

Radverkehrskonzept für das Gebiet des Landkreises Kassel

Gemeindesteckbrief Espenau



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

8. Juni 2020

Inhaltsverzeichnis

1	Basisdaten	2
1.1	Strukturdaten	2
1.2	Topografische und Geografische Lage	3
1.3	Verkehrsräumliche Lage	3
2	Bestandsaufnahme	4
3	Radverkehrsverbindungen innerhalb des Gemeindegebiets	5
4	Radverkehrsverbindungen zu benachbarten Gemeinden / Regionen	7
4.1	Ortsverbindungen zu benachbarten Gemeinden	8
4.1.1	Ortsverbindung Hohenkirchen - Burguffeln	8
4.1.2	Ortsverbindung Hohenkirchen - Rothwesten	8
4.1.3	Ortsverbindung Hohenkirchen - Holzhausen	9
4.2	Einbindung in das Grundnetz	10
4.2.1	Grundzentrenverbindung nach Immenhausen	11
4.2.2	Grundzentrenverbindungen nach Vellmar	11
4.2.3	Grundzentrenverbindung nach Grebenstein	11
4.2.4	Grundzentrenverbindung nach Calden	12
4.2.5	Grundzentrenverbindung nach Ahnatal-Heckershausen	12
4.2.6	Grundzentrenverbindung nach Hann. Münden	12
4.2.7	Grundzentrenverbindung nach Staufenberg-Landwehrhagen	13
4.2.8	Grundzentrenverbindung nach Fuldata-Ihringshausen	13
4.3	Einbindung in das Radpendlernetz Region Kassel	14
4.4	Mittelzentrenverbindungen über das Gemeindegebiet	18
5	Freizeit / Tourismus / Radrouten	19
5.1	Reinhardswald-Radweg	19
5.2	Projektidee Fulda-Warme-Radweg	20
6	Wegweisung	21
7	Abkürzungsverzeichnis	22
8	Impressum	24

Kapitel 1

Basisdaten

Die Gemeinde gehört zum Verdichtungsraum Kassel. Hier findet sich die Pendlergemeinde am hügeligen Übergang vom Kasseler Becken zur Esseniederung.

1.1 Strukturdaten

- **Einwohner:** etwa 5200
- **Fläche:** 13,59 km²
- **Bevölkerungsdichte:** 379 EW pro km²
- **Regionale Raumstruktur:** Verdichtungsraum, Grundzentrum
- **Ortsteile:** Hohenkirchen, Mönchehof und Schäferberg
- **Zentraler Ortsteil:** gesamte Gemeinde
- **Verwaltung:** Gemeindeverwaltung in Hohenkirchen
- **Schulen:** Grundschule in Hohenkirchen, weiterführende Schulen in Immenhausen und Vellmar
- **Wirtschaft:** Pendlergemeinde
- **Versorgung / Einzelhandel:** vorwiegend am Südrand von Hohenkirchen
- **Bahnanschluss:** Bahnanschluss: ja (Regionalbahnanschluss in Mönchehof), nächster Fernbahnanschluss in Kassel
- **Meldeplattform Radverkehr:** ja
- **Mitgliedschaft AGNH:** ja

1.2 Topografische und Geografische Lage

Die Gemeinde Espenau (250 -270 m ü. NHN) liegt nördlich Vellmar, nordwestlich Ahnatal und südlich Immenhausen in weitgehend offener, landwirtschaftlich geprägter Landschaft. Nordöstlich beginnt der Höhenzug des Reinhardswalds in Nord-Süd-Richtung.

Der Gemeindeteil findet sich auf der hügeligen Fulda-Esse-Schwelle", als Wasserscheide zwischen Fulda und Diemel fungiert.

Tiefster Punkt ü. NHN.: ca. 210 m (Gemeindegrenze zu Fuldatal, Espe).

Höchster Punkt ü. NHN.: ca. 320 m (Gemeindegrenze zu Immenhausen nordöstlich Hohenkirchen).

1.3 Verkehrsräumliche Lage

Die Gemeinde liegt in relativer, räumlicher Nähe zum Oberzentrum Kassel. Von den Ortsteilen sind es etwa 11-13 km Luftlinie bis Kassel-Mitte.

Die Hauptverkehrsachse der B 83 verläuft in Nord-Süd-Richtung durch Schäferberg: Die Bundesstraße verläuft von Kassel kommend über Schäferberg (Wasserscheide Fulda / Diemel, ca. 290 m NHN) und Hofgeismar als kürzeste Straßenverbindung ins mittlere Wesertal / Weserbergland (Höxter, Hameln, Minden). Auch die Bahnlinie Kassel – Warburg (Friedrich-Wilhelms-Nordbahn; mit weiteren Anschlüssen ins Ruhrgebiet und nach Westfalen) verläuft mit Bahnhalt durch die Gemeinde.



Abbildung 1.1 Blick von Schäferberg über die Wasserscheide Fulda-Diemel"hinüber nach Hohenkirchen: Die Bahnlinie nutzt die topografische Ideallinie

Kapitel 2

Bestandsaufnahme

Im Alltags- wie im Freizeitverkehr ist der Gebrauch des Fahrrads eher gering. Im Gegensatz zu anderen Teilen des Landkreises ist er aber substantiell spürbar vorhanden.

Espenau besitzt vor allem durch seine Lage am Rande der Region Kassel gute Möglichkeiten für den Verkehrsträger Fahrrad. Mit Vellmar liegt das nächste Mittelzentrum weniger als 5 km entfernt.

Und selbst das Oberzentrum Kassel liegt mit knapp 15 km noch in Fahrradreichweite - insbesondere bei Nutzung eines Pedelecs.

Im Vergleich zu anderen Teilen im Landkreis, wie z. B. dem Wolfhager Land, besitzt Espenau bereits einige gut mit dem Fahrrad nutzbare Routen.

Die Gemeinde hatte in jüngerer Vergangenheit auch bereits Routen ausgebaut, so zum Beispiel die Strecke nach Simmershausen (ESP_4), oder auch den Wirtschaftsweg direkt östlich der Bahn (ESP_20).



