

# Radverkehrskonzept für das Gebiet des Landkreises Kassel

## Gemeindesteckbrief Lohfelden



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

8. Juni 2020

# Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Basisdaten</b>	<b>2</b>
1.1	Strukturdaten . . . . .	2
1.2	Geografische / Topografische Lage . . . . .	3
1.3	Verkehrsräumliche Lage . . . . .	4
<b>2</b>	<b>Bestandsaufnahme</b>	<b>5</b>
2.1	Weganteile im Verkehr . . . . .	5
2.2	Bestand Radverkehrsnetz . . . . .	6
2.3	Lohfelden im Radroutennetz des VEP Region Kassel 2030 . . . . .	7
<b>3</b>	<b>Radverkehrsverbindungen innerhalb des Gemeindegebiets</b>	<b>9</b>
3.1	Hauptstraße . . . . .	9
3.2	Lange Straße . . . . .	10
3.3	Radachse „Am Stadion“ und „Berliner Straße“ . . . . .	10
3.4	Ortsdurchfahrt Crumbach L3236 . . . . .	11
3.5	Ortsverbindung Crumbach - Vollmarshausen . . . . .	11
3.6	Ortsdurchfahrt Ochshausen K 8 . . . . .	11
3.7	Ortsverbindung Vollmarshausen - Ochshausen . . . . .	12
3.8	Ortsdurchfahrten in Vollmarshausen . . . . .	12
3.9	Einbahnstraßen „Graben“ in Vollmarshausen und Faustmühlenweg in Ochshausen	13
3.10	Otto-Hahn-Straße im Gewerbegebiet . . . . .	13
<b>4</b>	<b>Radverkehrsverbindungen zu benachbarten Gemeinden / Regionen</b>	<b>14</b>
4.1	Ortsverbindungen in benachbarte Gemeinden . . . . .	15
4.1.1	Ortsverbindung Ochshausen - Niederkaufungen . . . . .	15
4.1.2	Ortsverbindung Ochshausen - Kassel-Forstfeld . . . . .	15
4.1.3	Ortsverbindung Ochshausen - KS-Waldau . . . . .	15
4.1.4	Ortsverbindung Vollmarshausen - Niederkaufungen . . . . .	16
4.1.5	Ortsverbindung Vollmarshausen - Söhrewald-Wellerode . . . . .	16
4.1.6	Ortsverbindung Crumbach - Fuldabrück-Bergshausen . . . . .	16
4.2	Einbindung in das Grundnetz . . . . .	17
4.2.1	Grundzentrenverbindung nach Kaufungen . . . . .	18
4.2.2	Grundzentrenverbindung nach Kassel-Bettenhausen . . . . .	19
4.2.3	Grundzentrenverbindung nach Kassel-Waldau . . . . .	19
4.2.4	Grundzentrenverbindung in den Gewerbepark Kassel-Waldau . . . . .	20
4.2.5	Grundzentrenverbindung nach Fuldabrück-Bergshausen . . . . .	21
4.2.6	Grundzentrenverbindung nach Söhrewald-Wellerode . . . . .	21
4.2.7	Grundzentrenverbindung nach Niestetal-Heiligenrode . . . . .	21
4.2.8	Grundzentrenverbindung Söhrewald-Wellerode - Ober- / Niederkaufungen	21
4.3	Mittelzentrenverbindungen über das Gemeindegebiet . . . . .	22
4.3.1	Mittelzentrenverbindung Kassel - Hessisch Lichtenau . . . . .	23

4.3.2	Mittelzentrenverbindung Baunatal - Hessisch Lichtenau . . . . .	23
4.4	Einbindung in das „Radpendlernetz Region Kassel“ . . . . .	24
4.4.1	Radpendlerroute Söhrebahn nach Kassel-Ost und Kassel-Mitte . . . . .	27
4.4.2	Radpendlerroute Wahlebach nach Kassel-Mitte . . . . .	29
4.4.3	Radpendlerroute Parkachse nach Kassel-Südstadt und westliche Stadt- teile von Kassel . . . . .	30
4.4.4	Radtangente Süd im Korridor Baunatal - Lohfelden - Kaufungen . . . . .	31
<b>5</b>	<b>Freizeit / Tourismus / Radrouten</b>	<b>32</b>
<b>6</b>	<b>Wegweisung</b>	<b>33</b>
<b>7</b>	<b>Abkürzungsverzeichnis</b>	<b>34</b>
<b>8</b>	<b>Impressum</b>	<b>36</b>

# Kapitel 1

## Basisdaten

Die aus drei Dörfern entstandene städtische Großgemeinde findet sich im Verdichtungsraum des Oberzentrums Kassel. Sie liegt am Südostrand des Kasseler Beckens vor dem bewaldeten Bergland der Söhre.

### 1.1 Strukturdaten

- **Einwohner:** ca. 13.500
- **Fläche:** 16,57 km<sup>2</sup>
- **Bevölkerungsdichte:** 822 EW pro km<sup>2</sup>
- **Regionale Raumstruktur:** Verdichtungsraum, Grundzentrum
- **Ortsteile:** Crumbach, Ochshausen, Vollmarshausen
- **Zentraler Ortsteil:** Gemeinde insgesamt
- **Verwaltung:** Rathaus in Ochshausen
- **Schulen:** Grundschulen in Crumbach und Vollmarshausen, weiterführende Schule in Ochshausen (kooperative Gesamtschule) sowie in Kassel
- **Wirtschaft:** größeres Gewerbegebiet nordwestlich A 7, Lohfeldener Rüssel (interkommunal, mit Stadt Kassel) südöstlich A 7, Pendlergemeinde durch Nähe zu Kassel
- **Versorgung / Einzelhandel:** vorwiegend in Ochshausen, in Vollmarshausen und in der „Siedlung“, vereinzelt in Crumbach
- **Öffentlicher Verkehr:** nur Busverkehr (kein Bahnanschluss), nächste Regional- und Fernbahnanschlüsse mit Radmitnahme in Kassel
- **Meldeplattform Radverkehr:** nein
- **Mitgliedschaft AGNH:** nein

## 1.2 Geografische / Topografische Lage

Die Gemeinde Lohfelden entstand aus dem Zusammenschluss der ehemals selbständigen Dörfer Crumbach, Ochshausen und Vollmarshausen. Die Entfernungen zwischen den alten Ortskernen betragen lediglich zwischen 1,5 und 2,5 km. Lohfelden liegt östlich der Fulda am Rand des Kasseler Becken, einer Teileinheit der sich in Nord-Süd-Richtung erstreckenden Westhessischen Senke. Südlich und südwestlich der Gemeinde erhebt sich das überwiegend bewaldete Bergland der Söhre.

