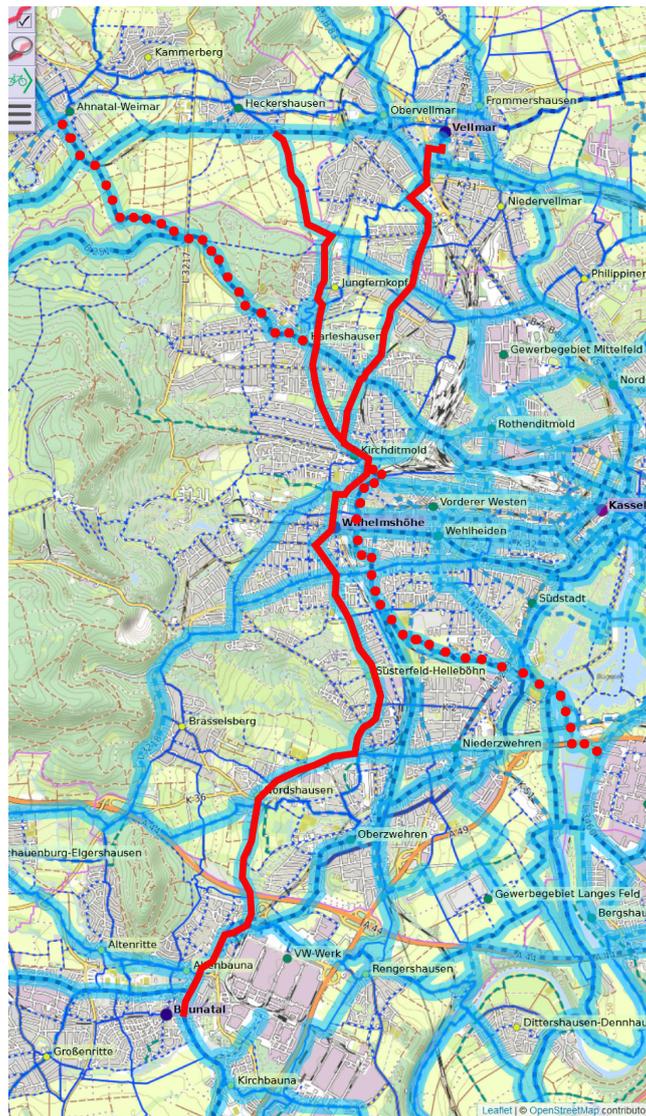


Abbildung 4.9 Verlauf Radpendlerroute „Radtangente West“

4.3.3 Radpendlerroute Vellmar-Umland (Bahn-Route)

Ferner gibt es eine südlich der Kurhessenbahn gelegene, schnelle Radpendlerroute Richtung Vellmar. Sie ist vor allem in der Radpendlerbeziehung Habichtswald - Vellmar wichtig. Aber auch für Einwohner aus den südlichen Wohnquartieren von Weimar und Heckershausen ist diese Route mit Fahrziel Vellmar bzw. Ihringshausen relevant.

Auf dieser Route kann die Ortsdurchfahrt Heckershausen südlich parallel der Bahnlinie umfahren werden. Neben einer bedarfsgerechten Querung der Ahne (AHN_18) fehlen hier Asphaltdecken (AHN_12, AHN_13 und AHN_20). Vor Obervellmar fehlt auf knapp 500 m ein Lückenschluss (AHN_6).