Abbildung 2.1 Verbindung Espenau-Hohenkirchen - Simmershausen: Auf knapp 600 m jetzt gut befahrbare Asphaltdecke (ESP_4).

Kapitel 3

Radverkehrsverbindungen innerhalb des Gemeindegebiets

Innerhalb der Ortsteile Schäferberg, Mönchhof und Hohenkirchen lassen sich zwei Verbindungen ausmachen, auf die im Folgenden kurz eingegangen wird:

- **Bahnhofsroute:** Hier wäre ein Ausbau zwischen Schäferberg und Mönchhof bei ESP_8 sinnvoll.
- **Route an der Kreisstraße:** Langfristig wäre für die Nahmobilität per Rad, aber auch zu Fuß eine zweite Ortsteilübergreifende Verbindung östlich entlang der Kreisstraße sinnvoll. So könnte die Ziele an der Goethestraße (wie die Lebensmittelmärkte) auch aus dem Südbereich von Mönchhof auf kurzem Wege sicher erreicht werden. Knackpunkt ist die Brücke der Kreisstraße über die Bahn (Maßnahmen siehe ESP_10 und ESP_12).



Abbildung 3.1 Blick auf ausreichend breite, aber nicht gerade geräumige Unterführung am Bahnhof. Mit weiter steigenden Radverkehrsanteil könnte hier neue Radroute an der Kreisstraße für Entlastung sorgen.

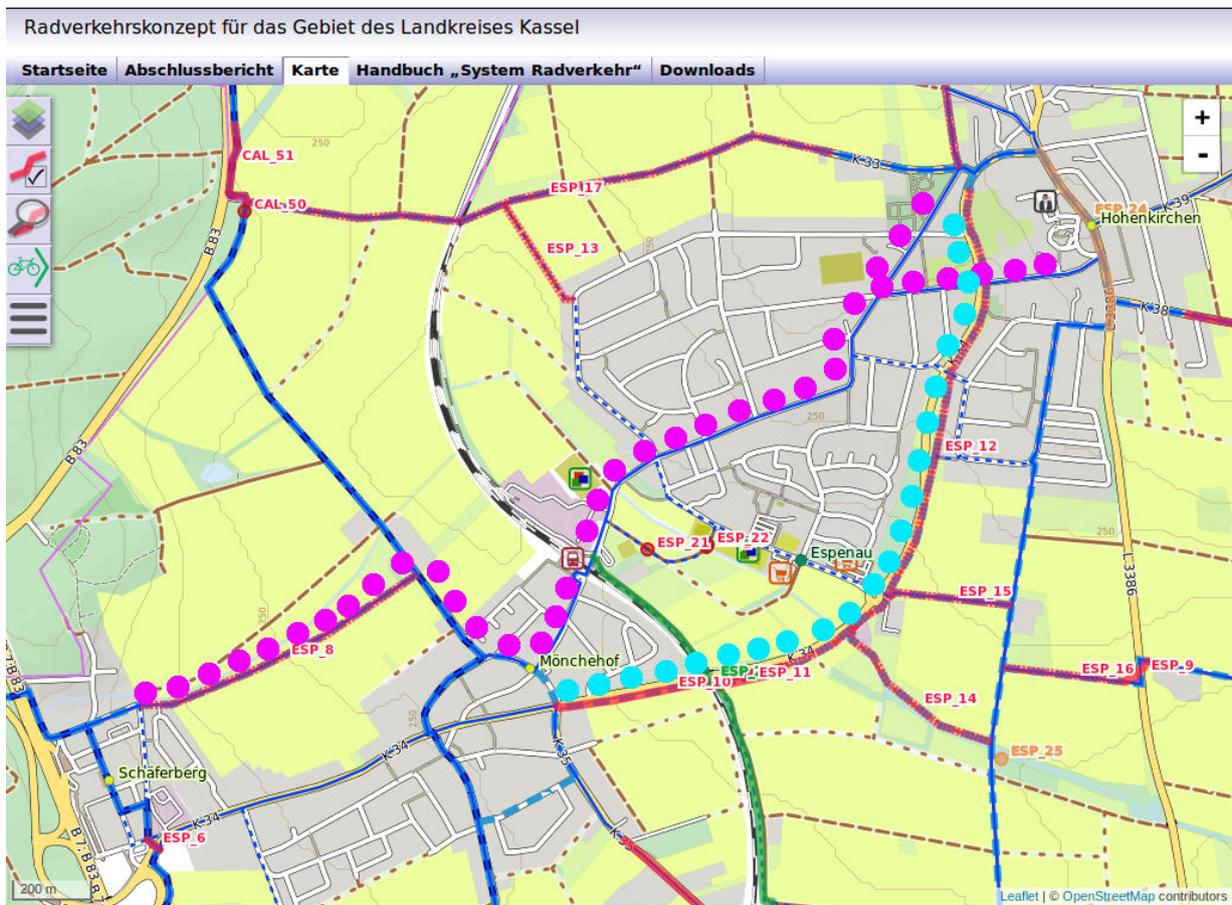


Abbildung 3.2 violett wurde die Bahnstrecke hervorgehoben, hellblau die Route an der Kreisstraße.

Kapitel 4

Radverkehrsverbindungen zu benachbarten Gemeinden / Regionen

In diesem Kapitel werden nur ausgewählte Verbindungen vorgestellt. Eine komplette Netzerörterung würde den Rahmen sprengen. Hier in die Netzkarte des Digitalkonzepts und die Maßnahmenliste schauen.

In der Netzkarte des Digitalkonzepts (www.rvk.lk-kassel.radinformation.de/karte.html) ist das hierarchisch geplante Netz aufbauend auf dem System der zentralen Orte abrufbar. Für die folgenden Netzauszüge in diesem Dokument ein Beispiel für die Legende der Netzkarte. Weitere Erklärungen zur Netzplanung dieses Projekts finden sich im Abschlussbericht unter www.rvk.lk-kassel.radinformation.de.