Die Fuldazufüsse Wahlebach (Fahrenbach), Wälzebach und Lingelbach durchfließen die Gemeinde in nordwestlicher Richtung und bestimmen somit sowohl die topografische Lage der Ortsteile in den Tälern als auch auf den Ausläufern der Söhre.

Die alten Dorfkerne der drei Ortsteile liegen in Tallagen. Vollmarshausen (ca. 210 m ü. NHN) und, unterhalb, Ochshausen (ca. 170 m ü. NHN) am Fahrenbach bzw. Wahlebach sowie Crumbach (ca. 175 m ü. NHN) am Wälzebach. Zwischen Crumbach und Ochshausen befindet sich auf einem flachen Ausläufer der Söhre das eigentliche Zentrum der Gemeinde, die ursprünglich als Gartenstadt konzipierte und heute städtisch wirkende „Siedlung“ (ca. 205 m ü. NHN). Diese wurde im wesentlichen in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts, im Zusammenhang mit den in der Nachbarschaft entstandenen Flugzeugwerken, errichtet. Auch das Siedlungsgebiet von Vollmarshausen ist mittlerweile, bis auf einen schmalen Grünzug (Grüne Mitte), mit dem restlichen Gebiet verbunden. Die Wohnbebauung der Gemeinde schließt übergangslos an die von Kassel (Forstfeld) und Kaufungen (Papierfabrik) an. Große Wohngebiete befinden sich rings um die älteren Siedlungsbereiche herum. Das Gemeindegebiet nördlich der A 7 ist vollständig belegt durch ein direkt an Kassel-Waldau anschließendes Gewerbegebiet. Das noch wachsende Gewerbegebiet „Am Lohfeldener Rüssel“ befindet sich südwestlich der Wohnbebauung zwischen A 7 und der Landstraße Crumbach – Bergshausen.

Das überwiegend unbewaldete Gebiet der Gemeinde öffnet sich nach Nordwesten zur Fulda und der Stadt Kassel. Zwischen Lohfelden und den benachbarten Ortschaften Kaufungen (nördlich im Lossetal gelegen) und Bergshausen (südlich an der Fulda gelegen) ziehen sich eher niedrige Söhre-Ausläufer. Der einzige Durchgang durch die Söhre führt über Vollmarshausen und Wellerode (Gemeinde Söhrewald).

Geogr. Höhe (ü. NHN): ca. 160 m (Gemeindegrenze zu Kassel, Forstbachweg, Wahlebach), ca. 330 m (unterhalb Warpel, Söhre)

## 1.3 Verkehrsräumliche Lage

Die Hauptverkehrsachsen im Straßennetz auf kommunalem Gebiet sind die Autobahnen A 7 und A 49 (nur der Abschnitt „Kreuz Kassel Mitte“ mit dem sogenannten „Lohfeldener Rüssel“). Die Gemeinde hat dadurch direkten Zugang zum kontinentalen Straßennetz. Ansonsten verfügt die Gemeinde über ein enges Netz an Hauptverkehrsstraßen, deren Verbindungen vor allem entweder in Richtung der Tallagen verlaufen bzw. quer dazu. Die drei Ortsteile sind direkt in einem engen Dreieck mit Hauptverkehrsstraßen verbunden, Crumbach und Ochshausen über die „Hauptstraße“ als innergemeindliche Hauptverkehrsachse. Daneben von lokaler Bedeutung sind die „Lange Straße“ (Rathaus und Schulen, ebenfalls zwischen Crumbach und Ochshausen) und die „Berliner Straße“ (zwischen „Hauptstraße“ und Vollmarshausen).

Lohfelden ist über Hauptverkehrsstraßen mit den Nachbarkommunen Kassel (Waldau), Kaufungen (Niederkaufungen), Söhrewald (Wellerode) und Fuldaabrück (Bergshausen) direkt verbunden. Über die Sattelhöhe „Brand“, in Söhrewald werden die Landschaftsräume von Hessisch Lichtenau und von Melsungen erschlossen.

Lohfelden liegt in kurzer Entfernung zum Oberzentrum Kassel (ca. 5,5 km). Zu den umliegenden Mittelzentren sind es eher mittlere Distanzen, zu Baunatal (ca. 9,5 km), Hessisch Lichtenau (ca. 15 km) und Melsungen (ca. 16 km).

Anschluss an das Netz der Bahn haben Reisende im Regional- und Fernverkehr in Kassel (zum Hauptbahnhof ca. 6 km, zum Fernbahnhof Wilhelmshöhe ca. 8 km). Die Verlängerung einer Tram-Strecke von Kassel nach Lohfelden ist kürzlich erst in der Gemeinde abgelehnt worden.

# Kapitel 2

## Bestandsaufnahme

### 2.1 Weganteile im Verkehr

Die Fahrradnutzung im Alltagsverkehr ist mit Datenstand 2008 sehr gering.

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

**Weganteile im Verkehr (Modal Split) nach Tabelle 5.3:**

Verkehrsträger	Binnenverkehr [%]	Gesamtverkehr [%]
Fahrrad	2,0	1,9
zu Fuß	45,0	23,7
ÖPNV	3,8	10,2
MIV	49,3	64,2

**Motorisierungsgrad:** Nach Tabelle 2.1 ist in Lohfelden pro 1.000 Einwohner ein PKW-Bestand von 627 Fahrzeugen vorhanden (569 Privat-PKW und 58 Dienst-PKW). Die Ausstattung mit Fahrrädern beträgt 780.

Tabelle 4.1 kann der Fahrzeugeinsatz entnommen werden: Bei 319 Haushalt-PKW beträgt der Fahrzeugeinsatzkoeffizient 67 %. Im Fahrradbereich liegt der Einsatzkoeffizient lediglich gerade bei 2 %.

