

Radverkehrskonzept für das Gebiet des Landkreises Kassel

Gemeindesteckbrief Niestetal



Planungsgemeinschaft Iba / Schmidt
im Auftrag
des ADFC Kreisverband Kassel Stadt und Land e. V. 2014 - 2018
Endstand

6. November 2020

Inhaltsverzeichnis

1	Basisdaten	3
1.1	Strukturdaten	3
1.2	Topografische und Geografische Lage	4
1.3	Verkehrsräumliche Lage	4
2	Bestandsaufnahme	5
2.1	Wegeanteile im Verkehr	5
2.2	Bestand Radverkehrsnetz	6
3	Radverkehrsverbindungen innerhalb des Gemeindegebiets	7
3.1	Verbindungen zwischen Heiligenrode und Sandershausen	7
3.1.1	Verbindung entlang der K 3 Heiligenröder Straße (K 3)	7
3.1.2	Verbindung über die Wichtelbrunnenstraße bzw. Hugo-Preuß-Straße	7
3.2	Ortsbereich Sandershausen	9
3.2.1	Ortsdurchfahrt Hannoversche Straße (L 562) in Sandershausen	9
3.2.2	Teilalternative zur Ortsdurchfahrt Hannoversche Straße	9
3.2.3	Heiligenröder Straße K 3 zwischen Sportplatz und Einmündung Hannoversche Straße	12
3.2.4	Anmerkung/ unklare Ideenstudie: Neue barrierefreie Nahmobilitätsverbindung über die Nieste in Verlängerung der Hardenbergstraße?	13
3.2.5	Fahrradstraße in der Wilhelmine-Potter-Straße?	14
3.3	Ortsbereich Heiligenrode	15
3.3.1	Ortsdurchfahrt Niestetalstraße (L 3237) in Heiligenrode	15
3.3.2	Ortsdurchfahrt Kasseler Straße / Witzenhäuser Straße (K 4) in Heiligenrode	15
3.3.3	Minikreisel Heiligenrode am Knoten K 4 / L 3237	16
3.3.4	Fahrradstraße in der Sandershäuser Straße in Heiligenrode?	18
3.4	Teilweise Fahrradzonen statt Tempo-30-Zonen in Niestetal?	19
4	Radverkehrsverbindungen zu benachbarten Gemeinden / Regionen	21
4.1	Neue Fuldaabrücke auf der Ortsverbindung Sanderhausen - Wolfsanger	21
4.1.1	Amtliche Planungen:	22
4.1.2	Anmerkungen zum Brückenbauwerk und Standort	23
4.1.3	Anmerkung zum Vorschlag Seilfähre	24
4.1.4	Projektbeispiele Fahrradbrücken	25
4.2	Weitere Ortsverbindungen zu benachbarten Gemeinden	31
4.2.1	Ortsverbindung Sanderhausen / Heiligenrode - Uschlag	31
4.2.2	Ortsverbindung Sanderhausen - Spiekershausen	31
4.3	Einbindung in das Grundnetz	32
4.3.1	Grundzentrenverbindung Sandershausen - Kassel-Mitte	32
4.3.2	Grundzentrenverbindung nach Fuldataal-Ihringshausen / Kassel-Nord (neue Fuldaquerung)	32

4.3.3	Grundzentrenverbindung nach Nieste	33
4.3.4	Grundzentrenverbindung Heiligenrode - Niederkaufungen	34
4.3.5	Grundzentrenverbindung Heiligenrode - Lohfelden-Mitte	34
4.4	Mittelzentrenverbindungen über das Gemeindegebiet	35
4.4.1	Mittelzentrenverbindung Witzenhausen - Kassel / Vellmar	35
4.5	Einbindung in das „Radpendlernetz Region Kassel“	36
4.5.1	Radpendleroute Lutterberg - Sandershausen - KS-Unterneu- stadt - KS- Mitte	40
4.5.2	Radpendleroute Radtangente Nord	42
4.5.3	Radpendleroute Niestetal	43
5	Freizeit / Tourismus / Radrouten	44
5.1	Losse-Radweg	44
5.2	Vorschlag für Freizeitverbindung Heiligenrode - Ausflugsgastronomie Königsalm / in den Kaufunger Wald	45
6	Wegweisung	46
7	Abkürzungsverzeichnis	47
8	Impressum	49

Kapitel 1

Basisdaten

1.1 Strukturdaten

- **Einwohner:** ca. 11.100
- **Fläche:** 22,15 km²
- **Bevölkerungsdichte:** 716 EW pro km²
- **Regionale Raumstruktur:** Verdichtungsraum, Grundzentrum (Gemeinde im Zweckverband Raum Kassel)
- **Ortsteile:** Sandershausen, Heiligenrode
- **Zentraler Ortsteil:** gesamte Gemeinde mit Sandershausen und Heiligenrode
- **Verwaltung:** Rathaus mit Stadtzentrum
- **Schulen:** Grundschulen jeweils in Sandershausen und Heiligenrode, weiterführende Schule (Integrierte Gesamtschule) in Heiligenrode
- **Wirtschaft:** Pendlergemeinde aber auch nachhaltiger Gewerbestandort (Gewerbestandort Sandershausen an der Grenze zu Bettenhausen und Gewerbegebiet Sandershäuser Berg)
- **Versorgung / Einzelhandel:** in beiden Ortsteilen
- **Bahnanschluss:** nächster Bahnanschluss in Kassel-Mitte
- **Meldeplattform Radverkehr:** ja
- **Mitgliedschaft AGNH:** ja

1.2 Topografische und Geografische Lage

Die Gemeinde liegt im nordöstlichen Bereich des Kasseler Beckens.

Der größte Teil des Siedlungsraums ist eben bzw. zum Teil leicht hügelig. Lediglich einige Wohngebiete liegen in steileren Hanglagen. Ferner findet sich das Gewerbegebiet Sandershäuser Berg in Hanglage.

1.3 Verkehrsräumliche Lage

Die Gemeinde findet sich etwa 4 bis 5 km östlich der Mitte des Oberzentrums Kassel.

Für KFZ ist die Gemeinde direkt durch die Autobahn A7 erschlossen (Anschlussstelle Kassel-Nord).

Die Gemeinde besitzt keinen Anschluss an das Schienennetz. Der nächste Bahnanschluss findet sich im Oberzentrum Kassel.

Kapitel 2

Bestandsaufnahme

2.1 Wegeanteile im Verkehr

Als Verkehrsmittel ist der Gebrauch des Fahrrads eher gering. im Vergleich zu anderen Umlandgemeinden besitzt Nieste eine etwas höhere Fahrradnutzung. In Bezug auf die nahe Lage zum Oberzentrum Kassel besteht, wie in der gesamten Region Kassel, für die Fahrradnutzung noch viel Potentiell.

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 Niestetal:

Weganteile im Verkehr (Modal Split) nach Tabelle 5.3:

Verkehrsträger	Binnenverkehr [%]	Gesamtverkehr [%]
Fahrrad	6,9	4,8
zu Fuß	36,7	19,2
ÖPNV	3,6	11,0
MIV	52,9	65,0

Motorisierungsgrad: Nach Tabelle 2.1 ist in Niestetal pro 1.000 Einwohner ein PKW-Bestand von 547 Fahrzeugen vorhanden (496 Privat-PKW und 51 Dienst-PKW). Die Ausstattung mit Fahrrädern beträgt 755.

Tabelle 4.1 kann der Fahrzeugeinsatz entnommen werden: Bei 225 Haushalt-PKW beträgt der Fahrzeugeinsatzkoeffizient 77 %. Im Fahrradbereich liegt der Einsatzkoeffizient lediglich bei 8 %.

Alle Daten bezogen auf einen mittleren Werktag. Die kompletten Ergebnisse konnten einmal unter www.zrk-info.de -> Unser Service -> Downloads -> Artikel „Verkehrsverhalten der Bevölkerung in den Kasseler Stadtumlandgemeinden 2008/2009“ abgerufen werden (mit Stand 11-2019 wohl nicht mehr im Netz).

2.2 Bestand Radverkehrsnetz

Insbesondere in den Ortskernen von Sandershausen und Heiligenrode muss der Radverkehr heute je nach Ziel stark befahrene Hauptstraßenstücke nutzen, zu denen es oftmals keine Alternativrouten gibt.

Zwischen den Ortsteilen bestehen zwei Routen:

- Die östliche Strecke verläuft auf der Wichtelbrunnenstraße und ist gut ausgebaut.
- Westlich davon gibt es entlang der Kreisstraße Sandershausen - Heiligenrode eine Radverkehrsanlage.

Alternativstrecken sind zum Teil nicht ausreichend ausgebaut (z. B. NIT_19)

Bei Heiligenrode hat die Gemeinde bei NIT_11 begonnen, einen Lückenschluss im Bereich der Nieste zu schaffen.

Sonst führt das aktuelle Radwegweisungsnetz beispielsweise Radfahrende, die vom östlichen Teil Sandershausen nach Kassel möchte auf substanziiell umwegbehafteten Strecken. Diese Routenführung entstand wohl vor dem Hintergrund, Problembereiche wie stark befahrene Straßen möglichst zu meiden. Was für den Freizeitradler noch attraktiv ist, wird der zielorientierte Alltagsradler eher nicht nutzen bzw. ist ein starkes Hemmnis für höhere Radverkehrsanteile.

Von Sandershausen nach Norden liegt die Fulda als natürliche Grenze. Radfahrende, die z. B. in der Gemeinde Fuldata bzw. in Kassel-Nord wohnen können Sandershausen nur mit substanziiellen Umweg über die Kasseler Hafenbrücke erreichen.



Abbildung 2.1 Sandershausen: Tempo-30 Zone in der Egon-Hömann-Straße: Die Radwegebenutzungspflicht ist verkehrsrechtlich nicht zulässig.

Auf den Radverkehr wird auch im Verkehrsentwicklungsplan Niestetal 2011 eingegangen (abrufbar mit Stand 11-2019). Viele der dort angesprochenen Punkte zum Radverkehr finden sich in gleicher oder ähnlicher Betrachtung auch in diesem Projekt wieder. Zum Teil gibt es allerdings auch unterschiedliche Betrachtungsweisen. Auf den Seiten 92 bzw. 93 findet sich im VEP Niestetal eine Liste mit Punktuellen Maßnahmen (u. a. Pfostenabsicherungen). In wie weit diese Liste abgearbeitet wurde, ist nicht bekannt.

Kapitel 3

Radverkehrsverbindungen innerhalb des Gemeindegebiets

3.1 Verbindungen zwischen Heiligenrode und Sandershausen

3.1.1 Verbindung entlang der K 3 Heiligenröder Straße (K 3)

Die Hauptverbindung zwischen beiden Gemeindeteilen läuft entlang der Heiligenröder Straße (K 3). Hier gibt es eine zu schmale Radverkehrsanlage im Zweirichtungsverkehr (kombinierter Geh- und Radweg).

Die Strecke sollte längerfristig auf 3 m verbreitert werden. Bei NIT_5 ungesicherter RVA-Beginn und bei NIT_4 ferner fehlender Zugang zum Radweg. Mit langfristig steigenden Radverkehrsanteilen wäre hier prinzipielle sogar auch Platz für eine bauliche Separation des Fußverkehr vom Radverkehr.

In Heiligenrode fehlt am Turborkreisel auf der Ostseite eine Radverkehrsführung (siehe Maßnahmenvorschläge NIT_15 und NIT_16).

3.1.2 Verbindung über die Wichtelbrunnenstraße bzw. Hugo-Preuß-Straße

Diese Nahmobilitätsverbindung führt von Heiligenrode kommend in Verlängerung der Wichtelbrunnenstraße Richtung Sandershausen. Hier in Sandershausen nutzt die Radroute die Hugo-Preuß-Straße.

Diese zweite Route liegt von der Raumerschließung bezüglich Heiligenrode etwas weniger Zentral, hat allerdings ebenfalls eine hohe Bedeutung für die Nahmobilität. Mit ihr wird u. a. das Wichtelbrunnenbad erschlossen.

Die Strecke ist durchgehend asphaltiert und verläuft außerorts auf Wirtschaftswegen. Maßnahmenvorschläge gab es mit Konzeptübergabe 2017 keine.

Am 1. September 2020 erschien ein HNA-Artikel zur Kommunalen Beteiligungsinitiative „Unser bestes Niestetal“ (Ideen für bessere Nahmobilität - Niestetaler wünschen sich eine Fahrradbrücke über die Fulda). In der Arbeitsgruppe Nahmobilität erarbeiteten engagierte Bürgerinnen und Bürger aus Niestetal Ideen für Verbesserungen auch zum Radverkehr. Im HNA-Artikel findet sich zur Strecke folgender Hinweis: *„Da geht es unter anderem um die Instandsetzung der Beleuchtung in der Autobahnunterführung zwischen Heiligenrode und Sandershausen an der*

Wichtelbrunnenstraße. Sowieso könnte auf Heiligenröder Seite in Verlängerung die Beleuchtung für diesen Rad- und Fußweg optimiert werden.“

Eine gute bzw. durchgehende Beleuchtung auf dieser Strecke wäre durchaus sinnvoll. Weitere Details (außer dem Artikel) sind nicht bekannt.

Als unklare Ideenstudie: Neue, barrierefreie Nahmobilitätsverbindung über die Nieste:

Möglich wäre vielleicht die Errichtung einer barrierefreien Querung der Nieste bei Geo 51.31825 9.55412.

