

Radverkehrskonzept für das Gebiet des Landkreises Kassel

Gemeindesteckbrief Habichtswald



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	7
3.0.1	Ortsverbindung Dörnberg - Ehlen	7
4	Radverkehrsverbindungen zu benachbarten Gemeinden / Regionen	8
4.1	Ortsverbindungen in benachbarte Gemeinden	9
4.1.1	Ortsverbindung Ehlen - Burghasungen	9
4.1.2	Ortsverbindung Ehlen - Martinhagen / Breitenbach	9
4.2	Einbindung in das Grundnetz	11
4.2.1	Grundzentrenverbindung von Dörnberg nach Zierenberg	12
4.2.2	Grundzentrenverbindung von Ehlen nach Zierenberg	12
4.2.3	Grundzentrenverbindung nach Ahnatal / Kassel-Harleshausen	14
4.2.4	Grundzentrenverbindung nach Naumburg	17
4.2.5	Grundzentrenverbindung nach Bad Emstal-Sand	17
4.2.6	Grundzentrenverbindung nach Schauenburg-Hoof	17
4.2.7	Grundzentrenverbindung nach Wolfhagen	17
4.3	Einbindung in das „Radpendlernetz Region Kassel“	18
4.3.1	Radpendlerroute „Roter Pfahl“	20
4.3.2	Radpendlerroute Vellmar-Umland (Bahn-Route)	21
4.4	Mittelzentrenverbindungen über das Gemeindegebiet	22
4.4.1	Mittelzentrenverbindung Korbach - Kassel / Vellmar	22
4.4.2	Anmerkungen zur Radhauptverbindung Wolfhagen - Kassel	22
5	Freizeit / Tourismus / Radrouten	23
5.1	Optimierung Hessischer Radfernweg R 4	23
5.2	Optimierung Kassel-Edersee-Radweg	24
5.3	Verbesserungen am Warmetal-Radweg	25
6	Wegweisung	26
7	Abkürzungsverzeichnis	27
8	Impressum	29

Kapitel 1

Basisdaten

Die Wohngemeinde findet sich westlich des Oberzentrums Kassel im oberen Tal der Warme.

1.1 Strukturdaten

- **Einwohner:** etwa 5.000
- **Fläche:** 28,21 km²
- **Bevölkerungsdichte:** 178 EW pro km²
- **Regionale Raumstruktur:** Ordnungsraum, Grundzentrum
- **Ortsteile:** Dörnberg, Ehlen
- **Zentraler Ortsteil:** gesamte Gemeinde
- **Verwaltung:** Rathaus in Dörnberg
- **Schulen:** je eine Grundschule in beiden Ortsteilen, nächste weiterführende Schule in Zierenberg.
- **Wirtschaft:** kleines Gewerbegebiet in Ehlen, sonst Pendlergemeinde
- **Versorgung / Einzelhandel:** jeweils in beiden Ortsteilen
- **Bahnanschluss:** keiner, nächste Bahnanschlüsse in Zierenberg und Ahnatal-Weimar (Regionalbahnstrecke Kassel - Korbach), nächster Fernverkehrshalt in Kassel
- **Meldeplattform Radverkehr:** nein
- **Mitgliedschaft AGNH:** ja

1.2 Topografische und Geografische Lage

Die Gemeinde liegt am Nordrand des Hohen Habichtswalds etwa 8 bis 10 km westlich des Oberzentrums Kassel. Im Süden hat das Gemeindegebiet Anteil am Hohen Habichtswald.

Der höchste Punkt des Gemeindegebiets ist der Uhlenstein. Die kleine, 607,5 m hohe Anhöhe liegt etwa 500 m Luftlinie westlich vom Gipfel des Hohen Grases bei Geo 51.30718 9.34783. Die gleichnamigen, bis zu 3 m hohen Felsen finden sich versteckt im Wald ein paar Meter nördlich des ehemaligen Hochbehälterstandorts.

Nach Norden hin fällt die Gemarkung auf bis zu 280 m im Warmetal zum Zierenberger Grund hin ab. Im Westen begrenzt der Höhenzug der Hinterhabichtswälder Kuppen das Gemeindegebiet. Nordöstlich des Ortsteils Dörnberg hat die Gemeinde Anteil am Dörnbergmassiv. Im Osten besteht über den etwa 380 m hohen Dörnbergpass Anschluss an das Ahnetal Richtung Kasseler Becken.



Abbildung 1.1 Blick auf die Felsformation des Uhlenstein (Bild: Dirk Schmidt).

1.3 Verkehrsräumliche Lage

Die Gemeinde liegt an der B 251, die Kassel mit Korbach verbindet. Von der B 251 werden beide Ortsteile gequert.

Nächster Autobahnanschluss ist die Anschlussstelle Zierenberg an der A 44 Kassel - Dortmund, die 2 km westlich Ehlen zu finden ist.

Die nächsten Bahnanschlüsse zur Gemeinde Habichtswald liegen an der Regionalbahnstrecke Kassel - Korbach. Dies sind die Halte Bf Zierenberg (etwa 4 bis 5 km nördlich) und Ahnatal-Weimar (rund 5 km nordöstlich von Dörnberg). Der nächste Fernverkehrshalt ist in Kassel-Wilhelmshöhe zu finden (etwa 10 km östlich, Busanschluss).

Kapitel 2

Bestandsaufnahme

Der Gebrauch des Fahrrads als Verkehrsmittel ist eher gering.

Laut VEP Region Kassel 2030 liegt der Radverkehrsanteil für die Kasseler Umlandgemeinden bei ca. 4 % (modal split). Entsprechende Werte ausschließlich für die Gemeinde Habichtswald existieren nicht.

Mit dem Aufkommen des Pedelecs bestehen aber auch für Habichtswald neue Radverkehrspotentiale, da die Höhenmeter „ihren Schrecken verloren haben“.

Zwischen beiden knapp zwei Kilometer entfernt liegenden Gemeindeteilen existiert entlang der Bundesstraße eine Radverkehrsanlage. Hier besteht Verbesserungsbedarf.

Überörtliche Radverkehrspotentiale bestehen von beiden Gemeindeteilen vor allem nach Zierenberg. So gibt es wahrscheinlich Radverkehrspotentiale im Schülerverkehr, da Zierenberg eine weiterführende Schule besitzt. Daten zu den Verflechtungen im Schülerverkehr liegen allerdings nicht vor.

Zwischen Ehlen und Zierenberg (Entfernung etwa 5 km bei rund 60 bis 70 Höhenmeter) ist eine nutzbare Radverbindung vorhanden, die allerdings Ausbaupotential besitzt.

Zwischen Dörnberg und Zierenberg beträgt die Entfernung sogar nur rund 4 km (bei ebenfalls etwa 60 bis 70 Höhenmeter). Hier fehlt eine direkte Verkehrsfreie Radverbindung. Es kann nur die für den Radverkehr ungeeignete, stärker befahrene Landesstraße L 3211 genutzt werden.

Überörtlich fehlt allerdings auch eine sichere, alltagstaugliche Anbindung Richtung Kasseler Becken / Ahnatal und Vellmar. Ab Ehlen fehlen ferner sichere Ortsverbindungen nach Breitenbach / Martinhagen sowie Richtung Burghasungen / Oelshausen.



Abbildung 2.1 Blick auf die B 251 östlich Dörnberg mit fehlender Radverkehrsanlage (Bild: Dirk Schmidt).

Habichtswald wurde im Entwurf des Radroutennetzes 2030 im Verkehrsentwicklungsplan Stadt und Region Kassel von 2015 nicht berücksichtigt. Die Gemeinde ist Stand 03-2020 kein Mitglied im Zweckverband Raum Kassel.

Aber auch wichtige Anschlüsse auf dem Gebiet der Stadt Kassel (ZRK-Gebiet) fanden z. B. im Bereich der B 251 keine Berücksichtigung. Die potentielle VEP-Hauptroute Richtung Dörnberg über Gasthaus Ahnetal endet in KS-Harleshausen.

Das VEP-Netz mit Haupt- und Nebenrouten kann im Digitalkonzept unter Kartenebenen eingeblendet werden: www.rvk.lk-kassel.radinformation.de/karte.html.

Auf der folgenden Seite ein Auszug aus der Netzkarte mit Überlagerung Projektnetz dieses Radverkehrskonzepts und dem VEP-Radnetz (breit violett: VEP-Hauptrouten, schmal rostrot VEP-Nebenrouten).

