

Radverkehrskonzept für das Gebiet des Landkreises Kassel

Gemeindesteckbrief Kaufungen



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

7. Juni 2020

Inhaltsverzeichnis

1	Basisdaten	3
1.1	Strukturdaten	3
1.2	Geografische / Topografische Lage	4
1.3	Verkehrsräumliche Lage	5
2	Bestandsaufnahme	6
2.1	Weganteile im Verkehr	6
2.2	Bestand Radverkehrsnetz	7
2.3	Lohfelden im Radroutennetz des VEP Region Kassel 2030	10
3	Radverkehrsverbindungen innerhalb des Gemeindegebiets	11
3.1	innerörtliche Haupttroute Papierfabrik - Niederkaufungen - Oberkaufungen	11
3.2	Radverkehrsführung in der „Theodor-Heuss-Straße“	12
3.3	Lokalnetz Niederkaufungen im Bereich „Auestraße“ „Am Stechkopf“ und „Isken-Rutsche“	13
3.4	Lokalnetz in Oberkaufungen: „Uhlandstraße“ auf Höhe der Gesamtschule	13
3.5	Lokalnetz Losse-Radweg nördlich Steinertsee	13
3.6	„Unterer Struthweg“ in Oberkaufungen	13
3.7	Siedlung Papierfabrik - Querung der Waldkappeler Bahn	14
3.8	Hinweis zur Ortsdurchfahrt Oberkaufungen	15
4	Radverkehrsverbindungen zu benachbarten Gemeinden / Regionen	16
4.1	Ortsverbindungen in benachbarte Gemeinden	17
4.1.1	Ortsverbindung Niederkaufungen - Lohfelden-Ochshausen	17
4.1.2	Ortsverbindung Niederkaufungen - Lohfelden-Vollmarshausen	17
4.1.3	Ortsverbindung Niederkaufungen - Kassel-Forstfeld	17
4.1.4	Ortsverbindung Dahlheim - Kaufungen	18
4.1.5	Theoretische Ortsverbindung Uschlag - Niederkaufungen bze. Oberkaufungen	18
4.1.6	Potentielle, direkte Ortsverbindung Dahlheim - Kaufungen	19
4.2	Einbindung in das Grundnetz	20
4.2.1	Grundzentrenverbindung Kaufungen - Kassel-Bettenhausen	20
4.2.2	Grundzentrenverbindung Ober- bzw. Niederkaufungen - Nieste	22
4.2.3	Grundzentrenverbindung Oberkaufungen - Helsa	23
4.2.4	Grundzentrenverbindung Niederkaufungen - Söhrewald-Welle- rode	24
4.2.5	Grundzentrenverbindung Niederkaufungen - Lohfelden-Mitte	24
4.2.6	Grundzentrenverbindung Niederkaufungen - Heiligenrode	24
4.2.7	Grundzentrenverbindung Lohfelden-Mitte - Niestetal-Heiligen- rode: Verkehrsknoten B 7 / Anschlussstelle A 7 „Kassel-Ost“	25
4.3	Einbindung in das Radpendlernetz Region Kassel	26
4.3.1	Radpendlerroute Kassel - Kaufungen - Helsa	29

4.3.2	Radtangente Süd	34
4.4	Mittelzentrenverbindungen über das Gemeindegebiet	35
4.4.1	Mittelzentrenverbindung Kassel - Hessisch Lichtenau	36
4.4.2	Mittelzentrenverbindung Baunatal - Hessisch Lichtenau	36
4.5	Thema Rad & Bahnäb Helsa	37
4.5.1	Hinweise zum Thema Fahrradparken an den Haltestellen in Kaufungen .	37
4.5.2	Thema: Fahrzeiten im ÖPNV ab Kaufungen	37
5	Freizeit / Tourismus / Radrouten	38
5.1	Herkules-Wartburg-Radweg und Losse-Radweg	38
5.2	Weitere Fahrtmöglichkeiten im Freizeitbereich	39
5.2.1	land- und forstwirtschaftlichen Wege in Söhre und Kaufunger Wald . . .	39
5.2.2	Freizeitroute ab Oberkaufungen zur Jugendburg Sensenstein	39
6	Wegweisung	40
7	Abkürzungsverzeichnis	41
8	Impressum	43

Kapitel 1

Basisdaten

Die historisch bedeutsame Wohn- und Pendlergemeinde befindet sich im Tal der Losse, in direkter Nachbarschaft zum regionalen Oberzentrum Kassel. Östlich bzw. südlich liegen die bewaldeten Höhenzüge des Kaufunger Waldes und der Söhre.

1.1 Strukturdaten

- **Einwohner:** ca. 12.500
- **Fläche:** 26,13 km²
- **Bevölkerungsdichte:** 476 EW pro km²
- **Regionale Raumstruktur:** Verdichtungsraum, Grundzentrum
- **Ortsteile:** Niederkaufungen (mit Papierfabrik) und Oberkaufungen
- **Zentraler Ortsteil:** Gemeinde insgesamt
- **Verwaltung:** Gemeindeverwaltung in Oberkaufungen
- **Schulen:** Grundschulen in Nieder- und Oberkaufungen, weiterführende Schule in Oberkaufungen (integrierte Gesamtschule)
- **Wirtschaft:** größeres Gewerbegebiet in Papierfabrik, sonst vorwiegend Wohn- und Pendlerort
- **Versorgung / Einzelhandel:** in Nieder- und Oberkaufungen
- **Öffentlicher Verkehr:** nur Tram- und Busverkehre (kein Bahnanschluss), nächste Regional- und Fernbahnanschlüsse mit Radmitnahme in Kassel
- **Meldeplattform Radverkehr:** ja
- **Mitgliedschaft AGNH:** ja

1.2 Geografische / Topografische Lage

Die heutige Gemeinde Kaufungen entstand aus dem Zusammenschluss der ehemals eigenständigen Dörfer Niederkaufungen (ca. 185 m ü. NHN) und Oberkaufungen (ca. 205 m ü. NHN). Sie liegt im Tal der Losse, einem östlichen Zufluss der Fulda, und westlich der überwiegend bewaldeten Höhenzüge von Kaufunger Wald (im Norden) und Söhre (im Süden). Der westliche größere Teil des Gemeindegebiets wird nach ihrer naturräumlichen Einordnung dem Kasseler Becken zugeordnet, das schon innerhalb der Westhessischen Senke liegt. Lediglich ein kleiner Teil der Oberkaufunger Bebauung östlich der Stiftskirche sowie die angrenzenden Waldgebiete (Kaufunger Wald und Söhre) und der Talboden der Losse werden schon dem Fulda-Werra-Bergland zugerechnet. Das gesamte Gemeindegebiet liegt innerhalb des Naturparks „Meißner-Kaufunger Wald“. Das ab Hessisch Lichtenau relativ enge und an den Berghängen bewaldete Tal der Losse öffnet sich ab Oberkaufungen zu einer breiteren Talaue mit überwiegend unbewaldeten Hängen.

Die Bebauung beider Ortsteile ist mittlerweile miteinander verschmolzen. Lediglich die Siedlung und das Gewerbegebiet Papierfabrik einerseits (an der Westspitze der Gemeinde) und die Ortslage Niederkaufungen andererseits liegen noch räumlich getrennt voneinander. Die Siedlung Papierfabrik ist bereits zusammengewachsen mit der Bebauung von Lohfelden-Ochshausen am Lindenberg. Die bebaute Fläche der Gemeinde erstreckt sich überwiegend südlich der Losse. Nachbarkommunen sind die Stadt Kassel, die Gemeinden Niestetal, Nieste, Helsa, Söhrewald und Lohfelden. Ebenfalls grenzt das gemeindefreie Gebiet des Forstgutsbezirks Kaufunger Wald an Gemeindegebiet. Helsa und Kassel-Bettenhausen liegen wie Kaufungen in Tallage der Losse. Die Ortslagen der anderen benachbarten Gemeinden liegen nördlich bzw. südlich von Westausläufern von Kaufunger Wald und Söhre. Die Gemeinden Nieste und Niestetal liegen an der Nieste, die Gemeinden Söhrewald (Ortsteil Wellerode) und Lohfelden (Vollmarshausen, Ochshausen) am Wahlebach. Die Gemeinde Kaufungen liegt zum Oberzentrum Kassel (ca. 140 m ü. NHN an der Fuldabrücke) in mittlerer Entfernung bei ca. 9 km, bis Niestetal-Heiligenrode sind es ca. 4 km, bis Nieste ca. 4,5 km, nach Helsa ca. 5,5 km. Bis zur Stadt Hessisch Lichtenau, an der Sattelhöhe zwischen Losse- und Wehretal (ca. 400 m ü. NHN) sind es ca. 12 km, bis zu Lohfeldens Ortsteilen Vollmarshausen und Ochshausen sind es ca. 4,5 bzw. 5 km.

Tiefster Punkt (ü. NHN): ca. 165 m (Gemeindegrenze zu Kassel bzw. Niestetal, an der Losse).
Höchster Punkt (ü. NHN): ca. 485 m (Michelskopf, Söhre).

1.3 Verkehrsräumliche Lage

Die Gemeinde Kaufungen liegt verkehrsgünstig am kontinentalen Fernstraßennetz. Sie befindet sich annähernd im Schnittpunkt sich kreuzender Autobahnen (A 7, A 44 und A 49). Eine Bundesstraße (B 7) durchläuft die Gemeinde im Lossetal in Ost-West-Richtung. Diese wird aktuell zur A 44 ausgebaut, Teilabschnitte östlich der Gemeinde sind fertiggestellt bzw. im Bau. Direkte Landstraßenverbindungen von der Gemeinde aus gibt es nach Kassel (Forstfeld, Bettenhausen, Zentrum), nach Nieste, Helsa und Lohfelden (Vollmarshausen, Ochshausen). Die Gemeinde Niestetal (Heiligenrode) kann nur indirekt über das öffentliche Straßennetz erreicht werden, die Gemeinde Söhrewald nur über Nachbarkommunen (Wellerode über Vollmarshausen, Wattenbach über Helsa-Eschenstruth).

Die beide Ortsteile sowie Papierfabrik verbindende innergemeindliche Verkehrsachse ist die in Ost-West-Richtung verlaufende „Leipziger Straße“. Dieses Teilstück der ehemaligen Bundesstraße wurde zwischen A 7 Anschlussstelle „Kassel-Ost“ und Helsa durch eine Umgehungsstraße ersetzt. Zwischen dem Abzweig von der B 7 westlich Niederkaufungen und Helsa (B 451) ist sie Kreisstraße, auf Höhe Papierfabrik nur noch Gemeindestraße. Innerorts ist das Nebenstraßennetz recht ausgedehnt. Eine weitere verbindende Straßenachse parallel der „Leipziger Straße“ und südlich der Tram-Strecke führt über „Lange Straße“, „Hessenring“ und „Friedrich-Ebert-Straße“. Die ebenfalls die Ortslagen von Nieder- und Oberkaufungen in Ost-West-Richtung verlaufende Tram-Strecke wird an vielen Stellen als Barriere wahrgenommen.

Die Siedlung Papierfabrik ist über Straßen enger mit Lohfelden-Ochshausen und Kassel-Forstfeld verbunden als mit Niederkaufungen. Das Gewerbegebiet Papierfabrik ist über „Leipziger Straße“ und „Industriestraße“ mit der A 7 und der B 7 verbunden, zur K 10 (Kaufungen – Ochshausen) über zwei Zufahrten.

Zwei Tram-Linien führen von Kassel nach Kaufungen, eine über die Kasseler Stadtgrenze bis Papierfabrik, die andere über Kaufungen hinaus bis Hessisch Lichtenau. Anschluss an das Netz der Bahn haben Reisende im Regional- und Fernverkehr in Kassel (Hauptbahnhof bzw. Fernbahnhof Wilhelmshöhe).

Kapitel 2

Bestandsaufnahme

2.1 Weganteile im Verkehr

Die Nutzung des Fahrrads im Alltag in der Gemeinde ist eher gering, obwohl die Bedingungen dafür nicht grundsätzlich schlecht sind.

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

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

Weganteile im Verkehr (Modal Split) nach Tabelle 5.3:

Verkehrsträger	Binnenverkehr [%]	Gesamtverkehr [%]
Fahrrad	9,1	6,3
zu Fuß	39,9	22,8
ÖPNV	1,8	9,6
MIV	49,1	61,3

Motorisierungsgrad: Nach Tabelle 2.1 ist in Kaufungen pro 1.000 Einwohner ein PKW-Bestand von 563 Fahrzeugen vorhanden (515 Privat-PKW und 48 Dienst-PKW). Die Ausstattung mit Fahrrädern beträgt 752.

Tabelle 4.1 kann der Fahrzeugeinsatz entnommen werden: Bei 261 Haushalt-PKW beträgt der Fahrzeugeinsatzkoeffizient 68 %. Im Fahrradbereich liegt der Einsatzkoeffizient lediglich bei 10 %.

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

2.2 Bestand Radverkehrsnetz

Wahrnehmbar ist Radverkehr vorwiegend entlang der Losse-Linie, am stärksten zwischen Kaufungen und Kassel.

Drei Streckenvarianten führen in Richtung Kassel:

- auf dem touristischen Losse-Weg (nördlich des Bachs ab Oberkaufungen)
- auf der Achse „Leipziger Straße“ (ebenfalls ab Oberkaufungen).
- Die dritte Verbindung besteht ab Niederkaufungen („Am Setzebach“) südlich der Tram-Trasse durch das Gewerbe- und Siedlungsgebiet Papierfabrik nach Kassel-Forstfeld.

Die eigentliche zentrale, direkteste und schnellste Verbindung zwischen Ober- und Niederkaufungen auf der Trasse der „Leipziger Straße“ (K 6, K 7) wird vom Radverkehr aber nur schwach genutzt. Ursache ist eine durchgehend hohe Verkehrsbelastung und ein gefühlt hohes Geschwindigkeitniveau, vor allem auf dem anbaufreien Abschnitt zwischen den Ortsteilen (mit Charakter einer Landstraße). Hier gilt Tempo 50, ein für den Radverkehr lediglich in Ostrichtung freigegebener Gehweg verläuft straßenparallel.