Mit einer neuen, 3,5 bis 4 m breiten Brücke (natürlich ohne Treppenweg) könnte in Verlängerung der Hardenbergstraße die Nieste gequert werden. Mit dieser neuen Fuß- und Radfahrbrücke könnte hier das Nahmobilitätsnetz für Fußgänger und Radfahrer noch dichter geknüpft werden. Bisher gibt es weiter südlich in diesem Bereich nur Höhe des Wichtelbrunnenbads eine Verbindung mit Treppen. Hier **keine Ortskenntnis** (? , falls Openstreetmap korrekt) und auch Höhe Nieste Hardenbergstraße. Details zur Machbarkeit wurden aus Zeitgründen nicht näher untersucht. Diese Punkt ist in der Datenbank nicht enthalten, soll aber hier im Gemeinde Steckbrief erwähnt werden.

Hinweis: Abschnitt als Ergänzung in 11-2020 noch hier im Gemeinde Steckbrief nachträglich ergänzt.

3.2 Ortsbereich Sandershausen

3.2.1 Ortsdurchfahrt Hannoversche Straße (L 562) in Sandershausen

Die stark befahrene Ortsdurchfahrt auf der L563 besitzt ohne Sicherung des Radverkehr. Laut Berichterstattung in der HNA vom 29. März 2017 soll ein alternierender Schutzstreifen entstehen (ist ein sich seitlich abwechselnder Schutzstreifen). Die Schutzwirkung solcher Streifen ist eher gering.

Eine sinnvolle Teilsicherung für den RV wäre Tempo 30.

Anmerkung zum 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. Die Maßnahme wurde daher als Anmerkung einsortiert. Wichtig für die nachhaltige Einhaltung vom Tempo 30 wäre ferner die Akzeptanz der örtlichen Anwohner und Bevölkerung.

3.2.2 Teilalternative zur Ortsdurchfahrt Hannoversche Straße

Da sich ein zeitnaher, verkehrsberuhigter Umbau der Ortsdurchfahrt erledigt hat, rückt die westlich gelegene Alternativroute wieder verstärkt in den Blick.

Diese Routenvariante findet sich nicht im VEP der Gemeinde. Sie besitzt aber für viele Zielgruppen im RV, die starken KFZ-Verkehr meiden, vor allem im innerörtlichen Netz von Sandershausen eine hohe Bedeutung. So wird die Strecke bei NIT_19 bereits heute rege genutzt.

Sinnvoll wäre hier Höhe Spielplatz im kurvigen Bereich eine kurze Separation des Rad- vom Fußverkehr. Details siehe Ideenstudie NIT_19 in der Maßnahmenliste / im Digitalkonzept.

Aktuell gibt es heute im Wegweisungsnetz nur eine umwegbehaftete Umfahrung über NIT_24. Dies ist jedoch von der Routengeometrie her parallel zur Hannoverschen Straße keine bedarfsgerechte, direkt geführte Alltagsstrecke. Dies zeigt nicht zuletzt bereits der heutige Radverkehr bei NIT_19.

Falls auf dem zentralen Teil der Ortsdurchfahrt Hannoversche Straße evtl. doch mal Tempo 30 kommen sollte, macht eine gut und sicher ausgebaute Nahmobilitätsverbindung bei NIT_19 für ein feingliedriges Netz trotzdem sinn.

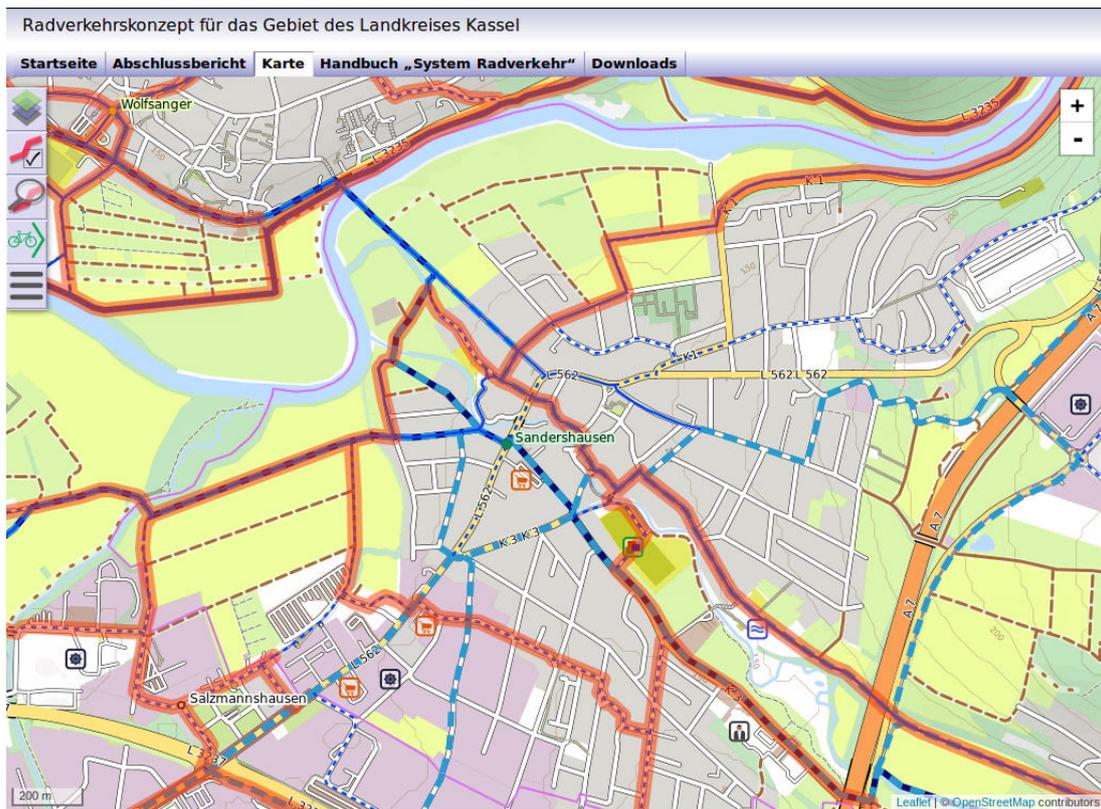


Abbildung 3.1 Das Radwegwesungsnetz stellt die aktuellen Alltagswegen in Sandershausen nicht dar. Für Alltagswege sind diese Routen, die auch der VEP Region Kassel übernommen hatte, nicht zielorientiert genug geführt.

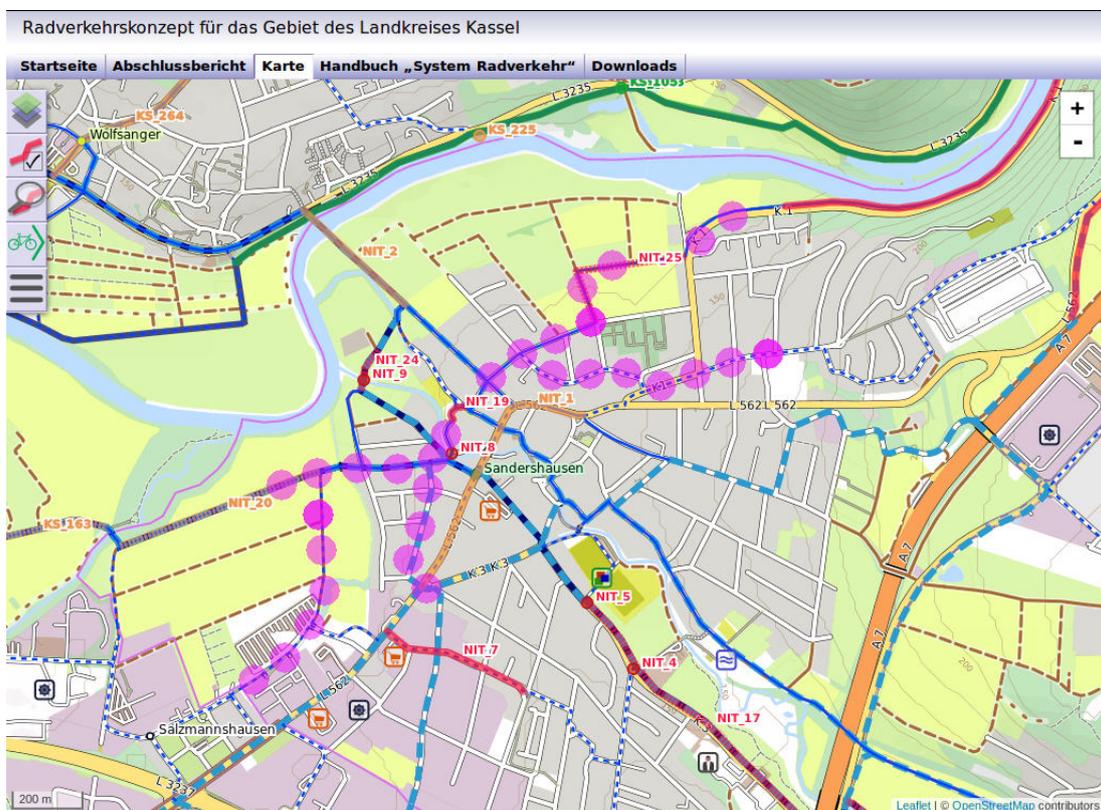


Abbildung 3.2 mögliche Routen zur Teilalternative zur Ortsdurchfahrt Hannoversche Straße mit Schlüsselmaßnahme NIT_19

Beispiel Ortsdurchfahrt Rudersberg

Auch wenn die Ortsdurchfahrt Sandershausen gerade erneuert worden ist, soll hier trotzdem noch ein Beispiel für eine im Kernbereich verkehrsberuhigte Ortsdurchfahrt mit hoher Verkehrsbelastung gezeigt werden:

In Rudersberg wurde 2015 auf etwa 650 m die Ortsdurchfahrt der Backnangerstraße (L 1080) verkehrsberuhigt. Hier gilt nun Tempo 30 als Vorfahrtsstraße und es wurde eine an das geringere Tempo angepasste Straßenraumgestaltung umgesetzt. Dieses Vorhaben wurde trotz bzw. gerade aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens umgesetzt. Der Radverkehr wird als Mischverkehr geführt.

In Rudersberg nutzten vor der Verkehrsberuhigung 2009 noch täglich 11.400 KFZ die Ortsdurchfahrt. Eine Umgehung besteht nicht. Nach dem Umbau ging der Verkehr zurück (in 2016 auf 7.700 KFZ/täglich, Teile des Verkehrs suchten sich wohl z. T. großräumig andere Wege). Im Gegenzug stieg die Aufenthaltsqualität an der Ortsdurchfahrt stark an.

Weitere Bilder und Infos zum Projekt siehe auch Fachbeispiele verkehrsberuhigte Ortsdurchfahrten (PDF-Datei zum Herunterladen) bzw. www.ortsdurchfahrt-rudersberg.de.



Abbildung 3.3 Tempo 30 in Rudersberg bei verkehrsberuhigter Gestaltung. Bild: Swen Schneider 09-2019

3.2.3 Heiligenröder Straße K 3 zwischen Sportplatz und Einmündung Hannoversche Straße

Es handelt sich hier um eine stärker befahrene innerörtliche Hauptstraße ohne Radverkehrsanlagen mit Tempo 50. Die Fahrbahnbreite beträgt etwa 5,5 m. Eine Mittellinie ist nicht vorhanden.

Für Radverkehrsanlagen ist hier kein Platz. Positiv ist, dass es schon einmal keine Mittellinie mehr gibt (etwas potentiell geschwindigkeitsdämpfend). Sinnvoll zur Teilsicherung des Radverkehrs wäre Thema 30.

Anmerkung zum 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. Die Maßnahme wurde daher als Anmerkung einsortiert. Wichtig für die nachhaltige Einhaltung vom Tempo 30 wäre ferner die Akzeptanz der örtlichen Anwohner und Bevölkerung.

Der Punkt findet sich daher nur hier als Anmerkung im Gemeinde Steckbrief und nicht in der Datenbank. Hinweis: Abschnitt als Ergänzung in 11-2020 noch hier im Gemeinde Steckbrief nachträglich ergänzt.

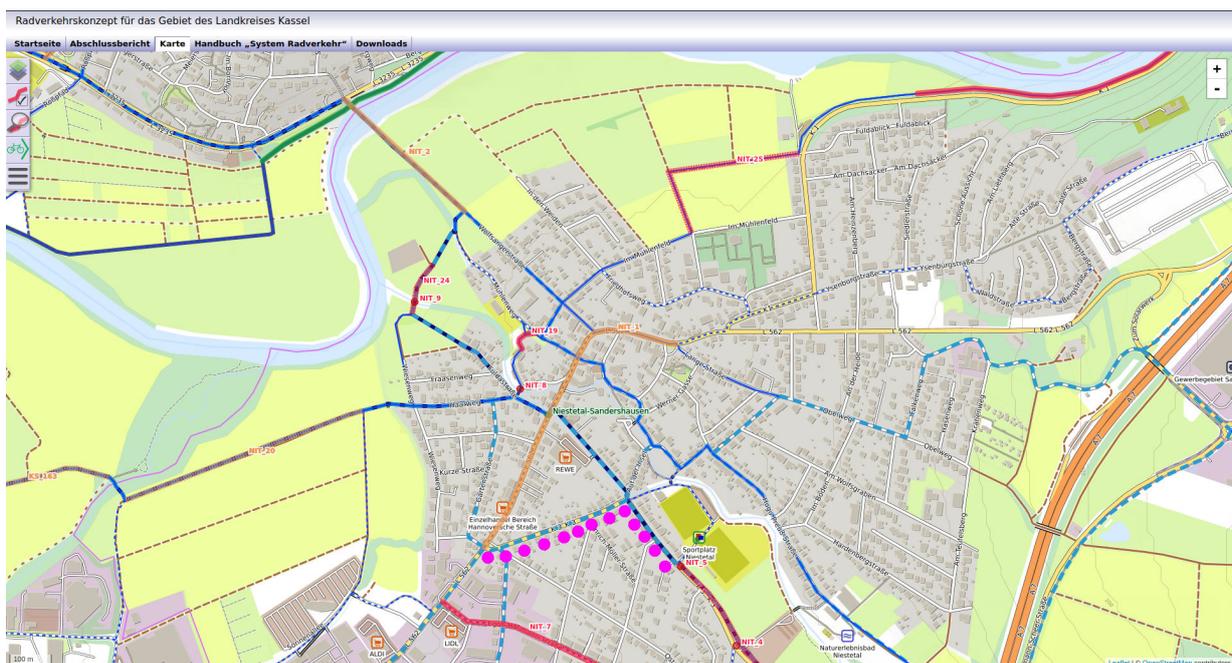


Abbildung 3.4 Violett gepunktet: Strecke der K 3 mit Tempo 50.