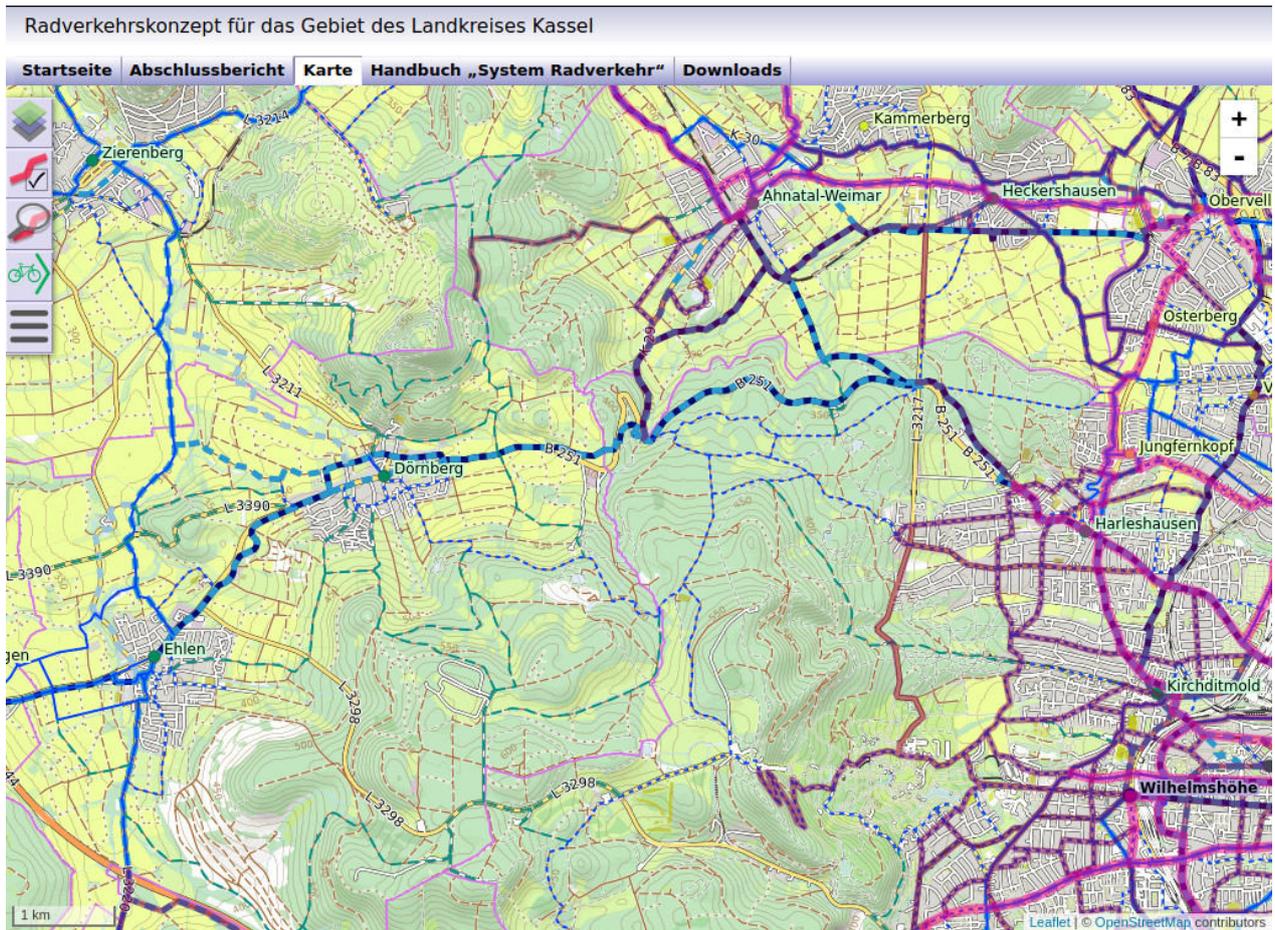


Abbildung 2.2 Auszug aus der Netzkarte mit Überlagerung Projektnetz dieses Radverkehrskonzepts und dem VEP-Radnetz. breit violett: VEP-Haupttrouten, schmal rostrot: VEP-Nebenrouten

Kapitel 3

Radverkehrsverbindungen innerhalb des Gemeindegebiets

3.0.1 Ortsverbindung Dörnberg - Ehlen

Die beiden Ortsteile Dörnberg und Ehlen liegen etwa 2 km auseinander. Entlang der stärker befahrenen Bundesstraße findet sich eine asphaltierte Radverkehrsanlage. Die Strecke besaß Wurzelaufbrüche, die saniert wurden (HAB_32).

Der RVA-Beginn in Ehlen bietet Verbesserungspotential (siehe Punkte HAB_12, HAB_35 und HAB_3).

Verbesserungen für die Radverkehrssicherheit sollten im weiteren Verlauf an den Querungen bei HAB_20 (Zufahrt Lebensmittelmarkt REW) und bei HAB_19 (Einmündung Landstraße L 3298) vorgenommen werden:

In beiden Fällen ist mit Stand 2015 nur eine weiße Furtmarkierung vorhanden.

Wichtig sind hier Bessere Hervorhebungen der vorfahrtsberechtigten RV-Querungen: Vorhandene Furten Rot markieren und zusätzlich große Fahrradpiktogramme mit Zweirichtungspfeilen hinzufügen (sehen auch die hessischen Musterlösungen für Radverbindungen vor; Dokument siehe www.mobileshessen2020.de/nah_radnetzessen: Dateiseite 123).

Bei der Einmündung Landstraße L 3298 wäre es mittelfristig sinnvoll die RVA höher zu legen und evtl. auch etwas näher zur Fahrbahn der Bundesstraße zu platzieren. Dadurch ist die RV etwas mehr im Blickfeld des rechts abbiegenden KFZ-Verkehrs (Bilder dazu siehe HAB_19).

Am Ortseingang Dörnberg fehlt am RVA-Ende eine Sicherung für den querenden Rad- und Fußverkehr. Hier wäre mittelfristig eine 3,5 m bis 4 m breite Mittelinsel sinnvoll (HAB_23). So könnten im Ortseingangsbereich auch beim KFZ-Verkehr geschwindigkeitsdämpfende Effekte erzielt werden.

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.

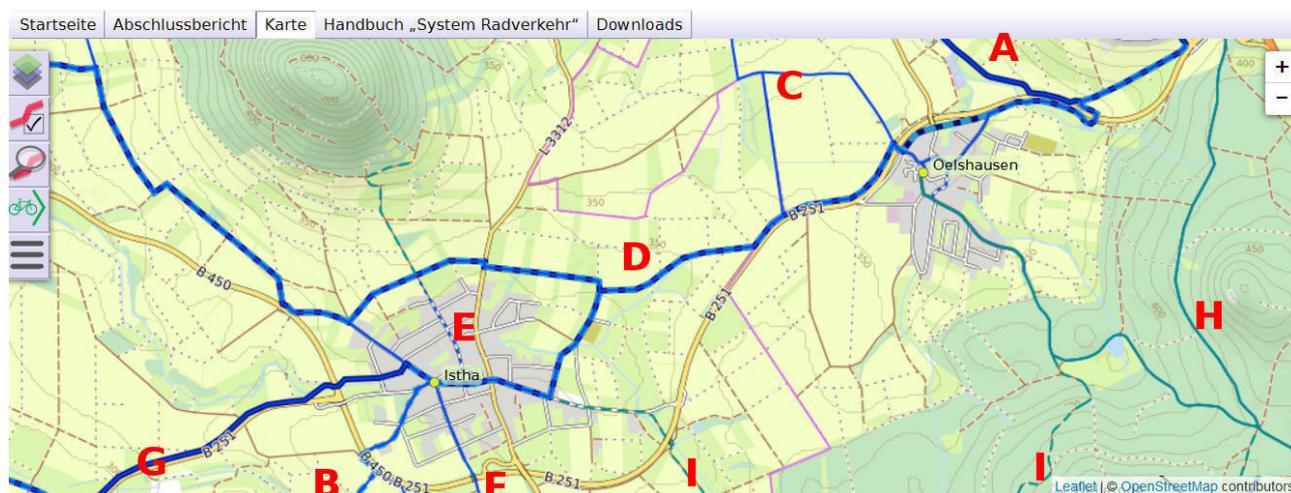


Abbildung 4.1 Beispiele Netzkategorien im Digitalkonzept: Die Kategorien II, III und IV werden grafisch gestuft angezeigt. **A** = reine Mittelzentrumsverbindung der Kategorie II; **B** = Grundzentrumsverbindung der Kategorie III überlagert mit einer Ortsverbindung der Kategorie IV; **C** = einzelne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

4.1.1 Ortsverbindung Ehlen - Burghasungen

Der Zierenberger Ortsteil Burghasungen liegt etwa 2 km westlich von Ehlen, das mit seinem Verbrauchermärkten nächster Anlaufpunkt z. B. für den Lebensmitteleinkauf ist.

Zwischen Habichtswald-Ehlen und Burghasungen stellt die B 251 die direkteste Verbindung her. Die Straßenfahrbahn hat auf diesem Abschnitt eine Breite von ca. 7 m zuzüglich beidseitig je ca. 1,75 m breite Seitenstreifen. Die Straße ist hier mit 8.732 Kfz/24h (DTV 2010) belastet. Eine straßenbegleitende Radverkehrsanlage ist nicht vorhanden. Eine durchgehend sicher und komfortabel befahrbare alternative Radverkehrsverbindung fehlt. Diese Ortsverbindung ist Abschnitt der vorgeschlagenen Ober- / Mittelzentrenverbindung Kassel – Wolfhagen, und somit von höherer Priorität. Es besteht auch heute schon die Möglichkeit, die Seitenstreifen an der B 251 zum Radfahren zu nutzen. Wegen des fehlenden Sicherheitstrennstreifens und des mäßigen baulichen Zustands der Streifen werden sie vom Radverkehr kaum genutzt. Am problematischsten ist aber das Fehlen der Seitenstreifen sowohl an der Ortseinfahrt Ehlen und der Einmündung K 99 bei Burghasungen als auch an den beiden Anschlussstellen der A 44.

Vorgeschlagen wird die Herstellung eines asphaltierten und mindestens 2,5 m breiten straßenbegleitenden Wegs an der B 251 zwischen der westlichen Ortseinfahrt in Ehlen (Knoten 3220) und der Einmündung K 99 bei Burghasungen. Er sollte mit Zeichen 260 (Verbot für Kraftfahrzeuge) beschildert werden. Zwischen Ehlen und Gut Burghasungen könnte der Weg südlich der Bundesstraße geführt werden (HAB_13), um auch den Radverkehr aus dem südlichen Teil Ehlers bzw. aus Richtung Schauenburg besser einbinden zu können (Verbindung über „Im Rosengarten“). Ziel müsste es sein, eine „planfreie“ Radtrasse mit Fahrbahnseitenwechsel über die Bundesstraße, zwischen den Anschlussstellen A 44 und der K 99, zu erreichen. Am Gut Burghasungen könnte eine Wirtschaftswegunterführung zum Wechseln der Fahrbahnseite genutzt werden. An der östlichen A 44-Anschlussstelle sollte möglichst eine Unterführung ein sicheres Queren ermöglichen. Der Weg würde auf Höhe des weiter nach Oelshausen führenden Wirtschaftswegs in die K 99 einmünden (ZIE_15).

