Radverkehrskonzept für das Gebiet des Landkreises Kassel

Gemeindesteckbrief Baunatal

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

8. Juni 2020

Inhaltsverzeichnis

1 Basisdaten **3**
- 1.1 Strukturdaten . . . 3
- 1.2 Topografische und Geografische Lage . . . 4
- 1.3 Verkehrsräumliche Lage . . . 4

2 Bestandsaufnahme **5**
- 2.1 Weganteile im Verkehr . . . 5
- 2.2 Baunatal im Fahrradklimatest . . . 6
- 2.3 Bestand Radverkehrsnetz . . . 7
- 2.4 Kommunale Radverkehrsförderung . . . 9
- 2.5 Artikel zum Radverkehr in Baunatal . . . 9

3 Radverkehrsverbindungen innerhalb des Gemeindegebiets **10**
- 3.1 Bereich Kernstadt Baunatal mit VW-Werk . . . 11
  - 3.1.1 Stadtverbindung Elgershausen - Altenritte - Altenbauna - VW-Werk (Nordtor) . . . 11
  - 3.1.2 Stadtverbindung Baunsberg - Altenbauna - Mitte . . . 12
  - 3.1.3 Stadtverbindung Altenritte - Mitte . . . 13
  - 3.1.4 Stadtverbindung Großenritte - Mitte . . . 14
  - 3.1.5 Stadtverbindung Großenritte - Altenritte . . . 15
  - 3.1.6 Ideenstudie Radverkehrsverteiler Parkstadion . . . 16
- 3.2 Anbindung der abseits liegenden Ortsteile an die Kernstadt und untereinander . . . 17
  - 3.2.1 Ortsverbindungen Hertingshausen - Altenritte / Großenritte . . . 17
  - 3.2.2 Ortsverbindung Hertingshausen - Guntershausen: . . . 18
  - 3.2.3 Ortsverbindung Guntershausen - Kirchbauna - Baunatal-Mitte / Altenbauna: . . . 19
  - 3.2.4 Ortsverbindung VW-Werk Südtor - Kirchbauna - Großenritte: . . . 20
  - 3.2.5 Ortsverbindung Rengershausen - Kirchbauna / Hertingshausen . . . 21
  - 3.2.6 Ortsverbindung Rengershausen - Guntershausen: . . . 23

4 Radverkehrsverbindungen zu benachbarten Gemeinden / Regionen **24**
- 4.1 Anbindung Ortsteile benachbarter Kommunen . . . 25
  - 4.1.1 Anbindung Schauenburg-Elmshagen . . . 25
  - 4.1.2 Ortsverbindung Altenbauna - Nordshausen . . . 25
  - 4.1.3 Ortsverbindung Guntershausen - Dittershausen / Gewerbepark Kassel Niederzwehren . . . 25
- 4.2 Einbindung in das Grundnetz . . . 26
  - 4.2.1 Grundzentrenverbindung nach KS-Wilhelmshöhe . . . 27
  - 4.2.2 Grundzentrenverbindung nach Kassel-Mitte, Ober- und Niederzwehren . . . 28
  - 4.2.3 Grundzentrenverbindung nach Schauenburg-Elgershausen . . . 28
  - 4.2.4 Grundzentrenverbindung nach Schauenburg-Hoof . . . 28

4.2.5 Grundzentrenverbindung nach Niedenstein . . . 28
4.2.6 Grundzentrenverbindung nach Edermünde-Grifte . . . 28
4.2.7 Grundzentrenverbindung nach Fuldabrück-Dörnhagen . . . 29
4.2.8 Grundzentrenverbindung nach Gudensberg . . . 29
4.3 Einbindung in das Mittelzentrennetz . . . 30
4.3.1 Mittelzentrenverbindung nach Kassel-Mitte . . . 31
4.3.2 Mittelzentrenverbindung nach Kassel-Wilhelmshöhe . . . 31
4.3.3 Mittelzentrenverbindung nach Melsungen . . . 31
4.3.4 Mittelzentrenverbindung nach Fritzlar . . . 31
4.3.5 Mittelzentrenverbindung nach Homburg / Efze . . . 31
4.3.6 Mittelzentrenverbindung nach Korbach . . . 32
4.3.7 Mittelzentrenverbindung nach Wolfhagen . . . 32
4.3.8 Mittelzentrenverbindung nach Hessisch Lichtenau . . . 32
4.4 Einbindung in das „Radpendlernetz Region Kassel“ . . . 33
4.4.1 Raddirektroute / Radschnellverbindung nach Kassel-Mitte . . . 36
4.4.2 Radtangente West Richtung Kassel-Wilhelmshöhe . . . 38
4.4.3 Radtangente Süd Richtung Lohfelden und Kaufungen . . . 39
4.4.4 Radpendlerroute Elgershausen - Altenritte - Altenbauna - VW-Werk-Nord 40
4.4.5 Radpendlerroute Breitenbach - Hoof - Großenritte - Baunatal-Mitte - VW-Werk-Süd . . . 41
4.4.6 Radpendlerbeziehung Gudensberg - VW-Werk / Baunatal-Mitte . . . 42
4.4.7 Radpendlerbeziehung Körle - Guxhagen - VW-Werk OTC bzw. Südtor - Baunatal-Mitte . . . 43

5 Freizeit / Tourismus / Radrouten 44
5.1 Radfernwege . . . 44
5.1.1 Eder-Radweg . . . 44
5.1.2 Fulda-Radweg R 1 . . . 45
5.2 Regionalrouten . . . 46
5.2.1 Hessencourrier-Radweg . . . 46
5.2.2 Chattengau-Radweg R21 . . . 46
5.3 Lokale Routen . . . 47
5.3.1 Rund um Baunatal . . . 47

6 Wegweisung 48

7 Abkürzungsverzeichnis 49

8 Impressum 51

Kapitel 1

Basisdaten

1.1 Strukturdaten

- **Einwohner:** ca. 27.500
- **Fläche:** 38,27 km²
- **Bevölkerungsdichte:** 716 EW pro km²
- **Regionale Raumstruktur:** Verdichtungsraum, Mittelzentrum (Stadt im Zweckverband Raum Kassel)
- **Ortsteile:** Großenritte, Altenritte, Altenbauna, Kirchbauna, Rengershausen, Guntershausen
- **Zentraler Ortsteil:** Stadtzentrum mit Altenbauna
- **Verwaltung:** Rathaus mit Stadtzentrum in Baunatal-Mitte
- **Schulen:** weiterführende Schulen in Baunatal-Mitte
- **Wirtschaft:** großer Gewerbestandort (VW-Werk und weiteres Gewerbe)
- **Versorgung / Einzelhandel:** vor allem in Baunatal-Mitte. Einkaufszentrum Ratio bei Hertigshausen. Verbrauchermärkte aber zum Teil auch in beiden Ortsteilen
- **Bahnanschluss:** Straßenbahnaschluss nach Kassel. Eine Wiederaufnahme des Schienenverkehrs auf der Naumburger Bahn findet sich mit Stand 09-2018 in der Prüfung.
- **Meldeplattform Radverkehr:** ja
- **Mitgliedschaft AGNH:** ja

1.2 Topografische und Geografische Lage

Die Kernstadt liegt auf einer welligen Hoch- bzw. Zwischenebene südlich des Kasseler Beckens auf etwa 200 bis 250 m Höhe. Diese Ebene wird nach Nordwesten hin vom Hohen Habichtswald begrenzt. Nach Osten hin fällt das Stadtgebiet zum Fuldatal hin ab. Im Westen begrenzt der Höhenzug der Langenberge die Ebene.

Die Hochebene wird durch die Bauna entwässert, die im Stadtteil Guntershausen in die Fulda mündet.

1.3 Verkehrsräumliche Lage

Die Gemeinde liegt an der Autobahn A 44 Kassel - Dortmund. Ferner führt die Autobahn A 49 Richtung Kassel durch das Gemeindegebiet.

Zum Oberzentrum Kassel bestehen weitere Straßenanbindungen: L 3473 (Altenbauna - KS-Oberzwehren) und L 3215 (Altenritte - KS-Brasselsberg).

Einen Bahnanschluss besitzt Baunatal aktuell nicht.

Mit Stand 11-2018 ist evtl. geplant auf der Naumburger Bahn zwischen Baunatal-Mitte und Bahnhof Kassel-Wilhelmshöhe wieder Personenzüge fahren zu lassen (12 Minuten kürze Fahrzeit als per Tram bzw. Bus zum Fernbahnhof, aktueller öffentlicher Sachstand siehe auch HNA-Artikel vom 1. September 2018: „Chancen für direkte Bahnlinie von Kassel nach Baunatal steigen“). Die Strecke wird aktuell nur vom Güterverkehr zum VW-Werk genutzt.

Baunatal ist allerdings per Straßenbahn an Kassel-Mitte und Kassel-Wilhelmshöhe angeschlossen.

Kapitel 2

Bestandsaufnahme

2.1 Weganteile im Verkehr

Die Fahrradnutzung ist für die recht geschlossene Siedlungsstruktur Baunatals mit Datenstand 2008 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. Aufzüge aus den Ergebnistabellen für Baunatal:

Weganteile im Verkehr (Modal Split) nach Tabelle 5.3:

Verkehrsträger	Binnenverkehr [%]	Gesamtverkehr [%]
Fahrrad	5,4	4,3
zu Fuß	36,4	25,8
ÖPNV	4,9	10,5
MIV	53,4	59,4

Motorisierungsgrad: Nach Tabelle 2.1 ist in Baunatal pro 1.000 Einwohner ein PKW-Bestand von 526 Fahrzeugen vorhanden (493 Privat-PKW und 33 Dienst-PKW). Die Ausstattung mit Fahrrädern beträgt 746.

Tabelle 4.1 kann der Fahrzeugeinsatz entnommen werden: Bei 523 Haushalt-PKW beträgt der Fahrzeugeinsatzkoeffizient 69 %. Im Fahrradbereich liegt der Einsatzkoeffizient lediglich bei 7 %.

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 Baunatal im Fahrradklimatest

Fahrradklimatest 2018

Im ADFC-Fahrradklimatest 2018 konnte Baunatal in seiner Stadtklasse (20.000 bis 50.000 Einwohner) deutschlandweit Platz eins von 311 belegen. Die Kommune erreichte in Schulnoten eine 2,67.

Positiv wurden im Test die gute Erreichbarkeit des Stadtzentrum, die Fahrradförderung in jüngster Zeit und die gute Wegweisung für Radfahrer bewertet. Negativ gingen u. a. das fehlen Öffentliche Fahrräder (Leihräder), die Führung an Baustellen ein und das Thema Falschparkerkontrolle auf Radwegen ein.

- Ergebisbogen Baunatal 2018 als PDF direkt zum herunterladen
- bundesweite Gesamtergebnisse Fahrradklimatest 2018 siehe auch www.fahrradklima-test.de /karte (abgerufen 06.06 2020, nach dem Test 2020 finden sich hier sehr wahrscheinlich Anfang 2021 die neue Ergebnisse.)

Fahrradklimatest 2016

Baunatal erhielt als Gesamtbewertung eine 2,6.

Damit erreichte die Kommune bundesweit in Ihrer Stadtkategorie bis 50.000 Einwohner Rang 7 von 364. Hessenweit konnte die Stadt in dieser Kategorie sogar Platz 1 einnehmen.

Material zum Fahrradklimatest 2016:

- Ergebisbogen Baunatal als PDF direkt zum herunterladen
- Artikel „Baunatal ist die fahrradfreundlichste Stadt in Hessen“ auf baunatal.de vom 23. Mai 2017

2.3 Bestand Radverkehrsnetz

Baunatal hat in den letzten Jahren einige Projekt umgesetzt, um das Radfahren attraktiver und sicherer zu gestalten. Von allen Städten und Gemeinden im Planungsraum war Baunatal hier in der Vergangenheit klar in aktivste Kommune.

So wurden beispielsweise an der Unterführung Naumburger Straße mit großen Aufwand Rampen errichtet (siehe BAU_4, BAU_149).

Zwischen Elgershausen und Altenritte entstand eine neue Radverkehrsanlage (BAU_9)

Im Rahmen der Errichtung des Hochwasserschutzbeckens bei Kirchbauna entstanden neue Wege (BAU_146).

Mit dem Umbau der Heinrich-Nordhoffstraße, Nordteil Kirchbaunaer Straße und dem Ostteil der Friedrich-Ebert-Allee entstanden hier breite getrennte Radwege (BAU_33, BAU_156, BAU_159). Die Trennung hätte baulich allerdings noch klarer gestaltet werden sollen.

Ende 2018 wurde der Grünzug bei BAU_128 alltagstauglich ausgebaut.

Vor Ort verteilt im Stadtgebiet finden sich ferner Infotafeln mit dem Radwegeplan der Stadt Baunatal (insgesamt an 11 Standorten). Der Radwegeplan kann auch hier von der Seite Stadt Baunatal heruntergeladen werden.

Es bleibt allerdings auch noch viel zu optimieren. Die Radschnellverbindung nach Kassel ist fertig auszubauen. Auch im Stadtnetz selbst besteht unter anderem für Radpendler zum VW-Werk noch Verbesserungsbedarf.

Um zwei weitere Maßnahmen konkret zu nennen:

- So fehlt zum Beispiel in der Altenritter Straße auf der Nordseite eine sichere und komfortable Zweirichtungsradverkehrsanlage (komplette Trennung vom Fußverkehr, BAU_55).
- Zwischen Altenbauna und KS-Nordhausen könnte evtl. eine attraktive und direkte Verbindung in Tallage parallel der Naumburger Bahn entstehen (BAU_29).

Sofern Baunatal konsequent am Netzaufbau dran bleibt und hierbei vor allem nicht auf Mindestmaße sondern auf Attraktivität und Komfort für Radfahrende setzt, sind auch in Baunatal zweistellige Radverkehrsanteile erreichbar.

Wichtig ist hierbei ein geschlossenes Radverkehrsnetz auf dem der Radverkehr auf eigenen, alltagtauglichen Flächen direkt und schnell seine Ziele erreichen kann (soweit machbar Trennung Rad- und Fußverkehr, sichere Knotenpunkte usw.).

Weiteres zum Netz siehe folgende Kapitel und vor allem in der Maßnahmenliste bzw. Karte im Digitalkonzept unter www.rvk.lk-kassel.radinformation.de/karte.html.

Maßnahmenliste zum Herunterladen siehe www.rvk.lk-kassel.radinformation.de/downloads.html

Abbildung 2.1 Radverkehrsanlage an der Friedrich-Ebert-Allee: Die Gestaltung ist grundsätzlich richtig: Bauliche Trennung von Rad- und Fußverkehr. Der Radbereich besitzt leider nur einen sehr dezenten Gestaltungsunterschied zum Gehbereich. Ferner fehlt eine taktil erfassbare Trennung zum Fußweg (laut ERA 2010 bei baulich angelegten getrennten Rad- und Gehwegen erforderlich). Beim evtl. nächsten Umbau: Im weiteren Verlauf der Friedrich-Ebert-Allee nach Westen sollten Rad- und Fußverkehr noch klarer baulich getrennt werden. Bild: Dirk Schmidt 11-2017

Abbildung 2.2 Radverkehrsanlage an der Heinrich-Nordhoff-Straße nach Umbau: Hier sind Rad- und Gehweg durch Baumreihe klar räumlich getrennt. Allerdings wäre von der Oberfläche auch hier ein klare Belagtrennung wichtig gewesen. Bild: Dirk Schmidt 06-2018

2.4 Kommunale Radverkehrsförderung

Seit 2005 besteht in Baunatal eine institutionelle, kommunale Radverkehrsförderung.

Es besteht ein Arbeitskreis aus Bürgerinnen und Bürgern, der in Zusammenarbeit mit der Stadt regelmäßig Rad- aber auch Fußverkehrsthemen erörtert und sich für Verbesserungen engagiert.

Auf der städtischen Internetseite informiert Baunatal für eine Stadt seiner Größe recht umfangreich zum Thema Radfahren:

zur Rubrik Radfahren in Baunatal auf baunatal.de.

2.5 Artikel zum Radverkehr in Baunatal

Sammlung von Artikeln zum Radverkehr in Baunatal. Die Verweise können unter Umständen nicht mehr aktuell sein:

- Artikel auf nh24.de vom 13. September 2013 Baunatal baut Radwegenetz weiter aus
- Artikel auf baunatal.blog vom 26. September 2017: Arbeiten an Holzbrücken im Stadtpark abgeschlossen – Rutschgefahr deutlich vermindert
- Artikel „Baunatal ist die fahrradfreundlichste Stadt in Hessen“ auf baunatal.de vom 23. Mai 2017.
- Artikel „Mehr als 260 Übergänge bisher barrierefrei umgestaltet“ auf baunatal.de vom 8. November 2017.
- Artikel vom 20. Juli 2018 auf Baunatal.de: Radwegeausbau wird kontinuierlich fortgeführt
- HNA-Regiowiki: Artikel Radwege-Projekt Baunatal
- HNA-Regiowiki: Artikel Radwege um das Volkswagen-Werk Kassel/Baunatal

Kapitel 3

Radverkehrsverbindungen innerhalb des Gemeindegebiets

Im Folgenden eine Auswahl wichtiger relevanter Verbindungen bzw. Fahrtbeziehungen auf dem Stadtnetz. Ein Erörterung aller Verbindungen würde diesen Abschnitt sprengen.