3.2.4 Anmerkung/ unklare Ideenstudie: Neue barrierefreie Nahmobilitätsverbindung über die Nieste in Verlängerung der Hardenbergstraße?

Möglich wäre vielleicht die Errichtung einer barrierefreien Querung der Nieste bei Geo 51.31825 9.55412.

Mit einer neuen, 3,5 m bis 4 m breiten Brücke (natürlich ohne Treppenweg) könnte in Verlängerung der Hardenbergstraße evtl. die Nieste gequert werden. Mit dieser neuen Fuß- und Radfahrbrücke könnte hier das Nahmobilitätsnetz für Fußgänger und Radfahrer noch dichter geknüpft werden. Es würden sich umfangreiche neue Direktverbindungen im Nebennetz für den innerörtlichen Radverkehr in Sandershausen ergeben. Auch der Fußverkehr würde davon profitieren.

Zusammen mit der neuen Niestebrücke müsste auch der Pfad parallel des Sportplatzes auf mindestens 2,5 m Breite (besser 3 m) ausgebaut werden. Ob dies vom Platz der möglich ist, ist unklar. Im Luftbild ist hier nur ein Wiesenweg mit einer Art „Trampelpfad“ erkennbar. Ob Barrierefreie Brücke in Verlängerung der Hardenbergstraße über die Nieste möglich ist, ist im Detail unklar, da keine Ortskenntnis.

Bisher gibt es hier laut Openstreetmap weiter südlich in diesem Bereich **nur Höhe des Wichtelbrunnenbads eine Verbindung mit Treppen**. Details vor Orts zur Machbarkeit wurden aus Zeitgründen nicht näher untersucht. Diese Punkt ist in der Datenbank nicht enthalten, soll aber hier im Gemeinde Steckbrief formal erwähnt werden. **Keine Ortskenntnis** bezüglich Treppe Strecke Wichtelbrunnenbad (? , falls Openstreetmap korrekt) und auch Höhe Niestequerung Hardenbergstraße.

Hinweis: Abschnitt als Ergänzung in 11-2020 noch hier im Gemeinde Steckbrief nachträglich einfach als potentielle Idee noch ergänzt. Alles ohne Gewähr.

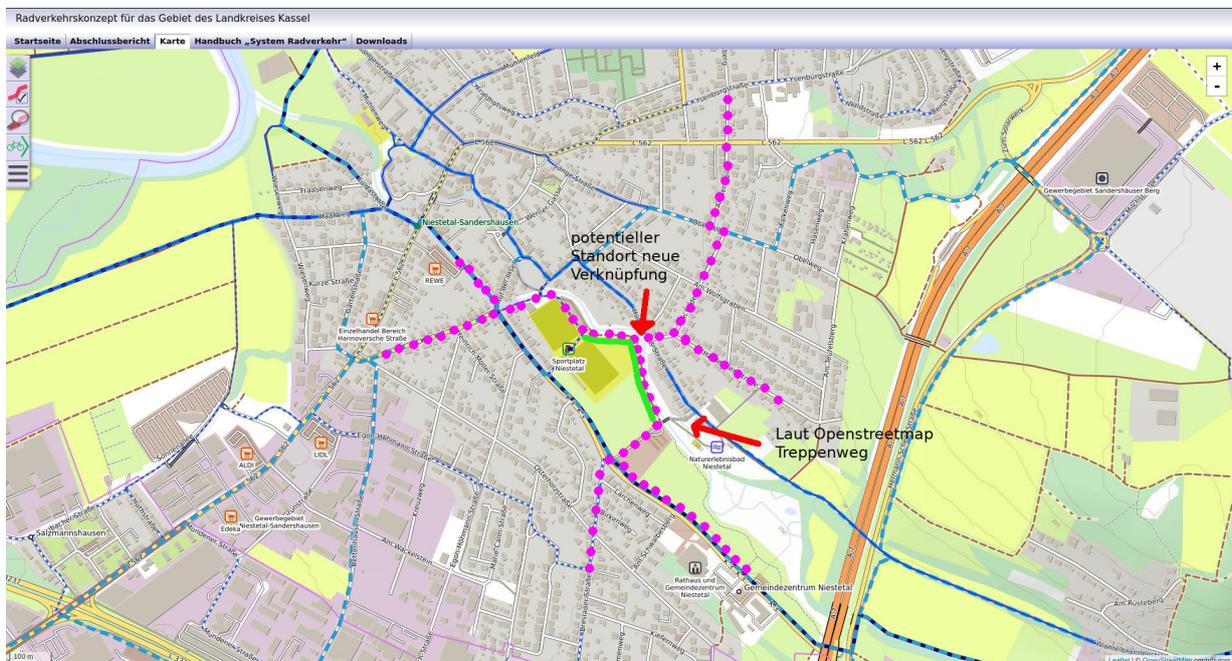


Abbildung 3.5 Violett: Blick auf die neuen, umfangreichen Wegebeziehungen, die mit neuer, barrierefreier Niestebrücke in Verlängerung der Hardenbergstraße möglich wären. Allerdings Idee komplett ohne Gewähr. Hier lediglich noch als Nachtrag ohne Ortskenntnis vermerkt.

3.3 Ortsbereich Heiligenrode

3.3.1 Ortsdurchfahrt Niestetalstraße (L 3237) in Heiligenrode

Die stark befahrene Ortsdurchfahrt auf der L563 besitzt Sicherung des Radverkehrs. Nach dem Baubau wurden ein alternierender Schutzstreifen angelegt (ist ein sich seitlich abwechselnder Schutzstreifen). Die Schutzwirkung eines solchen Streifens ist eher gering.

Wichtig wäre für eine effektive Teilsicherung des RV zumindestens im Bereich zwischen Haarweg und Langestraße (etwa 400m) eine Tempobegrenzung auf 30 (siehe Anmerkung NIT_1). Eigentlich müsste diese Tempobegrenzung nach Süden noch bis zum Knoten mit der Heiligenröder Straße (K 3) fortgeführt werden. Hier setzen Richtung Kassel Radverkehrsanlagen ein. Zusätzlich könnten noch Piktogrammspuren (bestehend aus Fahrradpiktogrammen als Hinweis auf das Fahrbahnradeln) markiert werden. Für den KFZ-Verkehr von Landwehrhagen kommend besteht für die Ortsdurchfahrt eine Umfahrung über die Herrmann-Scheer-Straße.

Anmerkung zum 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. Die Maßnahme wurde daher als Anmerkung einsortiert. Wichtig für die nachhaltige Einhaltung vom Tempo 30 wäre ferner die Akzeptanz der örtlichen Anwohner und Bevölkerung.

3.3.2 Ortsdurchfahrt Kasseler Straße / Witzenhäuser Straße (K 4) in Heiligenrode

Auf der Ortsdurchfahrt der Kasseler Straße in Heiligenrode gibt es ebenfalls keine Sicherung der Radverkehrs.

Auch hier wäre Tempo 30 die einzige Möglichkeit für eine Teilsicherung des Radverkehr. Wichtig wäre dies nahe des Ortskerns auf etwa 400 m zwischen Lithstraße und Heinrich-Heine-Straße.

Gesetzlich aktuell im Prinzip auch eher nicht realisierbar. Im Vergleich zu Sandershausen ist hier die Dringlichkeit nicht ganz so hoch.

3.3.3 Minikreisel Heiligenrode am Knoten K 4 / L 3237

Radfahrende, die z. B. in der Kasseler Straße bergwärts Richtung Uschlag fahren (von der L 3237 kommend) bekommen im Kreisverkehr zum Teil von talwärtsfahrenden KFZ aus der K 4 (Kasseler Straße) die Vorfahrt genommen. Denn manche KFZ übersehen wohl, dass es sich hier um einen Kreisverkehr handelt (mit Vorrang für Fahrzeuge im Kreisverkehr). Der Autor hatte persönlich bereits auch eine ähnliche Erfahrung gemacht. Ihm wurde ebenfalls als Radfahrender im Kreisverkehr die Vorfahrt genommen.

Ein HNA-Artikel von Mai 2016 berichtete von den selben Problemen (Unsichtbarer Kreisverkehr: Mini-Kreisverkehr in Heiligenrode wird oft übersehen) -> auch wenn der Kreisverkehr nach dem Artikel kein Unfallschwerpunkt ist, ist die heutige Ausgestaltung für Radfahrende potentiell gefährlich.

Lösungsansatz: Vergrößerung der Mittelinsel per überfahrbarer Aufpflasterung bis zum weissen Strichkreis. Klare Ausgestaltung der Kreisverkehrszufahrten mit entsprechende Radien, damit Fahrzeug abbremsen müssen und möglichst qualifiziert mit mäßiger Geschwindigkeit in den Kreisverkehr einfahren. Für den Fußverkehr zusätzlich Anlage von Zebrastreifen in den Kreisverkehrszufahrten.



Abbildung 3.7 Kleinerer Kreisverkehr mit überfahrbarer Mittelinsel am Donau-Radweg bei Mengen (Geo 48.05147 9.33309). Durch die Pflasterung und ein niedriges Bord ist die Mittelinsel klar erkennbar. in Heiligenrode würde die Insel natürlich wohl kleiner ausfallen. Für den Fußverkehr gibt es hier in Mengen Zebrastreifen. Bild: Dirk Schmidt 09-2017



Abbildung 3.8 Blick auf den Kreisel in Heiligenrode. Bild: Dirk Schmidt 11-2018



Abbildung 3.9 Blick auf den Kreisel in Heiligenrode. Bild: Dirk Schmidt 11-2018

3.3.4 Fahrradstraße in der Sandershäuser Straße in Heiligenrode?

Am 1. September 2020 erschien ein HNA-Artikel zur Kommunalen Beteiligungsinitiative „Unser bestes Niestetal“ (Ideen für bessere Nahmobilität - Niestetaler wünschen sich eine Fahrradbrücke über die Fulda). In der Arbeitsgruppe Nahmobilität erarbeiteten engagierte Bürgerinnen und Bürger aus Niestetal Ideen für Verbesserungen auch zum Radverkehr.

Im HNA-Artikel findet sich folgender Hinweis: *„Nach ähnlichem Muster könnte auch die Sandershäuser Straße in Heiligenrode zwischen Kasseler Straße und An der Autobahn als Fahrradstraße ausgewiesen werden.“*

Weitere Details (außer dem genannten Artikelinhalt) sind nicht bekannt.

Sofern die Straße bei NIT_27 keine Kreisstraße mehr wäre (in Openstreetmap in 11-2020 noch als solche eingetragen) könnte hier natürlich prinzipiell eine Fahrradstraße ausgewiesen werden. Eine Widmung als Kreisstraße ergibt nach dem Neubau der Straße „An der Autobahn“ eigentlich eher keinen Sinn mehr.

Mit Stand 2018 gibt es hier noch einen benutzungspflichtigen, kombinierten Geh- und Radweg (Zeichen 240). Da hier nur mäßiger KFZ-Verkehr herrscht, sollte hier maximal „Gehweg Radfahrer frei“ angeordnet werden (siehe NIT_27). Mit Fahrradstraße wäre auch das hinfällig.

Hinweis: Abschnitt als Ergänzung in 11-2020 noch hier im Gemeindesteckbrief nachträglich ergänzt.

3.4 Teilweise Fahrradzonen statt Tempo-30-Zonen in Niesetal?

Mit der neuen STVO-Novelle wurde zum 1. Mai 2020 die neue Regelung zu „Fahrradzonen“ (Zeichen 244.3 / 244.4) in das deutsche Verkehrsrecht aufgenommen. Damit ist es Städten und Gemeinden möglich komplette Netze / Bereiche von Nebenstraßennetze als eine Art flächige Fahrradstraße auszuschildern. Die bisherige Regelung Fahrradstraße war nur linienbezogen, bzw. wenn man die bisherige „lineare Regelung“ in der Fläche anwenden wollte, entstand ein größerer Schilderwald. Jetzt können Fahrradzonen analog zu Tempo-30-Zonen angewandt werden.

Die Verkehrsregelungen zum neuen Schild Fahrradzone sind analog den bisherigen Regeln in der Fahrradstraße. neue Regeln zu Zeichen „Fahrradzone“ (Zeichen 244.3, siehe lfd. Nr. 24.2 in der Anlage 2 zur StVO):

Ge- oder Verbot

1. Anderer Fahrzeugverkehr als Radverkehr sowie Elektrokleinstfahrzeuge im Sinne der eKFV darf Fahrradzonen nicht benutzen, es sei denn, dies ist durch Zusatzzeichen erlaubt. Die freigegebenen Verkehrsarten können auch gemeinsam auf einem Zusatzzeichen abgebildet sein.
2. Für den Fahrverkehr gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Der Radverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden. Wenn nötig, muss der Kraftfahrzeugverkehr die Geschwindigkeit weiter verringern.
3. Das Nebeneinanderfahren mit Fahrrädern und Elektrokleinstfahrzeugen im Sinne der eKFV ist erlaubt.
4. Im Übrigen gelten die Vorschriften über die Fahrbahnbenutzung und über die Vorfahrt.