Alternativ dazu wäre auch eine durchgehende Führung auf der Südseite der Bundesstraße möglich (unter Einbeziehung der alten Bundesstraßentrasse um Gut Burghasungen). Über die westliche Anschlussstelle A 44 und die B 251 könnten in einem Zuge zwei Brücken hergestellt werden. Der Weg würde, wie oben beschrieben, in der K 99 enden. Vorteil dieser Führung wäre die direkte Einbindung des Pendlerparkplatzes sowie der Wege zum Hundsberg bzw. nach Martinhagen (für Fußgänger und Radfahrer).

4.1.2 Ortsverbindung Ehlen - Martinhagen / Breitenbach

Die Radverkehrsverbindung von Ehlen in Richtung Süden wird auf der schmalen und schnell befahrenen L 3220 geführt. Eine straßenbegleitende Radverkehrsanlage entlang der Landstraße ist bis zur nächsten Ortschaft Martinhagen nicht vorhanden. Eine alternative Fahrmöglichkeit steht nicht zur Verfügung.

Erlaubt ist eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h. Eine Befahrung der ca. 5 m breiten und mit ca. 2.000 Kfz/24h belasteten Straße birgt für den Radverkehr erhebliche Gefahren. Die regionale Freizeitradroute „Warmetalweg“ verläuft auf diesem Straßenabschnitt. Dieser entspricht in keiner Hinsicht den Qualitätskriterien für eine Freizeitnutzung und ist alles andere als familienentauglich. Von einer Befahrung mit Kindern muss aus Sicherheitsgründen dringend abgeraten werden.

Es wird die Herstellung eines straßenbegleitenden mindestens 2,5 m breiten asphaltierten Wegs zwischen den Ortseinfahrten von Breitenbach und Ehlen sowohl für den Freizeit- als auch für



Abbildung 4.2 Die L 3220 zwischen Ehlen und Breitenbach: auf diesem für Radfahrer gefährlichen Straßenabschnitt verläuft die freizeitorientierte Route des „Warmetalwegs“ im Mischverkehr auf der Fahrbahn (Bild: Herbert Iba)

den Alltagsverkehr empfohlen (siehe SBG_1). Der Weg sollte mit VZ 260 (Verbot für Kraftfahrzeuge) beschildert werden, damit Radsportler weiterhin die Fahrbahn nutzen können.

4.2 Einbindung in das Grundnetz

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

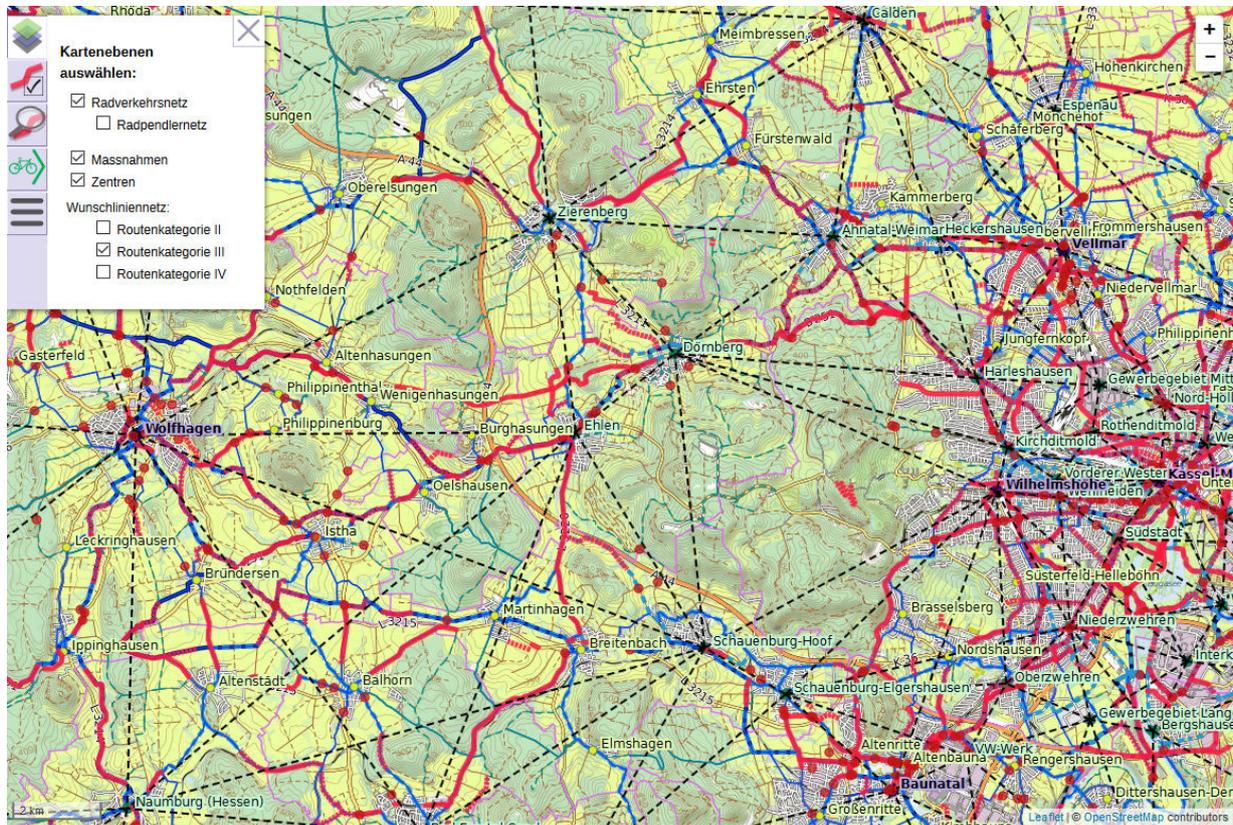


Abbildung 4.3 Auszug aus dem Digitalkonzept: Wunschliniennetz der Netz-kategorie III für Habichtswald.

4.2.1 Grundzentrenverbindung von Dörnberg nach Zierenberg

Habichtswald-Dörnberg ist mit dem rund 4 km entfernten Zierenberg über die L 3211 verbunden. Die Fahrbahn der Grundzentrenverbindung hat eine Breite von ca. 6,5 m und ist mit ca. 2.300 Kfz/24h belastet. Eine Radverkehrsanlage ist hier nicht vorhanden und zur Straße gibt es für den Radverkehr keine akzeptable Alternative. Streckenweise sind Geschwindigkeitsbegrenzungen vorhanden, meist sind aber 100 km/h erlaubt. Problematisch, weil unübersichtlich, ist der Abschnitt um die Straßeneinmündung „Heilerbachtal“ (Friedrichstein), auch wegen der dortigen Steigungsstrecken in beiden Fahrtrichtungen (hohe Differenzgeschwindigkeit). Radverkehr im Mischverkehr kann hier nicht sicher geführt werden. Wahrscheinlich ist Schülerverkehr (mit Bus oder Pkw) zwischen beiden Orten vorhanden, da Zierenberg eine weiterführende Schule besitzt, die Gemeinde Habichtswald aber nicht.

Die Verbindung zwischen Dörnberg und Zierenberg hat hohe Priorität, da auch der Radverkehr von und nach Kassel hauptsächlich auf dieser Strecke abgewickelt wird. Sinnvoll wäre es, statt einer straßenbegleitenden Radverkehrsanlage an der Landesstraße, von Dörnberg aus, eine befestigt ausgebaute Verbindung zum „Hessischen Radfernweg R 4“ herzustellen. Die Länge der Fahrstrecke würde sich etwas erhöhen, die starken Anstiege der Landstraße würden aber entfallen. Ausgehen würde eine solche Route vom „Breiten Weg“ in Dörnberg. Im Prinzip kämen zwei Varianten in Frage (Variante 1: HAB_8, ZIE_19, ZIE_10 oder Variante 2: HAB_6, HAB_7). Variante 2 wird priorisiert, da die Ausbaustrecke hier erheblich kürzer wäre als bei Variante 2.

4.2.2 Grundzentrenverbindung von Ehlen nach Zierenberg

Die L 3220 verbindet Habichtswald-Ehlen mit Zierenberg. Die ca. 6 m breite und mit ca. 3.000 Kfz/24h (DTV 2015) belastete Straße besitzt keine straßenbegleitende Radverkehrsanlage. Alternativ wird vom Radverkehr eine überwiegend straßenunabhängige und sichere Wegführung auf befestigten Wirtschaftswegen genutzt, auf der auch der „Hessische Radfernweg R 4“ und die regionale Freizeitradroute „Kassel-Edersee-Radweg“ liegen. Den beiden relativ kurzen Verbindungsabschnitten jedoch, die außerorts auf den Fahrbahnen von Hauptverkehrsstraßen geführt werden (L 3390 / L 3220 bei Gut Bodenhausen, sowie L 3211 zwischen Bahnviadukt und Ortseinfahrt Zierenberg), wird ein hohes Gefährdungspotential beigemessen.

Ausgehend von Ehlen könnte ab der Einmündung der Wirtschaftswegeverbindung (Kassel-Edersee-Radweg) in die L 3390 die Route auch mittels eines neu herzustellenden Wegs auf dem westlichen Hochufer der Warme weitergeführt werden, bis zum befestigten Wirtschaftsweg (Hessischer Radfernweg R 4) in Richtung Zierenberg (HAB_24). Entlang der L 3211, zwischen Bahnviadukt und Ortseinfahrt Zierenberg, sollte auf der Westseite ein nicht benutzungspflichtiger asphaltierter und mindestens 2,5 m breiter Weg hergestellt werden (ZIE_31).

