

Maßnahmenkatalog Kassel

Endstand 11. Juni 2020

Inhalt

1	KS_1: Radpendlernetz Region Kassel: Anbindung Kreishaus für Rad- und Fußverkehr Knoten Wilhelmshöher Allee / Ulmenstraße	10
2	KS_2: Radpendlernetz Region Kassel: Mauerstraße / Gießbergstraße in KS-Mitte	12
3	VEL_3: Ortsverbindung Vellmar-Niedervellmar / Vellmar-Frommershausen / Fuldata-Simmershausen ↔ KS-Philippinenhof-Warteberg	13
4	KS_3: Anmerkung zur Nahmobilitätsverbindung Weinberg / Schöne Aussicht	14
5	AHN_3: Lokale Anbindung Ahnatal-Heckershausen an den Habichtswald / Herkules und nördlicher Bereich KS-Harleshausen	15
6	KS_4: Hauptverbindung Stadtmitte-Südost ↔ KS-Ost	16
7	FUB_5: Radpendlerverbindung Dörnhagen - Dittershausen-Dennhausen - KS südlich Neue Mühle	17
8	KS_5: Radpendlernetz Region Kassel: Stadtteilverbindung Rothenditmold - Wehlheiden mit Westumfahrung Querallee	18
9	KS_6: Hessischer Radfernweg R 1 am Auedamm	19
10	KS_7: Radpendlernetz Region Kassel im Bereich KS-Nord-Holland: Anbindung Gewerbegebiet Mittelfeld	20
11	KS_8: Radpendlernetz Region Kassel: VEP-Maßnahme im Straßenzug Königstor, Nebelthau- und Luisenstraße - Fahrradstraße	21
12	KS_9: Radpendlerachse "Radtangente West" / Grundnetzverbindung KS-Wilhelmshöhe ↔ Schauenburg: Landgraf-Karl-Str. in KS-Wilhelmshöhe	23
13	FUB_9: Nördlich Fuldaabrück-Bergshausen: Alternativführung Hess. Radfernweg R1	24
14	KS_10: Radpendlernetz Region Kassel: Route Schauenburg <-> KS-Wilhelmshöhe: Bereich L3218 Drußeltalstraße (formal bereits erledigt)	25
15	KS_11: Radpendlerachse "ICE-Radweg" / Hauptroute im Radpendlernetz / Mittelzentrumsnetz östlich Fernbahnhof Wilhelmshöhe: Ideenstudie für Unterführung	26
16	KS_12: Grundzentrumsverbindung Staufenberg-Landwehrhagen ↔ Espenau-Hohenkirchen / Fuldata-Ihringshausen	28
17	VEL_12: Radpendlernetz Region Kassel: Steigungsbereich "Zum Feldlager" in Vellmar-Jungfernkopf	29
18	KS_13: Projekt: Fahrradparkhaus Stadtmitte?	30
19	KS_14: Grundnetzverbindung KS-Wehlheiden ↔ KS-Südstadt	32
20	KS_15: Lokalverbindung KS-Rothenditmold (Heckerhäuser Straße) ↔ KS-Mitte (Rothenditmolder Straße)	33
21	KS_16: Radpendlernetz Region Kassel - Radtangente West: Knoten Loßbergstraße / Teichstraße	34
22	KS_17: Radpendlernetz Region Kassel: Verbindung Schauenburg ↔ KS-Niederzwehren ↔ KS-Messe / Industriepark Waldau: Fuldaquerung Bahnbrücke Höhe Messe	35
23	KS_18: Radpendlernetz Region Kassel: Bereich Trompete	36
24	HAB_18: Radpendlerverbindung Habichtswald ↔ Ahnatal / Kassel und Mittelzentrenverbindung Kassel / Vellmar ↔ Korbach / Wolfhagen	37
25	KS_19: Stadtteilverbindung KS-Rothenditmold ↔ KS Philippinenhof-Warteberg	38
26	LOH_19: Übergang Am Fieseler Werk ↔ Stegerwaldstraße (ergänzende Anmerkung zu Punkt LOH_45)	39
27	LOH_20: Lokalnnetz Lohfelden ↔ Kassel-Waldau bzw. Forstfeld	40
28	KS_20: Übergang Struthbachweg zur Fichtnerstraße	41
29	KS_21: Staatspark Karlsaue: Verlegung Hessischer Radfernweg R1 in die Karlsaue	42
30	KS_22: Staatspark Karlsaue: Stadtteilverbindung KS-Südstadt (Heinrich-Heine-Str.) ↔ KS-Lohfelden in die Karlsaue	43

31	KS_23: Pendlerroute Lohfelden ↔ VW-Werk Baunatal bzw. Gewerbegebiet Langes Feld: Lückenschluss "Am Sandgraben"	44
32	KS_24: Kassel: Hess. Radfernweg R1: Potentielle Unterfahrung an der Damaschkebrücke	45
33	KS_25: Stadtteilverbindung KS-Niederzwehren ↔ KS-Waldau	46
34	KS_26: Vorzugstrasse Radschnellweg Baunatal ↔ Kassel: Anbindung des Gewerbegebiets im Bereich Knorrstraße	47
35	KS_27: Radpendlerachse "Radtangente West" Baunatal ↔ KS-Nordshausen ↔ KS-Süsterfeld-Helleböhn ↔ KS-Wilhelmshöhe-Zentrum: Bereich KS-Wilhelmshöhe am Hasselweg	48
36	KS_28: Radpendlerachse Baunatal ↔ KS-Nordshausen ↔ KS-Süsterfeld-Helleböhn ↔ KS-Wilhelmshöhe-Zentrum: Bereich KS-Wilhelmshöhe Knoten Druseltalstr. / Eugen-Richter-Straße	49
37	BAU_29: Radpendlerachse "Radtangente West" Baunatal ↔ KS-Nordshausen ↔ KS-Süsterfeld-Helleböhn ↔ KS-Wilhelmshöhe-Zentrum: Bereich A44	50
38	FUT_30: Ortsverbindung Fuldata-Ihringshausen ↔ KS-Philippinenhof-Warteberg	52
39	KS_30: Radpendlerachse "Radtangente West" Baunatal ↔ KS-Nordshausen ↔ KS-Süsterfeld-Helleböhn ↔ KS-Wilhelmshöhe-Zentrum: Bereich Eugen-Richter-Straße	53
40	KS_31: Anmerkung zur Nahmobilitätsverbindung Brasselberg ↔ Nordshausen nördlicher Ortsrand	54
41	KS_32: Grundzentrumsverbindung Bauna-Altenritte / Schauenburg ↔ Brasselsberg / KS-Wilhelmshöhe	55
42	NIT_32: Ergänzung zu Punkt NIT_31 bzw. zu KAU_21	56
43	KS_33: Grundzentrumsverbindung Schauenburg ↔ KS-Oberzwehren / KS-Niederzwehren	57
44	KS_34: Radpendlerachse "Radtangente West" Baunatal ↔ KS-Nordshausen ↔ KS-Süsterfeld-Helleböhn ↔ KS-Wilhelmshöhe-Zentrum: Bereich Eugen-Richter-Straße	58
45	KS_35: Anmerkung zur Stadtteilverbindung KS-Brasselsberg ↔ Baunatal-Altenbauna	59
46	FUB_36: Rudolf-Diesel-Straße im Gewerbepark	60
47	KS_36: Radpendlerachse "Wahlebach" zwischen Lohfelden ↔ Kassel-Mitte	61
48	KS_37: Radpendlerachse "ICE-Radweg" / Mittelzentrumsverbindung Baunatal (VW-Werk) ↔ KS-Wilhelmshöhe Höhe Querung Leuschnerstraße	63
49	KS_38: Kassel Vorderer Westen: Friedrich-Ebert-Straße / Höhe Haltestelle Friedenskirche	64
50	LOH_39: Ideenstudie "Radpendlerachse Söhrebahn": Söhrewald-Wellerode ↔ Lohfelden - KS-Forstfeld / Kassel-Mitte - Querung A 7 (Ideenstudie)	65
51	KS_39: Herkules-Wartburg-Radweg: Schlangenweg im Bergpark Wilhelmshöhe	67
52	KS_40: Pendlerachse Lohfelden/ Fuldabrück-Bergshausen / KS-Ost ↔ VW-Werk Baunatal	68
53	KS_41: Mittelzentrumsverbindung Baunatal (VW-Werk) ↔ KS-Wilhelmshöhe / Höhe Querung Kohlenstraße	69
54	KS_42: Radpendlerachse Söhrewald ↔ Lohfelden ↔ Kassel-Mitte	70
55	KS_43: Querung Karlsau auf der Verbindung Philosophenweg ↔ Auebad ↔ KS-Waldau / Forstfeld / Lohfelden (Teil Radpendlernetz)	71
56	VEL_44: Vorzugsvariante des Radschnellwegs / der Raddirektroute Vellmar ↔ KS-Mitte ↔ Baunatal im Ahnetal südlich Niedervellmar	73
57	KS_44: Variante Radhauptverbindung KS-Mitte ↔ KS-Wilhelmshöhe am Knoten Freiherr-vom-Stein-Straße / Goethestraße (erledigt)	75
58	KS_45: Radpendlerachse Lohfelden ↔ KS-Waldau ↔ KS-Mitte / Südstadt / Wehlheiden	76
59	KS_46: Kassel: Anbindung Stadtmitte aus Richtung KS-Ost und Niestetal in der Tränkepforte	77
60	LOH_47: Anmerkung zu Punkt LOH_39: Ideenstudie Radpendlerachse Söhrebahn Höhe A 7 - zusätzliche Bilder	79
61	KS_47: Kassel: Anbindung Stadtmitte aus Richtung KS-Ost und Niestetal / Einmündung Tränkepforte in die Brüderstraße	80
62	KS_48: Kassel-Bettenhausen am Eichwäldchen: Zubringer zum Radpendlernetz	81
63	KS_49: Radpendlernetz Region Kassel - Radtangente West: Knoten Schwarzenbergstr. / Harleshäuserstr.	82
64	KS_50: Radpendlerachse Baunatal ↔ KS-Nordshausen ↔ KS-Süsterfeld-Helleböhn ↔ KS-Wilhelmshöhe-Zentrum: Bereich Eugen-Richter-Straße	83
65	KS_51: Radpendlernetz Region Kassel: Anmerkung zur Wilhelmshöher Allee / Rotes Kreuz ↔ Brüder-Grimm-Platz (allgemeine Anmerkung)	84

66	KS_52: Radpendlerverbindung Habichtswald ↔ Ahnatal / Kassel und Mittelzentrenverbindung Korbach / Wolfhagen ↔ Kassel / Vellmar: Bereich Kehre B 251 Gasthaus Ahnetal	85
67	KS_53: Radpendlerverbindung Habichtswald ↔ Kassel und Mittelzentrenverbindung Korbach / Wolfhagen ↔ Kassel / Vellmar: Bereich B 251 zwischen Gasthaus Ahnetal und Knoten Rasenallee am Roten Pfahl	86
68	KS_54: Radpendlerverbindung Calden-Ehrsten / Fürstenwald und Ahnatal-Weimar ↔ Kassel: Nordauffahrt zum Knoten Rasenallee / B251 am Roten Pfahl.	87
69	KS_55: Radpendlerverbindung Habichtswald / Ahnatal ↔ Kassel und Mittelzentrenverbindung Korbach / Wolfhagen ↔ Kassel Bereich Knoten B 251 / Rasenallee ↔ Ortseingang Harleshausen an der B251	88
70	KS_56: Radpendlerroute Ahnatal-Weimar / Dörnberg ↔ KS-Harleshausen ↔ KS-Mitte in der Ortsdurchfahrt Harleshausen	89
71	KS_57: Radpendlernetz Region Kassel: Radtangente West in Harleshausen / Obervellmarer Straße	90
72	KS_58: Radpendlerroute Westtangente in KS-Jungfernkopf Höhe Lilienweg	91
73	KS_59: KS-Harleshausen: Ahnatalstraße K 8 (Alternative zur B 251 im Korridor Dörnberg - KS-Harleshausen)	92
74	KS_60: Radpendlernetz Region Kassel: Bereich Trompete - Fehlende Querung im Bereich der "Beamtenlaufbahn".	93
75	KS_61: Radpendlerroute Niestetal / Kaufungen ↔ Gewerbepark KS-Waldau ↔ Baunatal	94
76	KS_62: Radpendlernetz Region Kassel: Querung an der L 3236 östlich der A49 (Anmerkung)	95
77	KS_63: Radpendlernetz Region Kassel: Querung an der K 11 östlich Anschlussknoten zur A 49 (Anmerkung)	96
78	KS_64: Knoten Durchfahrt Garde-du-Corps / Friedrichsstraße	97
79	KS_65: Lichtsignalanlage für den Radverkehr Fünffensterstraße an der Durchfahrt Parkhaus Garde-du-Corps-Platz von der Friedrichsstraße kommend	98
80	KS_66: Stadtteilroute KS-Mitte Bereich Friedrichsplatz ↔ Unterneustadt ↔ KS-Ost	100
81	FUT_66: Grundzentrenverbindung Niestetal-Sandershausen - Fuldatal-Ihringshausen	101
82	KS_67: Knoten Mauerstraße / Kurt-Schumacher-Straße / Lutherstraße	102
83	KS_68: Radpendlernetz Region Kassel - Radpendlerroute Niestetal-Sandershausen ↔ KS-Mitte am Unterneustädter Kirchplatz: fehlende Querung in Ideenroute KS_136	103
84	KS_69: Radverkehrsführung Altmarkt	104
85	KS_70: Radpendlerachse "Radtangente West" Baunatal ↔ KS-Nordshausen ↔ KS-Süsterfeld-Helleböhn ↔ KS-Wilhelmshöhe-Zentrum: Bereich Tramhalt Korbacher Straße bis Knoten Eugen-Richter-Straße / Leuschnerstr.	105
86	KS_71: Radpendlerachse "Radtangente West" Baunatal ↔ KS-Nordshausen ↔ KS-Süsterfeld-Helleböhn ↔ KS-Wilhelmshöhe-Zentrum: Bereich Ortsausgang Nordshausen bis Tramhalt Korbacher Straße	106
87	KS_72: KS-Wilhelmshöhe: Knoten Bertha-von-Suttner-Straße und Druseltalstraße	107
88	KS_73: Radpendlernetz Region Kassel: Druseltalstraße / Kohlenstraße im Bereich der Straßenbrücke über die Bahn.	108
89	KS_74: Grundnetzverbindung KS-Wilhelmshöhe ↔ Schauenburg: Bereich L3218 Brasselsberg (Ideenstudie)	109
90	KS_75: Radpendlernetz Region Kassel: Goethestraße im Bereich Promenade	111
91	KS_76: Radpendlernetz Region Kassel, Stadtteil Vorderer Westen: Goethestraße (erledigt).	113
92	KS_77: Radpendlerachse "ICE-Radweg" / Hauptroute im Radpendlernetz / Mittelzentrumsnetz östlich Fernbahnhof Wilhelmshöhe: Ideenstudie für Unterführung mit Zuwegung	115
93	KS_78: Radpendlernetz Region Kassel: Radtangente Süd im Bereich der Heinrich-Hertz-Straße	117
94	KS_79: Radpendlernetz Region Kassel: Knoten Wilhelmshöher Allee / Adolfstraße bzw. Königstor	118
95	KS_80: Radpendlernetz Region Kassel: "Parktangente" KS-Wilhelmshöhe / KS-Nordwest ↔ Gewerbepark KS-Waldau / Fuldabrück / Lohfelden im Bereich Park Schönfeld	119
96	KS_81: Radpendlernetz Region Kassel: Anmerkung zur Querung Schönfelder Straße / Höhe Gräferstraße	121
97	KS_82: Kassel: Wilhelmshöher Allee / Höhe Fernbahnhof bis Einmündung Grüner Waldweg (formal bereits erledigt)	122
98	KS_83: Radpendlernetz Region Kassel: Friedrichsstraße in KS-Mitte	124
99	KS_84: KS-Mitte: Knoten Wilhelmshöher Allee / Friedrichsstraße Bereich Brüder-Grimm-Platz	125
100	KS_85: Radpendlernetz Region Kassel: Radtangente West in Verlängerung der Bremelsbachstraße	126
101	KS_86: Radpendlernetz Region Kassel: Wilhelmshöher Allee / Knoten Wehlheider Platz	127

102KS_87: Radpendlernetz Region Kassel: Moritzstraße in der Universität	128
103KS_88: Radpendlernetz Region Kassel: "Stadttangente Süd" im Philosophenweg	129
104KS_89: Radpendlerroute Niestetal / Kaufungen ↔ Gewerbepark KS-Waldau ↔ Baunatal	130
105KS_90: Radpendlerroute KS-West / -Mitte ↔ Gewerbepark "KS-Waldau / Fuldabrück-Bergshausen / Lohfelden": Auedamm an der Damaschkebrücke	132
106KS_91: Radpendlerroute Kassel-West ↔ Gewerbepark KS-Waldau / Fuldabrück-Bergshausen / Lohfelden: Damaschkestraße zwischen Auestation und Auedamm	133
107KS_92: Radpendlerroute "Parktangente" KS-Nordwest ↔ Gewerbegebiet KS-Waldau entlang der Damaschkestraße	134
108KS_93: Radpendlerroute Fuldabrück ↔ KS-Mitte in der Giesenallee	135
109KS_94: Radpendlerachse "Parktangente" KS-Nordwest ↔ Gewerbegebiet KS-Waldau entlang der Fulda	136
110KS_95: Radpendlerachse "Parktangente" KS-Nordwest ↔ Gewerbegebiet /-park KS-Waldau	137
111KS_96: Servicestation Radtourismus Kassel	139
112KS_97: Radpendlernetz Region Kassel: Knoten Auestation	140
113KS_98: Radpendlernetz Region Kassel: Korbacher Straße vor Knoten Frankfurter Straße	141
114KS_99: Radpendlernetz Region Kassel: Anbindung Gewerbegebiet Langes Feld an den Radschnellweg Baunatal ↔ KS ↔ Vellmar	142
115VEL_100: Diskussionsvariante Raddirektroute Vellmar - Kassel ("Bypassvariante")	143
116KS_100: Radpendlerroute "ICE-Radweg" in Christian-Reul-Straße	144
117KS_101: Korridor Diskussion Radkomfortroute / Radschnellweg Baunatal ↔ Kassel ↔ Vellmar: Vorschlagsroute im VEP Region Kassel 2030 Bereich Frankfurter Straße	145
118KS_102: Radpendlerverbindung KS-Mitte / Südstadt / Niederzwehren ↔ Gewerbegebiet Langes Feld	147
119KS_103: Radpendlerverbindung "Parktangente" Gewerbepark Waldau / Fuldabrück / Lohfelden ↔ Kassel-Wilhelmshöhe: Ideenstudie für Querung am Autobahnzubringer "Am Auestation"	148
120KS_104: Radpendlernetz Region Kassel: Anbindung Gewerbegebiet Langes Feld an KS-Süd / KS-Mitte	150
121KS_105: Fuldaradweg östlich Wolfsanger	151
122KS_106: Stadtteilnetz KS: Hauptverbindung Niederzwehren ↔ Waldau	152
123KS_107: Ortsverbindung Heiligenrode - KS-Ost südlich der Dresdner Straße in KS in Verlängerung der FV- und RV-Brücke über die A 7.	153
124KS_108: Radpendlernetz Region Kassel: Zubringer über Fulda im Bereich Unterneustadt	154
125KS_109: Radpendlernetz Region Kassel: Querung am östlicher Anschlussknoten zur A 49 (Anmerkung)	155
126KS_110: Freizeitorientierte Lokalverbindung KS-Kirchditmold ↔ Herkules-Nordauffahrt	156
127KS_111: Freizeitorientierte Lokalverbindung KS-Kirchditmold ↔ Herkules-Nordauffahrt	157
128VEL_111: Anmerkung / Diskussionspunkt außerhalb des Netzes zur B7 / B83 zwischen Triftstraße und Berliner Straße	158
129VEL_112: Anmerkung / Diskussionspunkt außerhalb des Netzes zur B7 / B83 zwischen Triftstraße und Berliner Straße	159
130KS_112: Freizeitorientierte Lokalverbindung KS-Kirchditmold ↔ Herkules-Nordauffahrt	160
131VEL_113: Ergänzungspunkt zu VEL_44 Raddirektroute Vellmar - Kassel: Abzweig neue Raddirektroute zur Kasseler / Niedervellmarer Straße	161
132KS_113: Forstweg / Alte Wolfhager Straße nahe Gasthaus Ahnetal	162
133KS_114: Radpendelnetz Region Kassel: Route Ahnatal-Heckershausen / Habichtswald ↔ KS-Harleshausen ↔ KS-Mitte: "Drei-Brücken" (fest geplant, damit formal erledigt).	163
134KS_115: Radpendelroute Ahnatal-Heckershausen / Habichtswald ↔ KS-Harleshausen ↔ KS-Mitte	164
135KS_116: Radpendlerroute Ahnatal/Habichtswald ↔ KS-Nordwest ↔ KS-Mitte ↔ KS-Ost ↔ Kaufungen: Bereich Rothenditmold Schillerstraße	165
136KS_117: Radpendlerroute Ahnatal/Habichtswald ↔ KS-Nordwest ↔ KS-Mitte ↔ KS-Ost ↔ Kaufungen: Abschnitt Reuterstr. / Grüner Weg	166
137KS_118: Radpendlerroute Ahnatal / Habichtswald ↔ KS-Nordwest ↔ KS-Mitte ↔ KS-Ost ↔ Kaufungen: Knoten Lutherplatz	167

138KS_119: Radpendlerroute Ahnatal / Habichtswald ↔ KS-Nordwest ↔ KS-Mitte ↔ KS-Ost ↔ Kaufungen: Abschnitt Lutherstraße und Kurt-Schumacher-Straße	168
139KS_120: Vorzugsroute der Raddirektroute Helsa ↔ Kaufungen ↔ KS-Mitte (Altmarkt)	170
140KS_121: Radpendelroute Kaufungen ↔ KS-Ost ↔ KS-Mittel ↔ KS-Harleshausen ↔ Ahnatal-Weimar / Habichtswald: RV im Knoten Platz der Deutschen Einheit	171
141KS_122: Radpendlerroute Kaufungen ↔ Gewerbegebiet KS-Ost ↔ KS-Mitte ↔ KS-Harleshausen: Leipziger Straße in KS, Abschnitt Platz der Deutschen Einheit bis Knoten Sandershäuser Straße.	174
142KS_123: Bestehende Verbindung Fuldata ↔ Lohfelden in KS an der Einmündung Ölmühlenweg in die Leipziger Straße	176
143KS_124: Radtangente Ost Fuldata-Ihringshausen ↔ KS-Ost Industriepark Waldau / Höhe Leipziger Straße	177
144KS_125: Radpendlerroute Kaufungen ↔ Gewerbegebiet KS-Ost ↔ KS-Mitte ↔ KS-Harleshausen in KS-Bettenhausen: Leipziger Straße zwischen Knoten Sandershäuser Straße und Leipziger Platz	178
145KS_126: Radpendlerroute Kaufungen ↔ Kassel: Bereich Leipziger Platz	180
146KS_127: Radpendlerroute KS-Wilhelmshöhe ↔ KS-Mitte ↔ Kaufungen am Knoten Pfarrstraße / Dormannweg	181
147KS_128: Radpendlerroute Kaufungen ↔ Kassel: Bereich Olebach- und Dormannweg in KS-Bettenhausen	182
148KS_129: Vorzugsroute Raddirektroute Helsa ↔ Kaufungen ↔ Kassel: Uferweg entlang der Losse östlich Bettenhausen	183
149KS_130: Radpendlernetz Region Kassel: Kurt-Wolters-Straße / Schützenstraße	185
150KS_131: Radpendlernetz Region Kassel - Radtangente Ost: Hafenbrücke	187
151KS_132: Radpendlernetz Region Kassel im Bereich Hafenbrücke am südlichen Brückenkopf	189
152KS_133: Radpendlernetz Region Kassel - Radtangente Ost: Ysenburgstraße zwischen Knoten Weserstraße und Schützenstraße	190
153KS_134: Radpendlernetz Region Kassel - Radtangente Nord: Eisenschmiede in KS-Nord / Fasanenhof	191
154KS_135: Radpendlernetz Region Kassel - Radtangente "City-Süd"	192
155KS_136: Radpendlernetz Region Kassel - Ideenstudie für Radpendlerverbindung Niestetal-Sandershausen ↔ KS-Mitte: u. a. Hafenstr. in der Unterneustadt	193
156KS_137: Radpendlernetz Region Kassel - Radtangente Ost / Pendlerroute Niestetal-Sandershausen ↔ KS-Mitte: Umfahrung Hafenstraße Teil West	194
157KS_138: Radpendlernetz Region Kassel - Pendlerroute Niestetal-Sandershausen ↔ KS-Mitte: Umfahrung Hafenstraße Teil Ost	195
158KS_139: Radpendlernetz Region Kassel - Radtangente Ost: Trasse Hafenbahn und neuer Übergang Leipziger Straße	196
159KS_140: Radpendlernetz Region Kassel - Pendlerroute Niestetal-Sandershausen ↔ KS-Mitte: Umfahrung Am Hafen	197
160KS_141: Radpendlernetz Region Kassel - Radtangente Ost: Im Rahmen Radpendlerroute Hafenbahn reine, neue Fußgängeroute am Wahlebach	198
161KS_142: KS-Mitte: Radpendlernetz im Bereich Wolfsschlucht / Mauerstraße.	199
162KS_143: Radpendlernetz Region Kassel im Bereich KS-Mitte: Anmerkung zur Neuen Fahrt (im Prinzip erledigt).	201
163KS_144: Radpendlerroute Schauenburg ↔ KS-Brasselsberg ↔ KS-Mitte: Bereich Stadtteil Wehlheiden an der Kohlenstraße	202
164KS_145: Radpendlernetz Region Kassel: Radpendlerroute Schauenburg ↔ KS-Wilhelmshöhe ↔ KS-Nord auf der Baunsbergstraße in KS-Wilhelmshöhe	203
165KS_146: Radpendlernetz Region Kassel: Breitscheidstr. / Höhe Samuel-Beckett-Anlage	205
166KS_147: Hess. Radfernweg R 1 zwischen Damaschkebrücke und Gärtnerplatzbürccke am Auedamm (erledigt)	206
167KS_148: Radpendlernetz Region Kassel: Radtangente West in der Loßbergstraße zwischen Ampel Bruchstraße und Einmündung Haferpfad.	207
168KS_149: Radpendlerroute Vellmar / Ahnatal-Heckershausen ↔ KS-Harleshausen ↔ KS-Wilhelmshöhe (evtl. Alternativtrasse zur Maßnahme KS_57)	208
169KS_150: Radpendlernetz Region Kassel: Radtangente West (Ahnatal / Vellmar - Baunatal) in Harleshausen	209

170KS_151: Ideenstudie "Radpendlerroute Söhrebahn": Abschnitt zwischen Forstbachstr. und Windhukstr. in KS-Forstfeld	210
171KS_152: Ideenstudie "Radpendlerroute Söhrebahn": Abschnitt zwischen Forstbachstr. und Windhukstr. in KS-Forstfeld	211
172KS_153: Radpendlerachse "ICE-Radweg" / Varinate Raddirektroute Baunatal - KS nach VEP	212
173KS_154: Radpendlerachse "ICE-Radweg" im Bereich Sophie-Scholl-Straße	214
174KS_155: Radpendlerachse "ICE-Radweg" zwischen Leuschner Straße und Korbacher Straße	215
175KS_156: Radpendlerachse "ICE-Radweg" / Varinate Raddirektroute Baunatal - KS nach VEP	216
176KS_157: Radpendlernetz in Wehlheiden Steilstelle über Gräfestraße zur UNI / Richtung Königstor	217
177KS_158: Kehre Wolfsschlucht: RV gegen die Einbahnstraße	218
178KS_159: Mögliche Radpendlerroute Vellmar-Jungfernkopf ↔ KS-Jungfernkopf ↔ Rothenditmolde ↔ KS-Mitte (Ideenstudie)	219
179KS_160: Lokalnnetz KS-Marbachshöhe im Verlauf des Hessencourier-Radwegs / Zubringer zum Radpendlernetz Region Kassel	220
180KS_161: Radpendlerroute KS-Wolfsanger ↔ KS-Wesertor ↔ KS-Mitte (Ideenstudie)	221
181KS_162: Radpendlernetz Region Kassel in Kassel-Mitte: Anbindung HBF via Werner-Hilpert-Straße	222
182KS_163: Radpendlernetz Region Kassel - Pendlerroute Niestetal-Sandershausen ↔ KS-Mitte: Route östlich "Am Hafen"	223
183KS_164: Radpendlernetz Region Kassel: Verbindung Platz der Deutschen Einheit - Drahtbrücke	224
184KS_165: Radpendlernetz Region Kassel: Gelnhäuser Straße in KS-Rothenditmolde	225
185KS_166: Radpendlernetz Region Kassel: Schenkebieber Stange in KS-Nord bzw. KS-Jungfernkopf	226
186KS_167: Radpendlerroute Fuldata-Ihringshausen ↔ KS-Ost ↔ Industriepark Waldau ↔ Bergshausen: Bereich Ihringshäuser Straße	227
187KS_168: Radpendlerroute Fuldata-Ihringshausen ↔ KS-Mitte - KS-Niederzwehren ↔ Baunatal: Bereich Weserstraße	228
188KS_169: Radpendlernetz Region Kassel: Straßenzug Frankfurter Str. / Steinweg / Brüderstr. / Weserstr. im Bereich Katzensprung bis Knoten Auestadion	229
189KS_170: Radpendelroute Ahnatal-Heckershausen / Habichtswald ↔ KS-Harleshausen ↔ KS-Mitte ↔ KS-Ost ↔ Kaufungen: Wolfhager Str. im Bereich Rothenditmolde	231
190KS_171: Stadtteilnetz Kassel im Bereich Wolfhager Straße zwischen Brücke Marbachsgraben und Knoten Holländischer Platz	232
191KS_172: Radpendlernetz Region Kassel: Lückenschluss Brücke Marbachsgraben bis Schillerstraße im Verlauf der städtischen Radroute 12	233
192KS_173: Ludwig-Mond-Straße: stark befahrene Hauptstraße ohne durchgehende Sicherung des RV.	234
193KS_174: Radpendlernetz Region Kassel: Forstbachweg in KS-Forstbach	235
194KS_175: Ideenstudie "Radpendlerroute Söhrebahn": Bereich Eibenweg in KS-Forstfeld	236
195KS_176: Ideenstudie "Radpendlerroute Söhrebahn": Bereich Eibenweg in KS-Forstfeld	237
196KS_177: Radpendlerroute Kaufungen ↔ Kassel am Knoten Leipziger Str. / Sandershäuser Str.	238
197KS_178: Radpendlernetz Kassel: Neue Hauptroute östlich Fernbahnhof: Routenteil "Rundrampe" am Unterführungsbauwerk (Ideenstudie)	239
198KS_179: Radschnellweg / Raddirektroute Vellmar ↔ Kassel ↔ Baunatal im Bereich Niedervellmarer Straße L 3386	240
199KS_180: Radschnellweg / Raddirektroute Vellmar ↔ Kassel ↔ Baunatal zwischen Knoten Niedervellmarer Straße und Hegelsbergstraße (fest geplant, damit formal erledigt).	242
200KS_181: Radschnellweg / Raddirektroute Vellmar ↔ Kassel ↔ Baunatal zwischen Hegelsbergstraße und Knoten Eisenschmiede (fest geplant, damit formal erledigt).	243
201KS_182: Radkomfortroute Vellmar ↔ Kassel ↔ Baunatal: Knoten Eisenschmiede / Fiedlerstraße	245
202KS_183: Radkomfortroute / Raddirektroute / Radschnellweg Baunatal ↔ Kassel ↔ Vellmar: Vorzugsroute im Bereich südliche Fiedlerstraße / Gottschalkstr. und Henschelstraße.	247
203KS_184: Radschnellweg / Raddirektroute Vellmar - Kassel - Baunatal: Querung Kurt-Wolters-Straße	249

204KS_185: Radpendlernetz Region Kassel: Verknüpfung der Raddirekt- / Radkomfortrouten Baunatal ↔ KS und Vellmar ↔ KS	250
205KS_186: Verknüpfung der Radkomfortrouten KS ↔ Vellmar und KS ↔ Baunatal	251
206KS_187: Radkomfortroute Baunatal ↔ KS-Mitte ↔ Vellmar	252
207KS_188: KS-Mitte: Straßenzug Du-Ry-Straße, "An der Karlsau", Auedamm	253
208KS_189: Vorzugsroute der Radschnellverbindung Baunatal - KS - Vellmar Höhe Orangerie	254
209KS_190: Vorzugsroute der Radschnellverbindung Baunatal - KS - Vellmar zwischen Landaustraße und Orangerie	255
210KS_191: Radkomfortroute / Radschnellweg Baunatal ↔ Kassel ↔ Vellmar: Fahrradstraße Landau- und Menzelstraße	256
211KS_192: Radschnellweg bzw. Radpendlerroute Baunatal ↔ Kassel-Mitte im Bereich KS-Südstadt: Fahrradstraße Landaustraße zwischen An der Karlsau und Johannesstraße	258
212KS_193: Radkomfortroute / Radschnellweg Baunatal ↔ Kassel ↔ Vellmar: Vorzugsroute im Bereich B 3 - Am Auestadion	260
213KS_194: Vorzugsroute der Radschnellverbindung Baunatal ↔ Kassel ↔ Vellmar: KS-Niederzwehren: Unterführung A-49-Zubringer am Grunnelbach	261
214KS_195: Vorzugsroute der Radschnellverbindung bzw. der Raddirektroute Baunatal ↔ Kassel ↔ Vellmar in KS-Niederzwehren Abschnitt Frankfurtstraße bis Unterführung B 3 - Am Auestation	262
215KS_196: Vorzugsroute Radkomfortroute / Radschnellweg Baunatal ↔ Kassel ↔ Vellmar in KS-Niederzwehren: Knoten Frankfurter Straße / Korbacher Straße / Krappgarten	263
216KS_197: Radschnellverbindung / Raddirektroute Baunatal ↔ Kassel ↔ Vellmar: Vorzugsvariante im Bereich Frankfurter Straße in Niederzwehren-Ortsmitte	264
217KS_198: Radschnellverbindung / Raddirektroute Baunatal ↔ Kassel ↔ Vellmar: Alternativvariante südlich der Frankfurter Straße in Niederzwehren	266
218KS_199: Radschnellverbindung / Raddirektroute Baunatal ↔ Kassel ↔ Vellmar : VEP-Variante über Falkensteinstraße	267
219KS_200: Vorzugsroute Raddirektroute Baunatal ↔ Kassel in der Ortsdurchfahrt Oberzwehren - Altenbaunaer Straße (L3219)	268
220KS_201: Vorzugsroute Raddirektroute Baunatal ↔ Kassel	270
221KS_202: Radschnellverbindung / Raddirektroute Baunatal ↔ Kassel ↔ Vellmar: VEP-Variante Falkensteinstraße, Bahnquerung im Bereich KS-Oberzwehren	271
222KS_203: Radpendlernetz Region Kassel: Wirtschaftsweg in Verlängerung "Zum Feldlager"	272
223KS_204: Radpendlernetz Region Kassel - Radtangente West zwischen Wolfhager Straße und Schwarzenbergstraße	273
224KS_205: Radpendlerroute "ICE-Radweg" östlich Fernbahnhof Wilhelmshöhe im Bereich Grüner Waldweg / Virchowstraße	274
225KS_206: Stadtteilnetz Kassel / potentieller Zubringer für Variante Radschnellverbindung Baunatal - KS: Leuschnerstraße	275
226KS_207: Stadtteilnetz im Bereich Niederzwehren: Frankfurter Str. zwischen Altenbaunaer Straße und Einmündung Dittershäuser Str.	276
227KS_209: Radpendlernetz Region Kassel: Radpendlerroute Rothwesten ↔ Simmershausen ↔ Gewerbegebiet Ihringshausen ↔ KS-Mitte: Mönchebergstraße in KS-Fasanenhof / KS-Wesertor	277
228KS_210: Radpendlernetz Region Kassel: Knoten Katzensprung	278
229KS_211: Radpendlernetz Region Kassel: Pfarrstraße in KS-Bettenhausen	279
230KS_212: VEP-Maßnahme in Kassel-Wilhelmshöhe: Straßenzug Regentenstr., Lange Straße und Gothestr. bis Freiherr-von-Stein-Straße.	280
231KS_213: Maßnahmenvorschlag VEP Stadt Kassel 2030: Bahntrassenradweg auf dem zwischen Tannenstraße und ehemaligen Unterstadtbahnhof? (Anmerkung)	281
232KS_214: Anmerkung / Notiz: VEP-Maßnahme in der östlichen Schillerstraße: Fahrradstraße	282
233KS_215: Radpendlernetz Region Kassel: Radverkehrsanlage entlang der Marie-Curie-Straße	283
234KS_216: Radpendlerroute "Wahlebach" zwischen Lohfelden ↔ Kassel-Mitte	284
235KS_217: Radtangente Ost im Bereich Eisenacher Straße	285

236KS_218: Radtangente Ost - Knoten Lilienthalstraße	286
237KS_219: Radtangente Ost	287
238KS_220: Radpendlernetz Region Kassel - Radtangente Ost - Knoten Nürnberger Str. nahe der B 83	288
239KS_221: Radpendlernetz Region Kassel - Radtangente Ost - Nürnberger Straße in KS-Waldau	289
240KS_222: Radpendlernetz Region Kassel: Stegerwaldstraße in KS-Waldau bzw. KS-Forstfeld	290
241KS_224: Radpendlernetz Region Kassel: Radtangente West (Ahnatal / Vellmar - Baunatal)	291
242KS_225: Fulda-Radweg: Rastplatz Kassel-Wolfgang	292
243KS_226: Radpendlernetz Region Kassel: Radtangente West: Knoten Christbuchenstraße / Harleshäuser Str.	293
244KS_227: Radpendlernetz Region Kassel: Querung Williallee Pfannkuchstraße	294
245KS_228: Radpendlernetz Region Kassel: Wilhelmshöher Allee / Höhe Einmündung Pfannkuchstraße	295
246KS_229: Teilalternativvariante für RVA entlang der B 251 bzw. für Maßnahme KS_54	296
247KS_230: Radpendlerachse "Radtangente West" Baunatal ↔ KS-Nordshausen ↔ KS-Süsterfeld-Helleböhn ↔ KS-Wilhelmshöhe-Zentrum: Bereich A44	297
248KS_233: Ortsverbindung Fuldata-Ihringshausen ↔ KS-Philippinenhof-Warteberg	298
249KS_234: Freizeitroute Weimar - Erlenloch / Mögliche Alternativroute zu Vorschlag KS_54	299
250KS_235: Raddirektstudie Baunatal ↔ Kassel - VEP-Alternativvariante von 2016 via Wehlheiden im Bereich Tischbeinstraße: Ideenstudie für Nahmobilitätsbrücke "Druselschlange"	300
251KS_236: Alternativroute 2 für Raddirektroute Baunatal - Kassel bzw. Stadtteilverbindung Süsterfeld-Wehlheiden	302
252KS_237: Alternativroute 2 für Raddirektroute Baunatal - Kassel bzw. Stadtteilverbindung Süsterfeld- Wehlheiden Bereich Graßweg	303
253KS_238: Querung Wilhelmshöher Allee Höhe Hupfeldstraße / Huttenstraße	304
254KS_239: Radverkehrsnetz Kassel am Jungfernkopf - Straßenüberführung in Verlängerung des Gladiolenwegs.	305
255KS_240: Radpendlernetz Region Kassel: Radpendleroute Rothwesten ↔ Simmershausen ↔ Gewerbegebiet Ihringshausen ↔ KS-Mitte: Simmershäuser Straße in KS-Fasanenhof	306
256KS_241: Radpendlernetz Region Kassel: Radtangente West - potentieller Korridor für neue Radpendlerver- bindung entlang Harleshäuser Kurve	307
257KS_242: Grundnetzverbindung KS-Wilhelmshöhe ↔ Schauenburg	308
258KS_244: Radpendlerverbindung Habichtswald ↔ Kassel und Mittelzentrenverbindung Korbach / Wolfhagen ↔ Kassel: Bereich Knoten Rasenallee	309
259KS_245: Querung am Knoten Roter Pfahl	310
260KS_246: Anmerkung zum Radroutennetz 2030 des VEP Region Kassel 2030	311
261KS_247: Radpendlernetz Region Kassel: Bereich Weserstr. Höhe Magazinstr.	312
262KS_248: Anmerkung zum Radroutennetz 2030 des VEP Region Kassel 2030	313
263KS_249: Anmerkung zum Radroutennetz 2030 des VEP Region Kassel 2030	314
264KS_250: Anmerkung zum Radroutennetz 2030 des VEP Region Kassel 2030	315
265KS_251: Anmerkung zum Radroutennetz 2030 des VEP Region Kassel 2030	316
266KS_252: Radpendlernetz Region Kassel: Radroute an der Fulda zwischen Rondell und Orangerie	317
267KS_253: Fuldaradweg R 1 zwischen KS-Wolfsanger und Stadtgrenze zur Gemeinde Fuldata	318
268KS_254: Anmerkung zu Punkt KS_101: potentielle Teilentlastung der Frankfurter Straße von KFZ-Verkehr via Zubringer Auestation	319
269KS_255: Variante Radschnellverbindung Baunatal - KS: kompletter Knoten Credestr. / Leuschnerstraße mit Frankfurter Straße (als Anmerkung zu KS_101)	320
270KS_256: Quartiersanbindung Neubauviertel an Radpendlernetz ?	321
271KS_257: aktuelle Route Sandershausen - KS-Mitte: KS - Hafenstraße Stadteinwärts	322
272KS_258: Radpendlernetz Region Kassel: Druseltaalstraße / Kohlenstraße im Bereich der Straßenbrücke über die Bahn.	323
273KS_260: Auedamm zwischen Gärtnerplatzbrücke bis südlich Auebad (erledigt)	325
274KS_261: Kassel: Knoten Sternbergstraße / Schönfelderstraße	326
275KS_262: Anmerkung für Zubringer zur Radschnellverbindung Baunatal - KS - Vellmar: Knoten Heinrich- Heine-Str. / Frankfurter Straße	327

276KS_263: Zubringer zur Radschnellverbindung Baunatal - KS: Heinrich-Heine-Straße	328
277KS_264: Radpendlernetz Region Kassel: Höhneweg / Wolfsgraben in KS-Wolfsanger	329
278KS_265: Kassel-Unterneustadt: Querung Leipziger Straße Höhe Hafenstraße	330
279KS_266: Raddirektroute Baunatal - Kassel: Übergang Knoten Auestadion - Fahrradstraße Menzelstraße	331
280KS_267: Radpendlernetz Region Kassel - Radpendlerroute Wahlebach in der Unterneustadt: Fahrradstraße Blücherstraße / Arndtstraße (erledigt)	332
281KS_268: Radpendlernetz Region Kassel: "ICE-Radweg" an der Querung Korbacher Straße	333
282KS_269: Raddirektroute Baunatal - Kassel: Ideenstudie für Umgehung Knoten Auestation	334
283KS_270: Anmerkung zum Rad-Hauptnetz Hessen - Verbindung Wolfhagen - Kassel	336
284KS_271: Anmerkung zum Rad-Hauptnetz Hessen Verbindung Wolfhagen - Kassel zwischen Gasthaus Ah- netal und KS-Harleshausen	337
285KS_272: Anmerkung zum Rad-Hauptnetz Hessen Verbindung Wolfhagen - Kassel zwischen Gasthaus Ah- netal und Dörnberg	338
286KS_273: Anmerkung zur Raddirektroute Helsa - Kaufungen - Kassel - Ergänzungsrouten Königinhofstr. (feste, offizielle Planung)	339
287KS_274: Radpendlernetz Region Kassel: Anmerkung zur Bestandsroute im Schleusenpark / Unterfahung Leipziger Straße im Pendlerkorridor KS-Mitte - Sandershausen	341
288KS_276: Radpendlerverbindung Habichtswald ↔ Kassel: Aktuelle Alternativroute nahe roter Pfahl	343
289KS_276: Anmerkung zur Routenführung KS <-> Baunatal im Rad-Hauptnetz Hessen.	344
290KS_277: potentielle B251-Querung nördlich Erlenloch: Punkt gehört zu KS_229 bzw. KS_53 (Ideenstudie)	345
291KS_278: Anmerkung zu Punkt 179	346

Kürzel: KS_1	Routenkategorie: V	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: M
Betreff: Radpendlernetz Region Kassel: Anbindung Kreishaus für Rad- und Fußverkehr Knoten Wilhelmshöher Allee / Ulmenstraße					
Geographische Lage: Ortspunkt (Lat/Lon): 51,31155 / 9,48576		Kategorisierung der Maßnahme: <input type="checkbox"/> Neuer Weg <input checked="" type="checkbox"/> Querung <input type="checkbox"/> Rastplätze <input type="checkbox"/> Fahrradstraße <input type="checkbox"/> Beschilderung <input type="checkbox"/> Sonstige <input type="checkbox"/> Oberfläche <input type="checkbox"/> Barriere <input type="checkbox"/> Tempolimit <input type="checkbox"/> Abstellanlagen			

Momentaner Zustand:

Derzeit ist das Kreishaus für den RV von Norden her nur sehr umwegreich erreichbar. Für den FV fehlt ebenfalls eine direkte Anbindung aus Richtung Norden. formaler Hinweis: Maßnahme außerhalb des Projektes / Planungsraum Landkreis Kassel. Für die eng mit dem Umland vermaschte Stadt Kassel war es jedoch notwendig ebenfalls ein Radverkehrsnetz für Durchfahrten und wichtige Quell- und Zielverkehre zu entwickeln. Soweit möglich, wurde dabei das Radroutennetz im Verkehrsentwicklungsplan Region Kassel 2030 berücksichtigt (hier einsehbar auf www.zrk-info.de -> Dokumentenseite 135 der PDF-Datei: https://www.kassel.de/buerger/verkehr_und_mobilitaet/radverkehrskonzept/radverkehrskonzept.php). In wie weit Anregungen aus diesem Projekt evtl. in das städtische Radverkehrskonzept der Stadt Kassel Aufnahme gefunden haben, ist nicht bekannt. Mit Veröffentlichung dieser Datenbank im September 2017 wurde auch die zuständige Fachstelle der Stadt Kassel vom Auftraggeber informiert. Ergänzung 02-2019: Soweit beispielhafte Pläne im Radverkehrskonzept Stadt Kassel zu Punkten erarbeitet wurden, sind diese hier im System lagerichtig als Notizen an den entsprechenden Stellen vermerkt. Ein Bewertung der in den Plänen vorgeschlagenen Maßnahmen erfolgt hier nicht. Kassel liegt außerhalb des Planungsraumes. Für das Stadtgebiet Kassel wurden lediglich die wichtigsten "Problempunkte" im "Radpendelnetz Region Kassel" allgemein vermerkt.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Lösungsansatz: Schaffung einer zum Beispiel lichtsignalgesicherten Quermöglichkeit über die Wilhelmshöher Allee für den Rad- und Fußverkehr in die Ulmenstraße (Furten für beide Fahrtrichtungen des RV in die Ulmenstraße). Maßnahmen zur Herstellung der direkten Verbindung sollten mittelfristig erarbeitet werden. Ferner wird mit Stand Juli 2018 ein "Mobilitätskonzept Vorderer Westen" erarbeitet (<http://www.hna.de/kassel/weg-fuer-fussgaenger-an-wilhelmshoer-allee-in-kassel-muss-wieder-weg-8475762.html>). Der Abstand beträgt hier nur 1,7 m statt wie gefordert 2,5 m. Warum dann allerdings die anderen Querungen mit Zebrastreifen (wie z. B. am östlich gelegenen Zebrastreifen Marienstraße) rechtskomform sein sollen, ist unklar bzw. wäre verkehrsrechtlich zu klären. Denn auch am Zebrastreifen Marienstraße ist z. B. nur eine etwa genauso breite Aufstellfläche vorhanden, wie hier bei KS_1 auf Höhe der Ulmenstraße.

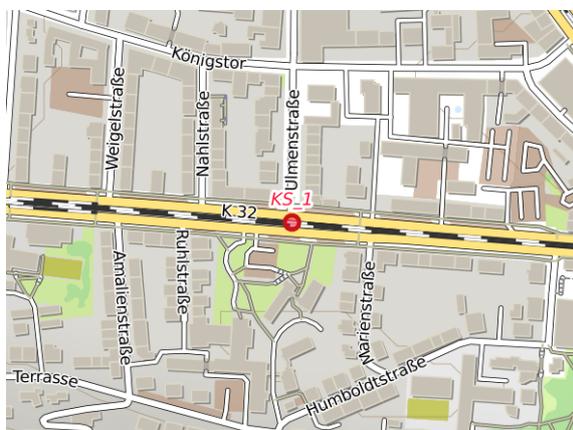


Bild 1: Kartenausschnitt



Bild 2: Vor Einrichtung des bewässerten Rasengleises: Blick von der Nordseite der Wilhelmshöher Allee auf den "Trampelpfad" Richtung Kreishaus. Der Querungsbedarf ist am viel genutzten Pfad klar zu erkennen.



Bild 3: Vor Einrichtung des bewässerten Rasengleises: Knoten Ulmenstraße / Williallee in der Komplettansicht. Der Trampelpfadbereich im Bereich der Tramschienen wurde markiert.



Bild 4: Mit der Einrichtung des Rasengleises wurde im Frühjahr 2017 mal eine Querungshilfe installiert; allerdings leider erstens mit Hochbord und zweitens in direkter Linie mit Parkplätzen bzw. einer Litfaßsäule und einem Glascontainer.

Kürzel: KS_2	Routenkategorie: II,III	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: evtl. L
------------------------	-----------------------------------	-----------------------	---------------------------------	---------------------------	------------------------------

Betreff:
Radpendlernetz Region Kassel: Mauerstraße / Gießbergstraße in KS-Mitte

Geographische Lage:

Anfangspunkt (Lat/Lon):
51,31854 / 9,49825

Endpunkt (Lat/Lon):
51,32100 / 9,50259

Länge:
575m

Kategorisierung der Maßnahme:

- | | | |
|--|---|-------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Neuer Weg | <input type="checkbox"/> Querung | <input type="checkbox"/> Rastplätze |
| <input type="checkbox"/> Fahrradstraße | <input type="checkbox"/> Beschilderung | <input type="checkbox"/> Sonstige |
| <input checked="" type="checkbox"/> Oberfläche | <input type="checkbox"/> Barriere | |
| <input type="checkbox"/> Tempolimit | <input type="checkbox"/> Abstellanlagen | |

Momentaner Zustand:

Führung im Mischverkehr der Wohnstraße Mauerstraße / Gießbergstraße bzw. Gehweg "Radfahrer frei" im Übergang zur Unterführung am Hopla. Im Verkehrsentwicklungsplan Region / Stadt Kassel 2030 ist der Straßenzug als Hauptroute vermerkt.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

als Anmerkung: Eine mögliche Variante über die Jägerstraße war mal als Routenalternative im Gespräch. Voraussetzung für solch eine Routenänderung wäre allerdings ein Umbau der Unteren Königsstraße mit Querung der dortigen Tramtrasse. Im Prinzip hängt solch eine Alternative an einer Neugestaltung der unteren Königsstraße zwischen Stern und Holländischem Platz bzw. dem Holländischen Platz (Hopla) selbst. Im Radroutennetz 2030 des VEP Stadt / Region Kassel wird der Radverkehr ab der Gießbergstraße über die Wolfhager Straße zum Hopla geführt. Für diese Variante sind umfangreiche signaltechnische Maßnahmen bzw. im Straßenraum am Knoten Gießbergstraße / Wolfhager Straße und am Hopla selbst notwendig.

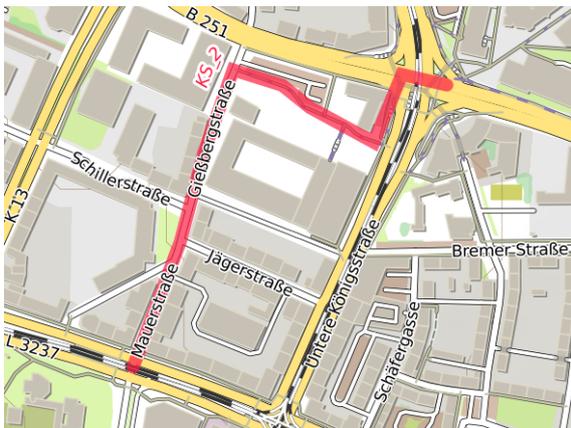


Bild 1: Kartenausschnitt



Bild 2: Gießbergstraße Abzweig durch Grünanlage zum Hopla. Die Linienführung dieser Trasse wurde vor einiger Zeit verbessert.



Bild 3: Unterführung am Hopla Richtung Henschelstr.

Kürzel: VEL_3	Routenkategorie:	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Außerorts	Priorität: L2
-------------------------	-------------------------	-----------------------	---------------------------------	---------------------------	-------------------------

Betreff:

Ortsverbindung Vellmar-Niedervellmar / Vellmar-Frommershausen / Fuldata-Simmershausen ↔ KS-Philippinenhof-Warteberg

Geographische Lage:**Anfangspunkt** (Lat/Lon):

51,35159 / 9,49659

Endpunkt (Lat/Lon):

51,35266 / 9,49605

Länge:

159m

Kategorisierung der Maßnahme:

- | | | |
|--|---|-------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Neuer Weg | <input type="checkbox"/> Querung | <input type="checkbox"/> Rastplätze |
| <input type="checkbox"/> Fahrradstraße | <input type="checkbox"/> Beschilderung | <input type="checkbox"/> Sonstige |
| <input checked="" type="checkbox"/> Oberfläche | <input type="checkbox"/> Barriere | |
| <input type="checkbox"/> Tempolimit | <input type="checkbox"/> Abstellanlagen | |

Momentaner Zustand:

Unausgebauter Spazierweg; rund 60 % der Ausbaustrecke sind Stadtgebiet Kassel.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Herstellung als alltagstaugliche, selbstständig geführte RVA mit 3 m breiter Asphaltdecke.



Bild 1: Kartenausschnitt

Kürzel: KS_3	Routenkategorie: V	Freizeitroute:	Baulasträger:	Lage: Innerorts	Priorität: M-L
------------------------	------------------------------	-----------------------	----------------------	---------------------------	--------------------------

Betreff:

Anmerkung zur Nahmobilitätsverbindung Weinberg / Schöne Aussicht

Geographische Lage:

Ortspunkt (Lat/Lon):
51,30903 / 9,49211

Kategorisierung der Maßnahme:

- | | | |
|--|--|-------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Neuer Weg | <input checked="" type="checkbox"/> Querung | <input type="checkbox"/> Rastplätze |
| <input type="checkbox"/> Fahrradstraße | <input type="checkbox"/> Beschilderung | <input type="checkbox"/> Sonstige |
| <input type="checkbox"/> Oberfläche | <input checked="" type="checkbox"/> Barriere | |
| <input type="checkbox"/> Tempolimit | <input type="checkbox"/> Abstellanlagen | |

Momentaner Zustand:

aktuell Fußgängerbrücke mit Treppenanlage. Barrierefreiheit für mobilitätseingeschränkten Fußverkehr ist ebenfalls nicht gegeben.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

als Ideenstudie von Herbert Iba 2017: Herstellung einer befahrbaren Radverbindung mittels Rampen / Brückenneubau. Trennung Rad- und Fußverkehr dann wichtig, da zeitweise substantielles Fußverkehrsaufkommen. Anmerkung Dirk Schmidt 2018: Für den Radverkehr im Gegensatz zur Punkt KS_18 bzw. Verbindung via Friedrichstraße (siehe KS_83) eher nachrangig. Für den Fußverkehr ist eine barrierefreie Verbindung ohne Treppen hier aber sehr wichtig. Dies würde auch dem RV als Schiebestrecke schon bedeutend weiter helfen. Als Anmerkung zur Info noch in der Datenbank.



Bild 1: Kartenausschnitt

Kürzel: AHN_3	Routenkategorie: V	Freizeitroute:	Baulasträger: Land	Lage: Außerorts	Priorität: evtl. L1
-------------------------	------------------------------	-----------------------	------------------------------	---------------------------	-------------------------------

Betreff:

Lokale Anbindung Ahnatal-Heckershäusen an den Habichtswald / Herkules und nördlicher Bereich KS-Harleshausen

Geographische Lage:

Anfangspunkt (Lat/Lon):
51,34961 / 9,41631

Endpunkt (Lat/Lon):
51,35696 / 9,41670

Straße: Länge:
L3217 820 m

Kategorisierung der Maßnahme:

- | | | |
|---|---|-------------------------------------|
| <input checked="" type="checkbox"/> Neuer Weg | <input type="checkbox"/> Querung | <input type="checkbox"/> Rastplätze |
| <input type="checkbox"/> Fahrradstraße | <input type="checkbox"/> Beschilderung | <input type="checkbox"/> Sonstige |
| <input type="checkbox"/> Oberfläche | <input type="checkbox"/> Barriere | |
| <input type="checkbox"/> Tempolimit | <input type="checkbox"/> Abstellanlagen | |

Momentaner Zustand:

Die L 3217 ist hier eine stark und schnell befahrene Landstraße ohne Sicherung des RV. Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke beider Richtungen 2015 im Abschnitt Abzw. B 251 (Kassel) bis Abzw. K 31 (Heckershäusen): 8.000 Kfz/24h (davon Schwerverkehrsanteil 1,3%). Durchschnittlich tägliche Verkehrsmenge (DTV) nach Verkehrsmengenkarte 2010: 7903 / 137. Etwa die Hälfte der Maßnahme liegt auf Stadtgebiet Kassel. Strecke ist teilweise Nebenroute im VEP Region Kassel.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

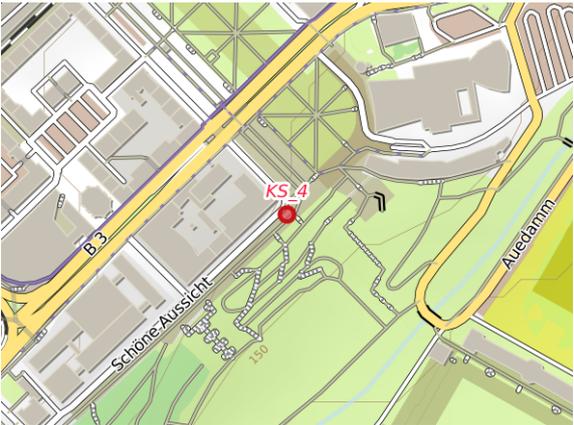
evtl.: Längerfristig Bau einer str. begl. RVA östlich der Landstraße. Keine Benutzungspflicht, da nur Teilstrecke. Strecke mit Zeichen 260 kennzeichnen. Diese Maßnahme besitzt allerdings aufgrund der lokalen Bedeutung nur eine sehr langfristige Bedeutung. Daher als Ideenstudie eingestuft



Bild 1: Kartenausschnitt



Bild 2: Blick entlang der Rasenallee Richtung Ahnatal. Rechts könnte die RVA verlaufen.

Kürzel: KS_4	Routenkategorie: III	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: M
Betreff: Hauptverbindung Stadtmitte-Südost ↔ KS-Ost					
Geographische Lage: Ortspunkt (Lat/Lon): 51,31164 / 9,49742		Kategorisierung der Maßnahme: <input type="checkbox"/> Neuer Weg <input type="checkbox"/> Querung <input type="checkbox"/> Rastplätze <input type="checkbox"/> Fahrradstraße <input type="checkbox"/> Beschilderung <input type="checkbox"/> Sonstige <input type="checkbox"/> Oberfläche <input checked="" type="checkbox"/> Barriere <input type="checkbox"/> Tempolimit <input type="checkbox"/> Abstellanlagen			
Momentaner Zustand: Am Nordende der Schönen Aussicht derzeit keine direkte Verbindung für den RV auf den unteren Teil des Friedrichsplatzes. Auch für den FV fehlt hier eine barrierefreie Anlage (aktuell nur Treppe).					
Vorgeschlagene Maßnahmen: Als Ideenstudie: Bau einer für den RV fahrbaren Rampe im Bereich Nordende Schöne Aussicht. Für den mobilitätseingeschränkten FV ebenfalls eine sinnvolle Maßnahme. In wie weit das Rampenbauwerk als Gebäude mit Flächen zum Beispiel für Gastronomie herstellbar wäre, sollte geprüft werden. Die Rampe würde dann über das Dach verlaufen bzw. wäre teilunterkellert. Städtebaulich würde sich eine Belebung diese Ecke der Schönen Aussicht mit Gastronomie anbieten. Bisher gibt es hier nur das "Bolero" im Südbereich der Schönen Aussicht (in etwa 350 m Entfernung). In wie weit für die Örtlichkeit z. B. Denkmalschutz besteht, ist nicht bekannt.					
 <p>Bild 1: Kartenausschnitt</p>					

Kürzel: FUB_5	Routenkategorie: II, III, IV	Freizeitroute:	Baulasträger: Kreis	Lage: Außerorts	Priorität: L1
-------------------------	--	-----------------------	-------------------------------	---------------------------	-------------------------

Betreff:

Radpendlerverbindung Dörnhagen - Dittershausen-Dennhausen - KS südlich Neue Mühle

Geographische Lage:

Anfangspunkt (Lat/Lon):

51,27411 / 9,48799

Endpunkt (Lat/Lon):

51,25557 / 9,49611

Straße: Länge:

K10 2190 m

Kategorisierung der Maßnahme:

- | | | |
|---|---|-------------------------------------|
| <input checked="" type="checkbox"/> Neuer Weg | <input type="checkbox"/> Querung | <input type="checkbox"/> Rastplätze |
| <input type="checkbox"/> Fahrradstraße | <input type="checkbox"/> Beschilderung | <input type="checkbox"/> Sonstige |
| <input type="checkbox"/> Oberfläche | <input type="checkbox"/> Barriere | |
| <input type="checkbox"/> Tempolimit | <input type="checkbox"/> Abstellanlagen | |

Momentaner Zustand:

Stark befahrene Kreisstraße ohne durchgehende Sicherung des RV. Verkehrszahlen liegen für die K 10 keine vor.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Hangseitig Bau einer RVA. Etwa 500 m der Maßnahme liegen auf Stadtgebiet Kassel.



Bild 1: Kartenausschnitt

Kürzel: KS_5	Routenkategorie: III	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: M1
------------------------	--------------------------------	-----------------------	---------------------------------	---------------------------	-------------------------

Betreff:

Radpendlernetz Region Kassel: Stadtteilverbindung Rothenditmold - Wehlheiden mit Westumfahrung Querallee

Geographische Lage:

Ortspunkt (Lat/Lon):
51,31626 / 9,46932

Kategorisierung der Maßnahme:

- | | | |
|--|---|-------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Neuer Weg | <input checked="" type="checkbox"/> Querung | <input type="checkbox"/> Rastplätze |
| <input type="checkbox"/> Fahrradstraße | <input type="checkbox"/> Beschilderung | <input type="checkbox"/> Sonstige |
| <input type="checkbox"/> Oberfläche | <input type="checkbox"/> Barriere | |
| <input type="checkbox"/> Tempolimit | <input type="checkbox"/> Abstellanlagen | |

Momentaner Zustand:

Fehlende direkte Querung der Friedrich-Ebert-Straße für den Rad- und Fußverkehr auf Höhe Bodelschwingstraße. Auch für Mobilitätseingeschränkte ist die Straßenquerung hier schwierig. Die vom Behindertenbeirat 2015 geforderte Ampel wurde von Seiten der Stadt Kassel 2015 abgelehnt (vergleiche HNA-Artikel "Blinde wünschen sich eine Ampel an Friedrich-Ebert-Straße" vom 28.12.2015 (<https://www.hna.de/kassel/vorderer-westen-ort140786/blinde-wuenschen-sich-eine-ampel-5989515.html>)).

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Eine sinnvolle Lösung ist eine Vollsignalisierung des Knotens. Bau einer direkten, signalisierten Radverkehrsführung vom Parkplatz südlich der Friedrich-Ebert-Straße in die Bodelschwingstraße. Schaffung separater LSA-Furten für den FV. Ferner wird mit Stand Juli 2018 ein "Mobilitätskonzept Vorderer Westen" (<http://www.stadt-kassel.de/projekte/verkehr/infos/24526/>) erarbeitet. Ob es diese Maßnahme einschließt ist nicht bekannt.



Bild 1: Kartenausschnitt

Kürzel: KS_6	Routenkategorie: V	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune, Land	Lage: Innerorts	Priorität: K-M
------------------------	------------------------------	-----------------------	---------------------------------------	---------------------------	--------------------------

Betreff:
Hessischer Radfernweg R 1 am Auedamm

Geographische Lage:

Anfangspunkt (Lat/Lon):
51,30980 / 9,50260
Endpunkt (Lat/Lon):
51,29350 / 9,48786
Länge:
2300m

Kategorisierung der Maßnahme:

- | | | |
|--|---|-------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Neuer Weg | <input type="checkbox"/> Querung | <input type="checkbox"/> Rastplätze |
| <input type="checkbox"/> Fahrradstraße | <input checked="" type="checkbox"/> Beschilderung | <input type="checkbox"/> Sonstige |
| <input type="checkbox"/> Oberfläche | <input type="checkbox"/> Barriere | |
| <input type="checkbox"/> Tempolimit | <input type="checkbox"/> Abstellanlagen | |

Momentaner Zustand:

Aktuell Tempo 40 mit viel Durchgangsverkehr. Es bestehen Senkrechtparker auf längeren Strecken des Straßenzugs mit gerade zu Freizeitzeiten und der Radpendlerspitze nachmittags hoher Frequentierung. Im Radrouennetz 2030 des Verkehrsentwicklungsplans Region Kassel / Stadt Kassel ist der Auedamm als Haupttroute eingestuft (aus dem Bereich der Gemeinde Fuldabrück kommend). Parallel zum Auedamm besteht auf der östlichen Straßen weitgehend ein "Gehweg - Radfahrer frei" mit etwa 3 m breite. Im südlichen Bereich wurde in 2019 die Route bei KS_147 bzw. KS_260 qualifiziert in Asphalt hergestellt. Höhe Auebad besitzt die Strecke als reiner Gehweg eine 200 bis 250 m lange Schiebestrecke. Diese Schiebestelle ist soweit zielführend, da hier durch Auebad und Bushalt erhöhte Fußgängerfrequenz.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Anmerkung: möglichst Temporeduzierung auf 30 für bessere Verkehrssicherheit des RV auf der Fahrbahn (evtl. mit Rückstufung der aktuellen Kreisstraße). Eine Fahrradstraße wird von den Autoren eher nicht als zielführend angesehen, da der Auedamm wichtige Ziele, wie die Südstadt, umgeht. Selbst wenn der KFZ-Durchgangsverkehr beispielsweise mit einer Sperrung der Straße auf Höhe des Auebads aus dem Straßenzug genommen würde (hier z. B. dann Installation einer Schrankenanlage für Linienbusse und sonstige Anlieger) würde das Problem mit den Senkrechtparkern bestehen bleiben. Aufgrund dieser Probleme findet sich der Auedamm auch nicht im übergeordneten Radverkehrsnetz. In das Radpendlernetz Region Kassel wurde er noch mit aufgenommen. Die Strecke ist sonst eine wichtige Route im lokalen Freizeitradverkehr, da an der Straße u. a. relevante Ziele liegen. Alltagsradler im Mischverkehr nutzen den Auedamm heute zum Teil und können das individuell auch in der Zukunft machen. Der R1 aber sollte auf weniger frequentierte Wege in die Karlsaue gelegt werden (siehe KS_21). Hier könnten Radtouristen entspannt die Schönheit der Karlsaue genießen. Ergänzung 09-2018: Laut einem HNA-Artikel vom 22. September 2018 > (<https://www.hna.de/kassel/radwege-kassel-bauprojekte-2019-ngz-10264355.html>) soll 2019 für 260.000 € der Gehweg "Radfahrer frei" zwischen Damaschkebrücke und Vereinsheim des WVC (= Auedamm Nr. 23, gelesen direkt südlich Auebad) saniert werden (siehe KS_147 bzw KS_260). Weitere Details sind dazu nicht bekannt.



Bild 1: Kartenausschnitt



Bild 2: Die Schiebestelle am Auebad ist soweit zielführend, da hier durch Auebad und Bushalt erhöhte Fußgängerfrequenz. Wichtig deshalb Tempo 30 auf der Straße.

Kürzel: KS_7	Routenkategorie: III	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: M1
------------------------	--------------------------------	-----------------------	---------------------------------	---------------------------	-------------------------

Betreff:
Radpendlernetz Region Kassel im Bereich KS-Nord-Holland: Anbindung Gewerbegebiet Mittelfeld

Geographische Lage: Ortspunkt (Lat/Lon): 51,33212 / 9,49732	Kategorisierung der Maßnahme: <input type="checkbox"/> Neuer Weg <input checked="" type="checkbox"/> Querung <input type="checkbox"/> Rastplätze <input type="checkbox"/> Fahrradstraße <input type="checkbox"/> Beschilderung <input type="checkbox"/> Sonstige <input type="checkbox"/> Oberfläche <input type="checkbox"/> Barriere <input type="checkbox"/> Tempolimit <input type="checkbox"/> Abstellanlagen
---	---

Momentaner Zustand:
Route nach Radroutennetz 2030 des VEP Region Kassel / VEP Stadt Kassel aufgenommen: Fehlende Querung der Holländischen Straße für den Rad- und Fußverkehr in der Verbindung Rothfelsstraße ↔ Struthbachweg. Die Strecke ist im Radroutennetz 2030 des VEP Region Kassel / VEP Stadt Kassel als Nebenroute erfasst.

Vorgeschlagene Maßnahmen:
Bau einer signalisierten Querung für den Rad- und Fußverkehr mit baulich getrennten Furten für RV und FV; Wichtige Anbindung u. a. des Gewerbegebiets Mittelfeld (Tor "Ost") an den Radschnellweg Vellmar ↔ KS ↔ Baunatal. Maßnahmen zur Sicherung des RV sollten erarbeitet und umgesetzt werden.

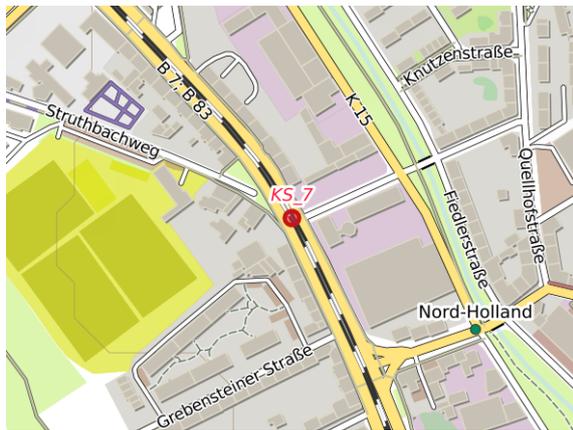


Bild 1: Kartenausschnitt

Kürzel: KS_8	Routenkategorie: II, III	Freizeitroute: HE-WA	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: M2
Betreff: Radpendlernetz Region Kassel: VEP-Maßnahme im Straßenzug Königstor, Nebelthau- und Luisenstraße - Fahrradstraße					
Geographische Lage:		Kategorisierung der Maßnahme:			
Anfangspunkt (Lat/Lon): 51,31447 / 9,47516		<input type="checkbox"/> Neuer Weg	<input type="checkbox"/> Querung	<input type="checkbox"/> Rastplätze	
Endpunkt (Lat/Lon): 51,31290 / 9,48898		<input checked="" type="checkbox"/> Fahrradstraße	<input type="checkbox"/> Beschilderung	<input type="checkbox"/> Sonstige	
Länge: 997m		<input checked="" type="checkbox"/> Oberfläche	<input type="checkbox"/> Barriere		
		<input type="checkbox"/> Tempolimit	<input type="checkbox"/> Abstellanlagen		
Momentaner Zustand:					
<p>Stadtteilübergreifende Radpendlerroute in 30er-Zone mit viel KFZ-Verkehr vor allem im Königstor. Die Strecke wird vom RV bereits heute verstärkt frequentiert. Das Königstor ist Teil der städtischen Radrouten 9,10 und 11. Es verläuft hier der Herkules-Wartburg-Radweg. Im Radroutennetz 2030 des Verkehrsentwicklungsplans Region/Stadt Kassel 2030 ist der Straßenzug als Hauptroute markiert. Im Textteil des VEP Stadt Kassel 2030 ist auf Seite 81 explizit die mögliche Einrichtung einer Fahrradstraße im Straßenzug "Königstor - Luisenstraße - Nebelthausstraße " vermerkt bzw. wie hier grafisch dargestellt: http://unfallatlas.statistikportal.de im Königstor vier solche Unfälle aus. 2016 waren es drei. Weitere Jahre sind nicht abrufbar. Auch nähere Informationen zur Art und Ursache der Unfälle sind nicht im System abrufbar. Das System ist allerdings in Hessen die einzige öffentlich zugängliche Quelle diesbezüglich. Aufgrund der Rechtslage ist es der Polizei in Hessen nicht gestattet nähere anonymisierte Unfalldaten an Bürger herauszugeben (Anfrage in 2016). Es wäre sinnvoll, hier die Rechtsgrundlagen auf Landesebene zu ändern.</p>					
Vorgeschlagene Maßnahmen:					
<p>Ausweisung des Straßenzugs Königstor, Nebelthau- und Luisenstraße als "verkehrsberuhigte Vorfahrtsstraße" im Rahmen einer Fahrradstraße. Auf Höhe der Sporthalle gegenüber der Luisenschule sollte die Luisenstraße für den KFZ-Verkehr gesperrt werden (Zufahrt zum Parkgeschoß in der Sporthalle bleibt vom Königstor her frei). Ferner eigentlich weitere umfassendere Änderungen im Bereich der KFZ-Erschließung des komplett Quartiers Königstor mit Ziel Reduzierung KFZ-Verkehr notwendig (evtl. Änderung der Einbahnrichtungen Seitenstraßen und neue Verkehrsregelung aus der Wilhelmshöher Allee). Diese könnten beispielsweise im Rahmen einer Projektplanung "Fahrradstraße im Straßenzug Königstor, Nebelthau- und Luisenstraße" geklärt werden. Der Straßenzug ist im VEP als mögliche Alternativroute für die Raddirektroute KS - Baunatal gelistet. Für den Straßenzug sollten ferner bedarfsgerechte Maßnahmen im Detail mit Ziel "Fahrradstraße" im Rahmen des Radverkehrs-konzepts der Stadt Kassel erarbeitet werden. Ferner wird mit Stand 11-2018 ein Mobilitätskonzept Vorderer Westen erarbeitet (https://geoportal.kassel.de/portal/apps/webappviewer/index.html?id=d77be5324a87482f9e1a7c9a2c304e48). Dieses schließt diese Örtlichkeit mit ein. Studentische Ideenstudie für Übergang Königstor zur neuen Fahrt im Bereich Parkhaus "Garde-du-Corps": Im Sommer 2017 kamen Studierende der Breda University of Applied Sciences (Niederlande) und der Bergischen Universität Wuppertal für einen Studien-Workshop nach Kassel. Die Teilnehmer des "Freshbrains Workshop Kassel" erarbeiteten auch für das Parkhaus "Garde-du-Corps" Lösungsvorschläge (Abriss war/ist in der Diskussion). Die Ausarbeitung kann hier als PDF (in Englisch) eingesehen werden: https://www.rvk.lk-kassel.radinformation.de/downloads/Beispiel__Strassburg_Rue_de_la_Brigade_Alsace_Lorriane.pdf.</p>					

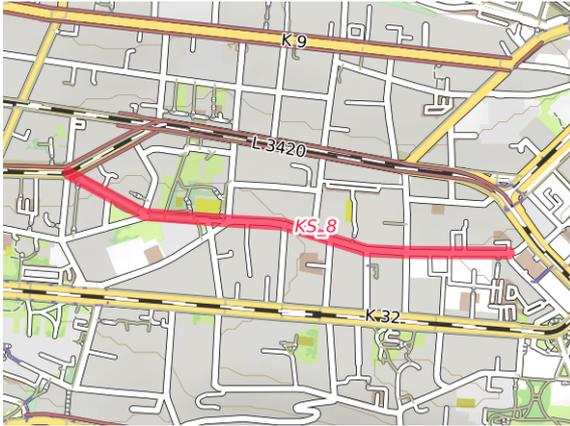


Bild 1: Kartenausschnitt



Bild 2: Der Übergang Nebelhaustra. in Richtung Königstor ist stadteinwärts für Fahrzeuge aller Art gesperrt. Mit der Fahrradstraße sollte dieser Knoten so umgestaltet werden, dass der Radverkehr in Blickrichtung des Bildes in der Radpendlerroute Vorfahrt erhält.



Bild 3: Einfach als Diskussionsbeitrag: "Echte Fahrradstraße" im Königstor? Beispiel aus Straßburg: Hauptroute in der Rue de la Brigade Alsace-Lorraine. Weiteres im Fachbeispiel als PDF-Datei im Text oben.



Bild 4: Fahrradstraße Berliner Straße in Mannheim (Geo 49.48694 8.47813): Nach dem städtischen Radverkehrskonzept in Kassel sollen Fahrradstraße in Zukunft so ähnlich gestaltet werden. Eine Planung für das Königstor ist mit Stand 09-2019 bisher nicht bekannt (Bild: Swen Schneider 09-2019).

Kürzel: KS_9	Routenkategorie: III, IV	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: K1-M1
------------------------	------------------------------------	-----------------------	---------------------------------	---------------------------	----------------------------

Betreff:

Radpendlerachse "Radtangente West" / Grundnetzverbindung KS-Wilhelmshöhe ↔ Schauenburg: Landgraf-Karl-Str. in KS-Wilhelmshöhe

Geographische Lage:

Anfangspunkt (Lat/Lon):

51,31362 / 9,44460

Endpunkt (Lat/Lon):

51,31153 / 9,44135

Länge:

330m

Kategorisierung der Maßnahme:

- | | | |
|---|---|-------------------------------------|
| <input checked="" type="checkbox"/> Neuer Weg | <input type="checkbox"/> Querung | <input type="checkbox"/> Rastplätze |
| <input type="checkbox"/> Fahrradstraße | <input type="checkbox"/> Beschilderung | <input type="checkbox"/> Sonstige |
| <input type="checkbox"/> Oberfläche | <input type="checkbox"/> Barriere | |
| <input type="checkbox"/> Tempolimit | <input type="checkbox"/> Abstellanlagen | |

Momentaner Zustand:

Stärker befahrene Hauptstraße ohne Sicherung des Radverkehrs. Aufgrund des eigenen, nicht überfahrbaren Gleisbereichs der Tram werden Radfahrende von KFZ zum Teil unter massiver Missachtung des seitlichen Sicherheitsabstands von 1,5 m überholt.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Ergreifung von Maßnahmen zur Sicherung des RV im Straßenverlauf. Da nur allgemeiner Gefahrenhinweis in Einstufung als "Anmerkung".

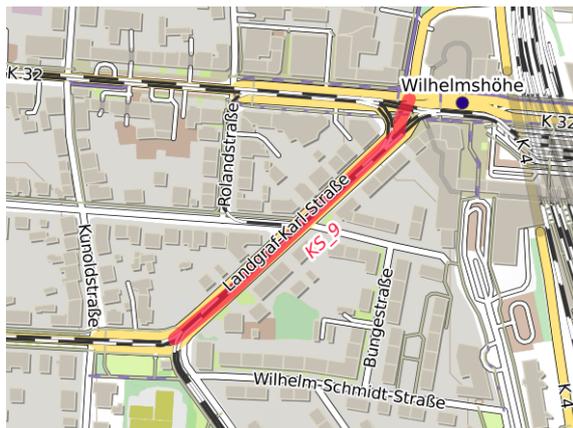


Bild 1: Kartenausschnitt



Bild 2: z. B. ein Detail in der Landgraf-Karl-Straße talwärts: Benutzungspflichtige Ausleitung des RV als getrennter Geh- und Radweg. Die bauliche Trennung endet ohne weitere Beschilderung nach ein paar Metern im Gehweg. Ferner ist der Winkel der Ausleitung viel zu stumpf. Am Bordstein (vorne im Bild) besteht Sturzgefahr.

Kürzel: FUB_9	Routenkategorie: III	Freizeitroute: HESS-R1	Baulasträger: Land	Lage: Außerorts	Priorität: M1
-------------------------	--------------------------------	----------------------------------	------------------------------	---------------------------	-------------------------

Betreff:

Nördlich Fuldabrück-Bergshausen: Alternativführung Hess. Radfernweg R1

Geographische Lage:**Anfangspunkt** (Lat/Lon):

51,28547 / 9,49732

Endpunkt (Lat/Lon):

51,27890 / 9,49474

Straße: Länge:

L3460 754 m

Kategorisierung der Maßnahme:

- | | | |
|--|---|-------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Neuer Weg | <input type="checkbox"/> Querung | <input type="checkbox"/> Rastplätze |
| <input type="checkbox"/> Fahrradstraße | <input type="checkbox"/> Beschilderung | <input type="checkbox"/> Sonstige |
| <input checked="" type="checkbox"/> Oberfläche | <input type="checkbox"/> Barriere | |
| <input type="checkbox"/> Tempolimit | <input type="checkbox"/> Abstellanlagen | |

Momentaner Zustand:

Die Breite des kombinierten Zweirichtungsradwegs ist zu schmal. Die Breite beträgt baulich 1,8 m mit gefährdeten Randborden von etwa 3 cm Höhe. Real ist die Strecke rund 1,5 m breit, da ungepflegt (zum Teil mit Gras / Erde überlagert). Es besteht eine potentielle, nicht zu unterschätzte Unfallgefahr bei Begegnungen RV & RV bzw RV & FV. Etwa 400 m der Problemstrecke gehören zum Stadtgebiet Kassel.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Ausbau auf mindestens 3 m Breite in Asphalt.

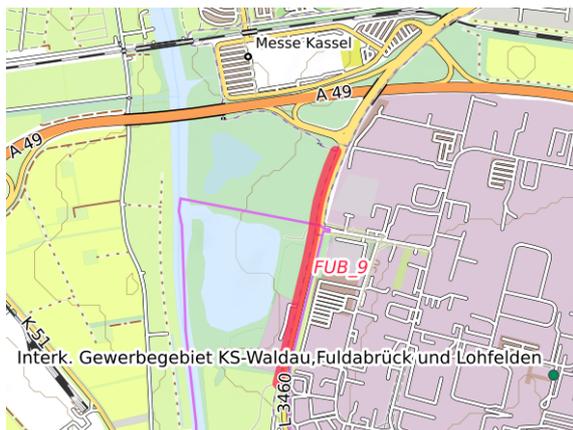


Bild 1: Kartenausschnitt



Bild 2: Blick auf die enge Strecke.

Kürzel: KS_10	Routenkategorie: III, IV	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: erledigt
-------------------------	------------------------------------	-----------------------	---------------------------------	---------------------------	-------------------------------

Betreff:

Radpendlernetz Region Kassel: Route Schauenburg <-> KS-Wilhelmshöhe: Bereich L3218 Druseltalstraße (formal bereits erledigt)

Geographische Lage:

Anfangspunkt (Lat/Lon):
51,30768 / 9,44523

Endpunkt (Lat/Lon):
51,30372 / 9,42541

Straße: Länge:
L3218 1461 m

Kategorisierung der Maßnahme:

- | | | |
|---|---|-------------------------------------|
| <input checked="" type="checkbox"/> Neuer Weg | <input type="checkbox"/> Querung | <input type="checkbox"/> Rastplätze |
| <input type="checkbox"/> Fahrradstraße | <input type="checkbox"/> Beschilderung | <input type="checkbox"/> Sonstige |
| <input type="checkbox"/> Oberfläche | <input type="checkbox"/> Barriere | |
| <input type="checkbox"/> Tempolimit | <input type="checkbox"/> Abstellanlagen | |

Momentaner Zustand:

Stark befahrene Einfallstraße ohne Sicherung des Radverkehrs.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Maßnahmen zur Sicherung des RV sollten im Rahmen des Radverkehrskonzepts der Stadt Kassel erarbeitet werden. Dies ist erfolgt: Auf den Fahrbahnen der Druseltalstraße sollen jeweils 2 m breite Radfahrstreifen abmarkiert werden. Die Pläne können von der Seite der Stadt Kassel heruntergeladen werden (Abschnitt 10 - Druseltalstraße): https://www.kassel.de/buerger/verkehr_und_mobilitaet/baustellen/strassenbauprojekte/strassenbauprojekte/druseltalstrasse.php **Projekthistorie: alter Lösungsansatz von 2017** "im Radpendlernetz Region Kassel zur Sicherung des RV im Straßenverlauf: Bau einer eigenständigen Radfahrbahn in die Grünanlage nördlich der Straße. Zwingend notwendig ist eine bauliche Trennung (z. b. durch Hecken) vom Fußverkehr. Ferner sind die Radfahrbahnen berg- und talwärts aufgrund der hohen Geschwindigkeiten abwärts baulich zu trennen. Route daher in Netzkarte noch abseits der Straße."



Bild 1: Kartenausschnitt

Kürzel: KS_11	Routenkategorie: II, III	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: L2
-------------------------	------------------------------------	-----------------------	---------------------------------	---------------------------	-------------------------

Betreff:

Radpendlerachse "ICE-Radweg" / Hauptroute im Radpendlernetz / Mittelzentrumsnetz östlich Fernbahnhof Wilhelmshöhe: Ideenstudie für Unterführung

Geographische Lage:

Ortspunkt (Lat/Lon):
51,31335 / 9,44990

Kategorisierung der Maßnahme:

- | | | |
|--|---|-------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Neuer Weg | <input checked="" type="checkbox"/> Querung | <input type="checkbox"/> Rastplätze |
| <input type="checkbox"/> Fahrradstraße | <input type="checkbox"/> Beschilderung | <input type="checkbox"/> Sonstige |
| <input type="checkbox"/> Oberfläche | <input type="checkbox"/> Barriere | |
| <input type="checkbox"/> Tempolimit | <input type="checkbox"/> Abstellanlagen | |

Momentaner Zustand:

Aktuelle Hauptroute verläuft westlich des Bahnhofs. Diese kann aber den Bedürfnissen eines wachsenden Radverkehrs nicht gerecht werden bzw. diese Verbindung ist bereits schon heute nicht bedarfsgerecht (u. a. viele Konfliktpunkte mit dem FV). Der KFZ-Verkehr besitzt hingegen unter dem Bahnhof einen eigenen Durchlass. Dieser ist zwar auch für den RV freigegeben, aber für den RV aufgrund der hohen KFZ-Belastung nicht sicher nutzbar.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Verlegung der Hauptroute im Mittelzentrumsnetz auf die östliche Bahnhofsseite. Die Hauptroute ist im Verkehrsentwicklungsplan Region Kassel 2030 auch so vorgesehen (siehe Radroutennetz 2030 http://www.zrk-info.de/zrk/pdf/VEP_Region_Kassel2030.pdf). Damit ist eine neue Querung der Wilhelmshöher Allee / Höhe Grüner-Wald-Weg notwendig. Entweder signalisiert als Querung auf Fahrbahnniveau oder als Unterführung. Von der Topografie her könnte hier evtl. sehr gut eine moderne, sozial sichere Unterführung ohne Engegefühl nach niederländischem Vorbild angelegt werden (mit Separation RV und FV). Mit solch einer Unterführung könnte der Radverkehr endlich einen bedarfsgerechten Korridor am Fernbahnhof in Nord-Süd-Richtung erhalten. Für den KFZ-Verkehr ist dieser mit dem Straßentunnel schon seit Jahrzehnten vorhanden. Auch für den FV würde so ein neuer, attraktiver Korridor zum Fernbahnhof entstehen, der sich gut in die vorhandenen Grünanlagen integrieren ließe. Zuwegung siehe auch KS_77



Bild 1: Kartenausschnitt



Bild 2: Amsterdam Vondelpark: Eine Hauptverkehrsstraße mit Straßenbahnlinie quert so die Hauptparkachse. Diese Parkachse ist für den Radverkehr gleichzeitig eine wichtige Radialachse in Richtung Stadtmitte. In dieser breiten, einsichtigen Unterführung kommt kein "Engegefühl" auf. Da der Bau im Durchstich einsehbar ist, ist die soziale Sicherheit gewährleistet.



Bild 3: Münster - Unterführung Mauritztor: Das gerade angelegte und damit sozial sichere Bauwerk besitzt getrennte Bereiche für den RV und FV (mit taktiler Trennung).

Kürzel: KS_12	Routenkategorie: III, IV	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Außerorts	Priorität: L3
-------------------------	------------------------------------	-----------------------	---------------------------------	---------------------------	-------------------------

Betreff:

Grundzentrumsverbindung Staufenberg-Landwehrhagen ↔ Espenau-Hohenkirchen / Fuldata-Ihringshausen

Geographische Lage:

Anfangspunkt (Lat/Lon):
51,36256 / 9,54677

Endpunkt (Lat/Lon):
51,36054 / 9,54978

Länge:
760m

Kategorisierung der Maßnahme:

- | | | |
|---|---|-------------------------------------|
| <input checked="" type="checkbox"/> Neuer Weg | <input type="checkbox"/> Querung | <input type="checkbox"/> Rastplätze |
| <input type="checkbox"/> Fahrradstraße | <input type="checkbox"/> Beschilderung | <input type="checkbox"/> Sonstige |
| <input type="checkbox"/> Oberfläche | <input type="checkbox"/> Barriere | |
| <input type="checkbox"/> Tempolimit | <input type="checkbox"/> Abstellanlagen | |

Momentaner Zustand:

Sehr steiler, geschotterter Weg im Waldhang, auf dem vielen Radfahrenden sogar das Schieben schwer fällt.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

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

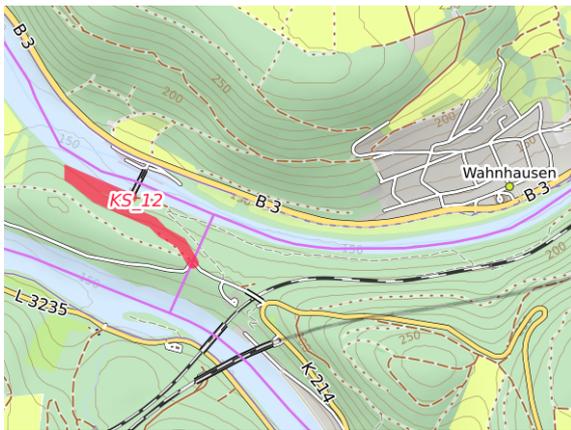


Bild 1: Kartenausschnitt



Bild 2: Zufahrt zum Kragenhof: Beginn der neuen Trasse von oben.



Bild 3: Schneise der Routentrasse im Hangbereich.

Kürzel: VEL_12	Routenkategorie:	Freizeitroute:	Baulasträger:	Lage: Außerorts	Priorität:
--------------------------	-------------------------	-----------------------	----------------------	---------------------------	-------------------

Betreff:
Radpendlernetz Region Kassel: Steigungsbereich "Zum Feldlager" in Vellmar-Jungfernkopf

<p>Geographische Lage:</p> <p>Anfangspunkt (Lat/Lon): 51,34783 / 9,46174</p> <p>Endpunkt (Lat/Lon): 51,34485 / 9,46056</p> <p>Länge: 349m</p>	<p>Kategorisierung der Maßnahme:</p> <table border="0"> <tr> <td><input type="checkbox"/> Neuer Weg</td> <td><input type="checkbox"/> Querung</td> <td><input type="checkbox"/> Rastplätze</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> Fahrradstraße</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> Beschilderung</td> <td><input type="checkbox"/> Sonstige</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> Oberfläche</td> <td><input type="checkbox"/> Barriere</td> <td></td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> Tempolimit</td> <td><input type="checkbox"/> Abstellanlagen</td> <td></td> </tr> </table>	<input type="checkbox"/> Neuer Weg	<input type="checkbox"/> Querung	<input type="checkbox"/> Rastplätze	<input type="checkbox"/> Fahrradstraße	<input checked="" type="checkbox"/> Beschilderung	<input type="checkbox"/> Sonstige	<input type="checkbox"/> Oberfläche	<input type="checkbox"/> Barriere		<input type="checkbox"/> Tempolimit	<input type="checkbox"/> Abstellanlagen	
<input type="checkbox"/> Neuer Weg	<input type="checkbox"/> Querung	<input type="checkbox"/> Rastplätze											
<input type="checkbox"/> Fahrradstraße	<input checked="" type="checkbox"/> Beschilderung	<input type="checkbox"/> Sonstige											
<input type="checkbox"/> Oberfläche	<input type="checkbox"/> Barriere												
<input type="checkbox"/> Tempolimit	<input type="checkbox"/> Abstellanlagen												

Momentaner Zustand:
Stärker befahrene Straße in Steigung ohne Sicherung des Radverkehrs. Fahrbahnbreite zwischen Essener Straße und Sandweg um die 7 m Breite. Mittelmarkierung z. T. vorhanden. Etwa 70 % der Maßnahme sind wohl Stadtgebiet Kassel.

Vorgeschlagene Maßnahmen:
Abmarkierung eines breiten Schutzstreifen bergauf mit 1,75 m Breite (mindestens 1,5 m) im folgenden Abschnitt: "Ein paar Meter" nördlich der Essener Straße bis zum Sandweg. Sofern Längsparker am Fahrbahnrand vorhanden sind, ist zusätzlich ein Sicherheitsraum von mindestens 0,5 m Breite (bei 1,5 m Schutzstreifenbreite von 0,75 m) notwendig. Zusätzlich Entfernung der Mittellinie im Bereich der Maßnahme.

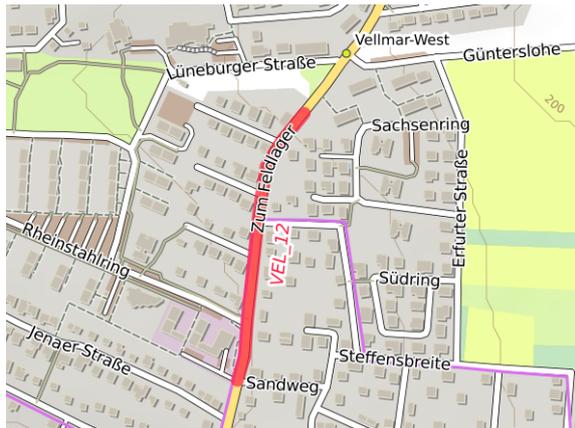


Bild 1: Kartenausschnitt



Bild 2: Bergauf mit Fahrtrichtung Kassel : breite Fahrbahn in der Straße "Zum Feldlager".

Kürzel: KS_13	Routenkategorie:	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Außerorts	Priorität: M-L
-------------------------	-------------------------	-----------------------	---------------------------------	---------------------------	--------------------------

Betreff:
Projekt: Fahrradparkhaus Stadtmitte?

Geographische Lage: Ortspunkt (Lat/Lon): 51,31266 / 9,48980	Kategorisierung der Maßnahme: <input type="checkbox"/> Neuer Weg <input type="checkbox"/> Querung <input type="checkbox"/> Rastplätze <input type="checkbox"/> Fahrradstraße <input type="checkbox"/> Beschilderung <input type="checkbox"/> Sonstige <input type="checkbox"/> Oberfläche <input type="checkbox"/> Barriere <input type="checkbox"/> Tempolimit <input checked="" type="checkbox"/> Abstellanlagen
---	---

Momentaner Zustand:
Es fehlt in der Stadtmitte prinzipiell eine Möglichkeit, hochwertige Fahrräder vandalismusgeschützt abzustellen. Standort hier an der Fünf-Fenster-Straße im alten Parkhaus "Garde de Corps" nur mal als Platzhalter gewählt.

Vorgeschlagene Maßnahmen:
Als Ideenstudie / Anmerkung: Es sollte geprüft werden, inwieweit Bedarf besteht und welche Standorte möglich sind. Ferner ist die Systemfrage der vandalismusgeschützten Stellplätze zu klären (z. B. elektronische Radboxenanlage, automatische Parkanlage usw.). Hier am alten Parkhaus "Garde de Corps" wurde mal der Neubau eines Parkhauses diskutiert. In diesem Neubau könnten auch Fahrradparkplätze mit integriert werden. Das neue Parkhaus könnte ferner als platzsparende und weitgehend angstraumfreie Parkgarage errichtet werden. Wie weit für vandalismusgeschützte Stellplätze in größerer Zahl in Kassel bedarf besteht wäre zu klären. Das unten gezeigte Fahrradparkhaus in Münster-Stadtmitte ist mit Stand 03-2018 nach Infos vor vor Ort nicht ausgelastet. Vielleicht wäre ein dezentrales Radboxenkonzept für Kasseler Stadtmitte erst einmal sinnvoller. Im Sommer 2017 kamen Studierende der Breda University of Applied Sciences (Niederlande) und der Bergischen Universität Wuppertal für einen Studien-Workshop nach Kassel. Die Teilnehmer des "Freshbrains Workshop Kassel" erarbeiteten auch für das Parkhaus "Garde-du-Corps" Lösungsvorschläge (Abriss war/ist in der Diskussion). Die Ausarbeitung kann <https://www.shapingsociety.nl/file/1492587243.9734MÜryQ0/kassel-flyer-en-online.pdf>. Hier wird über den aktuellen Parkhausstandort u. a. eine neue, direkte Radroute vom Königstor zur Neuen Fahrt vorgeschlagen.

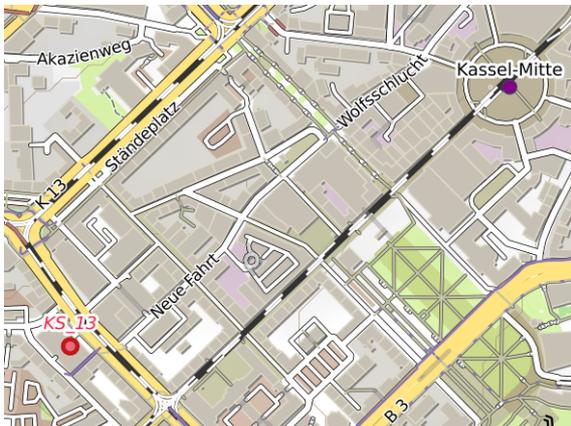


Bild 1: Kartenausschnitt



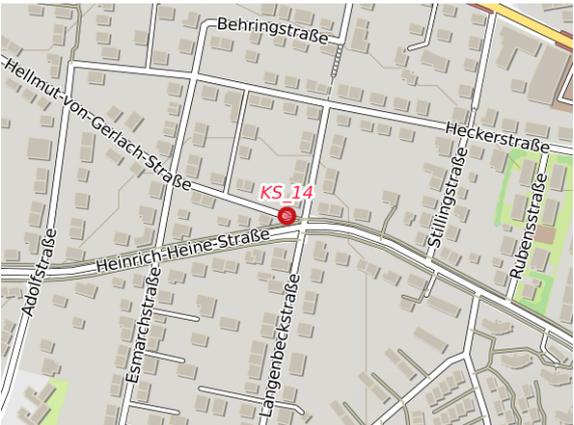
Bild 2: Münster Stadtmitte: Fahrradparkhaus "Radlager" für vandalismussicheres, diebstahlgeschütztes Fahrradparken (Auslastung laut Stand 03-2018 von vor Ort allerdings schlecht).



Bild 3: Eingangsbereich des Fahrradparkhauses: links und rechts die automatischen Einparker für Fahrräder, in der Mitte der Zugang zum Kurzzeitparkbereich



Bild 4: Tübingen-Südstadt: Beispiel für eine automatische KFZ-Stapelgarage als Quartiersparkhaus (Bilder: Swen Schneider 11-2009).

Kürzel: KS_14	Routenkategorie: III	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: K
Betreff: Grundnetzverbindung KS-Wehlheiden ↔ KS-Südstadt					
Geographische Lage: Ortspunkt (Lat/Lon): 51,30688 / 9,47781		Kategorisierung der Maßnahme: <input type="checkbox"/> Neuer Weg <input type="checkbox"/> Querung <input type="checkbox"/> Rastplätze <input type="checkbox"/> Fahrradstraße <input type="checkbox"/> Beschilderung <input type="checkbox"/> Sonstige <input type="checkbox"/> Oberfläche <input checked="" type="checkbox"/> Barriere <input type="checkbox"/> Tempolimit <input type="checkbox"/> Abstellanlagen			
Momentaner Zustand: Stand 2016: Bauliche Barriere (Hochbord) im Übergang von der Hellmut-von-Gerlach-Straße in die Heinrich-Heine-Straße.					
Vorgeschlagene Maßnahmen: Errichtung eines 3 m breiten Durchgangs auf Fahrbahnniveau für den Radverkehr. Evtl. Pfosten mit Rundbake in Signalfarbe und mit Sicherheitsmarkierung in die Mitte der Durchfahrt, um KFZ-Schleichverkehr zu unterbinden. mit Stand 09-2018 soll die Heinrich-Heine-Straße erneuert werden. (https://www.stadt-kassel.de/projekte/verkehr/infos/24752/) soll hier eine "Überfahrt für Müllfahrzeuge mit herausnehmbaren Pollern" entstehen. Ob diese Überfahrt verkehrsrechtlich auch offiziell für den RV freigegeben wird, ist nicht bekannt.					
					
Bild 1: Kartenausschnitt					

Kürzel: KS_15	Routenkategorie: V	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: M
-------------------------	------------------------------	-----------------------	---------------------------------	---------------------------	------------------------

Betreff:
 Lokalverbindung KS-Rothenditmold (Heckerhäuser Straße) ↔ KS-Mitte (Rothenditmolder Straße)

Geographische Lage:

Anfangspunkt (Lat/Lon):
 51,32487 / 9,49330

Endpunkt (Lat/Lon):
 51,32316 / 9,49383

Länge:
 197m

Kategorisierung der Maßnahme:

- | | | |
|---|---|-------------------------------------|
| <input checked="" type="checkbox"/> Neuer Weg | <input type="checkbox"/> Querung | <input type="checkbox"/> Rastplätze |
| <input type="checkbox"/> Fahrradstraße | <input type="checkbox"/> Beschilderung | <input type="checkbox"/> Sonstige |
| <input type="checkbox"/> Oberfläche | <input type="checkbox"/> Barriere | |
| <input type="checkbox"/> Tempolimit | <input type="checkbox"/> Abstellanlagen | |

Momentaner Zustand:

Derzeitig (06-2016) gibt es hier keine Direktverbindung für die Nahmobilität zu Fuß und per Rad.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Mit der Erschließung des Gewerbegebiets auf dem ehemaligen Unterstadtbahnhof soll hier eine neue "Nahmobilitätsverbindung" für den RV und FV entstehen (siehe http://volkerberkhout.de/wp-content/uploads/2013/12/Unterstadtbahnhof_B-Plan-Karte.pdf). Wichtig wäre auch eine neue Lichtsignalanlage für den RV und FV an der Wolfhager Straße im Übergangsbereich zur Rothenditmolder Straße bzw. Erzeberger Straße. Weitere Einzelheiten zu dieser Verbindung sind den Autoren mit Stand 06-2016 unbekannt. Nachtrag 11-2018 : mittlerweile wurde im Gebiet die "Lewinskistraße" mit Neubau des Jobcenters errichtet. Nach Norden soll wohl ein Durchgang entstehen (siehe Openstreetmap).



Bild 1: Kartenausschnitt

Kürzel: KS_16	Routenkategorie: II,III	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Außerorts	Priorität: teilerledigt
-------------------------	-----------------------------------	-----------------------	---------------------------------	---------------------------	-----------------------------------

Betreff:

Radpendlernetz Region Kassel - Radtangente West: Knoten Loßbergstraße / Teichstraße

Geographische Lage:

Ortspunkt (Lat/Lon):
51,32088 / 9,45138

Kategorisierung der Maßnahme:

- | | | |
|--|---|-------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Neuer Weg | <input checked="" type="checkbox"/> Querung | <input type="checkbox"/> Rastplätze |
| <input type="checkbox"/> Fahrradstraße | <input type="checkbox"/> Beschilderung | <input type="checkbox"/> Sonstige |
| <input type="checkbox"/> Oberfläche | <input type="checkbox"/> Barriere | |
| <input type="checkbox"/> Tempolimit | <input type="checkbox"/> Abstellanlagen | |

Momentaner Zustand:

Hier u. a. ein "RV-Verbesserungspunkt" an diesem Knoten: Teichstraße Fahrtrichtung Süd: FV und abbiegender RV stehen an der LSA-Furt Heßbergstraße in der RV-Fahrbahn. Bis Mitte 2018 noch unvollständige Furtmarkierungen für den RV auf der Kreuzung.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Teichstraße Fahrtrichtung Süd: Bauliche Anlage einer klar erkennbaren Radfahrbahn (z. B. farbiges Pflaster oder Asphalt) im Fußgängerbereich in der Südwestecke den Knotens (Höhe Taxiwartestand). Nachtrag 06-2018: Die Furtmarkierungen für den Radverkehr wurden im LSA-Bereich vervollständigt bzw. verbessert (daher hier teilerledigt).

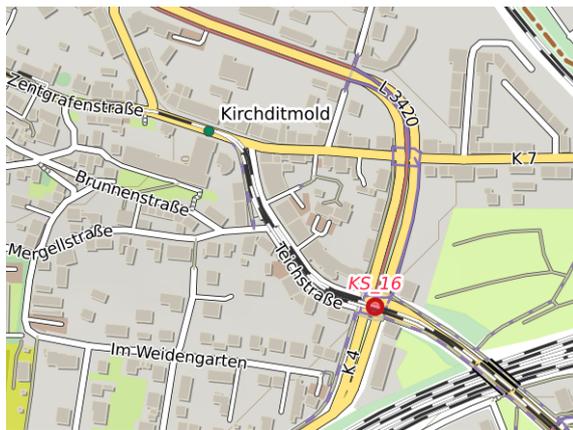


Bild 1: Kartenausschnitt

Kürzel: KS_17	Routenkategorie: III	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Außerorts	Priorität: L
Betreff: Radpendlernetz Region Kassel: Verbindung Schauenburg ↔ KS-Niederzwehren ↔ KS-Messe / Industriepark Waldau: Fuldaquerung Bahnbrücke Höhe Messe					
Geographische Lage: Anfangspunkt (Lat/Lon): 51,28880 / 9,49187 Endpunkt (Lat/Lon): 51,28843 / 9,48777 Länge: 289m		Kategorisierung der Maßnahme: <input checked="" type="checkbox"/> Neuer Weg <input type="checkbox"/> Querung <input type="checkbox"/> Rastplätze <input type="checkbox"/> Fahrradstraße <input type="checkbox"/> Beschilderung <input type="checkbox"/> Sonstige <input type="checkbox"/> Oberfläche <input type="checkbox"/> Barriere <input type="checkbox"/> Tempolimit <input type="checkbox"/> Abstellanlagen			
Momentaner Zustand: Aktuell führt die Stadtteilverbindung Niederzwehren - Waldau hier als Fußsteg auf der Bahnbrücke mit beidseitigen, längeren Treppen. Strecke ist im "Radroutennetz 2030" des Verkehrsentwicklungsplans Region Kassel / Stadt Kassel 2030 enthalten.					
Vorgeschlagene Maßnahmen: als Ideenstudie: Bau einer barrierefreien, separaten Fahrrad- und Fußgängerbrücke mit fahrbaren Rampen. Auf dem Brückenbauwerk und Rampen wäre eine Separation RV und FV mit eigenen Verkehrsflächen sinnvoll. Mit dem Bauwerk würde eine attraktive, da direkt geführte Radpendlerroute entstehen. Falls in Zukunft evtl. die südlich gelegene Fuldaabrücke der A49 erneuert / erweitert werden sollte (mit Stand 05-2018 nichts bekannt) könnte alternativ auch hier eine barrierefreie Nahmobilitätsverbindung hergestellt werden.					
					
Bild 1: Kartenausschnitt			Bild 2: Blick auf den Korridor für die neue separate "Nahmobilitätsbrücke"		

Kürzel: KS_18	Routenkategorie: II, III	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: L
-------------------------	------------------------------------	-----------------------	---------------------------------	---------------------------	------------------------

Betreff:
Radpendlernetz Region Kassel: Bereich Trompete

Geographische Lage:

Ortspunkt (Lat/Lon):
51,31020 / 9,49303

Kategorisierung der Maßnahme:

- | | | |
|--|--|-------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Neuer Weg | <input checked="" type="checkbox"/> Querung | <input type="checkbox"/> Rastplätze |
| <input type="checkbox"/> Fahrradstraße | <input type="checkbox"/> Beschilderung | <input type="checkbox"/> Sonstige |
| <input type="checkbox"/> Oberfläche | <input checked="" type="checkbox"/> Barriere | |
| <input type="checkbox"/> Tempolimit | <input type="checkbox"/> Abstellanlagen | |

Momentaner Zustand:

Fehlende Querung im Übergang von der schönen Aussicht in die Friedrichsstraße. Im Verkehrsentwicklungsplan Region / Stadt Kassel 2030 ist die Friedrichsstraße als Nebenroute vermerkt. Hier werden im VEP ebenerdige Querungen erwähnt: <https://geoportal.kassel.de/portal/apps/webappviewer/index.html?id=d77be5324a87482f9e1a7c9a2c304e48> Verkehrsentwicklungsplan Kassel 2030. Erläuterung: "Frankfurter Straße / Fünffensterstraße (Trompete) - Bessere Bedingungen für Rad- und Fußverkehr, ggf. Einrichtung von oberirdischen Fußgängerfurten"

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Lösungsansatz: Errichtung einer signalisierten Querung für den Rad- und Fußverkehr. Baulich getrennte Furten für den RV und FV sind dann vorzusehen. Im Abschlussbericht des VEP Stadt Kassel werden auf Seite 67 an der Trompete oberirdische Querungen für den Fußverkehr und auch Radverkehr vorgeschlagen.