Laut Artikel „Bundesminister Scheuer zur StVO-Novelle am 15.05.2020:“ des BMVI, abgerufen 5.11.2020 können „Fahrradzonen durch die Straßenverkehrsbehörden unter erleichterten Voraussetzungen anordnet werden“. Details mit Stand 11-2020 nicht bekannt, da die neuen Regeln vom Mai 2020 bisher noch nicht in der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) verankert wurden (Stand im Netz noch von 2017).



Abbildung 3.10 Vergleich Zeichen Fahrradstraße und Fahrradzone. oben links: Zeichen 244.1 „Beginn der Fahrradstraße“, oben rechts: Zeichen 244.2 „Ende der Fahrradstraße“, unten links: Zeichen 244.3 „Beginn einer Fahrradzone“, unten rechts: Zeichen 244.4 „Ende einer Fahrradzone“

Am 1. September 2020 erschien ein HNA-Artikel zur Kommunalen Beteiligungsinitiative „Unser bestes Niestetal“ (Ideen für bessere Nahmobilität - Niestetaler wünschen sich eine Fahrradbrücke über die Fulda). In der Arbeitsgruppe Nahmobilität erarbeiteten engagierte Bürgerinnen und Bürger aus Niestetal Ideen für Verbesserungen auch zum Radverkehr.

Im HNA-Artikel findet sich folgender Hinweis: *„Großes Steckenpferd der AG Nahmobilität ist der Vorschlag, flächig Fahrradzonen in Wohngebieten Heiligenrodes und Sandershausens einzurichten.“*

Weitere Details (außer dem genannten Artikelinhalt) sind nicht bekannt.

Prinzipiell könnte natürlich in Quartieren mit relevantem Radverkehrsanteil über eine solche Änderung der Beschilderung (von Tempo-30-Zone auf Fahrradzone) nachgedacht werden. Allerdings macht das eher nur in Bereichen Sinn, in dem von den Zielen und Strecken verstärkt Radverkehr unterwegs ist.

Ein potentieller Bereich wäre vielleicht das Viertel westlich der Hannoverschen Straße in Sandershausen (Bereich Haarweg / Fuldastraße / Gartenstraße / Wiesenstraße, heute Tempo-30-Zone). Hier sind bereits heute verstärkt Radfahrende unterwegs. Spätestens mit der Brücke nach Wolfsanger würde hier der Radverkehr stärker anwachsen. Auch weitere Bereiche im Ortskern von Sandershausen könnten evtl. in Frage kommen.

Hinweis: Abschnitt als Ergänzung in 11-2020 noch hier im Gemeindesteckbrief nachträglich ergänzt.

Kapitel 4

Radverkehrsverbindungen zu benachbarten Gemeinden / Regionen

Im Folgenden wird auf ausgewählte Strecken eingegangen.

Die Erörterung aller Verbindungen würde den Rahmen dieses Abschnitts sprengen. Für diese Verbindungen bitte in die Karte des Digitalkonzepts schauen.

4.1 Neue Fuldabrücke auf der Ortsverbindung Sandershausen - Wolfsanger

Zwischen Sandershausen und Kassel-Wolfsanger fehlt eine Fuldaquerung für den Fuß- und Radverkehr. Bisher müssen Fußgänger und Radfahrer einen Umweg von 6 km über die Hafnbrücke am Wesertor nehmen. Die direkte Wunschlinie über die Fulda beträgt dagegen vom Ortsrand Sandershausen zum Ortsrand Wolfsanger gerade einmal rund 500 m.

Mit einer neuen Nahmobilitätsquerung würden sich hier vielfältige neue Direktverbindungen ergeben. Das Nutzerpotential für Fuß- und Radverkehr dürfte sicher im höheren vierstelligen Bereich liegen. Dieses sollte in einer Machbarkeitsstudie natürlich näher betrachtet werden. Die Brücke ist auch Knackpunkt in der Radtangente Nord (siehe Abschnitt Radpendlernetz Region Kassel).

Neue Direktverbindungen:

- Lokal zwischen Wolfsanger und Sandershausen
- Von Sandershausen aus ist Kassel-Nord mit dem Klinikum auf direktem Weg erreichbar. Das selbe gilt auch für den Gewerbestandort Fuldatal-Ihringshausen. Umgekehrt wird der Wohnstandort Ihringshausen für das Fahrrad direkt mit dem Industriegebiet Sandershausen verbunden (z. B. SMA als großer Arbeitgeber).
- Im weiteren Umfeld wäre auch Vellmar direkt von Sandershausen erreichbar (siehe Abschnitt Radpendlernetz Region Kassel).
- Sogar auch noch die Verbindung Niederkaufungen - Gewerbestandort Fuldatal-Ihringshausen würde mit einer neuen Brücke als Radpendlerverbindung attraktiver.
- Mit dieser Brücke würde die Gemeinde Niestetal auch eine direkte Anbindung an den jetzt gut ausgebauten Fuldaradweg Richtung Hann Münden. erhalten. Flussabwärts besteht jetzt nur die Möglichkeit, die Steilstrecke an der Schleuse Wahnhausen zu nutzen (siehe

KS_12). Im Korridor Simmershausen - Sandershausen hätte der Fulda-Radweg mit einer Brücke sogar Alltagsfunktion.

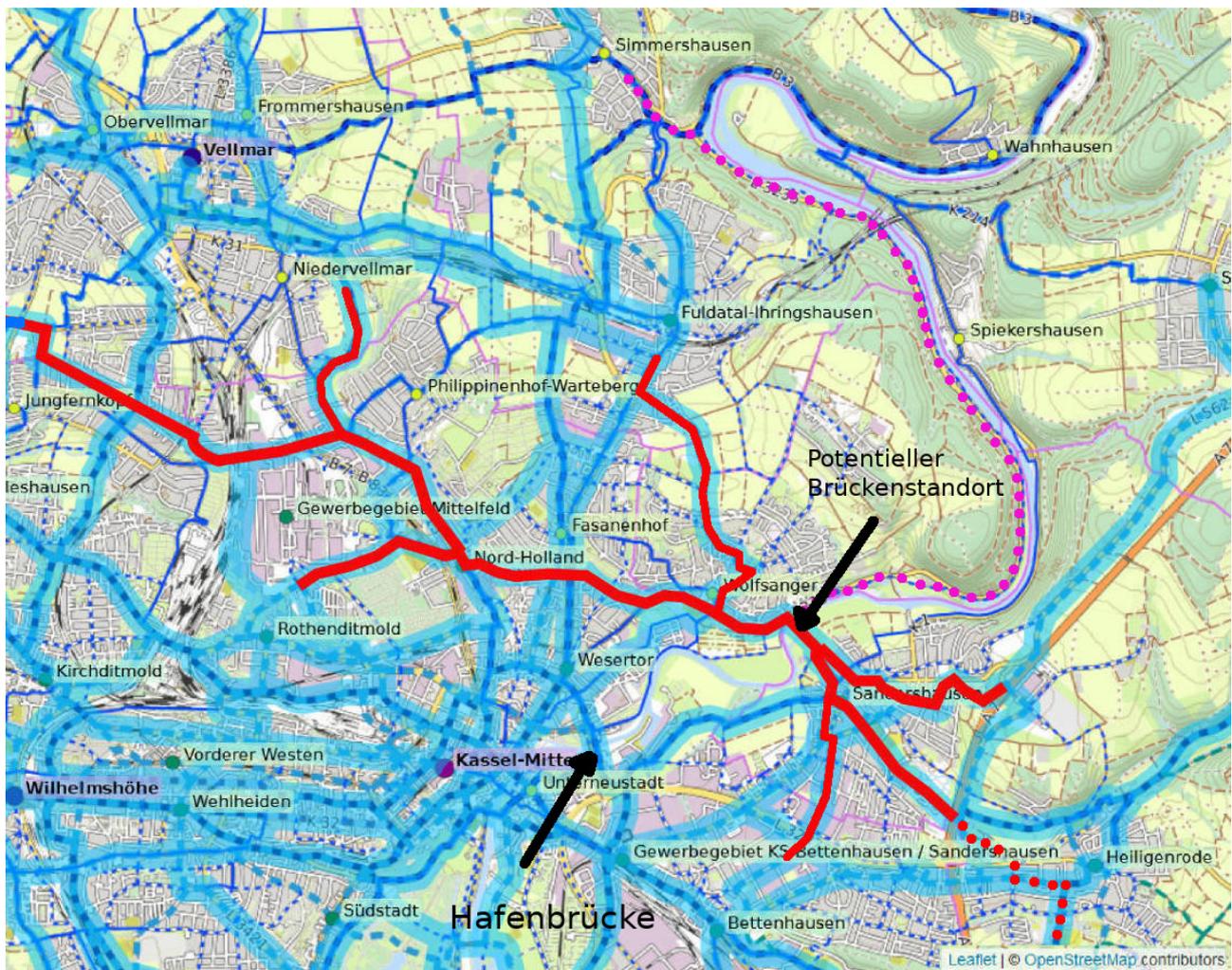


Abbildung 4.1 schwarzer Pfeil: möglicher Brückenstandort. Rot: Verlauf der Radpendlerroute „Radtangente Nord“ mit Knackpunkt Fuldaquerung. Rot gestrichelt im Bereich Heiligenrode: Auch ab Niederkaufungen ist die Brücke für Fahrten nach KS-Nord bzw. Ihringshausen noch relevant. violett: Potentielle Alltagsverbindung ab Simmershausen über Fulda-Radweg und neue Brücke zum Gewerbebestandort Sandershausen.

4.1.1 Amtliche Planungen:

Die fehlende, wichtige Fuldaquerung fand im „Radroutennetz 2030“ des Verkehrsentwicklungsplans Region Kassel 2030 keine Berücksichtigung. Das Netz ist einsehbar auf www.zrk-info.de -> Dokumentenseite 135 der VEP-PDF-Datei

Im System des Verkehrsentwicklungsplan Stadt Kassel 2030 ist die Örtlichkeit als möglicher Brückenstandort gekennzeichnet: Eintrag: *VEP Maßnahme - Bezeichnung: Fulda (zw. Kassel-Wolfsanger und Niestetal-Sandershausen), Information: neue Fuß- und Radwegbrücke (Standort beispielhaft).*

4.1.2 Anmerkungen zum Brückenbauwerk und Standort

Möglichst **Separation** von Rad- und Fußverkehr auf dem neuen Bauwerk (3,5 bis 4 m für den Radverkehr und 2 bis 2,5 m für den Fußverkehr). Auch wenn wahrscheinlich aufgrund der Entfernungen der überwiegende Teil der potentiellen Nutzer per Rad kommen werden, so wäre eine Separation für eine sichere Abwicklung zwischen beiden Verkehrsgruppen dennoch sinnvoll.

Aufgrund der Brückenlänge muss das Bauwerk wahrscheinlich sowieso eine gewisse Breite erhalten, auf der dann wahrscheinlich eine Separation Platz hätte. Wichtig ist in jedem Fall eine Beleuchtung der wichtigen, neuen Alltagsroute. Diese neue Fuldaquerung wäre das Herzstück der neuen Radtangente Nord. Mit ihr entstünden diverse neue Direktverbindungen für den Alltagsradverkehr. Die notwendige absolute Bauwerkslänge ist unklar (Minimum mit Südrampe als Brückenbauwerk ab etwa 200 m). Hier wurde als Maßnahmenlänge mit 385 m Strecke die größt mögliche Länge angegeben (vielleicht wegen Naturschutz bzw. als Hochwasserraum notwendig). Sehr wahrscheinlich ist dies allerdings so nicht der Fall. Näheres wäre im Rahmen einer ingenieurtechnischen **Machbarkeitsstudie** zu klären.

Attraktiv wäre hier in Niestetal die Herstellung einer gedeckten Solarbrücke (ähnlich den überdachten Holzbrücken im Alpenraum, aber in moderner Stahlbauweise mit großer, z. B. halbtransparenter Fotovoltaikanlage oben drauf). Eine Überdachung hätte auch den Vorteil, dass das Bauwerk vom Winterdienst her evtl. recht unkomplizierter wäre (vor allem mit überdachter Südrampe im Gefälle)

In wie weit Naturschutzbelange dem Bauwerk entgegenstehen, bzw. berücksichtigt werden müssen, ist im Detail nicht bekannt (Gelände ist Vogenschutzgebiet und das Kasseler Ufer, auf dem schon der Radweg verläuft Landschaftsschutzgebiet). Die bestehende Radbrücke Neue Mühle liegt ebenfalls im Vogelschutzgebiet. Östlich des potentiellen Brückenstandorts hier findet sich bei Wolfsanger am Nordufer ein Naturschutz- bzw. FFH-Gebiet. Dieses liegt außerhalb des Querungskorridors.

4.1.3 Anmerkung zum Vorschlag Seilfähre

Laut einem HNA-Artikel zu einer Teilfortschreibung des „Verkehrsentwicklungs- und Gestaltungskonzept Ortskern Sandershausen“ (siehe HNA-Artikel vom 5. April 2019: Ortskernentwicklung Sandershausen - Niestetal denkt Verkehr neu: Das soll sich in Sandershausen tun) wurde für den Fuldaübergang nach Wolfsanger eine Fahrradseilbahn"wie am Fulda-Radweg R1 bei Beiseförth vorgeschlagen. Solch eine Anlage ist an diesem Standort (im Korridor einer wichtigen Alltagsradroute) mit zu erwarteten hohen Radverkehrsmengen komplett ungeeignet bzw. wäre ein massives Verkehrshindernis. **Nur eine ausreichend breite Fahrradbrücke ist hier zielführend.**

Zur Anlage am Fuldaradweg siehe auch Wikipediaartikel Fuldaseilbahn Beiseförth. Auch hier an der Fulda ist die Seilfähre nun ein größeres Hindernis für den Alltagsradverkehr zwischen Binsförth und Beiseförth:

- Im Winterhalbjahr, bei Hochwasser und Dunkelheit ist Anlage außer Betrieb.
- Verlängerung der Fahrzeit durch langsame Kurbelpassage mit 0,6 km/h (großes Hemmnis im Alltagsradverkehr auf der verkehrsfreien, ansonsten gut ausgebauten Ortsverbindung).
- in der Radsaison zum Teil Wartezeiten da sehr geringe Beförderungskapazität
- Mobilitätseingeschränkte zB im E-Mobil können die Anlage nicht nutzen usw..