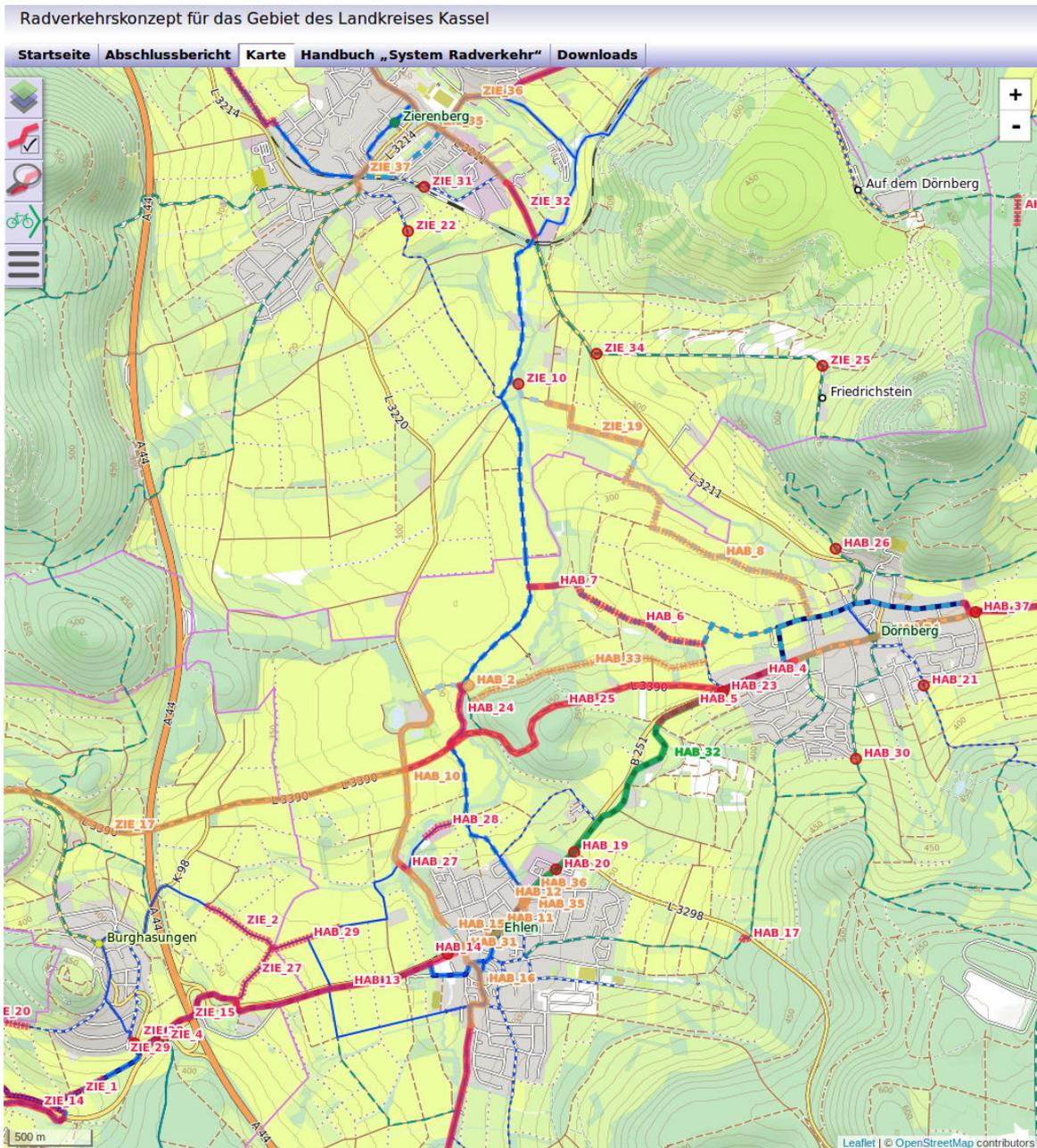


Abbildung 4.4 Auszug aus dem Digitalkonzept: Bereich Gemeinde Habichtswald und Zierenberg. Die angesprochenen Varianten für die Verbindung Zierenberg - Dörnberg sind eingetragen.

4.2.3 Grundzentrenverbindung nach Ahnatal / Kassel-Harleshausen

Der Lückenschluss Dörnberg - Gasthaus Ahnatal auf der Ortsverbindung Dörnberg - Weimar in eine der Schlüsselstellen im kreisweiten Radverkehrsnetz. Potentielle Varianten:

1. Straßennahe Vorzugsroute auf teilweise alter Straßentrasse:

Auf etwa der Hälfte der Strecke ist ausgehend vom Ortsausgang Dörnberg dazu auf etwa 1150 m eine neue RVA (HAB_3) entlang der B 251 notwendig. Die RVA nimmt die in Dörnberg nördlich der Bundesstraße liegende Umfahrung der Ortsdurchfahrt auf.

Im weiteren Verlauf wäre es sinnvoll einen bestehenden Wirtschaftsweg auszubauen (HAB_18). Bei KS_52 kann die alte Straßentrasse genutzt werden. Die Steigung ist hier zwar größer als auf der B 251, aber in Zeiten des Pedelec ist der Höhenunterschied im Rahmen.

Hinweis zu KS_278: Im Routenplan zum Landkreis Kassel des Projekts „Rad-Hauptnetz Hessen“ wurde hier am Gasthaus Ahnatal eine angeblich bereits bestehende RVA eingetragen. In der Realität findet sich hier ein sehr steiler, unbefestigter Pfad (15 bis 20 %), der selbst mit einem Pedelec nur schwer zu bezwingen ist. Autor Dirk Schmidt hatte es einmal geschafft, aber das Vorderrad war kurz vor dem abheben (trotz weit nach vorne gebeugtem Oberkörper).

Diese Strecke ist aufgrund der Topografie für eine RVA komplett ungeeignet. Die Vorzugsroute wurde daher in diesem Projekt auf die bedeutend flachere Trasse der alten Landstraße bei KS_52 gelegt. Anmerkung: Während der Erstellung des Rad-Hauptnetzes Hessen war dieses Projekt bereits veröffentlicht. Ob die Planer die Inhalte dieses Projekt zur Kenntnis genommen haben, ist Autor Dirk Schmidt mit Stand 06-2019 nicht bekannt. Projektinfos Rad-Hauptnetz Hessen siehe www.mobileshessen2020.de/nah_radnetzessen

2. Variante Katzenstein (HAB_38):

Neben der Vorzugsroute dieses Konzepts wäre ein Lückenschluss auch über den Bereich "Katzenstein" möglich.

Bis östlich des Schützenhauses könnten dazu von Dörnberg kommend asphaltierte Wirtschaftswege genutzt werden. Im Bereich der Westauffahrt im Waldbereich müsste die Route komplett neu hergestellt werden. Ab hier besteht sie nur als naturnaher, schmaler Wanderweg.

Im Gegensatz zur straßennahen Vorzugsroute besitzt diese Strecke etwa 10 bis 15 Höhenmeter mehr. Ferner liegt die Querung der Bundesstraße direkt in der Kehre. Des Weiteren würde auf längerer Strecke eine wichtige überregionale und heute attraktive Wanderroute überbaut. Verstärkte Konflikte RV und FV wären sehr wahrscheinlich. Ferner wären gegenüber Variante KS_52 (alte Straßentrasse) wahrscheinlich mehr Baumfällungen und Geländeanpassungen im Forst notwendig. Des Weiteren wäre die Einbindung der Siedlungslage Dörnberg für den Alltagsradverkehr weitgehend schlecht. Ab Ortseingang B 251 können die Radverkehre dagegen auf der Vorzugsroute gut die Ortslage erreichen.

Aufgrund der genannten Nachteile wurde die Variante "Katzenstein" von den Autoren 2017 aussortiert. Hinweis: als „Katzstein“ wird die bewaldete, kleine, 425 m hohe Basaltkuppe südöstlich des Schützenhauses bezeichnet.

3. Variante straßenbegleitende Radverkehrsanlage:

Diese Variante wäre ebenfalls möglich. Aufgrund der Übersicht im Kartensystem, wurde diese Lösung nicht extra dargestellt.

Im Vergleich zur Vorzugsroute wären sehr wahrscheinlich mehr Baumfällungen parallel der Straße und größere Erdbewegungen notwendig. Weiterer Nachteil wäre eine höhere Flächeninanspruchnahme, da komplett neue Trasse.

Ein Vorteil dagegen wäre im Bereich der Kehre eine geringere Steigung als auf der Vorzugstrasse. In Zeiten des Pedelec ist die mittlere Steigung der Vorzugsroute bei KS_52 allerdings kein großes Hemmnis mehr.