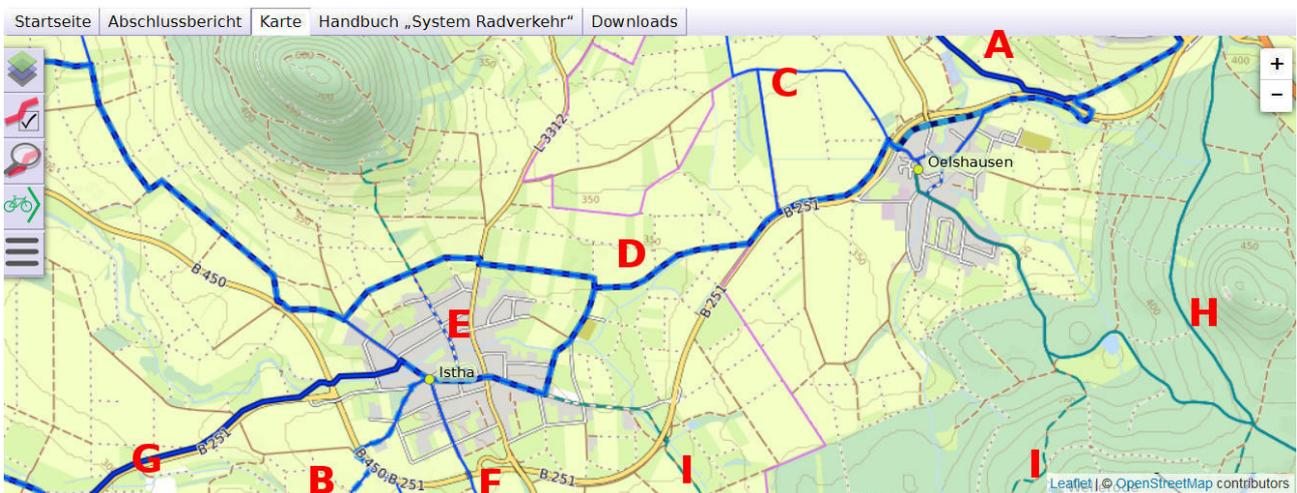


Abbildung 4.1 Beispiele Netzkategorien im Digitalkonzept: Die Kategorien II, III und IV werden grafisch gestuft angezeigt. **A** = reine Mittelzentrumsverbindung der Kategorie II; **B** = Grundzentrumsverbindung der Kategorie III überlagert mit einer Ortsverbindung der Kategorie IV; **C** = einzelne 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 Ortsverbindungen zu benachbarten Gemeinden

In diesem Abschnitt wird schwerpunktmäßig auf ausgewählte Ortsverbindungen zu benachbarten Gemeinden eingegangen. Eine umfassende Maßnahmenübersicht zu allen Verbindungen kann dem Maßnahmenkatalog zu Espenau entnommen werden.

4.1.1 Ortsverbindung Hohenkirchen - Burguffeln

Die Verbindung führt über die aktuell stillgelegte K 33 und dann weiter entlang der B 83 über Frankenhausen nach Burguffeln.

Aktuell (Stand 08-2017) darf die sanierungsbedürftige Kreisstraße selbst vom Radverkehr nicht befahren werden (siehe ESP_17).

Im Bereich der kurvigen Strecke an der Unterführung Frankershausen könnte langfristig eine Separation von RV und KFZ-Verkehr mehr Sicherheit bringen (GRE_24 und GRE_34).

4.1.2 Ortsverbindung Hohenkirchen - Rothwesten

An der stärker und schnell befahren K 38 verläuft zwischen dem Ortsausgang Rothwesten auf der Verbindung nach Espenau eine ca. 300 m lange Radverkehrsanlage bis zur Winterbürener Straße.

Diese RVA sollte bis Ortseingang Hohenkirchen verlängert werden (ESP_5).

4.1.3 Ortsverbindung Hohenkirchen - Holzhausen

Im Korridor verläuft die stärker befahrene Kreisstraße K 39 ohne Sicherung des RV. Daran schließt Richtung Holzhausen die ebenfalls stark befahrene Landstraße L 3232 (auch ohne Sicherung des RV) an.

Durchschnittlich tägliche Verkehrsmenge (DTV) auf der L 3232 nach Verkehrsmengenkarte 2010: 2125 / 83. Für die K 39 liegen den Autoren keine Zahlen vor.

Gefährlich ist für den RV vor allem auch die Fahrbahnverschwenkung auf der K 39 am Ortseingang in Hohenkirchen. Diese macht aus dem Blickwinkel der Geschwindigkeitsdämpfung des KFZ-Verkehrs sicher Sinn. Allerdings gefährden ortsauswärts fahrende KFZ hier oft den entgegenkommenden Radverkehr, in dem sie dessen Fahrbahn schneiden (im Luftbild im Internet auch an den Fahrspuren erkennbar). Auch im Bereich der Verschwenkung steht genügend Fahrbahnbreite für eine sichere Begegnung KFZ - Fahrrad zur Verfügung. Problem ist, dass einige KFZ-Lenker die Verschwenkung trotz RV im Gegenverkehr nicht ausfahren.

Errichtung einer weitgehend straßenbegleitenden Radverkehrsanlage auf der nördlichen Seite der K 39 und der Landesstraße (ESP_2 und IMM_38). Mit einer RVA nördlich der angesprochenen Verschwenkung würde auch dieser Gefahrenpunkt entschärft.



Abbildung 4.2 für den RV zum Teil problematische Fahrbahnverschwenkung am Ortseingang der K 39 in Hohenkirchen.

4.2 Einbindung in das Grundnetz

Das Grundnetz verbindet alle Grundzentren bzw. Hauptorte der Kommunen untereinander (Netzategorie III). Ferner werden alle Grundzentren an die Mittel- und Oberzentren angebunden.