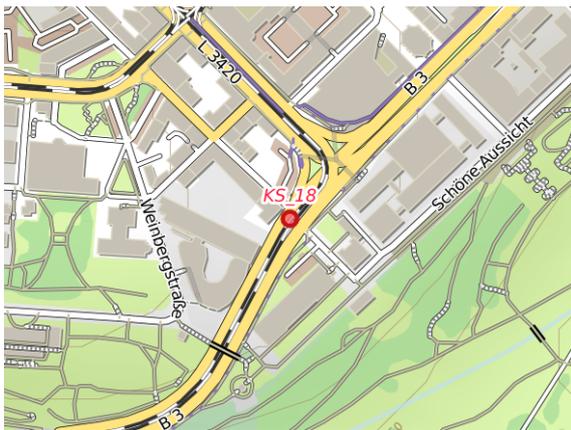


Bild 1: Kartenausschnitt



Bild 2: Blick von der Frankfurter Straße zur Friedrichsstraße.

Kürzel: HAB_18	Routenkategorie: II, III	Freizeitroute:	Baulasträger: Bund	Lage: Außerorts	Priorität: M1
--------------------------	------------------------------------	-----------------------	------------------------------	---------------------------	-------------------------

Betreff:

Radpendlerverbindung Habichtswald ↔ Ahnatal / Kassel und Mittelzentrenverbindung Kassel / Vellmar ↔ Korbach / Wolfhagen

Geographische Lage:

Anfangspunkt (Lat/Lon):

51,34375 / 9,37385

Endpunkt (Lat/Lon):

51,34386 / 9,36503

Straße: Länge:

B251 646 m

Kategorisierung der Maßnahme:

- Neuer Weg
- Querung
- Rastplätze
- Fahrradstraße
- Beschilderung
- Sonstige
- Oberfläche
- Barriere
- Tempolimit
- Abstellanlagen

Momentaner Zustand:

Aktuell hier am "Dörnbergpass" nur Wirtschaftsweg mit grober Schotterstrecke.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

3,5 m breite Asphaltdecke herstellen als kombinierten Rad- und Gehweg mit Freigabe für landwirtschaftlichen Verkehr. Alternativ könnte auch eine RVA südlich entlang der B 252 hergestellt werden. Bei dieser Variante würde die Straßenquerung nahe des Wanderparkplatzes "Triffelsbühl" entfallen. Allerdings kommt die RVA dann wiederum mit der LKW-Einfahrt des Schotterwerks in Berührung. Bei der nördlichen Variante wird dieser potentielle Konfliktpunkt umgangen. Bei der Südvariante muss allerdings eine komplett neue RVA-Trasse hergestellt werden (höherer Flächenverbrauch).

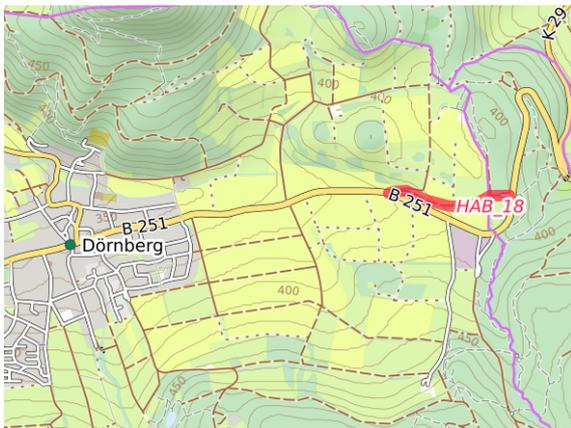


Bild 1: Kartenausschnitt



Bild 2: Blick auf die Entwurfstrasse Richtung Habichtswald-Ehlen. Links die B 251.



Bild 3: Blick auf die Entwurfstrasse Richtung Kassel an der Gemeindegrenze Habichtswald.

Kürzel: KS_19	Routenkategorie: IV	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: M,L
-------------------------	-------------------------------	-----------------------	---------------------------------	---------------------------	--------------------------

Betreff:

Stadtteilverbindung KS-Rothenditmold ↔ KS Philippinenhof-Warteberg

Geographische Lage:

Anfangspunkt (Lat/Lon):

51,33660 / 9,49090

Endpunkt (Lat/Lon):

51,33704 / 9,49021

Straße: **Länge:**

B83 69 m

Kategorisierung der Maßnahme:

- | | | |
|---|---|-------------------------------------|
| <input checked="" type="checkbox"/> Neuer Weg | <input type="checkbox"/> Querung | <input type="checkbox"/> Rastplätze |
| <input type="checkbox"/> Fahrradstraße | <input type="checkbox"/> Beschilderung | <input type="checkbox"/> Sonstige |
| <input type="checkbox"/> Oberfläche | <input type="checkbox"/> Barriere | |
| <input type="checkbox"/> Tempolimit | <input type="checkbox"/> Abstellanlagen | |

Momentaner Zustand:

Route nach Radroutennetz 2030 des VEP Region Kassel / VEP Stadt Kassel aufgenommen: qualifizierte, bedarfsgerechte Führung im Bereich Holländische Straße Tramhalt Hegelsbergstraße nicht vorhanden.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Errichtung einer qualifizierten Radverkehrsführung. Maßnahmen zur Sicherung des RV sollten erarbeitet und umgesetzt werden.

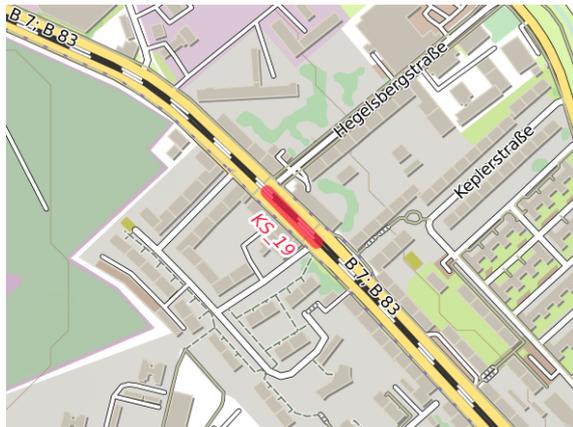


Bild 1: Kartenausschnitt

Kürzel: LOH_19	Routenkategorie: V	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune, Kreis	Lage: Außerorts	Priorität: K,M-L
--------------------------	------------------------------	-----------------------	--	---------------------------	----------------------------

Betreff:

Übergang Am Fieseler Werk ↔ Stegerwaldstraße (ergänzende Anmerkung zu Punkt LOH_45)

Geographische Lage:

Ortspunkt (Lat/Lon):
51,28618 / 9,52827

Kategorisierung der Maßnahme:

- | | | |
|--|---|-------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Neuer Weg | <input checked="" type="checkbox"/> Querung | <input type="checkbox"/> Rastplätze |
| <input type="checkbox"/> Fahrradstraße | <input type="checkbox"/> Beschilderung | <input type="checkbox"/> Sonstige |
| <input type="checkbox"/> Oberfläche | <input type="checkbox"/> Barriere | |
| <input type="checkbox"/> Tempolimit | <input type="checkbox"/> Abstellanlagen | |

Momentaner Zustand:

Autor Herbert vermerkt mit Stand 2017: Die Stichstraße „Am Fieseler Werk“, die von der L 3236 in ihrem nördlichen Abschnitt abzweigt, wird von Radfahrern auf der Verbindung u. a. zum Ortszentrum Waldau genutzt. Am Ende des Wendehammers führt ein gemeinsamer Geh- und Radweg bis zur K 29 „Marie-Curie-Straße“ (Gemeindegrenze zu Kassel). Es ist dort keine qualifizierte Querungsanlage zur „Kasseler Straße“ bzw. zur RVA an der K 29 vorhanden. Die Strecke am Fieseler Werk ist VEP-Hauptroute (Infos siehe LOH_45). Autor Dirk Schmidt besitzt keine aktuelle Ortskenntnis. Seitlich ist im Luftbild auf der Ostseite des Knotens eine Querung ohne Mittelinsel zu erkennen. Auf der Westseite fehlt eine Querung sogar ganz. Hier gibt es vom Wendehammer einen Trampelpfad von Süden an die Mariie-Curie-Straße heran. Hinweis Kommunalgrenze: Die Lage ist im Detail nicht genau bekannt. Punkt Lohfelden zugerechnet, in der Datenbank alternativ auch noch bei Kassel vermerkt.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Kurzfristig Lösungsansatz: Montage einer Mittelinsel aus Fertigteilen auf dem östlichen Übergang. Ob die Breite für das sichere Aufstellen von Rädern reicht, ist unklar (maximal wohl 2 m Breite möglich, evtl. auch nur 1,5 m). Für den FV in dieser Nahmobilitätsrelation am Knoten wäre das allerdings schon einmal eine Verbesserung. Langfristiger Lösungsansatz: komplett sicher (vor allem für den RV) bekäme man die Querung in die Zufahrt zur Kasseler Straße wohl nur mit einer Vollsignalisierung des Knoten per Ampel (da sehr viel Verkehr). Bei solch einer Maßnahme könnte der RV vom Wendehammer kommend direkt vom mittigen Übergang in den Knoten mit eigener Ampelphase eingebunden werden. Zusätzlich sollte es an allen drei Armen separate Ampelfurten geben.

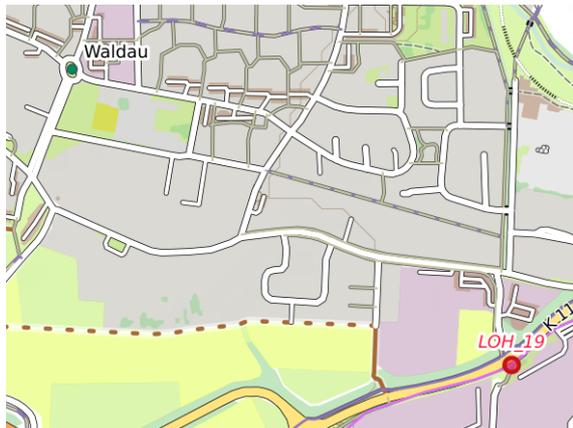


Bild 1: Kartenausschnitt

Kürzel: LOH_20	Routenkategorie: V	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Außerorts	Priorität: M
--------------------------	------------------------------	-----------------------	---------------------------------	---------------------------	------------------------

Betreff:
Lokalnetz Lohfelden ↔ Kassel-Waldau bzw. Forstfeld

Geographische Lage: Ortspunkt (Lat/Lon): 51,28530 / 9,54108	Kategorisierung der Maßnahme: <input type="checkbox"/> Neuer Weg <input type="checkbox"/> Querung <input type="checkbox"/> Rastplätze <input type="checkbox"/> Fahrradstraße <input type="checkbox"/> Beschilderung <input checked="" type="checkbox"/> Sonstige <input type="checkbox"/> Oberfläche <input type="checkbox"/> Barriere <input type="checkbox"/> Tempolimit <input type="checkbox"/> Abstellanlagen
---	---

Momentaner Zustand:
Vom Forstbachweg kommend sehr enge und kaum einsehbare Einmündung im Winkel von 90 Grad auf den bestehenden Steg. Auf Kasseler Seite als Gehweg beschildert, von Lohfeldener Seite aus nicht.

Vorgeschlagene Maßnahmen:
Bau einer zusätzlichen Brücke über den Wahlebach. Das neue Bauwerk würde bachabwärts direkt am bestehenden Steg entstehen. Vom Forstbachweg kommend würde die Brücke den Wahlebach schräg queren. Das Bauwerk würde weitgehend im Bereich der Stadt Kassel entstehen. Lediglich der westliche Brückenzugang läge auf Lohfeldener Gemarkung.

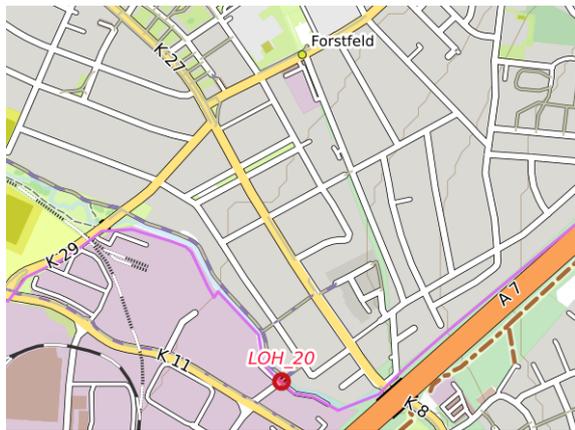


Bild 1: Kartenausschnitt



Bild 2: Nur ein Brückenneubau kann die unkomfortable und auch gefährliche Situation für Radfahrer und Fußgänger entschärfen.



Bild 3: Um von der sehr schmalen Brücke ohne abzu- steigen nach links auf den Wahlebachweg zu kommen, muss man heute akrobatische Fähigkeiten mitbringen.

Kürzel: KS_20	Routenkategorie: IV	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: M-L
-------------------------	-------------------------------	-----------------------	---------------------------------	---------------------------	--------------------------

Betreff:

Übergang Struthbachweg zur Fichtnerstraße

Geographische Lage:**Anfangspunkt** (Lat/Lon):

51,33489 / 9,49113

Endpunkt (Lat/Lon):

51,33549 / 9,49022

Länge:

92m

Kategorisierung der Maßnahme:

- | | | |
|---|---|-------------------------------------|
| <input checked="" type="checkbox"/> Neuer Weg | <input type="checkbox"/> Querung | <input type="checkbox"/> Rastplätze |
| <input type="checkbox"/> Fahrradstraße | <input type="checkbox"/> Beschilderung | <input type="checkbox"/> Sonstige |
| <input type="checkbox"/> Oberfläche | <input type="checkbox"/> Barriere | |
| <input type="checkbox"/> Tempolimit | <input type="checkbox"/> Abstellanlagen | |

Momentaner Zustand:

Route nach Radroutennetz 2030 des VEP Region Kassel / VEP Stadt Kassel aufgenommen. nach Hinweis Herbert Iba 2017 ist keine qualifizierte, bedarfsgerechte Trasse vorhanden: momentan ist nur ein Fußerschließungsweg mit Treppe nutzbar; Privatgelände einer Wohnungsbaugesellschaft?

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Errichtung einer bedarfsgerechten RV-Führung baulich getrennt vom bestehendem Fußweg; sofern Privatgelände: evtl. Grundankauf durch die Stadt. Maßnahmen zur Herstellung einer qualifizierten Radroute sollten erarbeitet werden.



Bild 1: Kartenausschnitt

Kürzel: KS_21	Routenkategorie: V	Freizeitroute:	Baulasträger: Land	Lage: Innerorts	Priorität: K
-------------------------	------------------------------	-----------------------	------------------------------	---------------------------	------------------------

Betreff:
Staatspark Karlsaue: Verlegung Hessischer Radfernweg R1 in die Karlsaue

Geographische Lage:

Anfangspunkt (Lat/Lon):
51,29641 / 9,49526

Endpunkt (Lat/Lon):
51,30980 / 9,50260

Länge:
1675m

Kategorisierung der Maßnahme:

- | | | |
|--|---|-------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Neuer Weg | <input type="checkbox"/> Querung | <input type="checkbox"/> Rastplätze |
| <input type="checkbox"/> Fahrradstraße | <input checked="" type="checkbox"/> Beschilderung | <input type="checkbox"/> Sonstige |
| <input type="checkbox"/> Oberfläche | <input type="checkbox"/> Barriere | |
| <input type="checkbox"/> Tempolimit | <input type="checkbox"/> Abstellanlagen | |

Momentaner Zustand:

Der Auedamm ist mit geschätzten mehreren tausend KFZ täglich keine attraktive Route für den touristischen Radverkehr. Hier zeigt sich die Region dem Radurlauber aktuell gleich im "Ortseingangsbereich" als "autogerecht". Aktuell in der Karlsaue Radfahrverbot. Aufgrund großzügiger Wege in der ebenen Topografie ist die Radfreigabe von der Verkehrssicherheit her recht unproblematisch.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Freigabe einer von Parkbesuchern weniger genutzten Parallelroute zum Auedamm. Markierung der freigegebenen Routen mit kleinen Steinobelisken (z. B. etwa 40 bis 50 cm hoch) mit Fahrradpiktogrammen und Pfeilen auf den abgeschrägten Seitenflächen. Mit der Freigabe der Routen KS_22, KS_43 und KS_21 (R1 neu) wäre die Barrierewirkung der Karlsaue für den RV bereits weitgehend aufgehoben. Aufgrund der historischen Parkanlage ist hier auch bei evtl. Radfreigabe die bestehende Schotterdecke ausreichend. Grundeigentümer ist hier die "Museumslandschaft Hessen-Kassel", die sich in Trägerschaft des Landes Hessen befindet. Bildbeispiel: Radverkehr in historischem Schlosspark: https://www.rvk.1k-kassel.radinformation.de/downloads/Fachbeispiele_Radverkehrsfuehrung_in_Parks_und_Gruenzuegen.pdf (PDF-Datei zum Herunterladen).



Bild 1: Kartenausschnitt



Bild 2: Schlosspark Frederiksborg: Der breite Hauptweg ist mit dezenter Radwegweisung in Form von Obelisken versehen.



Bild 3: Schlosspark Frederiksborg: Dieser Nebenweg ist für Fahrräder gesperrt.



Bild 4: Schlosspark Frederiksborg: Fahrradständer am Barockgarten. Dies macht Sinn, denn der Barockgarten ist für Räder gesperrt (sinnvolle Regelung).

Kürzel: KS_22	Routenkategorie: II, III, IV	Freizeitroute:	Baulasträger: Land	Lage: Außerorts	Priorität: K
-------------------------	--	-----------------------	------------------------------	---------------------------	------------------------

Betreff:
Staatspark Karlsaue: Stadtteilverbindung KS-Südstadt (Heinrich-Heine-Str.) ↔ KS-Lohfhelden in die Karlsaue

Geographische Lage:

Anfangspunkt (Lat/Lon):
51,30261 / 9,49955
Endpunkt (Lat/Lon):
51,30335 / 9,48597
Länge:
1427m

Kategorisierung der Maßnahme:

- | | | |
|--|---|-------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Neuer Weg | <input type="checkbox"/> Querung | <input type="checkbox"/> Rastplätze |
| <input type="checkbox"/> Fahrradstraße | <input checked="" type="checkbox"/> Beschilderung | <input type="checkbox"/> Sonstige |
| <input type="checkbox"/> Oberfläche | <input type="checkbox"/> Barriere | |
| <input type="checkbox"/> Tempolimit | <input type="checkbox"/> Abstellanlagen | |

Momentaner Zustand:

Aktuell Radfahrverbot auf wichtiger Route des Alltagsradverkehrs. Aufgrund großzügiger Wege und der ebenen Topografie ist die Radfreigabe von der Verkehrssicherheit her recht unproblematisch.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Freigabe einer Querroute durch die Karlsaue. Markierung der freigegebenen Routen mit kleinen Steinobelisken (z. B. etwa 40 bis 50 cm hoch) mit Fahrradpiktogrammen und Pfeilen auf den abgeschrägten Seitenflächen. Mit der Freigabe der Routen KS_22, KS_43 und KS_21 (R1 neu) wäre die Barrierewirkung der Karlsaue für den RV bereits weitgehend aufgehoben. Die Strecke ist Teil des stadtteilübergreifenden Grundnetzes. Aufgrund der historischen Parkanlage ist hier auch bei evtl. Radfreigabe die bestehende Schotterdecke ausreichend. Grundeigentümer ist hier die "Museumslandschaft Hessen-Kassel", die sich in Trägerschaft des Landes Hessen befindet. Bildbeispiel: Radverkehr in historischem Schlosspark: https://www.rvk.lk-kassel.radinformation.de/downloads/Fachbeispiele_Radverkehrsfuehrung_in_Parks_und_Gruenzuegen.pdf (PDF-Datei zum Herunterladen).

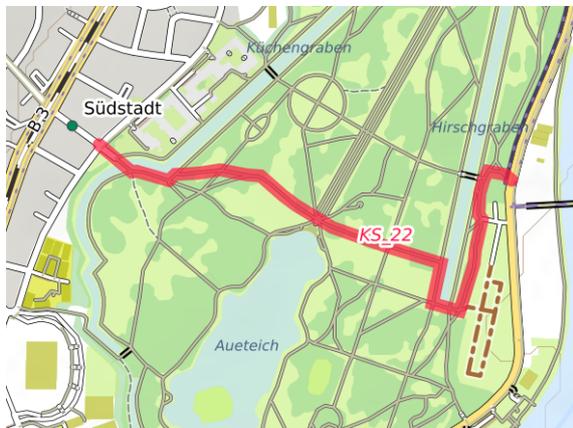


Bild 1: Kartenausschnitt



Bild 2: Schlosspark Frederiksberg: Der breite Hauptweg ist mit dezenter Radwegweisung in Form von Obelisken versehen.



Bild 3: Schlosspark Frederiksberg: Dieser Nebenweg ist für Fahrräder gesperrt.



Bild 4: Schlosspark Frederiksberg: Fahrradständer am Barockgarten. Dies macht Sinn, denn der Barockgarten ist für Räder gesperrt (sinnvolle Regelung).

Kürzel: KS_23	Routenkategorie: II, III, IV	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Außerorts	Priorität: M1
Betreff: Pendlerroute Lohfelden ↔ VW-Werk Baunatal bzw. Gewerbegebiet Langes Feld: Lückenschluss "Am Sandgraben"					
Geographische Lage: Anfangspunkt (Lat/Lon): 51,27251 / 9,48617 Endpunkt (Lat/Lon): 51,27035 / 9,48347 Länge: 349m		Kategorisierung der Maßnahme: <input checked="" type="checkbox"/> Neuer Weg <input type="checkbox"/> Querung <input type="checkbox"/> Rastplätze <input type="checkbox"/> Fahrradstraße <input type="checkbox"/> Beschilderung <input type="checkbox"/> Sonstige <input type="checkbox"/> Oberfläche <input type="checkbox"/> Barriere <input type="checkbox"/> Tempolimit <input type="checkbox"/> Abstellanlagen			
Momentaner Zustand: In Verlängerung der Anliegerstraße "Am Sandgraben" aktuell nur Grasweg.					
Vorgeschlagene Maßnahmen: Grundhafte Herrichtung eines asphaltierten Weges.					
					
Bild 1: Kartenausschnitt					

Kürzel: KS_24	Routenkategorie: V	Freizeitroute: HESS-R1	Baulasträger:	Lage: Außerorts	Priorität: K-M
-------------------------	------------------------------	----------------------------------	----------------------	---------------------------	--------------------------

Betreff:
Kassel: Hess. Radfernweg R1: Potentielle Unterfahung an der Damaschkebrücke

Geographische Lage:

Anfangspunkt (Lat/Lon):
51,29308 / 9,48783

Endpunkt (Lat/Lon):
51,29364 / 9,48806

Länge:
92m

Kategorisierung der Maßnahme:

- | | | |
|---|---|-------------------------------------|
| <input checked="" type="checkbox"/> Neuer Weg | <input type="checkbox"/> Querung | <input type="checkbox"/> Rastplätze |
| <input type="checkbox"/> Fahrradstraße | <input type="checkbox"/> Beschilderung | <input type="checkbox"/> Sonstige |
| <input type="checkbox"/> Oberfläche | <input type="checkbox"/> Barriere | |
| <input type="checkbox"/> Tempolimit | <input type="checkbox"/> Abstellanlagen | |

Momentaner Zustand:

Aktuell für den RV durch zeitweise viel Verkehr gefährliche Kreuzungssituation. Aktuell gibt es nur einen Fußweg unter der Brücke.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Errichtung einer sicher fahrbaren Unterfahung der Damaschkebrücke für den RV. Ergänzung 09-2018: Laut einem HNA-Artikel vom 22. September 2018 (<https://www.hna.de/kassel/radwege-kassel-bauprojekte-2019-ngz-10264355.html>) soll die Damaschkebrücke in den nächsten Jahren erneuert werden (Gesamtkosten 9,7 Mio €, Umsetzungszeitpunkt nicht bekannt). Dabei sollen auch Radverkehrsanlagen entstehen. Weitere Details sind dazu nicht bekannt. Hinweis: Verlauf im System nur schematisch grob.

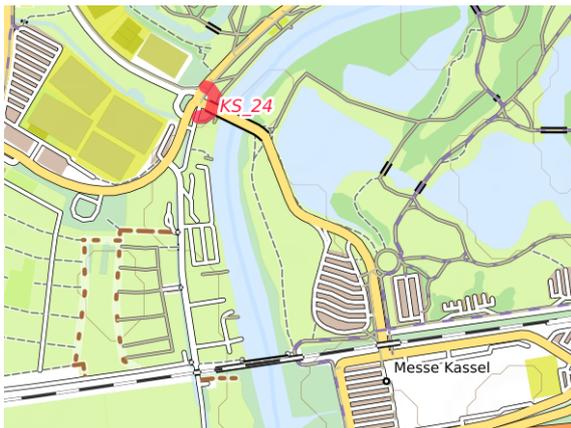


Bild 1: Kartenausschnitt

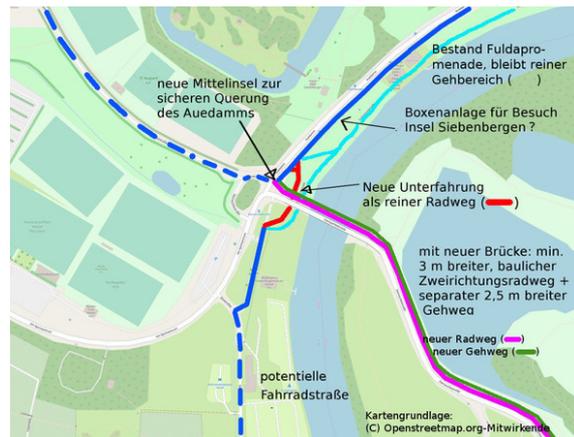


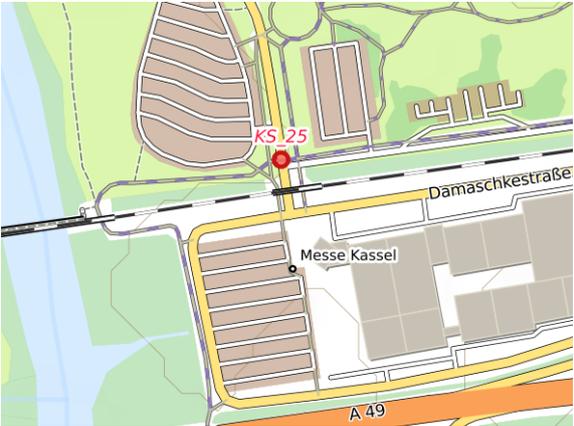
Bild 2: Schematische Skizze "Radverkehrsknoten Bereich Damaschkebrücke"



Bild 3: unter der Brücke aktuell nur Gehweg der Fuldapromenade, z.T. bereits illegalerweise vom RV genutzt wird.



Bild 4: Bereits unter der aktuellen Brücke könnte eine separate RV-Unterfahung nachgerüstet werden.

Kürzel: KS_25	Routenkategorie: III	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Außerorts	Priorität: M1
Betreff: Stadtteilverbindung KS-Niederzwehren ↔ KS-Waldau					
Geographische Lage: Ortspunkt (Lat/Lon): 51,28912 / 9,49323		Kategorisierung der Maßnahme: <input type="checkbox"/> Neuer Weg <input checked="" type="checkbox"/> Querung <input type="checkbox"/> Rastplätze <input type="checkbox"/> Fahrradstraße <input type="checkbox"/> Beschilderung <input type="checkbox"/> Sonstige <input type="checkbox"/> Oberfläche <input type="checkbox"/> Barriere <input type="checkbox"/> Tempolimit <input type="checkbox"/> Abstellanlagen			
Momentaner Zustand: Je nach der Verkehrslage teilweise schwierige Fahrbahnquerung der Damaschkestraße (im Berufsverkehr und bei Großveranstaltungen teilweise Wartezeiten bis zu 5 Minuten, sofern man mit Kind unterwegs ist).					
Vorgeschlagene Maßnahmen: Errichtung einer Überquerungsstelle für den NMIV (mit mindestens 3,5 m breiter Mittelinsel für Fahrräder mit Kinderanhänger).					
 <p>Bild 1: Kartenausschnitt</p>					

Kürzel: KS_26	Routenkategorie: V	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: K1
-------------------------	------------------------------	-----------------------	---------------------------------	---------------------------	-------------------------

Betreff:

Vorzugstrasse Radschnellweg Baunatal ↔ Kassel: Anbindung des Gewerbegebiets im Bereich Knorrstraße

Geographische Lage:

Anfangspunkt (Lat/Lon):

51,29036 / 9,47642

Endpunkt (Lat/Lon):

51,28843 / 9,47875

Länge:

394m

Kategorisierung der Maßnahme:

- | | | |
|--|---|-------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Neuer Weg | <input type="checkbox"/> Querung | <input type="checkbox"/> Rastplätze |
| <input type="checkbox"/> Fahrradstraße | <input checked="" type="checkbox"/> Beschilderung | <input type="checkbox"/> Sonstige |
| <input type="checkbox"/> Oberfläche | <input type="checkbox"/> Barriere | |
| <input type="checkbox"/> Tempolimit | <input type="checkbox"/> Abstellanlagen | |

Momentaner Zustand:

Wegeverbindung ist aktuell nur für FV freigegeben;

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Da eher geringer FV: Freigabe dieser wichtigen kreuzungsfreien Anbindung an den Radschnellweg; evtl. Anpassung der Geländerhöhe für den RV auf 1,3 m; Maßnahmen sind auch ohne den Radschnellweg für ein attraktives, feingliedriges Netz des RV sinnvoll.

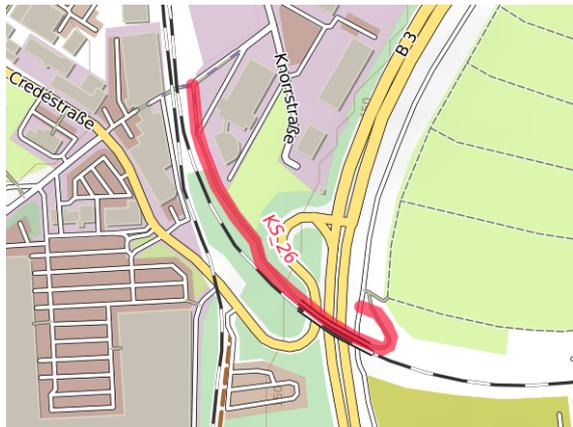


Bild 1: Kartenausschnitt

Kürzel: KS_27	Routenkategorie: III, IV	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: L2
-------------------------	------------------------------------	-----------------------	---------------------------------	---------------------------	-------------------------

Betreff:

Radpendlerachse "Radtangente West" Baunatal ↔ KS-Nordshausen ↔ KS-Süsterfeld-Helleböhn ↔ KS-Wilhelmshöhe-Zentrum: Bereich KS-Wilhelmshöhe am Hasselweg

Geographische Lage:

Anfangspunkt (Lat/Lon):

51,30785 / 9,44510

Endpunkt (Lat/Lon):

51,31153 / 9,44135

Länge:

487m

Kategorisierung der Maßnahme:

- | | | |
|---|---|-------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Neuer Weg | <input type="checkbox"/> Querung | <input type="checkbox"/> Rastplätze |
| <input checked="" type="checkbox"/> Fahrradstraße | <input checked="" type="checkbox"/> Beschilderung | <input type="checkbox"/> Sonstige |
| <input type="checkbox"/> Oberfläche | <input type="checkbox"/> Barriere | |
| <input type="checkbox"/> Tempolimit | <input type="checkbox"/> Abstellanlagen | |

Momentaner Zustand:

Aktuell zugeparkte Sammelstraße, die aber eine wichtige Bedeutung für den RV im Korridor Baunatal ↔ KS-Wilhelmshöhe-Zentrum besitzt. Der Straßenzug ist aktuell so eng zugeparkt, das eine sichere Begegnung KFZ - Fahrrad nicht möglich ist. Ferner fährt der RV selbst in der gefährlichen Autotürenzone. Die aktuelle Radwegweisungsrouten westlich des Fernbahnhofs über Backmeisterweg und Durchgang zum City-Center ist heute für den stadtteilübergreifenden, durchfahrenden Radverkehr nicht bedarfsgerecht. Für RV mit Ziel Fernbahnhof sollte diese Strecke allerdings als Lokalverbindung bestehen bleiben.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Als Ideenstudie: Der Hesselweg stellt hier im Radpendlernetz in Zukunft die neue Hauptroute für den Durchgangsradsverkehr westlich des Fernbahnhofs dar. Für eine sichere RV-Führung auf ausreichend breiter Fahrgasse wäre wahrscheinlich ein komplettes Parkverbot für KFZ in der Straße notwendig. Mittel bis langfristig wäre zusätzlich Widmung als Fahrradstraße sinnvoll. Die Maßnahme vor allem als "Fahrradstraße" hängt routentechnisch im Prinzip mit am fahrradfreundlichen/-sicheren Umbau der Eugen-Richter-Straße bei KS_50 dran.

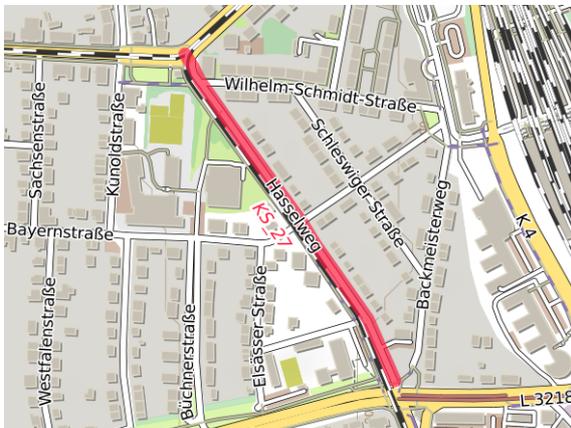


Bild 1: Kartenausschnitt

Kürzel: KS_28	Routenkategorie: III, IV	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: erledigt
-------------------------	------------------------------------	-----------------------	---------------------------------	---------------------------	-------------------------------

Betreff:

Radpendlerroute Baunatal ↔ KS-Nordshausen ↔ KS-Süsterfeld-Helleböhn ↔ KS-Wilhelmshöhe-Zentrum:
Bereich KS-Wilhelmshöhe Knoten Druseltalstr. / Eugen-Richter-Straße

Geographische Lage:

Ortspunkt (Lat/Lon):
51,30715 / 9,44552

Kategorisierung der Maßnahme:

- | | | |
|--|---|-------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Neuer Weg | <input checked="" type="checkbox"/> Querung | <input type="checkbox"/> Rastplätze |
| <input type="checkbox"/> Fahrradstraße | <input type="checkbox"/> Beschilderung | <input type="checkbox"/> Sonstige |
| <input type="checkbox"/> Oberfläche | <input type="checkbox"/> Barriere | |
| <input type="checkbox"/> Tempolimit | <input type="checkbox"/> Abstellanlagen | |

Momentaner Zustand:

Stand 2016: Der Knoten ist für den RV aktuell sehr unsicher, da bedarfsgerechte RV-Führungen fehlen/ vorhandene mangelhaft sind. Hoch gefährlich ist aktuell u. a. die RV-Führung in der Eugen-Richter-Straße am Rechtsabbieger zur Druseltalstraße: Dem bevorrechtigten RV wird hier oft von "geradeausfahrenden", aber real schnell rechts abbiegenden KFZ die Vorfahrt genommen.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Es ist ein komplette Überplanung des Knotens für eine sichere RV-Führung notwendig. Dabei sind alle Verkehrsrichtungen des RV, aber auch des FV zu betrachten. Ziel muss es im Knotenpunktbereich sein, RV und FV auf eigenen Verkehrsflächen sicher untereinander zu trennen. Auch zum KFZ-Verkehr müssen alle potentiellen Konfliktpunkte genau betrachtet werden.

Nachtrag: Die bis 2018 sehr gefährliche RV-Querung am Rechtsabbieger (Bild unten) wurde vom Fahrwinkel her baulich klar entschärft. Es bleibt zu hoffen, dass damit dieser Gefahrenpunkt zukünftig weitgehend beseitigt ist. Das hängt allerdings auch vom zukünftigen Verhalten der KFZ nun nach dem Umbau ab. Unter illegaler Mitnutzung des Radfahrstreifens ist potentiell wahrscheinlich immer noch ein Abbiegen mit höherer Geschwindigkeit möglich. Ferner werden am Knoten Druseltalstr. / Eugen-Richter-Straße Radfahrstreifen / Schutzstreifen allgemein ergänzt. Bauzeit April 2018 bis Ende 2019.

Ergänzung 09-2019: wohl fertig gestellt. Ob Sicherheitsprobleme aus RV-Sicht jetzt behoben, wurde noch nicht getestet.

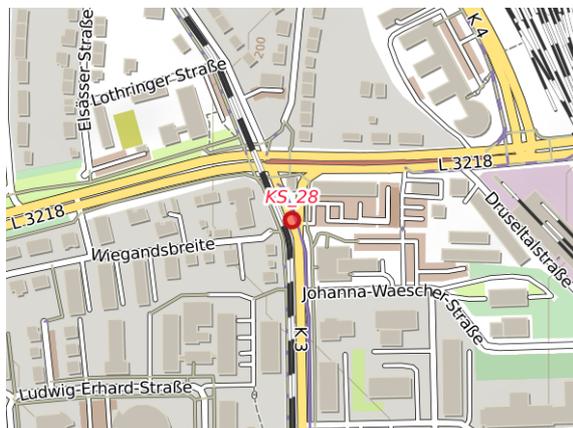


Bild 1: Kartenausschnitt



Bild 2: Exemplarisch als ein Gefahrenpunkt im Knoten: Die Querungssituation am freien Rechtsabbieger in der Eugen-Richter-Straße (vor dem Umbau 2016).

Kürzel: BAU_29	Routenkategorie: III, IV	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune, Bund	Lage: Außerorts	Priorität: M
--------------------------	------------------------------------	-----------------------	---------------------------------------	---------------------------	------------------------

Betreff:

Radpendlerachse "Radtangente West" Baunatal ↔ KS-Nordshausen ↔ KS-Süsterfeld-Helleböhn ↔ KS-Wilhelmshöhe-Zentrum: Bereich A44

<p>Geographische Lage:</p> <p>Anfangspunkt (Lat/Lon): 51,26842 / 9,42789</p> <p>Endpunkt (Lat/Lon): 51,26656 / 9,42872</p> <p>Länge: 215m</p>	<p>Kategorisierung der Maßnahme:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Neuer Weg <input type="checkbox"/> Querung <input type="checkbox"/> Rastplätze</p> <p><input type="checkbox"/> Fahrradstraße <input type="checkbox"/> Beschilderung <input type="checkbox"/> Sonstige</p> <p><input type="checkbox"/> Oberfläche <input type="checkbox"/> Barriere</p> <p><input type="checkbox"/> Tempolimit <input type="checkbox"/> Abstellanlagen</p>
---	--

Momentaner Zustand:

Fehlende Direktverbindung auf ebener Strecke zwischen Baunatal-Altenritte und KS-Nordshausen; von Nordshausen aktuell 60 m steile Höhenmeter in vorhandener "Hangverbindung": Fehlende Trasse im Bereich der Naumburger Bahn. Im Unterführungsbauwerk unter der A 44 wäre westlich der Bahn Platz für eine Nahmobilitätsverbindung ("Knackpunkt" der Radtangente West zwischen Baunatal und KS-Wilhelmshöhe).

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Ideenstudie: Errichtung einer direkten Verbindung westlich entlang der Naumburger Bahn: Herstellung gradliniger Rampen in das Unterführungsbauwerk, Ausbau mit einer asphaltierten, alltagstauglichen Route mit Beleuchtung. Sinnvoll wäre es, den Neubauabschnitt aufgrund der Rampen möglichst mit Separation RV (min. 3 m) und FV (min. 1,8 bis 2 m als Hochbordgehweg) zu errichten, da auf dieser wichtigen Radpendlerroute höhere RV Mengen zu erwarten sind. Falls das nicht möglich ist sollte die Strecke als gemeinsamer Geh- und Radweg mit am besten mindestens 3,5 m, besser aber 4 m Breite errichtet werden. Insbesondere im Bereich des Unterführungsbauwerks der A44 mit den Gefällestecken der Rampen wäre eine Separation aufgrund der höheren RV-Geschwindigkeiten wichtig. Der Querschnitt im Bauwerk müsste dafür ausreichend breit sein. Die weitere Ausbautrasse nach Norden ist Stadtgebiet Kassel (KS 34NeubauabschnittundAusbaustreckeKS 230).



Bild 1: Kartenausschnitt



Bild 2: Blick vor der Unterführung Richtung Norden (nach KS-Nordshausen). Hier wäre eine Rampe zum Überwindung des Höhenunterschieds notwendig.



Bild 3: Im Bauwerk: Blick Richtung Baunatal: Hier wäre parallel der Bahn eine längere Rampe notwendig, für die aber Raum zur Verfügung steht (Bild: Swen Schneider).



Bild 4: Im Bauwerk: Blick Richtung KS-Nordshausen: Hier wäre parallel der Bahn ebenfalls eine längere Rampe notwendig, für die auch Raum zur Verfügung steht (Bild: Swen Schneider).

Kürzel: FUT_30	Routenkategorie: IV	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Außerorts	Priorität: M
--------------------------	-------------------------------	-----------------------	---------------------------------	---------------------------	------------------------

Betreff:
Ortsverbindung Fuldata-Ihringshausen ↔ KS-Philippinenhof-Warteberg

<p>Geographische Lage:</p> <p>Anfangspunkt (Lat/Lon): 51,34968 / 9,50372</p> <p>Endpunkt (Lat/Lon): 51,34907 / 9,50126</p> <p>Länge: 185m</p>	<p>Kategorisierung der Maßnahme:</p> <table border="0"> <tr> <td><input type="checkbox"/> Neuer Weg</td> <td><input type="checkbox"/> Querung</td> <td><input type="checkbox"/> Rastplätze</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> Fahrradstraße</td> <td><input type="checkbox"/> Beschilderung</td> <td><input type="checkbox"/> Sonstige</td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> Oberfläche</td> <td><input type="checkbox"/> Barriere</td> <td></td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> Tempolimit</td> <td><input type="checkbox"/> Abstellanlagen</td> <td></td> </tr> </table>	<input type="checkbox"/> Neuer Weg	<input type="checkbox"/> Querung	<input type="checkbox"/> Rastplätze	<input type="checkbox"/> Fahrradstraße	<input type="checkbox"/> Beschilderung	<input type="checkbox"/> Sonstige	<input checked="" type="checkbox"/> Oberfläche	<input type="checkbox"/> Barriere		<input type="checkbox"/> Tempolimit	<input type="checkbox"/> Abstellanlagen	
<input type="checkbox"/> Neuer Weg	<input type="checkbox"/> Querung	<input type="checkbox"/> Rastplätze											
<input type="checkbox"/> Fahrradstraße	<input type="checkbox"/> Beschilderung	<input type="checkbox"/> Sonstige											
<input checked="" type="checkbox"/> Oberfläche	<input type="checkbox"/> Barriere												
<input type="checkbox"/> Tempolimit	<input type="checkbox"/> Abstellanlagen												

Momentaner Zustand:
extrem hoprige Erde- und Schotterstrecke

Vorgeschlagene Maßnahmen:
mittelfristig 3,5 m breite Asphaltdecke herstellen. Etwa 370 m der Maßnahme liegen als Punkt KS_232 im Stadtgebiet Kassel. wichtig wäre vor allem hier ein Asphaltdecke. Die holprige Asphaltdecke von Punkt KS_232 ist mit Stand noch einigermaßen fahrbar. Falls mit neuen Decken die Strecke vermehrt von KFZ-Schleichverkehr genutzt würde müsste man eine Pfostensperre einrichten (sofern notwendig evtl mit Schloßsystem für landwirtschaftlichen Verkehr).

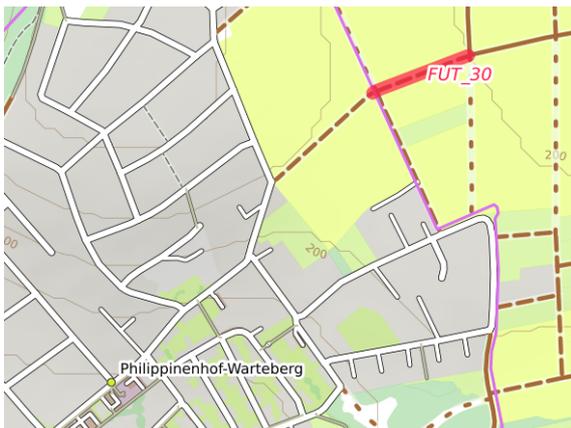


Bild 1: Kartenausschnitt



Bild 2: Die breite Holperstrecke mit Blickrichtung Kassel.



Bild 3: Die breite Holperstrecke mit Blickrichtung Ihringshausen.

Kürzel: KS_30	Routenkategorie: III, IV	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: K1
-------------------------	------------------------------------	-----------------------	---------------------------------	---------------------------	-------------------------

Betreff:

Radpendlerachse "Radtangente West" Baunatal ↔ KS-Nordshausen ↔ KS-Süsterfeld-Helleböhn ↔ KS-Wilhelmshöhe-Zentrum: Bereich Eugen-Richter-Straße

<p>Geographische Lage:</p> <p>Anfangspunkt (Lat/Lon): 51,28363 / 9,43938</p> <p>Endpunkt (Lat/Lon): 51,28197 / 9,43308</p> <p>Straße: Länge: K36 483 m</p>	<p>Kategorisierung der Maßnahme:</p> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td><input type="checkbox"/> Neuer Weg</td> <td><input type="checkbox"/> Querung</td> <td><input type="checkbox"/> Rastplätze</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> Fahrradstraße</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> Beschilderung</td> <td><input type="checkbox"/> Sonstige</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> Oberfläche</td> <td><input type="checkbox"/> Barriere</td> <td></td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> Tempolimit</td> <td><input type="checkbox"/> Abstellanlagen</td> <td></td> </tr> </table> <p>Vorgeschlagene maximal Geschwindigkeit: 30 km/h</p>	<input type="checkbox"/> Neuer Weg	<input type="checkbox"/> Querung	<input type="checkbox"/> Rastplätze	<input type="checkbox"/> Fahrradstraße	<input checked="" type="checkbox"/> Beschilderung	<input type="checkbox"/> Sonstige	<input type="checkbox"/> Oberfläche	<input type="checkbox"/> Barriere		<input checked="" type="checkbox"/> Tempolimit	<input type="checkbox"/> Abstellanlagen	
<input type="checkbox"/> Neuer Weg	<input type="checkbox"/> Querung	<input type="checkbox"/> Rastplätze											
<input type="checkbox"/> Fahrradstraße	<input checked="" type="checkbox"/> Beschilderung	<input type="checkbox"/> Sonstige											
<input type="checkbox"/> Oberfläche	<input type="checkbox"/> Barriere												
<input checked="" type="checkbox"/> Tempolimit	<input type="checkbox"/> Abstellanlagen												

Momentaner Zustand:

Stärker befahrene Straße ohne Sicherung des RV.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

sehr wichtig wäre Tempo 30, da für eine sichere Separation kein Raum zur Verfügung steht. Anmerkung zum Tempo 30 auf klassifizierten Straßen: Trotz einer Lockerung der diesbezüglichen Regelungen im Sommer 2016 ist die Einführung vom Tempo 30 hier immer noch an höhere Hürden geknüpft (Vergleiche auch Pressemeldung des BMVI „<http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2016/094-dobrindt-stvo-nouvelle.html>). Die Maßnahme wurde daher als "Anmerkung" einsortiert. Wichtig für die Akzeptanz bzw. Einhaltung vom Tempo 30 ist ferner die Zustimmung der örtlichen Anwohner und Bevölkerung.

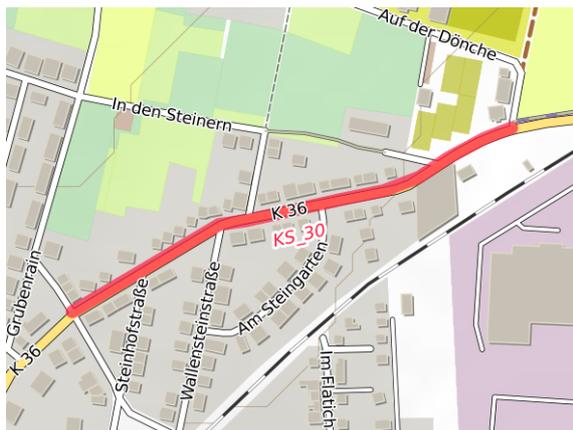


Bild 1: Kartenausschnitt

Kürzel: KS_31	Routenkategorie: V	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Außerorts	Priorität: M2
Betreff: Anmerkung zur Nahmobilitätsverbindung Brasselsberg ↔ Nordshausen nördlicher Ortsrand					
Geographische Lage: Anfangspunkt (Lat/Lon): 51,28614 / 9,43043 Endpunkt (Lat/Lon): 51,28932 / 9,42407 Länge: 742m		Kategorisierung der Maßnahme: <input type="checkbox"/> Neuer Weg <input type="checkbox"/> Querung <input type="checkbox"/> Rastplätze <input type="checkbox"/> Fahrradstraße <input type="checkbox"/> Beschilderung <input type="checkbox"/> Sonstige <input checked="" type="checkbox"/> Oberfläche <input type="checkbox"/> Barriere <input type="checkbox"/> Tempolimit <input type="checkbox"/> Abstellanlagen			
Momentaner Zustand: Aktuell grobe, z. T. ausgewaschene Schotterdecke im Gefälle.					
Vorgeschlagene Maßnahmen: Das Problem ausgewaschener Schotterdecken im Gefälle lässt sich grundlegend nur mit einer festen Decke lösen. Lösungsansatz: Asphaltdecke herstellen.					
					
Bild 1: Kartenausschnitt			Bild 2: Blick auf die Schotterdecke Richtung Brasselsberg.		

Kürzel: KS_32	Routenkategorie: III, IV	Freizeitroute:	Baulasträger: Land	Lage: Innerorts	Priorität: M1
-------------------------	------------------------------------	-----------------------	------------------------------	---------------------------	-------------------------

Betreff:

Grundzentrumsverbindung Bauna-Altenritte / Schauenburg ↔ Brasselsberg / KS-Wilhelmshöhe

Geographische Lage:

Anfangspunkt (Lat/Lon):

51,27912 / 9,40543

Endpunkt (Lat/Lon):

51,28109 / 9,40652

Straße: Länge:

L3218 233 m

Kategorisierung der Maßnahme:

- | | | |
|--|---|-------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Neuer Weg | <input type="checkbox"/> Querung | <input type="checkbox"/> Rastplätze |
| <input type="checkbox"/> Fahrradstraße | <input type="checkbox"/> Beschilderung | <input type="checkbox"/> Sonstige |
| <input checked="" type="checkbox"/> Oberfläche | <input type="checkbox"/> Barriere | |
| <input type="checkbox"/> Tempolimit | <input type="checkbox"/> Abstellanlagen | |

Momentaner Zustand:

Sehr beengte Verhältnisse an der Konrad-Adenauer-Straße (sogar noch mit Bushalt): Gehweg ist in der jetzigen Situation zur Radverkehrsnutzung ungeeignet. Straßennutzung stadtauswärts keine Alternative, da nach etwa 350 m einseitige str. begl. RVA einsetzt.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Verbreiterung auf mindestens die doppelte Breite + Sicherheitstrennstreifen durch Verschwenkung der Fahrbahn. Ergänzung 02-2018: Der Punkt wurde im Radverkehrskonzept Stadt Kassel begutachtet. Die Pläne können von der Seite der Stadt Kassel heruntergeladen werden (Abschnitt 9 - Konrad-Adenauer-Straße): <https://www.stadt-kassel.de/projekte/verkehr/infos/23931/>



Bild 1: Kartenausschnitt



Bild 2: Schmale Strecke entlang der L3218 Richtung Baunatal.

Kürzel: NIT_32	Routenkategorie: II,III,IV	Freizeitroute:	Baulasträger: Bund	Lage: Außerorts	Priorität: K (bezüglich Planung A44)
--------------------------	--------------------------------------	-----------------------	------------------------------	---------------------------	--

Betreff:
Ergänzung zu Punkt NIT_31 bzw. zu KAU_21

Geographische Lage:

Anfangspunkt (Lat/Lon):
51,29203 / 9,57394

Endpunkt (Lat/Lon):
51,29296 / 9,56450

Straße: Länge:
A44 795 m

Kategorisierung der Maßnahme:

- | | | |
|---|---|-------------------------------------|
| <input checked="" type="checkbox"/> Neuer Weg | <input type="checkbox"/> Querung | <input type="checkbox"/> Rastplätze |
| <input type="checkbox"/> Fahrradstraße | <input type="checkbox"/> Beschilderung | <input type="checkbox"/> Sonstige |
| <input type="checkbox"/> Oberfläche | <input type="checkbox"/> Barriere | |
| <input type="checkbox"/> Tempolimit | <input type="checkbox"/> Abstellanlagen | |

Momentaner Zustand:

Aktuell keine durchgehende Route vorhanden.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Sofern der A7-Anschluss Kassel-Ost mit der Errichtung der A44 weg fällt und die B 7 für das Schutzgebiet "Lossewiesen" komplett renaturiert werden soll, so kann die Raddirektroute auch hier mit der Grundzentrenverbindung Niestetal-Heiligenrode - Lohfelden gebündelt werden.

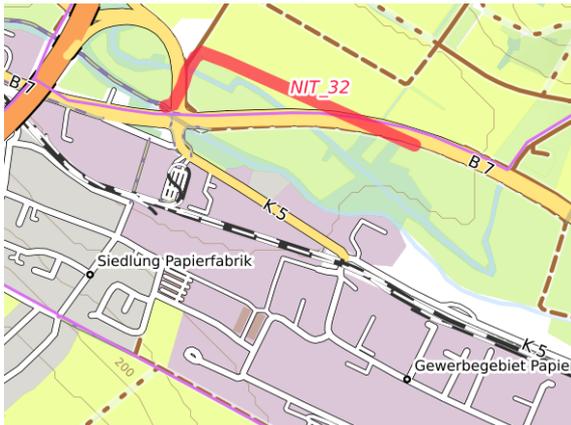


Bild 1: Kartenausschnitt

Kürzel: KS_33	Routenkategorie: III, IV	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Außerorts	Priorität: M2
Betreff: Grundzentrumsverbindung Schauenburg ↔ KS-Oberzwehren / KS-Niederzwehren					
Geographische Lage: Anfangspunkt (Lat/Lon): 51,27484 / 9,41295 Endpunkt (Lat/Lon): 51,27828 / 9,40483 Länge: 714m		Kategorisierung der Maßnahme: <input checked="" type="checkbox"/> Neuer Weg <input type="checkbox"/> Querung <input type="checkbox"/> Rastplätze <input type="checkbox"/> Fahrradstraße <input type="checkbox"/> Beschilderung <input type="checkbox"/> Sonstige <input type="checkbox"/> Oberfläche <input type="checkbox"/> Barriere <input type="checkbox"/> Tempolimit <input type="checkbox"/> Abstellanlagen			
Momentaner Zustand: Aktuell keine fahrbare Trasse vorhanden.					
Vorgeschlagene Maßnahmen: Herstellung einer alltagstauglichen selbstständig geführten RVA in Asphalt mit 2,5 m Breite.					
 <p>Bild 1: Kartenausschnitt</p>					

Kürzel: KS_34	Routenkategorie: III, IV	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Außerorts	Priorität: M3
-------------------------	------------------------------------	-----------------------	---------------------------------	---------------------------	-------------------------

Betreff:

Radpendlerachse "Radtangente West" Baunatal ↔ KS-Nordshausen ↔ KS-Süsterfeld-Helleböhn ↔ KS-Wilhelmshöhe-Zentrum: Bereich Eugen-Richter-Straße

Geographische Lage:

Anfangspunkt (Lat/Lon):

51,27772 / 9,42993

Endpunkt (Lat/Lon):

51,27202 / 9,42723

Länge:

680m

Kategorisierung der Maßnahme:

- | | | |
|--|---|-------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Neuer Weg | <input type="checkbox"/> Querung | <input type="checkbox"/> Rastplätze |
| <input type="checkbox"/> Fahrradstraße | <input type="checkbox"/> Beschilderung | <input type="checkbox"/> Sonstige |
| <input checked="" type="checkbox"/> Oberfläche | <input type="checkbox"/> Barriere | |
| <input type="checkbox"/> Tempolimit | <input type="checkbox"/> Abstellanlagen | |

Momentaner Zustand:

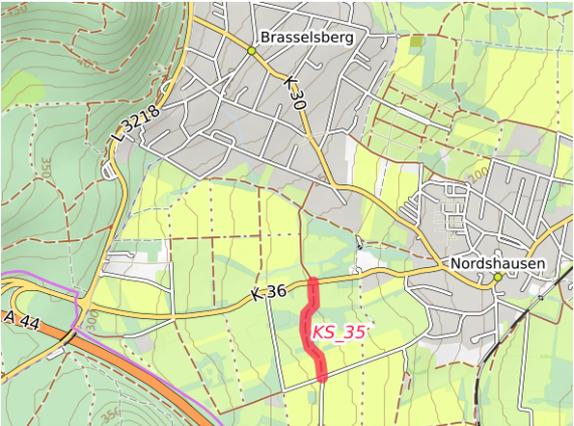
Fehlende Direktverbindung auf ebener Strecke zwischen Baunatal-Altenritte und KS-Nordshausen; aktuell 50 m steile Höhenmeter in vorhandener "Hangverbindung": aktuell Schotterstrecke im Bereich Naumberger Bahn. Diese Maßnahme hängt an Maßnahme BAU_29. Daher Punkt hier als Ideenstudie eingestuft.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Errichtung einer direkten Verbindung westlich entlang der Naumberger Bahn: Asphaltierung der Schotterstrecke. Einrichtung einer Beleuchtung, da wichtige Alltagsroute.



Bild 1: Kartenausschnitt

Kürzel: KS_35	Routenkategorie: IV	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Außerorts	Priorität: L3
Betreff: Anmerkung zur Stadtteilverbindung KS-Brasselsberg ↔ Baunatal-Altenbauna					
Geographische Lage: Anfangspunkt (Lat/Lon): 51,27637 / 9,41941 Endpunkt (Lat/Lon): 51,27999 / 9,41886 Länge: 436m		Kategorisierung der Maßnahme: <input type="checkbox"/> Neuer Weg <input type="checkbox"/> Querung <input type="checkbox"/> Rastplätze <input type="checkbox"/> Fahrradstraße <input type="checkbox"/> Beschilderung <input type="checkbox"/> Sonstige <input checked="" type="checkbox"/> Oberfläche <input type="checkbox"/> Barriere <input type="checkbox"/> Tempolimit <input type="checkbox"/> Abstellanlagen			
Momentaner Zustand: Aktuell Schotterstrecke.					
Vorgeschlagene Maßnahmen: Asphaltdecke aufbringen.					
					
Bild 1: Kartenausschnitt					

Kürzel: FUB_36	Routenkategorie: III,V	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Außerorts	Priorität: K
--------------------------	----------------------------------	-----------------------	---------------------------------	---------------------------	------------------------

Betreff:
Rudolf-Diesel-Straße im Gewerbepark

<p>Geographische Lage:</p> <p>Anfangspunkt (Lat/Lon): 51,26496 / 9,51370</p> <p>Endpunkt (Lat/Lon): 51,27416 / 9,52212</p> <p>Länge: 1295m</p>	<p>Kategorisierung der Maßnahme:</p> <p><input type="checkbox"/> Neuer Weg <input type="checkbox"/> Querung <input type="checkbox"/> Rastplätze</p> <p><input type="checkbox"/> Fahrradstraße <input checked="" type="checkbox"/> Beschilderung <input type="checkbox"/> Sonstige</p> <p><input type="checkbox"/> Oberfläche <input type="checkbox"/> Barriere</p> <p><input type="checkbox"/> Tempolimit <input type="checkbox"/> Abstellanlagen</p>
--	--

Momentaner Zustand:

Hinweis Autor Herbert Iba 2017: An der „Rudolf-Diesel-Straße“, die zwischen der L 3203 und der Gemeindegrenze zu Kassel in Abschnitten mal zu Lohfelden und mal zu Fuldabrück gehört, verläuft ein für den Radverkehr freigegebener Gehweg. Die vorhandenen Querungen an Einmündungen sind nicht nutzergerecht hergestellt und Furtmarkierungen fehlen zum Teil an Einmündungen und Zufahrten. Diese Mängel sollten behoben werden.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Sichtung Autor Dirk Schmidt 09-2019: Im Luftbild sind auf der Strecke in der Rudolf-Diesel-Straße mehrere breite Firmenzufahrten zu erkennen, die entweder überhaupt keine Furtmarkierung, oder Maximal eine weiße Furtmarkierung besitzen. Fehlende Furtmarkierungen sollen hergestellt und alle Furten für mehr Sicherheit rot eingefärbt werden inkl. entsprechender Radpiktogramm in weiß mit Pfeilen "Zweirichtungsradverkehr" dazu.

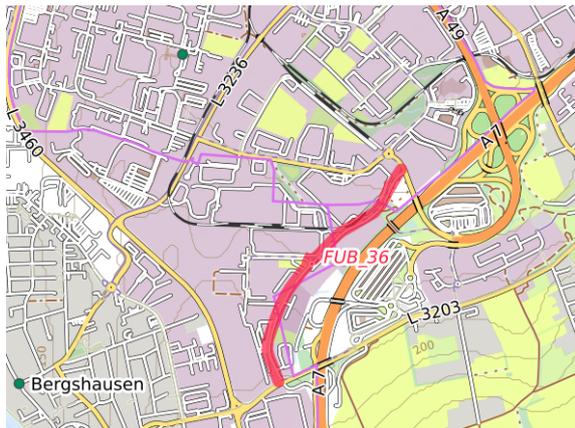


Bild 1: Kartenausschnitt

Kürzel: KS_36	Routenkategorie: II,III	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Außerorts	Priorität: M
-------------------------	-----------------------------------	-----------------------	---------------------------------	---------------------------	------------------------

Betreff:
Radpendlerroute "Wahlebach" zwischen Lohfelden ↔ Kassel-Mitte

Geographische Lage:

Anfangspunkt (Lat/Lon):
51,28889 / 9,53578

Endpunkt (Lat/Lon):
51,29773 / 9,51366

Länge:
1944m

Kategorisierung der Maßnahme:

- | | | |
|---|---|-------------------------------------|
| <input checked="" type="checkbox"/> Neuer Weg | <input type="checkbox"/> Querung | <input type="checkbox"/> Rastplätze |
| <input type="checkbox"/> Fahrradstraße | <input type="checkbox"/> Beschilderung | <input type="checkbox"/> Sonstige |
| <input type="checkbox"/> Oberfläche | <input type="checkbox"/> Barriere | |
| <input type="checkbox"/> Tempolimit | <input type="checkbox"/> Abstellanlagen | |

Momentaner Zustand:

Aktuell keine bedarfsgerechte RV-Führung für eine wichtige Radpendlerroute vorhanden: aktuell nur gemeinsame Wege mit dem Fußverkehr mit wassergebundener Decke.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Lösungsansatz: Schaffung eigener, separater Radverkehrsflächen mit Asphaltdecke im Bereich des Grünzugs Wahlebach: eigener Radweg mit 3 m Breite und davon durch Grünflächen getrennt verlaufender Gehweg mit 2,5 m Breite. Wichtig auch für den Fußweg: witterungsfeste Decke aus Pflaster oder ebenfalls Asphalt, damit bei Regenwetter der FV nicht den Radweg nutzt. für bessere soziale Sicherheit: Beleuchtung der neuen Strecken. Hinsichtlich der Beleuchtung könnten im evtl. natursensiblen Grünzug sensorgesteuerte Leuchten zum Einsatz kommen, die sich nur lokal einschalten, wenn gerade ein Radfahrender unterwegs ist. Ferner würde es reichen, wenn die Beleuchtung Abends z. B. bis 24 Uhr und am Morgen z. B. ab 5 Uhr leuchten würde. Der hier im Grünzug aufgezeigte Weg ist **nur exemplarisch**. Für die Integration einer bedarfsgerechten Radpendlerroute in den Grünzug Wahlebach wäre eine komplette Überplanung des Grüngürtels erforderlich. **An der Querung der Waldemar-Petersen-Straße sollte die Radpendlerverbindung am Besten Vorrang erhalten.** Weiteres zum Thema siehe auch "**Radverkehrsführung in Parks und Grünzügen**": https://www.rvk.lk-kassel.radinformation.de/downloads/Fachbeispiele_Radverkehrsfuehrung_in_Parks_und_Gruenzuegen.pdf (PDF-Datei zum Herunterladen).

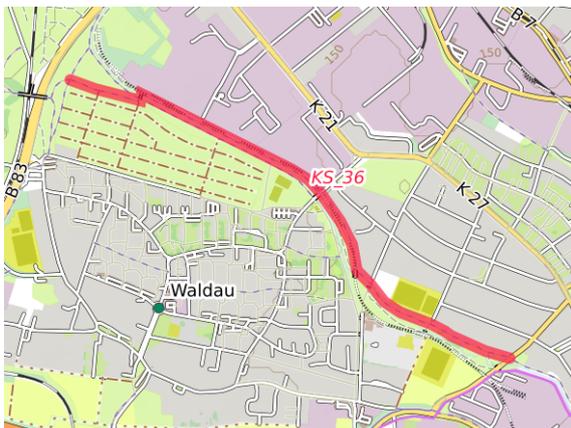


Bild 1: Kartenausschnitt



Bild 2: Radvorrangroute FR1 in Freiburg entlang der Dreisam: links 3 m für den RV, rechts 2,5 m für den FV.



Bild 3: Beispiel: Vorrang einer Radroute in einem Grünzug Kleve (Region Niederrhein). Die Querung bei Geo 51.80124 6.14874 wurde mit Rampensteinen in der KFZ-Fahrbahn gut abgesichert. weitere Bilder siehe auch Punkt VEL_36.



Bild 4: Region Kopenhagen: Der grüne Pfad (https://de.wikipedia.org/wiki/Den_Gr%C3%B8nne_Sti) in einem städtischem Grünzug ist eine viel genutzte Nahmobilitätsroute. Die Strecke besitzt eine Separation RV + FV. Der Fußbereich ist allerdings recht schmal ausgefallen. Hier wären 0,75 bis 1 m Breite mehr besser gewesen.

Kürzel: KS_37	Routenkategorie: II, III, IV	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: M1
-------------------------	--	-----------------------	---------------------------------	---------------------------	-------------------------

Betreff:

Radpendlerachse "ICE-Radweg" / Mittelzentrumsverbindung Baunatal (VW-Werk) ↔ KS-Wilhelmshöhe Höhe Querung Leuschnerstraße

Geographische Lage:

Ortspunkt (Lat/Lon):
51,29140 / 9,46076

Kategorisierung der Maßnahme:

- | | | |
|--|---|-------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Neuer Weg | <input checked="" type="checkbox"/> Querung | <input type="checkbox"/> Rastplätze |
| <input type="checkbox"/> Fahrradstraße | <input type="checkbox"/> Beschilderung | <input type="checkbox"/> Sonstige |
| <input type="checkbox"/> Oberfläche | <input type="checkbox"/> Barriere | |
| <input type="checkbox"/> Tempolimit | <input type="checkbox"/> Abstellanlagen | |

Momentaner Zustand:

Der "ICE-Radweg" ist die "schnelle Verbindung" für Radpendler aus dem Kasseler Westen u. a. in Richtung Baunatal-Rengershausen bzw. neues Gewerbegebiet Langes Feld. Die vielbefahrene Leuschnerstraße besitzt eine ungesicherte Querung. Insbesondere zu den Spitzenstunden des KFZ-Verkehrs ist eine Querung sehr schwierig. Die 200 m östlich stehende Lichtsignalanlage für den FV Höhe Brüder-Grimm-Straße ist für den RV auf dem ICE-Radweg keine bedarfsgerechte Alternative. Die Strecke des "ICE-Radwegs" ist im VEP Region Kassel 2030 als Hauptroute enthalten

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Lösungsansätze: Herstellung einer signalisierten Querung im Verlauf des ICE-Radwegs. Es wäre auch möglich eine "schlafende Dunkelampel" aufzustellen, die bei Bedarf vom RV oder FV auf Wunsch aktiviert werden könnte. So besteht dauerhaft im Gegensatz zu eine Dauerhaft aktiver Ampel kein Benutzungszwang der Anlage und RV bzw. FV kann in Nebenverkehrszeiten die Straße (wie heute auch) sofort queren.

Ergänzung 02-2019: Die Knoten wurde mit im Radverkehrskonzept Stadt Kassel beispielhaft begutachtet. Die Pläne können von der Seite der Stadt Kassel heruntergeladen werden (Leuschner Straße -> plan 1): Es wurde eine 2,5 m breite aufgeweitete Mittelinsel vorgeschlagen. Dies wäre in jedem Fall schon einmal eine substantielle Verbesserung gegenüber der heutigen Situation. **Für Kinder-Anhängergespanne reicht die Breite von 2,5 m allerdings nicht zum Aufstellen aus.** Auch für Familien mit Kindern wäre die Querung so noch nicht umfassend abgesichert. Hier könnte man dann aber immerhin absteigen und mit Kindern über die neue, nahe Fußgängerinsel schieben. Ob und wann die beispielhafte Planung evtl. umgesetzt wird, ist nicht bekannt. Bei einer möglichen Maßnahme an diesem Knoten sollten zuvor aber noch einmal alle potentiellen Maßnahmenvarianten überprüft/erkundet werden. Beispielplan: https://www.kassel.de/buerger/verkehr_und_mobilitaet/radverkehrskonzept/radverkehrskonzept.php -> Berichte und Dokumente zum Download.

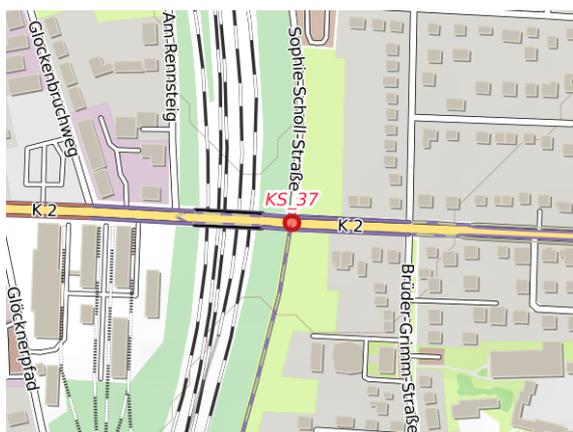


Bild 1: Kartenausschnitt



Bild 2: Querung des "ICE-Radwegs" an der Leuschner-Straße.

Kürzel: KS_38	Routenkategorie: III	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: K1
-------------------------	--------------------------------	-----------------------	---------------------------------	---------------------------	-------------------------

Betreff:
Kassel Vorderer Westen: Friedrich-Ebert-Straße / Höhe Haltestelle Friedenskirche

<p>Geographische Lage:</p> <p>Ortspunkt (Lat/Lon): 51,31609 / 9,46852</p>	<p>Kategorisierung der Maßnahme:</p> <table border="0"> <tr> <td><input type="checkbox"/> Neuer Weg</td> <td><input type="checkbox"/> Querung</td> <td><input type="checkbox"/> Rastplätze</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> Fahrradstraße</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> Beschilderung</td> <td><input type="checkbox"/> Sonstige</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> Oberfläche</td> <td><input type="checkbox"/> Barriere</td> <td></td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> Tempolimit</td> <td><input type="checkbox"/> Abstellanlagen</td> <td></td> </tr> </table>	<input type="checkbox"/> Neuer Weg	<input type="checkbox"/> Querung	<input type="checkbox"/> Rastplätze	<input type="checkbox"/> Fahrradstraße	<input checked="" type="checkbox"/> Beschilderung	<input type="checkbox"/> Sonstige	<input type="checkbox"/> Oberfläche	<input type="checkbox"/> Barriere		<input type="checkbox"/> Tempolimit	<input type="checkbox"/> Abstellanlagen	
<input type="checkbox"/> Neuer Weg	<input type="checkbox"/> Querung	<input type="checkbox"/> Rastplätze											
<input type="checkbox"/> Fahrradstraße	<input checked="" type="checkbox"/> Beschilderung	<input type="checkbox"/> Sonstige											
<input type="checkbox"/> Oberfläche	<input type="checkbox"/> Barriere												
<input type="checkbox"/> Tempolimit	<input type="checkbox"/> Abstellanlagen												

Momentaner Zustand:
 Stadteinwärts bei Tempo 30 benutzungspflichtige Haltestellenumfahrung, die abseits der Vorfahrtsstraße im Parkplatz endet. Diese Regelung ist weder bedarfsgerecht noch konform zur StVO: Aufhebung der Benutzungspflicht, da keine erheblich erhöhte Gefährdung für die Verkehrsteilnehmer besteht (§45 Absatz 9 der StVO).

Vorgeschlagene Maßnahmen:
 Kurzfristig: Aufhebung der Benutzungspflicht durch Entfernung von Zeichen 241. Markierung der Umfahrung als "sonstige RVA" mit großen, deutlich sichtbaren Fahrradpiktogrammen. Mittelfristig: Umbau des Ostendes der Umfahrung mit Einfädung in die Friedrich-Ebert-Straße parallel mit Maßnahme KS_5.

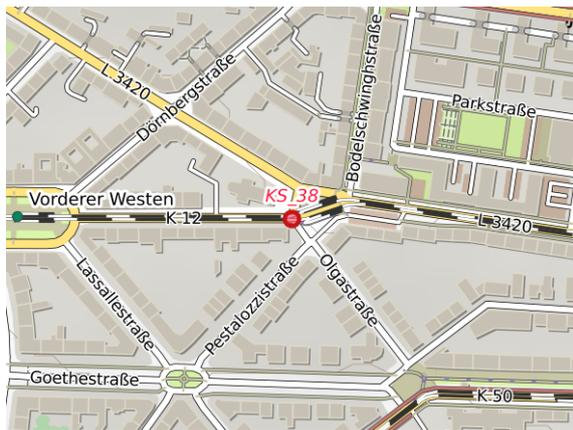


Bild 1: Kartenausschnitt



Bild 2: Blick auf Zeichen 241. Die Strecke endet im Parkplatz.

Kürzel: LOH_39	Routenkategorie: III, IV	Freizeitroute:	Baulasträger: Kreis	Lage: Außerorts	Priorität: M-L
Betreff: Ideenstudie "Radpendlerroute Söhrebahn": Söhrewald-Wellerode ↔ Lohfelden - KS-Forstfeld / Kassel-Mitte - Querung A 7 (Ideenstudie)					
Geographische Lage:		Kategorisierung der Maßnahme:			
Anfangspunkt (Lat/Lon): 51,28444 / 9,54520		<input checked="" type="checkbox"/> Neuer Weg	<input type="checkbox"/> Querung	<input type="checkbox"/> Rastplätze	
Endpunkt (Lat/Lon): 51,28592 / 9,54486		<input type="checkbox"/> Fahrradstraße	<input type="checkbox"/> Beschilderung	<input type="checkbox"/> Sonstige	
Länge: 197m		<input type="checkbox"/> Oberfläche	<input type="checkbox"/> Barriere		
		<input type="checkbox"/> Tempolimit	<input type="checkbox"/> Abstellanlagen		
Momentaner Zustand:					
Im Autobahnbereich muss die stark befahrene Kreisstraße 8 genutzt werden, da es in Tallage keine RVA und sonstige ortsnahe Alternativen für den RV gibt. Dieser Lückenschluss ist der größte Knackpunkt der gesamten Radpendlerroute Söhrebahn. Die historische Söhrebahn unterquerte hier einmal mit einer Brücke auf halber Höhe die Autobahn. Die alte Bahnbrücke ist lange abgetragen.					
Vorgeschlagene Maßnahmen:					
Lösungsansätze:					
1. Herstellung einer ebenerdigen Querung mit neuer, kleiner Brücke über den Wahlebach und mindestens Mittelinsel an der K 8 (besser Mittelinsel mit zusätzlicher "Dunkelampel", die RV und FV bei Bedarf aktivieren kann). Von der Topografie her und aufgrund des hohen Verkehrsaufkommen auf der K 8 würde aber als sichere, komfortablere und schnellere Querung vor allem eine Rad- und Fußgängerbrücke anbieten.					
2. Ideenstudie als Rad- und Fußgängerbrücke von Herbert Iba 2017 (konkretisiert von Autor Dirk Schmidt in 03-2019): Bei diesem Streckenabschnitt handelt es sich um die Schlüsselstelle der Radpendlerroute Söhrebahn. Allgemeiner Lösungsansatz: Nutzung des alten Bahntrassenkorridors mit einer neuen Rad- und Fußbrücke, die als Zwischenebene unter der bestehenden Autobahnbrücke verläuft.					
Besichtigung der Örtlichkeit durch Autor Dirk Schmidt im Frühjahr 2019: Die Höhe der A7-Brücke lässt eine solche Konstruktion prinzipiell zu. Das Bauwerk könnte auf Kasseler Seite an der Heidenkopfstraße an Höhe gewinnen (auf der alten Bahntrasse). Es würde dann mit ausreichender Höhe die Heidenkopfstraße, wie auch die Ochshäuser Straße mit Wahlebach überspannen. An der südwestlichen Ecke der Autobahnbrücke könnte eine größere Brückenstütze entstehen (Hier ist der Erdhang praktischerweise auch bereits baumfrei). Auf dieser neuen Brückenstütze im Hang würde die Rad- und Fußgängerbrücke eine Kurve von etwa 120 Grad machen. Hierbei sind fahrradtaugliche Radien zu beachten. Von hier würde die Brücke freitragend über das südliche Widerlager der Autobahnbrücke an Höhe verlieren. Das Deck der Radbrücke sollte eine Breite von mindestens 3 m, besser aber 4 m erhalten. Wichtig: Ein solch aufwendiges Brückenbauwerk macht hier erst Sinn, wenn die Strecke im Stadtgebiet Kassel inklusive der Leipziger Straße gut für den Radverkehr ausgebaut ist.					
Weiterführende Literatur zum Thema Radbrücken allgemein aus den Niederlanden: Brief Dutch Design Manual for pedestrian and bicycle bridges Das englischsprachige Handbuch des niederländischen Ingenieurbüros IPV Delft kann hier auf http://www.fahrradland-bw.de/fileadmin/user_upload/Brief_Dutch_Design_Manual_for_Bicycle_and_Pedestrian_Bridges_v1.3.pdf -> Das Beispiel "Auke Vleerstraat Bridge / Enschede" der Bilder unten siehe Seite 67.					

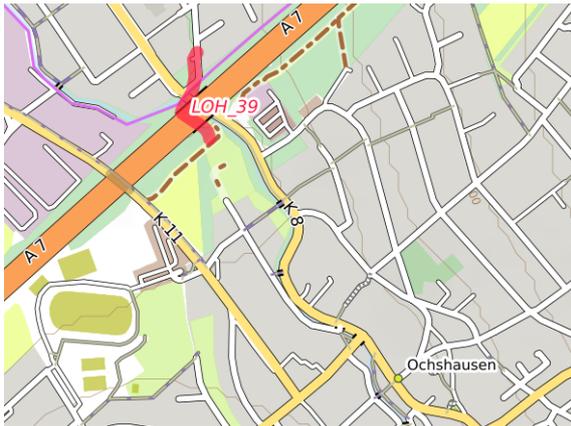


Bild 1: Kartenausschnitt



Bild 2: Radbrücke über die Auke Vleerstraat in Enschede: Das Bauwerk könnte evtl. ein mögliches Vorbild sein (Überbrückte Länge von 280 m, Baukosten 1,4 Mio in 2011, Video zur Brücke: <https://vimeo.com/55006329>).



Bild 3: Auf dem Bauwerk: etwa 4 m breite Fahrbahn, allerdings recht niedriges Brückengeländer (wohl keine 1,3 m, wie es in Deutschland Pflicht ist).



Bild 4: Prinzipskizze der Brücke: rot = Brückendeck, schwarz = Auflieger/Pfeiler. blau = Routenverlauf der Radpendlerroute

Kürzel: KS_39	Routenkategorie: V	Freizeitroute: HE-WA	Baulasträger: Land	Lage: Außerorts	Priorität: L1
-------------------------	------------------------------	--------------------------------	------------------------------	---------------------------	-------------------------

Betreff:

Herkules-Wartburg-Radweg: Schlangenweg im Bergpark Wilhelmshöhe

Geographische Lage:**Anfangspunkt** (Lat/Lon):

51,31503 / 9,39852

Endpunkt (Lat/Lon):

51,31568 / 9,39376

Länge:

1898m

Kategorisierung der Maßnahme:

- | | | |
|--|---|-------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Neuer Weg | <input type="checkbox"/> Querung | <input type="checkbox"/> Rastplätze |
| <input type="checkbox"/> Fahrradstraße | <input type="checkbox"/> Beschilderung | <input type="checkbox"/> Sonstige |
| <input checked="" type="checkbox"/> Oberfläche | <input type="checkbox"/> Barriere | |
| <input type="checkbox"/> Tempolimit | <input type="checkbox"/> Abstellanlagen | |

Momentaner Zustand:

Die Route des alten Kutschweges ist aktuell ein sehr holpriger, bereits viel geflickter Asphaltweg, der für durchschnittliche Tourenräder besonders bergab nur noch mit sehr guter Radbeherrschung sicher zu bewältigen ist.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Notwendig ist eine bedarfsgerechte Instandsetzung der Strecke mit neuer Fahrbahndecke. Asphaltdecke wäre sinnvoll. Alternativ wäre auch eine kleinteilige, gut befahrbare Pflasterung vertretbar. Wichtig hinsichtlich einer Pflasterung ist jedoch, ein Material einzusetzen, das bei Nässe keine rutschige Oberfläche bildet.

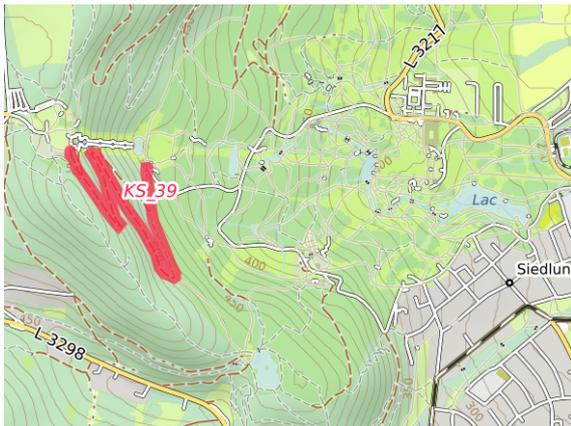


Bild 1: Kartenausschnitt



Bild 2: Der Schlangenweg: Blick auf den alten "Kutschweg" am Hang des Bergparks.

Kürzel: KS_40	Routenkategorie: II, III	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Außerorts	Priorität: M2
Betreff: Pendlerroute Lohfelden/ Fuldabrück-Bergshausen / KS-Ost ↔ VW-Werk Baunatal					
Geographische Lage: Anfangspunkt (Lat/Lon): 51,27035 / 9,48347 Endpunkt (Lat/Lon): 51,26503 / 9,48140 Länge: 823m		Kategorisierung der Maßnahme: <input type="checkbox"/> Neuer Weg <input type="checkbox"/> Querung <input type="checkbox"/> Rastplätze <input type="checkbox"/> Fahrradstraße <input type="checkbox"/> Beschilderung <input type="checkbox"/> Sonstige <input checked="" type="checkbox"/> Oberfläche <input type="checkbox"/> Barriere <input type="checkbox"/> Tempolimit <input type="checkbox"/> Abstellanlagen			
Momentaner Zustand: Wirtschaftsweg mit Schotterdecke.					
Vorgeschlagene Maßnahmen: Alltagstaugliche Asphaltdecke herstellen.					
					
Bild 1: Kartenausschnitt			Bild 2: Blick auf die Schotterdecke Richtung Norden.		
					
Bild 3: Streckenblick Richtung Süd-West.					

Kürzel: KS_41	Routenkategorie: II, III	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: M1
-------------------------	------------------------------------	-----------------------	---------------------------------	---------------------------	-------------------------

Betreff:
Mittelzentrumsverbindung Baunatal (VW-Werk) ↔ KS-Wilhelmshöhe / Höhe Querung Kohlenstraße

Geographische Lage:

Ortspunkt (Lat/Lon):
51,30803 / 9,45267

Kategorisierung der Maßnahme:

- | | | |
|--|---|-------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Neuer Weg | <input checked="" type="checkbox"/> Querung | <input type="checkbox"/> Rastplätze |
| <input type="checkbox"/> Fahrradstraße | <input type="checkbox"/> Beschilderung | <input type="checkbox"/> Sonstige |
| <input type="checkbox"/> Oberfläche | <input type="checkbox"/> Barriere | |
| <input type="checkbox"/> Tempolimit | <input type="checkbox"/> Abstellanlagen | |

Momentaner Zustand:

Diese Route ist die „schnelle Verbindung“ für Radpendler aus dem Kasseler Westen in Richtung VW-Werk und Baunatal. Die vielbefahrene Kohlenstraße besitzt eine weitgehend ungesicherte Querung. Es gibt lediglich eine „Auffang-LSA“ in Kombination mit der östlich stehenden Lichtsignalanlage für den Fußgängerverkehr. Insbesondere zu den Spitzenstunden des KFZ-Verkehrs ist eine direkte Querung der Kohlenstraße sehr schwierig. Die 150 m östlich stehende Lichtsignalanlage für den Fußverkehr, Höhe „Am Heimbach“ ist für den RV auf dieser Route keine bedarfsgerechte Alternative.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Lösungsansatz: Herstellung einer direkten signalisierten Querung im Verlauf des Übergangs Virchowstraße ↔ Christian-Reul-Straße: Vollsignalisierung des Knotens in entsprechenden Aufstellflächen für den RV im Verlauf der Hauptroute. Im Rahmen des Radverkehrskonzepts der Stadt Kassel wurde eine beispielhaften Planung erarbeitet. Die Pläne können von der Seite der Stadt Kassel heruntergeladen werden (Abschnitt 12 - Kohlenstraße zw. Bertha-v.-Suttner-Straße und Wittrockstraße): https://www.kassel.de/buerger/verkehr_und_mobilitaet/radverkehrskonzept/radverkehrskonzept.php -> Berichte und Dokumente zum Download.

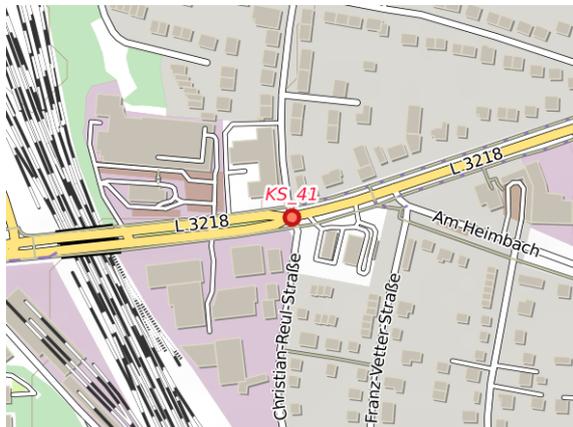


Bild 1: Kartenausschnitt



Bild 2: Abendstimmung an der Kohlenstraße: Zu solch einer Schwachverkehrszeit lässt sich die Kohlenstraße von der Christian-Reul-Straße kommend auch ohne LSA recht gefahrlos per Rad queren. Tagsüber sieht dies allerdings komplett anders aus.

Kürzel: KS_42	Routenkategorie: III, IV	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Außerorts	Priorität: M1
-------------------------	------------------------------------	-----------------------	---------------------------------	---------------------------	-------------------------

Betreff:

Radpendlerverbindung Söhrewald ↔ Lohfelden ↔ Kassel-Mitte

Geographische Lage:**Anfangspunkt** (Lat/Lon):

51,29772 / 9,53443

Endpunkt (Lat/Lon):

51,30300 / 9,53133

Länge:

681m

Kategorisierung der Maßnahme:

- | | | |
|--|---|-------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Neuer Weg | <input type="checkbox"/> Querung | <input type="checkbox"/> Rastplätze |
| <input type="checkbox"/> Fahrradstraße | <input type="checkbox"/> Beschilderung | <input type="checkbox"/> Sonstige |
| <input checked="" type="checkbox"/> Oberfläche | <input type="checkbox"/> Barriere | |
| <input type="checkbox"/> Tempolimit | <input type="checkbox"/> Abstellanlagen | |

Momentaner Zustand:

Ochshäuser Straße: stärker befahrene Straße ohne Sicherung des RV.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Lösungsansatz: Abmarkierung von Radfahrstreifen mit entsprechenden Sicherheitsräumen zum ruhenden Verkehr. Der Straßenraum dafür müsste vorhanden sein. Der westlich Fahrbahnrand ist heute in der Regel mit parkenden PKW / LKW belegt.



Bild 1: Kartenausschnitt

Kürzel: KS_43	Routenkategorie: V	Freizeitroute:	Baulasträger: Land	Lage: Innerorts	Priorität: K
-------------------------	------------------------------	-----------------------	------------------------------	---------------------------	------------------------

Betreff:

Querung Karlsaue auf der Verbindung Philosophenweg ↔ Auebad ↔ KS-Waldau / Forstfeld / Lohfelden (Teil Radpendlernetz)

Geographische Lage:

Anfangspunkt (Lat/Lon):
51,30591 / 9,48986

Endpunkt (Lat/Lon):
51,30088 / 9,49722

Länge:
895m

Kategorisierung der Maßnahme:

- | | | |
|--|---|-------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Neuer Weg | <input type="checkbox"/> Querung | <input type="checkbox"/> Rastplätze |
| <input type="checkbox"/> Fahrradstraße | <input checked="" type="checkbox"/> Beschilderung | <input type="checkbox"/> Sonstige |
| <input type="checkbox"/> Oberfläche | <input type="checkbox"/> Barriere | |
| <input type="checkbox"/> Tempolimit | <input type="checkbox"/> Abstellanlagen | |

Momentaner Zustand:

Die Strecke ist, wie die gesamte Karlsaue, aktuell für den RV gesperrt. Die Strecke wird bereits heute illegalerweise verstärkt vom RV genutzt und das trotz der Brücke mit Treppenstufen am Hirschgraben. Im Bereich des Hirschgraben tragen so bereits heute nicht wenige Radfahrende ihr Fahrrad über die historische Brücke. Mit dieser Verbindung lassen sich nämlich längere Umwege zwischen Kassel-West (Südstadt, Wehlheiden und Vorderer Westen via topografischer Ideallinie im Druseltal) und Kassel-Ost (Waldau, Forstfeld, Lohfelden usw.) vermeiden. Die Strecke wurde daher auch in das Radpendlernetz Region Kassel übernommen.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Streckenbezogene Freigabe für den RV (inklusive Südumfahrung des Hirschgrabens). Aufgrund großzügiger Wege und der ebenen Topografie ist die Radfreigabe von der Verkehrssicherheit her recht unproblematisch. Markierung der freigegebenen Routen mit kleinen Steinobelisken (z. B. etwa 40 bis 50 cm hoch) mit Fahrradpiktogrammen und Pfeilen auf den abgeschrägten Seitenflächen. Mit der Freigabe der Routen KS_22, KS_43 und KS_21 (R1 neu) wäre die Barrierewirkung der Karlsaue für den RV bereits weitgehend aufgehoben. Die Strecke ist Teil des Radpendlernetzes. Aufgrund der historischen Parkanlage ist hier auch bei evtl. Radfreigabe die bestehende Schotterdecke ausreichend. Grundeigentümer ist hier die "Museumslandschaft Hessen-Kassel", die sich in Trägerschaft des Landes Hessen befindet. Bildbeispiel: Radverkehr in historischem Schlosspark: https://www.rvk.lk-kassel.radinformation.de/downloads/Fachbeispiele_Radverkehrsfuehrung_in_Parks_und_Gruenzuegen.pdf (PDF-Datei zum Herunterladen).

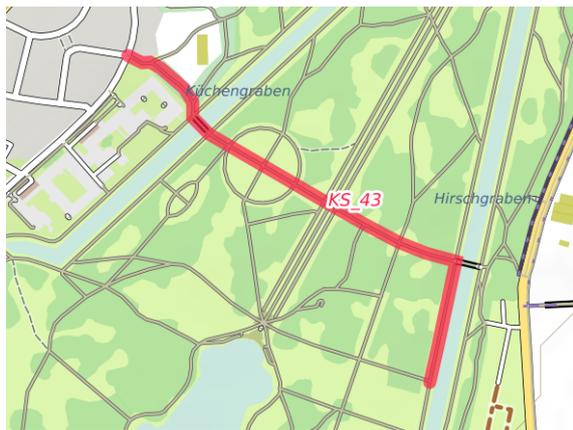


Bild 1: Kartenausschnitt



Bild 2: Schlosspark Frederiksberg: Der breite Hauptweg ist mit dezenter Radwegweisung in Form von Obelisken versehen.



Bild 3: Schlosspark Frederiksborg: Dieser Nebenweg ist für Fahrräder gesperrt.



Bild 4: Schlosspark Frederiksborg: Fahrradständer am Barockgarten. Dies macht Sinn, denn der Barockgarten ist für Räder gesperrt (sinnvolle Regelung).

Kürzel: VEL_44	Routenkategorie: II,III	Freizeitroute: KA-ED	Baulasträger: Kommune	Lage: Außerorts	Priorität: M2
--------------------------	-----------------------------------	--------------------------------	---------------------------------	---------------------------	-------------------------

Betreff:

Vorzugsvariante des Radschnellwegs / der Raddirektroute Vellmar ↔ KS-Mitte ↔ Baunatal im Ahnetal südlich Niedervellmar

Geographische Lage:

Anfangspunkt (Lat/Lon):

51,34567 / 9,48250

Endpunkt (Lat/Lon):

51,34705 / 9,48460

Länge:

224m

Kategorisierung der Maßnahme:

- | | | |
|---|---|-------------------------------------|
| <input checked="" type="checkbox"/> Neuer Weg | <input type="checkbox"/> Querung | <input type="checkbox"/> Rastplätze |
| <input type="checkbox"/> Fahrradstraße | <input type="checkbox"/> Beschilderung | <input type="checkbox"/> Sonstige |
| <input type="checkbox"/> Oberfläche | <input type="checkbox"/> Barriere | |
| <input type="checkbox"/> Tempolimit | <input type="checkbox"/> Abstellanlagen | |

Momentaner Zustand:

Keine direkte Strecke vorhanden. Etwa 2/3 der Maßnahme liegen auf Stadtgebiet Vellmar, der Rest ist Kassel. Die Strecke VEL_44 ist zusammen mit Maßnahme KS_179 der Knackpunkt auf der Rad-Direktverbindung Kassel-Vellmar.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Errichtung einer direkten Neubaustrecke mit Separation RV (mindestens 3 m Breit, besser 4 m) und FV (2,5 m Breite) auf baulich getrennten Wegen. **VEL_113 als Anbindung wichtig.** Die Strecke sollte als attraktive Nahmobilitätsachse mit Grünzugcharakter mit evtl. neuen Baum-/ Gehölzpflanzungen gestaltet werden (Bänke am Gehwegbereich?). Ankauf von Flächen notwendig. Herstellung einer Beleuchtung. am Südende der Maßnahme (auf Kasseler Gebiet) sollte für den RV ein Abzweig zur Niedervellmarer Straße (L 3386) hergestellt werden. Hinweis 03-2019: Die Machbarkeitsstudie „Raddirektverbindungen im Zweckverband Raum Kassel“, die im Dezember 2018 veröffentlicht wurde, empfiehlt für die Führung der Raddirektroute Vellmar - Kassel die östliche Umfahrung von Niedervellmar über VEL_35, VEL_37 und VEL_44. Unterlagen zur Studie: <https://wirtschaft.hessen.de/presse/pressemitteilung/land-foerdert-rad-direktverbindung-kassel-vellmar>). Die Gesamtkosten für die Planung betragen 99.000 Euro.



Bild 1: Kartenausschnitt



Bild 2: Radvorrangroute FR1 in Freiburg entlang der Dreisam: links 3 m für den RV, rechts 2,5 m für den FV.



Bild 3: Von Vellmar; Strecke müsste seitlich über Gelände Abwasseranlage führen - sollte machbar sein.



Bild 4: Von Kassel; Strecke müsste seitlich über Feldgelände und die Abwasseranlage führen - sollte machbar sein.

Kürzel: KS_44	Routenkategorie: II, IV	Freizeitroute: HERKULES	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: erledigt
-------------------------	-----------------------------------	-----------------------------------	---------------------------------	---------------------------	-------------------------------

Betreff:

Variante Radhauptverbindung KS-Mitte ↔ KS-Wilhelmshöhe am Knoten Freiherr-vom-Stein-Straße / Goethestraße (erledigt)

Geographische Lage:

Ortspunkt (Lat/Lon):
51,31494 / 9,45356

Kategorisierung der Maßnahme:

- | | | |
|--|---|-------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Neuer Weg | <input checked="" type="checkbox"/> Querung | <input type="checkbox"/> Rastplätze |
| <input type="checkbox"/> Fahrradstraße | <input type="checkbox"/> Beschilderung | <input type="checkbox"/> Sonstige |
| <input type="checkbox"/> Oberfläche | <input type="checkbox"/> Barriere | |
| <input type="checkbox"/> Tempolimit | <input type="checkbox"/> Abstellanlagen | |

Momentaner Zustand:

Fahrtrichtung Goethestraße stadtauswärts: unzureichender Sichtwinkel nach Norden in die Freiherr-vom-Stein-Straße

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Hinweis 03-2020: Mit dem Umbau der Goethestraße in eine Fahrradstraße in 2020 soll hier das nördliche Gewegek der Einmündung vorgezogen werden. Dadurch dürfte sich der aktuell kritische Blickwinkel nach Norden in die Freiherr-vom-Stein-Straße substanziell verbessern. Ob es zur sicheren Querung ausreicht, wird die Praxis zeigen. Da fest geplant, Punkt formal erledigt. **alter Lösungsansatz von 2017:** Mittelinsel mit Aufstellflächen für den RV und FV östlich vor den Tramschienen einrichten. Im Radverkehrskonzept der Stadt wurden Pläne erarbeitet. Diese können von der Seite der Stadt Kassel heruntergeladen werden (Abschnitt 6 - Goethestraße und Knoten 3): <https://www.stadt-kassel.de/projekte/verkehr/infos/23931/> -> Die neue Fahrradstraße Goethestraße könnte nach diesem erarbeiteten Beispielplan langfristig sogar Vorrang vor der Freiherr-vom-Stein-Straße erhalten.

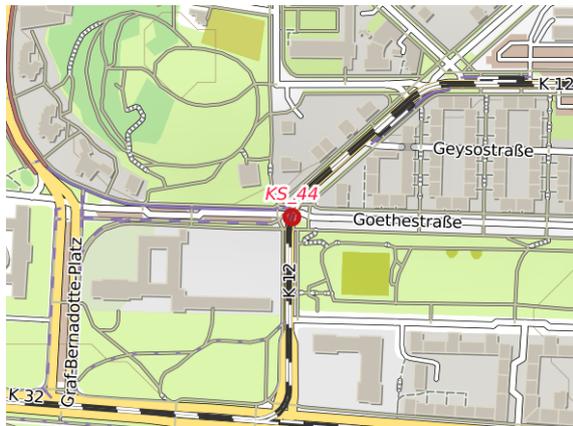


Bild 1: Kartenausschnitt



Bild 2: Bild von 2017 ohne vorgezogenen Gehweg: Sichtwinkel in Fahrtrichtung Goethestraße stadtauswärts am Knoten Freiherr-vom-Stein-Straße: Trotz Sperrfläche nicht ausreichend (z. T. stehen hier noch Falschparker, dann noch schwerer einzusehen).

Kürzel: KS_45	Routenkategorie: III	Freizeitroute: HE-WA	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: M-L
-------------------------	--------------------------------	--------------------------------	---------------------------------	---------------------------	--------------------------

Betreff:

Radpendlerroute Lohfelden ↔ KS-Waldau ↔ KS-Mitte / Südstadt / Wehlheiden

Geographische Lage:

Anfangspunkt (Lat/Lon):
51,29732 / 9,51070

Endpunkt (Lat/Lon):
51,30218 / 9,50301

Länge:
887m

Kategorisierung der Maßnahme:

- | | | |
|---|---|-------------------------------------|
| <input checked="" type="checkbox"/> Neuer Weg | <input type="checkbox"/> Querung | <input type="checkbox"/> Rastplätze |
| <input type="checkbox"/> Fahrradstraße | <input type="checkbox"/> Beschilderung | <input type="checkbox"/> Sonstige |
| <input type="checkbox"/> Oberfläche | <input type="checkbox"/> Barriere | |
| <input type="checkbox"/> Tempolimit | <input type="checkbox"/> Abstellanlagen | |

Momentaner Zustand:

Aktuell nur gemeinsamer Schotterweg mit dem Fußverkehr. Die Strecke wird bereits heute rege vom Alltagsradverkehr genutzt. Im aktuellen Zustand erfüllt sie jedoch nicht die Anforderungen, um mehr Pendler auf das Fahrrad zu bringen.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Lösungsansatz: Anlage einer eigenen, 2,5 bis 3 m breiten Radfahrbahn im Wiesenbereich östlich des bestehenden Schotterwegs (getrennt durch einen breiteren Rasenstreifen). Beschilderung der bestehenden Strecke als reiner Gehweg. Für den Gehweg wäre ein Asphaltbelag oder Pflasterung ebenfalls sinnvoll, damit nicht bei schlechter Witterung die Radfahrbahn vom FV genutzt wird. Hinsichtlich der Beleuchtung könnten im natursensiblen Parkbereich sensorgesteuerte Leuchten zum Einsatz kommen, die sich nur lokal einschalten, wenn gerade ein Radfahrender unterwegs ist (in der Kernzeit der Nacht keine Beleuchtung). In Frankfurt kommt in Grünanlagen aus Naturschutzgründen zum Teil heller Asphalt zum Einsatz. Diese helle Asphaltdecke heizt sich weniger stark auf (vergleiche dazu auch Artikel in der Frankfurter Neuen Presse vom 14. April 2018 https://www.rvk.lk-kassel.radinformation.de/downloads/Fachbeispiele_Radverkehrsfuehrung_in_Parks_und_Gruenzuegen.pdf (PDF-Datei zum Herunterladen).

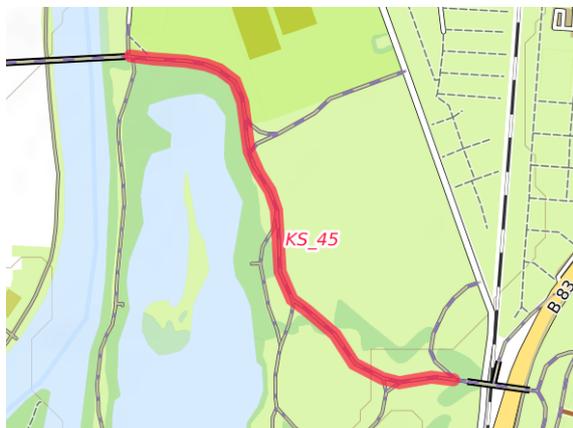


Bild 1: Kartenausschnitt



Bild 2: rechts im Wiesenbereich könnte die neue Radfahrbahn verlaufen.



Bild 3: Symbolbild: gepflegter Grünzug mit Nahmobilitätsverbindung in Enschede / Niederlande: als Separationselement zwischen Zweirichtungsradweg und Gehweg dient ein Grünstreifen mit Baumallee.

Kürzel: KS_46	Routenkategorie: III, IV	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: M-L
-------------------------	------------------------------------	-----------------------	---------------------------------	---------------------------	--------------------------

Betreff:
Kassel: Anbindung Stadtmitte aus Richtung KS-Ost und Niestetal in der Tränkeforte

Geographische Lage:

Anfangspunkt (Lat/Lon):
51,31506 / 9,50338

Endpunkt (Lat/Lon):
51,31525 / 9,50203

Länge:
97m

Kategorisierung der Maßnahme:

- | | | |
|--|---|-------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Neuer Weg | <input type="checkbox"/> Querung | <input type="checkbox"/> Rastplätze |
| <input type="checkbox"/> Fahrradstraße | <input type="checkbox"/> Beschilderung | <input type="checkbox"/> Sonstige |
| <input checked="" type="checkbox"/> Oberfläche | <input type="checkbox"/> Barriere | |
| <input type="checkbox"/> Tempolimit | <input type="checkbox"/> Abstellanlagen | |

Momentaner Zustand:

Gefährliche Führung des RV entgegen der Einbahnstraße, bergab auf dem Gehweg; Kollisionsgefahr mit FV aus den seitlichen Hauseingängen und mit Autotüren bei nicht gerade übermäßiger Gehwegbreite. Vor der Brüderstraße Verschwenkung des RV zweimal komplett untergeordnet über das Gehwegeck Tränkeforte / Wildemanngasse. Vorher war die Tränkeforte für den Radverkehr stadtauswärts nicht durchlässig.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Lösungsansatz: Streichung der Parkplätze auf der Südseite der Tränkeforte; Einbau einer Asphaltdecke und Abmarkierung eines Radfahrstreifens bergab Richtung Brüderstraße (besser wäre eine geschützte Radspur mit z. B. Hochbord als bauliche Barriere, um ein beparken zu verhindern). An der Brüderstraße Aufweitung der Fußgängeranpel, um eine direkte Querung in Richtung Karl-Branner-Brücke zu ermöglichen (im Prinzip Vollsignalisierung des Knotens). Die aufgeweitete Ampelanlage wäre auch für den FV wichtig. Aktuell fehlt für den FV eine direkte Querungsmöglichkeit von der Südseite der Tränkeforte über den Steinweg Richtung Rondell. Hier liegt ein gerne besuchter Biergarten, bzw. es gibt einen öfter genutzten Nahmobilitätsweg südlich um das Regierungspräsidium herum mit Treppe Richtung Orangerie.

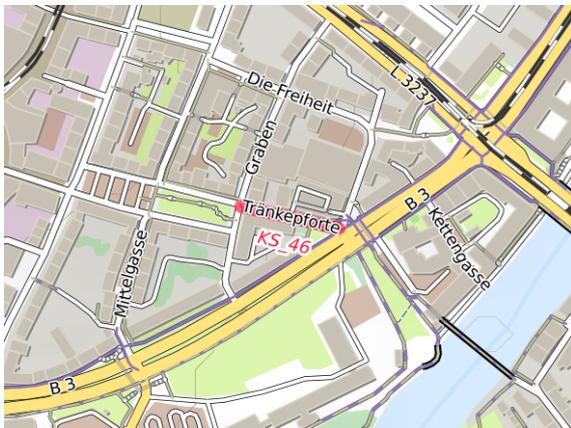


Bild 1: Kartenausschnitt



Bild 2: Gehweg "Radfahrer frei" bergab zwischen Längsparkern und Hauseingängen (Bild: Swen Schneider).

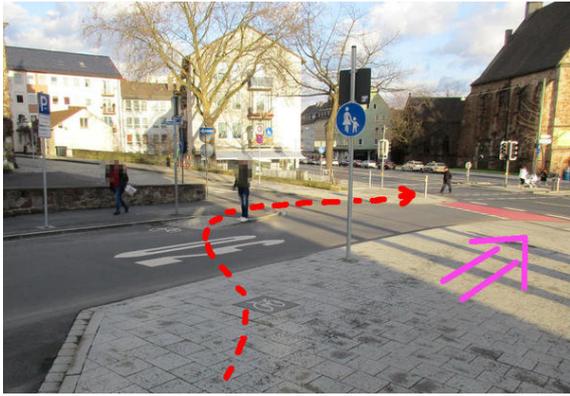


Bild 3: Rot gestrichelt: die im Text bereits erwähnte RV-Verschwenkung. Rechts beim violetten Pfeil fehlt an der Brüderstraße die erwähnte aufgeweitete Ampel (Bild: Swen Schneider).