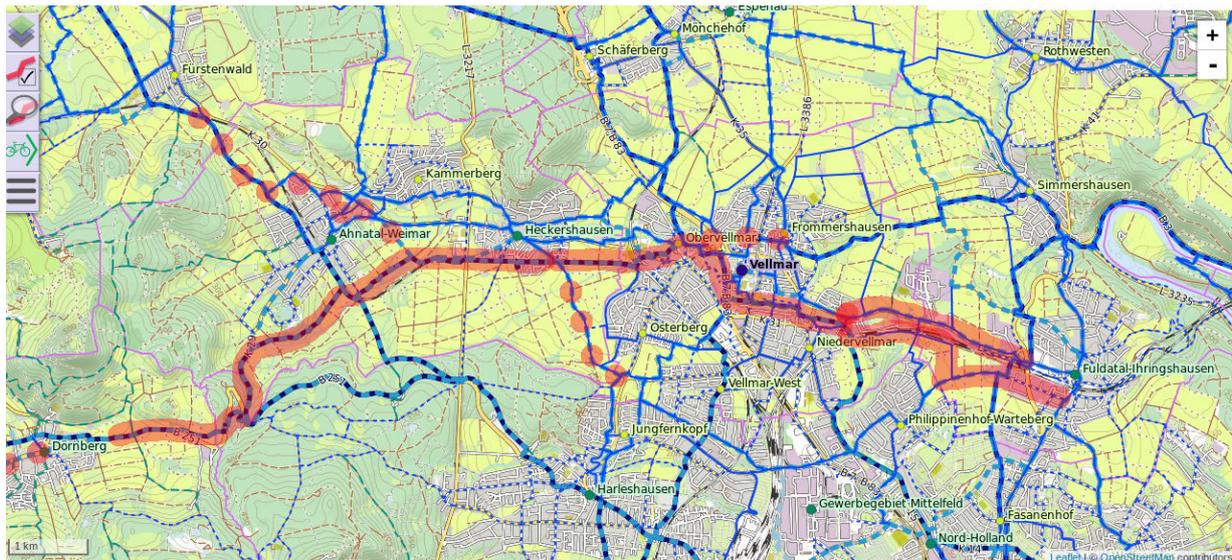


Abbildung 4.10 Verlauf der Radpendlerroute Vellmar-Umland: Weimar / Habichtswald - Vellmar / Ihringshausen mit Anschlüssen.

4.4 Mittelzentrenverbindungen über das Gemeindegebiet

Das überregionale Netz der Kategorie II verbindet die Mittelzentren im Planungsraum untereinander. Dazu gehören auch Mittelzentren in benachbarten Kreisen mit Anschlüssen in den Planungsraum (wie beispielsweise Warburg). Ferner werden die Mittelzentren an das regionale Oberzentrum Kassel angebunden.