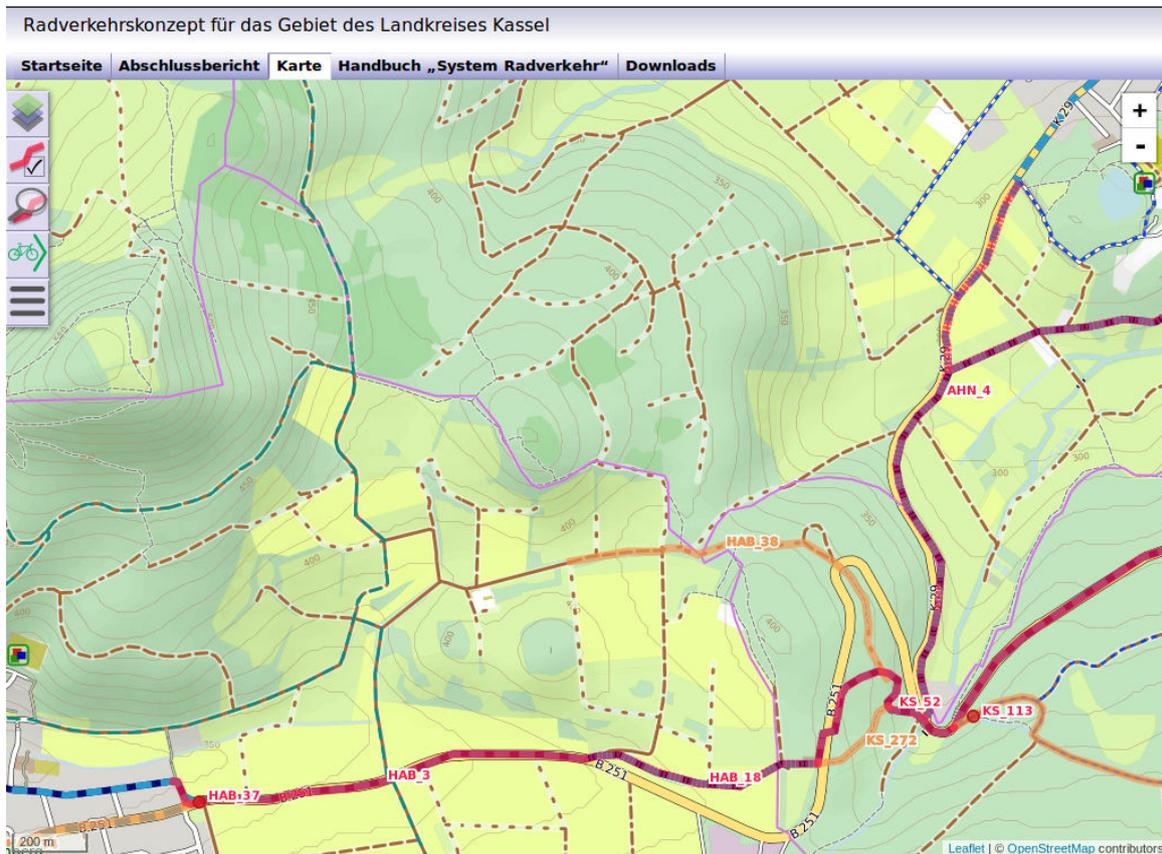


Abbildung 4.5 Auszug aus dem Digitalkonzept: Blick auf den Routenkorridor Dörnberg - Weimar. Als Vorzugsroute wurde die Trasse via HAB_3, HAB_18, KS_52 und AHN_4 in die Netzplanung übernommen.

Alternativvariante Gasthaus Ahnetal - KS-Harleshausen: Alte Wolfhager Straße

Im landesweiten Projekt „Rad-Hauptnetz Hessen“ von 2019 wurde die Radhauptverbindung Kassel - Wolfhagen ab Gasthaus Ahnetal auf die Alte Wolfhager Straße gelegt. Die Strecke ist ein geschotterter Forstweg, der mit Tourenpedelecs meist befriedigend fahrbar ist.

Sofern in einem ersten Schritt eine RVA östlich Ortsausgang Dörnberg B 251 bis Gasthaus Ahnetal vorhanden wäre, wäre die Verbindung Dörnberg - Harleshausen mit dem Forstweg der alten Wolfhager Straße schon mal eine weitgehend sichere Verbindung. Wichtig wäre bei Verzicht auf eine komplette RVA entlang der B 251 allerdings, den Waldweg im Schotterbereich (1700 m) unbedingt zu asphaltieren (KS_271).

In Kassel könnten auf der Ahnatalstraße sehr wahrscheinlich noch Radfahrstreifen abmarkiert werden (KS_59).

Projektinfos Rad-Hauptnetz Hessen allgemein siehe hier auf www.nahmobil-hessen.de.

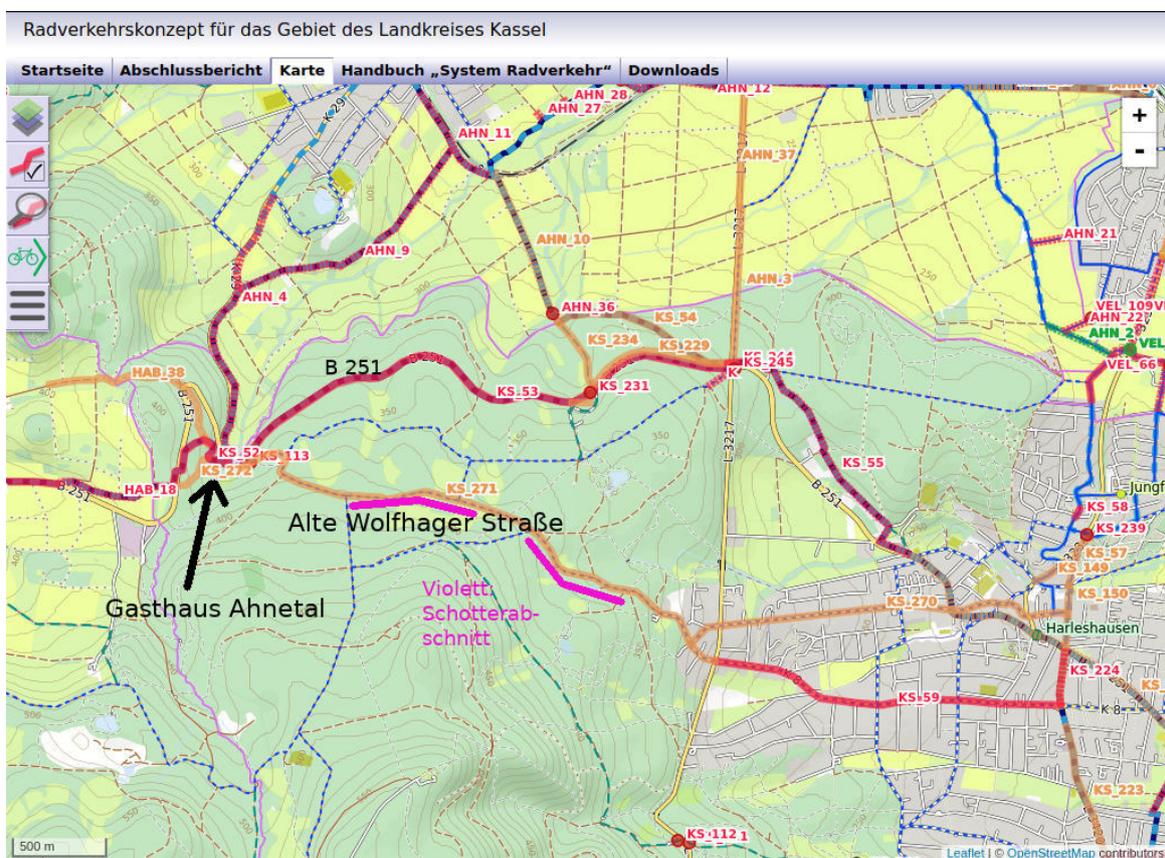


Abbildung 4.6 Auszug aus dem Digitalkonzept: B 251 und alte Wolfhager Straße.

4.2.4 Grundzentrenverbindung nach Naumburg

Die Kernstadt von Naumburg findet sich etwa 14 km Luftlinie südwestlich von Ehlen.

Die Route folgt dem Korridor der B 251 bis Isthä-Ortskern (in diesem Routenabschnitt umfangreicher Ausbau- und Neubaubedarf).

Von Isthä geht es auf Wirtschaftswegen (hier Verbesserungsbedarf an den Oberflächen) durch die Feldgemarkung nach Altenstädt. Ab hier führt die Route auf der bestehenden Ortsverbindung nach Naumburg-Kernstadt.

Maßnahmen siehe Karte im Digitalkonzept.

4.2.5 Grundzentrenverbindung nach Bad Emstal-Sand

Bad Emstal-Sand liegt rund 10 km südlich von Ehlen. Entlang der stärker befahrenen Landstraße L3220 bestehen außerorts keine Sicherungen für den Radverkehr. Alternative, alltags-taugliche Strecken bestehen nicht.

Wie bereits im entsprechenden Abschnitt zur Ortsverbindung Ehlen - Martinhagen / Breitenbach erörtert fehlt entlang der Landstraße zwischen Ehlen und Breitenbach eine Radverkehrs-anlage (siehe SBG_1). Im weiteren Verlauf nach Sand ist dies ebenfalls der Fall (Maßnahme BADE_1).

4.2.6 Grundzentrenverbindung nach Schauenburg-Hoof

Von der fehlenden Radverkehrsanlage auf der Ortsverbindung Ehlen - Martinhagen / Breitenbach unter SBG_1 ist ebenfalls die Verbindung nach Schauenburg-Hoof betroffen.

Bis südlich der A 44 verläuft diese Verbindung auch im Korridor der L 3220. Hier zweigt diese bereits heute Ausgeschilderte Kommunalverbindung auf Wirtschaftswege östlich der Landesstraße ab.

Hier besteht auf Schauenburger Gebiet Ausbaubedarf (SBG_2).

4.2.7 Grundzentrenverbindung nach Wolfhagen

Wolfhagen findet sich etwa 10 km westlich Ehlen. Die Topografie im Routenkorridor ist bewegt.

Die Grundzentrenverbindung führt im Korridor der B251 über Burghasungen, Oelshausen und nördlich Isthä vorbei nach Wolfhagen.