Die beiden Ortsdurchfahrten sind zusätzlich zum Durchgangsverkehr vom Einkaufs- und Besorgungsverkehr belastet (an Ein- und Ausfahrten, beim Ein- und Ausparken). Weiterhin werden Radfahrer bei Überholvorgängen auf den relativ schmalen Fahrbahnen, bei gleichzeitigem Gegenverkehr, erheblich gefährdet.

Neben der hohen Bedeutung für den lokalen Radverkehr bietet sich die „Leipziger Straße“ als einzige realistische Variante einer Radpendelverbindung Kaufungen – Kassel an, auch die im VEP Region Kassel 2030 vorgeschlagene Radkomfortroute (Raddirektverbindung).

Alle anderen nördlich oder südlich verlaufenden möglichen Varianten können den Ansprüchen an eine schnelle Verbindung nicht erfüllen.

Das sind im wesentlichen die nördliche Verbindung (über „Teichstraße“, „Unterer Struthweg“, „Am Stadion“, „Auestraße“ und „Wilhelmsstraße“), mit mehreren Versätzen, zu schmalen Wegequerschnitten und der Schiebestrecke über die sogenannte „Iskenrutsche“ (Brücke über die Waldkappeler Bahn), sowie die südliche Verbindung („Dorfstraße“, „Stephanusstraße“, „Umlandstraße“, „Friedrich-Ebert-Straße“, K 6 „Theodor-Heuss-Straße“, „Lange Straße“) mit etlichen Verschwenkungen und Rechts-vor-Links-Kreuzungen bzw. -Einmündungen.

Es fällt auf, dass bei der Siedlungsplanung der letzten Jahrzehnte dem Radverkehr kaum eine Bedeutung zugemessen wurde.

Dies lässt sich dokumentieren anhand der bestehenden Verkehrsnetze für den Kfz- und Fußverkehr sowie anhand der fehlenden bzw. mangelhaften Durchlässigkeit für den Radverkehr (z. B. „Iskenrutsche“, „Umlandstraße“ südlich „IGS“, Gehweg zwischen „Am Steinertsee“ und „Am Stechkopf“). Was als erheblich störend auffällt, dass sind die vielen Befahrungsverbote (mit VZ 250), meist zusätzlich beschildert mit „Anlieger frei“ oder „land- und forstwirtschaftlicher Verkehr frei“. Ein Verbot wird daher hier in der Regel für die Mehrzahl der Radfahrer gelten. Prominentestes Beispiel ist der Losse- bzw. Herkules-Wartburg-Weg, der im Abschnitt nördlich des Steinertsees (Weinberg) nur vom Wirtschaftsverkehr befahren werden darf. Radfahrer dürfen hier immerhin schieben. Positiv dagegen zu vermerken ist die Benutzbarkeit der Wege im Freizeitgelände „Steinertsee“ (Beschilderung mit VZ 240).

Als problematisch angesehen wird der von Radfahrern regelmäßig genutzte straßenbegleitende und baulich angelegte Weg an der K 7 „Leipziger Straße“ zwischen „Industriestraße“ (Papierfabrik) und „Am Setzebach“ (Niederkaufungen). Da keine amtliche Beschilderung vorhanden



Abbildung 2.1 Theodor-Heuss-Straße: Benutzungspflichtiger, kom. Geh- und Radweg mit Pausenplatz im Verkehrsweg.

ist, wird er als Gehweg eingestuft, darf also vom Radverkehr nicht befahren werden. Es sind einige weitere baulich angelegte Gehwege vorhanden, die regelmäßig vom Radverkehr genutzt werden, aber für eine solche Nutzung nicht freigegeben sind, z. B. die Verlängerung von „Am Stadion“ zur K 6 „Leipziger Straße“, der „Sandweg“ zwischen „Am Stadion“ und „Sensensteinstraße“, der Gehweg auf der Ostseite der „Theodor-Heuss-Straße“ ab „Friedrich-Ebert-Straße“ in Richtung Verkehrskreislauf „Leipziger Straße“ (in Gegenrichtung als linker Radweg mit VZ 240 beschildert).

Drei straßenbegleitende benutzungspflichtige RVA befinden sich auf Gemeindegebiet, der Weg an der K 7 zwischen „Am alten Schwimmbad“ in Oberkaufungen und Ortseinfahrt Helsa, ein Abschnitt der K 6 „Theodor-Heuss-Straße“ zwischen „Friedrich-Ebert-Straße“ und K 7 „Leipziger Straße“ sowie eine RVA entlang der B 7 (in Verlängerung einer einseitigen Zweirichtung-RVA aus Richtung Kassel) zwischen Stadtgrenze Kassel und „Leipziger Straße“ (Gewerbegebiet). Die zweite genannte (K 6 „Theodor-Heuss-Straße“) entspricht in vielem nicht den gesetzlichen Anforderungen.

Ausgenommen der Verbindung zwischen Oberkaufungen und Helsa fehlen an allen weiteren Außerortsstraßen straßenbegleitende RVA. Vor allem problematisch sind die Gefährdungen von Radfahrern auf den Verbindungen zu den Lohfeldener Ortsteilen Ochshausen und Vollmarshausen sowie nach Nieste. Hier sind keine akzeptablen alternativen Wegeverbindungen vorhanden. Lediglich nach Nieste bzw. zur Königsalm ist ab Oberkaufungen eine nicht alltagstaugliche und teilweise schlecht fahrbare Verbindung über „Am Wolfsberg“ und weiter auf Forstwegen im Gutsbezirk Kaufunger Wald vorhanden. Die Verbindung von Niederkaufungen nach Niestetal (Heiligenrode) über die K 5 (Gut Windhausen) wird im regionalen Radroutennetz eigentlich nicht benötigt, da weiter westlich eine Kfz-arme und asphaltierte Radverkehrsverbindung auf Wirtschaftswegen vorhanden ist. Zwischen Papierfabrik und Lohfelden-Ochshausen (über die Lindenberg-Siedlung) gibt es eine für Radfahrer taugliche Verbindung, die aber in beiden Richtungen mit einer erheblichen Steigung verbunden ist. Diese Verbindung ist aber nicht geeignet als Ersatz für die fehlende direkte Verbindung (Pendler-Route) zwischen Niederkaufungen und Ochshausen. Als problematisch eingestuft wird der außerorts fehlende kurze RVA-lose Stra-

ßenabschnitt an der K 7 in Oberkaufungen zwischen östlicher Ortseinfahrt und „Am alten Schwimmbad“ angesehen (ca. 150 m).



Abbildung 2.2 Losse-Radweg / Herkules-Wartburg-Radweg nahe Freizeit-anlage Steinertsee: Die Route ist mit Zeichen 250 für den Radverkehr gesperrt.

Die in der Zukunft liegende Fertigstellung der A 44 im Bauabschnitt A 7 Dreieck „Kassel Ost“ bis Helsa wird für die in ihrem Korridor liegenden Radverkehrsverbindungen erhebliche Konsequenzen haben. Zwischen A 7 und Niederkaufungen wird wohl für den Losse-Weg die lästige LSA-gesteuerte Überquerung der jetzigen Anschlussstelle (A 7) entfallen. Die daneben heute wichtige Verbindung über die „Leipziger Straße“ (Papierfabrik) muss aber auch zukünftig für den Radverkehr gesichert werden, wenn sich der Verkehr vermutlich nach Verkehrsfreigabe der A 44 dort vervielfachen wird. Zwischen Oberkaufungen und Helsa soll die heutige K 7 zu einem Wirtschaftsweg herabgestuft werden. Vermutlich wird die heutige RVA zurückgebaut. Sicherzustellen ist die alltagstaugliche Nutzbarkeit dieser Radverkehrsverbindung.

Auf Forstwegen existieren Verbindungsmöglichkeiten von Kaufungen aus durch Kaufunger Wald und Söhre, z. B. nach Großalmerode und Wattenbach.

Durch den anhaltende Boom bei elektrisch unterstützten Fahrrädern (Pedelecs und E-Bikes) werden Strecken in bergigen Regionen und auf längeren Distanzen auch für viele nichttrainierte Radfahrer zugänglicher. Aber auch mit Pedelecs ist das Vorhandensein von außerorts durchgehenden verkehrsfreien bzw. -armen Radverkehrsverbindungen wichtig, um mehr Bürger auf ihren täglichen Wegen auf das Fahrrad zu bringen.

2.3 Lohfelden im Radroutennetz des VEP Region Kassel 2030

Im Verkehrsentwicklungsplan Region Kassel 2030 findet Kaufungen auch im regionalen Radroutennetz Berücksichtigung. Das Netz kann im Digitalkonzept unter Kartenebenen eingebildet werden: www.rvk.lk-kassel.radinformation.de/karte.html.

Der VEP kann auf zrk-kassel.de heruntergeladen werden (Radroutennetz auf Dokumentenseite 135).

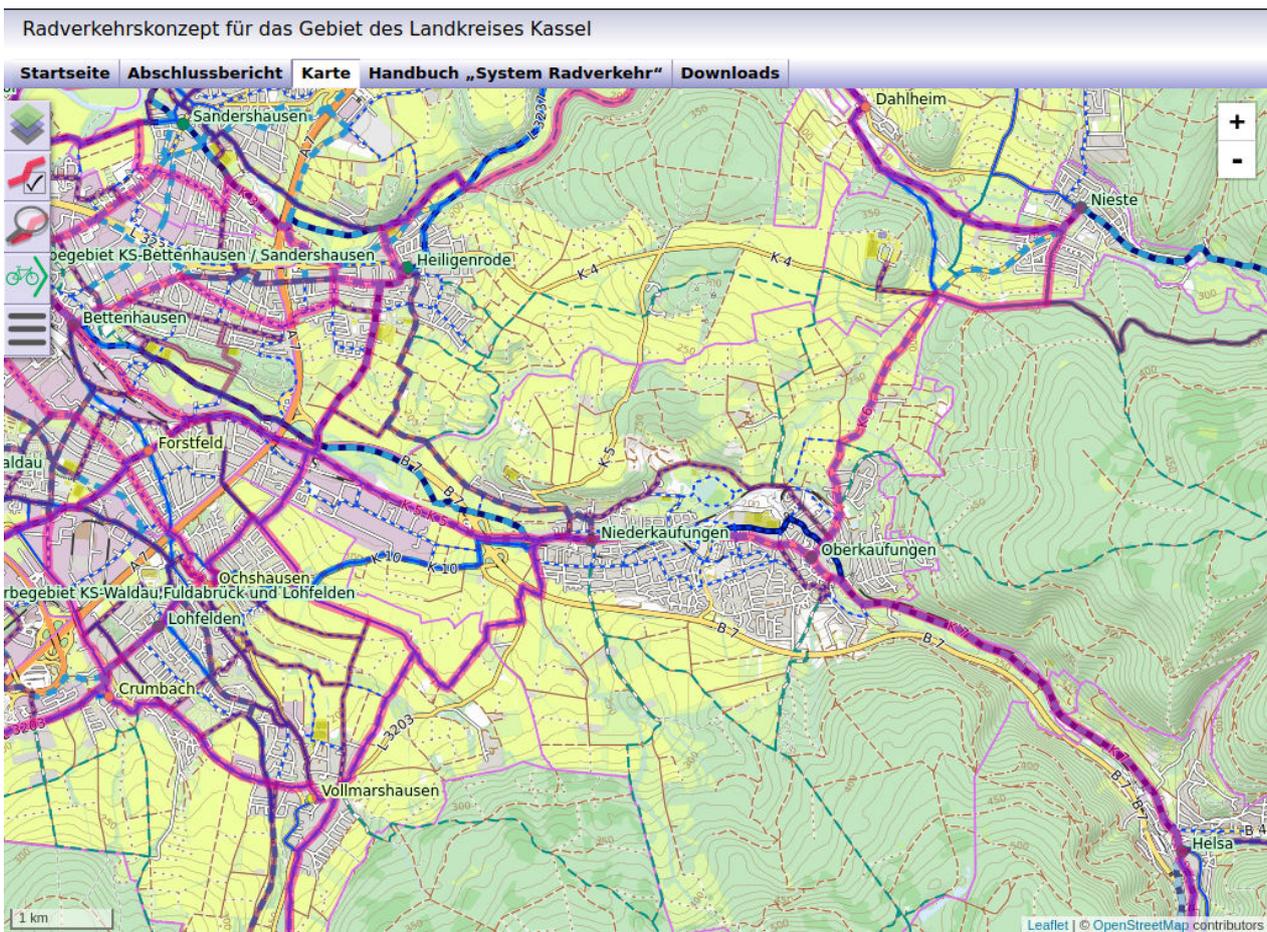


Abbildung 2.3 Auszug aus der Netzkarte mit Überlagerung Projektnetz dieses Radverkehrskonzepts und dem VEP-Radnetz. breit violett: VEP-Hauptroutes, schmal rostrot: VEP-Nebenroutes

Kapitel 3

Radverkehrsverbindungen innerhalb des Gemeindegebiets

3.1 innerörtliche Hauptroute Papierfabrik - Niederkaufungen - Oberkaufungen

Die gesamte Trasse der „Leipziger Straße“ zwischen Papierfabrik und Oberkaufungen muss für den Radverkehr gesichert und sicherer gemacht werden.

Eine leistungsfähige Radpendlerroute bzw. Raddirektverbindung (Radkomfortroute) lässt sich im großen und ganzen nur hierüber realisieren. Eine Führung der Pendler-Route über den Losseradweg ist nicht sinnvoll, da sie mit erheblichen Umwegen sowie einer ungeeigneten Führung durch Niederkaufungen entlang der Losse (Steinweg) verbunden wäre. Ebenso würde in erheblichem Umfang lokaler Quellverkehr nicht ausreichend berücksichtigt.

