

# Radverkehrskonzept für das Gebiet des Landkreises Kassel

## Gemeindesteckbrief Fuldataal



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

8. Juni 2020

# Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Basisdaten</b>	<b>3</b>
1.1	Strukturdaten . . . . .	3
1.2	Geografische / Topografische Lage . . . . .	4
1.3	Verkehrsräumliche Lage . . . . .	4
<b>2</b>	<b>Bestandsaufnahme</b>	<b>5</b>
2.1	Weganteile im Verkehr . . . . .	5
2.2	Bestand Radverkehrsnetz . . . . .	6
<b>3</b>	<b>Radverkehrsverbindungen innerhalb des Gemeindegebiets</b>	<b>8</b>
3.0.1	Ortslage Ihringshausen . . . . .	8
3.0.2	Ortsverbindungen Ihringshausen - Simmershausen . . . . .	8
3.0.3	Ortsverbindung Simmershausen - Wahnhausen - Wilhelmshausen auf dem R 1 . . . . .	9
3.0.4	Ortsverbindung Knickhagen - Rothwesten . . . . .	9
3.0.5	Ortsverbindung Knickhagen - Wilhelmshausen . . . . .	10
3.0.6	Ortsverbindung Rothwesten - Wahnhausen . . . . .	10
3.0.7	Ortsverbindung Rothwesten - Simmershausen . . . . .	10
<b>4</b>	<b>Radverkehrsverbindungen zu benachbarten Gemeinden / Regionen</b>	<b>11</b>
4.1	Ortsverbindungen zu benachbarten Gemeinden . . . . .	12
4.1.1	Ortsverbindung Ihringshausen - Kassel-Wolfsanger . . . . .	12
4.1.2	Ortsverbindung Ihringshausen - Kassel-Philippinenhof / Warteberg . . . . .	12
4.1.3	Ortsverbindung Simmershausen - Vellmar-Frommershausen . . . . .	12
4.1.4	Ortsverbindung Rothwesten - Espenau-Hohenkirchen . . . . .	12
4.1.5	Ortsverbindung Rothwesten - Holzkirchen . . . . .	12
4.1.6	Freizeitorientierte Ortsverbindung Rothwesten - Immenhausen . . . . .	13
4.2	Einbindung in des Grundnetz . . . . .	14
4.2.1	Grundzentrenverbindung Ihringshausen – Kassel . . . . .	14
4.2.2	Grundzentrenverbindung Ihringshausen – Vellmar . . . . .	14
4.2.3	Grundzentrenverbindungen Ihringshausen - Espenau . . . . .	14
4.2.4	Grundzentrenverbindung Ihringshausen - Staufenberg- Landwehrhagen . . . . .	14
4.2.5	Grundzentrenverbindung Ihringshausen - Niestetal-Sandershausen . . . . .	15
4.2.6	Grundzentrenverbindung Espenau - Staufenberg-Landwehrhagen . . . . .	16
4.2.7	Grundzentrenverbindung Espenau - Hann. Münden . . . . .	16
4.2.8	Grundzentrenverbindung Immenhausen - Hann. Münden . . . . .	16
4.3	Einbindung in das Radpendlernetz Region Kassel . . . . .	17
4.3.1	Radpendlerroute Radtangente Nord . . . . .	20
4.3.2	Radpendlerroute Radtangente Ost . . . . .	21
4.3.3	Radpendlerroute Vellmar-Umland (Habichtswald - Ahnatal-Weimar - Vellmar - Ihringshausen) . . . . .	22

4.3.4	Radpendlerverbindungen Ihringshausen - Kassel . . . . .	23
4.4	Mittelzentrenverbindungen über das Gemeindegebiet . . . . .	24
4.4.1	Mittelzentrenverbindung Kassel - Hann. Münden . . . . .	25
4.4.2	Mittelzentrenverbindung Vellmar - Hann. Münden . . . . .	25
4.4.3	Mittelzentrenverbindung Hofgeismar / Warburg - Hann. Münden . . . . .	25
<b>5</b>	<b>Freizeit / Tourismus / Radrouten</b>	<b>26</b>
5.1	Hessischer Radfernweg R 1 / Fulda-Radweg . . . . .	26
5.2	Märchenland-Radrundweg . . . . .	27
5.3	Radwegweisung ab Wilhelmshausen Richtung Gahrenberg / Reinhardswald . . . . .	27
5.4	Projektidee Fulda-Warme-Radweg . . . . .	28
<b>6</b>	<b>Wegweisung</b>	<b>29</b>
<b>7</b>	<b>Abkürzungsverzeichnis</b>	<b>30</b>
<b>8</b>	<b>Impressum</b>	<b>32</b>

# Kapitel 1

## Basisdaten

Die größere Pendlergemeinde liegt nordöstlich des Oberzentrums Kassels. Hier findet sie sich am Südrand des Reinhardswaldes und am Unterlauf der Fulda.

### 1.1 Strukturdaten

- **Einwohner:** ca. 12.000
- **Fläche:** 33,68 km<sup>2</sup>
- **Bevölkerungsdichte:** 368 EW pro km<sup>2</sup>
- **Regionale Raumstruktur:** Verdichtungsraum, Grundzentrum
- **Ortsteile:** Ihringshausen, Knickhagen, Rothwesten, Simmershausen, Wahnhausen, Wilhelmshausen
- **Zentraler Ortsteil:** Ihringshausen, Simmershausen
- **Verwaltung:** Gemeindeverwaltung in Ihringshausen
- **Schulen:** Grundschulen jeweils in Ihringshausen, Simmershausen und Rothwesten, weiterführende Schule (Integrierte Gesamtschule) im Ortsteil Ihringshausen
- **Wirtschaft:** Pendlergemeinde mit kleineren Gewerbegebieten (Dörnbergstraße in Ihringshausen und Fritz-Erler-Anlage zwischen Rothwesten und Knickhagen mit Solarpark und Gewerbepark in Entstehung), der zwischen Ihringshausen und Vellmar beheimateten Direktion der Bereitschaftspolizei sowie der Lehrerfortbildungsstätte Reinhardswaldschule bei Simmershausen
- **Versorgung / Einzelhandel:** überwiegend in Ihringshausen und Rothwesten
- **Bahnanschluss:** ja (Anschluss an Regionalverkehr in Ihringshausen)
- **Meldeplattform Radverkehr:** ja
- **Mitgliedschaft AGNH:** ja

## 1.2 Geografische / Topografische Lage

Die Gemeinde Fuldata liegt nordöstlich des Oberzentrums Kassel am Südrand des Reinhardswalds und linksseitig der Fulda an deren Unterlauf. Der Fluss bildet hier die Landesgrenze zu Niedersachsen. Naturräumlich betrachtet ist die Gemeinde sowohl dem Kasseler Becken (zur Westhessischen Senke gehörend) als auch zum Reinhardswald und der Mündener Fulda-Werratalung (beide zum Weser-Leine-Bergland gehörend) zugeordnet.

Der Hauptort der Gemeinde ist Ihringshausen, der bevölkerungsreichste und der Stadt Kassel nächst gelegene Ortsteil. Die Ortsteile Ihringshausen (ca. 180 m ü. NHN) und Rothwesten (ca. 245 m ü. NHN) liegen auf Anhöhen oberhalb der Fulda, Simmershausen (ca. 150 m ü. NHN) und Knickhagen (ca. 160 m ü. NHN) in Tallagen von Fuldazufüssen (Espe und Osterbach), Wahnhausen (ca. 130 m ü. NHN) und Wilhelmshausen (ca. 130 m ü. NHN) direkt in den Fuldaauen. Unmittelbar an Wilhelmshausen grenzt die Drei-Flüsse-Stadt Hann. Münden.

Der tiefste Punkt der Gemeinde liegt auf ca. 125 m ü. NHN (Gemeindegrenze zu Hann. Münden, an der Fulda), der höchste Punkt auf ca. 350 m (an der Südspitze des Reinhardswalds, nördlich Knickhagen).