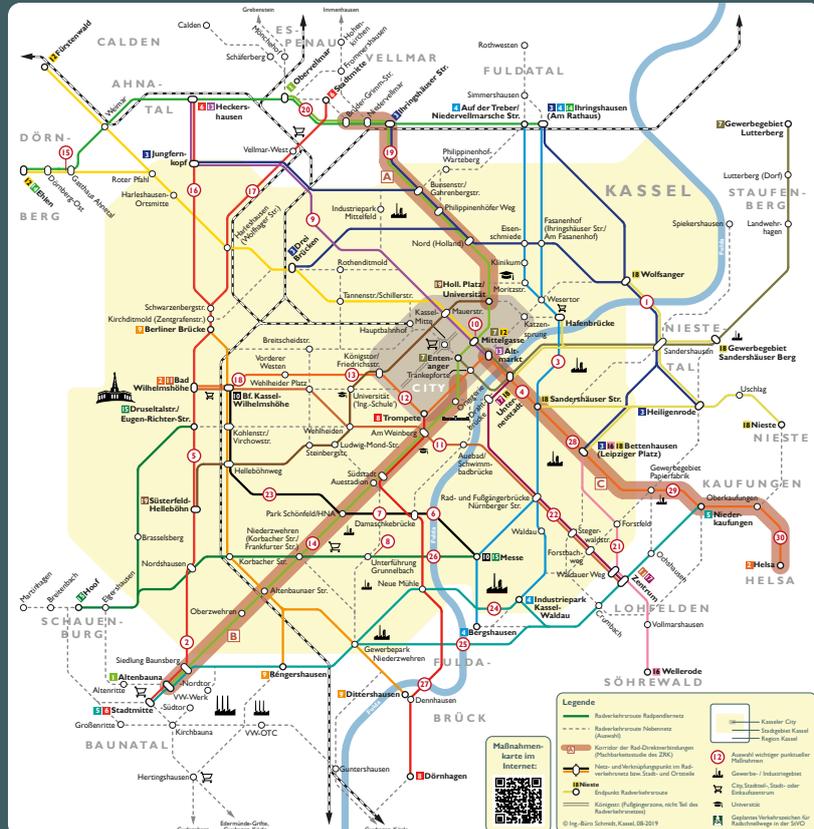
Für diese Grundzentrenverbindung, die gleichzeitig wichtige Ortsverbindungen herstellt, sind umfangreichere Streckenaus- und Neubauten notwendig. Maßnahmen siehe Karte im Digitalkonzept.

4.3 Einbindung in das „Radpendlernetz Region Kassel“

Die Gemeinde Habichtswald liegt bezogen auf KS-Mitte noch im mittleren Radpendlerradius von 10 km. Allgemeine Informationen zum „Radpendlernetz Region Kassel“ finden sich im Abschlussbericht oder kompakt zusammengefasst im folgenden Plakat:

Vision 2030: Radpendlernetz Region Kassel





Zum Radpendlernetz Region Kassel

Ziel des „Radpendlernetz Region Kassel“ ist es, ein weitestgehend flächendeckendes Radpendlernetz (KS-Mitte) zu schaffen. Hierfür sind die folgenden Punkte zu berücksichtigen:

- Einbindung in bestehende Radnetze
- Berücksichtigung der regionalen Besonderheiten
- Berücksichtigung der unterschiedlichen Radverkehrsarten
- Berücksichtigung der unterschiedlichen Radverkehrsarten
- Berücksichtigung der unterschiedlichen Radverkehrsarten

Das Radpendlernetz ist ein Angebot an den Gewerbetreibenden des Projekts „Radpendlernetz Region Kassel“.

Projektrouten im Radpendlernetz

- 1. Radpendlerstrecke Kassel – Fulda
- 2. Radpendlerstrecke Kassel – Hof
- 3. Radpendlerstrecke Kassel – Marburg
- 4. Radpendlerstrecke Kassel – Korbach
- 5. Radpendlerstrecke Kassel – Hersfeld-Rotterode
- 6. Radpendlerstrecke Kassel – Bad Nauheim
- 7. Radpendlerstrecke Kassel – Bad Hersfeld
- 8. Radpendlerstrecke Kassel – Bad Nauheim
- 9. Radpendlerstrecke Kassel – Bad Hersfeld
- 10. Radpendlerstrecke Kassel – Bad Nauheim
- 11. Radpendlerstrecke Kassel – Bad Hersfeld
- 12. Radpendlerstrecke Kassel – Bad Nauheim
- 13. Radpendlerstrecke Kassel – Bad Hersfeld
- 14. Radpendlerstrecke Kassel – Bad Nauheim
- 15. Radpendlerstrecke Kassel – Bad Hersfeld
- 16. Radpendlerstrecke Kassel – Bad Nauheim
- 17. Radpendlerstrecke Kassel – Bad Hersfeld
- 18. Radpendlerstrecke Kassel – Bad Nauheim
- 19. Radpendlerstrecke Kassel – Bad Hersfeld
- 20. Radpendlerstrecke Kassel – Bad Nauheim
- 21. Radpendlerstrecke Kassel – Bad Hersfeld
- 22. Radpendlerstrecke Kassel – Bad Nauheim
- 23. Radpendlerstrecke Kassel – Bad Hersfeld
- 24. Radpendlerstrecke Kassel – Bad Nauheim
- 25. Radpendlerstrecke Kassel – Bad Hersfeld
- 26. Radpendlerstrecke Kassel – Bad Nauheim
- 27. Radpendlerstrecke Kassel – Bad Hersfeld
- 28. Radpendlerstrecke Kassel – Bad Nauheim
- 29. Radpendlerstrecke Kassel – Bad Hersfeld
- 30. Radpendlerstrecke Kassel – Bad Nauheim
- 31. Radpendlerstrecke Kassel – Bad Hersfeld
- 32. Radpendlerstrecke Kassel – Bad Nauheim
- 33. Radpendlerstrecke Kassel – Bad Hersfeld
- 34. Radpendlerstrecke Kassel – Bad Nauheim
- 35. Radpendlerstrecke Kassel – Bad Hersfeld
- 36. Radpendlerstrecke Kassel – Bad Nauheim
- 37. Radpendlerstrecke Kassel – Bad Hersfeld
- 38. Radpendlerstrecke Kassel – Bad Nauheim
- 39. Radpendlerstrecke Kassel – Bad Hersfeld
- 40. Radpendlerstrecke Kassel – Bad Nauheim

Ziele der Nachbarstudie für Rad-Direktverbindungen im Zweckverband Raum Kassel (offizielle Planung):

- 1. Radpendlerstrecke Kassel – Fulda
- 2. Radpendlerstrecke Kassel – Hof
- 3. Radpendlerstrecke Kassel – Marburg
- 4. Radpendlerstrecke Kassel – Korbach
- 5. Radpendlerstrecke Kassel – Hersfeld-Rotterode
- 6. Radpendlerstrecke Kassel – Bad Nauheim
- 7. Radpendlerstrecke Kassel – Bad Hersfeld
- 8. Radpendlerstrecke Kassel – Bad Nauheim
- 9. Radpendlerstrecke Kassel – Bad Hersfeld
- 10. Radpendlerstrecke Kassel – Bad Nauheim
- 11. Radpendlerstrecke Kassel – Bad Hersfeld
- 12. Radpendlerstrecke Kassel – Bad Nauheim
- 13. Radpendlerstrecke Kassel – Bad Hersfeld
- 14. Radpendlerstrecke Kassel – Bad Nauheim
- 15. Radpendlerstrecke Kassel – Bad Hersfeld
- 16. Radpendlerstrecke Kassel – Bad Nauheim
- 17. Radpendlerstrecke Kassel – Bad Hersfeld
- 18. Radpendlerstrecke Kassel – Bad Nauheim
- 19. Radpendlerstrecke Kassel – Bad Hersfeld
- 20. Radpendlerstrecke Kassel – Bad Nauheim
- 21. Radpendlerstrecke Kassel – Bad Hersfeld
- 22. Radpendlerstrecke Kassel – Bad Nauheim
- 23. Radpendlerstrecke Kassel – Bad Hersfeld
- 24. Radpendlerstrecke Kassel – Bad Nauheim
- 25. Radpendlerstrecke Kassel – Bad Hersfeld
- 26. Radpendlerstrecke Kassel – Bad Nauheim
- 27. Radpendlerstrecke Kassel – Bad Hersfeld
- 28. Radpendlerstrecke Kassel – Bad Nauheim
- 29. Radpendlerstrecke Kassel – Bad Hersfeld
- 30. Radpendlerstrecke Kassel – Bad Nauheim
- 31. Radpendlerstrecke Kassel – Bad Hersfeld
- 32. Radpendlerstrecke Kassel – Bad Nauheim
- 33. Radpendlerstrecke Kassel – Bad Hersfeld
- 34. Radpendlerstrecke Kassel – Bad Nauheim
- 35. Radpendlerstrecke Kassel – Bad Hersfeld
- 36. Radpendlerstrecke Kassel – Bad Nauheim
- 37. Radpendlerstrecke Kassel – Bad Hersfeld
- 38. Radpendlerstrecke Kassel – Bad Nauheim
- 39. Radpendlerstrecke Kassel – Bad Hersfeld
- 40. Radpendlerstrecke Kassel – Bad Nauheim