Der Radverkehr muss bei inaktiver Anlage weiter die gefährliche Kreisstraße ohne Radweg nutzen. Denn die verkehrsfreie, komplett asphaltierte Route und damit eigentlich gut fahrbare Strecke des R1 besitzt für den Alltagsradverkehr leider den Widerstandspunkt Fahrradseilbahn.



Abbildung 4.2 Blick auf die Seilfähre bei Beiseförth. Die Anlage wurde im Jahr 2009 eröffnet. Bild: Dirk Schmidt 10-2009.

4.1.4 Projektbeispiele Fahrradbrücken

Im Folgenden eine kleine Liste mit Beispielen von größeren Fahrradbrücken. Ein genau am Standort passendes Projekt ist natürlich nicht dabei. Jede Brücke ist eine individuelle, für den entsprechenden Standort geplante Bauwerk. Trotzdem erhält man einen kleinen Einblick.

Fahrradbrücke Deggendorf

In Deggendorf wurde anlässlich der Landesgartenschau 2014 eine neue Rad- und Fußgängerbrücke eröffnet. Bisher konnten Radverkehr die Donau nur an der 2,5 km entfernten Brücke der Staatsstraße 2047. Die Zuführungen zu dieser Brücken wiesen zum Teil Engstellen auf. Konzept der "grünen Achse"Im Vorfeld der Landesgartenschau stellten die Kommunen Deggendorf und Plattling 2005 ein Konzept für eine "grüne Achse", dass beide Orte verbinden sollte. Teil dieses Konzepts war auch neue Radachse. Hauptmaßnahme für diese neue Radverbindung war die neue Donauquerung.

Das 456 m lange Bauwerk wurde für rund 5 Mio € realisiert. Die Stahlfachwerkbrücke hat am Ufer eine Breite von 5,5 m. In der Mitte misst das Brückendeck 3,8 m. Die größte Spannweite beträgt 106 m. Das Bauwerk nutzt Pfeiler einer alten Bahnbrücke. Direkt parallel wurde die Bahnbrücke im Jahr 2010 neu errichtet.

Das Bauwerk an der Donau erhielt 2016 den Deutschen Brückenbaupreis.

Infos:

- [Artikel aufnationaler-radverkehrsplan.de](http://artikel.aufnationaler-radverkehrsplan.de)
- [Beitrag auf der-deutsche-fahrradpreis.de](http://beitrag.auf-der-deutsche-fahrradpreis.de)

Auke-Vleerstraat-Brücke in Enschede

Das Bauwerk liegt in der Niederländischen Region Twente. Es überbrückt bei Geo 52.21765 6.83635 eine anbaufreie Umgehungsstraße. Die Westtangente von Enschede heißt hier Auke-Vleerstraat.

Die inklusive Teile der Erdrampen 427 m lange Beton-Segment-Brücke findet sich am westlichen Stadtrand von Enschede. . Die eigentlich überbrückte Länge beträgt 280 m. Das Brückendeck misst in der Breite 4,1 m. Die Steigung der Rampen beträgt 2,6 % und 3,5 %. Bei 20 m Spannweite haben die schlanken Betonsegmente eine maximale Höhe von 0,8 m.

Baukosten: 1,4 Mio Euro im Baujahr 2011.

Weitere Infos:

- Video "fietsbrug Auke Vleerstraat Enschede, ontwerp ipv Delft" im Portal Vimeo von Generalplaner IPV Delft.
- Blick Google Luftbild: Die als selbstständiges Verkehrsnetz mit hoher Qualität angelegten roten Radwege springen im Brückenbereich sofort ins Auge.
- Google Street View: Blick aus der Kfz-Perspektive auf das Bauwerk.
- Google Street View: Blick von der Seitenstraße auf das Bauwerk
- Literatur: Das Bauwerk wird im Brief Dutch Design Manual for pedestrian and bicycle bridges ab Seite 67 beschrieben. Das englischsprachige Handbuch des niederländischen Ingenieurbüros IPV Delft kann hier auf fahrradland-bw.de als PDF-Datei heruntergeladen werden.



Abbildung 4.3 Fahrradbrücke Auke Vleerstraat: Blick von der Ostseite. Bild: Dirk Schmidt 06-2015



Abbildung 4.4 Fahrradbrücke Auke Vleerstraat: Rampe auf der Ostseite. Diese wurde als Wendel errichtet. Bild: Dirk Schmidt 06-2015



Abbildung 4.5 Fahrradbrücke Auke Vleerstraat: Die Rampe gewinnt langsam an Höhe. Bild: Dirk Schmidt 06-2015.



Abbildung 4.6 Fahrradbrücke Auke Vleerstraat: Der höchste Punkt ist fast erreicht. Bild: Dirk Schmidt 06-2015



Abbildung 4.7 Fahrradbrücke Auke Vleerstraat: Blick vom Bauwerk auf die Auke Vleerstraat.
Bild: Dirk Schmidt 06-2015



Abbildung 4.8 Fahrradbrücke Auke Vleerstraat: Blick auf die Westrampe - nun geht es abwärts.
Bild: Dirk Schmidt 06-2015

Fahrradbrücke Konstanz

Das knapp 200 m lange Bauwerks wurde 1990 eröffnet. Es ist heute das Rückgrat des Radverkehrsnetzes der Bodenseestadt. Heute queren hier bis zu 15.000 Radfahrende den Seerhein. Nördlich und südlich der Brücke schließen Fahrradstraßen an.

Querschnitt: Radfahrbahn von 4 m Breite plus jeweils 2 m breite Gehwege (abgetrennt durch niedrige Borde und weißer Linie).

Nach 25 Jahren wurde die 200 m lange Brücke in der 2. Jahreshälfte 2015 saniert. Panorama Fahrradbrücke Konstanz auf 360cities.net. Sonst hat Konstanz aktuell im Radverkehr wieder einmal laut Presseartikel auf suedkurier.de vom 6. März 2016 zukunftsweisende Pläne: Die Stadt Konstanz möchte zwischen 2016 und 2026 bis zu 23 Mio € in den Radverkehr investieren. Bis 2020 soll der Radverkehrsanteil auf 28 % gesteigert werden.

Weitere Infos:

- Wikipediaartikel Fahrradbrücke Konstanz
- Handlungsprogramm Radverkehr auf der Seite der Stadt Konstanz
- Die Fahrradbrücke Konstanz auf Twitter



Abbildung 4.9 Blick auf die 1990 eröffnete Fahrradbrücke Konstanz. Geo 47.6682 9.1728 Bild: Dirk Schmidt 07-2015

4.2 Weitere Ortsverbindungen zu benachbarten Gemeinden

4.2.1 Ortsverbindung Sanderhausen / Heiligenrode - Uschlag

Im Bereich nördlich Ortslage Heiligenrode keine Sicherung des RV entlang der stark befahrenen L 3237.

Die Gemeinde wollte hier bis 2019 auf der Linie eine Nahmobilitätsroute als Alternative zur stark befahrenen Landstraße L 3237 (mit radtauglicher Feinschotterdecke). Angeblich wurde die Strecke NIT_11 bisher nur teilweise realisiert. Nach Infos, die der Autor in 02-2020 erhalten hatte, soll es von der Straße Zum Sportplatz bis zur Landstraße direkt nördlich des Sportplatzes einen neuen etwa 300 m langen Weg geben (Lage zwischen Sportplatz und der Nieste). Der Rest der Route wurde bisher angeblich noch nicht realisiert. Aktuelle Informationen von der Örtlichkeit besitzt der Autor mit Stand 02-2020 nicht.

Sinnvoll wäre Realisierung der gesamten Route NIT_11 zumindestens als radtauglicher Schotterweg (am Besten mit einer Asphaltdecke). Solange allerdings im weiteren Verlauf der Strecke nach Nieste (siehe NIT_13) ebenfalls noch keine asphaltierte, verkehrsfreie Route zur Verfügung steht, ist im Prinzip auch hier erst einmal eine radtaugliche Feinschotterdecke ausreichend bzw. für den Radverkehr ein erheblicher Sicherheitsgewinn.

Alternativ wäre parallel zur noch fehlenden Strecke auch eine RVA direkt an Landstraße zielführend (Sofern der Ostteil der mal angedachten Route von NIT_11 nicht mehr realisiert wird). Lage an der Landesstraße wäre im Gesamtprojekt NIT_13 zu klären.

Im weiteren Verlauf Richtung Uschlag fehlt bei NIT_13 entlang der Landstraße (täglich rund 3500 KFZ) eine Radverkehrsanlage. Der geschotterte Waldweg ist keine alltagstaugliche Verbindung.

4.2.2 Ortsverbindung Sanderhausen - Spiekershausen

Die Verbindung verläuft auf einer Radverkehrsanlage entlang der K 1.

Hier: Unklarheit bzw. Widersprüchlichkeit zur Radwegebenutzungspflicht durch gleichzeitige Anordnung von Z 250 mit ZZ 1022-10 "Radfahrer freifüßig Z 240, Der Radweg verläuft in längeren Abschnitten deutlich über 5,00 m Abstand zur K 1. Radwegbreite <2,00 m, starke Nutzung bei schönem Wetter / Wochenende durch Fußgänger und Radfahrer. Ferner einseitige, so sicher nicht vorbildgerechte Verkehrskommunikation an den RV trotz Benutzungspflicht. Im VEP Niestetal heißt es u. a. dazu auf Seite 91: "...Das unnötige (u. polarisierende) Zusatzschild „RADFAHRER bitte RÜCKSICHT auf FUSSGÄNGER nehmen“ sollte ausgetauscht werden durch z. B. „bitte Rücksicht auf einander nehmen“ (eigentlich schon in § 1 StVO gefordert)."(Dokumentenstand des VEP ist 2011).

Änderung bzw. Klärung der Benutzungspflicht; evtl. ersatzweise Zeichen 260 anordnen. Entfernung der inhaltlich einseitigen und gegenüber dem RV nicht bedarfsgerechten "Rücksichtsschilder". Radsportler sind hier zum Beispiel sicherer auf der Fahrbahn aufgehoben (siehe NIT_10).

4.3 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. Sowohl Sandershausen, wie auch Heiligenrode sind als Grundzentrum eingestuft.

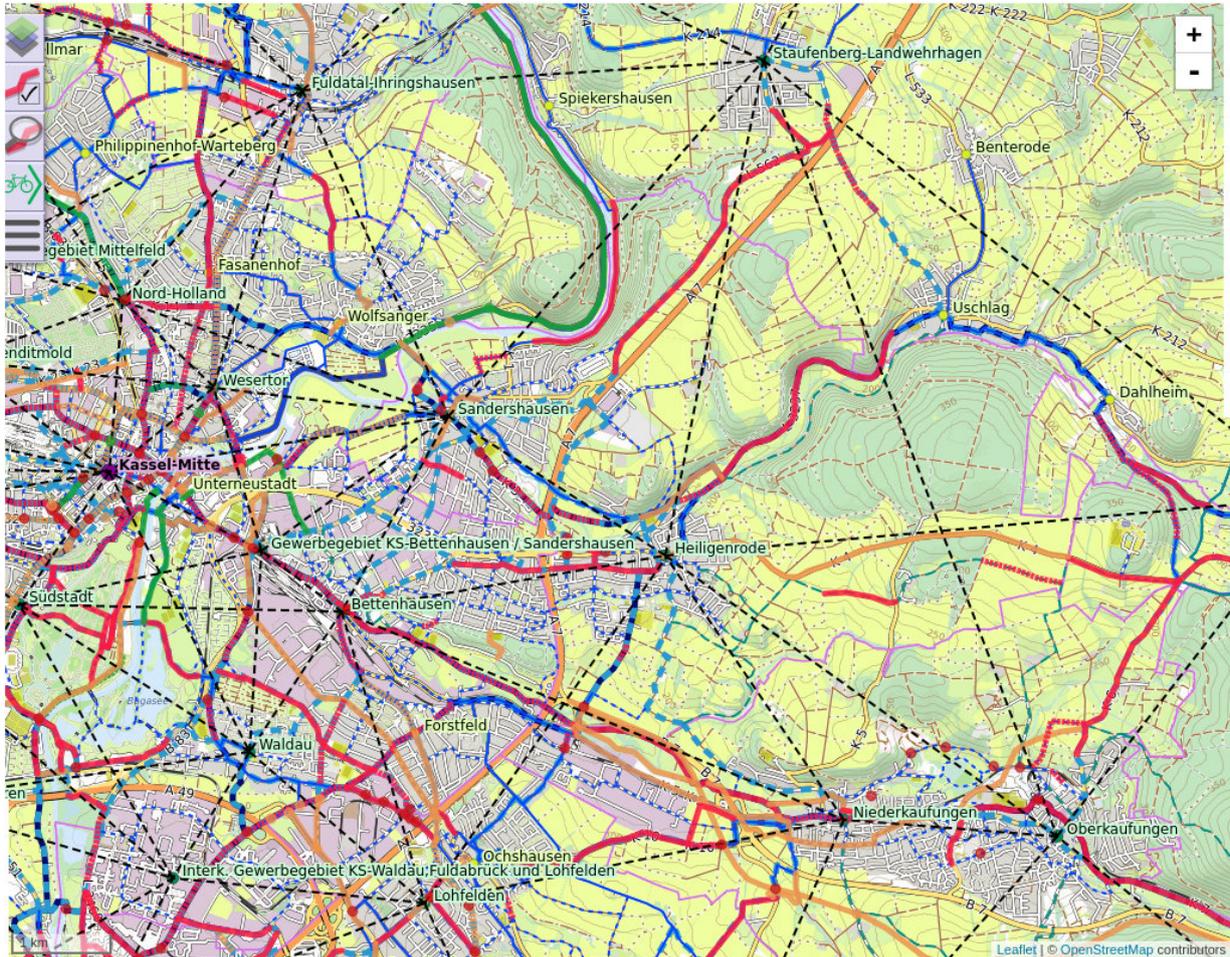


Abbildung 4.10 Auszug aus dem Digitalkonzept: Wunschliniennetz der Netz-kategorie III für Niestetal.