Ihringshausen liegt ca. 4,5 km von Kassel-Mitte entfernt. Von Wilhelmshausen, dem von Kassel entferntesten Ortsteil, sind es ca. 11,5 km, bis Hann. Münden dagegen lediglich 5,5 km.

## 1.3 Verkehrsräumliche Lage

Hauptverkehrsachse auf Gemeindegebiet ist die Verbindung zwischen Kassel und Hann. Münden, über Ihringshausen und durch das Fuldata (in Südwest – Nordost - Richtung). Eine weitere in Nordrichtung verlaufende Verbindung führt in den Reinhardswald über Simmershausen und Rothwesten.

Für den Ost-West-Verkehr ist die Straßenverbindung entlang dem Südrand des Reinhardswalds zwischen Hann. Münden und Immenhausen von Bedeutung (für den Kfz-Verkehr über Wilhelmshausen, für den Radverkehr über Knickhagen). Ebenso von Bedeutung sind die anderen Verbindungen in Westrichtung nach Vellmar und Espenau, sowie zur B 7 und B 83.

Für den Kfz-Verkehr, aber auch für den Radverkehr der Gemeinde ist die Fulda als Grenzfluss zu Niedersachsen eine deutliche Barriere. Der auf der niedersächsischen Seite liegende Ort Speele nördlich Wahnhausen kann nur mit der Regionalbahn von Kassel bzw. Hann. Münden aus direkt erreicht werden.

Die für den Kfz-Verkehr nächstgelegenen Fuldabrücken befinden sich in Kassel und Hann. Münden. Nur zwei der drei über Stauwehre führende Querungsmöglichkeiten der Fulda bringen dem Radverkehr zur Zeit einen begrenzten Nutzen.

Die Entfernung zu den nächsten Autobahnanschlussstellen sind nicht groß, von Ihringshausen aus ist die nächst liegende die AS Kassel-Nord an der A 7, von Wilhelmshausen aus die beiden AS Hann. Münden / Staufenberg-Lutterberg und Hann. Münden – Hedemünden an der A 7.

Mit der Nähe zu dem Schienenknoten Kassel hat Fuldata einen guten Zugang zum Nah- und Fernverkehr der Bahn. Die Gemeinde verfügt aber auch über einen eigenen Regionalbahnhalteteppunkt in Ihringshausen an der Strecke Kassel – Göttingen.

# Kapitel 2

## Bestandsaufnahme

### 2.1 Weganteile im Verkehr

Vor allem im Alltagsverkehr 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	6,9	4,5
zu Fuß	39,4	20,0
ÖPNV	4,8	11,7
MIV	48,9	63,8

**Motorisierungsgrad:** Nach Tabelle 2.1 ist in Ahnatal pro 1.000 Einwohner ein PKW-Bestand von 600 Fahrzeugen vorhanden (561 Privat-PKW und 39 Dienst-PKW). Die Ausstattung mit Fahrrädern beträgt 859.

Tabelle 4.1 kann der Fahrzeugeinsatz entnommen werden: Bei 271 Haushalt-PKW beträgt der Fahrzeugeinsatzkoeffizient 64 %. Im Fahrradbereich liegt der Einsatzkoeffizient lediglich bei 5 %.

Alle Daten bezogen auf einen mittleren Werktag. Die kompletten Ergebnisse können unter [www.zrk-info.de](http://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

Der Gebrauch des Fahrrads in Fuldatal hängt im wesentlichen davon ab, welcher Bereich der Gemeinde betrachtet wird. In Tallage der Fulda und an den steigungsarmen Unterläufen der Zuflüsse ist die Fahrradnutzung vermutlich stärker, als in den Hang- und Höhenlagen der Gemeinden.

Die Verbindung entlang der Fulda ist mittlerweile durchgehend als befestigte Radverkehrsanlage vorhanden und wird in den drei wärmeren Jahreszeiten stark, aber auch im Winter noch wahrnehmbar genutzt. Abseits der Fulda fehlt es dagegen oft an einer sicheren bzw. attraktiven Radverkehrsinfrastruktur.

Der Radverkehrsanteil wird in Fuldatal dank der Lage am Hessischen Radfernweg R 1 / Fuldaweg im Jahresdurchschnitt etwas höher liegen als in den ländlichen Kreiskommunen.

Der Radverkehrsanteil könnte in der Gemeinde erheblich höher liegen, wenn Ihringshausen, der Stadt Kassel nächst gelegener und einwohnerstärkster Ortsteil Fuldatals, auf der Verbindung zwischen beiden Orten über eine direkte, attraktive und vor allem sichere Radverkehrsinfrastruktur verfügen würde. Der Radpendleranteil könnte dadurch erheblich gesteigert werden.

Von den außerorts verlaufenden Hauptverkehrsstraßen auf Gemeindegebiet verfügen, neben denen im Tal der Fulda, lediglich die B 3 im Schocketal bei Ihringshausen, die L 3234 zwischen Ihringshausen und Vellmar sowie die K 38 zwischen Rothwesten und Zufahrt Gut Winterbüren über eine Radverkehrsanlage. Die übrigen Landstraßen eignen sich wegen der hohen Fahrgeschwindigkeiten im Kfz-Verkehr kaum für eine Benutzung durch die Mehrheit der Radfahrer.



**Abbildung 2.1** Neuer Fuldaradweg zwischen Espebrücke und Stadtgrenze Kassel: Ruhebänke mit Fuldablick laden zur Rast ein (Bild: Dirk Schmidt 04-2018)

Die Gemeinde verfügt über ein umfangreiches Netz an landwirtschaftlichen Wegen. Aktuell eignen sich viele Wege aufgrund von Oberflächenproblemen nicht für eine Alltagsnutzung mit dem Fahrrad.

Zudem gilt für viele Straßen und Wege auf Gemeindegebiet per amtlicher Beschilderung (VZ 250 „Verbot für Fahrzeuge aller Art“) ein Befahrungsverbot auch für die Mehrzahl der Radfahrer, da sie nur für Anlieger oder landwirtschaftlichen Verkehr freigegeben sind.



**Abbildung 2.2** holpriger Landwirtschaftlicher Weg oberhalb von Simmershausen: hier könnte, abseits der Landstraße, eine attraktive Verbindung von Vellmar zur Fulda in Richtung Hann. Münden verlaufen (Bild: Herbert Iba, genaue Lage unklar)

Eine Fahrradnutzung ist in den bergigen Bereichen der Gemeinde sowie auf längeren Strecken durchaus ausbaufähig. Gerade in Hinsicht auf die sich noch erhöhende Nutzung von Elektrofahrzeugen kann der Radverkehrsanteil durch ein verstärktes Angebot an attraktiven, sicheren und auch als sicher empfundenen Wegen nachhaltig gesteigert werden. Die damit verbundene größere Präsenz von Radfahrern im Verkehrsgeschehen kann maßgeblich die allgemeine Verkehrssicherheit erhöhen.

Durch geeignete Infrastrukturmaßnahmen für den Radverkehr kann ein deutlicher Anstieg von Radpendlern in den Kasseler Raum erzielt werden.

# Kapitel 3

## Radverkehrsverbindungen innerhalb des Gemeindegebiets

### 3.0.1 Ortslage Ihringshausen

Innerorts von Ihringshausens ist die Radverkehrssituation in vielen Bereichen problematisch. Die „Veckerhagener Straße“, die ehemalige Ortsdurchfahrt der B 3, ist auch nach Fertigstellung der Ortsumgehung für den Radverkehr nicht genügend entlastet worden. Für Radfahrer ist die Strecke heute kaum sicherer (Anmerkungen in der Datenbank siehe u. a. FUT\_58, FUT\_59, FUT\_60, FUT\_61).

### 3.0.2 Ortsverbindungen Ihringshausen - Simmershausen

Die Verbindung parallel der B 3 zwischen Simmershausen (ab Knoten L 3235) und Ihringshausen wegen der Wegführung und lückenhaften Radverkehrssicherung als nicht bedarfsgerecht zu beurteilen.