Alle Netzbeziehungen können im Digitalkonzept eingesehen werden.

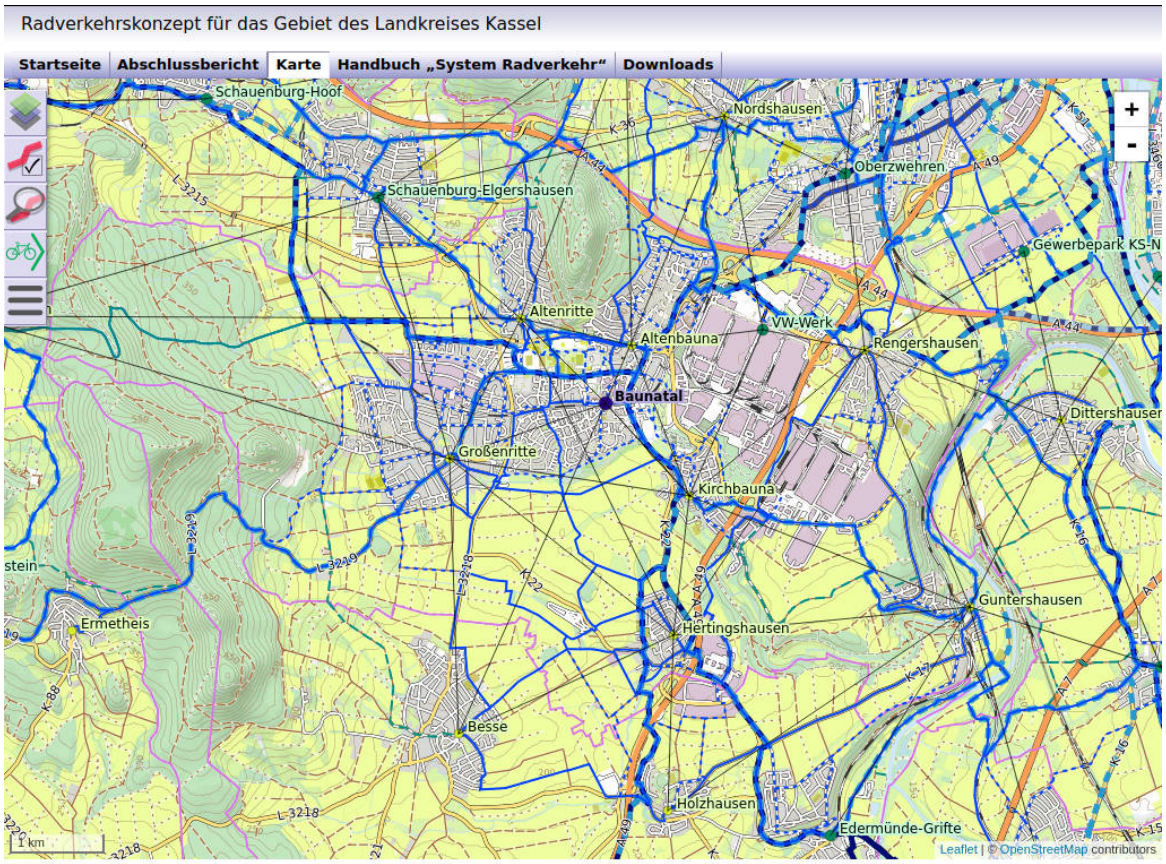

Abbildung 3.1 Auszug aus dem Digitalkonzept: gestuftes Radverkehrsnetz im Stadtbereich Baunatal. Das Wunschliniennetz der Ortsverbindung ist überlagert.

3.1 Bereich Kernstadt Baunatal mit VW-Werk

Als Kernstadt wird im Folgenden der zusammengewachsene Siedlungsbereich von Baunatal-Mitte, Altenbauna, Altenritte und Großenritte bezeichnet.

Elgershausen und Hoof werden hier mitbetrachtet, da sie von den Zielen eng an der Kernstadt liegen.

3.1.1 Stadtverbindung Elgershausen - Altenritte - Altenbauna - VW-Werk (Nordtor)

Der größte Optimierungsbedarf besteht auf dieser Route im Bereich Altenritter Straße. Es wäre von der Routenführung her sinnvoll, dass der Radverkehr auch in Fahrtrichtung Ost (Richtung VW-Werk Nordtor) nördlich der Altenritter Straße bleiben könnte.

Dafür wäre hier eine hochwertige und sichere Zweirichtungsradverkehrsanlage notwendig. Vom Raum her sollte dies möglich sein. Langfristig ist dafür ein kompletter Straßenumbau sinnvoll. Dabei können auch gleich die weiteren Problembereiche, wie fehlende oberirdische Querungen für den Fußverkehr behoben werden (BAU_55).

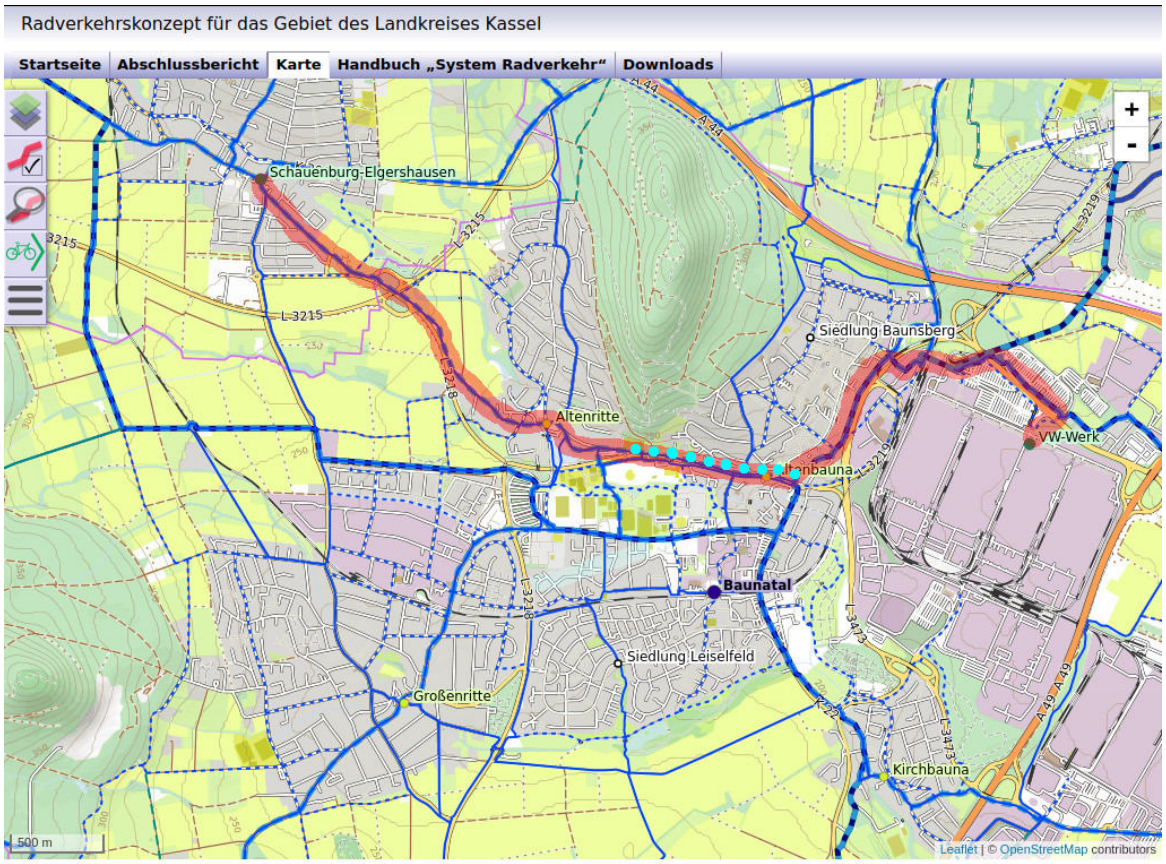

Abbildung 3.2 Auszug aus dem Digitalkonzept: hellblaue Punkte: Zweirichtungsradweg nördlich Höhe Altenritter Straße

3.1.2 Stadtverbindung Baunsberg - Altenbauna - Mitte

Zwischen Baunsberg, Altenbauna und Mitte bestehen zwei Strecken.

Zum einen kann auf der westlichen Strecke über die Langenbergstraße und Baunsbergstr. gefahren werden (Verbesserungsbedarf bei BAU_97 bzw. längerfristig BAU_55)

Des Weiteren kann auf der östlichen Strecke über die Heinrich-Nordhoffstr. und Strecke der geplanten Raddirektroute Richtung Kassel geradelt werden (Ausbaubedarf u. a. am Knoten bei BAU_69 und auf der Strecke bei BAU_83)

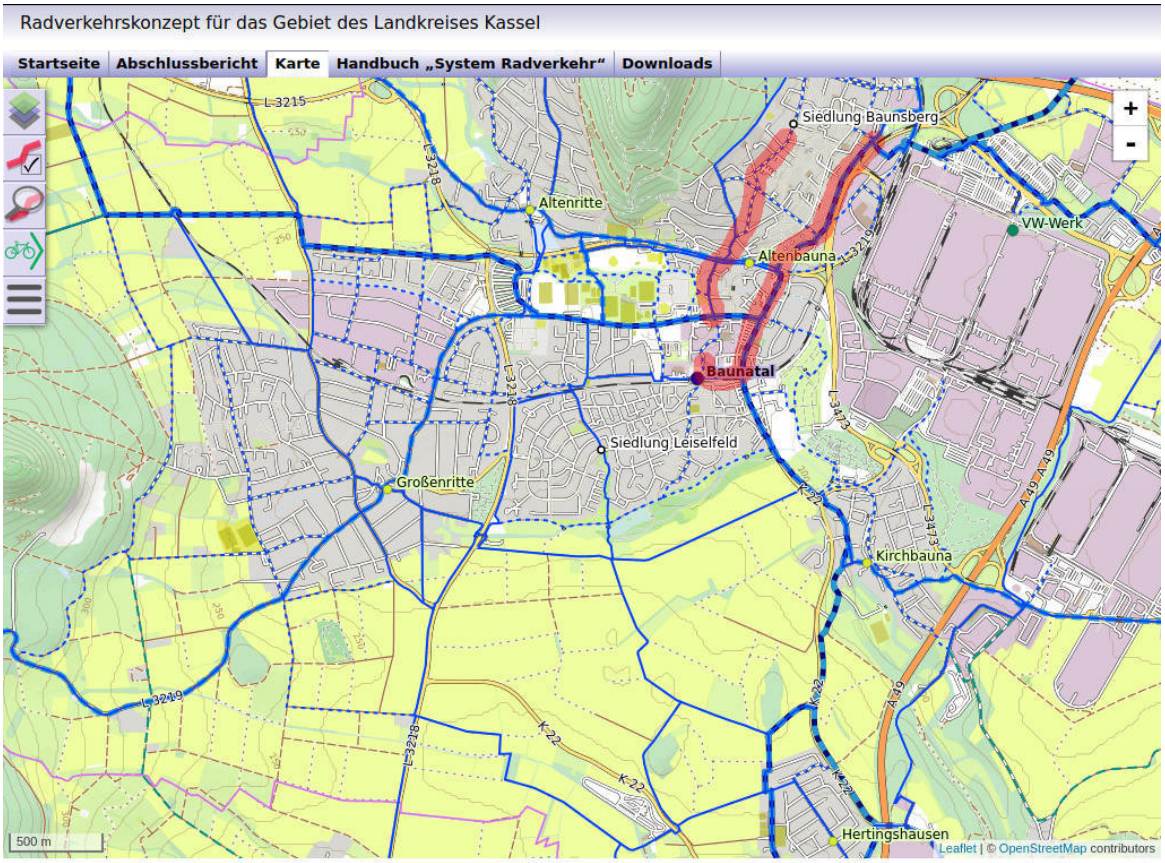

Abbildung 3.3 Netzbereich Baunatal Stadt mit Verbindung Altenritte - Mitte

3.1.3 Stadtverbindung Altenritte - Mitte

Im Stadtpark besteht bei BAU_168 Verbesserungsbedarf. Auch in der folgenden Friedrich-Ebert-Allee besteht im Westbereich bei BAU_158 Handlungsbedarf.

Alternativ kann auch über die Altenritter Straße gefahren werden (Maßnahme u. a. BAU_55).

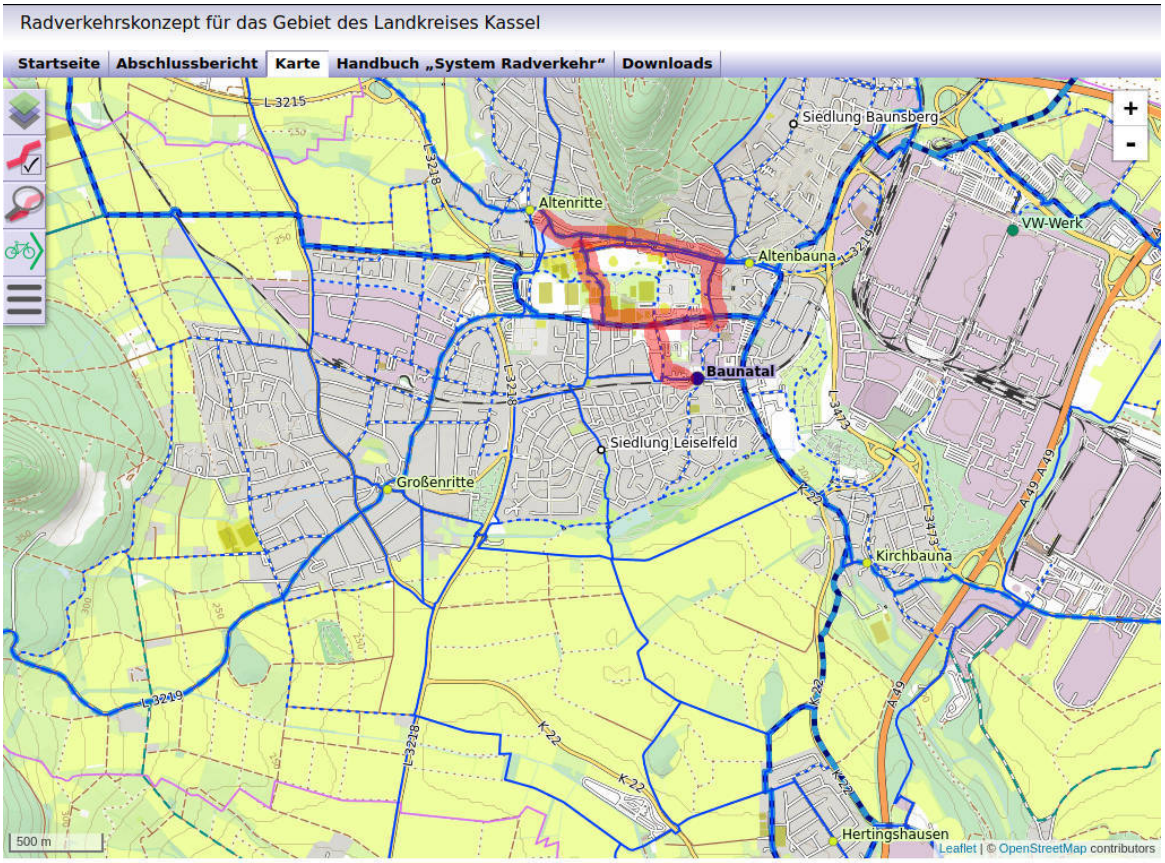

Abbildung 3.4 Netzbereich Baunatal Stadt mit Verbindung Altenritte - Mitte

3.1.4 Stadtverbindung Großenritte - Mitte

Ein Knackpunkt ist der Knoten BAU_11.

Auch in der Friedrich-Ebert-Allee West fehlt ein gutes Angebot für den Radverkehr (BAU_158).

Weitere Verbindungen zwischen Großenritte und Mitte bestehen im Lokalnetz entlang der Tram und über den Leiselpark.