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

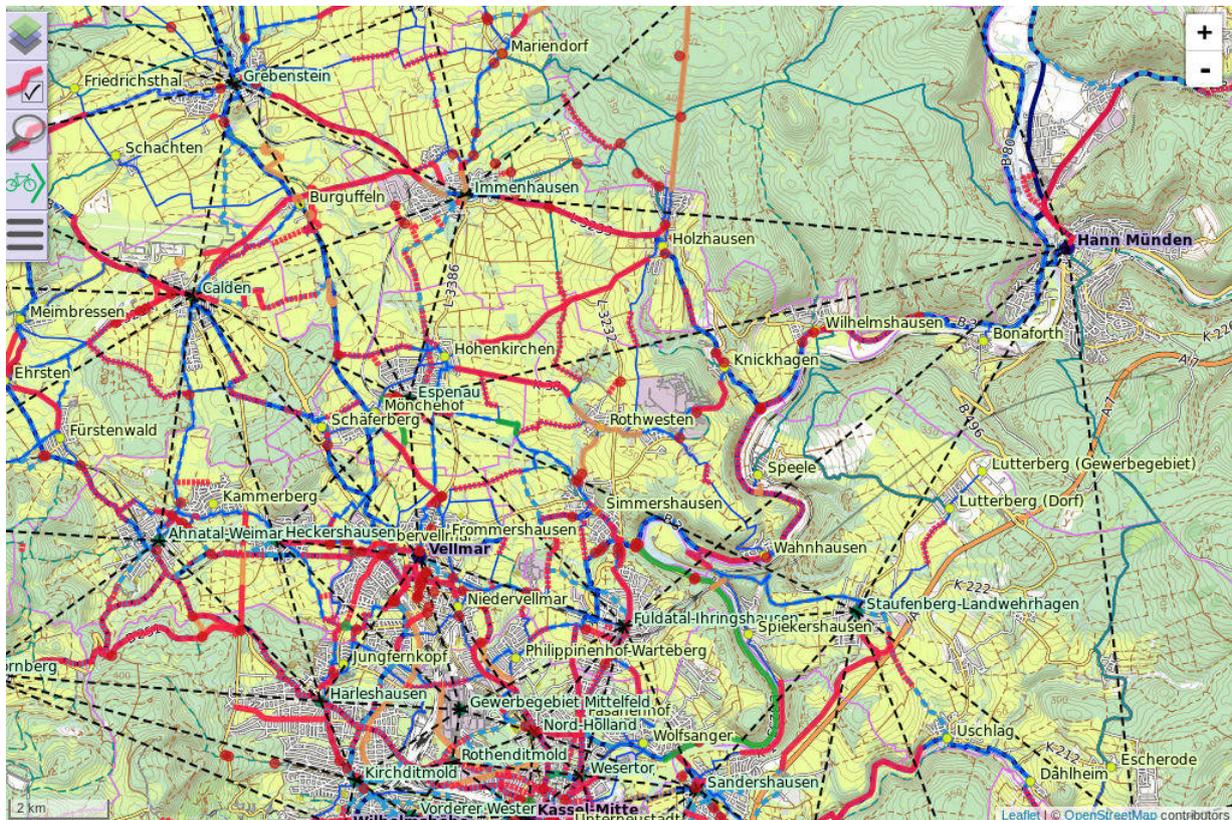


Abbildung 4.3 Auszug aus dem Digitalkonzept: Wunschliniennetz Kategorie III für Espenau: Dargestellt sind ferner die realen Verbindungen im Netz.

4.2.1 Grundzentrenverbindung nach Immenhausen

Zwischen Espenau-Hohenkirchen und Immenhausen verläuft die stark befahrene Landstraße L3386 ohne Sicherung des RV. Die Durchschnittlich tägliche Verkehrsmenge (DTV) der L 3386 zwischen Abzw. K 33 (Hohenkirchen) und Abzw. L 3233 (Immenhausen) nach Verkehrszählung 2015: 5.400 Kfz/24h (davon Schwerverkehrsanteil 1,6 %) Als Alternativroute steht westlich ein Wirtschaftsweg mit zum Teil stark zerstörter Schotterdecke zu Verfügung (Schotterstück in Gemarkung Immenhausen).

Daher alltagstauglicher Ausbau des Wirtschaftswegs in bituminöser Bauweise (Asphalt) mit 3,5 m Breite. Falls dies nicht umsetzbar sein sollte, wird stattdessen die Herstellung einer straßenbegleitenden Radverkehrsanlage entlang der L 3386 empfohlen. Laut Auskunft des Kreisradverkehrsbeauftragten ist eine Deckenverbesserung (Asphaltierung) des Wirtschaftswegs durch die Gemeinde Immenhausen angedacht.

Im Espenauer Teil könnte die Route als ländliche Fahrradstraße ausgeschildert werden. Die Strecke (ESP_2) ist zwar schon mit Tempo 30 abgesichert, der KFZ-Verkehr zur Freizeitanlage bedrängt den Radverkehr trotzdem teilweise noch.

Diese Grundzentrenverbindung ist gleichzeitig als Radpendlerroute Richtung Kasseler Becken eingestuft. Ferner verläuft auf ihr der Reinhardswald-Radweg.

4.2.2 Grundzentrenverbindungen nach Vellmar

Die Stadt Vellmar liegt gerade einmal 3 bis 4 km südlich von Espenau.

Es bestehen über asphaltierte Wirtschaftswege mehrere nutzbare Verbindungen.

Die stärker und schnell befahrene Kreisstraße zwischen Mönchehof und Frommershausen besitzt außerorts keine Sicherung. Die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke beider Richtungen 2015 im Abschnitt OD Mönchehof K 34 bis L3386: 1770 Kfz/24h (davon Schwerverkehrsanteil 4,0 %).

Aktuell ist die Straßennutzung für Radfahrende gefährlich (siehe Artikel auf HNA.de vom 12. Juli 2017 "Ich fahre mit Angst los": Mängel an Sicherheit für Radfahrer auf Kreisstraße).

Daher mittel- bis langfristig Errichtung einer straßenbegleitenden RVA. Knackpunkt der Maßnahme ist die Brücke der K35 über die Bahn.