Der Radweg an der B 3 wird überwiegend straßenunabhängig geführt, ist also nicht als benutzungspflichtig einzuordnen.

Er weist gleich mehrere Problemstellen auf (siehe auch Karte im Digitalkonzept). Die Streckenführung ist nicht radverkehrsgerecht.

Eine alternative Wegführung über den Junghecksweg (am Wassererlebnishaus) als Hauptverbindung nach Ihringshausen ist wegen des erheblichen verbundenen Umwegs und der schlechten Erschließungswirkung nicht akzeptabel. Auch die soziale Sicherheit ist hier ein Thema.

Langfristig sollte daher östlich der Bundesstraße eine neue Radverkehrsanlage errichtet werden, die direkt an die bestehende Route entlang der Espe anschließt (FUT\_32).

Der Anschluss der von der Fulda kommenden Radverkehrsanlage am aufgeweiteten Knoten B 3 / L 3232 / K 37 nach Simmershausen ist unbefriedigend und sollte verbessert werden (FUT\_36, Maßnahme in Planung).

Für die nördlichen Bereiche der Ortslage Simmershausen existiert eine Verbindung nach Ihringshausen über Wirtschaftswege zwischen Wilhelmstraße / Teichstraße und Friedhofstraße.

Deren mittlerer ca. 700 m langer geschotterter Abschnitt nördlich des Jungheckswegs sollte asphaltiert werden (FUT\_38 bzw. FUT\_33).



**Abbildung 3.1** Die Radverkehrsanlage an einer Hauszufahrt an der B 3 im Schocketal: für Radfahrer besteht eine Wartepflicht gegenüber dem ein- und ausfahrenden Verkehr

### 3.0.3 Ortsverbindung Simmershausen - Wahnhausen - Wilhelmshausen auf dem R 1

Die im Tal der Fulda entlang der B 3 verlaufende, stark touristisch geprägte Verbindung zwischen Simmershausen (ab Knoten L 3235) bis Wilhelmshausen ist mit befriedigend bis gut zu bewerten. Im Sommer und allgemein bei guten Wetterlagen sind bei hohen Nutzerzahlen Wegbreiten von 1,8 bis 2,5 m aber als zu gering für einen sicheren und reibungslosen Verkehrsablauf zu bewerten.

Bei der schon heute großen Bedeutung dieser Verbindung ist ein Ausbau (sofern machbar) auf mindestens 2,5 m, besser 3 m, längerfristig geboten (FUT\_17).

Vom Hessischen Radfernweg R 1 / Fuldaweg sind sowohl in Wahnhausen als auch in Wilhelmshausen keine direkt geführten Überquerungsmöglichkeiten über die B 3 vorhanden, um in die gegenüberliegenden Ortschaften zu gelangen. Vorhandene Anlagen dienen allein dem Fußverkehr.

Radverkehrsgerechte Überquerungsmöglichkeiten sollten hergestellt werden in Wahnhausen zur „Brückenstraße“ sowie in Wilhelmshausen zu „Kötnererei“ und L 3233 „Holzhäuser Straße“.

### 3.0.4 Ortsverbindung Knickhagen - Rothwesten

Verbindungen zwischen Rothwesten und Knickhagen sind zwar vorhanden, aber für den Radverkehr heute nur schlecht nutzbar. Die Route südlich der Fritz-Erler-Anlage, ausgehend von Knickhagen auf der schmalen „Erlenbuschstraße“, ist extrem steil und für die meisten Radler somit wegen stärkerer Verkehrsbelastung eine nicht ungefährliche Schiebestrecke.

Für die Anstiegsrichtung sollte dafür ein separater Weg für Fußgänger und Radfahrer angelegt werden (FUT\_62).

### **3.0.5 Ortsverbindung Knickhagen - Wilhelmshausen**

Die Kreisstraße 40 zum Fuldaradweg ist zwar weniger stark befahren, aber für den schwächeren RV, wie zum Beispiel Familien, nicht sicher. Es gibt zwar eine Temporeduzierung auf 70 (und in den Kurven der Bachquerung auf 50), aber nur ein separater Weg könnte langfristig grundlegend mehr Sicherheit bringen.

In Anbetracht des bereits hohen Investitionsbedarfs an klassifizierten Straßen außerorts im Planungsraum (bei höheren KFZ-Dichten) wurde diese Maßnahme hier erst einmal als Ideenstudie eingestuft (FUT\_80). Vor allem auch für den Fußverkehr würde eine separate Strecke ebenfalls mehr Sicherheit bringen.

Der direkte, über die Höhe nach Wilhelmshausen verlaufende Wirtschaftsweg sollte als zweite, autofreie Verbindung in Asphalt ausgebaut werden. Lediglich ein kurzer, 200 m langer Wegeabschnitt östlich der Burgstraße in Knickhagen ist unbefestigt und schwer befahrbar (FUT\_79).

### **3.0.6 Ortsverbindung Rothwesten - Wahnhausen**

Zwischen Wahnhausen und Gut Eichenberg / Fritz-Erler-Anlage verläuft durch die Feldflur eine überwiegend radverkehrstaugliche befestigte Route. Auf ca. 500 m Länge auf Höhe der Bio-kompostierungsanlage ist der Wirtschaftsweg geschottert. Ein befestigter Ausbau wäre sinnvoll (FUT\_63).

### **3.0.7 Ortsverbindung Rothwesten - Simmershausen**

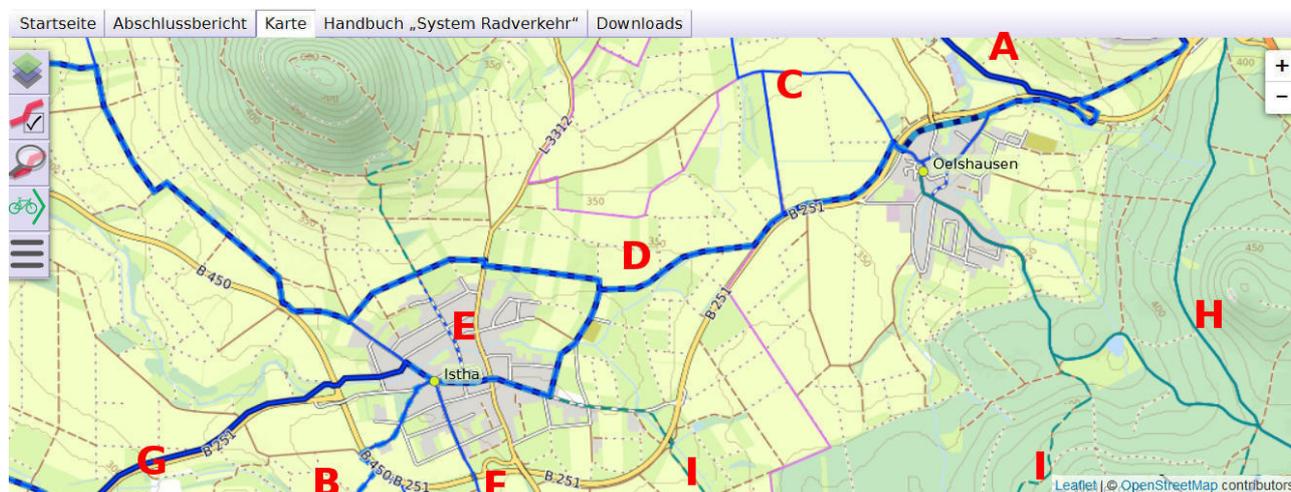
Als Radverkehrsverbindung Simmershausen – Rothwesten dient, alternativ zur L 3232, ein asphaltierter Wirtschaftsweg zwischen „Bergstraße“ und „Rudolf-Harbig-Straße“. Diese relativ kurze Nahmobilitätsverbindung könnte zur Erhöhung der sozialen Sicherheit eine Straßenbeleuchtung erhalten (FUT\_65). Die von Ortsrand zu Ortsrand gerade einmal 900 m lange Strecke ist auch für den Fußverkehr relevant.