Alle Daten bezogen auf einen mittleren Werktag. Quelle: Die Daten konnten in der Vergangenheit einmal unter [zrk-info.de](http://zrk-info.de) Artikel „Verkehrsverhalten der Bevölkerung in den Kasseler Stadtumlandgemeinden 2008/2009“ abgerufen werden.

Laut Meldung auf der Seite des ZRK wird 2018 im Bereich der Mitgliedsgemeinden und der Stadt Kassel eine neue Haushaltsbefragung zum Verkehrsverhalten durchgeführt (SrV 2018 durch die Technische Universität Dresden).

## 2.2 Bestand Radverkehrsnetz

Durch ihre räumliche Nähe zum Oberzentrum Kassel (von Crumbach / Ochshausen ca. 5,5 km), ihrer topografisch günstigen Lage am Südostrand des Kasseler Beckens sowie durch ihre relativ kompakte Siedlungsstruktur und ihrer Nähe zu vielen Arbeitsplätzen, findet im Gemeindegebiet auf einzelnen, meist kraftverkehrsfreien bzw. -armen Verbindungen wahrnehmbar Radverkehr statt.

Lohfelden ist sowohl Auspendler- als auch Einpendlergemeinde. Innerhalb der Gemeinde zwischen den Ortsteilen werden auf den täglichen Wegen zwischen Quelle und Ziel (Versorgung, Ausbildung, etc.) gerade einmal Entfernungen von max. 3,5 km zurückgelegt. Zwischen Vollmarshausen und dem Gewerbegebiet Lohfelden sind es gerade einmal ca. 4 km. Einige bebauten Bereiche in der Gemeinde liegen zwar im Verhältnis zu den Tallagen etwas höher, die Anstiege sind teils steil, dafür aber nicht lang. Von den Dorfkernen Crumbach und Ochshausen aus sind z. B. bis zur „Siedlung“ jeweils ca. 30 bis 50 m zu überwinden.

Die Gemeinde verfügt zur Zeit, bis auf zwei Ausnahmen (am Lohfeldener Rüssel und an den Richter-Hallen), über keine weiteren benutzungspflichtigen Radverkehrsanlagen (RVA). In der Regel benutzt der Radverkehr die Fahrbahn. An mehreren Hauptverkehrsstraßen kann er für sie freigegebene Gehwege befahren. Straßenunabhängige Wege gibt es einige. Die bedeutendste ist die Trasse der ehemaligen Söhrebahn, die in Lohfelden auf zwei Abschnitten dem Radverkehr zur Verfügung steht. Es sind einige weitere attraktive und auch verkehrsfreie Radverkehrsverbindungen vorhanden, die aber meist nicht ausreichend breit sind und mit Fußgängern geteilt werden müssen. Viele sind nicht durchgängig sicher befahrbar bzw. an Knoten des Kfz-Verkehrs fehlen radverkehrsgerechte Führungen bzw. Überquerungsmöglichkeiten.

Die Wegabschnitte der Söhrebahn bilden die einzigen akzeptablen Verbindungen zu Nachbarkommunen, nach Kassel-Waldau (weiter entlang des Wahlebachs) und nach Söhrewald-Wellerode. Zwischen Ochshausen (Wahlebach) und Kaufungen-Papierfabrik (Losse) gibt es zwar eine weitere akzeptable und verkehrssarme Verbindung. Diese vergleichsweise steile Strecke über den Lindenberg ist im Radverkehrsnetz der Gemeinde aber nur Nebenroute. Nach Nieder- und Oberkaufungen sowie nach Bergshausen müssen Radfahrer die Fahrbahnen der Landstraßen benutzen. Neben der Söhrebahntrasse können mehrere Wege im Außenbereich zu Freizeitzwecken genutzt werden, vor allem am Lindenberg und von Crumbach aus in die Söhre.

Das vorhandene Netz an Radverkehrsverbindungen ist durchaus ausbaufähig. Es müsste grundsätzlich qualitativ verbessert und es müssten einige Lücken geschlossen werden. Der Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr lässt sich mit Sicherheit, wegen der guten Ausgangslage für Lohfelden, erheblich steigern. Da die Verlängerung einer Tram-Linie nach Lohfelden von der Gemeinde nicht weiter verfolgt wird, bietet sich die Chance, dem Radverkehr einen großen Teil dieser Mobilitätsleistung zu übertragen. Untersuchungen zu Verkehrsabläufen haben gezeigt, dass eine Verbesserung der Radverkehrsbedingungen gerade für den Pendlerverkehr positive Auswirkungen auf die Qualität des Kfz-Verkehrs hat (kürzere Reisezeit, weniger Staus, weniger Unfälle, etc.). Ein als sicher empfundenenes, durchgängiges und qualitativ hochwertiges Radverkehrsnetz wird den Radverkehrsanteil maßgeblich in der Gemeinde steigern, auch über den im VEP Region Kassel bis 2030 angepeilten Wert von 8 bis 11% hinaus.

Elemente einer optimalen Radverkehrsinfrastruktur sind der qualitative Ausbau eigener Wege, angepasste Geschwindigkeitsniveaus bei Fahrbahnnutzung, gesicherte Überquerungsmöglichkeiten von Straßen, eine lückenlose, gut wahrnehmbare wegweisende Beschilderung und flächendeckende Montage von Radabstellanlagen.

Eine Fahrradnutzung ist aber auch aus einem anderen Grund in der hiesigen bergigen Landschaft ausbaufähig. Der anhaltende Boom bei den elektrisch unterstützten Fahrrädern (Pedelecs) macht mittlerweile bergige Regionen auch für viele weniger gute trainierte Radfahrer zugänglich.

**Mit Stand 6. Dezember 2018 plant die Gemeinde Lohfelden die Erstellung eines Radwegekonzepts.** Laut Pressemitteilung des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen erhält Lohfelden dafür einen Zuschuss von 11.000 Euro vom Land Hessen nach der Nahmobilität-Richtlinie. Die Gesamtkosten des Projekts, das Gemeinsam mit der Nachbargemeinde Söhrewald durchgeführt wird, betragen 15.000 €

Projektziel ist es laut Pressemitteilung u. a. durch neue und verbesserte Radverbindungen, den Radverkehrsanteil zwischen Kassel-Mitte und Lohfelden bzw. Söhrewald zu steigern. Weitere Informationen zum Projekt sind nicht bekannt.