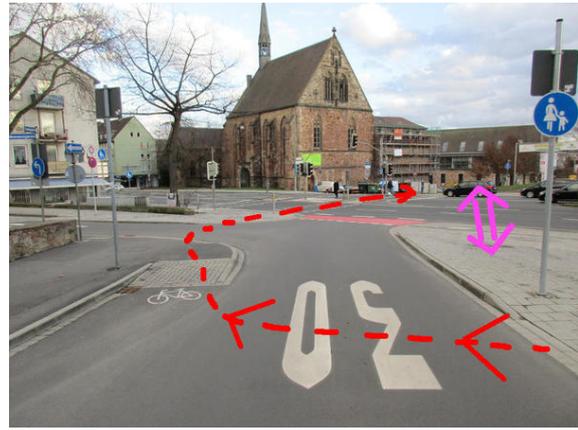
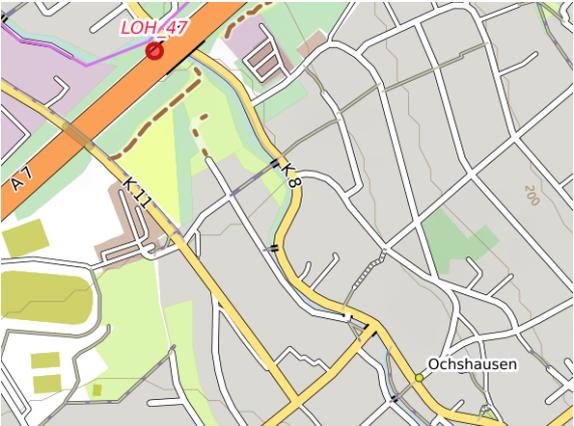


Bild 4: Rot gestrichelt: die im Text bereits erwähnte RV-Verschwenkung. Rechts beim violetten Pfeil fehlt an der Brüderstraße die erwähnte aufgeweitete Ampel (Bild: Swen Schneider).

Kürzel: LOH_47	Routenkategorie: III,IV	Freizeitroute:	Baulasträger: M-L	Lage: Außerorts	Priorität: Anmerkung
Betreff: Anmerkung zu Punkt LOH_39: Ideenstudie Radpendlerroute Söhrbahn Höhe A 7 - zusätzliche Bilder					
Geographische Lage: Ortspunkt (Lat/Lon): 51,28489 / 9,54446		Kategorisierung der Maßnahme: <input type="checkbox"/> Neuer Weg <input checked="" type="checkbox"/> Querung <input type="checkbox"/> Rastplätze <input type="checkbox"/> Fahrradstraße <input type="checkbox"/> Beschilderung <input type="checkbox"/> Sonstige <input type="checkbox"/> Oberfläche <input type="checkbox"/> Barriere <input type="checkbox"/> Tempolimit <input type="checkbox"/> Abstellanlagen			
Momentaner Zustand: Infos siehe LOH_39					
Vorgeschlagene Maßnahmen: Infos siehe LOH_39					
					
Bild 1: Kartenausschnitt			Bild 2: Brücke nicht maßstäblich, sondern nur grobe PRinzipskizze.		

Kürzel: KS_47	Routenkategorie: III, IV	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: L2
-------------------------	------------------------------------	-----------------------	---------------------------------	---------------------------	-------------------------

Betreff:

Kassel: Anbindung Stadtmitte aus Richtung KS-Ost und Niestetal / Einmündung Tränkeforte in die Brüderstraße

Geographische Lage:

Ortspunkt (Lat/Lon):
51,31504 / 9,50373

Kategorisierung der Maßnahme:

- | | | |
|--|---|-------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Neuer Weg | <input checked="" type="checkbox"/> Querung | <input type="checkbox"/> Rastplätze |
| <input type="checkbox"/> Fahrradstraße | <input type="checkbox"/> Beschilderung | <input type="checkbox"/> Sonstige |
| <input type="checkbox"/> Oberfläche | <input type="checkbox"/> Barriere | |
| <input type="checkbox"/> Tempolimit | <input type="checkbox"/> Abstellanlagen | |

Momentaner Zustand:

Aktuell keine direkte RV-Führung aus der Tränkeforte über die Brüderstraße Richtung Karl-Branner-Brücke. Die aktuelle, hier im Bild dargestellte Führung wurde erst im Herbst 2015 eröffnet. Vorher war die Tränkeforte für den Radverkehr stadtauswärts nicht durchlässig.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Aufweitung der Fußgängerampel über die gesamte Kreuzung (Im Prinzip Vollsignalisierung des Knotens): Installation einer weiteren LSA über den Steinweg in der Linie Tränkeforte-Südseite ↔ Weg zum Rondell. Der RV würde dann den Kreuzungsraum zwischen der bestehenden LSA Brüderstraße und der neuen LSA am Beginn des Steinwegs nutzen. Für den FV gäbe es eine neue, direkte LSA-Furt Richtung Rondell mit seinem gerne besuchten Biergarten.

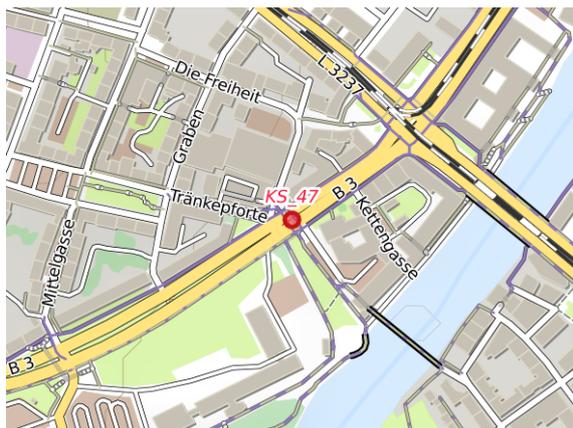


Bild 1: Kartenausschnitt

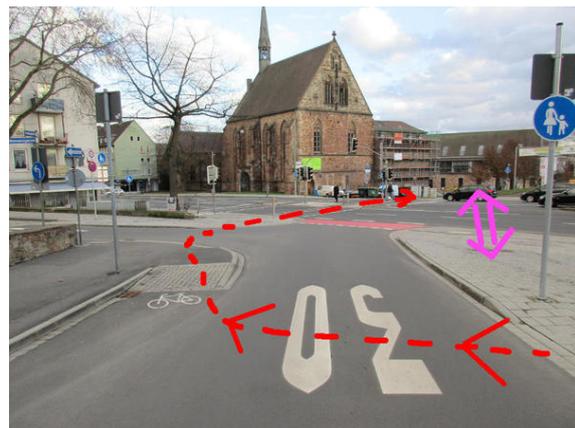


Bild 2: Blick aus der Tränkeforte: rot gestrichelt: RV-Verschwenkung aus der Tränkeforte in Fahrtrichtung Stadtauswärts. Rechts beim violetten Pfeil fehlt an der Brüderstraße die erwähnte aufgeweitete Ampel (Bild: Swen Schneider).

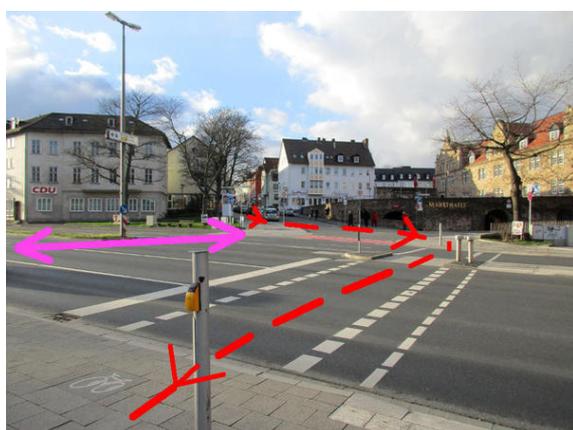


Bild 3: Blick Südseite Steinweg in die Tränkeforte: rot gestrichelt: RV-Verschwenkung aus der Tränkeforte in Fahrtrichtung stadtauswärts. Rechts beim violetten Pfeil fehlt an der Brüderstraße die erwähnte aufgeweitete Ampel (Bild: Swen Schneider).



Bild 4: LSA-Blick aus dem Steinweg Richtung Trompete: Die vordere RV-Furt ist übrigens für den RV vom Altmarkt in Richtung Rondell gedacht. Inwieweit das für die Radfahrenden verständlich ist, ist unklar (Bild: Swen Schneider).

Kürzel: KS_48	Routenkategorie: V	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: M,L
Betreff: Kassel-Bettenhausen am Eichwäldchen: Zubringer zum Radpendlernetz					

Geographische Lage: Anfangspunkt (Lat/Lon): 51,30224 / 9,54499 Endpunkt (Lat/Lon): 51,30189 / 9,54279 Länge: 170m	Kategorisierung der Maßnahme: <input type="checkbox"/> Neuer Weg <input type="checkbox"/> Querung <input type="checkbox"/> Rastplätze <input type="checkbox"/> Fahrradstraße <input type="checkbox"/> Beschilderung <input type="checkbox"/> Sonstige <input checked="" type="checkbox"/> Oberfläche <input type="checkbox"/> Barriere <input type="checkbox"/> Tempolimit <input type="checkbox"/> Abstellanlagen
---	---

Momentaner Zustand:

Momentan Schotter-Erdweg mit 2 m bis maximal 2,5 m breite. Bei Nässe und Winter Sturzgefahr; aktuell trotzdem bereits viel genutzte Nahmobilitätsverbindung.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Ausbau mit Separierung RV und FV. Herstellung einer Beleuchtung. Evtl. Eigentumsfragen sind zu klären. Der Grund der Route befindet sich aktuell, wie das gesamte Eichwäldchen, im Besitz des Landes Hessen.



Bild 1: Kartenausschnitt

Kürzel: KS_49	Routenkategorie: II, III, IV	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: K,M1
-------------------------	--	-----------------------	---------------------------------	---------------------------	---------------------------

Betreff:

Radpendlernetz Region Kassel - Radtangente West: Knoten Schwarzenbergstr. / Harleshäuserstr.

Geographische Lage:

Ortspunkt (Lat/Lon):
51,32453 / 9,44651

Kategorisierung der Maßnahme:

- | | | |
|--|---|-------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Neuer Weg | <input checked="" type="checkbox"/> Querung | <input type="checkbox"/> Rastplätze |
| <input type="checkbox"/> Fahrradstraße | <input type="checkbox"/> Beschilderung | <input type="checkbox"/> Sonstige |
| <input type="checkbox"/> Oberfläche | <input type="checkbox"/> Barriere | |
| <input type="checkbox"/> Tempolimit | <input type="checkbox"/> Abstellanlagen | |

Momentaner Zustand:

Aktuell ungesicherter Knoten, der aber bereits in das Radwegweisungsnetz der Stadt Kassel einbezogen ist. Schwierig bzw. je nach Verkehrslage sogar unmöglich ist von Vellmar kommend das Linksabbiegen aus der Schwarzenbergstr. in die Harleshäuserstr. / Richtung KS-Wilhelmshöhe. Die Radwegweisung ist als Pfeilwegweisung so nicht bedarfsgerecht, da z. T. aus den großen Entfernungen nicht oder nur sehr schwer lesbar.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Mittelfristig mögliche Lösung: Vollsignalisierung des Knoten für den RV. Signaltechnische Verknüpfung der neuen LSA mit dem bestehenden LSA in diesem Bereich der Harleshäuser Straße. Der Knoten sollte im Rahmen des Radverkehrskonzepts der Stadt überprüft werden. Kurzfristig: Auch die Beschilderung sollte möglichst im Rahmen des Radverkehrskonzepts überarbeitet werden (Aufstellung von Tabellenwegweisern an den drei relevanten Punkten des Knotens).

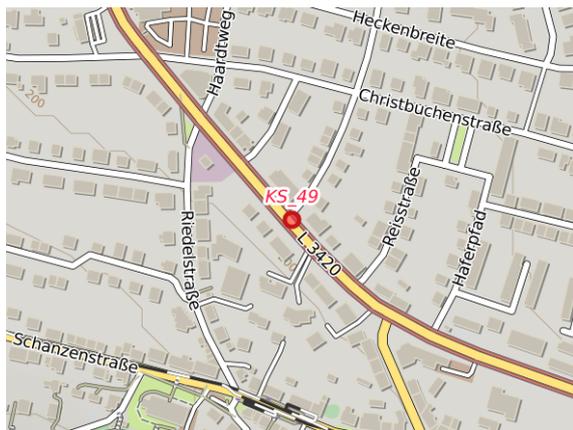


Bild 1: Kartenausschnitt



Bild 2: Standort Schwarzenbergstr.: Die Wegweisung ist für die Entfernung zu klein und steht ferner noch außerhalb der direkten Orientierungslinie. Einsatz von verteilt stehenden Tabellenwegweisern.

Kürzel: KS_50	Routenkategorie: III, IV	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: M1
-------------------------	------------------------------------	-----------------------	---------------------------------	---------------------------	-------------------------

Betreff:

Radpendlerroute Baunatal ↔ KS-Nordshausen ↔ KS-Süsterfeld-Helleböhn ↔ KS-Wilhelmshöhe-Zentrum:
Bereich Eugen-Richter-Straße

Geographische Lage:**Anfangspunkt** (Lat/Lon):

51,29148 / 9,45392

Endpunkt (Lat/Lon):

51,30768 / 9,44523

Straße: Länge:

K3 1947 m

Kategorisierung der Maßnahme:

- | | | |
|--|---|-------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Neuer Weg | <input type="checkbox"/> Querung | <input type="checkbox"/> Rastplätze |
| <input type="checkbox"/> Fahrradstraße | <input type="checkbox"/> Beschilderung | <input type="checkbox"/> Sonstige |
| <input checked="" type="checkbox"/> Oberfläche | <input type="checkbox"/> Barriere | |
| <input type="checkbox"/> Tempolimit | <input type="checkbox"/> Abstellanlagen | |

Momentaner Zustand:

Durchgehende, bedarfsgerechte und sichere RVA fehlen im Straßenzug. Lediglich im Nordbereich gibt es auf etwa einem Drittel der Strecke RVAs.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Komplette Überplanung des Straßenzugs mit Einplanung durchgängiger und bedarfsgerechter RVAs. Laut Information der Autoren (mit Stand etwa 2009) gab es Diskussionen, hier eine durchgehende RVA einzurichten. Zeitschiene ist den Autoren unbekannt. HNA-Artikel von 09-2016 dazu: Neuer Radweg an Eugen-Richter Straße (<http://www.hna.de/kassel/eugen-richter-strasse-soll-neuer-radweg-entstehen-6775908.html>). wichtige wären auf dieser Hauptroute RVA auf denen der RV sich sicher überholen (im Einrichtungsverkehr Minimalbreite 2,3 m, besser aber 2,5 m zuzüglich entsprechender Sicherheitsräume). Ferner sollten die RVA möglich so angelegt werden, das sie von evtl. längsparkern komplett baulich entflochten (aktuell auf der Strecke fast keine Längsparkstände vorhanden). Radfahrstreifen sollten des Weiteren am besten so angelegt werden, dass sie baulich gegen Falschparker geschützt sind.



Bild 1: Kartenausschnitt

Kürzel: KS_51	Routenkategorie: II,III,VI	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: M-L
-------------------------	--------------------------------------	-----------------------	---------------------------------	---------------------------	--------------------------

Betreff:

Radpendlernetz Region Kassel: Anmerkung zur Wilhelmshöher Allee / Rotes Kreuz ↔ Brüder-Grimm-Platz (allgemeine Anmerkung)

Geographische Lage:

Anfangspunkt (Lat/Lon):

51,31337 / 9,44942

Endpunkt (Lat/Lon):

51,31150 / 9,49087

Straße: Länge:

K32 2906 m

Kategorisierung der Maßnahme:

- | | | |
|--|---|-------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Neuer Weg | <input type="checkbox"/> Querung | <input type="checkbox"/> Rastplätze |
| <input type="checkbox"/> Fahrradstraße | <input type="checkbox"/> Beschilderung | <input type="checkbox"/> Sonstige |
| <input checked="" type="checkbox"/> Oberfläche | <input type="checkbox"/> Barriere | |
| <input type="checkbox"/> Tempolimit | <input type="checkbox"/> Abstellanlagen | |

Momentaner Zustand:

In Kassels z. T. sehr stark befahrener Stadtachse fehlen weitgehend Radverkehrsanlagen. Ferner aktuell z. T. vierspurige KFZ-Führung, die von der aktuellen KFZ-Belastung her nicht überall notwendig ist. Am Knoten Rotes Kreuz und auch am Abzweig Königstor bereits heute nur ein KFZ-Fahstreifen stadteinwärts. Die Strecke ist im Radroutennetz 2030 des Verkehrsentwicklungsplans 2030 Stadt und Region Kassel 2030 als Nebenroute dargestellt.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Als Anmerkung: Längerfristig Einrichtung sicherer und attraktiver RVA mit Regelbreite von mindestens 2 m (besser 2,5 m) zuzüglich entsprechenden Sicherheitsräumen zum ruhenden Verkehr. Bereits kurzfristig könnten ohne größere Umbauten des Straßenraums teilweise breite RVA als Radfahrstreifen abmarkiert werden: z. B. vom Roten Kreuz talwärts Richtung Wehlheider Platz bis vor Beginn der Abbiegespuren, oder auch zwischen Adolfstraße und Brüder-Grimm-Platz. Solche Radfahrstreifen mit Lücken wären zwar sehr wahrscheinlich auch in ihrem Verlauf wieder mit haltenden und parkenden KFZ belegt, aber solche Streifen wären ein sinnvoller Schritt hin zu einer fahrradfreundlicheren "Willi-Allee". Langfristig sollte der komplette Straßenverlauf so überplant werden, dass durchgehende Radverkehrsanlagen entstehen (Anlage so, das möglichst keine Konflikte mit ausparkenden KFZ entstehen). Der entsprechende öffentliche Raum steht dafür im Straßenzug prinzipiell zur Verfügung. Maßnahmen zur Sicherung des RV entlang des gesamten Straßenverlaufs sollten mittel- bis langfristig erarbeitet werden.

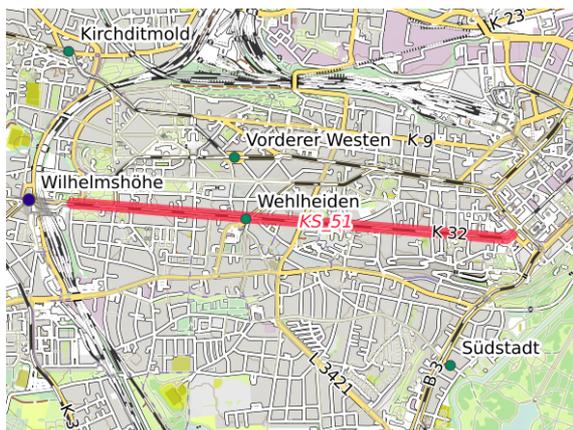


Bild 1: Kartenausschnitt



Bild 2: Ludwighafen am Rhein: breiter Radfahrstreifen in der Heinigstraße (Symbolbild, Motiv von Swen Schneider 2019).

Kürzel: KS_52	Routenkategorie: II, III	Freizeitroute:	Baulasträger: Bund	Lage: Außerorts	Priorität: M1
Betreff: Radpendlerverbindung Habichtswald ↔ Ahnatal / Kassel und Mittelzentrenverbindung Korbach / Wolfhagen ↔ Kassel / Vellmar: Bereich Kehre B 251 Gasthaus Ahnetal					
Geographische Lage:		Kategorisierung der Maßnahme:			
Anfangspunkt (Lat/Lon): 51,34375 / 9,37385		<input checked="" type="checkbox"/> Neuer Weg	<input type="checkbox"/> Querung	<input type="checkbox"/> Rastplätze	
Endpunkt (Lat/Lon): 51,34461 / 9,37898		<input type="checkbox"/> Fahrradstraße	<input type="checkbox"/> Beschilderung	<input type="checkbox"/> Sonstige	
Straße: Länge: B251 671 m		<input type="checkbox"/> Oberfläche	<input type="checkbox"/> Barriere		
		<input type="checkbox"/> Tempolimit	<input type="checkbox"/> Abstellanlagen		

Momentaner Zustand:

Sehr stark befahrene, unübersichtliche Bundesstraße B 251 ohne Sicherung des RV. Durchschnittlich tägliche Verkehrsmenge (DTV) nach Verkehrsmengenkarte 2010: 6186 / 169.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Errichtung einer RVA auf der alten Straßentrasse: 3 m breite RVA in Asphalt (Kurvenlage) und parallel, südlich ein 2 m breiter, separater Fußweg als Hochbordweg. Aufgrund der Kurven und des Gefälles ist hier eine Trennung des RV vom FV notwendig. Im Bereich der B-251-Querung oberhalb der Kehre (nahe Wanderparkplatz Triffelsbühl) ist als Querungshilfe mindestens eine Mittelinsel notwendig. Sinnvoll wäre evtl. sogar der Bau einer sozial sicheren Unterführung mit geradem Durchstich (mit baulicher Trennung RV und FV auch direkt in der Unterführung). Damit könnte eine sichere Führung auch für den FV hergestellt werden. Aktuell müssen Wanderer im Übergang von der alten Wolfhager Straße (von Kassel kommend) zum Dörnberg im Prinzip vier mal eine Straße queren.

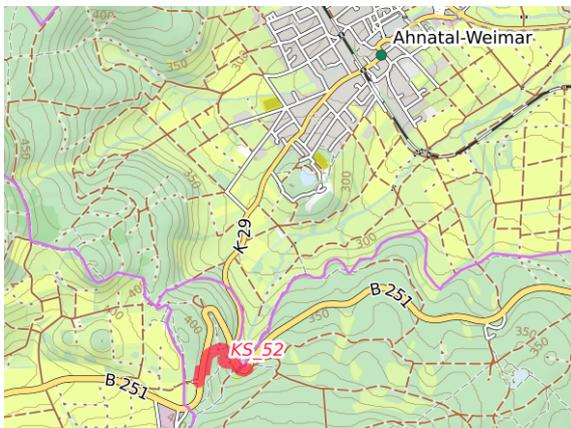


Bild 1: Kartenausschnitt



Bild 2: Blick von der Einmündung "Alte Wolfhager Straße" auf die Kurve der B 251 am Gasthaus Ahnetal. Die RVA würde hinter der Leitplanke verlaufen.



Bild 3: Blick aus der alten Straßentrasse auf die B 251 Richtung Kassel. Rechts hinter der Leitplanke würde die RVA verlaufen.



Bild 4: Im oberen, nicht mehr genutzten Bereich der alten Straßentrasse ist diese bereits zugewachsen. Man kann die alte Trasse allerdings noch erkennen. Hier würde die neue RVA hoch zur B 251 verlaufen.

Kürzel: KS_53	Routenkategorie: II,III	Freizeitroute:	Baulasträger: Bund	Lage: Außerorts	Priorität: L1
-------------------------	-----------------------------------	-----------------------	------------------------------	---------------------------	-------------------------

Betreff:

Radpendlerverbindung Habichtswald ↔ Kassel und Mittelzentrenverbindung Korbach / Wolfhagen ↔ Kassel / Vellmar: Bereich B 251 zwischen Gasthaus Ahnetal und Knoten Rasenallee am Roten Pfahl

Geographische Lage:

Anfangspunkt (Lat/Lon):
51,34461 / 9,37898

Endpunkt (Lat/Lon):
51,34932 / 9,41588

Straße: Länge:
B251 2971 m

Kategorisierung der Maßnahme:

- | | | |
|---|---|-------------------------------------|
| <input checked="" type="checkbox"/> Neuer Weg | <input type="checkbox"/> Querung | <input type="checkbox"/> Rastplätze |
| <input type="checkbox"/> Fahrradstraße | <input type="checkbox"/> Beschilderung | <input type="checkbox"/> Sonstige |
| <input type="checkbox"/> Oberfläche | <input type="checkbox"/> Barriere | |
| <input type="checkbox"/> Tempolimit | <input type="checkbox"/> Abstellanlagen | |

Momentaner Zustand:

Stark befahrene Straße außerorts ohne Sicherung des RV. Aufgrund des guten Ausbauszustandes hohes Geschwindigkeitsniveau des MIV bei gleichzeitig oft schwer einsehbarem Straßenverlauf. Durchschnittlich tägliche Verkehrsmenge (DTV) nach Verkehrsmengenkarte 2010: 6186 / 169.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Bau einer str. begl. RVA südlich der Bundesstraße mit 2,5 m Breite in Asphalt. Abtrennung durch eine Leitplanke von der Straße, damit KFZ im Unfallfall möglichst von der RVA fern gehalten werden.

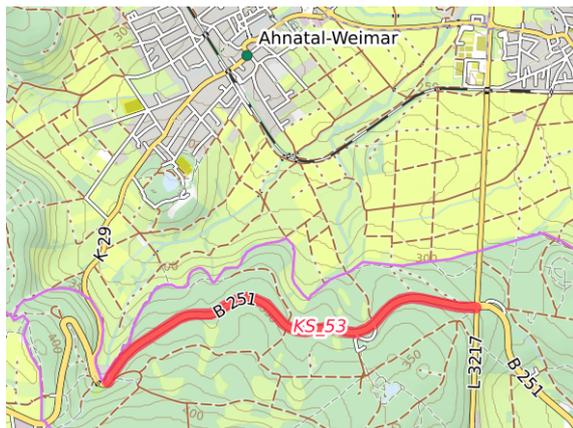


Bild 1: Kartenausschnitt



Bild 2: Querung B251 Höhe Erlenloch mit Blick Richtung Kreuzung Roter Pfahl.

Kürzel: KS_54	Routenkategorie:	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Außerorts	Priorität: M-L
-------------------------	-------------------------	-----------------------	---------------------------------	---------------------------	--------------------------

Betreff:

Radpendlerverbindung Calden-Ehrsten / Fürstenwald und Ahnatal-Weimar ↔ Kassel: Nordauffahrt zum Knoten Rasenallee / B251 am Roten Pfahl.

Geographische Lage:

Anfangspunkt (Lat/Lon):

51,34959 / 9,41574

Endpunkt (Lat/Lon):

51,35153 / 9,40291

Länge:

975m

Kategorisierung der Maßnahme:

- | | | |
|---|---|-------------------------------------|
| <input checked="" type="checkbox"/> Neuer Weg | <input type="checkbox"/> Querung | <input type="checkbox"/> Rastplätze |
| <input type="checkbox"/> Fahrradstraße | <input type="checkbox"/> Beschilderung | <input type="checkbox"/> Sonstige |
| <input type="checkbox"/> Oberfläche | <input type="checkbox"/> Barriere | |
| <input type="checkbox"/> Tempolimit | <input type="checkbox"/> Abstellanlagen | |

Momentaner Zustand:

Aktuell nicht fahrbare Forstschneise. Wer heute den Routenkorridor von Ahnatal-Weimar kommend befahren möchte, muss auf einem knappen Kilometer die stark befahrene B 251 nutzen.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Ideenstudie mit Urheberschaft von Autor Herbet Iba in 2017: Errichtung einer selbstständig geführten RVA mit 3 m breiter Asphaltdecke. Ausbau der Forstschneise auf 3 m Breite in Asphalt. Mit dieser neuen Direktverbindung über den Roten Pfahl entsteht eine attraktive Alltagsverbindung, die im "Zeitalter des Pedelecs" problemlos nutzbar ist (Höhenunterschied von unter an der Bahn nahe Weimar bis Kreuzung "Roter Pfahl" gerade mal etwa 50 bis 60 Höhenmeter auf etwa 1,8 km Strecke). Die Verbindung besitzt ein hohes Potential, Pendlerverkehr vor allem aus Ahnatal-Weimar vom KFZ auf das Fahrrad zu verlagern, da hier eine neue, direkte Radpendlerverbindung hergestellt wird. Die Strecke ist als Route verknüpft mit den Maßnahmen KS_55, AHN_10 und auch AHN_11. Anmerkung Autor Dirk Schmidt: In wie weit dieser Nordast der "Radpendleroute Roter Pfahl" umsetzbar ist, ist die Frage: Denn der gesamte Wald an diesem Routenstück ist laut geodienste.bfn.de/schutzgebiete ein FFH-Gebiet. Hinsichtlich der Trennungswirkung einer schwarzen Asphaltdecke: In Frankfurt kommt in Grünanlagen aus Naturschutzgründen zum Teil heller Asphalt zum Einsatz. Diese helle Asphaltdecke heizt sich weniger stark auf (vergleiche dazu auch den Artikel in der Frankfurter Neuen Presse vom 14. April 2018: <http://www.fnp.de/lokales/frankfurt/Kampf-gegen-kleine-Barrieren-im-Frankfurter-Wegenetz;art675,2967154>)

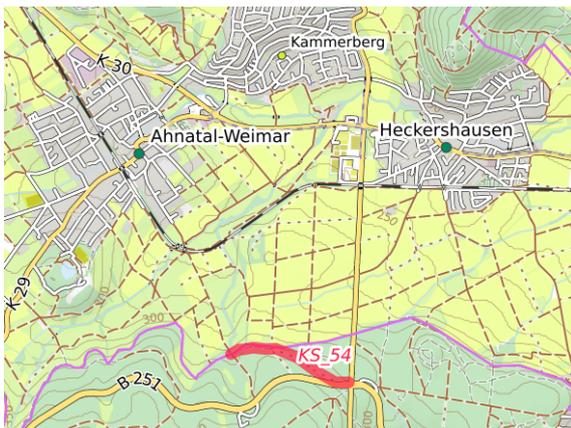


Bild 1: Kartenausschnitt



Bild 2: Nahe des westlichen Maßnahmenbeginn am Waldrand. hier würde die Trasse nach rechts bergan Richtung Kreuzung "Roter Pfahl" abknicken.

Kürzel: KS_55	Routenkategorie: II, III, IV	Freizeitroute:	Baulasträger: Bund	Lage: Außerorts	Priorität: L2
-------------------------	--	-----------------------	------------------------------	---------------------------	-------------------------

Betreff:

Radpendlerverbindung Habichtswald / Ahnatal ↔ Kassel und Mittelzentrenverbindung Korbach / Wolfhagen ↔ Kassel Bereich Knoten B 251 / Rasenallee ↔ Ortseingang Harleshäusen an der B251

Geographische Lage:

Anfangspunkt (Lat/Lon):

51,34048 / 9,42951

Endpunkt (Lat/Lon):

51,34930 / 9,41859

Straße: Länge:

B251 1365 m

Kategorisierung der Maßnahme:

- | | | |
|--|---|-------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Neuer Weg | <input type="checkbox"/> Querung | <input type="checkbox"/> Rastplätze |
| <input type="checkbox"/> Fahrradstraße | <input type="checkbox"/> Beschilderung | <input type="checkbox"/> Sonstige |
| <input checked="" type="checkbox"/> Oberfläche | <input type="checkbox"/> Barriere | |
| <input type="checkbox"/> Tempolimit | <input type="checkbox"/> Abstellanlagen | |

Momentaner Zustand:

Aktuell Schotterstrecke. Die Strecke ist für den Alltagsradverkehr auch Teil der neuen, diekten Radpendlerverbindung Ehrsten / Fürstenwald / Ahnatal-Weimar nach Kassel-Mitte / Kassel-Wilhelmshöhe bzw. Habichtswald - Kassel. Die sehr stark befahrene B 251 besitzt keine Sicherung des RV. Durchschnittlich tägliche Verkehrsmenge (DTV) nach Verkehrsmengenkarte 2010: 6279 / 163.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Mindestens 3 m breite Asphaltdecke herstellen (tragfähig in der Breite auch für die Schwerverfahrzeuge des Forstverkehrs). Strecke dient als Ersatz zu einer RVA entlang der B251. Sollte eine Asphaltierung der Strecke aus Naturschutzgründen nicht möglich sein, so ist eine straßenbegleitende RVA entlang der B 251 herzustellen. In wie weit hier eine alltagtaugliche Asphaltdecke umsetzbar ist, ist unklar: Denn der gesamte Wald an diesem Routenstück ist laut geodienste.bfn.de/schutzgebiete ein FFH-Gebiet. Als Alternative wäre dann eine straßenbegleitende Radverkehrsanlage direkt parallel der B 251 notwendig. Vom Flächenverbrauch her wäre eine Asphaltierung der bestehenden Forstwege günstiger.

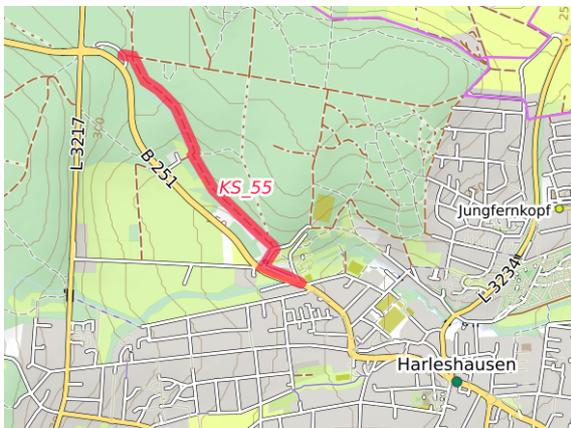


Bild 1: Kartenausschnitt



Bild 2: Blick bergwärts: Aktuell ist dieser Schotterweg hier real gerade mal 1,5 bis knapp 2 m breit.



Bild 3: Blick bergwärts: weiter oben Richtung Roter Pfahl ist die Strecke breiter. Dafür gibt es hier im substanzialen Gefälle z. T. losen Schotter.

Kürzel: KS_56	Routenkategorie: II, III	Freizeitroute:	Baulasträger: Bund	Lage: Innerorts	Priorität: K1,M11-L1
-------------------------	------------------------------------	-----------------------	------------------------------	---------------------------	--------------------------------

Betreff:

Radpendlerroute Ahnatal-Weimar / Dörnberg ↔ KS-Harleshausen ↔ KS-Mitte in der Ortsdurchfahrt Harleshausen

Geographische Lage:

Anfangspunkt (Lat/Lon):

51,32608 / 9,46233

Endpunkt (Lat/Lon):

51,34048 / 9,42951

Straße: Länge:

B251 2961 m

Kategorisierung der Maßnahme:

- | | | |
|--|---|-------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Neuer Weg | <input type="checkbox"/> Querung | <input type="checkbox"/> Rastplätze |
| <input type="checkbox"/> Fahrradstraße | <input checked="" type="checkbox"/> Beschilderung | <input type="checkbox"/> Sonstige |
| <input checked="" type="checkbox"/> Oberfläche | <input type="checkbox"/> Barriere | |
| <input type="checkbox"/> Tempolimit | <input type="checkbox"/> Abstellanlagen | |

Momentaner Zustand:

Stark befahrene Hauptstraße ohne durchgängige bedarfsgerechte Sicherung des RV. Abschnittsweise hoch gefährliche, enge Schutzstreifen mit mangelhaftem Sicherheitsraum zu Längsparkern.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Ergreifung von Maßnahmen zur Sicherung des RV auf dieser sowohl regional wie auch und innerstädtisch wichtigen Radpendlerroute. RV-Lösungen sollten im Rahmen der evtl. angedachten Straßenbahnplanung erarbeitet und dann umgesetzt werden (wichtig: keine Haltestellenüberfahrten sondern sichere Haltestellenumfahrungen). Angedacht ist evtl. eine neue Tramtrecke zwischen Holländischer Platz und Harleshäuser Straße (siehe auch HNA-Artikel vom 23. Januar 2019 <https://www.hna.de/kassel/kassel-wird-eine-strassenbahnlinie-bis-harleshausen-ausgebaut-11420836.html>). Da allgemeiner Hinweis nur Anmerkung.

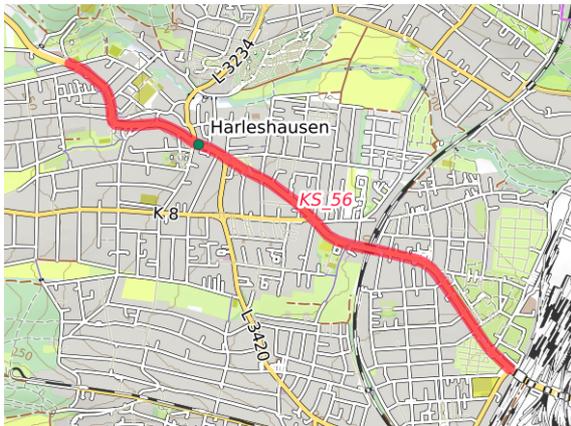


Bild 1: Kartenausschnitt

Kürzel: KS_57	Routenkategorie: III, IV	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: M1
Betreff: Radpendlernetz Region Kassel: Radtangente West in Harleshausen / Obervellmarer Straße					

Geographische Lage: Anfangspunkt (Lat/Lon): 51,33901 / 9,44150 Endpunkt (Lat/Lon): 51,34131 / 9,44308 Länge: 300m	Kategorisierung der Maßnahme: <input checked="" type="checkbox"/> Neuer Weg <input type="checkbox"/> Querung <input type="checkbox"/> Rastplätze <input type="checkbox"/> Fahrradstraße <input type="checkbox"/> Beschilderung <input type="checkbox"/> Sonstige <input type="checkbox"/> Oberfläche <input type="checkbox"/> Barriere <input type="checkbox"/> Tempolimit <input type="checkbox"/> Abstellanlagen
---	---

Momentaner Zustand:

Aktueller schmaler Pfad am Friedhof Harleshausen. Nach der Netzplanung im VEP 2030 der Stadt Kassel bzw. VEP Region Kassel 2030 soll hier in Zukunft eine Hauptroute verlaufen.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Wenn dieser Plan umgesetzt werden sollte, ist der Weg substanzuell zu verbreitern (sehr wahrscheinlich Grundankauf notwendig). Aufgrund des Gefälles ist hier aus Verkehrssicherheitsgründen hier eigentlich eine Trennung des RV und FV notwendig. Ob auf dieser Route überhaupt eine sichere, bedarfsgerechte Radverkehrsverbindung umsetzbar ist, ist für die Autoren mit Stand 06-2016 daher unklar. Alternative wäre evtl. Maßnahme KS_149. Daher Einordnung als Ideenstudie.



Bild 1: Kartenausschnitt



Bild 2: Blick in den engen und hier auch steilen Bestandsweg (aus der Richtung "Am Stoekweg" ohne Widmung).



Bild 3: Wegbreite aktuell für RV und FV zu schmal. Auch mit Nutzung des Grünstreifens wäre noch zu wenig Raum für die notwendige Separation vorhanden.



Bild 4: Route oben an der L3234

Kürzel: KS_58	Routenkategorie: III,IV	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: K1,M
Betreff: Radpendleroute Westtangente in KS-Jungfernkopf Höhe Lilienweg					

Geographische Lage: Anfangspunkt (Lat/Lon): 51,34265 / 9,44233 Endpunkt (Lat/Lon): 51,34230 / 9,44196 Länge: 48m	Kategorisierung der Maßnahme: <input checked="" type="checkbox"/> Neuer Weg <input type="checkbox"/> Querung <input type="checkbox"/> Rastplätze <input type="checkbox"/> Fahrradstraße <input type="checkbox"/> Beschilderung <input type="checkbox"/> Sonstige <input type="checkbox"/> Oberfläche <input type="checkbox"/> Barriere <input type="checkbox"/> Tempolimit <input type="checkbox"/> Abstellanlagen
--	---

Momentaner Zustand:

aktuell Führung der vorhandenen Radwegweisungsrouten durch Fußgängerbereich ohne RV-Freigabe

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Kurzfristig: Durchfahrt mit Zeichen 240 für den RV freigeben, Pfosten mit Keilmarkierung sichern. Mittelfristig: Schaffung einer separaten RV-Durchfahrt mit eigener Verkehrsfläche, die dann mit Zeichen 237 beschildert ist.

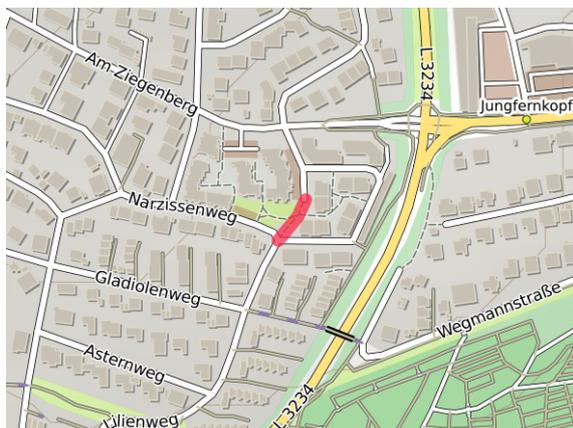


Bild 1: Kartenausschnitt



Bild 2: Radwegweisungsroutenführung durch Fußgängerbereich ohne RV-Freigabe.

Kürzel: KS_59	Routenkategorie: V	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: K-M
-------------------------	------------------------------	-----------------------	---------------------------------	---------------------------	--------------------------

Betreff:
KS-Harleshausen: Ahnatalstraße K 8 (Alternative zur B 251 im Korridor Dörnberg - KS-Harleshausen)

Geographische Lage:

Anfangspunkt (Lat/Lon):

51,33332 / 9,44086

Endpunkt (Lat/Lon):

51,33545 / 9,41477

Länge:

1876m

Kategorisierung der Maßnahme:

- | | | |
|--|---|-------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Neuer Weg | <input type="checkbox"/> Querung | <input type="checkbox"/> Rastplätze |
| <input type="checkbox"/> Fahrradstraße | <input checked="" type="checkbox"/> Beschilderung | <input type="checkbox"/> Sonstige |
| <input type="checkbox"/> Oberfläche | <input type="checkbox"/> Barriere | |
| <input type="checkbox"/> Tempolimit | <input type="checkbox"/> Abstellanlagen | |

Momentaner Zustand:

Aktuell sehr breiter Straßenraum ohne Sicherung des RV. Die Ahnatalstraße ist heute faktisch die Hauptrad-Verbindung von Kassel in Richtung der Kommunen Habichtswald und Zierenberg bzw. überregional nach Wolfhagen. Die K 8 ist Teil der südlichen B-251-Umfahrung bis Gasthaus Ahnetal (mit Nutzung der alten Wolfhager Straße im Forst).

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Bergauf Markierung eines Radfahrstreifens mindestens in Regelbreite (1,85 m inkl. Breitstrich) mit ausreichendem Sicherheitsraum (min. 0,75 m) zum ruhenden Verkehr (KFZ-Türenbereich). Der Sicherheitsraum ist zusätzlich extra zu markieren.

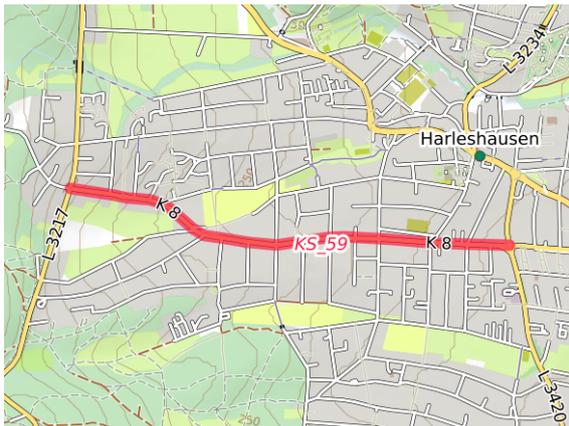


Bild 1: Kartenausschnitt

Kürzel: KS_60	Routenkategorie: V	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: M-L
-------------------------	------------------------------	-----------------------	---------------------------------	---------------------------	--------------------------

Betreff:
Radpendlernetz Region Kassel: Bereich Trompete - Fehlende Querung im Bereich der "Beamtenlaufbahn".

<p>Geographische Lage:</p> <p>Ortspunkt (Lat/Lon): 51,31150 / 9,49509</p>	<p>Kategorisierung der Maßnahme:</p> <table border="0"> <tr> <td><input type="checkbox"/> Neuer Weg</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> Querung</td> <td><input type="checkbox"/> Rastplätze</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> Fahrradstraße</td> <td><input type="checkbox"/> Beschilderung</td> <td><input type="checkbox"/> Sonstige</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> Oberfläche</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> Barriere</td> <td></td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> Tempolimit</td> <td><input type="checkbox"/> Abstellanlagen</td> <td></td> </tr> </table>	<input type="checkbox"/> Neuer Weg	<input checked="" type="checkbox"/> Querung	<input type="checkbox"/> Rastplätze	<input type="checkbox"/> Fahrradstraße	<input type="checkbox"/> Beschilderung	<input type="checkbox"/> Sonstige	<input type="checkbox"/> Oberfläche	<input checked="" type="checkbox"/> Barriere		<input type="checkbox"/> Tempolimit	<input type="checkbox"/> Abstellanlagen	
<input type="checkbox"/> Neuer Weg	<input checked="" type="checkbox"/> Querung	<input type="checkbox"/> Rastplätze											
<input type="checkbox"/> Fahrradstraße	<input type="checkbox"/> Beschilderung	<input type="checkbox"/> Sonstige											
<input type="checkbox"/> Oberfläche	<input checked="" type="checkbox"/> Barriere												
<input type="checkbox"/> Tempolimit	<input type="checkbox"/> Abstellanlagen												

Momentaner Zustand:
Ungesicherte Querung der stark befahrenen Straße. Der FV quert hier heute ungesichert mit Hilfe einer Aufstellfläche im Grünstreifen. Diese wird umgangssprachlich wohl auch als "Beamtenlaufbahn" bezeichnet. Hintergrund dieser Bezeichnung ist wohl, das viele Staatsbedienstete u. a. des Justizzentrums diese Querung nutzen. Auch für die Feinerschließung im Radverkehrsnetz fehlt hier eine oberirdisch fahrbare Querung.

Vorgeschlagene Maßnahmen:
Errichtung einer signalisierten Querung für den Rad- und Fußverkehr. Baulich getrennte Furten für den RV und FV sind vorzusehen. Im Abschlussbericht des VEP Stadt Kassel werden auf Seite 67 allgemein im Bereich Verzweig der Trompete oberirdische Querungen für den Fußverkehr und auch Radverkehr vorgeschlagen.

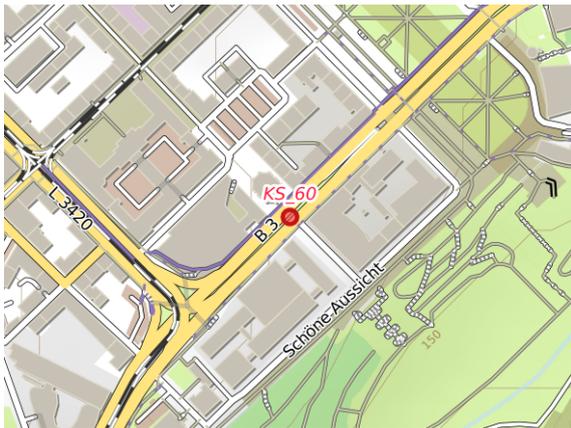
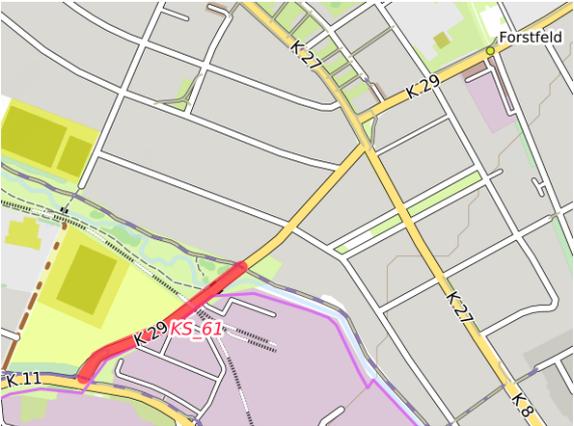
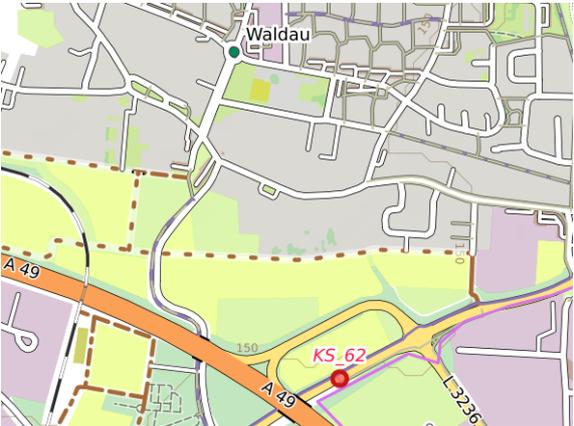
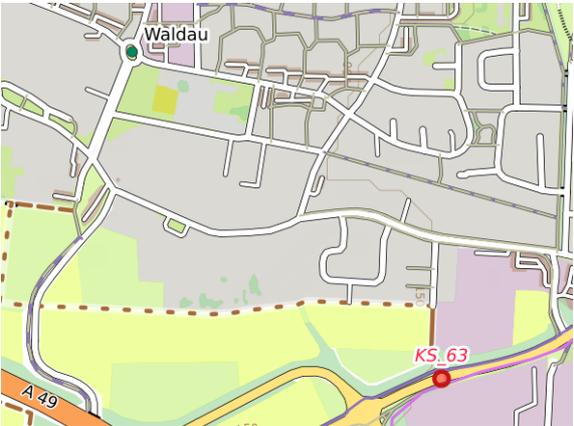
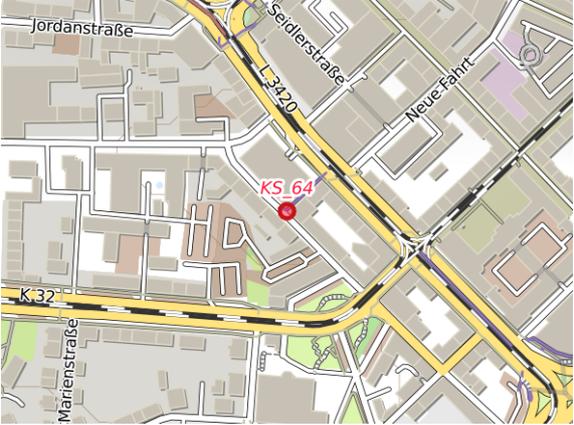


Bild 1: Kartenausschnitt

Kürzel: KS_61	Routenkategorie: II, III, IV	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Außerorts	Priorität: M1
Betreff: Radpendlerroute Niestetal / Kaufungen ↔ Gewerbepark KS-Waldau ↔ Baunatal					
Geographische Lage: Anfangspunkt (Lat/Lon): 51,28889 / 9,53578 Endpunkt (Lat/Lon): 51,28722 / 9,53199 Straße: Länge: K28 329 m		Kategorisierung der Maßnahme: <input checked="" type="checkbox"/> Neuer Weg <input type="checkbox"/> Querung <input type="checkbox"/> Rastplätze <input type="checkbox"/> Fahrradstraße <input type="checkbox"/> Beschilderung <input type="checkbox"/> Sonstige <input type="checkbox"/> Oberfläche <input type="checkbox"/> Barriere <input type="checkbox"/> Tempolimit <input type="checkbox"/> Abstellanlagen			
Momentaner Zustand: Fehlende RVA Forstbachweg.					
Vorgeschlagene Maßnahmen: Herstellung einer RVA westlich des Forstbachwegs.					
					
Bild 1: Kartenausschnitt					

Kürzel: KS_62	Routenkategorie: V	Freizeitroute:	Baulasträger: Land	Lage: Außerorts	Priorität: Anmerkung
Betreff: Radpendlernetz Region Kassel: Querung an der L 3236 östlich der A49 (Anmerkung)					
Geographische Lage: Ortspunkt (Lat/Lon): 51,28442 / 9,52122		Kategorisierung der Maßnahme: <input type="checkbox"/> Neuer Weg <input checked="" type="checkbox"/> Querung <input type="checkbox"/> Rastplätze <input type="checkbox"/> Fahrradstraße <input type="checkbox"/> Beschilderung <input type="checkbox"/> Sonstige <input type="checkbox"/> Oberfläche <input type="checkbox"/> Barriere <input type="checkbox"/> Tempolimit <input type="checkbox"/> Abstellanlagen			
Momentaner Zustand: Querung mit Mittelinsel über sehr stark befahrene Straße.					
Vorgeschlagene Maßnahmen: Soweit für routinierte Verkehrsteilnehmer nutzbar. Für den schwächeren RV aber auch FV wäre aber eine lichtsinalgesteuerte Querung sicherer. Diese könnte langfristig evtl. bei Punkt KS_109 entstehen. Punkt nur als Anmerkung in der Datenbank.					
 <p>Das Bild zeigt einen Kartenausschnitt der Region Kassel. Im Vordergrund ist die Autobahn A 49 in orange dargestellt, die von links unten nach rechts verläuft. Eine rote Markierung mit der Beschriftung 'KS_62' befindet sich an der Kreuzung der A 49 mit der Landesstraße L 3236. Im Hintergrund ist das Stadtgebiet von Waldau zu sehen, mit grünen Flächen und grauen Gebäudeblöcken. Die Karte ist in verschiedene Farbzonen unterteilt, die unterschiedliche Landnutzungen oder Schutzgebiete darstellen.</p>					
Bild 1: Kartenausschnitt					

Kürzel: KS_63	Routenkategorie: V	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune, Kreis	Lage: Außerorts	Priorität: Anmerkung
Betreff: Radpendlernetz Region Kassel: Querung an der K 11 östlich Anschlussknoten zur A 49 (Anmerkung)					
Geographische Lage: Ortspunkt (Lat/Lon): 51,28568 / 9,52534		Kategorisierung der Maßnahme: <input type="checkbox"/> Neuer Weg <input checked="" type="checkbox"/> Querung <input type="checkbox"/> Rastplätze <input type="checkbox"/> Fahrradstraße <input type="checkbox"/> Beschilderung <input type="checkbox"/> Sonstige <input type="checkbox"/> Oberfläche <input type="checkbox"/> Barriere <input type="checkbox"/> Tempolimit <input type="checkbox"/> Abstellanlagen			
Momentaner Zustand: Querung mit Mittelinsel über sehr stark befahrene Straße					
Vorgeschlagene Maßnahmen: Soweit für routinierte Verkehrsteilnehmer nutzbar. Für den schwächeren RV aber auch FV wäre aber eine Lichtsignalgesteuerte Querung sicherer. Diese könnte langfristig evtl. bei Punkt KS_109 entstehen. Punkt nur als Anmerkung in der Datenbank.					
 <p>Bild 1: Kartenausschnitt</p>					

Kürzel: KS_64	Routenkategorie: II,III,IV	Freizeitroute: HERKULES	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: K
Betreff: Knoten Durchfahrt Garde-du-Corps / Friedrichsstraße					
Geographische Lage: Ortspunkt (Lat/Lon): 51,31230 / 9,48982		Kategorisierung der Maßnahme: <input type="checkbox"/> Neuer Weg <input type="checkbox"/> Querung <input type="checkbox"/> Rastplätze <input type="checkbox"/> Fahrradstraße <input type="checkbox"/> Beschilderung <input checked="" type="checkbox"/> Sonstige <input type="checkbox"/> Oberfläche <input type="checkbox"/> Barriere <input type="checkbox"/> Tempolimit <input type="checkbox"/> Abstellanlagen			
Momentaner Zustand: Fahrtrichtung Friedrichsstraße Richtung Wilhelmshöher Allee ist baulich nicht vorgesehen, obwohl Radwegweisung Richtung Weinberg vorhanden ist.					
Vorgeschlagene Maßnahmen: Örtlichkeit baulich so ändern, dass auch die Fahrtbeziehung Durchfahrt Garde-du-Corps (von der Fünffensterstr. kommend) in Richtung Wilhelmshöher Allee sichergestellt ist und nicht nur die Strecke Richtung Königstor.					
					
Bild 1: Kartenausschnitt					

Kürzel: KS_65	Routenkategorie: II,III	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: K1,M-L
-------------------------	-----------------------------------	-----------------------	---------------------------------	---------------------------	-----------------------------

Betreff:

Lichtsignalanlage für den Radverkehr Fünffensterstraße an der Durchfahrt Parkhaus Garde-du-Corps-Platz von der Friedrichsstraße kommend

Geographische Lage:

Ortspunkt (Lat/Lon):
51,31261 / 9,49032

Kategorisierung der Maßnahme:

- | | | |
|--|---|-------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Neuer Weg | <input checked="" type="checkbox"/> Querung | <input type="checkbox"/> Rastplätze |
| <input type="checkbox"/> Fahrradstraße | <input type="checkbox"/> Beschilderung | <input type="checkbox"/> Sonstige |
| <input type="checkbox"/> Oberfläche | <input type="checkbox"/> Barriere | |
| <input type="checkbox"/> Tempolimit | <input type="checkbox"/> Abstellanlagen | |

Momentaner Zustand:

Derzeit kreuzen, auch bei grüner Lichtsignalanlage für den Radverkehr, Fußgänger im Querverlauf auf dem unsignalisierten Gehweg Fünffensterstraße. Am Gehweg Fünffensterstr. ist kein Hinweis auf den querenden Radverkehr vorhanden. Es ist einzig und alleine dem positiven Zufall und vor allem der Vorsicht des RV bzw. auch FV geschuldet, dass es an dieser hoch kritischen Stelle noch zu keinem schwereren Zusammenstoß zwischen dem RV und FV gekommen ist.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Kurzfristig: Am Gehweg Fünffensterstraße sind Warnschilder "Achtung Radfahrer" und eine rote Markierung auf dem Bürgersteig notwendig. Mittelfristig: Mit dem Parkhausneubau (Zeitpunkt unklar) ist hier eine separate Fußgängerampel mit abgesenkter Furt im Gehwegbereich notwendig. Maßnahmen zur besseren Sicherung des RV und FV sind im Rahmen des Radverkehrskonzepts der Stadt Kassel zu erarbeiten. Im Sommer 2017 kamen Studierende der Breda University of Applied Sciences (Niederlande) und der Bergischen Universität Wuppertal für einen Studien-Workshop nach Kassel. Die Teilnehmer des "Freshbrains Workshop Kassel" erarbeiteten auch für das Parkhaus "Garde-du-Corps" Lösungsvorschläge (Abriss war/ist in der Diskussion). Die Ausarbeitung kann <https://www.shapingsociety.nl/file/1492587243.9734MÜryQ0/kassel-flyer-en-online.pdf>. Hier wird über den aktuellen Parkhausstandort u. a. eine neue, direkte Radroute vom Königstor zur Neuen Fahrt vorgeschlagen.

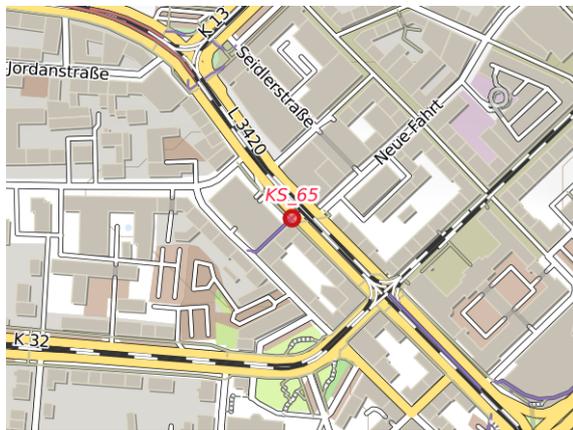


Bild 1: Kartenausschnitt



Bild 2: (Bild 1): Fahrradampel mit unsignalisiertem und in Warteposition des RV uneinsichtigem Gehweg im Querverkehr.



Bild 3: (Bild 2): Blick Gehweg Fünffensterstraße: Kein Hinweis auf den von rechts querenden Radverkehr! die Fahrradampel wird von der Litfasssäule komplett verdeckt. In Gegenrichtung verdeckt die Hausecke die RV-Querung.

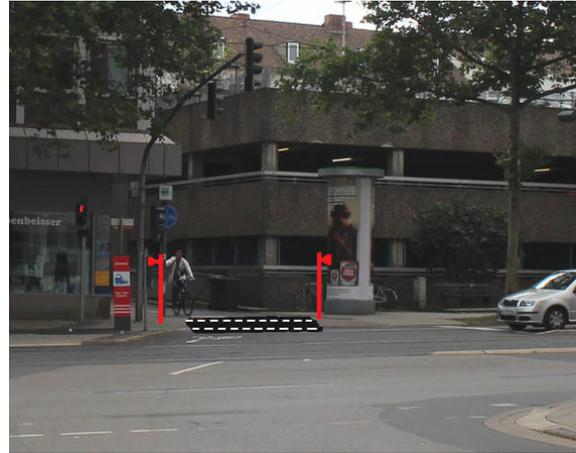


Bild 4: (Bild 3): Mit dem Parkhausneubau ist hier eine separate Fußgängerampel mit abgesenkter Furt im Gehwegbereich nötig.

Kürzel: KS_66	Routenkategorie: III	Freizeitroute: HE-WA	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: K1
Betreff: Stadtteilroute KS-Mitte Bereich Friedrichsplatz ↔ Unterneustadt ↔ KS-Ost					
Geographische Lage: Ortspunkt (Lat/Lon): 51,31215 / 9,49932		Kategorisierung der Maßnahme: <input type="checkbox"/> Neuer Weg <input type="checkbox"/> Querung <input type="checkbox"/> Rastplätze <input type="checkbox"/> Fahrradstraße <input type="checkbox"/> Beschilderung <input checked="" type="checkbox"/> Sonstige <input type="checkbox"/> Oberfläche <input type="checkbox"/> Barriere <input type="checkbox"/> Tempolimit <input type="checkbox"/> Abstellanlagen			

Momentaner Zustand:

Ungesicherte Einführung in die Parkhausausfahrt; Strecke ist auch Teil des Herkules-Wartburg-Radwegs.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Herstellung einer baulich gesicherten Einfädelung in die Ausfahrt des Parkhauses Friedrichsplatz in Fahrtrichtung bergab (südliche Straßenseite). Errichtung einer Bordsteinabsenkung bzw. Einfädelung Richtung Friedrichsplatz bergauf (nördliche Straßenseite).

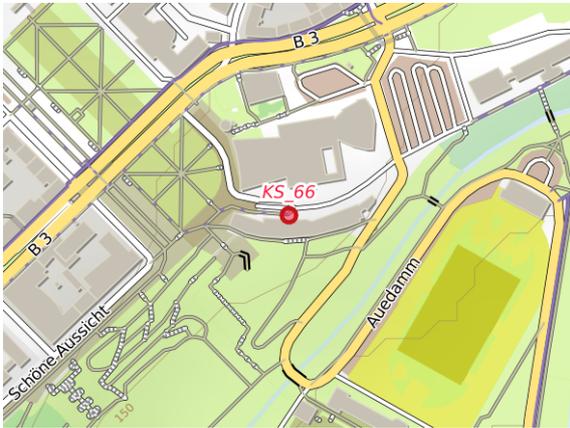


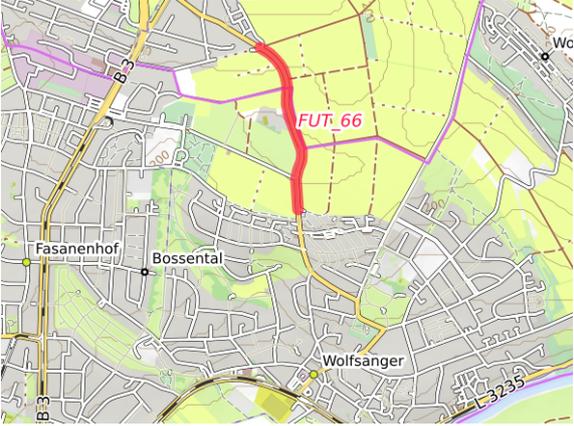
Bild 1: Kartenausschnitt



Bild 2: Blick von oben auf die baulich ungesicherte Einfädelung des RV in die Parkhausausfahrt.



Bild 3: Blick von unten auf die Einfahrt in dem Fußgängerbereich.

Kürzel: FUT_66	Routenkategorie: III,IV	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Außerorts	Priorität: L
Betreff: Grundzentrenverbindung Niestetal-Sandershausen - Fuldata-Ihringshausen					
Geographische Lage: Anfangspunkt (Lat/Lon): 51,33583 / 9,52986 Endpunkt (Lat/Lon): 51,34242 / 9,52741 Länge: 797m		Kategorisierung der Maßnahme: <input checked="" type="checkbox"/> Neuer Weg <input type="checkbox"/> Querung <input type="checkbox"/> Rastplätze <input type="checkbox"/> Fahrradstraße <input type="checkbox"/> Beschilderung <input type="checkbox"/> Sonstige <input type="checkbox"/> Oberfläche <input type="checkbox"/> Barriere <input type="checkbox"/> Tempolimit <input type="checkbox"/> Abstellanlagen			
Momentaner Zustand: substanziell befahrene Ortsverbindungsstraße außerorts ohne Sicherung des RV					
Vorgeschlagene Maßnahmen: Herstellung einer str.begl. RVA auf der östlichen Straßenseite für den schwächeren RV und FV. Keine Benutzungspflicht, sondern Strecke mit Zeichen 260 kennzeichnen. Etwa die Hälfte der Strecke liegt auf Kasseler Stadtgebiet.					
 <p>Bild 1: Kartenausschnitt</p>					

Kürzel: KS_67	Routenkategorie:	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: erledigt
-------------------------	-------------------------	-----------------------	---------------------------------	---------------------------	-------------------------------

Betreff:
Knoten Mauerstraße / Kurt-Schumacher-Straße / Lutherstraße

Geographische Lage:

Ortspunkt (Lat/Lon):
51,31854 / 9,49825

Kategorisierung der Maßnahme:

- | | | |
|--|--|-------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Neuer Weg | <input type="checkbox"/> Querung | <input type="checkbox"/> Rastplätze |
| <input type="checkbox"/> Fahrradstraße | <input type="checkbox"/> Beschilderung | <input type="checkbox"/> Sonstige |
| <input type="checkbox"/> Oberfläche | <input checked="" type="checkbox"/> Barriere | |
| <input type="checkbox"/> Tempolimit | <input type="checkbox"/> Abstellanlagen | |

Momentaner Zustand:

1. Alte Situation bis Sommer 2017: In Fahrtrichtung Süd aus der Mauerstraße kommend: unergonomische Aufstellfläche im Gehwegbereich. Bei Dunkelheit und zugeparkter Auffahrt zur Aufstellfläche gefährliche Sturzstelle am Bordstein, die übersehen werden kann. Südlich des Knotens dann benutzungspflichtiger kombinierter Geh- und Radweg mit viel Fußverkehr. 2. Fehlendes durchgehendes RV-Angebot auf der Kurt-Schumacher-Straße im Bereich des Knotens.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

1. Wohl im Herbst 2017 wurde die RV-Führung in Fahrtrichtung Süd im Verlauf der Mauerstraße bis City Point auf die Fahrbahn gelegt. Es gibt jetzt aufgeweitete Radaufstellstreifen in beide Fahrrichtungen. Der benutzungspflichtige kombinierte Geh- und Radweg wurde in "Gehweg Radfahrer frei" umgewandelt. In Fahrtrichtung Nord sollte die Radspur zwischen den KFZ-Spuren auf der Mauerstraße für mehr Sicherheit noch rot eingefärbt werden. 2. siehe KS_119

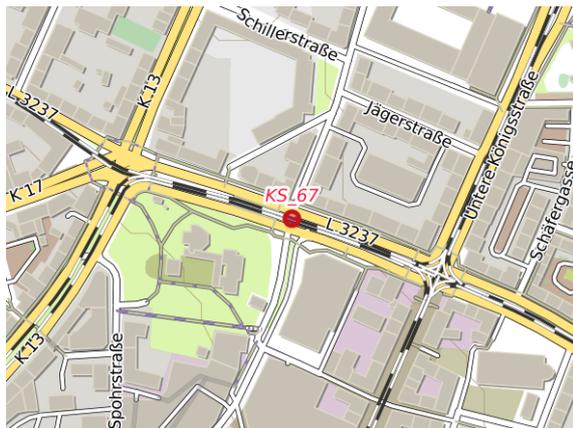


Bild 1: Kartenausschnitt



Bild 2: noch alte Situation von 2016. Im Herbst 2017 wurde der RV auf die Fahrbahn gelegt (Bild: H. Iba).

Kürzel: KS_68	Routenkategorie: II,III,IV	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: evtl. M2-L2
-------------------------	--------------------------------------	-----------------------	---------------------------------	---------------------------	----------------------------------

Betreff:

Radpendlernetz Region Kassel - Radpendlerroute Niestetal-Sandershausen ↔ KS-Mitte am Unterneustädter Kirchplatz: fehlende Querung in Ideenroute KS_136

Geographische Lage:

Ortspunkt (Lat/Lon):
51,31424 / 9,50839

Kategorisierung der Maßnahme:

- | | | |
|--|---|-------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Neuer Weg | <input checked="" type="checkbox"/> Querung | <input type="checkbox"/> Rastplätze |
| <input type="checkbox"/> Fahrradstraße | <input type="checkbox"/> Beschilderung | <input type="checkbox"/> Sonstige |
| <input type="checkbox"/> Oberfläche | <input type="checkbox"/> Barriere | |
| <input type="checkbox"/> Tempolimit | <input type="checkbox"/> Abstellanlagen | |

Momentaner Zustand:

Anmerkung nach Herbert Iba 2017: Fehlende Querung für die Nahmobilität per Rad und zu Fuß. Strecke ist Teil der Radpendlerroute Niestetal-Sandershausen ↔ KS-Mitte. Die aktuelle Einbahnstraßenführung am Unterneustädter Kirchplatz ist für den RV auf der wichtigen Radpendlerroute nicht bedarfsgerecht nutzbar.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Ideenstudie nach Wunsch Herbert Iba 2017: Errichtung einer neuen LSA-gesicherten Querung mit baulich getrennten Furten für den RV und FV. Die RV-Furt sollte als leistungsfähiger Zweirichtungsradweg angelegt werden. Anmerkung Dirk Schmidt in 2019: Mit Maßnahme KS_265 wurde die Radverkehrsführung in diesem Korridor bereits verbessert. Maßnahme daher nicht mehr so vordringlich. Wie hier eine Querung bedarfsgerecht im Detail herstellbar ist, ist für Autor Dirk Schmidt unklar, da auf der Südseite der Fullepavillon steht. Vor allem aber auch für die kleinteilige Nahmobilität zu Fuß wäre hier am Holzmarkt eine weitere Querung sinnvoll.

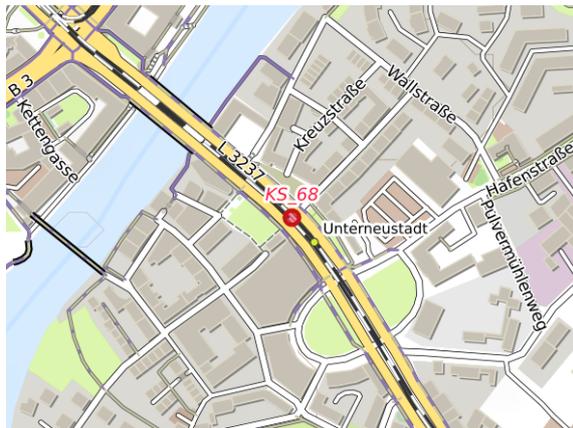


Bild 1: Kartenausschnitt



Bild 2: Blick zur Leipziger Straße von Norden: aktuell keine Querung vorhanden

Kürzel: KS_69	Routenkategorie: II,III	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: K1
Betreff: Radverkehrsführung Altmarkt					
Geographische Lage: Ortspunkt (Lat/Lon): 51,31582 / 9,50536		Kategorisierung der Maßnahme: <input type="checkbox"/> Neuer Weg <input checked="" type="checkbox"/> Querung <input type="checkbox"/> Rastplätze <input type="checkbox"/> Fahrradstraße <input type="checkbox"/> Beschilderung <input type="checkbox"/> Sonstige <input type="checkbox"/> Oberfläche <input type="checkbox"/> Barriere <input type="checkbox"/> Tempolimit <input type="checkbox"/> Abstellanlagen			

Momentaner Zustand:
 Mit dem Umbau des Knotenpunkts wurde die Unterführung beseitigt und vier oderirdische, LSA-gesicherte Furten für den RV angelegt. Ein großer Fortschritt auch für den Radverkehr. Aber:

Vorgeschlagene Maßnahmen:
 Der Knotenpunkt besitzt trotzdem noch einige Sicherheitsprobleme für den RV. Zwei Punkte davon wurden mal exemplarisch im Bild dargestellt.

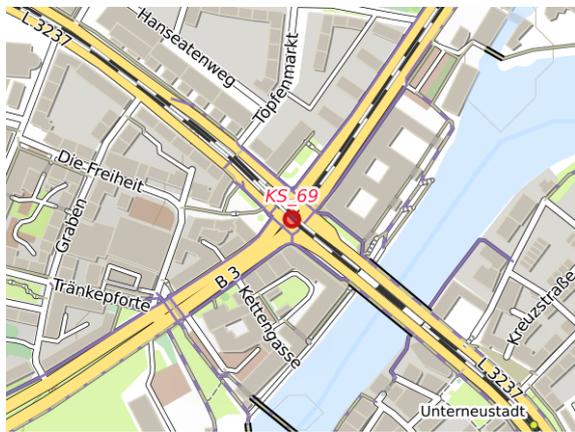


Bild 1: Kartenausschnitt



Bild 2: 1. kleine Verkehrsinsel; 2. verdeckte Fahrradampel für die Radverkehrsfurt Leipziger Straße. Selbst auf der Verkehrsinsel muss man als Ortsfremder die Fahrradampel erst einmal hinter dem Schildermast suchen (Bild: H. Iba 2016).



Bild 3: Bei 1. findet sich die weit abgesetzte Radfurt an der LSA. Von 2. kommen rechts abbiegende KFZ, die mit der selben Ampelphase grün haben. Minimum ist hier eine rot markierte Radfurt. Weitgehend vollständige Sicherheit bietet nur eine eigene Ampelphase für den RV und FV (Bild: H. Iba 2016).



Bild 4: Noch mal KFZ-Rechtsabbieger am Finanzamt mit Blick Kurt-Schumacher-Straße: hier wäre zumindestens eine rote Furtmarkierung wichtig. Am besten allerdings eine eigene Ampelphase für den geradeaus fahrenden RV und FV (Bild: H. Iba 2016).

Kürzel: KS_70	Routenkategorie: III,IV	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: L
Betreff: Radpendlerachse "Radtangente West" Baunatal ↔ KS-Nordshausen ↔ KS-Süsterfeld-Helleböhn ↔ KS-Wilhelmshöhe-Zentrum: Bereich Tramhalt Korbacher Straße bis Knoten Eugen-Richter-Straße / Leuschnerstr.					

Geographische Lage: Anfangspunkt (Lat/Lon): 51,28564 / 9,44936 Endpunkt (Lat/Lon): 51,29148 / 9,45392 Länge: 783m	Kategorisierung der Maßnahme: <input type="checkbox"/> Neuer Weg <input type="checkbox"/> Querung <input type="checkbox"/> Rastplätze <input type="checkbox"/> Fahrradstraße <input type="checkbox"/> Beschilderung <input type="checkbox"/> Sonstige <input checked="" type="checkbox"/> Oberfläche <input type="checkbox"/> Barriere <input type="checkbox"/> Tempolimit <input type="checkbox"/> Abstellanlagen
---	---

Momentaner Zustand:

Keine eigenen Radverkehrsflächen vorhanden. Nur gemeinsame Verkehrsfläche mit dem FV.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Ideenstudie Langfristig: Sinnvoll wäre hier eine Separation RV und FV auf eigenen Wegen.

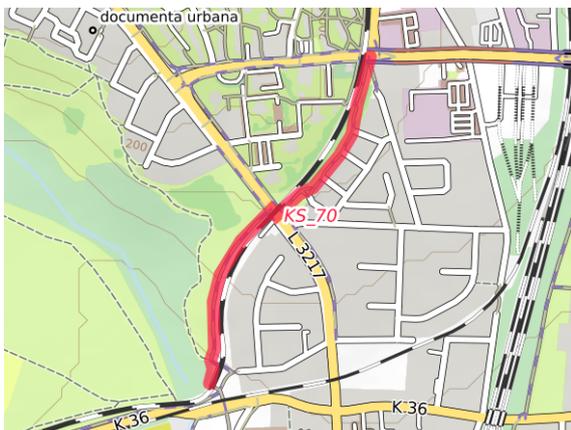


Bild 1: Kartenausschnitt



Bild 2: Gepflegter Grünzug mit Nahmobilitätsverbindung in Enschede / Niederlande: als Separationselement zwischen Zweirichtungsrادweg und Gehweg dient ein Grünstreifen mit Baumallee (Symbolbild).

Kürzel: KS_71	Routenkategorie: III,IV	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Außerorts	Priorität: evtl. L
-------------------------	-----------------------------------	-----------------------	---------------------------------	---------------------------	------------------------------

Betreff:

Radpendlerachse "Radtangente West" Baunatal ↔ KS-Nordshausen ↔ KS-Süsterfeld-Helleböhn ↔ KS-Wilhelmshöhe-Zentrum: Bereich Ortsausgang Nordshausen bis Tramhalt Korbacher Straße

Geographische Lage:

Anfangspunkt (Lat/Lon):

51,28564 / 9,44936

Endpunkt (Lat/Lon):

51,28372 / 9,43940

Länge:

749m

Kategorisierung der Maßnahme:

- | | | |
|---|---|-------------------------------------|
| <input checked="" type="checkbox"/> Neuer Weg | <input type="checkbox"/> Querung | <input type="checkbox"/> Rastplätze |
| <input type="checkbox"/> Fahrradstraße | <input type="checkbox"/> Beschilderung | <input type="checkbox"/> Sonstige |
| <input type="checkbox"/> Oberfläche | <input type="checkbox"/> Barriere | |
| <input type="checkbox"/> Tempolimit | <input type="checkbox"/> Abstellanlagen | |

Momentaner Zustand:

Keine bedarfsgerechte RV-Führung im Verlauf der Radpendlerroute vorhanden: aktuell nur "Gehweg Radfahrer frei" oder Nutzung der stark befahrenen Fahrbahn. Es fehlt eine eigene Radverkehrsfläche.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Ideenstudie langfristig: möglichst Schaffung einer eigenen, reinen RVA, die selbstständig nördlich der Straßenbahn verläuft (Gebiet gehört wohl zum NSG, liegt aber komplett am Rand). Hier sollte mit dem Trassenbau ferner ein parallel verlaufender, separater Fußweg angelegt werden. Herstellung einer Beleuchtung.

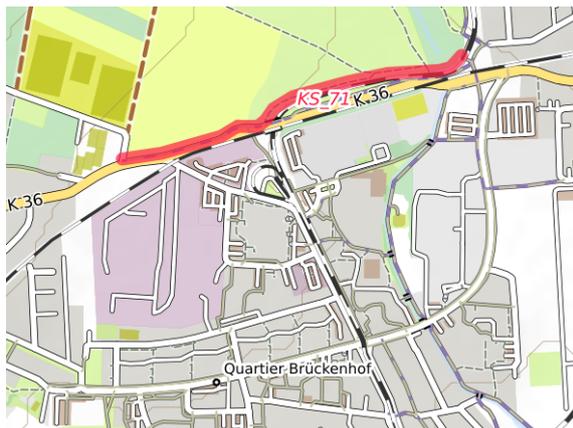


Bild 1: Kartenausschnitt

Kürzel: KS_72	Routenkategorie: V	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: erledigt
-------------------------	------------------------------	-----------------------	---------------------------------	---------------------------	-------------------------------

Betreff:
KS-Wilhelmshöhe: Knoten Bertha-von-Suttner-Straße und Druseltalstraße

Geographische Lage:

Ortspunkt (Lat/Lon):
51,30770 / 9,44790

Kategorisierung der Maßnahme:

- | | | |
|--|---|-------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Neuer Weg | <input checked="" type="checkbox"/> Querung | <input type="checkbox"/> Rastplätze |
| <input type="checkbox"/> Fahrradstraße | <input type="checkbox"/> Beschilderung | <input type="checkbox"/> Sonstige |
| <input type="checkbox"/> Oberfläche | <input type="checkbox"/> Barriere | |
| <input type="checkbox"/> Tempolimit | <input type="checkbox"/> Abstellanlagen | |

Momentaner Zustand:

Fehlende LSA-Furt für den RV und FV in Nord-Süd-Richtung über die westliche Seite des Knotens. Heute ist hier für den RV und FV nur eine indirekte, nicht bedarfsgerechte Führung vorhanden (zeitraubende LSA-Führung über den östlichen und nördlichen Knotenpunktarm).

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Errichtung einer neuen, baulich getrennten LSA-Furt für den FV und RV grob etwa in Höhe der Zufahrt zum Cantuswerk über die Druseltalstraße. Nachtrag: Im April 2018 wurden von der Stadt Kassel Pläne zum Umbau veröffentlicht: Die fehlende LSA-Querung für RV und FV ist vorgesehen. Baubeginn Frühjahr 2018 bis 2019. Ergänzung 09-2019: LSA-Querung in Betrieb. Radverkehr und FV von der Johanna-Waescher-Straße kommend in die Bertha-von -Suttner-Straße muss nur noch einmal die Straße queren. Ergänzung 09-2019: HNA-Artikel vom 12. September 2019: <https://www.hna.de/kassel/bad-wilhelmshoehe-ort183787/grossbaustelle-druseltalstrasse-abgeschlossen-freie-fahrt-12993913.html>.

Separate RV-Aufstellflächen gibt im Bereich der neuen Ampelfurt nicht. Insbesondere im südlichen Bereich mit rund 3 m breitem kombinierten Geh- und Radweg fehlen RV-Aufstellflächen. Ein z. B. wartendes Fahrrad-Kinderanhängergespann blockiert im Prinzip zu großen den Seitenbereich (schon für ein bis zwei wartende Radfahrer wird es eng, wenn durchfahrender RV kommt - Strecke ist Zeichen 240.) Hier benötigt man für eine konfliktfreie Abwicklung des RV und FV eine Separation bei bedeutend breiterem Querschnitt (Kragarmkonstruktion wäre dann wohl nötig).

Punkt trotz dieser Probleme hier formal "erledigt", da Grundproblem (fehlende Ampelfurt) behoben wurde. Eine "RV-Musterlösung" für evtl ähnliche Umbauprojekte im Stadtgebiet Kassel ist das Projekt Druseltalstraße aber sicher nicht. Pläne der Stadt mit Stand 09-2019: Kassel: https://www.kassel.de/buerger/verkehr_und_mobilitaet/baustellen/strassenbauprojekte/strassenbauprojekte/druseltalstrasse.php.

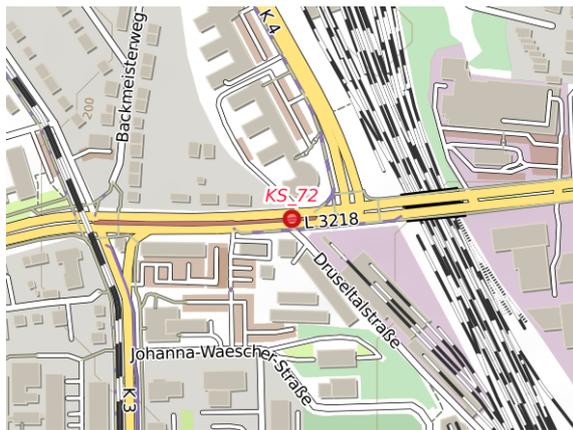


Bild 1: Kartenausschnitt



Bild 2: Hier fehlt grob gesehen die LSA-Furt (alt 2017).

Kürzel: KS_73	Routenkategorie: III, IV	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: teilerledigt
-------------------------	------------------------------------	-----------------------	---------------------------------	---------------------------	-----------------------------------

Betreff:

Radpendlernetz Region Kassel: Druseltalstraße / Kohlenstraße im Bereich der Straßenbrücke über die Bahn.

Geographische Lage:

Anfangspunkt (Lat/Lon):

51,30768 / 9,44523

Endpunkt (Lat/Lon):

51,30774 / 9,44865

Straße: Länge:

L3218 239 m

Kategorisierung der Maßnahme:

- | | | |
|---|---|-------------------------------------|
| <input checked="" type="checkbox"/> Neuer Weg | <input type="checkbox"/> Querung | <input type="checkbox"/> Rastplätze |
| <input type="checkbox"/> Fahrradstraße | <input type="checkbox"/> Beschilderung | <input type="checkbox"/> Sonstige |
| <input type="checkbox"/> Oberfläche | <input type="checkbox"/> Barriere | |
| <input type="checkbox"/> Tempolimit | <input type="checkbox"/> Abstellanlagen | |

Momentaner Zustand:

Bis 09-2019 stark befahrene Hauptstraße ohne Sicherung des RV.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Im April 2018 wurden von der Stadt Kassel Pläne zum Umbau veröffentlicht: Es sind im Abschnitt zwischen Eugen-Richter-Straße und Bertha-von-Suttner-Straße 2 m Breite Radfahrstreifen vorgehen. Wie der Lückenschluss zwischen Bertha-von-Suttner-Straße und Virchowstr. u. a. im Bereich der Bahnbrücke (KS_258) umgesetzt werden soll, ist weiter unklar. Stand 11-2018: Maßnahme im Bau, daher hier formal teilerledigt. Ergänzung 09-2019: HNA-Artikel vom 12. September 2019: <https://www.hna.de/kassel/bad-wilhelmshoehe-ort183787/grossbaustelle-druseltalstrasse-abgeschlossen-freie-fahrt-12993913.html>.

Separate RV-Aufstellflächen gibt im Bereich der neuen Ampelfurt KS_72 nicht. Insbesondere im südlichen Bereich mit rund 3 m breiten kombinierten Geh- und Radweg fehlen RV-Aufstellflächen. Ein zB. wartendes Fahrrad-Kinderanhängergespann blockiert im Prinzip zu großen den Seitenbereich (schon für ein bis zwei wartende Radfahrer wird es eng, wenn durchfahrender RV kommt - Strecke ist Zeichen 240.) Hier benötigt man für eine konfliktfreie Abwicklung des RV und FV eine Separation bei bedeutend breiterem Querschnitt (Kragarmkonstruktion wäre wohl dann nötig). Punkt trotz ua. dieses Problems hier formal "erledigt", da Grundproblem (fehlende RV-Angebot bzw. Ampelfurt) behoben wurde. Eine "RV-Musterlösung" für evtl ähnliche Umbau-Projekte im Stadtgebiet Kassel ist das Projekt Druseltalstraße in Gänze aber sicher nicht.



Bild 1: Kartenausschnitt

Kürzel: KS_74	Routenkategorie: III, IV	Freizeitroute:	Baulasträger: Land	Lage: Außerorts	Priorität: formal teilerledigt bzw. evtl. L
Betreff: Grundnetzverbindung KS-Wilhelmshöhe ↔ Schauenburg: Bereich L3218 Brasselsberg (Ideenstudie)					
Geographische Lage:		Kategorisierung der Maßnahme:			
Anfangspunkt (Lat/Lon): 51,28117 / 9,40644		<input checked="" type="checkbox"/> Neuer Weg <input type="checkbox"/> Querung <input type="checkbox"/> Rastplätze			
Endpunkt (Lat/Lon): 51,30024 / 9,41671		<input type="checkbox"/> Fahrradstraße <input type="checkbox"/> Beschilderung <input type="checkbox"/> Sonstige			
Straße: Länge: L3218 2500 m		<input type="checkbox"/> Oberfläche <input type="checkbox"/> Barriere			
<input type="checkbox"/> Tempolimit <input type="checkbox"/> Abstellanlagen					
Momentaner Zustand:					
<p>Stark befahrene Einfallstraße ohne / mit mangelhafter Sicherung des Radverkehrs. Die aktuelle Radwegweisungsrouten abseits der Hauptstraße durch Brasselsberg ist im gemeindeübergreifenden Alltagsradverkehr eher keine bedarfsgerechte bzw. attraktive Alternativstrecke. Denn hier gibt es verlorene Höhenmeter (steile "Delle" im Verlauf) und eine langsame, verwinkelte Routenführung durch Tempo-30-Zonen mit Rechts-von-Links-Regelungen. Diese Alternativstrecke wurde daher nur als Ortsverbindung mit Ziel Brasselsberg in die Datenbank aufgenommen.</p>					
Vorgeschlagene Maßnahmen:					
<p>Ergreifung von Maßnahmen zur Sicherung des RV im Straßenverlauf. Möglicher längerfristiger Lösungsansatz als Ideenstudie für Bereich Wanderparkplatz / Beginn der Bebauung bis Höhe Blütenweg: Verlegung der KFZ-Fahrbahn um ein bis eineinhalb Fahrbahnbreiten nach Westen. Verschmälerung der derzeitigen KFZ-Fahrbahn in eine Anliegerstraße mit Tempo 30, die ebenfalls als Route für den RV genutzt wird. Bauliche Trennung der Anliegerstraße und neuen KFZ-Fahrbahn durch eine platzsparende, begrünte Lärmschutzwand. Lediglich in einem neuen LSA-Knoten mit der K 30 gibt es eine KFZ-Anbindung zur neuen KFZ-Fahrbahn. Weitere nötige FV-Querungen der Lärmschutzwand sind ferner zu berücksichtigen. In wie weit evtl. größerer Hanganpassungen nötig wären, ist im Detail unklar. Vielleicht würde es sich hier in Teilbereichen sogar anbieten gleich eine Einhausung (die sicher sehr aufwendig ist) anzulegen.</p> <p>Ergänzung 02-2018: Der Punkt wurde im Radverkehrskonzept Stadt Kassel begutachtet (Beispielplanung für Radfahrstreifen). Die Pläne können von der Seite der Stadt Kassel heruntergeladen werden (Abschnitt 9 - Konrad-Adenauer-Straße): https://kassel.de/buerger/verkehr_und_mobilitaet/radverkehrskonzept/radverkehrskonzept.php#Berichte_und_Dokumente_zum_Download.</p> <p>Ergänzung 02-2020: In näherer Zukunft sollen wohl erst nur einmal Schutzstreifen entstehen (später evtl. Erweiterung in Radfahrstreifen? - Genaueres nicht bekannt): https://www.kassel.de/buerger/verkehr_und_mobilitaet/baustellen/strassenbauprojekte/strassenbauprojekte/Konrad-Adenauer-Strasse.php. Die Schutzstreifen bekommen wohl laut Text wohl teilweise überbreite. Schutzstreifen sind allerdings keine hochwertige Radinfrastruktur (insbesondere wie hier wohl geplant mit Mittellinie für KFZ). Wie sich die Schutzstreifen auf die Radverkehrssicherheit auswirken (positiv / negativ) bleibt abzuwarten. Die Gefahr besteht, dass eine substanzielle Gruppe von KFZ die Streifen als Fahrbahngrenze interpretieren und Radfahrende evtl. sogar noch häufiger als heute ohne Streifen mit engem Seitenabstand überholen. Umfangreichen Schutz an dieser Straße mit hoher Verkehrsbelastung können sehr wahrscheinlich nur RVA mit baulicher Trennung bieten bzw. eine natürlich aufwendige, komplette Trennung der Verkehrsströme (wie z. B. in der längerfristigen Ideenstudie skizziert).</p>					

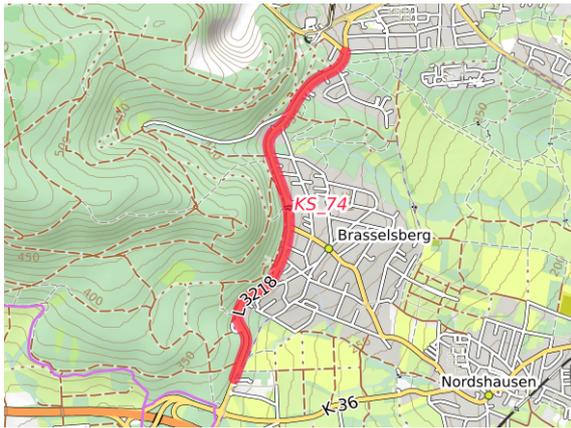


Bild 1: Kartenausschnitt

Kürzel: KS_75	Routenkategorie: II,III	Freizeitroute: HE-WA	Baulasträger: Land	Lage: Außerorts	Priorität: K, evtl. L
Betreff: Radpendlernetz Region Kassel: Goethestraße im Bereich Promenade					
Geographische Lage:		Kategorisierung der Maßnahme:			
Anfangspunkt (Lat/Lon): 51,31460 / 9,47037		<input checked="" type="checkbox"/> Neuer Weg	<input type="checkbox"/> Querung	<input type="checkbox"/> Rastplätze	
Endpunkt (Lat/Lon): 51,31447 / 9,47516		<input type="checkbox"/> Fahrradstraße	<input checked="" type="checkbox"/> Beschilderung	<input type="checkbox"/> Sonstige	
Länge: 334m		<input type="checkbox"/> Oberfläche	<input type="checkbox"/> Barriere		
		<input type="checkbox"/> Tempolimit	<input type="checkbox"/> Abstellanlagen		
Momentaner Zustand:					
<p>Aktuell trotz baulicher Separation Beschilderung als Fußgängerzone Radfahrer frei im linearen Bereich auf einer wichtigen innerstädtischen Radhauptroute (hier verlaufen die städtische Radroute 10 und 11.). Der RV fährt real schneller als Schrittgeschwindigkeit, da die Promenade tagsüber meist rechts wenig vom FV genutzt wird. Die Fahrbahn ist stadtauswärts aufgrund der Straßenbahnschienen keine sichere Alternative. So wird die KFZ-Fahrbahn vom RV stadtauswärts auch fast nicht genutzt. Problematisch ist insbesondere an lauen Sommerabenden die Führung der Hauptradroute zwischen dem dann viel frequentierten Rudolfsplatz und der nördlich angrenzenden Gastronomie. Gerade aber in der Dämmerung / Dunkelheit ist für den ungeübteren RV die Handhabung von Straßenbahnschienen noch schwieriger. Im Verkehrsentwicklungsplan Region / Stadt Kassel 2030 ist die Goethestraße mit Promenade als Hauptroute vermerkt.</p>					
Vorgeschlagene Maßnahmen:					
<p>Kurzfristig: Entfernung der Fußgängerzonenschilder im linearen Bereich der Promenade. Der RV darf dann nur noch den für ihn vorgesehenen "Radbereich" nutzen, der mit 2,5 m ausreichend breit ist. Der Radbereich sollte mit großen Piktogrammen deutlicher markiert werden, damit er vom FV besser wahrgenommen wird. Rechtlich ist der Radbereich dann ein "sonstiger", nichtbenutzungspflichtiger Zweirichtungsradweg. Hier darf der RV dann auch legal schneller als Schrittgeschwindigkeit fahren. Lediglich punktuell im Bereich des Rudolphplatzes mit seiner erhöhten meist abendlichen Frequentierung durch den FV ist die Beschilderung "Fußgängerzone Radfahrer Frei" zielführend. Hier gibt es auf wenigen Metern nämlich keine bauliche Separation RV und FV.</p> <p>Langfristig als Ideenstudie: Umwandlung der nördlichen Senkrechtparkplätze in Längsparkplätze. Im frei werdendem Raum Errichtung eines separaten Zwerichungsradweges mit 2,5 m (besser aber 3 m) Breite südlich der Baumreihe. Trennung RVA ↔ neue Längsparkplätze durch ein mindestens 0,75 m breites Hochbord als Sicherheitspuffer zu den Autotüren. Anlage der Radverkehrsanlage mit Asphaltdecke auf Straßenniveau. Am Rudolphplatz dann neue Radverkehrsführung südlich um den Platz herum (und damit Beseitigung der größten Gefahrenstelle nördlich des Platzes zur Gastronomie hin). Für den Radverkehr hier dann eine neue, bevorrechtigte Einfädelung in die neue Fahrradstraße "Goethestraße". Für die wegfallenden KFZ-Parkplätze könnte zahlenmäßig mehr als Ersatz in einer kostenpflichtigen, platzsparenden (Anwohner-)Parkgarage / Quartiersparkhaus geschaffen werden. Ein möglicher Standort wäre zu klären (als automatisierte Parkgarage ohne Angsträume, z. B. auf dem Parkbereich des Fachgerichtszentrums gegenüber des Rudolphplatzes -> hier noch Baulücke). Trotz zweimal Senkrechtparker reichen die aktuellen Parkplätze in der Goethestraße / Hohe Promenade laut Berichterstattung in der Presse wohl angeblich nicht mehr aus (siehe auch HNA-Artikel Parknot an Goethestraße: "Freie Plätze für Anwohner, andere Fahrer suchen lange" vom 17. Februar 2017 (https://www.hna.de/kassel/vorderer-westen-ort140786/parknot-goethestrasse-3370623.htm)).</p>					

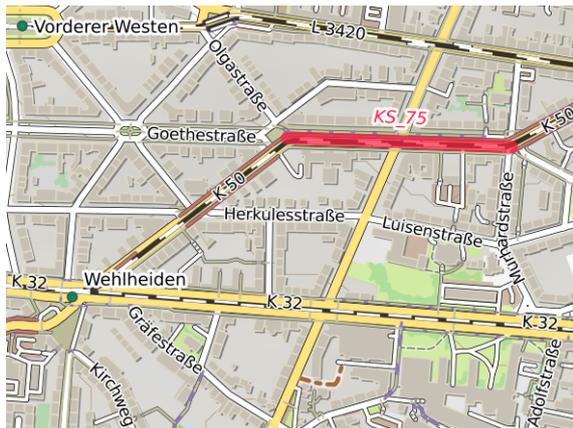


Bild 1: Kartenausschnitt



Bild 2: Blick Stadtauswärts: Beginn der Promenade / Höhe Murhardstraße. Der "Radbereich" links der Entwässerung ist nur durch ein paar kleinere Piktogrammplatten gekennzeichnet.



Bild 3: Promenade / Höhe Querallee: rechts die Beschilderung als Fußgängerzone "Radfahrer frei". Hier laufen gerade Fußgänger im nur sehr dezent hervorgehobenen Radbereich (mit der übergeordneten StVO- Widmung als "Fußgängerzone Radfahrer frei" gibt es im gesamten Bereich verkehrsrechtlich eine Mischverkehrsfläche).



Bild 4: Tübingen-Südstadt: Beispiel oberirdisch für eine automatische Stapelgarage als Quartiersparkhaus (Bilder: Swen Schneider 11-2009).

Kürzel: KS_76	Routenkategorie: II,III	Freizeitroute: HE-WA	Baulasträger: Kommune	Lage: Außerorts	Priorität: erledigt
Betreff: Radpendlernetz Region Kassel, Stadtteil Vorderer Westen: Goethestraße (erledigt).					
Geographische Lage:		Kategorisierung der Maßnahme:			
Anfangspunkt (Lat/Lon): 51,31441 / 9,47011		<input type="checkbox"/> Neuer Weg	<input type="checkbox"/> Querung	<input type="checkbox"/> Rastplätze	
Endpunkt (Lat/Lon): 51,31494 / 9,45356		<input checked="" type="checkbox"/> Fahrradstraße	<input checked="" type="checkbox"/> Beschilderung	<input type="checkbox"/> Sonstige	
Länge: 1165m		<input type="checkbox"/> Oberfläche	<input type="checkbox"/> Barriere		
		<input type="checkbox"/> Tempolimit	<input type="checkbox"/> Abstellanlagen		
Momentaner Zustand:					
<p>Stadtteilübergreifende Radpendlerstrecke in 30er-Zone mit zum Teil holpriger Fahrbahndecke. Die Strecke wird vom RV bereits heute verstärkt frequentiert. Der Straßenzug ist Teil der städtischen Radrouten 10 und 11. Ferner verläuft hier der Herkules-Wartburg-Radweg. Im Radroutennetz 2030 Verkehrsentwicklungsplan Region / Stadt Kassel 2030 ist die Goethestraße als Hauptroute vermerkt. Im Textteil des VEP Stadt Kassel 2030 ist auf Seite 81 explizit die mögliche Einrichtung einer Fahrradstraße im Straßenzug "Goethestraße (ab Olgastraße) - Regentenstraße - Lange Straße" vermerkt. Durch die breite Fahrbahn werden Radfahrende im Begegnungsfall unter Umständen sogar noch von KFZ im mittleren Fahrbahnbereich überholt. Solche Begegnungen gehen mit substanzieller Unterschreitung der gesetzlich vorgeschriebenen seitlichen Sicherheitsabstände einher. Aber auch die Senkrechtparkstände in der aktuellen Ausführung sind ein nicht zu unterschätzendes Sicherheitsrisiko für den Radverkehr in der Goethestraße. So werden Radfahrer, trotz konzentrierter Beobachtung der Senkrechtparker während der Fahrt, durchaus fast von einem unachtsam rückwärts ausparkendem KFZ seitlich umgefahren.</p>					
Vorgeschlagene Maßnahmen:					
<p>Mittelfristig Ausweisung als vorfahrtsberechtigter Fahrradstraße mit durchgängiger RVA-Führung auf der Fahrbahn. Die Freiherr-von-Stein-Straße erhält als übergeordnete Hauptstraße mit Tramlinie weiterhin Vorfahrt vor der Fahrradstraße (Hier fehlt allerdings eine Querungshilfe, siehe KS_44). Damit dann keine "Rennstrecke" für KFZ entsteht, evtl. Herstellung von baulichen Maßnahmen zur präventiven Geschwindigkeitsdämpfung des KFZ-Verkehrs: Einengung der Fahrbahn. Dadurch entstehen beiderseits Mehrzweckbereiche, die Rückwärtsausparkende zur Orientierung nutzen können (wie bei den Senkrechtparkständen auf Höhe der Promenade) oder für den seltenen Begegnungsfall von Schwerverkehr. Gestaltung der Mehrzweckbereiche kurzfristig mit Markierungen, langfristig am besten mit Anhebung und Pflasterung. Schrägparkplätze statt Senkrechtparker wären ein weiterer Sicherheitsgewinn und würden vor allen den Parkenden etwas mehr Übersicht in den rückwärtigen Verkehr ermöglichen. Ferner mit Umgestaltung zur Fahrradstraße Deckensanierung. Die Unfallforschung der Versicherer hat Empfehlungen für sichere Fahrradstraßen erarbeitet: http://www.stadt-kassel.de/projekte/verkehr/infos/24526/) erarbeitet. Ob es diese Maßnahme mit beinhaltet ist nicht bekannt).</p> <p>Ergänzung 01-2019: LAut HNA-Artikel vom 6. Februar 2019 wurde die Fahrradstraße politisch beschlossen: http://www.hna.de/kassel/vorderer-westen-ort140786/goethestrassen-kassel-wird-teil-fahrradstrasse-11737198.html. Der Umsetzungszeitraum ist unklar. Entsprechende Gestaltungskonzepte / -varianten für eine sichere Fahrradstraße sollten im Radverkehrskonzept der Stadt Kassel erarbeitet werden. Dies ist erfolgt.</p> <p>Ergänzung 2020: konkrete Projektplanung hier: https://www.kassel.de/buerger/verkehr_und_mobilitaet/baustellen/strassenbauprojekte/strassenbauprojekte/goethestrassen.php Es soll die Fahrradstraße im Jahr 2020 eingerichtet werden. Die Planung reicht im Osten sogar bis zur Promenade am Rudolphs Platz. Der Goethe-Kreisel soll als Echter Kreisverkehr beschildert werden. Dies macht auch aus Sicht des RV sinn. die Straße erhält Vorrang und die Vorrangstellen werden mit großflächigen roten Markierungen abgesichert. Vorbildlich. Es gibt Deckensanierungen und die Fahrbahn wird durch weiße Seitenmarkierungen optisch eingengt um in Zukunft mittigen KFZ-Überholungen vorzubeugen, bzw. einen Sicherheitsraum zu den Senkrechtparkern zu schaffen. Es entstehen ferner auch neue Fahrradparkplätze. Auch Punkt KS_44 wird durch nördliche Gehwegvorziehung substanziell entschärft (Verbesserung des Sichtwinkels). Schrägparker stand Senkrechtparker wären natürlich noch ein zusätzliches Sicherheitsplus für den RV. Hier wird die Erfahrung mit dem geplanten Umbau und in Zukunft evtl. noch mehr RV zeigen, ob hier noch weiterer Handlungsbedarf besteht. Punkt Goethestraße damit hier formal erledigt, da fest geplant.</p>					

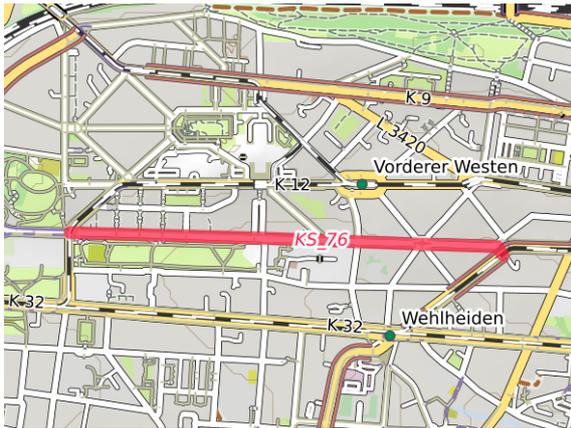


Bild 1: Kartenausschnitt



Bild 2: Blick in die Goethestraße - Fahrtrichtung stadtauswärts



Bild 3: Fahrradstraße Berliner Straße in Mannheim (Geo 49.48694 8.47813): Nach dem städtischen Radverkehrskonzept in Kassel sollen Fahrradstraße in Zukunft so ähnlich gestaltet werden (auch hier in der Goethestraße). Bild: Swen Schneider 09-2019.



Bild 4: wichtig in einer Fahrradstraße Goethestraße: Einmündungen wie in Mannheim farbig klar markieren, damit der Vorrang der Fahrradstraße deutlich wird (soll ist der Kasseler Planung auch so ähnlich umgesetzt werden).

Kürzel: KS_77	Routenkategorie: II,III	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: evtl. L
-------------------------	-----------------------------------	-----------------------	---------------------------------	---------------------------	------------------------------

Betreff:

Radpendlerachse "ICE-Radweg" / Hauptroute im Radpendlernetz / Mittelzentrumsnetz östlich Fernbahnhof Wilhelmshöhe: Ideenstudie für Unterführung mit Zuwegung

Geographische Lage:

Anfangspunkt (Lat/Lon):
51,31504 / 9,45041
Endpunkt (Lat/Lon):
51,31262 / 9,44931
Länge:
297m

Kategorisierung der Maßnahme:

- | | | |
|---|---|-------------------------------------|
| <input checked="" type="checkbox"/> Neuer Weg | <input type="checkbox"/> Querung | <input type="checkbox"/> Rastplätze |
| <input type="checkbox"/> Fahrradstraße | <input type="checkbox"/> Beschilderung | <input type="checkbox"/> Sonstige |
| <input type="checkbox"/> Oberfläche | <input type="checkbox"/> Barriere | |
| <input type="checkbox"/> Tempolimit | <input type="checkbox"/> Abstellanlagen | |

Momentaner Zustand:

Aktuell keine direkte Verknüpfung für die Nahmobilität über die Wilhelmshöher Allee vorhanden (siehe auch KS_11). Die Strecke ist im Radroutennetz 2030 des Verkehrsentwicklungsplans 2030 Stadt und Region Kassel 2030 als Hauptroute dargestellt (Radroutennetz 2030 siehe Karte im PDF-Dokument auf Dateiseite 135: <https://www.zrk-info.de/entwicklungsplanung/verkehrsentwicklungsplan-vep-region-kassel.html>). Heute hier auf VEP-Hauptroute aktuell keine Querungsmöglichkeit an der Wilhelmshöher Allee vorhanden.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Als Ideenstudie: Mit Verlegung der Hauptroute im Radpendlernetz / Mittelzentrumsnetz auf die östliche Bahnhofsseite: Die Hauptroute ist im Verkehrsentwicklungsplan Stadt / Region Kassel 2030 auch so vorgesehen (siehe Radroutennetz 2030 http://www.zrk-info.de/zrk/pdf/VEP_Region_Kassel2030.pdf). Damit ist eine neue Querung der Wilhelmshöher Allee / Höhe Grüner-Wald-Weg notwendig. Entweder signalisierte Querung auf Fahrbahnniveau oder als Unterführung. Von der Topografie her könnte hier sehr gut eine moderne, sozial sichere Unterführung ohne Engegefühl nach niederländischem Vorbild angelegt werden (mit Separation RV und FV). Mit solch einer Unterführung könnte der Radverkehr endlich einen bedarfsgerechten Korridor am Fernbahnhof in Nord-Süd-Richtung erhalten. Für den KFZ-Verkehr ist dieser mit dem Straßentunnel schon seit Jahrzehnten vorhanden. Auch für den FV würde so ein neuer, attraktiver Korridor zum Fernbahnhof entstehen, der sich gut in die vorhandenen Grünanlagen integrieren ließe. Hinweis: Lage der Linie nur schematisch. Der genaue Raumbedarf wäre bei möglicher Machbarkeitsstudie zu klären.

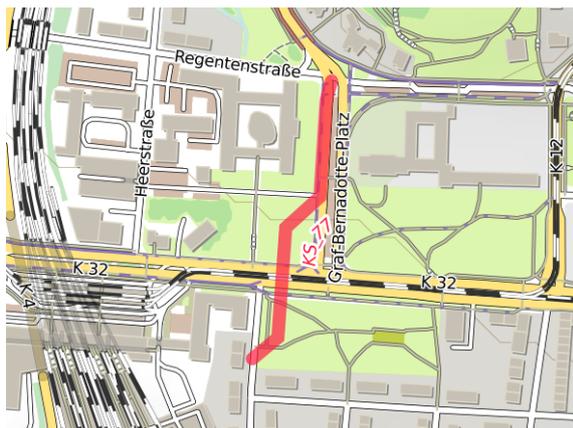


Bild 1: Kartenausschnitt



Bild 2: Amsterdam Vondelpark: Eine Hauptverkehrsstraße mit Straßenbahnlinie quert so die Hauptparkachse. Diese Parkachse ist für den Radverkehr gleichzeitig eine wichtige Radialachse in Richtung Stadtmitte. In dieser breiten, einsichtigen Unterführung kommt kein "Engegefühl" auf. Da der Bau im Durchstich einsehbar ist, ist die soziale Sicherheit gewährleistet.