4.3.1 Grundzentrenverbindung Sandershausen - Kassel-Mitte

siehe Abschnitt Radpendlernetz Region Kassel.

4.3.2 Grundzentrenverbindung nach Fuldata-Ihringshausen / Kassel-Nord (neue Fuldaquerung)

Ihringshausen liegt gerade einmal 5 km Luftlinie nordwestlich von Sandershausen. Im Korridor befindet sich die Fulda. Die Strecke ist heute nur mit großem Umweg über die Hafenbrücke befahrbar.

Mit einer neuen Rad- und Fußgängerbrücke bei NIT_2 könnte komplett neue Direktverbindung entstehen. Weiteres zum angedachten Brückenschlag siehe Abschnitt zur Ortsverbindung Sandershausen - Wolfsanger.

4.3.3 Grundzentrenverbindung nach Nieste

Nieste findet sich etwa 7 km Luftlinie östlich von Heiligenrode.

Es bestehen im Korridor zwei potentielle Varianten: Einmal der Talkorridor über Uschlag und die direktere Bergvariante entlang der K 4 über den Sensenstein.

Verbindung im Korridor des Tals der Nieste (Talvariante über Uschlag)

Die übergeordnete Mittelzentrenverbindung Kassel - Witzenhausen folgt dem Tal der Nieste. So wird Uschlag mit erschlossen. Auf dieser weitgehend ebenen, aber auch etwas weiteren Verbindung liegt auch die Grundzentrenverbindung Sandershausen - Nieste bzw. auch Heiligenrode - Nieste.

Höhe Heiligenroder wurde an der Nieste als Lückenschluss nach Sandershausen ein geschotterter Weg realisiert (NIT_11). ok soweit ok. Mit evtl. Bau der fehlenden Radverkehrsanlage (NIT_13) sollte auch diese Strecke dann Asphaltiert werden Zwischen Heiligenrode und Uschlag fehlt dann als Hauptbauwerk eine 2,8 km lange straßenbegleitende Radverkehrsanlage (NIT_13, STAU_8). Die aktuelle Route über den Waldweg ist nicht alltagstäglich und auch von der Lage her im Winter bezüglich Eisbildung suboptimal gelegen (viel Schatten). auch im Weiteren Verlauf zwischen Uschlag und Nieste besteht Ausbaubedarf (STAU_6, NIE_3)

Verbindung im Korridor der K 4 nach Nieste (Bergvariante)

Zwischen Nieste und Heiligenrode wird von Kfz die Verbindung über die K 6 und die K 4 bevorzugt (Über den Sensenstein). Im Gegensatz zur L 3237 (bzw. L 563 über Uschlag) ist dies die schnellere, direktere und orts- durchfahrtsfreie Verbindung. Für Radfahrer sind auf der „Bergstrecke“ gegenüber der Talroute ca. 70 Höhenmeter mehr zu überwinden, bei einer Streckeneinsparung von ca. 1,3 km. Radfahrer ohne elektrische Unterstützung werden in der Regel, trotz des Umwegs, die Talroute wählen. Da auf der Talroute auch Dalhemim und Uschlag mit erschlossen werden, wurde hier trotz des umwegs

Im Korridor der K 4 wurde eine Freizeitroute (Ausflugsziel Königsalm / und im weiteren Verlauf im Prinzip auch zum Bilstein im Kaufungerwald) in die Netzkarte mit aufgenommen (mit Lückenschlüssen bei NIT_6 und NIE_1, vergleiche auch Abschnitt Freizeit).

Falls ein alltagsgerechter Ausbau der Talroute über Uschlag nicht realisierbar sein sollte, wird empfohlen, entlang der Bergroute der K 4 eine straßenbegleitende RVA herzustellen. Die Freizeitroute kann in diesem Fall natürlich entfallen.

4.3.4 Grundzentrenverbindung Heiligenrode - Niederkaufungen

Niederkaufungen liegt etwa 4 km Luftlinie nordwestlich von Heiligenrode .

Die Verbindung führt über alltagstauglich ausgebaute Wirtschaftswege und ist Teil des Radwegweisungsnetzes der Region Kassel. Als Maßnahme Deckensanierung bei NIT_30.

4.3.5 Grundzentrenverbindung Heiligenrode - Lohfelden-Mitte

Die Verbindung führt über Kaufungen-Papierfabrik. Maßnahmenvorschläge im Bereich Niestetal gibt es nicht.

Wie sich die Situation in Zukunft mit dem A-44-Anschluss an die A 7 darstellen wird, ist mit Stand 06-2019 unklar. Das Planfeststellungsverfahren soll wohl noch im Laufe des Jahres 2019 eröffnet werden. Bei den bisherigen A-44-Planungen wurde überhaupt nicht an den Radverkehr gedacht.

So soll nach dieser Planung (Übersichtspl mit Abruf in 11-2019 auf Hessen Mobil, Planstand 2013) neben der Grundzentrenverbindung Heiligenrode - Lohfelden-Mitte auch einfach der bestehende Herkules-Wartburg-Radweg gekappt werden (NIT_31).

Dieser Sachverhalt sollte unbedingt von den Interessensverbänden, wie dem ADFC, aber am besten auch den betroffenen Gemeinden detailliert im Planfeststellungsverfahren thematisiert werden. Das Planfeststellungsverfahren soll wohl laut einer Pressemeldung von 03-2019 angeblich im 2. Halbjahr 2019 eingeleitet werden.

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.

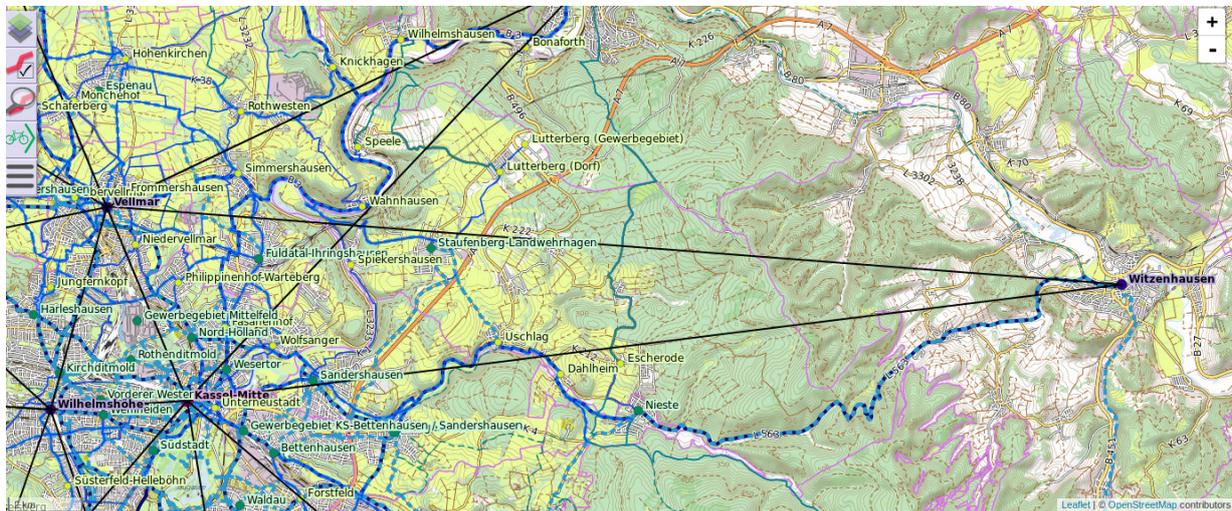


Abbildung 4.11 Auszug aus dem Digitalkonzept: Wunschliniennetz Kategorie II im Bereich Kaufungen: Dargestellt sind u. a. die realen Verbindungen im Mittelzentrennetz (Kat. II, blau-schwarze Linien) und das Grundnetz (Kat. III, oliv-blau gestrichelt)

4.4.1 Mittelzentrenverbindung Witzenhausen - Kassel / Vellmar

Das Mittelzentrum Witzenhausen findet sich rund 30 km östlich des Oberzentrums Kassel.

Die Mittelzentrenverbindung führt von Kassel kommend über Niestetal, Uschlag, Dalheim, Nieste, denn Pass Umschwang und Kleinalmerode nach Witzenhausen.

Der Ast von Vellmar kommend führt durch Kassel-Nord-Holland bzw. KS-Wolfsanger, quert mit Ideenstudie NIT_2 die Fulda und mündet bei Sandershausen auf die Verbindung Kassel - Witzenhausen.

Die Mittelzentrenverbindung ist vor allem für zielorientiert fahrende Radwanderer relevant. Sie wurde nicht in Tallage über Hann Münden gelegt, sondern über den Umschwang, da mit dem Pedelec trotz der Höhenmeter so kürzere Fahrzeit.

Maßnahmen entlang der Verbindung im Detail siehe Karte im Digitalkonzept (u. a. fehlender Radweg NIT_13 zwischen Heiligenrode - Uschlag sowie fehlende Radverkehrsanlage WITZ_1 zwischen Kleinalmerode und Witzenhausen).

4.5 Einbindung in das „Radpendlernetz Region Kassel“

Die Gemeinde Niestetal 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 sicheres, 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 pur“ ist 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:

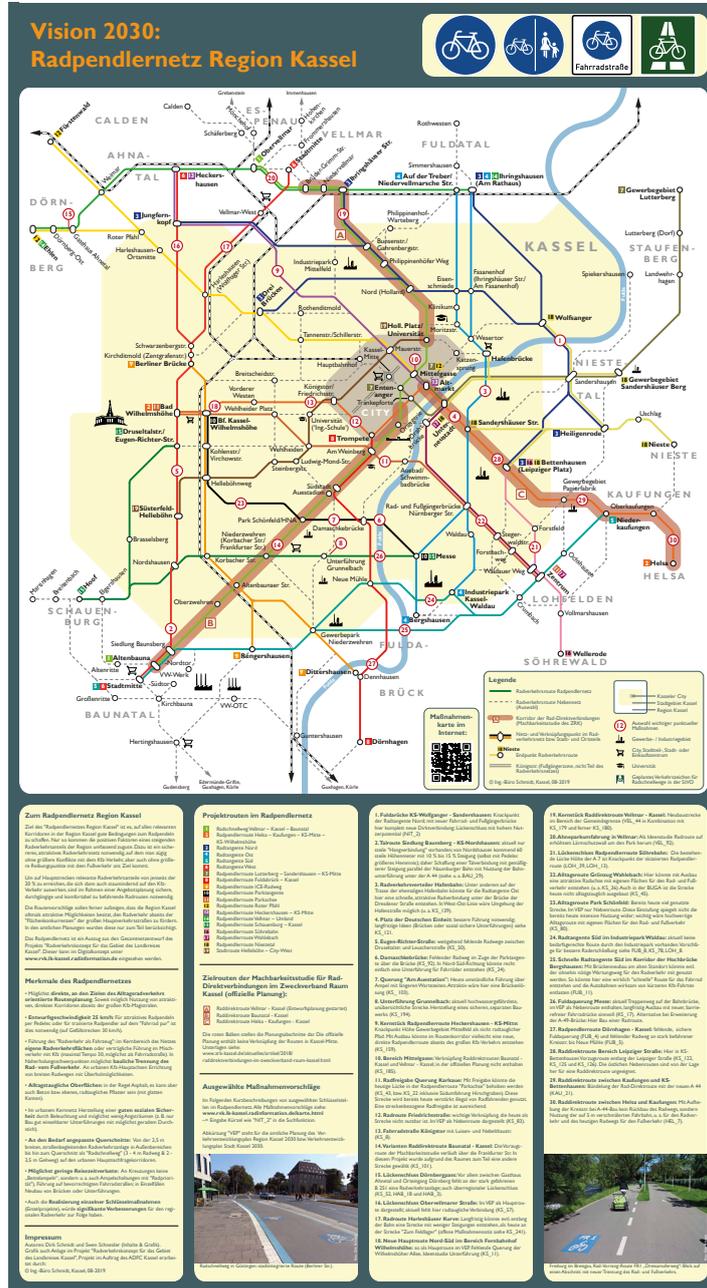


Abbildung 4.12 Die Inhalte des Plakats sind im Zoom der PDF-Datei lesbar (Grafik: Swen Schneider).

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

- Radtangente Nord (dunkelblau)
- Radpendlerroute Lutterberg - Sandershausen - Kassel (grau)
- Radpendlerroute Niestetal (helloliv)



Abbildung 4.13 relevanter Auszug für Niestetal aus dem schematischen Netzplan der vorherigen Seite. (Grafik: Swen Schneider).



Abbildung 4.14 Legende schematischer Netzplan (Grafik: Swen Schneider).