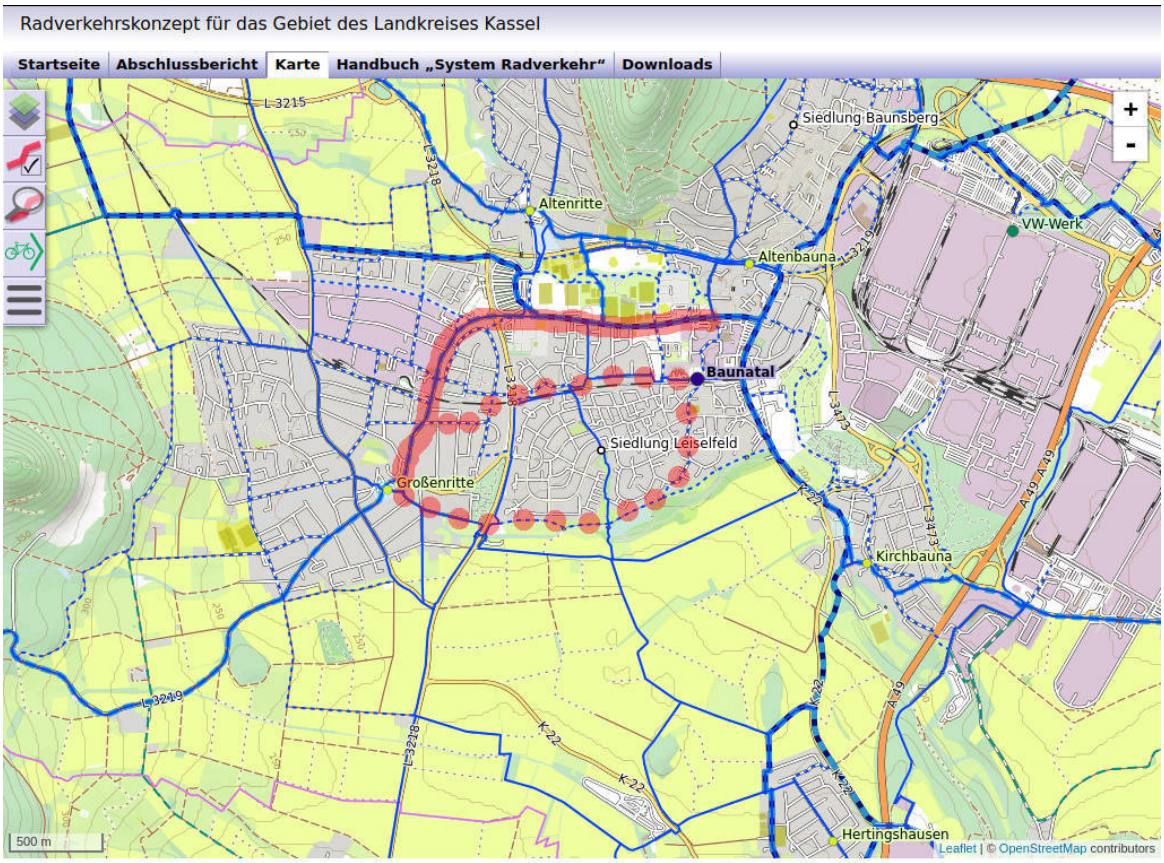

Abbildung 3.5 Netzbereich Baunatal Stadt mit Verbindung Großenritte - Mitte

3.1.5 Stadtverbindung Großenritte - Altenritte

Ein Knackpunkt ist der Knoten BAU_11.

Die südlich liegende Unterführung ist für die Stadtroute oben keine Alternative, da zu schmal und auch suboptimal im Korridor gelegen.

Unter anderem auch mit den Punkten BAU_121 (Ideenstudie) und BAU_78 könnte die Verbindung verbessert werden (siehe auch Radverkehrsverteiler Parkstadion).

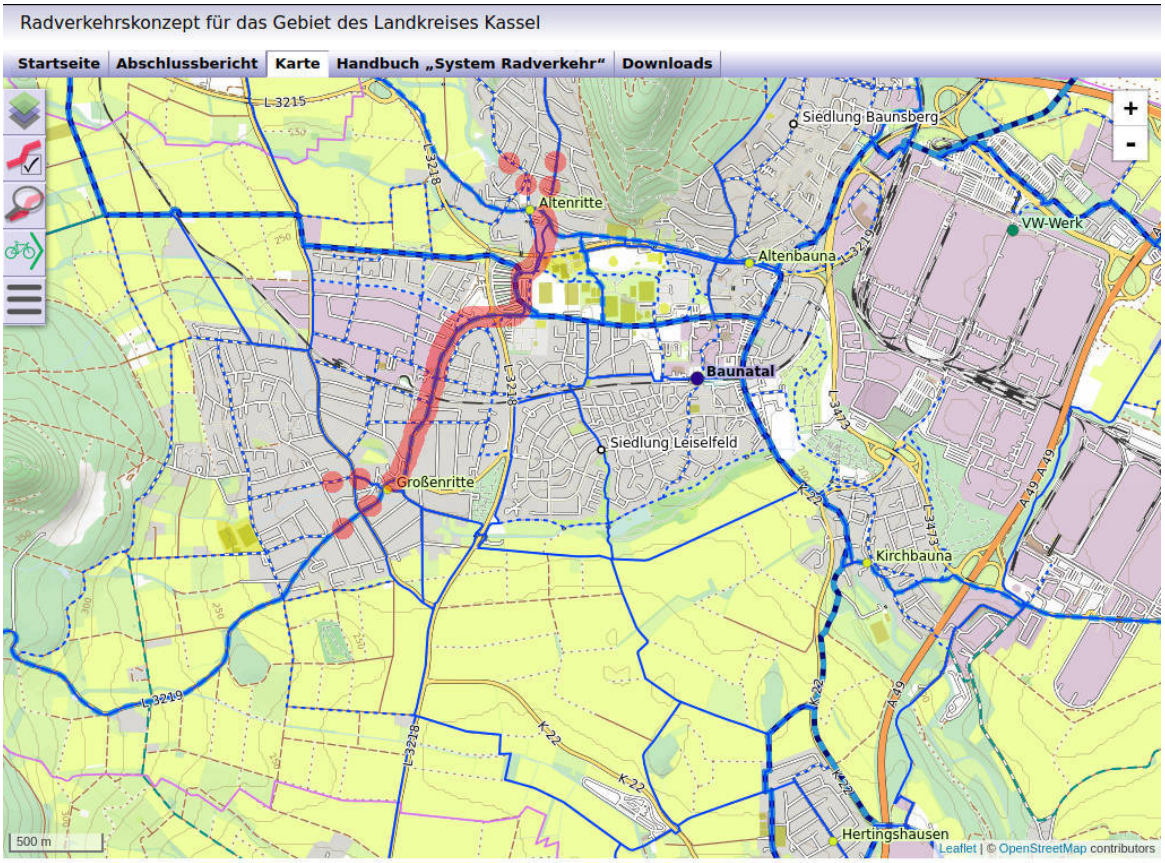

Abbildung 3.6 Netzbereich Baunatal mit Ortsverbindung Hertingshausen - Guntershausen

3.1.6 Ideenstudie Radverkehrsverteiler Parkstadion

Mit dem Radverkehrsverteiler Parkstadion könnte Baunatal „niederländisches Niveau“ in seiner Radinfrastruktur erreichen:

Neue Strecke auf der Verbindung Hoof - Mitte (BAU_126, BAU_127) und Altenritte - Großenritte (BAU_121 und BAU_76). Der aktuelle Grünzug nördlich der Rostocker Straße ist für eine überörtliche Radpendlerstrecke zu Schmal. eine separation zwischen RV und FV ist bei höheren RV-Stärken hier vom Raum her nicht möglich. Dieser Grünzug im Bestand wurde daher nur dem Lokalnetz zugewiesen.

Vor allem bei einer potentiellen Stadterweiterung nördlich der aktuellen Stadtgrenze bei BAU_126 könnte ein neues Quartier so zukunftsfähig per Rad erschlossen werden (mit neuem Grünzug und Fahrradbrücke über die Landesstraße). In wie weit diese „fahrradfreundliche Siedlungserweiterung“ von der Raumplanung möglich wäre (Landschafts- und Freiraumplanung, Frischluftbereiche?) ist nicht bekannt.

Alternativ könnte eine „fahrradfreundliche Siedlungserweiterung“ auch noch westlich der Elgershäuser Straße errichtet werden. Hier könnte auch eine Tramverlängerung realisiert werden.

Falls die Variante BAU_121 in der Nord-Süd-Strecke aufgrund Hochwasserrückhaltebecken nicht umsetzbar sein sollte, wäre zumindest eine verbesserte Führung am Kreisel wichtig (BAU_77).

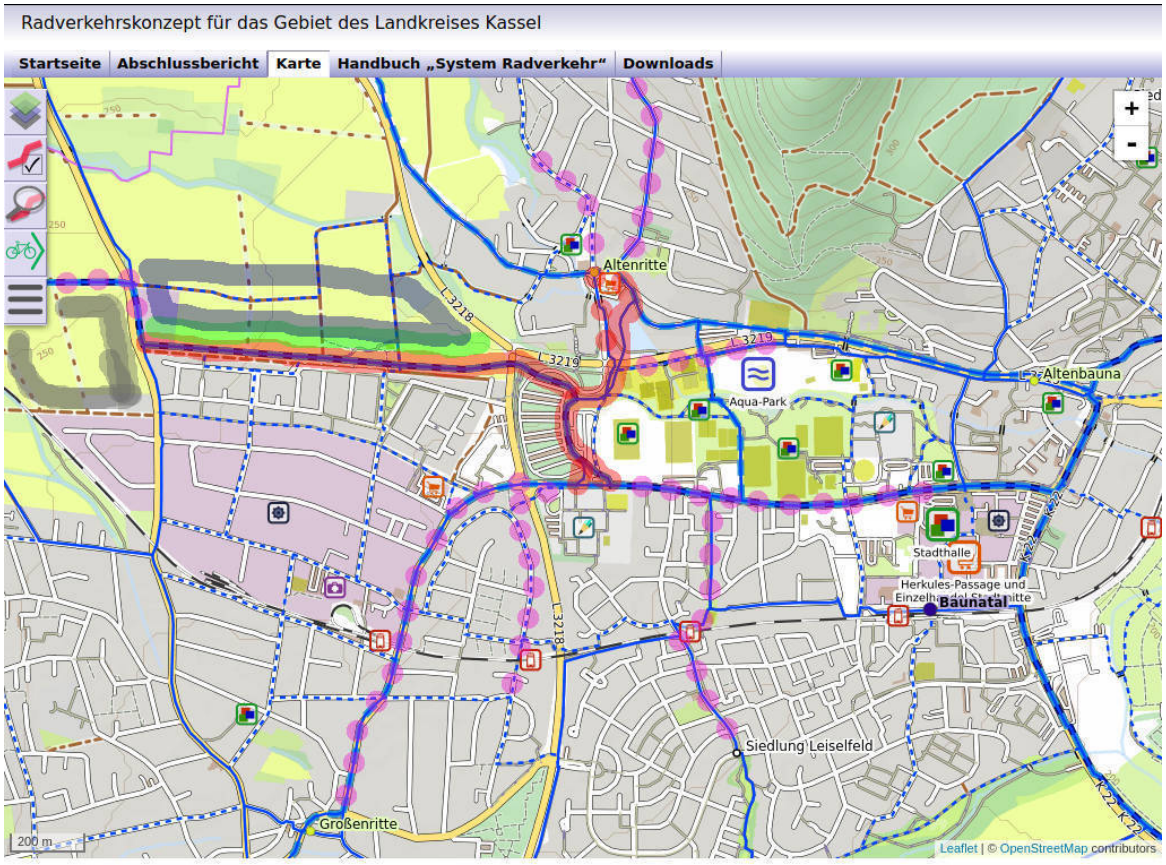

Abbildung 3.7 Netzbereich Baunatal mit Ideenstudie Radverkehrsverteiler Parkstadion (rot durchgezogen). violett gepunktet: Anschlüsse. Grauen Bereich: Potentielle Siedlungserweiterung mit neuem Grünzug und guter Radverkehrsanbindung

3.2 Anbindung der abseits liegenden Ortsteile an die Kernstadt und untereinander

3.2.1 Ortsverbindungen Hertingshausen - Altenritte / Großenritte

Diese Strecke verläuft bis zur Kernstadt über Wirtschaftswege. Auf dem Weg nach Altenritte besteht u. a. in den Parkanlagen bei BAU _167 und BAU _168 Verbesserungsbedarf.

Alternative: Von der Friedrich-Ebert-Allee wird in der Planungsstrecke die Nord-Süd-Strecke des „Radverkehrsverteiler Parkstadion“ (Ideenstudie) genutzt. Falls die Variante BAU_121 aufgrund Hochwasserrückhaltebecken nicht umsetzbar sein sollte, wäre zumindest eine verbesserte Führung am Kreisel wichtig (BAU_77).

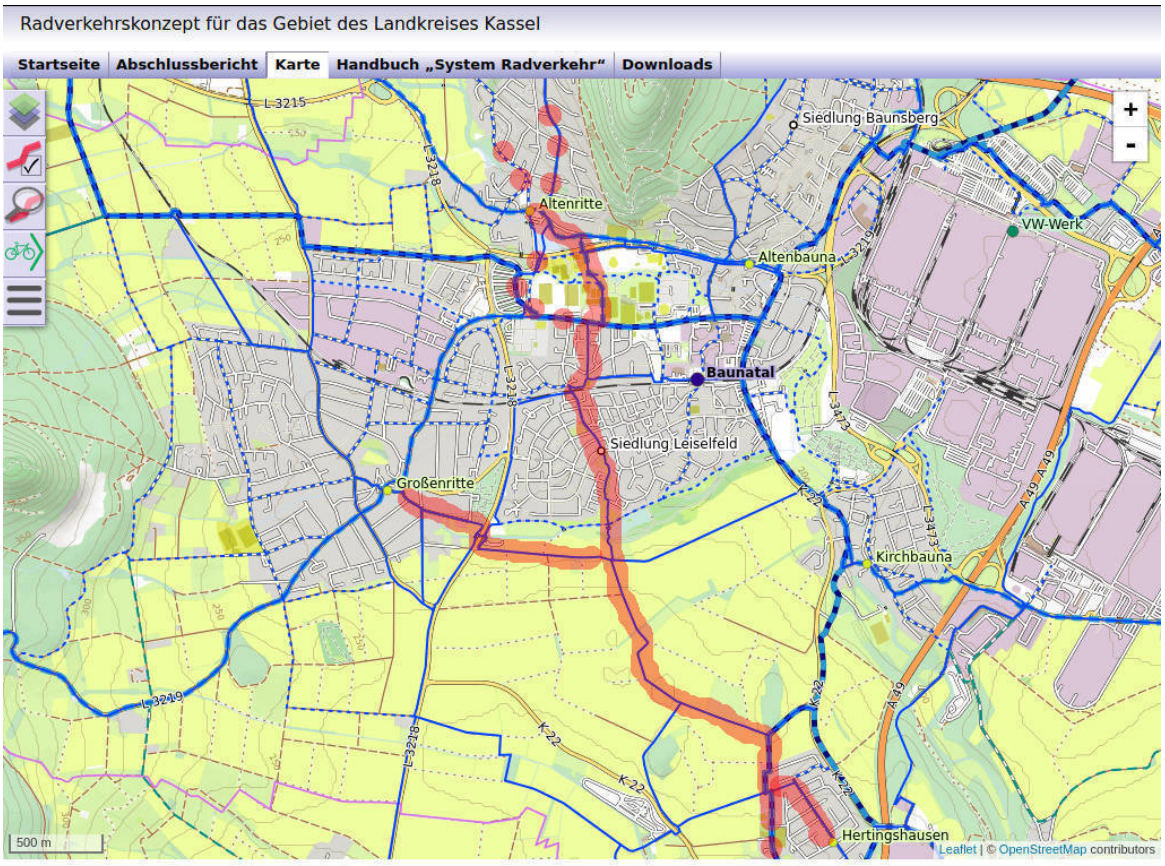

Abbildung 3.8 Netzbereich Baunatal mit Ortsverbindung Hertingshausen - Altenritte / Großenritte

3.2.2 Ortsverbindung Hertingshausen - Guntershausen:

Im Bereich des Ratio besteht Verbesserungsbedarf (siehe Maßnahmenkarte BAU_19, BAU_7 und BAU_48). Als etwas längere Alternative zur K 2 könnte noch die Strecke bei BAU_12 ausgebaut werden (obere hochwassersichere Ortsverbindung Grifte - Guntershausen).

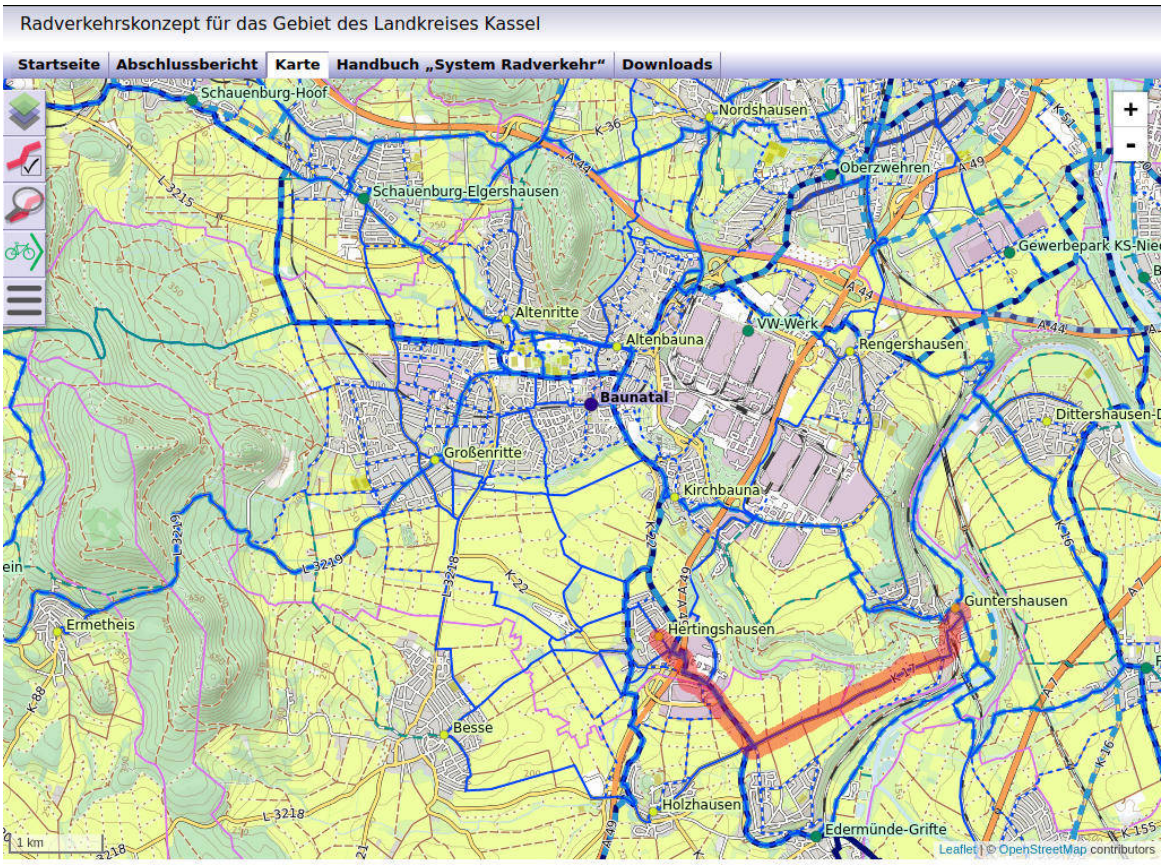

Abbildung 3.9 Netzbereich Baunatal mit Ortsverbindung Hertingshausen - Guntershausen

3.2.3 Ortsverbindung Guntershausen - Kirchbauna - Baunatal-Mitte / Altenbauna:

Die Verbindung führt von Bauntal-Mitte entlang der „Kirchbaunaer Straße (K 22)“. Ein Lückenchluss besteht bei BAU_157. Aber auch der Knoten BAU_145 müsste für RV, wie auch FV umgestaltet werden.