Bild 3: Münster - Unterführung Mauritztor: Das gerade angelegte und damit sozial sichere Bauwerk besitzt getrennte Bereiche für den RV und FV (mit taktiler Trennung).

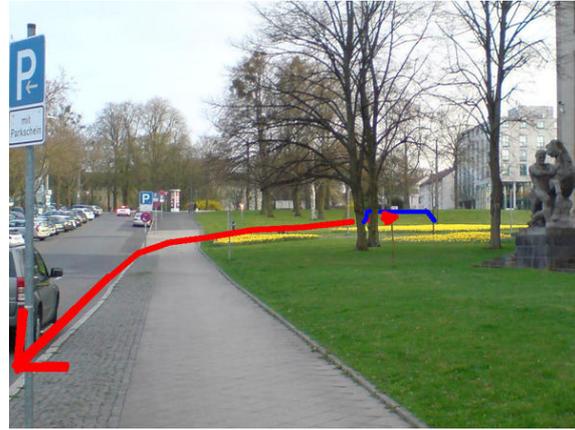


Bild 4: Potentielle Strecke von Nordende des Graf-Bernadotte-Platzes gesehen.

Kürzel: KS_78	Routenkategorie:	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Außerorts	Priorität: M-L
-------------------------	-------------------------	-----------------------	---------------------------------	---------------------------	--------------------------

Betreff:
Radpendlernetz Region Kassel: Radtangente Süd im Bereich der Heinrich-Hertz-Straße

<p>Geographische Lage:</p> <p>Anfangspunkt (Lat/Lon): 51,27541 / 9,50789</p> <p>Endpunkt (Lat/Lon): 51,27461 / 9,52098</p> <p>Länge: 955m</p>	<p>Kategorisierung der Maßnahme:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Neuer Weg <input type="checkbox"/> Querung <input type="checkbox"/> Rastplätze</p> <p><input type="checkbox"/> Fahrradstraße <input type="checkbox"/> Beschilderung <input type="checkbox"/> Sonstige</p> <p><input type="checkbox"/> Oberfläche <input type="checkbox"/> Barriere</p> <p><input type="checkbox"/> Tempolimit <input type="checkbox"/> Abstellanlagen</p>
---	--

Momentaner Zustand:
Aktuell im Maßnahmenbereich südlich der Heinrich-Hertz-Straße keine Radverkehrsanlage vorhanden.

Vorgeschlagene Maßnahmen:
Schaffung einer RVA im vorhandenen Grünbereich, um eine Straßenquerung der Heinrich-Hertz-Straße im Routenverlauf zu eliminieren. Die neue RVA würde auch gleichzeitig die Nahmobilität für den RV und FV im Bereich der lokalen Feinerschließung verbessern. Ausbau min. 3 m breit in Asphalt z. B. als kombinierter Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr. Separation wäre, falls machbar, auch zielführend. Ergänzung 02-2019: **Die Strecke wurde teilweise im Radverkehrskonzept Stadt Kassel beispielhaft begutachtet.** Die Pläne können von der Seite der Stadt Kassel heruntergeladen werden (Abschnitt 16 - Heinrich-Hertz-Straße): https://kassel.de/buerger/verkehr_und_mobilitaet/radverkehrskonzept/radverkehrskonzept.php#Berichte_und_Dokumente_zum_Download

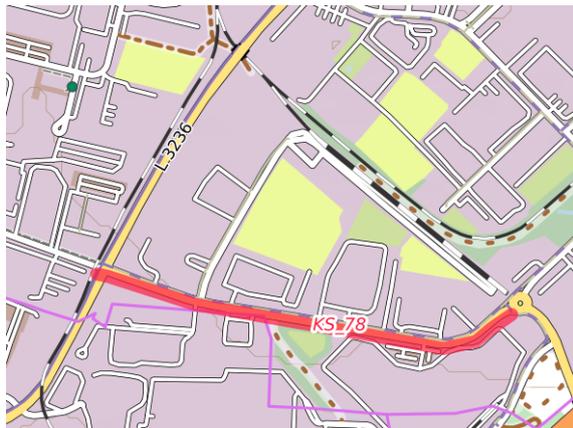
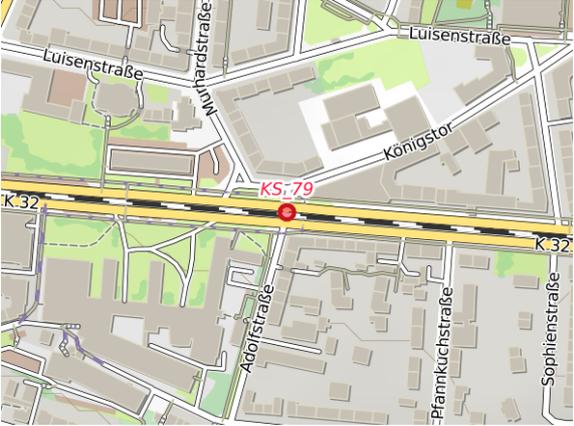


Bild 1: Kartenausschnitt

Kürzel: KS_79	Routenkategorie: IV	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: M-L
Betreff: Radpendlernetz Region Kassel: Knoten Wilhelmshöher Allee / Adolfstraße bzw. Königstor					
Geographische Lage: Ortspunkt (Lat/Lon): 51,31204 / 9,47616		Kategorisierung der Maßnahme: <input type="checkbox"/> Neuer Weg <input checked="" type="checkbox"/> Querung <input type="checkbox"/> Rastplätze <input type="checkbox"/> Fahrradstraße <input type="checkbox"/> Beschilderung <input type="checkbox"/> Sonstige <input type="checkbox"/> Oberfläche <input type="checkbox"/> Barriere <input type="checkbox"/> Tempolimit <input type="checkbox"/> Abstellanlagen			
Momentaner Zustand: Aktuell wird der RV als FV über den Zebrastreifen geführt. Dies ist keine bedarfsgerechte RV-Führung.					
Vorgeschlagene Maßnahmen: RV als Fahrbahnverkehrsmittel beispielsweise mit Hilfe einer Lichtsignalanlage über den Knoten führen. Maßnahmen zur Sicherung des RV auf der Fahrbahn im Knoten wären sinnvoll.					
					
Bild 1: Kartenausschnitt					

Kürzel: KS_80	Routenkategorie: II,III	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: K bzw. M-L
Betreff: Radpendlernetz Region Kassel: "Parktangente" KS-Wilhelmshöhe / KS-Nordwest ↔ Gewerbepark KS-Waldau / Fuldabrück / Lohfelden im Bereich Park Schönfeld					
Geographische Lage:		Kategorisierung der Maßnahme:			
Anfangspunkt (Lat/Lon): 51,30315 / 9,45515		<input checked="" type="checkbox"/> Neuer Weg	<input type="checkbox"/> Querung	<input type="checkbox"/> Rastplätze	
Endpunkt (Lat/Lon): 51,29628 / 9,47934		<input type="checkbox"/> Fahrradstraße	<input type="checkbox"/> Beschilderung	<input type="checkbox"/> Sonstige	
Länge: 2008m		<input type="checkbox"/> Oberfläche	<input type="checkbox"/> Barriere		
		<input type="checkbox"/> Tempolimit	<input type="checkbox"/> Abstellanlagen		
Momentaner Zustand:					
<p>Momentan eine nicht alltagstaugliche Strecke in wassergebundener Decke. Bei feuchter Witterung zum Teil ein "Matschweg" (Verschmutzungsdokumentation einer Regenfahrt durch den Park eines Alltagsradlers auf Twitter: https://twitter.com/Latz/status/970992071795445760). Aktuell gibt es im Bereich der Hauptroute keine Separation RV / FV. Zur Zeit als Radpendlerverbindung mangelhafte soziale Sicherheit, da keine Beleuchtung.</p> <p>Rechtlich ist die gesamte Parkanlage als "Gehweg Radfahrer frei" gewidmet. Dies ist nicht zielführend, da der RV so natürlich auch schmale Nebenwege nutzt, die eigentlich dem FV komplett für die Erholung vorbehalten sein sollten. Ferner darf der RV formal damit auf dem Hauptweg eigentlich auch nur Schrittgeschwindigkeit fahren. Solche eine formale rechtliche "Schrittgeschwindigkeits-Regelung" (die in der Praxis fasst niemanden interessiert) ist hier natürlich nicht zielführend. Die Hauptstrecke ist im VEP 2030 der Stadt Kassel nicht als Hauptroute eingestuft. Diese Einstufung spiegelt bereits die heutige Nutzung durch den RV nicht wieder. Trotz der eingeschränkten Alltagsauglichkeit wird die Strecke bereits heute oftmals vom Alltagsradverkehr genutzt, denn es ist eine topografisch sehr günstige Verbindung zwischen dem Gewerbepark KS-Waldau und den nordwestlichen Stadtteilen.</p>					
Vorgeschlagene Maßnahmen:					
<p>Verbesserung kurzfristig: Den kompletten Parkbereich mit Zeichen 240 (kombinierter Geh- und Radweg) widmen. Der Radverkehr darf dann wenigstens rechtssicher (unter Beachtung der Sicherheit des FV) schneller als Schrittgeschwindigkeit fahren. Real fährt der RV natürlich auch heute bereits schneller als Schrittempo, denn mit Schrittempo lässt sich ein Rad fast nicht sicher fahren.</p> <p>Lösungsansatz mittel- bis eher langfristig: Herrichtung einer durchgehenden Separation des RV vom FV mit neuer alltagstauglicher Route. Die neue Radstrecke sollte südlich des bestehenden Hauptwegs im Park verlaufen und könnte mit radtauglichen Kurven behutsam in die Parkanlage integriert werden (bei einer Breite von mindestens 3 m, bei Gefälle und Kurven besser 3,25 m bis 3,5 m). In Engstellen wäre eine Breite von 2,5 m noch ausreichend (ist allerdings absolute Mindestbreite für sichere Zweirichtungsradwege). Der bestehende Hauptweg wäre dann ein reiner Fußweg. Für den FV ist die Strecke ebenfalls "regenfest" zu befestigen, da sonst bei nasser Witterung der FV die zukünftige, reine Alltagsradroute mit "wasserfester" Oberfläche sehr wahrscheinlich wieder rege mit nutzen wird.</p> <p>Hinsichtlich der Beleuchtung könnten im natursensiblen Park sensorgesteuerte Leuchten zum Einsatz kommen, die sich nur lokal einschalten, wenn gerade ein Radfahrender unterwegs ist. Ferner würde es reichen, wenn die Beleuchtung Abends z. B. bis 24 Uhr und am Morgen z. B. ab 5 Uhr leuchten würde.</p> <p>Mit einer neu ausgebauten Hauptroute mit ausgebauten Anschlusswegen sollten die Nebenwege alle für den RV gesperrt werden: z. B. Regelung befestigte und mit Piktogrammen / Beschilderung markierte Parkwege mit Asphaltdecke dürfen vom RV genutzt werden, die restlichen diversen Nebenwege dagegen nicht. Mit solch einer klaren Regelung würde die Parkanlage sowohl für den RV wie auch FV attraktiver und sicherer, da potentielle Konflikte stark reduziert würden.</p> <p>In Frankfurt kommt in Grünanlagen aus Naturschutzgründen zum Teil heller Asphalt zum Einsatz. Diese helle Asphaltdecke heizt sich weniger stark auf (vergleiche dazu auch Artikel in der Frankfurter Neuen Presse vom 14. April 2018: http://www.fnp.de/lokales/frankfurt/Kampf-gegen-kleine-Barrieren-im-Frankfurter-Wegenetz;art675,2967154).</p> <p>Anmerkung zum Verlauf der Radhauptroute hier im Projekt: Die Route im Detail ist nur als beispielhafter Streckenverlauf zu sehen. Der genaue Verlauf wäre in einer detaillierten landschaftsplanerischen Studie zum gesamten Parkgebiet zu betrachten. Weiteres zum Thema siehe auch Fachthema "Radverkehrsführung in Parks und Grünzügen": https://www.rvk.lk-kassel.radinformation.de/downloads/Fachbeispiele_Radverkehrsfuehrung_in_Parks_und_Gruenzuegen.pdf (PDF-Datei zum Herunterladen).</p>					



Bild 1: Kartenausschnitt

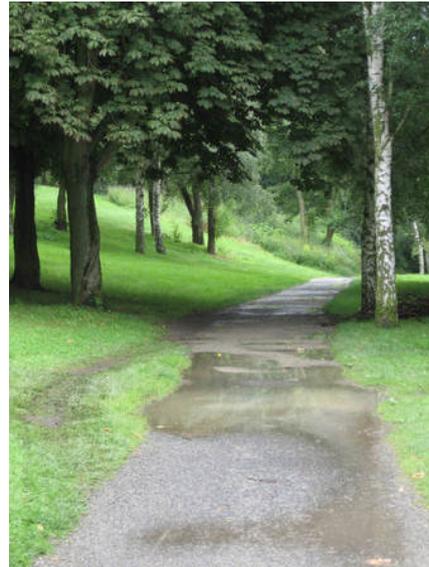


Bild 2: Der Hauptweg im Park Schönfeld bei Regenwetter. Über die Hangseite hatten der RV und FV bereits eine Umleitung um die große Pfütze hergestellt (Bild etwa von 2010 bis 2012).



Bild 3: Gepflegter Grünzug mit Nahmobilitätsverbindung in Enschede / Niederlande: als Separationselement zwischen Zweirichtungsweg und Gehweg dient ein Grünstreifen mit Baumallee (Symbolbild).



Bild 4: Region Kopenhagen: "Der grüne Pfad" (https://de.wikipedia.org/wiki/Den_Gr%C3%B8nne_Sti) in einem städtischem Grünzug ist eine viel genutzte Nahmobilitätsroute. Die Strecke besitzt eine Separation RV + FV. Der Fußbereich ist allerdings recht schmal ausgefallen. Hier wären 0,75 bis 1 m Breite mehr besser gewesen.

Kürzel: KS_81	Routenkategorie: II,III	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: M-L
-------------------------	-----------------------------------	-----------------------	---------------------------------	---------------------------	--------------------------

Betreff:

Radpendlernetz Region Kassel: Anmerkung zur Querung Schönfelder Straße / Höhe Gräfestraße

Geographische Lage:

Ortspunkt (Lat/Lon):
51,31072 / 9,47013

Kategorisierung der Maßnahme:

- | | | |
|--|---|-------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Neuer Weg | <input checked="" type="checkbox"/> Querung | <input type="checkbox"/> Rastplätze |
| <input type="checkbox"/> Fahrradstraße | <input type="checkbox"/> Beschilderung | <input type="checkbox"/> Sonstige |
| <input type="checkbox"/> Oberfläche | <input type="checkbox"/> Barriere | |
| <input type="checkbox"/> Tempolimit | <input type="checkbox"/> Abstellanlagen | |

Momentaner Zustand:

Aktuell keine gesicherte Querung für den RV über die viel befahrene Schönfelder Straße vorhanden. Der Zebrastreifen mit Absteigen ist besonders westwärts keine bedarfsgerechte Alternative. In Fahrtrichtung westwärts gibt es nur schmälere Mittelinsel auf Schönfelder Straße.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Am besten RV als Fahrbahnverkehrsmittel beispielsweise mit Hilfe einer Lichtsignalanlage (im Prinzip Vollsignalisierung des Knotens für RV und FV) über den Knoten führen. Oder alternativ zumindest breitere, aufgeweitete Mittelinsel nördlich (Tiefe mindestens 2,5 besser 3 bis 2,5 m) als Querungshilfe mit 2. Zebrastreifen herstellen (unklar, ob vom Platz her machbar, Schema nach den Musterlösungen für Radverkehr Hessen: siehe https://www.nahmobil-hessen.de/wp-content/uploads/2019/07/Qualitaetsstandards_und_Musterloesungen_150dpi.pdf Musterblatt RV-22, Dateiseite 138 des PDF).

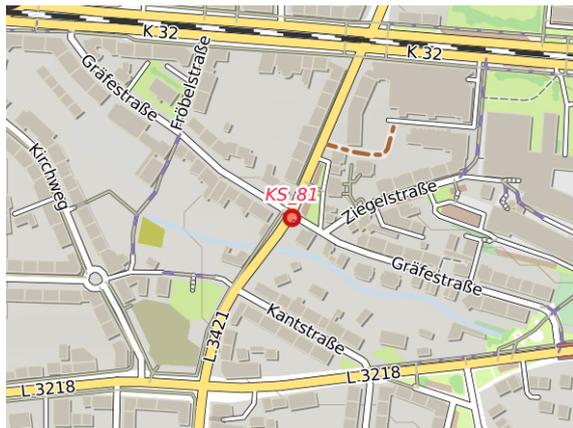


Bild 1: Kartenausschnitt



Bild 2: Blick im Fahrtrichtung West: Für den RV ist keine direkte Querungshilfe vorhanden. Er kann aktuell als Querungshilfe nur "umständlich schiebend" den seitlichen Zebrastreifen nutzen.

Kürzel: KS_82	Routenkategorie: II, III	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: erledigt
-------------------------	------------------------------------	-----------------------	---------------------------------	---------------------------	-------------------------------

Betreff:
Kassel: Wilhelmshöher Allee / Höhe Fernbahnhof bis Einmündung Grüner Waldweg (formal bereits erledigt)

Geographische Lage:

Anfangspunkt (Lat/Lon):
51,31359 / 9,44534

Endpunkt (Lat/Lon):
51,31337 / 9,44942

Länge:
285m

Kategorisierung der Maßnahme:

- | | | |
|--|---|-------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Neuer Weg | <input type="checkbox"/> Querung | <input type="checkbox"/> Rastplätze |
| <input type="checkbox"/> Fahrradstraße | <input type="checkbox"/> Beschilderung | <input type="checkbox"/> Sonstige |
| <input checked="" type="checkbox"/> Oberfläche | <input type="checkbox"/> Barriere | |
| <input type="checkbox"/> Tempolimit | <input type="checkbox"/> Abstellanlagen | |

Momentaner Zustand:

Fehlende Bahnhofsanbindung aus Richtung Grüner Waldweg kommend zum Bahnhof und Richtung Citycenter am Willy-Brandt-Platz. Der RV nutzt hier heute illegalerweise den Gehweg Richtung Bahnhof, da es auf der südlichen Straßenseite nur einen Einrichtungsradweg gibt. Aktuell besteht vor allem im Bereich der Stelen des Vordachs eine hohe Unfallgefahr zwischen RV und FV, da die Sichtdreiecke sehr klein sind.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Errichtung einer breiten Zweirichtungs-RVA. Das Projekt wird von Seiten der Stadt Kassel seit einigen Jahren verfolgt. Die Maßnahme soll wohl in die von der KVG verfolgte Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes eingebettet werden. Der Umsetzungszeitpunkt ist unklar. Wichtig: Absicherung der Stelen durch z. B. gläserne Geländer (wie sie auch sonst an den Haltestellen in KS Verwendung finden). Alternativ, sofern es von den Breiten möglich ist (nicht überprüft), Nutzung der heutigen RVA als Gehweg und Schaffung einer geschützten Radspur im Zweirichtungsradverkehr auf Fahrbahnniveau. **Dann wäre als bauliche Trennung zu den Stelen die bestehende Bordsteinkante ausreichend (oder mit Umbau auch eine evtl. neue Bordsteinkante).** In der Brückenmitte der Wilhelmshöher Allee besteht für Teilverlagerung der KFZ-Fahrbahn noch Raumreserve. Ergänzung 01-2020: Nach HNA-Artikel vom 30. Januar 2020 soll der Umbau des Bahnhofsvorplatzes von Fürhsommer 2021 bis Juni 2022 statt finden. Es soll laut Artikel ein neuer 3 m breiter Zweirichtungsradweg entstehen. Ob dieser Radweg auf Fahrbahnniveau geführt wird und mit Bordstein vom Gehweg getrennt wird (wie zB Bild Utrecht), steht im Artikel nicht. Weitere Details sind auch dem Autor nicht bekannt; Artikel siehe: <https://www.hna.de/kassel/bahnhof-kassel-wilhelmshoehe-db-umbau-neues-konzept-verkehrsknoten-hessen-zr-13507780.html>. Positiv für FV zum Bahnhof: Die KFZ- und Taxi-Anfahrt (bisher für FV sehr unübersichtlich direkt vor dem Bahnhof) wird laut HNA-Artikel an die Seite nahe der Wilhelmshöher Allee verlegt. Hinweis 02-2020: da 3 m breiter Zweirichtungsradweg geplant, Punkt formal bereits erledigt.



Bild 1: Kartenausschnitt



Bild 2: Aktuelle benutzungspflichtige Einrichtungs-RVA an den Stelen des Bahnhofsvordachs. Die seitliche Sicht geht gegen Null (Bild 2017).



Bild 3: Blick vom Gehweg, der gleichzeitig Buswartebereich ist, auf die Stelensituation: die weiße Linie ist für Blinde taktuell nicht ertastbar. Auch ein Kleinkind, das z. B. von Mutter unbemerkt mal um die "Stelen" tanzt, wird die weiße Linie nicht groß wahrnehmen. Es fehlt hier eine der stadtbekannten Glasbarrieren, um den Bussteig/Gehweg sicher vom Radweg abzutrennen. Oder mit Umbau Einsatz eines Bordstein zwischen Rad- und Gehweg (siehe Text, Bild 2017).



Bild 4: Utrecht: geschützte Radspur mit klarer Trennung zum Gehweg und Hochbord zur KFZ-Fahrbahn.

Kürzel: KS_83	Routenkategorie: II,III	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: L1
-------------------------	-----------------------------------	-----------------------	---------------------------------	---------------------------	-------------------------

Betreff:
Radpendlernetz Region Kassel: Friedrichsstraße in KS-Mitte

Geographische Lage: Anfangspunkt (Lat/Lon): 51,31020 / 9,49303 Endpunkt (Lat/Lon): 51,31290 / 9,48898 Länge: 415m	Kategorisierung der Maßnahme: <input type="checkbox"/> Neuer Weg <input type="checkbox"/> Querung <input type="checkbox"/> Rastplätze <input checked="" type="checkbox"/> Fahrradstraße <input checked="" type="checkbox"/> Beschilderung <input type="checkbox"/> Sonstige <input type="checkbox"/> Oberfläche <input type="checkbox"/> Barriere <input type="checkbox"/> Tempolimit <input type="checkbox"/> Abstellanlagen
---	--

Momentaner Zustand:
Aktuell nicht durchgehend als Radpendlerroute nutzbar. Im Verkehrsentwicklungsplan Region / Stadt Kassel 2030 ist der Straßenzug als Nebenroute vermerkt.

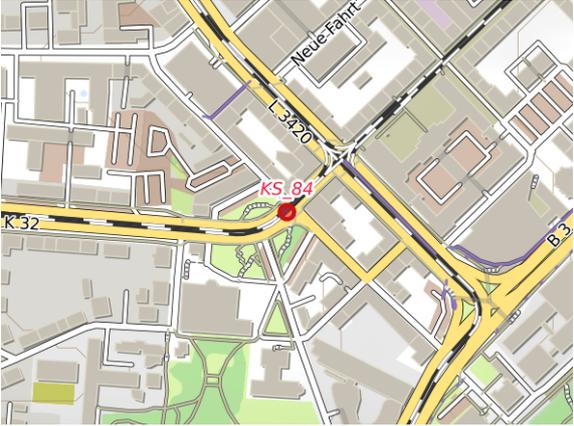
Vorgeschlagene Maßnahmen:
Langfristig als Fahrradstraße einrichten. Ziel ist eine durchgehend nutzbare Fahrradstraße zur Trompete (mit Umgestaltung des heutigen "KFZ-Zubringers"). Lösungen für eine bedarfsgerechte RV-Führung sollten mittel- bis langfristig erarbeitet werden. Die Friedrichsstraße ist für den RV als Hauptroute einzustufen, da sie eine wichtige Verteilfunktion besitzt. Ferner sind in der parallelen Fünffensterstraße als Platzgründen keine ausreichenden RVA herstellbar (bzw. nur sehr schwer).



Bild 1: Kartenausschnitt



Bild 2: Straßenblick zwischen Königstor und Wilhelmshöher Allee.

Kürzel: KS_84	Routenkategorie: II,III	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: L1
Betreff: KS-Mitte: Knoten Wilhelmshöher Allee / Friedrichsstraße Bereich Brüder-Grimm-Platz					
Geographische Lage: Ortspunkt (Lat/Lon): 51,31150 / 9,49087		Kategorisierung der Maßnahme: <input type="checkbox"/> Neuer Weg <input checked="" type="checkbox"/> Querung <input type="checkbox"/> Rastplätze <input type="checkbox"/> Fahrradstraße <input type="checkbox"/> Beschilderung <input type="checkbox"/> Sonstige <input type="checkbox"/> Oberfläche <input type="checkbox"/> Barriere <input type="checkbox"/> Tempolimit <input type="checkbox"/> Abstellanlagen			
Momentaner Zustand: Aktuell für den RV ungesicherter und komplett auf die Bedürfnisse des KFZ-Verkehrs ausgerichteter Knoten.					
Vorgeschlagene Maßnahmen: Schaffung einer gesicherten Quermöglichkeit mit Lichtsignalanlage für den RV im Fahrbahnverlauf der Friedrichsstraße. Ferner seitlich Anlage von signalisierten Furchen für den FV. Hinweis: 02-2020: Der Umbau des Brüder-Grimm-Platz ist geplant. Der Knoten Wilhelmshöher Allee / Friedrichsstraße liegt wohl im Projektbereich. Infos Stadt Kassel von 10-2019 zur Förderzusage des Bundes: https://www.kassel.de/pressemitteilungen/2019/oktober/brueder-grimm-platz.php .					
					
Bild 1: Kartenausschnitt					

Kürzel: KS_85	Routenkategorie: III	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: M2
-------------------------	--------------------------------	-----------------------	---------------------------------	---------------------------	-------------------------

Betreff:

Radpendlernetz Region Kassel: Radtangente West in Verlängerung der Bremelsbachstraße

Geographische Lage:

Anfangspunkt (Lat/Lon):

51,31593 / 9,44523

Endpunkt (Lat/Lon):

51,31787 / 9,44551

Länge:

228m

Kategorisierung der Maßnahme:

- | | | |
|--|---|-------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Neuer Weg | <input type="checkbox"/> Querung | <input type="checkbox"/> Rastplätze |
| <input type="checkbox"/> Fahrradstraße | <input type="checkbox"/> Beschilderung | <input type="checkbox"/> Sonstige |
| <input checked="" type="checkbox"/> Oberfläche | <input type="checkbox"/> Barriere | |
| <input type="checkbox"/> Tempolimit | <input type="checkbox"/> Abstellanlagen | |

Momentaner Zustand:

Aktuell viel genutzte Nahmobilitätsverbindung mit 3 m breitem Asphaltweg, gemeinsame Nutzung mit RV und FV. Es gibt eine schwer einsehbare, problematische Kurve im Gefälle am "Sportplatzdeck" (zusätzlich noch mit zwei seitlich abzweigenden Wegen). Hier wurde zwars mal freigeschnitten, aber die Stelle bleibt aufgrund ihrer Linienführung eine potentielle Gefahrenstelle für Zusammenstöße zwischen dem RV und FV. Insbesondere zur abendlichen Spitzenstunde am Nachmittag ist auf der Route viel los.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Daher mittel- bis langfristig Trennung RV und FV auf eigenen Verkehrsflächen. Hierbei Entschärfung der Kurve am "Sportplatzdeck": Bau eines 2,5 m breiten Hochbordwegs für den FV am westlichen Rand der Trasse (westlich liegt auch der Spielplatz und auf dieser Seite schließt der Gehweg an der Bremelsbachstraße an). Östlich davon würde ein reiner, 3 m breiter Radbereich entstehen. Sofern man bei der Neuanlage etwas auf die Baumstandorte achtet, müsste eine breitere Trasse mit neuen, leichten Kurven weitgehend ohne größere Fällungen in den Grünzug integrierbar sein. Nachtrag im Februar 2018: Auf Initiative eines ADFC-Aktiven wurde die Kurve frei geschnitten.



Bild 1: Kartenausschnitt

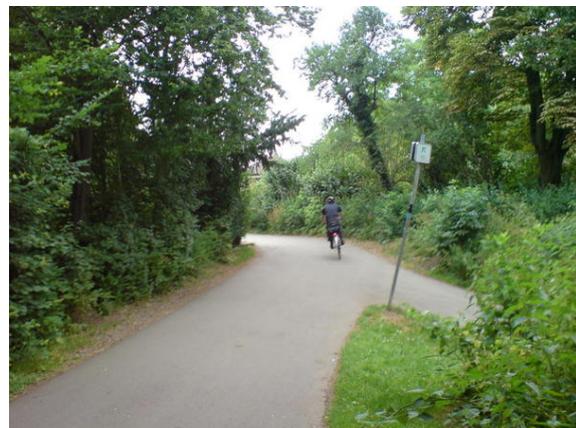


Bild 2: Blick von unten auf die schwer einsehbare Kurve (Sommer 2017).



Bild 3: Februar 2018: Die jetzt besser einsehbare Kurve. Nachhaltig absicherbar ist diese Stelle allerdings nur mit einer baulichen Separation zwischen RV und FV.

Kürzel: KS_86	Routenkategorie: II,III	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: L
Betreff: Radpendlernetz Region Kassel: Wilhelmshöher Allee / Knoten Wehlheider Platz					
Geographische Lage: Ortspunkt (Lat/Lon): 51,31253 / 9,46612		Kategorisierung der Maßnahme: <input type="checkbox"/> Neuer Weg <input checked="" type="checkbox"/> Querung <input type="checkbox"/> Rastplätze <input type="checkbox"/> Fahrradstraße <input type="checkbox"/> Beschilderung <input type="checkbox"/> Sonstige <input type="checkbox"/> Oberfläche <input type="checkbox"/> Barriere <input type="checkbox"/> Tempolimit <input type="checkbox"/> Abstellanlagen			

Momentaner Zustand:

Der gesamte Knoten ist aktuell vor allem auf die Bedürfnisse des KFZ-Verkehrs zugeschnitten. Der Radverkehr nutzt gemeinsam mit dem Fußverkehr die Seitenräume bzw gemeinsame Ampelfurten.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Langfristig ist ein kompletter Umbau des Knotens mit Schaffung eigener Radverkehrsanlagen im Knotenpunktbereich notwendig. Dabei ist insbesondere auch die RV-Beziehung zwischen Friedensstraße und Pestalozzistraße zu berücksichtigen. Im Übergang Gräfestraße ↔ Wehlheider Platz / Pestalozzistraße sind ebenfalls eigene, qualifizierte Radverkehrsflächen zu schaffen. Dasselbe gilt natürlich für die weiteren Arme des Knotens.

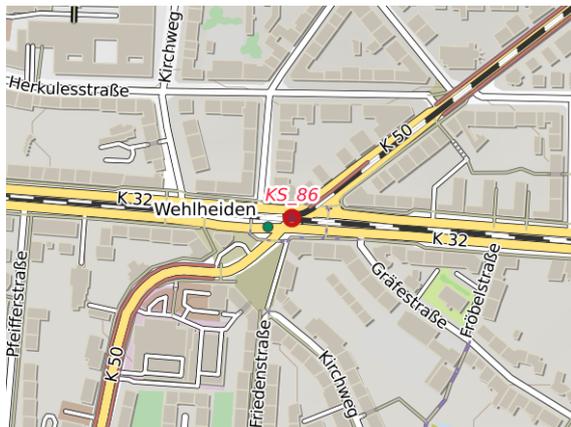


Bild 1: Kartenausschnitt

Kürzel: KS_87	Routenkategorie: II,III	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: erledigt
-------------------------	-----------------------------------	-----------------------	---------------------------------	---------------------------	-------------------------------

Betreff:
Radpendlernetz Region Kassel: Moritzstraße in der Universität

Geographische Lage:

Anfangspunkt (Lat/Lon):
51,32343 / 9,50857

Endpunkt (Lat/Lon):
51,32308 / 9,50351

Länge:
366m

Kategorisierung der Maßnahme:

- | | | |
|--|---|-------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Neuer Weg | <input type="checkbox"/> Querung | <input type="checkbox"/> Rastplätze |
| <input type="checkbox"/> Fahrradstraße | <input checked="" type="checkbox"/> Beschilderung | <input type="checkbox"/> Sonstige |
| <input checked="" type="checkbox"/> Oberfläche | <input type="checkbox"/> Barriere | |
| <input type="checkbox"/> Tempolimit | <input type="checkbox"/> Abstellanlagen | |

Momentaner Zustand:

aktuell Tempo 30 bei gleichzeitig relevantem KFZ-Durchgangsverkehr. Die Moritzstraße hat aber gleichzeitig eine wichtige Netzfunktion für die Nahmobilität per Rad, aber auch zu Fuß. Es gibt viel querenden Fußverkehr. Die Straße ist die Haupteerschließung des erweiterten Unicampus für den Radverkehr.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Am besten Sperrung der Straße für den KFZ-Durchgangsverkehr. Laut Meldung auf HNA.DE vom 29. April 2016 "Uni Kassel will autofreien Campus: Moritzstraße soll ab 2017 umgebaut werden" (<http://www.hna.de/kassel/dauerhafte-sperrung-kasseler-moritzstrasse-tisch-9970237.html>). Der Punkt wurde daher formal als erledigt markiert.



Bild 1: Kartenausschnitt

Kürzel: KS_88	Routenkategorie: II,III,IV	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: M-L
-------------------------	--------------------------------------	-----------------------	---------------------------------	---------------------------	--------------------------

Betreff:

Radpendlernetz Region Kassel: "Stadttangente Süd" im Philosophenweg

Geographische Lage:

Anfangspunkt (Lat/Lon):

51,30707 / 9,48916

Endpunkt (Lat/Lon):

51,30886 / 9,48074

Länge:

666m

Kategorisierung der Maßnahme:

- | | | |
|--|---|-------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Neuer Weg | <input type="checkbox"/> Querung | <input type="checkbox"/> Rastplätze |
| <input type="checkbox"/> Fahrradstraße | <input checked="" type="checkbox"/> Beschilderung | <input type="checkbox"/> Sonstige |
| <input checked="" type="checkbox"/> Oberfläche | <input type="checkbox"/> Barriere | |
| <input type="checkbox"/> Tempolimit | <input type="checkbox"/> Abstellanlagen | |

Momentaner Zustand:

Die Strecke ist im VEP Region / Stadt Kassel 2030 als Hauptroute vermerkt. Aktuell aufgrund beengter Verhältnisse auf der Fahrbahn durch den ruhenden KFZ-Verkehr wird der Radverkehr im westlichen Maßnahmenbereich in Gegenrichtung auf dem Gehweg geführt. Diese Führung ist nicht bedarfsgerecht, da viel zu geringer Querschnitt des Gehwegs. Hier Gefährdung des RV und FV untereinander im Begnungsfall und ferner schwer einsehbare Ausfahrten.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Lösungsansatz: Zum Beispiel Errichtung einer Anwohnerparkgarage im Quartier in Kombination mit Parkraummanagement im öffentlichen Raum (Standort für Anwohnerparkgarage?), um Fläche für den fließenden Radverkehr auf der Fahrbahn frei zu machen. Damit dann Ausschilderung als Fahrradstraße. Die heutige Einbahnregelung für KFZ bleibt im westlichen Maßnahmenbereich erhalten. Der Gehweg steht hier dann alleine dem Fußverkehr zur Verfügung. Bildbeispiel für eine automatische Stapelgarage als Quartiersparkhaus findet sich in Punkt KS_75.



Bild 1: Kartenausschnitt



Bild 2: Beginn der Einbahnstraße. RV-Führung in Gegenrichtung auf dem komb. Geh- und Radweg.



Bild 3: Uneinsichtige Einfahrt mit dazu noch parkendem KFZ im Lichteinbauprofil des komb. Geh- und Radwegs.



Bild 4: Als ob der komb. Geh- und Radweg nicht schon so eng genug wäre. Hier wird er durch parkende Objekte noch weiter eingengt: Links parkende PKW, rechts parkende Räder.

Kürzel: KS_89	Routenkategorie: II, III, IV	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Außerorts	Priorität: M1
-------------------------	--	-----------------------	---------------------------------	---------------------------	-------------------------

Betreff:

Radpendlerroute Niestetal / Kaufungen ↔ Gewerbepark KS-Waldau ↔ Baunatal

Geographische Lage:

Ortspunkt (Lat/Lon):
51,28326 / 9,51770

Kategorisierung der Maßnahme:

- | | | |
|--|---|-------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Neuer Weg | <input checked="" type="checkbox"/> Querung | <input type="checkbox"/> Rastplätze |
| <input type="checkbox"/> Fahrradstraße | <input type="checkbox"/> Beschilderung | <input type="checkbox"/> Sonstige |
| <input type="checkbox"/> Oberfläche | <input type="checkbox"/> Barriere | |
| <input type="checkbox"/> Tempolimit | <input type="checkbox"/> Abstellanlagen | |

Momentaner Zustand:

Nicht bedarfsgerechte und den RV-gefährdende Querung der Nürnberger Straße: im Knotenbereich stark verzogene Querungsmöglichkeit über die Nürnberger Straße mit ungenügenden Sichtbeziehungen zum rechts abbiegenden MIV, durchgezogene Fahrstreifenbegrenzung (Z 295) muss vom RV unerlaubterweise überfahren werden.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Neuanlage einer möglichst geradlinig geführten Überquerungsstelle über die Nürnberger Straße, mit rot eingefärbter Radverkehrsfurt, eindeutig erkennbar als straßenbegleitende RVA der vorfahrtberechtigten L 3236 Marie-Curie-Straße.

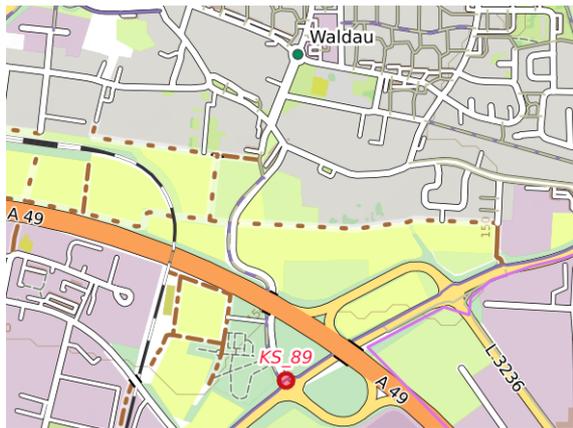


Bild 1: Kartenausschnitt



Bild 2: Links die Einmündung der untergeordneten Nürnberger Straße. Diese Radverkehrsführung ist nicht nur unkomfortabel, sondern auch für den Radfahrer gefährlich, da er seine Aufmerksamkeit mehr den Kurven widmet als dem Querverkehr. Eine direktere Radverkehrsführung ist sicherer.



Bild 3: Der in dieser Richtung die Nürnberger Straße querende Radverkehr ist aktuell besonders gefährdet von aus gleicher Richtung kommenden und teils mit hoher Geschwindigkeit rechts einbiegenden KFZ. Die Sichtbeziehungen sind höchst ungenügend. Nur bei fahrbahn-naher Radverkehrsführung sind optimale Sichtfelder herzustellen.

Kürzel: KS_90	Routenkategorie: II,III	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: M1
-------------------------	-----------------------------------	-----------------------	---------------------------------	---------------------------	-------------------------

Betreff:

Radpendlerroute KS-West / -Mitte ↔ Gewerbepark "KS-Waldau / Fuldabrück-Bergshausen / Lohfelden":
Auedamm an der Damaschkebrücke

Geographische Lage:

Ortspunkt (Lat/Lon):
51,29350 / 9,48786

Kategorisierung der Maßnahme:

- | | | |
|--|---|-------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Neuer Weg | <input checked="" type="checkbox"/> Querung | <input type="checkbox"/> Rastplätze |
| <input type="checkbox"/> Fahrradstraße | <input type="checkbox"/> Beschilderung | <input type="checkbox"/> Sonstige |
| <input type="checkbox"/> Oberfläche | <input type="checkbox"/> Barriere | |
| <input type="checkbox"/> Tempolimit | <input type="checkbox"/> Abstellanlagen | |

Momentaner Zustand:

Querung des Auedamms an der Damaschkebrücke für den RV und FV aufgrund der Verkehrslage z. T. recht schwierig.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Aufweitung der Einmündung des Auedamms und Errichtung einer Mittelinsel als Überquerungshilfe. Breite der Mittelinsel min. 3,5 m, damit hier auch Gespanne mit Kinderanhänger usw. sicher stehen können. Maßnahme sollte zusammen mit Punkt KS_24 bzw. neuer Damaschkebrücke umgesetzt werden. Zum Maßnahmenanfang hier gehört selbstverständlich auch die neue Auffahrt von der Maßnahme KS_24 zum Auedamm. Der Übersicht halber wurde diese kurze, lineare Maßnahme nicht extra dargestellt. Ergänzung 09-2018: Laut einem HNA-Artikel vom 22. September 2018 (<https://www.hna.de/kassel/radwege-kassel-bauprojekte-2019-ngz-10264355.html>) soll die Damaschkebrücke in den nächsten Jahren erneuert werden (Gesamtkosten 9,7 Mio €). Dabei sollen auch Radverkehrsanlagen entstehen. Weitere Details sind dazu nicht bekannt. Hinweis: Lage Punkt im System nur schematisch grob.

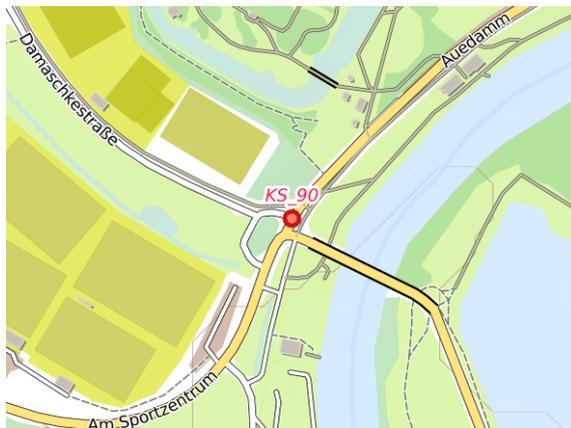


Bild 1: Kartenausschnitt

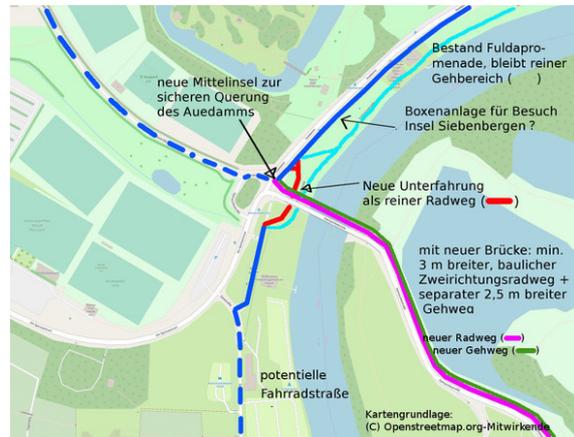


Bild 2: Schematische Skizze "Radverkehrsknoten Bereich Damaschkebrücke"



Bild 3: Mit neuer Damaschkebrücke sollte grob hier am Auedamm eine Mittelinsel zur sicheren Querung für RV und FV in Richtung Südstadt und Wilhelmshöhe entstehen.

Kürzel: KS_91	Routenkategorie: II,III	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: M2
-------------------------	-----------------------------------	-----------------------	---------------------------------	---------------------------	-------------------------

Betreff:

Radpendlerroute Kassel-West ↔ Gewerbepark KS-Waldau / Fuldabrück-Bergshausen / Lohfelden: Damaschkestraße zwischen Auestation und Auedamm

Geographische Lage:

Anfangspunkt (Lat/Lon):

51,29350 / 9,48786

Endpunkt (Lat/Lon):

51,29621 / 9,48325

Länge:

463m

Kategorisierung der Maßnahme:

- | | | |
|--|---|-------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Neuer Weg | <input type="checkbox"/> Querung | <input type="checkbox"/> Rastplätze |
| <input type="checkbox"/> Fahrradstraße | <input checked="" type="checkbox"/> Beschilderung | <input type="checkbox"/> Sonstige |
| <input type="checkbox"/> Oberfläche | <input type="checkbox"/> Barriere | |
| <input type="checkbox"/> Tempolimit | <input type="checkbox"/> Abstellanlagen | |

Momentaner Zustand:

Nebenstraße, die für den KFZ eine unechte Einbahnstraße ist. Bereits heute rege Fahrradnutzung.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Ausweisung als Fahrradstraße, da Hauptroute des Radverkehrs.



Bild 1: Kartenausschnitt

Kürzel: KS_92	Routenkategorie: III,IV	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Außerorts	Priorität: M2
-------------------------	-----------------------------------	-----------------------	---------------------------------	---------------------------	-------------------------

Betreff:

Radpendlerroute "Parktangente" KS-Nordwest ↔ Gewerbegebiet KS-Waldau entlang der Damaschkestraße

Geographische Lage:

Anfangspunkt (Lat/Lon):
51,29015 / 9,49320

Endpunkt (Lat/Lon):
51,29350 / 9,48786

Länge:
559m

Kategorisierung der Maßnahme:

- | | | |
|---|---|-------------------------------------|
| <input checked="" type="checkbox"/> Neuer Weg | <input type="checkbox"/> Querung | <input type="checkbox"/> Rastplätze |
| <input type="checkbox"/> Fahrradstraße | <input type="checkbox"/> Beschilderung | <input type="checkbox"/> Sonstige |
| <input type="checkbox"/> Oberfläche | <input type="checkbox"/> Barriere | |
| <input type="checkbox"/> Tempolimit | <input type="checkbox"/> Abstellanlagen | |

Momentaner Zustand:

Als komb. Geh- und Radweg bzw. Gehweg "Radfahrer frei" entlang der viel befahrenen Damaschkestraße zum Teil nur Schotterweg vorhanden. Dies ist nicht bedarfsgerecht. Angebotslücke für den RV auf der Damaschkebrücke. hier zwar Tempo 30, aber trotzdem Fahrbahnnutzung für RV kritisch. Es fehlt hier auf der Brücke ein ausreichend breiter, reiner Radweg und auch Gehweg auf der nördlichen Seite.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Herstellung einer neuen RVA auf der östlichen Straßenseite im Verlauf dieser wichtigen Radpendlerroute: Separation RV (mindestens 3 m breit) und FV (mindestens 2,5 m breit) auf baulich getrennten Wegen abseits des KFZ-Verkehrs. Mit dem angedachten Neubau der Damaschkebrücke sollte der entsprechende Querschnitt im Nordteil der neuen Brücke berücksichtigt werden und die restliche Strecke mit ausgebaut werden. Evtl. muss die KFZ-Fahrbahn aus Platzgründen teilweise um ein paar Meter nach Süden verlegt werden. Ergänzung 09-2018: Laut einem HNA-Artikel vom 22. September 2018 (<https://www.hna.de/kassel/radwege-kassel-bauprojekte-2019-ngz-10264355.html>) soll die Damaschkebrücke in den nächsten Jahren erneuert werden (Gesamtkosten 9,7 Mio €). Dabei sollen auch Radverkehrsanlagen entstehen. Weitere Details sind dazu nicht bekannt.



Bild 1: Kartenausschnitt

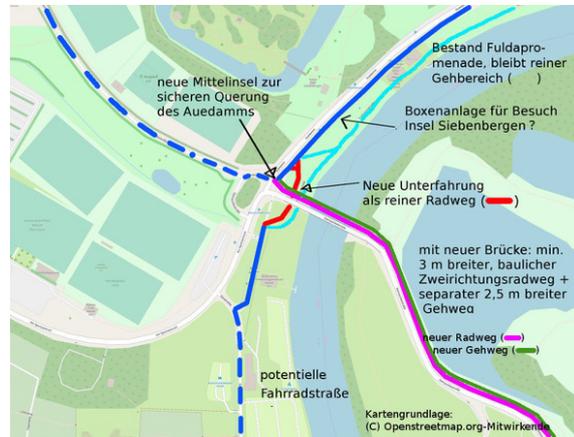


Bild 2: Schematische Skizze "Radverkehrsknoten Bereich Damaschkebrücke"



Bild 3: Damaschkebrücke 2019: aktuell zwar Tempo 30, aber viel KFZ-Verkehr. Auf der Nordseite sollte bei Neubau am Besten ein Zweirichtungsradweg entstehen und ein getrennter Gehweg.

Kürzel: KS_93	Routenkategorie: II,III	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Außerorts	Priorität: K-M
-------------------------	-----------------------------------	-----------------------	---------------------------------	---------------------------	--------------------------

Betreff:
Radpendlerroute Fuldaabrück ↔ KS-Mitte in der Giesenallee

Geographische Lage:

Anfangspunkt (Lat/Lon):
51,28850 / 9,48776

Endpunkt (Lat/Lon):
51,29216 / 9,48737

Länge:
409m

Kategorisierung der Maßnahme:

- | | | |
|---|---|-------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Neuer Weg | <input type="checkbox"/> Querung | <input type="checkbox"/> Rastplätze |
| <input checked="" type="checkbox"/> Fahrradstraße | <input checked="" type="checkbox"/> Beschilderung | <input type="checkbox"/> Sonstige |
| <input type="checkbox"/> Oberfläche | <input type="checkbox"/> Barriere | |
| <input type="checkbox"/> Tempolimit | <input type="checkbox"/> Abstellanlagen | |

Momentaner Zustand:

Holprige Anliegerstraße, die bereits heute gut vom RV genutzt wird. Es gab hier mal Tempo 30. Das wurde zwischenzeitlich aus Rechtsgründen abgeschafft.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Mit Stand von 2019: wieder Ausweisung von Tempo 30 zur Sicherung des schwächeren RV. Sofern der RV nach Zählungen die Mehrheit des Verkehrs stellt (was aufgrund der Sackgasse für KFZ möglich ist) Einrichtung als Fahrradstraße und Deckensanierung. Für den FV wäre trotzdem die Ertüchtigung des schmälern Gehwegs sinnvoll.



Bild 1: Kartenausschnitt



Bild 2: Mit Stand Sommer 2019 immer noch Tempo 50 - obwohl sehr viel Radverkehr im Straßenzug.



Bild 3: Holperstellen im Südbereich der Maßnahme.

Kürzel: KS_94	Routenkategorie: III	Freizeitroute:	Baulasträger:	Lage: Außerorts	Priorität: M,L
-------------------------	--------------------------------	-----------------------	----------------------	---------------------------	--------------------------

Betreff:

Radpendlerachse "Parktangente" KS-Nordwest ↔ Gewerbegebiet KS-Waldau entlang der Fulda

Geographische Lage:

Anfangspunkt (Lat/Lon):

51,29133 / 9,49091

Endpunkt (Lat/Lon):

51,28891 / 9,49107

Länge:

304m

Kategorisierung der Maßnahme:

- | | | |
|---|---|-------------------------------------|
| <input checked="" type="checkbox"/> Neuer Weg | <input type="checkbox"/> Querung | <input type="checkbox"/> Rastplätze |
| <input type="checkbox"/> Fahrradstraße | <input type="checkbox"/> Beschilderung | <input type="checkbox"/> Sonstige |
| <input type="checkbox"/> Oberfläche | <input type="checkbox"/> Barriere | |
| <input type="checkbox"/> Tempolimit | <input type="checkbox"/> Abstellanlagen | |

Momentaner Zustand:

Aktuell keine direkte Route vorhanden.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Mittel- bis langfristig Bau einer neuen, direkten Verbindung Richtung Gewerbepark KS-Waldau westlich des nördlichen Messeparkplatzes. Alltagstaugliche Oberfläche in Asphalt. Herstellung einer Beleuchtung. Am besten Separation RV und FV auf eigenen Verkehrsflächen. Die Separation RV / FV ab der Damaschkestraße macht allerdings nur Sinn, wenn es möglich ist die gesamte Strecke (einschließlich Maßnahme KS_95) bis zur L 3460 zu separieren.



Bild 1: Kartenausschnitt



Bild 2: Blick Richtung Damaschkestraße

Kürzel: KS_95	Routenkategorie: III	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Außerorts	Priorität: K, M-L
-------------------------	--------------------------------	-----------------------	---------------------------------	---------------------------	-----------------------------

Betreff:
Radpendlerachse "Parktangente" KS-Nordwest ↔ Gewerbegebiet /-park KS-Waldau

<p>Geographische Lage:</p> <p>Anfangspunkt (Lat/Lon): 51,28654 / 9,49219</p> <p>Endpunkt (Lat/Lon): 51,28547 / 9,49732</p> <p>Länge: 419m</p>	<p>Kategorisierung der Maßnahme:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Neuer Weg <input type="checkbox"/> Querung <input type="checkbox"/> Rastplätze</p> <p><input type="checkbox"/> Fahrradstraße <input type="checkbox"/> Beschilderung <input type="checkbox"/> Sonstige</p> <p><input type="checkbox"/> Oberfläche <input type="checkbox"/> Barriere</p> <p><input type="checkbox"/> Tempolimit <input type="checkbox"/> Abstellanlagen</p>
---	--

Momentaner Zustand:

Schotterstrecke mit zum Teil nur 1,7 bis 2 m Breite ohne Beleuchtung. Zum Teil ragt Vegetation in das Lichtraumprofil. Strecke liegt am Rande der A49, gehört aber evtl. von der Fläche her bereits zum südlich anschließenden Naturschutzgebiet. Für den Alltagsradverkehr ist diese direkte Route vor allem für Radpendler zum Gewerbepark KS-Waldau wichtig. Im Bereich der Damaschkestraße / Messengelände bzw. Knoten mit B 83 gibt es keine Radinfrastruktur. Das trifft ebenso auf den Fußverkehr zu.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

kurzfristig: Geländerstöße mit Leitbaken sichern. Mittel- bis Längerfristig: wichtig wäre ein Ausbau als mindestens 3 m breite asphaltierte Alltagsroute mit Beleuchtung. in wie weit der Naturschutz dem entgegen steht ist unklar. Auch wenn die Strecke evtl. am Rand auf dem NSG liegt, würde ein Ausbau das NSG nicht groß schädigen, denn die Strecke liegt direkt parallel der Autobahn. Hinsichtlich der Beleuchtung könnten hier am NSG-Rand sensorgesteuerte Leuchten zum Einsatz kommen, die sich nur lokal einschalten, wenn gerade ein Radfahrender unterwegs ist (in der Kernzeit der Nacht keine Beleuchtung). In Frankfurt kommt in Grünanlagen aus Naturschutzgründen zum Teil heller Asphalt zum Einsatz. Diese helle Asphaltdecke heizt sich weniger stark auf (vergleiche dazu auch <http://www.fnp.de/lokales/frankfurt/Kampf-gegen-kleine-Barrieren-im-Frankfurter-Wegenetz;art675,2967154>). Sinnvoll wäre evtl. ferner eine zusätzliche, eigene Verkehrsfläche für den FV. Die Separation RV / FV hier macht allerdings nur Sinn, wenn es möglich ist die gesamte Strecke (einschließlich Maßnahme KS_94) von der Damaschkestraße bis zur L 3460 baulich zu trennen.



Bild 1: Kartenausschnitt



Bild 2: Obwohl eine wichtige Alltagsroute Ausbauzustand wie eine untergeordnete Freizeitroute.



Bild 3: Unfallgefahr durch schwer erkennbare Geländerstöße im Routenversatz: mit rot-weißen Leitbaken sichern. ist unbeleuchteter Standort.



Bild 4: Der vordere Geländerstoß ist hier mal gerade mit Bauzäunen "gesichert". Es fehlen aber auch an dieser Brücke dauerhaft Leitbaken.

Kürzel: KS_96	Routenkategorie:	Freizeitroute: FULDA-R1,EINHEIT	Baulasträger: Kommune, Land	Lage: Innerorts	Priorität: M-L
-------------------------	-------------------------	---	---------------------------------------	---------------------------	--------------------------

Betreff:
Servicestation Radtourismus Kassel

<p>Geographische Lage:</p> <p>Ortspunkt (Lat/Lon): 51,30940 / 9,50227</p>	<p>Kategorisierung der Maßnahme:</p> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td><input type="checkbox"/> Neuer Weg</td> <td><input type="checkbox"/> Querung</td> <td><input type="checkbox"/> Rastplätze</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> Fahrradstraße</td> <td><input type="checkbox"/> Beschilderung</td> <td><input type="checkbox"/> Sonstige</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> Oberfläche</td> <td><input type="checkbox"/> Barriere</td> <td></td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> Tempolimit</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> Abstellanlagen</td> <td></td> </tr> </table>	<input type="checkbox"/> Neuer Weg	<input type="checkbox"/> Querung	<input type="checkbox"/> Rastplätze	<input type="checkbox"/> Fahrradstraße	<input type="checkbox"/> Beschilderung	<input type="checkbox"/> Sonstige	<input type="checkbox"/> Oberfläche	<input type="checkbox"/> Barriere		<input type="checkbox"/> Tempolimit	<input checked="" type="checkbox"/> Abstellanlagen	
<input type="checkbox"/> Neuer Weg	<input type="checkbox"/> Querung	<input type="checkbox"/> Rastplätze											
<input type="checkbox"/> Fahrradstraße	<input type="checkbox"/> Beschilderung	<input type="checkbox"/> Sonstige											
<input type="checkbox"/> Oberfläche	<input type="checkbox"/> Barriere												
<input type="checkbox"/> Tempolimit	<input checked="" type="checkbox"/> Abstellanlagen												

Momentaner Zustand:

Im Bereich der Orangerie fehlt eine Servicestation "Radtourismus Kassel", mit Kurzzeitfahrradboxen, Lademöglichkeit für Pedelecs usw.. Ziel sollte es sein, dass Radtouristen unbeschwert von Gepäck und Vandalismus- und Diebstahlängsten um das eigene Fahrrad in der Kasseler Stadtmitte und in der Karlsaue zu Fuß auf Entdeckungstour gehen können.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Mit Stand Mai 2017 soll an der Schwimmbadbrücke nahe des Auebades angeblich eine Radstätte des Radwegs Deutsche Einheit installiert werden (auf städtischem Grund). Detail zum Projekt sind den Autoren nicht bekannt. Der Standort ist allerdings in bezug auf die Sehenswürdigkeiten in der Stadtmitte und der Karlsaue nicht optimal. Im Bereich der Landesliegenschaften nahe der Orangerie wäre es daher sinnvoll, mit durch das Land zu prüfen, in wie weit hier die Servicestation Radtourismus evtl. stehen könnte. Ergänzung 09-2018: Laut einem HNA-Artikel vom 22. September 2018 (<https://www.hna.de/kassel/radwege-kassel-bauprojekte-2019-ngz-10264355.html>) soll die Radstätte des Radwegs Deutsche Einheit 2019 am Auebad entstehen.

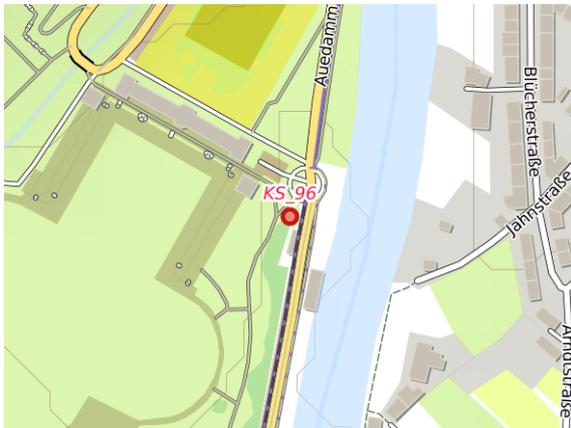


Bild 1: Kartenausschnitt

Kürzel: KS_97	Routenkategorie: III	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: M-L
Betreff: Radpendlernetz Region Kassel: Knoten Auestation					
Geographische Lage: Ortspunkt (Lat/Lon): 51,29830 / 9,48085		Kategorisierung der Maßnahme: <input type="checkbox"/> Neuer Weg <input checked="" type="checkbox"/> Querung <input type="checkbox"/> Rastplätze <input type="checkbox"/> Fahrradstraße <input type="checkbox"/> Beschilderung <input type="checkbox"/> Sonstige <input type="checkbox"/> Oberfläche <input type="checkbox"/> Barriere <input type="checkbox"/> Tempolimit <input type="checkbox"/> Abstellanlagen			

Momentaner Zustand:

Knoten mit Optimierungspotential für sicheren Radverkehr

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Im Gegensatz zum VEP Region / Stadt Kassel 2030 führt die Vorzugsroute der Autoren für die Raddirektroute Baunatal ↔ KS nicht über die Kreuzung. Der Knoten wurde im Radverkehrskonzept der Stadt Kassel teilweise beispielhaft betrachtet. Die Pläne können von der Seite der Stadt Kassel heruntergeladen werden (Abschnitt 7 - Ludwig-Mond-Straße: <https://www.stadt-kassel.de/projekte/verkehr/infos/23931/>). In der Machbarkeitsstudie zu den Raddirektroute führt die Raddirektroute Baunatal - Kassel aber über die Kreuzung. In diesem Fall würde evtl. eine Umgehung des Knotens mittels Brücke bei KS_269 bzw. KS_103 anbieten. In der Studie wird die Raddirektroute mittels Ampelfurten über den Knoten geführt.

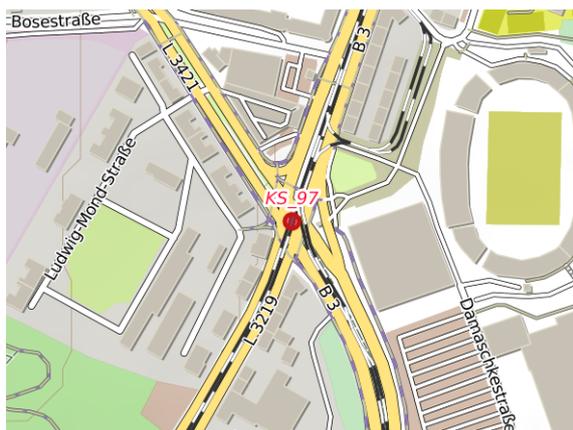


Bild 1: Kartenausschnitt

Kürzel: KS_98	Routenkategorie: III	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: M
Betreff: Radpendlernetz Region Kassel: Korbacher Straße vor Knoten Frankfurter Straße					
Geographische Lage: Anfangspunkt (Lat/Lon): 51,28563 / 9,46628 Endpunkt (Lat/Lon): 51,28590 / 9,46917 Länge: 205m		Kategorisierung der Maßnahme: <input type="checkbox"/> Neuer Weg <input type="checkbox"/> Querung <input type="checkbox"/> Rastplätze <input type="checkbox"/> Fahrradstraße <input checked="" type="checkbox"/> Beschilderung <input type="checkbox"/> Sonstige <input type="checkbox"/> Oberfläche <input type="checkbox"/> Barriere <input type="checkbox"/> Tempolimit <input type="checkbox"/> Abstellanlagen			
Momentaner Zustand: Aktuell noch Tempo 50.					
Vorgeschlagene Maßnahmen: Bessere Sicherung des RV mit Anordnung von Tempo 30 wie bereits westlich im Straßenverlauf.					
					
Bild 1: Kartenausschnitt					

Kürzel: KS_99	Routenkategorie: III	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: M,L
-------------------------	--------------------------------	-----------------------	---------------------------------	---------------------------	--------------------------

Betreff:

Radpendlernetz Region Kassel: Anbindung Gewerbegebiet Langes Feld an den Radschnellweg Baunatal ↔ KS ↔ Vellmar

Geographische Lage:

Anfangspunkt (Lat/Lon):

51,28625 / 9,47828

Endpunkt (Lat/Lon):

51,28403 / 9,47461

Länge:

399m

Kategorisierung der Maßnahme:

- | | | |
|---|---|-------------------------------------|
| <input checked="" type="checkbox"/> Neuer Weg | <input type="checkbox"/> Querung | <input type="checkbox"/> Rastplätze |
| <input type="checkbox"/> Fahrradstraße | <input type="checkbox"/> Beschilderung | <input type="checkbox"/> Sonstige |
| <input type="checkbox"/> Oberfläche | <input type="checkbox"/> Barriere | |
| <input type="checkbox"/> Tempolimit | <input type="checkbox"/> Abstellanlagen | |

Momentaner Zustand:

Aktuell keine Verbindung vorhanden.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Ideenstudie: Schaffung einer alltagstauglichen Strecke mit Asphaltdecke und Beleuchtung als Zubringer zum Radschnellweg. Strecke ist auch Alternativvariante für den Radschnellweg / Radkomfortroute Baunatal ↔ KS ↔ Vellmar. Aber auch ohne Radschnellweg entlang des Zubringers Auestadion würde diese Neubauroute Sinn ergeben, denn die verwinkelte Bestandsroute am Bach (als Lokalverbindung noch im Netz) ist alles andere als eine bedarfsgerechte und sichere Alltagsroute. Vor allem für die Erreichbarkeit des neuen Gewerbebeparks Niederzwehren per Rad wäre dies Neubauroute gut nutzbar.

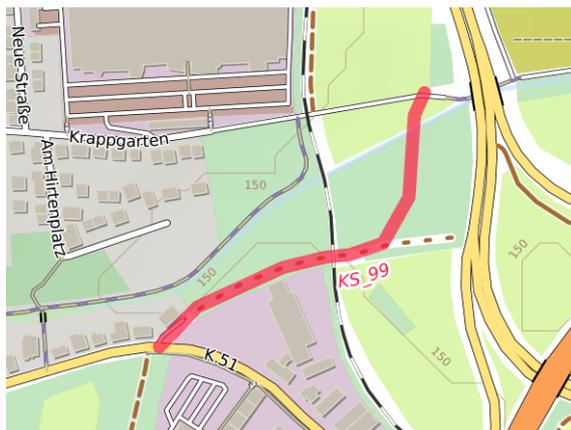


Bild 1: Kartenausschnitt

Kürzel: VEL_100	Routenkategorie: II,III,IV	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Außerorts	Priorität: Anmerkung
---------------------------	--------------------------------------	-----------------------	---------------------------------	---------------------------	--------------------------------

Betreff:
Diskussionsvariante Raddirektroute Vellmar - Kassel ("Bypassvariante")

Geographische Lage:

Anfangspunkt (Lat/Lon):
51,34698 / 9,48546

Endpunkt (Lat/Lon):
51,33943 / 9,49371

Länge:
1154m

Kategorisierung der Maßnahme:

- | | | |
|---|---|-------------------------------------|
| <input checked="" type="checkbox"/> Neuer Weg | <input type="checkbox"/> Querung | <input type="checkbox"/> Rastplätze |
| <input type="checkbox"/> Fahrradstraße | <input type="checkbox"/> Beschilderung | <input type="checkbox"/> Sonstige |
| <input type="checkbox"/> Oberfläche | <input type="checkbox"/> Barriere | |
| <input type="checkbox"/> Tempolimit | <input type="checkbox"/> Abstellanlagen | |

Momentaner Zustand:

aktuell keine durchgehende Route im Maßnahmenbereich vorhanden. Mehr als 90% der Maßnahme liegen im Stadtbereich Kassel.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Im Rahmen der Korridorsuche für die Radpendlerverbindung von Vellmar nach Kassel wurde am Beginn des Projekts unter anderen diese Variante in Betracht gezogen. Nötig wäre vor allem ein größeres Brückenbauwerk im Bereich der Kommunalgrenze Kassel - Vellmar über die Ahne (mit Separation RV und FV auf dem Brückenbauwerk). Gegenüber der Talvariante wäre der Flächenverbrauch geringer, aber es entstünde als Hauptnachteil ein suboptimaler "Bypass" zu einem wichtigen Netzknoten im Radpendlernetz: Dieser Routenkorridor bindet die von der Schenkbier Stanne kommenden Radverkehre nicht direkt mit ein (Umgehung des Knoten K 15 / L 3386). Die im Abschnitt KS_180 geschilderten Engstellen / Konflikte zwischen RV und FV würde so z. B. bestehen bleiben. Ferner würde der RV im Philippinenhöfer Weg im substanziellen Mischverkehr mit Kfz fahren (auch als Fahrradstraße nicht unproblematisch). Des Weiteren enthält diese "Bypassvariante" einen Hügel. Mit der Vorzugsroute KS_180, KS_179, VEL_44 und VEL_44 dieses Projekts ist im Prinzip eine längere anbaufreie Radfahrbahn mit komplett separierten Radverkehrsflächen möglich, die zum attraktiven, sicheren und zügigen Radfahren einlädt! Ferner ergibt sich hiermit eine gute, direkte Netzverknüpfung der Raddirektroute Vellmar - KS im weiteren Radpendlernetz mit der Radtangente Nord. Ferner entstünde in Tallage auch eine neue, attraktive Achse für den Fußverkehr. Hinweis 03-2019: Die Machbarkeitsstudie "Raddirektverbindungen im Zweckverband Raum Kassel", die im Dezember 2018 veröffentlicht wurde, empfiehlt für die Führung der Raddirektroute Vellmar - Kassel hier die Führung in Tallage auf eigenen Radverkehrsflächen via VEL_44, KS_179 und KS_180; Unterlagen zur Studie: <https://www.zrk-kassel.de/aktuelles/artikel/2018/raddirektverbindungen-im-zweckverband-raum-kassel.html> (abgerufen 08-2019).

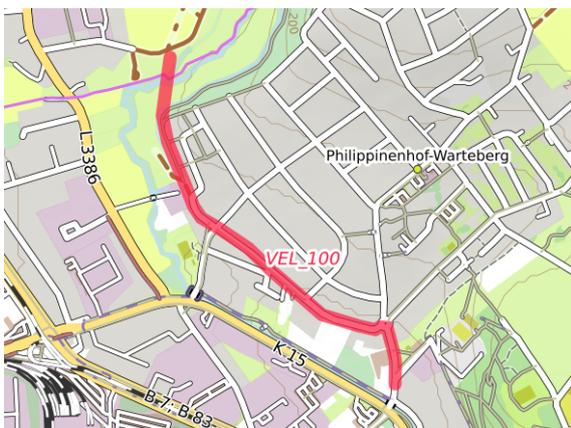


Bild 1: Kartenausschnitt

Kürzel: KS_100	Routenkategorie: II,III	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: L
Betreff: Radpendlerroute "ICE-Radweg" in Christian-Reul-Straße					

Geographische Lage: Anfangspunkt (Lat/Lon): 51,30469 / 9,45338 Endpunkt (Lat/Lon): 51,30803 / 9,45267 Länge: 385m	Kategorisierung der Maßnahme: <input type="checkbox"/> Neuer Weg <input type="checkbox"/> Querung <input type="checkbox"/> Rastplätze <input checked="" type="checkbox"/> Fahrradstraße <input checked="" type="checkbox"/> Beschilderung <input type="checkbox"/> Sonstige <input type="checkbox"/> Oberfläche <input type="checkbox"/> Barriere <input type="checkbox"/> Tempolimit <input type="checkbox"/> Abstellanlagen
---	--

Momentaner Zustand:

Heute 30er Zone. Die Strecke ist im Radroutennetz 2030 des Verkehrsentwicklungsplans 2030 Stadt und Region Kassel 2030 als Hauptroute dargestellt (siehe Radroutennetz 2030 http://www.zrk-info.de/zrk/pdf/VEP_Region_Kassel2030.pdf).

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Ideenstudie: Mittel bis Langfristig Ausweisung als Fahrradstraße sinnvoll (sofern die Route insgesamt verbessert wird: vor allem Knoten KS_41 und KS_37).



Bild 1: Kartenausschnitt

Kürzel: KS_101	Routenkategorie: III	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Außerorts	Priorität: M-L
--------------------------	--------------------------------	-----------------------	---------------------------------	---------------------------	--------------------------

Betreff:

Korridor Diskussion Radkomfortroute / Radschnellweg Baunatal ↔ Kassel ↔ Vellmar: Vorschlagsroute im VEP Region Kassel 2030 Bereich Frankfurter Straße

Geographische Lage:**Anfangspunkt** (Lat/Lon):

51,28590 / 9,46917

Endpunkt (Lat/Lon):

51,29841 / 9,48134

Länge:

1643m

Kategorisierung der Maßnahme:

- | | | |
|--|---|-------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Neuer Weg | <input type="checkbox"/> Querung | <input type="checkbox"/> Rastplätze |
| <input type="checkbox"/> Fahrradstraße | <input type="checkbox"/> Beschilderung | <input type="checkbox"/> Sonstige |
| <input checked="" type="checkbox"/> Oberfläche | <input type="checkbox"/> Barriere | |
| <input type="checkbox"/> Tempolimit | <input type="checkbox"/> Abstellanlagen | |

Momentaner Zustand:

Strecke ist im VEP Region / Stadt Kassel 2030 als Entwurfsroute für die Radkomfortroute Kassel ↔ Baunatal enthalten. Hinsichtlich der Streckenführung einer Raddirektroute (auch Anbindung lokaler Quell- und Zielverkehre) wäre die Frankfurter Straße durchaus gut geeignet.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Anmerkung Stand 2017: Eine bedarfsgerechte Realisierung erscheint für die Autoren aufgrund der hohen Verkehrsbelastung schwierig (evtl. wäre eine kleinere Teilentlastung mit Maßnahme KS_254 möglich). Daher wurde die Vorzugsroute entlang der B 3 gelegt (Maßnahme KS_97 und KS_99). Diese Streckenalternative besitzt ferner weniger signalisierte Knotenpunkte). Verbesserungsbedarf für den RV besteht hier aber auch ohne Raddirektroute. Mit Stand 12-2018 soll nach der Machbarkeitsstudie für die Raddirekttrouten in der Region Kassel auf der Frankfurter Straße die Raddirektroute Baunatal - Kassel verlaufen. Dafür ist hier mittelfristig eine Umgestaltung der Frankfurter Straße notwendig (am besten mit Anlage geschützter Radfahrstreifen vom mindestens 2,5 m Breite (besser 3 m), alternativ hochwertiger baulicher Radwege oder zumindestens breiter Radfahrstreifen). Auf den Radverkehrsanlagen müssen sich Radfahrende sicher überholen können. Radfahrstreifen mit Längsparkern rechts des Streifen sind auf stärkerbefahrenden Radrouten, wie dies bei dieser Route in Zukunft der Fall sein soll, aber ungeeignet (Konflikte mit ein- und ausparkenden Fahrzeugen). Die Machbarkeitsstudie "Raddirektverbindungen im Zweckverband Raum Kassel", die im Dezember 2018 veröffentlicht wurde, ist hier zu finden: <https://www.zrk-kassel.de/aktuelles/artikel/2018/raddirektverbindungen-im-zweckverband-raum-kassel.html>.

In der Machbarkeitsstudie zu den Raddirekttrouten wurde hier 2019 wie gesagt die Frankfurter Straße als Vorzugsroute genannt. Prinzipiell ist das sicher auch eine direkte Führung. Sinnvoll wäre hier dann allerdings aufgrund der Ampeln eine auf den Radverkehr abgestimmte Grüne Welle mit 20 km/h.

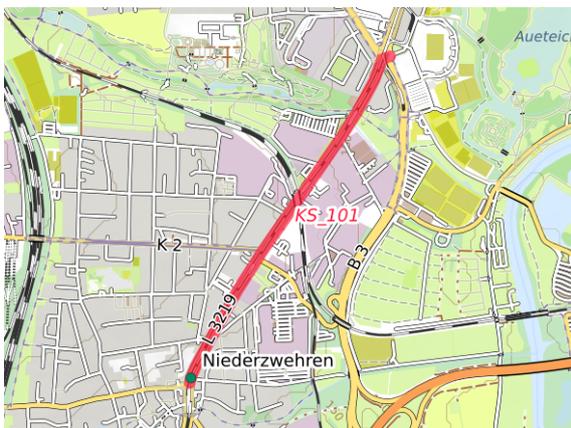


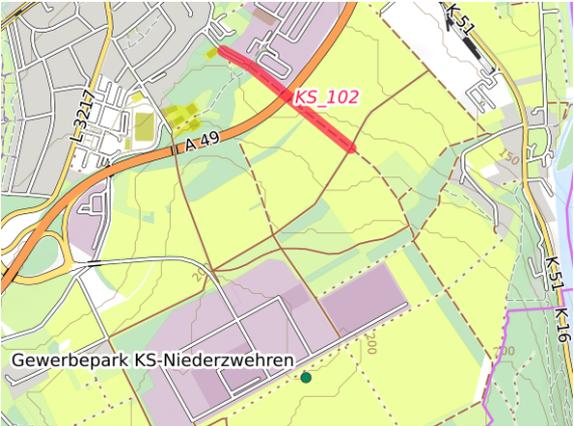
Bild 1: Kartenausschnitt



Bild 2: Ludwigshafen am Rhein: breiter Radfahrstreifen in der Heinigstraße (Symbolbild, Motiv von Swen Schneider 2019).



Bild 3: geschützter Radfahrstreifen Rheinstraße Darmstadt 2,3 m breit (Symbolbild).

Kürzel: KS_102	Routenkategorie: III	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Außerorts	Priorität: M2
Betreff: Radpendlerverbindung KS-Mitte / Südstadt / Niederzwehren ↔ Gewerbegebiet Langes Feld					
Geographische Lage: Anfangspunkt (Lat/Lon): 51,27889 / 9,47089 Endpunkt (Lat/Lon): 51,27542 / 9,47810 Länge: 636m		Kategorisierung der Maßnahme: <input type="checkbox"/> Neuer Weg <input type="checkbox"/> Querung <input type="checkbox"/> Rastplätze <input type="checkbox"/> Fahrradstraße <input type="checkbox"/> Beschilderung <input type="checkbox"/> Sonstige <input checked="" type="checkbox"/> Oberfläche <input type="checkbox"/> Barriere <input type="checkbox"/> Tempolimit <input type="checkbox"/> Abstellanlagen			
Momentaner Zustand: Grober Schotterweg.					
Vorgeschlagene Maßnahmen: Alltagstaugliche, 3,5 m breite Asphaltdecke aufbringen.					
					
Bild 1: Kartenausschnitt					

Kürzel: KS_103	Routenkategorie: II,III	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: evtl. M-L
--------------------------	-----------------------------------	-----------------------	---------------------------------	---------------------------	--------------------------------

Betreff:

Radpendlerverbindung "Parktangente" Gewerbepark Waldau / Fuldabrück / Lohfelden ↔ Kassel-Wilhelmshöhe: Ideenstudie für Querung am Autobahnzubringer "Am Auestation"

Geographische Lage:

Anfangspunkt (Lat/Lon):
51,29618 / 9,47949

Endpunkt (Lat/Lon):
51,29488 / 9,48442

Straße: Länge:
B3 436 m

Kategorisierung der Maßnahme:

- | | | |
|---|---|-------------------------------------|
| <input checked="" type="checkbox"/> Neuer Weg | <input type="checkbox"/> Querung | <input type="checkbox"/> Rastplätze |
| <input type="checkbox"/> Fahrradstraße | <input type="checkbox"/> Beschilderung | <input type="checkbox"/> Sonstige |
| <input type="checkbox"/> Oberfläche | <input type="checkbox"/> Barriere | |
| <input type="checkbox"/> Tempolimit | <input type="checkbox"/> Abstellanlagen | |

Momentaner Zustand:

Heute Ampelquerung mit längeren Wartezeiten und Querung abseits der Ideallinie.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Als Ideenstudie von 2016 (auch in Kombination mit KS_269): Langfristig wäre die Errichtung einer barrierefreien Fußgänger- und Fahrradbrücke in direkter Linie über die Straße "Am Auestation" sinnvoll. Je nach Brückenvariante könnte mit dem Bauwerk sogar auch eine Umgehung des Knotens Auestation für die Raddirektroute Baunatal - Kassel realisiert werden (siehe auch unten beispielhafter Brückenentwurf als "Brücke am Auestation"). Prinzipiell könnte das Brückenbauwerk natürlich auch gleich noch die Frankfurter Straße mit überspannen. Dann wäre in der Grünanlage nördlich der Raiffeisenstraße eine Anfahrt mit Rampe notwendig. Auf der Westseite der Frankfurter Straße könnte die Brücke an Südrand des Park Schnöfelds an Höhe gewinnen (im Bereich der Kleingartenzufahrt / Nordrand des HNA-Parkplatzes, in großen Teilen könnte hier unter der Brückenrampe weiterhin geparkt werden). Im Digitalkonzept wurde der Übersichtlichkeit halber nur die Variante über die B 3 / Straße Am Auestation dargestellt. Hier besteht klar der größere Handlungsbedarf.

Weiterführende Literatur zum Thema Radbrücken aus den Niederlanden: **Brief Dutch Design Manual for pedestrian and bicycle bridges** Das englischsprachige Handbuch des niederländischen Ingenieurbüros IPV Delft kann hier auf http://www.fahrradland-bw.de/fileadmin/user_upload/Brief_Dutch_Design_Manual_for_Bicycle_and_Pedestrian_Bridges_v1.3.pdf heruntergeladen werden: http://www.fahrradland-bw.de/fileadmin/user_upload/Brief_Dutch_Design_Manual_for_Bicycle_and_Pedestrian_Bridges_v1.3.pdf. Das Beispiel Auke Vleerstraat Bridge Enschede der (Bilder unten) siehe Seite 67. Auf dem Bauwerk hier bei KS_103 wäre eine Separation RV und FV sinnvoll (Brückenbreite dann um die 6 m mit 3,5 bis 4 m Radfahrbahn und 2 bis 2,5 m Gehbereich). Radinfrastruktur Niederlande: Fahrradbrücke über eine Autobahn bei Harderwijk. Videofahrt auf Twitter: <https://twitter.com/Hacknecyclist/status/1151053271508934656>



Bild 1: Kartenausschnitt

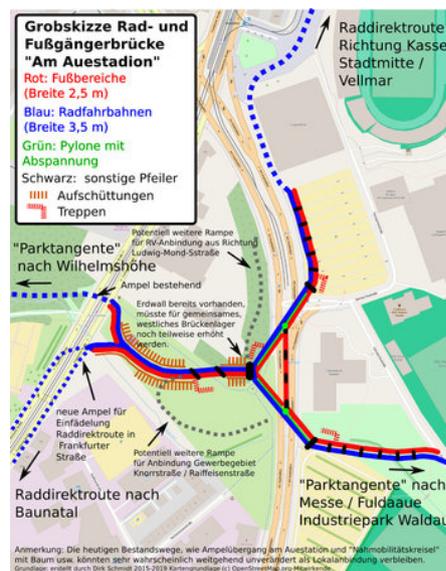


Bild 2: Grobskizze Brücke "Am Auestation" von 2015. Im ehemaligen Tanzzentrum befindet sich mittlerweile ein Club mit Freibereichssauna. Von daher wäre es sinnvoll die südliche Brücke noch etwas mehr in Richtung Parkplatz zu verschieben (Alternativ Sichtschutz am Bauwerk).



Bild 3: Beispiel: Radbrücke NL über die Auke Vleerstraat in Enschede: überbrückte Länge von 280 m, Baukosten 1,4 Mio in 2011, Video zur Brücke: <http://vimeo.com/55006329>). Es besitzt allerdings keine Separation RV / FV. Dafür ist der Brückenquerschnitt zu klein.



Bild 4: Auf dem Bauwerk: 4 m breite Fahrbahn, allerdings recht niedriges Brückengeländer (wohl keine 1,3 m, wie es in Deutschland Pflicht ist). Details zu dieser Brücke siehe auch Anlage "Handbuch System Radverkehr" -> Abschnitt "Brücken" bzw. oben verlinktes PDF.

Kürzel: KS_104	Routenkategorie: III	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: M-L
--------------------------	--------------------------------	-----------------------	---------------------------------	---------------------------	--------------------------

Betreff:

Radpendlernetz Region Kassel: Anbindung Gewerbegebiet Langes Feld an KS-Süd / KS-Mitte

Geographische Lage:

Anfangspunkt (Lat/Lon):

51,28403 / 9,47461

Endpunkt (Lat/Lon):

51,28148 / 9,47187

Länge:

367m

Kategorisierung der Maßnahme:

- | | | |
|--|---|-------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Neuer Weg | <input type="checkbox"/> Querung | <input type="checkbox"/> Rastplätze |
| <input type="checkbox"/> Fahrradstraße | <input type="checkbox"/> Beschilderung | <input type="checkbox"/> Sonstige |
| <input checked="" type="checkbox"/> Oberfläche | <input type="checkbox"/> Barriere | |
| <input type="checkbox"/> Tempolimit | <input type="checkbox"/> Abstellanlagen | |

Momentaner Zustand:

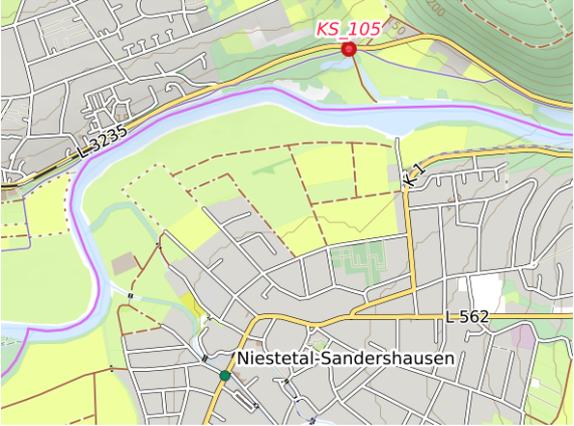
Aktuell keine alltagstaugliche Verbindung vorhanden.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Ideenstudie: Schaffung einer alltagstauglichen Strecke mit Asphaltdecke und Beleuchtung als Zubringer zum Radschnellweg / der Raddirektroute Baunatal ↔ KS. Die Strecke ist auch Teil der Alternativvariante (1) für den Radschnellweg / Radkomfortroute Baunatal ↔ KS ↔ Vellmar. Aber auch ohne Radschnellweg entlang des Zubringers Auestadion würde diese Neubauroute Sinn ergeben, denn die verwinkelte Bestandsroute am Bach nördlich der K 51 (als Lokalverbindung noch im Netz) ist alles andere als eine bedarfsgerechte und sichere Alltagsroute. Vor allem für die Erreichbarkeit des neuen Gewerbebeparks Niederzwehren per Rad wäre diese Neubauroute gut nutzbar.



Bild 1: Kartenausschnitt

Kürzel: KS_105	Routenkategorie: V	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Außerorts	Priorität: erledigt
Betreff: Fuldaradweg östlich Wolfsanger					
Geographische Lage: Ortspunkt (Lat/Lon): 51,33046 / 9,55246		Kategorisierung der Maßnahme: <input type="checkbox"/> Neuer Weg <input type="checkbox"/> Querung <input type="checkbox"/> Rastplätze <input type="checkbox"/> Fahrradstraße <input type="checkbox"/> Beschilderung <input checked="" type="checkbox"/> Sonstige <input type="checkbox"/> Oberfläche <input type="checkbox"/> Barriere <input type="checkbox"/> Tempolimit <input type="checkbox"/> Abstellanlagen			
Momentaner Zustand: nach dem Ausbau der Radroute gab es hier an einem Bachübergang schwer erkennbare, graue Geländer.					
Vorgeschlagene Maßnahmen: Nach Hinweis an die Stadt Kassel 2015 auf diese Gefahrenstelle wurde schnell reagiert und die Geländer mit Leitbaken versehen.					
					
Bild 1: Kartenausschnitt			Bild 2: Leitbaken an den unscheinbaren Geländer.		

Kürzel: KS_106	Routenkategorie: III	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Außerorts	Priorität: K
--------------------------	--------------------------------	-----------------------	---------------------------------	---------------------------	------------------------

Betreff:
Stadtteilnetz KS: Hauptverbindung Niederzwehren ↔ Waldau

Geographische Lage:

Anfangspunkt (Lat/Lon):
51,29153 / 9,50635
Endpunkt (Lat/Lon):
51,28915 / 9,49347
Länge:
970m

Kategorisierung der Maßnahme:

- | | | |
|--|---|-------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Neuer Weg | <input type="checkbox"/> Querung | <input type="checkbox"/> Rastplätze |
| <input type="checkbox"/> Fahrradstraße | <input checked="" type="checkbox"/> Beschilderung | <input type="checkbox"/> Sonstige |
| <input type="checkbox"/> Oberfläche | <input type="checkbox"/> Barriere | |
| <input type="checkbox"/> Tempolimit | <input type="checkbox"/> Abstellanlagen | |

Momentaner Zustand:

An den Parkplatzzufahrten auf der RVA wird der vorfahrtsberechtigten RV öfter von KFZ übersehen. Es entstehen so brenzlige Situationen, da hier Furtmarkierungen fehlen.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Herstellung von roter Furtmarkierungen an den Parkplatzzufahrten, um zumindest etwas die Sicherheit zu verbessern. Auf den roten Furtmarkierungen ferner weiße Fahrradpiktogramme und Zweirichtungspfeile aufbringen.



Bild 1: Kartenausschnitt



Bild 2: Symbolbild gute Furtmarkierung: Hannover -> Diese Furtmarkierung eines Zweirichtungswegs wurde rot eingefärbt und ist zusätzlich mit Radpiktogrammen versehen.

Kürzel: KS_107	Routenkategorie: III	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: M-L
--------------------------	--------------------------------	-----------------------	---------------------------------	---------------------------	--------------------------

Betreff:

Ortsverbindung Heiligenrode - KS-Ost südlich der Dresdner Straße in KS in Verlängerung der FV- und RV-Bücke über die A 7.

Geographische Lage:

Anfangspunkt (Lat/Lon):

51,30686 / 9,55963

Endpunkt (Lat/Lon):

51,30748 / 9,54751

Länge:

872m

Kategorisierung der Maßnahme:

- | | | |
|--|---|-------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Neuer Weg | <input type="checkbox"/> Querung | <input type="checkbox"/> Rastplätze |
| <input type="checkbox"/> Fahrradstraße | <input checked="" type="checkbox"/> Beschilderung | <input type="checkbox"/> Sonstige |
| <input type="checkbox"/> Oberfläche | <input type="checkbox"/> Barriere | |
| <input type="checkbox"/> Tempolimit | <input type="checkbox"/> Abstellanlagen | |

Momentaner Zustand:

aktuell Wohnstraße in 30er-Zone. Die anbaufreie Dresdner Straße besitzt keine RVA. Die hiesige Strecke durch das Wohngebiet ist quasi als Ersatz für eine RVA dort anzusehen.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Mittel- bis langfristig wäre hier in der Heiligenröder Straße und im Dalheimer Weg bei steigenden RV-Zahlen die Ausweisung einer Fahrradstraße sinnvoll (am besten parallel zu Maßnahme NIT_26).

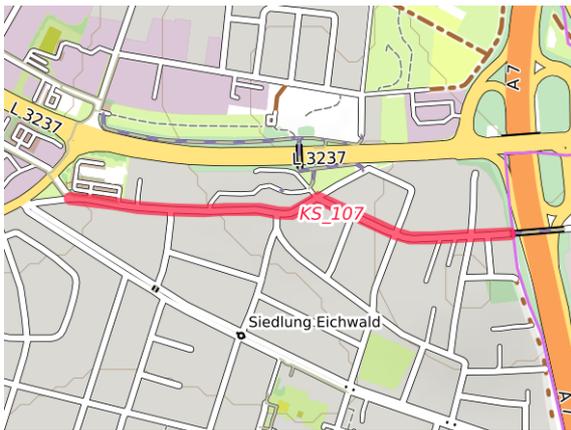


Bild 1: Kartenausschnitt

Kürzel: KS_108	Routenkategorie: IV	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: L
--------------------------	-------------------------------	-----------------------	---------------------------------	---------------------------	------------------------

Betreff:
Radpendlernetz Region Kassel: Zubringer über Fulda im Bereich Unterneustadt

Geographische Lage:

Anfangspunkt (Lat/Lon):
51,31598 / 9,50893
Endpunkt (Lat/Lon):
51,31757 / 9,50686
Länge:
280m

Kategorisierung der Maßnahme:

- | | | |
|---|---|-------------------------------------|
| <input checked="" type="checkbox"/> Neuer Weg | <input type="checkbox"/> Querung | <input type="checkbox"/> Rastplätze |
| <input type="checkbox"/> Fahrradstraße | <input type="checkbox"/> Beschilderung | <input type="checkbox"/> Sonstige |
| <input type="checkbox"/> Oberfläche | <input type="checkbox"/> Barriere | |
| <input type="checkbox"/> Tempolimit | <input type="checkbox"/> Abstellanlagen | |

Momentaner Zustand:

Fehlende Nahmobilitätsverbindung zwischen Unterneustadt und dem Pferdemarktviertel. Die fehlende Querung der Weserstraße Höhe Zeughausstraße ist hier im VEP gekennzeichnet: <https://geoportal-kassel.maps.arcgis.com/apps/Viewer/index.html?appid=44c0cdf092034c5b943bed31ff076a1b>.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Als längerfristige Ideenstudie, die bereits in der Lokalpolitik mal angedacht wurde: Bau einer neuen Fuldabrücke mit getrennten Bereichen für den RV und FV in Verlängerung der Wallstraße, kurze Zweirichtungs-RVA am Karlsruhospital, neue Lichtsignalanlage über die Weserstraße in Verlängerung der Zeughausstraße. Auf dem Brückenbauwerk wäre eine Separation RV und FV mit eigenen Verkehrsflächen sinnvoll.

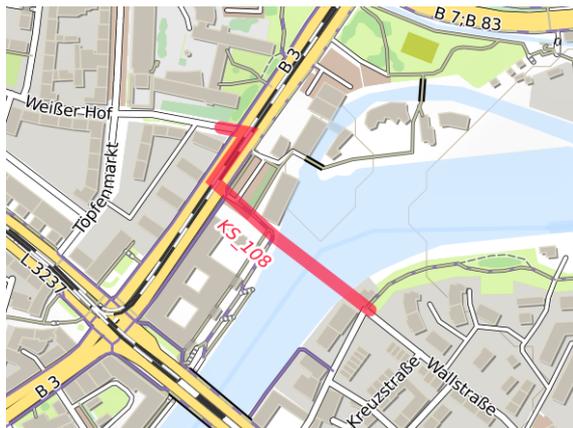


Bild 1: Kartenausschnitt



Bild 2: Streckenverlauf am potentiellen westlichen Brückenkopf der neuen Nahmobilitätsverbindung über die Fulda.

Kürzel: KS_109	Routenkategorie: II,III	Freizeitroute:	Baulasträger: Land	Lage: Außerorts	Priorität: Anmerkung
Betreff: Radpendlernetz Region Kassel: Querung am östlicher Anschlussknoten zur A 49 (Anmerkung)					
Geographische Lage: Ortspunkt (Lat/Lon): 51,28506 / 9,52372		Kategorisierung der Maßnahme: <input type="checkbox"/> Neuer Weg <input type="checkbox"/> Querung <input type="checkbox"/> Rastplätze <input type="checkbox"/> Fahrradstraße <input type="checkbox"/> Beschilderung <input type="checkbox"/> Sonstige <input type="checkbox"/> Oberfläche <input type="checkbox"/> Barriere <input type="checkbox"/> Tempolimit <input type="checkbox"/> Abstellanlagen			

Momentaner Zustand:

Es gibt nur zwei Furten für die Nahmobilität in West-Ost-Richtung.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Sinnvoll wäre es evtl. langfristig an allen vier Armen des Knotens LSA-Furten einzurichten (als Ersatz für die aktuell unsignalisierten, abgesetzten Querungen KS_62 und KS_63). wichtige wäre, das es komplett eigene Ampelphasen für alle Furten gibt (also auch was KFZ-Rechtsabbieger betrifft). Punkt nur als Anmerkung in der Datenbank.

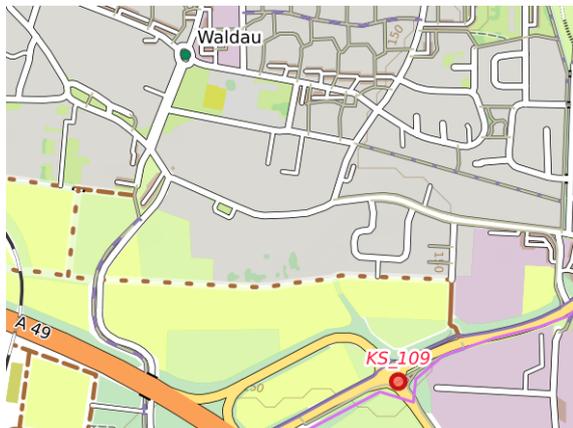


Bild 1: Kartenausschnitt



Bild 2: Blick auf die Örtlichkeit mit einer der Bestandsfurten (Bild Herbert Ibaa).

Kürzel: KS_110	Routenkategorie: V	Freizeitroute:	Baulasträger: Forst	Lage: Außerorts	Priorität: K
Betreff: Freizeitorientierte Lokalverbindung KS-Kirchditmold ↔ Herkules-Nordauffahrt					
Geographische Lage: Ortspunkt (Lat/Lon): 51,32550 / 9,42587		Kategorisierung der Maßnahme: <input type="checkbox"/> Neuer Weg <input type="checkbox"/> Querung <input type="checkbox"/> Rastplätze <input type="checkbox"/> Fahrradstraße <input checked="" type="checkbox"/> Beschilderung <input type="checkbox"/> Sonstige <input type="checkbox"/> Oberfläche <input type="checkbox"/> Barriere <input type="checkbox"/> Tempolimit <input type="checkbox"/> Abstellanlagen			
Momentaner Zustand: RV-Freigabe am Wirtschaftsweg fehlt.					
Vorgeschlagene Maßnahmen: RV-Freigabe mit Zusatzzeichen 1022-10 ergänzen. Oder alternativ Zeichen 250 durch Zeichen 260 ersetzen. Anmerkung: Im Gebiet der Stadt Kassel endet ferner das Radwegweisungsnetz aktuell vor dem Forst. Es handelt sich hier in Bezug der RV-Freigabe von Forstwegen im Stadtgebiet nur um „Zufallstreffer“. Alle breiten Forstwege sollten offiziell, allgemein für den Radverkehr freigegeben werden.					
					
Bild 1: Kartenausschnitt					

Kürzel: KS_111	Routenkategorie: V	Freizeitroute:	Baulasträger: Forst	Lage: Außerorts	Priorität: K
--------------------------	------------------------------	-----------------------	-------------------------------	---------------------------	------------------------

Betreff:

Freizeitorientierte Lokalverbindung KS-Kirchditmold ↔ Herkules-Nordauffahrt

Geographische Lage:

Ortspunkt (Lat/Lon):
51,32681 / 9,41280

Kategorisierung der Maßnahme:

- | | | |
|--|---|-------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Neuer Weg | <input type="checkbox"/> Querung | <input type="checkbox"/> Rastplätze |
| <input type="checkbox"/> Fahrradstraße | <input checked="" type="checkbox"/> Beschilderung | <input type="checkbox"/> Sonstige |
| <input type="checkbox"/> Oberfläche | <input type="checkbox"/> Barriere | |
| <input type="checkbox"/> Tempolimit | <input type="checkbox"/> Abstellanlagen | |

Momentaner Zustand:

RV-Freigabe am Wirtschaftsweg fehlt.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

RV-Freigabe mit Zusatzzeichen 1022-10 ergänzen. Oder alternativ Zeichen 250 durch Zeichen 260 ersetzen.
Anmerkung: Im Gebiet der Stadt Kassel endet ferner das Radwegweisungsnetz aktuell vor dem Forst. Dieser Punkt steht beispielhaft für weitere, für den Radverkehr gesperrte Forstwege im Stadtgebiet Kassel. Alle breiten Forstwege sollten offiziell, allgemein für den Radverkehr freigegeben werden.

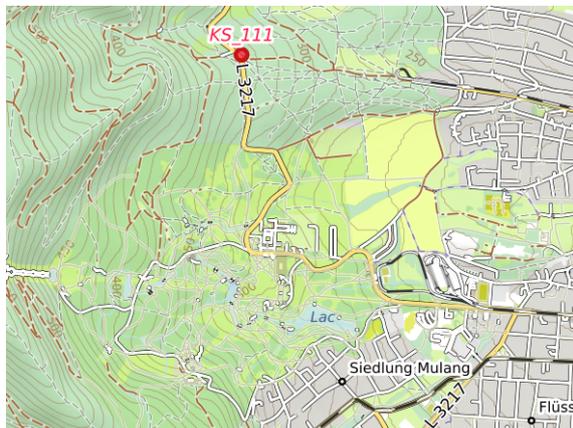


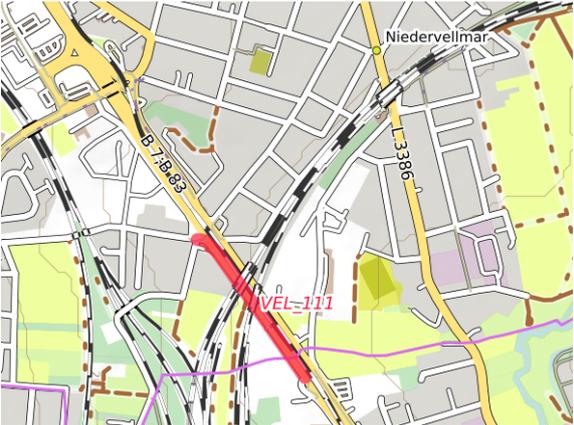
Bild 1: Kartenausschnitt



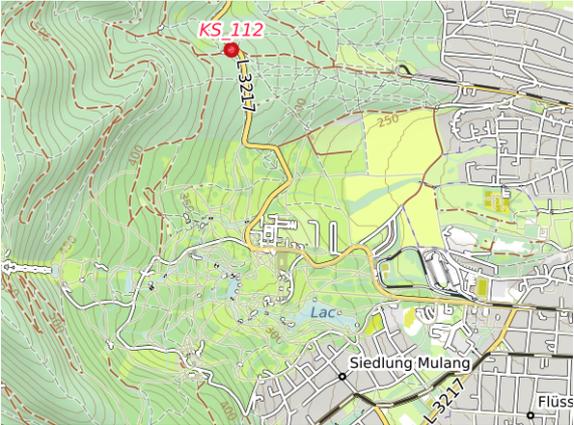
Bild 2: Zusatzzeichen 1022-10 unter der bestehenden Wegwidmung ergänzen. Oder alternativ Zeichen 250 durch Zeichen 260 ersetzen.



Bild 3: Etwas weiter unterhalb finden sich trotz fehlender RV-Freigabe sogar Radwegweiser.

Kürzel:	Routenkategorie:	Freizeitroute:	Baulasträger:	Lage:	Priorität:
VEL_111			Kommune, Bund	Außerorts	Anmerkung
Betreff: Anmerkung / Diskussionspunkt außerhalb des Netzes zur B7 / B83 zwischen Triftstraße und Berliner Straße					
Geographische Lage:		Kategorisierung der Maßnahme:			
Anfangspunkt (Lat/Lon): 51,34521 / 9,47560		<input type="checkbox"/> Neuer Weg	<input type="checkbox"/> Querung	<input type="checkbox"/> Rastplätze	
Endpunkt (Lat/Lon): 51,34853 / 9,47149		<input type="checkbox"/> Fahrradstraße	<input checked="" type="checkbox"/> Beschilderung	<input type="checkbox"/> Sonstige	
Straße: B83		<input type="checkbox"/> Oberfläche	<input type="checkbox"/> Barriere		
Länge: 474 m		<input type="checkbox"/> Tempolimit	<input type="checkbox"/> Abstellanlagen		
Momentaner Zustand: keine Sicherung des RV vorhanden.					
Vorgeschlagene Maßnahmen: Wunsch Herbert Iba 2017: Freigabe der Gehwege im Einrichtungsverkehr für den RV. Hinweis Autor Dirk Schmidt: Örtlichkeit nicht persönlich bekannt. Breite Gehwege wohl nach Infos um die 2 m (schon inkl. Sicherheitsraum zur B 83). Damit für Freigabe als "Gehweg Radfahrer frei" eigentlich eher zu schmal. Da Strecke potentielle Relevanz als Lokalverbindung besitzt, als Diskussionspunkt in der Datenbank belassen. aktuell Anmerkung außerhalb des Netzes.					
 <p>The map shows a street network in Kassel. A red line labeled 'VEL_111' runs diagonally from the bottom left towards the top right. It crosses a road labeled 'B7/B83' and another labeled 'L3386'. The area is labeled 'Niedervellmar' in the upper right. The map includes various street types, green spaces, and building footprints.</p>					
Bild 1: Kartenausschnitt					

Kürzel:	Routenkategorie:	Freizeitroute:	Baulasträger:	Lage:	Priorität:
VEL_112			Bund, Kommune	Außerorts	Anmerkung
Betreff: Anmerkung / Diskussionspunkt außerhalb des Netzes zur B7 / B83 zwischen Triftstraße und Berliner Straße					
Geographische Lage:		Kategorisierung der Maßnahme:			
Anfangspunkt (Lat/Lon): 51,34542 / 9,47596		<input type="checkbox"/> Neuer Weg	<input type="checkbox"/> Querung	<input type="checkbox"/> Rastplätze	
Endpunkt (Lat/Lon): 51,34888 / 9,47197		<input type="checkbox"/> Fahrradstraße	<input checked="" type="checkbox"/> Beschilderung	<input type="checkbox"/> Sonstige	
Straße: B83		<input type="checkbox"/> Oberfläche	<input type="checkbox"/> Barriere		
Länge: 475 m		<input type="checkbox"/> Tempolimit	<input type="checkbox"/> Abstellanlagen		
Momentaner Zustand: keine Sicherung des RV vorhanden.					
Vorgeschlagene Maßnahmen: Wunsch Herbert Iba 2017: Freigabe der Gehwege im Einrichtungsverkehr für den RV. Hinweis Autor Dirk Schmidt: Örtlichkeit nicht persönlich bekannt. Breite Gehwege wohl nach Infos um die 2 m (schon inkl. Sicherheitsraum zur B 83). Damit für Freigabe als "Gehweg Radfahrer frei" eigentlich eher zu schmal. Da Strecke potentielle Relevanz als Lokalverbindung besitzt, als Diskussionspunkt in der Datenbank belassen. aktuell nicht Bestandteil des Radnetzes.					
					
Bild 1: Kartenausschnitt					

Kürzel: KS_112	Routenkategorie: V	Freizeitroute:	Baulasträger: Forst	Lage: Außerorts	Priorität: K
Betreff: Freizeitorientierte Lokalverbindung KS-Kirchditmold ↔ Herkules-Nordauffahrt					
Geographische Lage: Ortspunkt (Lat/Lon): 51,32690 / 9,41193		Kategorisierung der Maßnahme: <input type="checkbox"/> Neuer Weg <input type="checkbox"/> Querung <input type="checkbox"/> Rastplätze <input type="checkbox"/> Fahrradstraße <input checked="" type="checkbox"/> Beschilderung <input type="checkbox"/> Sonstige <input type="checkbox"/> Oberfläche <input type="checkbox"/> Barriere <input type="checkbox"/> Tempolimit <input type="checkbox"/> Abstellanlagen			
Momentaner Zustand: RV-Freigabe am Wirtschaftsweg fehlt.					
Vorgeschlagene Maßnahmen: RV-Freigabe mit Zusatzzeichen 1022-10 ergänzen. Oder alternativ Zeichen 250 durch Zeichen 260 ersetzen. Anmerkung: Im Gebiet der Stadt Kassel endet ferner das Radwegweisungsnetz aktuell vor dem Forst. Es handelt sich hier in Bezug der RV-Freigabe von Forstwegen im Stadtgebiet nur um „Zufallstreffer“. Alle breiten Forstwege sollten offiziell, allgemein für den Radverkehr freigegeben werden.					
					
Bild 1: Kartenausschnitt			Bild 2: Trotz fehlender RV-Freigabe finden sich links sogar Radwegweiser.		

Kürzel: VEL_113	Routenkategorie: IV	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Außerorts	Priorität: M
---------------------------	-------------------------------	-----------------------	---------------------------------	---------------------------	------------------------

Betreff:

Ergänzungspunkt zu VEL_44 Raddirektroute Vellmar - Kassel: Abweig neue Raddirektroute zur Kasseler / Niedervellmarer Straße

Geographische Lage:

Ortspunkt (Lat/Lon):
51,34568 / 9,48230

Kategorisierung der Maßnahme:

- | | | |
|--|---|-------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Neuer Weg | <input checked="" type="checkbox"/> Querung | <input type="checkbox"/> Rastplätze |
| <input type="checkbox"/> Fahrradstraße | <input type="checkbox"/> Beschilderung | <input type="checkbox"/> Sonstige |
| <input type="checkbox"/> Oberfläche | <input type="checkbox"/> Barriere | |
| <input type="checkbox"/> Tempolimit | <input type="checkbox"/> Abstellanlagen | |

Momentaner Zustand:

wichtig: qualifizierte Anbindung bei Neubau der Raddirektroute Vellmar - Kassel berücksichtigen.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Auf der Niedervellmarer Straße wäre eine Mittelinsel wichtig, auf die sich der RV sicher einordnen kann, um die neue Raddirektroute in Fahrtrichtung Süd zu erreichen. Punkt Stadtgebiet Kassel. Da VEL_44 Vellmar zugerechnet dieser Punkt ebenfalls zu Vellmar gezählt.



Bild 1: Kartenausschnitt



Bild 2: B 3 Heppenheim Bergstraße: Beispiel für eine nachträglich hergestellte längliche Mittelinsel aus Fertigteilen. Der RV durchquert die aufgeweitete Mittelinsel im spitzen Winkel. Bei Bedarf kann in der Insel gestoppt werden (Bild: Dirk Schmidt).