Mit RVA wäre Maßnahme VEL_63 hinfällig. Als Ortsverbindung Mönchehof - Frommershausen für den Alltagsverkehr wäre der Korridor entlang der Kreisstraße besser geeignet, als die Variante via VEL_63, da hier eine größere soziale Sicherheit gegeben ist. Sinnvoll wäre eine Beleuchtung der neuen RVA. Ferner erschließt die K 35 direkt den Endhalt der Tramlinie 1 (Verknüpfung Rad & Tram).

4.2.3 Grundzentrenverbindung nach Grebenstein

Die Strecke verläuft von Mönchehof kommend parallel zur Bundesstraße 83. Die hügelige Route ist bereits komplett asphaltiert. Der Wirtschaftsweg (Bruchfeldweg) ist außerorts nach Ende der Tempo-30-Zone bereits mit Tempo 30 per Einzelbeschilderung abgesichert.

Maßnahmen entlang dieser Route siehe Karte im Digitalkonzept.

4.2.4 Grundzentrenverbindung nach Calden

Das Grundzentrum Calden liegt rund 6 km nordwestlich Espenau.

Via Schäferberg und Wilhelmsthal besteht eine Verbindung nach Calden. Auf dieser Route herrscht allerdings umfangreicherer Verbesserungsbedarf (siehe Digitalkonzept).

Eine weitere Verbindung, Calden und Espenau, neben der Strecke über Wilhelmsthal und Schäferberg anzubieten ist sinnvoll, da über Gut Frankenhausen vor allem Hohenkirchen besser und schneller angebunden werden kann. Von Calden nach Hohenkirchen sind es rund 5 km Luftlinie.

Nutzbare Wirtschaftswege zwischen Calden und Frankenhausen sollten daher auf Caldener Gemarkung in einen für Radfahrer sicheren und komfortabel befahrbaren Zustand gebracht werden (CAL_3).

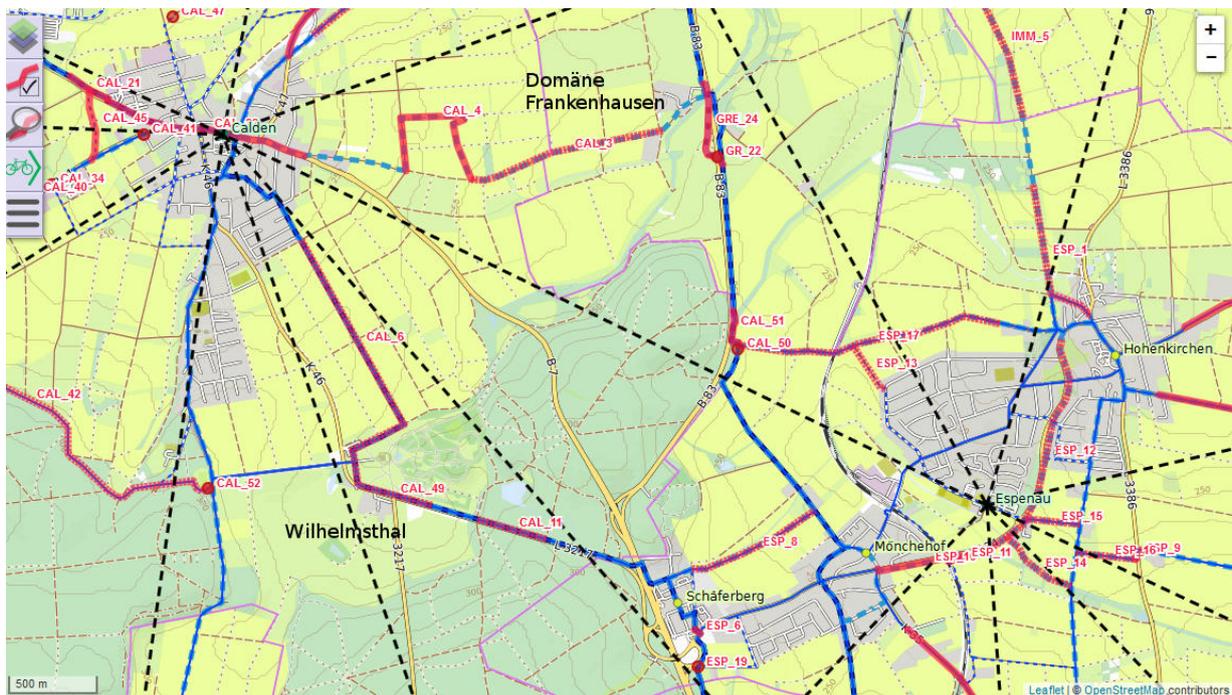


Abbildung 4.4 Blick auf die beiden Grundzentrenverbindungen zwischen Calden und Espenau.

4.2.5 Grundzentrenverbindung nach Ahnatal-Heckershausen

Heckershausen liegt Luftlinie etwa 3,5 km südwestlich von Espenau.

Die Verbindung führt vom Ortsteil Mönchehof parallel der Bahn über asphaltierte Wirtschaftswege nach Heckershausen. Auf Vellmarer Gemarkung fehlt ein kurzes Asphaltstück (VEL_47).

4.2.6 Grundzentrenverbindung nach Hann. Münden

Hann. Münden findet sich etwa 13 km östlich Espenau. Die topografisch anspruchsvolle Verbindung führt über Rothwesten, Knickhagen und Wilhelmshausen nach Hann. Münden.

Entlang der stärker und schnell befahrenen Kreisstraße zwischen Hohenkirchen und Rothwesten fehlt eine durchgehende Radverkehrsanlage (ESP_5).

4.2.7 Grundzentrenverbindung nach Staufenberg-Landwehrhagen

Staufenberg-Landwehrhagen liegt etwa 10,5 km Luftlinie südöstlich von Espenau-Hohenkirchen. Die Verbindung ist topografisch anspruchsvoll.