Der größte Knackpunkt der Strecke ist die Querung der A 49 auf Baunataler Gebiet. Mit dem Umbau des Autobahn-Anschlusses soll hier eine separate Fahrradbrücke entstehen (BAU_6).

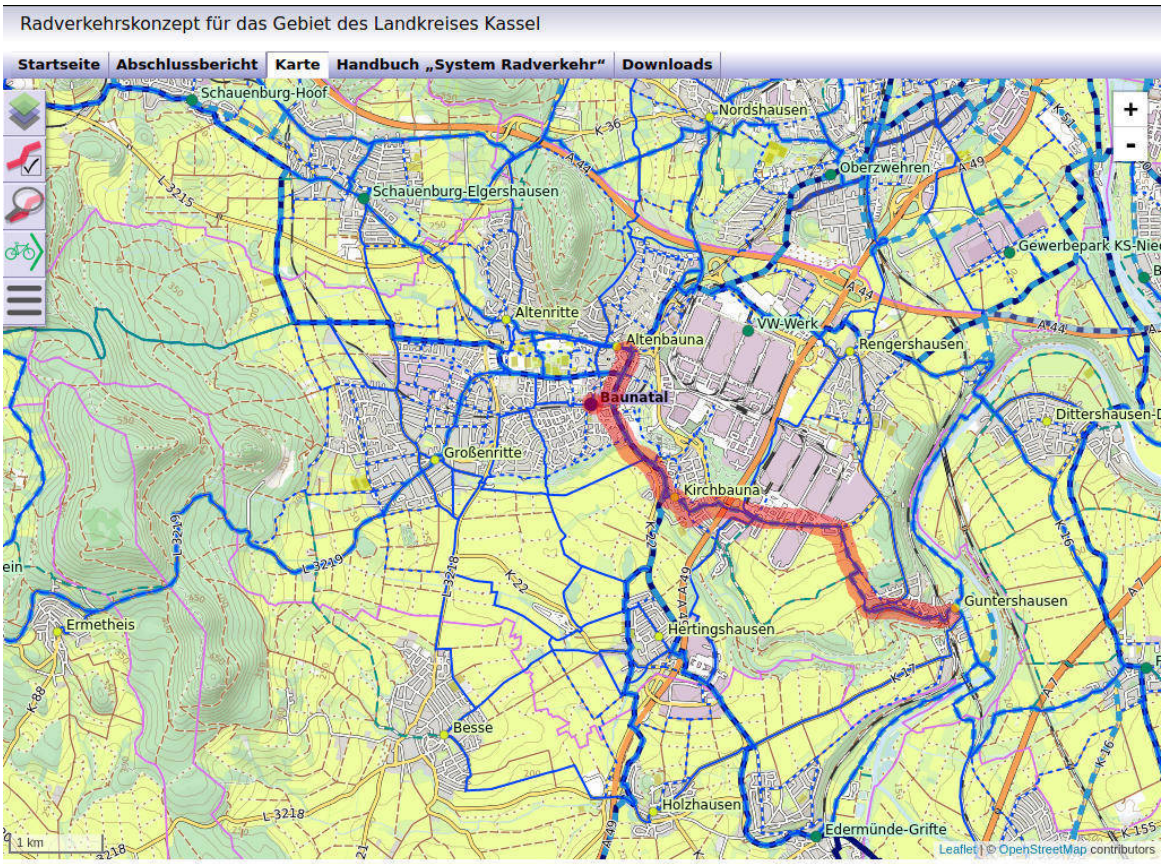

Abbildung 3.10 Netzbereich Baunatal mit Ortsverbindung Hertingshausen - Guntershausen

3.2.4 Ortsverbindung VW-Werk Südtor - Kirchbauna - Großenritte:

Südlich des Leiselparks besteht hier eine gut ausgebaute Verbindung, die bereits Teil des Radwegweisungsnetzes ist. An der stark befahrenden K 22 fehlt bei BAU_177 eine Mittelinsel als Querungshilfe.

Die Ostumgehung von Großenritte kann mit einer Unterführung bereits sicher gequert werden. Alternativ kann auch direkt durch den Leiselpark gefahren werden. Hier allerdings vor allem nachmittags erhöhter Fußverkehr. Daher wurde in das Radverkehrsnetz auch die Parallelverbindung außerhalb des Parks aufgenommen.

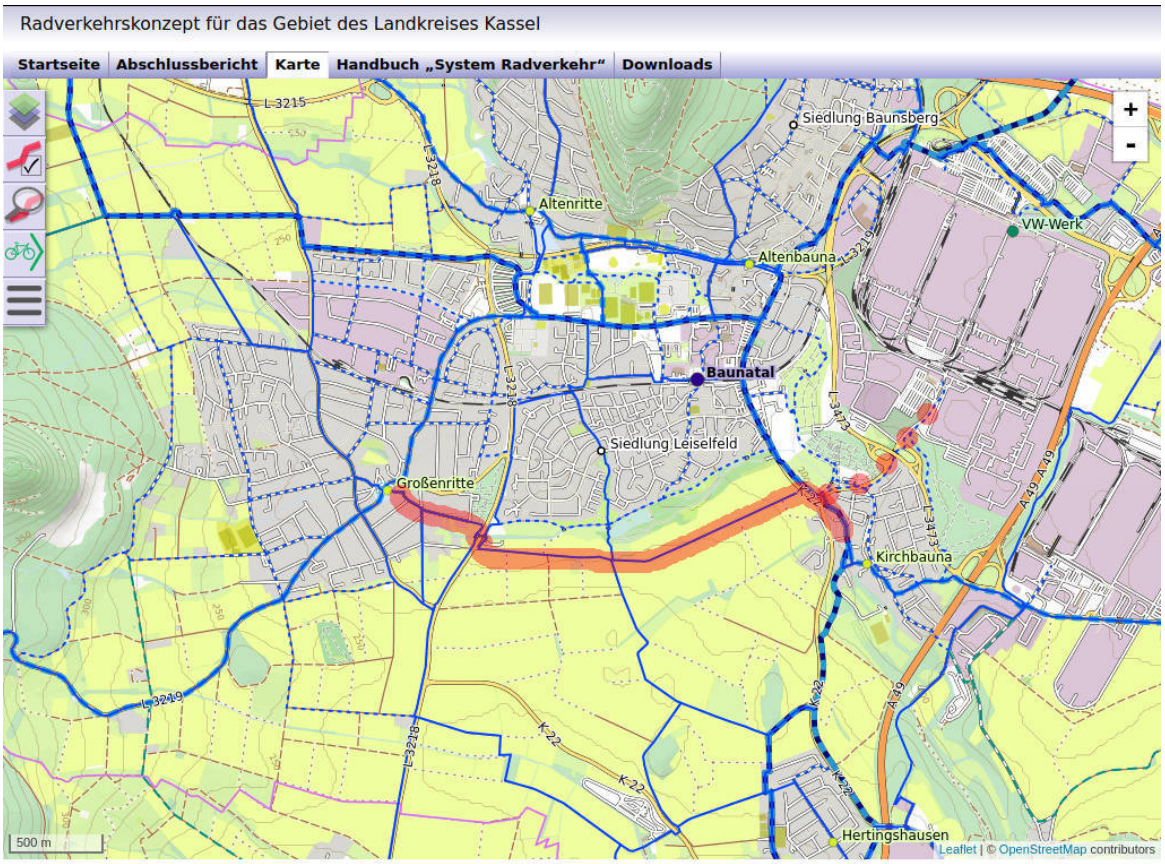

Abbildung 3.11 Netzbereich Baunatal mit Ortsverbindung Kirchbauna - Großenritte

3.2.5 Ortsverbindung Rengershausen - Kirchbauna / Hertingshausen

Im Bereich der A 49 bei BAU_21 gibt es eine Schotterstrecke. Hier wäre ein Ausbau Asphalt sinnvoll. Schlüsselstelle Richtung Kirchbauna ist die Situation Höhe Anschlussstelle Baunatal-Mitte. Ein Ausbau hängt an der neuen Anschlussstelle bei BAU_6. Es soll wohl eine separate Nahmobilitätsbrücke entstehen.

Vor Hertingshausen noch eine Schlüsselstelle bei BAU_16 (fehlende, fahrbare Rampe).

Abbildung 3.12 Brücke bei BAU_6. Bild: Swen Schneider 05-2020

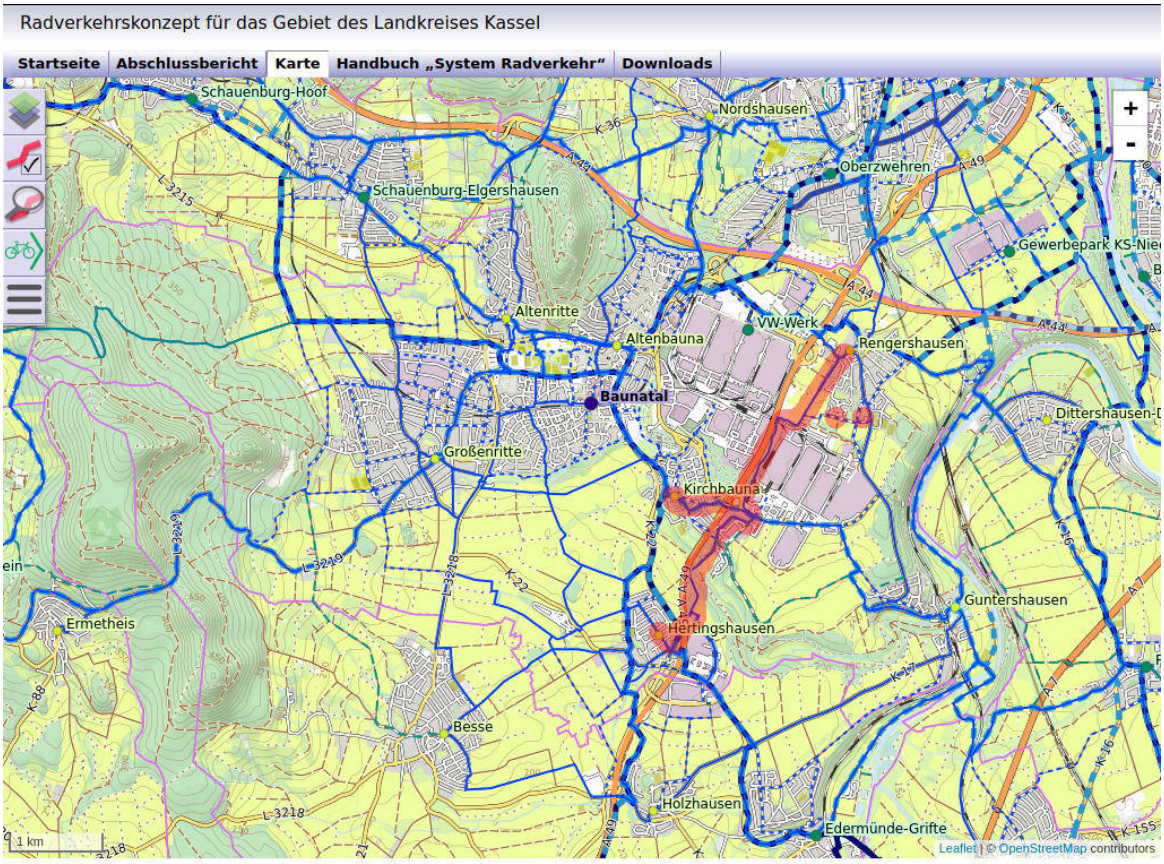

Abbildung 3.13 Netzbereich Baunatal mit Ortsverbindung Rengershausen - Kirchbauna / Hertingshausen

3.2.6 Ortsverbindung Rengershausen - Guntershausen:

Die Ortsverbindung führt entlang der Gunterhäuser Straße (ältere Radverkehrsanlage mit Ausschilderung als „Gehweg - Radfahrer frei“). Hier wäre eine Änderung in Zeichen 260 sinnvoll, damit langsamerer Radverkehr hier rechtssicher schneller als Schritt fahren darf (Anmerkung BAU_218).

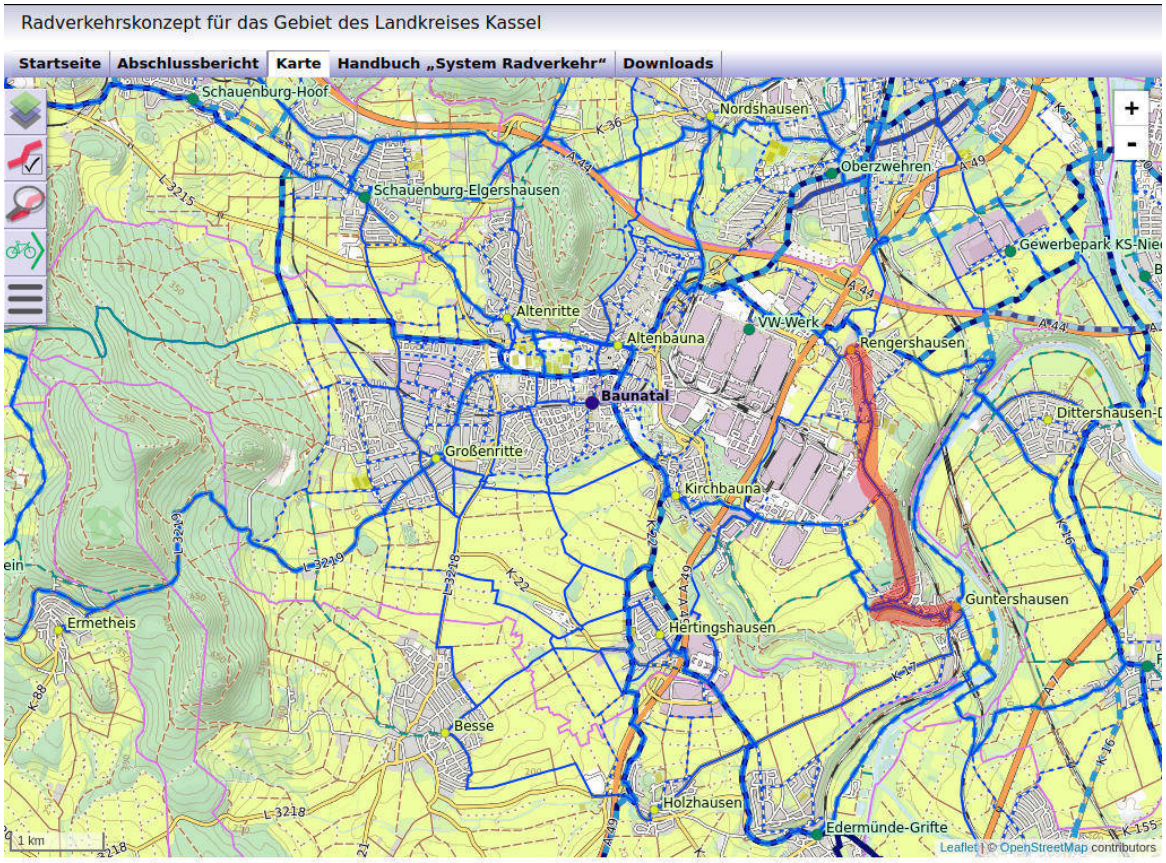

Abbildung 3.14 Netzbereich Baunatal mit Ortsverbindung Rengershausen - Guntershausen

Kapitel 4

Radverkehrsverbindungen zu benachbarten Gemeinden / Regionen

Im folgenden Kapitel wird schwerpunktmäßig auf die übergeordneten Verbindungen ab Baunatal im Grund- und Mittelzentrennetz eingegangen. Ein weiterer Schwerpunkt sind die Hauptrouten des Radpendlernetzes in Bezug auf Baunatal.

Die Erörterung des kompletten Netzes inklusive aller gemeindeübergreifenden Orts- bzw. Einzelverbindungen wurde den Rahmen dieser Ausarbeitung sprengen.