# Kapitel 4

## Radverkehrsverbindungen zu benachbarten Gemeinden / Regionen

Das folgende Kapitel geht auf ausgewählte Radverbindungen näher ein. Es wird allerdings nicht das gesamte Netz in allen Einzelheiten betrachtet. Dazu bitte in die Maßnahmenlisten nach Kommunen oder auch die Netz- und Maßnahmenkarte des Digitalkonzepts unter [www.rvk.lk-kassel.radinformation.de](http://www.rvk.lk-kassel.radinformation.de) schauen.

In der Netzkarte des Digitalkonzepts ([www.rvk.lk-kassel.radinformation.de/karte.html](http://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](http://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 Fuldata bzw. dem Digitalkonzept entnommen werden.

### **4.1.1 Ortsverbindung Ihringshausen - Kassel-Wolfsanger**

„Wolfsangerstraße“ und „Höheweg“ sind für Ihringshausen und Wolfsanger als Nahmobilitätsverbindung von großer Bedeutung. Für Fußgänger und Radfahrer existieren an der schmalen Straße keine durchgehenden und sicheren Verkehrsanlagen auf den anbaufreien Streckenabschnitten. Diese sollten als nicht benutzungspflichtige Wege auf der östlichen Straßenseite hergestellt werden (FUT\_65).

### **4.1.2 Ortsverbindung Ihringshausen - Kassel-Philippinenhof / Wartberg**

Der kurze unbefestigte Wegeabschnitt auf der Verbindung Ihringshausen – Philippinenhof / Wartberg zwischen Dörnbergstraße und Schwedenweg sollte eine Asphaltoberfläche erhalten (FUT\_30 bzw. KS\_233).

### **4.1.3 Ortsverbindung Simmershausen - Vellmar-Frommershausen**

An der stärker belasteten K 37 zwischen Simmershausen und Frommershausen ist keine Radverkehrsanlage vorhanden. Eine sichere und komfortable Verbindung auf der wichtigen Mittelzentrenverbindung Vellmar – Hann. Münden, die von Vellmar auch am günstigsten an die Freizeitbereiche am Unterlauf der Fulda führt, sollte hergestellt werden.

Hierfür würden sich am besten abseits gelegene, südlich der Straße zu findende Wirtschaftswegen eignen. Diese wären auszubauen (FUT\_21 und FUT\_35).

### **4.1.4 Ortsverbindung Rothwesten - Espenau-Hohenkirchen**

An der stärker und schnell befahrenen 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).

### **4.1.5 Ortsverbindung Rothwesten - Holzkirchen**

Die Verbindung Rothwesten – Holzhausen stellt ein wichtiges Bindeglied auf einer möglichen südlichen Erschließungsrouten in den Reinhardswald dar (Freizeitroute von Simmershausen, Fuldaweg / R 1 aus). Die Befahrung der L 3232 mit dem Rad ist aus Sicherheitsgründen aktuell nicht zu empfehlen. Es ist keine Radverkehrsanlage vorhanden.

Eine östlich davon verlaufende Wirtschaftswegeverbindung ist wegen unbefestigter und teilweise kaum befahrbarer Abschnitte zur Zeit nicht alltagstauglich.

Ein befestigter Ausbau der Wirtschaftswegeverbindung wird gegenüber der Herstellung einer straßenbegleitenden Radverkehrsanlage entlang der L 3232 priorisiert, da mehr als die Hälfte der Strecke schon jetzt asphaltiert ist (Lückenschuss siehe IMM\_33).

#### **4.1.6 Freizeitorientierte Ortsverbindung Rothwesten - Immenhausen**

Eine direkte Radverkehrsverbindung zwischen Rothwesten und Immenhausen ist nicht vorhanden. Für Ziele im westlichen Bereich von Immenhausen (z. B. Gewerbegebiet) macht die Fahrt über Hohenkirchen Sinn.

Für Ziele im östlichen Bereich von Immenhausen kann der Radverkehr zwar auch über Hohenkirchen geleitet werden, verbunden aber mit einem erheblichen Umweg. Direktere nutzbare Wege über Winterbüren und Alte Schanze / Fernmeldeturm (Immenhausen) sind in der Feldflur vorhanden. Diese Wege müssten aber für den Radverkehr freigegeben sowie der Oberflächenbelag langfristig verbessert werden (mögliche Maßnahmen FUT\_16 und IMM\_18).

Allerdings ist die Verbindung topografisch von Rothwesten kommend mit fast 100 Höhenmeter recht anspruchsvoll (zum Teil steile Wege). Aufgrund ihrer anspruchsvollen Topografie verbunden mit der potentiell eher geringeren Nachfrage im Alltagsradverkehr wurde die Strecke nur als freizeitorientierte Ortsverbindung eingestuft.

## 4.2 Einbindung in des Grundnetz

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

### 4.2.1 Grundzentrenverbindung Ihringshausen – Kassel

Ihringshausen ist mit mehreren Strecken an das Oberzentrum Kassel angeschlossen.

Weiteres zu diesen Verbindungen siehe Abschnitt "Einbindung in das Radpendlernetz Region Kassel".

### 4.2.2 Grundzentrenverbindung Ihringshausen – Vellmar

Auf der Verbindung Ihringshausen – Vellmar über die L 3234 wird der Radverkehr auf einer überwiegend 2 m breiten, älteren Radverkehrsanlage geführt. Diese sollte saniert und dabei auf mindestens 2,50 m Breite ausgebaut werden (bis zur Einmündung Ihringshäuser Straße, Friedhof Niedervellmar, VEL\_88).

Besser wären allerdings gleich 3 m Breite, da die Strecke auch für den Fußverkehr relevant ist und hier in Zukunft bei steigenden RV-Anteilen klar mit bedeutend mehr Radverkehr zu rechnen ist (z. B. neues Gewerbegebiet Ihringshausen-West usw.). Die Strecke ist Teil des Radpendlernetzes.

### 4.2.3 Grundzentrenverbindungen Ihringshausen - Espenau

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).

### 4.2.4 Grundzentrenverbindung Ihringshausen - Staufenberg- Landwehrhagen

Staufenberg-Landwehrhagen liegt gerade einmal 5 km Luftlinie östlich Ihringshausen. Dazwischen findet sich allerdings das tief eingeschnittene Fuldataal.

Die Schleuse Wahnhausen über der Fulda ist flussabwärts der nächstmögliche Übergang für Radfahrer und Fußgänger ab der Hafibrücke in Kassel.

Für die meisten Radfahrer ist die Rampe im Steilhang der Fulda, von der Schleuse aus hoch zur K 214 (Gemeinde Staufenberg), eine kraftzehrende Schiebestrecke. Mit dem Fahrrad hier abwärts zu fahren, ist auf dem Schotteruntergrund und über die quer laufenden Entwässerungsrinnen nicht ungefährlich.

Es wäre zu prüfen, ob es (auf Kasseler Gebiet) eine Trassierungsmöglichkeit gäbe, die weniger steil ist und die von oben her direkt auf Niveau der Stauwehrüberfahrt ankommt (eventuell Abtrennung eines öffentlichen Weges zwischen Betriebsgelände und Steilhang; siehe KS\_12).

## **Ideenstudie für Direktverbindung Ihringshausen - Landwehrhagen**

Die relevante Talquerung im Alltagsverkehr zwischen Landwehrhagen und Fuldataal-Ihringshausen / Vellmar (Grundzentrumsverbindung der Routenkategorie III) führt aktuell über die Schleuse Wahnhausen. Eine alltagstaugliche Route ist dies heute nicht (siehe auch KS\_12). Auch mit Realisierung der Verbindung KS\_12 ist diese Strecke von der Topografie her immer noch sehr umwegbehaftet.