Autor Dirk Schmidt hofft, dass dieses Projekt die ein oder andere Anregung für das lokale Radverkehrskonzept geben kann bzw. konnte.

## **2.3 Lohfelden im Radroutennetz des VEP Region Kassel 2030**

Im Verkehrsentwicklungsplan Region Kassel 2030 findet Lohfelden auch im regionalen Radroutennetz Berücksichtigung. Das Netz kann im Digitalkonzept unter Kartenebenen eingeblendet werden: [www.rvk.lk-kassel.radinformation.de/karte.html](http://www.rvk.lk-kassel.radinformation.de/karte.html).

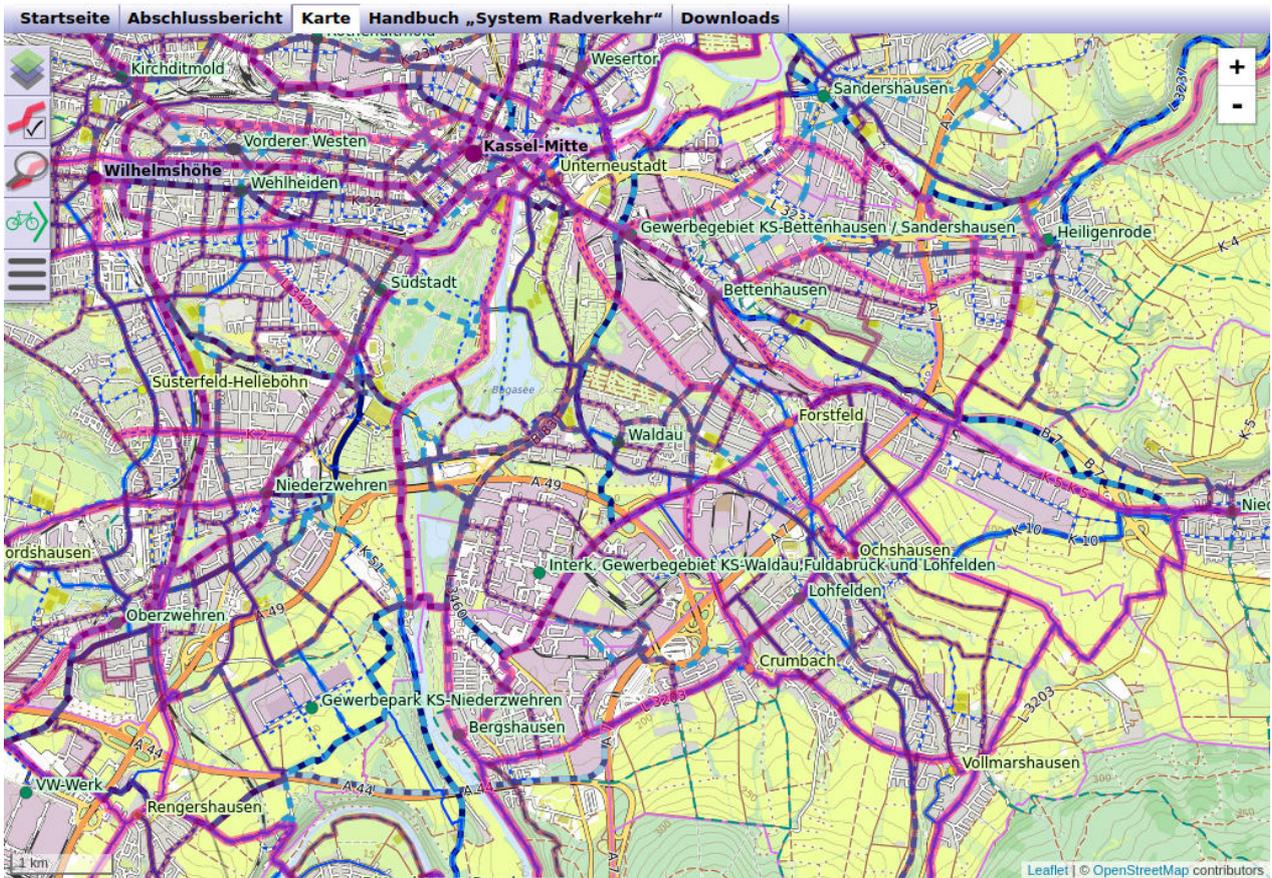
Der VEP kann auf [zrk-kassel.de](http://zrk-kassel.de) heruntergeladen werden (Menü -> Service -> Download -> VEP-Datei -> Radroutennetz auf Dokumentenseite 135).

Das 2015 veröffentlichte VEP-Netz kann für Lohfelden jedoch eher keine zukunftsfähige fördernde Radverkehrsentwicklung ermöglichen. Defizite im VEP-Netz von 2015:

- Es fehlt zum Beispiel die wichtige, direkte Hauptroute Lohfelden-Mitte - Niederkaufungen entlang der viel befahrenen Kreisstraße.
- Nach Kassel-West (KS-Wilhelmshöhe) fehlt im VEP-Netz von Lohfelden eine Hauptroute.
- Die Potentiale der Söhrebahn als mögliche Hauptroute wurden im VEP-Netz nur am Rande berücksichtigt.

Daher wurde in diesem Projekt neben einer zielorientierten Alltagsnetzplanung speziell für die Region Kassel noch ein überlagertes **Radpendlernetz** entwickelt (siehe entsprechender Abschnitt weiter hinten im Dokument).