Kürzel: KS_113	Routenkategorie: V	Freizeitroute:	Baulasträger: Forst	Lage: Außerorts	Priorität: K
--------------------------	------------------------------	-----------------------	-------------------------------	---------------------------	------------------------

Betreff:
Forstweg / Alte Wolfhager Straße nahe Gasthaus Ahnetal

Geographische Lage: Ortspunkt (Lat/Lon): 51,34486 / 9,37969	Kategorisierung der Maßnahme: <input type="checkbox"/> Neuer Weg <input type="checkbox"/> Querung <input type="checkbox"/> Rastplätze <input type="checkbox"/> Fahrradstraße <input checked="" type="checkbox"/> Beschilderung <input type="checkbox"/> Sonstige <input type="checkbox"/> Oberfläche <input type="checkbox"/> Barriere <input type="checkbox"/> Tempolimit <input type="checkbox"/> Abstellanlagen
---	---

Momentaner Zustand:
RV-Freigabe am Wirtschaftsweg fehlt. Der forstwirtschaftliche Weg der alten Wolfhager Straße wird verständlicherweise bereits auch ohne RV-Freigabe rege vom Radverkehr genutzt. Denn der breite Forstweg ist eine wichtige verkehrsfreie Alternativroute zur stark befahrenen B 251.

Vorgeschlagene Maßnahmen:
RV-Freigabe mit Zusatzzeichen 1022-10 ergänzen. Oder alternativ Zeichen 250 durch Zeichen 260 ersetzen. Anmerkung: Im Gebiet der Stadt Kassel endet ferner das Radwegweisungsnetz aktuell vor dem Forst. Es handelt sich hier in Bezug der RV-Freigabe von Forstwegen im Stadtgebiet nur um „Zufallstreffer“. Alle breiten Forstwege sollten offiziell, allgemein für den Radverkehr freigegeben werden.

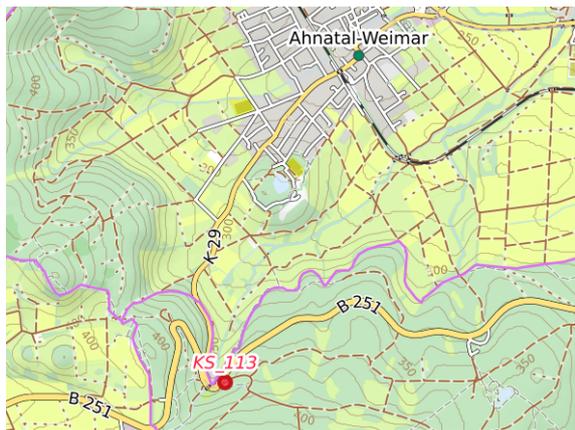


Bild 1: Kartenausschnitt



Bild 2: Zusatzzeichen 1022-10 unter der bestehenden Wegwidmung ergänzen. Oder alternativ Zeichen 250 durch Zeichen 260 ersetzen.

Kürzel: KS_114	Routenkategorie: II,III	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune, Bund	Lage: Innerorts	Priorität: erledigt
Betreff: Radpendelnetz Region Kassel: Route Ahnatal-Heckershausen / Habichtswald ↔ KS-Harleshausen ↔ KS-Mitte: "Drei-Brücken" (fest geplant, damit formal erledigt).					
Geographische Lage:		Kategorisierung der Maßnahme:			
Anfangspunkt (Lat/Lon): 51,32461 / 9,46744		<input type="checkbox"/> Neuer Weg	<input type="checkbox"/> Querung	<input type="checkbox"/> Rastplätze	
Endpunkt (Lat/Lon): 51,32608 / 9,46233		<input type="checkbox"/> Fahrradstraße	<input type="checkbox"/> Beschilderung	<input type="checkbox"/> Sonstige	
Straße: Länge: B251 396 m		<input checked="" type="checkbox"/> Oberfläche	<input type="checkbox"/> Barriere		
		<input type="checkbox"/> Tempolimit	<input type="checkbox"/> Abstellanlagen		

Momentaner Zustand:

Sehr stark befahrene Straße durchgehend ohne Sicherung des RV. Die Stadt Kassel hat 2016 in den neuen, breiteren Brückenbauwerken eine Sicherung des RV mittels Radfahrstreifen umgesetzt. In den alten Brückenbauwerken mit eingengtem Querschnitt gilt Tempo 30, das allerdings von substanziellen Teilen des KFZ-Verkehrs missachtet wird. In Abstimmung mit dem Baulasträger haben Radaktive des ADFC zwischen 2017 und 2019 in mehreren Schritten die Wände der Engstellen weiß markiert (siehe https://www.adfc-kassel.de/cms_select.php?ID=657). Dies erhöht aufgrund des Kontrastes bei schlechteren Lichtverhältnissen schon einmal etwas die Radverkehrssicherheit.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Bis Herbst 2024 die drei alten Bahnbrücken neu errichtet werden. Damit soll hier auch eine Sicherung des RV umgesetzt werden (je 2,5 m breite Radverkehrsanlagen und breitere Bürgersteige). quelle HNA-Artikel von 10-2019 (<https://www.hna.de/kassel/rothenditmold-ort131614/kassel-nadeloehr-soll-verschwinden-ortsbeiraete-befuerchten-blechlawine-an-drei-bruecken-13139685.html>) laufen die Planungen für breitere Brückenbauwerke. Weitere Details außer dem Presseartikel sind nicht bekannt. Da fest geplant, Punkt formal hier in der Datenbank bereits als erledigt geführt.



Bild 1: Kartenausschnitt

Kürzel: KS_115	Routenkategorie: II,III	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: K,M-L
Betreff: Radpendelroute Ahnatal-Heckershausen / Habichtswald ↔ KS-Harleshausen ↔ KS-Mitte					

Geographische Lage: Anfangspunkt (Lat/Lon): 51,32462 / 9,46749 Endpunkt (Lat/Lon): 51,32173 / 9,47571 Länge: 769m	Kategorisierung der Maßnahme: <input type="checkbox"/> Neuer Weg <input type="checkbox"/> Querung <input type="checkbox"/> Rastplätze <input type="checkbox"/> Fahrradstraße <input type="checkbox"/> Beschilderung <input type="checkbox"/> Sonstige <input checked="" type="checkbox"/> Oberfläche <input type="checkbox"/> Barriere <input type="checkbox"/> Tempolimit <input type="checkbox"/> Abstellanlagen
---	---

Momentaner Zustand:

Aktuell Erschließungsstraße für Gewerbegebiet ohne Sicherung des RV. Die Strecke ist im Radroutennetz 2030 des Verkehrsentwicklungsplans 2030 Stadt und Region Kassel 2030 als Hauptroute dargestellt: <https://geoportal.kassel.de/portal/apps/webappviewer/index.html?id=d77be5324a87482f9e1a7c9a2c304e48> -> Themenkarten (WebApps) -> Verkehrsentwicklungsplan Kassel 2030, Erläuterung: VEP Maßnahme "Schillerstraße - Angersbachstraße", Information: neue Fahrradstraße.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Detaillierte Maßnahmen sollten erarbeitet werden (bedarfsgerechte verkehrssichere Fahrradstraße)

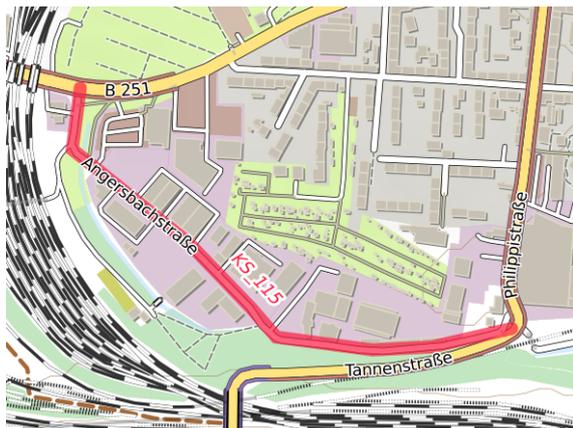


Bild 1: Kartenausschnitt

Kürzel: KS_116	Routenkategorie: II,III	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: K1-M1
--------------------------	-----------------------------------	-----------------------	---------------------------------	---------------------------	----------------------------

Betreff:

Radpendlerroute Ahnatal/Habichtswald ↔ KS-Nordwest ↔ KS-Mitte ↔ KS-Ost ↔ Kaufungen: Bereich Rothenditmold Schillerstraße

Geographische Lage:

Anfangspunkt (Lat/Lon):

51,32164 / 9,49039

Endpunkt (Lat/Lon):

51,32172 / 9,47581

Länge:

1057m

Kategorisierung der Maßnahme:

- | | | |
|--|---|-------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Neuer Weg | <input type="checkbox"/> Querung | <input type="checkbox"/> Rastplätze |
| <input type="checkbox"/> Fahrradstraße | <input type="checkbox"/> Beschilderung | <input type="checkbox"/> Sonstige |
| <input checked="" type="checkbox"/> Oberfläche | <input type="checkbox"/> Barriere | |
| <input type="checkbox"/> Tempolimit | <input type="checkbox"/> Abstellanlagen | |

Momentaner Zustand:

Aktuell Einbahnstraße und von der Oberfläche her zum Teil noch Pflasterstraße. Die Strecke ist in der Netzplanung eine wichtige Alternative zur stark befahrenen Wolfhager Straße ohne Radverkehrsanlagen. Die Strecke ist im Radroutennetz 2030 des Verkehrsentwicklungsplans 2030 Stadt und Region Kassel 2030 als Hauptroute dargestellt.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Für die Durchgängigkeit der Route ist eine Freigabe der Einbahnstraße für den RV notwendig. Asphaltierung und Ausweisung als Fahrradstraße (ferner am Besten auch mit Realisierung einer Sackgasse für KFZ im mittleren Streckenverlauf). Sofern aufgrund der Engstelle in der Unterführung eine Freigabe der Einbahnstraße nicht möglich ist, sollte hier eine Ampel geprüft werden. Die Maßnahme "Fahrradstraße" ist durch die Stadt Kassel nach Kenntnis der Autoren bereits angedacht. Die Strecke ist Hauptroute im "Radroutennetz 2030" des VEP Region / Stadt Kassel 2030. Hinsichtlich der Engstelle am Tunnel wäre auch zu prüfen, in wie weit dieses Bauwerk, das die Engstelle verursacht, überhaupt noch benötigt ist. Ob die Strecke noch als Bahnstrecke gewidmet ist, ist nicht bekannt.

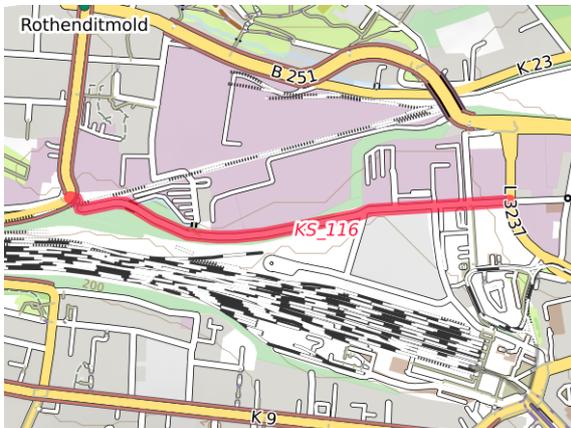


Bild 1: Kartenausschnitt

Kürzel: KS_117	Routenkategorie: II,III	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: L2
--------------------------	-----------------------------------	-----------------------	---------------------------------	---------------------------	-------------------------

Betreff:

Radpendlerroute Ahnatal/Habichtswald ↔ KS-Nordwest ↔ KS-Mitte ↔ KS-Ost ↔ Kaufungen: Abschnitt Reuterstr. / Grüner Weg

Geographische Lage:

Anfangspunkt (Lat/Lon):

51,31904 / 9,49589

Endpunkt (Lat/Lon):

51,32164 / 9,49039

Länge:

502m

Kategorisierung der Maßnahme:

- | | | |
|--|---|-------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Neuer Weg | <input type="checkbox"/> Querung | <input type="checkbox"/> Rastplätze |
| <input type="checkbox"/> Fahrradstraße | <input type="checkbox"/> Beschilderung | <input type="checkbox"/> Sonstige |
| <input checked="" type="checkbox"/> Oberfläche | <input type="checkbox"/> Barriere | |
| <input type="checkbox"/> Tempolimit | <input type="checkbox"/> Abstellanlagen | |

Momentaner Zustand:

Keine Sicherung des RV / keine Radverkehrsflächen vorhanden. Im Gegensatz zum "Radroutennetz 2030" im VEP Region / Stadt Kassel 2030 wird die Hauptroute hier direkt über den Grünen Weg geführt und nicht topografisch ungünstig und mit Fahrzeitverlusten über den Hauptbahnhof.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Umgestaltung des Straßenzugs unter bedarfsgerechter Berücksichtigung des RV gemäß den Anforderungen einer wichtigen Radpendlerroute. Dafür sollten mittel- bis langfristige Lösungen erarbeitet werden.

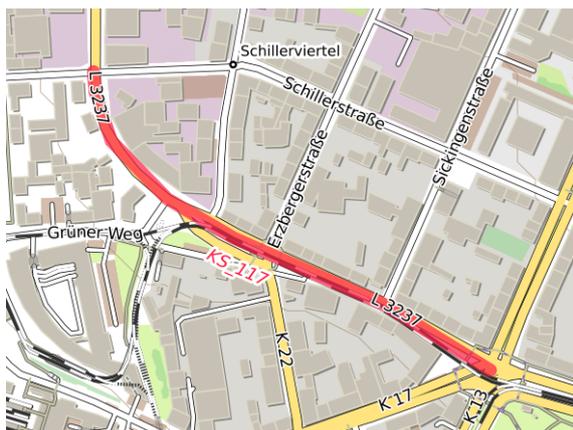


Bild 1: Kartenausschnitt

Kürzel: KS_118	Routenkategorie: II,III	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: M1
--------------------------	-----------------------------------	-----------------------	---------------------------------	---------------------------	-------------------------

Betreff:

Radpendlerroute Ahnatal / Habichtswald ↔ KS-Nordwest ↔ KS-Mitte ↔ KS-Ost ↔ Kaufungen: Knoten Lutherplatz

Geographische Lage:

Ortspunkt (Lat/Lon):
51,31902 / 9,49593

Kategorisierung der Maßnahme:

- | | | |
|--|---|-------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Neuer Weg | <input checked="" type="checkbox"/> Querung | <input type="checkbox"/> Rastplätze |
| <input type="checkbox"/> Fahrradstraße | <input type="checkbox"/> Beschilderung | <input type="checkbox"/> Sonstige |
| <input type="checkbox"/> Oberfläche | <input type="checkbox"/> Barriere | |
| <input type="checkbox"/> Tempolimit | <input type="checkbox"/> Abstellanlagen | |

Momentaner Zustand:

Stark mit KFZ-Verkehr belasteter Knoten. Aktuell keine Sicherung des RV / fast keine Radverkehrsflächen vorhanden. Im "Radroutennetz 2030" des Verkehrsentwicklungsplan Region / Stadt Kassel 2030 ist der Knoten Teil einer Hauptroute.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Maßnahmen zur Sicherung des RV am Knoten sollten im Rahmen des Radverkehrskonzepts der Stadt erarbeitet werden.

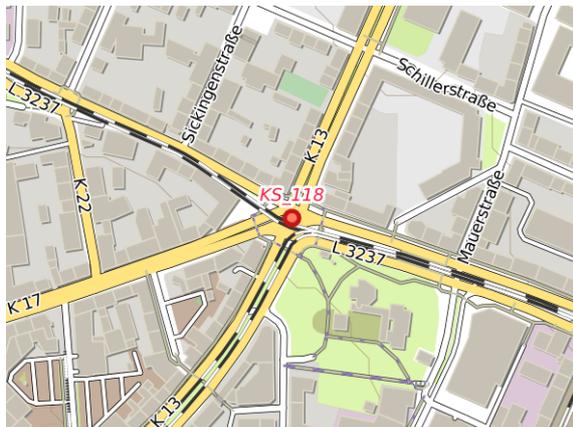


Bild 1: Kartenausschnitt

Kürzel: KS_119	Routenkategorie: II,III	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: M-L
Betreff: Radpendlerroute Ahnatal / Habichtswald ↔ KS-Nordwest ↔ KS-Mitte ↔ KS-Ost ↔ Kaufungen: Abschnitt Lutherstraße und Kurt-Schumacher-Straße					
Geographische Lage:		Kategorisierung der Maßnahme:			
Anfangspunkt (Lat/Lon): 51,31902 / 9,49593		<input type="checkbox"/> Neuer Weg	<input type="checkbox"/> Querung	<input type="checkbox"/> Rastplätze	
Endpunkt (Lat/Lon): 51,31582 / 9,50536		<input type="checkbox"/> Fahrradstraße	<input type="checkbox"/> Beschilderung	<input type="checkbox"/> Sonstige	
Straße: L3237		<input checked="" type="checkbox"/> Oberfläche	<input type="checkbox"/> Barriere		
Länge: 758 m		<input type="checkbox"/> Tempolimit	<input type="checkbox"/> Abstellanlagen		

Momentaner Zustand:

Keine durchgehende Sicherung des RV bzw. nur ein paar stückhafte, unzureichende Radverkehrsflächen vorhanden. Ferner in Fahrtrichtung West vom Altmarkt kommen 3 unterschiedliche Führungsformen auf engstem Raum. Im "Radroutennetz 2030" des Verkehrsentwicklungsplans Region / Stadt Kassel 2030 ist der Straßenzug als Hauptroute markiert. Städtebaulich zerschneidet die Kurt-Schumacher-Straße den nördlichen Teil der Stadtmitte. Die überdimensionierte Straßenschneise trennt u. a. das Pferdemarktviertel vom restlichen Teil der Stadtmitte ab. Die Punkte "fehlende Querungen für die Nahmobilität" und "unattraktiver öffentlicher Raum" sind hier auch im VEP grafisch gekennzeichnet: <https://geoportal-kassel.maps.arcgis.com/apps/Viewer/index.html?appid=44c0cdf092034c5b943bed31ff076a1b>.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Langfristiger Lösungsansatz: Langfristig sollte der gesamte Bereich der Kurt-Schumacher-Straße zusammen mit der Unteren Königsstraße zwischen Stern und Holländischem Platz sowie dem Bereich Entenanger städtebaulich komplett zu überplant werden. Ziel sollte es dabei sein, die Trennungswirkung des Straßenzugs deutlich zu reduzieren. Die Fläche für den KFZ-Verkehr könnten dabei auf eine Fahrspur reduziert werden. Für den RV sind ausreichend breite, eigene Radverkehrsflächen vorzusehen (min. 2 m, besser 2,3 bis 2,5 m im Einrichtungsverkehr). Führungsform: Vorzugsweise mindestens als Radfahrstreifen mit mindestens 0,75 m Sicherheitsraum zu Längsparkern oder noch besser als geschützte Radspur. weiterer Lösungsansatz bezüglich KS_142: Dazu parallel evtl. Verlagerung des Hauptbushalts Stadtmitte vom City-Point an den Stern. Hier wäre der Hauptbushalt direkt mit den Straßenbahnen verknüpft. und die aktuell für den RV oftmals kritische Situation bei KS_142 wäre substanziell entschärft.

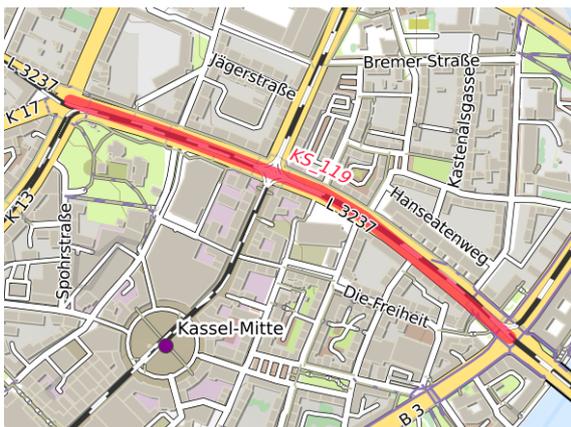


Bild 1: Kartenausschnitt



Bild 2: Blick Richtung Altmarkt ab Knoten Mauerstr. in den Straßenzug: 4 Fahrbahnen für KFZ, kein Angebot für den RV (Bild von 2016).



Bild 3: Klarer lässt sich der Querungsbedarf nicht aufzeigen: Drei Konradfahrer queren bereits heute gegen die Verkehrsregeln die Kurt-Schumacher-Straße / Höhe Mittelgasse (Bild von 2016).



Bild 4: Blick vom Altmarkt in die Kurt-Schumacher-Str. mit unterschiedlichen RV-Führungsformen auf engstem Raum: 1. dezent markierter "Radbereich" im Gehweg; 2. Gehweg "Radfahrer frei"; 3. Radfahrstreifen, der am Stern endet. Im weiteren Verlauf bis Knoten Lutherplatz gibt es kein RV-Angebot mehr (Bild von 2016).

Kürzel: KS_120	Routenkategorie: II,III,IV	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: M1-L1
--------------------------	--------------------------------------	-----------------------	---------------------------------	---------------------------	----------------------------

Betreff:
Vorzugsroute der Raddirekttroute Helsa ↔ Kaufungen ↔ KS-Mitte (Altmarkt)

Geographische Lage:

Anfangspunkt (Lat/Lon):
51,31582 / 9,50536

Endpunkt (Lat/Lon):
51,31105 / 9,51217

Straße: Länge:
L3237 720 m

Kategorisierung der Maßnahme:

- | | | |
|--|---|-------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Neuer Weg | <input type="checkbox"/> Querung | <input type="checkbox"/> Rastplätze |
| <input type="checkbox"/> Fahrradstraße | <input type="checkbox"/> Beschilderung | <input type="checkbox"/> Sonstige |
| <input checked="" type="checkbox"/> Oberfläche | <input type="checkbox"/> Barriere | |
| <input type="checkbox"/> Tempolimit | <input type="checkbox"/> Abstellanlagen | |

Momentaner Zustand:

Uneinheitliche RVA mit vielen Sicherheitsproblemen vorhanden; nicht bedarfsgerecht für eine wichtige Radpendlerroute.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Errichtung von durchgehend sicheren, attraktiven und bedarfsgerechten Radverkehrsanlagen. Wichtig ist auf solch einer Hauptroute ausreichende Breite, auf der sich Radfahrende Überholen können (Minimal 2,30 m zuzüglich Sicherheitstrennstreifen, besser aber 2,5 m, bei mehr Platz 3 m Breite). In der Machbarkeitsstudie zu den Raddirektverbindungen in der Region Kassel verläuft hier die Vorzugsroute der Strecke Helsa - Kaufungen - Kassel. Der Trassenkorridor der Studie endet stadteinwärts am Altmarkt.

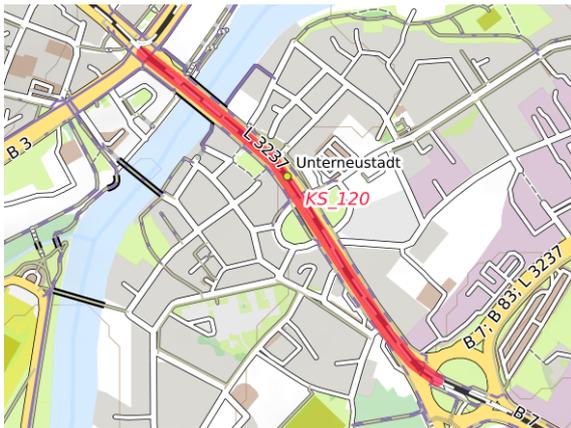


Bild 1: Kartenausschnitt



Bild 2: Göttingen - eRaschnellweg: hochwertige Gestaltung mit Asphalt im Seitenraum. klare Separation RV & FV durch unterschiedliche Oberflächen und klar erkennbare, weiße taktile Formsteine bzw. blaue Randmarkierung.



Bild 3: Utrecht: geschützte Radspur mit klarer Trennung zum Gehweg und Hochbord zur KFZ-Fahrbahn.



Bild 4: Höhe Holzmarkt - Blick Stadteinwärts. Hier getrennte, noch relativ brauchbare RVA, die für Überholungen allerdings zu schmal ist. Bei höheren Radverkehrsanteilen wird hier langfristig eine leistungsfähigere RVA benötigt.

Kürzel: KS_121	Routenkategorie: II,III,IV	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: M1
Betreff: Radpendelroute Kaufungen ↔ KS-Ost ↔ KS-Mittel ↔ KS-Harleshausen ↔ Ahnatal-Weimar / Habichtswald: RV im Knoten Platz der Deutschen Einheit					
Geographische Lage: Ortspunkt (Lat/Lon): 51,31091 / 9,51261		Kategorisierung der Maßnahme: <input type="checkbox"/> Neuer Weg <input checked="" type="checkbox"/> Querung <input type="checkbox"/> Rastplätze <input type="checkbox"/> Fahrradstraße <input type="checkbox"/> Beschilderung <input type="checkbox"/> Sonstige <input type="checkbox"/> Oberfläche <input type="checkbox"/> Barriere <input type="checkbox"/> Tempolimit <input type="checkbox"/> Abstellanlagen			
Momentaner Zustand: Aktuell lange Wartezeiten für den RV und FV an den Ampeln stadteinwärts und stadtauswärts schwer ein-sichtige, verwinkelte "Schmuddelunterführung", die eine komplett mangelhafte soziale Sicherheit besitzt. Der Platz der Deutschen Einheit ist für den RV aus KS-Ost und Kaufungen aktuell ein großer Knackpunkt in dieser Radpendlerverbindung. Bedarfsgerechte Alternativen zu einer Querung der B 83 hier in Richtung KS-Mitte bestehen nicht.					
Vorgeschlagene Maßnahmen:					

Maßnahme als Ideenstudie: Bis August 2017 sollte der Kreisel in eine Kreuzung für den KFZ-Verkehr umgewandelt werden.

Dafür als Ideenstudie: Am besten Realisierung einer barrierefreien Brückenlösung für den RV und FV mit mindestens zwei (evtl. verknüpften) Brückenbauwerken im Verlauf der Leipziger Straße. Beide Bauwerke würden die B 83 überspannen. Beim südlichen Brückenbauwerk ist in der Rampenlösung die abzweigende Radroute Richtung Drahtbrücke zu berücksichtigen. Inwieweit der neue Knoten evtl. etwas tiefer gelegt werden kann, wäre zu prüfen.

Im Abschlussbericht des VEP Stadt Kassel werden auf Seite 67 oberirdische Querungen für den Fußverkehr vorgeschlagen. Diese Anforderung sollte beim angestrebtem Umbau zu einer Kreuzung dann auch für den Radverkehr gelten. Noch attraktiver und sicherer als nur ebenerdige Ampelfurten wären aber die bereits erwähnten Brückenbauwerke im Verlauf der angedachten Raddirektroute / Radpendlerroute (auch als duales Angebot parallel neuer Ampelfurten möglich).

Mit Berichterstattung aus der HNA vom 29. August 2017 (<https://www.hna.de/kassel/kassels-oberbuergemeister-legt-haushalt-fuer-2018-vor-stadt-macht-plus-kreisel-bleibt-8635099.html>) soll der Kreisverkehr bleiben und lediglich "ertüchtigt" werden. Weitere Details dazu sind den Autoren unbekannt.

Eine barrierefreie Brücken- bzw. sozial sichere Unterführungslösung sollte in jedem Falle auf Machbarkeit untersucht werden. Beim Rampengefälle sollte nach den hessischen Musterlösungen für Radschnellverbindung (Projektunterlagen siehe https://www.nahmobil-hessen.de/wp-content/uploads/2019/07/Qualitaetsstandards_und_Musterloesungen_150dpi.pdf) 3 % bis 4 % abgestrebt werden, maximal jedoch bis 6 %. Heute stehen für eine potentielle Brückenlösung die erforderlichen Flächen für die Rampen eigentlich nicht auf allen Seiten des Kreisels zur Verfügung. Mit einer Kreuzungslösung wäre das sehr wahrscheinlich machbar gewesen.

Hier als "Ideenstudie" noch ein leistungsfähiger, "gelenkter" Turbokreisel aus den Niederlanden (<https://bicycledutch.wordpress.com/2015/03/31/cycle-viaduct-de-snelbinder-in-naaldwijk/>); Lage allerdings städtebaulich nicht komplett vergleichbar. RV und FV wurden hier mit einer barrierefreien "Y-Brückenlösung" komplett vom KFZ-Verkehr getrennt).

Als weitere Ideenstudie: In den Niederlanden finden sich öfter auch größere Kreuzungen, oder auch Kreisverkehre, bei denen für den RV und FV jeweils meist vier kurze, sozial sichere Unterführungen mit geradem Durchstich angelegt wurden. Dazu wurde der Verkehrsraum für die KFZ meist leicht angehoben, so dass die Unterführungen nur kleinere Rampen mit geringerem Gefälle besitzen. Hier dazu ein animiertes Projektvideo aus Leewarden mit einem "teलगelenkten Kreisel" und drei Unterführungen für die Nahmobilität: <https://youtu.be/WSIGB07tgEw>. Solch eine Lösung wäre hier theoretisch auch in Kassel reizvoll. Den gegenüber einer Brücke mit rund 5 bis 5,5 Höhendifferenz könnten man bei sozial sicheren Unterführungen mit geschätzt 3 bis 3,5 m Höhendifferenz auskommen. In den Niederlanden wird meist die KFZ-Fahrbahn leicht erhöht geführt und die RV- und Fv-Weg zur Unterführung leicht abgesenkt.

In wie weit hier in Kassel eine Anhebung der kompletten Kreuzung möglich ist, ist unklar. Denn hier besteht im heutigen Kreiselsbereich eine Flutmulde zur Entlastung der Fulda bei einem sehr hohen Hochwasser. Sofern die neuen geraden neuen Nahmobilitätsunterführungen in Flussrichtung einen genügend großen Querschnitt aufweisen, könnten sie aber evtl. theoretisch als Bestandteil des Hochwasserdurchlasses im Flutfall angelegt werden.

Weiterführende Literatur zum Thema Radbrücken aus den Niederlanden: **Brief Dutch Design Manual for pedestrian and bicycle bridges** -> Das englischsprachige Handbuch des niederländischen Ingenieurbüros IPV Delft kann auf fahrradland-bw.de als PDF-Datei heruntergeladen werden (92 Seiten; <https://vimeo.com/71511991>).

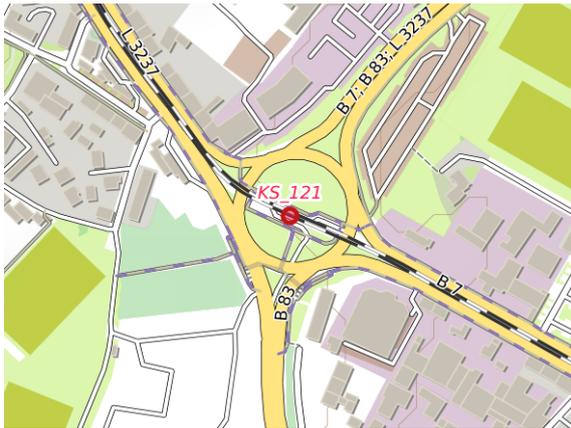


Bild 1: Kartenausschnitt



Bild 2: Aktuelle Unterführung mehrere Stunden nach einem Gewitterguss: Das ist nicht nur einfaches Niederschlagswasser, sondern vorne besitzt die Brühe auch noch unappetitliche "Anteile". Kurz nach diesem Gewitterguss stand das Wasser übrigens so hoch, dass eine Querung noch nicht einmal mit dem Fahrrad möglich war (Bild: Herbert Iba 2017).



Bild 3: Radbrücke übe die Auke Vleerstraat in Enschede: Das Bauwerk könnte evtl. ein mögliches Vorbild sein (überbrückte Länge von 280 m, Baukosten 1,4 Mio in 2011). Es besitzt allerdings keine Separation RV / FV. Dafür ist der Brückenquerschnitt zu klein.



Bild 4: Lichtspiele am bekannten Hovenring in Eindhoven (Bild Swen Schneider 10-2019). Am Platz der Deutschen Einheit muss kein Hovenring entstehen, aber eine attraktive, "vernetzte" Brückenlösung (mehrere Brückenschläge) mit fahrbaren Rampen wäre für eine hochwertige Radinfrastruktur an diesem Knoten evtl. sinnvoll bzw. könnten auf Machbarkeit geprüft werden (inkl. Umbau in Kreuzung).

Kürzel: KS_122	Routenkategorie: II,III,IV	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: M1
--------------------------	--------------------------------------	-----------------------	---------------------------------	---------------------------	-------------------------

Betreff:

Radpendlerroute Kaufungen ↔ Gewerbegebiet KS-Ost ↔ KS-Mitte ↔ KS-Harleshausen: Leipziger Straße in KS, Abschnitt Platz der Deutschen Einheit bis Knoten Sandershäuser Straße.

Geographische Lage:

Anfangspunkt (Lat/Lon):
51,31105 / 9,51217

Endpunkt (Lat/Lon):
51,30883 / 9,51862

Straße: Länge:
B7 513 m

Kategorisierung der Maßnahme:

- | | | |
|--|---|-------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Neuer Weg | <input type="checkbox"/> Querung | <input type="checkbox"/> Rastplätze |
| <input type="checkbox"/> Fahrradstraße | <input type="checkbox"/> Beschilderung | <input type="checkbox"/> Sonstige |
| <input checked="" type="checkbox"/> Oberfläche | <input type="checkbox"/> Barriere | |
| <input type="checkbox"/> Tempolimit | <input type="checkbox"/> Abstellanlagen | |

Momentaner Zustand:

Aktuell mangelhafte, nicht bedarfsgerechte RV-Führung mit vielen Gefährdungspunkten. Keine Trennung RV und FV. Der RV wird benutzungspflichtig im Gehwegbereich geführt. Diverse gefährliche Einfahrten im Streckenverlauf.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Maßnahmen zur Sicherung des RV sollten im Rahmen des Radverkehrskonzept der Stadt bzw. in einer Realisierungsplanung der Radpendlerroute Kaufungen - Kassel erarbeitet werden. Mit der Umgestaltung des Knotens Platz der Deutschen Einheit sollte auch dieser Streckenabschnitt überplant werden. Ziel muss die Schaffung eigener Radverkehrsflächen sein, bei denen sich der Radverkehr entweder möglichst im Blickfeld des KFZ-Verkehrs befindet (z. B. als breite Radfahrstreifen oder besser breite geschützte Radspuren) oder als sehr hochwertige RVA im Seitenraum (mit klarer Trennung zum FV und sehr guter baulicher Absicherung der Einmündungen/ Einfahrten mit guten Sichtwinkeln, Rampensteinen bzw. Furtmarkierungen usw.). Ferner ist die Breite so zu gestalten, dass der RV sich im Einrichtungsverkehr untereinander überholen kann. Anmerkung: Die Strecke ist Zielroute/Vorzugsroute der Machbarkeitsstudie zu den Raddirektrouten in der Region Kassel (nach Materialien von Dezember 2018 auf www.zrk-kassel.de)



Bild 1: Kartenausschnitt



Bild 2: Blick stadteinwärts entlang der Leipziger Straße / Ecke Ölmühlenweg: Der RV besitzt keine eigenen, getrennten Verkehrsflächen (Bild: H. Iba).



Bild 3: Göttingen - eRaschnellweg: hochwertige Gestaltung mit Asphalt im Seitenraum. klare Separation RV & FV durch unterschiedliche Oberflächen und klar erkennbare, weiße taktile Formsteine bzw. blaue Randmarkierung.



Bild 4: Utrecht: geschützte Radspur mit klarer Trennung zum Gehweg und Hochbord zur KFZ-Fahrbahn.

Kürzel: KS_123	Routenkategorie:	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: K,M-L
--------------------------	-------------------------	-----------------------	---------------------------------	---------------------------	----------------------------

Betreff:

Bestehende Verbindung Fuldataal ↔ Lohfelden in KS an der Einmündung Ölmühlenweg in die Leipziger Straße

Geographische Lage:

Ortspunkt (Lat/Lon):
51,30981 / 9,51595

Kategorisierung der Maßnahme:

- | | | |
|--|---|--|
| <input type="checkbox"/> Neuer Weg | <input checked="" type="checkbox"/> Querung | <input type="checkbox"/> Rastplätze |
| <input type="checkbox"/> Fahrradstraße | <input type="checkbox"/> Beschilderung | <input checked="" type="checkbox"/> Sonstige |
| <input type="checkbox"/> Oberfläche | <input type="checkbox"/> Barriere | |
| <input type="checkbox"/> Tempolimit | <input type="checkbox"/> Abstellanlagen | |

Momentaner Zustand:

Verbindung aktuell entlang der Leipziger Straße Nordseite trotz wegweisender Beschilderung Schiebestrecke.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Kurzfristig: Freigabe des Gehwegs für den linksseitigen RV bis Knoten Sandershäuser Straße. Mittel- bis langfristig: Einrichtung einer signalisierten Querung über die Leipziger Straße im Bereich Einmündung Ölmühlenweg für den FV und RV. Hier besteht auch schon heute Querungsbedarf für den FV.



Bild 1: Kartenausschnitt



Bild 2: Ecke Ölmühlenweg / Leipziger Straße: Fehlende Freigabe für den RV (Bild: H. Iba)

Kürzel: KS_124	Routenkategorie: II, III, IV	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: M1
Betreff: Radtangente Ost Fuldatal-Ihringshausen ↔ KS-Ost Industriepark Waldau / Höhe Leipziger Straße					
Geographische Lage: Ortspunkt (Lat/Lon): 51,30913 / 9,51789		Kategorisierung der Maßnahme: <input type="checkbox"/> Neuer Weg <input type="checkbox"/> Querung <input type="checkbox"/> Rastplätze <input type="checkbox"/> Fahrradstraße <input type="checkbox"/> Beschilderung <input type="checkbox"/> Sonstige <input type="checkbox"/> Oberfläche <input checked="" type="checkbox"/> Barriere <input type="checkbox"/> Tempolimit <input type="checkbox"/> Abstellanlagen			
Momentaner Zustand: Fehlende Querung im Zuge der neuen Verbindung über die Hafенbahn.					
Vorgeschlagene Maßnahmen: Herstellung einer Lichtsignalanlage für den RV und FV über die Leipziger Straße (mit Anpassung der Tram-haltestelle). -> quasi mit Bestandteil Ideenstudie KS_139					
					
Bild 1: Kartenausschnitt			Bild 2: Querung der Radtangente Ost an der Leipziger Straße (Bild: H. Iba).		

Kürzel: KS_125	Routenkategorie: II,III,IV	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: M-L
--------------------------	--------------------------------------	-----------------------	---------------------------------	---------------------------	--------------------------

Betreff:

Radpendlerroute Kaufungen ↔ Gewerbegebiet KS-Ost ↔ KS-Mitte ↔ KS-Harleshausen in KS-Bettenhausen: Leipziger Straße zwischen Knoten Sandershäuser Straße und Leipziger Platz

Geographische Lage:**Anfangspunkt** (Lat/Lon):

51,30913 / 9,51789

Endpunkt (Lat/Lon):

51,30385 / 9,53078

Straße: Länge:

B7 1085 m

Kategorisierung der Maßnahme:

- | | | |
|--|---|-------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Neuer Weg | <input type="checkbox"/> Querung | <input type="checkbox"/> Rastplätze |
| <input type="checkbox"/> Fahrradstraße | <input type="checkbox"/> Beschilderung | <input type="checkbox"/> Sonstige |
| <input checked="" type="checkbox"/> Oberfläche | <input type="checkbox"/> Barriere | |
| <input type="checkbox"/> Tempolimit | <input type="checkbox"/> Abstellanlagen | |

Momentaner Zustand:

Aktuell mangelhafte, oftmals nicht bedarfsgerechte RV-Führung mit vielen Gefährdungspunkten.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Anmerkung: Die Strecke ist Zielroute/Vorzugsroute der Machbarkeitsstudie zu den Raddirektrouten in der Region Kassel (nach Materialien von Dezember 2018 auf www.zrk-kassel.de). Maßnahmen zur Sicherung des RV sollten in einer Realisierungsplanung der Radpendlerroute Kaufungen - Kassel erarbeitet werden. Ziel muss die Schaffung eigener Radverkehrsflächen sein, bei denen sich der Radverkehr möglichst im Blickfeld des KFZ-Verkehrs befindet (z. B. als breite Radfahrstreifen oder besser breite geschützte Radspure inkl. Sicherheitsstreifen zu Autotüren). Ferner ist die Breite so zu gestalten, dass der RV sich im Einrichtungsverkehr untereinander sicher überholen kann. Mit dem wahrscheinlichen Wegfall des Anschlusses Kassel-Ost (Neubau A 44) sollte die Chance wahrgenommen werden, die Leipziger Straße in der Ortsdurchfahrt Bettenhausen nachhaltig vom KFZ-Durchgangsverkehr zu entlasten. Dieser sollte in Zukunft mit auf der weitgehend anbaufrei verlaufenden Dresdner Straße abgewickelt werden (Quasi als Nordumgehung von Bettenhausen). Mit dieser Verkehrsentlastung würden sich auch neue räumliche Möglichkeiten für sichere Radverkehrsanlagen in der Leipziger Straße ergeben. Dazu wäre hier dann mittel- bzw. langfristig ein Umbau des Straßenraumes notwendig (wie z. B. neuer Tramhalt "Kirchgasse" in Mittellage). Ergänzung 02-2019: Das Strecke wurde teilweise im Radverkehrskonzept Stadt Kassel begutachtet. Die Pläne können von der Seite der Stadt Kassel heruntergeladen werden (Abschnitt 4 - Leipziger Straße): https://www.kassel.de/buerger/verkehr_und_mobilitaet/radverkehrskonzept/radverkehrskonzept.php#Berichte_und_Dokumente_zum_Download



Bild 1: Kartenausschnitt



Bild 2: Leipziger Straße / Höhe Einmündung Melsunger Straße. Angebotsauswahl für den RV: Gehweg "Radfahrer frei" mit schwer einsehbaren Einmündungen und Einfahrten, oder stark befahrene KFZ-Fahrbahn (Bild: H. Iba).



Bild 3: Göttingen - eRaschnellweg: hochwertige Gestaltung mit Asphalt im Seitenraum. klare Separation RV & FV durch unterschiedliche Oberflächen und klar erkennbare, weiße taktile Formsteine bzw. blaue Randmarkierung.



Bild 4: Utrecht: geschützte Radspur mit klarer Trennung zum Gehweg und Hochbord zur KFZ-Fahrbahn.

Kürzel: KS_126	Routenkategorie: II,III	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: M,L
--------------------------	-----------------------------------	-----------------------	---------------------------------	---------------------------	--------------------------

Betreff:
Radpendlerroute Kaufungen ↔ Kassel: Bereich Leipziger Platz

Geographische Lage:

Anfangspunkt (Lat/Lon):
51,30334 / 9,53227

Endpunkt (Lat/Lon):
51,30385 / 9,53078

Länge:
123m

Kategorisierung der Maßnahme:

- | | | |
|---|---|-------------------------------------|
| <input checked="" type="checkbox"/> Neuer Weg | <input type="checkbox"/> Querung | <input type="checkbox"/> Rastplätze |
| <input type="checkbox"/> Fahrradstraße | <input type="checkbox"/> Beschilderung | <input type="checkbox"/> Sonstige |
| <input type="checkbox"/> Oberfläche | <input type="checkbox"/> Barriere | |
| <input type="checkbox"/> Tempolimit | <input type="checkbox"/> Abstellanlagen | |

Momentaner Zustand:

Aktuell keine direkte Routenführung vorhanden.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Bei diesem Abschnitt handelt es sich um eine Schlüsselstelle der Radpendlerroute Kaufungen ↔ Kassel. Lösungsansatz: Herstellung einer Radfahrbahn über den Leipziger Platz (Asphalt als Oberfläche, weiße taktielle Begrenzungen zum Fußgängerbereich). Stadteinwärts an der Leipziger Straße ist eine neue, LSA-gesteuerte Einfädelung der Route in den Straßenzug notwendig. Bei der Überplanung des Platzes sollte darauf gerachtet werden, dass zur östlichen Häuserzeile noch substantiell Raum neben der "Gehbahn" verbleibt, in dem z. B. die Bestuhlung des Cafés untergebracht werden kann. Anmerkung: Die Strecke ist Zielroute/Vorzugsroute der Machbarkeitsstudie zu den Raddirektrouten in der Region Kassel (nach Materialien von Dezember 2018 auf www.zrk-kassel.de).



Bild 1: Kartenausschnitt



Bild 2: Blick aus der Einmündung Dormannweg über den Leipziger Platz.

Kürzel: KS_127	Routenkategorie: II, III, IV	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: M1
--------------------------	--	-----------------------	---------------------------------	---------------------------	-------------------------

Betreff:
Radpendlerroute KS-Wilhelmshöhe ↔ KS-Mitte ↔ Kaufungen am Knoten Pfarrstraße / Dormannweg

Geographische Lage: Ortspunkt (Lat/Lon): 51,30334 / 9,53227	Kategorisierung der Maßnahme: <input type="checkbox"/> Neuer Weg <input checked="" type="checkbox"/> Querung <input type="checkbox"/> Rastplätze <input type="checkbox"/> Fahrradstraße <input type="checkbox"/> Beschilderung <input type="checkbox"/> Sonstige <input type="checkbox"/> Oberfläche <input type="checkbox"/> Barriere <input type="checkbox"/> Tempolimit <input type="checkbox"/> Abstellanlagen
---	---

Momentaner Zustand:

Aktuell keine direkte Querung für den RV in Richtung Leipziger Platz möglich. Auch für den FV fehlen hier signalisierte Furten.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Vollsignalisierung des Knotenpunkts mit entsprechenden FV-Furten und einer neuen RV-Führung für die Radpendlerroute über den Leipziger Platz. Verknüpfung der neuen Ampelanlage mit der bestehenden Lichtsignalanlage am Knoten Pfarrstraße / Leipziger Straße. Der Punkt wurde im Radverkehrskonzept Stadt Kassel mit begutachtet. Die Pläne können von der Seite der Stadt Kassel heruntergeladen werden (Abschnitt 5 - Pfarrstraße und Knoten 4): <https://www.stadt-kassel.de/projekte/verkehr/infos/23931/>

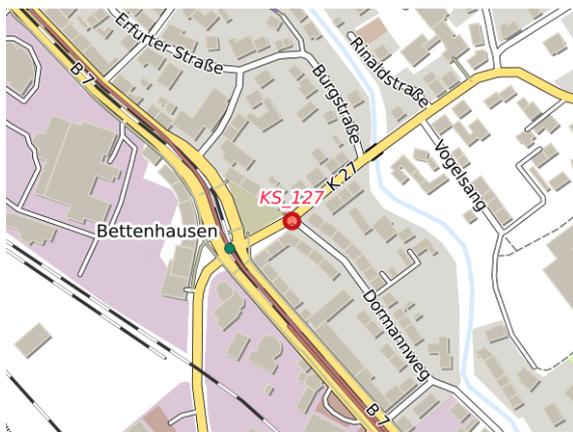


Bild 1: Kartenausschnitt



Bild 2: Blick vom Dormannweg / Richtung Leipziger Platz. Aktuell keine direkte Querungsmöglichkeit für den RV und FV vorhanden.

Kürzel: KS_128	Routenkategorie: II,III	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität:
--------------------------	-----------------------------------	-----------------------	---------------------------------	---------------------------	-------------------

Betreff:

Radpendlerroute Kaufungen ↔ Kassel: Bereich Olebach- und Dormannweg in KS-Bettenhausen

Geographische Lage:

Anfangspunkt (Lat/Lon):

51,30030 / 9,54240

Endpunkt (Lat/Lon):

51,30334 / 9,53227

Länge:

832m

Kategorisierung der Maßnahme:

- | | | |
|--|---|-------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Neuer Weg | <input type="checkbox"/> Querung | <input type="checkbox"/> Rastplätze |
| <input type="checkbox"/> Fahrradstraße | <input checked="" type="checkbox"/> Beschilderung | <input type="checkbox"/> Sonstige |
| <input type="checkbox"/> Oberfläche | <input type="checkbox"/> Barriere | |
| <input type="checkbox"/> Tempolimit | <input type="checkbox"/> Abstellanlagen | |

Momentaner Zustand:

Für eine wichtige Radpendlerroute keine bedarfsgerechte RV-Führung vorhanden; starker Kunden- und Lieferverkehr zum Gewerbepark Kadruf.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Ausweisung des Olebach- und Dormannwegs als vorfahrtsberechtigte Fahrradstraße; sinnvoll wäre die Schaffung einer direkten KFZ-Zufahrt von der Leipziger Str. direkt in den Gewerbepark Kadruf (neue Lossebrücke südlich Tramwendschleife). Anmerkung: Die Strecke ist Zielroute/Vorzugsroute der Machbarkeitsstudie zu den Raddirektrouten in der Region Kassel (nach Materialien von Dezember 2018 auf www.zrk-kassel.de)



Bild 1: Kartenausschnitt



Bild 2: Mannheim: Fahrradstraße Karl-Ladenburg-Straße mit Vorfahrt. Zur Verdeutlichung des Vorrangs der Fahrradstraße werden in Mannheim Fahrradstraßen mit Vorfahrt an den untergeordneten Einmündungen großflächig rot markiert.

Kürzel: KS_129	Routenkategorie: II,III,IV	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Außerorts	Priorität: L
--------------------------	--------------------------------------	-----------------------	---------------------------------	---------------------------	------------------------

Betreff:

Vorzugsroute Raddirektroute Helsa ↔ Kaufungen ↔ Kassel: Uferweg entlang der Losse östlich Bettenhausen

Geographische Lage:

Anfangspunkt (Lat/Lon):

51,29469 / 9,56017

Endpunkt (Lat/Lon):

51,30026 / 9,54256

Länge:

1396m

Kategorisierung der Maßnahme:

- | | | |
|--|---|-------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Neuer Weg | <input type="checkbox"/> Querung | <input type="checkbox"/> Rastplätze |
| <input type="checkbox"/> Fahrradstraße | <input type="checkbox"/> Beschilderung | <input type="checkbox"/> Sonstige |
| <input checked="" type="checkbox"/> Oberfläche | <input type="checkbox"/> Barriere | |
| <input type="checkbox"/> Tempolimit | <input type="checkbox"/> Abstellanlagen | |

Momentaner Zustand:

Aktuell keine Separation RV und FV vorhanden; ferner stark frequentierter Hundespazierweg; bereits heute erhöhte Unfallgefahr RV ↔ Hunde

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Führung RV und FV auf separaten Trassen. Trennung z. B. mit Grünstreifen, der mit einer niedrigen Hecke bepflanzt ist. Breite Radbereich mindestens 3 m und separater Gehweg mindestens 2,5 m. Sollte der Radbereich als Wirtschaftsweg mit genutzt werden, sind größere Breiten erforderlich. Möglicher Lösungsansatz für die Unfallgefahr Hund ↔ RV: Auf dem separaten Fußweg Einführung eines Leinenzwangs mit kurzer Leine; Ferner wäre eine Freilaufkonzeption für Hunde auf den angrenzenden Grünflächen sinnvoll (Schaffung größerer, zusammenhängender Freilaufflächen mit Zaunsicherung inkl. Aktionspunkten als Hundespielplatz). Eine komplette Überplanung des Freibereichs Lossewiesen wäre im Rahmen der Konzeption einer Radpendlerroute KS ↔ Kaufungen zweckmäßig. Beispiel für Radpendeln: Radschnellweg F35 in der Region Twente / Niederlande. Im offiziellen Projektvideo auf Youtube kommen Radfahrende zu Wort: <http://youtu.be/LkfGppYzIE0>. Anmerkung: Die Strecke ist Zielroute/Vorzugsroute der Machbarkeitsstudie zu den Raddirekttrouten in der Region Kassel (nach Materialien von Dezember 2018 auf www.zrk-kassel.de).



Bild 1: Kartenausschnitt



Bild 2: Radvorrangroute FR1 in Freiburg entlang der Dreisam: links 3 m für den RV, rechts 2,5 m für den FV.



Bild 3: Gepflegter Grünzug mit Nahmobilitätsverbindung in Enschede / Niederlande: als Separationselement zwischen Zweirichtungsradweg und Gehweg dient ein Grünstreifen mit Baumallee (Symbolbild).

Kürzel: KS_130	Routenkategorie: III	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: L / Anmerkung
--------------------------	--------------------------------	-----------------------	---------------------------------	---------------------------	------------------------------------

Betreff:
Radpendlernetz Region Kassel: Kurt-Wolters-Straße / Schützenstraße

Geographische Lage:

Anfangspunkt (Lat/Lon):
51,32100 / 9,50259

Endpunkt (Lat/Lon):
51,31888 / 9,51590

Straße: Länge:
B7,B83 999 m

Kategorisierung der Maßnahme:

- | | | |
|--|---|-------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Neuer Weg | <input type="checkbox"/> Querung | <input type="checkbox"/> Rastplätze |
| <input type="checkbox"/> Fahrradstraße | <input type="checkbox"/> Beschilderung | <input type="checkbox"/> Sonstige |
| <input checked="" type="checkbox"/> Oberfläche | <input type="checkbox"/> Barriere | |
| <input type="checkbox"/> Tempolimit | <input type="checkbox"/> Abstellanlagen | |

Momentaner Zustand:

Radverkehrsangebote sind nicht bedarfsgerecht (z. T. konfliktbehaftet mit dem FV als Gehweg "Radfahrer frei", ungesicherte Furten, nach Verkehrszeichen benutzungspflichtiger, getrennter Geh- und Radweg, obwohl keine Trennung erkennbar). Die Strecke ist im VEP Region Kassel 2030 als Hauptroute enthalten.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Für den Straßenzug sollten langfristig bessere, bedarfsgerechte Maßnahmen zur Sicherung des RV erarbeitet werden. Da allgemeiner Hinweis nur Anmerkung. Ergänzung 01-2020: laut Artikel auf HNA.DE (<https://www.hna.de/kassel/wesertor-ort123033/neue-radwege-an-uni-kassel-geplant-13425171.html>) sind im Umfeld der Kreuzung Katzensprung Verbesserungen an den RVA geplant. Auch im Bereich der Kurt-Wolters-Straße sollen RV und FV wohl besser getrennt werden. Weitere Details über den Artikel hinaus sind nicht bekannt.



Bild 1: Kartenausschnitt



Bild 2: 2017: Schützenstraße mit Blickrichtung Knoten am Katzensprung (Weserstr.): rechts Gehwegparken und Gehweg "Radfahrer frei" (Bild: H. Iba).



Bild 3: 2017: Schützenstraße Höhe "Am Wehr" mit Blickrichtung Hafnbrücke: Nach Verkehrszeichen als getrennter Geh- und Radweg gewidmet, obwohl keine Trennung erkennbar. Ferner fehlt vorne eine am besten rote gefärbte Furtmarkierung (Bild: H. Iba). Hinweis 04-2019: Schilder wurde in Zeichen 240 geändert; Furt fehlt weiterhin.



Bild 4: Göttingen 2018: - eRaschnellweg: hochwertige Gestaltung mit Asphalt im Seitenraum. klare Separation RV & FV durch unterschiedliche Oberflächen und klar erkennbare, weiße taktile Formsteine bzw. blaue Randmarkierung.

Kürzel: KS_131	Routenkategorie: II,III,IV	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune, Bund	Lage: Innerorts	Priorität: M,L
--------------------------	--------------------------------------	-----------------------	---------------------------------------	---------------------------	--------------------------

Betreff:
Radpendlernetz Region Kassel - Radtangente Ost: Hafenbrücke

Geographische Lage:

Anfangspunkt (Lat/Lon):
51,31620 / 9,51690

Endpunkt (Lat/Lon):
51,31888 / 9,51590

Straße: Länge:
B7,B83 306 m

Kategorisierung der Maßnahme:

- | | | |
|--|---|-------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Neuer Weg | <input type="checkbox"/> Querung | <input type="checkbox"/> Rastplätze |
| <input type="checkbox"/> Fahrradstraße | <input type="checkbox"/> Beschilderung | <input type="checkbox"/> Sonstige |
| <input checked="" type="checkbox"/> Oberfläche | <input type="checkbox"/> Barriere | |
| <input type="checkbox"/> Tempolimit | <input type="checkbox"/> Abstellanlagen | |

Momentaner Zustand:

aktuell gemeinsamer Verkehrsfläche mit dem Fußverkehr (als "Gehweg Radfahrer frei"). Im Bereich der Hafenbrücke sind die Mischverkehrsflächen jeweils rund 4 m breit. In der nördlichen Brückenrampe verengen sich diese Seitenräume allerdings auf bis etwa 2,5 m Breite (als Hochbordweg). Für die zum Teil hohe Frequentierung durch den RV und FV sowie den nahen und hier durchaus auch schnellen KFZ-Verkehr sind 2,5 m Breite ein zu geringer Querschnitt.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Lösungsmöglichkeit 1: Getrennte Geh und Radwege im Einrichtungsverkehr mit indirekter Auffahrt beidseitig unter der Brücke. Voraussetzung für eine solche Lösung wäre die Herstellung der fehlenden Umfahrung des südlichen Brückenlagers (siehe auch KS_132) Ferner wäre die Engstelle auf der nördlichen Brückenrampe auf 4,5 m zu verbreitern, so das hier auch ein baulich getrennter Rad- und Gehweg herstellbar wäre mit Hilfe von neuen Stützmauern). Langfristige alternative Lösungsmöglichkeit 2: Errichtung einer separaten Fahrradbrücke direkt parallel östlich der Hafenbrücke. Der bestehende östliche Seitenraum der Hafenbrücke würde dann in einen reinen Gehweg umgewandelt (oder umgedreht). Die Einbindung des neuen Zweirichtungsradwegs auf einer separaten Brücke in den Knoten nördlich der Hafenbrücke wäre dann mit zu betrachten. Unabhängig von beiden Lösungen sind mittelfristig in den nördlichen Brückenauffahrten die beiden Geh- und Radbereiche auf mindestens die Breite der Brückenwege zu verbreitern. Die gesamte Netzsituation im Bereich Hafenbrücke ist im Rahmen des Radverkehrskonzepts der Stadt Kassel im Detail zu betrachten.



Bild 1: Kartenausschnitt

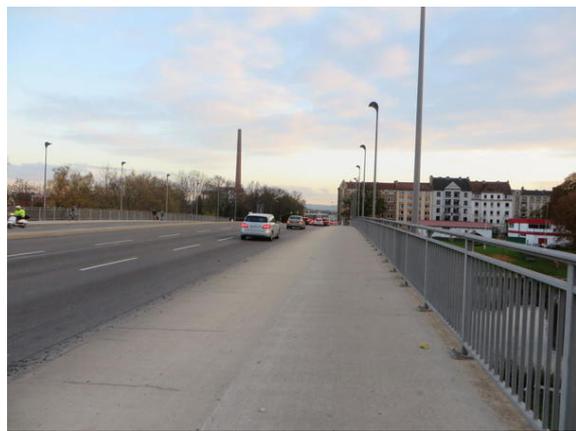


Bild 2: Hafenbrücke Westseite - Blickrichtung stadtauswärts: mit gut 4 m Seitenraumbreite wäre hier Platz für einen getrennten Geh- und Radweg im Einrichtungsverkehr (siehe Lösungsansatz 1).



Bild 3: Blick auf das westliche Ende der bestehenden nördlichen Brückenunterführung. Die damit bereits heute bestehende indirekte Führung wurde bei Anlage des Weges nicht berücksichtigt. Es hat sich so ein Trampel- bzw. Radelfad gebildet, der allerdings einen sehr engen Radius aufweist.



Bild 4: Engstelle Ostseite im nördlichen Bereich.

Kürzel: KS_132	Routenkategorie: V	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: K,M
--------------------------	------------------------------	-----------------------	---------------------------------	---------------------------	--------------------------

Betreff:
Radpendlernetz Region Kassel im Bereich Hafenbrücke am südlichen Brückenkopf

Geographische Lage:

Anfangspunkt (Lat/Lon):
51,31620 / 9,51690
Endpunkt (Lat/Lon):
51,31612 / 9,51631
Länge:
263m

Kategorisierung der Maßnahme:

- | | | |
|---|---|-------------------------------------|
| <input checked="" type="checkbox"/> Neuer Weg | <input type="checkbox"/> Querung | <input type="checkbox"/> Rastplätze |
| <input type="checkbox"/> Fahrradstraße | <input type="checkbox"/> Beschilderung | <input type="checkbox"/> Sonstige |
| <input type="checkbox"/> Oberfläche | <input type="checkbox"/> Barriere | |
| <input type="checkbox"/> Tempolimit | <input type="checkbox"/> Abstellanlagen | |

Momentaner Zustand:

Aktuell keine Verbindung um den Brückenkopf vorhanden. In der Lokalpolitik der Unterneustadt wurde eine RV-Maßnahme hier bereits angedacht.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Lösungsansatz: Herstellung einer Umfahrung des südlichen Brückenlagers. Aufgrund der Sichtwinkel am Brückenlager und der langfristig zu erwartenden höheren Frequentierung der Strecke wäre eine bauliche Trennung des RV vom FV wichtig. Die Separierung ist vom Platz her zu prüfen. Wichtig sind 3 m Breite der Radfahrbahn in den Kurven und radtaugliche Kurven, die sich auch mit Lastenrädern und Kinderanhängern usw. gut bewältigen lassen. Wichtig auf der Radfahrbahn: Trennung der Richtungsfahrbahnen in den Kurven mittels Markierung. Ergänzung: Laut ausgehängtem Plakat der Stadt Kassel in der Ausstellung "Fahr Rad!" (gelesen 29.08.2019) soll entlang der Hafen- und Königinhofstraße eine 4,5 m breiter Zweirichtungsweg entstehen (inklusive Sicherheitsraum zur Fahrbahn). Das Bauwerk soll wohl auf der Ostseite der Königinhofstraße bzw. Nordseite der Hafenstraße entstehen. Spätestens mit dieser Planung bei KS_273 wäre es sinnvoll, die Idee aus der Unterneustadt mit zu verwirklichen.



Bild 1: Kartenausschnitt



Bild 2: aktuelle RV-Ampel an der Hafenbrücke. Positiv fällt der runde Haltegriff an der Fahrradampel auf.

Kürzel: KS_133	Routenkategorie: II,III,IV	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: L
--------------------------	--------------------------------------	-----------------------	---------------------------------	---------------------------	------------------------

Betreff:

Radpendlernetz Region Kassel - Radtangente Ost: Ysenburgstraße zwischen Knoten Weserstraße und Schützenstraße

Geographische Lage:

Anfangspunkt (Lat/Lon):

51,31888 / 9,51590

Endpunkt (Lat/Lon):

51,32239 / 9,51223

Länge:

482m

Kategorisierung der Maßnahme:

- | | | |
|--|---|-------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Neuer Weg | <input type="checkbox"/> Querung | <input type="checkbox"/> Rastplätze |
| <input type="checkbox"/> Fahrradstraße | <input type="checkbox"/> Beschilderung | <input type="checkbox"/> Sonstige |
| <input checked="" type="checkbox"/> Oberfläche | <input type="checkbox"/> Barriere | |
| <input type="checkbox"/> Tempolimit | <input type="checkbox"/> Abstellanlagen | |

Momentaner Zustand:

Stark befahrene innerörtliche Hauptstraße ohne Sicherung des RV.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Im Straßenzug sind bedarfsgerechte Maßnahmen zur Sicherung des RV im Rahmen des Radverkehrskonzepts der Stadt Kassel zu erarbeiten.

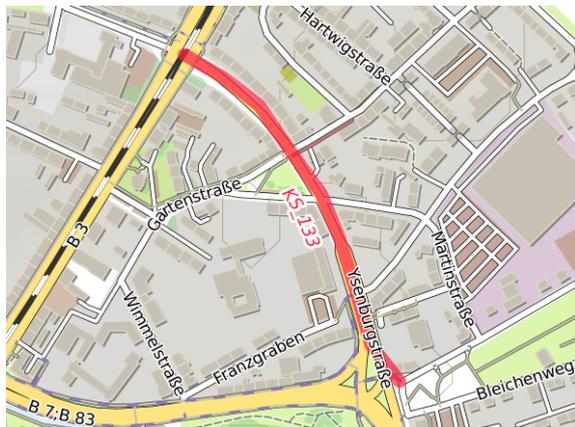


Bild 1: Kartenausschnitt



Bild 2: Ysenburgstraße / Blickrichtung Hafenbrücke: hinten rechts beginnt ein kombinierter Geh- und Radweg.

Kürzel: KS_134	Routenkategorie: III	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: K,M
--------------------------	--------------------------------	-----------------------	---------------------------------	---------------------------	--------------------------

Betreff:

Radpendlernetz Region Kassel - Radtangente Nord: Eisenschmiede in KS-Nord / Fasanenhof

Geographische Lage:

Anfangspunkt (Lat/Lon):

51,33062 / 9,51339

Endpunkt (Lat/Lon):

51,33126 / 9,50022

Straße: Länge:

K14 945 m

Kategorisierung der Maßnahme:

- | | | |
|--|---|-------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Neuer Weg | <input type="checkbox"/> Querung | <input type="checkbox"/> Rastplätze |
| <input type="checkbox"/> Fahrradstraße | <input checked="" type="checkbox"/> Beschilderung | <input type="checkbox"/> Sonstige |
| <input type="checkbox"/> Oberfläche | <input type="checkbox"/> Barriere | |
| <input type="checkbox"/> Tempolimit | <input type="checkbox"/> Abstellanlagen | |

Momentaner Zustand:

Gefährlicher, zu enger Schutzstreifen bergauf in der Autotürenzone. Die Strecke ist im Radroutennetz 2030 des Verkehrsentwicklungsplans 2030 Stadt und Region Kassel 2030 als Hauptroute dargestellt. HNA-Bericht zur Problemlage von Februar 2019: <http://www.hna.de/kassel/radfahren-sti47841/kassel-radstreifen-auf-eisenschmiede-ist-zu-schmal-11743789.html>

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Lösungsansatz: Markierung einer Piktogrammspur bergab (ausreichend Abstand der Piktogramme zur Autotürenzone) und einem breiteren Schutzstreifen bergauf (mit dann schmalerer Kernfahrbahn). Optimal wäre zusätzlich Tempo 30. Leider setzt der Bundesgesetzgeber für Tempo 30 auf klassifizierten Straßen noch enge Grenzen. Anmerkung zum Thema "Tempo 30 auf klassifizierten Straßen / Hauptstraßen": 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. 300 m - alle Details der Regelung siehe StVO-VWV Abschnitt "Zu 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.

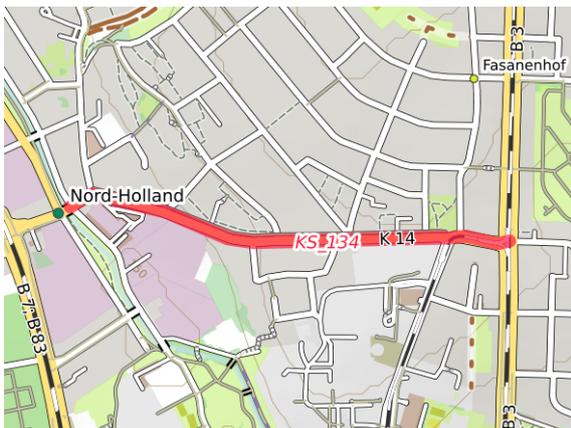
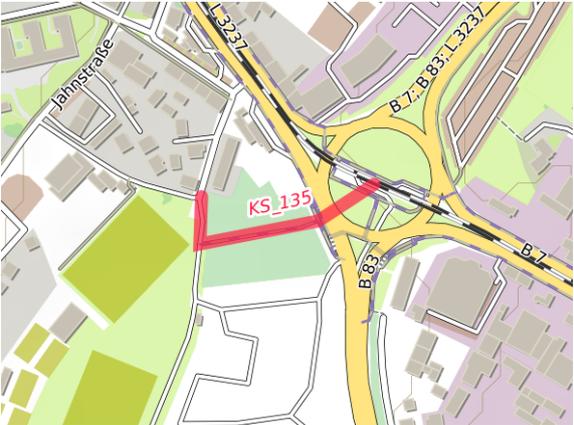


Bild 1: Kartenausschnitt

Kürzel: KS_135	Routenkategorie: II,III	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: M
Betreff: Radpendlernetz Region Kassel - Radtangente "City-Süd"					
Geographische Lage: Anfangspunkt (Lat/Lon): 51,31081 / 9,51022 Endpunkt (Lat/Lon): 51,31091 / 9,51261 Länge: 227m		Kategorisierung der Maßnahme: <input checked="" type="checkbox"/> Neuer Weg <input type="checkbox"/> Querung <input type="checkbox"/> Rastplätze <input type="checkbox"/> Fahrradstraße <input type="checkbox"/> Beschilderung <input type="checkbox"/> Sonstige <input type="checkbox"/> Oberfläche <input type="checkbox"/> Barriere <input type="checkbox"/> Tempolimit <input type="checkbox"/> Abstellanlagen			
Momentaner Zustand: Keine direkte Route vorhanden, aktuell für die Routenbedeutung zu schmaler Weg ohne Separation RV / FV.					
Vorgeschlagene Maßnahmen: Als Ideenstudie im Zuge des Umbaus "Knoten Platz der deutschen Einheit" Schaffung einer neuen Route mit Separation RV / FV und Anknüpfung an ein evtl. dann entstehendes Brückenbauwerk für den NMIV.					
					
Bild 1: Kartenausschnitt					

Kürzel: KS_136	Routenkategorie: II,III,IV	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: M,L
--------------------------	--------------------------------------	-----------------------	---------------------------------	---------------------------	--------------------------

Betreff:

Radpendlernetz Region Kassel - Ideenstudie für Radpendlerverbindung Niestetal-Sandershausen ↔ KS-Mitte:
u. a. Hafenstr. in der Unterneustadt

Geographische Lage:

Anfangspunkt (Lat/Lon):

51,31424 / 9,50839

Endpunkt (Lat/Lon):

51,31612 / 9,51631

Länge:

701m

Kategorisierung der Maßnahme:

- | | | |
|---|---|-------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Neuer Weg | <input type="checkbox"/> Querung | <input type="checkbox"/> Rastplätze |
| <input checked="" type="checkbox"/> Fahrradstraße | <input checked="" type="checkbox"/> Beschilderung | <input type="checkbox"/> Sonstige |
| <input type="checkbox"/> Oberfläche | <input type="checkbox"/> Barriere | |
| <input type="checkbox"/> Tempolimit | <input type="checkbox"/> Abstellanlagen | |

Momentaner Zustand:

Aktuell Tempo-30-Zone.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Ideenstudie nach Wunsch von Autor Herbert Iba 2017: Langfristig Ausweisung des Straßenzugs Wausenhausstraße - Wallstr. und Hafenstr. als vorfahrtsberechtigzte Fahrradstraße (mit neuer Querung beim KS_68). Idee von Herbert Iba ist es, den Radpendlerverkehr aus/nach Niestetal abseits der heutigen R-1-Führung im Schleusenpark eine attraktive, schnelle Verbindung anzubieten. Der Schleusenpark dient als Naherholungspunkt (u. a. mit Spielplatz nah der Route und Strecke als "Gehweg Radfahrer frei"). Diese Strecke im Park ist daher als Radpendelroute (mit den hier zukünftig zu erwartenden höheren RV-Zahlen) langfristig eher nicht geeignet bzw. die Konflikte mit Erholungssuchenden könnten zunehmen. Nachteil des Routenwunschs von Autor Herbert Iba: die Leipziger Straße muss via Ampel gequert werden.

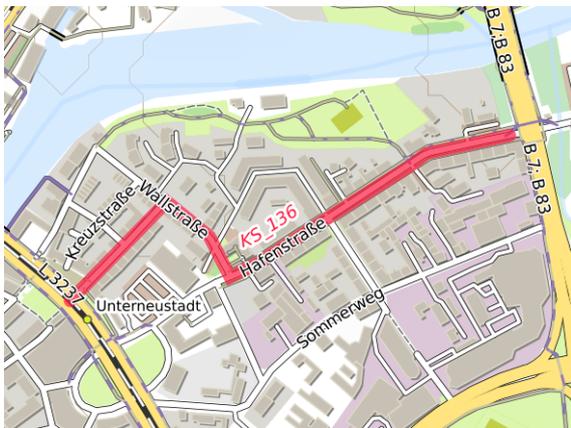


Bild 1: Kartenausschnitt



Bild 2: Ecke Waisenhausstr. / Wallstr.: Blick in die Wallstr.



Bild 3: Ecke Waisenhausstr. / Wallstr.: Blick in die Waisenhausstr.

Kürzel: KS_137	Routenkategorie: II,III	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: M
--------------------------	-----------------------------------	-----------------------	---------------------------------	---------------------------	------------------------

Betreff:

Radpendlernetz Region Kassel - Radtangente Ost / Pendlerroute Niestetal-Sandershausen ↔ KS-Mitte: Umfahrung Hafenstraße Teil West

Geographische Lage:

Anfangspunkt (Lat/Lon):
51,31628 / 9,51687
Endpunkt (Lat/Lon):
51,31444 / 9,52024
Länge:
366m

Kategorisierung der Maßnahme:

- | | | |
|---|---|-------------------------------------|
| <input checked="" type="checkbox"/> Neuer Weg | <input type="checkbox"/> Querung | <input type="checkbox"/> Rastplätze |
| <input type="checkbox"/> Fahrradstraße | <input type="checkbox"/> Beschilderung | <input type="checkbox"/> Sonstige |
| <input type="checkbox"/> Oberfläche | <input type="checkbox"/> Barriere | |
| <input type="checkbox"/> Tempolimit | <input type="checkbox"/> Abstellanlagen | |

Momentaner Zustand:

Aktuell Brachfläche. Als Teil einer neuen RV-Führung auf der Hafbahn würde hier eine wichtige Anbindung verlaufen.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Lösungsansatz bzw. Ideenstudie: Soweit vom Platz her möglich: 4 m Radfahrbahn, da sich hier die Nord-Süd und Ost-West-Verkehre überlagern; Ferner für FV separaten Gehweg mit min. 2,5 Breite; im Bereich des Wahlebachs Kragarmkonstruktion mit engeren Querschnitten. Wahrscheinlich ist in der aktuellen Brachfläche Grunderwerb notwendig.



Bild 1: Kartenausschnitt



Bild 2: Trassenblick ab Knoten Hafenstraße Richtung Süden: hier ist ein Kragarm über den Wahlbach notwendig bei engerem Routenquerschnitt (Bild: H. Iba).



Bild 3: Blickrichtung Südost entlang Wahlebach mit großem Trassenkorridor (Bild: H. Iba).



Bild 4: Grober Trassenblick über den Wahlebach zur Brücke der Dresdner Straße (Bild: H. Iba).

Kürzel: KS_138	Routenkategorie: II,III	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: M
--------------------------	-----------------------------------	-----------------------	---------------------------------	---------------------------	------------------------

Betreff:

Radpendlernetz Region Kassel - Pendlerroute Niestetal-Sandershausen ↔ KS-Mitte: Umfahrung Hafenstrasse Teil Ost

Geographische Lage:

Anfangspunkt (Lat/Lon):
51,31614 / 9,52239

Endpunkt (Lat/Lon):
51,31453 / 9,51952

Länge:
279m

Kategorisierung der Maßnahme:

- | | | |
|---|---|-------------------------------------|
| <input checked="" type="checkbox"/> Neuer Weg | <input type="checkbox"/> Querung | <input type="checkbox"/> Rastplätze |
| <input type="checkbox"/> Fahrradstraße | <input type="checkbox"/> Beschilderung | <input type="checkbox"/> Sonstige |
| <input type="checkbox"/> Oberfläche | <input type="checkbox"/> Barriere | |
| <input type="checkbox"/> Tempolimit | <input type="checkbox"/> Abstellanlagen | |

Momentaner Zustand:

Aktuell Brachland (ehemaliges Trassengelände der Hafenbahn und evtl. weitere Privateigentümer).

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Lösungsansatz bzw. Ideenstudie: Nach Übernahme der Bahnflächen durch die Stadt könnte hier eine naturnahe, pflegeleichte Grünanlage entstehen. Trasse für die Nahmobilität: 3 m Radfahrbahn in Asphalt herstellen; Ferner für FV separaten Gehweg mit min. 2,5 Breite; ferner Herstellung einer Beleuchtung. Ferne wäre die Strecke auf der Hafenbahn trotz Verkehrslärm noch mit ein potentieller, neuer Naherholungsbereich für die künftigen Bewohner auf dem ehemaligen Salzmannareal (hier sollen mit Stand Mitte 2018 etwa 500 Wohnungen entstehen).



Bild 1: Kartenausschnitt



Bild 2: Gepflegter Grünzug mit Nahmobilitätsverbindung in Enschede / Niederlande: als Separationselement zwischen Zweirichtungsradweg und Gehweg dient ein Grünstreifen mit Baumallee (Symbolbild).



Bild 3: Blick auf die Hafenbahn nördlich der Brücke Dresdner Straße.



Bild 4: Blick Richtung OBI: die Natur holt sich die alten Bahnanlagen langsam zurück.

Kürzel: KS_139	Routenkategorie: II,III	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: M
--------------------------	-----------------------------------	-----------------------	---------------------------------	---------------------------	------------------------

Betreff:
Radpendlernetz Region Kassel - Radtangente Ost: Trasse Hafengebäude und neuer Übergang Leipziger Straße

Geographische Lage:

Anfangspunkt (Lat/Lon):
51,30791 / 9,51783

Endpunkt (Lat/Lon):
51,31487 / 9,52029

Länge:
826m

Kategorisierung der Maßnahme:

- | | | |
|---|---|-------------------------------------|
| <input checked="" type="checkbox"/> Neuer Weg | <input type="checkbox"/> Querung | <input type="checkbox"/> Rastplätze |
| <input type="checkbox"/> Fahrradstraße | <input type="checkbox"/> Beschilderung | <input type="checkbox"/> Sonstige |
| <input type="checkbox"/> Oberfläche | <input type="checkbox"/> Barriere | |
| <input type="checkbox"/> Tempolimit | <input type="checkbox"/> Abstellanlagen | |

Momentaner Zustand:

Aktuell ungenutzte Bahnstrecke. Der RV muss heute den Knoten Scharnhorststraße LSA-gesichert Richtung Ölmühlenweg queren. Diese Radroute ist bereits heute, aber besonders in der Zukunft mit steigendem Radverkehr als nicht bedarfsgerecht anzusehen.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Lösungsansatz bzw. Ideenstudie: Ausbau der Hafengebäude als schnelle, kreuzungsfreie unter der Dresdner Straße hindurch mit neuer Route zur Hafengebäude. Die Hafengebäude ist als 3 m breite asphaltierte Radroute mit Beleuchtung herzurichten. Am besten mit zusätzlicher Separation RV und FV (sofern dies vom Platz her möglich ist). Falls das nicht möglich ist, wäre eine räumliche Trennung RV und FV mit Maßnahme KS_14 sinnvoll. Im Südtteil der Maßnahme neue LSA-gesicherte Querung über die Leipziger Straße (siehe KS_124). Geländeankauf der Hafengebäude selbst und evtl. weiterer Flächen notwendig. Ferner wäre die Strecke auf der Hafengebäude trotz Verkehrslärm noch mit ein potentieller, neuer Naherholungsbereich für die künftigen Bewohner auf dem ehemaligen Salzmannareal (hier sollen mit Stand Mitte 2018 etwa 500 Wohnungen entstehen).



Bild 1: Kartenausschnitt



Bild 2: Radtangente Ost / Höhe altes Hallenbad Ost mit Blick auf die notwendige Querung des Wahlebachs (Bild: H. Iba).



Bild 3: Alte Hafengebäude: Querung am Ölmühlenweg (Bild: H. Iba).



Bild 4: Hafen an der Brücke Dresdner Straße (Bild: H. Iba).

Kürzel: KS_140	Routenkategorie: II,III	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Außerorts	Priorität: M
--------------------------	-----------------------------------	-----------------------	---------------------------------	---------------------------	------------------------

Betreff:

Radpendlernetz Region Kassel - Pendleroute Niestetal-Sandershausen ↔ KS-Mitte: Umfahrung Am Hafen

Geographische Lage:

Anfangspunkt (Lat/Lon):

51,31618 / 9,52341

Endpunkt (Lat/Lon):

51,31825 / 9,52624

Länge:

307m

Kategorisierung der Maßnahme:

- | | | |
|--|---|-------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Neuer Weg | <input type="checkbox"/> Querung | <input type="checkbox"/> Rastplätze |
| <input type="checkbox"/> Fahrradstraße | <input type="checkbox"/> Beschilderung | <input type="checkbox"/> Sonstige |
| <input checked="" type="checkbox"/> Oberfläche | <input type="checkbox"/> Barriere | |
| <input type="checkbox"/> Tempolimit | <input type="checkbox"/> Abstellanlagen | |

Momentaner Zustand:

Aktuelle RV-Führung durch die Anliegerstr. "Am Hafen" ist mit KFZ-Verkehr belastet. östlich als Alternative bereits Spazierweg vorhanden.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Lösungsansatz bzw. Ideenstudie: Errichtung eines attraktiven "Nahmobilitätsboulevard": Umgestaltung in eine Radpendlerroute mit 3 m Radfahrbahn in Asphalt und mindestens 2,5 m Gehweg ebenfalls in Asphalt/ oder auch Pflasterung; Herstellung einer Beleuchtung; allgemein Gestaltung als einladender Grünzug mit Sitzgelegenheiten. Maßnahme im Prinzip verknüpft mit KS

138, KS

139 und KS

137



Bild 1: Kartenausschnitt



Bild 2: Gepflegter Grünzug mit Nahmobilitätsverbindung in Enschede / Niederlande: als Separationselement zwischen Zweirichtungsradweg und Gehweg dient ein Grünstreifen mit Baumallee (Symbolbild).

Kürzel: KS_141	Routenkategorie:	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Außerorts	Priorität: M
--------------------------	-------------------------	-----------------------	---------------------------------	---------------------------	------------------------

Betreff:

Radpendlernetz Region Kassel - Radtangente Ost: Im Rahmen Radpendlerroute Hafenbahn reine, neue Fußgängeroute am Wahlebach

Geographische Lage:

Anfangspunkt (Lat/Lon):

51,31020 / 9,51870

Endpunkt (Lat/Lon):

51,31452 / 9,51963

Länge:

523m

Kategorisierung der Maßnahme:

- | | | |
|---|---|-------------------------------------|
| <input checked="" type="checkbox"/> Neuer Weg | <input type="checkbox"/> Querung | <input type="checkbox"/> Rastplätze |
| <input type="checkbox"/> Fahrradstraße | <input type="checkbox"/> Beschilderung | <input type="checkbox"/> Sonstige |
| <input type="checkbox"/> Oberfläche | <input type="checkbox"/> Barriere | |
| <input type="checkbox"/> Tempolimit | <input type="checkbox"/> Abstellanlagen | |

Momentaner Zustand:

Aktuell keine Verbindung für den Fußverkehr vorhanden. Im Bereich der Maßnahme KS_139 sind höhere Radverkehrszahlen zu erwarten. Da der Platz auf der Bahntrasse für eine Trennung des Rad- und Fußverkehrs wahrscheinlich nicht ausreichend vorhanden ist, wäre es sinnvoll, am Wahlebach parallel zum Radweg auf der Hafenbahn einen reinen Gehweg anzulegen.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Ideenstudie als Teil des Radverkehrsverteiler Hafenbahn: Evtl. Räumliche Trennung RV und FV im Bereich der Hafenbahn zwischen Leipziger Straße und Unterquerung der Dresdner Straße (L 3237): durch die mittel- bis langfristig zu erwartenden höheren Radverkehrszahlen wäre dies sinnvoll. Sofern machbar: Anlage eines reinen Gehwegs parallel des Wahlebachs von 2,5 m Breite (in Engstellen mindestens 1,8 bis 2 m). Südlich der Brücke Dresdner Straße wäre eine Fußgängerbrücke über den Wahlebach notwendig. Ferner wäre die Strecke auf der Hafenbahn trotz Verkehrslärm noch mit ein potentieller, neuer Naherholungsbereich für die künftigen Bewohner auf dem ehemaligen Salzmannareal (hier sollen mit Stand Mitte 2018 etwa 500 Wohnungen entstehen).



Bild 1: Kartenausschnitt

Kürzel: KS_142	Routenkategorie: II,III	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: M-L
--------------------------	-----------------------------------	-----------------------	---------------------------------	---------------------------	--------------------------

Betreff:
KS-Mitte: Radpendlernetz im Bereich Wolfsschlucht / Mauerstraße.

Geographische Lage:

Anfangspunkt (Lat/Lon):
51,31536 / 9,49500

Endpunkt (Lat/Lon):
51,31854 / 9,49825

Länge:
438m

Kategorisierung der Maßnahme:

- | | | |
|---|---|-------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Neuer Weg | <input type="checkbox"/> Querung | <input type="checkbox"/> Rastplätze |
| <input checked="" type="checkbox"/> Fahrradstraße | <input type="checkbox"/> Beschilderung | <input type="checkbox"/> Sonstige |
| <input checked="" type="checkbox"/> Oberfläche | <input type="checkbox"/> Barriere | |
| <input type="checkbox"/> Tempolimit | <input type="checkbox"/> Abstellanlagen | |

Momentaner Zustand:

Heute Nutzung der Mauerstraße als Hauptbushalt und Hauptradroute. Bereich mit Konfliktsituationen. Im Verkehrsentwicklungsplan Region / Stadt Kassel 2030 ist der Straßenzug als Hauptroute vermerkt.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Langfristiger Lösungsansatz als Ideenstudie von Herbert Iba 2017: Fahrradstr. Wolfsschlucht / Mauerstraße herstellen; dazu möglichst Verlagerung des Hauptbushalts Stadtmitte mit Rückbau der Kurt-Schumacher-Straße an den Stern. Hier wäre der Hauptbushalt ferner direkt mit den Straßenbahnen verknüpft. Lösungen für eine bedarfsgerechte RV-Führung sollten längerfristig erarbeitet werden. Kurzfristig in Fahrtrichtung Süd zwischen Kurt-Schumacher-Straße und City Point: Tempo 30 wieder anordnen und Führung des von der Gießbergstr. kommenden RV auf der Fahrbahn mit eigener Ampelphase (Situation wurde zwischenzeitlich am Knoten mit aufgeweitetem Radaufstellstreifen verbessert - siehe dazu KS_67). Ergänzung 10-2019: Mit Einführung von Tempo 20 in weiteren Teilen der Mauerstraße / Kölnische Straße hat sich der KFZ-Verkehr in der Neuen Fahrt beruhigt. Auch wenn sich nicht alle an 20 halten, so hat sich die RV-Situation nach Erfahrung von Autor Dirk Schmidt gegenüber Tempo 30 gebessert. Dieser Punkt (Thema Fahrradstraße) ist damit formal erst einmal für Autor Dirk Schmidt erledigt. Eine wirklich sichere Radroute bekommt man hier sowieso nur durch Verlagerung des Busverkehrs an den Stern. Punkt verbleibt als Anmerkung im System.

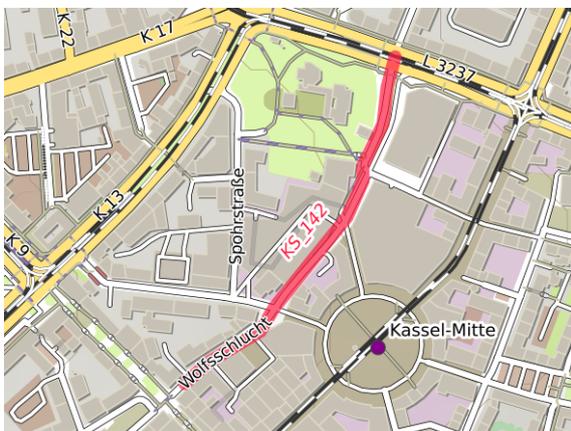


Bild 1: Kartenausschnitt



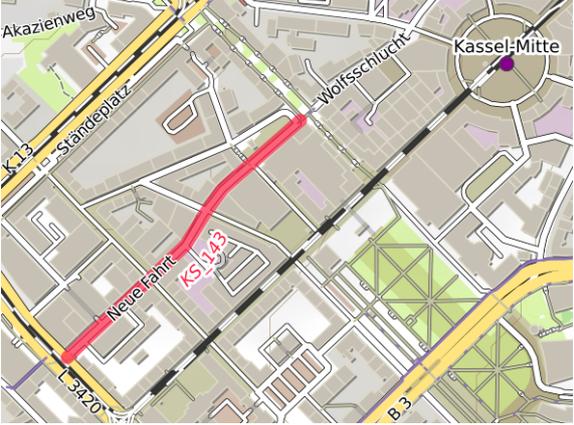
Bild 2: Blick Richtung Mauerstraße: Wolfsschlucht oberhalb der Buszufahrt aus der Kölnischen Straße



Bild 3: Fahrtrichtung Süd Richtung Citypoint: Der RV muss aktuell vom Knoten Kurt-Schumacher Str. her den viel genutzten Bürgersteig nutzen. Eine bedarfsgerechte Hauptradroute sieht anders aus. Hier fahren daher heute schon einige Radfahrende auf der Fahrbahn. Details siehe KS_67



Bild 4: Fahrtrichtung Süd Höhe Citypoint: Der RV muss aktuell vom Knoten Kurt-Schumacher Str. bis hierher den Bürgersteig nutzen. Eine bedarfsgerechte Hauptradroute sieht anders aus. Im weiteren Verlauf dann der Hauptbushalt mit hohem Konfliktpotential.

Kürzel: KS_143	Routenkategorie: II,III	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Außerorts	Priorität: erledigt
Betreff: Radpendlernetz Region Kassel im Bereich KS-Mitte: Anmerkung zur Neuen Fahrt (im Prinzip erledigt).					
Geographische Lage: Anfangspunkt (Lat/Lon): 51,31512 / 9,49457 Endpunkt (Lat/Lon): 51,31264 / 9,49071 Länge: 387m		Kategorisierung der Maßnahme: <input type="checkbox"/> Neuer Weg <input type="checkbox"/> Querung <input type="checkbox"/> Rastplätze <input type="checkbox"/> Fahrradstraße <input type="checkbox"/> Beschilderung <input type="checkbox"/> Sonstige <input type="checkbox"/> Oberfläche <input type="checkbox"/> Barriere <input type="checkbox"/> Tempolimit <input type="checkbox"/> Abstellanlagen			
Momentaner Zustand: Aktuell Tempo 30. Strecke ist wichtige innerstädtische Radpendlerroute. Im Verkehrsentwicklungsplan Region / Stadt Kassel 2030 ist der Straßenzug als Hauptroute vermerkt.					
Vorgeschlagene Maßnahmen: Ideenstudie Herbert Iba von 2017: Verbesserung bei steigenden RV-Zahlen: Langfristig Ausweisung als Fahrradstraße. Hier würde ebenfalls Tempo 30 gelten. Vorfahrt für die Fahrradstraße an der Einmündung Opernstr. und an der Wolfsschlucht von der Querung Treppenstr. her kommend. Der Vorrang des FV in der Treppenstreppe als wichtige Fußgängerachse mit "Radfahrer frei" (Langsamfahrstelle für RV) sollte bestehen bleiben. Ferner möglichst Schließung des Schleichwegs Theaterstraße vom Ständeplatz zur Reduzierung des KFZ-Verkehrs. Ergänzung Autor Dirk Schmidt 04-2019: Laut HNA-Artikel vom soll der Bereich Wolfsschlucht / Neue Fahrt als Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit Tempo 20 ausgewiesen werden (https://www.hna.de/kassel/teilen-kassels-innenstadt-soll-bald-tempo-gelten-ngz-12268347.html). Der Punkt "Fahrradstraße" ist damit erledigt (in Fahrradstraßen gilt sogar Tempo 30). Das Bedrängen des RV durch KFZ (zB. enge Überholungen mit mehr als Tempo 30 trotz RV-Gegenverkehr) sollte der neuen Regelung nach bei Tempo 20 nachlassen. Wichtig ist allerdings, das die Tempo 20 dann in zukunft auch wirklich eingehalten werden (evtl. verstärkter Kontrolldruck notwendig). Tempo 20 gilt dann auch für den RV. Für den RV ist Tempo 20 hier in der Neuen Fahrt aber eine "gute" ausreichende Geschwindigkeit. Auch für den FV steigt in jedem Fall die Verkehrssicherheit, da der Fahrzeugverkehr zukünftig langsamer unterwegs ist (viele Querungen des FV im belebten Viertel). Dieser Punkt (Thema Fahrradstraße) ist damit formal erst einmal für Autor Dirk Schmidt erledigt. Ergänzung 08-2019: Mit Tempo 20 hat sich der KFZ-Verkehr in der Neuen Fahrt beruhigt. Auch wenn sich nicht alle an 20 halten, so hat sich die RV-Situation nach Erfahrung von Autor Dirk Schmidt gegenüber Tempo 30 gebessert.					
					
Bild 1: Kartenausschnitt					

Kürzel: KS_144	Routenkategorie: III,IV	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: M1-L1
--------------------------	-----------------------------------	-----------------------	---------------------------------	---------------------------	----------------------------

Betreff:

Radpendlerroute Schauenburg ↔ KS-Brasselsberg ↔ KS-Mitte: Bereich Stadtteil Wehlheiden an der Kohlenstraße

Geographische Lage:

Anfangspunkt (Lat/Lon):

51,30803 / 9,45267

Endpunkt (Lat/Lon):

51,30945 / 9,47254

Länge:

1404m

Kategorisierung der Maßnahme:

- | | | |
|--|---|-------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Neuer Weg | <input type="checkbox"/> Querung | <input type="checkbox"/> Rastplätze |
| <input type="checkbox"/> Fahrradstraße | <input type="checkbox"/> Beschilderung | <input type="checkbox"/> Sonstige |
| <input checked="" type="checkbox"/> Oberfläche | <input type="checkbox"/> Barriere | |
| <input type="checkbox"/> Tempolimit | <input type="checkbox"/> Abstellanlagen | |

Momentaner Zustand:

Stark befahrene Hauptstraße mit z. T. fehlender Sicherung des RV, bzw. ua. nur Gehweg Radfahrer frei. Die Strecke ist im VEP Region Kassel 2030 als Hauptroute vermerkt.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Herstellung bedarfsgerechter RVA (vom FV und KFZ-Verkehr getrennt) für diese wichtige innerstädtische Radpendlerroute. beispielhaften Maßnahmen zur Sicherung des RV wurden im Rahmen des Radverkehrskonzepts der Stadt Kassel erarbeitet: Die beispielhaften Pläne können von der Seite der Stadt Kassel heruntergeladen werden (siehe "Abschnitt 12 - Kohlenstraße zw. Bertha-v.-Suttner-Straße und Wittrockstraße", "Abschnitt 13 - Kohlenstraße zw. Friedenstraße und Schönfelder Straße und Knoten 5" und "Abschnitt 14 - Tischbeinstraße"): <https://www.stadt-kassel.de/projekte/verkehr/infos/23931/> : es wurden Radfahrstreifen bze. Schutzstreifen zur Sicherung des RV vorgeschlagen. Wenigsten zwischen Virchowstraße und Wittrockstraße sollte auf der südseite Platz für baulich geschützte Radfahrstreifen sein. Ein 4 bis 4,5 m breiter Gehweg als "Restfläche" ist hier überdimensioniert. Positiv fällt die langezonene Mittelinsel für die erleichterte RV und FV-querung der Kohlenstraße auf. Allerdings sind die Beispielplanungen im weiteren Verlauf bis Tischbeinstraße für eine langfristig, wirklich gute Sicherung des RV (für alle Zielgruppen auf dem Fahrrad) leider nicht umfassend geeignet. Bei konkreten Projektabsichten sollten die Pläne neu diskutiert werden. Beispielsweise stellt sich die Frage, ob nicht im Bereich beengten Bereich in der Tischbeinstraße Tempo 30 in Kombination mit Piktogrammspur "Hinweis Radverkehr" auf der KFZ-Fahrbahn eine sichere Teilsicherung für den RV wäre, als Schutzstreifen beim Tempo 50, auf denen der RV mit höhere Wahrscheinlichkeit wieder von KFZ z. T. sehr eng überholt wird.

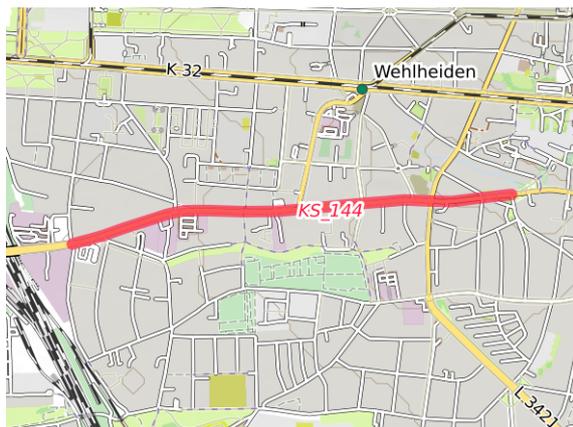


Bild 1: Kartenausschnitt

Kürzel: KS_145	Routenkategorie: IV	Freizeitroute:	Baulasträger:	Lage: Innerorts	Priorität: K1,M1
--------------------------	-------------------------------	-----------------------	----------------------	---------------------------	----------------------------

Betreff:

Radpendlernetz Region Kassel: Radpendlerroute Schauenburg ↔ KS-Wilhemshöhe ↔ KS-Nord auf der Baunsbergstraße in KS-Wilhelmshöhe

Geographische Lage:

Anfangspunkt (Lat/Lon):

51,30613 / 9,42557

Endpunkt (Lat/Lon):

51,31407 / 9,43459

Länge:

1098m

Kategorisierung der Maßnahme:

- | | | |
|--|---|-------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Neuer Weg | <input type="checkbox"/> Querung | <input type="checkbox"/> Rastplätze |
| <input type="checkbox"/> Fahrradstraße | <input type="checkbox"/> Beschilderung | <input type="checkbox"/> Sonstige |
| <input checked="" type="checkbox"/> Oberfläche | <input type="checkbox"/> Barriere | |
| <input type="checkbox"/> Tempolimit | <input type="checkbox"/> Abstellanlagen | |

Momentaner Zustand:

Stärker befahrene Hauptstraße ohne durchgehendes Angebot für Radfahrende. Das vorhandene Angebot ist ferner zum Teil hoch gefährlich. Vorhanden sind u. a. bergab schmale Schutzstreifen in der Autotürenzone, direkt neben Straßenbahngleisen. Im Falle einer Autotürenkollision wird der Radfahrende so evtl. in den Fahrweg der Tram geschleudert.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Maßnahmen zur Behebung der schweren Sicherheitsdefizite in der bestehenden RV-Führung sollten im Rahmen des Radverkehrskonzepts der Stadt erarbeitet werden. Dies ist erfolgt. Die Pläne können von der Seite der Stadt Kassel heruntergeladen werden (Abschnitt 11 - Baunsbergstraße): <https://www.stadt-kassel.de/projekte/verkehr/infos/23931/>

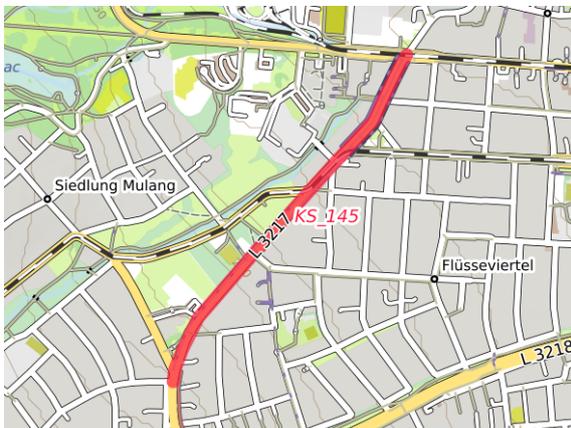


Bild 1: Kartenausschnitt



Bild 2: Schutzstreifen talwärts direkt in der Autotürenzone. Es fehlt ein Sicherheitsraum von mindestens 0,75 m Breite zwischen Schutzstreifen und Längsparkern (Bild: Herbert Iba).



Bild 3: Schutzstreifen talwärts vor dem Knoten Landgraf-Karl-Straße: Zum Teil ragt der ruhende Verkehr sogar noch direkt in den Schutzstreifen. Ferner fehlt natürlich auch hier ein Sicherheitsraum von mindestens 0,75 m Breite zwischen Schutzstreifen und Längsparkern (Bild: Herbert Iba).

Kürzel: KS_146	Routenkategorie: III	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: K1,L1
--------------------------	--------------------------------	-----------------------	---------------------------------	---------------------------	----------------------------

Betreff:

Radpendlernetz Region Kassel: Breitscheidstr. / Höhe Samuel-Beckett-Anlage

Geographische Lage:

Anfangspunkt (Lat/Lon):

51,31804 / 9,46972

Endpunkt (Lat/Lon):

51,31780 / 9,47322

Länge:

246m

Kategorisierung der Maßnahme:

- | | | |
|--|---|-------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Neuer Weg | <input type="checkbox"/> Querung | <input type="checkbox"/> Rastplätze |
| <input type="checkbox"/> Fahrradstraße | <input checked="" type="checkbox"/> Beschilderung | <input type="checkbox"/> Sonstige |
| <input type="checkbox"/> Oberfläche | <input type="checkbox"/> Barriere | |
| <input type="checkbox"/> Tempolimit | <input type="checkbox"/> Abstellanlagen | |

Momentaner Zustand:

Enge, gefährliche Schutzstreifen in der Autotürenzzone. Und das sogar noch im besonders gefährlichen Gefälle. Die Strecke ist Hauptroute im "Radroutennetz 2030" des VEP Region / Stadt Kassel 2030.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Demarkierung des Schutzstreifens bergab, hier Markierung einer Piktogrammspur mit Piktogrammmitte 1,5 m Abstand zu den Längsparkern; bergauf Abmarkierung eines neuen breiteren Schutzstreifens mit 0,75 m Sicherheitsraum zu den Längsparkern. Allgemeine Anmerkung zum Thema Schutzstreifen im Straßenzug der Kölnischen Str. / Breitscheidstr: Der VCD Kassel sah die Schutzstreifen 2010 nach ihrer Anlage sehr kritisch, da man im Prinzip überall in der gefährlichen "Autotürenzzone" fährt. Ferner werden die seitlichen Überholabstände durch die KFZ oft nicht eingehalten. Die Autoren können sich den Ausführungen des VCD Kassel von 2010 inhaltlich nur anschließen: https://de.vcd-kassel.de/gegenverkehr/gv_30.pdf -> Gegenverkehr 2010 S. 13. Allgemein ist festzustellen, dass die Schutzstreifen im gesamten Verlauf der Kölnischen Straße in der Autotürenzzone liegen und ferner zu schmal sind. Dieses Sicherheitsproblem sollte langfristig mit einer kompletten Überplanung des gesamten Straßenzugs angegangen werden. Fehlende Sicherheitsräume zu den Autotüren von längsparkenden KFZ betreffen leider auch die Radfahrstreifen in der westlich anschließenden Breitscheidstraße (Änderung hier schwieriger).

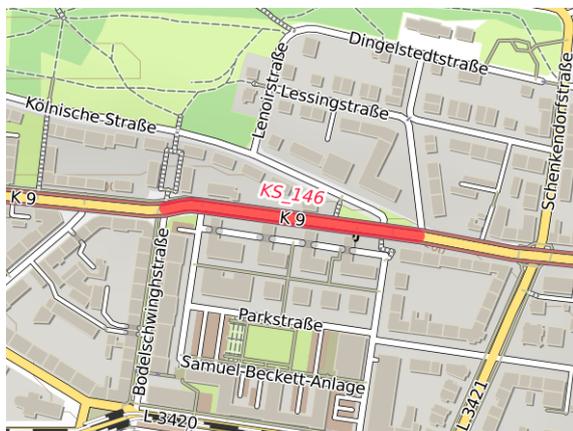


Bild 1: Kartenausschnitt

Kürzel: KS_147	Routenkategorie: V	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune, Land	Lage: Innerorts	Priorität: erledigt
Betreff: Hess. Radfernweg R 1 zwischen Damaschkebrücke und Gärtnerplatzbürcke am Auedamm (erledigt)					
Geographische Lage: Anfangspunkt (Lat/Lon): 51,29362 / 9,48817 Endpunkt (Lat/Lon): 51,29635 / 9,49530 Länge: 594m		Kategorisierung der Maßnahme: <input type="checkbox"/> Neuer Weg <input type="checkbox"/> Querung <input type="checkbox"/> Rastplätze <input type="checkbox"/> Fahrradstraße <input type="checkbox"/> Beschilderung <input type="checkbox"/> Sonstige <input checked="" type="checkbox"/> Oberfläche <input type="checkbox"/> Barriere <input type="checkbox"/> Tempolimit <input type="checkbox"/> Abstellanlagen			
Momentaner Zustand: aktuell stärker befahrene Straße.					
Vorgeschlagene Maßnahmen: Sicherung für den schwächeren Radverkehr: Ausbau des östlichen Fußwegs auf die mit vertretbarem Aufwand mögliche Breite. 3 m Breite in Asphalt wären als "Gehweg Radfahrer frei" hier im Zweirichtungsverkehr mindestens notwendig. Besser wären in Anbetracht der Fußgängerfrequentierung noch etwas mehr Wegbreite. Vom Nordende der Maßnahme dann anschließende verkehrsfreie Alternativroute zum Auedamm in der Karlshausen (siehe KS_21). Ergänzung 09-2018: Laut einem HNA-Artikel vom 22. September 2018 (https://www.hna.de/kassel/radwege-kassel-bauprojekte-2019-ngz-10264355.html) soll 2019 für 260.000 € der Gehweg "Radfahrer frei" zwischen Damaschkebrücke und Vereinsheim des WVC (= Auedamm Nr. 23, gelegen direkt südlich Auebad) saniert werden. Weitere Details sind dazu nicht bekannt. Ergänzung 2019: Maßnahme erstellt. So hier erledigt.					
					
Bild 1: Kartenausschnitt			Bild 2: Neue Strecke Sommer 2019		

Kürzel: KS_148	Routenkategorie: II,III	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Außerorts	Priorität: K1
--------------------------	-----------------------------------	-----------------------	---------------------------------	---------------------------	-------------------------

Betreff:

Radpendlernetz Region Kassel: Radtangente West in der Loßbergstraße zwischen Ampel Bruchstraße und Einmündung Haferpfad.

Geographische Lage:

Anfangspunkt (Lat/Lon):

51,32286 / 9,45106

Endpunkt (Lat/Lon):

51,32351 / 9,44838

Länge:

200m

Kategorisierung der Maßnahme:

- | | | |
|--|---|-------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Neuer Weg | <input type="checkbox"/> Querung | <input type="checkbox"/> Rastplätze |
| <input type="checkbox"/> Fahrradstraße | <input type="checkbox"/> Beschilderung | <input type="checkbox"/> Sonstige |
| <input checked="" type="checkbox"/> Oberfläche | <input type="checkbox"/> Barriere | |
| <input type="checkbox"/> Tempolimit | <input type="checkbox"/> Abstellanlagen | |

Momentaner Zustand:

Zu schmale Radfahrstreifen. Hochgefährlich ist vor allem, dass ein Sicherheitsraum zu den Längsparkern in Fahrtrichtung Harleshausen fehlt.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Verbreiterung der Radfahrstreifen mit Verschmälerung der überbreiten KFZ-Fahrs pur. Ferner stadtauswärts, ab der Ampel Bruchstraße, den extrem breiten Gehweg zurückbauen, um Platz für den Übergang von zwei auf eine KFZ-Spur westlich der Ampel Bruchstraße zu schaffen. Ferner könnte so stadteinwärts die doppelte KFZ-Aufstellung für PKW an der Ampel Bruchstraße beibehalten werden (Verschiebung der Mittellinie nach Norden). Maßnahmen für diesem Straßenabschnitt sollten am besten im Radverkehrskonzept der Stadt Kassel erarbeitet werden.

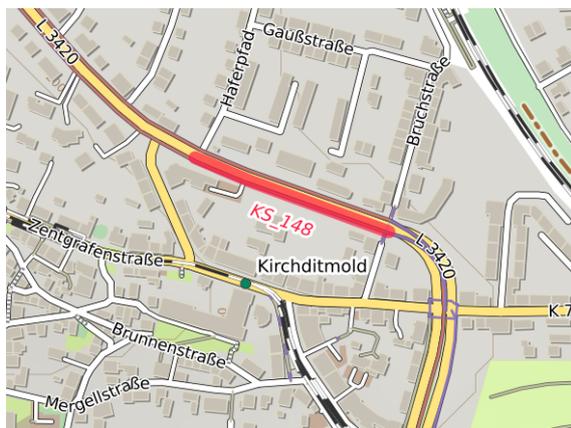


Bild 1: Kartenausschnitt

Kürzel: KS_149	Routenkategorie: III,IV	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: M1
--------------------------	-----------------------------------	-----------------------	---------------------------------	---------------------------	-------------------------

Betreff:

Radpendlerroute Vellmar / Ahnatal-Heckershausen ↔ KS-Harleshausen ↔ KS-Wilhelmshöhe (evtl. Alternativtrasse zur Maßnahme KS_57)

Geographische Lage:

Anfangspunkt (Lat/Lon):

51,33925 / 9,43899

Endpunkt (Lat/Lon):

51,34008 / 9,44099

Länge:

169m

Kategorisierung der Maßnahme:

- | | | |
|--|---|--|
| <input type="checkbox"/> Neuer Weg | <input type="checkbox"/> Querung | <input type="checkbox"/> Rastplätze |
| <input type="checkbox"/> Fahrradstraße | <input checked="" type="checkbox"/> Beschilderung | <input checked="" type="checkbox"/> Sonstige |
| <input type="checkbox"/> Oberfläche | <input type="checkbox"/> Barriere | |
| <input type="checkbox"/> Tempolimit | <input type="checkbox"/> Abstellanlagen | |

Momentaner Zustand:

Stark befahrene Kreisstraße ohne Sicherung des RV. Falls die im VEP angedachte Route mit Maßnahme KS_57 nicht umsetzbar ist (wäre vorzuziehende kreuzungsfreie Variante via KS_239), hier evtl. Alternativtrasse. Aber auch hier kein Platz für eine qualifizierte Sicherung des RV.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Lösungsansatz als Ideenstudie: Errichtung einer "aufgeweiteten signalisierten Fahrradschleuse" auf der L3234 zwischen Lilienweg und Stockweg (bisher in der Radverkehrsplanung nicht bekannt, müsste aber prinzipiell machbar sein). Die Obervellmarer Straße besitzt allerdings eine hohe KFZ-Belastung. In wie weit solch eine Lösung für den RV daher von der Kapazität her möglich ist, ist unklar. Wichtig wäre in jedem Fall, solch eine Ampellösung mit dem südlich liegenden LSA-Knoten an der B 251 / Wolfhager Straße zu verknüpfen.