Ende November 2012 wurde unter der Überschrift „Über die ICE-Brücke nach Hessen wandern?“ in der HNA berichtet. Der Wartungsgang taugt in der vorhandenen Ausführung sicher nicht als Steg für den RV und FV. Dieser müsste eine Breite von 4 m aufweisen und 1,3 m hohe Geländer besitzen. Vom Bild her wäre das unten im Brückenbauwerk durchaus unterzubringen (mit wohl ein paar Engstellen, die aber akzeptabel wären). Über den Steg könnte neben der Radverbindung auch gut ein neuer Erlebniswanderweg entlang der Fulda geführt werden, der als Premiumpfad „Fuldasteig“ die Hänge des Fuldahalts neu für Wanderer erschließen könnte.

### **4.2.5 Grundzentrenverbindung Ihringshausen - Niestetal-Sandershausen**

Aktuell müssen Radfahrende, die von Ihringshausen nach Sandershausen möchten, den Umweg über die Kasseler Hafenbrücke nehmen.

Mit dem Bau einer neuen Rad- und Fußbrücke bei KS-Wolfsanger würde eine attraktive Direktverbindung entstehen (NIT\_2).

#### **4.2.6 Grundzentrenverbindung Espenau - Staufenberg-Landwehrhagen**

Staufenberg-Landwehrhagen und Espenau liegen etwa 10,5 km Luftlinie auseinander. Die Verbindung quert bei Simmershausen das Gemeindegebiet. Die Verbindung ist durch die Fuldaquerung 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 Fuldataal 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).

#### **4.2.7 Grundzentrenverbindung Espenau - Hann. Münden**

Die Verbindung quert von Espenau kommend den nördlichen Teil des Gemeindegebiets. Hann. Münden und Espenau liegen etwa 13 km Luftlinie auseinander.

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).

#### **4.2.8 Grundzentrenverbindung Immenhausen - Hann. Münden**

Die Verbindung quert von Holzhausen kommend den nördlichen Teil des Gemeindegebiets. Über Knickhagen geht es an den Fulda-Radweg.

## 4.3 Einbindung in das Radpendlernetz Region Kassel

Die Gemeinde Fulda tal liegt bezogen auf KS-Mitte noch komplett im mittleren Radpendlerradius von 10 km Luftlinie.

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.nahmobilhessen.de](http://www.nahmobilhessen.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 („Bettellampen“), sondern u. a. auch Ampelschaltungen mit „Radpriorität“, Führung auf bevorrechtigten Fahrradstraßen; in Einzelfällen Neubau von Brücken oder Unterführungen.



Die Gemeinde ist mit drei Strecken an die Nachbarkommunen, sowie an das Oberzentrum Kassel angebunden:

- Radtangente Nord (dunkel blau)
- Radtangente Ost (hellblau)
- Radpendlerroute Vellmar-Umland (grün)



Abbildung 4.3 relevanter Auszug für Vellmar aus dem schematischen Netzplan der vorherigen Seite. (Grafik: Swen Schneider).



Abbildung 4.4 Legende schematischer Netzplan (Grafik: Swen Schneider).

### 4.3.1 Radpendlerroute Radtangente Nord

Die „Radtangente Nord“ bindet die Gemeinde Niestetal an den nördlichen Bereich des Kasseler Beckens vor allem in Richtung Kassel-Nord, Vellmar und Fuldata an.

Herzstück der Route ist wäre eine neue Fuldaquerung für den Fuß- und Radverkehr zwischen Niestetal-Sandershausen und KS-Wolfsanger (siehe NIT\_2). Mit dieser Fuldaquerung könnten die Industriestandorte Sandershausen, Kassel-Mittelfeld und Ihringshausen auf direktem Weg per Fahrrad erreicht werden.

Obwohl der VEP Region Kassel 2030 als langfristiges Planungswerk angelegt ist, findet sich die Fuldaquerung nicht im VEP-Radroutennetz 2030 (hier einsehbar auf [www.zrk-info.de](http://www.zrk-info.de) - Dokumentenseite 135 der PDF-Datei). Hier wird aber eine Brücke aber im GIS des VEP Stadt Kassel erwähnt: „VEP Maßnahme - Bezeichnung: Fulda (zw. Kassel-Wolfsanger und Niestetal-Sandershausen), Information: neue Fuß- und Radwegbrücke (Standort beispielhaft).“

Die Querung ist hier im Radpendlernetz Knackpunkt der Radtangente Nord".

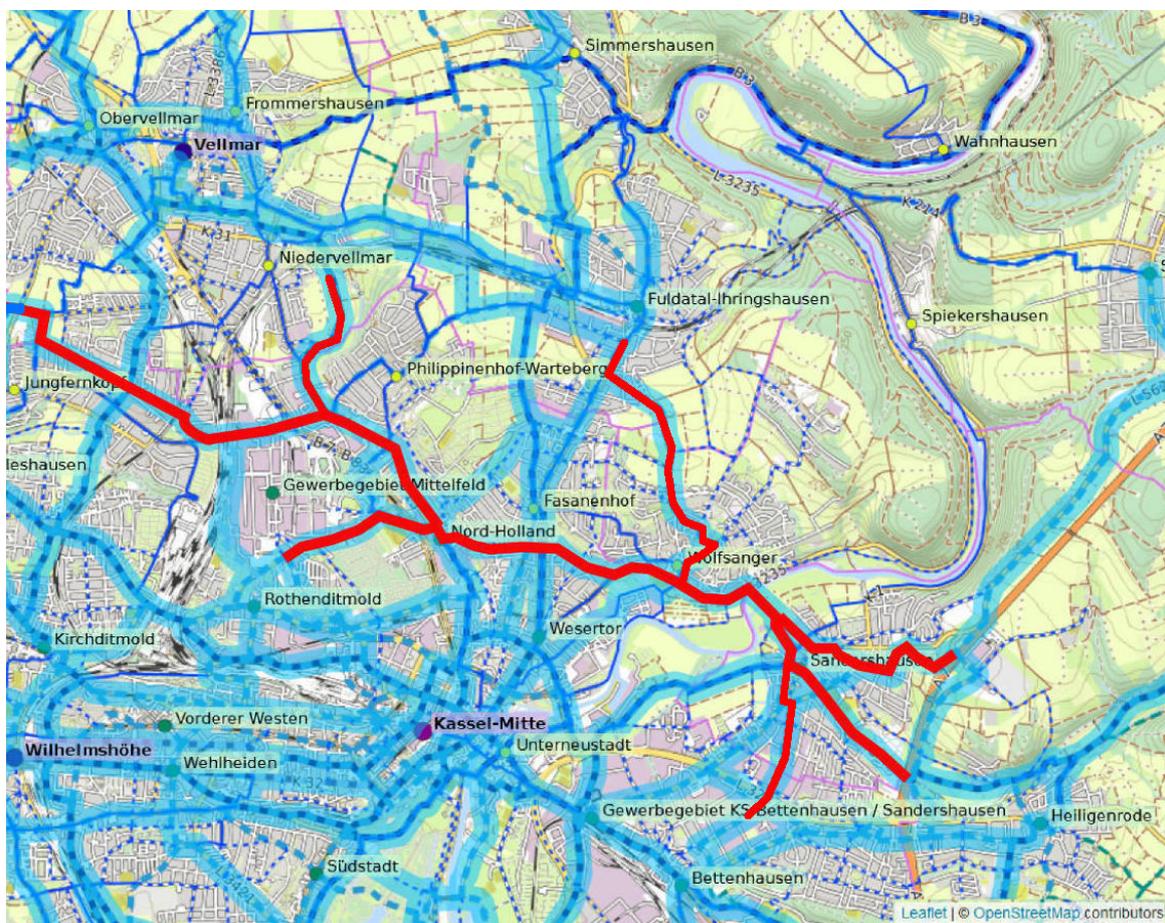


Abbildung 4.5 Verlauf der Radpendlerroute „Radtangente Nord“.

### 4.3.2 Radpendlerroute Radtangente Ost

Fuldatal wird mit der Radtangente West auf direkten Strecken an die Arbeitsplatzschwerpunkte im östlichen und südöstlichen Kasseler Becken angebunden. Dasselbe gilt für die Kasseler Stadtteile Wesertor und Fasanenhof. Die Route endet im Fuldabrücker Ortsteil Bergshausen.