## Radverkehrskonzept für das Gebiet des Landkreises Kassel



**Abbildung 2.1** Auszug aus der Netzkarte mit Überlagerung Projektnetz dieses Radverkehrskonzepts und dem VEP-Radnetz. breit violett: VEP-Haupttrouten, schmal rostrot: VEP-Nebenrouten

# Kapitel 3

## Radverkehrsverbindungen innerhalb des Gemeindegebiets

Hauptverbindungen des Radverkehrs auf Gemeindegebiet sind teilweise mit mäßigen bis starken, aber nicht allzu langen Steigungen verbunden. Die Höhendifferenz zwischen Tallage am Wahlebach in Ochshausen (Brücke A 7) und den höchstgelegenen Wohngebieten in Vollmarshausen beträgt ca. 75 m (bei einer Distanz von ca. 3 km).

Hinweis: Es finden sich nicht alle hier im Text erwähnt Punkte mit Handlungsbedarf in der Datenbank. Grund ist die abgebrochene Maßnahmenaufnahme von Herbert Iba bezüglich Lohfelden von Autor Herbert Iba in 2017. Im Text stecken also mehr Informationen als in der Datenbank.

### 3.1 Hauptstraße

Die „Hauptstraße“ ist das „städtische“ Zentrum der Gemeinde. Sie ist die Hauptverkehrsachse der „Siedlung“ und sie verbindet die alten Dorfzentren Crumbach und Ochshausen miteinander. Sie ist erheblich vom Kfz-Verkehr belastet und dient nicht nur Zielverkehren, sondern auch dem Durchgangsverkehr (Kaufungen – Fuldaabrück). Für den Radverkehr ist die Straße von hoher Bedeutung.

Die Umsetzung folgender Maßnahmen wäre nach Vorschlag Autor Herbert Iba sinnvoll:

- Jeweils im Steigungsbereich könnten evtl. einseitig breite Radfahrstreifen (mindestens 2 m) angelegt werden, zwischen „Bergstraße“ und „Berliner Straße“ auch beidseitig.
- Der Knoten „Hauptstraße / „Berliner Straße“ ist für Radfahrer schwer überschaubar. An den beiden freien Rechtsabbiegern besteht für sie eine hohe Konfliktgefahr, sowohl durch einfahrende als auch ausfahrende Kfz (LOH\_5).
- Problematisch ist die Situation für aus dem „Quellenweg“ kommende Radfahrer, die die „Hauptstraße“ queren müssen, um den „Waldauer Weg“ zu erreichen. Der „Quellenweg“ in diesem westlichen Abschnitt ist eine RVA (VZ 240). Radfahrer werden beim Queren leicht von aus dem „Waldauer Weg“ kommenden, linksabbiegenden Kraftfahrern übersehen (LOH\_43).
- Die Radverkehrsverbindung im Verlauf „An der Brücke“ / „Am Hofe“, die die „Hauptstraße“ kurz vor der Einmündung in die K 8 mit einem Versatz kreuzt, ist für Radfahrer schwierig zu bewältigen, da der anschließende Verkehrsknoten stärker belastet ist und hier keine sichtbare Radverkehrsführung vorhanden ist (LOH\_44).

- Generell sollten auf der gesamten Länge der „Hauptstraße“ die Mittelleitlinien entfernt werden.

## 3.2 Lange Straße

Eine wichtige, zentrale Radverkehrsachse ist die „Lange Straße“, die südöstlich parallel zur „Hauptstraße“ verläuft, mit einer Fahrbahnbreite von ca. 6,5 und 7,5 m. An ihr liegen mehrere lokale Ziele (Schulen, Rathaus, Einzelhandel, Gastronomie). Diese Straße ist ebenfalls stärker verkehrsbelastet und es gilt auch hier Tempo 30.

Ab der K 8 „Ochshäuser Dorfstraße“ steigt sie kontinuierlich bis zur L 3203 „Crumbacher Straße“ an. Vor den Richter-Hallen verläuft laut Hinweis Herbert Iba ein ca. 2,5 m breiter einseitiger Zweirichtungsradweg (VZ 240) auf der kurzen Strecke von ca. 200 m. Diese kurzer Radweg sollte aufgehoben werden.

Als benutzungspflichtig beschildert werden dürfen RVA laut Gesetzgeber lediglich in Ausnahmefällen bei erheblicher Gefährdung von Radfahrern, was hier aber nicht zutrifft. Das VZ 240 muss entfernt werden, kann aber mit VZ 239 (Gehweg) und VZ 1022-10 (Radfahrer frei) neu beschildert werden.

Im Steigungsbereich sollte einseitig ein mindestens 2 m breiter Radfahrstreifen angelegt werden. Noch vorhandene Mittelleitlinien sollten, wo möglich, entfernt werden.

Kritisch zu sehen ist die Situation des Radverkehrs an der Einmündung „Lange Straße“ in die K 8 südlich der Wahlebach-Brücke. Die Route entlang des Wahlebachs quert die hier außerorts verlaufende K 8 aber auf der Nordseite der Brücke. Auf der Brücke ist keine Verkehrsfläche für den Radverkehr vorhanden. Die Bedingungen für den Radverkehr sollten hier dringend verbessert werden.

## 3.3 Radachse „Am Stadion“ und „Berliner Straße“

Eine weitere, quer zu „Lange Straße“ und „Hauptstraße“ verlaufende zentrale Achse für den Radverkehr bilden „Am Stadion“ und „Berliner Straße“.

Sie durchquert in Nord-Süd-Richtung die gesamte „Siedlung“, von Stadion und Freibad (südlich A 7) bis zur nördlichen Bebauung von Vollmarshausen (K 8).

Vor allem der Abschnitt „Berliner Straße“ ist für Radfahrer wegen der recht hohen Verkehrsbelastung unangenehm zu befahren, trotz ihrer Lage in einer Tempo-30-Zone.

Am nördlichen Ende dieser Verkehrsachse (vor dem A 7-Damm) gibt es eine mäßig stark befahrene Verbindung zur L 3236 über die „Talstraße“.

Zur anderen Seite in Richtung K 8, K 11 und Wahlebach-Weg verläuft zwischen Hecken und Zäunen ein ca. 2,5 m breiter kombinierter Geh- und Radweg südlich am Freibadgelände zur Söhrebahntrasse.