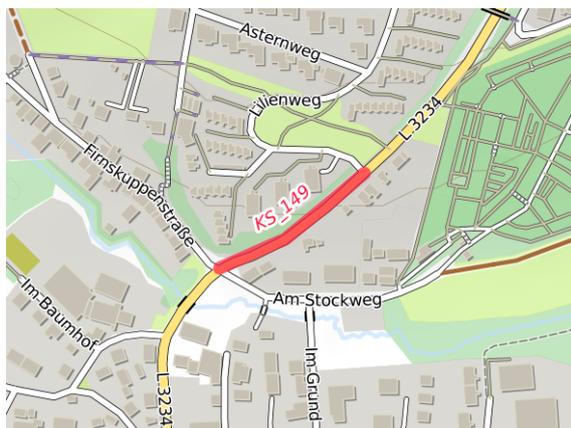


Bild 1: Kartenausschnitt

Kürzel: KS_150	Routenkategorie:	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: evtl. L
--------------------------	-------------------------	-----------------------	---------------------------------	---------------------------	------------------------------

Betreff:
Radpendlernetz Region Kassel: Radtangente West (Ahnatal / Vellmar - Baunatal) in Harleshausen

<p>Geographische Lage:</p> <p>Anfangspunkt (Lat/Lon): 51,33768 / 9,44137</p> <p>Endpunkt (Lat/Lon): 51,33901 / 9,44150</p> <p>Länge: 155m</p>	<p>Kategorisierung der Maßnahme:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Neuer Weg <input type="checkbox"/> Querung <input type="checkbox"/> Rastplätze</p> <p><input type="checkbox"/> Fahrradstraße <input type="checkbox"/> Beschilderung <input type="checkbox"/> Sonstige</p> <p><input type="checkbox"/> Oberfläche <input type="checkbox"/> Barriere</p> <p><input type="checkbox"/> Tempolimit <input type="checkbox"/> Abstellanlagen</p>
---	--

Momentaner Zustand:
Aktuell keine direkte Radverkehrsverbindung vorhanden.

Vorgeschlagene Maßnahmen:
Ideenstudie: Falls die Stadt Kassel evtl. die Maßnahme KS_57 realisiert (im VEP enthalten), wäre es sinnvoll, hier ebenfalls eine neue, direkte Verbindung auf Machbarkeit zu prüfen (am besten mit Separation RV und FV).

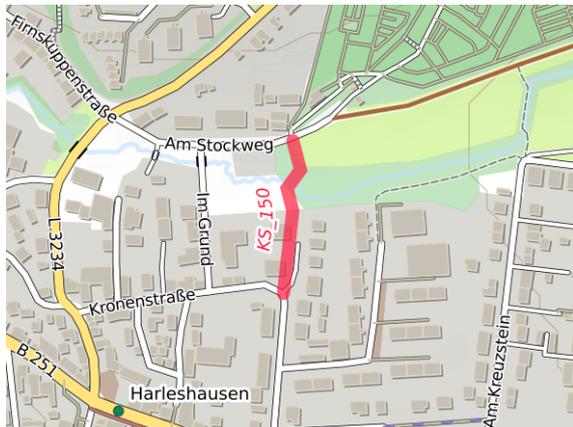


Bild 1: Kartenausschnitt



Bild 2: Blick "Am Stockweg" in die potentielle Strecke von Norden.

Kürzel: KS_151	Routenkategorie: III,IV	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: M-L
--------------------------	-----------------------------------	-----------------------	---------------------------------	---------------------------	--------------------------

Betreff:
Ideenstudie "Radpendlerroute Söhrebahn": Abschnitt zwischen Forstbachstr. und Windhukstr. in KS-Forstfeld

<p>Geographische Lage:</p> <p>Anfangspunkt (Lat/Lon): 51,29218 / 9,54177</p> <p>Endpunkt (Lat/Lon): 51,29548 / 9,53767</p> <p>Länge: 483m</p>	<p>Kategorisierung der Maßnahme:</p> <table border="0"> <tr> <td><input type="checkbox"/> Neuer Weg</td> <td><input type="checkbox"/> Querung</td> <td><input type="checkbox"/> Rastplätze</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> Fahrradstraße</td> <td><input type="checkbox"/> Beschilderung</td> <td><input type="checkbox"/> Sonstige</td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> Oberfläche</td> <td><input type="checkbox"/> Barriere</td> <td></td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> Tempolimit</td> <td><input type="checkbox"/> Abstellanlagen</td> <td></td> </tr> </table>	<input type="checkbox"/> Neuer Weg	<input type="checkbox"/> Querung	<input type="checkbox"/> Rastplätze	<input type="checkbox"/> Fahrradstraße	<input type="checkbox"/> Beschilderung	<input type="checkbox"/> Sonstige	<input checked="" type="checkbox"/> Oberfläche	<input type="checkbox"/> Barriere		<input type="checkbox"/> Tempolimit	<input type="checkbox"/> Abstellanlagen	
<input type="checkbox"/> Neuer Weg	<input type="checkbox"/> Querung	<input type="checkbox"/> Rastplätze											
<input type="checkbox"/> Fahrradstraße	<input type="checkbox"/> Beschilderung	<input type="checkbox"/> Sonstige											
<input checked="" type="checkbox"/> Oberfläche	<input type="checkbox"/> Barriere												
<input type="checkbox"/> Tempolimit	<input type="checkbox"/> Abstellanlagen												

Momentaner Zustand:
Aktuell gemeinsamer Geh- und Radweg mit Feinschotterdecke. Insbesondere zur Spitzenstunde des RV am Nachmittag auch reger FV.

Vorgeschlagene Maßnahmen:
Herstellung min. 3 m Breite Asphaltdecke. als Ideenstudie: Wichtig ist hier eine asphaltierte Route mit getrennten Flächen für den RV und FV (mit taktiler Trennlinie). Als Minimalmaßnahme in jedem Fall Errichtung eines 3 m breiten asphaltierten Geh- und Radwegs.

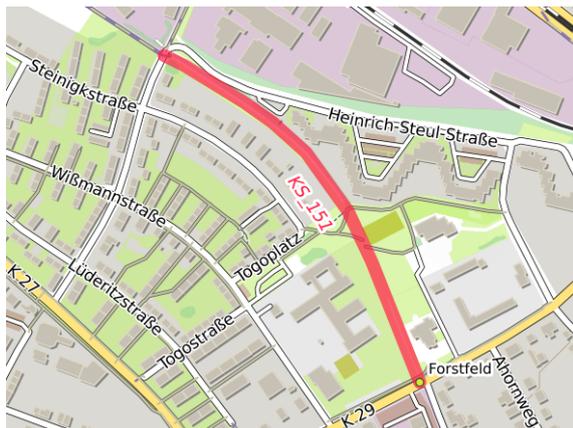


Bild 1: Kartenausschnitt



Bild 2: Europa-Radbahn Kleve - Kranenburg: Hier ist die Zuordnung der RV- und FV- Flächen durch Asphalt / Pflaster sowie durch die wichtige taktile Trennung klar erkennbar. weitere Info zur Europa-Radbahn <https://youtu.be/9KTnwB34bhE>

Kürzel: KS_152	Routenkategorie: III,IV	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Außerorts	Priorität: L
Betreff: Ideenstudie "Radpendlerroute Söhrebahn": Abschnitt zwischen Forstbachstr. und Windhukstr. in KS-Forstfeld					

Geographische Lage: Anfangspunkt (Lat/Lon): 51,29548 / 9,53767 Endpunkt (Lat/Lon): 51,29731 / 9,53400 Länge: 331m	Kategorisierung der Maßnahme: <input type="checkbox"/> Neuer Weg <input type="checkbox"/> Querung <input type="checkbox"/> Rastplätze <input type="checkbox"/> Fahrradstraße <input type="checkbox"/> Beschilderung <input type="checkbox"/> Sonstige <input checked="" type="checkbox"/> Oberfläche <input type="checkbox"/> Barriere <input type="checkbox"/> Tempolimit <input type="checkbox"/> Abstellanlagen
---	---

Momentaner Zustand:

Aktuell komb. Geh- und Radweg auf der alten Bahntrasse.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Ideenstudie: Wichtig ist hier, sofern es vom Platz her möglich ist, eine Nahmobilitätsroute mit getrennten Flächen für den RV und FV (z. B. mit taktiler Trennlinie).

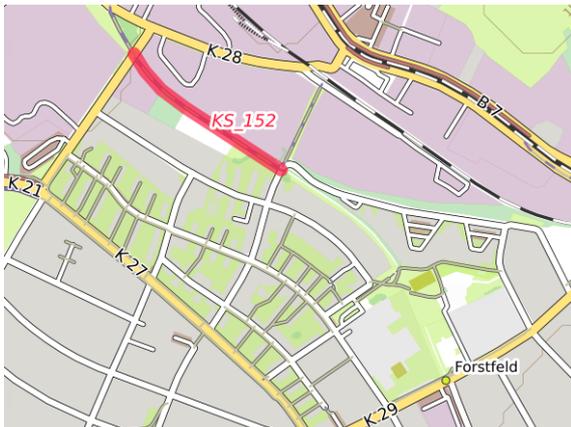


Bild 1: Kartenausschnitt



Bild 2: Europa-Radbahn Kleve - Kranenburg: Hier ist die Zuordnung der RV- und FV- Flächen durch Asphalt / Pflaster sowie durch die wichtige taktile Trennung klar erkennbar. weitere Info zur Europa-Radbahn <https://youtu.be/9KTnwB34bhE>

Kürzel: KS_153	Routenkategorie: II,III	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: L
--------------------------	-----------------------------------	-----------------------	---------------------------------	---------------------------	------------------------

Betreff:
Radpendlerachse "ICE-Radweg" / Varinate Raddirektroute Baunatal - KS nach VEP

<p>Geographische Lage:</p> <p>Anfangspunkt (Lat/Lon): 51,30311 / 9,45435</p> <p>Endpunkt (Lat/Lon): 51,29615 / 9,45945</p> <p>Länge: 854m</p>	<p>Kategorisierung der Maßnahme:</p> <p><input type="checkbox"/> Neuer Weg <input type="checkbox"/> Querung <input type="checkbox"/> Rastplätze</p> <p><input type="checkbox"/> Fahrradstraße <input type="checkbox"/> Beschilderung <input type="checkbox"/> Sonstige</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Oberfläche <input type="checkbox"/> Barriere</p> <p><input type="checkbox"/> Tempolimit <input type="checkbox"/> Abstellanlagen</p>
---	--

Momentaner Zustand:
Aktuell Nahmobilitätsverbindung im Mischverkehr RV und FV. Hier in Zukunft sicher weiter steigender Radpendlerverkehr. Gerade nachmittags zur zweiten Spitzenstunde des Alltagsradverkehrs gibt es hier oft substanziellen Fußverkehr. Die Strecke des "ICE-Radwegs" ist im VEP Region Kassel 2030 als Hauptroute enthalten (siehe Radroutennetz 2030; hier einsehbar via www.zrk-info.de/entwicklungsplanung/verkehrsentwicklungsplan-vep-region-kassel.html).

Vorgeschlagene Maßnahmen:
mittelfristig: Herstellung einer Beleuchtung. Wünschenswert wäre längerfristig hier auf kompletter Länge eine bauliche Separierung des RV vom FV. Inwieweit das vom Platz her möglich ist, sollte geprüft werden.



Bild 1: Kartenausschnitt



Bild 2: ICE-Radweg Blick Richtung Fernbahnhof Wilhelmshöhe: Die Pfosten stehen natürlich falsch (jeweils mitten in den Fahrspuren, für diese Wegebreite benötigt man drei Pfosten) und können so anscheinend eh noch von KFZ umfahren werden. Ergänzung 08-2019: rechts im Grünstreifen wurde 3. Pfosten ergänzt. Fahrspuren Bestandspfosten immer noch suboptimal.



Bild 3: Niederlande: So stellt man Pfosten auf einer Radroute mit etwa 3 m Breite sicher auf: Es gibt drei Pfosten mit jeweils zwei Fahrspuren. Die äußeren Pfosten sind zwars dunkel, besitzen aber ebenfalls Reflektoren. Besser wären hier natürlich auch noch rot-weiße Pfosten.



Bild 4: ICE-Radweg Blick Nord: Hier wäre rechts Platz für eine Separation des FV vom RV. Ergänzung 08-2019: Motiv noch vor Errichtung der Dirt-Bike-Strecke

Kürzel: KS_154	Routenkategorie: II,III	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: K-M
--------------------------	-----------------------------------	-----------------------	---------------------------------	---------------------------	--------------------------

Betreff:
Radpendlerachse "ICE-Radweg" im Bereich Sophie-Scholl-Straße

Geographische Lage:

Anfangspunkt (Lat/Lon):
51,29625 / 9,45940

Endpunkt (Lat/Lon):
51,29140 / 9,46076

Länge:
557m

Kategorisierung der Maßnahme:

- | | | |
|---|---|-------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Neuer Weg | <input type="checkbox"/> Querung | <input type="checkbox"/> Rastplätze |
| <input checked="" type="checkbox"/> Fahrradstraße | <input type="checkbox"/> Beschilderung | <input type="checkbox"/> Sonstige |
| <input checked="" type="checkbox"/> Oberfläche | <input type="checkbox"/> Barriere | |
| <input type="checkbox"/> Tempolimit | <input type="checkbox"/> Abstellanlagen | |

Momentaner Zustand:

aktuell zwei Rechts-vor-Links-Knoten, die dem Charakter einer attraktiven Radpendlerroute widersprechen. Besonders die Einmündung am Donarbrunnen in Fahrriichtung Nord zwingt aktuell zum weitgehendem Abbremsen, da sie schwerer einzusehen ist. Die Strecke ist im VEP Region Kassel 2030 als Hauptroute enthalten.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

kurzfristig: Einrichtung einer Fahrradstraße / KFZ Anlieger frei mit Vorfahrt an den Einmündungen "Silberbornstraße" und "Am Donarbrunnen". Ferner mittelfristig sinnvoll: Errichtung eines Gehwegs in ausreichender Breite (2 bis 2,5 m) für den FV auf der östlichen Straßenseite. Herstellung einer Beleuchtung.

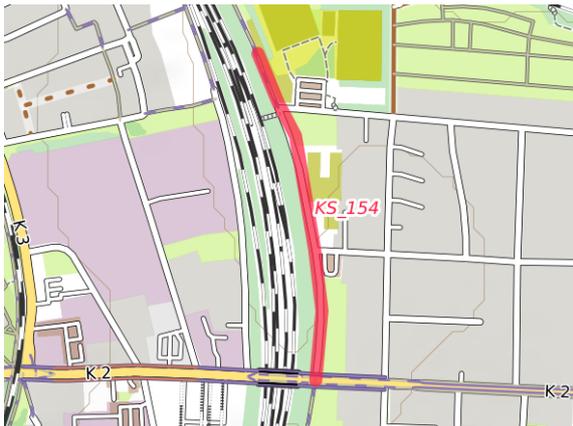


Bild 1: Kartenausschnitt



Bild 2: Sophie-Scholl-Straße Blick Nord - Rechts wäre Platz für einen Gehbereich.



Bild 3: Sophie-Scholl-Straße Blick Nord - hier würde die Radpendlerachse Vorrang erhalten.



Bild 4: Sophie-Scholl-Straße Blick Nord - hier würde die Radpendlerachse Vorrang erhalten.

Kürzel: KS_155	Routenkategorie: II,III	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: M-L
Betreff: Radpendlerachse "ICE-Radweg" zwischen Leuschner Straße und Korbacher Straße					

Geographische Lage: Anfangspunkt (Lat/Lon): 51,29140 / 9,46076 Endpunkt (Lat/Lon): 51,28499 / 9,45818 Länge: 737m	Kategorisierung der Maßnahme: <input type="checkbox"/> Neuer Weg <input type="checkbox"/> Querung <input type="checkbox"/> Rastplätze <input type="checkbox"/> Fahrradstraße <input type="checkbox"/> Beschilderung <input type="checkbox"/> Sonstige <input checked="" type="checkbox"/> Oberfläche <input type="checkbox"/> Barriere <input type="checkbox"/> Tempolimit <input type="checkbox"/> Abstellanlagen
---	---

Momentaner Zustand:

Gefällestrecke mit in Zukunft sicher weiter steigendem Radpendlerverkehr. Gerade nachmittags zur zweiten Spitzenstunde des Alltagsradverkehrs gibt es hier oft substanziellen Fußverkehr. Die Strecke des "ICE-Radwegs" ist im VEP Region Kassel 2030 als Hauptroute enthalten (siehe Radroutennetz 2030 http://www.zrk-info.de/zrk/pdf/VEP_Region_Kassel2030.pdf).

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Mittel- bis langfristig bauliche Trennung des RV vom FV. Anlage des neuen Gehbereichs östlich zu den Grundstücken hin (am besten durch Grünstreifen getrennt). Herstellung einer Beleuchtung,



Bild 1: Kartenausschnitt



Bild 2: Gepflegter Grünzug mit Nahmobilitätsverbindung in Enschede / Niederlande: als Separationselement zwischen Zweirichtungsradweg und Gehweg dient ein Grünstreifen mit Baumallee (Symbolbild).



Bild 3: Blick Fahrtrichtung Nord: Rechts im Grünbereich wäre Platz für eine Bauliche Separation des FV vom RV.

Kürzel: KS_156	Routenkategorie: II,III	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Außerorts	Priorität: M-L
Betreff: Radpendlerachse "ICE-Radweg" / Varinate Raddirektroute Baunatal - KS nach VEP					

Geographische Lage: Anfangspunkt (Lat/Lon): 51,28499 / 9,45818 Endpunkt (Lat/Lon): 51,27919 / 9,45590 Länge: 673m	Kategorisierung der Maßnahme: <input type="checkbox"/> Neuer Weg <input type="checkbox"/> Querung <input type="checkbox"/> Rastplätze <input type="checkbox"/> Fahrradstraße <input type="checkbox"/> Beschilderung <input type="checkbox"/> Sonstige <input checked="" type="checkbox"/> Oberfläche <input type="checkbox"/> Barriere <input type="checkbox"/> Tempolimit <input type="checkbox"/> Abstellanlagen
---	---

Momentaner Zustand:

Aktuell gemeinsame RV-Führung mit dem Fußverkehr. Hier in Zukunft sicher weiter steigender Radpendlerverkehr. Gerade nachmittags zur zweiten Spitzenstunde des Alltagsradverkehrs gibt es hier oft substanziellen Fußverkehr.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Mittel- bis langfristig wäre bauliche Trennung des RV vom FV sinnvoll. Anlage des neuen Gehbereichs östlich zu den Grundstücken hin (am besten durch Grünstreifen getrennt). Herstellung einer Beleuchtung,

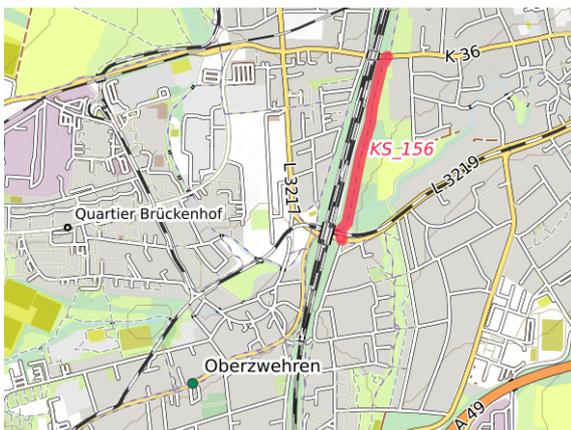


Bild 1: Kartenausschnitt



Bild 2: Gepflegter Grünzug mit Nahmobilitätsverbindung in Enschede / Niederlande: als Separationselement zwischen Zweirichtungsradweg und Gehweg dient ein Grünstreifen mit Baumallee (Symbolbild).



Bild 3: Blick Fahrtrichtung Nord: Rechts im Seitenstreifen wäre Platz für eine Separation des FV vom RV mit einem baulichen Hochbordgehweg

Bild 4: Europa-Radbahn Kleeve - Kranenburg: Hier ist die Zuordnung der RV- und FV- Flächen durch Asphalt / Pflaster sowie durch die wichtige taktile Trennung klar erkennbar. weitere Info zur Europa-Radbahn siehe auch Projektvideo auf Youtube: <https://youtu.be/9KTnwB34bhE>

Kürzel: KS_157	Routenkategorie: IV	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: K-M
Betreff: Radpendlernetz in Wehlheiden Steilstelle über Gräfestraße zur UNI / Richtung Königstor					
Geographische Lage: Ortspunkt (Lat/Lon): 51,31004 / 9,47408		Kategorisierung der Maßnahme: <input type="checkbox"/> Neuer Weg <input type="checkbox"/> Querung <input type="checkbox"/> Rastplätze <input type="checkbox"/> Fahrradstraße <input type="checkbox"/> Beschilderung <input checked="" type="checkbox"/> Sonstige <input type="checkbox"/> Oberfläche <input type="checkbox"/> Barriere <input type="checkbox"/> Tempolimit <input type="checkbox"/> Abstellanlagen			

Momentaner Zustand:

Steilstelle mit 12 bis mindestens 15% Neigung und unten quer verlaufenden Gehweg. Der VEP schlägt hier im Korridor eine Alternativroute für die Raddirektroute KS - Baunatal vor.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Kurzfristig: Warnschild "Achtung Fußgänger" am steilen Weg aufstellen, denn unten verläuft ein Gehweg bei zum Teil eingeschränkten Sichtverhältnissen quer. Mittelfristige Prüfung: Ist öffentlicher Grund zum Bau von Kehren verfügbar? Wichtig wäre auch eine bauliche Trennung des RV und FV im gesamten Abschnitt (ob vom Platz her machbar unklar). Anmerkung 2017: Insbesondere wenn über diese Strecke die Raddirektroute KS ↔ Baunatal verlaufen sollte, herrscht hier vorrangig Handlungsbedarf (Im VEP als Variante drin). Ergänzung 08-2019: Die Machbarkeitsstudie für die drei Raddirektverbindungen im Raum Kassel hat diese Variante nicht weiter verfolgt. Aber unabhängig davon wäre auch für mobilitätseingeschränkten Fußverkehr wie Rollatornutzer eine Strecke mit geringerer Steigung ein Erleichterung. Im Kompletten Übergang über die Tischbeinstraße wäre vor allem für die Gruppe auch die Ideenstudie KS_235 eine Verbesserung.

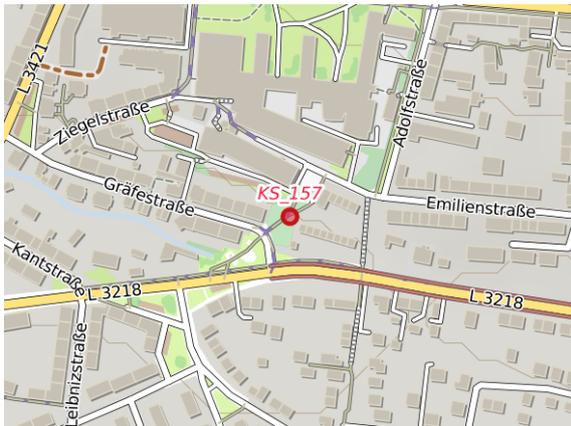


Bild 1: Kartenausschnitt



Bild 2: Beginn Steilstrecke oben am Parkplatz UNI-Gelände

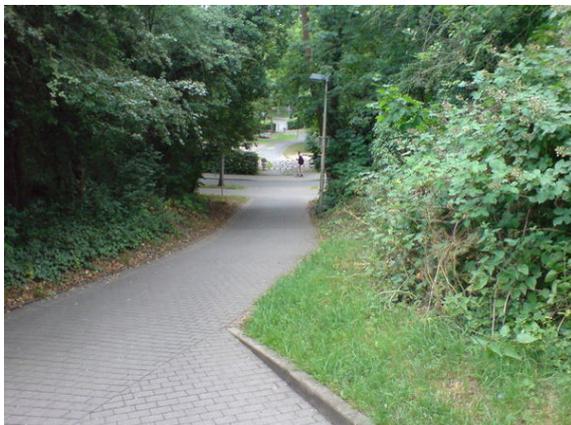
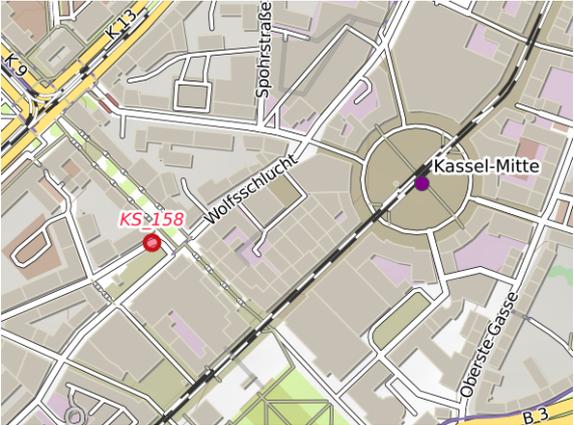


Bild 3: Auf der Steilstrecke



Bild 4: Ende der Steilstrecke unten an der Gräfestraße.

Kürzel: KS_158	Routenkategorie: V	Freizeitroute: KA-ED	Baulasträger: Kommune	Lage: Außerorts	Priorität: K1
Betreff: Kehre Wolfsschlucht: RV gegen die Einbahnstraße					
Geographische Lage: Ortspunkt (Lat/Lon): 51,31519 / 9,49425		Kategorisierung der Maßnahme: <input type="checkbox"/> Neuer Weg <input type="checkbox"/> Querung <input type="checkbox"/> Rastplätze <input type="checkbox"/> Fahrradstraße <input checked="" type="checkbox"/> Beschilderung <input type="checkbox"/> Sonstige <input type="checkbox"/> Oberfläche <input type="checkbox"/> Barriere <input type="checkbox"/> Tempolimit <input type="checkbox"/> Abstellanlagen			
Momentaner Zustand: KFZ-Lenker schneiden in der Kehre zum Teil die Fahrbahn des RV, obwohl ausreichender Platz für die Begegnung Fahrrad ↔ KFZ besteht. Zum Teil wird der RV wohl auch extra "erzieherisch" gefährlich geschnitten, da KFZ-Lenker wohl meinen, dass der RV hier nicht gegen die Einbahnstraße zu fahren hat.					
Vorgeschlagene Maßnahmen: Daher folgende wichtige Maßnahme: Abmarkierung eines 1,5 m breiten, kurzen Schutzstreifens im Kurvenbereich mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen, als Hinweis für den KFZ-Verkehr.					
					
Bild 1: Kartenausschnitt					

Kürzel: KS_159	Routenkategorie: IV	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: evtl. L
Betreff: Mögliche Radpendlerroute Vellmar-Jungfernkopf ↔ KS-Jungfernkopf ↔ Rothenditmold ↔ KS-Mitte (Ideenstudie)					
Geographische Lage: Anfangspunkt (Lat/Lon): 51,33968 / 9,47356 Endpunkt (Lat/Lon): 51,32469 / 9,48511 Länge: 2345m		Kategorisierung der Maßnahme: <input checked="" type="checkbox"/> Neuer Weg <input type="checkbox"/> Querung <input type="checkbox"/> Rastplätze <input type="checkbox"/> Fahrradstraße <input type="checkbox"/> Beschilderung <input type="checkbox"/> Sonstige <input type="checkbox"/> Oberfläche <input type="checkbox"/> Barriere <input type="checkbox"/> Tempolimit <input type="checkbox"/> Abstellanlagen			

Momentaner Zustand:

Aktuell weitgehend unausgebauter Verbindungsweg, der aber trotzdem bereits rege als Nahmobilitätsweg genutzt wird. Soweit den Autoren bekannt, findet sich der Bereich in Höhe Industriepark Mittelfeld teilweise in Privatbesitz. Radtauglichkeit aktuell für Alltagsräder im Prinzip nicht gegeben.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Auch wenn für die Autoren mit Stand 03-2017 komplett unklar ist, ob sich hier eine Radroute entwickeln lässt, soll diese Route als "Ideenstudie" trotzdem nicht in der Erfassung eines möglichen „Radpendlernetzes Region Kassel“ fehlen. Da die Autoren öfter auf diese Verbindung hingewiesen wurden, wird sie an dieser Stelle als „Ideenstudie“ vorgestellt: In der Tallage des Döllbachs sollten RV und FV getrennt geführt werden. Ab dem Steilbereich (hier sind mindestens zwei Kehren notwendig) wird man wohl nur noch einen gemeinsamen Weg von z. B. 3 m Breite in Asphalt unterbringen können. Eine Beleuchtung der gesamten Strecke ist wünschenswert. Falls die offenen Punkte (wie die Grundverhältnisse) klärbar sind, könnte hier in Zukunft evtl. eine attraktive, direkte Nahmobilitätsverbindung / Radpendlerroute entstehen. **Hinweis: Nur grobe Symbollinie, die keinen Detailverlauf darstellt.**



Bild 1: Kartenausschnitt

Kürzel: KS_160	Routenkategorie: V	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Außerorts	Priorität: M-L
Betreff: Lokalnetz KS-Marbachshöhe im Verlauf des Hessencourrier-Radwegs / Zubringer zum Radpendlernetz Region Kassel					

Geographische Lage: Anfangspunkt (Lat/Lon): 51,30374 / 9,45170 Endpunkt (Lat/Lon): 51,30307 / 9,45290 Länge: 122m	Kategorisierung der Maßnahme: <input type="checkbox"/> Neuer Weg <input type="checkbox"/> Querung <input type="checkbox"/> Rastplätze <input type="checkbox"/> Fahrradstraße <input type="checkbox"/> Beschilderung <input type="checkbox"/> Sonstige <input checked="" type="checkbox"/> Oberfläche <input type="checkbox"/> Barriere <input type="checkbox"/> Tempolimit <input type="checkbox"/> Abstellanlagen
---	---

Momentaner Zustand:

Bereits heute viel vom RV und auch FV genutzte, steilere Rampe vom Helleböhneweg zur Amalie-Wündisch-Straße hinauf. Für die Topografie mit Kurve recht beschränkter Querschnitt. Mit in Zukunft wahrscheinlicher weiterer steigender Nutzerfrequenz besteht hier Handlungsbedarf. Die Strecke ist Teil des Radwegweisungsnetzes der Stadt Kassel. aktuell ferner Angstraum, da keine Beleuchtung

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit am besten bauliche Trennung RV und FV durch Anlage eines separaten Hochbordwegs für Fußgänger mit mindestens 2 m, besser 2,5 m Breite. Der RV sollte eine eigene Radfahrbahn mit 2,5 bis 3 m Breite erhalten. Damit würde für den RV auch die Querung des Bordsteins am Wendehammer der Amalie-Wündisch-Straße entfallen, da die Oberfläche der Radfahrbahn genau auf der Höhe der Asphaltfläche der Amalie-Wündisch-Straße liegen würde. Herstellung einer Beleuchtung.



Bild 1: Kartenausschnitt



Bild 2: Bordstein am Wendehammer der Amalie-Wündisch-Straße



Bild 3: Platz für eine Separation zwischen RV und FV ist vorhanden.



Bild 4: Blick von unten auf die recht schmale Rampe. Auch hier wäre Platz für eine Separation vorhanden.

Kürzel: KS_161	Routenkategorie: IV	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: M-L
Betreff: Radpendlerroute KS-Wolfsanger ↔ KS-Wesertor ↔ KS-Mitte (Ideenstudie)					
Geographische Lage: Anfangspunkt (Lat/Lon): 51,32321 / 9,51768 Endpunkt (Lat/Lon): 51,32001 / 9,51119 Länge: 587m		Kategorisierung der Maßnahme: <input type="checkbox"/> Neuer Weg <input type="checkbox"/> Querung <input type="checkbox"/> Rastplätze <input checked="" type="checkbox"/> Fahrradstraße <input checked="" type="checkbox"/> Beschilderung <input type="checkbox"/> Sonstige <input type="checkbox"/> Oberfläche <input type="checkbox"/> Barriere <input type="checkbox"/> Tempolimit <input type="checkbox"/> Abstellanlagen			
Momentaner Zustand: Aktuell Tempo-30-Zone. Strecke ist Teil der städtischen Radroute 3.					
Vorgeschlagene Maßnahmen: Als Ideenstudie: Im Quartier Wesertor mittel- bis langfristig bei steigenden Radverkehrszahlen Errichtung als Fahrradstraße, um der Bedeutung der Route als Radpendlerachse gerecht zu werden.					
					
Bild 1: Kartenausschnitt					

Kürzel: KS_162	Routenkategorie: III	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Außerorts	Priorität: M-L
--------------------------	--------------------------------	-----------------------	---------------------------------	---------------------------	--------------------------

Betreff:

Radpendlernetz Region Kassel in Kassel-Mitte: Anbindung HBF via Werner-Hilpert-Straße

Geographische Lage:

Anfangspunkt (Lat/Lon):

51,31810 / 9,49150

Endpunkt (Lat/Lon):

51,31902 / 9,49593

Straße: Länge:

K17 326 m

Kategorisierung der Maßnahme:

- | | | |
|--|---|-------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Neuer Weg | <input type="checkbox"/> Querung | <input type="checkbox"/> Rastplätze |
| <input type="checkbox"/> Fahrradstraße | <input type="checkbox"/> Beschilderung | <input type="checkbox"/> Sonstige |
| <input checked="" type="checkbox"/> Oberfläche | <input type="checkbox"/> Barriere | |
| <input type="checkbox"/> Tempolimit | <input type="checkbox"/> Abstellanlagen | |

Momentaner Zustand:

Stark befahrene innerstädtische Hauptstraße ohne Sicherung des RV. Im "Radroutennetz 2030" des Verkehrsentwicklungsplans Region / Stadt Kassel 2030 ist der Straßenzug als Hauptroute markiert.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Maßnahmen zur Sicherung des RV im Straßenabschnitt sollten mittel- bis längerfristig erarbeitet werden erarbeitet werden.



Bild 1: Kartenausschnitt



Bild 2: Blick in die Werner-Hilpert-Straße vom Bahnhofsvorplatz aus.

Kürzel: KS_163	Routenkategorie: II,III	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Außerorts	Priorität: L
--------------------------	-----------------------------------	-----------------------	---------------------------------	---------------------------	------------------------

Betreff:

Radpendlernetz Region Kassel - Pendleroute Niestetal-Sandershausen ↔ KS-Mitte: Route östlich "Am Hafen"

Geographische Lage:**Anfangspunkt** (Lat/Lon):

51,31825 / 9,52624

Endpunkt (Lat/Lon):

51,31939 / 9,53188

Länge:

443m

Kategorisierung der Maßnahme:

- | | | |
|--|---|-------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Neuer Weg | <input type="checkbox"/> Querung | <input type="checkbox"/> Rastplätze |
| <input type="checkbox"/> Fahrradstraße | <input type="checkbox"/> Beschilderung | <input type="checkbox"/> Sonstige |
| <input checked="" type="checkbox"/> Oberfläche | <input type="checkbox"/> Barriere | |
| <input type="checkbox"/> Tempolimit | <input type="checkbox"/> Abstellanlagen | |

Momentaner Zustand:

Aktuell keine Separation vorhanden. Bereits heute vor allem an schönen Nachmittagen substanzieller RV und FV.

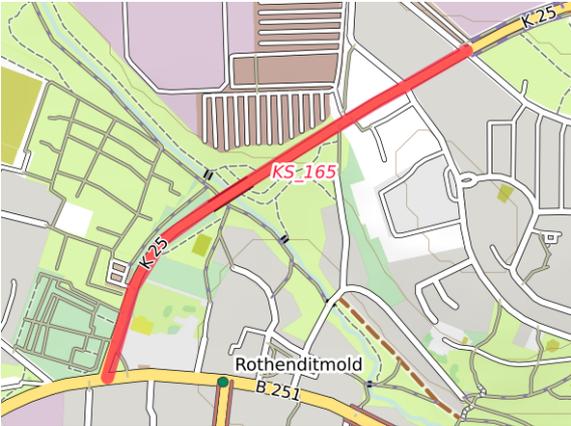
Vorgeschlagene Maßnahmen:

Langfristige Ideenstudie: Anlage eines separaten Fußwegs südlich, parallel zum bestehenden Wirtschaftsweg. Als Trennelement könnte z. B. ein Grünstreifen mit neuer Baumreihe eingesetzt werden (im Prinzip Verlängerung von Maßnahme KS_140). Die Umsetzung ist eigentlich langfristig überhaupt erst relevant, wenn in Kassel der Problempunkt Hafenstraße mit neuer Südumfahrung behoben ist (siehe KS_137, KS_138 und KS_140).



Bild 1: Kartenausschnitt

Kürzel: KS_164	Routenkategorie: II,III	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: M,L
Betreff: Radpendlernetz Region Kassel: Verbindung Platz der Deutschen Einheit - Drahtbrücke					
Geographische Lage: Anfangspunkt (Lat/Lon): 51,31145 / 9,50556 Endpunkt (Lat/Lon): 51,31081 / 9,51022 Länge: 375m		Kategorisierung der Maßnahme: <input type="checkbox"/> Neuer Weg <input type="checkbox"/> Querung <input type="checkbox"/> Rastplätze <input checked="" type="checkbox"/> Fahrradstraße <input checked="" type="checkbox"/> Beschilderung <input type="checkbox"/> Sonstige <input type="checkbox"/> Oberfläche <input type="checkbox"/> Barriere <input type="checkbox"/> Tempolimit <input type="checkbox"/> Abstellanlagen			
Momentaner Zustand: Aktuell verwinkelte RV-Führung mit Rechts-vor-Links-Regelung in 30er Zone.					
Vorgeschlagene Maßnahmen: Als Ideenstudie mit Umbau Knoten Platz der Deutschen Einheit: Mittel- bis langfristig Ausweisung als vorfahrtsberechtigte Fahrradstraße.					
					
Bild 1: Kartenausschnitt					

Kürzel: KS_165	Routenkategorie: III	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: L
Betreff: Radpendlernetz Region Kassel: Gelnhäuser Straße in KS-Rothenditmold					
Geographische Lage: Anfangspunkt (Lat/Lon): 51,32579 / 9,47371 Endpunkt (Lat/Lon): 51,33037 / 9,48170 Straße: Länge: K15 789 m		Kategorisierung der Maßnahme: <input type="checkbox"/> Neuer Weg <input type="checkbox"/> Querung <input type="checkbox"/> Rastplätze <input type="checkbox"/> Fahrradstraße <input type="checkbox"/> Beschilderung <input type="checkbox"/> Sonstige <input checked="" type="checkbox"/> Oberfläche <input type="checkbox"/> Barriere <input type="checkbox"/> Tempolimit <input type="checkbox"/> Abstellanlagen			
Momentaner Zustand: Stark befahrene Straße ohne Sicherung des RV.					
Vorgeschlagene Maßnahmen: Maßnahmen zur Sicherung des RV sollten erarbeitet werden.					
					
Bild 1: Kartenausschnitt					

Kürzel: KS_166	Routenkategorie: III,IV	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: M,L
--------------------------	-----------------------------------	-----------------------	---------------------------------	---------------------------	--------------------------

Betreff:
Radpendlernetz Region Kassel: Schenkebieber Stanne in KS-Nord bzw. KS-Jungfernkopf

Geographische Lage: Anfangspunkt (Lat/Lon): 51,33957 / 9,46347 Endpunkt (Lat/Lon): 51,34047 / 9,48105 Länge: 1261m	Kategorisierung der Maßnahme: <input type="checkbox"/> Neuer Weg <input type="checkbox"/> Querung <input type="checkbox"/> Rastplätze <input type="checkbox"/> Fahrradstraße <input type="checkbox"/> Beschilderung <input type="checkbox"/> Sonstige <input checked="" type="checkbox"/> Oberfläche <input type="checkbox"/> Barriere <input type="checkbox"/> Tempolimit <input type="checkbox"/> Abstellanlagen
--	---

Momentaner Zustand:
Stärker befahrene Straße ohne Sicherung des RV. Die Strecke ist im Radroutennetz 2030 des Verkehrsentwicklungsplans 2030 Stadt und Region Kassel 2030 als Hauptroute dargestellt.

Vorgeschlagene Maßnahmen:
Maßnahmen zur Sicherung des RV sollten im Radverkehrskonzept der Stadt Kassel erarbeitet werden. Dies ist erfolgt. Die beispielhaften Pläne können von der Seite der Stadt Kassel heruntergeladen werden (Abschnitt 1 - Schenkebieber Stanne): https://kassel.de/buerger/verkehr_und_mobilitaet/radverkehrskonzept/radverkehrskonzept.php#Berichte_und_Dokumente_zum_Download

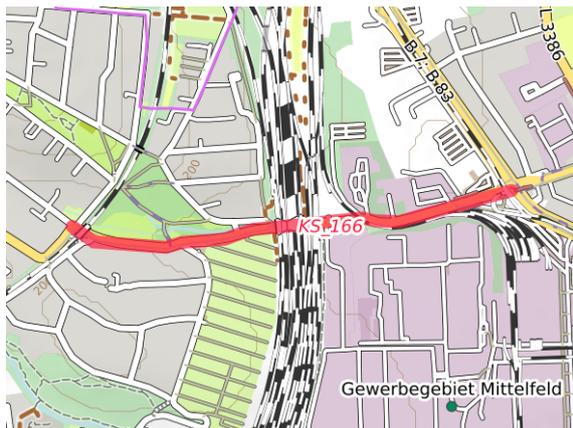


Bild 1: Kartenausschnitt

Kürzel: KS_167	Routenkategorie: II,III	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: L
--------------------------	-----------------------------------	-----------------------	---------------------------------	---------------------------	------------------------

Betreff:

Radpendlerroute Fuldata-Ihringshausen ↔ KS-Ost ↔ Industriepark Waldau ↔ Bergshausen: Bereich Ihringshäuser Straße

Geographische Lage:**Anfangspunkt** (Lat/Lon):

51,32337 / 9,51302

Endpunkt (Lat/Lon):

51,34319 / 9,51993

Straße: Länge:
B3 2319 m

Kategorisierung der Maßnahme:

- | | | |
|--|---|-------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Neuer Weg | <input type="checkbox"/> Querung | <input type="checkbox"/> Rastplätze |
| <input type="checkbox"/> Fahrradstraße | <input type="checkbox"/> Beschilderung | <input type="checkbox"/> Sonstige |
| <input checked="" type="checkbox"/> Oberfläche | <input type="checkbox"/> Barriere | |
| <input type="checkbox"/> Tempolimit | <input type="checkbox"/> Abstellanlagen | |

Momentaner Zustand:

Stark befahrene Hauptstraße ohne Sicherung des RV. Im Radroutennetz 2030 des Verkehrsentwicklungsplans Stadt / Region Kassel 2030 ist diese Strecke nicht als Route enthalten (Radroutennetz 2030 des VEP Region Kassel siehe auch http://www.zrk-info.de/zrk/pdf/VEP_Region_Kassel2030.pdf -> Dokumentenseite 128).

Vorgeschlagene Maßnahmen:

als allgemeine Anmerkung: Maßnahmen zur Sicherung des RV sollten langfristig erarbeitet werden. Der Straßenzug "Simmershäuser Str. / Mönchebergstraße" ist als alleinige Anbindung von Ihringshausen an KS-Mitte nicht ausreichend (im VEP Region Kassel 2030 als alleinige Hauptroute drin). Die Ihringshäuser Straße ist im Netz als schnelle Direktverbindung auch für den RV notwendig. Am Knoten Eisenschmiede besteht beispielsweise bereits heute nur ein Fahrstreifen nach Norden zur Verfügung. Verkehrsverlagerungspotential bestünde langfristig auch mit einer Straßenbahnverlängerung bis Ihringshausen (in Kombination mit z. B. neuen Park&Ride Angeboten).



Bild 1: Kartenausschnitt

Kürzel: KS_168	Routenkategorie: II,III,IV	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Außerorts	Priorität: L
Betreff: Radpendlerroute Fuldaal-Ihringshausen ↔ KS-Mitte - KS-Niederzwehren ↔ Baunatal: Bereich Weserstraße					

Geographische Lage: Anfangspunkt (Lat/Lon): 51,32337 / 9,51302 Endpunkt (Lat/Lon): 51,31895 / 9,50881 Straße: Länge: B3 574 m	Kategorisierung der Maßnahme: <input type="checkbox"/> Neuer Weg <input type="checkbox"/> Querung <input type="checkbox"/> Rastplätze <input type="checkbox"/> Fahrradstraße <input type="checkbox"/> Beschilderung <input type="checkbox"/> Sonstige <input checked="" type="checkbox"/> Oberfläche <input type="checkbox"/> Barriere <input type="checkbox"/> Tempolimit <input type="checkbox"/> Abstellanlagen
---	---

Momentaner Zustand:

Stark befahrene Hauptstraße mit z. T. fehlender Sicherung des RV, bzw. nur Gehweg Radfahrer frei. Die Strecke ist im VEP Region Kassel 2030 als Hauptroute vermerkt.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Im Straßenzug sollten bedarfsgerechte Maßnahmen zur Sicherung des RV im Rahmen des Radverkehrskonzepts der Stadt Kassel erarbeitet werden.

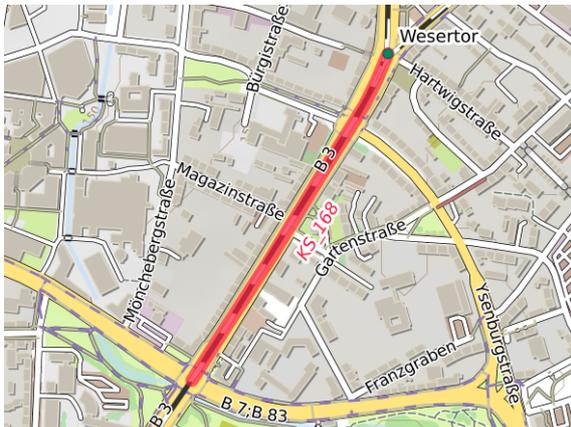


Bild 1: Kartenausschnitt

Kürzel: KS_169	Routenkategorie: II,III	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: L
Betreff: Radpendlernetz Region Kassel: Straßenzug Frankfurter Str. / Steinweg / Brüderstr. / Weserstr. im Bereich Katzensprung bis Knoten Auestadion					
Geographische Lage:		Kategorisierung der Maßnahme:			
Anfangspunkt (Lat/Lon): 51,31895 / 9,50881		<input type="checkbox"/> Neuer Weg	<input type="checkbox"/> Querung	<input type="checkbox"/> Rastplätze	
Endpunkt (Lat/Lon): 51,29830 / 9,48085		<input type="checkbox"/> Fahrradstraße	<input type="checkbox"/> Beschilderung	<input type="checkbox"/> Sonstige	
Straße: Länge: B3 3149 m		<input checked="" type="checkbox"/> Oberfläche	<input type="checkbox"/> Barriere		
		<input type="checkbox"/> Tempolimit	<input type="checkbox"/> Abstellanlagen		

Momentaner Zustand:

Die Strecke ist im Radroutennetz des VEP Region / Stadt Kassel 2030 als Hauptroute vermerkt. Stark befahrene Hauptstraße mit durchgehend nicht bedarfsgerechter RV-Führung (z. T. fehlende Sicherung des RV bzw. nur Gehweg Radfahrer frei, ältere getrennte RVA usw). Problematisch ist vor allem die Führung des RV im Gehwegbereich auf der Weinberggrampe bzw. keine getrennte RVA in diesem Bereich. An der Südstadt und Friedrichsplatz quert aktuell viel KFZ-Durchgangsverkehr diese beiden städtebaulich sehr sensiblen Gebiete. Vor allem die Anlieger in der Südstadt sind durch die enge Straßenschlucht aktuell besonders direkt vom hohen KFZ-Verkehrsaufkommen betroffen.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Ideenstudie als langfristiges Ziel: Verlagerung eines Teils des überörtlichen KFZ-Verkehrs ab Katzensprung via Hafenbrücke und Platz der Deutschen Einheit auf die parallel verlaufende Nürnberger Straße zur A 49. Die Nürnberger Straße ist weitgehend anbaufrei. So gilt hier bereits heute Tempo 60. Evtl. kann im Bereich Waldau in Zukunft der Lärmschutz für die Anlieger noch verbessert werden. Der Verkehrsfluss auf der Nürnberger Straße ist dann zu optimieren. Am Knoten Lilienthalstraße gibt es nur eine KFZ-Spur stadtauswärts zur A 49. Hier wären dann zwei Geradeaus-Spuren notwendig. Die potentielle Verkehrsverlagerung sollte bei der Neuplanung des Knoten Platz der Deutschen Einheit mit berücksichtigt werden (evtl. je drei KFZ-Fahrs Spuren über die Kreuzung in Nord-Süd-Richtung notwendig, Brückenlösung für den RV und FV). Der Knoten Scharnhorststraße / Dresdener Str. besitzt in Richtung Hafenbrücke bereits eine dreispurige KFZ-Verkehrsführung. Mit Verkehrsverlagerung Überplanung des gesamten Straßenzugs der Frankfurter Straße. Dabei sollte zwischen Trompete und Altmarkt am Besten ein potentieller Ringschluss für die Straßenbahn mit eingeplant werden. Bei der Überplanung wäre natürlich die Herstellung von FV getrennter, bedarfsgerechter RVA (auf breiten, eigenen Radverkehrsflächen auf denen sich der RV untereinander überholen kann) für diese wichtige innerstädtische Verbindung im Straßenzug Frankfurter Str. / Steinweg / Brüderstr. / Weserstr. mit zu berücksichtigen.



Bild 1: Kartenausschnitt



Bild 2: Blick vom Weinberg auf die Frankfurter Straße in der Südstadt. Der RV wird aktuell ganz links im Bild auf dem baulich abgesetzten Gehweg "Radfahrer frei" im Zweirichtungsverkehr im Gefälle gemeinsam mit dem FV geführt.



Bild 3: Gehweg "Radfahrer frei": Blick bergauf an der Weinbergstiege



Bild 4: Gehweg "Radfahrer frei": Blick bergab an der Weinbergstiege

Kürzel: KS_170	Routenkategorie: III	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune, Bund	Lage: Innerorts	Priorität: L
--------------------------	--------------------------------	-----------------------	---------------------------------------	---------------------------	------------------------

Betreff:

Radpendelroute Ahnatal-Heckershausen / Habichtswald ↔ KS-Harleshausen ↔ KS-Mitte ↔ KS-Ost ↔ Kaufungen: Wolfhager Str. im Bereich Rothenditmold

<p>Geographische Lage:</p> <p>Anfangspunkt (Lat/Lon): 51,32432 / 9,48780</p> <p>Endpunkt (Lat/Lon): 51,32462 / 9,46749</p> <p>Straße: Länge: B251 1501 m</p>	<p>Kategorisierung der Maßnahme:</p> <table border="0"> <tr> <td><input type="checkbox"/> Neuer Weg</td> <td><input type="checkbox"/> Querung</td> <td><input type="checkbox"/> Rastplätze</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> Fahrradstraße</td> <td><input type="checkbox"/> Beschilderung</td> <td><input type="checkbox"/> Sonstige</td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> Oberfläche</td> <td><input type="checkbox"/> Barriere</td> <td></td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> Tempolimit</td> <td><input type="checkbox"/> Abstellanlagen</td> <td></td> </tr> </table>	<input type="checkbox"/> Neuer Weg	<input type="checkbox"/> Querung	<input type="checkbox"/> Rastplätze	<input type="checkbox"/> Fahrradstraße	<input type="checkbox"/> Beschilderung	<input type="checkbox"/> Sonstige	<input checked="" type="checkbox"/> Oberfläche	<input type="checkbox"/> Barriere		<input type="checkbox"/> Tempolimit	<input type="checkbox"/> Abstellanlagen	
<input type="checkbox"/> Neuer Weg	<input type="checkbox"/> Querung	<input type="checkbox"/> Rastplätze											
<input type="checkbox"/> Fahrradstraße	<input type="checkbox"/> Beschilderung	<input type="checkbox"/> Sonstige											
<input checked="" type="checkbox"/> Oberfläche	<input type="checkbox"/> Barriere												
<input type="checkbox"/> Tempolimit	<input type="checkbox"/> Abstellanlagen												

Momentaner Zustand:

Stark befahrene Hauptstraße ohne Sicherung des RV.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Da allgemeiner Hinweis nur Anmerkung. Möglicher, langfristiger Lösungsansatz: Ortskernumgehung Rothenditmold realisieren und dann jetzige B251 verkehrsberuhigen. Näheres zu diesem Projekt ist den Autoren allerdings bis auf den Eintrag im VEP Stadt Kassel 2030 (Abschlussbericht auf Seite 108) nicht bekannt. Es wäre aber eine evtl. sinnvolle Maßnahme zur Verbesserung der Nahmobilität und Lebensqualität im Ortskern von Rothenditmold. In wie weit auf die alte, eingleisige Bahntrasse eine breitere Straße passt und ob z. B. Lärmschutzmaßnahmen notwendig sind (evtl. vielleicht sogar bis hin zu Einhausungen), ist den Autoren unbekannt. Inwieweit das Projekt von dieser Seite her noch finanzierbar ist, ist ebenfalls unklar (bzw. ob die Umgehung überhaupt noch als Projekt verfolgt wird). Alternativ könnte auf der Bahntrasse zwischen Tannenstraße und Mombachstr. auch gut mit einer Radroute realisiert werden. Im Februar 2018 gab es aus dem Ortsbeirat Rothenditmold die Forderung nach Tempo 30 auf Teilen der Ortsdurchfahrt der B 251 (siehe auch HNA-Artikel vom 14. Februar 2018: "<https://www.hna.de/kassel/kassel-wird-eine-strassenbahnlinie-bis-harleshausen-ausgebaut-11420836.html>". Da allgemeiner Hinweis nur Anmerkung.

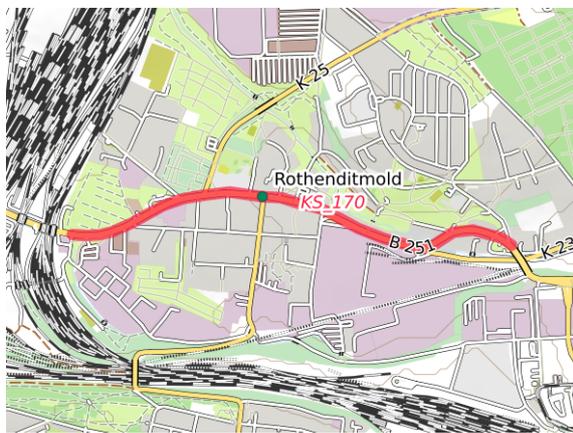


Bild 1: Kartenausschnitt

Kürzel: KS_171	Routenkategorie: III	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: L
--------------------------	--------------------------------	-----------------------	---------------------------------	---------------------------	------------------------

Betreff:

Stadtteilnetz Kassel im Bereich Wolfhager Straße zwischen Brücke Marbachsgraben und Knoten Holländischer Platz

Geographische Lage:

Anfangspunkt (Lat/Lon):

51,32100 / 9,50259

Endpunkt (Lat/Lon):

51,32326 / 9,49047

Straße: Länge:

B251 903 m

Kategorisierung der Maßnahme:

- | | | |
|--|---|-------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Neuer Weg | <input type="checkbox"/> Querung | <input type="checkbox"/> Rastplätze |
| <input type="checkbox"/> Fahrradstraße | <input type="checkbox"/> Beschilderung | <input type="checkbox"/> Sonstige |
| <input checked="" type="checkbox"/> Oberfläche | <input type="checkbox"/> Barriere | |
| <input type="checkbox"/> Tempolimit | <input type="checkbox"/> Abstellanlagen | |

Momentaner Zustand:

Stark befahrene Hauptstraße ohne Sicherung des RV. Die Strecke ist im Radroutennetz 2030 des Verkehrsentwicklungsplans 2030 Stadt und Region Kassel 2030 als Nebenroute dargestellt.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Maßnahmen zur Sicherung des RV sind notwendig. Inwieweit sich hier aufgrund der hohen KFZ-Verkehrsbelastung etwas verbessern lässt sollte überprüft werden. Aber hier wohl sogar Tram angedacht: RV-Lösungen sollten im Rahmen der angedachten Straßenbahnplanung erarbeitet und dann umgesetzt werden (wichtig: keine Haltestellenüberfahrten sondern sichere Haltestellenumfahrungen). Angedacht ist evtl. eine neue Tramtrasse zwischen Holländischer Platz und Harleshäuser Straße (siehe auch HNA-Artikel vom 23. Januar 2019 <https://www.hna.de/kassel/kassel-wird-eine-strassenbahnlinie-bis-harleshausen-ausgebaut-11420836.html>. Da allgemeiner Hinweis nur Anmerkung.

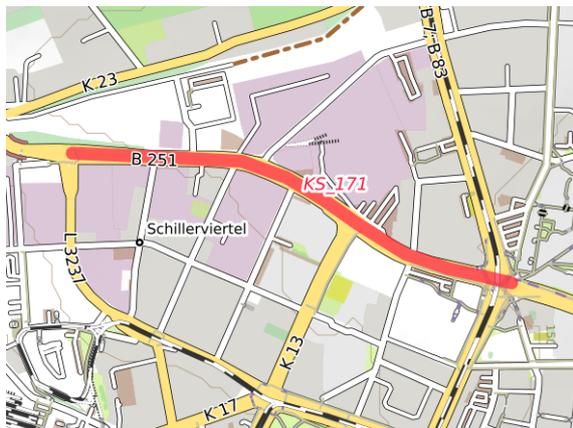


Bild 1: Kartenausschnitt

Kürzel: KS_172	Routenkategorie: III	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Außerorts	Priorität: M
--------------------------	--------------------------------	-----------------------	---------------------------------	---------------------------	------------------------

Betreff:

Radpendlernetz Region Kassel: Lückenschluss Brücke Marbachsgraben bis Schillerstraße im Verlauf der städtischen Radroute 12

Geographische Lage:

Anfangspunkt (Lat/Lon):

51,32345 / 9,48861

Endpunkt (Lat/Lon):

51,32164 / 9,49039

Länge:

314m

Kategorisierung der Maßnahme:

- | | | |
|--|---|-------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Neuer Weg | <input type="checkbox"/> Querung | <input type="checkbox"/> Rastplätze |
| <input type="checkbox"/> Fahrradstraße | <input type="checkbox"/> Beschilderung | <input type="checkbox"/> Sonstige |
| <input checked="" type="checkbox"/> Oberfläche | <input type="checkbox"/> Barriere | |
| <input type="checkbox"/> Tempolimit | <input type="checkbox"/> Abstellanlagen | |

Momentaner Zustand:

Stark befahrene Hauptstraße ohne Sicherung des RV.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Maßnahmen zur Sicherung des RV sind im Rahmen des Radverkehrskonzept der Stadt zu erarbeiten.

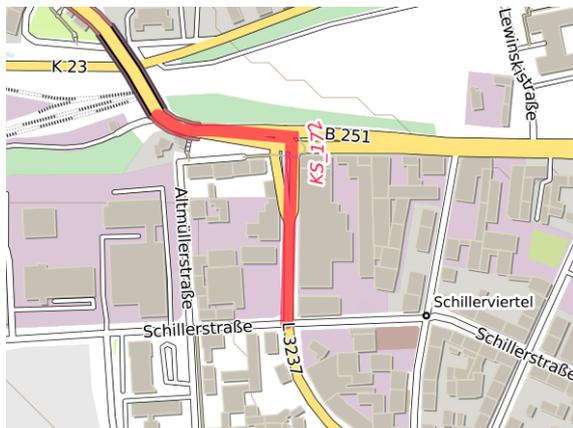


Bild 1: Kartenausschnitt

Kürzel: KS_173	Routenkategorie: III	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: M,L
--------------------------	--------------------------------	-----------------------	---------------------------------	---------------------------	--------------------------

Betreff:

Ludwig-Mond-Straße: stark befahrene Hauptstraße ohne durchgehende Sicherung des RV.

Geographische Lage:

Anfangspunkt (Lat/Lon):
51,30652 / 9,46876

Endpunkt (Lat/Lon):
51,29830 / 9,48085

Straße: Länge:
L3421 1251 m

Kategorisierung der Maßnahme:

- | | | |
|--|---|-------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Neuer Weg | <input type="checkbox"/> Querung | <input type="checkbox"/> Rastplätze |
| <input type="checkbox"/> Fahrradstraße | <input type="checkbox"/> Beschilderung | <input type="checkbox"/> Sonstige |
| <input checked="" type="checkbox"/> Oberfläche | <input type="checkbox"/> Barriere | |
| <input type="checkbox"/> Tempolimit | <input type="checkbox"/> Abstellanlagen | |

Momentaner Zustand:

Stark befahrene innerstädtische Hauptstraße mit z. T. fehlender Sicherung des RV. Die Strecke ist im VEP Region / Stadt Kassel 2030 als Hauptroute vermerkt.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Maßnahmen zur Sicherung des RV im gesamten Straßenabschnitt sollten im Rahmen des Radverkehrskonzepts der Stadt Kassel erarbeitet werden. Dies ist erfolgt. Die Pläne können von der Seite der Stadt Kassel heruntergeladen werden (Abschnitt 7 - Ludwig-Mond-Straße): <https://www.stadt-kassel.de/projekte/verkehr/infos/23931/>

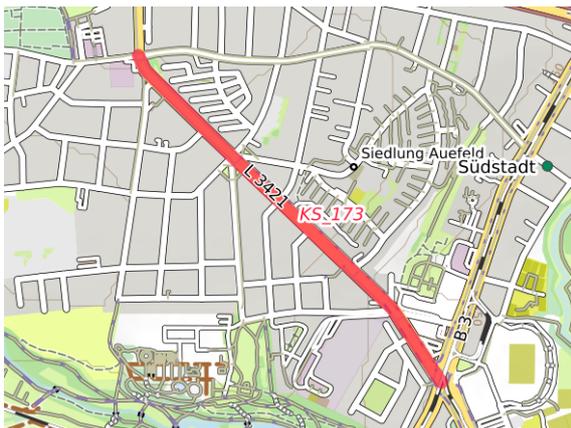


Bild 1: Kartenausschnitt



Bild 2: Nach Umbau des Knotens Sternbergstraße / Ludwig-Mond-Straße endet der Radfahrstreifen auf Höhe Zwehrener Weg.



Bild 3: Mannheim - Bismarckstraße: etwa 3 m breiter Radfahrstreifen (hier als Umweltspur; weitere Infos zum Motiv siehe hier: <http://qimby.net/image/502/umweltspur-in-der-mannheimer-bismarckstrasse-2017>).

Kürzel: KS_174	Routenkategorie: II,III,IV	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Außerorts	Priorität: M,L
Betreff: Radpendlernetz Region Kassel: Forstbachweg in KS-Forstbach					

Geographische Lage: Anfangspunkt (Lat/Lon): 51,29494 / 9,54685 Endpunkt (Lat/Lon): 51,28889 / 9,53578 Straße: Länge: K29 1088 m	Kategorisierung der Maßnahme: <input type="checkbox"/> Neuer Weg <input type="checkbox"/> Querung <input type="checkbox"/> Rastplätze <input type="checkbox"/> Fahrradstraße <input type="checkbox"/> Beschilderung <input type="checkbox"/> Sonstige <input checked="" type="checkbox"/> Oberfläche <input type="checkbox"/> Barriere <input type="checkbox"/> Tempolimit <input type="checkbox"/> Abstellanlagen
---	---

Momentaner Zustand:

Stark befahrene Hauptstraße ohne Sicherung des RV. Strecke ist im Verkehrsentwicklungsplan Region Kassel 2030 als Hauptroute ausgewiesen.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Maßnahmen zur Sicherung des Radverkehrs sollten mittel- bis langfristig erarbeitet werden.

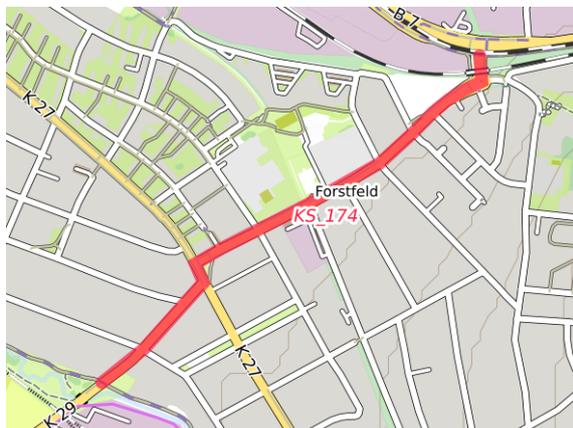


Bild 1: Kartenausschnitt

Kürzel: KS_175	Routenkategorie: III,IV	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: M-L
--------------------------	-----------------------------------	-----------------------	---------------------------------	---------------------------	--------------------------

Betreff:

Ideenstudie "Radpendlerroute Söhrebahn": Bereich Eibenweg in KS-Forstfeld

Geographische Lage:**Anfangspunkt** (Lat/Lon):

51,28965 / 9,54329

Endpunkt (Lat/Lon):

51,28592 / 9,54486

Länge:

433m

Kategorisierung der Maßnahme:

- | | | |
|---|---|-------------------------------------|
| <input checked="" type="checkbox"/> Neuer Weg | <input type="checkbox"/> Querung | <input type="checkbox"/> Rastplätze |
| <input type="checkbox"/> Fahrradstraße | <input type="checkbox"/> Beschilderung | <input type="checkbox"/> Sonstige |
| <input type="checkbox"/> Oberfläche | <input type="checkbox"/> Barriere | |
| <input type="checkbox"/> Tempolimit | <input type="checkbox"/> Abstellanlagen | |

Momentaner Zustand:

Aktuell Brachland/Grünzug auf ehemaliger Bahntrasse.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Mit Ideenstudie "Radpendlerroute Söhrebahn": sinnvoll wäre Ausbau der Bahntrasse zur Radpendlerroute mit min. 3 m Breite in Asphalt. Sofern es vom Platz her evtl. möglich wäre, sollte über eine Separation des RV vom FV nachgedacht werden. Alternativ wäre eine Fahrradstraße im Eibenweg / in der Heidenkopfstraße möglich. Anmerkung zur RV-Durchlässigkeit mit Stand 11-2018: Von der K 8 kommend ist die Heidenkopfstraße nur für Anlieger freigegeben. Für den durchfahrenden RV fehlt die Freigabe.

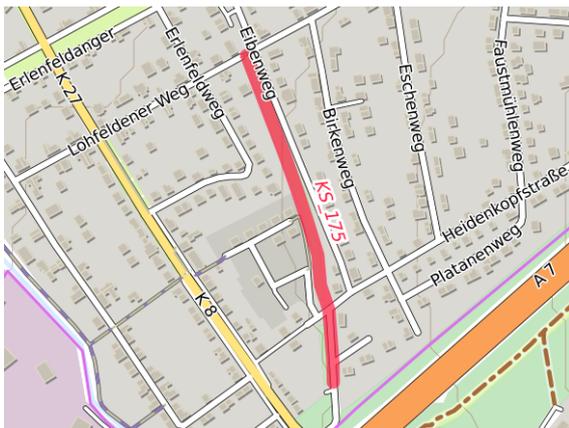
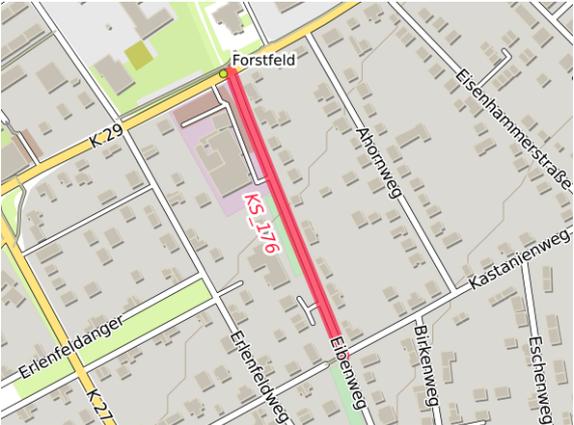


Bild 1: Kartenausschnitt

Kürzel: KS_176	Routenkategorie: III,IV	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: M-L
Betreff: Ideenstudie "Radpendlerroute Söhrebahn": Bereich Eibenweg in KS-Forstfeld					
Geographische Lage: Anfangspunkt (Lat/Lon): 51,28972 / 9,54343 Endpunkt (Lat/Lon): 51,29219 / 9,54187 Länge: 296m		Kategorisierung der Maßnahme: <input type="checkbox"/> Neuer Weg <input type="checkbox"/> Querung <input type="checkbox"/> Rastplätze <input type="checkbox"/> Fahrradstraße <input checked="" type="checkbox"/> Beschilderung <input type="checkbox"/> Sonstige <input type="checkbox"/> Oberfläche <input type="checkbox"/> Barriere <input type="checkbox"/> Tempolimit <input type="checkbox"/> Abstellanlagen			
Momentaner Zustand: Aktuell Wohnstraße mit Tempo 30.					
Vorgeschlagene Maßnahmen: Mit Realisierung der Ideenstudie "Radpendlerroute Söhrebahn" (Schlüsselstelle LOH_13, bzw. LOH_39): Mittel- bis langfristig Ausweisung als Fahrradstraße.					
					
Bild 1: Kartenausschnitt					

Kürzel: KS_177	Routenkategorie: II,III,IV	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: M1
Betreff: Radpendlerroute Kaufungen ↔ Kassel am Knoten Leipziger Str. / Sandershäuser Str.					
Geographische Lage: Ortspunkt (Lat/Lon): 51,30883 / 9,51862		Kategorisierung der Maßnahme: <input type="checkbox"/> Neuer Weg <input checked="" type="checkbox"/> Querung <input type="checkbox"/> Rastplätze <input type="checkbox"/> Fahrradstraße <input type="checkbox"/> Beschilderung <input type="checkbox"/> Sonstige <input type="checkbox"/> Oberfläche <input type="checkbox"/> Barriere <input type="checkbox"/> Tempolimit <input type="checkbox"/> Abstellanlagen			
Momentaner Zustand: Der Knoten besitzt im Bestand der derzeitigen RV-Führungen Gefahrenstellen und nicht bedarfsgerechte Führungen.					
Vorgeschlagene Maßnahmen: Maßnahmen zur Sicherung des RV sollten im Rahmen des Radverkehrskonzept der Stadt bzw. in einer Realisierungsplanung der Radpendlerroute Kaufungen - Kassel erarbeitet werden.					
					
Bild 1: Kartenausschnitt			Bild 2: Fahrtrichtung Sanderhäuser Str. in die Söhrstraße: Hier gibt es z. T. Probleme mit KFZ-Rechtsabbiegern (Bild: H. Iba).		

Kürzel: KS_178	Routenkategorie: II,III	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: evtl. L
--------------------------	-----------------------------------	-----------------------	---------------------------------	---------------------------	------------------------------

Betreff:

Radpendlernetz Kassel: Neue Hauptroute östlich Fernbahnhof: Routenteil "Rundrampe" am Unterföhrungs-
bauwerk (Ideenstudie)

Geographische Lage:

Anfangspunkt (Lat/Lon):

51,31289 / 9,44971

Endpunkt (Lat/Lon):

51,31324 / 9,44931

Länge:

156m

Kategorisierung der Maßnahme:

- | | | |
|---|---|-------------------------------------|
| <input checked="" type="checkbox"/> Neuer Weg | <input type="checkbox"/> Querung | <input type="checkbox"/> Rastplätze |
| <input type="checkbox"/> Fahrradstraße | <input type="checkbox"/> Beschilderung | <input type="checkbox"/> Sonstige |
| <input type="checkbox"/> Oberfläche | <input type="checkbox"/> Barriere | |
| <input type="checkbox"/> Tempolimit | <input type="checkbox"/> Abstellanlagen | |

Momentaner Zustand:

Punkt gehört zur Ideenstudie KS_11 bzw. KS_77: aktuell kein Bauwerk unter der Wilhelmshöher Allee vor-
handen.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Hier langfristig Errichtung einer kreisförmig ansteigenden Rampe vom lichten Unterföhrungsbauwerk in den
neuen Zweirichtungsweg entlang der Wilhelmshöher Allee zum Fernbahnhof. Auf der Rampe Herstellung
von getrennten Verkehrsflächen für den Rad- und Fußverkehr. Für die Rampe ist der Bereich neu zu modellieren.
Innerhalb und seitlich der "Rundrampe" ist die Grünanlage tiefer zu legen. Auch für den FV würde so ein neuer,
attraktiver Korridor zum Fernbahnhof entstehen, der sich gut in die vorhandenen Grünanlagen integrieren ließe.
Hinweis: Lage der Linie nur schematisch. Der genauen Raumbedarf wäre bei möglicher Machbarkeitsstudie zu
klären.

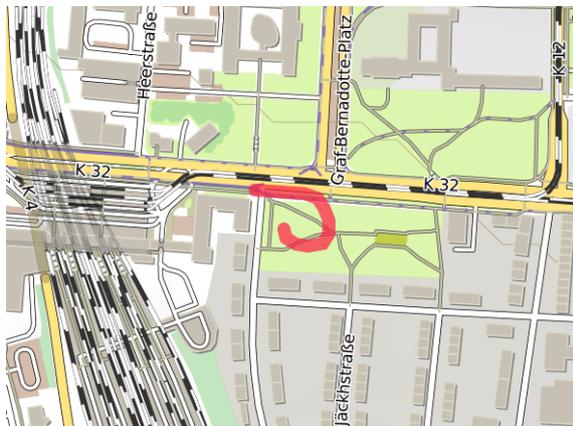


Bild 1: Kartenausschnitt

Kürzel: KS_179	Routenkategorie: II,III,IV	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune, Land	Lage: Außerorts	Priorität: M
--------------------------	--------------------------------------	-----------------------	---------------------------------------	---------------------------	------------------------

Betreff:

Radschnellweg / Raddirektroute Vellmar ↔ Kassel ↔ Baunatal im Bereich Niedervellmarer Straße L 3386

Geographische Lage:

Anfangspunkt (Lat/Lon):

51,34139 / 9,48630

Endpunkt (Lat/Lon):

51,34567 / 9,48250

Länge:

568m

Kategorisierung der Maßnahme:

- | | | |
|---|---|-------------------------------------|
| <input checked="" type="checkbox"/> Neuer Weg | <input type="checkbox"/> Querung | <input type="checkbox"/> Rastplätze |
| <input type="checkbox"/> Fahrradstraße | <input type="checkbox"/> Beschilderung | <input type="checkbox"/> Sonstige |
| <input type="checkbox"/> Oberfläche | <input type="checkbox"/> Barriere | |
| <input type="checkbox"/> Tempolimit | <input type="checkbox"/> Abstellanlagen | |

Momentaner Zustand:

Nordwärts etwa 1,75 bis 2 m breiter Hochbordradweg (inkl. baulich nicht abgesetztem Sicherheitsraum zur KFZ-Fahrbahn). Die Strecke wird z. T. auch von Fußgängern genutzt, obwohl dies nicht vorgesehen ist. Südwärts schmaler Radfahrstreifen mit etwa 1,5 m Breite (inklusive Breitstrich). Am südlichen Maßnahmenende nahe Knoten Bunsenstraße gibt es eine für den RV sehr gefährliche, da viel zu schmale, Linksabbiegerspur. Die Strecke VEL_44 ist zusammen mit Maßnahme KS_179 der "Knackpunkt" auf der Rad-Direktverbindung Kassel-Vellmar.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Errichtung einer straßenparallelen Neubaustrecke mit Separation RV und FV auf baulich getrennten Wegen östlich der Baumreihe. Hierfür ist ein Ankauf von Flächen notwendig. Direkt östlich der Baumreihe Errichtung einer reinen 4 m breiten Radfahrbahn in Asphalt, dann daneben getrennt durch einen Grünstreifen Einrichtung eines reinen Gehwegs mit 2,5 m Breite mit Asphalt oder auch Pflaster. Die Strecke sollte als attraktive Nahmobilitätsachse mit Grünzugcharakter mit evtl. neuen Baum- Gehölzpflanzungen gestaltet werden (Bänke am Gehwegbereich?). Ferner Herstellung einer separaten Beleuchtung für die neue Route. Der bisherige Hochbordradweg könnte dann entsiegelt und dem Grünzug zugeschlagen werden. So würde zwischen Philippinenhöfer Weg in Kassel und den Wiesenweg in Niedervellmar auch gleichzeitig eine attraktive "Spazierachse" zu Fuß entstehen (bei KS_180 würde die heutige Bestandsstrecke reiner Gehweg). Der heutige Radfahrstreifen in Fahrrichtung auf der Niedervellmarer Straße könnte im Bestand für lokalen Anlieger-RV bestehen bleiben. Sinnvoll wäre mit Raddirektroute aber Ummarkierung in Schutzstreifen, da als sicherer Radfahrstreifen zu schmal. Hinweis zur Lage der Linie Raddirektroute: Die Linie der Maßnahme wurde etwas weiter, als in der Realität nötig, von der Straße abgesetzt gezeichnet. Ziel ist klar zu zeigen, dass hier eine straßenparallele Neubauroute außerhalb des bestehenden Straßenraums vorgeschlagen wird. Beispiel für Radpendeln: Radschnellweg F35 in der Region Twente / Niederlande: offizielles Projektvideo auf Youtube <https://wirtschaft.hessen.de/presse/pressemitteilung/land-foerdert-rad-direktverbindung-kassel-vellmar>). Die Gesamtkosten für die Planung betragen 99.000 Euro.

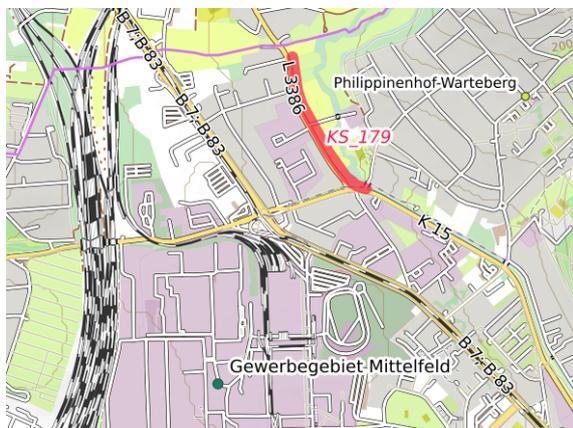


Bild 1: Kartenausschnitt



Bild 2: Blick Süd Höhe Rohrriesenstraße: rechts der schmale Radfahrstreifen.



Bild 3: Blick auf die gefährliche, viel zu schmale Linksabbiegerspur nahe Knoten Bunsenstraße.



Bild 4: Radvorrangroute FR1 in Freiburg entlang der Dreisam: links 3 m für den RV, rechts 2,5 m für den FV.

Kürzel: KS_180	Routenkategorie: II,III,IV	Freizeitroute: REIN	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: M (erledigt)
--------------------------	--------------------------------------	-------------------------------	---------------------------------	---------------------------	-----------------------------------

Betreff:

Radschnellweg / Raddirektroute Vellmar ↔ Kassel ↔ Baunatal zwischen Knoten Niedervellmarer Straße und Hegelsbergstraße (fest geplant, damit formal erledigt).

Geographische Lage:

Anfangspunkt (Lat/Lon):
51,33900 / 9,49361

Endpunkt (Lat/Lon):
51,34139 / 9,48630

Länge:
581m

Kategorisierung der Maßnahme:

- | | | |
|---|---|-------------------------------------|
| <input checked="" type="checkbox"/> Neuer Weg | <input type="checkbox"/> Querung | <input type="checkbox"/> Rastplätze |
| <input type="checkbox"/> Fahrradstraße | <input type="checkbox"/> Beschilderung | <input type="checkbox"/> Sonstige |
| <input type="checkbox"/> Oberfläche | <input type="checkbox"/> Barriere | |
| <input type="checkbox"/> Tempolimit | <input type="checkbox"/> Abstellanlagen | |

Momentaner Zustand:

Aktuell kombinierter Geh- und Radweg östlich entlang der Ahne. Für eine Raddirektroute mit weiter steigendem Radverkehr ist diese gemischte Führung hier für beide Verkehrsgruppen nicht mehr ausreichend sicher. Ferner ist diese gemischte Führung von RV und FV keine attraktive und komfortable Führung auf einer zukunftsfähigen Radpendlerroute. Außerdem gibt es hier eine Trassenbündelung der Raddirektroute Vellmar ↔ Kassel und der Radpendlerachse "Radtangente Nord".

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Lösungsansatz: Errichtung einer reinen 4 m breiten RVA in Asphalt entlang der Bunsenstraße westlich der Ahne. Die Strecke ist mit entsprechenden passiven Schutzeinrichtungen zur Bunsenstraße abzutheilen. Die Gefahr einer Mitnutzung durch FV besteht zwar prinzipiell, aber hier noch einen extra Gehweg unterzubringen ist vom Platz her eigentlich nicht möglich und ist eher auch überflüssig, da der Bestandsweg wenige Meter östlich der Ahne dann reiner Gehbereich wäre. Ideenstudie für Ahne-Übergang zur Fiedlerstraße: hier wäre es möglich nördlich oder südlich der bestehenden Ahnebrücke Höhe Hegelsbergstraße in Schräglage eine neue Querung über die Ahne herzustellen (Idee neue Brücke: Herbert Iba 2016, hier mal exemplarisch nördlich der Hegelsberstr dargestellt). Die derzeitige Route östlich der Ahne kann dann im Prinzip komplett dem FV gewidmet werden. So erhält der FV hier eine eigene Naherholungsachse, auf der man unbehindert von Radfahrern flanieren kann. Beispiel für Radpendeln: Radschnellweg F35 in der Region Twente / Niederlande: im <https://www.hna.de/lokales/kreis-kassel/kreis-kassel-radverkehr-radroute-startschuss-vellmar-planung-bau-13255473.html>: Route soll entlang der Bunsenstr. verlaufen. Weitere Details sind nicht bekannt. Da mehr oder weniger fest geplant, hier formal bereits als "erledigt" geführt.

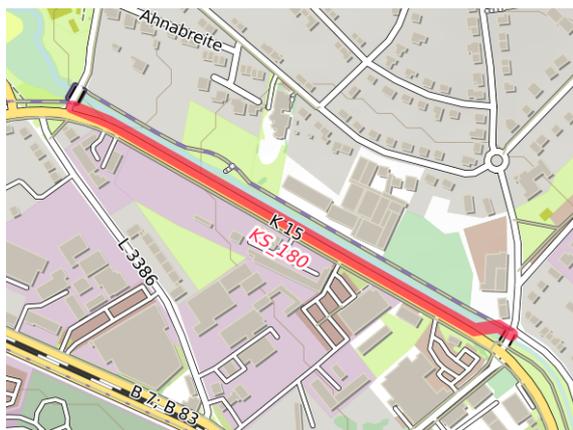


Bild 1: Kartenausschnitt



Bild 2: Blickrichtung Nord entlang der Bunsenstraße Höhe Ampel Hegelsbergstraße. Auf dem Rasenstreifen ist ausreichend Platz für eine selbstständig geführte, 4 m breite Radfahrbahn (Bild: H. Iba).

Kürzel: KS_181	Routenkategorie: II,III	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: M (erledigt)
Betreff: Radschnellweg / Raddirektroute Vellmar ↔ Kassel ↔ Baunatal zwischen Hegelsbergstraße und Knoten Eisenschmiede (fest geplant, damit formal erledigt).					
Geographische Lage:		Kategorisierung der Maßnahme:			
Anfangspunkt (Lat/Lon): 51,33125 / 9,50025		<input type="checkbox"/> Neuer Weg	<input type="checkbox"/> Querung	<input type="checkbox"/> Rastplätze	
Endpunkt (Lat/Lon): 51,33900 / 9,49361		<input type="checkbox"/> Fahrradstraße	<input type="checkbox"/> Beschilderung	<input type="checkbox"/> Sonstige	
Länge: 993m		<input checked="" type="checkbox"/> Oberfläche	<input type="checkbox"/> Barriere		
		<input type="checkbox"/> Tempolimit	<input type="checkbox"/> Abstellanlagen		
Momentaner Zustand:					
Zwischen Rothfelsstraße und nördlichem Maßnahmenende seit Sommer 2017 Fahrradstraße mit Rechts-vor-Links-Regelung. Aktuell besteht beidseitiges, ungeordnetes KFZ-Parken auf der Fahrbahn. Dadurch unter Umständen gefährliche Begegnungen KFZ ↔ RV an den Engstellen. Kurz vor Knoten Eisenschmiede beeengte Verhältnisse durch Hochbordradweg mit Fahrradparkern.					
Vorgeschlagene Maßnahmen:					
Einrichtung einer Fahrradstraße, die im gesamten Verlauf zwischen Knoten Hegelsbergstraße und Knoten Eisenschmiede Vorfahrt erhält. Ordnung des ruhenden Verkehrs: Sicherstellung einer ausreichend breiten Fahrgasse (mindestens 4 bis 5 m zuzüglich 0,75 m zu Längsparkern -> siehe auch UDV-Studie zu sicheren Fahrradstraßen: : Die Fiedlerstr. soll als bevorrechtigte Fahrradstraße ausgewiesen werden (mit rot markierten Einmündungen). Weitere Details sind nicht bekannt. Da mehr oder weniger fest geplant, hier formal bereits als "erledigt" geführt.					

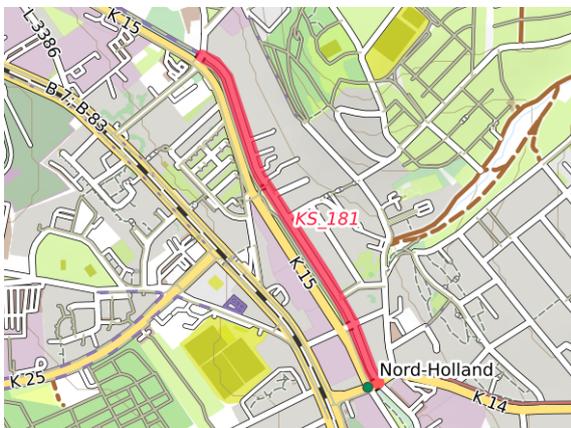


Bild 1: Kartenausschnitt



Bild 2: Blick stadtauswärts: aktuell beidseitiges Fahrbahnparken, in Zukunft Konzentration des ruhenden Verkehrs auf die östliche Fahrbahnseite mit entsprechenden 2 m breiten, markierten Stellflächen (auch der Sicherheitsraum von 0,75 m ist abzumarkieren; Bild: H. Iba).



Bild 3: Blick Süd: Fiedlerstraße am Hochbordradweg kurz vor Knoten Eisenschmiede: beengte Verhältnisse durch Fahrradparker. Hier fehlen im öffentlichen Raum wohl entsprechende Fahrradstellplätze bzw. Anwohnerfahrradparkplätze (Bild: H. Iba).



Bild 4: Mannheim: Fahrradstraße Berliner Straße mit Vorfahrt. Zur Verdeutlichung des Vorrangs der Fahrradstraße werden in Mannheim Fahrradstraßen mit Vorfahrt an den untergeordneten Einmündungen großflächig rot markiert. Nach dem städtischen Radverkehrskonzept in Kassel sollen Fahrradstraße in Zukunft so ähnlich gestaltet werden (Bild: Swen Schneider 09-2019).

Kürzel: KS_182	Routenkategorie:	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: M1
--------------------------	-------------------------	-----------------------	---------------------------------	---------------------------	-------------------------

Betreff:
Radkomfortroute Vellmar ↔ Kassel ↔ Baunatal: Knoten Eisenschmiede / Fiedlerstraße

Geographische Lage: Ortspunkt (Lat/Lon): 51,33126 / 9,50022	Kategorisierung der Maßnahme: <input type="checkbox"/> Neuer Weg <input checked="" type="checkbox"/> Querung <input type="checkbox"/> Rastplätze <input type="checkbox"/> Fahrradstraße <input type="checkbox"/> Beschilderung <input type="checkbox"/> Sonstige <input type="checkbox"/> Oberfläche <input type="checkbox"/> Barriere <input type="checkbox"/> Tempolimit <input type="checkbox"/> Abstellanlagen
---	---

Momentaner Zustand:
Aktuell fehlt eine bedarfsgerechte, qualifizierte Signalisierung des RV an der Querung Eisenschmiede. Die Ende 2016 aufgestellten "Radtaster" zur Ansteuerung der Fußgängerampel sind aus Sicht des RV keine sichere, bedarfsgerechte Lösung für diesen Knotenpunkt (insbesondere nicht auf einer Hauptradroute und an solch einem hoch frequentierten Knotenpunkt).

Vorgeschlagene Maßnahmen:
Lösungsansatz: z. B. Vollsignalisierung des Knotens für den RV. Aus Richtung Süden in der Fiedlerstraße beispielsweise Abmarkierung eines kurzen Radfahrstreifens mit aufgeweitetem Radaufstellstreifen an der neuen LSA-Haltelinie in roter Einfärbung (dazu Aufweitung des Straßenraums). Umsetzung im Rahmen der Realisierung der Radkomfortroute / Raddirektroute Vellmar ↔ Kassel. Hinweis 11-2019: HNA-Artikel zur Routenplanung vom 29. November 2019 : Die Kreuzung Fiedlerstr. / Eisenschmiede soll für den RV verbessert werden. Details nicht bekannt.
<p/> Ideenstudie Brücke?: Prinzipiell wäre theoretisch hier evtl. sogar auch eine Brücke über die Eisenschmiede möglich. Die Konstruktion könnte vielleicht als luftige Einpfeilerkonstruktion aus Stahl über der Ahne "Schwung holen" und auch wieder "hinabgleiten". Die Pfeiler würden natürlich im Bett der Ahne im Wasser stehen. Bäume müssten so im Prinzip theoretisch wohl eher nicht gefällt werden (substanzieller Beschnitt sicher schon). Brücke hier allerdings eher ein theoretischer Gedankengang, den man aber von vorn herein nicht zu 100 % automatisch ausschließen sollte.

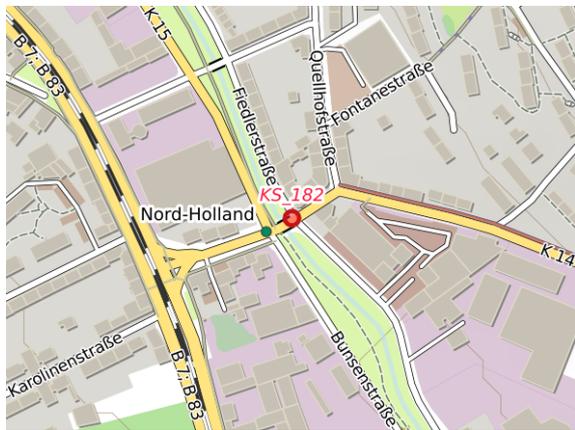


Bild 1: Kartenausschnitt



Bild 2: Knoten Eisenschmiede / Fiedlerstraße von Norden kommend: rechts der neue Radtaster für die Ansteuerung der Fußgängerampel. Er kann trotzdem keine Vollsignalisierung des Knotens für den RV ersetzen (Bild: H. Iba).



Bild 3: Fiedlerstr. von Süden kommend: etwa hier sollte der Radfahrstreifen beginnen (Bild: H. Iba).



Bild 4: Fiedlerstr. von Süden kommend: am Gehweg der neue Radtaster für die Ansteuerung der Fußgängerampel. Der auf dem Gehweg wartende RV hat aber gegenüber der Fahrbahn keine Vorrechte, außer er schiebt direkt über die Fußgängerampel. Rechts steht hier auf dem Gehweg noch ein Falschparker, der die Situation noch unübersichtlicher gestaltet (Bild: H. Iba).

Kürzel: KS_183	Routenkategorie: II,III	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: M
--------------------------	-----------------------------------	-----------------------	---------------------------------	---------------------------	------------------------

Betreff:

Radkomfortroute / Raddirektroute / Radschnellweg Baunatal ↔ Kassel ↔ Vellmar: Vorzugsroute im Bereich südliche Fiedlerstraße / Gottschalkstr. und Henschelstraße.

Geographische Lage:**Anfangspunkt** (Lat/Lon):

51,32100 / 9,50259

Endpunkt (Lat/Lon):

51,33125 / 9,50025

Länge:

1297m

Kategorisierung der Maßnahme:

- | | | |
|--|---|-------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Neuer Weg | <input type="checkbox"/> Querung | <input type="checkbox"/> Rastplätze |
| <input type="checkbox"/> Fahrradstraße | <input type="checkbox"/> Beschilderung | <input type="checkbox"/> Sonstige |
| <input checked="" type="checkbox"/> Oberfläche | <input type="checkbox"/> Barriere | |
| <input type="checkbox"/> Tempolimit | <input type="checkbox"/> Abstellanlagen | |

Momentaner Zustand:

Aktuell zwischen Holländischen Platz und Südende Fiedlerstraße Tempo-30-Zone mit Rechts-Vor-Links-Regelung. Dadurch ist aktuell kein zügiges Radfahren auf dieser wichtigen Hauptroute möglich. Ferner z. T. beeengte Fahrgasse durch beidseitiges KFZ-Fahrbahnparken. Dadurch kommt es zu gefährlichen Begegnungen zwischen RV und KFZ. In der Fiedlerstraße wurde im Sommer 2017 eine Fahrradstraße mit Rechts-Vor-Links-Regelung eingeführt.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Einrichtung einer Fahrradstraße, die im gesamten Verlauf zwischen Knoten Holländischer Platz und Knoten Eisenschmiede Vorfahrt erhält. Sicherstellung einer ausreichend breiten Fahrgasse (mindestens 4 bis 5 m zuzüglich 0,75 m zu Längsparkern -> siehe auch UDV-Studie zu sicheren Fahrradstraßen: <https://udv.de/de/strasse/stadtstrassen/wege-fuer-radfahrer/fahrradstrassen-und-einbahnstrassen>). Großflächige Markierung der untergeordneten Einmündungen. Entsprechende Maßnahmen sind im Radverkehrskonzept Stadt Kassel bzw. in der Machbarkeitsstudie zu den Raddirekttrouten / Radkomforttrouten des VEP Region / Stadt Kassel 2030 im Detail auszuarbeiten. Falls hoher Parkdruck besteht, evtl. Initiierung eines Projekts für eine platzsparende, automatische Stapelgarage als Quartiers-Parkhaus im Bereich Moritzstraße. Hinweis 11-2019: HNA-Artikel zur Routenplanung vom 29. November 2019 : Die Fiedlerstr. soll als bevorrechtigte Fahrradstraße ausgewiesen werden (mit rot markierten Einmündungen).

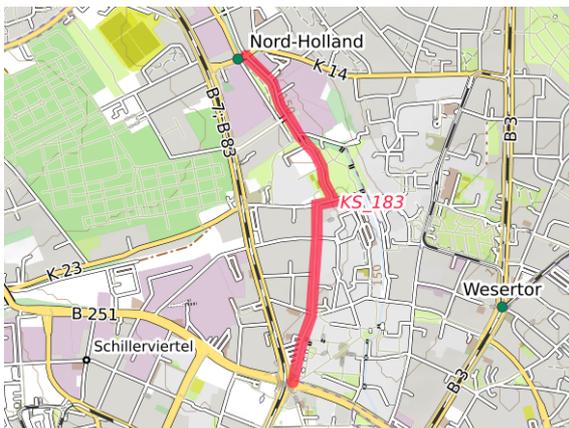


Bild 1: Kartenausschnitt



Bild 2: Henschelstr. Blick Nord: aktuell schmale Fahrgasse. Der Radfahrer fährt so direkt in der Autotürenszone (Bild: H. Iba).



Bild 3: Tübingen-Südstadt: Beispiel für eine automatische Stapelgarage als Quartiers-Parkhaus (Bilder: Swen Schneider 11-2009).



Bild 4: Mannheim: Fahrradstraße Karl-Ladenburg-Straße mit Vorfahrt. Zur Verdeutlichung des Vorrangs der Fahrradstraße werden in Mannheim Fahrradstraßen mit Vorfahrt an den untergeordneten Einmündungen großflächig rot markiert (Bild: Dirk Schmidt).

Kürzel: KS_184	Routenkategorie: II, III, IV	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Außerorts	Priorität: M1
--------------------------	--	-----------------------	---------------------------------	---------------------------	-------------------------

Betreff:
Radschnellweg / Raddirektroute Vellmar - Kassel - Baunatal: Querung Kurt-Wolters-Straße

Geographische Lage: Ortspunkt (Lat/Lon): 51,32100 / 9,50259	Kategorisierung der Maßnahme: <input type="checkbox"/> Neuer Weg <input checked="" type="checkbox"/> Querung <input type="checkbox"/> Rastplätze <input type="checkbox"/> Fahrradstraße <input type="checkbox"/> Beschilderung <input type="checkbox"/> Sonstige <input type="checkbox"/> Oberfläche <input type="checkbox"/> Barriere <input type="checkbox"/> Tempolimit <input type="checkbox"/> Abstellanlagen
---	---

Momentaner Zustand:
Im Bereich Holländischer Platz fehlt u. a. eine direkte, sozial sichere Quermöglichkeit für den RV über die Kurt-Wolters-Straße in Nord-Süd-Richtung (auf der östlichen Seite im Verlauf der Raddirektroute).

Vorgeschlagene Maßnahmen:
Errichtung einer baulich als Radfahrbahn angelegten Radverkehrsfurt mit 4 m Breite über die Kurt-Wolters-Straße. Hiermit wird im Routenverlauf die Moselthalstr. direkt mit der Henschelstraße verbunden. Am nördlichen Ende der Furt ist der zu Universität querende Fußverkehr planerisch mit zu betrachten. Dasselbe gilt für den Fußverkehr auf der Südseite der Kurt-Wolters-Straße. Für den Hopla sind in Ost-West-Richtung langfristig oberirdische Führungen für den RV als Alternative zur Unterführung zu prüfen. Die gesamte RV-Situation am Hopla sollte bei der Detailplanung der Raddirektroute Vellmar - Kassel im Detail betrachtet werden.

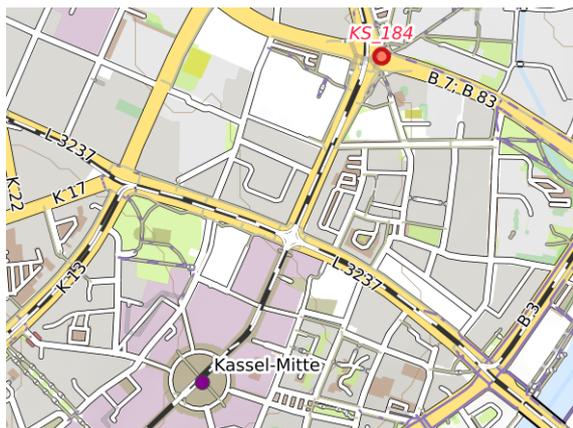


Bild 1: Kartenausschnitt



Bild 2: Am Knoten "Hopla" südlicher Bereich: Durchgang durch die Bebauung zur Moselthalstraße: Hier wäre im Gehwegbereich eine Radfahrbahn anzulegen.



Bild 3: Radfahrende nutzen heute zum Teil die Fußgängerfurt an der Ampel mit, obwohl dies nicht vorgesehen ist. Im Verlauf der Raddirektroute ist links des Bildausschnitts daher eine eigene, baulich getrennte Ampelfurt für den Radverkehr anzulegen.

Kürzel: KS_185	Routenkategorie: II,III	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: M
--------------------------	-----------------------------------	-----------------------	---------------------------------	---------------------------	------------------------

Betreff:

Radpendlernetz Region Kassel: Verknüpfung der Raddirekt- / Radkomfortrouten Baunatal ↔ KS und Vellmar ↔ KS

Geographische Lage:

Anfangspunkt (Lat/Lon):

51,32100 / 9,50259

Endpunkt (Lat/Lon):

51,31385 / 9,50056

Länge:

866m

Kategorisierung der Maßnahme:

- | | | |
|--|---|-------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Neuer Weg | <input type="checkbox"/> Querung | <input type="checkbox"/> Rastplätze |
| <input type="checkbox"/> Fahrradstraße | <input type="checkbox"/> Beschilderung | <input type="checkbox"/> Sonstige |
| <input checked="" type="checkbox"/> Oberfläche | <input type="checkbox"/> Barriere | |
| <input type="checkbox"/> Tempolimit | <input type="checkbox"/> Abstellanlagen | |

Momentaner Zustand:

Eine Verknüpfung der beiden Routen ist im VEP Region / Stadt Kassel 2030 nicht vorgesehen. Die von Vellmar kommende Route endet am "Hopla" und die von Baunatal kommende Route am Steinweg. Es gibt jedoch relevante Durchgangsradverkehre. Für diese sollte eine Verknüpfung der beiden Routen geschaffen werden.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Die hier vorgeschlagene, direkte Verknüpfung erschließt auch gleichzeitig die Stadtmitte. Die Strecke ist heute allerdings nicht durchgängig befahrbar, da an der Kurt-Schumacher-Straße eine Querung fehlt (siehe KS_186).

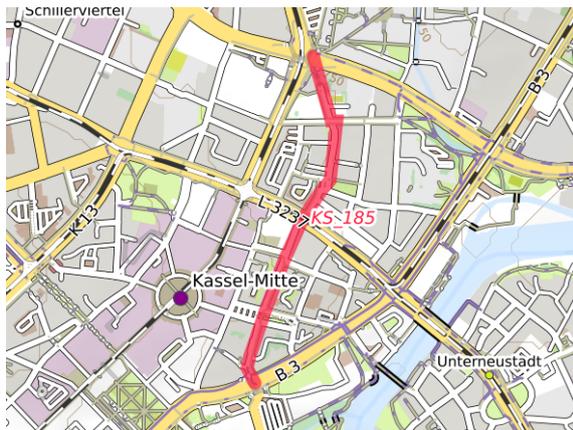


Bild 1: Kartenausschnitt



Bild 2: Klarer lässt sich der Querungsbedarf nicht aufzeigen: Drei Konradfahrer queren bereits heute gegen die Verkehrsregeln die Kurt-Schumacher-Straße

Kürzel: KS_186	Routenkategorie: II, III, IV	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Außerorts	Priorität: M
--------------------------	--	-----------------------	---------------------------------	---------------------------	------------------------

Betreff:
Verknüpfung der Radkomfortrouten KS ↔ Vellmar und KS ↔ Baunatal

Geographische Lage: Ortspunkt (Lat/Lon): 51,31745 / 9,50223	Kategorisierung der Maßnahme: <input type="checkbox"/> Neuer Weg <input checked="" type="checkbox"/> Querung <input type="checkbox"/> Rastplätze <input type="checkbox"/> Fahrradstraße <input type="checkbox"/> Beschilderung <input type="checkbox"/> Sonstige <input type="checkbox"/> Oberfläche <input type="checkbox"/> Barriere <input type="checkbox"/> Tempolimit <input type="checkbox"/> Abstellanlagen
---	---

Momentaner Zustand:
Aktuell ist keine Querungsmöglichkeit der Kurt-Schumacher-Straße vorhanden. Der Punkt "fehlende Querungen für die Nahmobilität" ist hier auch im VEP grafisch genannt: gekennzeichnet: <https://geoportal-kassel.maps.arcgis.com/apps/Viewer/index.html?appid=44c0cdf092034c5b943bed31ff076a1b>.

Vorgeschlagene Maßnahmen:
Bau einer Querungsmöglichkeit für den Rad- und Fußverkehr über die Kurt-Schumacher-Straße. Einsatz einer LSA ist sinnvoll. (Vollsignalisierung des Knotens für den RV und FV). Übergeordnete Problemlage vergleiche auch KS_119.

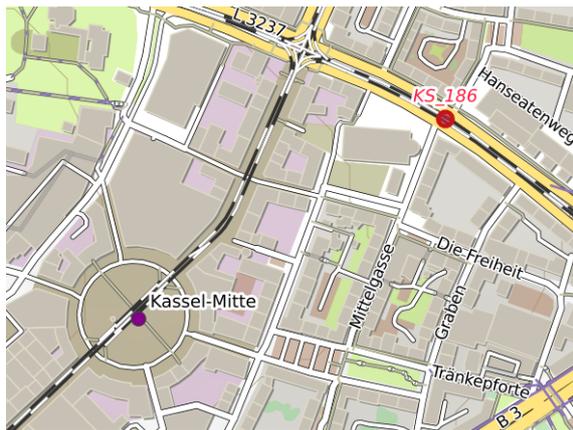


Bild 1: Kartenausschnitt



Bild 2: Klarer lässt sich der Querungsbedarf nicht aufzeigen: Drei Konradfahrer queren bereits heute gegen die Verkehrsregeln die Kurt-Schumacher-Straße.

Kürzel: KS_187	Routenkategorie: II, III, IV	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: M1
--------------------------	--	-----------------------	---------------------------------	---------------------------	-------------------------

Betreff:
Radkomfortroute Baunatal ↔ KS-Mitte ↔ Vellmar

Geographische Lage: Ortspunkt (Lat/Lon): 51,31385 / 9,50056	Kategorisierung der Maßnahme: <input type="checkbox"/> Neuer Weg <input checked="" type="checkbox"/> Querung <input type="checkbox"/> Rastplätze <input type="checkbox"/> Fahrradstraße <input type="checkbox"/> Beschilderung <input type="checkbox"/> Sonstige <input type="checkbox"/> Oberfläche <input type="checkbox"/> Barriere <input type="checkbox"/> Tempolimit <input type="checkbox"/> Abstellanlagen
---	---

Momentaner Zustand:
Nicht bedarfsgerechte Ausstattung des Knotens für den RV u. a. in Nord-Süd-Richtung: Gefahr durch links abbiegende KFZ für in Richtung Süden radelnde Verkehrsteilnehmer durch KFZ aus der Du-Ry-Straße und fehlende Aufstellbereiche .

Vorgeschlagene Maßnahmen:
Eigene LSA-Phase für den RV aus der Mittelgasse in Richtung Süden. Ergonomischere Umgestaltung der Ausfahrt aus der Mittelgasse: Errichtung einer Mittelinsel, Fahrrad-LSA mit Induktionsschleife. Alternativ könnte die Mittelgasse für den KFZ-Verkehr komplett vom Steinweg abgehängt werden. Wenige Meter weiter westlich gibt es an der Obersten Gasse eine Einfahrt für den KFZ-Verkehr in das Quartier. Ferner Markierung eines ARAS mit Schutzstreifenstück in der Einmündung Du-Ry-Straße in den Steinweg.

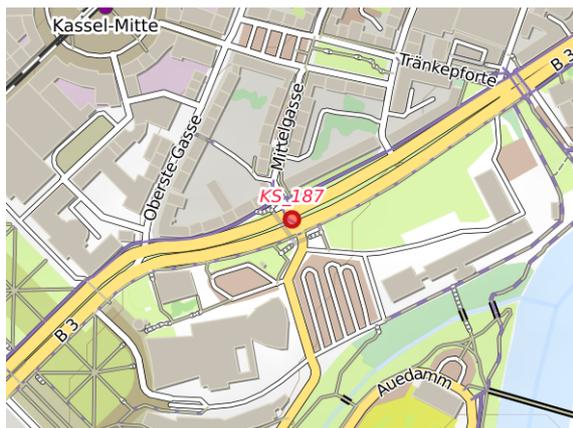


Bild 1: Kartenausschnitt



Bild 2: Die Mittelgasse vor dem Knoten Steinweg: für KFZ eine Einbahnstraße.



Bild 3: Die Anforderungsampel am Ende der Mittelgasse.