Ausgewählte Maßnahmenvorschläge

- 1. Radpendlerstrecke Kassel – Fulda
- 2. Radpendlerstrecke Kassel – Hof
- 3. Radpendlerstrecke Kassel – Marburg
- 4. Radpendlerstrecke Kassel – Korbach
- 5. Radpendlerstrecke Kassel – Hersfeld-Rotterode
- 6. Radpendlerstrecke Kassel – Bad Nauheim
- 7. Radpendlerstrecke Kassel – Bad Hersfeld
- 8. Radpendlerstrecke Kassel – Bad Nauheim
- 9. Radpendlerstrecke Kassel – Bad Hersfeld
- 10. Radpendlerstrecke Kassel – Bad Nauheim
- 11. Radpendlerstrecke Kassel – Bad Hersfeld
- 12. Radpendlerstrecke Kassel – Bad Nauheim
- 13. Radpendlerstrecke Kassel – Bad Hersfeld
- 14. Radpendlerstrecke Kassel – Bad Nauheim
- 15. Radpendlerstrecke Kassel – Bad Hersfeld
- 16. Radpendlerstrecke Kassel – Bad Nauheim
- 17. Radpendlerstrecke Kassel – Bad Hersfeld
- 18. Radpendlerstrecke Kassel – Bad Nauheim
- 19. Radpendlerstrecke Kassel – Bad Hersfeld
- 20. Radpendlerstrecke Kassel – Bad Nauheim
- 21. Radpendlerstrecke Kassel – Bad Hersfeld
- 22. Radpendlerstrecke Kassel – Bad Nauheim
- 23. Radpendlerstrecke Kassel – Bad Hersfeld
- 24. Radpendlerstrecke Kassel – Bad Nauheim
- 25. Radpendlerstrecke Kassel – Bad Hersfeld
- 26. Radpendlerstrecke Kassel – Bad Nauheim
- 27. Radpendlerstrecke Kassel – Bad Hersfeld
- 28. Radpendlerstrecke Kassel – Bad Nauheim
- 29. Radpendlerstrecke Kassel – Bad Hersfeld
- 30. Radpendlerstrecke Kassel – Bad Nauheim
- 31. Radpendlerstrecke Kassel – Bad Hersfeld
- 32. Radpendlerstrecke Kassel – Bad Nauheim
- 33. Radpendlerstrecke Kassel – Bad Hersfeld
- 34. Radpendlerstrecke Kassel – Bad Nauheim
- 35. Radpendlerstrecke Kassel – Bad Hersfeld
- 36. Radpendlerstrecke Kassel – Bad Nauheim
- 37. Radpendlerstrecke Kassel – Bad Hersfeld
- 38. Radpendlerstrecke Kassel – Bad Nauheim
- 39. Radpendlerstrecke Kassel – Bad Hersfeld
- 40. Radpendlerstrecke Kassel – Bad Nauheim

Abbildung 4.7 Die Inhalte des Plakats sind im Zoom der PDF-Datei lesbar (Grafik: Swen Schneider).

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

- Radpendlerroute Roter Pfahl (gelb)
- Radpendlerroute Vellmar-Umland (grün)



Abbildung 4.8 relevanter Auszug für Habichtswald aus dem schematischen Netzplan der vorherigen Seite. (Grafik: Swen Schneider). Hinweis: Fehler Gemeindename Dörnberg statt Habichtswald bitte Autor Dirk Schmidt zu entschuldigen.



Abbildung 4.9 Legende schematischer Netzplan (Grafik: Swen Schneider).

4.3.1 Radpendlerroute „Roter Pfahl“

Die Radpendlerroute „Roter Pfahl“ bindet Habichtswald an das Kasseler Becken an.

Ein weiterer Routenast bindet die Caldener Ortsteile Meimbressen, Ehrsten und Fürstenwald sowie Ahnatal-Weimar auf direktem Weg an das Kasseler Becken an.

Im Korridor der B 251 fehlen komplett Radverkehrsanlagen:

Hohe Priorität besitzt vor allem der Lückenschluss Dörnberg bis Gasthaus Ahnetal (siehe HAB_3, HAB_18 und KS_52). Hie bestehen noch nicht einmal halbwegs brauchbare Alternativrouten zur Bundesstraße.

Langfristig ist im Korridor der B 251 komplett bis KS-Harleshausen eine alltagstaugliche Radpendlerroute wichtig (siehe u. a. KS_53 und KS_55).

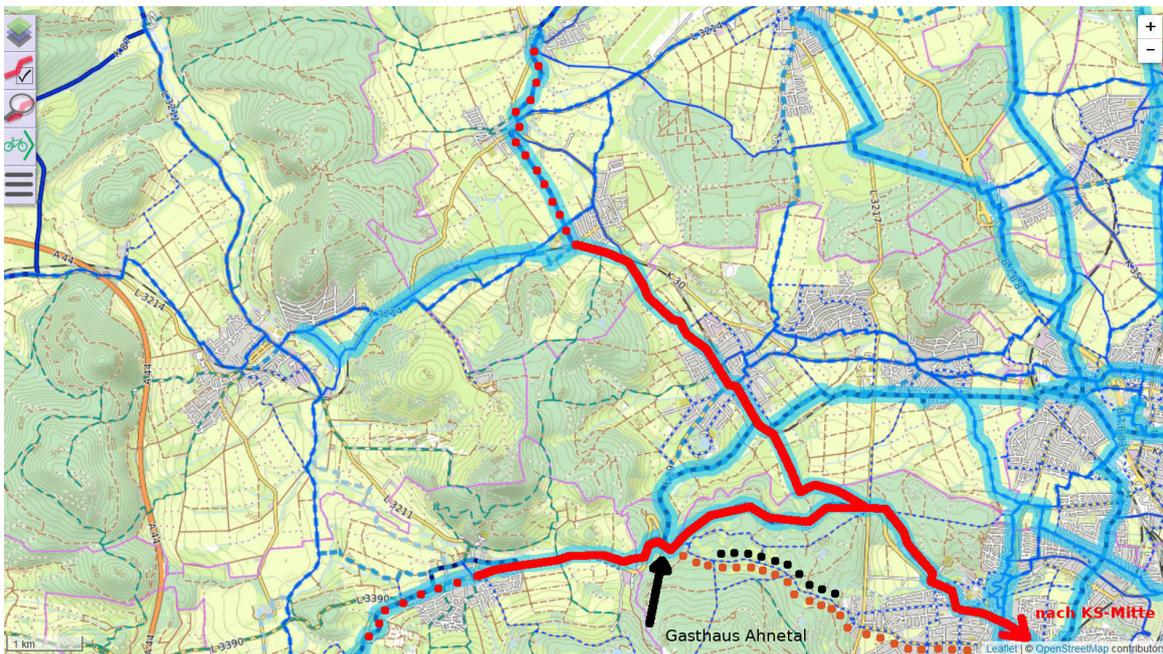


Abbildung 4.10 Verlauf Radpendlerroute „Roter Pfahl“: Der Name „Roter Pfahl“ bezieht sich auf den Knoten Rasenallee / B251. Braun gepunktet: alte Wolfhager Straße (Route Wolfhagen - Kassel im Radhauptnetz Hessen). Schwarz gepunktet: 1700 m Schotterabschnitt auf alter Wolfhager Straße.

Sofern in einem ersten Schritt eine RVA östlich Ortsausgang Dörnberg B 251 bis Gasthaus Ahnetal vorhanden wäre, wäre die Verbindung Dörnberg - Harleshausen mit dem Forstweg der alten Wolfhager Straße schon mal eine weitgehend sichere Verbindung (alten Wolfhager Straße ist Bestandteil der Strecke Wolfhagen - Kassel im Rad-Hauptnetz Hessen). Wichtig wäre bei Verzicht auf eine komplette RVA entlang der B 251 allerdings, den Waldweg im Schotterbereich (1700 m) unbedingt zu asphaltieren (KS_271).

In Kassel könnten auf der Ahnatalstraße sehr wahrscheinlich noch Radfahrstreifen abmarkiert werden (KS_59).

Projektinfos Rad-Hauptnetz Hessen allgemein siehe hier auf www.nahmobil-hessen.de.

4.3.2 Radpendlerroute Vellmar-Umland (Bahn-Route)

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

Die Strecke zweigt am Gasthaus Ahnatal von der Strecke nach Kassel ab und ist Bestandteil der Ortsverbindung nach Weimar.

Maßnahmen (z. B. Neu- und Ausbaustrecken Höhe Ahnatal) in anderen Kommunen siehe Karte im Digitalkonzept.

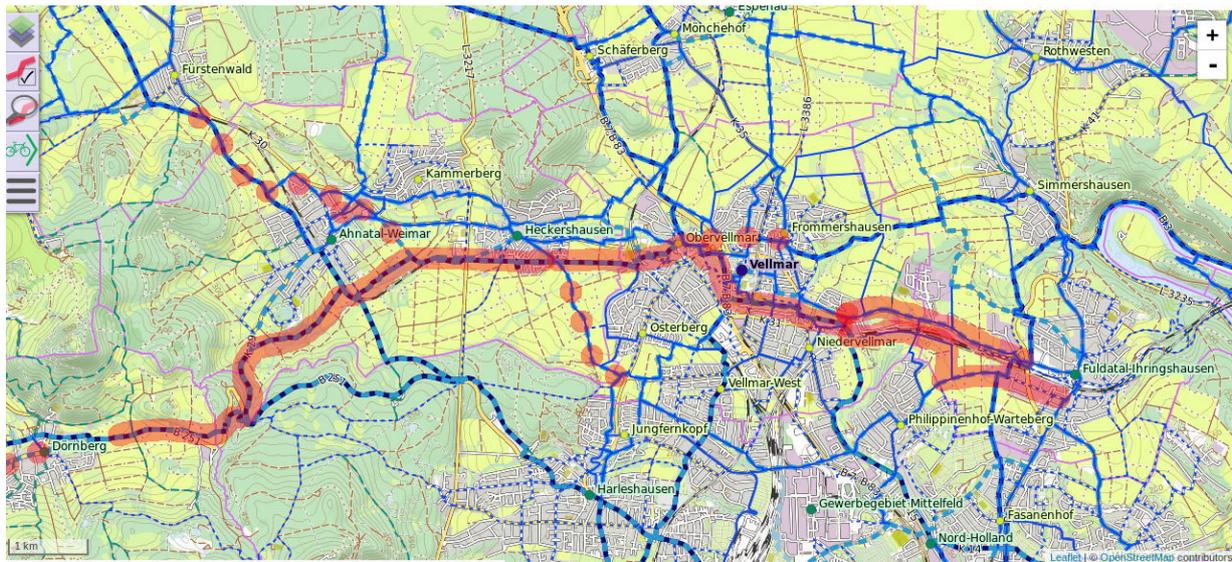


Abbildung 4.11 Verlauf der Radpendlerroute Vellmar-Umland: Weimar / Habichtswald - Vellmar / Ihringshausen mit Anschlüssen.