### **3.4 Ortsdurchfahrt Crumbach L3236**

Die Ortsdurchfahrt L 3236 innerorts von Crumbach ist ca. 6,5 bis 7,5 m breit. Radverkehrsflächen speziell für den Radverkehr sind nicht vorhanden. Idee Autor Herbert Iba 2017:

Da es sich um eine auch für diesen wichtige Verbindung handelt, sollte ab der nördlichen Ortseinfahrt in Steigungsrichtung nach Süden ein mindestens 2 m breiter einseitiger Radfahrstreifen eingerichtet werden. Im Kreisverkehr sollte der Radverkehr auf der Kreisfahrbahn verbleiben. Der Radfahrstreifen könnte an der „Ernst-Reuter-Straße“ enden bzw. bei ausreichender Flächenverfügbarkeit an der „Langen Straße“.

### **3.5 Ortsverbindung Crumbach - Vollmarshausen**

Die Ortsteilverbindung zwischen Crumbach und Vollmarshausen wird über die L 3236 (außerorts) bedient.

Straßenbegleitend verläuft hier ein für den Radverkehr freigegebener Gehweg mit ca. 1,5 bis 1,8 m Breite. Radfahren ist hier wegen mangelnder Breite und regelmäßiger Anwesenheit von Fußgängern problematisch. Diese Verbindung bleibt aber für den Radverkehr wichtig (Pendler-Route). Mehr als 4.500 Kfz (SV > 150 Lkw) am Tag nutzen diese Landstraße. Zwischen „Lange Straße“ und „Brückebach“ sollte der Weg auf mindestens 3 m verbreitert werden und mit VZ 260 (Verbot für Kraftfahrzeuge) beschildert werden.

### **3.6 Ortsdurchfahrt Ochshausen K 8**

Die Verkehrsachse Ortsdurchfahrt Ochshausen K 8 „Ochshäuser Dorfstraße“ stellt für den Radverkehr eine relevante Verbindung vorwiegend in Richtung Kassel Zentrum dar (auch für Vollmarshausen und den südlichen Lindenberg).

Auf einem Abschnitt um die Einmündung „Hauptstraße“ gilt Tempo 30. Ab „Berliner Straße“ können Radfahrer parallel verkehrsfreie bzw. -arme Wege oder Straßen nutzen, immer in Nähe des Wahlebachs. Diese Route ist zwar attraktiv aber nicht schneller befahrbar, da sie teilweise recht schmal und verwinkelt ist. Wohngebiete am Lindenberg sind nicht angeschlossen und die Querungssituation über die „Hauptstraße“ ist problematisch. Es ist sinnvoll, diese Nebenroute für den Radverkehr weiter auszubauen.

Trotzdem sollte die Ortsdurchfahrt K 8 für diesen sicherer gemacht werden. Der Tempo-30-Bereich sollte noch vor der Einmündung K 10 „Eschweger Straße“ an der Ortseinfahrt beginnen und bis zur Gemeindegrenze zu Kassel erweitert werden, Mittelleitlinien sollten, wo möglich, entfernt werden.

Wie auf der Ochshäuser Dorfstraße die RV-Sicherheit verbessert werden kann, sollte im lokalen Radverkehrskonzept der Gemeinde Lohfelden näher erörtert werden.

### 3.7 Ortsverbindung Vollmarshausen - Ochshausen

Die außerorts zwischen Vollmarshausen und Ochshausen verlaufende K 8 verfügt nicht über eine straßenbegleitende RVA.

Die meisten Radfahrer nutzen ab der Einmündung „Berliner Straße“ den auf der Westseite beginnenden, ca. 2 m breiten nicht benutzungspflichtigen kombinierten Geh- und Radweg. Dieser geht über in den „Quellenweg“, der geradeaus durch ein Wohngebiet bis zum Verkehrsknoten „Hauptstraße“ / „Waldauer Weg“ führt.

Der RVA-Abschnitt müsste auf mindestens 3 m verbreitert werden, da an seitlichen Zugängen wegen hohem Bewuchs keine ausreichenden Sichtfelder vorhanden sind. Die verkehrsberuhigenden Einrichtungen in der Fahrbahn des „Quellenwegs“ behindern und gefährden den Radverkehr jedoch und sollten entfernt werden. Schon vorher, an der „Langen Straße“ können Radfahrer auf die andere Seite der Kreisstraße wechseln. Auf der Ostseite der Landstraße verläuft ein für den Radverkehr freigegebener Gehweg bis zur Ortseinfahrt Ochshausen. Am Knoten K 8 / „Lange Straße“ besteht aber eine hohe Konfliktgefahr für Radfahrer, auch wenn dort Tempo 50 bzw. 70 angeordnet ist. Der für Radfahrer freigegebene Gehweg auf der Wahlebachbrücke an der Westseite der Straße, über den eine Querungsanlage (mit Mittelinsel) erreicht werden kann, ist mit ca. 1,5 bis 2 m Breite und fehlendem Sicherheitsschutzstreifen zur Fahrbahn hin für einen Zweirichtungsbetrieb kaum geeignet. Hier muss für den Radverkehr eine andere Lösung gefunden werden. Da die Distanz zwischen beiden Ortseinfahrten bei nur ca. 1 km liegt, wäre hier auch die Herstellung einer RVA auf der Ostseite der Kreisstraße sinnvoll.

### 3.8 Ortsdurchfahrten in Vollmarshausen

Mehrere Ortsdurchfahrten durchziehen Vollmarshausen. L 3203, L 3236, K 8 kreuzen sich im Zentrum. Diese sind täglich mit ca. 2.000 bis 4.500 Kfz belastet. Der Radverkehr hat nur wenige Möglichkeiten, ausschließlich auf das Nebenstraßennetz auszuweichen. Daher sollte im Ortszentrum verbreitet Tempo 30 auch auf Hauptstraßen angeordnet werden. Das sollte umgesetzt werden für die L 3236 „Welleröder Straße“ ab „Hinter den Höfen“, für die L 3203 zwischen „Brückebach“ und „Unterster Weg“ sowie für die K 8 „Kasseler Straße“ vom Beginn in Ortsmitte bis „Berliner Straße“.

Idee Autor Herbert Iba 2017: Hier könnten, bei einer Fahrbahnbreite von ca. 7,5 m, ab „Erlenstraße“ bis „Berliner Straße“ auch beidseitig Schutzstreifen mit je 1,5 m Breite angelegt werden.