Kürzel: KS_188	Routenkategorie: II,III	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: K1-M
Betreff: KS-Mitte: Straßenzug Du-Ry-Straße, "An der Karlsaue", Auedamm					

Geographische Lage: Anfangspunkt (Lat/Lon): 51,31231 / 9,50319 Endpunkt (Lat/Lon): 51,31385 / 9,50056 Länge: 763m	Kategorisierung der Maßnahme: <input type="checkbox"/> Neuer Weg <input type="checkbox"/> Querung <input type="checkbox"/> Rastplätze <input checked="" type="checkbox"/> Fahrradstraße <input checked="" type="checkbox"/> Beschilderung <input type="checkbox"/> Sonstige <input checked="" type="checkbox"/> Oberfläche <input type="checkbox"/> Barriere <input checked="" type="checkbox"/> Tempolimit <input type="checkbox"/> Abstellanlagen Vorgeschlagene maximal Geschwindigkeit: 30 km/h
---	--

Momentaner Zustand:

Dieser Straßenzug hat eine hohe Bedeutung im Radverkehrsnetz. Aktuell Tempo 50. Es kommt trotz unübersichtlicher Straßenlage öfter zu gefährlichen Überholmanövern durch KFZ. Aktuell nur im Kurvenbereich an der Drahtbrücke Tempo 30. In der Kurve an der Orangerie z.T. holpriges, "hochstehendes" Kleinsteinpflaster.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Kurzfristig Anordnung von durchgehend Tempo 30. substazielle Neuverlegung des Kleinsteinpflasters in der Kurve an der Orangerie. Mittelfristig mit der Schaffung der Raddirektroute Baunatal <-> KS und steigenden RV-Zahlen am besten Ausweisung als Fahrradstraße.

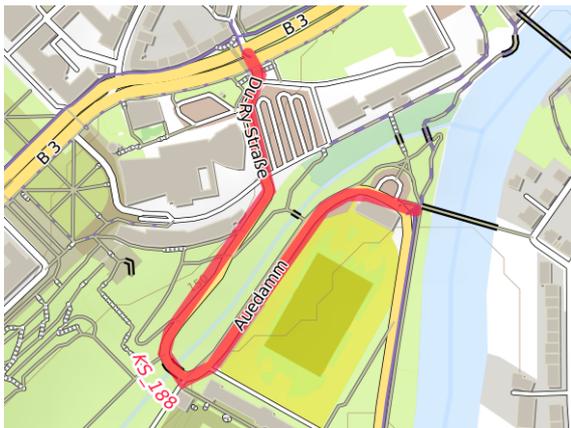


Bild 1: Kartenausschnitt

Kürzel: KS_189	Routenkategorie: II,III	Freizeitroute:	Baulasträger: Land	Lage: Außerorts	Priorität: M
Betreff: Vorzugsroute der Radschnellverbindung Baunatal - KS - Vellmar Höhe Orangerie					

Geographische Lage: Anfangspunkt (Lat/Lon): 51,30891 / 9,49681 Endpunkt (Lat/Lon): 51,31063 / 9,49955 Länge: 284m	Kategorisierung der Maßnahme: <input type="checkbox"/> Neuer Weg <input type="checkbox"/> Querung <input type="checkbox"/> Rastplätze <input type="checkbox"/> Fahrradstraße <input type="checkbox"/> Beschilderung <input type="checkbox"/> Sonstige <input checked="" type="checkbox"/> Oberfläche <input type="checkbox"/> Barriere <input type="checkbox"/> Tempolimit <input type="checkbox"/> Abstellanlagen
---	---

Momentaner Zustand:

Hier findet sich holpriges Kleinsteinpflaster, was dazu bei Nässe rutschig wird. Die Strecke gehört, soweit bekannt, zum Staatspark Karlsaue. Die Strecke wird bereits heute rege vom Radverkehr genutzt. Sie ist für den RV Teil der wichtigen "Südtangente" um die Stadtmitte.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Sinnvoll wäre als Minimalmaßnahme eine Neuverlegung des historischen Pflasters um die groben Unebenheiten zu beseitigen. Die Rutschigkeit ließe sich nur mit einem neuen Pflasterbelag lösen. Dieses Oberflächenproblem war bereits in der Vergangenheit in der Kommunikation zwischen Stadt Kassel und aktiven Radfahrenden ein Thema. Der Stadt Kassel sind hier die Hände gebunden. Letzt endlich handlungsbefugt wäre hier das Land Hessen, zu dem die Parkanlage gehört (die Museumslandschaft Hessen Kassel ist eine Institution des Landes Hessen).

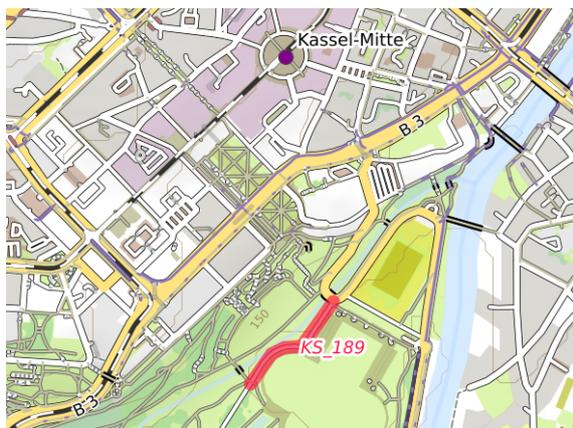


Bild 1: Kartenausschnitt

Kürzel: KS_190	Routenkategorie: II,III	Freizeitroute:	Baulasträger: Land, Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: K1, evtl. L
--------------------------	-----------------------------------	-----------------------	---------------------------------------	---------------------------	----------------------------------

Betreff:
Vorzugsroute der Radschnellverbindung Baunatal - KS - Vellmar zwischen Landaustraße und Orangerie

Geographische Lage:

Anfangspunkt (Lat/Lon):

51,30891 / 9,49681

Endpunkt (Lat/Lon):

51,30707 / 9,48989

Länge:

574m

Kategorisierung der Maßnahme:

- | | | |
|--|---|-------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Neuer Weg | <input type="checkbox"/> Querung | <input type="checkbox"/> Rastplätze |
| <input type="checkbox"/> Fahrradstraße | <input type="checkbox"/> Beschilderung | <input type="checkbox"/> Sonstige |
| <input checked="" type="checkbox"/> Oberfläche | <input type="checkbox"/> Barriere | |
| <input type="checkbox"/> Tempolimit | <input type="checkbox"/> Abstellanlagen | |

Momentaner Zustand:

Etwa 5 m breite Gemeinschaftsfläche für den RV und FV im Bereich der Parkanlage Karlsaue mit Asphaltdecke. Früher wurde diese Verbindung wohl sogar einmal vom KFZ-Verkehr genutzt. Höhe Kleingartenanlage Hofbleiche sind noch heute Reste eines entfernten Zebrastreifens zu erkennen. Die Strecke wird bereits heute rege vom Radverkehr genutzt. Sie ist für den RV Teil der wichtigen "Südtangente" um die Stadtmitte herum. Östlich der Einmündung Landaustraße findet sich eine ungesicherte Pfostensperre.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Kurzfristig: Sicherung der Pfosten mit Reflektoren und weißen Keilmarkierungen. Langfristig mit steigenden RV-Zahlen wäre vor allem östlich der Drusel eine Separierung des RV vom FV sinnvoll (im direkten Parkbereich). In wie weit das vom Denkmalschutz her möglich ist, wäre zu klären. Mit einer baulichen Aufteilung der Route in einen Geh- und Radbereich (Trennelement Rasenstreifen bzw. niedrige Hecke) könnte dem Weg auch der aktuell breite "Straßencharakter" genommen werden. Es könnte ein Nahmobilitätsboulevard mit getrennten Bereichen entstehen, der einerseits die Verkehrssicherheit zwischen RV und FV erhöhen würde und sich andererseits noch besser in die Parkanlage einfügen könnte.



Bild 1: Kartenausschnitt

Kürzel: KS_191	Routenkategorie: II	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Außerorts	Priorität: K1
Betreff: Radkomfortroute / Radschnellweg Baunatal ↔ Kassel ↔ Vellmar: Fahrradstraße Landau- und Menzelstraße					

Geographische Lage: Anfangspunkt (Lat/Lon): 51,29985 / 9,48297 Endpunkt (Lat/Lon): 51,30707 / 9,48989 Länge: 977m	Kategorisierung der Maßnahme: <input type="checkbox"/> Neuer Weg <input type="checkbox"/> Querung <input type="checkbox"/> Rastplätze <input checked="" type="checkbox"/> Fahrradstraße <input type="checkbox"/> Beschilderung <input type="checkbox"/> Sonstige <input checked="" type="checkbox"/> Oberfläche <input type="checkbox"/> Barriere <input type="checkbox"/> Tempolimit <input type="checkbox"/> Abstellanlagen
---	--

Momentaner Zustand:

Aufgrund der in Maßnahme KS_192 geschilderten Verkehrsprobleme, die vor allem 2016 auftraten, hat sich eine Bürgerinitiative aus Anwohnern gegründet (Seite in 2016 mal unter www.fahrradstraesse-suedstadt.de zu finden). Bereits seit Einführung der Fahrradstraße ist die Akzeptanz dieses Straßenstatus bei substanziellem Teil des KFZ-Verkehrs dort nicht gegeben. Der RV wird per Hupen genötigt Platz zu machen und es wird eng überholt. An den untergeordneten Einmündungen wird dem RV öfter die Vorfahrt durch KFZ genommen. Zum Teil bremst auch der KFZ-Verkehr durch seinen hohen Parkdruck den RV in der Fahrradstraße aus (durch enge verbliebene Fahrbahngassen und Ein- und Ausparkvorgänge). Mit der Fertigstellung der Baustelle in der Ludwig-Mond-Straße ging das KFZ-Durchgangsverkehrsproblem von 2017 zwar wieder zurück, die grundlegenden Probleme bestehen im Fahrradstraßenzug aber weiterhin.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Realisierung der Einbahnregelung in Maßnahme KS_192. Beschränkung des KFZ-Verkehrs per Zusatzschild im Straßenzug auf Anliegerverkehre. Anbringung von Zusatzschildern / Fahrbahnpiktogrammen mit Hinweis auf das allgemeine Tempolimit von 30 km/h in Fahrradstraßen. Bessere Verdeutlichung der Vorfahrt der Fahrradstraße gegenüber den seitlichen Einmündungen. Sicherstellung einer ausreichend breiten durchgängigen Fahrgasse. Anbringung von roten Markierungen auf der Fahrradstraße, um den Vorrang der Fahrradstraße deutlicher als bisher hervorzuheben. Die Unfallforschung der Versicherer hat Empfehlungen für sichere Fahrradstraßen erarbeitet: <https://de.wikipedia.org/wiki/Begegnungszone>). Für den Straßenzug sollten Maßnahmen im Rahmen des Radverkehrskonzepts der Stadt Kassel erarbeitet werden. Im Sommer 2017 kamen Studierende der Breda University of Applied Sciences (Niederlande) und der Bergischen Universität Wuppertal für einen Studien-Workshop nach Kassel. Die Teilnehmer des "Freshbrains Workshop Kassel" erarbeiteten auch für die Menzelstraße Lösungsvorschläge. Die Ausarbeitung kann hier als PDF (in Englisch) eingesehen werden: <https://www.hna.de/kassel/radwege-kassel-bauprojekte-2019-ngz-10264355.html>) sollen für die farbige Markierung von Fahrradstraßen im Stadtgebiet 2019 insgesamt 320.000 € ausgegeben werden. Weitere Details sind dazu nicht bekannt.

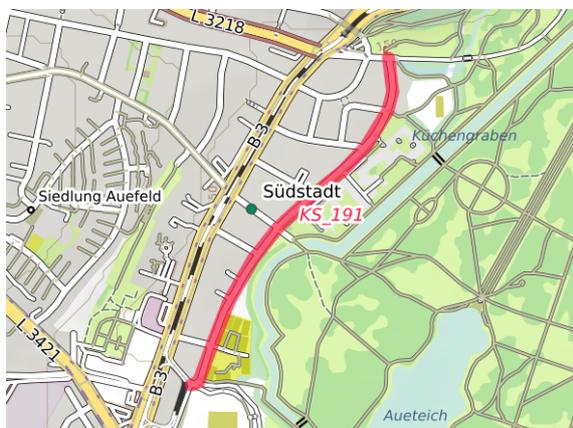


Bild 1: Kartenausschnitt



Bild 2: Mannheim: Fahrradstraße Karl-Ladenburg-Straße mit Vorfahrt. Zur Verdeutlichung des Vorrangs der Fahrradstraße werden in Mannheim Fahrradstraßen mit Vorfahrt an den untergeordneten Einmündungen großflächig rot markiert.



Bild 3: Blick aus der per beschilderung untergeordneten Einmündung Johannesstraße auf die bevorrechtigte Fahrradstraße. Mit einer roten Markierung und "Sichtlinie" wie in Mannheim könnte der Vorrang noch besser verdeutlicht werden.

Kürzel: KS_192	Routenkategorie: II, III	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Außerorts	Priorität: K1
Betreff: Radschnellweg bzw. Radpendleroute Baunatal ↔ Kassel-Mitte im Bereich KS-Südstadt: Fahrradstraße Landaustraße zwischen An der Karlsau und Johannesstraße					
Geographische Lage:		Kategorisierung der Maßnahme:			
Anfangspunkt (Lat/Lon): 51,30707 / 9,48989		<input type="checkbox"/> Neuer Weg	<input type="checkbox"/> Querung	<input type="checkbox"/> Rastplätze	
Endpunkt (Lat/Lon): 51,30591 / 9,48986		<input type="checkbox"/> Fahrradstraße	<input checked="" type="checkbox"/> Beschilderung	<input type="checkbox"/> Sonstige	
Länge: 132m		<input type="checkbox"/> Oberfläche	<input type="checkbox"/> Barriere		
		<input type="checkbox"/> Tempolimit	<input type="checkbox"/> Abstellanlagen		
Momentaner Zustand:					
<p>Im Jahr 2016 nutzte baustellenbedingt viel KFZ-Verkehr stadteinwärts die Fahrradstraße, der mutmaßlich kein Anliegerverkehr war: Nutzung des Fahrradstraßenzugs Menzel- und Landaustraße als KFZ-Schleichweg zur Ampelumgehung stadteinwärts bzw. via Unterführung Philosophenweg Richtung Tischbeinstraße. Die Fahrradstraße ist mit Stand 11-2016 nicht für den allgemeinen KFZ-Verkehr (der kein Anliegerverkehr ist) gesperrt. Schleichverkehrsprobleme im Frühjahr 2016: HNA vom 14. Juli 2016 http://www.hna.de/kassel/wegen-baustellen-mehr-unfaelle-schleichwegen-6413144.html). Die zuständige Straßenverkehrsbehörde sieht mit Stand 2016 keinen Handlungsbedarf. Bereits seit Einführung der Fahrradstraße ist die Akzeptanz dieses Straßenstatus bei substanziellem Teil des KFZ-Verkehrs dort nicht gegeben. Der RV wird per Hupen genötigt Platz zu machen und es wird eng überholt. An den ungeordneten Einmündungen wird dem RV öfter die Vorfahrt durch KFZ genommen. Mit der Fertigstellung der Baustelle in der Ludwig-Mond-Straße ist das KFZ-Durchgangsverkehrsproblem 2017 zwar wieder mit zurückgegangen, die grundlegenden Probleme bestehen im Fahrradstraßenzug aber weiterhin.</p>					
Vorgeschlagene Maßnahmen:					
<p>1. Beschränkung des KFZ-Verkehr mit einem Zusatzschild auf "Anlieger frei". 2. dauerhafte Anordnung einer Einbahnstraße in KFZ-Fahrtrichtung stadtauswärts in der Landaustraße im Abschnitt an der Karlsau und Johannesstraße. Die Einbahnstraße ist natürlich für den RV in Gegenrichtung freizugeben. Der sensible Bereich Höhe Kindergarten an der Landaustraße würde mit Einbahnregelung KS_192 weniger durchfahrende KFZ erhalten. Sollte es längerfristig darüber hinaus bei mehr Radverkehr auch mit dem RV bzw. noch mit KFZ zu Gefährungen kommen (Fahrbahnangebung zur Geschwindigkeitsdämpfung ist vorhanden), könnte hier die Fahrradstraße auch kurz unterbrochen werde und für zusätzliche Sicherheit des querenden FV per Beschilderung eine kurze 20er-Zone angelegt werden. Die längerfristig für diese Stelle geeignetere Beschilderung, die "Begegnungszone Tempo 20", gibt es in der deutschen StVO bisher nicht (in Frankreich, Österreich und der Schweiz vorhanden, Info Wikipedia: https://de.wikipedia.org/wiki/Begegnungszone). Maßnahmen zur bessern Radverkehrssicherung im gesamten Fahrradstraßenzug sollten im Rahmen des Radverkehrskonzepts der Stadt erarbeitet werden. Im Sommer 2017 kamen Studierende der Breda University of Applied Sciences (Niederlande) und der Bergischen Universität Wuppertal für einen Studien-Workshop nach Kassel. Die Teilnehmer des "Freshbrains Workshop Kassel" erarbeiteten auch für die Menzelstraße Lösungsvorschläge. Die Ausarbeitung kann hier als PDF (in Englisch) eingesehen werden https://www.shapingsociety.nl/file/1492587243.9734MUryQ0/kassel-flyer-en-online.pdf.</p>					

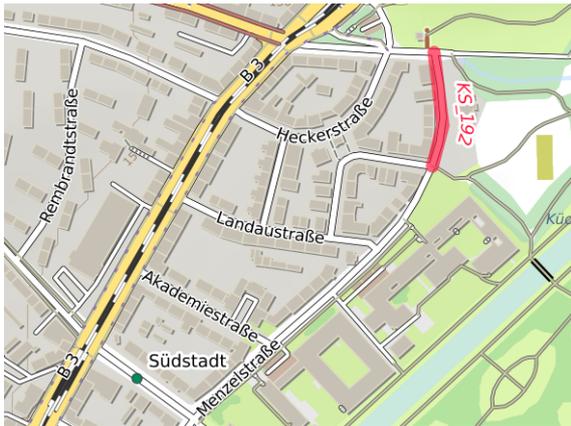


Bild 1: Kartenausschnitt



Bild 2: Blick in die Landaustraße: Beginn des Fahrradstraßenzugs an der Einmündung "An der Karlsau". Eine Beschränkung auf KFZ-Anliegerverkehr ist nicht vorhanden.



Bild 3: Fahrradstraße Landaustr. Ecke Johannesstraße: Hier würde die kurze Einbahnstraße für KFZ stadtauswärts beginnen.

Kürzel: KS_193	Routenkategorie: II	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Außerorts	Priorität: L2
--------------------------	-------------------------------	-----------------------	---------------------------------	---------------------------	-------------------------

Betreff:
Radkomfortroute / Radschnellweg Baunatal ↔ Kassel ↔ Vellmar: Vorzugsroute im Bereich B 3 - Am Aue-
stadion

<p>Geographische Lage:</p> <p>Anfangspunkt (Lat/Lon): 51,29847 / 9,48160</p> <p>Endpunkt (Lat/Lon): 51,28662 / 9,47954</p> <p>Länge: 1421m</p>	<p>Kategorisierung der Maßnahme:</p> <table border="0"> <tr> <td><input type="checkbox"/> Neuer Weg</td> <td><input type="checkbox"/> Querung</td> <td><input type="checkbox"/> Rastplätze</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> Fahrradstraße</td> <td><input type="checkbox"/> Beschilderung</td> <td><input type="checkbox"/> Sonstige</td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> Oberfläche</td> <td><input type="checkbox"/> Barriere</td> <td></td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> Tempolimit</td> <td><input type="checkbox"/> Abstellanlagen</td> <td></td> </tr> </table>	<input type="checkbox"/> Neuer Weg	<input type="checkbox"/> Querung	<input type="checkbox"/> Rastplätze	<input type="checkbox"/> Fahrradstraße	<input type="checkbox"/> Beschilderung	<input type="checkbox"/> Sonstige	<input checked="" type="checkbox"/> Oberfläche	<input type="checkbox"/> Barriere		<input type="checkbox"/> Tempolimit	<input type="checkbox"/> Abstellanlagen	
<input type="checkbox"/> Neuer Weg	<input type="checkbox"/> Querung	<input type="checkbox"/> Rastplätze											
<input type="checkbox"/> Fahrradstraße	<input type="checkbox"/> Beschilderung	<input type="checkbox"/> Sonstige											
<input checked="" type="checkbox"/> Oberfläche	<input type="checkbox"/> Barriere												
<input type="checkbox"/> Tempolimit	<input type="checkbox"/> Abstellanlagen												

Momentaner Zustand:
Aktuell keine separaten Radverkehrsflächen vorhanden. Die zwischen der B 3 und der Kleingartenanlage "Giesewiesen" verlaufende ca. 3 m breite Radverkehrsverbindung wird auch von Kfz als Zufahrt zu einem großen Parkplatz genutzt. Vor allem an Wochenenden oder bei Großveranstaltungen ist hier ein sicheres Fahrradfahren nicht möglich.

Vorgeschlagene Maßnahmen:
Errichtung von separaten Radverkehrsflächen inklusive entsprechender Beleuchtung (Separation RV und FV).

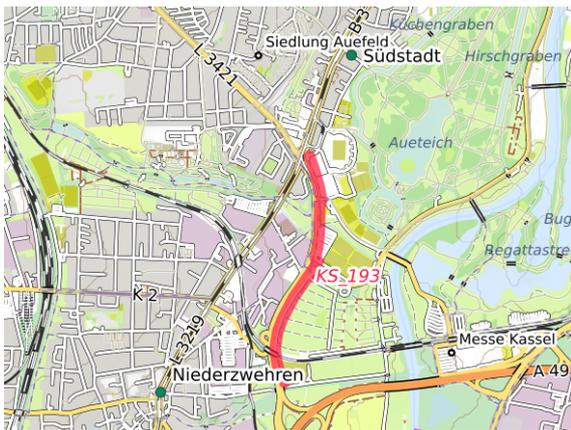


Bild 1: Kartenausschnitt



Bild 2: Radvorrangroute FR1 in Freiburg entlang der Dreisam: links 3 m für den RV, rechts 2,5 m für den FV.

Kürzel: KS_194	Routenkategorie: II,III	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Außerorts	Priorität: M1
--------------------------	-----------------------------------	-----------------------	---------------------------------	---------------------------	-------------------------

Betreff:

Vorzugsroute der Radschnellverbindung Baunatal ↔ Kassel ↔ Vellmar: KS-Niederzwehren: Unterführung A-49-Zubringer am Grunnelbach

Geographische Lage:

Ortspunkt (Lat/Lon):
51,28646 / 9,47900

Kategorisierung der Maßnahme:

- | | | |
|--|---|-------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Neuer Weg | <input checked="" type="checkbox"/> Querung | <input type="checkbox"/> Rastplätze |
| <input type="checkbox"/> Fahrradstraße | <input type="checkbox"/> Beschilderung | <input type="checkbox"/> Sonstige |
| <input type="checkbox"/> Oberfläche | <input type="checkbox"/> Barriere | |
| <input type="checkbox"/> Tempolimit | <input type="checkbox"/> Abstellanlagen | |

Momentaner Zustand:

Unbeleuchtete, zum Teil schwer einsehbare Unterführung mit steilen Rampen und zu geringem Querschnitt. Schutzgeländer an der Gewässerseite fehlen. Ferner ist der Durchlass hochwassergefährdet. Während bzw. nach jedem Starkregen ist die Unterführung des Grunnelbachs unter der A 49 AS "Kassel-Auestadion" wegen Überflutung für Fußgänger und Radfahrer nicht nutzbar. Auch längere Zeit nach Hochwassern liegen oft noch Ablagerungen aus Schlamm auf der Fahrbahn. Hinweise zu Umfahrungsmöglichkeiten sind nicht vorhanden.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Für die heute von Radfahrern und Fußgängern schon stark frequentierte Verbindung sollte eine separate überflutungssichere Quermöglichkeit der A 49-Anschlussstelle geschaffen werden: Neubau einer komplett gerade angelegten, breiteren Unterführung mit getrennten Bereichen für den RV und FV (mit taktiler Trennung). Das neue Bauwerk würde nördlich der bestehenden Grunnelbach-Unterführung angelegt. Aber auch ohne Radirektroute fehlt hier eine bedarfsgerechte Unterführung für die Nahmobilität. effizienter Bau einer Radunterführung in den Niederlanden aus Betonfertigteilen - Bilder auf Twitter <http://twitter.com/projectsfromNL/status/1091091767892549637>. Die Machbarkeitsstudie zu den drei Raddirektrouten listet als Vorzugsroute übrigens die Frankfurter Straße. Anmerkungen dazu siehe KS_101.



Bild 1: Kartenausschnitt



Bild 2: Münster - Unterführung Mauritztor: Das gerade angelegte und damit sozial sichere Bauwerk besitzt getrennte Bereiche für den RV und FV (mit taktiler Trennung). Die Richtungsfahrbahnen für den RV sind aus Sicherheitsgründen noch einmal getrennt.

Kürzel: KS_195	Routenkategorie: II,III	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: M2
--------------------------	-----------------------------------	-----------------------	---------------------------------	---------------------------	-------------------------

Betreff:

Vorzugsroute der Radschnellverbindung bzw. der Raddirektroute Baunatal ↔ Kassel ↔ Vellmar in KS-Niederzwehren Abschnitt Frankfurtstraße bis Unterführung B 3 - Am Auestation

Geographische Lage:

Anfangspunkt (Lat/Lon):

51,28662 / 9,47954

Endpunkt (Lat/Lon):

51,28609 / 9,46924

Länge:

733m

Kategorisierung der Maßnahme:

- | | | |
|--|---|-------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Neuer Weg | <input type="checkbox"/> Querung | <input type="checkbox"/> Rastplätze |
| <input type="checkbox"/> Fahrradstraße | <input checked="" type="checkbox"/> Beschilderung | <input type="checkbox"/> Sonstige |
| <input type="checkbox"/> Oberfläche | <input type="checkbox"/> Barriere | |
| <input type="checkbox"/> Tempolimit | <input type="checkbox"/> Abstellanlagen | |

Momentaner Zustand:

Aktuell Wohnstraße.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Als Radkomfortroute / Raddirektroute Ausweisung als vorfahrtsberechtigte Fahrradstraße.



Bild 1: Kartenausschnitt

Kürzel: KS_196	Routenkategorie: V	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: M2
--------------------------	------------------------------	-----------------------	---------------------------------	---------------------------	-------------------------

Betreff:

Vorzugsroute Radkomfortroute / Radschnellweg Baunatal ↔ Kassel ↔ Vellmar in KS-Niederzwehren: Knoten Frankfurter Straße / Korbacher Straße / Krappgarten

Geographische Lage: Ortspunkt (Lat/Lon): 51,28590 / 9,46917	Kategorisierung der Maßnahme: <input type="checkbox"/> Neuer Weg <input checked="" type="checkbox"/> Querung <input type="checkbox"/> Rastplätze <input type="checkbox"/> Fahrradstraße <input type="checkbox"/> Beschilderung <input type="checkbox"/> Sonstige <input type="checkbox"/> Oberfläche <input checked="" type="checkbox"/> Barriere <input type="checkbox"/> Tempolimit <input type="checkbox"/> Abstellanlagen
---	--

Momentaner Zustand:

Fehlende Direktverbindung für den RV in der Relation Korbacher Straße ↔ Krappgarten als Zuführung zum Radschnellweg.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Errichtung einer in beiden Fahrrichtungen durchlässigen Querung im Bereich des signalisierten Knotenpunktes (Korbacher Str. ↔ Krappgarten). Anlage einer baulichen RV-Furt, die unabhängig vom FV geführt wird. Ferner ist eine bauliche Integration der abknickenden Vorzugsroute der Raddirektverbindung KS ↔ Baunatal mit Aufstellflächen, eigenen Lichtsignalanlagen usw. in den Knoten notwendig. Hinsichtlich der Lichtsignalanlagen ist der Knoten auf kurze Wartezeiten für die Raddirektroute zu optimieren.

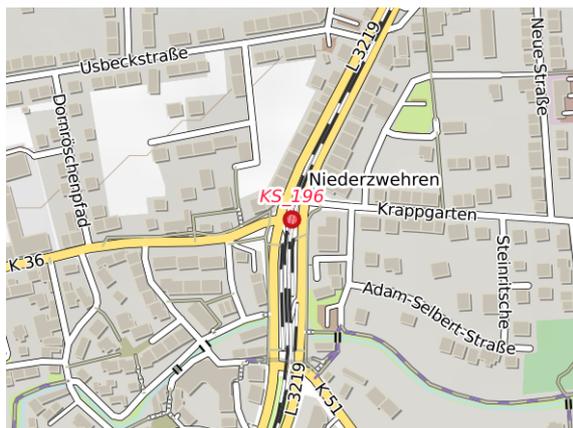


Bild 1: Kartenausschnitt

Kürzel: KS_197	Routenkategorie: II,III	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: M,L
--------------------------	-----------------------------------	-----------------------	---------------------------------	---------------------------	--------------------------

Betreff:

Radschnellverbindung / Raddirektroute Baunatal ↔ Kassel ↔ Vellmar: Vorzugsvariante im Bereich Frankfurter Straße in Niederzwehren-Ortsmitte

Geographische Lage:**Anfangspunkt** (Lat/Lon):

51,28609 / 9,46924

Endpunkt (Lat/Lon):

51,27919 / 9,45590

Straße: Länge:

L3219 1324 m

Kategorisierung der Maßnahme:

- | | | |
|--|---|-------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Neuer Weg | <input type="checkbox"/> Querung | <input type="checkbox"/> Rastplätze |
| <input type="checkbox"/> Fahrradstraße | <input type="checkbox"/> Beschilderung | <input type="checkbox"/> Sonstige |
| <input checked="" type="checkbox"/> Oberfläche | <input type="checkbox"/> Barriere | |
| <input type="checkbox"/> Tempolimit | <input type="checkbox"/> Abstellanlagen | |

Momentaner Zustand:

Im Bereich der Frankfurter Straße aktuell weitgehend fehlende Sicherung des RV. Der aktuelle "Zick-Zack-Verlauf" der städtischen Radroute 8 am Grunelbach ist in keine Weise eine bedarfsgerechte Radroute zwischen Baunatal und Kassel. Dies sieht der VEP Region Kassel ebenso und nutzt für die Radkomfortroute die Frankfurter Straße.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Verlagerung des RV auf den direkten Straßenzug der Frankfurter Straße. Laut Machbarkeitsstudie soll die Vorzugsroute der Raddirektroute hier verlaufen. Die Machbarkeitsstudie "Raddirektverbindungen im Zweckverband Raum Kassel", die im Dezember 2018 veröffentlicht wurde, ist hier zu finden: <https://www.zrk-kassel.de/aktuelles/artikel/2018/raddirektverbindungen-im-zweckverband-raum-kassel.html>. Dafür ist hier mittelfristig eine Umgestaltung der Frankfurter Straße notwendig (am besten mit Anlage geschützter Radfahrstreifen vom mindestens 2,5 m Breite (besser 3 m), alternativ hochwertige bauliche Radwege oder zumindestens breite Radfahrstreifen + mindestens 0,75 m Sicherheitsraum zu evtl. Längsparkern). Auf den Radverkehrsanlagen müssen sich Radfahrende sicher überholen können. Radfahrstreifen mit Längsparkern rechts des Streifen sind auf stärkerbefahrenden Radrouten, wie dies bei dieser Route in der Zukunft der Fall sein soll, aber eher ungeeignet (Konflikte mit ein- und ausparkenden Fahrzeugen). Schutzstreifen sind für diese wichtige Radverkehrsverbindung nicht akzeptabel. Hier sind eigene Radverkehrsflächen notwendig. Die Frankfurter Straße benötigt hier südlich der Einmündung Korbacher Straße keine vier KFZ-Spuren mehr. Für den KFZ-Verkehr bleibt eine (evtl. überbreite) Fahrbahn übrig. Sinnvoll wäre hier dann allerdings aufgrund der Ampeln eine auf den Radverkehr abgestimmte Grüne Welle mit 20 km/h.

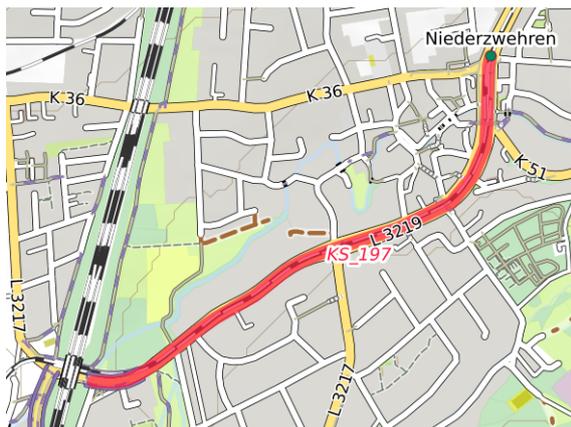


Bild 1: Kartenausschnitt



Bild 2: Symbolbild aus Mannheim - Bismarckstraße: etwa 3 m breiter Radfahrstreifen (hier als Umweltspur; weitere <http://qimby.net/image/502/umweltspur-in-der-mannheimer-bismarckstrasse-2017>).



Bild 3: geschützter Radfahrstreifen Rheinstraße Darmstadt 2,3 m breit (Symbolbild).



Bild 4: Ludwigshafen am Rhein: breiter Radfahrstreifen in der Heiligstraße (Symbolbild, Motiv von Swen Schneider 2019).

Kürzel: KS_198	Routenkategorie: II	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: M-L
--------------------------	-------------------------------	-----------------------	---------------------------------	---------------------------	--------------------------

Betreff:

Radschnellverbindung / Raddirektroute Baunatal ↔ Kassel ↔ Vellmar: Alternativvariante südlich der Frankfurter Straße in Niederzwehren

Geographische Lage:

Anfangspunkt (Lat/Lon):

51,28072 / 9,47012

Endpunkt (Lat/Lon):

51,27749 / 9,45507

Länge:

1297m

Kategorisierung der Maßnahme:

- | | | |
|--|---|-------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Neuer Weg | <input type="checkbox"/> Querung | <input type="checkbox"/> Rastplätze |
| <input type="checkbox"/> Fahrradstraße | <input checked="" type="checkbox"/> Beschilderung | <input type="checkbox"/> Sonstige |
| <input checked="" type="checkbox"/> Oberfläche | <input type="checkbox"/> Barriere | |
| <input type="checkbox"/> Tempolimit | <input type="checkbox"/> Abstellanlagen | |

Momentaner Zustand:

Aktuell Wohnstraßen ohne quartiersübergreifende Routenfunktion.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Sofern die Bahnunterführung in Verlängerung der Falkensteinstraße bei KS_202 mit vertretbarem Aufwand realisierbar wäre, könnte die Radschnellverbindung in Niederzwehren evtl. auch komplett südlich der Frankfurter Straße durch Wohnstraßen geführt werden (Frage der Anliegerakzeptanz; siehe KS_198, KS_104 und KS_99). Diese Variante wäre in einer Machbarkeitsstudie mit zu betrachten. Die Strecke ist so auch Teil der Alternativvariante (1) für den Radschnellweg / Radkomfortroute Baunatal ↔ KS ↔ Vellmar.

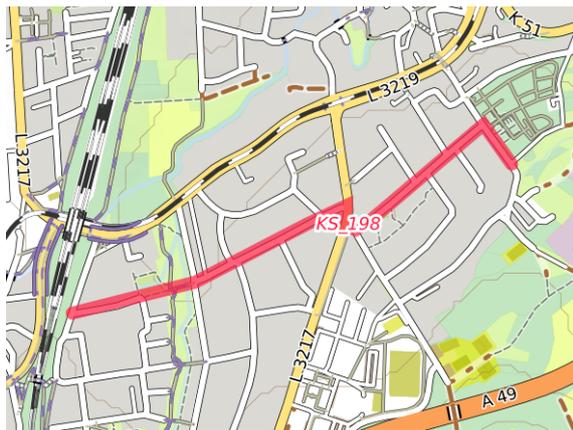


Bild 1: Kartenausschnitt

Kürzel: KS_199	Routenkategorie: II	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Außerorts	Priorität: M-L
Betreff: Radschnellverbindung / Raddirektroute Baunatal ↔ Kassel ↔ Vellmar : VEP-Variante über Falkensteinstraße					

Geographische Lage: Anfangspunkt (Lat/Lon): 51,27919 / 9,45590 Endpunkt (Lat/Lon): 51,27147 / 9,44211 Länge: 1462m	Kategorisierung der Maßnahme: <input type="checkbox"/> Neuer Weg <input type="checkbox"/> Querung <input type="checkbox"/> Rastplätze <input type="checkbox"/> Fahrradstraße <input checked="" type="checkbox"/> Beschilderung <input type="checkbox"/> Sonstige <input type="checkbox"/> Oberfläche <input type="checkbox"/> Barriere <input type="checkbox"/> Tempolimit <input type="checkbox"/> Abstellanlagen
--	---

Momentaner Zustand:

Der Streckenvorschlag des VEP verläuft hier über die Falkensteinstraße mit neuer Bahnquerung. Ob der Bau einer Unterführung bei KS_202 allerdings möglich ist, ist für die Autoren unklar, da es hier im Beginn der Neubaustrecke einen Bahntunnel gibt.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Die Falkensteinstraße besitzt einen eher engen Fahrbahnquerschnitt, der dazu aktuell noch stark mit ruhendem Verkehr belegt ist. Ob hier eine Radschnellverbindung Akzeptanz finden würde, wäre zu klären. Die Autoren haben daher die Vorzugsroute 2017 nach Wunsch von Autor Herbert Iba auf die Obervellmarer Straße gelegt (siehe KS_200). Mit Stand 12-2018 soll nach der Machbarkeitsstudie für die Raddirektroute in der Region Kassel auf der Falkensteinstraße die Raddirektroute Baunatal - Kassel verlaufen (siehe HNA-Artikel vom 9. Dezember 2018 <https://www.hna.de/lokales/kreis-kassel/kreis-kassel-ort306256/pendler-rad-routen-im-kasseler-umland-stehen-fest-10828125.html>, Weiteres ist nicht bekannt). Ergänzung 2019: Mit einer potentiellen Bahnunterführung KS_202 wäre eine Raddirektroute aber hier sicher durchaus auch zielführend.

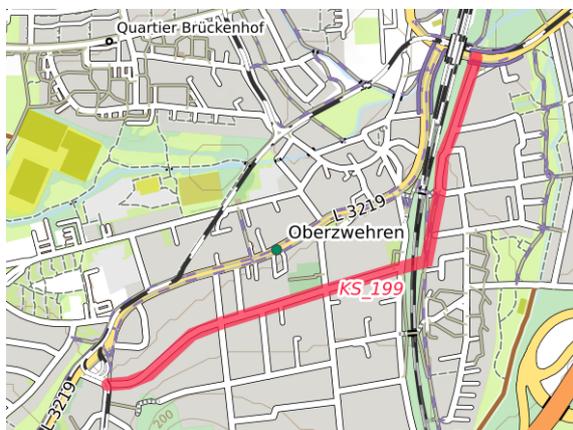


Bild 1: Kartenausschnitt



Bild 2: Falkensteinstraße mit Blickrichtung West

Kürzel: KS_200	Routenkategorie: II	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: M,L
Betreff: Vorzugsroute Raddirektroute Baunatal ↔ Kassel in der Ortsdurchfahrt Oberzwehren - Altenbaunaer Straße (L3219)					
Geographische Lage:		Kategorisierung der Maßnahme:			
Anfangspunkt (Lat/Lon): 51,27919 / 9,45590		<input type="checkbox"/> Neuer Weg	<input type="checkbox"/> Querung	<input type="checkbox"/> Rastplätze	
Endpunkt (Lat/Lon): 51,27297 / 9,44240		<input type="checkbox"/> Fahrradstraße	<input type="checkbox"/> Beschilderung	<input type="checkbox"/> Sonstige	
Straße: Länge: L3219 1330 m		<input checked="" type="checkbox"/> Oberfläche	<input type="checkbox"/> Barriere		
		<input type="checkbox"/> Tempolimit	<input type="checkbox"/> Abstellanlagen		

Momentaner Zustand:

Die Ortsdurchfahrt besitzt aktuell zum Teil RVA, die sowohl von der Linienführung, wie auch von der Breite nicht für eine Radschnellverbindung tauglich sind. Ferner besitzen diese Bestands-RVA allgemeine Sicherheitsprobleme (z. B. Einfahrten im Streckenverlauf, fehlende Furtmarkierungen). Hinweis zu möglichen Routenalternativen nördlich der L3219: Potentielle Streckenvarianten in Oberzwehren nördlich der Altenbaunaer Straße im Bereich alter Ortskern vor allem parallel der Tramstrecke wurden nicht weiter verfolgt. Grundproblem all dieser potentiellen Varianten ist, dass der Radverkehr auf der Route Baunatal <-> Kassel-Mittel zweimal die Altenbaunaer Straße queren muss, was entsprechende Zeitverluste bedeutet. Ferner ist für die Autoren unklar, ob hier auf irgendeinem Routenkorridor ausreichend Platz vorhanden ist. Der Übersicht halber wurden diese Varianten nicht im GIS eingetragen. Die Strecke ist im VEP Region Kassel 2030 als Hauptroute enthalten (siehe Radroutennetz 2030 http://www.zrk-info.de/zrk/pdf/VEP_Region_Kassel2030.pdf).

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Routenwunsch Autor Herbert Iba 2017 für die Raddirektroute Baunatal - Kassel: Für die Schaffung sichererer und bedarfsgerechter RVA wäre die Ortsdurchfahrt komplett umzugestalten. Der öffentliche Raum vom Straßenquerschnitt her steht im Maßnahmenverlauf an den meisten Stellen zur Verfügung. An Engstellen könnten die Breiten der Radfahrbahnen auf kurzen Abschnitten auch vom Regelquerschnitt abweichen.

Anmerkung Autor Dirk Schmidt 2020: Die Schaffung von Radverkehrsanlage nach Radschnellwegstandard (3 m pro Fahrtrichtung) ist hier auch mit Komplettumbau in substantiellen Bereichen vom Platz her nicht möglich. Hier müssten wohl größere Kompromisse gemacht werden bzw. der aktuelle Bestand teil der Raddirektroute. In sofern wäre die Variante Falkensteinstraße als bevorrechtigte Fahrradstraße durchaus attraktiv. Sie verläuft abseits des großen KFZ-Verkehrs. Knackpunkt ist hier allerdings die Bahnquerung bei KS_202. Die Machbarkeitsstudie hat so auch die Variante Falkensteinstraße zur vertiefenden Untersuchung vorgeschlagen. Lediglich der nördliche Teil der Ortsdurchfahrt ab Höhe Oberzwehrener Straße ist noch Teil der Vorzugsroute (sofern die Unterführung bei KS_2020 nicht machbar ist) Sonst siehe Streckenverlauf der Vorzugsroute der Studie auch bei den Radrouten im Menü der Digitalkarte.

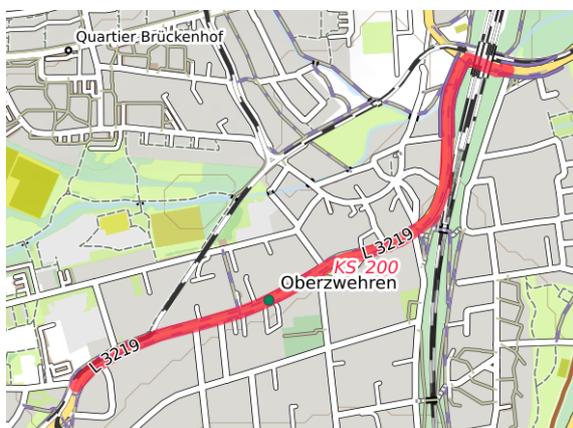


Bild 1: Kartenausschnitt



Bild 2: Altenbaunaer Straße Höhe Einmündung Oberzwehrener Straße: Blick Richtung KS-Stadtmitte (Engstelle im Straßenraum).



Bild 3: Altenbaunaer Straße Höhe Einmündung Oberwehrener Straße: Blick Richtung Baunatal



Bild 4: Göttingen - eRaschnellweg: hochwertige Gestaltung mit Asphalt im Seitenraum. Klare Separation RV & FV durch unterschiedliche Oberflächen und klar erkennbare, weiße taktile Formsteine.

Kürzel: KS_201	Routenkategorie: II,III	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: M,L
Betreff: Vorzugsroute Raddirektroute Baunatal ↔ Kassel					
Geographische Lage: Anfangspunkt (Lat/Lon): 51,26952 / 9,44171 Endpunkt (Lat/Lon): 51,27297 / 9,44240 Länge: 387m		Kategorisierung der Maßnahme: <input type="checkbox"/> Neuer Weg <input type="checkbox"/> Querung <input type="checkbox"/> Rastplätze <input checked="" type="checkbox"/> Fahrradstraße <input checked="" type="checkbox"/> Beschilderung <input type="checkbox"/> Sonstige <input type="checkbox"/> Oberfläche <input type="checkbox"/> Barriere <input type="checkbox"/> Tempolimit <input type="checkbox"/> Abstellanlagen			
Momentaner Zustand: Aktuell Wohnstraße mit RV-Führung im Mischverkehr.					
Vorgeschlagene Maßnahmen: Mit Raddirektroute / Radschnellweg Ausweisung als vorfahrtsberechtigte Fahrradstraße.					
					
Bild 1: Kartenausschnitt					

Kürzel: KS_202	Routenkategorie: II, IV	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: L2
--------------------------	-----------------------------------	-----------------------	---------------------------------	---------------------------	-------------------------

Betreff:

Radschnellverbindung / Raddirektroute Baunatal ↔ Kassel ↔ Vellmar: VEP-Variante Falkensteinstraße, Bahnquerung im Bereich KS-Oberzwehren

Geographische Lage:

Ortspunkt (Lat/Lon):
51,27431 / 9,45355

Kategorisierung der Maßnahme:

- | | | |
|--|--|-------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Neuer Weg | <input type="checkbox"/> Querung | <input type="checkbox"/> Rastplätze |
| <input type="checkbox"/> Fahrradstraße | <input type="checkbox"/> Beschilderung | <input type="checkbox"/> Sonstige |
| <input type="checkbox"/> Oberfläche | <input checked="" type="checkbox"/> Barriere | |
| <input type="checkbox"/> Tempolimit | <input type="checkbox"/> Abstellanlagen | |

Momentaner Zustand:

Bei Variante Radschnellverbindung über Falkensteinstraße und komplett südlich L 3219 (Altenbaunaer Straße): hier fehlende Bahnunterführung

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Bei Umsetzung der VEP-Variante wäre hier der Bau einer sozial sicheren Unterführung für den NMIV mit baulich getrennten Verkehrsbereichen für FV und RV notwendig.

Solch ein Bauwerk wäre für den Radverkehr hier durchaus von Mehrwert, da auch unabhängig von der Radschnellverbindung hier eine neue, direkte Wegebeziehung für den stadtteilübergreifenden Radverkehr entstehen würde.

Die Variante "Falkensteinstraße" ist im VEP der Stadt Kassel enthalten. Ob der Bau einer Unterführung hier allerdings möglich ist, ist für die Autoren unklar (bzw. für die Autoren eher unwahrscheinlich), da es hier im Beginn der Neubaustrecke einen Bahntunnel gibt. Daher wurde die Vorzugsroute der Radschnellverbindung Baunatal Kassel hier auf die L 3219 (Altenbaunaer Straße) gelegt. Und dieser Punkt wurde nur als Anmerkung in die Datenbank aufgenommen.

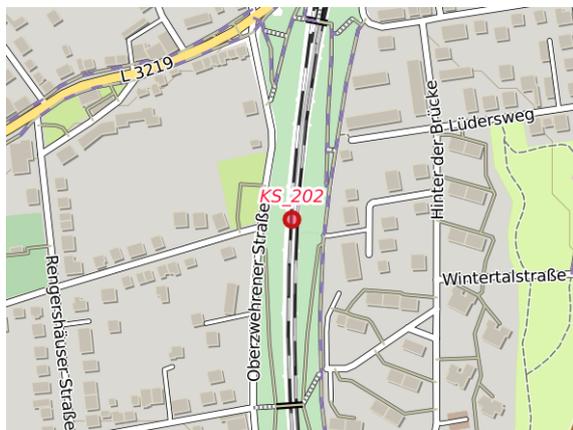


Bild 1: Kartenausschnitt



Bild 2: Blick vom Ende der Falkensteinstraße auf den Bahndamm / Lärmschutzwall



Bild 3: Münster - Unterführung Mauritztor: Das gerade angelegte und damit sozial sichere Bauwerk besitzt getrennte Bereiche für den RV und FV (mit taktlicher Trennung).

Kürzel: KS_203	Routenkategorie: II,III	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: M,L
Betreff: Radpendlernetz Region Kassel: Wirtschaftsweg in Verlängerung "Zum Feldlager"					

Geographische Lage: Anfangspunkt (Lat/Lon): 51,33967 / 9,45626 Endpunkt (Lat/Lon): 51,33517 / 9,45424 Länge: 530m	Kategorisierung der Maßnahme: <input type="checkbox"/> Neuer Weg <input type="checkbox"/> Querung <input type="checkbox"/> Rastplätze <input type="checkbox"/> Fahrradstraße <input type="checkbox"/> Beschilderung <input type="checkbox"/> Sonstige <input checked="" type="checkbox"/> Oberfläche <input type="checkbox"/> Barriere <input type="checkbox"/> Tempolimit <input type="checkbox"/> Abstellanlagen
---	---

Momentaner Zustand:

U. a. offenes Bankett an einer Wegkante und bei viel Fußverkehr auch nicht gerade übermäßige Wegbreite. Bei Begegnungen mit KFZ müssen Radfahrende z. T. in das offene Bankett fahren. Im "Radroutennetz 2030" des VEP Region / Stadt Kassel 2030 verläuft auf dieser Bestandsroute eine Nebenroute. Trotz der anspruchsvollen Topografie wird die Strecke mangels Alternativen bereits heute substanziell genutzt (quasi als Hauptroute).

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Verbreiterung der Asphaltdecke in den Schotterbereich / Parkbereich hinein (mit Entfernung des offenen Banketts um 2 bis 2,5 m Breite). Abmarkierung der Stellplätze, damit dann nicht die Fahrbahn beidseitig zugeparkt wird. In wie weit sich mit dem in Erschließung befindlichem Neubaugebiet vielleicht etwas im Maßnahmenbereich ändert, ist mit Stand 09-2017 nicht bekannt.



Bild 1: Kartenausschnitt



Bild 2: Blick auf das offene Schotterbankett.

Kürzel: KS_204	Routenkategorie: II,III	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Außerorts	Priorität: L
--------------------------	-----------------------------------	-----------------------	---------------------------------	---------------------------	------------------------

Betreff:
Radpendlernetz Region Kassel - Radtangente West zwischen Wolfhager Straße und Schwarzenbergstraße

Geographische Lage:

Anfangspunkt (Lat/Lon):
51,33195 / 9,45025

Endpunkt (Lat/Lon):
51,32820 / 9,44776

Länge:
456m

Kategorisierung der Maßnahme:

- | | | |
|--|---|-------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Neuer Weg | <input type="checkbox"/> Querung | <input type="checkbox"/> Rastplätze |
| <input type="checkbox"/> Fahrradstraße | <input type="checkbox"/> Beschilderung | <input type="checkbox"/> Sonstige |
| <input checked="" type="checkbox"/> Oberfläche | <input type="checkbox"/> Barriere | |
| <input type="checkbox"/> Tempolimit | <input type="checkbox"/> Abstellanlagen | |

Momentaner Zustand:

Im "Radroutennetz 2030" des VEP Region / Stadt Kassel 2030 (<https://www.zrk-info.de/entwicklungsplanung/verkehrsentwicklungsplan-vep-region-kassel.html>) verläuft auf dieser Bestandsstrecke eine Nebenroute (siehe Dokumentenseite 135).

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Ein Ausbau der Strecke mit Separation RV und FV ist in Zukunft mit weiter steigenden RV-Anteilen wichtig, um die Verkehrssicherheit zu wahren. Dafür wäre hier Grundankauf erforderlich. Eine Alternative wäre vielleicht eine komplett neue, zusätzliche Radpendlerverbindung im direkten Bahnkorridor (Sachverhalt siehe KS_241). Hier wären auch die Steigungen im Verhältnis zum Feldlager substanziell geringer.

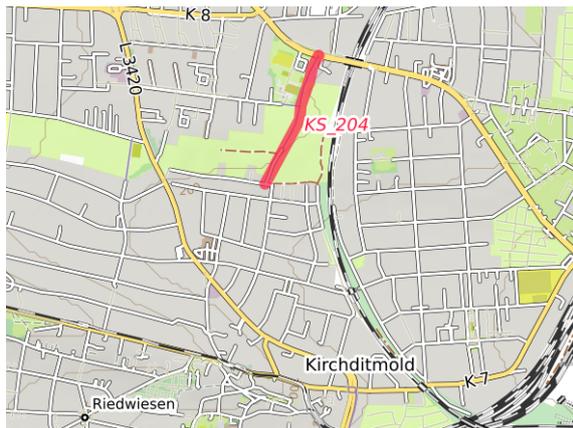


Bild 1: Kartenausschnitt



Bild 2: Beengte Streckenverhältnisse im Sommer 2016. Zumindest beim Grünschnitt müsste hier im Motiv zum Teil sofort Hand angelegt werden.



Bild 3: Beengte Streckenverhältnisse.

Kürzel: KS_205	Routenkategorie: II,III	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: L
Betreff: Radpendlerroute "ICE-Radweg" östlich Fernbahnhof Wilhelmshöhe im Bereich Grüner Waldweg / Virchowstraße					
Geographische Lage: Anfangspunkt (Lat/Lon): 51,31337 / 9,44942 Endpunkt (Lat/Lon): 51,30803 / 9,45267 Länge: 762m		Kategorisierung der Maßnahme: <input type="checkbox"/> Neuer Weg <input type="checkbox"/> Querung <input type="checkbox"/> Rastplätze <input checked="" type="checkbox"/> Fahrradstraße <input checked="" type="checkbox"/> Beschilderung <input type="checkbox"/> Sonstige <input type="checkbox"/> Oberfläche <input type="checkbox"/> Barriere <input type="checkbox"/> Tempolimit <input type="checkbox"/> Abstellanlagen			
Momentaner Zustand: Aktuell 30er Zone. Die Strecke ist im Radroutennetz 2030 des Verkehrsentwicklungsplans 2030 Stadt und Region Kassel 2030 als Hauptroute dargestellt (Radroutennetz 2030 siehe Karte im PDF-Dokument auf Dateiseite 135: https://www.zrk-info.de/entwicklungsplanung/verkehrsentwicklungsplan-vep-region-kassel.html). Im Bereich Virchowstraße aktuell zu den Spitzenstunden viel KFZ-Verkehr. Hier ferner durch ruhenden KFZ-Verkehr zum Teil enge Fahrgasse in der sichere Begegnungen zwischen RV und KFZ nicht möglich sind.					
Vorgeschlagene Maßnahmen: als Ideenstudie: Langfristig bei Herstellung einer hochwertigen Hauptroute (mit Lösungen an den Knoten KS_41 und KS_11): Ausweisung als Fahrradstraße sinnvoll (mit Neuordnung des ruhenden KFZ-Verkehr in Virchowstr.).					
					
Bild 1: Kartenausschnitt					

Kürzel: KS_206	Routenkategorie: IV	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Außerorts	Priorität: M-L
--------------------------	-------------------------------	-----------------------	---------------------------------	---------------------------	--------------------------

Betreff:
Stadtteilnetz Kassel / potentieller Zubringer für Variante Radschnellverbindung Baunatal - KS: Leuschnerstraße

Geographische Lage: Anfangspunkt (Lat/Lon): 51,29091 / 9,44848 Endpunkt (Lat/Lon): 51,29095 / 9,47359 Länge: 1767m	Kategorisierung der Maßnahme: <input type="checkbox"/> Neuer Weg <input type="checkbox"/> Querung <input type="checkbox"/> Rastplätze <input type="checkbox"/> Fahrradstraße <input type="checkbox"/> Beschilderung <input type="checkbox"/> Sonstige <input checked="" type="checkbox"/> Oberfläche <input type="checkbox"/> Barriere <input type="checkbox"/> Tempolimit <input type="checkbox"/> Abstellanlagen
--	---

Momentaner Zustand:
Die nicht bedarfsgerechten RVA besitzen vielfältige Sicherheits- und Komfortprobleme. Teilweise ist auch keine Sicherung des RV vorhanden (z. B. im Knotenbereich Leuschnerstraße / Frankfurter Straße im Übergang zum DEZ).

Vorgeschlagene Maßnahmen:
Für die Defizite der RVA in der Leuschnerstraße und ihrer Anbindungen wie Knoten Frankfurter Straße sollten im Radverkehrskonzept der Stadt Kassel Lösungen erarbeitet werden. Ergänzung 02-2019: Die Strecke wurde teilweise im Radverkehrskonzept Stadt Kassel begutachtet. Die Pläne können von der Seite der Stadt Kassel heruntergeladen werden (Abschnitt 8 - Leuschner Straße): <https://www.stadt-kassel.de/projekte/verkehr/infos/23931/>. Da allgemeiner Hinweis nur Anmerkung.



Bild 1: Kartenausschnitt

Kürzel: KS_207	Routenkategorie: IV	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: M
--------------------------	-------------------------------	-----------------------	---------------------------------	---------------------------	------------------------

Betreff:

Stadtteilnetz im Bereich Niederzwehren: Frankfurter Str. zwischen Altenbaunaer Straße und Einmündung Dittershäuser Str.

Geographische Lage:

Anfangspunkt (Lat/Lon):

51,28202 / 9,46406

Endpunkt (Lat/Lon):

51,27937 / 9,46443

Straße: Länge:
L3217 297 m

Kategorisierung der Maßnahme:

- | | | |
|--|---|-------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Neuer Weg | <input type="checkbox"/> Querung | <input type="checkbox"/> Rastplätze |
| <input type="checkbox"/> Fahrradstraße | <input checked="" type="checkbox"/> Beschilderung | <input type="checkbox"/> Sonstige |
| <input type="checkbox"/> Oberfläche | <input type="checkbox"/> Barriere | |
| <input type="checkbox"/> Tempolimit | <input type="checkbox"/> Abstellanlagen | |

Momentaner Zustand:

Stark befahrene innerstädtische Hauptstraße mit fehlender Sicherung des RV. Die Strecke ist im VEP Region / Stadt Kassel 2030 als Nebenroute vermerkt.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Maßnahmen zur Sicherung des RV im Straßenabschnitt sollten im Rahmen des Radverkehrskonzepts der Stadt erarbeitet werden. Dabei sind auch die RV-Beziehungen an den Knotenpunkten zu berücksichtigen. Die Abmarkierung von Radfahrstreifen sollte möglich sein.

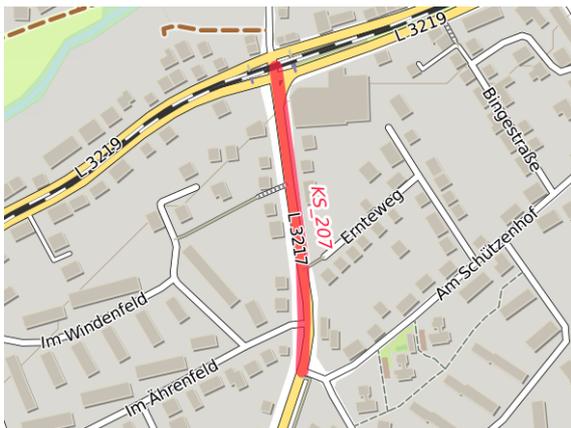


Bild 1: Kartenausschnitt

Kürzel: KS_209	Routenkategorie: II,III	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: M,L
--------------------------	-----------------------------------	-----------------------	---------------------------------	---------------------------	--------------------------

Betreff:

Radpendlernetz Region Kassel: Radpendlerroute Rothwesten ↔ Simmershausen ↔ Gewerbegebiet Ihringshausen ↔ KS-Mitte: Mönchebergstraße in KS-Fasanenhof / KS-Wesertor

Geographische Lage:

Anfangspunkt (Lat/Lon):

51,33068 / 9,51161

Endpunkt (Lat/Lon):

51,31960 / 9,50721

Länge:

1278m

Kategorisierung der Maßnahme:

- | | | |
|---|---|-------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Neuer Weg | <input type="checkbox"/> Querung | <input type="checkbox"/> Rastplätze |
| <input checked="" type="checkbox"/> Fahrradstraße | <input checked="" type="checkbox"/> Beschilderung | <input type="checkbox"/> Sonstige |
| <input checked="" type="checkbox"/> Oberfläche | <input type="checkbox"/> Barriere | |
| <input type="checkbox"/> Tempolimit | <input type="checkbox"/> Abstellanlagen | |

Momentaner Zustand:

Aktuell für den RV schwierige Situation im Straßenraum. Grund sind u. a. der zum Teil dichte KFZ-Verkehr im Straßenzug (Ziel Klinikum in Verbindung mit entsprechendem Parkplatz-such-Verkehr). Auch die Straßenbahnschienen in der Fahrbahn erleichtern das Radfahren nicht. Die Strecke ist hier im VEP als potentielle Fahrradstraße gekennzeichnet: <https://geoportal-kassel.maps.arcgis.com/apps/Viewer/index.html?appid=44c0cdf092034c5b943bed31ff076a1b>.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Maßnahmen zur besseren Sicherung des RV (z. B. Fahrradstraße) sollten mittelfristig erarbeitet werden. Strecke ist im VEP-Radnetz als Hauptroute dargestellt.



Bild 1: Kartenausschnitt

Kürzel: KS_210	Routenkategorie: II,III	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: M-L
--------------------------	-----------------------------------	-----------------------	---------------------------------	---------------------------	--------------------------

Betreff:
Radpendlernetz Region Kassel: Knoten Katzensprung

Geographische Lage: Ortspunkt (Lat/Lon): 51,31895 / 9,50881	Kategorisierung der Maßnahme: <input type="checkbox"/> Neuer Weg <input checked="" type="checkbox"/> Querung <input type="checkbox"/> Rastplätze <input type="checkbox"/> Fahrradstraße <input type="checkbox"/> Beschilderung <input type="checkbox"/> Sonstige <input type="checkbox"/> Oberfläche <input type="checkbox"/> Barriere <input type="checkbox"/> Tempolimit <input type="checkbox"/> Abstellanlagen
---	---

Momentaner Zustand:
Aktuell keine vom FV getrennten Furten für den RV vorhanden.

Vorgeschlagene Maßnahmen:
Der Knoten sollte aus Radfahrsicht neu überplant werden. Dies ist wohl erfolgt. Ergänzung 01-2020: laut Artikel auf HNA.DE (<https://www.hna.de/kassel/wesertor-ort123033/neue-radwege-an-uni-kassel-geplant-13425171.html>) sind im Umfeld der Kreuzung Verbesserungen an den RVA geplant. Weitere Details über den Artikel hinaus sind nicht bekannt.

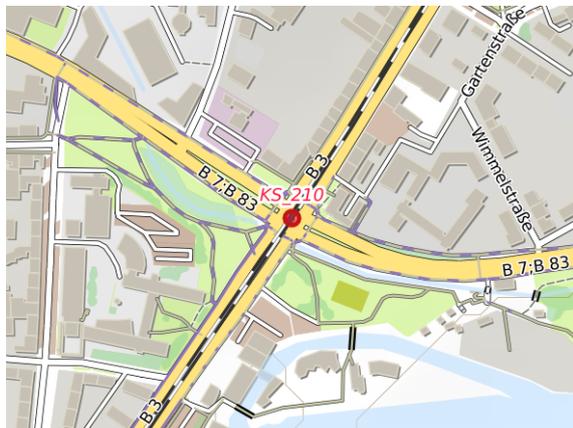


Bild 1: Kartenausschnitt



Bild 2: Beispielmotiv aus Göttingen: getrennte Ampelphase KFZ-Rechtsabbieger und RV / FV-Geradeausverkehr. Ferner klar erkennbare Gestaltung der RV-Flächen im Fußgängerbereich. Ferner auch keine Anforderungsampel für RV.

Kürzel: KS_211	Routenkategorie: III	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: K1-M1
Betreff: Radpendlernetz Region Kassel: Pfarrstraße in KS-Bettenhausen					
Geographische Lage: Anfangspunkt (Lat/Lon): 51,30488 / 9,53758 Endpunkt (Lat/Lon): 51,30309 / 9,53142 Länge: 505m		Kategorisierung der Maßnahme: <input type="checkbox"/> Neuer Weg <input type="checkbox"/> Querung <input type="checkbox"/> Rastplätze <input type="checkbox"/> Fahrradstraße <input type="checkbox"/> Beschilderung <input type="checkbox"/> Sonstige <input checked="" type="checkbox"/> Oberfläche <input type="checkbox"/> Barriere <input type="checkbox"/> Tempolimit <input type="checkbox"/> Abstellanlagen			
Momentaner Zustand: Stark befahrene Hauptstraße ohne Sicherung des RV.					
Vorgeschlagene Maßnahmen: Maßnahmen zur Sicherung des RV sind im Rahmen des Radverkehrskonzepts der Stadt zu erarbeiten. Dies ist erfolgt. Die Pläne können von der Seite der Stadt Kassel heruntergeladen werden (Abschnitt 5 - Pfarrstraße und Knoten 4): https://kassel.de/buerger/verkehr_und_mobilitaet/radverkehrskonzept/radverkehrskonzept.php#Berichte_und_Dokumente_zum_Download					
					
Bild 1: Kartenausschnitt					

Kürzel: KS_212	Routenkategorie: IV	Freizeitroute: HE-WA	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: M-L
--------------------------	-------------------------------	--------------------------------	---------------------------------	---------------------------	--------------------------

Betreff:

VEP-Maßnahme in Kassel-Wilhelmshöhe: Straßenzug Regentenstr., Lange Straße und Gothestr. bis Freiherr-von-Stein-Straße.

Geographische Lage:

Anfangspunkt (Lat/Lon):

51,31494 / 9,45356

Endpunkt (Lat/Lon):

51,31545 / 9,43729

Länge:

1147m

Kategorisierung der Maßnahme:

- | | | |
|---|---|-------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Neuer Weg | <input type="checkbox"/> Querung | <input type="checkbox"/> Rastplätze |
| <input checked="" type="checkbox"/> Fahrradstraße | <input checked="" type="checkbox"/> Beschilderung | <input type="checkbox"/> Sonstige |
| <input type="checkbox"/> Oberfläche | <input type="checkbox"/> Barriere | |
| <input type="checkbox"/> Tempolimit | <input type="checkbox"/> Abstellanlagen | |

Momentaner Zustand:

Der Straßenzug ist Teil einer stadtteilübergreifenden Hauptroute. Die Strecke ist Teil einer 30er-Zone und besitzt zum Teil eine holprige Fahrbahndecke. Heute zum Teil recht enge Fahrgasse, die eine sichere Begegnung KFZ und Radverkehr nicht mehr zulässt. Die Strecke wird vom RV bereits heute verstärkt frequentiert. Hier verläuft ferner der Herkules-Wartburg-Radweg. Im Radroutennetz 2030 des Verkehrsentwicklungsplans Region / Stadt Kassel 2030 ist der Straßenzug Regentenstr. und Lange Straße als Hauptroute vermerkt. Hier im VEP als Fahrradstraße vermerkt: <https://geoportal.kassel.de/portal/apps/webappviewer/index.html?id=d77be5324a87482f9e1a7c9a2c304e48> 2030. Im Textteil des VEP Stadt Kassel 2030 ist auf Seite 81 ebenfalls explizit die mögliche Einrichtung einer Fahrradstraße im Straßenzug "Gothestraße (ab Olgastraße) - Regentenstraße - Lange Straße" vermerkt.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

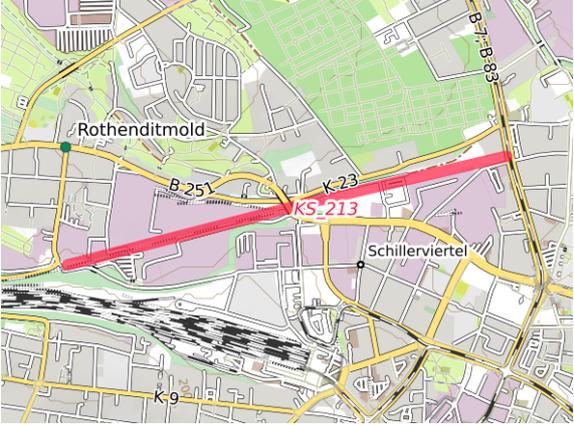
Mittel bis langfristig Einrichtung einer Fahrradstraße nach VEP-Maßnahme. Ferner Deckensanierung. Sicherstellung einer durchgängigen, ausreichend breiten Fahrgasse für Begegnungsverkehr zwischen KFZ und RV (evtl. Bedarf für Quartiers-Parkgarage prüfen).



Bild 1: Kartenausschnitt



Bild 2: Östlicher Maßnahmenbeginn an der Freiherr-von-Stein-Straße: Tempo 30 und benutzungspflichtige RVA Höhe Heinrich-Schütz-Schule

Kürzel:	Routenkategorie:	Freizeitroute:	Baulasträger:	Lage:	Priorität:
KS_213				Innerorts	Anmerkung
Betreff: Maßnahmenvorschlag VEP Stadt Kassel 2030: Bahntrassenradweg auf dem zwischen Tannenstraße und ehemaligen Unterstadtbahnhof? (Anmerkung)					
Geographische Lage:		Kategorisierung der Maßnahme:			
Anfangspunkt (Lat/Lon): 51,32542 / 9,50026		<input type="checkbox"/> Neuer Weg	<input type="checkbox"/> Querung	<input type="checkbox"/> Rastplätze	
Endpunkt (Lat/Lon): 51,32169 / 9,47637		<input type="checkbox"/> Fahrradstraße	<input type="checkbox"/> Beschilderung	<input checked="" type="checkbox"/> Sonstige	
Länge: 1717m		<input type="checkbox"/> Oberfläche	<input type="checkbox"/> Barriere		
		<input type="checkbox"/> Tempolimit	<input type="checkbox"/> Abstellanlagen		
Momentaner Zustand:					
Hier als möglicher Bahntrassenradweg gekennzeichnet: https://geoportal.kassel.de/portal/apps/webappviewer/index.html?id=d77be5324a87482f9e1a7c9a2c304e48 -> Verkehrsentwicklungsplan Kassel 2030, Erläuterung: "Bahntrassenradweg Rothenditmold - Nord-Holland; Information: Umnutzung einer nicht mehr genutzten Bahntrasse (Philippstraße bis Holländische Straße) als Radwegeverbindung zw. Rothenditmold und Nord-Holland".					
Vorgeschlagene Maßnahmen:					
Inwieweit dieser Vorschlag umsetzbar ist, ist für die Autoren komplett unklar. Daher liegt der Vorschlag außerhalb des Netzes. Zumindestens im Baubauungsplan von 2014 ist kein derartiges Projekt / bzw. keine derartige Wegeverbindung vermerkt. Es gibt als Nahmobilitätsverbindung lediglich eine neue Nord-Süd-Querung (siehe http://volkerberkhout.de/wp-content/uploads/2013/12/Unterstadtbahnhof_B-Plan-Karte.pdf). Prinzipiell könnte unabhängig vom Unterstadtbahnhof vor allem zwischen Mombachstraße und Tannenstraße auf der alten Bahntrasse durchaus eine attraktive Namobilitätsverbindung entstehen. Im VEP Stadt Kassel 2030 (Abschlussbericht auf Seite 108) ist allerdings noch die Ortskernumgehung Rothenditmold vermerkt, die ebenfalls diese Trasse nutzen würde. In wie weit dieses Projekt unabhängig vom Vermerk im VEP grundsätzlich noch weiter verfolgt wird, ist unklar. In seiner Sitzung vom 14. Dezember 2017 fasste der Ortsbeirat Rothenditmold den Beschluss, dass die Stadt Kassel eine Radroute über die Bahntrasse im Abschnitt zwischen Tannenstr. und Mombachstr. prüfen soll (siehe entsprechende Niederschrift -> www.svc1.stadtkassel.de/sdnet4/tops/?__=UGhVM0hpd2NXNFdFcExjZQicNFGqHqfZPXBTJfmdr4g zu finden. 06-2019: Verweis mit neuer Internetseite der Stadt nicht mehr aktuell. Diese Teilmaßnahme des VEP-Vermerks würde das Radverkehrsnetz in Rothenditmold bedeutend fortentwickeln.					
					
Bild 1: Kartenausschnitt					

Kürzel: KS_214	Routenkategorie: V	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: M-L
--------------------------	------------------------------	-----------------------	---------------------------------	---------------------------	--------------------------

Betreff:

Anmerkung / Notiz: VEP-Maßnahme in der östlichen Schillerstraße: Fahrradstraße

Geographische Lage:

Anfangspunkt (Lat/Lon):

51,31994 / 9,49903

Endpunkt (Lat/Lon):

51,32164 / 9,49039

Länge:

647m

Kategorisierung der Maßnahme:

- | | | |
|--|---|-------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Neuer Weg | <input type="checkbox"/> Querung | <input type="checkbox"/> Rastplätze |
| <input type="checkbox"/> Fahrradstraße | <input checked="" type="checkbox"/> Beschilderung | <input type="checkbox"/> Sonstige |
| <input checked="" type="checkbox"/> Oberfläche | <input type="checkbox"/> Barriere | |
| <input type="checkbox"/> Tempolimit | <input type="checkbox"/> Abstellanlagen | |

Momentaner Zustand:

Die Route ist aktuell Anliegerstraße mit holprigem Pflaster. Mit entsprechendem Ausbau wäre die Strecke eine Teilalternative zur stark befahrenen Wolfhager Straße, die keine Sicherung des RV besitzt.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Anmerkung / Notiz: Die Strecke ist hier im VEP-Maßnahmenregister als mögliche Fahrradstraße gekennzeichnet: <https://geoportal.kassel.de/portal/apps/webappviewer/index.html?id=d77be5324a87482f9e1a7c9a2c304e48>. Für eine bedarfsgerechte und sichere Fahrradstraße in der östlichen Schillerstraße wäre wohl eine Vollsignalisierung des Knotens Hoffmann-von-Fallersleben-Straße für den RV und FV notwendig. Aufnahme als Anmerkung / Notiz / Ideenstudie in die Datenbank.



Bild 1: Kartenausschnitt

Kürzel: KS_215	Routenkategorie:	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Außerorts	Priorität: M-L
--------------------------	-------------------------	-----------------------	---------------------------------	---------------------------	--------------------------

Betreff:
Radpendlernetz Region Kassel: Radverkehrsanlage entlang der Marie-Curie-Straße

Geographische Lage:

Anfangspunkt (Lat/Lon):

51,28722 / 9,53199

Endpunkt (Lat/Lon):

51,27442 / 9,50716

Länge:

2362m

Kategorisierung der Maßnahme:

- | | | |
|--|---|-------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Neuer Weg | <input type="checkbox"/> Querung | <input type="checkbox"/> Rastplätze |
| <input type="checkbox"/> Fahrradstraße | <input type="checkbox"/> Beschilderung | <input type="checkbox"/> Sonstige |
| <input checked="" type="checkbox"/> Oberfläche | <input type="checkbox"/> Barriere | |
| <input type="checkbox"/> Tempolimit | <input type="checkbox"/> Abstellanlagen | |

Momentaner Zustand:

Die Strecke wird hier als VEP-Maßnahme aufgeführt: <https://geoportal-kassel.maps.arcgis.com/apps/Viewer/index.html?appid=44c0cdf092034c5b943bed31ff076a1b>

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Der VEP Stadt Kassel vermerkt dazu: "Ertüchtigung des bestehenden Radweges als Zweirichtungsweg (Mindestbreite 3,0m), Sicherung der Übergänge". Dem können die Autoren hier nur zustimmen. 3 m Ausbaubreite in Asphalt sind hier als wichtige Radpendlerachse notwendig.

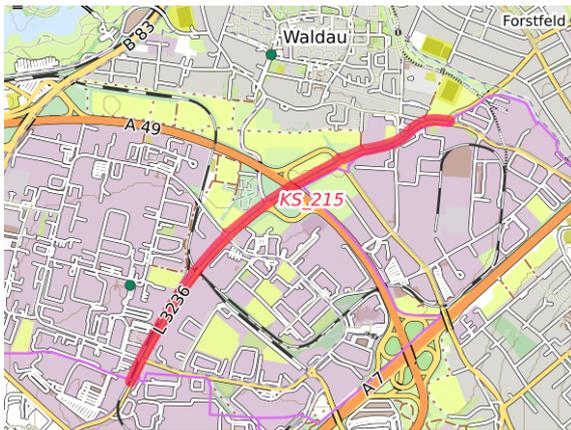


Bild 1: Kartenausschnitt

Kürzel: KS_216	Routenkategorie: III	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: M
--------------------------	--------------------------------	-----------------------	---------------------------------	---------------------------	------------------------

Betreff:
Radpendlerroute "Wahlebach" zwischen Lohfelden ↔ Kassel-Mitte

<p>Geographische Lage:</p> <p>Anfangspunkt (Lat/Lon): 51,28530 / 9,54108</p> <p>Endpunkt (Lat/Lon): 51,28888 / 9,53578</p> <p>Länge: 582m</p>	<p>Kategorisierung der Maßnahme:</p> <table border="0"> <tr> <td><input type="checkbox"/> Neuer Weg</td> <td><input type="checkbox"/> Querung</td> <td><input type="checkbox"/> Rastplätze</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> Fahrradstraße</td> <td><input type="checkbox"/> Beschilderung</td> <td><input type="checkbox"/> Sonstige</td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> Oberfläche</td> <td><input type="checkbox"/> Barriere</td> <td></td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> Tempolimit</td> <td><input type="checkbox"/> Abstellanlagen</td> <td></td> </tr> </table>	<input type="checkbox"/> Neuer Weg	<input type="checkbox"/> Querung	<input type="checkbox"/> Rastplätze	<input type="checkbox"/> Fahrradstraße	<input type="checkbox"/> Beschilderung	<input type="checkbox"/> Sonstige	<input checked="" type="checkbox"/> Oberfläche	<input type="checkbox"/> Barriere		<input type="checkbox"/> Tempolimit	<input type="checkbox"/> Abstellanlagen	
<input type="checkbox"/> Neuer Weg	<input type="checkbox"/> Querung	<input type="checkbox"/> Rastplätze											
<input type="checkbox"/> Fahrradstraße	<input type="checkbox"/> Beschilderung	<input type="checkbox"/> Sonstige											
<input checked="" type="checkbox"/> Oberfläche	<input type="checkbox"/> Barriere												
<input type="checkbox"/> Tempolimit	<input type="checkbox"/> Abstellanlagen												

Momentaner Zustand:

aktuell Schotterstrecke

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Ausbau auf mindestens 2,5 m Breite in Asphalt (wo mehr Platz ist besser 3 m oder sogar 3,5 m). Eine Separierung von RV und FV ist hier aus Platzgründen sehr wahrscheinlich nicht umsetzbar. In wie weit mit Lückenschluss bei LOH_39 und LOH_52 (in der unteren Ebene auf Straßenniveau) vielleicht die wohnstraße Wahlebachweg als Fahrradstraße bis höhe Lindenbergstraße eine Alternative wäre, ist unklar. Details im Wahlebachweg (Fahrbahnbreiten, Gehwegbreiten, Parksituation usw.) sind nicht bekannt.

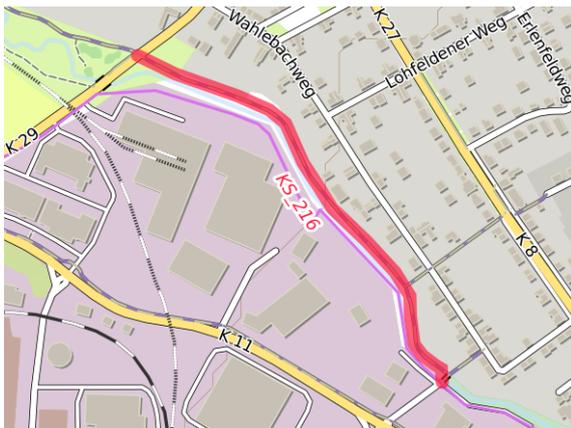
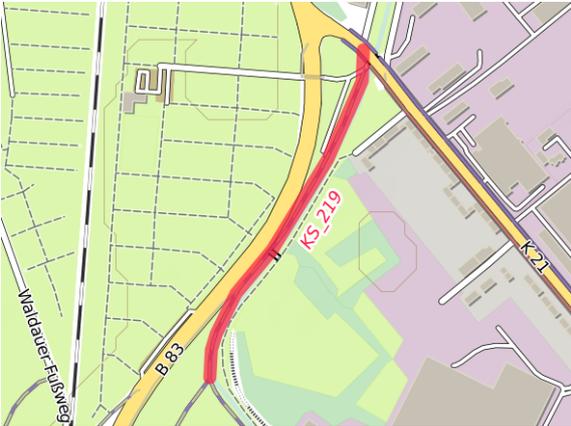
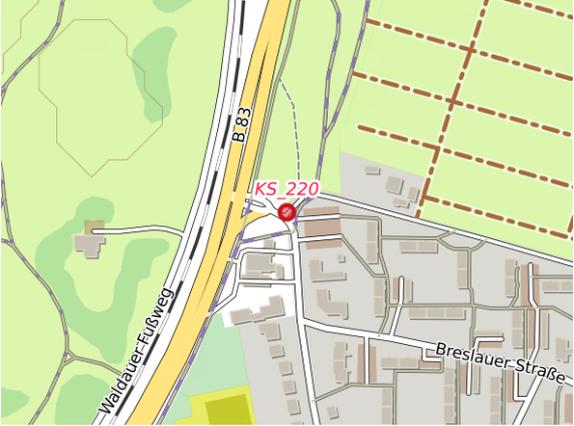


Bild 1: Kartenausschnitt

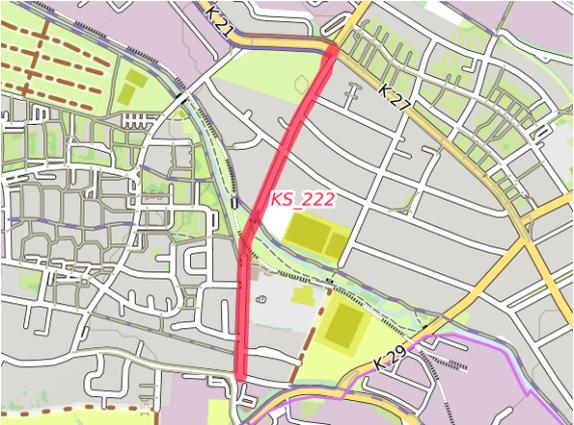
Kürzel: KS_217	Routenkategorie: II,III	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: M-L
Betreff: Radtangente Ost im Bereich Eisenacher Straße					
Geographische Lage: Anfangspunkt (Lat/Lon): 51,30791 / 9,51776 Endpunkt (Lat/Lon): 51,30406 / 9,51820 Länge: 429m		Kategorisierung der Maßnahme: <input type="checkbox"/> Neuer Weg <input type="checkbox"/> Querung <input type="checkbox"/> Rastplätze <input type="checkbox"/> Fahrradstraße <input checked="" type="checkbox"/> Beschilderung <input type="checkbox"/> Sonstige <input type="checkbox"/> Oberfläche <input type="checkbox"/> Barriere <input type="checkbox"/> Tempolimit <input type="checkbox"/> Abstellanlagen			
Momentaner Zustand: Erschließungsstraße im Gewerbegebiet.					
Vorgeschlagene Maßnahmen: Mit Realisierung des "Radverkehrsverteilers Hafenbahn" wäre hier die Ausweisung einer Fahrradstraße sinnvoll (u. a. KS_139). Daher als Teil der Ideenstudie "Radverkehrsverteilers Hafenbahn" eingetuft.					
					
Bild 1: Kartenausschnitt					

Kürzel: KS_218	Routenkategorie: II,III	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Außerorts	Priorität: L
Betreff: Radtangente Ost - Knoten Lilienthalstraße					
Geographische Lage: Ortspunkt (Lat/Lon): 51,30313 / 9,51789		Kategorisierung der Maßnahme: <input type="checkbox"/> Neuer Weg <input checked="" type="checkbox"/> Querung <input type="checkbox"/> Rastplätze <input type="checkbox"/> Fahrradstraße <input type="checkbox"/> Beschilderung <input type="checkbox"/> Sonstige <input type="checkbox"/> Oberfläche <input type="checkbox"/> Barriere <input type="checkbox"/> Tempolimit <input type="checkbox"/> Abstellanlagen			
Momentaner Zustand: aktuell keine bedarfsgerechte RV-Querung für eine Radpendlerroute vorhanden.					
Vorgeschlagene Maßnahmen: Schaffung einer bedarfsgerechten RV-Querung für eine Radpendlerroute. Am sichersten wäre eine Vollsignalisierung der Querung mit komplett eigener LSA-Phase für den RV. Die LSA wäre mit dem nahen Knoten Nürnberger Straße (B83) / Lilienthalstraße zu verknüpfen.					
 <p>Bild 1: Kartenausschnitt</p>					

Kürzel: KS_219	Routenkategorie: II,III	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: M-L
Betreff: Radtangente Ost					
Geographische Lage: Anfangspunkt (Lat/Lon): 51,30315 / 9,51787 Endpunkt (Lat/Lon): 51,29878 / 9,51463 Länge: 547m		Kategorisierung der Maßnahme: <input type="checkbox"/> Neuer Weg <input type="checkbox"/> Querung <input type="checkbox"/> Rastplätze <input type="checkbox"/> Fahrradstraße <input type="checkbox"/> Beschilderung <input type="checkbox"/> Sonstige <input checked="" type="checkbox"/> Oberfläche <input type="checkbox"/> Barriere <input type="checkbox"/> Tempolimit <input type="checkbox"/> Abstellanlagen			
Momentaner Zustand: Schotterdecke					
Vorgeschlagene Maßnahmen: 3 m Breite Asphaltdecke herstellen.					
					
Bild 1: Kartenausschnitt					

Kürzel: KS_220	Routenkategorie: II,III	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: L
Betreff: Radpendlernetz Region Kassel - Radtangente Ost - Knoten Nürnberger Str. nahe der B 83					
Geographische Lage: Ortspunkt (Lat/Lon): 51,29518 / 9,51217		Kategorisierung der Maßnahme: <input type="checkbox"/> Neuer Weg <input checked="" type="checkbox"/> Querung <input type="checkbox"/> Rastplätze <input type="checkbox"/> Fahrradstraße <input type="checkbox"/> Beschilderung <input type="checkbox"/> Sonstige <input type="checkbox"/> Oberfläche <input type="checkbox"/> Barriere <input type="checkbox"/> Tempolimit <input type="checkbox"/> Abstellanlagen			
Momentaner Zustand: nicht bedarfsgerechte RV-Situation im Knoten					
Vorgeschlagene Maßnahmen: Verbesserung der RV-Situation: Der Knoten ist aus Radfahrersicht im Radverkehrskonzept der Stadt Kassel zu begutachten.					
					
Bild 1: Kartenausschnitt					

Kürzel: KS_221	Routenkategorie: II,III	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: L
Betreff: Radpendlernetz Region Kassel - Radtangente Ost - Nürnberger Straße in KS-Waldau					
Geographische Lage: Anfangspunkt (Lat/Lon): 51,29518 / 9,51217 Endpunkt (Lat/Lon): 51,29157 / 9,51322 Länge: 409m		Kategorisierung der Maßnahme: <input type="checkbox"/> Neuer Weg <input type="checkbox"/> Querung <input type="checkbox"/> Rastplätze <input type="checkbox"/> Fahrradstraße <input type="checkbox"/> Beschilderung <input type="checkbox"/> Sonstige <input checked="" type="checkbox"/> Oberfläche <input type="checkbox"/> Barriere <input type="checkbox"/> Tempolimit <input type="checkbox"/> Abstellanlagen			
Momentaner Zustand: stärker befahrene Stadtteilerschließung ohne Sicherung des RV.					
Vorgeschlagene Maßnahmen: langfristig Herstellung einer RV-Sicherung im Straßenabschnitt.					
					
Bild 1: Kartenausschnitt					

Kürzel: KS_222	Routenkategorie: III	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: M-L
Betreff: Radpendlernetz Region Kassel: Stegerwaldstraße in KS-Waldau bzw. KS-Forstfeld					
Geographische Lage: Anfangspunkt (Lat/Lon): 51,29515 / 9,53166 Endpunkt (Lat/Lon): 51,28753 / 9,52823 Länge: 899m		Kategorisierung der Maßnahme: <input type="checkbox"/> Neuer Weg <input type="checkbox"/> Querung <input type="checkbox"/> Rastplätze <input type="checkbox"/> Fahrradstraße <input checked="" type="checkbox"/> Beschilderung <input type="checkbox"/> Sonstige <input checked="" type="checkbox"/> Oberfläche <input type="checkbox"/> Barriere <input type="checkbox"/> Tempolimit <input type="checkbox"/> Abstellanlagen			
Momentaner Zustand: Aktuell Wohnstraßen: Es handelt sich um zwei Straßenteile, die durch den Grünzug Wahlebach getrennt sind. Umlaufsperrung am wohl noch gewidmeten, aber schon lange nicht mehr genutzten Industriegleis im Grünzug Wahlebach. Die Strecke ist im VE Stadt/ Region Kassel als Nebenroute enthalten. Ferner ist die Route heute bereits Teil des Radwegweisungsnetzes.					
Vorgeschlagene Maßnahmen: Je nach Höhe der Radverkehrszahlen mittel- bis langfristig Ausweisung der beiden Straßenteile als vorfahrtsberechtigende Fahrradstraße. Umbau des Nordendes der Stegerwaldstraße an der Ochshäuser Str.: Errichtung eines signalisierten, direkten Übergangs aus der Forstbachstraße in die Stegerwaldstraße (im Prinzip Vollsignalisierung des Knotens). Der neue Übergang sollte bevorrechtigt in die dann als Fahrradstraße ausgewiesene Stegerwaldstraße eingeführt werden. Höhe Wahlebach: Realisierung einer Gleisquerung ohne Umlaufsperrung im Grünzug.					
					
Bild 1: Kartenausschnitt					

Kürzel: KS_224	Routenkategorie: II,III,IV	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: M-L
Betreff: Radpendlernetz Region Kassel: Radtangente West (Ahnatal / Vellmar - Baunatal)					
Geographische Lage: Anfangspunkt (Lat/Lon): 51,33601 / 9,44117 Endpunkt (Lat/Lon): 51,33332 / 9,44086 Länge: 301m		Kategorisierung der Maßnahme: <input type="checkbox"/> Neuer Weg <input type="checkbox"/> Querung <input type="checkbox"/> Rastplätze <input type="checkbox"/> Fahrradstraße <input type="checkbox"/> Beschilderung <input type="checkbox"/> Sonstige <input checked="" type="checkbox"/> Oberfläche <input type="checkbox"/> Barriere <input type="checkbox"/> Tempolimit <input type="checkbox"/> Abstellanlagen			
Momentaner Zustand: Zum Teil Schutzstreifen vorhanden. Diese verlaufen in der für den RV gefährlichen "Autotürenzzone".					
Vorgeschlagene Maßnahmen: Neuordnung des Straßenraums mit Priorität "Sicherheit" des gesamten fließenden Verkehrs (auch des Radverkehrs) vor dem ruhenden Verkehr. Die Strecke ist Hauptroute im "Radroutennetz 2030" des VEP Region / Stadt Kassel 2030. Maßnahmen zur Sicherung des RV sollten im Rahmen des Radverkehrskonzepts der Stadt erarbeitet werden.					

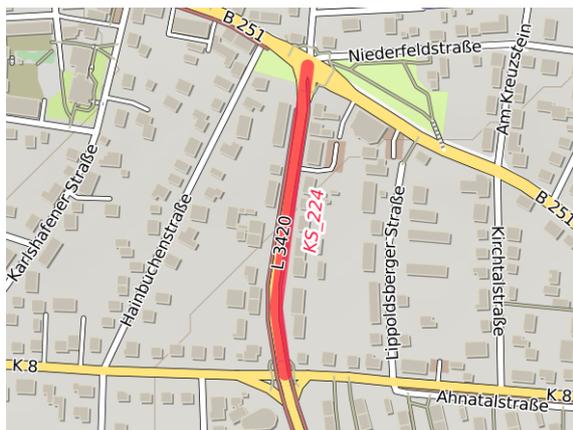
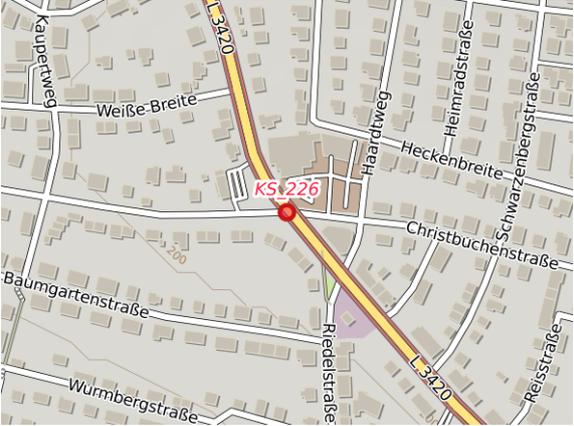
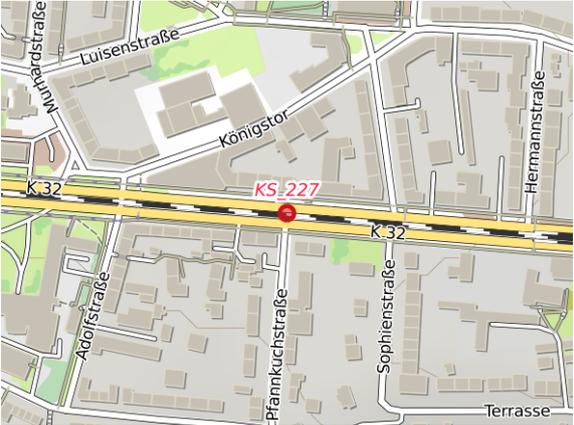


Bild 1: Kartenausschnitt

Kürzel: KS_225	Routenkategorie: V	Freizeitroute: HESSEN-R1,EINHEIT,D9	Baulasträger: Kommune	Lage: Außerorts	Priorität: M-L
Betreff: Fulda-Radweg: Rastplatz Kassel-Wolfsganger					
Geographische Lage: Ortspunkt (Lat/Lon): 51,32925 / 9,54676		Kategorisierung der Maßnahme: <input type="checkbox"/> Neuer Weg <input type="checkbox"/> Querung <input checked="" type="checkbox"/> Rastplätze <input type="checkbox"/> Fahrradstraße <input type="checkbox"/> Beschilderung <input type="checkbox"/> Sonstige <input type="checkbox"/> Oberfläche <input type="checkbox"/> Barriere <input type="checkbox"/> Tempolimit <input type="checkbox"/> Abstellanlagen			
Momentaner Zustand: schöne gelegener Rastplatz unter Bäumen: Es sind hier aktuell zwei Bank-Tisch-Kombinationen und dazu passend ausreichend Anlehnbügel vorhanden.					
Vorgeschlagene Maßnahmen: als Ideenstudie: Ergänzung eines blitzschutzsicheren Regenschutzes.					
					
Bild 1: Kartenausschnitt			Bild 2: Blick auf den Rastplatz		

Kürzel: KS_226	Routenkategorie: II,III	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: M-L
Betreff: Radpendlernetz Region Kassel: Radtangente West: Knoten Christbuchenstraße / Harleshäuser Str.					
Geographische Lage: Ortspunkt (Lat/Lon): 51,32596 / 9,44448		Kategorisierung der Maßnahme: <input type="checkbox"/> Neuer Weg <input checked="" type="checkbox"/> Querung <input type="checkbox"/> Rastplätze <input type="checkbox"/> Fahrradstraße <input type="checkbox"/> Beschilderung <input type="checkbox"/> Sonstige <input type="checkbox"/> Oberfläche <input type="checkbox"/> Barriere <input type="checkbox"/> Tempolimit <input type="checkbox"/> Abstellanlagen			
Momentaner Zustand: Für alle Verkehrsteilnehmer durch zwei einzelne Fußgänger-LSA unübersichtliche Situation im Knotenpunktbereich. Für den RV im Verlauf der Christbuchenstraße schwierige Quersituation.					
Vorgeschlagene Maßnahmen: Zusammenführung und Ergänzung der beiden Fußgänger-LSA zu einem vollsignalisierten Knotenpunkt.					
					
Bild 1: Kartenausschnitt					

Kürzel: KS_227	Routenkategorie: V	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: M-L
Betreff: Radpendlernetz Region Kassel: Querung Williallee Pfannkuchstraße					
Geographische Lage: Ortspunkt (Lat/Lon): 51,31193 / 9,47843		Kategorisierung der Maßnahme: <input type="checkbox"/> Neuer Weg <input checked="" type="checkbox"/> Querung <input type="checkbox"/> Rastplätze <input type="checkbox"/> Fahrradstraße <input type="checkbox"/> Beschilderung <input type="checkbox"/> Sonstige <input type="checkbox"/> Oberfläche <input type="checkbox"/> Barriere <input type="checkbox"/> Tempolimit <input type="checkbox"/> Abstellanlagen			
Momentaner Zustand: Fehlende direkte Querung für den Rad- und Fußverkehr. Die wichtige Nahmobilitätsverbindung aus dem Quartier Königstor nördlich der Wilhelmshöher Allee über die Sophienstraße und Pfannkuchstraße in das Druseltal Richtung Tischbeinstraße ist heute für den Radverkehr nicht fahrbar.					
Vorgeschlagene Maßnahmen: Realisierung einer direkten Querungsmöglichkeit auf Höhe der Pfannkuchstraße für den RV mit eigenen Furten in beiden Fahrtrichtungen.					
					
Bild 1: Kartenausschnitt					

Kürzel: KS_228	Routenkategorie: V	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: M-L
Betreff: Radpendlernetz Region Kassel: Wilhelmshöher Allee / Höhe Einmündung Pfannkuchstraße					
Geographische Lage: Ortspunkt (Lat/Lon): 51,31185 / 9,47986		Kategorisierung der Maßnahme: <input type="checkbox"/> Neuer Weg <input checked="" type="checkbox"/> Querung <input type="checkbox"/> Rastplätze <input type="checkbox"/> Fahrradstraße <input type="checkbox"/> Beschilderung <input type="checkbox"/> Sonstige <input type="checkbox"/> Oberfläche <input checked="" type="checkbox"/> Barriere <input type="checkbox"/> Tempolimit <input type="checkbox"/> Abstellanlagen			

Momentaner Zustand:

Die wichtige Nahmobilitätsverbindung aus dem Quartier Königstor nördlich der Wilhelmshöher Allee über die Sophienstraße und Pfannkuchstraße in das Druseltal Richtung Tischbeinstraße bzw. in das Weinbergviertel ist heute für den Radverkehr nicht durchgängig befahrbar. Es gibt lediglich östlich der Einmündung der Sophienstraße einen Zebrastreifen.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Realisierung einer direkten Quermöglichkeit auf Höhe der Sophienstraße für den RV mit eigenen Furten in beiden Fahrtrichtungen.

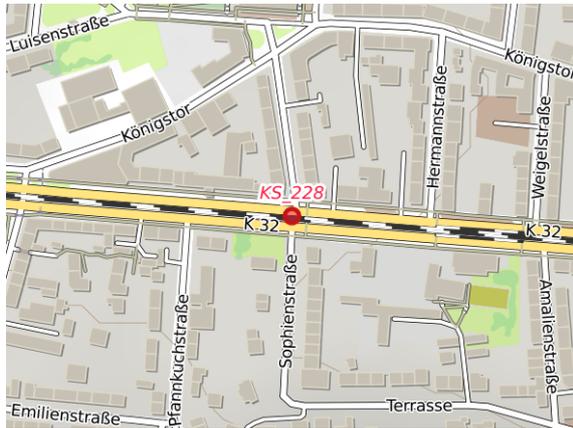
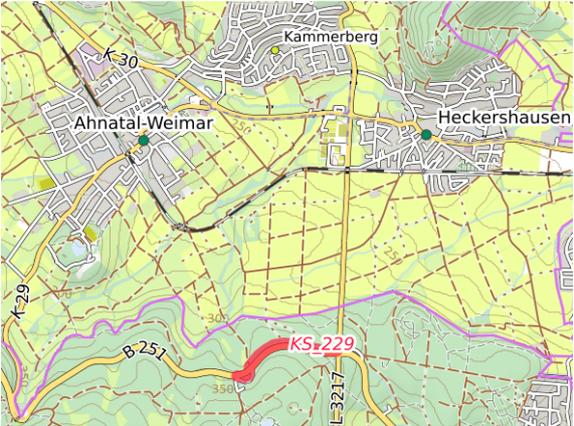


Bild 1: Kartenausschnitt

Kürzel: KS_229	Routenkategorie:	Freizeitroute:	Baulasträger: Bund	Lage: Außerorts	Priorität: L1
Betreff: Teilalternativvariante für RVA entlang der B 251 bzw. für Maßnahme KS_54					
Geographische Lage: Anfangspunkt (Lat/Lon): 51,34773 / 9,40397 Endpunkt (Lat/Lon): 51,34959 / 9,41574 Straße: Länge: B251 966 m		Kategorisierung der Maßnahme: <input checked="" type="checkbox"/> Neuer Weg <input type="checkbox"/> Querung <input type="checkbox"/> Rastplätze <input type="checkbox"/> Fahrradstraße <input type="checkbox"/> Beschilderung <input type="checkbox"/> Sonstige <input type="checkbox"/> Oberfläche <input type="checkbox"/> Barriere <input type="checkbox"/> Tempolimit <input type="checkbox"/> Abstellanlagen			
Momentaner Zustand: keine RVA entlang der B 251 vorhanden.					
Vorgeschlagene Maßnahmen: Mit dem Bau einer Unterführung könnte am Knoten "Roter Pfahl" auf der Nordseite angeschlossen werden (Ideenstudie von Autor H. Iba). Ferner würde mit einer Unterführung am Erlenloch eine neue, sichere Querung auch für Fußgänger entstehen. Sofern Direktverbindung KS_54 nicht umsetzbar, wäre dies in Kombination mit KS_234 noch eine Alternativvariante von Harleshausen Richtung Weimar (von den Höhenmetern her allerdings schon ungünstiger). Da Alternativroute formal als Ideenstudie gekennzeichnet: Als "Ideenstudie" geht der Punkt nicht in die Netzstatistik bezüglich der Maßnahmen im Korridor der klassifizierten Straßen ein. Hinweis: RVA würde natürlich direkt nördlich der Straße verlaufen. Hier in der Karte wurde die Linie zum besseren Verständnis formal abgesetzt gezeichnet.					
					
Bild 1: Kartenausschnitt			Bild 2: Blick die potentielle Trasse der Unterführung		

Kürzel: KS_230	Routenkategorie: III, IV	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Außerorts	Priorität: M
--------------------------	------------------------------------	-----------------------	---------------------------------	---------------------------	------------------------

Betreff:

Radpendlerachse "Radtangente West" Baunatal ↔ KS-Nordshausen ↔ KS-Süsterfeld-Helleböhn ↔ KS-Wilhelmshöhe-Zentrum: Bereich A44

Geographische Lage:

Anfangspunkt (Lat/Lon):

51,27202 / 9,42723

Endpunkt (Lat/Lon):

51,26842 / 9,42789

Länge:

442m

Kategorisierung der Maßnahme:

- | | | |
|---|---|-------------------------------------|
| <input checked="" type="checkbox"/> Neuer Weg | <input type="checkbox"/> Querung | <input type="checkbox"/> Rastplätze |
| <input type="checkbox"/> Fahrradstraße | <input type="checkbox"/> Beschilderung | <input type="checkbox"/> Sonstige |
| <input type="checkbox"/> Oberfläche | <input type="checkbox"/> Barriere | |
| <input type="checkbox"/> Tempolimit | <input type="checkbox"/> Abstellanlagen | |

Momentaner Zustand:

Fehlende Direktverbindung auf ebener Strecke zwischen Baunatal-Altenritte und KS-Nordshausen; aktuell 50 m steile Höhenmeter in vorhandener "Hangverbindung": Fehlende Trasse im Bereich der Naumberger Bahn. Diese Maßnahme hängt an Maßnahme BAU_29. Daher Punkt hier als Ideenstudie eingestuft.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Lösungsansatz als Ideenstudie: Errichtung einer direkten Verbindung westlich entlang der Naumberger Bahn: Herstellung einer asphaltierten Route mit Beleuchtung. Sinnvoll wäre es, den Neubauabschnitt gleich mit Separation RV und FV zu errichten, da auf dieser wichtigen Radpendlerroute höhere RV Mengen zu erwarten sind. Etwa 60 bis 70 % der Neubautrassen sind Stadtgebiet Kassel.



Bild 1: Kartenausschnitt



Bild 2: Radvorrangroute FR1 in Freiburg entlang der Dreisam: links 3 m für den RV, rechts 2,5 m für den FV (Symbolbild).



Bild 3: Gepflegter Grünzug mit Nahmobilitätsverbindung in Enschede / Niederlande: als Separationselement zwischen Zweirichtungsradschwergeweg und Gehweg dient ein Grünstreifen mit Baumallee (Symbolbild).



Bild 4: Europa-Radbahn Kleve - Kranenburg (Symbolbild): Hier ist die Zuordnung der RV- und FV-Flächen durch Asphalt / Pflaster sowie durch die wichtige taktile Trennung klar erkennbar. weitere Info zur Europa-Radbahn siehe auch Projektvideo auf Youtube: <https://youtu.be/9KTnwB34bhE>

Kürzel: KS_233	Routenkategorie: IV	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Außerorts	Priorität: M-L
Betreff: Ortsverbindung Fuldata-Ihringshausen ↔ KS-Philippinenhof-Warteberg					
Geographische Lage: Anfangspunkt (Lat/Lon): 51,34907 / 9,50126 Endpunkt (Lat/Lon): 51,34763 / 9,49870 Länge: 240m		Kategorisierung der Maßnahme: <input type="checkbox"/> Neuer Weg <input type="checkbox"/> Querung <input type="checkbox"/> Rastplätze <input type="checkbox"/> Fahrradstraße <input type="checkbox"/> Beschilderung <input type="checkbox"/> Sonstige <input checked="" type="checkbox"/> Oberfläche <input type="checkbox"/> Barriere <input type="checkbox"/> Tempolimit <input type="checkbox"/> Abstellanlagen			
Momentaner Zustand: ältere sehr hoprige Asphaltdecke					
Vorgeschlagene Maßnahmen: Mittel- bis langfristig neue, 3,5 m Breite Asphaltdecke herstellen. wichtig wäre vor allen bei Punkt FUT_30 eine Asphaltdecke.					
					
Bild 1: Kartenausschnitt					

Kürzel: KS_234	Routenkategorie: II,III	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Außerorts	Priorität: L
--------------------------	-----------------------------------	-----------------------	---------------------------------	---------------------------	------------------------

Betreff:
Freizeitroute Weimar - Erlenloch / Mögliche Alternativroute zu Vorschlag KS_54

Geographische Lage:

Anfangspunkt (Lat/Lon):
51,34846 / 9,40547

Endpunkt (Lat/Lon):
51,35153 / 9,40291

Länge:
400m

Kategorisierung der Maßnahme:

- Neuer Weg
- Querung
- Rastplätze
- Fahrradstraße
- Beschilderung
- Sonstige
- Oberfläche
- Barriere
- Tempolimit
- Abstellanlagen

Momentaner Zustand:

Sofern für Maßnahme KS_54 die Alternativvariante KS_229 mit Unterführung am Parkplatz Erlenloch realisiert wurde, kann diese Alternativroute angewendet werden (Ideenstudie von H. Iba). Aktuell zum Teil steiler, grober Schotterweg. Aktuell als Freizeitroute Ahnatal - Erlenloch bereits genutzt (am Waldrand findet sich ein entsprechendes Schild).

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Ideenstudie mit Urheberschaft von Autor Herbet Iba in 2017: Bei Verwendung als Radpendlerroute 3 m Breite Asphaltdecke aufbringen. Da auch Wanderstrecke, wäre hier im Steilbereich ein separater Fußpfad sinnvoll. Wichtiger wäre aber Maßnahme KS_54 als direkte Strecke Richtung KS-Harleshausen. Da Alternativroute formal als Ideenstudie gekennzeichnet: Als "Ideenstudie" geht der Punkt nicht in die Netzstatistik bezüglich der Maßnahmen im Korridor der klassifizierten Straßen ein. Anmerkung Autor Dirk Schmidt: In wie weit dieser Nordast der "Radpendlerroute Roter Pfahl" umsetzbar ist, ist die Frage: Denn der gesamte Wald an diesem Routenstück ist laut geodienste.bfn.de/schutzgebiete ein FFH-Gebiet. Als Freizeitroute im Bestand sollte die Strecke im Radnetz verbleiben.