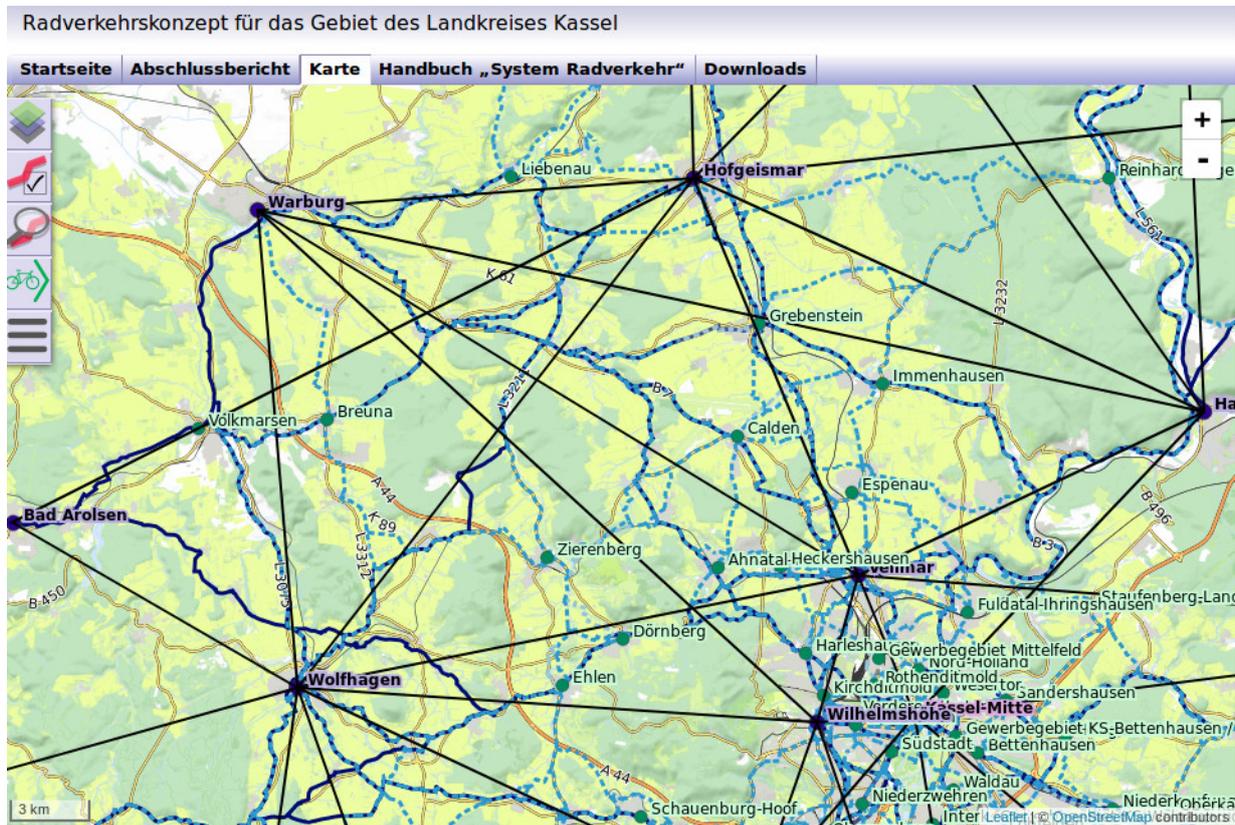


Abbildung 4.11 Auszug aus dem Digitalkonzept: Wunschliniennetz der Netzcategory II großräumig im Bereich Ahnatal.

4.4.1 Mittelzentrenverbindung Korbach - Kassel / Vellmar

Diese Verbindung ist auf Gemeindegebiet identisch mit der Radpendlerroute Weimar / Habichtswald - Vellmar / Ihringshausen (Bahn-Route).

Auf dieser Route kann die Ortsdurchfahrt Heckershausen südlich parallel der Bahnlinie umfahren werden. Neben einer bedarfsgerechten Querung der Ahne (AHN_18) fehlen hier Asphaltdecken (AHN_12, AHN_13 und AHN_20). Vor Obervellmar fehlt auf knapp 500 m ein Lückenschluss (AHN_6).

4.4.2 Mittelzentrenverbindung Warburg - Kassel-Wilhelmshöhe / Kassel-Mitte

Die Verbindung führt von Warburg kommend über Dalheim (Lückenschluss WAR_2), Herlinghausen, Ober- und Niederlistingen nach Obermeiser. Von hier geht es über Westuffeln, Meimbressen und Ehrsten nach Fürstenwald.

Nördlich Weimar erreicht die Verbindung Ahnataler Gebiet. Hier besteht Sanierungsbedarf bei der Asphaltdecke (siehe AHN_8).

Nach Querung der Ortslage Weimar verlässt die Route südlich Weimar wieder das Gemeindegebiet Richtung Kasseler Becken. Im Anstieg zum Roten Pfahl besteht auf Ahnataler Gebiet Ausbaubedarf (AHN_10 und AHN_11).

Der Knackpunkt für diese Direktverbindung nach Kassel liegt bereits auf Stadtgebiet Kassel (siehe KS_54).

Kapitel 5

Freizeit / Tourismus / Radrouten

Die regionale **Freizeitverbindung Kassel-Edersee-Radweg** ist die einzige über das Gemeindegebiet von Ahnatal verlaufende Themenradroute. Auf dem Ahnataler Abschnitt erfüllt die Strecke kaum die Ansprüche an eine attraktive Radwanderroute.