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

In der im März 2019 veröffentlichten Potentialstudie „Radschnellverbindungen in Hessen“ wurde die Strecke als Radpendlerkorridor identifiziert. Im Band I „Identifizierung von Korridoren“ wird für die 6 km lange Strecke von Niestetal nach Kassel ein Potential von durchschnittlich 810 Fahrten pro Werktag gelistet (Strecke Nr. 35 auf Dateiseite 106 der PDF-Datei).

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

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

4.5.1 Radpenderroute Lutterberg - Sandershausen - KS-Unterneustadt - KS-Mitte

Das „Radroutennetz 2030“ im VEP Region Kassel / Stadt Kassel 2030 führt den Radpendlerverkehr von Sandershausen vor allem über die Sandershäuserstraße und den Platz der deutschen Einheit nach Kassel-Mitte (als Zubringer zur Radkomfort- bzw. Raddirektroute, siehe Karte im VEP Dateiseite 135 hier auf www.zrk-kassel.de).

Als Alternative wurde ferner die vorhandene Strecke über die Hafenstraße als Hauptroute dargestellt. Diese Strecke wird bereits heute viel vom Alltagsradverkehr genutzt, da Sandershausen mit 5 km Luftlinie noch im inneren Radpendlerradius liegt. So wie im „Radroutennetz 2030“ dargestellt, kann diese Route den Ansprüchen an eine zukunftsfähige Hauptroute allerdings nicht gerecht werden.

Herzstück der „neuen“ Radpendlerroute ist die Umfahrung der östlichen Hafenstraße unter Teilmutzung der ehemaligen Hafenbahn (siehe Maßnahmen KS_137, KS_138 und KS_140). Dieser neue „Radverkehrsverteiler Hafenbahn“ wird in Nord-Süd-Richtung auf der Radtangente Ost mit genutzt. Mit Stand 2019 soll laut Planungen der Stadt Kassel in der Hafenstraße eine 3 m bis 4 m breiter zweirichtungsrade entstehen. Damit wäre hier die Umfahrung der Hafenstraße für diese Relation nicht mehr notwendig. **In den weiteren Netzrelationen wird der „Radverkehrsverteiler Hafenbahn“ allerdings auch mit neuer RVA in der Hafenstraße weiterhin komplett benötigt.**

In der Unterneustadt verläuft die Strecke abseits des Naherholungsschwerpunktes Schleusenpark auf einer neuen, direkten Verbindung im Quartier (siehe KS_136 und KS_68).

Im mittleren Radpendlerradius zwischen 5 bis 10 km bündelt die Route auch Radverkehre aus Spiekershausen, Landwehrhagen, Lutterberg und Uschlag nach Kassel-Mitte.

Im Radpendlernetz wird die Sandershäuser Straße als Radpendlerroute ebenfalls dargestellt. Sie hat im Netz vor allem als Zielpunkt ihre Berechtigung. Die Hauptpendlerverbindung KS-Mitte <-> Sandershausen sehen die Autoren allerdings klar auf der hier beschriebenen Route. Denn hier fährt man weitgehend abseits von KFZ-Abgasen und direkt geführt in Richtung Kassel-Mitte. Ferner besitzt die projektierte Strecke eine gute Verteilungsfunktion für die Radverkehre mit Ziel Kassel-Mitte.

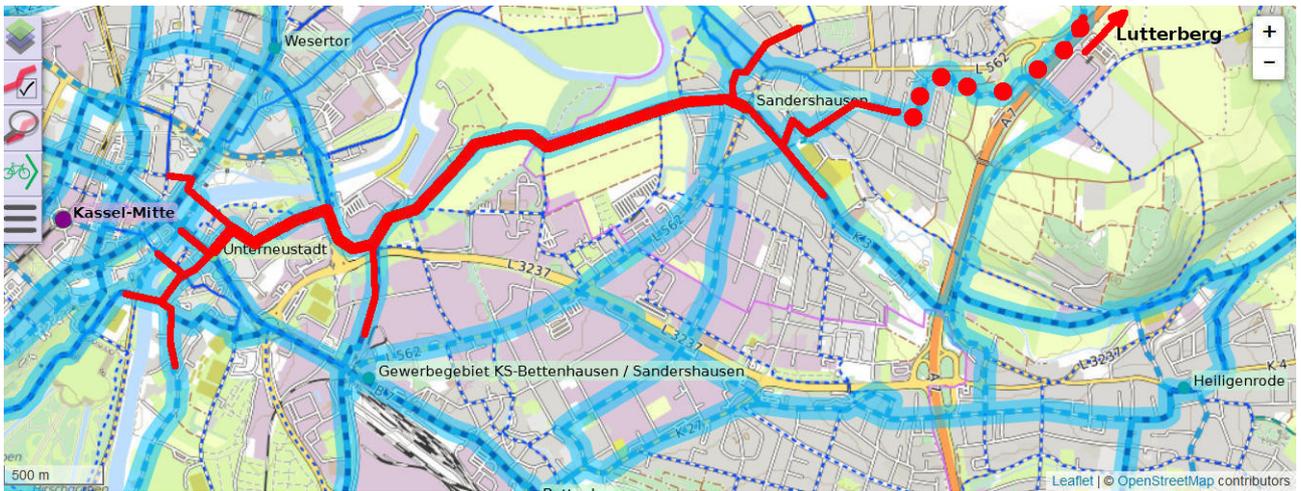


Abbildung 4.15 Verlauf der Radpendlerroute im Abschnitt Sandershausen - Kassel-Unterneustadt

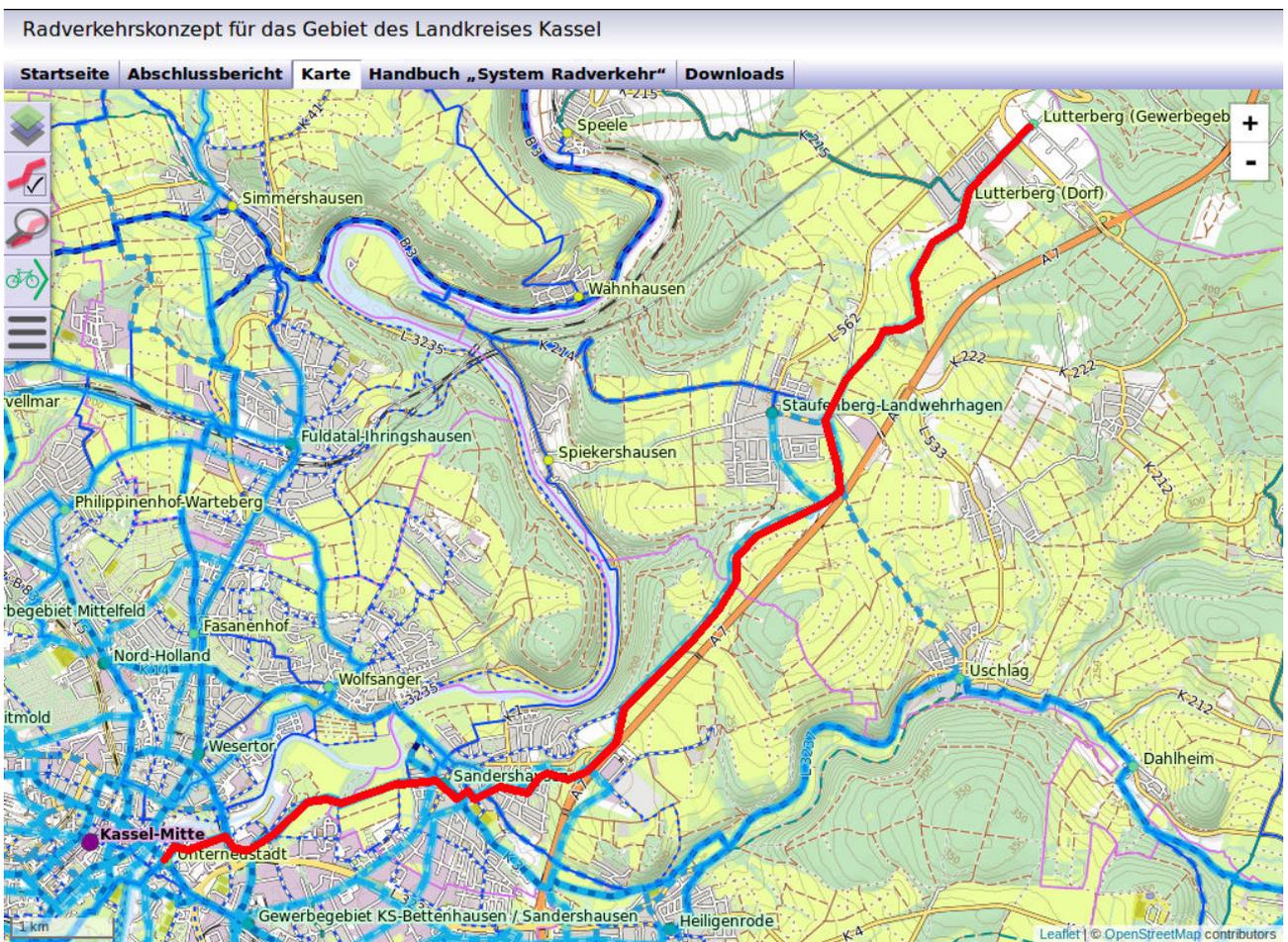


Abbildung 4.16 kompletter Verlauf der Radpendlerroute Lutterberg - Sandershausen - Kassel.

4.5.2 Radpendlerroute Radtangente Nord

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

Herzstück der Route ist wäre eine neue Fuldaquerung für den Fuß- und Radverkehr zwischen Niestetal-Sandershausen und KS-Wolfsanger (siehe NIT_2). Mit dieser Fuldaquerung könnten die Industriestandorte Sandershausen, Kassel-Mittelfeld und Ihringshausen auf direktem Weg per Fahrrad erreicht werden.

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

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

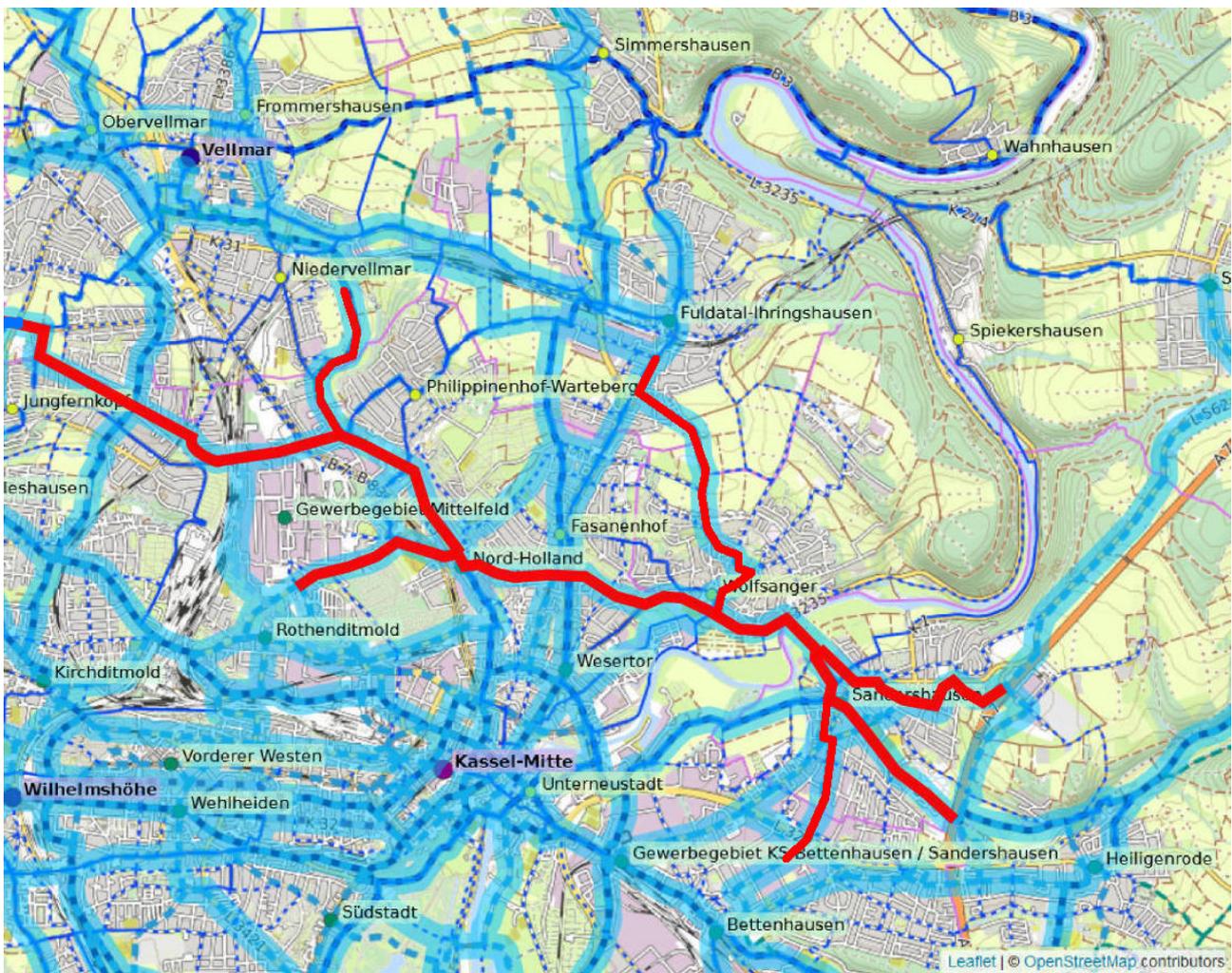


Abbildung 4.17 Verlauf der Radpendlerroute „Radtangente Nord“.

4.5.3 Radpendlerroute Niestetal

Die bereits als Grundzentrenverbindung erörterte Strecke Nieste - Heiligenrode / Sandershausen in Tallage der Nieste wurde noch einmal als Radpendlerroute herausgearbeitet.