**Anmerkung zum Thema „Tempo 30 auf klassifizierten Straßen“:** Trotz einer Lockerung der diesbezüglichen Regelungen im Sommer 2016 ist Tempo 30 per Beschilderung rein für die RV-Sicherung hier immer noch nicht möglich. Seit 2016 ist Tempo 30 nach StVO-VWV vor sozialen Einrichtungen mit direktem Zugang zur Straße wie Kindergärten, Schulen usw. zu den Öffnungszeiten möglich; Straßenlänge max. 300m - alle Details der Regelung siehe StVO-VWV Abschnitt „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.

### **3.9 Einbahnstraßen „Graben“ in Vollmarshausen und Faustmühlenweg in Ochshausen**

Der „Graben“ in Vollmarshausen ist eine Tempo-30-Zone und bergab als Einbahnstraße beschildert. Deren Fahrbahn hat eine Breite von ca. 5 m.

Ein Befahrungsverbot für den Radverkehr in Gegenrichtung kann bei ausreichenden Platzverhältnissen nur unter besonderen Bedingungen aufrechterhalten werden (bei Linienbus- oder starkem Lkw-Verkehr). Da dies hier nicht zutrifft, muss der „Graben“ in Gegenrichtung für den Radverkehr freigegeben werden (LOH\_42).

Gleiches trifft auch für einen Abschnitt des „Faustmühlenwegs“ in Ochshausen zu (LOH\_55).

### **3.10 Otto-Hahn-Straße im Gewerbegebiet**

Im kommunalen Gewerbegebiet zwischen A 7 und Waldau ist die ca. 7,5 m breite „Otto-Hahn-Straße“ die zentrale Verkehrsachse. Sie verbindet L 3236 und K 11 parallel zur A 7.

Da die Straße auch als Erschließungsrouten dem Fahrradpendlerverkehr dient, sollten dort beidseitig Schutzstreifen mit jeweils mindestens 1,5 m Breite oder auch Piktogramm Spuren angelegt werden. Besser wäre die Herstellung von breiten Radfahrstreifen (mindestens 2 m), dafür müsste die Fahrbahn verbreitert werden.

An den Verkehrsknoten L 3236 und K 11 muss der Radverkehr besser vor den mit höherer Geschwindigkeit aus den Vorfahrtstraßen nach rechts abbiegenden Kfz geschützt werden.

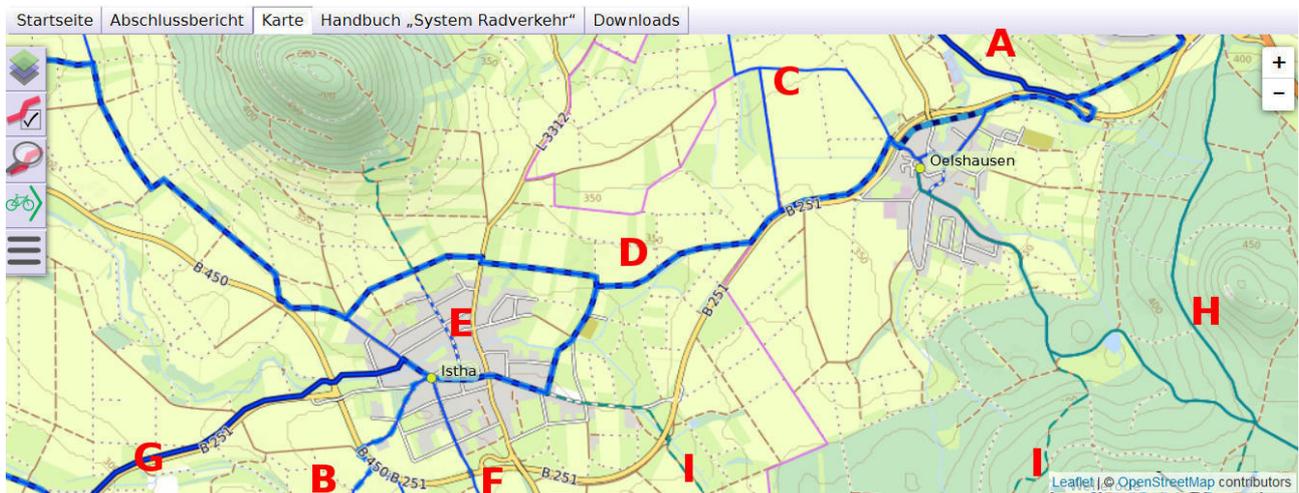
# Kapitel 4

## Radverkehrsverbindungen zu benachbarten Gemeinden / Regionen

Im folgenden Kapitel wird schwerpunktmäßig auf die übergeordneten Verbindungen ab Lohfelden im Grund- und Mittelzentrennetz eingegangen. Ein weiterer Schwerpunkt sind die Haupt-routen des Radpendlernetzes in Bezug auf Lohfelden vor allem Richtung Kassel.

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

In der Netzkarte des Digitalkonzepts ([www.rvk.lk-kassel.radinformation.de/karte.html](http://www.rvk.lk-kassel.radinformation.de/karte.html)) ist das hierarchisch geplante Netz aufbauend auf dem System der zentralen Orte abrufbar. Für die folgenden Netzauszüge in diesem Dokument ein Beispiel für die Legende der Netzkarte. Weitere Erklärungen zur Netzplanung dieses Projekts finden sich im Abschlussbericht unter [www.rvk.lk-kassel.radinformation.de](http://www.rvk.lk-kassel.radinformation.de).