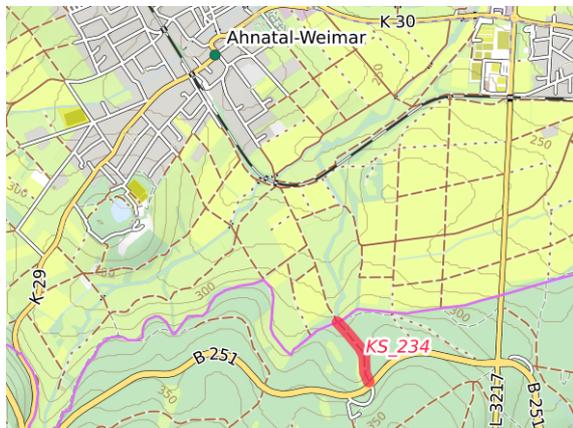


Bild 1: Kartenausschnitt



Bild 2: Blick bergauf Richtung B 251

Kürzel: KS_235	Routenkategorie: V	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: evtl. M-L
Betreff: Raddirektstudie Baunatal ↔ Kassel - VEP-Alternativvariante von 2016 via Wehlheiden im Bereich Tischbeinstraße: Ideenstudie für Nahmobilitätsbrücke "Druselschlange"					
Geographische Lage: Anfangspunkt (Lat/Lon): 51,31026 / 9,47411 Endpunkt (Lat/Lon): 51,30866 / 9,47261 Länge: 235m		Kategorisierung der Maßnahme: <input checked="" type="checkbox"/> Neuer Weg <input type="checkbox"/> Querung <input type="checkbox"/> Rastplätze <input type="checkbox"/> Fahrradstraße <input type="checkbox"/> Beschilderung <input type="checkbox"/> Sonstige <input type="checkbox"/> Oberfläche <input type="checkbox"/> Barriere <input type="checkbox"/> Tempolimit <input type="checkbox"/> Abstellanlagen			

Momentaner Zustand:

Steilkehren bei Maßnahme KS_157 und Routenversatz im Zuge der stärker befahrenen Tischbeinstraße ohne separate Aufstellflächen für den linksabbiegenden Radverkehr. Der VEP schlug hier mit Stand 2016 im Korridor eine Alternativroute für die Raddirektroute KS - Baunatal vor.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

komfortable Lösung als Ideenstudie - Fahrrad- und Fußgängerbrücke "Druselschlange": Errichtung einer 3,5 m bis max. 4 m breiten Fahrrad- und Fußgängerbrücke von der Paul-Nagelstr. über die Tischbeinstr. bis Höhenkante Uniparkplatz.

Sowohl an der Gräfestraße, wie auch über der Tischbeinstraße hätte dieses Brückenbauwerk volle Durchfahrts- höhe für LKW usw.. Über der Parkplatzzufahrt von der Hellmut-von-Gerlach-Straße zum Kurt-Kersten-Platz wären es nur etwa 2,5 m bis 3 bis max. 3,5 m Durchfahrts- höhe für evtl. PKW (der Parkplatz besitzt noch eine weitere Zufahrt, die von der Brücke nicht berührt würde). Am nördlichen Brückenende würde das Bauwerk weitgehend ohne Rampe auskommen (also die vorhandene Topografie ausnutzen). Mit diesem Bauwerk würde sich eine attraktive Raddirektroute an der Problemstelle KS_157 ergeben. Die Kehren von KS_157 wären zusätzlich zur Brücke trotzdem wichtig (für die Barrierefreiheit vor allem im FV). Das Bauwerk könnte sich als schlanke Stahlkonstruktion wie eine Art "Baumkronenpfad" weitgehend zwischen die vorhandenen Bäume einfügen. Für evtl. trotzdem notwendige Fällungen wäre genügend Raum für Ersatzpflanzungen vorhanden. Eine Alternative als Baustoff wäre vielleicht auch der hochfeste Beton, der beim Neubau der Gärtnerplatzbrücke zum Einsatz kam.

Schlanker wäre aber sehr wahrscheinlich eine Konstruktion aus Stahl. Bei Fahrbahnbreite von Geländer zu Geländer von 4 m wäre wahrscheinlich auch noch eine Konstruktion mit sogar nur Einzelfeilen in der Deckmitte möglich. Machbarkeit bezüglich Höhenmeter im Detail nicht klar. Rampen von Fahrradbrücken sollten 3 % bis 4 %, maximal 6 % Steigungen besitzen.

Anmerkung 01-2020: Die Machbarkeitsstudie für die Raddirekt Routen im ZRK führt die Vorzugsroute KS - Baunatal über Niederzwehren. Aber auch ohne Raddirektroute könnte mit diese Brücke längerfristig eine attraktive, barrierefreie Nahmobilitätsroute für den Rad- aber auch für den Fußverkehr entstehen (vor allem wichtig für Kinderwagen, Rollatoren, Seniorenmobile usw.). Im Radpendlernetz Regional Kassel führt die Stadtroute Süsterfeld/Helleböhn - Wehlheiden - Mitte über diese Verbindung.

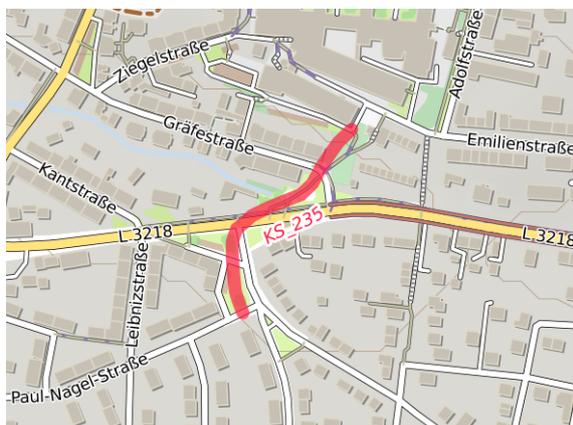


Bild 1: Kartenausschnitt



Bild 2: Blick von der Paul-Nagel-Straße auf die potentielle Südrampe der Brücke. Platz zum "Höhe" holen ist ausreichend vorhanden.



Bild 3: Ende der STEilstrecke KS_157 an der Gräfestraße: die potentielle Nahmobilitätsbrücke würde von rechts kommend in Blickrichtung zwischen den Baumkronen verlaufen. Bei einem schlanken, luftigen und filigranem Bauwerk (Stahldeck 3,25 bis 3,5 m breit mit z. B. nur mittiger Einfeilerkonstruktion) würde kein dunkles "Hochstraßengefühl" aufkommen.

Kürzel: KS_236	Routenkategorie: IV	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: M-L
--------------------------	-------------------------------	-----------------------	---------------------------------	---------------------------	--------------------------

Betreff:
Alternativroute 2 für Raddirektroute Baunatal - Kassel bzw. Stadtteilverbindung Süsterfeld-Wehlheiden

Geographische Lage:

Anfangspunkt (Lat/Lon):
51,30334 / 9,45659

Endpunkt (Lat/Lon):
51,30333 / 9,46105

Länge:
311m

Kategorisierung der Maßnahme:

- | | | |
|--|---|-------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Neuer Weg | <input type="checkbox"/> Querung | <input type="checkbox"/> Rastplätze |
| <input type="checkbox"/> Fahrradstraße | <input type="checkbox"/> Beschilderung | <input type="checkbox"/> Sonstige |
| <input checked="" type="checkbox"/> Oberfläche | <input type="checkbox"/> Barriere | |
| <input type="checkbox"/> Tempolimit | <input type="checkbox"/> Abstellanlagen | |

Momentaner Zustand:

Parkweg mit Schotterdecke, gemeinsame Nutzung von RV und FV (Zeichen 240 gemeinsamer Geh- und Radweg). Im Bereich des Wendehammers "Stallupöner Straße" Fahrbahneinengung und Gefahrenstellen mit Hochbord (unbeleuchteter Bereich)

Vorgeschlagene Maßnahmen:

als Ideenstudie: Separation RV und FV getrennt durch Grünstreifen. Ausbau mit Asphaltdecke vor allem für die Radfahrbahn. Auch für den separierten Gehweg wäre Asphalt oder Pflaster zweckmäßig. Ferner Herstellung einer Beleuchtung. Ein Ausbau dieser bereits heute rege genutzten Nahmobilitätsverbindung ergibt auch unabhängig von der Raddirektroute Baunatal - Kassel Sinn.

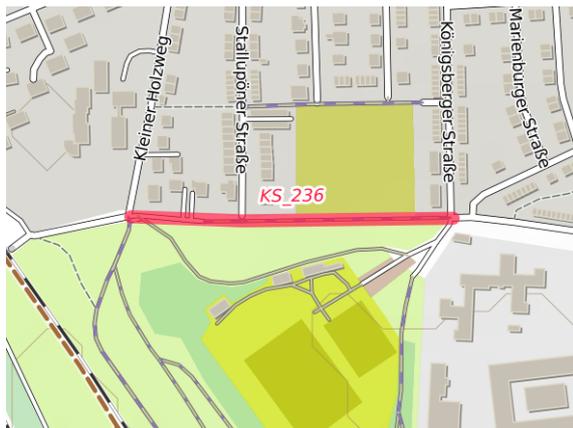


Bild 1: Kartenausschnitt



Bild 2: Ostende der Maßnahme



Bild 3: Platz für eine Separation wäre vorhanden.

Kürzel: KS_237	Routenkategorie: III,IV	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: M-L
--------------------------	-----------------------------------	-----------------------	---------------------------------	---------------------------	--------------------------

Betreff:
Alternativroute 2 für Raddirektroute Baunatal - Kassel bzw. Stadtteilverbindung Süsterfeld-Wehlheiden Bereich Graßweg

Geographische Lage: Anfangspunkt (Lat/Lon): 51,30333 / 9,46105 Endpunkt (Lat/Lon): 51,30633 / 9,46642 Länge: 519m	Kategorisierung der Maßnahme: <input type="checkbox"/> Neuer Weg <input type="checkbox"/> Querung <input type="checkbox"/> Rastplätze <input checked="" type="checkbox"/> Fahrradstraße <input checked="" type="checkbox"/> Beschilderung <input type="checkbox"/> Sonstige <input type="checkbox"/> Oberfläche <input type="checkbox"/> Barriere <input type="checkbox"/> Tempolimit <input type="checkbox"/> Abstellanlagen
---	--

Momentaner Zustand:
Aktuell Wohnstraße in Tempo-30-Zone mit Rechts-vor-links-Regelungen.

Vorgeschlagene Maßnahmen:
als Ideenstudie: Mittel- bis langfristig wäre Ausweisung als Fahrradstraße sinnvoll (wichtig vor allem, wenn evtl. die Raddirektroute KS - Baunatal hierüber verlaufen sollte (weiteres zu Alternativerbindungen Raddirektroute siehe auch Kapitel "Radpendlernetz Region Kassel" im Abschlussbericht). Aber auch unabhängig von der Raddirektroute Baunatal - Kassel ergibt hier mittel- bis langfristig mit steigenden Radverkehrsanteilen eine Fahrradstraße Sinn.



Bild 1: Kartenausschnitt

Kürzel: KS_238	Routenkategorie: V	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: M-L
Betreff: Querung Wilhelmshöher Allee Höhe Hupfeldstraße / Huttenstraße					

Geographische Lage: Ortspunkt (Lat/Lon): 51,31280 / 9,46095	Kategorisierung der Maßnahme: <input type="checkbox"/> Neuer Weg <input checked="" type="checkbox"/> Querung <input type="checkbox"/> Rastplätze <input type="checkbox"/> Fahrradstraße <input type="checkbox"/> Beschilderung <input type="checkbox"/> Sonstige <input type="checkbox"/> Oberfläche <input type="checkbox"/> Barriere <input type="checkbox"/> Tempolimit <input type="checkbox"/> Abstellanlagen
---	---

Momentaner Zustand:

Aktuell keine direkte RV-Querung über den Knoten vorhanden. Radfahrende müssen die Wilhelmshöher Allee schiebend über die Fußgängerampel queren. Dies ist keine bedarfsgerechte Radverkehrsführung. Die Strecke ist Teil des Radwegweisungsnetzes der Stadt Kassel.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Lösungsansatz Vollsignalisierung des Knotens, um eine direkte RV-Führung auf der Fahrbahn über die Wilhelmshöher Allee zu ermöglichen. Ferner beidseitig Anlage von LSA-Furten für den Fußverkehr. Der gesamte Knoten sollte für die Nahmobilität bedarfsgerecht gestaltet werden.

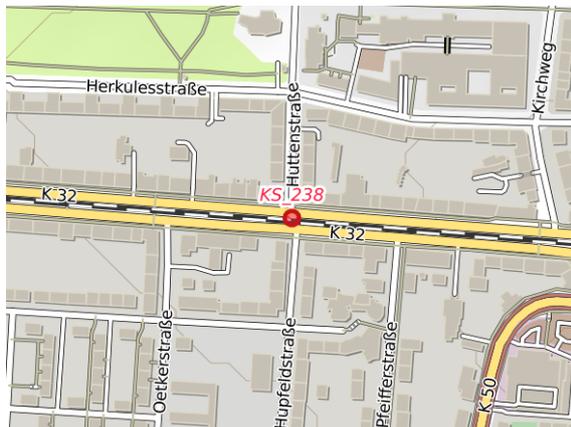
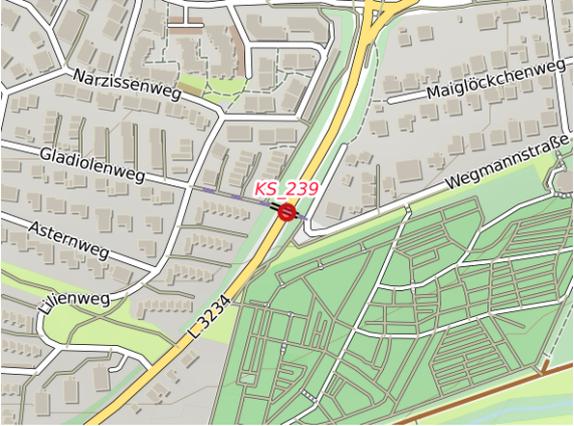


Bild 1: Kartenausschnitt

Kürzel: KS_239	Routenkategorie: III,IV	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: K
Betreff: Radverkehrsnetz Kassel am Jungfernkopf - Straßenüberführung in Verlängerung des Gladiolenwegs.					
Geographische Lage: Ortspunkt (Lat/Lon): 51,34147 / 9,44284		Kategorisierung der Maßnahme: <input type="checkbox"/> Neuer Weg <input type="checkbox"/> Querung <input type="checkbox"/> Rastplätze <input type="checkbox"/> Fahrradstraße <input type="checkbox"/> Beschilderung <input checked="" type="checkbox"/> Sonstige <input type="checkbox"/> Oberfläche <input type="checkbox"/> Barriere <input type="checkbox"/> Tempolimit <input type="checkbox"/> Abstellanlagen			
Momentaner Zustand: Brücke ist trotz ausreichender Breite für den RV gesperrt. Und das, obwohl die Brücke mit Radwegweisung des städtischen Radwegweisungsnetzes versehen ist.					
Vorgeschlagene Maßnahmen: Geländer auf 1,3 m erhöhen und Brücke als kombinierten Geh- und Radweg widmen.					
					
Bild 1: Kartenausschnitt			Bild 2: Blick auf die Straßenüberführung in Verlängerung des Gladiolenwegs mit aktueller Widmung "Gehweg".		

Kürzel: KS_240	Routenkategorie: II,III	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: M,L
--------------------------	-----------------------------------	-----------------------	---------------------------------	---------------------------	--------------------------

Betreff:

Radpendlernetz Region Kassel: Radpendlerroute Rothwesten ↔ Simmershausen ↔ Gewerbegebiet Ihringshausen ↔ KS-Mitte: Simmershäuser Straße in KS-Fasanenhof

Geographische Lage:

Anfangspunkt (Lat/Lon):

51,34500 / 9,51057

Endpunkt (Lat/Lon):

51,33070 / 9,51191

Länge:

1628m

Kategorisierung der Maßnahme:

- | | | |
|---|---|-------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Neuer Weg | <input type="checkbox"/> Querung | <input type="checkbox"/> Rastplätze |
| <input checked="" type="checkbox"/> Fahrradstraße | <input checked="" type="checkbox"/> Beschilderung | <input type="checkbox"/> Sonstige |
| <input type="checkbox"/> Oberfläche | <input type="checkbox"/> Barriere | |
| <input type="checkbox"/> Tempolimit | <input type="checkbox"/> Abstellanlagen | |

Momentaner Zustand:

aktuell Tempo-30-zone mit Rechts-vor-Links-Regelungen. Etwa 20 % der Strecke gehören zur Gemeinde Fulda. Strecke ist im VEP-Radnetz als Hauptroute dargestellt. Die Strecke ist ferner hier im VEP als potentielle Fahrradstraße gekennzeichnet: <https://geoportal-kassel.maps.arcgis.com/apps/Viewer/index.html?appid=44c0cdf092034c5b943bed31ff076a1b>.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Maßnahmen zur attraktiveren Führung des RV als Radpendlerroute sollten im Rahmen des Radverkehrskonzepts der Stadt Kassel erarbeitet werden: mittel- bis langfristig könnte hier beispielsweise eine vorfahrtsberechtigige Fahrradstraße ausgewiesen werden.

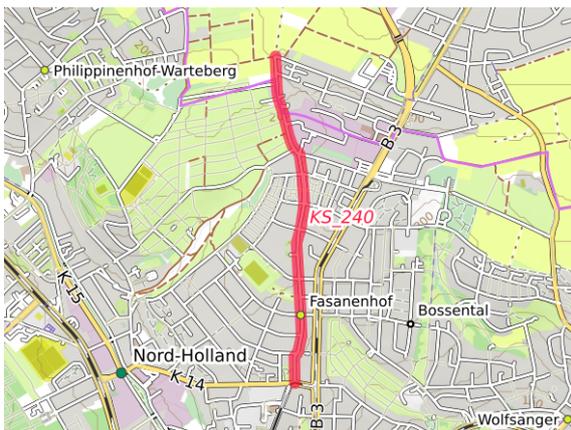


Bild 1: Kartenausschnitt

Kürzel: KS_241	Routenkategorie: II,II	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Außerorts	Priorität: evtl. L
--------------------------	----------------------------------	-----------------------	---------------------------------	---------------------------	------------------------------

Betreff:

Radpendlernetz Region Kassel: Radtangente West - potentieller Korridor für neue Radpendlerverbindung entlang Harleshäuser Kurve

Geographische Lage:

Anfangspunkt (Lat/Lon):

51,32519 / 9,45232

Endpunkt (Lat/Lon):

51,35219 / 9,46360

Länge:

3674m

Kategorisierung der Maßnahme:

- | | | |
|---|---|-------------------------------------|
| <input checked="" type="checkbox"/> Neuer Weg | <input type="checkbox"/> Querung | <input type="checkbox"/> Rastplätze |
| <input type="checkbox"/> Fahrradstraße | <input type="checkbox"/> Beschilderung | <input type="checkbox"/> Sonstige |
| <input type="checkbox"/> Oberfläche | <input type="checkbox"/> Barriere | |
| <input type="checkbox"/> Tempolimit | <input type="checkbox"/> Abstellanlagen | |

Momentaner Zustand:

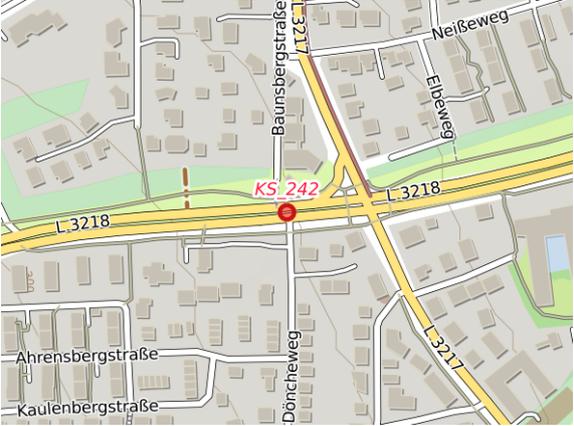
Aktuell gibt es hier im direkten Bahnkorridor der "Harleshäuser Kurve" keine durchgehende Radroute. Die momentane Strecke der "Radtangente West" führt topografisch sehr anspruchsvoll über die Straße "zum Feldlager" (Mangels Alternativen). Im "Radroutennetz 2030" des VEP Region / Stadt Kassel 2030 verläuft auf dieser Bestandsstrecke der Radtangente "West" eine Nebenroute (siehe Dokumentenseite 135).

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Notiz als Ideenstudie: Schaffung einer neuen Radpendlerverbindung mit etwas geringeren Steigungen im direkten Bahnkorridor? Auf weiten Strecken sind bereits ausbaufähige Wege vorhanden. Einige Schlüsselstellen, an denen die Machbarkeit grundlegend hängt, wären zu klären. Achtung: Die konkret hier abgelegte Strecke wurde nicht auf Machbarkeit geprüft. Sie ist nur als ein Maßnahmenhinweis zur grundlegenden Diskussion zu betrachten (das nördliche Viertel der Strecke ist Stadtgebiet Vellmar). In der Vergangenheit war hier übrigens sogar mal eine bahnparallele KFZ-Straße geplant. Die Planungen wurden bereits vor längerem zu den Akten gelegt. Als Radroute wäre der Korridor aber prüfenswert.



Bild 1: Kartenausschnitt

Kürzel: KS_242	Routenkategorie: III, IV	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität:
Betreff: Grundnetzverbindung KS-Wilhelmshöhe ↔ Schauenburg					
Geographische Lage: Ortspunkt (Lat/Lon): 51,30371 / 9,42541		Kategorisierung der Maßnahme: <input type="checkbox"/> Neuer Weg <input checked="" type="checkbox"/> Querung <input type="checkbox"/> Rastplätze <input type="checkbox"/> Fahrradstraße <input type="checkbox"/> Beschilderung <input type="checkbox"/> Sonstige <input type="checkbox"/> Oberfläche <input type="checkbox"/> Barriere <input type="checkbox"/> Tempolimit <input type="checkbox"/> Abstellanlagen			
Momentaner Zustand: fehlende Querung für den Rad- und Fußverkehr in der Verbindung Baunsbergstraße ↔ Döncheweg					
Vorgeschlagene Maßnahmen: Lösungsansatz: Errichtung einer signalisierten Querung mit baulich getrennten Furten für den Rad- und Fußverkehr. Verknüpfung der neuen LSA mit dem vorhandenen Knoten Baunsbergstraße / Druseltalstraße.					
 <p>Bild 1: Kartenausschnitt</p>					

Kürzel: KS_244	Routenkategorie: II,III,IV	Freizeitroute:	Baulasträger: Bund	Lage: Außerorts	Priorität: M-L
--------------------------	--------------------------------------	-----------------------	------------------------------	---------------------------	--------------------------

Betreff:

Radpendlerverbindung Habichtswald ↔ Kassel und Mittelzentrenverbindung Korbach / Wolfhagen ↔ Kassel:
Bereich Knoten Rasenallee

Geographische Lage:**Anfangspunkt** (Lat/Lon):

51,34963 / 9,41672

Endpunkt (Lat/Lon):

51,34959 / 9,41574

Straße: Länge:

B251 68 m

Kategorisierung der Maßnahme:

- | | | |
|---|---|-------------------------------------|
| <input checked="" type="checkbox"/> Neuer Weg | <input type="checkbox"/> Querung | <input type="checkbox"/> Rastplätze |
| <input type="checkbox"/> Fahrradstraße | <input type="checkbox"/> Beschilderung | <input type="checkbox"/> Sonstige |
| <input type="checkbox"/> Oberfläche | <input type="checkbox"/> Barriere | |
| <input type="checkbox"/> Tempolimit | <input type="checkbox"/> Abstellanlagen | |

Momentaner Zustand:

Übergang von Wanderparkplatz zur Ampelfurt aktuell nur schmalerer Schotterweg

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Strecke auf 3 m in Asphalt herstellen.

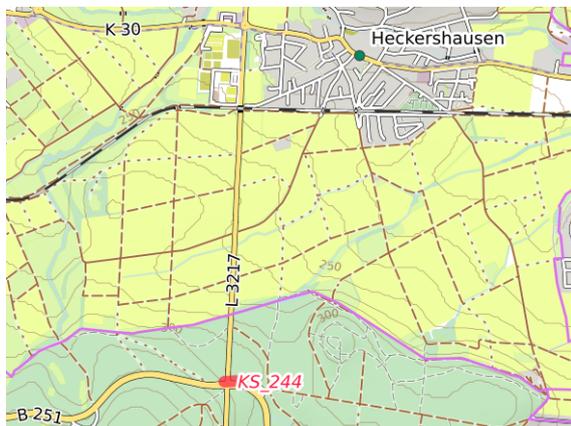
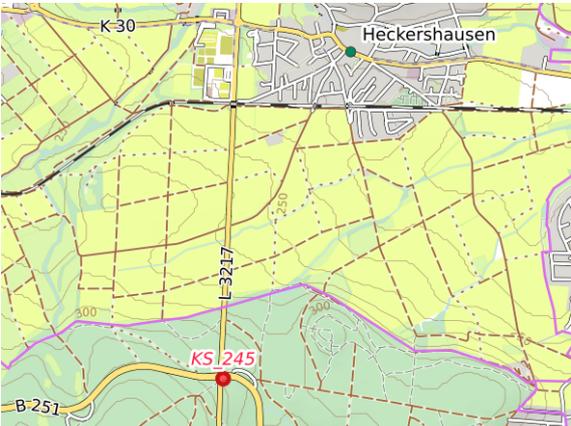


Bild 1: Kartenausschnitt



Kürzel: KS_245	Routenkategorie: II,III	Freizeitroute:	Baulasträger: Bund	Lage: Außerorts	Priorität: K
Betreff: Querung am Knoten Roter Pfahl					
Geographische Lage: Ortspunkt (Lat/Lon): 51,34933 / 9,41619		Kategorisierung der Maßnahme: <input type="checkbox"/> Neuer Weg <input checked="" type="checkbox"/> Querung <input type="checkbox"/> Rastplätze <input type="checkbox"/> Fahrradstraße <input type="checkbox"/> Beschilderung <input type="checkbox"/> Sonstige <input type="checkbox"/> Oberfläche <input type="checkbox"/> Barriere <input type="checkbox"/> Tempolimit <input type="checkbox"/> Abstellanlagen			
Momentaner Zustand: Aktuell nur Streuscheibe mit Fußgängersymbol. Der RV muss auf den Furten schieben.					
Vorgeschlagene Maßnahmen: Die aktuelle Alternativroute abseits der Bundesstraße führt über die Ampelfurten. Die Streuscheiben daher in Ausführungen mit Kombisymbol Radverkehr und Fußverkehr wechseln, so dass die Furten auch vom RV legal befahren werden dürfen.					
					
Bild 1: Kartenausschnitt			Bild 2: Streuscheibe in Kombisymbol Radverkehr und Fußverkehr wechseln.		

Kürzel: KS_246	Routenkategorie:	Freizeitroute:	Baulasträger:	Lage: Außerorts	Priorität: Anmerkung
--------------------------	-------------------------	-----------------------	----------------------	---------------------------	--------------------------------

Betreff:

Anmerkung zum Radroutennetz 2030 des VEP Region Kassel 2030

Geographische Lage:**Anfangspunkt** (Lat/Lon):

51,30644 / 9,47974

Endpunkt (Lat/Lon):

51,30872 / 9,48061

Länge:

261m

Kategorisierung der Maßnahme:

- | | | |
|--|---|--|
| <input type="checkbox"/> Neuer Weg | <input type="checkbox"/> Querung | <input type="checkbox"/> Rastplätze |
| <input type="checkbox"/> Fahrradstraße | <input type="checkbox"/> Beschilderung | <input checked="" type="checkbox"/> Sonstige |
| <input type="checkbox"/> Oberfläche | <input type="checkbox"/> Barriere | |
| <input type="checkbox"/> Tempolimit | <input type="checkbox"/> Abstellanlagen | |

Momentaner Zustand:

Der VEP Region Kassel 2030 stellt in seinen Radroutennetz (hier einsehbar auf www.zrk-info.de - Dokumentenseite 135 der PDF-Datei: <https://www.zrk-info.de/entwicklungsplanung/verkehrsentwicklungsplan-vep-region-kassel.html>) eine Nebenroute über die Stillingstraße da. Solche eine Variante ist aufgrund einer Treppe nicht fahrbar.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

In der Datenebene des VEP-Radnetzes dieser Radverkehrsstudie wurde diese "VEP-Radroute" daher nicht mit aufgenommen. Die VEP-Darstellung hier also nur als Anmerkung / Notiz außerhalb des Netzentwurfs.

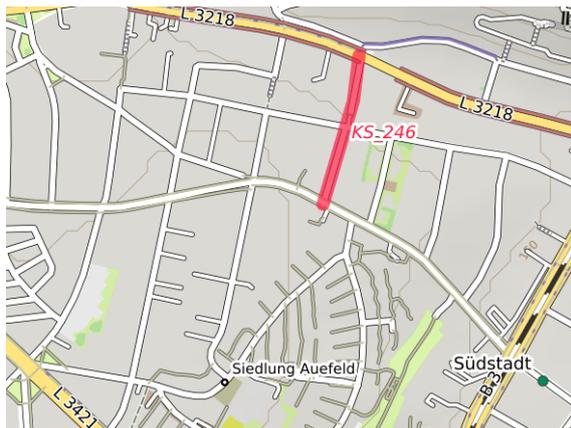
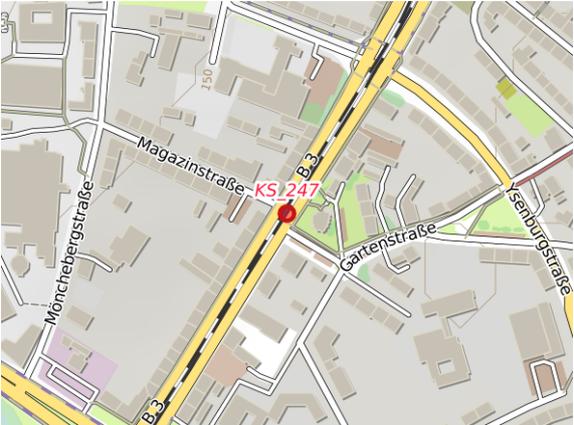


Bild 1: Kartenausschnitt

Kürzel: KS_247	Routenkategorie:	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: erledigt
Betreff: Radpendlernetz Region Kassel: Bereich Weserstr. Höhe Magazinstr.					
Geographische Lage: Ortspunkt (Lat/Lon): 51,32109 / 9,51098		Kategorisierung der Maßnahme: <input type="checkbox"/> Neuer Weg <input checked="" type="checkbox"/> Querung <input type="checkbox"/> Rastplätze <input type="checkbox"/> Fahrradstraße <input type="checkbox"/> Beschilderung <input type="checkbox"/> Sonstige <input type="checkbox"/> Oberfläche <input type="checkbox"/> Barriere <input type="checkbox"/> Tempolimit <input type="checkbox"/> Abstellanlagen			
Momentaner Zustand: Stand 2017: keine Querung der Weserstraße vorhanden. Strecke ist Bestandteil des VEP-Radnetzes (Nebenroute).					
Vorgeschlagene Maßnahmen: Laut HNA-Artikel Bau verschoben: "Neuer Fußgängerüberweg mit Ampeln für Weserstraße" vom 2. Oktober 2018 (https://www.hna.de/kassel/wesertor-ort123033/bau-verschoben-neuer-ueberweg-mit-ampeln-an-weserstrasse-in-kassel-10290668.html) plant die Stadt hier die Errichtung einer neuen Querung für die Nahmobilität. Dies ist vor allem für den FV wichtig. Aber auch für den RV verbessert sich prinzipiell die Durchlässigkeit (sei es auch nur als Sschiebestrecke auf neuer FV-Ampel - weitere Detailinfos nicht bekannt). Punkt formal erledigt, da fest eingeplant. Ergänzung 03-2020: In der Magazinstraße Richtung Universität wird ferner in 2020 das Pflaster entfernt und eine Anbindung zur neuen Querung an der Weserstraße hergestellt. Projektinfos auf der Stadtseite: https://www.kassel.de/buerger/verkehr_und_mobilitaet/baustellen/strassenbauprojekte/strassenbauprojekte/Magazinstrasse.php)					
					
Bild 1: Kartenausschnitt					

Kürzel:	Routenkategorie:	Freizeitroute:	Baulasträger:	Lage:	Priorität:
KS_248				Außerorts	Anmerkung
Betreff: Anmerkung zum Radroutennetz 2030 des VEP Region Kassel 2030					
Geographische Lage:		Kategorisierung der Maßnahme:			
Anfangspunkt (Lat/Lon): 51,27113 / 9,44202		<input type="checkbox"/> Neuer Weg	<input type="checkbox"/> Querung	<input type="checkbox"/> Rastplätze	
Endpunkt (Lat/Lon): 51,27149 / 9,44658		<input type="checkbox"/> Fahrradstraße	<input type="checkbox"/> Beschilderung	<input checked="" type="checkbox"/> Sonstige	
Länge: 321m		<input type="checkbox"/> Oberfläche	<input type="checkbox"/> Barriere		
		<input type="checkbox"/> Tempolimit	<input type="checkbox"/> Abstellanlagen		
Momentaner Zustand:					
Der VEP Region Kassel 2030 stellt in seinen Radroutennetz (hier einsehbar via www.zrk-info.de - Dokumentenseite 135 der PDF-Datei: http://www.zrk-info.de/entwicklungsplanung/verkehrsentwicklungsplan-vep-region-kassel.html) hier eine Nebenroute da. Solche eine Verbindung ist in der Realität nicht per Fahrrad fahrbar. Openstreetmap zeigt hier lediglich einen verwinkelten Fußweg mit Treppe.					
Vorgeschlagene Maßnahmen:					
Im Layer des VEP-Radnetzes dieser Radverkehrsstudie wurde diese "VEP-Nebenroute" daher nicht mit aufgenommen. Die VEP-Darstellung hier also nur als Anmerkung / Notiz außerhalb des Netzentwurfs.					



Bild 1: Kartenausschnitt

Kürzel: KS_249	Routenkategorie:	Freizeitroute:	Baulasträger:	Lage: Außerorts	Priorität: Anmerkung
--------------------------	-------------------------	-----------------------	----------------------	---------------------------	--------------------------------

Betreff:

Anmerkung zum Radroutennetz 2030 des VEP Region Kassel 2030

Geographische Lage:**Anfangspunkt** (Lat/Lon):

51,27802 / 9,43664

Endpunkt (Lat/Lon):

51,27945 / 9,43732

Länge:

165m

Kategorisierung der Maßnahme:

- | | | |
|--|---|--|
| <input type="checkbox"/> Neuer Weg | <input type="checkbox"/> Querung | <input type="checkbox"/> Rastplätze |
| <input type="checkbox"/> Fahrradstraße | <input type="checkbox"/> Beschilderung | <input checked="" type="checkbox"/> Sonstige |
| <input type="checkbox"/> Oberfläche | <input type="checkbox"/> Barriere | |
| <input type="checkbox"/> Tempolimit | <input type="checkbox"/> Abstellanlagen | |

Momentaner Zustand:

Der VEP Region Kassel 2030 stellt in seinen Radroutennetz (hier einsehbar via www.zrk-info.de - Dokumentenseite 135 der PDF-Datei: <http://www.zrk-info.de/entwicklungsplanung/verkehrsentwicklungsplan-vep-region-kassel.html>) hier eine Nebenroute da. Solche eine Verbindung ist in der Realität nicht vorhanden, da es sich um ein Schulgelände handelt.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Im Layer des VEP-Radnetzes dieser Radverkehrsstudie wurde diese "VEP-Nebenroute" daher nicht mit aufgenommen. Die VEP-Darstellung hier also nur als Anmerkung / Notiz außerhalb des Netzentwurfs.



Bild 1: Kartenausschnitt

Kürzel: KS_250	Routenkategorie:	Freizeitroute:	Baulasträger:	Lage: Außerorts	Priorität: Anmerkung
--------------------------	-------------------------	-----------------------	----------------------	---------------------------	--------------------------------

Betreff:

Anmerkung zum Radroutennetz 2030 des VEP Region Kassel 2030

Geographische Lage:**Anfangspunkt** (Lat/Lon):

51,26955 / 9,42672

Endpunkt (Lat/Lon):

51,27090 / 9,41914

Länge:

594m

Kategorisierung der Maßnahme:

- | | | |
|--|---|--|
| <input type="checkbox"/> Neuer Weg | <input type="checkbox"/> Querung | <input type="checkbox"/> Rastplätze |
| <input type="checkbox"/> Fahrradstraße | <input type="checkbox"/> Beschilderung | <input checked="" type="checkbox"/> Sonstige |
| <input type="checkbox"/> Oberfläche | <input type="checkbox"/> Barriere | |
| <input type="checkbox"/> Tempolimit | <input type="checkbox"/> Abstellanlagen | |

Momentaner Zustand:

Der VEP Region Kassel 2030 stellt in seinen Radroutennetz (hier einsehbar via www.zrk-info.de - Dokumentenseite 135 der PDF-Datei: <http://www.zrk-info.de/entwicklungsplanung/verkehrsentwicklungsplan-vep-region-kassel.html>) hier eine Nebenroute da. Solche eine Verbindung ist in der Realität nicht vorhanden, da hier ein Lärmschutzwall steht.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Im Radnetz dieser Radverkehrsstudie wurde diese "VEP-Nebenroute" daher nicht mit aufgenommen. Die VEP-Darstellung hier also nur als Anmerkung / Notiz außerhalb des Netzentwurfs.



Bild 1: Kartenausschnitt

Kürzel: KS_251	Routenkategorie:	Freizeitroute:	Baulasträger:	Lage: Außerorts	Priorität: Anmerkung
--------------------------	-------------------------	-----------------------	----------------------	---------------------------	--------------------------------

Betreff:
Anmerkung zum Radroutennetz 2030 des VEP Region Kassel 2030

Geographische Lage:

Anfangspunkt (Lat/Lon):
51,29894 / 9,55362

Endpunkt (Lat/Lon):
51,30132 / 9,55265

Länge:
353m

Kategorisierung der Maßnahme:

- | | | |
|--|---|--|
| <input type="checkbox"/> Neuer Weg | <input type="checkbox"/> Querung | <input type="checkbox"/> Rastplätze |
| <input type="checkbox"/> Fahrradstraße | <input type="checkbox"/> Beschilderung | <input checked="" type="checkbox"/> Sonstige |
| <input type="checkbox"/> Oberfläche | <input type="checkbox"/> Barriere | |
| <input type="checkbox"/> Tempolimit | <input type="checkbox"/> Abstellanlagen | |

Momentaner Zustand:

Der VEP Region Kassel 2030 stellt in seinen Radroutennetz (hier einsehbar via www.zrk-info.de - Dokumentenseite 135 der PDF-Datei: <http://www.zrk-info.de/entwicklungsplanung/verkehrsentwicklungsplan-vep-region-kassel.html>) hier eine Nebenroute da. Solche eine Verbindung ist hier aktuell nur ein sehr steiler "Trampelpfad". Der Ausbau zu einer alltagstauglichen Route wird aufgrund der Topografie eher nicht als zielführend angesehen.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Im Radnetz dieser Radverkehrsstudie wurde diese "VEP-Nebenroute" daher nicht mit aufgenommen. Die VEP-Darstellung hier also nur als Anmerkung / Notiz außerhalb des Netzentwurfs. Als Zubringer aus der Siedlung Eichwald an das Radpendlernetz wurde KS_48 in den Netzentwurf integriert.

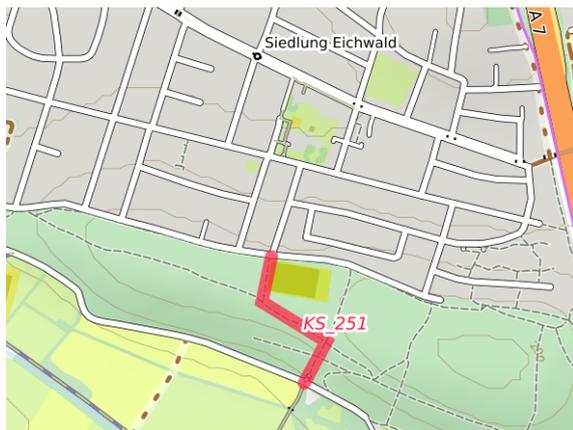


Bild 1: Kartenausschnitt

Kürzel: KS_252	Routenkategorie: III	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Außerorts	Priorität: erledigt
--------------------------	--------------------------------	-----------------------	---------------------------------	---------------------------	-------------------------------

Betreff:
Radpendlernetz Region Kassel: Radroute an der Fulda zwischen Rondell und Orangerie

Geographische Lage:

Anfangspunkt (Lat/Lon):
51,30980 / 9,50260

Endpunkt (Lat/Lon):
51,31412 / 9,50477

Länge:
552m

Kategorisierung der Maßnahme:

- | | | |
|--|---|--|
| <input type="checkbox"/> Neuer Weg | <input type="checkbox"/> Querung | <input type="checkbox"/> Rastplätze |
| <input type="checkbox"/> Fahrradstraße | <input type="checkbox"/> Beschilderung | <input checked="" type="checkbox"/> Sonstige |
| <input type="checkbox"/> Oberfläche | <input type="checkbox"/> Barriere | |
| <input type="checkbox"/> Tempolimit | <input type="checkbox"/> Abstellanlagen | |

Momentaner Zustand:

bis 2015 am Rondell zum Teil nur 1,7 bis 1,8 m breiter kombinierter Geh- und Radweg. Bis kleine Fulda Schottweg mit ebenfalls nur Knapp 2 m Breite mit Schotterdecke.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Zwischen Rondell und Klein Fulda wurde die Strecke von knapp 1,7 bis 1,8 m auf sichere 2,5 m Breite ertüchtigt. Ferner gibt es hier jetzt eine Asphaltdecke. Die Steganlage am Rondell wurde verbreitert und die Brücke über die Kleine Fulda erneuert. Am Auedamm entstand bis zur Orangerie eine Separation. Mit Ausbau ist die Strecke jetzt für Radtouristen und im Alltagsradverkehr gut nutzbar. HNA-Artikel vom 27. Januar 2015: <https://www.hna.de/kassel/unterneustadt-ort167607/fuss-radweg-zwischen-drahtbruecke-rondell-fertig-4674920.html>. Die Gesamtkosten betragen 1 Mio €. 600.000 € erhielt Kassel als Fördersumme vom Land.



Bild 1: Kartenausschnitt



Bild 2: Blick auf die neue Separation RV / FV am Auedamm.



Bild 3: neue Brücke über die Drusel / kleine Fulda.

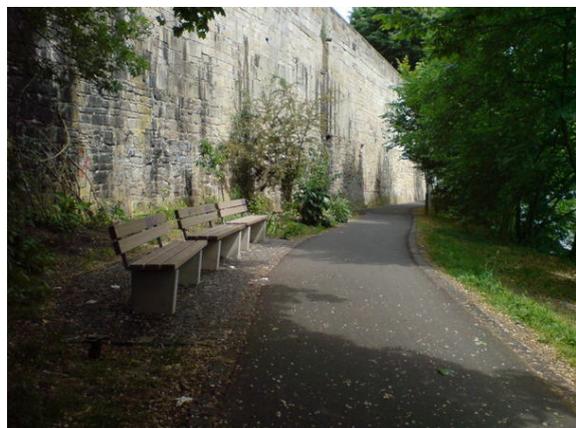


Bild 4: Neuer Asphaltweg zum Rondell

Kürzel: KS_253	Routenkategorie: V	Freizeitroute: FULDA-R1, EINHEIT, D9	Baulasträger: Kommune	Lage: Außerorts	Priorität: erledigt
Betreff: Fuldaradweg R 1 zwischen KS-Wolfsanger und Stadtgrenze zur Gemeinde Fuldata					
Geographische Lage: Anfangspunkt (Lat/Lon): 51,32606 / 9,53701 Endpunkt (Lat/Lon): 51,35203 / 9,55656 Länge: 5049m		Kategorisierung der Maßnahme: <input type="checkbox"/> Neuer Weg <input type="checkbox"/> Querung <input type="checkbox"/> Rastplätze <input type="checkbox"/> Fahrradstraße <input type="checkbox"/> Beschilderung <input checked="" type="checkbox"/> Sonstige <input type="checkbox"/> Oberfläche <input type="checkbox"/> Barriere <input type="checkbox"/> Tempolimit <input type="checkbox"/> Abstellanlagen			
Momentaner Zustand: Bis Herbst 2016 zum Teil holprige Schotterstrecke mit maximal 2 m Breite. Seit Herbst 2016 ist die Strecke auf 3 m Breite in Asphalt ausgebaut und nun komfortabel fahrbar (http://www.stadt-kassel.de/aktuelles/meldungen/21222/). Die Gesamtkosten betragen 2 Mio €. Davon förderte das Land Hessen 1,35 Mio €.					
Vorgeschlagene Maßnahmen: Wünschenswert wären vor allem an den Passagen am Wasser weiße Fahrbahnbegrenzungsmarkierungen für bessere Wegerkennung bei Dunkelheit.					



Bild 1: Kartenausschnitt



Bild 2: Blick auf den neuen Fuldaradweg - leider ohne Fahrbahnbegrenzungslinien.

Kürzel: KS_254	Routenkategorie:	Freizeitroute:	Baulasträger: Kreis, Bund	Lage: Außerorts	Priorität: evtl. M-L
--------------------------	-------------------------	-----------------------	-------------------------------------	---------------------------	--------------------------------

Betreff:

Anmerkung zu Punkt KS_101: potentielle Teilentlastung der Frankfurter Straße von KFZ-Verkehr via Zubringer Auestation

Geographische Lage:

Anfangspunkt (Lat/Lon):
51,28363 / 9,48044

Endpunkt (Lat/Lon):
51,28091 / 9,48316

Länge:
395m

Kategorisierung der Maßnahme:

- | | | |
|--|---|--|
| <input type="checkbox"/> Neuer Weg | <input type="checkbox"/> Querung | <input type="checkbox"/> Rastplätze |
| <input type="checkbox"/> Fahrradstraße | <input type="checkbox"/> Beschilderung | <input checked="" type="checkbox"/> Sonstige |
| <input type="checkbox"/> Oberfläche | <input type="checkbox"/> Barriere | |
| <input type="checkbox"/> Tempolimit | <input type="checkbox"/> Abstellanlagen | |

Momentaner Zustand:

Aktuell gibt es für KFZ, die die K 51 Richtung KS-Mitte nutzen keine Möglichkeit auf den Zubringer zum Auestation zu gelangen. Sie müssen die Frankfurter Straße über Niederzwehren nutzen. Ziel wäre es, mit dieser Maßnahme eine evtl. Teilentlastung der Frankfurter Straße vom KFZ-Verkehr herzustellen, um dort einfacher Platz für eine Radschnellverbindung zu schaffen. Mit Stand 12-2018 soll nach der Machbarkeitsstudie für die Raddirektverbindungen in der Region Kassel auf der Frankfurter Straße wohl die Raddirektroute Baunatal - Kassel verlaufen. Dafür wäre hier mittelfristig eine Umgestaltung der Frankfurter Straße mit breiten Radverkehrsanlagen notwendig (Presseartikel siehe HNA.de vom 9. Dezember 2018: <https://www.hna.de/lokales/kreis-kassel/kreis-kassel-ort306256/pendler-radrouten-im-kasseler-umland-stehen-fest-10828125.html>).

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Ein Lösungsansatz zur Verkehrsreduzierung auf der Frankfurter Straße: Anbindung der K 51 von Süden an den Zubringer Auestation, damit der KFZ-Verkehr stadteinwärts nicht mehr die Frankfurter Straße nutzen muss. Wie hoch das Verkehrsentslastungspotential für die Frankfurter Straße im Abschnitt bei KS_101 ist, ist unklar da keine Zahlen der Verkehrsverflechtungen im Detail bekannt sind.



Bild 1: Kartenausschnitt

Kürzel: KS_255	Routenkategorie:	Freizeitroute: II,III	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: M-L
--------------------------	-------------------------	---------------------------------	---------------------------------	---------------------------	--------------------------

Betreff:

Variante Radschnellverbindung Baunatal - KS: kompletter Knoten Credestr. / Leuschnerstraße mit Frankfurter Straße (als Anmerkung zu KS_101)

Geographische Lage:

Ortspunkt (Lat/Lon):
51,29106 / 9,47371

Kategorisierung der Maßnahme:

- | | | |
|--|---|-------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Neuer Weg | <input checked="" type="checkbox"/> Querung | <input type="checkbox"/> Rastplätze |
| <input type="checkbox"/> Fahrradstraße | <input type="checkbox"/> Beschilderung | <input type="checkbox"/> Sonstige |
| <input type="checkbox"/> Oberfläche | <input type="checkbox"/> Barriere | |
| <input type="checkbox"/> Tempolimit | <input type="checkbox"/> Abstellanlagen | |

Momentaner Zustand:

Der kombinierte Knoten Leuschnerstraße / Frankfurter Str. / Credestraße ist schon heute in den Spitzenstunden mit KFZ-Verkehr überlastet. Es fehlen Sicherungen für den Radverkehr. Für den Fußverkehr fehlt nördlich der Einmündung Leuschner Straße eine gesicherte Ampelfurt über die Frankfurter Str..

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Lösungsansätze: Ergänzung der fehlen Ampelfurt für den Fußverkehr. Mit Stand 12-2018 soll nach der Machbarkeitsstudie für die Raddirektroute in der Region Kassel auf der Frankfurter Straße die Raddirektroute Baunatal - Kassel verlaufen. Dafür ist hier mittelfristig im Prinzip ein weitgehender Umbau / Neuordnung der Frankfurter Straße notwendig (siehe HNA-Artikel vom 9. Dezember 2018: <http://www.hna.de/lokales/kreis-kassel/kreis-kassel-ort306256/pendler-radrouten-im-kasseler-umland-stehen-fest-10828125.html>).

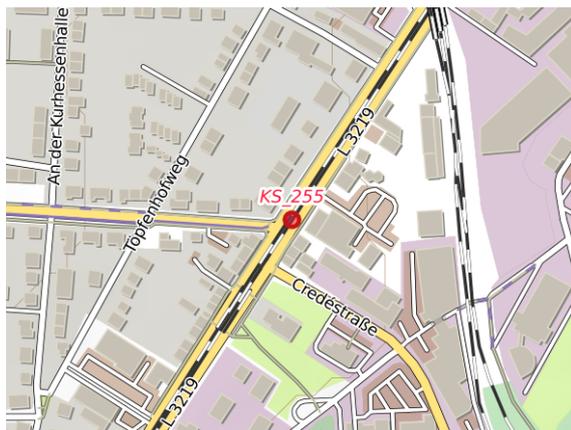
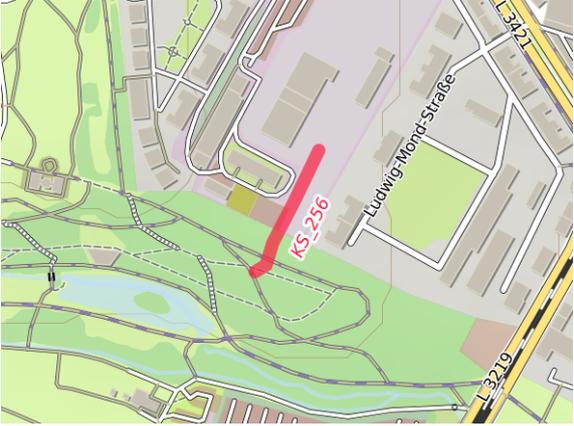


Bild 1: Kartenausschnitt

Kürzel: KS_256	Routenkategorie:	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: M
Betreff: Quartiersanbindung Neubauviertel an Radpendlernetz ?					
Geographische Lage: Anfangspunkt (Lat/Lon): 51,29837 / 9,47681 Endpunkt (Lat/Lon): 51,29731 / 9,47592 Länge: 135m		Kategorisierung der Maßnahme: <input checked="" type="checkbox"/> Neuer Weg <input type="checkbox"/> Querung <input type="checkbox"/> Rastplätze <input type="checkbox"/> Fahrradstraße <input type="checkbox"/> Beschilderung <input checked="" type="checkbox"/> Sonstige <input type="checkbox"/> Oberfläche <input type="checkbox"/> Barriere <input type="checkbox"/> Tempolimit <input type="checkbox"/> Abstellanlagen			
Momentaner Zustand: Hier wird aktuell ein neues Wohnquartier errichtet. Infos über eine Nahmobilitätsanbindung für RV und FV Richtung Hauptroute im Park Schönfeld in Tallage sind nicht bekannt.					
Vorgeschlagene Maßnahmen: Sinnvoll wäre die Herstellung einer hochwertigen Anbindung für RV und FV mit alltagstauglicher Oberfläche (kein Schotter) und einer Beleuchtung. Hinweis: Nur "Symbollinie" ohne genaue Relevanz der Lage.					
					
Bild 1: Kartenausschnitt					

Kürzel: KS_257	Routenkategorie:	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: K
Betreff: aktuelle Route Sandershausen - KS-Mitte: KS - Hafenstraße Stadteinwärts					
Geographische Lage: Ortspunkt (Lat/Lon): 51,31691 / 9,52212		Kategorisierung der Maßnahme: <input type="checkbox"/> Neuer Weg <input type="checkbox"/> Querung <input type="checkbox"/> Rastplätze <input type="checkbox"/> Fahrradstraße <input checked="" type="checkbox"/> Beschilderung <input type="checkbox"/> Sonstige <input type="checkbox"/> Oberfläche <input type="checkbox"/> Barriere <input type="checkbox"/> Tempolimit <input type="checkbox"/> Abstellanlagen			
Momentaner Zustand: Stand 11-2018: zu schmaler, benutzungspflichtiger kombinierter Geh- und Radweg					
Vorgeschlagene Maßnahmen: Aufhebung der Benutzungspflicht (Ersatz des hier stehen VZ 240). Für schwächeren RV "Gehweg - Radfahrer frei" anordnen. routinierte Alltagsradler sind auf der Fahrbahn sicherer aufgehoben. Hier gilt bereits Tempo 30.					
 <p>Bild 1: Kartenausschnitt</p>					

Kürzel: KS_258	Routenkategorie: III, IV	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: M1
Betreff: Radpendlernetz Region Kassel: Druseltalstraße / Kohlenstraße im Bereich der Straßenbrücke über die Bahn.					
Geographische Lage:		Kategorisierung der Maßnahme:			
Anfangspunkt (Lat/Lon): 51,30774 / 9,44865		<input checked="" type="checkbox"/> Neuer Weg	<input type="checkbox"/> Querung	<input type="checkbox"/> Rastplätze	
Endpunkt (Lat/Lon): 51,30803 / 9,45267		<input type="checkbox"/> Fahrradstraße	<input type="checkbox"/> Beschilderung	<input type="checkbox"/> Sonstige	
Straße: L3218		<input type="checkbox"/> Oberfläche	<input type="checkbox"/> Barriere		
Länge: 282 m		<input type="checkbox"/> Tempolimit	<input type="checkbox"/> Abstellanlagen		

Momentaner Zustand:

Stark befahrene Hauptstraße ohne Sicherung des RV.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Realisierung von Maßnahmen zur Sicherung des RV mittels eigener Radverkehrsflächen. Maßnahmen zur Sicherung des RV im gesamten Straßenabschnitt sollten erarbeitet werden. Dies ist erfolgt. Die beispielhaften Pläne im RVK Stadt Kassel können von der Seite der Stadt Kassel heruntergeladen werden (Abschnitt 12 - Kohlenstraße zw. Bertha-v.-Suttner-Straße und Wittrockstraße): https://www.kassel.de/buerger/verkehr_und_mobilitaet/radverkehrskonzept/radverkehrskonzept.php#Berichte_und_Dokumente_zum_Download. Es werden in den PLänen Schutzstreifen vorgesehen. Dies ist allerdings keine hochwertige, umfassend sichere Radinfrastruktur für alle Zielgruppen im Radverkehr. Es wäre sinnvoll entgegen der Beispielpläne im Brückenbereich eine Lösung mit eigenen baulichen Flächen für den Radverkehr anzubieten. Raum steht im Prinzip in der Mitte der Brücke zu Verfügung. Des Nutzung wäre sicher eine baulich aufwendigere Lösung. Das fehlende RV-Angebot auf der Brücke hier ein größerer Lückenschluss für den Radverkehr im Bereich des Straßenzugs Kohlenstraße /Druseltalstraße.



Bild 1: Kartenausschnitt



Bild 2: Blick vom Gehweg auf der Brücke Richtung Einmündung Bertha-von-Suttner-Straße (noch vor Baumaßnahme KS_73)



Bild 3: Blick östlich der Brücke Richtung Einmündung
Virchowstraße

Kürzel: KS_260	Routenkategorie:	Freizeitroute: FULDA-R1	Baulasträger: Kommune	Lage: Außerorts	Priorität: erledigt
Betreff: Auedamm zwischen Gärtnerplatzbrücke bis südlich Auebad (erledigt)					

Geographische Lage: Anfangspunkt (Lat/Lon): 51,29635 / 9,49530 Endpunkt (Lat/Lon): 51,29929 / 9,49989 Länge: 484m	Kategorisierung der Maßnahme: <input type="checkbox"/> Neuer Weg <input type="checkbox"/> Querung <input type="checkbox"/> Rastplätze <input type="checkbox"/> Fahrradstraße <input type="checkbox"/> Beschilderung <input type="checkbox"/> Sonstige <input checked="" type="checkbox"/> Oberfläche <input type="checkbox"/> Barriere <input type="checkbox"/> Tempolimit <input type="checkbox"/> Abstellanlagen
---	---

Momentaner Zustand:

aktuell stärker befahrene Straße.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Sicherung für den schwächeren Radverkehr: Ausbau des östlichen Fußwegs auf die mit vertretbarem Aufwand mögliche Breite. 3 m Breite in Asphalt wären als "Gehweg Radfahrer frei" hier im Zweirichtungsverkehr mindestens notwendig. Besser wären in Anbetracht der Fußgängerfrequenz noch etwas mehr Wegbreite. Ergänzung 09-2018: <https://www.hna.de/kassel/radwege-kassel-bauprojekte-2019-ngz-10264355.html> soll 2019 für 260.000 € der Gehweg "Radfahrer frei" zwischen Damaschkebrücke und Vereinsheim des WVC (= Auedamm Nr. 23, gelegen direkt südlich Auebad) saniert werden. Weitere Details sind dazu nicht bekannt. 11-2018: Baubeginn der Maßnahme. Da fest in der Umsetzung hier bereits formal erledigt.



Bild 1: Kartenausschnitt

Kürzel: KS_261	Routenkategorie: III,IV	Freizeitroute:	Baulasträger:	Lage: Innerorts	Priorität: erledigt
--------------------------	-----------------------------------	-----------------------	----------------------	---------------------------	-------------------------------

Betreff:
Kassel: Knoten Sternbergstraße / Schönfelderstraße

<p>Geographische Lage:</p> <p>Ortspunkt (Lat/Lon): 51,30652 / 9,46876</p>	<p>Kategorisierung der Maßnahme:</p> <table border="0"> <tr> <td><input type="checkbox"/> Neuer Weg</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> Querung</td> <td><input type="checkbox"/> Rastplätze</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> Fahrradstraße</td> <td><input type="checkbox"/> Beschilderung</td> <td><input type="checkbox"/> Sonstige</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> Oberfläche</td> <td><input type="checkbox"/> Barriere</td> <td></td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> Tempolimit</td> <td><input type="checkbox"/> Abstellanlagen</td> <td></td> </tr> </table>	<input type="checkbox"/> Neuer Weg	<input checked="" type="checkbox"/> Querung	<input type="checkbox"/> Rastplätze	<input type="checkbox"/> Fahrradstraße	<input type="checkbox"/> Beschilderung	<input type="checkbox"/> Sonstige	<input type="checkbox"/> Oberfläche	<input type="checkbox"/> Barriere		<input type="checkbox"/> Tempolimit	<input type="checkbox"/> Abstellanlagen	
<input type="checkbox"/> Neuer Weg	<input checked="" type="checkbox"/> Querung	<input type="checkbox"/> Rastplätze											
<input type="checkbox"/> Fahrradstraße	<input type="checkbox"/> Beschilderung	<input type="checkbox"/> Sonstige											
<input type="checkbox"/> Oberfläche	<input type="checkbox"/> Barriere												
<input type="checkbox"/> Tempolimit	<input type="checkbox"/> Abstellanlagen												

Momentaner Zustand:
Vor dem Umbau gab es hier keine Lichtsignalanlage - insbesondere in West-Ost-Richtung schwierige Queerungssituation für RV.

Vorgeschlagene Maßnahmen:
Mit Umbau wurde der Knoten vollsignalisiert. Für RV in West-Ost-Richtung bzw. umgekehrt entstanden aufgeweitete Radaufstellstreifen (ARAS - siehe allgemein auch Fachinfo auf Seite des VCD: <http://fahrradfoerderung.vcd.org/verkehrsflaechen/aufgeweiteter-radaufstellstreifen/>). Aber auch nach dem Umbau ist die RV-Situation nicht überall am Knoten optimal: So wird z. B. der von der Schönfelder Straße nördwärts fahrende RV im südöstlichen Seitenraum des Knotens im Gehwegbereich geleitet. Der ARAS in der Heinrich-Heine-Straße besitzt keinen zuführenden Schutzstreifen. So ist der ARAS für den RV evtl. je nach wartenden KFZ nicht nutzbar / erreichbar.

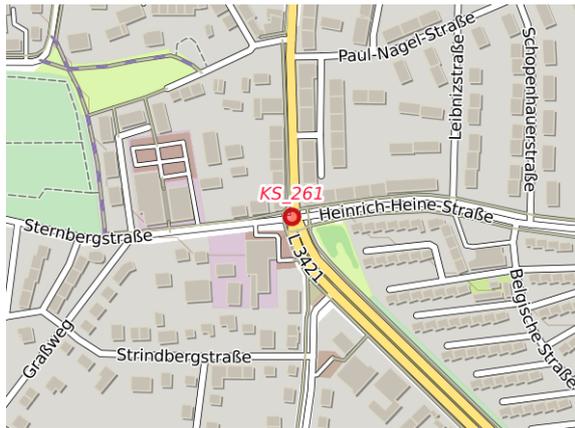


Bild 1: Kartenausschnitt

Kürzel: KS_262	Routenkategorie: III	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: M-L
--------------------------	--------------------------------	-----------------------	---------------------------------	---------------------------	--------------------------

Betreff:

Anmerkung für Zubringer zur Radschnellverbindung Baunatal - KS - Vellmar: Knoten Heinrich-Heine-Str. / Frankfurter Straße

Geographische Lage:

Ortspunkt (Lat/Lon):
51,30410 / 9,48429

Kategorisierung der Maßnahme:

- | | | |
|--|---|-------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Neuer Weg | <input checked="" type="checkbox"/> Querung | <input type="checkbox"/> Rastplätze |
| <input type="checkbox"/> Fahrradstraße | <input type="checkbox"/> Beschilderung | <input type="checkbox"/> Sonstige |
| <input type="checkbox"/> Oberfläche | <input type="checkbox"/> Barriere | |
| <input type="checkbox"/> Tempolimit | <input type="checkbox"/> Abstellanlagen | |

Momentaner Zustand:

aktuell im Verlauf der Heinrich-Heine-Str. für den RV schwierigere Querungssituation der Frankfurter Straße. Laut Planungsinfos Stadt Kassel in 2018 zur Sanierung der Heinrich-Heine-Str soll die Fußgängerampel über die Frankfurter Straße extra stehende "Radtaster" erhalten. Diese Maßnahme ist sicher ein Teilansatz zur Behebung des Querungsproblems, aber keine komplette Lösung. Unter anderem fehlen wohl weiterhin sichere Aufstellflächen. Dies ist u. a. bei den bisher im Stadtgebiet aufgestellten "Radtastern" ein Problem (z. B. an der Ecke Goethestraße / Nebelthaustraße). Ferner fehlt hier an der Kreuzung eigentlich auch für den FV eine direkte Querungsmöglichkeit der Frankfurter Straße mit LSA-Furt. Nachtrag 01-2019: die "Radtaster" wurden installiert (siehe HNA-Artikel vom 8. Januar 2018: Neue Radampeltaste an Frankfurter Straße in Kassel gibt Rätsel auf - <https://www.hna.de/kassel/suedstadt-ort92873/neue-radampel-kassel-raetsel-11043758.html>).

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Sinnvoll wäre eine Vollsignalisierung der Knotens. Im Verlauf der Heinrich-Heine-Str Schaffung von aufgeweiteten Radaufstellstreifen (Tiefe 5 m) mit kurzen Zuführungradstreifen im Kreuzungsbereich. So können sich Radfahrende sicher vor dem KFZ-Verkehr aufstellen. Für den FV bei Vollsignalisierung Herstellung entsprechender Ampelfurten im Kreuzungsbereich.

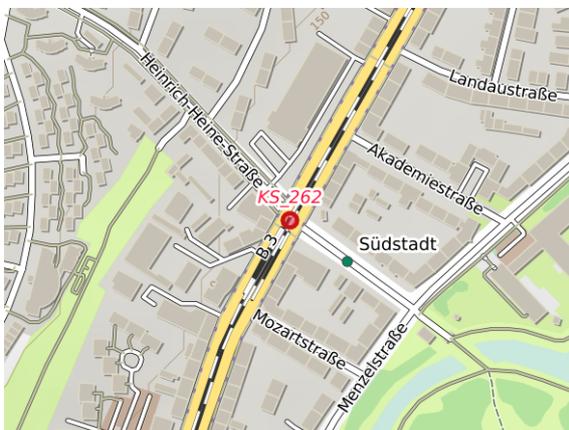


Bild 1: Kartenausschnitt

Kürzel: KS_263	Routenkategorie: IV,III	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: M
--------------------------	-----------------------------------	-----------------------	---------------------------------	---------------------------	------------------------

Betreff:

Zubringer zur Radschnellverbindung Baunatal - KS: Heinrich-Heine-Straße

Geographische Lage:**Anfangspunkt** (Lat/Lon):

51,30411 / 9,48428

Endpunkt (Lat/Lon):

51,30658 / 9,46957

Länge:

1141m

Kategorisierung der Maßnahme:

- | | | |
|--|---|-------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Neuer Weg | <input type="checkbox"/> Querung | <input type="checkbox"/> Rastplätze |
| <input type="checkbox"/> Fahrradstraße | <input type="checkbox"/> Beschilderung | <input type="checkbox"/> Sonstige |
| <input checked="" type="checkbox"/> Oberfläche | <input type="checkbox"/> Barriere | |
| <input type="checkbox"/> Tempolimit | <input type="checkbox"/> Abstellanlagen | |

Momentaner Zustand:

breite Wohnstraße mit ungeordneter Sammelstraßenfunktion: sehr schlechte Oberfläche

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Anmerkung 11-2018 Sanierung geplant: Planungsunterlagen auf der Seite der Stadt Kassel: <https://www.hna.de/kassel/suedstadt-ort92873/proteste-haben-gewirkt-baeume-an-heinrich-heine-strasse-bleiben-bleiben-12337149.html>).

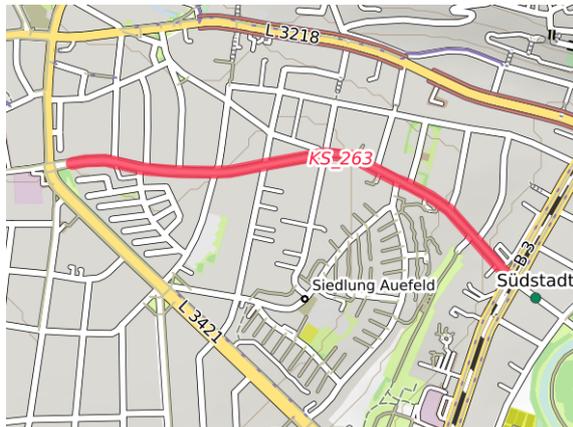


Bild 1: Kartenausschnitt

Kürzel:	Routenkategorie:	Freizeitroute:	Baulasträger:	Lage:	Priorität:
KS_264	III,IV		Kommune	Innerorts	Anmerkung
Betreff: Radpendlernetz Region Kassel: Höheweg / Wolfsgraben in KS-Wolfsanger					
Geographische Lage:		Kategorisierung der Maßnahme:			
Anfangspunkt (Lat/Lon): 51,32824 / 9,52973		<input type="checkbox"/> Neuer Weg	<input type="checkbox"/> Querung	<input type="checkbox"/> Rastplätze	
Endpunkt (Lat/Lon): 51,33211 / 9,53369		<input type="checkbox"/> Fahrradstraße	<input type="checkbox"/> Beschilderung	<input checked="" type="checkbox"/> Sonstige	
Straße: K24		<input type="checkbox"/> Oberfläche	<input type="checkbox"/> Barriere		
Länge: 717 m		<input type="checkbox"/> Tempolimit	<input type="checkbox"/> Abstellanlagen		

Momentaner Zustand:

substanziell befahrene Kreisstraße. aktuell keine RVA vorhanden

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Anmerkung: Im Maßnahmenverlauf soll mit Straßenerneuerung bergauf ein 1,5 m breiter Schutzstreifen entstehen (Projektinfos mit Plänen auf der Seite der Stadt Kassel: <https://www.stadt-kassel.de/projekte/verkehr/infos/24019/>). Die Entscheidung, den einseitigen Schutzstreifen bergauf und nicht etwa bergab anzulegen ist richtig. Zum Thema Schutzstreifen: Schutzstreifen sind verkehrsrechtlich Teil der Fahrbahn und damit im Gegensatz zu Radfahrstreifen keine Radverkehrsanlagen. So gilt beim Überholen von RV auf dem Schutzstreifen auch der Mindestabstand von 1,5 m. Die Gefahr ist groß, das hier Radfahrende bergauf auf dem Schutzstreifen trotz KFZ-Gegenverkehr von KFZ mit zu geringem Seitenabstand überholt werden. Erfahrung viele Radfahrender: Viele KFZ sehen den Schutzstreifen als Begrenzung zum Überholen und fahren so sogar mit engerem Abstand vorbei, als wenn der Streifen nicht da wäre (negativer Kanalisierungseffekt). Optimal wäre hier so allem Tempo 30. Anmerkung zum Tempo 30 auf Hauptstraßen bzw. klassifizierten Straßen: Trotz einer Lockerung der diesbezüglichen Regelungen im Sommer 2016 ist die Einführung vom Tempo 30 hier immer noch an höhere Hürden geknüpft (Vergleiche auch Pressemitteilung des BMVI „<http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2016/094-dobrindt-stvo-novelle.html>). Die Maßnahme wurde daher als "Anmerkung" einsortiert. Wichtig für die Akzeptanz bzw. Einhaltung vom Tempo 30 ist ferner die Zustimmung der örtlichen Anwohner und Bevölkerung.

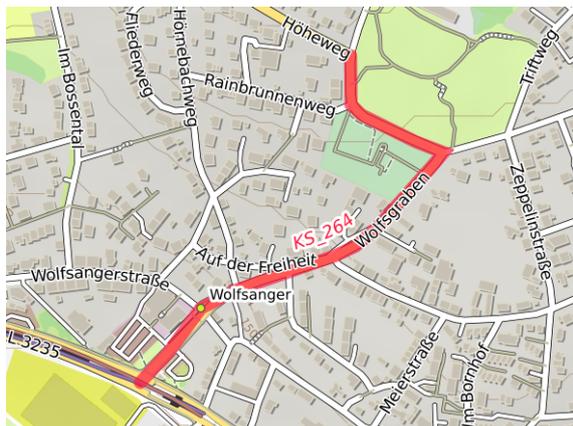
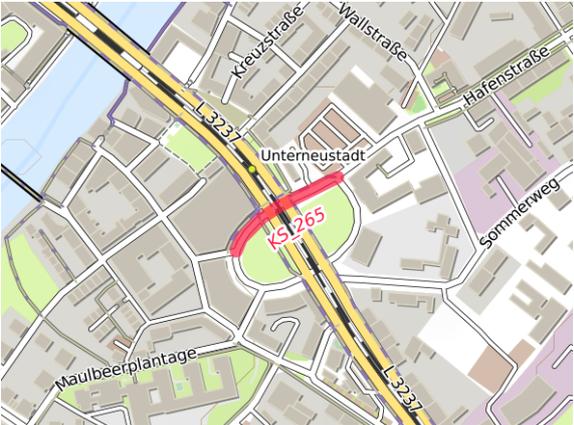


Bild 1: Kartenausschnitt

Kürzel: KS_265	Routenkategorie: V	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: erledigt
Betreff: Kassel-Unterneustadt: Querung Leipziger Straße Höhe Hafenstraße					
Geographische Lage: Anfangspunkt (Lat/Lon): 51,31395 / 9,50989 Endpunkt (Lat/Lon): 51,31331 / 9,50849 Länge: 125m		Kategorisierung der Maßnahme: <input type="checkbox"/> Neuer Weg <input type="checkbox"/> Querung <input type="checkbox"/> Rastplätze <input type="checkbox"/> Fahrradstraße <input checked="" type="checkbox"/> Beschilderung <input type="checkbox"/> Sonstige <input type="checkbox"/> Oberfläche <input type="checkbox"/> Barriere <input type="checkbox"/> Tempolimit <input type="checkbox"/> Abstellanlagen			
Momentaner Zustand: Hier bis 2017 für den RV umständliche Routenführung zusammen mit der Einbahnführung des KFZ-Verkehr.					
Vorgeschlagene Maßnahmen: Nun wurde hier (mit Stand 2018) eine direkte Führung für den RV in Gegenrichtung eingerichtet (z. T. im Seitenraum). Der RV kann hier nun direkt in Richtung Stadtmitte fahren.					
					
Bild 1: Kartenausschnitt			Bild 2: Sommer 2019: Blick auf die neu hergestellte Führung über den Seitenraum als kom. Geh- und Radweg. Strecke soweit als Lückenschluss nutzbar.		

Kürzel: KS_266	Routenkategorie: II,III	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: M-L
--------------------------	-----------------------------------	-----------------------	---------------------------------	---------------------------	--------------------------

Betreff:

Raddirektroute Baunatal - Kassel: Übergang Knoten Auestadion - Fahrradstraße Menzelstraße

Geographische Lage:

Anfangspunkt (Lat/Lon):
51,29985 / 9,48297

Endpunkt (Lat/Lon):
51,29843 / 9,48143

Länge:
205m

Kategorisierung der Maßnahme:

- | | | |
|--|---|--|
| <input type="checkbox"/> Neuer Weg | <input type="checkbox"/> Querung | <input type="checkbox"/> Rastplätze |
| <input type="checkbox"/> Fahrradstraße | <input type="checkbox"/> Beschilderung | <input checked="" type="checkbox"/> Sonstige |
| <input type="checkbox"/> Oberfläche | <input type="checkbox"/> Barriere | |
| <input type="checkbox"/> Tempolimit | <input type="checkbox"/> Abstellanlagen | |

Momentaner Zustand:

aktuell Führung des Radverkehrs durch eine Fußgängerzone - Radfahrer frei im Mischverkehr (keine Separation RV und FV vorhanden). Der aktuelle Zustand mit formal 200 m Schrittgeschwindigkeit ist für eine Raddirektroute als Radschnellverbindung nicht bedarfsgerecht.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Mit Planung der Raddirektroute wäre es sinnvoll hier gestalterisch eine reine Radfahrbahn anzulegen (min. 3 m besser 4 m Breit). So wird bei in Zukunft steigenden RV-Anteilen Konflikten zwischen RV und FV wirksam vorgebeugt. Für den FV könnten (bei Bedarf an Stellen mit vermehrten Querungsbedarf) evtl. Zebrastreifen über die Radfahrbahn angelegt werden.

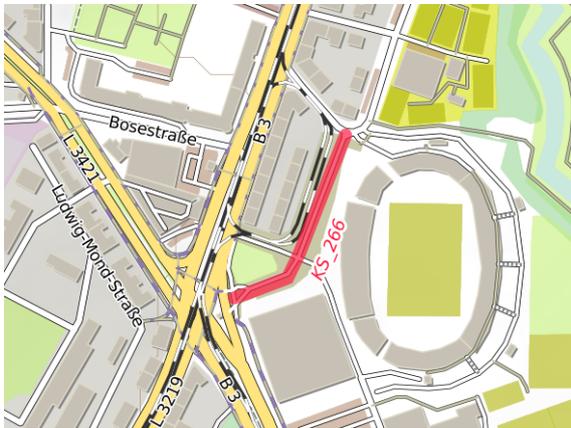


Bild 1: Kartenausschnitt

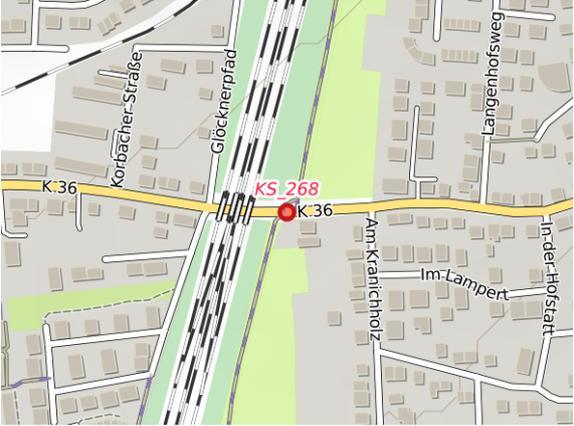


Bild 2: Amsterdam: Klar erkennbare "Radfahrbahn" durch einen platzartigen Fußgängerbereich.



Bild 3: Zebrastreifen über Radfahrbahn werden in Deutschland selten eingesetzt. Bei stärker frequentierten reinen Radwegen machen sie aber Sinn, wie hier am Tübinger Schlossbergtunnel.

Kürzel: KS_267	Routenkategorie: III	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: erledigt
Betreff: Radpendlernetz Region Kassel - Radpendlerroute Wahlebach in der Unterneustadt: Fahrradstraße Blücherstraße / Arndtstraße (erledigt)					
Geographische Lage: Anfangspunkt (Lat/Lon): 51,30218 / 9,50301 Endpunkt (Lat/Lon): 51,31262 / 9,50568 Länge: 1267m		Kategorisierung der Maßnahme: <input type="checkbox"/> Neuer Weg <input type="checkbox"/> Querung <input type="checkbox"/> Rastplätze <input checked="" type="checkbox"/> Fahrradstraße <input checked="" type="checkbox"/> Beschilderung <input type="checkbox"/> Sonstige <input type="checkbox"/> Oberfläche <input type="checkbox"/> Barriere <input type="checkbox"/> Tempolimit <input type="checkbox"/> Abstellanlagen			
Momentaner Zustand: bis Herbst 2019 Fahrradstraße mit Rechts-vor-Links-Regelung					
Vorgeschlagene Maßnahmen: mittel- bis langfristig als Ideenstudie: Mit Herstellung einer hochwertigen Radpendlerroute im Grünzug Wahlebach und in der BUGA Ausschilderung als vorfahrtsberechtigzte Fahrradstraße. Ergänzung 11-2019: Laut Berichterstattung auf HNA.DE (z. B. hier vom 26. Oktober 2019: https://www.hna.de/kassel/fahrradstrasse-in-kassel-aerger-wegen-roter-fahrbahn-in-unterneustadt-13167146.html) wurden die Einmündungen großflächig rot markiert und die Fahrradstraße erhielt nach den Standards im Radverkehrskonzept Stadt Kassel wohl auch Vorrang per Beschilderung. Punkt daher als erledigt markiert.					
					
Bild 1: Kartenausschnitt					

Kürzel: KS_268	Routenkategorie: II,III	Freizeitroute:	Baulasträger:	Lage: Innerorts	Priorität: erledigt
Betreff: Radpendlernetz Region Kassel: "ICE-Radweg" an der Querung Korbacher Straße					
Geographische Lage: Ortspunkt (Lat/Lon): 51,28499 / 9,45818		Kategorisierung der Maßnahme: <input type="checkbox"/> Neuer Weg <input checked="" type="checkbox"/> Querung <input type="checkbox"/> Rastplätze <input type="checkbox"/> Fahrradstraße <input type="checkbox"/> Beschilderung <input type="checkbox"/> Sonstige <input type="checkbox"/> Oberfläche <input type="checkbox"/> Barriere <input type="checkbox"/> Tempolimit <input type="checkbox"/> Abstellanlagen			
Momentaner Zustand: Bis 2017 war hier nur eine kleine Mittelinsel vorhanden, die keine radtaugliche Aufstellfläche besaß.					
Vorgeschlagene Maßnahmen: Mittlerweile wurde die Mittelinsel aufgeweitet. Es gibt nun radtaugliche Aufstellflächen - getrennt für jede Fahrtrichtung.					
					
Bild 1: Kartenausschnitt			Bild 2: Blick auf die neue Mittelinsel mit Aufstellflächen in Schräglage.		

Kürzel: KS_269	Routenkategorie: II,III	Freizeitroute: RPN	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: evtl. M-L
Betreff: Raddirektroute Baunatal - Kassel: Ideenstudie für Umgehung Knoten Auestation					
Geographische Lage:		Kategorisierung der Maßnahme:			
Anfangspunkt (Lat/Lon): 51,29567 / 9,47872		<input checked="" type="checkbox"/> Neuer Weg	<input type="checkbox"/> Querung	<input type="checkbox"/> Rastplätze	
Endpunkt (Lat/Lon): 51,29739 / 9,48215		<input type="checkbox"/> Fahrradstraße	<input type="checkbox"/> Beschilderung	<input type="checkbox"/> Sonstige	
Länge: 441m		<input type="checkbox"/> Oberfläche	<input type="checkbox"/> Barriere		
		<input type="checkbox"/> Tempolimit	<input type="checkbox"/> Abstellanlagen		
Momentaner Zustand:					
In der ZRK-Machbarkeitsstudie über die Raddirekt Routen in der Region Kassel soll die Radschnellverbindung Baunatal - Kassel in Niederzwehren über die Frankfurter Straße verlaufen. Damit wird in der Studie die Kreuzung Auestation gequert.					
Vorgeschlagene Maßnahmen:					
als Ideenstudie (auch in Kombination mit KS_103): Für eine sichere, komfortable und schnelle Verbindung würde sich ein Brückenbauwerk anbieten. Dieses könnte in Kombination mit der Querung am Autobahnzubringer "Am Auestation" (KS_103) errichtet werden. Hier vom Park Schönfeld kommend aktuell für den RV lange Wartezeiten an der Ampel. Grobe Ideenskizze für Doppelbrücke "Am Auestation" siehe unten. Um hier alle relevanten RV-Verbindungen einbringen zu können, ist ein markantes aufwendigeres Brückenbauwerk notwendig. Dieses könnte sich bei Realisierung zu einem Symbol für die Raddirekt Routen in der Region Kassel entwickeln. Mit diesem Bauwerk könnte in diesem Bereich Radverkehrsqualität wie in den Niederlanden erreicht werden. Mit dem markantem Bauwerk würde nicht zuletzt auch der KFZ-Verkehr auf dem Autobahnzubringer an die Mobilitätsalternative "Fahrrad" erinnert. Die Skizze wurde 2019 wieder auf der Festplatte entdeckt und ist mit der oben genannten Vorzugroute der ZRK-Studie von 2018 relevant. Sie soll daher hier einfach mit zur Diskussion gestellt werden. Weiterführende Literatur zum Thema Radbrücken aus den Niederlanden: Brief Dutch Design Manual for pedestrian and bicycle bridges Das englischsprachige Handbuch des niederländischen Ingenieurbüros IPV Delft kann hier auf http://www.fahrradland-bw.de/fileadmin/user_upload/Brief_Dutch_Design_Manual_for_Bicycle_and_Pedestrian_Bridges_v1.3.pdf . Das Beispiel Auke Vleerstraat Bridge Enschede der (Bilder unten) siehe Seite 67. Auf dem Bauwerk hier bei KS_103 wäre eine Separation RV und FV sinnvoll (Brückenbreite dann um die 6 m mit 3,5 bis 4 m Radfahrbahn und 2 bis 2,5 m Gehbereich). Radinfrastruktur Niederlande: Fahrradbrücke über eine Autobahn bei Harderwijk. Videofahrt auf Twitter: https://twitter.com/Hacknecyclist/status/1151053271508934656					

Kürzel: KS_270	Routenkategorie:	Freizeitroute:	Baulasträger:	Lage: Innerorts	Priorität: Anmerkung
--------------------------	-------------------------	-----------------------	----------------------	---------------------------	--------------------------------

Betreff:
Anmerkung zum Rad-Hauptnetz Hessen - Verbindung Wolfhagen - Kassel

Geographische Lage:

Anfangspunkt (Lat/Lon):
51,33332 / 9,44086

Endpunkt (Lat/Lon):
51,33622 / 9,41291

Länge:
2570m

Kategorisierung der Maßnahme:

- | | | |
|--|---|--|
| <input type="checkbox"/> Neuer Weg | <input type="checkbox"/> Querung | <input type="checkbox"/> Rastplätze |
| <input type="checkbox"/> Fahrradstraße | <input type="checkbox"/> Beschilderung | <input checked="" type="checkbox"/> Sonstige |
| <input type="checkbox"/> Oberfläche | <input type="checkbox"/> Barriere | |
| <input type="checkbox"/> Tempolimit | <input type="checkbox"/> Abstellanlagen | |

Momentaner Zustand:

Die Verbindung wird in Kassel-Harleshausen nicht sinnvoll geführt. Durch die umständliche Führung durch den Ortskern Harleshausen müssen durchfahrende Radfahrer unnötig Hauptverkehrsstraßen queren und die Strecke verlängert sich. Projektinfos Rad-Hauptnetz Hessen allgemein siehe hier: https://www.mobilehessen2020.de/nah_radnetzessen.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Wenn die Route schon über den Waldweg der alten Wolfhager Straße geführt werden, dann sollte die Route in Kassel über die Ahnatalstraße verlaufen. Hier könnte bergauf ein Radfahrstreifen angelegt werden (siehe auch KS_59). Die Streckenführung zwischen Gasthaus Ahnetal und KS-Harleshausen über die Alten Wolfhager Straß (befriedigend fahrbarer, geschotterter Forstweg) ist natürlich sinnvoll, solange es entlang der B 251 noch keine RVA gibt. Ein Führung durch den Ortskern Harleshausen ist nur Zielführend, wenn die Strecke statt durch den Vorderen Westen über Rothenditmold nach KS-mitte geführt würde (hier wäre Sicherung des RV entlang der Wolfhager Straße notwendig). Laut Broschüre zum Rad-Hauptnetz Hessen handelt es um einen ersten Entwurf.

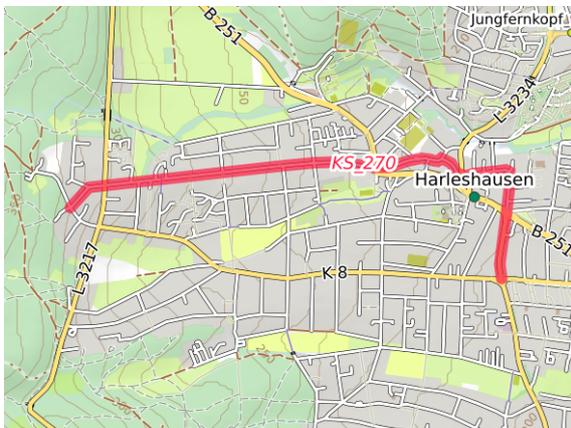


Bild 1: Kartenausschnitt

Kürzel: KS_271	Routenkategorie: II,III	Freizeitroute:	Baulasträger:	Lage: Außerorts	Priorität: Anmerkung
--------------------------	-----------------------------------	-----------------------	----------------------	---------------------------	--------------------------------

Betreff:

Anmerkung zum Rad-Hauptnetz Hessen Verbindung Wolfhagen - Kassel zwischen Gasthaus Ahnetal und KS-Harleshausen

Geographische Lage:

Anfangspunkt (Lat/Lon):
51,33545 / 9,41477

Endpunkt (Lat/Lon):
51,34461 / 9,37898

Länge:
3000m

Kategorisierung der Maßnahme:

- | | | |
|--|---|--|
| <input type="checkbox"/> Neuer Weg | <input type="checkbox"/> Querung | <input type="checkbox"/> Rastplätze |
| <input type="checkbox"/> Fahrradstraße | <input type="checkbox"/> Beschilderung | <input checked="" type="checkbox"/> Sonstige |
| <input type="checkbox"/> Oberfläche | <input type="checkbox"/> Barriere | |
| <input type="checkbox"/> Tempolimit | <input type="checkbox"/> Abstellanlagen | |

Momentaner Zustand:

Diese Strecke ist aufgrund der Topografie für eine überregionale Radverbindung nicht unbedingt ideal. Gegenüber der Bundesstraße besitzt die Strecke vom Gasthaus Ahnetal kommend einen knackigen Hügel mit guten 40 Höhenmeter. Mit dem Tourenpedelec ist das aber noch machbar (Steigungsbereich bereits heute weitgehend Asphalt). Sofern in einem ersten Schritt eine RVA östlich Ortsausgang Dörnberg B 251 bis Gasthaus Ahnetal vorhanden wäre, wäre die Verbindung Dörnberg - Harleshausen mit dem Forstweg der alten Wolfhager Straße schon mal eine weitgehend sichere Verbindung. Wichtig wäre bei Verzicht auf eine komplette RVA entlang der B 251 allerdings, den Waldweg im Schotterbereich (Länge Schotterstück 1700 m) unbedingt zu asphaltieren.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Die Mittelzentrenverbindung Wolfhagen - Kassel in diesem Projekt wurde daher auf die bedeutend flachere Trasse der B 251 gelegt. Lanfristig ist hier eine RVA notwendig (KS_53). Solange es hier noch keine Strecke gibt, ist der Waldweg eine halbwegs brauchbare Alternative. Aktuell darf der Weg formal aber eigentlich noch nicht einmal vom RV befahren werden (KS_115). Anmerkung: Während der Erstellung des Rad-Hauptnetzes Hessen war dieses Projekt bereits lange veröffentlicht. Ob die Planer die Inhalte dieses Projekt beachtet haben, ist Autor Dirk Schmidt mit Stand 04-2019 nicht bekannt. Projektinfos Rad-Hauptnetz Hessen siehe <https://www.nahmobil-hessen.de/unterstuetzung/planen-und-bauen/schneller-radfahren/>.

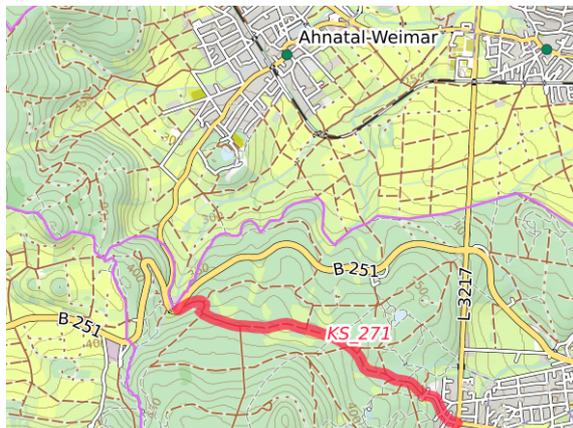
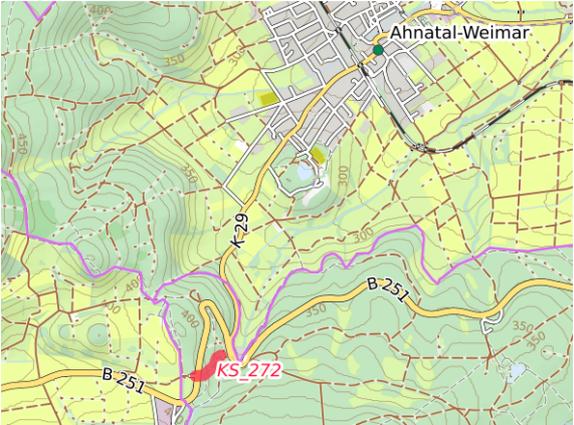


Bild 1: Kartenausschnitt

Kürzel: KS_272	Routenkategorie:	Freizeitroute:	Baulasträger: Bund	Lage: Außerorts	Priorität: Anmerkung
Betreff: Anmerkung zum Rad-Hauptnetz Hessen Verbindung Wolfhagen - Kassel zwischen Gasthaus Ahnatal und Dörnberg					
Geographische Lage: Anfangspunkt (Lat/Lon): 51,34375 / 9,37385 Endpunkt (Lat/Lon): 51,34511 / 9,37648 Straße: Länge: B251 258 m		Kategorisierung der Maßnahme: <input type="checkbox"/> Neuer Weg <input type="checkbox"/> Querung <input type="checkbox"/> Rastplätze <input type="checkbox"/> Fahrradstraße <input type="checkbox"/> Beschilderung <input checked="" type="checkbox"/> Sonstige <input type="checkbox"/> Oberfläche <input type="checkbox"/> Barriere <input type="checkbox"/> Tempolimit <input type="checkbox"/> Abstellanlagen			
Momentaner Zustand: Im Routenplan zum Landkreis Kassel des Projekts „Rad-Hauptnetz Hessen“ wurde hier am Gasthaus Ahnatal eine angeblich bereits bestehende RVA eingetragen. In der Realität findet sich hier ein sehr steiler Pfad (15 bis 20 %), der selbst mit einem Pedelec nur schwer zu bezwingen ist. Autor Dirk Schmidt hatte es einmal geschafft, aber das Vorderrad war kurz vor dem abheben (trotz weit nach vorne gebeugtem Oberkörper)					
Vorgeschlagene Maßnahmen: Diese Strecke ist aufgrund der Topografie für eine RVA komplett ungeeignet. Die Trasse wurde daher in diesem Projekt auf bedeutend flachere Trasse der alten Landstraße gelegt. Anmerkung: Während der Erstellung des Rad-Hauptnetzes Hessen war dieses Projekt bereits veröffentlicht. Ob die Planer die Inhalte dieses Projekt zur Kenntnis genommen haben, ist Autor Dirk Schmidt mit Stand 04-2019 nicht bekannt. Projektinfos Rad-Hauptnetz Hessen siehe hier: https://www.nahmobil-hessen.de .					
					
Bild 1: Kartenausschnitt					

Kürzel: KS_273	Routenkategorie: V	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Außerorts	Priorität: Anmerkung, formal erledigt
Betreff: Anmerkung zur Raddirektroute Helsa - Kaufungen - Kassel - Ergänzungsrouten Königinhofstr. (feste, offizielle Planung)					
Geographische Lage: Anfangspunkt (Lat/Lon): 51,31033 / 9,52639 Endpunkt (Lat/Lon): 51,31626 / 9,51705 Länge: 1228m		Kategorisierung der Maßnahme: <input type="checkbox"/> Neuer Weg <input type="checkbox"/> Querung <input type="checkbox"/> Rastplätze <input type="checkbox"/> Fahrradstraße <input type="checkbox"/> Beschilderung <input type="checkbox"/> Sonstige <input type="checkbox"/> Oberfläche <input type="checkbox"/> Barriere <input type="checkbox"/> Tempolimit <input type="checkbox"/> Abstellanlagen			
Momentaner Zustand: Laut ausgehängtem Plakat der Stadt Kassel in der Ausstellung "Fahr Rad!" (gelesen 29.08.2019) soll entlang der Hafen- und Königinhofstraße ein 4,5 m breiter Zweirichtungsradweg entstehen (inklusive Sicherheitsraum zur Fahrbahn). Parallel soll es wohl, soweit vom Platz machbar, einen extra Fußweg geben. Das Bauwerk soll wohl auf der Ostseite der Königinhofstraße bzw. Nordseite der Hafenstraße entstehen (wäre von Routeneinbindung so sinnvoll). Planung als Bestandteil der "Raddirektroute Helsa - Kaufungen - Kassel Ergänzung Königinhofstr." -> Streckenvariante als Route siehe Karte -> Radrouten -> Raddirektrouten. Bericht in der HNA vom 10. September 2019: https://www.kassel.de/buerger/verkehr_und_mobilitaet/baustellen/strassenbauprojekte/strassenbauprojekte/Koeniginhofstrasse.php					
Vorgeschlagene Maßnahmen: Prinzipiell spricht nichts dagegen, die Hafen- und Königinhofstraße mit einer guten Radverkehrsanlage auszustatten (da es je nach Tageszeit stärkere KFZ-Verkehre vor allem auch mit relevantem LKW-Anteil gibt). Es liegen genügend relevante Ziele für den Alltagsverkehr an, oder im Umfeld der Straße. Wer zum Beispiel sein Recyclinggut per Lastenrad zum Wertstoffhof der Stadtreiniger bringen möchte, freut sich sicher in Zukunft für eine breite RVA. Die RVA muss allerdings an den Firmenzufahrten mit Rampensteinen und roten Furtmarkierungen usw. bestmöglich abgesichert werden. Sinnvoll wären ferner bauliche Maßnahmen gegen ein Beparken der RVA. In West-Ost-Richtung auf der Bestandsverbindung KS-Mitte / Unterneustadt - Sandershausen könnte so die Verbindung in der Hafenstraße auch besser gesichert werden. Mit der angedachten Südumfahrung der Hafenstraße nach diesem Projekt würde die Gefahr der Firmenausfahrten in der Hafenstraße allerdings bei KS_137 bzw. KS_138 komplett weg fallen. Die potentielle Radtangente Ost in Nord-Süd-Richtung über die ehemalige Hafenbahn mit Übergang zur Hafenbrücke kann diese Maßnahme jedoch nicht ersetzen. Und Probleme auf der Bestandsstrecke via Schamhorststraße bzw. Ölmühlenweg werden so ebenfalls nicht behoben. Dies könnte aber eine Radpendlerroute auf Teilen der ehemaligen Hafenbahn leisten. Ferner wäre die Strecke auf der Hafenbahn trotz Verkehrslärm noch mit ein potentieller, neuer Naherholungsbereich für die künftigen Bewohner auf dem ehemaligen Salzmannareal (hier sollen mit Stand Mitte 2018 etwa 500 Wohnungen entstehen). Sonst wäre es spätestens bei Realisierung dieser Maßnahme in der Hafenstraße sinnvoll, die Idee aus der Unterneustadt von Punkt KS_132 (Unterfahrung Hafenbrücke Süd) aufzugreifen. Hinweis: RVA-Bau bereits als formal erledigt eingetragen, da fest geplant. Pläne auf der Seite der Stadt: https://www.kassel.de/buerger/verkehr_und_mobilitaet/baustellen/strassenbauprojekte/strassenbauprojekte/Koeniginhofstrasse.php					

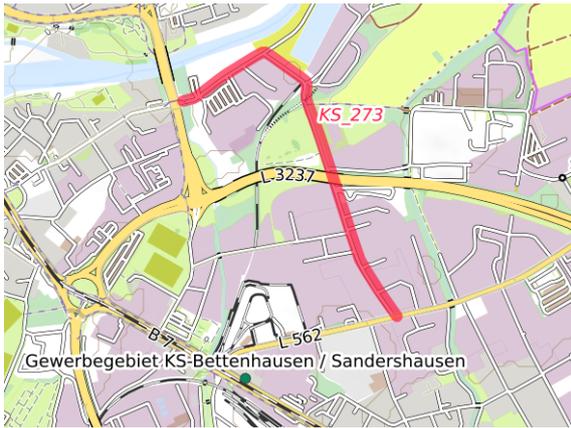


Bild 1: Kartenausschnitt

Kürzel: KS_274	Routenkategorie:	Freizeitroute: FULDA-R1	Baulasträger: Kommune	Lage: Außerorts	Priorität: Anmerkung
--------------------------	-------------------------	-----------------------------------	---------------------------------	---------------------------	--------------------------------

Betreff:

Radpendlernetz Region Kassel: Anmerkung zur Bestandsroute im Schleusenpark / Unterfahung Leipziger Straße im Pendlerkorridor KS-Mitte - Sandershausen

Geographische Lage:

Anfangspunkt (Lat/Lon):
51,31365 / 9,50610

Endpunkt (Lat/Lon):
51,31578 / 9,51454

Länge:
822m

Kategorisierung der Maßnahme:

- | | | |
|--|---|--|
| <input type="checkbox"/> Neuer Weg | <input type="checkbox"/> Querung | <input type="checkbox"/> Rastplätze |
| <input type="checkbox"/> Fahrradstraße | <input type="checkbox"/> Beschilderung | <input checked="" type="checkbox"/> Sonstige |
| <input type="checkbox"/> Oberfläche | <input type="checkbox"/> Barriere | |
| <input type="checkbox"/> Tempolimit | <input type="checkbox"/> Abstellanlagen | |

Momentaner Zustand:

Strecke von der Oberfläche her gut alltagstauglich ausgebaut. Aber verwinkelte Routenführung in der Unterneustadt und Naherholungsbereich im Schleusenpark. Strecke heute bereits rege genutzt. Für weitere starke Zuwächse im RV aber eher ungeeignet.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Wunsch Autor Herbert Iba in 2017: neue Hauptroute bei KS_136 mit neuer Querung bei KS_68. Anmerkung Autor Dirk Schmidt: Mit weiterer Zunahme des RV wäre Alternativroute mit evtl. neuer Querung bei KS_68 evtl. sinnvoll. Allerdings ist dies nicht vordringlich, da die Durchlässigkeit der Strecke bei KS_265 hergestellt wurde.



Bild 1: Kartenausschnitt



Bild 2: Südeingang Schleusenpark. bei in Zukunft mehr Radverkehr steigt hier die konfliktgefah. Ferner ist "Gehweg Radfahrer frei" (formal rechtlich Schritttempo, was real natürlich nicht eingehalten wird) keine bedarfsgerechte Führungsform für eine Hauptradroute.



Bild 3: die Kurve nördlich der Brücke Leipziger Straße ist vorbildlich mit Mittelmarkierung abgesichert.



Bild 4: Architektonisch Interessantes Motiv aber für größere RV-Mengen eher nicht geeignet: die verwinkelte Streckenführung in der Unterneustadt.

Kürzel: KS_276	Routenkategorie: V	Freizeitroute:	Baulasträger: Forst, Kommune	Lage: Außerorts	Priorität: K1
--------------------------	------------------------------	-----------------------	--	---------------------------	-------------------------

Betreff:
Radpendlerverbindung Habichtswald ↔ Kassel: Aktuelle Alternativroute nahe roter Pfahl

<p>Geographische Lage:</p> <p>Anfangspunkt (Lat/Lon): 51,34847 / 9,41413</p> <p>Endpunkt (Lat/Lon): 51,34932 / 9,41588</p> <p>Länge: 156m</p>	<p>Kategorisierung der Maßnahme:</p> <p><input type="checkbox"/> Neuer Weg <input type="checkbox"/> Querung <input type="checkbox"/> Rastplätze</p> <p><input type="checkbox"/> Fahrradstraße <input type="checkbox"/> Beschilderung <input type="checkbox"/> Sonstige</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Oberfläche <input type="checkbox"/> Barriere</p> <p><input type="checkbox"/> Tempolimit <input type="checkbox"/> Abstellanlagen</p>
---	--

Momentaner Zustand:
Der Übergang vom Knoten zur geschotterten Forstweg besitzt aktuell eine sehr holprige Grobschotterdecke bzw. zum Teil sogar eine weitgehend unbefestigte Oberfläche. Es sind Sturzstellen für den RV aber auch FV vorhanden. Hier verlaufen mehrere Wanderwege.

Vorgeschlagene Maßnahmen:
Befestigung der kurzen Routenstück mit einer soliden wassergebundenen Decke bestehend aus größerem Schotterunterbau und einer Deckschicht aus Feinschotter. Da in der Steigung: Wartungsärmer wäre es, das Wegestück gleich zu Pflastern (auf mindestens 2,5 m, besser aber 3 m Breite).

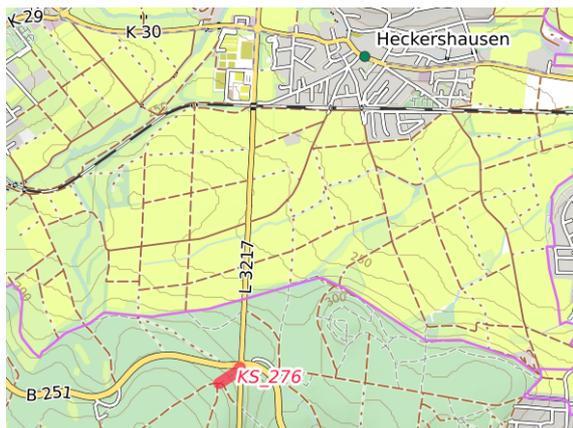


Bild 1: Kartenausschnitt



Bild 2: Unbefestigter Wegabschnitt mit Stolperstellen für den RV aber vor allem auch den FV.



Bild 3: steinige Grobschotterdecke kurz vor dem Fahrradweg



Bild 4: Blick auf die Wegstrecke zurück zum KFZ-Knoten

Kürzel: KS_276	Routenkategorie: V	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: Anmerkung
Betreff: Anmerkung zur Routenführung KS <-> Baunatal im Rad-Hauptnetz Hessen.					
Geographische Lage: Ortspunkt (Lat/Lon): 51,30094 / 9,48231		Kategorisierung der Maßnahme: <input type="checkbox"/> Neuer Weg <input checked="" type="checkbox"/> Querung <input type="checkbox"/> Rastplätze <input type="checkbox"/> Fahrradstraße <input type="checkbox"/> Beschilderung <input type="checkbox"/> Sonstige <input type="checkbox"/> Oberfläche <input type="checkbox"/> Barriere <input type="checkbox"/> Tempolimit <input type="checkbox"/> Abstellanlagen			
Momentaner Zustand: Nach Plänen des Rad-Hauptnetz Hessen verläuft hier die über die Beethovenstraße die Strecke KS <-> Baunatal . Die Route ist hier heute so nicht fahrbar. Aktuell fehlt hier eine Querung über die Frankfurter Straße.					
Vorgeschlagene Maßnahmen: Es wäre sinnvoll die Verbindung KS <-> Baunatal des Rad-Hauptnetzes Hessen auf die geplante Radschnellverbindung KS <-> Baunatal bei KS_266 zu legen. Für die Nahmobilität zu Fuß und per Rad fehlt hier eine Querung der Frankfurter Straße. Diese ist im VEP der Stadt Kassel vorgesehen.					

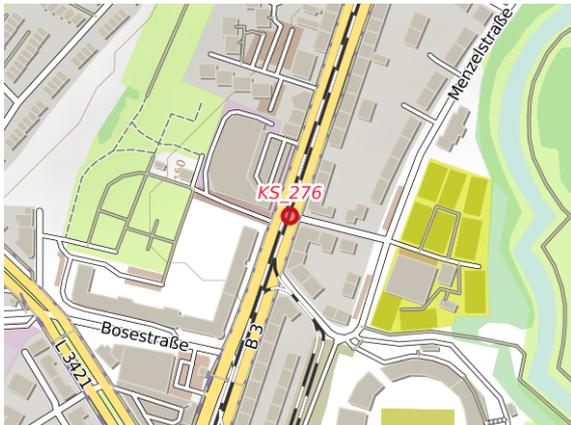
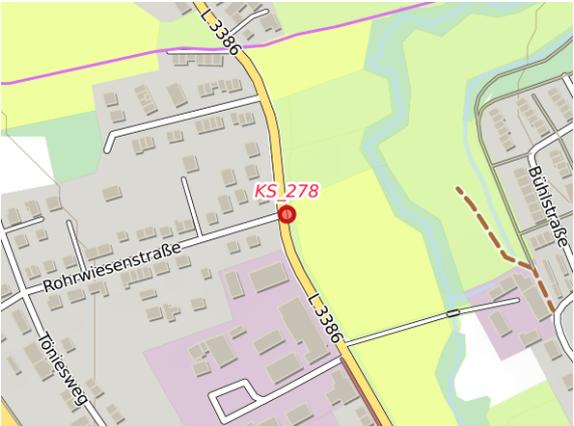


Bild 1: Kartenausschnitt

Kürzel: KS_277	Routenkategorie: II,III	Freizeitroute:	Baulasträger: Bund	Lage: Außerorts	Priorität: M-L
Betreff: potentielle B251-Querung nördlich Erlenloch: Punkt gehört zu KS_229 bzw. KS_53 (Ideenstudie)					
Geographische Lage: Ortspunkt (Lat/Lon): 51,34818 / 9,40536		Kategorisierung der Maßnahme: <input type="checkbox"/> Neuer Weg <input checked="" type="checkbox"/> Querung <input type="checkbox"/> Rastplätze <input type="checkbox"/> Fahrradstraße <input type="checkbox"/> Beschilderung <input type="checkbox"/> Sonstige <input type="checkbox"/> Oberfläche <input type="checkbox"/> Barriere <input type="checkbox"/> Tempolimit <input type="checkbox"/> Abstellanlagen			
Momentaner Zustand: Aktuell nur oberirdische Querung der stark befahrenen B 251 vorhanden.					
Vorgeschlagene Maßnahmen: Punkt gehört als Ideenstudie zu Variante KS_229: Sofern KS_229 umgesetzt wird, sollte hier eine sozial sichere Unterführung mit geradem Durchstich entstehen. Aufgrund des Gefälles wären getrennte Fahrbahnen für RV und FV im Bauwerk zweckmäßig.					
					
Bild 1: Kartenausschnitt					

Kürzel: KS_278	Routenkategorie: II,III,IV	Freizeitroute:	Baulasträger: Kommune	Lage: Innerorts	Priorität: M-L
Betreff: Anmerkung zu Punkt 179					
Geographische Lage: Ortspunkt (Lat/Lon): 51,34460 / 9,48254		Kategorisierung der Maßnahme: <input type="checkbox"/> Neuer Weg <input checked="" type="checkbox"/> Querung <input type="checkbox"/> Rastplätze <input type="checkbox"/> Fahrradstraße <input type="checkbox"/> Beschilderung <input type="checkbox"/> Sonstige <input type="checkbox"/> Oberfläche <input type="checkbox"/> Barriere <input type="checkbox"/> Tempolimit <input type="checkbox"/> Abstellanlagen			
Momentaner Zustand: Anmerkung zu Punkt 179 neue Raddirektroute					
Vorgeschlagene Maßnahmen: Mit Herstellung der Raddirektroute hier Herstellung eines Anschlusses zur Rohrwiesenstraße					
					
Bild 1: Kartenausschnitt					