4.4 Mittelzentrenverbindungen über das Gemeindegebiet

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

4.4.1 Mittelzentrenverbindung Korbach - Kassel / Vellmar

Die Mittelzentrenverbindung Korbach - Kassel verläuft im Korridor der Bundesstraße B 251. Sie stellt auf lokaler Ebene zahlreiche fehlende Ortsverbindungen entlang der stark befahrenen Bundesstraße her.

Maßnahmen überörtlich entlang dieser Verbindung siehe Karte im Digitalkonzept.

4.4.2 Anmerkungen zur Radhauptverbindung Wolfhagen - Kassel

In landesweiten Projekt „Rad-Hauptnetz Hessen“ führt die Rad-Hauptroute Wolfhagen - Kassel durch die Gemeinde Habichtswald. Projektinfos Rad-Hauptnetz Hessen allgemein siehe hier auf www.nahmobil-hessen.de.

Auch diese Planung ist für die meisten Zielgruppen im Radverkehr keine bedarfsgerechte Führung (nach Projektkriterien der Studie sind bis zu 3000 KfZ/Tag außerorts im Mischverkehr noch „akzeptabel“ - siehe Broschüre Seite 13). Die Rad-Hauptroute Wolfhagen - Kassel sollte daher mittel- bis Langfristig ebenfalls auf der Mittelzentrenverbindung Wolfhagen - Kassel dieses Projekts geführt werden (via Altenhasungen und Korridor der B 251 südlich Burghasungen).

Kapitel 5

Freizeit / Tourismus / Radrouten

5.1 Optimierung Hessischer Radfernweg R 4

Zwischen Wolfhagen und Gemeindegebiet Habichtswald nördlich Ehlen wird der R 4 heute überwiegend auf Kreis- und Landesstraßen geführt (siehe auch ZIE_17).

Dies entspricht nicht den Anforderungen an eine attraktive, radtouristische Route. Auch Topografisch ist die heutige Linienführung mit der längeren Steigung auf L3360 nördlich Burghasungen nicht sinnvoll.

In diesem Projekt wird daher vorgeschlagen, den R 4 in Routenbündelung mit Ortsverbindungen umzulegen: Von Wolfhagen kommend führt die neue Variante in Tallage über Altenhasungen nach Wenigenhasungen. Dadurch wird nun auch die Altstadt von Wolfhagen mit dem R 4 erschlossen. Ab Wenigenhasungen wird die stärker befahrene L 3360 mit ihrer Westrampe (gute 100 Höhenmeter am Stück) südlich an Burghasungen vorbei umgangen. Am Übergang der B-251 sind nicht nur die Höhenmeter gleichmäßiger verteilt, sondern dieser Sattel ist auch noch 30 bis 35 m niedriger.

Für diese neue R-4 Trasse, die gleichzeitig wichtige Ortsverbindungen herstellt, sind umfangreichere Streckenaus- und Neubauten notwendig. Maßnahmen siehe Karte im Digitalkonzept.

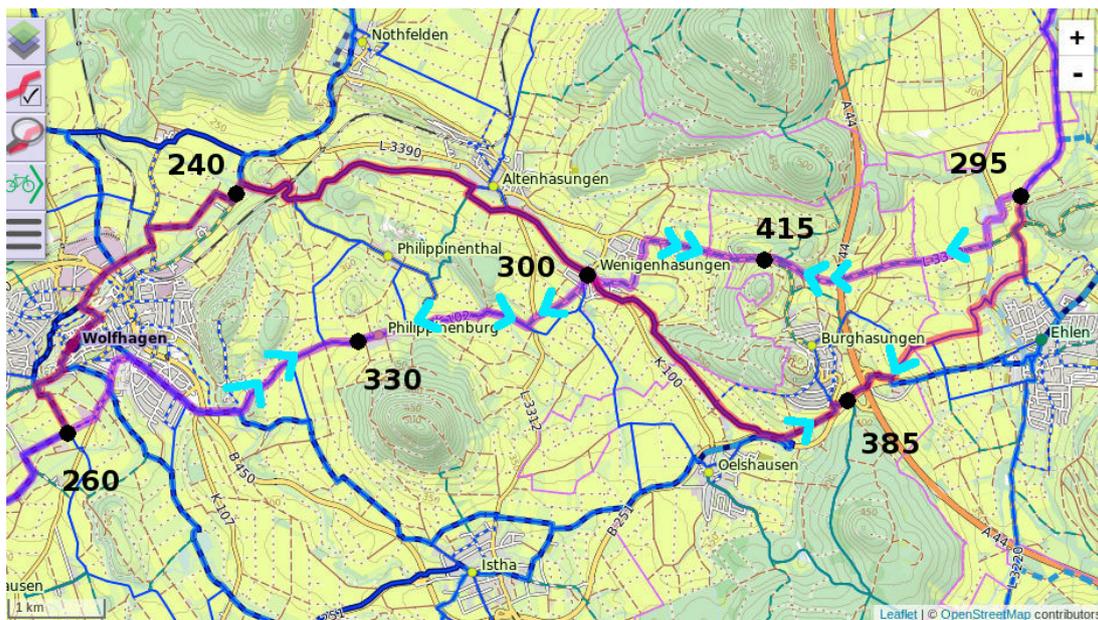


Abbildung 5.1 Verlauf R 4 Bestand: violett. Vorschlag für Umlegung: rot. Ferner Darstellung der Routentopografie mit Steigungen.

5.2 Optimierung Kassel-Edersee-Radweg

Nördlich Burghasungen nutzt die Route heute, wie der R 4, die steile und stärker befahrene Landstraße (siehe ZIE_17).

Mit Neubaustrecke für den R 4 südlich Burghasungen, sollte der Kassel-Edersee-Radweg ebenfalls auf diese Route umgelegt werden.

Zwischen Ehlen und Dörnberg quert die Strecke heute dreimal stärker befahrene Straßen. Mit Lückenschluss auf der Ortsverbindung Zierenberg - Dörnberg (HAB_6 und HAB_7) wäre es sinnvoll den Kassel-Edersee-Radweg auf diese neue Route zu verlegen.

Schließlich würde es zwischen Dörnberg und Weimar Sinn machen, die Strecke auf die neu zu bauende Ortsverbindung im Bereich der B 251 umzulegen. Damit würde man die heutige, steile Schotterrampe (rund 120 Höhenmeter) westlich Weimar umgehen.

5.3 Verbesserungen am Warmetal-Radweg

Wie bereits in der Bestandsaufnahme ausgeführt, ist der Warmetalradweg von einem radtouristischen Qualitätsprodukt recht weit entfernt. Grund ist die Nutzung von für touristischem Radverkehr ungeeigneten Landstraßen auf längeren Strecken.

So fehlt zwischen Schauenburg-Breitenbach und Habichtswald-Ehlen auf 4,1 km entlang der stark befahrenen L 2320 eine Radverkehrsanlage (siehe auch Maßnahme SBG_1; wichtig vor allem für den Alltagsverkehr zwischen beiden Orten).

Nördlich Ehlen nutzt die Route wiederum auf einem halben Kilometer die hier mit mehr als 3.000 KFZ täglich befahrene L 3220. Hier im Bereich des Gut Bodenhausen besitzt die Landstraße zudem noch zwei größere Kurven. Lückenschluss wäre Maßnahme HAB_24.



Abbildung 5.2 Bei HAB_2 könnte ein attraktiver Rastplatz Oberes Warmetal entstehen. Aktuell sind nur drei "Hockerbänke ohne Lehne vorhanden. Der Pausenplatz könnte zu einem vollständigen Radwanderrastplatz mit blitzschutzsicherer Schutzhütte, Anlehnbügel, Bank-Tisch-Kombination usw. aufgewertet werden.

Kapitel 6

Wegweisung

In einigen Gemeinden im Kasseler Umland ist eine wegweisende Beschilderung in Form eines integrierten Zielwegweisungssystems vorhanden. Geplant ist eine entsprechende Umsetzung für den gesamten Landkreis.

In der zweiten Stufe dieses Zielwegweisungssystems wurde auch die Gemeinde Habichtswald mit einbezogen.

Verwendet wurden hier 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.

Mit Datenstand 09-2018 soll die Beschilderung in 2018 vor Ort aufgestellt werden.

Die Überprüfung vorhandener Radwegweisung war nicht Inhalt dieses Projekts.

Kapitel 7

Abkürzungsverzeichnis

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

Bf oder auch **BF** **Bahnhof**

DTV **Durchschnittlich tägliche Verkehrsmenge**

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

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

Ew **Einwohner**

FGÜ Fußgängerüberweg - Damit ist fachlich oft ein Zebrastreifen gemeint.

FV **Fußverkehr**

Hbf oder auch **HBF** **Hauptbahnhof**

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

LKW **Lastkraftwagen**

LSA Lichtsignalanlage - umgangssprachlich auch Ampel genannt

MIV motorisierter Individualverkehr

NMIV nichtmotorisierter Individualverkehr

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

OE **Ortseingang**

ÖV öffentlicher Verkehr kurz für öffentlicher Personennahverkehr

ÖPNV öffentlicher Personennahverkehr

PKW **Personenkraftwagen**

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

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

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

RV Radverkehr

RVA Radverkehrsanlage

sb. straßenbegleitend

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

str.begl. straßenbegeleitend

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

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

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

Kapitel 8

Impressum

Inhaltliche Erstellung, Format und Abstimmung mit der Datenbank: Dirk Schmidt

Unter Verwendung von Textpassagen von Herbert Iba

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