Bei den weiteren Planungen zur A 44 muss im Abschnitt A 7 (Grenze zu Stadt Kassel) bis westliche Ortseinfahrt Niederkaufungen frühzeitig der Bedarf des Radverkehrs berücksichtigt werden. Für eine Raddirektroute mit Trennung von Fuß- und Radverkehr muss von einem Flächenbedarf von ca. 7 m Breite ausgegangen werden (Radfahrbahn größer/gleich 4 m, Gehweg größer/gleich 2,5 m plus Trennstreifen). Im Abschnitt zwischen Abzweig B7 und „Industriestraße“ wären diese Anforderungen nicht umsetzbar. Zudem würde sich der Verkehr bei Umsetzung der heutigen Planung (Wegfall der Anschlussstelle A 7 „Kassel Ost“) vermutlich um ein vielfaches erhöhen. Denkbar ist eine Führung der Raddirektroute nördlich der heutigen „Leipziger Straße“ entlang der Losse (Maßnahme KAU_15, teilweise Landschaftsschutzgebiet). Sollte diese Führung direkt nördlich der Losse aus Naturschutzgründen nicht umsetzbar sein, so sollte die Strecke weiter nördlich parallel zur neuen A 44 errichtet werden (siehe Maßnahme KAU_21 südlich der geplanten Autobahntrasse)

Ab der Einmündung des Setzebachs in die Losse könnte die Radtrasse an die K 5 „Leipziger Straße“ herangeführt werden und weiter über die Ortsdurchfahrt Niederkaufungen verlaufen.

Hier könnten entweder beidseitig breite Radfahrstreifen (größer/gleich 2,5 m) bzw. sogenannte „geschützte Radfahrstreifen“ („protected bike lanes“) entstehen.

Optimaler wäre in der Ortsdurchfahrt Niederkaufungen allerdings ein Führung des Radverkehrs als baulicher Zweirichtungsradweg auf der nördlichen Seite der K 7 (siehe Maßnahmen KAU_16 und KAU_17). Im weiteren Verlauf in Oberkaufungen verbleibt die Vorzugsroute der Raddirektverbindung nämlich nördlich der K 7 (Vorschlag Fahrradstraßenzug bei KAU_19 um die Engstelle in der Ortsmitte Oberkaufungen zu umgehen).

Auf der Brücke über die Trasse der „Waldkappeler Bahn“ steht die erforderliche Wegbreite für eine Raddirektroute aktuell nicht zur Verfügung, der einseitig geführte und für den Radverkehr freigegebene Gehweg plus Grünstreifen sind ca. 5 m breit. Abzüglich Sicherheitstrennstreifen bzw. passiver Schutzeinrichtung bliebe zu wenig Platz für Fußgänger und Radfahrer.

In der Ortsdurchfahrt Oberkaufungen stünde in Fahrtrichtung Ost schon vor dem Knoten „Sandweg“ / „Schulstraße“ eine ausreichende Fahrbahnbreite für breite Radfahrstreifen nicht mehr zur Verfügung. Denkbar ist stattdessen eine Führung (als Fahrradstraße) über „Am Stadion“ bis „Sandweg (Tram-Halt „Kaufungen-Oberkaufungen Mitte“). Eine Fortsetzung wäre sinnvoll über „Sensensteinstraße“, „Unterer Struthweg“, „Dr-Horst-Schmidt-Straße“ und „Teichstraße“ mit Anschluss an die bestehende Radroute nach Helsa (siehe KAU_19).

Bei den vorgeschlagenen Teilmaßnahmen wäre ein mehrmaliger Seitenwechsel der Radverkehrsführung die Folge.

Eine Trassierung der gesamten Strecke einer Raddirektverbindung zwischen A 7 und Oberkaufungen ist daher **parallel der Nordseite der „Leipziger Straße“ zu empfehlen.**

In der Ortsdurchfahrt Niederkaufungen könnte auf der nördlichen Straßenseite ein geschützter Radfahrstreifen bzw. hochwertiger baulicher Zweirichtungsradweg hergestellt werden (KAU_16). Zwischen östlicher Ortseinfahrt Niederkaufungen und Kreisverkehr (K 7 / K 6) müsste ggf. direkt nördlich der K 7 eine neue Brücke / Brückenverbreiterung über die Bahntrasse errichtet werden (KAU_17).

3.2 Radverkehrsführung in der „Theodor-Heuss-Straße“

Die straßenbegleitenden RVA an der K 6 „Theodor-Heuss-Straße“ entsprechen nicht mehr den gesetzlichen Regelwerken. Der Gesetzgeber hat für die Anordnung einer Radwegebenutzungspflicht hohe Hürden eingebaut. Eine Benutzungspflicht darf lediglich angeordnet werden bei einer außerordentlichen Gefährdungslage für Verkehrsteilnehmer. Die Sicherung eines optimalen Verkehrsflusses darf dabei kein Anordnungsgrund sein. Linke Radwege innerorts dürfen nur ausnahmsweise angeordnet werden. Sogenannte „Stummel-Radwege“ sollten vermieden werden.

Zwischen „Hessenring“ und „Lange Straße“ ist ein einseitiger Zweirichtungsradweg vorhanden. Gerade „linke“ Radfahrer sind hier besonders gefährdet. Noch dazu fehlen notwendige Furtmarkierungen über Zufahrten und Einmündungen von Nebenstraßen.

Auf gerade mal ca. 250 m müssen Radfahrer in nördlicher Fahrtrichtung zweimal die Fahrbahnseiten wechseln. Aus der „Zierenberger Straße“ ausfahrende Kfz haben eine Wartepflicht gegenüber dem Radverkehr auf der RVA entlang der Vorfahrtstraße, andererseits haben Radfahrer, die sich auf der RVA bewegen, eine Wartepflicht gegenüber den aus der „Zierenberger Straße“ ausfahrenden Kfz, was sich widerspricht.

Beginn und Ende der RVA sind nicht qualifiziert ausgeführt. Ab „Lange Straße“ in südlicher Fahrtrichtung sind beidseitig RVA als benutzungspflichtig beschildert, was nicht rechtskonform ist.

Als Maßnahmen werden vorgeschlagen, die Benutzungspflicht im gesamten Straßenabschnitt aufzuheben und die Gehwege für den Radverkehr freizugeben (siehe KAU_24).

Bei einem Benutzungsrecht der Gehwege (an Vorfahrtstraßen) durch Radfahrer müssen an allen Einmündungen sowie an häufig von Kfz genutzten Zufahrten Furtmarkierungen aufgebracht werden sowie nutzergerechte Auf- und Ausleitungen an den Gehwegen hergestellt werden.

3.3 Lokalnetz Niederkaufungen im Bereich „Auestraße“ „Am Stechkopf“ und „Isken-Rutsche“

Die Verbindung nördlich der „Leipziger Straße“ in Niederkaufungen zwischen „Auestraße“ und „Am Stechkopf“ über die „Isken-Rutsche“ ist wichtig im Nahmobilitätsbereich. Für Radfahrer ist das Befahren der Brücke verboten. Bis zum Neubau der Brücke vor wenigen Jahren verlief hierüber noch ein kombinierter Geh- und Radweg (VZ 240).

Die Brücke sollte für den Radverkehr wieder freigegeben werden. Dazu müssten die zu niedrigen Geländer auf mindestens 1,3 m erhöht werden (siehe auch KAU_6).

3.4 Lokalnetz in Oberkaufungen: „Uhlandstraße“ auf Höhe der Gesamtschule

Die „Uhlandstraße“ in Oberkaufungen ist auf Höhe der Gesamtschule für den Durchgangsverkehr gesperrt, auch für den Radverkehr.

Da es sich hier um eine wichtige Nahmobilitätsverbindung innerorts handelt, sollte dem Radverkehr eine Durchfahrt gestattet werden. Die beiden Straßenabschnitte sind durch Hochborde voneinander getrennt, der Zwischenraum mit Felsbrocken und einer Sitzbank abgesichert. Für den Radverkehr sollte eine Überfahrt durch Absenkung der Bordsteine hergestellt werden (KAU_25).

3.5 Lokalnetz Losse-Radweg nördlich Steinertsee

Eine der aktuellen Hauptverbindungen des Alltags- und touristischen Radverkehrs, der Losse-Radweg (und Herkules-Wartburg-Radweg), ist zwischen „Am Weinberg“ und „Struthweg“ für den Fahrzeugverkehr (auch den Radverkehr) gesperrt (durch VZ 250) und nur für den land- und forstwirtschaftlichen Verkehr freigegeben. Die vorhandene nichtamtliche Radverkehrswegweisung ändert daran nichts .

Zusätzlich erlaubt am Abzweig „Am Weinberg“ vom „Steinweg“ in Niederkaufungen ein VZ 250 lediglich Anliegern die Einfahrt.

Soll der Radverkehr hier zugelassen werden, muss VZ 1022-10 jeweils ergänzt werden (KAU_10 bzw. KAU_7).

Sinnvoll wäre es auch, die Durchfahrtsperren für KFZ bei KAU_11 und KAU_7 für den Radverkehr noch besser abzusichern.

3.6 „Unterer Struthweg“ in Oberkaufungen

Im „Unteren Struthweg“ gilt für den Fahrzeugverkehr, mit Ausnahme von Anliegern, ein Befahrungsverbot. Dies gilt auch für den Radverkehr.

Es sollte überprüft werden, ob die Straße von Radfahrern, die nicht Anlieger sind, zukünftig befahren werden darf. VZ 1022-10 müsste in diesem Fall zusätzlich angebracht werden (KAU_12).



Abbildung 3.1 Ortsimpression aus Niederkaufungen: Blick in das schmale Erngäßchen

3.7 Siedlung Papierfabrik - Querung der Waldkappeler Bahn

Zwischen der Siedlung Papierfabrik und der „Leipziger Straße“ (Stichstraße) führt ein gemeinsamer Geh- und Radweg in Verlängerung der „Heiligenröder Straße“ nach Norden sowohl über die nebeneinanderliegenden Gleisanlagen der Tramstrecke Kassel – Hessisch Lichtenau, als auch über die der ehemaligen Waldkappeler Bahn.

Über die Tramgleise führt ein ca. 4 m breiter Übergang, ohne Barriere und unsignalisiert (die Haltestelle „Kaufungen-Papierfabrik“ schließt östlich direkt an).

Zu beiden Seiten des Gleiskörpers der Waldkappeler Bahn befinden sich doppelte enge Umlaufsperrungen. Normale Fahrräder kommen noch hindurch, mehrspurige Räder, Tandems oder Radgespanne (Kinderanhänger) können die Sperren nicht umfahren.

Sie müssen eventuell weite Umwege und Unbequemlichkeiten zu ihren Zielen in Kauf nehmen. Diese Verbindung ist Abschnitt der wichtigen Grundzentrenverbindung zwischen Niestetal-Heiligenrode und Lohfelden-Mitte bzw. Ochshausen. Die Bahnstrecke ist schon seit Jahren nicht mehr in Betrieb.

Die Umlaufsperrungen sollten entfernt und, je nach rechtlicher Erfordernis, entweder mit Andreaskreuzen (VZ 201) und Blinksignal oder mit einer Schrankenanlage versehen werden (KAU_26).

3.8 Hinweis zur Ortsdurchfahrt Oberkaufungen

Die Leipziger Straße im Ortskern ist eine stärker befahrene Hauptstraße ohne Sicherung des RV. Für die Errichtung von RV ist kein Platz vorhanden.

Lösungsansatz: Tempo 30 zur Teilsicherung des RV.

Anmerkung zum Thema Tempo 30 auf klassifizierten Straßen: Trotz einer Lockerung der diesbezüglichen Regelungen im Sommer 2016 ist Tempo 30 per Beschilderung rein für die RV-Sicherung hier immer noch nicht möglich. Seit 2016 ist Tempo 30 nach StVO-VWV vor sozialen Einrichtungen mit direktem Zugang zur Straße wie Kindergärten, Schulen usw. zu den Öffnungszeiten möglich; Straßenlänge max. 300m - alle Details der Regelung siehe StVO-VWV Abschnitt SZu Zeichen 274 Zulässige Höchstgeschwindigkeit". Eine fehlende allgemeine Sicherung für den RV auf einer klassifizierten Straße ist auch nach der 2016er Änderung immer noch kein Grund für Tempo 30. Wichtig für die nachhaltige Einhaltung vom Tempo 30 wäre ferner die Akzeptanz der örtlichen Anwohner und Bevölkerung. Fachinfo aus Baden Württemberg.

Die Maßnahme findet sich daher nicht in der Datenbank. Längerfristig könnte die Ortsdurchfahrt evtl. im Zentralbereich auch verkehrsberuhigt werden (Vorbild siehe z. B. ortsdurchfahrt-rudersberg.de)

Mit der evtl. Stilllegung der Kreisstraße nach Helsa im Rahmen der neuen A 44 wird sich der Verkehr vielleicht auch in der Ortsdurchfahrt reduzieren.

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 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.