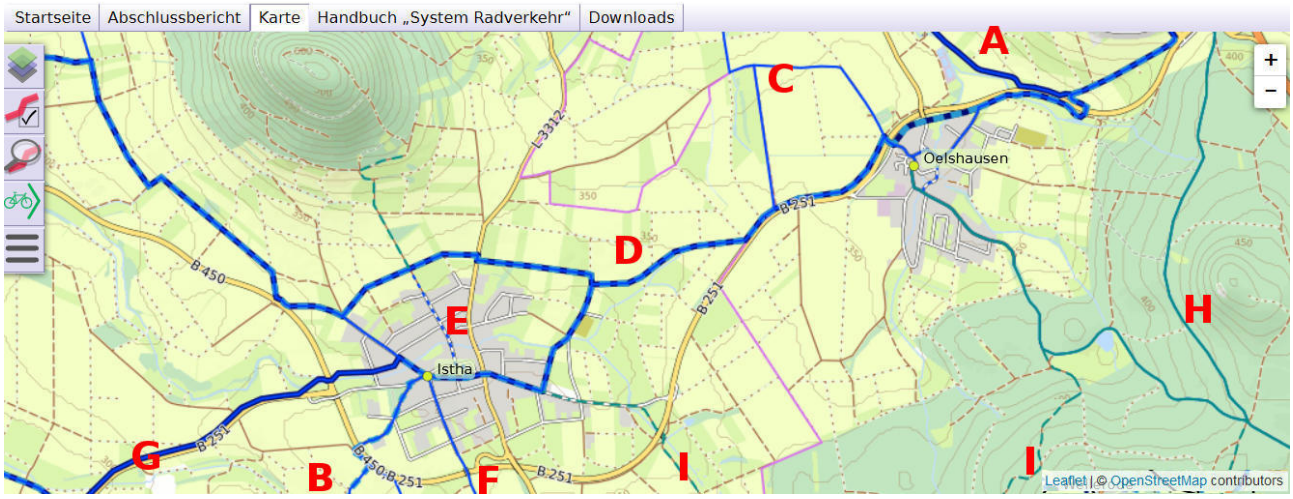

Abbildung 4.1 Beispiele Netzkategorien im Digitalkonzept: Die Kategorien II, III und IV werden grafisch gestuft angezeigt. **A** = reine Mittelzentrumsverbindung der Kategorie II; **B** = Grundzentrumsverbindung der Kategorie III überlagert mit einer Ortsverbindung der Kategorie IV; **C** = einzelne Ortsverbindung der Kategorie IV; **D** = Dreifachkombination einer Mittelzentrumsverbindung Kat. II mit einer Grundzentrumsverbindung Kat. III und Ortsverbindung Kat. IV; **E** = Lokalnetz; **F** = einzelne Ortsverbindung der Kategorie IV; **G** = Mittelzentrumsverbindung der Kategorie II überlagert mit einer Ortsverbindung der Kategorie IV; **H** = freizeitorientierte Ortsverbindung (Sonderfall der Netzkategorie III oder auch IV, hier ist eine radtaugliche Schotterdecke ausreichend), **I** = reine Freizeitverbindung (hier ist eine radtaugliche Schotterdecke ausreichend)

4.1 Anbindung Ortsteile benachbarter Kommunen

Die Erörterung der vielfältigen Ortsverbindungen ab Baunatal in benachbarte Kommunen soll hier auf wenige Hinweise beschränkt werden.

4.1.1 Anbindung Schauenburg-Elmshagen

Schauenburg-Elmshagen ist über geschotterte Forstwege an die Kernstadt angeschlossen. Die Ortsverbindung ist topografisch anspruchsvoll und bereits heute Teil des Radwegweisungsnetzes. So wurde die Strecke als freizeitorientierte Ortsverbindung eingestuft. Ein radtaugliche Schotterdecke ist hier ausreichend.

4.1.2 Ortsverbindung Altenbauna - Nordshausen

Aktuelle ist nur eine sehr steile Bergverbindung mit 60 - 70 knackigen Höhenmeter von Nordshausen kommend vorhanden. Die Strecke ist selbst mit Pedelec sehr ambitioniert. Wichtig wäre daher eine bedeutend ebenere Talroute entlang der Naumburger Bahn (u. a. BAU_29). Diese Strecke ist auch Bestandsteil des Radpendlernetzes.

4.1.3 Ortsverbindung Guntershausen - Dittershausen / Gewerbepark Kassel Niederzwehren

Im Fuldatal ist die Strecke bei Dunkelheit trotz Radlicht schlecht zu sehen (Randstreifen ergänzen FUB_19, zum Teil auch Gemeindegebiet Fuldatal).

Die Auffahrt zum Gewerbepark KS-Niederzwehren könnte längerfristig mit Ideenstudie BAU_133 um verlorene Höhenmeter entschärft werden (das steilste Stück wäre damit nicht mehr teil der Strecke).

4.2 Einbindung in das Grundnetz

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

Für Einzelmaßnahmen an den Routen in das Digitalkonzept schauen. Es werden in der Routenerörterung hier lediglich vereinzelte Schwerpunktmaßnahmen kurz benannt.

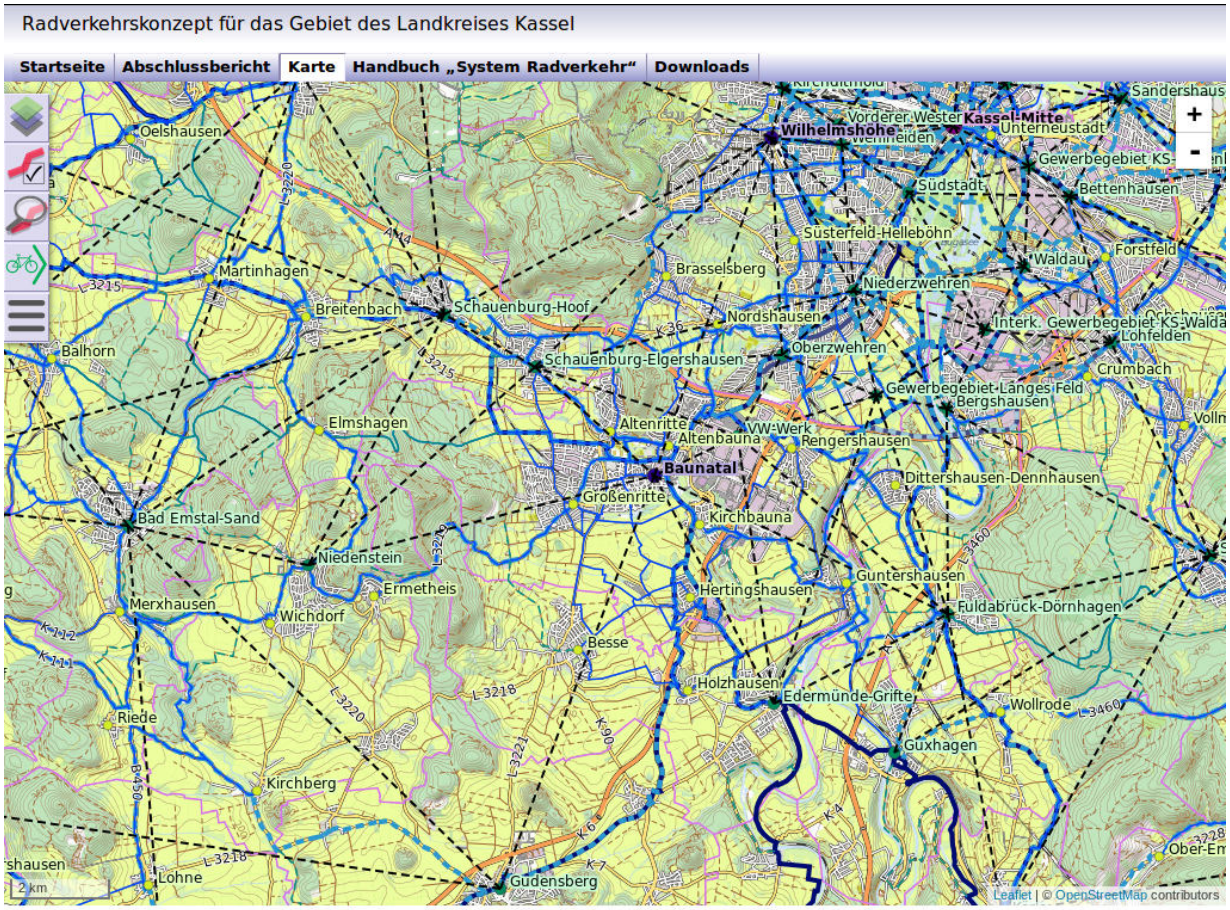

Abbildung 4.2 Auszug aus dem Digitalkonzept: Wunschliniennetz der Netzkategorie III für Baunatal.

4.2.1 Grundzentrenverbindung nach KS-Wilhelmshöhe

Für eine attraktive Verbindung mit moderaten Steigungen fehlt hier vor allem eine Talroute parallel der Naumburger Bahn (u. a. BAU_29). Im neuen Überführungsbauwerk der A-44 besteht parallel der Bahnlinie genügend Platz.

Der Lückenschluss hätte ein hohes Potential. Die Strecke ist so auch Teil der Radpenderroute Radtangente West.

Abbildung 4.3 Im Bauwerk: Blick Richtung KS-Nordshausen: Hier wären parallel der Bahn insgesamt zwei längere Rampen notwendig, für die im Routenkorridor auch Raum zur Verfügung steht. Am Rande: Nachfrage nach dieser Verbindung besteht wohl zumindest für Fußgänger schon heute: im Bild ist eine wohl inoffizell angelegt Erdtreppe hinauf auf die Wiese zu erkennen. (Bild: Swen Schneider).

4.2.2 Grundzentrenverbindung nach Kassel-Mitte, Ober- und Niederzwehren

Die Strecke soll über die Raddirektroute Kassel-Baunatal hergestellt werden (näheres siehe Abschnitt zu Radpendlernetz).

Baunatal hat einen großen Knackpunkt mit dem Umbau der Unterführung Naumburger Bahn bereits beseitigt (BAU_149).

4.2.3 Grundzentrenverbindung nach Schauenburg-Elgershausen

Elgershausen findet sind etwa 3,5 km Luftlinie nordöstlich von Baunatal-Mitte.

Mit der neuen Radverkehrsanlage an der Landesstraße wurde die Verbindung außerorts bedarfsgerecht hergestellt.

4.2.4 Grundzentrenverbindung nach Schauenburg-Hoof

Hoof findet sind etwa 5,5 km Luftlinie nordöstlich von Baunatal-Mitte.

Ab Hoof wurde als längerfristiges Projekt eine schnelle Radpendlerstrecke nach Baunatal-Mitte konzipiert, die Elgershausen südlich umgeht.

Voraussetzung für die Strecke wäre u. a. eine neue Radbrücke über die L3218 östlich des Parkstadions (BAU_126). Über diese Strecke könnte auch zügig das Südtor des VW-Werks erreicht werden.

Mit neuer Unterführung BAU_121 nach Altenritte (Verbindung Altenritte - Großenritte bzw. Leiselfeld) könnte hier auch ein attraktiver **Radverkehrsverteiler Parkstadion** entstehen.

4.2.5 Grundzentrenverbindung nach Niedenstein

Von der Entfernung her liegt Niedenstein mit 8 km noch im Radpendlerbereich nach Bauntal-Mitte bzw. VW-Werk. Mit dem Pedelec sind die Steigungen einfacher zu schaffen, aber das Höhenprofil ist für Alltagsradler auch mit Pedelec noch sehr anspruchsvoll (fast 200 Höhenmeter von Baunatal kommend).

Die L 3219 ist eine schon stärker befahrene Landstraße ohne Sicherung des RV (ferner kurvig). Durchschnittlich tägliche Verkehrsmenge (DTV) hier nach Verkehrsmengenkarte 2015: 1524 KFZ / (davon 72 Schwerverkehr). Ferner wurden 4 Radfahrer gezählt (BAU_185).

Da es kreisweit diverse Landstraßenverbindungen mit höherer Verkehrsbelastung bei gleichzeitg größerer zu erwartender Radverkehrsnachfrage gibt, wurde die potentielle RVA hier nur als Anmerkung in die Datenbank aufgenommen. Sehr langfristig wäre eine RVA aber auch hier evtl. sinnvoll (vor allem bei Bergfahrt).

4.2.6 Grundzentrenverbindung nach Edermünde-Grifte

Edermünde-Grifte findet sich etwa 6 km Luftlinie südwestlich von Baunatal-Mitte.

Die Route führt über Kirchbauna und Hertingshausen Richtung Grifte.

4.2.7 Grundzentrenverbindung nach Fuldabrück-Dörnhagen

Dörnhagen findet sich etwa 7 km Luftlinie südwestlich von Baunatal-Mitte. Die Route ist topografisch durch die Querung des Fuldatals anspruchsvoller. In Zeiten des Pedelec ist dies kein großer Hinderungsgrund mehr.

Die Strecke führt über Kirchbauna (Abzweig VW-Werk Südtor) und Guntershausen nach Dörnhagen.

Der größte Knackpunkt der Strecke ist die Querung der A 49 auf Baunataler Gebiet. Mit dem Umbau des Autobahn-Anschlusses soll hier eine separate Fahrradbrücke entstehen (BAU_6).

Auf der Ortsverbindung Dörnhagen - Guntershausen fehlt u .a auf Fuldabrücker Gebiet bei FUB_14 bzw. GUX_3 eine alltagstaugliche Decke.

4.2.8 Grundzentrenverbindung nach Gudensberg

Gudensberg findet sich 9 km südlich von Baunatal-Mitte.

Auf der Ideallinie liegt zwischen Besse an der L3211 eine längere Steigung. Von Baunatal-Mitte führt die Verbindung deshalb über Kirchbauna, Hertingshausen, Holzhausen und Dissen und Werkel nach Gudensberg. Ferner werden so auch die Radpendlerverkehre aus Gudensberg zum VW-Werk (Süd Tor), OTC im Netz berücksichtigt.

Auf der Ortsverbindung Hertingshausen - Holzhausen besteht ein Lückenschluss (siehe BAU_8).

4.3 Einbindung in das Mittelzentrennetz

Baunatal ist als Mittelzentrum regionaler Netzknoten im überregionalen Mittelzentrennetz der Netzkategorie II. Die Mittelzentrenrouten verbinden alle Mittelzentren untereinander. Dazu gehören auch Mittelzentren in benachbarten Kreisen mit Anschlüssen in den Planungsraum (wie beispielsweise Fritzlar). Ferner werden die Mittelzentren an die Oberzentren angebunden.

Die Strecken sind vor allem für verbindungsorientiert fahrende Radreisende bzw. Tourenradler relevant. Ferner werden mit den übergeordneten Verbindungen lokale Ortsverbindungen hergestellt, die aktuell noch nicht sicher fahrbar sind.

Maßnahmen an diesen Verbindungen überregional siehe Karte des Digitalkonzepts unter www.rvk.lk-kassel.radinformation.de/karte.html.

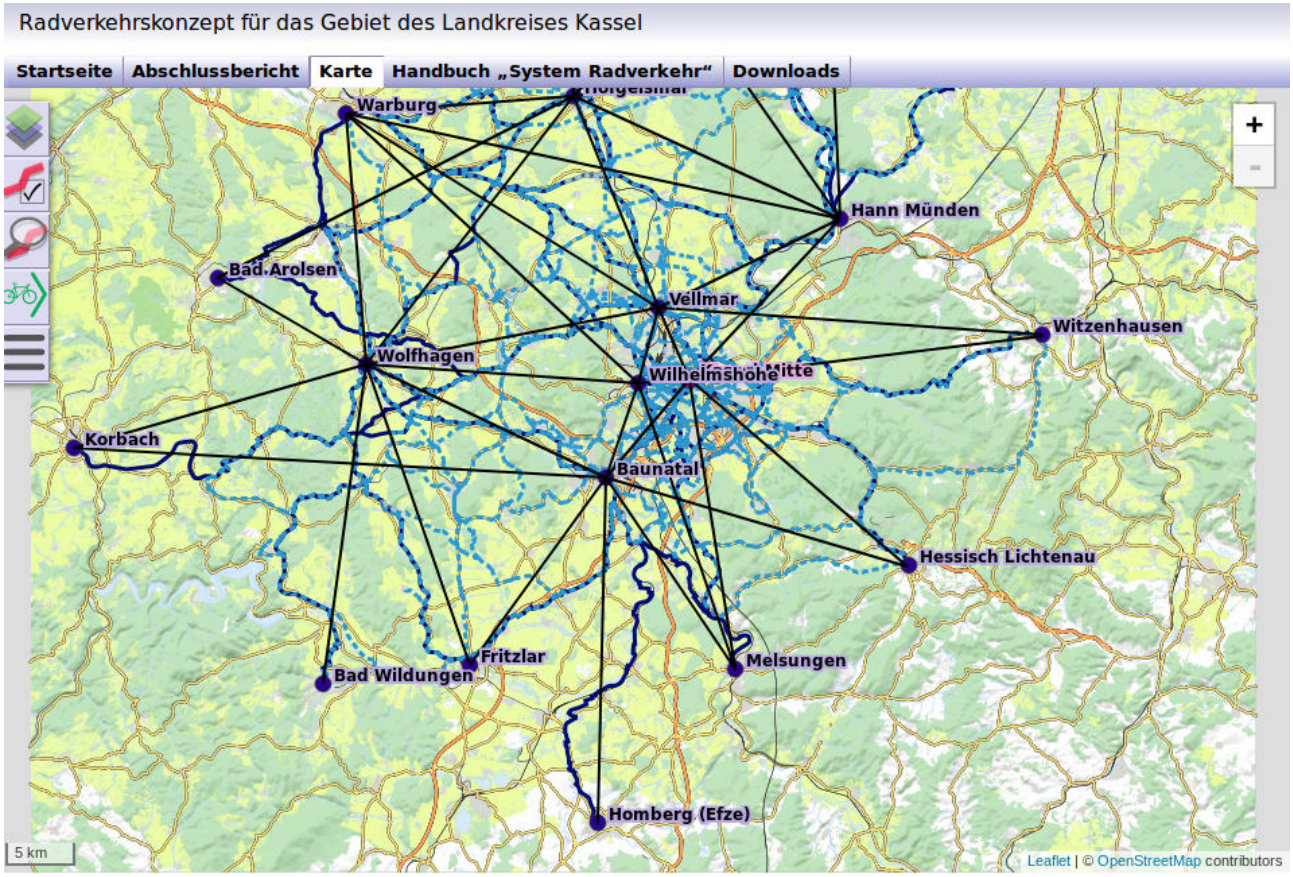

Abbildung 4.4 Auszug aus dem Digitalkonzept: Wunschliniennetz Kategorie II für Baunatal: Dargestellt sind die realen Verbindungen im Regionalnetz (blau-schwarze Linien) und das Grundnetz (oliv-blau gestrichelt).