Zu nennen sind die Routenführung entlang der verkehrsbelasteten K 31, K 30 und K 29 (in den Ortsdurchfahrten auf der Fahrbahn) und der lange und steile Anstieg auf einem geschotterten Forstweg (mehr als 1 km bei durchschnittlich 10 % Steigung) bis zum Fuß der Helfensteine. Dieser Übergang über den Dörnbergpass liegt etwa 50 m höher als der Übergang der parallel dazu verlaufenden B 251.

Von Obervellmar kommend könnte die Strecke in Heckershausen nördlich der Ortsdurchfahrt auf ruhigen Wohnstraßen geführt werden (bereits heute Radwegweisungsrouten, sinnvolle Ausbaustrecke bei VEL_48). Im Bereich Kammerberg sowohl an der Rasenallee (L 3217) sowie auch an der Umgehung Weimar (K 30) kreuzungsfreie Führung. In Kammerberg wäre bei AHN_34 eine Oberflächenverbesserung sinnvoll. Auch durch Weimar verläuft die Strecke damit abseits des starken KFZ-Verkehrs.

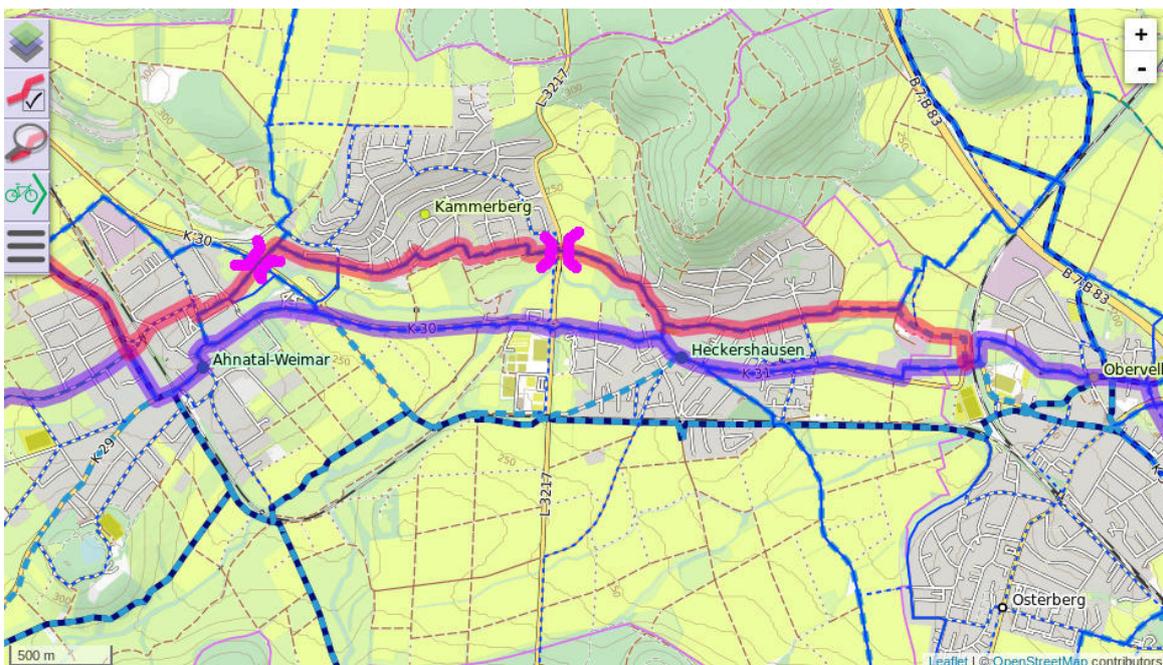


Abbildung 5.1 mögliche Umlegung des Kassel-Edersee-Radwegs im Bereich Heckershausen und Weimar weg von der stark befahrenen Kreisstraße. Die Alternativroute ist bereits heute weitgehend Teil ausgeschilderten Radwegweisungsnetzes.