Herzstück dieser neuen Tangentialverbindung ist der Radverkehrsverteiler Hafenbahn mit Nutzung in Nord-Süd-Richtung. Damit werden sowohl der Knoten Scharnhorststraße wie auch der Knotenpunkt Platz der deutschen Einheit auf einer direkten Strecke östlich umgangen. Dieses neue Routenstück unter der Dresdener Straße hindurch ermöglicht attraktive, direkte Verbindungen.

Wer beispielsweise in Lohfelden wohnt und im Klinikum Kassel oder auch in Ihringshausen arbeitet, kann in Kombination mit der Radpendlerroute Söhrebahn oder auch der Radpendlerroute Wahlebach zügig Richtung Norden radeln.

Der Radverkehrsverteiler Hafenbahn wird in West-Ost-Richtung auch auf der Radpendlerroute Niestetal-Sandershausen - KS-Unterneustadt - KS-Mitte genutzt.

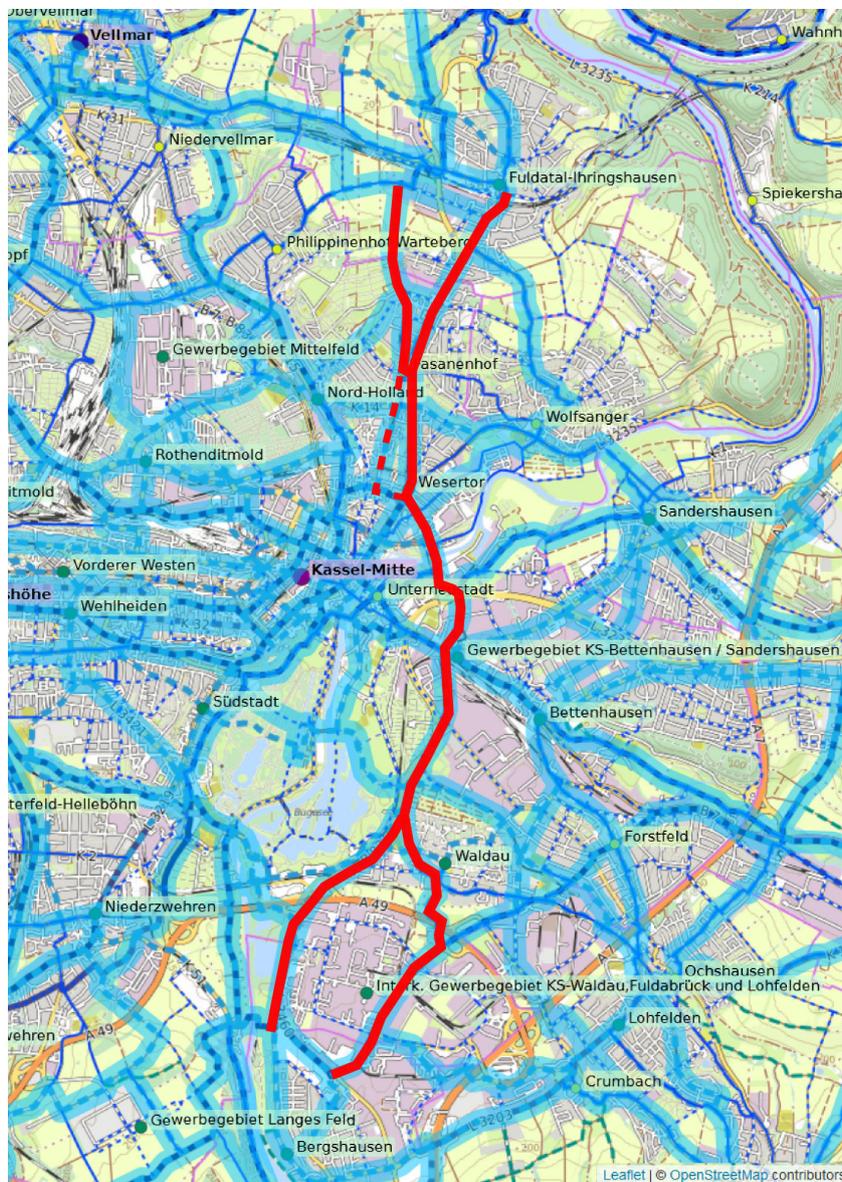


Abbildung 4.6 Verlauf Radpendlerroute „Radtangente Ost“

### 4.3.3 Radpendlerroute Vellmar-Umland (Habichtswald - Ahnatal-Weimar - Vellmar - Ihringshausen)

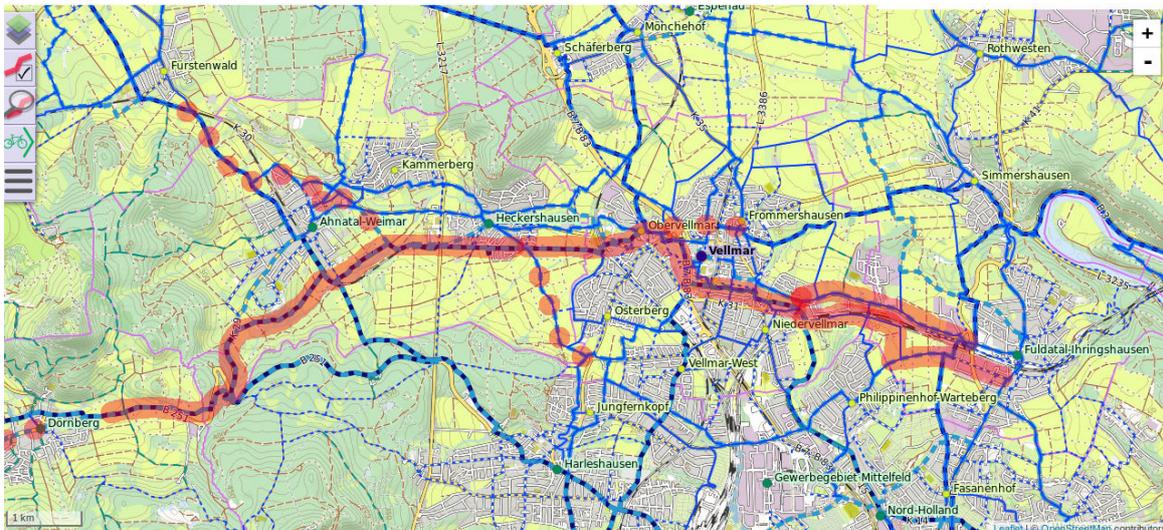
Ferner gibt es im Radpendlernetz als schnelle Radpendlerroute eine West-Ost Tangente. Sie ist vor allem in der Radpendlerbeziehung Ahnatal-Weimar bzw. Calden-Fürstenwald / Habichtswald nach Vellmar und Ihringshausen wichtig. Aber auch für Einwohner aus den südlichen Wohnquartieren von Weimar und Heckershausen 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).

Im Bereich Vellmar verläuft die Route auf der Ahneachse. Sofern die Parktangente VEL\_92 realisiert würde, könnte auf diese Weise der stark belastete Verkehrsknoten VEL\_25 nördlich umfahren werden (aktuell keine Sicherung des RV vorhanden).

Mit Routenausbau im Rahmen der Radschnellverbindung Vellmar - Kassel im Unteren Ahneparck (siehe u. a. VEL\_35) könnte so eine attraktive West-Ost-Route abseits des großen KFZ-Verkehrs durch Vellmar entstehen. Von dieser hochwertigen Route würden natürlich auch lokale Radverkehre innerhalb Vellmars sehr profitieren.

Wer beispielsweise in Ahnatal wohnt und im Gewerbegebiet Ihringshausen arbeitet, könnte so zukünftig sicher und komfortabel zur Arbeit per Rad pendeln.