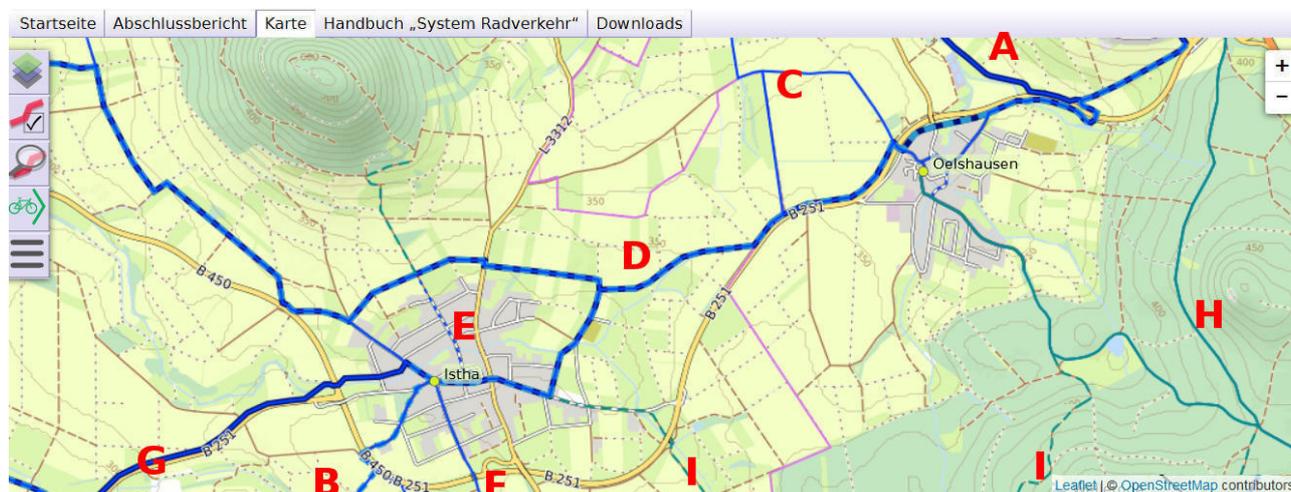


Abbildung 4.1 Beispiele Netzkategorien im Digitalkonzept: Die Kategorien II, III und IV werden grafisch gestuft angezeigt. **A** = reine Mittelzentrumsverbindung der Kategorie II; **B** = Grundzentrumsverbindung der Kategorie III überlagert mit einer Ortsverbindung der Kategorie IV; **C** = einzelne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

Ochshausen findet sich etwa 4 km westlich von Niederkaufungen. Die K 10 zwischen Niederkaufungen und Lohfelden-Ochshausen verfügt über keine straßenbegleitende Radverkehrsanlage, obwohl sie erheblich verkehrsbelastet ist (Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke beider Richtungen 2015: 5180 Kfz/24h (davon Schwerverkehrsanteil 4,5%)).

Radfahrer müssen erhebliche Umwege in Kauf nehmen (z. B. über die „Leipziger Straße“ durch Papierfabrik zum „Losseweg“ in Ochshausen), wollen sie auf die gefährdende Befahrung der Kreisstraße verzichten. Eine gemeinsame Führung mit einer (noch nicht vorhandenen) Verbindung Niederkaufungen – Vollmarshausen ist wegen erheblicher, entstehender Umwege und zusätzlicher Höhenmeter von der Netzplanung her nicht zielführend.

Empfohlen wird die Herstellung einer straßenbegleitenden RVA entlang der Nordseite der Kreisstraße K 10. Dabei sollte eine planfreie Führung (Unterführung) der RVA im zukünftigen Anschluss- bzw. Knotenbereich von A 44, L 3203, K 7 und K 10 ermöglicht werden.

Wie sich die Situation im Bereich der Planungstrasse der A 44 (Lage grob bei KAU_14) darstellt, ist mit Stand 10-2018 unklar.

4.1.2 Ortsverbindung Niederkaufungen - Lohfelden-Vollmarshausen

Lohfelden-Vollmarshausen liegt etwa 3,5 km südwestlich Niederkaufungen.

Aktuell gibt es zwischen Niederkaufungen und Lohfelden-Vollmarshausen keine sichere und fahrbare Radverkehrsverbindung. Die stärker befahrene L3203 besitzt keine Sicherung des Radverkehrs (Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke der L 3203 beider Richtungen 2015 im Abschnitt Abzw. K 8 (Vollmarshausen) bis Abzw. B 7 (Kaufungen) 1700: Kfz/24h (davon Schwerverkehrsanteil 2,2%).

Die sonstige Alternativstrecke westlich in der Flur besitzt einen längeren, unbefestigten Lückenschluss als Gras-/Erdweg bzw. das Flurstück des Weges ist überackert.

Es ist der Ausbau der unbefestigten Wirtschaftswege geplant (Strecke siehe LOH_1, Grenzmaßnahme mit Lohfelden). Laut HNA-Artikel vom 7. Januar hat die Gemeinde Lohfelden 350.000 € in den Haushalt eingestellt.

Wie sich die Situation im Bereich der Planungstrasse der A 44 darstellt, ist mit Stand 10-2018 unklar. Im Plan ist auf der geplanten A-44-Brücke kein separater Weg erkennbar (siehe Übersichtsplan auf der Seite von Hessen Mobil mit Stand 2013).

Ideenstudie für evtl. Alternativroute KAU_35: Vielleicht könnte die Strecke die Landstraßenbrücke mit der Autobahn unterqueren und dann zum bestehenden Wirtschaftsweg in den Setzebachgrund hinab führen. Mit dem Wirtschaftsweg (Bestand) würde hier die neue Autobahn an einer geplanten Talbrücke unterquert. **Vorteil: Diese Strecke würde hier komplett kreuzungsfrei verlaufen.**

Kurzfristig: Bis zum Lückenschluss könnte evtl. auf der Landstraße als Teilsicherung für den RV eine Höchstgeschwindigkeit von maximal 70 km/h angeordnet werden.

4.1.3 Ortsverbindung Niederkaufungen - Kassel-Forstfeld

Die Ortsverbindung hängt im Prinzip an einer Verbesserung der Bestandsroute bzw. der Errichtung einer Radirektroute Kassel - Kaufungen.

Ferner kann auch über die Siedlung Papierfabrik der Kasseler Stadtteil Forstfeld erreicht werden.

Wichtig wäre bei der Planung der A 44 diesbezüglich, dass direkt südlich der Bahn bzw. der Tramtrasse eine neue bahnahe Verbindung Industriestraße - Neuer Hof / Kasselstraße bei der Planung der neuen A-44-Brücke über die Bahn berücksichtigt wird (siehe Anmerkung KAU_27).

4.1.4 Ortsverbindung Dahlheim - Kaufungen

Die untergeordnete Ortsverbindung wurde in diesem Konzept mit der Verbindung Nieste - Oberkaufungen gebündelt. Zum Thema „direkte Ortsverbindung Dahlheim - Kaufungen“ siehe folgender Abschnitt.

4.1.5 Theoretische Ortsverbindung Uschlag - Niederkaufungen bze. Oberkaufungen

Diese Verbindung ist aufgrund der Topografie im Wunschliniennetz nicht enthalten. In der Luftlinie liegt der Mühlenberg.

Der Radverkehr auf dieser Verbindung fährt entweder westlich über Heiligenrode oder östlich um den Sensenstein herum (siehe auch Abschnitt Ortsverbindung Dahlheim - Kaufungen).

4.1.6 Potentielle, direkte Ortsverbindung Dahlheim - Kaufungen

In Dahlheim weist die lokale Radverkehrsbeschilderung eine Verbindung in Verlängerung der „Sensensteinstraße“ nach Kaufungen und Windhausen aus, die wegen fehlender radverkehrstauglicher Wege auf Seiten des Landkreises Kassel keine Entsprechung aufweist. Vorhandene Wiesenwege (westlich Sensenstein) könnten in Niedersachsen und im Planungsraum bis zur K 4 radfahrtauglich ausgebaut werden.

Diese Strecke wurde ab Dahlheim nicht in den Netzentwurf bzw. als Maßnahme mit aufgenommen. Denn sie besitzt kreisweit eine vergleichsweise geringe Priorität. Im Netzentwurf wurde für den Alltagsradverkehr zwischen Dahlheim und Kaufungen eine Routenbündelung entlang der K 6 (Strecke Nieste und Kaufungen) umgesetzt.

Südlich der K 4 wurde die Route allerdings als Freizeitroute von Kaufungen Richtung Sensenstein mit in den Netzentwurf aufgenommen.

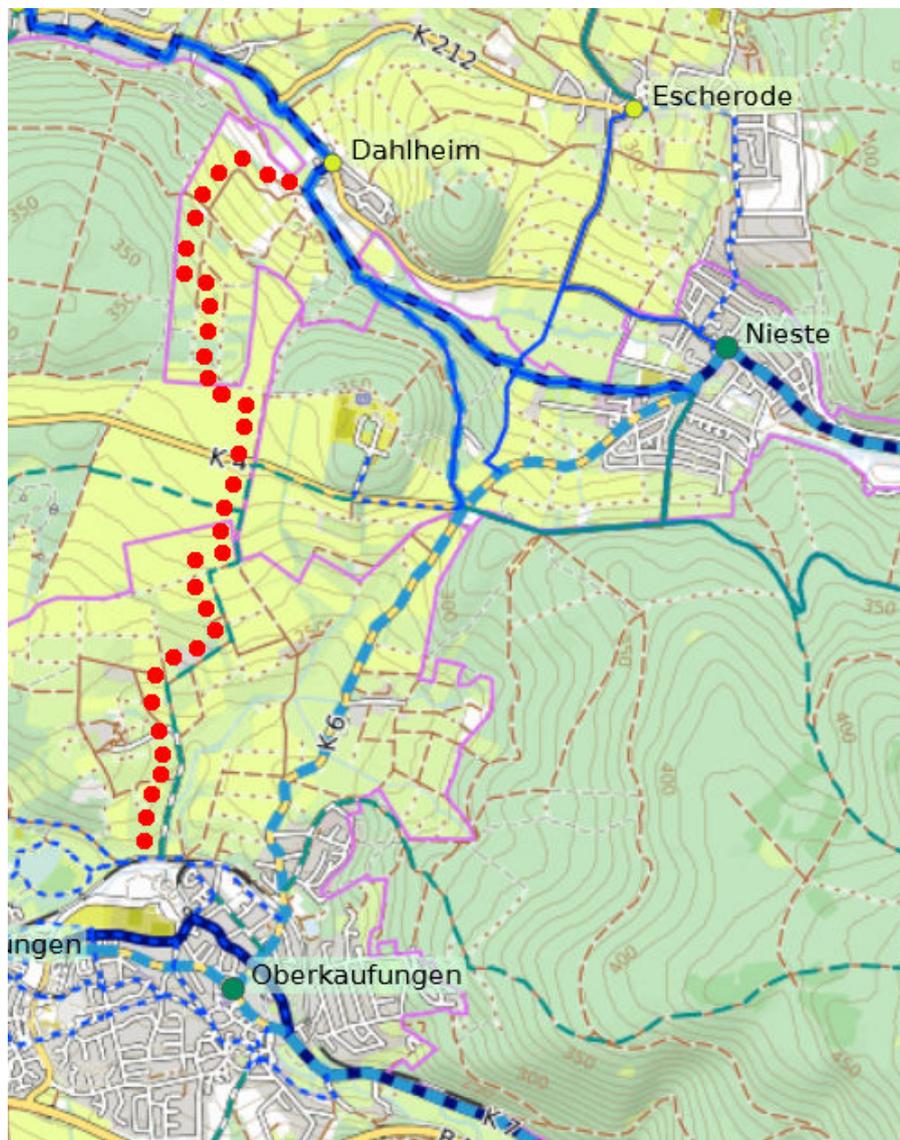


Abbildung 4.2 Skizze der potentiellen direkten Ortsverbindung Dahlheim - Kaufungen: Gegenüber der Variante entlang der K 6 besitzt die Strecke 20 Höhenmeter mehr und der Anstieg ab Dahlheim ist „knackiger“.

4.2 Einbindung in das Grundnetz

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

Im Regionalplan Nordhessen von 2009 ist Kaufungen dem Verdichtungsraum zugeordnet und wird hier als Grundzentrum eingestuft ((mit Hinweis Zentraler Ortsteil -> Gemeinde insgesamt). Der Regionalplan ist auf rp-kassel.hessen.de zu finden: -> Planung -> Regionalplanung -> Regionalplan Nordhessen. Einstufung Kaufungen siehe Seite 27 (ist Dateiseite 33 der PDF-Datei).

Ober- und Niederkaufungen wurden hier für die kleinräumige Netzplanung im Radverkehr jeweils als ein Grundzentrum betrachtet.

4.2.1 Grundzentrenverbindung Kaufungen - Kassel-Bettenhausen

Die Verbindung wird im Abschnitt zum Radpendlernetz Region Kassel behandelt bzw. siehe auch Abschnitt zur innerörtlichen Haupttroute Papierfabrik - Niederkaufungen - Oberkaufungen im vorherigen Kapitel.

Auf der Radverkehrsverbindung zwischen Kassel und Kaufungen im Verlauf des Losse- bzw. Herkules-Wartburg-Radwegs wird sich mit Fertigstellung der A 44 am zukünftigen Autobahndreieck „Kassel-Ost“ wahrscheinlich einiges für den Radverkehr ändern. Details sind mit Stand 10-2018 nicht bekannt. Es muss sichergestellt werden, dass dabei keine Qualitätsverschlechterungen für den Radverkehr erfolgen.

Weiterhin sollte sichergestellt werden, dass die Umsetzung der Raddirektroute Kassel – Kaufungen möglichst planfrei"(mit Unterführungen bzw. Brücken) und umwegfrei erfolgt.

Wichtiger Sachverhalt:

Die A-44-Planung mit Stand 2013 berücksichtigt den Radverkehr im Verbindungskorridor im Prinzip nicht (siehe Übersichtsplan auf der Seite von Hessen Mobil von 2013). Neuere Planungen sind nicht bekannt.

So wird zum Beispiel laut diesem Übersichtsplan sogar einfach der Herkules-Wartburg-Radweg Höhe der derzeitigen A-7-Anschlussstelle "Kassel-Ost" unterbrochen. Als einzige Verbindung zwischen Kassel und Kaufungen verbleibt die alte Leipziger Straße, die laut Planungsstand 2013 noch dazu wieder mit mehr KFZ-Verkehr versehen wird (durch Wegfall des Bundesstraßenanschlusses der B 7 bzw. Anschluss Kassel-Ost).