Sofern langfristig im Bereich der B 251 Gasthaus Ahnatal bis Habichtswald-Dörnberg eine Radverkehrsanlage errichtet wird, wäre es sinnvoll, die Route von der Steilstrecke im Wald zu nehmen.

Direkte Anbindung Naturparkzentrum / Bereich Dörnbergplateau an den Kassel-Edersee-Radweg:

Bis dicht unterhalb des Dörnbergs (Helfensteine) wird aktuell der Kassel-Edersee-Radweg hochgeführt, bevor er talwärts zum Dorf Dörnberg abbiegt. Eine direkte Anbindung des nahen Naturparkzentrums besteht nur über zum Teil unausgebaute Wege.

Vom Kassel-Edersee-Radweg könnte oben ab der Kurve eine direkte Anbindung hergestellt werden. Ein Wegstück müsste dazu mit einer radfahrtauglichen, wassergebundenen Wegeoberfläche versehen werden (AHN_25). Sinnvoll wäre hier dann auch eine Radwegweisung mit Ziel Naturparkzentrum Dörnberg".

Variante Kassel-Edersee-Radweg durch potentiellen Bahntunnel Zierenberg:

Diese Variante von Weimar über Fürstenwald und Zierenberg findet sich noch als Anmerkung ZIE_9 in der Datenbank. **Die attraktive Ideenstudie eines Fahrradtunnels ist jedoch nicht mehr möglich.** Der alte Bahntunnel soll verfüllt werden. Eine Untersuchung, ob das alte Bauwerk für den Radverkehr mit einem vertretbaren Aufwand für den Radverkehr hätte gesichert / saniert werden können, fand nicht statt. Solch eine Machbarkeitsstudie hätte wohl bereits im lange zurückliegenden Planfeststellungsbeschluss für den neuen Tunnel berücksichtigt werden müssen.

Kapitel 6

Wegweisung

In Ahnatal sowie in einigen Gemeinden im Kasseler Umland ist eine wegweisende Beschilderung in Form eines integrierten Zielwegweisungssystems vorhanden. Geplant ist eine entsprechende Umsetzung für den gesamten Landkreis. Verwendet wurden Zielwegweiser im Format 800 x 200 mm (Hauptwegweiser), Zwischenwegweiser im Format 300 x 300 mm sowie Einschubplaketten mit den Routenlogos im Format 100 x 100 mm, die jeweils unter dem Zielwegweiser eingehängt sind. Die Wegweisung ist FGSV-konform.

Die Routenlogos des Kassel-Edersee-Wegs sind als Einschubplaketten im Format 100 x 100 mm in das vorhandene Zielwegweisungssystem FGSV-konform integriert.

Die Überprüfung vorhandener Radwegweisung war nicht Inhalt dieses Projekts.

Kapitel 7

Abkürzungsverzeichnis

Hier findet sich ein kommentiertes Abkürzungsverzeichnis mit Kürzeln, die zum Teil in dieser Ausarbeitung sowie in der Maßnahmenliste verwendet wurden.

Bf oder auch **BF Bahnhof**

DTV Durchschnittlich tägliche Verkehrsmenge

ERA 2010 Empfehlungen für Radverkehrsanlagen 2010 - lesenswerte Info in der deutschen Wikipedia; zu beziehen über den www.fgsv-verlag.de

EKL Entwurfsklasse - benutzt vor allem in Bezug auf die Entwurfsklassen in den Richtlinien für die Anlage von Landstraßen 2012 (RAL 2012)

Ew Einwohner

FGÜ Fußgängerüberweg - Damit ist fachlich oft ein Zebrastreifen gemeint.

FV Fußverkehr

Hbf oder auch **HBF Hauptbahnhof**

HBR Hinweise zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr - bundeslandspezifische Planungshinweise für Radwegweisungssysteme, die in der Regel eingehalten werden müssen, um Fördermittel zu erhalten.