**Abbildung 4.7** Verlauf der Radpendlerroute Weimar / Habichtswald - Vellmar / Ihringshausen mit Anschlüssen.

#### 4.3.4 Radpendlerverbindungen Ihringshausen - Kassel

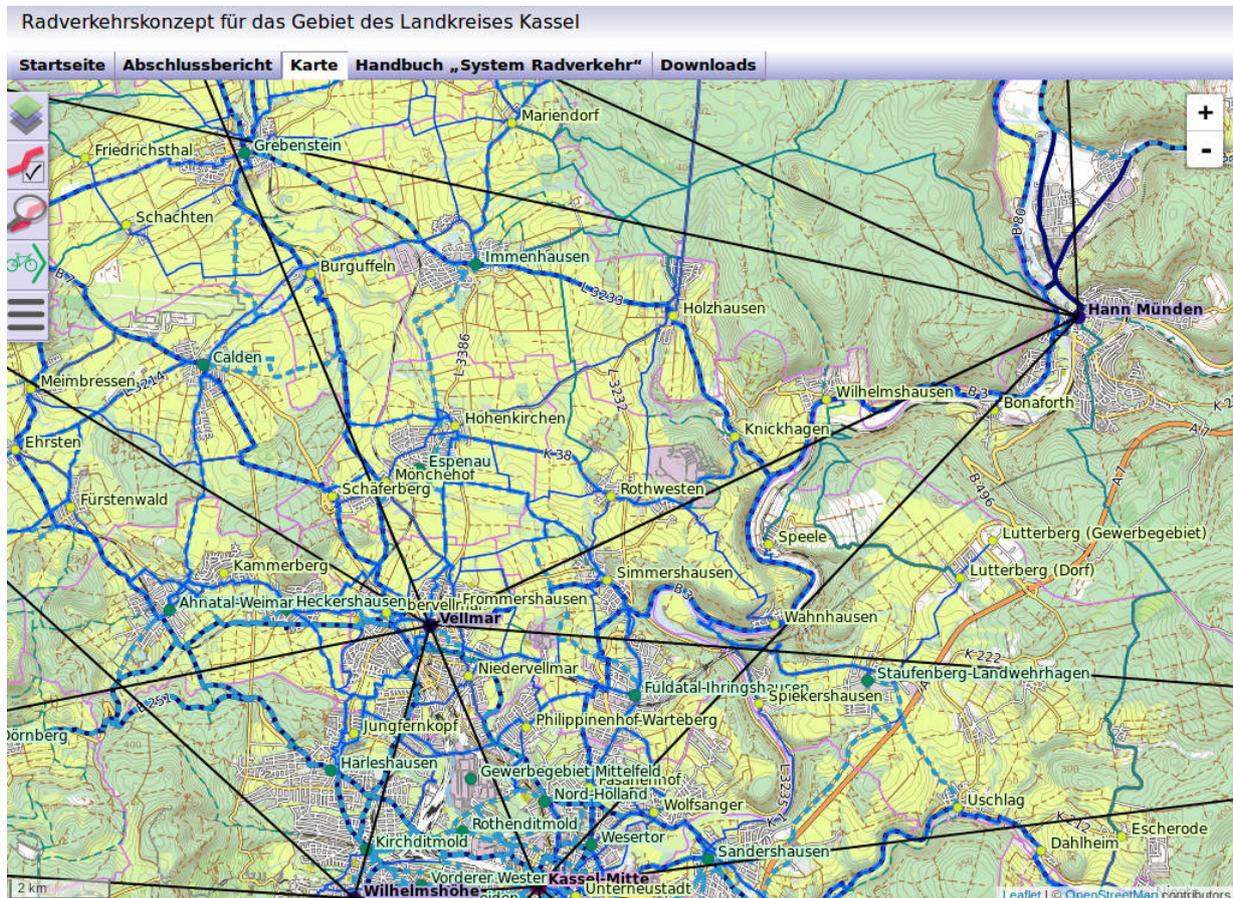
Eine sichere, direkte und komfortable Radpendlerverbindung zwischen Ortszentrum Ihringshausen und Kasseler Mitte ist nicht vorhanden. Die zur Zeit angebotene Route über „Stockbreite“, „Simmershäuser Straße“ und „Mönchebergstraße“ ist nicht zielführend, da sie nicht direkt geführt wird und es auf Kasseler Seite erhebliche Problemstellen gibt (z. B. der Abschnitt am Klinikum Kassel).

Es sollte Langfristig nach einer Lösung im Verlauf der „Veckerhagener“ und der „Ihringshäuser Straße“ gesucht (FUT\_58, FUT\_59, FUT\_60 und KS\_167). Die Straßenquerschnitte beider Straßen würden Raum bieten für breite Radfahrstreifen bzw. teilweise für sogenannte geschützte Radfahrstreifen (Protected Bike Lanes).

Die Strecke ist teilweise Bestandteil der „Radtangente Ost“.

## 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 4.8** Auszug aus dem Digitalkonzept: Wunschliniennetz Kategorie II über das Gemeindegebiet Fulda. Die Mittelzentrenverbindung sind in oliv-blau breit unterlegt.

#### **4.4.1 Mittelzentrenverbindung Kassel - Hann. Münden**

Die Mittelzentrenverbindung Kassel - Hann. Münden verläuft von Kassel über Ihringshausen Richtung Hann. Münden. Die Verbindung kürzt die Fuldaschleife Wolfsanger ab. Je nach Startpunkt in Kassel kann es mit Ausbau des Fuldaradwegs nun schneller sein, diese Schleife auszufahren.

Zwischen Ihringshausen und Kassel besteht Ausbaubedarf für eine alltagstaugliche Radroute (u. a. FUT\_27).

#### **4.4.2 Mittelzentrenverbindung Vellmar - Hann. Münden**

Des Weiteren quert die Mittelzentrenverbindung Vellmar - Hann. Münden das Gemeindegebiet. Von Vellmar-Frommershausen kommend geht es über Simmershausen in das Fuldataal Richtung Hann. Münden.

Zwischen Frommershausen und Simmershausen besteht Ausbaubedarf für eine sichere Radroute abseits der stärker befahrenen Kreisstraße (FUT\_21 und FUT\_35).

Der Zubringer von Simmershausen zum Fuldaradweg soll dagegen ausgebaut werden (u. a. FUT\_44).

#### **4.4.3 Mittelzentrenverbindung Hofgeismar / Warburg - Hann. Münden**

Diese Verbindung tangiert von Holzhausen kommend bei Knickhagen und Wilhelmshausen das Gemeindegebiet von Fuldataal.

# Kapitel 5

## Freizeit / Tourismus / Radrouten

### 5.1 Hessischer Radfernweg R 1 / Fulda-Radweg

Der Hessische Radfernweg R 1 / Fulda-Radweg, die touristische „Premiumroute“ Nordhessens, ist auch Teil der D-Netz-Route-9 (Deutschland-Route) und bald auch des Radwegs-Deutsche-Einheit. Sie durchläuft die Gemeinde Fuldataal von Ihringshausen bis Wilhelmshausen. Die Fulda ist hier Grenzfluss zu Niedersachsen (außer Gut Kragenhof). Der Weg ist **jetzt durchgehend asphaltiert** und zwischen 1,8 und 3 m breit. Der Weg wurde 2012 vom ADFC zertifiziert und mit 4 Sternen als Qualitätsradweg ausgezeichnet. Das Zertifikat ist inzwischen abgelaufen und wurde bisher nicht erneuert.

Mittlerweile ist in Sommerzeiten die Frequentierung des Weges so hoch, dass Breiten von 2,5 m nicht mehr als ausreichend angesehen werden können. Langfristig sollte der Weg möglichst durchgehend auf mindestens 3 m Breite ausgebaut werden.



**Abbildung 5.1** Der Hessische Radfernweg R 1 führt in Wilhelmshausen auf zwei Meter Breite über die Fuldapromenade

Der Neubauabschnitt Espebrücke bis Stadtgrenze Kassel wurde auf 3 m Breite ausgebaut.

Auf den vom Fußverkehr stärker genutzten Wegabschnitten wäre langfristig eine Separierung des Weges, soweit vom Platz her machbar, sinnvoll. Dies träfe für Fuldatal vor allem auf die Fuldapromenade in Wilhelmshausen zu.