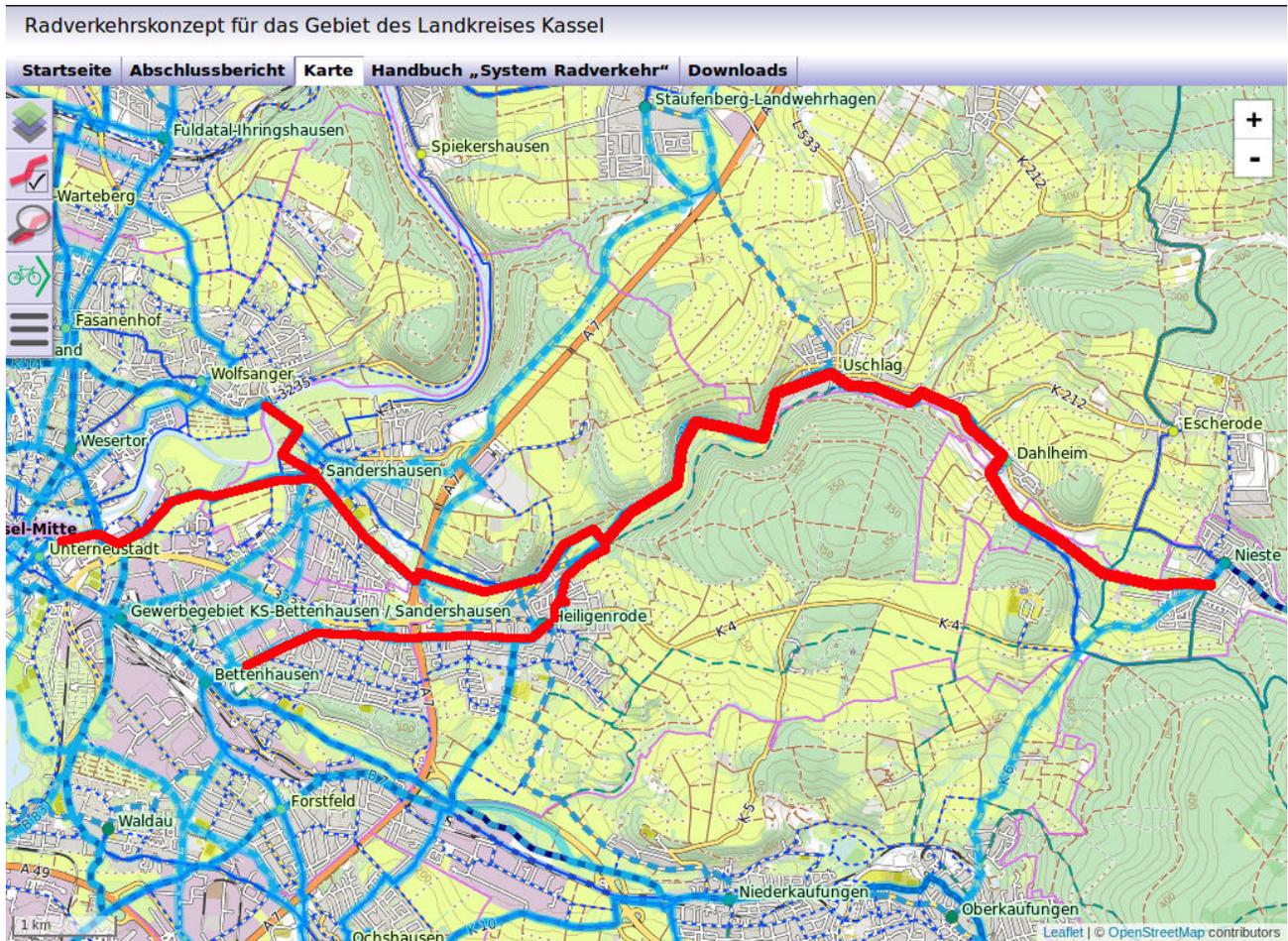


Abbildung 4.18 Auszug aus dem Digitalkonzept mit hervorgehobener Radpendlerroute Niestetal.

Kapitel 5

Freizeit / Tourismus / Radrouten

Radtouristische Routen führen aktuell nicht über das Gemeindegebiet.

5.1 Losse-Radweg

Sinnvoll wäre eine Führung des Losse-Radwegs zur Mündung. Diese liegt am Rande der Grenze zu Kassel (im wesentlichen allerdings bereits auf Stadtgebiet Kassel). Aktuell führt die Radroute nicht zur Mündung, sondern endet an Schwimmbadbrücke in Kassel am Auedamm.

Sofern die Route umgelegt würde, was sinnvoll ist, würde die neue Strecke evtl. auch ein Stück der Niestetaler Gemarkung berühren.

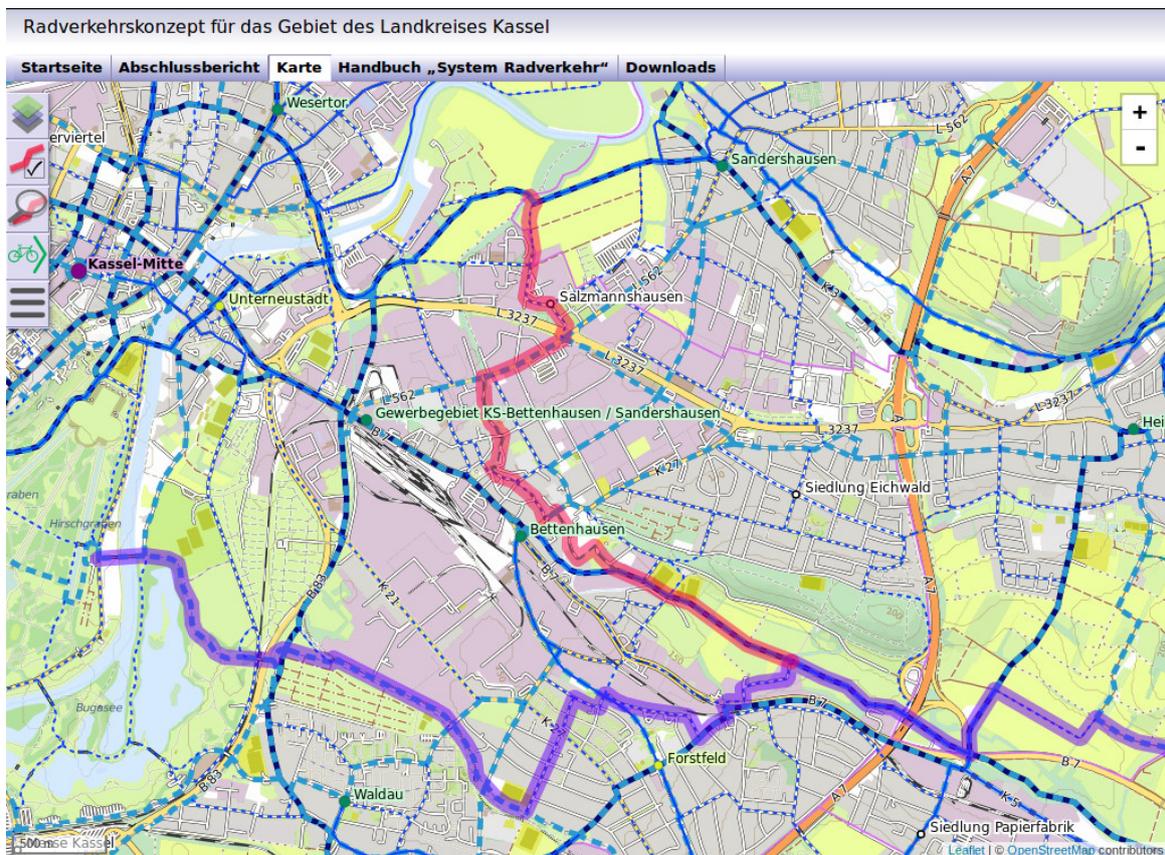


Abbildung 5.1 Auszug aus dem Digitalkonzept: blau-violett -> Bestandsstrecke des „Losse-Radweg“, rosa-rot: Vorschlag für Streckenumlegung zur Lossemündung.

5.2 Vorschlag für Freizeitverbindung Heiligenrode - Ausflugsgastronomie Königsalm / in den Kaufunger Wald

Parallel der stark befahrenen Kreisstraße wurde als Ideenstudie eine Freizeitroute konzipiert. Eine RVA ist hier vorrangig nicht notwendig (NIT_33). Die Alltagsroute liegt im Tal der Nieste bei Uschlag.

Mit dieser Strecke wäre ab Niestetal auch eine attraktive Rundtour zur Königsalm möglich: hin durch das Tal über Uschlag und zurück über die neue Freizeitroute südlich der K 4.

Hier wäre bei NIT_6 eine Neubaustrecke mindestens in Schotter notwendig (besser aber in Asphalt 3 m breit). Hier wäre Grunderwerb notwendig. Bei NIT_23 müsste die Route ausgebaut werden (mindestens mit radtaugliche Decke).

Ferner wäre die neue Route natürlich in das Radwegweisungsnetz aufzunehmen.

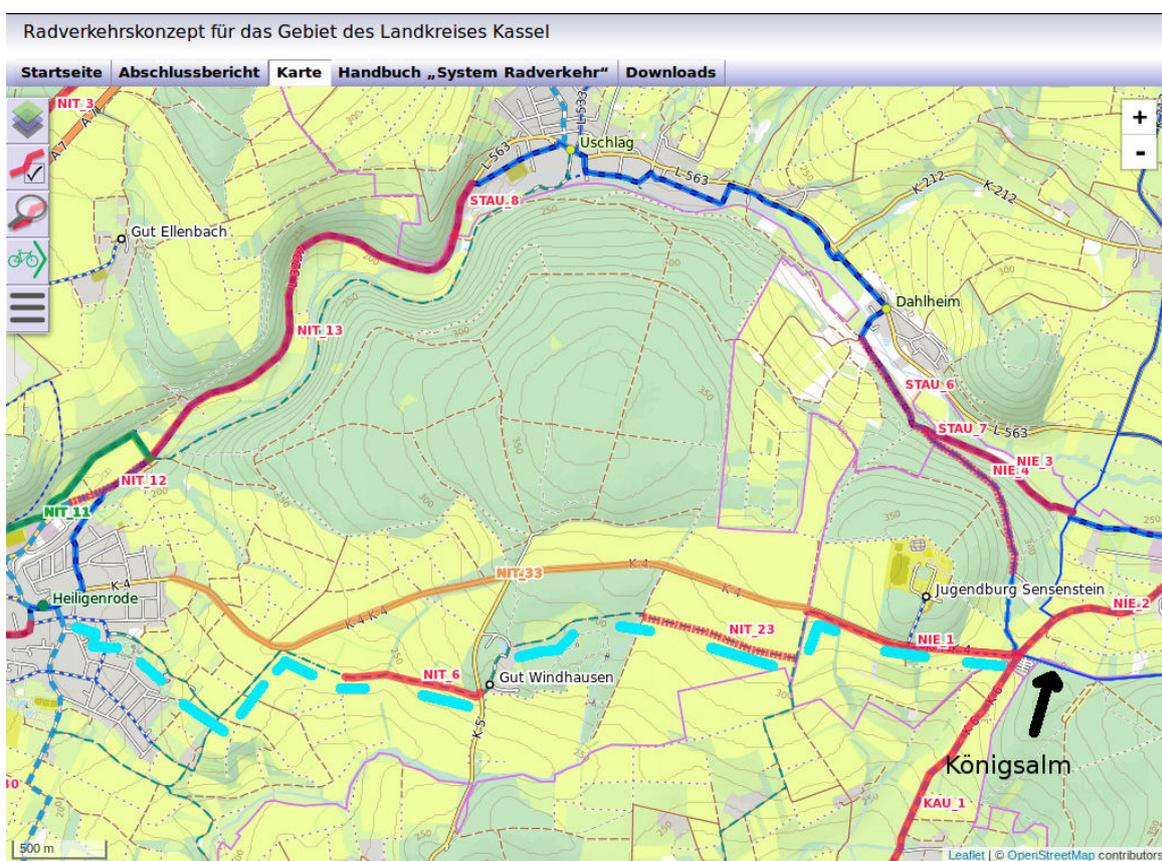


Abbildung 5.2 Auszug aus dem Digitalkonzept: Hellblau: Freizeitroute Heiligenrode - Königsalm.

Kapitel 6

Wegweisung

In Niestetal sowie 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.

Bei NIT_18 in Heiligenrode ist die durchgängig dieses Radwegweisungsnetzes allerdings nicht gegeben.

Verwendet wurden Zielwegweiser im Format 800 x 200 mm (Hauptwegweiser), Zwischenwegweiser im Format 300 x 300 mm sowie Einschubplaketten mit den Routenlogos im Format 100 x 100 mm, die jeweils unter dem Zielwegweiser eingehängt sind. Die Wegweisung ist FGSV-konform.

Die Überprüfung vorhandener Radwegweisung war nicht Inhalt dieses Projekts.

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 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

Projektlaufzeit 2014 - 2018, freie Vollendung des Projekts bis 2020

Auftragnehmer

Ab 09-2017 in alleiniger Projektverantwortung: Ing.-Büro Schmidt

Ing.-Büro Schmidt
Dipl.-Ing. (FH) Dirk Schmidt
Brunnenstraße 28
34130 Kassel
www.radinformation.de
(Fertigstellung des Projekts bis 2020)

Hinweis zu den Auftragnehmern bis 08-2017: Planungsgemeinschaft Iba / Schmidt -> Herbert Iba arbeitete im Projekt lediglich bis Mitte September 2017 mit. An der Erstellung dieser Anlage wirkte er nicht mehr textlich mit.

Projektförderung durch die Sparkassenstiftung Landkreis Kassel