LKW Lastkraftwagen

LSA Lichtsignalanlage - umgangssprachlich auch Ampel genannt

MIV motorisierter Individualverkehr

NMIV nichtmotorisierter Individualverkehr

NRVP Nationaler Radverkehrsplan - Aktionsprogramm der Bundesregierung für einen Höheren Radverkehrsanteil. Bis 2020 soll die Fahrradnutzung bundesweit auf 15 % der Wege steigen. nationaler-radverkehrsplan.de

OE Ortseingang

ÖV öffentlicher Verkehr kurz für öffentlicher Personennahverkehr

ÖPNV öffentlicher Personennahverkehr

PKW Personenkraftwagen

RF Radfahrer frei - steht als Gehweg/RF für die Kombination von Zeichen 239 (Gehweg) mit weißem Zusatzzeichen 1022-10 (Radfahrer frei).

RAL 2012 Richtlinien für die Anlage von Landstraßen 2012 - in Schriftform zu beziehen über den www.fgsv-verlag.de; Fachvortrag zur RAL 2012 mit Erklärung der Entwurfsklassen für Landstraßen (EKL) auf vsvi-mv.de

RIN 2008 Richtlinien für integrierte Netzgestaltung 2008 - lesenswerte Info in der deutschen Wikipedia; zu beziehen über den www.fgsv-verlag.de

RV Radverkehr

RVA Radverkehrsanlage

sb. straßenbegleitend

SrV System repräsentativer Verkehrsverhaltensbefragungen Verkehrserhebung in Städten mittels einheitlicher Kennzahlen. Das Forschungsprojekt der TU Dresden Mobilität in Städten – SrV" gibt es seit 1972. Projektinformationen auf tu-dresden.de

str.begl. straßenbegeleitend

StVO Straßenverkehrs-Ordnung - Die mit Stand Mai 2016 gültige Version von 2013 ist auf <http://www.gesetze-im-internet.de> zu finden (offizielle Seite des Bundesministeriums der Justiz und für Verbraucherschutz).

StVO-VWV Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung - Die offizielle Netzversion ist auf www.verwaltungsvorschriften-im-internet.de zu finden.

VMK-2010 bzw. VMK-2015 Verkehrsmengenkarte 2010 / 2015 - Die hessischen Verkehrsmengenkarten der letzten bundesweiten Verkehrszählung 2015 sind unter -> "Über uns"> "Downloads & Formulare"> SStraßenverkehrszählung 2015 auf mobil.hessen.de zu finden.

Kapitel 8

Impressum

Inhaltliche Erstellung: Herbert Iba

Format, inhaltliche Ergänzungen und Abstimmung mit der Datenbank: Dirk Schmidt

Diese Ausarbeitung ist Teil des Projekts „Radverkehrskonzept für das Gebiet des Landkreises Kassel“ (siehe www.rvk.lk-kassel.radinformation.de)

Auftraggeber

ADFC Kreisverband Kassel Stadt und Land e. V.
Wilhelmsstraße 2
34117 Kassel
www.adfc-kassel.de

Auftragnehmer

Bis 09-2017: Planungsgemeinschaft Iba / Schmidt

Dipl.-Ing. Architekt Herbert Iba
Dormannweg 23
34123 Kassel

Ing.-Büro Schmidt
Dipl.-Ing. (FH) Dirk Schmidt
Brunnenstraße 28
34130 Kassel

Ab 09-2017: Ing.-Büro Schmidt in alleiniger Projektverantwortung

Ing.-Büro Schmidt
Dipl.-Ing. (FH) Dirk Schmidt
Brunnenstraße 28
34130 Kassel
www.radinformation.de

(Fertigstellung des Projekts bis 2020)

Ab März 2019: Mitarbeit von Swen Schneider am Projekt (über das Ing.-Büro Schmidt).

Projektförderung durch die Sparkassenstiftung Landkreis Kassel