Die reale Verbindung folgt sogar weitgehend der Wunschlinie. Auf Espenauer Gebiet wurde bei ESP_4 eine Schotterstrecke mit Asphalt ausgebaut. Im Bereich Simmershausen plant die Gemeinde Fuldatal einen Ausbau des Zubringers zum Fuldaradweg (siehe FUT_44).

Knackpunkt der Strecke ist die Steilstrecke südlich des Wehres Wahnhausen auf Kasseler Stadtgebiet. Hier gibt es im Waldhang einen sehr steilen, geschotterten Weg, auf dem vielen Radfahrenden sogar das Schieben schwer fällt.

Daher hier Bau einer neuen, direkten Strecke mit geringerer Steigung. Steigungsminimierung durch Einplanung einer großen Kehre westlich der Schleuse. Im oberen Bereich der neuen Route werden vorhandene Schneisen im Forst genutzt. Ausbau der neuen Route in Asphalt. Die neue Route liegt im Prinzip zu 100 Prozent auf dem Stadtgebiet von Kassel (KS_12).

4.2.8 Grundzentrenverbindung nach Fuldatal-Ihringshausen

Die direkte Radverkehrsverbindung zwischen Ihringshausen und Espenau führt durch die Feldflur südwestlich, oberhalb Simmershausen. Die Strecke ist teilweise in befestigter Bauweise vorhanden. Auf Espenauer Gemarkung wurde ein Wegabschnitt in Asphaltdecke ausgebaut (ESP_4).

Von Ihringshausen aus kommend besteht auf Fuldataler Gemarkung zwischen Westring und Wasserwerk Simmershausen ein umfangreicherer Ausbaubedarf (Maßnahmen FUT_22, FUT_23, FUT_24 und FUT_25).

4.3 Einbindung in das Radpendlernetz Region Kassel

Die drei Ortsteile Schäferberg, Mönchehof und Hohenkirchen sind mit je einer Pendlerroute an das Radpendlernetz Region Kassel angeschlossen.

Diese Routen sind Zubringerrouen zur Raddirektroute Vellmar - Kassel.

Sofern diese Strecke bedarfsgerecht ausgebaut wird, ergeben sich auch für Radpendler aus Espenau vor allem per Pedelec attraktive Fahrzeiten nach Kassel-Mitte.

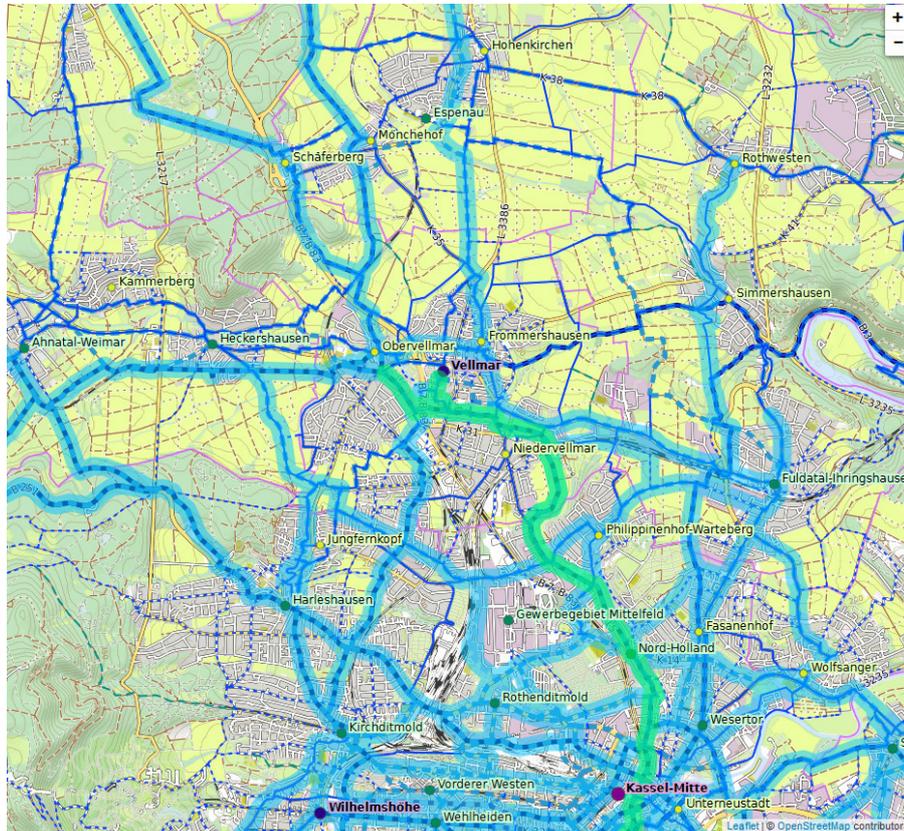


Abbildung 4.5 Einbindung von Espenau in das Radpendlernetz Region Kassel

Radpendlerkorridor Espenau - Kassel in der Potentialstudie „Radschnellverbindungen in Hessen“

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 9 km lange Strecke von Espenau nach Kassel ein Potential von durchschnittlich 710 Fahrten pro Werktag gelistet (Strecke Nr. 9 auf Dateiseite 54 der PDF-Datei).

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

Die Musterlösungen für gute Radinfrastruktur in Hessen können unter www.nahmobil-hessen.de > Menü: Unterstützung > Planen und Bauen > Schneller Radfahren > Musterlösungen und Qualitätsstandards heruntergeladen werden.

Merkmale „Radpendlernetz Region Kassel“

Ziel des „Radpendlernetzes Region Kassel“ ist 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 sichereres, attraktives Radverkehrsnetz notwendig, auf dem man zügig ohne größere Konflikte mit dem Kfz-Verkehr, aber auch ohne größere 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.nahmobilitaet.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 attraktiven, direkten Korridoren abseits der großen Kfz-Magistralen.
- **Entwurfsgeschwindigkeit 25 km/h**: Für attraktives Radpendeln per Pedelec oder für trainierte Radpendler auf dem Fahrrad purist dies notwendig (auf Gefällstrecken 30 km/h).
- Führung des „Radverkehr als Fahrzeug“: im Kernbereich des Netzes **eigene Radverkehrsflächen** oder verträgliche Führung im Mischverkehr mit Kfz (maximal Tempo 30, möglichst als Fahrradstraße). In Naherholungsschwerpunkten möglichst **bauliche Trennung des Rad- vom Fußverkehrs**. 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 Sicherheit** durch Beleuchtung und möglichst wenig Angsträumen (z. B. nur Bau gut einsehbarer Unterführungen mit möglichst geradem Durchstich).
- **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 Lichtsignalanlagen 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.