4.3.1 Mittelzentrenverbindung nach Kassel-Mitte

Routeninfos siehe Abschnitt Raddirektroute Baunatal - Kassel-Mitte im Unterkapitel zum Radpendlernetz Region Kassel.

4.3.2 Mittelzentrenverbindung nach Kassel-Wilhelmshöhe

Kassel-Wilhelmshöhe wurde als einziger Stadtteil als großstädtisches Subzentrum auf einer Stufe mit einem Mittelzentrum eingestuft.

Routeninfos siehe Abschnitt zur Radtangente West im Unterkapitel zum Radpendlernetz Region Kassel.

4.3.3 Mittelzentrenverbindung nach Melsungen

Das Mittelzentrum Melsungen liegt etwa 17 km Luftlinie südwestlich von Baunatal.

Von Baunatal-Mitte führt die Verbindung über Kirchbauna, Hertingshausen, Grifte, Guxhagen und Körle nach Melsungen.

Knackpunkt der Strecke ist die fehlende, direkte Verbindung an der Fuldaschleife bei Guxhagen (siehe GUX_1) und weiter Richtung Körle (KOER_3).

4.3.4 Mittelzentrenverbindung nach Fritzlar

Die Domstadt Fritzlar findet sich 17 km südlich von Baunatal-Mitte.

Von Baunatal-Mitte führt die Verbindung über Kirchbauna, Hertingshausen, Holzhausen, Dissen, Gudensberg und Werkel nach Fritzlar.

Auf der Ortsverbindung Hertingshausen - Holzhausen besteht ein Lückenschluss (siehe BAU_8).

Im weiteren Verlauf fehlen zwischen Gudensberg und Fritzlar auf der direkten Alltagsroute Radverkehrsanlagen (FRIT_1 und FRIT_2).

4.3.5 Mittelzentrenverbindung nach Homburg / Efze

Homberg / Efze liegt etwa 25 südlich Baunatal-Mitte und ist in dieser Richtung das nächste Mittelzentrum.

Die Verbindung führt von Baunatal-Mitte über Kirchbauna, Hertingshausen nach Grifte an die Eder.

Von hier geht es entlang des Edertals bis Felsberg. Südlich Grifte aktuelle fehlende Lückenschluss in Tallage (Strecke ist angedacht, weiteres siehe EDER_1).

Nördlich Felsberg zwischen Neuenbrunslar und Gensungen fehlende, alltagtaugliche Direktverbindung östlich der Eder. Hier könnte unter Mitnutzung bestehender Wirtschaftswege evtl. ein Lückenschluss im Bereich der Bahn entstehen (siehe FELS_1).

Ab Felsberg führt die Route auf Bestandsstrecken im Bereich der Bundesstraße B 253 und B 254 nach Homberg / Efze.

4.3.6 Mittelzentrenverbindung nach Korbach

Korbach findet sich etwa 35 km Luftlinie westlich Baunatal.

Die Strecke führt über Schauenburg-Hoof, Breitenbach, Martinhagen und Ippinghausen nach Korbach.

Die Strecke ist vor allem für verbindungsorientiert fahrende Radreisende bzw. Tourenradler relevant. Ferner werden mit der übergeordneten Verbindung lokale Ortsverbindung hergestellt, die aktuell noch nicht sicher fahrbar sind.

4.3.7 Mittelzentrenverbindung nach Wolfhagen

Wolfhagen findet sich knapp 20 km Luftlinie nordwestlich Baunatal.

Die Strecke führt über Schauenburg-Hoof, Breitenbach, Martinhagen und wolfhagen.

Die Strecke ist vor allem für verbindungsorientiert fahrende Radreisende bzw. Tourenradler relevant. Ferner werden mit der übergeordneten Verbindung lokale Ortsverbindung hergestellt, die aktuell noch nicht sicher fahrbar sind.

4.3.8 Mittelzentrenverbindung nach Hessisch Lichtenau

Formal wurde auch noch die Mittelzentrenverbindung Baunatal - Hessisch Lichtenau in der Netzplanung berücksichtigt.

Die Wunschlinie führt komplett über die Höhen der Söhre.

Es erfolgte daher eine weitgehende Routenbündelung mit der Mittelzentrenverbindung Kassel - Hessisch Lichtenau via Lossetal.

Ab Papierfabrik führt die Strecke dann über Kassel-Forstfeld, Gewerbepark KS-Waldau, Fuldabrücke neue Mühle und Rengershausen nach Baunatal.

Topografisch sinnvoll wäre sonst auch noch die südliche Variante via Guxhagen, Körle und Eitherhagen. Da die Verbindung eher nur formal für die Abrundung der Netzplanung im Plaungsraum aufgenommen wurde, fiel die Wahl hier auf die Nordvariante.

Aber die Südvariante hätte mit Realisierung von allen Ausbaustrecken (vor allem unter Abkürzung der Fuldaschleife Guxhagen) ebenfalls ihre Berechtigung.

4.4 Einbindung in das „Radpendlernetz Region Kassel“

Die Stadt Baunatal liegt bezogen auf KS-Mitte noch im mittleren Radpendlerradius von 10 km.

Ziel des Radpendlernetzes Region Kasselïst es, auf allen relevanten Korridoren in der Region Kassel gute Bedingungen zum Radpendeln zu schaffen. Nur so kommen die positiven Faktoren eines steigenden Radverkehrsanteils der Region umfassend zugute. Dazu ist ein siche- reres, attraktives Radverkehrsnetz notwendig, auf dem man zügig ohne größere Konflikte mit dem Kfz-Verkehr, aber auch ohne größe- re Reibungspunkte mit dem Fußverkehr ans Ziel kommt.

Um auf Hauptstrecken relevante Radverkehrsanteile von jenseits der 20 % zu erreichen, die sich dann auch staumindernd auf den Kfz- Verkehr auswirken, sind im Rahmen einer Angebotsplanung sichere, durchgängige und komfortabel zu befahrende Radrouten notwendig. Die Routenvorschläge sollen ferner aufzeigen, dass die Region Kassel oftmals attraktive Möglichkeiten besitzt, den Radverkehr abseits der Flächenkonkurrenzen"der großen Hauptverkehrsstraßen zu fördern. In den amtlichen Planungen wurden diese nur zum Teil berücksichtigt.

Im Gegensatz zur auf Landesebene erarbeiteten Korridorstudie (siehe Seite www.nahmobil-hessen.de hier) ist der Ansatz des Radpendlernetzes Region Kassel weiter gefasst.

Beispielsweise reicht im Radpendlernetz als Grundstandard eine 2,5 m breite, straßenbegleitende Radverkehrsanlage nach ERA 2010 aus.

Merkmale des Radpendlernetzes Region Kassel kurz zusammengefasst:

- Möglichst **direkte, an den Zielen des Alltagsradverkehrs orientierte Routenplanung.** Soweit möglich Nutzung von attrakti- ven, direkten Korridoren abseits der großen Kfz-Magistralen.
- **Entwurfsgeschwindigkeit 25 km/h:** Für attraktives Radpendeln per Pedelec oder für trainierte Radpendler auf dem Fahrrad purïst dies notwendig (auf Gefällstrecken 30 km/h).
- Führung des „Radverkehr als Fahrzeug“: im Kernbereich des Netzes **eigene Radverkehrsflächen** oder verträgliche Führung im Misch- verkehr mit Kfz (maximal Tempo 30, möglichst als Fahrradstraße). In Naherholungsschwerpunkten möglichst **bauliche Trennung des Rad- vom Fußverkehr**. An urbanen Kfz-Hauptachsen Errichtung von breiten Radwegen mit Überholmöglichkeiten.
- **Alltagstaugliche Oberflächen:** in der Regel Asphalt, es kann aber auch Beton bzw. ebenes, radtaugliches Pflaster sein (mit glatten Kanten).
- Im urbanem Kernnetz: Herstellung einer **guten sozialen Sicher- heit** durch Beleuchtung und möglichst wenig Angsträumen (z. B. nur Bau gut einsehbarer Unterführungen mit möglichst geradem Durch- stich).
- **An den Bedarf angepasste Querschnitte:** Von der 2,5 m breiten, straßenbegleitenden Radverkehrsanlage in Außenbereichen bis hin zum Querschnitt als Radschnellweg"(3 - 4 m Radweg & 2 - 2,5 m Gehweg) auf den urbanen Hauptnachfragekorridoren.
- **Möglichst geringe Reisezeitverluste:** An Kreuzungen keine Lichssignalanlagen mit Anforderungstaster („Bettelampeln“), sondern u. a. auch Ampelschaltungen mit „ Radpriorität“), Führung auf bevorrechtigten Fahrradstraßen; in Einzelfällen Neubau von Brücken oder Unterführungen.

- Auch die Realisierung **einzelner Schlüsselmaßnahmen (Einzelprojekte)** im Radpendlernetz, würde **signifikante Verbesserungen** für den regionalen Radverkehr zur Folge haben.

Allgemeine Informationen zum „Radpendlernetz Region Kassel“ finden sich ferner auch im Abschlussbericht oder kompakt zusammengefasst im folgenden Plakat:

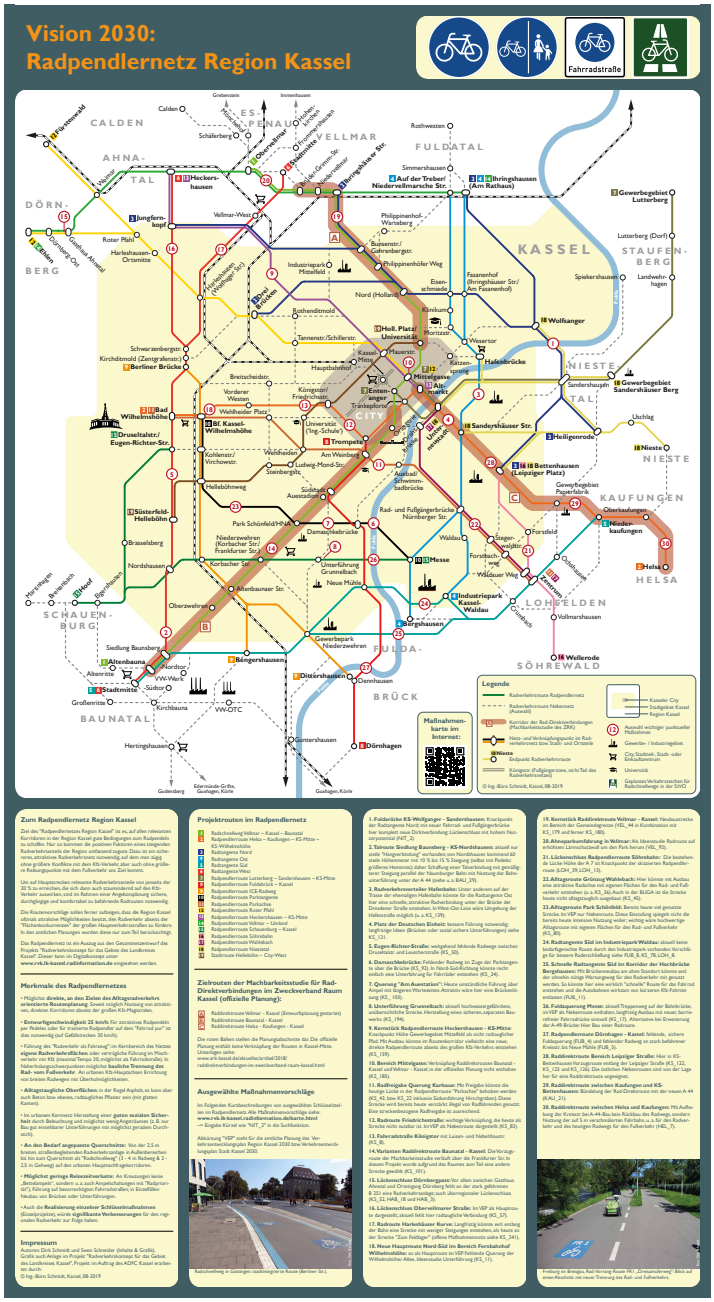

Abbildung 4.5 Die Inhalte des Plakats sind im Zoom der PDF-Datei lesbar (Grafik: Swen Schneider).

Die Stadt Baunatal ist mit vier Strecken an die Nachbarkommunen, sowie an das Oberzentrum Kassel angebunden:

- Radschnellweg Baunatal - Kassel - Vellmar
- Radpendlerroute ICE-Radweg ab Rengershausen (orange)
- Radtangente Süd (oliv)
- Radtangente West (rot)

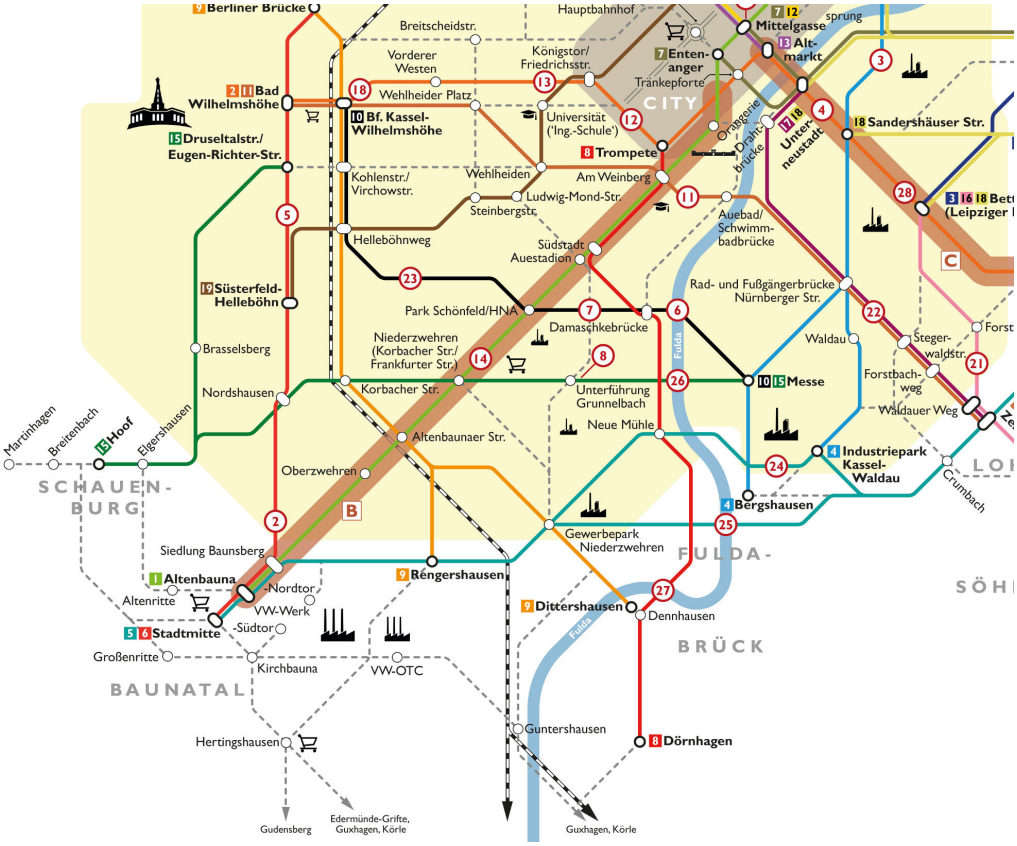

Abbildung 4.6 relevanter Auszug für Baunatal aus dem schematischen Netzplan der vorherigen Seite. (Grafik: Swen Schneider).

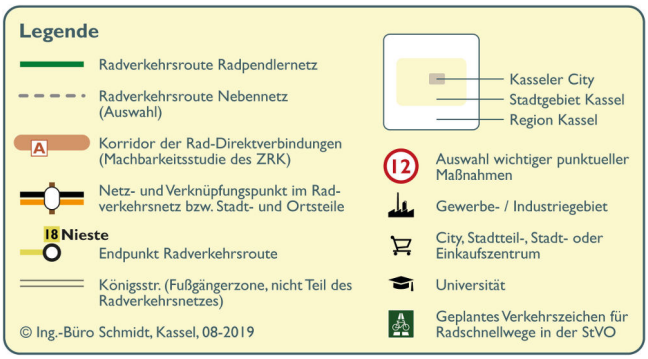

Abbildung 4.7 Legende schematischer Netzplan (Grafik: Swen Schneider).