Dieser Sachverhalt sollte unbedingt von den Interessensverbänden, wie dem ADFC, aber am besten auch den betroffenen Gemeinden (Kaufungen und Niestetal) detailliert im Planfeststellungsverfahren thematisiert werden. Das Planfeststellungsverfahren soll wohl laut einer Pressemeldung von 03-2019 im 2. Halbjahr 2019 eingeleitet werden (www.hna.de/lokales/kreis-kassel/a44-lossetrasse-planung-fast-fertig-ngz-11827486.html).

Radverkehrskonzept für das Gebiet des Landkreises Kassel

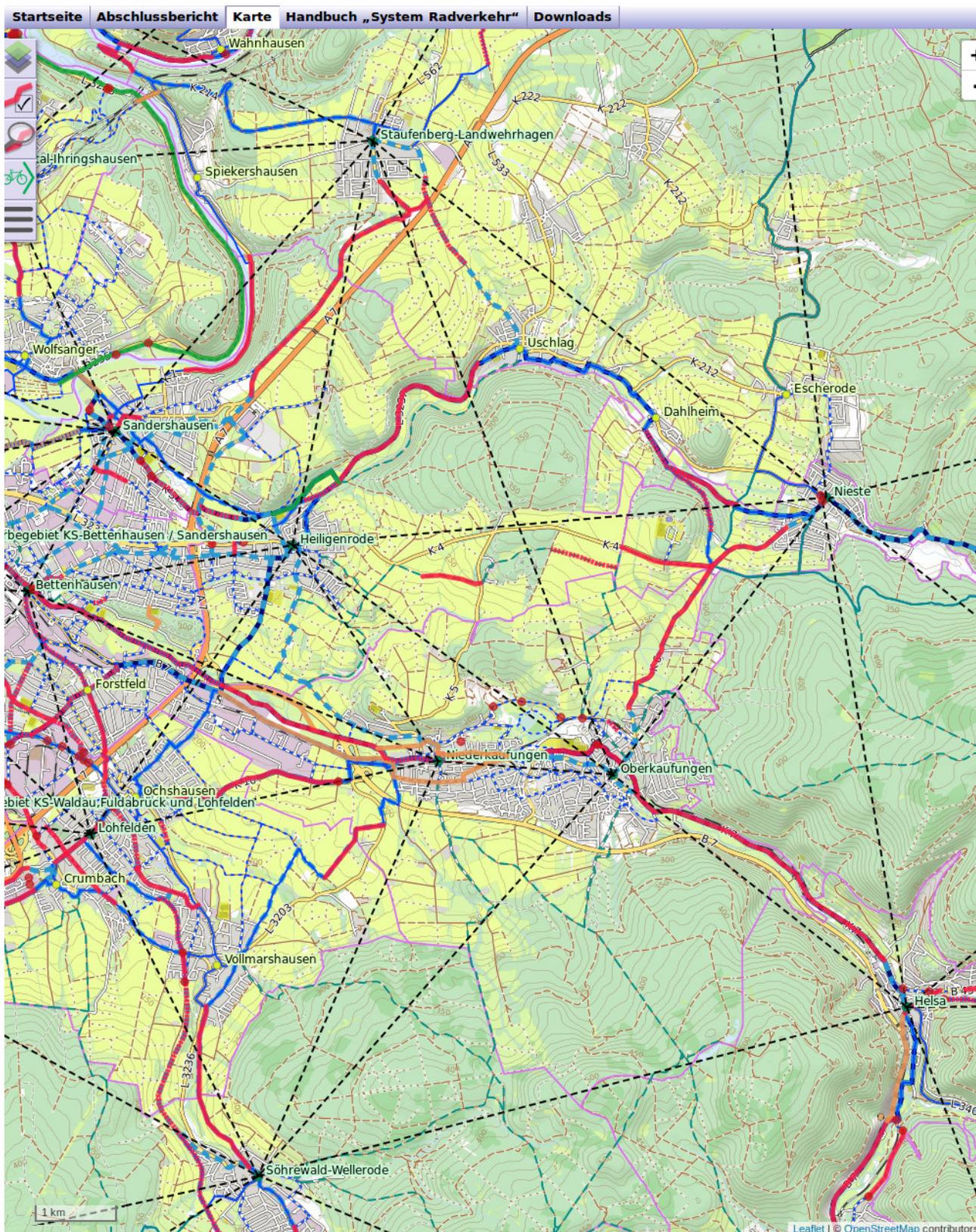


Abbildung 4.3 Auszug aus dem Digitalkonzept: Wunschliniennetz der Netzategorie III für Kaufungen.

4.2.2 Grundzentrenverbindung Ober- bzw. Niederkaufungen - Nieste

Eine RVA ist an der Kreisstraße K 6 nicht vorhanden. Eine Fahrbahnnutzung ist wegen der hohen Kfz-Fahrgeschwindigkeiten auf der z. T. kurvigen und teils schwer zu übersehenden Straße für die meisten Radfahrer nicht akzeptabel. Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke beider Richtungen 2015 im Abschnitt OD Oberkaufungen K7 bis OD Nieste L 563: 2560 Kfz/24h (davon Schwerverkehrsanteil 2,3 %).

Es wird die Herstellung einer straßenbegleitenden RVA zwischen den Ortseinfahrten empfohlen (KAU_1 und NIE_2).

In der Diskussion war vor allem auf Kaufunger Seite ein Ausbau eines am Waldrand verlaufenden Wirtschaftswegs bzw. Wanderpfad.

Über den Wirtschaftsweg „Am Hain“ verlaufen allerdings gleich fünf Wanderwege. Laut Openstreetmap.org sind dies: Grimmsteig, Märchenlandweg - Etappe 10, Kaufunger Waldweg, Kaufunger Wald, Rundweg 12 - Eulenbäume, Kaufunger Wald, Rundweg 13 - Zollstock.

Da die Strecke zum stärker frequentierten Wander- und Spazierbereich rund um die Königsalm gehört sollte eine straßenbegleitende RVA erstellt werden. Ferner verläuft der Wirtschaftsweg auch noch abschüssig. Im Falle eines Ausbaus wäre hier mit höheren Geschwindigkeiten des RV zu rechnen.

Mit straßenbegleitender Radverkehrsanlage hätten von Oberkaufungen sowohl der Fußverkehr, wie auch der Radverkehr jeweils ihre eigenen, räumlich getrennten Strecken Richtung Königsalm / Nieste. Ferner besitzt die RVA entlang der K 6 eine bessere soziale Sicherheit.

Anbindung Niederkaufungen:

Mit einem gleichzeitigen, alltagtauglichen Ausbau des Wirtschaftswegs bei KAU_28 (aktuell Schotterpiste) könnte der Radverkehr zudem von der straßenbegleitenden Radverkehrsanlage gut in Richtung Niederkaufungen verteilt werden.

Auch für die Umfahrung der K 6 in Richtung westlicher Ortsbereich von Oberkaufungen ist die Strecke relevant.

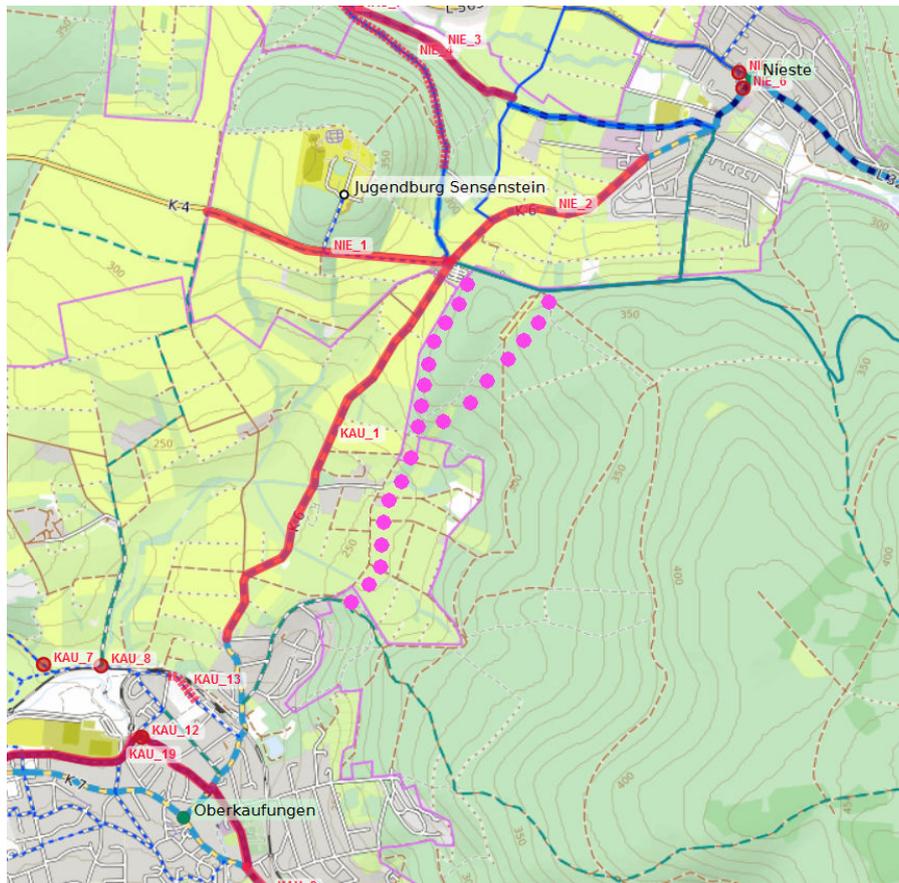


Abbildung 4.4 Violett gepunktet die theoretisch in Frage kommenden Wanderwege, die mal, soweit dies die Autoren mit bekommen hatten, als Radroute andiskutiert wurden. In diesem Planungswerk findet sich aus den im Text genannten Gründen eine RVA entlang der K6.

4.2.3 Grundzentrenverbindung Oberkaufungen - Helsa

Die RVA, die Oberkaufungen mit Helsa verbindet, beginnt ca. 150 m östlich der Ortseinfahrt Oberkaufungen („Am alten Schwimmbad“). Da nach Fertigstellung der A 44 dieser Abschnitt der K 7 zu einem Wirtschaftsweg herabgestuft werden soll, wird bis dahin seitens der Gemeinde sicherlich nicht in einen Lückenschluss investiert werden.

Es wird empfohlen, auf dem Abschnitt zwischen Ortseinfahrt und RVA-Beginn, auf dem aktuell Tempo 100 erlaubt ist, die Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h zu begrenzen sowie die Mittelleitlinien zu entfernen (optische Verengung der Fahrbahn zur Erhöhung der Radverkehrssicherheit).

Langfristig Situation mit evtl. Sperrung der Kreisstraße für KFZ siehe abschnitt zur Radpendleroute Kassel - Kaufungen - Helsa.

4.2.4 Grundzentrenverbindung Niederkaufungen - Söhrewald-Welle- rode

Die Strecke verläuft über Vollmarshausen.

Weitere Details siehe Abschnitt zur Ortsverbindung Niederkaufungen - Lohfelden-Vollmarshausen.

4.2.5 Grundzentrenverbindung Niederkaufungen - Lohfelden-Mitte

Entlang der stark befahrenen Kreisstraße Niederkaufungen - Ochshausen fehlt eine Radverkehrsanlage (siehe KAU_2).

Die Situation wird auch im Abschnitt zur Ortsverbindung Niederkaufungen - Lohfelden-Ochshausen beschrieben.

Die Strecke ist auch Teil der Radtangente Süd - dazu siehe Abschnitt Radpendlernetz.

4.2.6 Grundzentrenverbindung Niederkaufungen - Heiligenrode

Heiligenrode liegt etwa 4 km Luftlinie nordwestlich von Niederkaufungen.

Die Verbindung führt über alltagstauglich ausgebaute Wirtschaftswege und ist Teil des Radwegweisungsnetzes der Region Kassel. Maßnahmen gibt es keine.

4.2.7 Grundzentrenverbindung Lohfelden-Mitte - Niestetal-Heiligenrode: Verkehrsknoten B 7 / Anschlussstelle A 7 „Kassel-Ost“

Die Verbindung quert im Bereich Papierfabrik das Gemeindegebiet.

Wichtiger Hinweis von Autor Dirk Schmidt in 2019 zur Route:

Die A-44-Planung mit Stand 2013 berücksichtigt den Radverkehr im Verbindungskorridor nicht (siehe Übersichtsplan auf der Seite von Hessen Mobil von 2013). Neuere Planungen sind nicht bekannt.

Die derzeit bestehende Verbindung wird einfach Höhe der derzeitigen A-7-Anschlussstelle "Kassel-Ost" durch die neue A-44 unterbrochen (NIT_31). Ein Brücke oder Unterführung ist nicht vorgesehen.

Dieser Sachverhalt sollte unbedingt von den Interessenverbänden, wie dem ADFC, aber am besten auch den betroffenen Gemeinden (Kaufungen und Niestetal) detailliert im Planfeststellungsverfahren thematisiert werden. Das Planfeststellungsverfahren soll wohl laut einer Pressemeldung von 03-2019 im 2. Halbjahr 2019 eingeleitet werden (www.hna.de/lokales/kreis-kassel/a44-lossetrasse-planung-fast-fertig-ngz-11827486.html).

Weitere Anmerkungen von Autor Herbert Iba aus 2017 zur Route:

Am Verkehrsknoten B 7 / Anschlussstelle A 7 „Kassel-Ost“ (Papierfabrik) schließt am LSA-gesteuerten Fußgänger- und Radfahrerüberweg über die B 7 ein kurzer Gehweg an, der nicht für den Radverkehr freigegeben ist.

Dieser führt bis zur Einmündung der Stichstraße „Leipziger Straße“ in die Vorfahrtstraße. Radfahrer dürften, rechtlich gesehen, diesen Gehweg nicht befahren, was aber fast alle Radfahrer ignorieren. In Richtung Kaufungen müssten sie, vom Losse-Weg kommend, nach Überquerung des Übergangs B 7 weiter der Rechtsabbiegespur aus der B 7 folgen. In der Gegenrichtung, um zum Losse-Radweg zu kommen, dürften sie ebenfalls den Gehweg nicht benutzen, stattdessen dürften sie allein die Linksabbiegespur in die B 7 in Richtung Kassel befahren.