### **Anbindung Speele an den Fulda-Radweg**

Sinnvoll wäre die Errichtung einer Fußgänger- und Radfahrerbrücke über die Fulda von der B 3 aus hinüber nach Speele. Speeles Bürger bekämen einen Anschluss an die Fulda-Route, Radfahrer und Fußgänger einen Anschluss an die Regionalbahn (STAU\_1).

## **5.2 Märchenland-Radrundweg**

Der Märchenland-Radrundweg, eine regionale Freizeitroute, umrundet den Reinhardswald mit einer Gesamtlänge von 103 km. Weit mehr als die Hälfte dieser Strecke sind identisch mit dem Hessischen Radfernweg R 1 bzw. dem Diemelradweg.

Ein Abzweig von diesen Flussrouten beginnt in der Gemeinde Fuldatal am Knoten B 3 / K 40 (Spiegelmühle) und führt auf der Kreisstraße nach Knickhagen und weiter auf Wirtschaftswegen aus dem Gemeindegebiet hinaus nach Holzhausen. Die K 40 (Tempo 70) bis Knickhagen ist Bestandteil dieser Route, verfügt aber nicht über eine geeignete familientaugliche Nahmobilitätsverbindung (ohne Benutzungspflicht).

Der auf Höhe Campingplatz beginnende steile Anstieg in Richtung Holzhausen überfordert die meisten Radler.

Autor Herbert Iba gab für seinen Entwurf dieses Papiers folgenden Sachverhalt zu Protokoll: *Zu überprüfen wäre, ob eine Trassierung nördlich bzw. östlich des Krummbachs (ab Camping) zu realisieren wäre, da über eine solche Streckenführung moderatere Steigungsverhältnisse zu erreichen wären.* Welche Alternativrouten Herbert Iba mit dieser Formulierung erwähnen bzw. beschreiben wollte, ist Autor Dirk Schmidt nicht bekannt (Stand April 2018).

## **5.3 Radwegweisung ab Wilhelmshausen Richtung Gahrenberg / Reinhardswald**

Der Weg vom Wilhelmshausen aus nach Norden in den Reinhardswald bis zur Kohlenstraße am Gahrenberg wäre ein Kandidat für eine Wegweisung. Diese Route würde am Hessischen Radfernweg R 1 beginnen und über die Straße „Kötnerlei“ zum „Steinköhlerspfad“ auf die Höhen des zukünftigen Naturparks führen.

Die Strecke ist als Freizeitroute in der Netzplanung enthalten.

## 5.4 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).

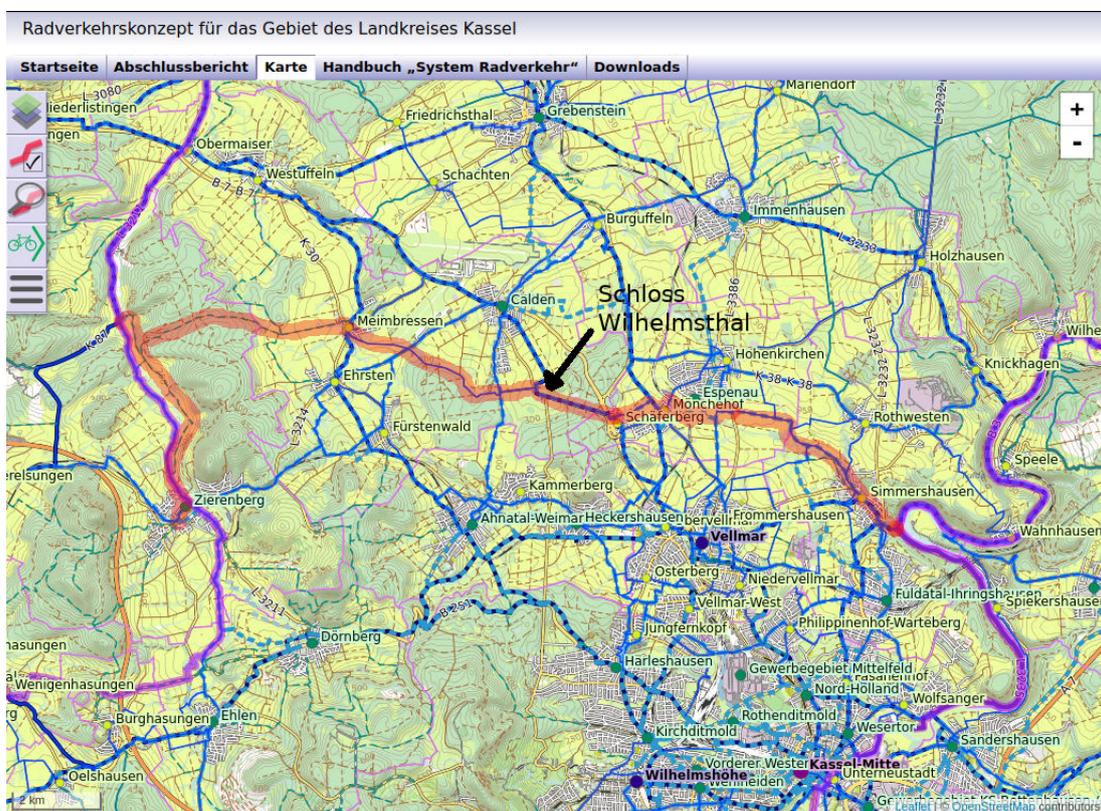
Prinzipiell ist eine solche Route eine gute Idee. Fulda-Warme-Radweg wäre ein passender Name für diese neue Querverbindung.

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

In der Gemeinde ist ein flächendeckendes, integriertes Wegweisungssystem für den Radverkehr vorhanden, mit einer Zielwegweisung im Format 800 x 200 mm (Hauptwegweiser), einer Zwischenwegweisung im Format 300 x 300 mm (Zwischenwegweiser) sowie Einschubplaketten (mit den Routenlogos) im Format 100 x 100 mm. Die Wegweisung ist FGSV-konform.

Bisher existiert eine solche Wegweisung im Landkreis für einige weitere Umlandgemeinden der Stadt Kassel und im Bereich Altkreis Wolfhagen. Geplant ist das Projekt für den gesamten Landkreis.

Der Hessische Radfernweg R 1 / Fuldaweg ist mit Zielwegweisern im Format 1000 x 250 mm (Hauptwegweiser), Zwischenwegweisern im Format 400 x 400 mm (Zwischenwegweiser) sowie Einschubplaketten (mit den Routenlogos) ausgestattet. Die Wegweisung des R1 ist nur bedingt FGSV-konform, da das Routenlogo auf den Wegweisern angebracht und nicht als Plakette in den Hauptwegweiser eingeschoben ist.

Die R1-Wegweisung ist nur unzureichend in das weitere Alltagsnetz integriert. Wichtige Hauptwegweiser an Verknüpfungspunkten zum abzweigenden Alltagsnetz fehlen, z. B. am Schocketal und an der Schleuse Wahnhausen.

Der Märchenland-Radrundweg ist mit Einschubplaketten 100 x 100 mm (mit dem Routenlogo) in die Zielwegweisung integriert, FGSV-konform.

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](http://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.

**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](http://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](http://www.fgsv-verlag.de); Fachvortrag zur RAL 2012 mit Erklärung der Entwurfsklassen für Landstraßen (EKL) auf [vsvi-mv.de](http://vsvi-mv.de)

**RIN 2008 Richtlinien für integrierte Netzgestaltung 2008** - lesenswerte Info in der deutschen Wikipedia; zu beziehen über den [www.fgsv-verlag.de](http://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](http://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](http://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](http://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](http://www.rvk.lk-kassel.radinformation.de))

### **Auftraggeber**

ADFC Kreisverband Kassel Stadt und Land e. V.  
Wilhelmsstraße 2  
34117 Kassel  
[www.adfc-kassel.de](http://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](http://www.radinformation.de)  
(Fertigstellung des Projekts bis Ende Februar 2019)

Projektförderung durch die Sparkassenstiftung Landkreis Kassel