4.4.1 Raddirektroute / Radschnellverbindung nach Kassel-Mitte

In der im März 2019 veröffentlichten Potentialstudie „Radschnellverbindungen in Hessen“ wurde die Strecke als Radpendlerkorridor identifiziert. Im Band I „Identifizierung von Korridoren“ wird für die 8 km lange Strecke Nr. 6 von Baunatal - Kassel ein Potential von durchschnittlich 2450 Fahrten pro Werktag gelistet (Dateiseite 48 der PDF-Datei).

Da das Potential mehr als 2000 Radfahrende pro Tage beträgt wird ein Ausbau als Radschnellverbindung gemäß den Musterlösungen und Qualitätsstandards für das Rad-Hauptnetz in Hessen empfohlen. Die Musterlösungen können unter www.nahmobil-hessen.de > Menü: Unterstützung > Planen und Bauen > Schneller Radfahren > Musterlösungen und Qualitätsstandards heruntergeladen werden.

Die umfangreichen Unterlagen der Korridorstudie können auf www.nahmobil-hessen.de > Menü: Unterstützung > Planen und Bauen > Schneller Radfahren > Radschnellverbindungen in Hessen eingesehen werden.

Näher wurde der Radpendlerkorridor in der Machbarkeitsstudie zu den Raddirektverbindungen im Zweckverband Raum Kassel untersucht. Die Unterlagen zur Studie können hier auf zrk-kassel.de heruntergeladen werden.

Die Vorzugsrouten der Studie können im Digitalkonzept unter Kartenebenen eingeblendet werden.

Ferner gibt es diverse Varianten diese Projekts. Diese Strecken können im Digitalkonzept eingeblendet werden.

Die Knackpunkte der Verbindung liegen auf Stadtgebiet Kassel. In Baunatal wurde mit der neuen Unterführung an der Naumburger Bahn BAU_4 ein Knackpunkt entschärft. Sofern langfristig evtl. überlastet, wäre mit BAU_100 sogar noch Bypass möglich -Grün im Plan). Eine weiterer Knackpunkt wird mit der neuen Brücke über die Landstraße bei BAU_135 beseitigt.

Damit wird die Route gegenüber der aktuellen Hauptstrecke (braun im Plan) um einen großen Schritt verbessert. Sofern noch die Talroute nach Wilhelmshöhe bei BAU_29 machbar wäre, hätte Baunatal hier eine sehr gute Anbindung nach Kassel.

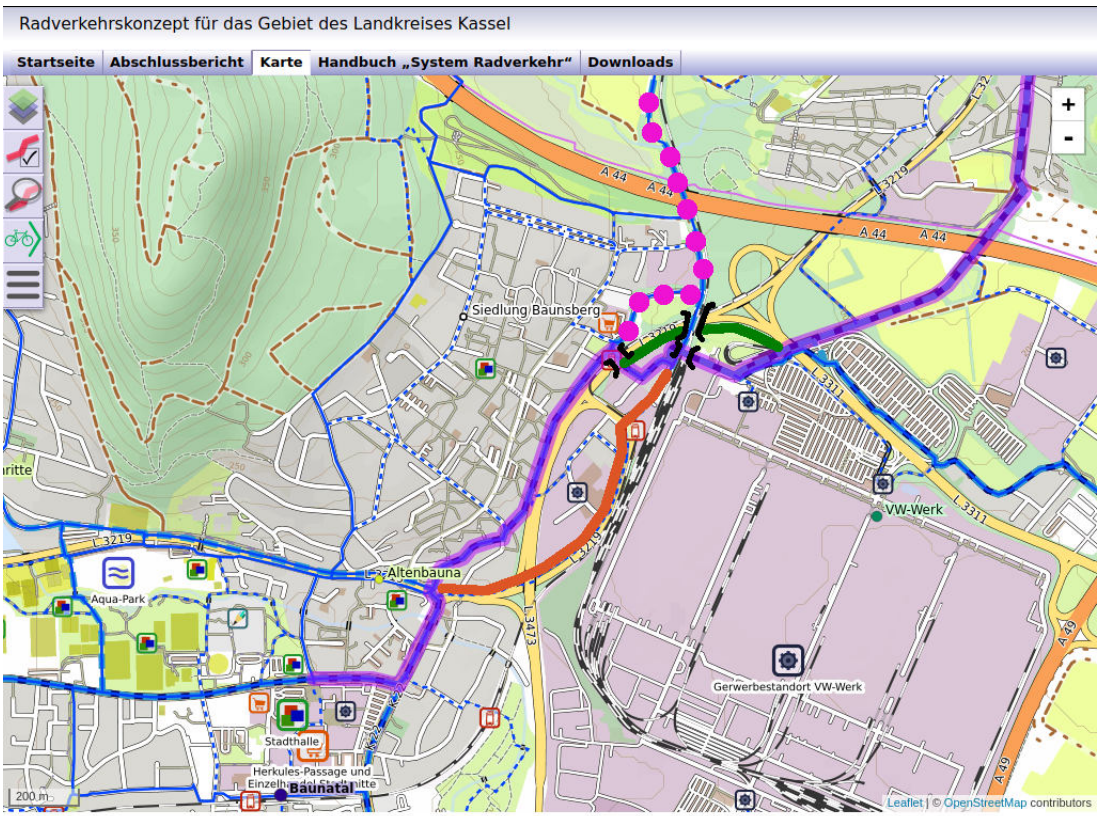

Abbildung 4.8 Verlauf Radpendlerrouten nach Kassel

4.4.2 Radtangente West Richtung Kassel-Wilhelmshöhe

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

Sie bindet Bauntal auf einer attraktiven, direkten Strecke an Westen der Stadt Kassel, sowie an den Fernbahnhof 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 (siehe KS_57 bzw. KS_149).

In Vellmar ist eine Schlüsselstelle vor allem die Bahnunterführung bei VEL_84 und die nicht bedarfsgerechte Führung „Gehweg - Radfahrer frei“ bei VEL_17 bzw. VEL_21)

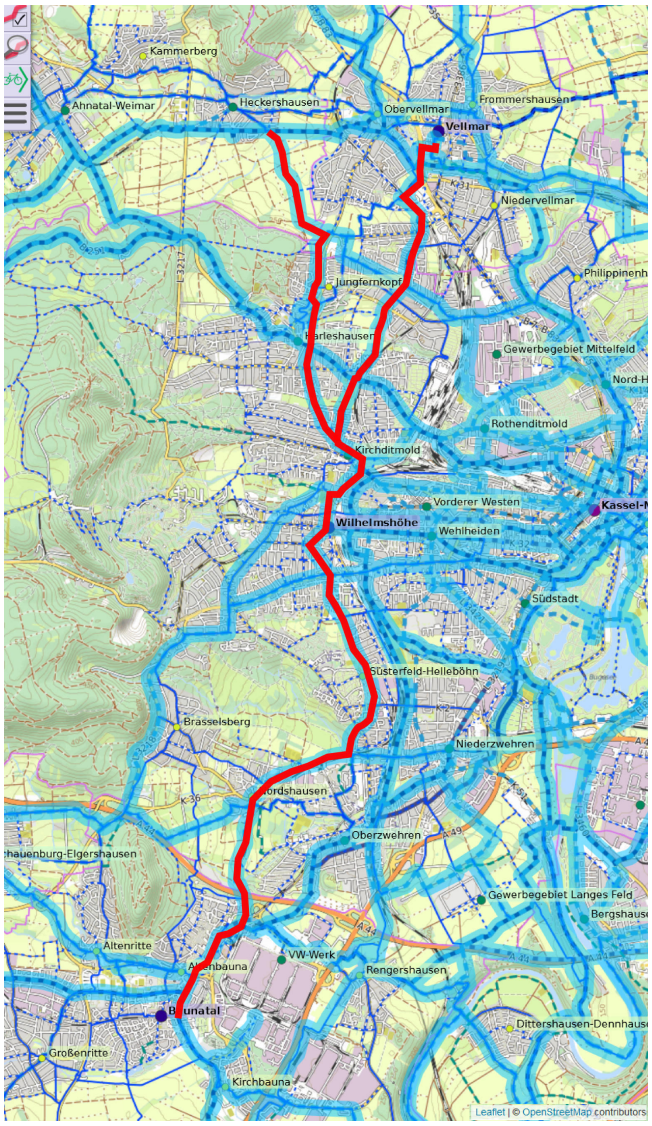

Abbildung 4.9 Verlauf Radpendlerroute „Radtangente West“

4.4.3 Radtangente Süd Richtung Lohfelden und Kaufungen

Die Radtangente Süd verbindet wichtige Wohn- und Gewerbestandorte im Südosten des Kasseler Beckens. Ausgehend von Baunatal wird das Nordtor des VW-Werks angebunden. Weiter geht es vorbei am neuen Gewerbegebiet Langes Feld zur Fuldaquerung an der neuen Mühle. Über einen heute aktuell noch nicht vorhandenen Routenabschnitt wird das interkommunale Gewerbegebiet KS-Waldau, Fuldabrück und Lohfelden angeschlossen. Nach Querung von Lohfelden führt die Route weiter bis nach Kaufungen.

Als futuristische Ideenstudie wurde im Maßnahmenteil mal der Brückenpark Bergshausen vermerkt (siehe FUL_11). Spätestens mit dieser Zukunftsvariante wäre die Route eine hoch attraktive Radpendlerstrecke zwischen Baunatal westlich der Fulda und Lohfelden / Kaufungen im östlichen Kasseler Becken.

Aber schon die Herstellung der realistischeren, roten Entwurfsvariante im Industriepark Waldau würde viel zu einer Verbesserung der Radpendlersituation in diesem Korridor beitragen. Aktuell gibt es hier im Routenkorridor keine bedarfsgerechte Radroute durch den Industriepark (Vorschläge für bessere Raderschließung siehe FUB_8, KS_78, LOH_8).

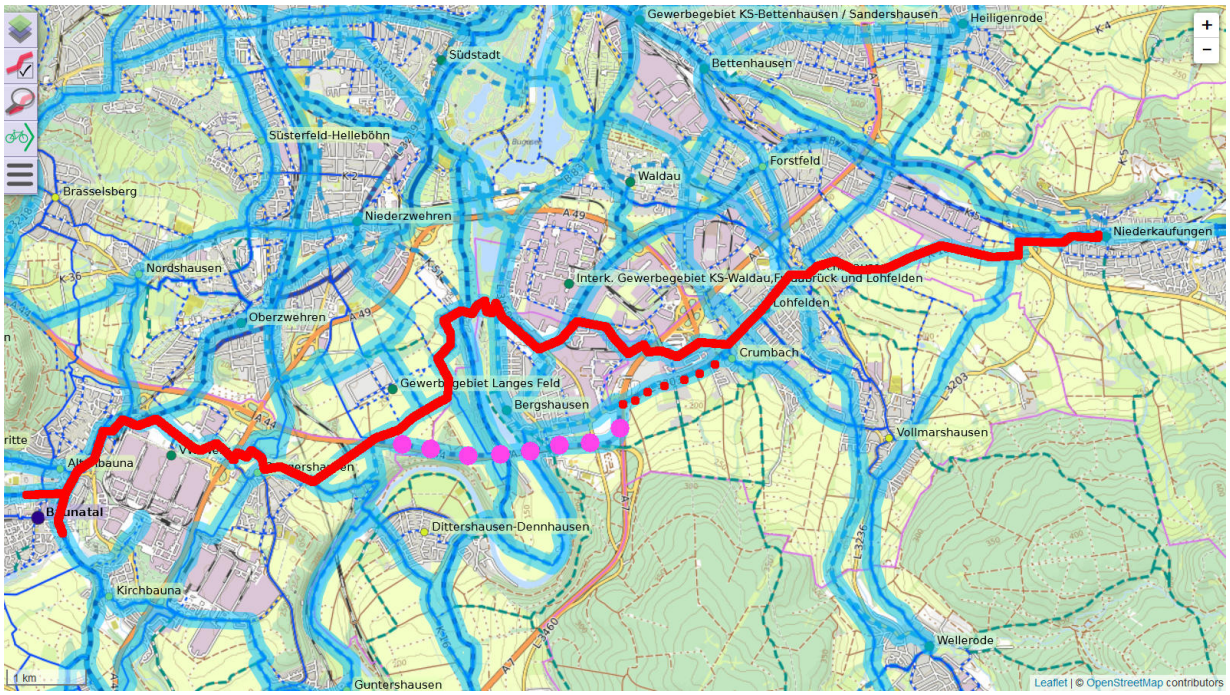

Abbildung 4.10 Verlauf der Radtangente Süd.

4.4.4 Radpendlerroute Elgershausen - Altenritte - Altenbauna - VW-Werk-Nord

Die Strecke führt von Elgershausen über den neuen Radweg an der L 3218 (BAU_9) über Altenritte und die Altenritter Straße Richtung Altenbauna und zum VW-Werk-Nordtor.

Mit einem attraktiven und sicheren Zweirichtungsradweg im nördlichen Bereich der Altenritter Straße (BAU_55) könnte hier eine schnelle Radpendlerroute entstehen.

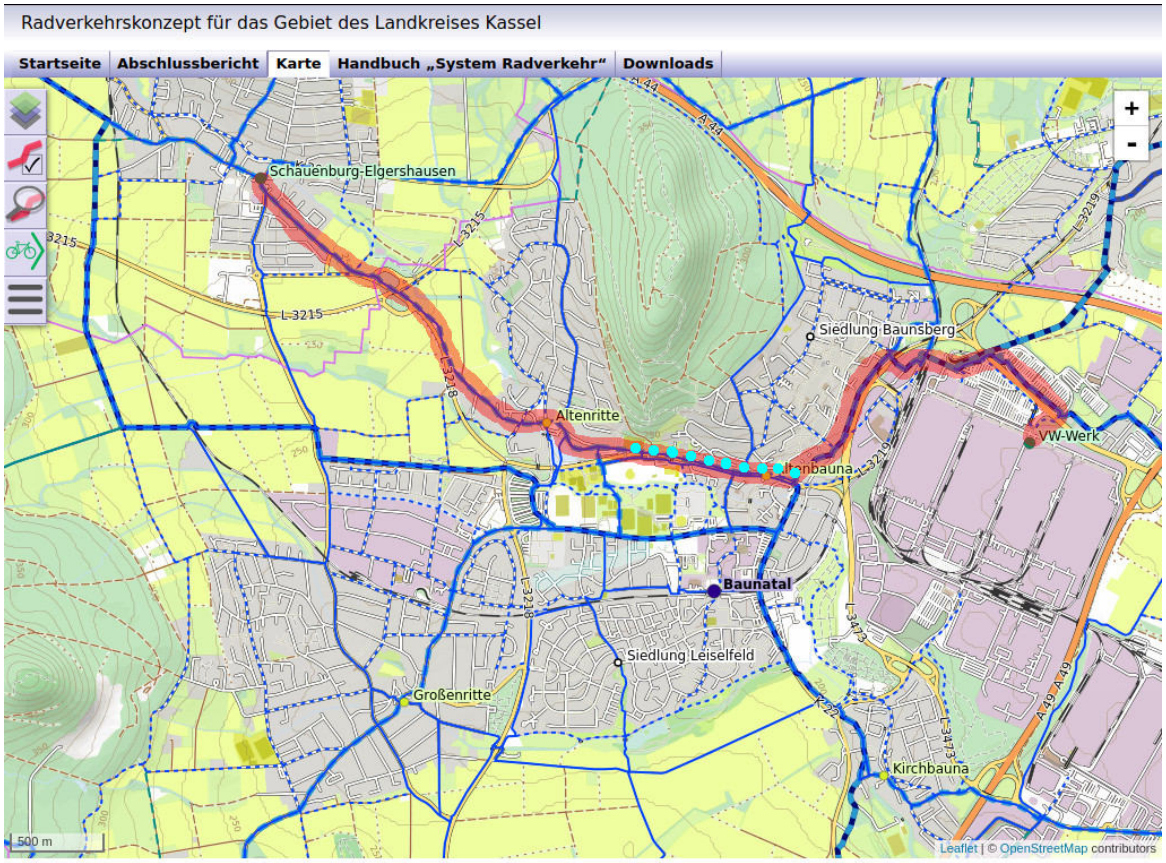

Abbildung 4.11 Auszug aus dem Digitalkonzept: hellblaue Punkte: Zweirichtungsradweg nördlich Höhe Altenritter Straße

4.4.5 Radpendlerroute Breitenbach - Hoof - Großenritte - Baunatal-Mitte - VW-Werk-Süd

Hoof findet sind etwa 5,5 km Luftlinie nordöstlich von Baunatal-Mitte.

Ab Hoof wurde als längerfristiges Projekt eine schnelle Radpendlerstrecke nach Baunatal-Mitte konzipiert, die Elgershausen südlich umgeht.

Voraussetzung für die Strecke wäre u. a. eine neue Radbrücke über die L3218 östlich des Parkstadions (BAU_126). Über diese Strecke könnte auch zügig das Südtor des VW-Werks erreicht werden.