Der Gehweg sollte mit VZ 1022-10 für den Radverkehr in beiden Richtungen freigegeben werden (KAU_30).

Für die Fahrtrichtung Niestetal-Heiligenrode fehlt von der „Leipziger Straße“ (Papierfabrik) aus eine direkte Fahrtmöglichkeit, um über den Verkehrsknoten B 7 / Anschlussstelle A 7 „Kassel-Ost“ zum Losse-Weg (Ostrichtung) zu gelangen.

Aus dem Gewerbegebiet kommende Radfahrer können nicht die Geradeausspur nutzen und auf der Dreiecksinsel den Kfz-Verkehr am freien Rechtsabbieger zur A 7 abwarten, da hier die Möglichkeit fehlt, eigenes „Grün“ anzufordern. Da der LSA-Übergang für Fußgänger und Radfahrer nur an den seitlichen Zugängen mit Anforderungstastern („Bettelampeln“) ausgestattet ist, auf der Dreiecksinsel aber nicht, kann es vorkommen, dass Radfahrer oder auch Fußgänger hier regelrecht „verhungern“.

Aktuell müssen, in Richtung Niestetal, an diesem Knoten drei Straßen überquert werden, um weiterfahren zu können. Dabei müssen zweimal Lichtsignale abgewartet und einmal ein Gehweg (verbotenerweise) befahren werden.

Vorgeschlagen wird die Herstellung einer Auffahrt an der Dreiecksinsel für aus Richtung Papierfabrik kommende Radfahrer sowie die Anbringung von Anforderungstastern.

4.3 Einbindung in das Radpendlernetz Region Kassel

Die Gemeinde Kaufungen liegt bezogen auf KS-Mitte mit allen Ortsteilen komplett im mittleren Radpendlerradius von 10 km.

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 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.

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

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

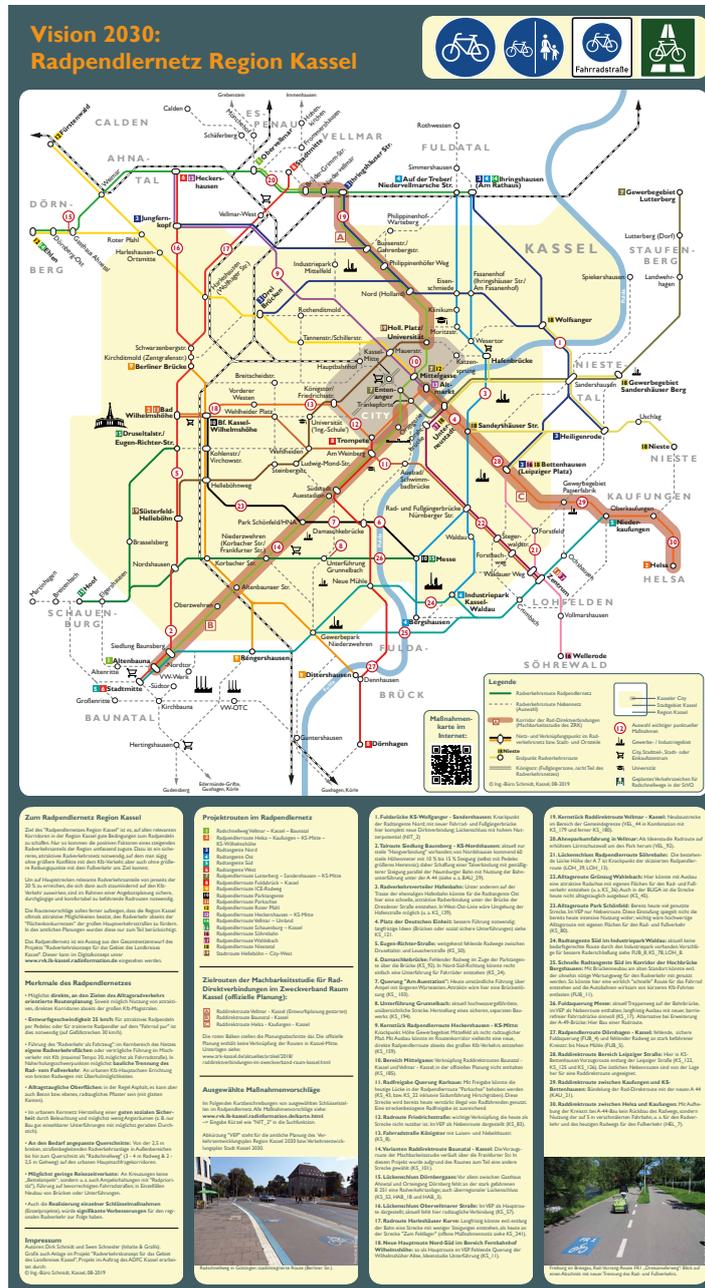


Abbildung 4.5 Die Inhalte des Plakats sind im Zoom der PDF-Datei lesbar (Grafik: Swen Schneider).

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

- Raddirektroute Helsa - Kaufungen - Kassel-Mitte bzw. Radpendlerroute Helsa - Kaufungen - Kassel-Mitte - Kassel-Wilhelmshöhe (braun)
- Radtangente Süd (oliv)



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



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

4.3.1 Radpendlerroute Kassel - Kaufungen - Helsa

Der zentrale Streckenteil im Bereich Kassel <-> Kaufungen hängt vor allem am Neubau der A 44.

Die Vorzugsroute dieses Projekts führt in Routenbündelung mit der neuen A-44 (siehe KS_121, NIT_21 und KAU_15). Die A-44 Planung sieht hier einen Wirtschaftsweg vor, der bei entsprechender Breite von der Radpendlerroute mit genutzt werden könnte. Er müsste in der A-44-Planung lediglich bis zur A 7 durchgehend geführt werden (siehe Übersichtsplan auf der Seite von Hessen Mobil mit Stand 2013). Sofern die Anschlussstelle Kassel-Ost evtl. doch erhalten bleibt, ist hier vor der A-7 mit dem Neubau der A 44 am Anschluss eine neue Unterführung notwendig.

In Niederkaufungen sollte die Ortsdurchfahrt entlang der Leipziger Straße mit hochwertigen, sicheren Radverkehrsanlagen versehen werden (KAU_16). Der entsprechende öffentliche Raum steht dafür prinzipiell zur Verfügung.

Möglichere weitere Trassenvarianten im Bereich Niederkaufungen wurden aufgrund mangelnder Direktheit nicht weiter verfolgt:

- Trassenkorridor nördlich der K 7: siehe Anmerkung KAU_22
- Trassenkorridor südlich der K 7: siehe Anmerkung KAU_23

Zwischen Nieder- und Oberkaufungen wurde ebenfalls die Leipziger Straße als Trassenkorridor der Vorzugsroute gewählt. Der touristische Herkules-Wartburg-Radweg nördlich des Steinertsees liegt weitgehend abseits der Ziele- und Quellverkehre in Kaufungen.

In Oberkaufungen endet die VEP-Vorschlagsroute am Kreisel Leipziger Straße / Theodor-Heuss-Straße. In diesem Planungswerk wurde die Raddirektroute / Radpendlerroute jedoch bis Ortseingang Helsa verlängert. Mit Maßnahme KAU_19 (Fahrradstraßenzug) besteht für die neue, erweiterte Raddirektroute bis Helsa eine gute Durchquerbarkeit von Oberkaufungen abseits der Hauptverkehrsstraße.

Zwischen Oberkaufungen und Helsa nutzt die erweiterte Raddirektroute die heutige Fahrbahn der Kreisstraße K 7. Mit dem Bau der A 44 soll die Kreisstraße entwidmet werden und zum Wirtschaftsweg abgestuft werden. Ein sicherer Wirtschaftsweg für den Radverkehr auf der ehemaligen Kreisstraße benötigt allerdings mindestens eine 4,5 m Asphaltfahrbahn. Besser sind 5 m Breite, da land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge 2,5 m bis sogar 3 m breit sind. Der Wirtschaftsweg könnte als Fahrradstraße mit Freigabe land- und forstwirtschaftlicher Fahrzeuge und direkter Anlieger gewidmet werden.

Im südlichen Bereich der Fahrbahn (zur heutigen Radverkehrsanlage hin) kann die ehemalige Kreisstraße in der Breite entsprechend auf minimal 4,5 m Breite verschmälert werden. Da die heutige Leitplanke ebenfalls überflüssig wird, wäre hier dann Platz für eine neue Baumreihe (Art mit tief wachsenden Wurzeln, die den Asphalt der heutigen Radverkehrsanlage nicht / möglichst wenig schädigt).

Die heutige Radverkehrsanlage ist nicht etwa zurück zu bauen, sondern sollte unbedingt **für den Fußverkehr erhalten werden**. Talwärts sind Radfahrende hier je nach Gefälle z. T. mit guten 30 km/h unterwegs. Deshalb sind Rad- und Fußverkehr hier zu trennen. Mit der ehemaligen Kreisstraße steht der entsprechende Raum dafür auch unkompliziert zur Verfügung. Im neuen Baumstreifen könnten gut ein paar Bänke aufgestellt werden, da die Fußstrecke auf der Sonnenseite des Lossetals liegt. In Zukunft könnte man hier dann ganz entspannt (da unabhängig vom Radverkehr) spazieren gehen oder seine Joggingrunde drehen.

Machbarkeitsstudie „Raddirektverbindungen im Zweckverband Raum Kassel“

Im Dezember 2018 wurde die im Auftrag der ZRK erarbeitete Machbarkeitsstudie der Öffentlichkeit vorgestellt. Die Ausarbeitung ist mit den Mitgliedskommunen des ZRK und der Stadt Kassel abgestimmt. Die Studie untersucht vertieft die Realisierbarkeit der drei bereits im Verkehrsentwicklungsplan Region Kassel vorgeschlagenen „Radkomfortrouten“. Es handelt sich dabei um folgende drei Radpendlerkorridore:

- Baunatal - Kassel
- Helsa - Kaufungen - Kassel
- Vellmar - Kassel

Die Materialien können mit Stand 8. Februar 2018 hier auf der Seite des Zweckverband Raum Kassel heruntergeladen werden:

www.zrk-kassel.de/artikel/2018/raddirektverbindungen-im-zweckverband-raum-kassel.html.

Im Digitalkonzept wurden die drei empfohlenen Vorzugsrouten der Machbarkeitsstudie noch in den Bereich „Radrouten“ eingearbeitet. So können die Routenvorschläge dieser Facharbeit und die Vorzugsrouten der Machbarkeitsstudie kartografisch verglichen werden.

Grafiken zur Radpendlerroute Kaufungen - Kassel

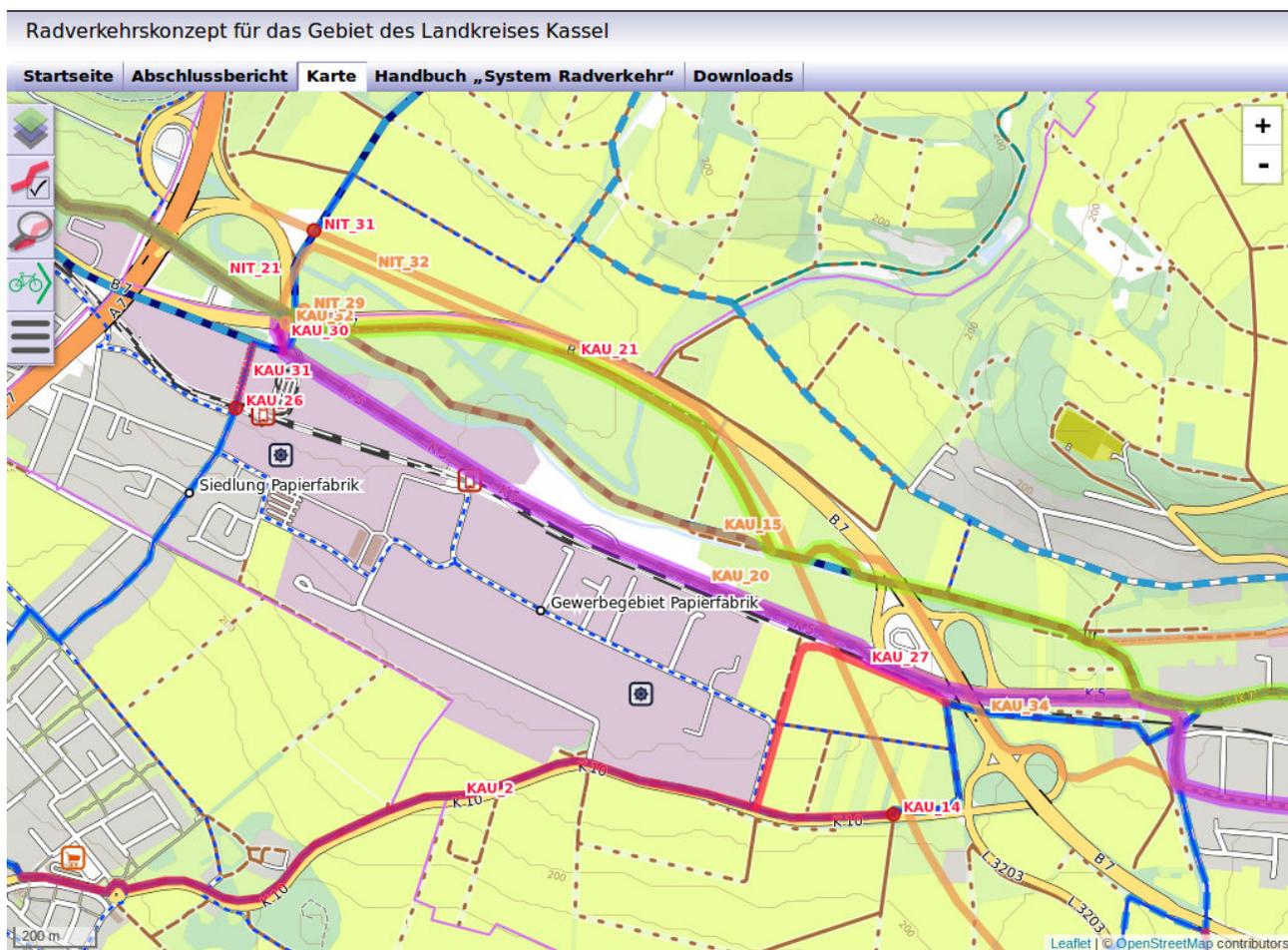


Abbildung 4.8 Auszug Digitalkonzept mit Stand März 2019:

Erläuterung Skizze oben:

- **hell-grün:** Vorzugsroute dieses Projekts in Routenbündelung mit der neuen A-44 (siehe KAU_21 bzw. NIT_32). Bei Projektvorstellung im September 2017 lag diese Strecke noch auf KAU_15 direkt nördlich entlang der Losse. Aus Naturschutzgründen wird diese Variante (Routenwunsch Autor Herbert Iba) aber sehr wahrscheinlich nicht umsetzbar sein.
- **violett:** Vorzugsroute der Machbarkeitsstudie „Raddirektverbindungen im Zweckverband Raum Kassel (KAU_20). Die Strecke verläuft auf der alten Leipziger Straße. Laut A-44-Planungsstand 2013 soll der KFZ-Verkehr evtl. von Kaufungen kommend nach Kassel sogar wieder auf ganzer Länge über die alte Leipziger Straße abgewickelt werden. Heute ist diese Strecke weitgehend vom KFZ-Verkehr ausgenommen, aber für den Radverkehr eine relevante Alltagsroute. Wie allerdings vor allem im Westteil der alten Leipziger Straße im Gewerbegebiet Papierfabrik (schon heute LKW-Anliegerverkehr) bei wieder mehr überörtlichem KFZ-Verkehr hier eine sicherere Raddirektroute herstellbar ist, ist komplett unklar.
- **Anmerkung zum Herkules-Wartburg-Radweg:** Die Strecke findet sich als Route der Kategorie III bzw V im Netz. Der touristische Herkules-Wartburg-Radweg nördlich des Steinertsees liegt weitgehend abseits der Ziele- und Quellverkehre in Kaufungen. Als Raddirektroute aus Richtung Kassel ist die Strecke nicht zielführend.

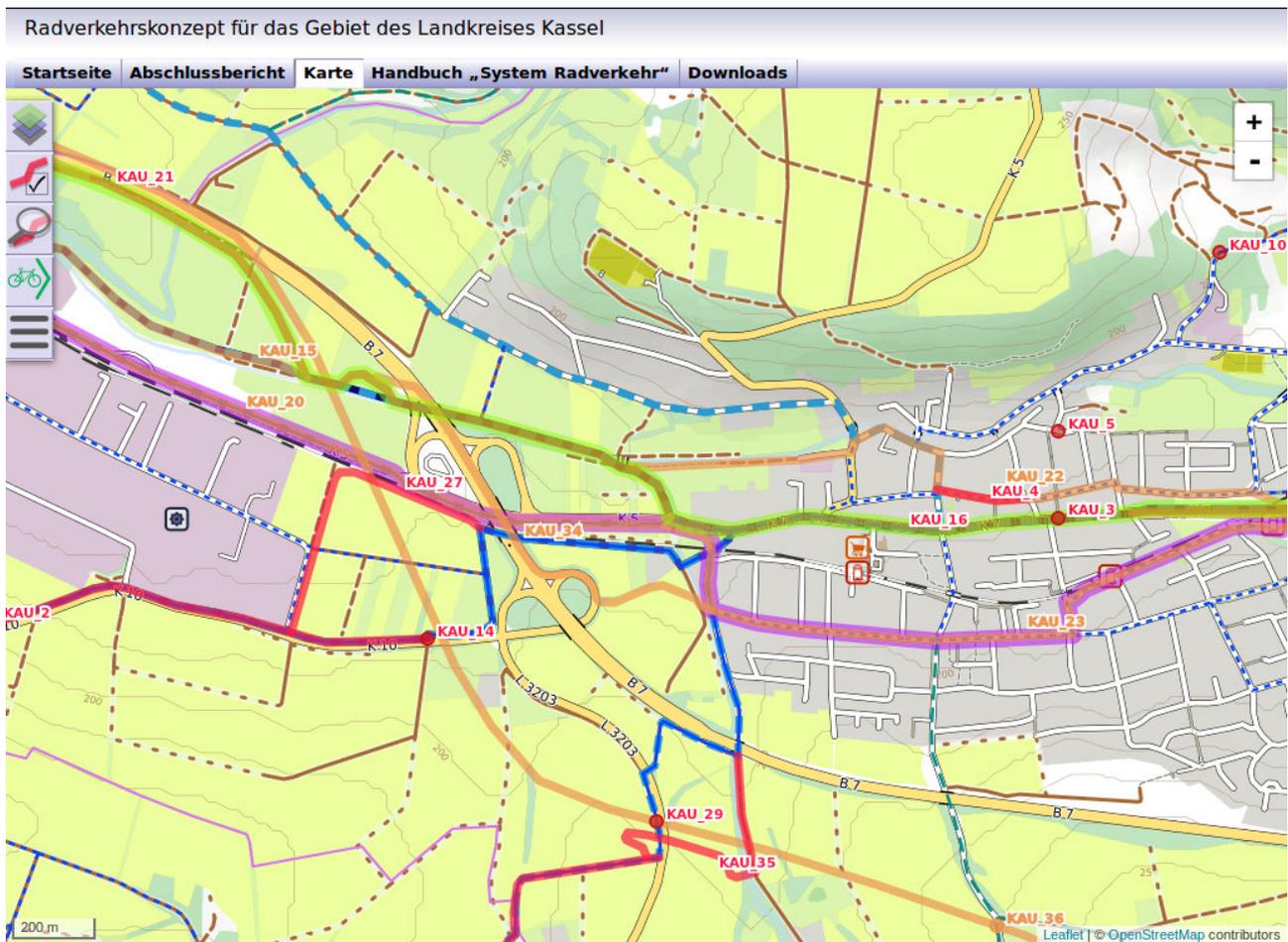


Abbildung 4.9 Auszug Digitalkonzept mit Stand März 2019:

Erläuterung Skizze oben:

- **hell-grün:** Vorzugsroute dieses Projekts auf der alten Ortsdurchfahrt (KAU_16).
- **violett:** Vorzugsroute der Machbarkeitsstudie „Raddirektverbindungen im Zweckverband Raum Kassel (KAU_23).
- **Übergangsstrecke KAU_34:** Sofern die Raddirektroute in Niederkaufungen, wie in der Machbarkeitsroute vorgeschlagen, über die Straßen „Im Rosengarten“ geführt wird, wäre diese Ideenstudie relevant. Mit Nutzung des Ostteils der ehemaligen B-7-Brücke könnte evtl. eine attraktive, sichere Verknüpfung der Vorzugsroute der Machbarkeitsstudie im Bereich Niederkaufungen (KAU_23) und der Vorzugsroute dieses Projekts (KAU_21) erreicht werden. Somit wäre von Strecke KAU_23 (Im Rosengarten) ein Direktanschluss via KAU_21 an die Bestandsroute entlang der Losse nach KS-Bettenhausen herstellbar (Strecke KS_129 bzw. NIT_21) herstellbar. Laut HNA-Artikel vom 4. Januar 2019 plant die Gemeinde Kaufungen westlich des Setzebachs ein neues Wohngebiet. Mit dieser potentiellen Variante der Raddirektroute könnte das Neubaugebiet optimal für die überörtliche Nahmobilität per Fahrrad erschlossen werden.

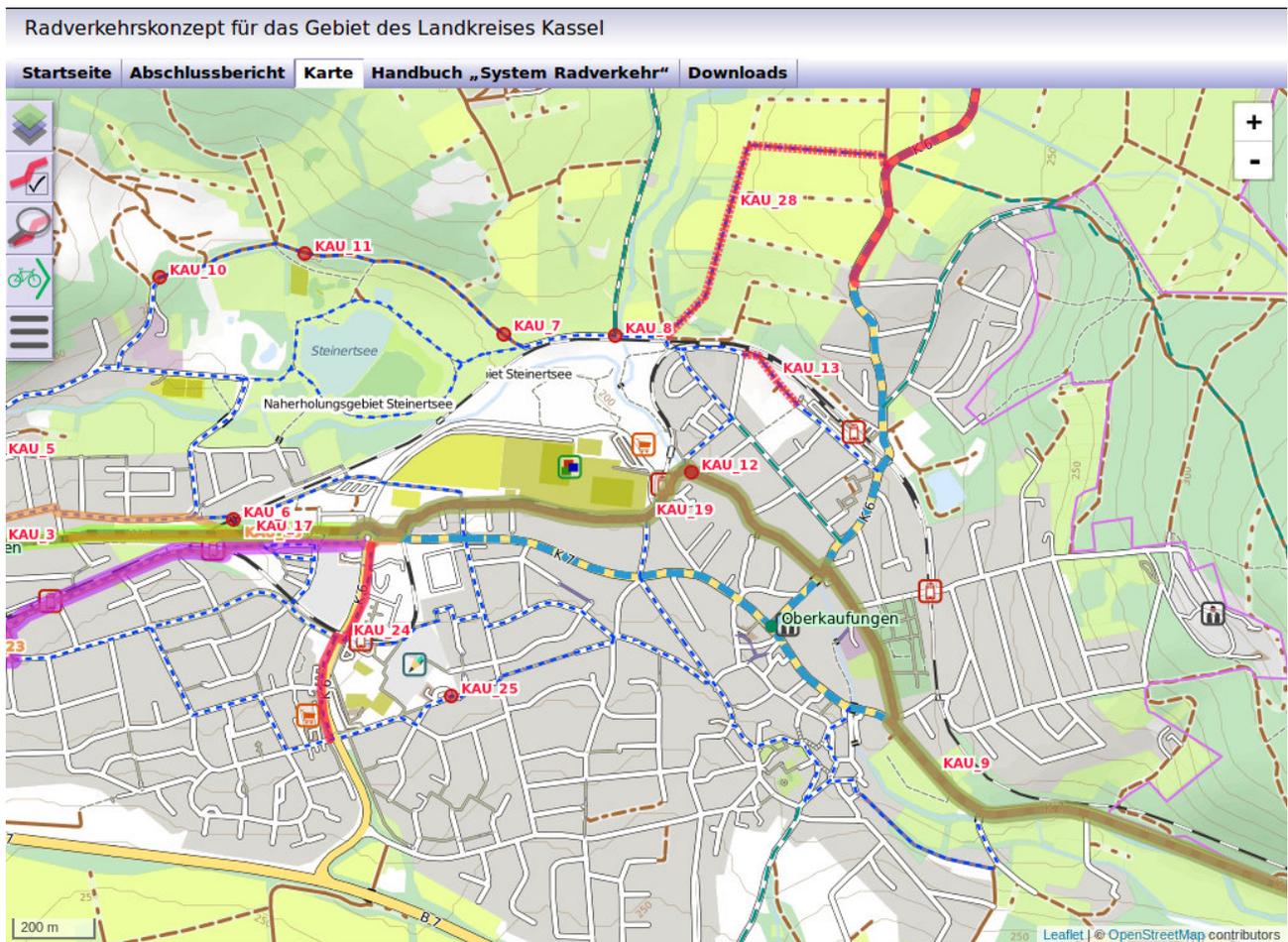


Abbildung 4.10 Auszug Digitalkonzept mit Stand März 2019:

Erläuterung Skizze oben:

- **hell-grün:** Vorzugsroute dieses Projekts der Ortsdurchfahrt auf Nebenstraßen (KAU_19).
- **violett:** Vorzugsroute der Machbarkeitsstudie „Raddirektverbindungen im Zweckverband Raum Kassel: Hier in Oberkaufungen identisch mit der Vorzugsroute dieses Projekts.

4.3.2 Radtangente Süd

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

Als futuristische Ideenstudie wurde im Maßnahmenteil mal der Brückenpark Bergshausen vermerkt (siehe FUL_11). Spätestens mit dieser Zukunftsvariante wäre die Route eine hoch attraktive Radpendlerstrecke zwischen Baunatal westlich der Fulda und Lohfelden / Kaufungen im östlichen Kasseler Becken. Aber schon die Herstellung der realistischeren, roten Entwurfsvariante würde viel zu einer Verbesserung der Radpendlersituation in diesem Korridor beitragen.