Die Gemeinde ist mit über die Raddirektroute Vellmar - Kassel (rostrot breit) bzw. Rad-schnellweg Vellmar - Kassel - Baunatal (hell blau) an die Nachbarkommunen, sowie an das Oberzentrum Kassel angebunden.



Abbildung 4.7 relevanter Auszug für Vellmar / Espenau aus dem schematischen Netzplan der vorherigen Seite. (Grafik: Swen Schneider).



Abbildung 4.8 Legende schematischer Netzplan (Grafik: Swen Schneider).

4.4 Mittelzentrenverbindungen über das Gemeindegebiet

Im Grundzentrum Grebenstein kreuzen sich die beiden Regionalverbindungen Hofgeismar - Vellmar und Warburg - Hann. Münden. Ferner verläuft die Regionalverbindung Hofgeismar - Hann. Münden über Grebenstein. Diese Mittelzentrenverbindungen gehören zur Netzategorie II, die alle Mittelzentren untereinander verbindet sowie die Mittelzentren an die Oberzentren anschließt.

Die Verbindungen sind vor allem für Radwanderer interessant, die zielorientiert per Fahrrad unterwegs sind.

Maßnahmen an diesen Verbindungen überregional siehe Karte des Digitalkonzepts.



Abbildung 4.9 Auszug aus dem Digitalkonzept: Wunschliniennetz Kategorie II im Bereich Espenau: Dargestellt sind ferner die realen Verbindungen im Netz (Kat. II real dunkelblau-oliv breit).

Kapitel 5

Freizeit / Tourismus / Radrouten

5.1 Reinhardswald-Radweg

Der Reinhardswald-Radweg quert von Vellmar-Frommershausen kommend den Ortsteil Hohenkirchen in Richtung Immenhausen.

Im Bereich der K 34 wäre ein Ausbau der Radverkehrsanlage sinnvoll (ESP_12).

Nördlich Hohenkirchen könnte der Reinhardswald-Radweg als ländliche Fahrradstraße ausgeschildert werden.

Die Strecke (ESP_2) ist zwar schon mit Tempo 30 abgesichert, der KFZ-Verkehr zur Freizeit-anlage bedrängt den Radverkehr trotzdem teilweise noch.

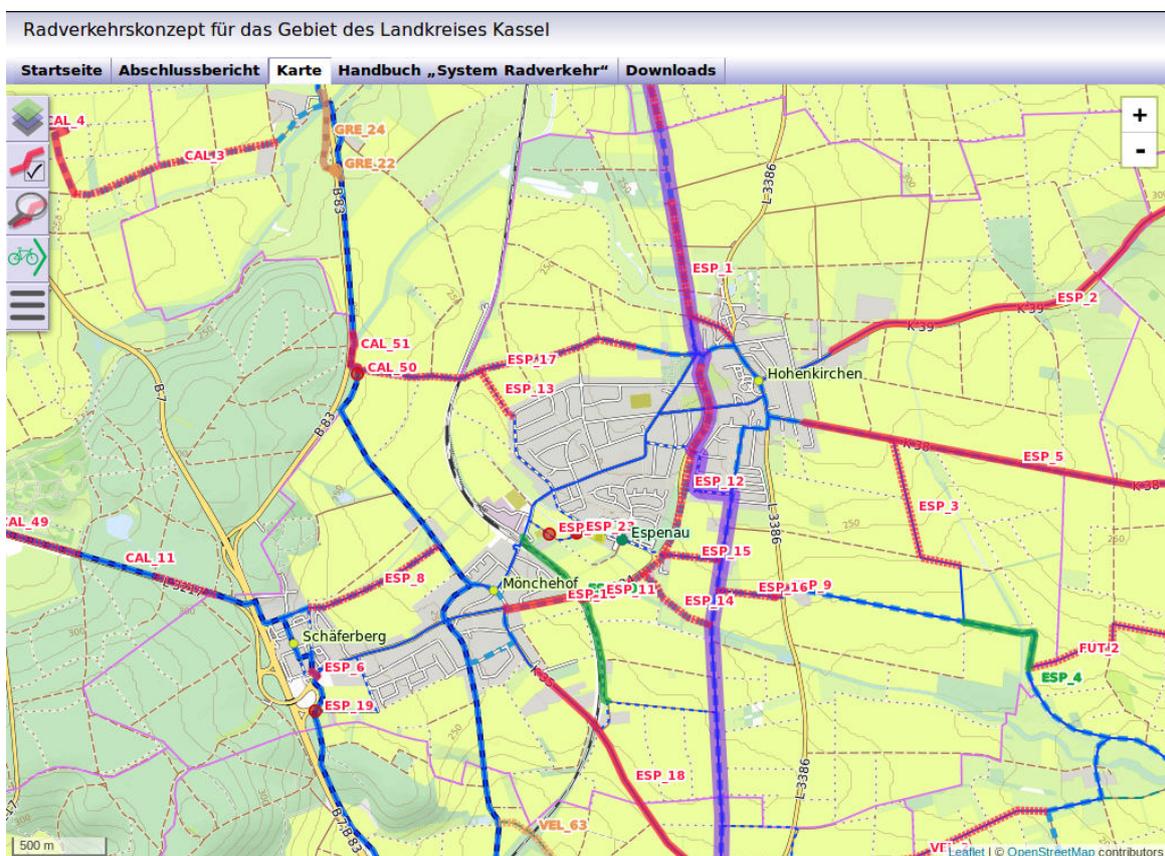


Abbildung 5.1 Reinhardswald-Radweg im Bereich Espenau.