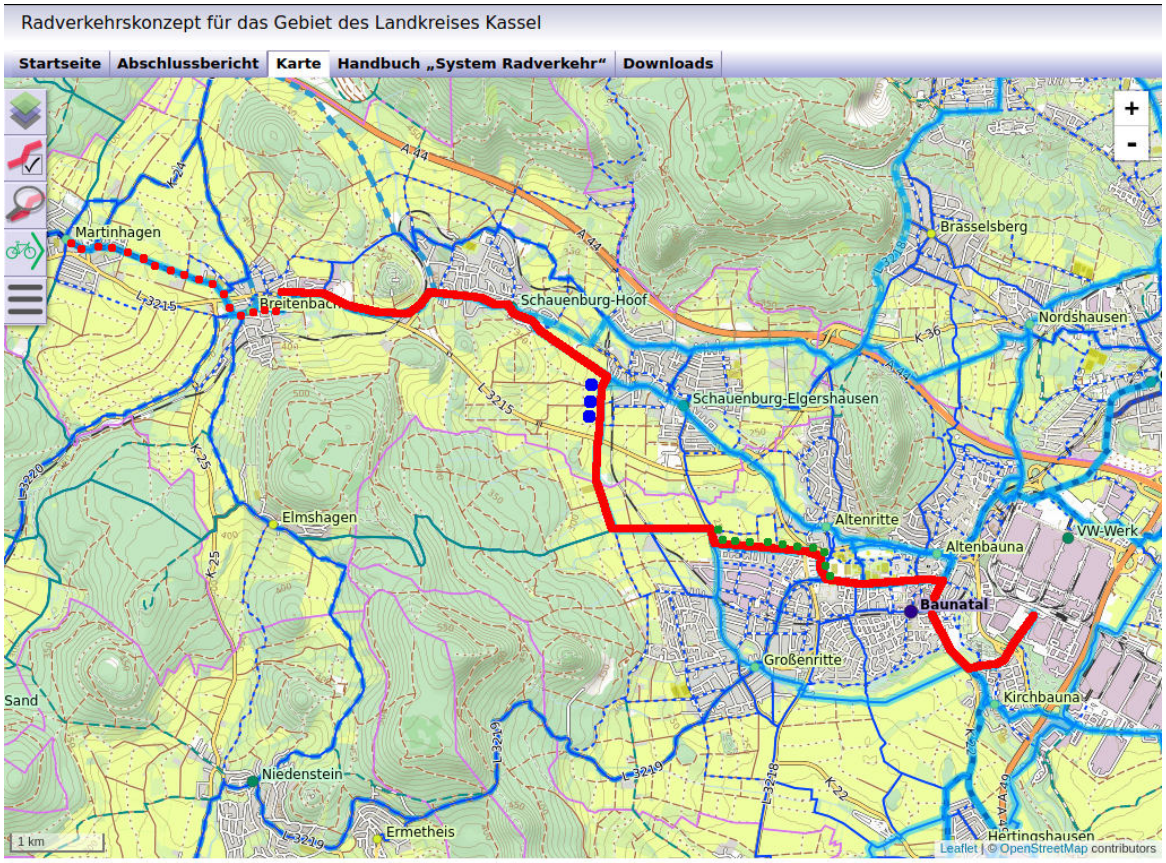

Abbildung 4.12 Auszug aus dem Digitalkonzept: Blaue Punkte: vorgeschlagene Streckenbegradigung bei Elgerhausen. grüne Punkte im Bereich Großenritte: komplett neuer Streckenvorschlag mit neuer Rad- und Fußgängerbrücke über die Umgehung Großenritte.

4.4.6 Radpendlerbeziehung Gudensberg - VW-Werk / Baunatal-Mitte

Im blauen Radpendlernetz des Digitalkonzepts (einblendbar über Kartenebenen) findet sich eine rund 12 km lange Strecke von Gudensberg über Holzhausen und Hertingshausen zum VW-Werk-Südtor bzw. nach Baunatal-Mitte.

Der Knackpunkt der Verbindung liegt im Grenzbereich zur Gemeinde Edermünde (Neubaustrecke bei BAU_8 südlich Hertingshausen).

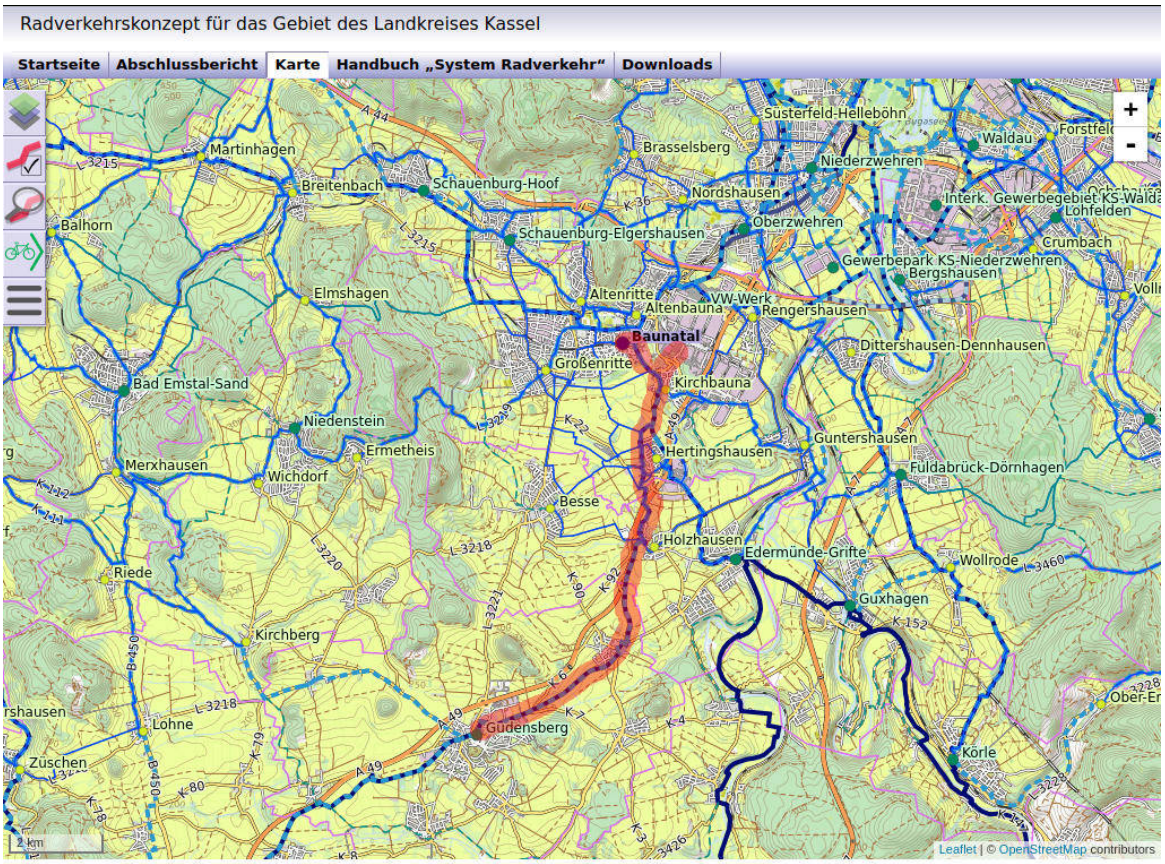

Abbildung 4.13 Radpendlerbeziehung Gudensberg - VW-Werk / Baunatal-Mitte

4.4.7 Radpendlerbeziehung Körle - Guxhagen - VW-Werk OTC bzw. Südtor - Baunatal-Mitte

Im blauen Radpendlernetz des Digitalkonzepts (einblendbar über Kartenebenen) findet sich eine 12 bis 15 km lange Strecke von Körle über Guxhagen zum VW-Werk Original Teile Center (OTC) bzw. VW-Werk Südtor nach Baunatal-Mitte.

Der größte Knackpunkt der Verbindung liegt außerhalb des Planungsraums im Grenzbereich zur Gemeinde Guxhagen (aufwendige Neubaustrecke bei GUX_1 an der Bundesstraße und südlich bei KOER_3).

Variante über Grifte: Im Bereich Edermünde-Grifte muss aktuell ein Stück die stark befahrene Ortsdurchfahrt ohne RV-Sicherung. Diese Problemstrecke lässt sich grundsätzlich wohl nur mit einer aufwendigen Ortsumgehung mit Tunnel lösen (südlich Ortsmitte mit neuer Eder-brücke).

Im Bereich Hertingshausen besteht ebenfalls ein Knackpunkt (Fuldatalstr. bzw. Grifter Str.): Lösungsansatz als Ideenstudien: neue Unterführung bei BAU_7. Alternative wäre Verkehrsberuhigung Ortslage Hertingshausen mit neuer Südumgehung und Teilverlagerung der Anschlussstelle.

Variante über Guntershausen: Im Bereich A 49 Anschluss „Bauntal-Mitte“ besteht aktuell ebenfalls ein Lückenschluss bei BAU_6. Dieser soll mit Umbau behoben werden.

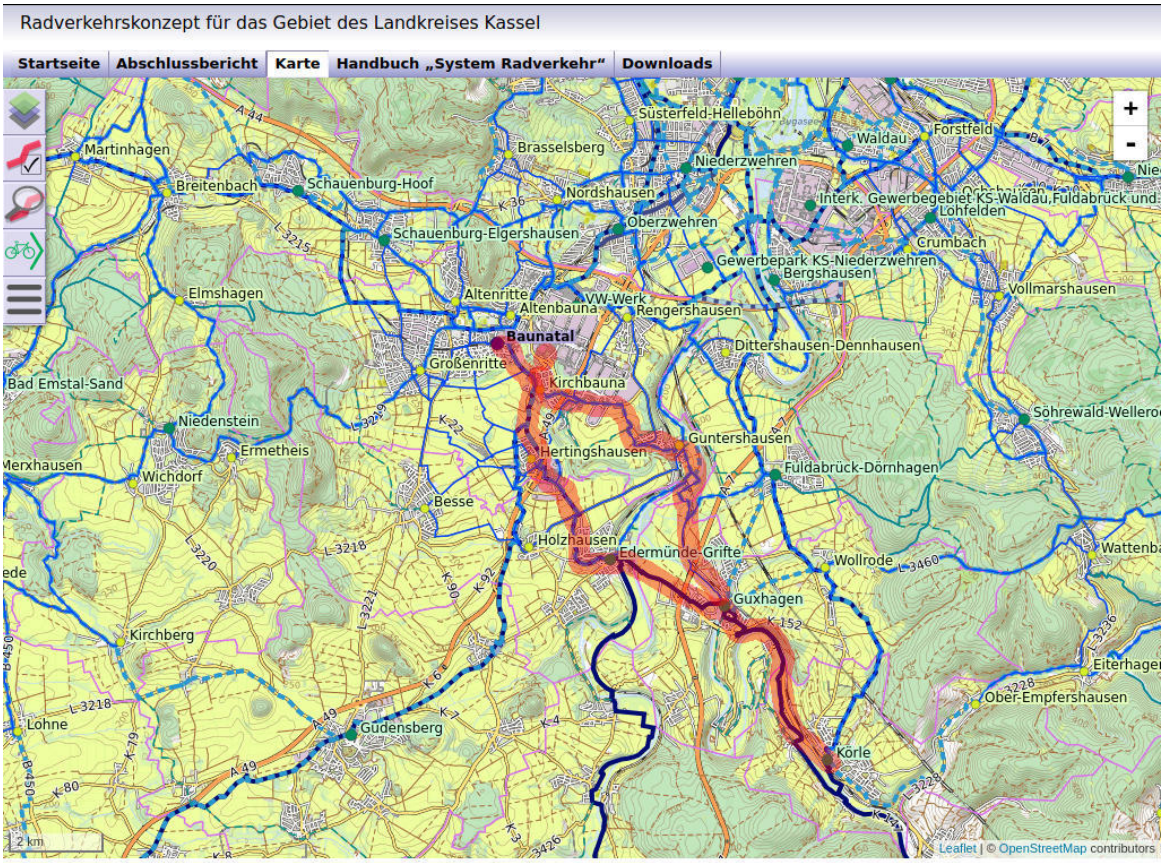

Abbildung 4.14 Radpendlerbeziehung Körle - Guxhagen - VW-Werk Südtor bzw. OTC / Baunatal-Mitte

Kapitel 5

Freizeit / Tourismus / Radrouten

Ein Radwegeplan mit allen Radwanderrouten im Stadtgebiet ist auf der Seite der Stadt Baunatal zu finden. Diese Plan findet sich auch als Infotafel vor Ort verteilt im Stadtgebiet.

Hinweis: Der im Plan enthaltene Märchenlandweg ist nach Kenntnis des Autors nicht Teil der Radwegweisung bzw. Logoeinschübe nach FGSV. Daher wird diese Route hier nicht behandelt.

5.1 Radfernwege

5.1.1 Eder-Radweg

Ein paar hundert Meter hat Baunatal bei Guntershausen Anteil am Eder-Radweg.

Wichtig wäre hier die Kurve bei BAU_67 mit Reflektoren und Randmarkierungen abzusichern (Bei Dunkelheit trotz Radlicht evtl. schlecht erkennbar).

Abbildung 5.1 Blick auf die bei Dunkelheit potentiell problematische Kurve (Bild: Herbert Iba 2017)

5.1.2 Fulda-Radweg R 1

Baunatal hat im Bereich Guntershausen Anteil am Fulda-Radweg R 1.

Die Strecke ist weitgehend verkehrsfrei, lediglich im Ortskern von Gunterhausen müsssen Radfahrende an der Baunabrück ein kurzes Stück die Ortsdurchfahrt nutzen. Insbesondere in Fahrtrichtung Süd (Richtung Guxhagen) ist das für den schwächeren Radverkehr schwieriger, da hier evtl. KFZ-Verkehr im Gegenverkehr auf der Fahrbahn abgewartet werden muss.

Eine Lösung wäre bei BAU_86 einen verkehrsfreien Lückenschluss am Ortsrand mit neuer Brücke über die Bauna zu errichten.

Hinsichtlich Pausenmöglichkeiten, sollte geprüft werden, ob es möglich ist die Toiletten am Sportplatz zumindestens während der Radsaison dauerhaft öffentlich zugänglich zu machen. Ferner könnte im Bereich des Sportplatzes vielleicht ein vollwertiger Radwanderrastplatz mit Regenschutz und Anlehnbügeln entstehen (BAU_39).

Zusätzlich könnte auch der Pausenplatz bei BAU_38 mit Regenschutz und Anlehnbügeln vollständig ausgestattet werden. Davon würden auch Wasserwanderer profitieren, die hier ebenfalls anlegen können.

5.2 Regionalrouten

5.2.1 Hessencourrier-Radweg

Der Hessencourier-Radweg führt von KS-Nordshausen kommend über Altenbauna und Altenritte und Elgershausen weiter.

Zwischen KS-Nordshausen und Altenbauna besitzt die Route einen steilen Hügel mit rund 50 Höhenmetern. Vor allem der Anstieg in Nordshausen ist Steil (10 - 15 Prozent). Die Strecke sollte auf die neue Vorschlagsroute in Tallage umgelegt werden (siehe BAU_29, KS _34 und KS_230). Diese neue Strecke wäre auch eine wichtige neue Alltagsroute.

5.2.2 Chattengau-Radweg R21

Die Strecke führt von Baunatal-Kernstadt über Edermünde-Besse und Holzhausen Richtung Gudensberg. Endpunkt der Route ist Fritzlar.

Die Strecke ist im Radwegweisungsnetz der Stadt Baunatal mit einer weißen Plakette und grüner Beschriftung „R 21“ markiert. Routenbezogene Maßnahmen (wie Streckenumlegung) gibt es keine.

5.3 Lokale Routen

5.3.1 Rund um Baunatal

Es besteht eine 30 km lange, ausgeschilderte Runde rund um Baunatal. Diese ist mit Logoeinschüben im Radwegweisungsnetz markiert. Als lokales Radtouristikangebot wurde die Strecke nicht in diesem übergeordneten Planungswerk betrachtet.

Die Strecke ist hier im Radwegeplan Stadt Baunatal zu finden

Abbildung 5.2 Im Stadtgebiet Baunatal-Mitte finden sich Infotafeln dem Radnetz und der Rundroute

Kapitel 6

Wegweisung

In Baunatal ist eine wegweisende Beschilderung in Form eines integrierten Zielwegweisungsystems vorhanden.

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 Überprüfung vorhandener Radwegweisung war nicht Inhalt dieses Projekts.

Vor Ort verteilt im Stadtgebiet finden sich an wichtigen Netzknoten sowie Ortseingängen Infotafeln mit dem Radwegeplan der Stadt Baunatal (insgesamt an 11 Standorten).

Der Radwegeplan kann auch hier von der Seite Stadt Baunatal heruntergeladen werden. Die Standorte der Infotafeln sind im Plan vermerkt.

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

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.

kom. kombinierter - In der Regel im Zusammenhang mit kombinierter Geh- und Radweg genutzt.

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 2015äuf mobil.hessen.de zu finden.

Kapitel 8

Impressum

Inhaltliche Erstellung 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

Planungsgemeinschaft Iba / Schmidt

Dipl.-Ing. Architekt Herbert Iba
Dormannweg 23
34123 Kassel
(im Projekt bis Mitte September 2017)

Ing.-Büro Schmidt
Dipl.-Ing. (FH) Dirk Schmidt
Brunnenstraße 28
34130 Kassel
www.radinformation.de
(Fertigstellung des Projekts bis Ende 2018)

Projektförderung durch die Sparkassenstiftung Landkreis Kassel