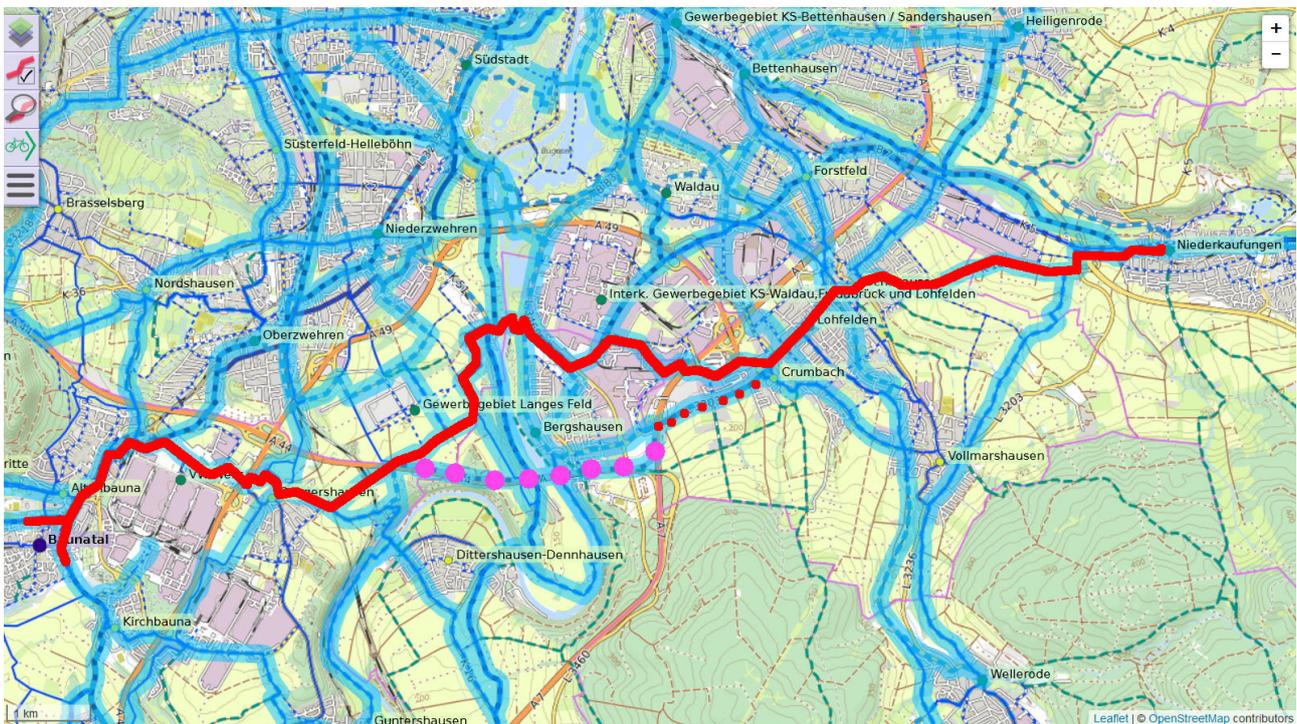


Abbildung 4.11 Verlauf Radpendlerroute „Radtangente West“. Die Trasse des Brückenparks Bergshausen ist violett gepunktet.

4.4 Mittelzentrenverbindungen über das Gemeindegebiet

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

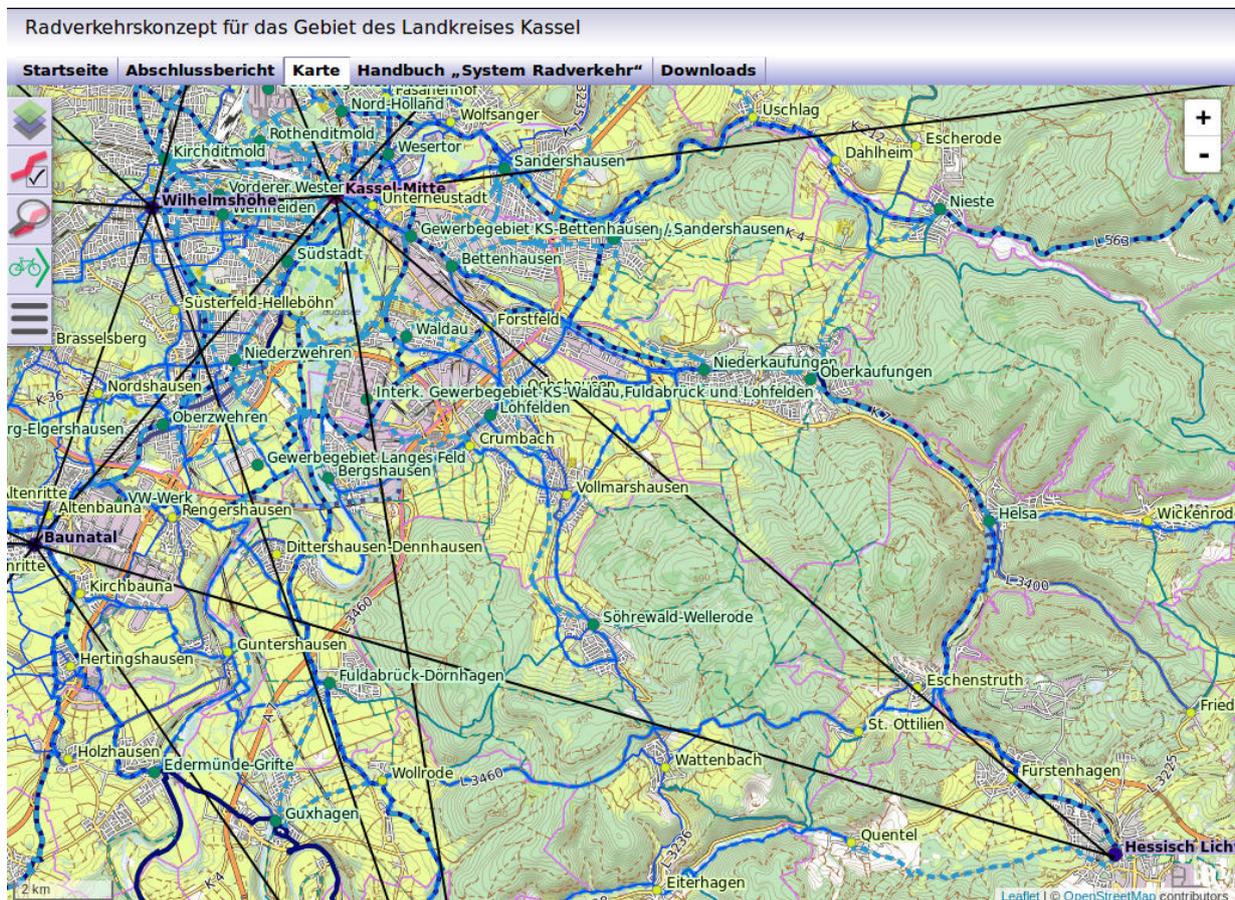


Abbildung 4.12 Auszug aus dem Digitalkonzept: Wunschliniennetz Kategorie II im Bereich Kaufungen: Dargestellt sind die realen Verbindungen im Mittelzentrennetz (Kat. II, blau-schwarze Linien) und das Grundnetz (Kat. III, oliv-blau gestrichelt)

4.4.1 Mittelzentrenverbindung Kassel - Hessisch Lichtenau

Hessisch Lichtenau liegt etwa 20 km Luftlinie südöstlich von Kassel. Die Wunschlinie führt direkt über die Höhen der Söhre.

Die Strecke folgt allerdings dem Lossetal als topografische Ideallinie über Helsa und Kaufungen.

Große Verbesserungen auf dieser Mittelzentrenverbindung würde die im Verkehrsentwicklungsplan Region Kassel 2030 bereits angedachte Radpendlerverbindung / Raddirektroute Helsa - Kaufungen - Kassel bringen. Für diese Raddirektroute werden in einer von Zweckverband Raum Kassel vergebenen Machbarkeitsstudie bereits nähere Planungen erarbeitet (zusammen mit Verbindungen von Vellmar und Baunatal nach Kassel).

4.4.2 Mittelzentrenverbindung Baunatal - Hessisch Lichtenau

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

Die Wunschlinie führt komplett über die Höhen der Söhre.

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

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

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

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

4.5 Thema Rad & Bahnüb Helsa

4.5.1 Hinweise zum Thema Fahrradparken an den Haltestellen in Kaufungen

Das wichtige Thema Fahrradparken wurde im Konzept aus Kapazitätsgründen nur am Rande behandelt.

Die Befahrungen in Kaufungen erfolgten durch Autor Herbert Iba, der das Projekt im August 2017 verlassen hatte. Autor Dirk Schmidt liegen daher zum Thema keine Infos vor. Für eine extra Zusatzbefahrung in Helsa war aufgrund der Vielzahl noch offener Baustellen im Projekt keine Zeit mehr.

Das NVV-Stationskataster umfasst **keine Informationen** zum Bahnhof Helsa, da es sich hier aktuell nur um einen Tramhalt handelt. Kataster siehe:

www.stationskataster.de/nvv_map_public/

4.5.2 Thema: Fahrzeiten im ÖPNV ab Kaufungen

Diesbezüglich finden sich Hinweise im Gemeindesteckbrief Helsa (siehe dort Seite 23). Von dieser dort skizzierten Ideenstudie würde auch die Gemeinde Kaufungen profitieren.

Kapitel 5

Freizeit / Tourismus / Radrouten

5.1 Herkules-Wartburg-Radweg und Losse-Radweg

Zwei Routen des Tourismus- und Freizeitradverkehrs führen deckungsgleich über das Kaufunger Gemeindegebiet, der Herkules-Wartburg-Radweg und der Losse-Radweg.

Die Routen werden ab der Niestetaler Gemeindegrenze auf teilweise recht angenehmen verkehrsarmen Straßen und Wegen durch den Ortsteil Niederkaufungen geführt. An dessen östlicher Bebauungsgrenze wird die Route nördlich um das Freizeitgelände „Steinertsee“ geführt. Die Befahrung ist hier lediglich dem land- und forstwirtschaftlichen Verkehr gestattet, nicht aber dem Radverkehr.

Die Radverkehrsführung durch den Ortsteil Oberkaufungen ist dagegen recht belanglos, gerade am historischen Ortskern wird der Radverkehr über stärker verkehrsbelastete Ortsdurchfahrten gelenkt.

Gerade hier hätte eine der beiden Themenrouten, z. B. der Herkules-Wartburg-Radweg einen Abstecher (auch als Routenvariante) zu dem sehenswerten Ensemble rund um die Stiftskirche machen können.

Die Radweglücke von ca. 300 m ab der östlichen Ortseinfahrt Oberkaufungen passt nicht zu einer touristischen Radroute, erlaubt ist hier Tempo 100 (KAU_9, sofern Kreisstraße bezüglich A 44 zurückgestuft wird, kein Neubaubedarf mehr, Übergangsweise wäre hier Tempo 50 sinnvoll). Innerhalb der Ortslage Oberkaufungen und bis zum Beginn der RVA nach Helsa können die Radrouten nicht als familientauglich bezeichnet werden.

5.2 Weitere Fahrtmöglichkeiten im Freizeitbereich

5.2.1 land- und forstwirtschaftlichen Wege in Söhre und Kaufunger Wald

Weitere Fahrtmöglichkeiten bestehen im Freizeitbereich. Es gibt mehrere Radverkehrsverbindungen auf land- und forstwirtschaftlichen Wegen in die Söhre (z. B. zum Michelkopfsee, nach Wattenbach und Eschenstruth) und in den Kaufunger Wald (z. B. nach Nieste und über den „Zollstock“ zum Bilstein und nach Großalmerode).

Einige dieser Wege sind jedoch für den Fahrzeugverkehr (auch Radverkehr) verboten und nur für land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge freigegeben. In diesen Fällen sollte eine Freigabe mit VZ 1022-10 (Radfahrer frei) erfolgen (Anmerkung Autor Dirk Schmidt in 2018: Örtlichkeiten sind leider unbekannt bzw. durch Projektausstieg von Herbert Iba nicht mehr in der Datenbank erfasst worden).

5.2.2 Freizeitroute ab Oberkaufungen zur Jugendburg Sensenstein

Die nahe gelegene Jugendburg Sensenstein (Gemeindegebiet Nieste) dagegen ist von Kaufungen aus mit dem Fahrrad nur schlecht erreichbar. Eine attraktive Anbindung könnte über die Straße „Buschbreite“ nach Norden zur K 4 erfolgen. Von dort aus müsste ein straßenbegleitender Weg bis zur Einmündung der Stichstraße, die zur Jugendburg führt, hergestellt werden (NIE_1).

Kapitel 6

Wegweisung

Eine wegweisende Beschilderung in Form eines integrierten Wegweisungssystems (alltagstaugliches Radverkehrsnetz sowie Freizeit- und Tourismus-Routen) ist in der Gemeinde vorhanden.

Es werden Zielwegweiser im Format 800 x 200 mm (Hauptwegweiser), Zwischenwegweiser 300 x 300 mm und Einschubplaketten an Zielwegweisern (mit den Routenlogos) 100 x 100 mm verwendet. Die Wegweisung ist FGSV-konform.

Eine Wegweisung für Routen des Radtourismus und für Freizeitwege ist an Losse- und Herkules-Wartburg-Radweg vorhanden. Diese Routenwegweisung ist älter als das integrierte Wegweisungssystem.

Der Losse-Radweg ist weitgehend im integrierten Wegweisungssystem in Form von Einschubplaketten (mit dem Routenlogo) beschildert. Vereinzelt ist der Logowegweiser (200 x 200 mm) aber noch an mehreren Standorten vorhanden, auch abseits der aktuellen Route (z. B. „Leipziger Straße“, Niederkaufungen). Die Wegweisung für den Losse-Radweg ist teilweise nicht FGSV-konform.

Der deckungsgleich mit dem Losse-Weg verlaufende Herkules-Wartburg-Weg ist weitgehend im integrierten Wegweisungssystem in Form von Einschubplaketten (mit dem Routenlogo) beschildert. Dessen alte Wegweiser sind aber immer noch überwiegend vorhanden, vereinzelt Zielwegweisung im Format 800 x 200 mm (Hauptwegweiser) sowie Zwischenwegweiser im Format 400 x 400 mm. Die Wegweisung für den Herkules-Wartburg-Weg ist teilweise nicht 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

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

Ew Einwohner

FGÜ Fußgängerüberweg - Damit ist fachlich oft ein Zebrastreifen gemeint.

FV Fußverkehr

Hbf oder auch **HBF Hauptbahnhof**

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

LKW Lastkraftwagen

LSA Lichtsignalanlage - umgangssprachlich auch Ampel genannt

MIV motorisierter Individualverkehr

NMIV nichtmotorisierter Individualverkehr

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

OE Ortseingang

ÖV öffentlicher Verkehr kurz für öffentlicher Personennahverkehr

ÖPNV öffentlicher Personennahverkehr

PKW Personenkraftwagen

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

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

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

RV Radverkehr

RVA Radverkehrsanlage

sb. straßenbegleitend

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

str.begl. straßenbegeleitend

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

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

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

Kapitel 8

Impressum

Inhaltliche Erstellung: Herbert Iba

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

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

Auftraggeber

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

Auftragnehmer

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