5.2 Projektidee Fulda-Warme-Radweg

Im Sommer 2019 wurde in der HNA eine neue, radtouristische Querverbindung vom Fuldaradweg an den Hessischen Radfernweg R 4 bei Zierenberg thematisiert bzw. vorgeschlagen (siehe HNA-Artikel Radverbindung von Fuldataal bis nach Zierenberg im Test: Beschilderung fehlt noch vom 22. Juli 2019).

Prinzipiell ist eine solche Route eine gute Idee. Fulda-Warme-Radweg wäre ein passender Name für diese neue Querverbindung.

Die rund 25 km lange Strecke ist im bestehenden Radwegweisungsnetz bereits weitgehend gut bis befriedigend fahrbar. Mit solch einer Radroute könnte vor allem auch das Schloss Wilhelmsthal an die überregionalen Radfernwege angeschlossen werden. Im Bereich Espenau wäre es sinnvoll, die Route auf Wirtschaftswegen kreuzungsfrei unter der Kreisstraße (parallel der Bahn) hindurch zu führen.

Ein eigenes Routenlogo als Einschubplakette wäre sinnvoll.

An der Radstätte Fuldataal am R 1, am Bahnhof Zierenberg, bzw. Bahnhof Espenau und an den Abzweigen vom R 4 im Warmetal wäre es sinnvoll Infotafeln zur Route aufzustellen. Ebenso im Bereich von Schloss Wilhelmsthal. Hier wären zusätzlich ein paar Radboxen mit Münzpfandschlössern sinnvoll, damit das Schloss unbeschwert von Angst um das Fahrrad besichtigt werden kann. Steckdosen zum Laden von Pedelecs in den neuen Radboxen könnten das Angebot abrunden.

Hinweis: Als Nachtragsroute findet sich die Strecke nicht in der Datenbank. Hier aber ein auf dem HNA-Artikel aufbauender Übersichtsplan:

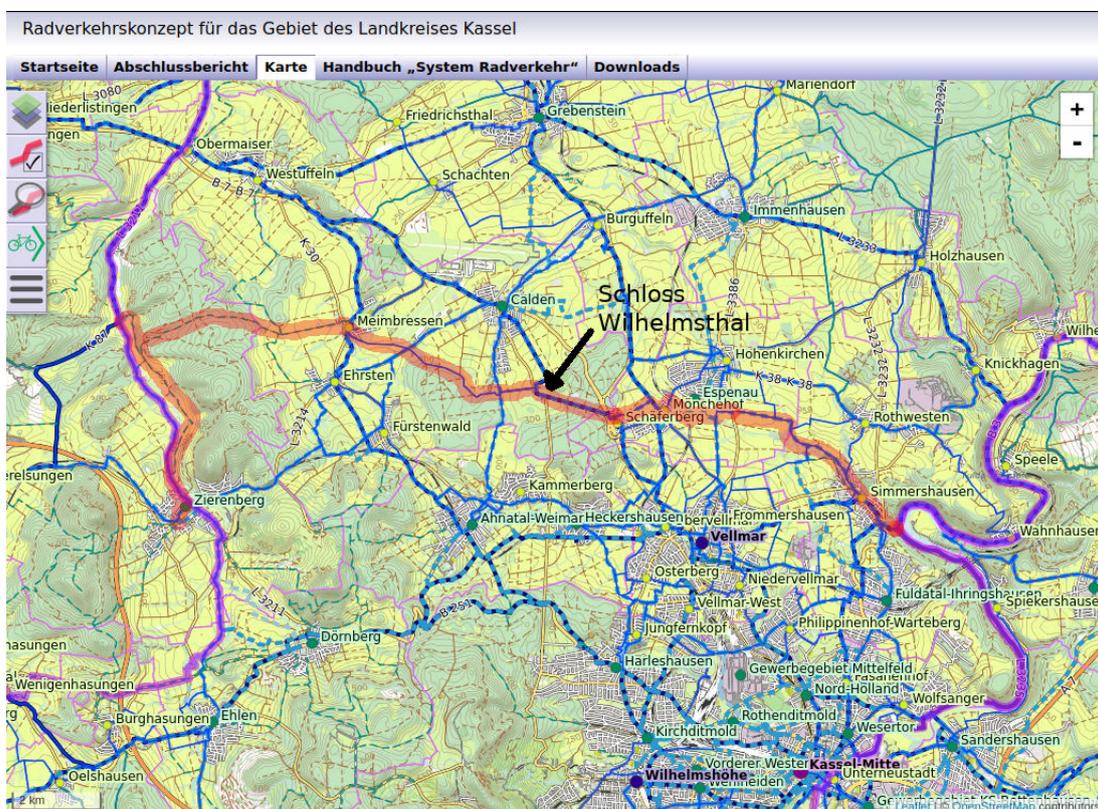


Abbildung 5.2 Streckenvorschlag für einen Fulda-Warme-Radweg aufbauend auf den HNA-Artikel von Sommer 2019.

Kapitel 6

Wegweisung

Espenau besitzt eine weitgehend geschlossene, vorhandene Radwegweisung mit Pfeilwegweiser. Diese Radwegweisung ist nicht FGSV-konform und komplett lückenlos, aber trotzdem bereits hilfreich.

Die Überprüfung vorhandener Radwegweisung war nicht Inhalt dieses Projekts.

Der durch Hohenkirchen führende Reinhardswald-Radweg ist zusätzlich mit Zwischenwegweiser und Routenlogo markiert.

In einigen Gemeinden im Kasseler Umland ist eine wegweisende Beschilderung in Form eines integrierten Zielwegweisungssystems nach FGSV-Fachblatt vorhanden. Espenau war bisher nicht Teil dieses Projekts. Geplant ist mittelfristig möglichst eine entsprechende Umsetzung für den gesamten Landkreis.

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 - bundesland-spezifische 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. straßenbegleitend

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 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 Februar 2019)

Projektförderung durch die Sparkassenstiftung Landkreis Kassel