**Abbildung 4.1 Beispiele Netzkategorien im Digitalkonzept:** Die Kategorien II, III und IV werden grafisch gestuft angezeigt. **A** = reine Mittelzentrumsverbindung der Kategorie II; **B** = Grundzentrumsverbindung der Kategorie III überlagert mit einer Ortsverbindung der Kategorie IV; **C** = einzelne Ortsverbindung der Kategorie IV; **D** = Dreifachkombination einer Mittelzentrumsverbindung Kat. II mit einer Grundzentrumsverbindung Kat. III und Ortsverbindung Kat. IV; **E** = Lokalnetz; **F** = einzelne Ortsverbindung der Kategorie IV; **G** = Mittelzentrumsverbindung der Kategorie II überlagert mit einer Ortsverbindung der Kategorie IV; **H** = freizeitorientierte Ortsverbindung (Sonderfall der Netzkategorie III oder auch IV, hier ist eine radtaugliche Schotterdecke ausreichend), **I** = reine Freizeitverbindung (hier ist eine radtaugliche Schotterdecke ausreichend)

## 4.1 Ortsverbindungen in benachbarte Gemeinden

Die Erörterung der Ortsverbindungen ab Lohfelden in benachbarte Kommunen soll hier auf wenige Hinweise beschränkt werden. Eine komplette Auflistung aller Ortsverbindungen würde dieses sowieso bereits sehr lange Dokument überlasten.

### 4.1.1 Ortsverbindung Ochshausen - Niederkaufungen

Niederkaufungen findet sich etwa 3,5 km nordöstlich des Ortskerns von Ochshausen.

Im Korridor liegt die stark befahrene K 10, an der eine Radverkehrsanlage fehlt (KAU\_2).

Weiteres siehe auch Abschnitt „Grundzentrenverbindung nach Kaufungen“.

### 4.1.2 Ortsverbindung Ochshausen - Kassel-Forstfeld

Die Stadtteilmitte von KS-Forstfeld am Forstbachweg findet sich gerade einmal 1,5 km nördlich der Ortsmitte von Ochshausen.

Aufgrund der Topografie besteht bis zur A 7 zum Teil keine Alternative zur stärker befahrenen Ochshäuser Dorfstraße (K 8) ist Tallage. Westlich der A7 auf Kasseler Stadtgebiet kann (je nach Ziel in Forstfeld) auf die Heidenkopfstraße bzw. den Eibenweg ausgewichen werden (Bestandteil der Grundzentrenverbindung Lohfelden-Zentrum - Bettenhausen bzw. der Radpendlerroute Söhrebahn, im VEP-Radroutennetz 2030 so nicht enthalten).

Zum Teil gilt bereits heute Tempo 30 auf der Straße. Weitere zum Thema siehe auch Abschnitt „Ortsdurchfahrt Ochshausen K 8“ im Kapitel „Radverkehrsverbindungen innerhalb des Gemeindegebiets.“

Neben dies Hauptroute in Tallage besteht für die nördlichen Siedlungsgebiete von Ochshausen auf der Höhe noch eine weitere, lokale Verbindung nach Kassel-Forstfeld: Am Lindenkopfweg kann die Autobahn gequert werden. Diese Strecke ist bereits Bestandteil des Radwegweisungsnetzes.

### 4.1.3 Ortsverbindung Ochshausen - KS-Waldau

Entlang der K 11 (in Kassel als K 29) in Richtung Waldau verläuft ab „Kampweg“ ein für den Radverkehr freigebener Gehweg mit ca. 2 bis 2,5 m Breite.

Die Beschilderung als Gehweg sollte außerorts ersetzt werden durch VZ 260 (Verbot für Kraftfahrzeuge), da Radfahrer diesen Weg aktuell nur mit Schrittgeschwindigkeit befahren dürfen. Alternativ wären evtl. Bodenpiktogramme für kombinierter Geh- und Radweg möglich (siehe LOH\_46).

An Gewerbezufahrten fehlen Furtmarkierungen. Die Querungsstelle über den „Forstbachweg“, mit hoher Konfliktgefahr für den Radverkehr, liegt schon auf Kasseler Seite.

Anmerkung zum Thema Elektrokleinstfahrzeug: Ferner ist die Kreisstraße für Elektrokleinstfahrzeuge komplett ungeeignet. Die Elektrokleinstfahrzeuge (bis 20 km/h, Infos auf bmvi.de), wurden vom Gesetzgeber der Radinfrastruktur zugewiesen, was sinnvoll war/ist. Bei Gehweg Radfahrer frei dürfen sie heute den Radweg nicht nutzen. Es fehlt eine Freigabe per Zusatzzeichen 1022-16.

Zeichen 260 mit Zusatzschild Elektrokleinstfahrzeuge frei (1022-16) und neuen Furtmarkierungen wäre daher hier ein gute Verbesserung.

#### 4.1.4 Ortsverbindung Vollmarshausen - Niederkaufungen

Aktuell gibt es zwischen Lohfelden-Vollmarshausen und Niederkaufungen keine sichere und fahrbare Radverkehrsverbindung. Die stärker befahrene L3203 besitzt keine Sicherung des RV.

Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke der L 3203 beider Richtungen 2015 im Abschnitt Abzw. K 8 (Vollmarshausen) bis Abzw. B 7 (Kaufungen) 1700: Kfz/24h (davon Schwerverkehrsanteil 2,2%). Daten von 2010: 1909, davon 147 Schwerverkehr.

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

Ausbau bzw. Herstellung des Lückenschlusses mit Asphaltdecke (zum Teil ist die Fläche überackert); grob 300 m Gemarkung Kaufungen und grob 800 m Strecke auf Lohfelder Flur. Die Route wird als Ersatz für eine str. begl. RVA im Korridor der L3203 genutzt. So können bestehende Wirtschaftswegestücke mit genutzt werden. Laut HNA vom 7. Januar 2017 wurden in den Haushalt der Gemeinde Lohfelden 350.000 Euro für den Ausbau der Radverbindung Lohfelden-Vollmarshausen - Niederkaufungen eingestellt ([www.hna.de/kassel/kreis-kassel/lohfelden-ort53240/kommen-konrad-fahrraeder-auch-nach-lohfelden-7198207.html](http://www.hna.de/kassel/kreis-kassel/lohfelden-ort53240/kommen-konrad-fahrraeder-auch-nach-lohfelden-7198207.html)).

**Wichtig: Die fehlende Radverkehrsanlage Lohfelden-Mitte bzw. Lohfelden-Ochshausen - Niederkaufungen entlang der K 10 kann diese Strecke nicht ersetzen.** siehe auch Maßnahme KAU\_2.

#### 4.1.5 Ortsverbindung Vollmarshausen - Söhrewald-Wellerode

In Richtung Söhrewald-Wellerode gibt es ab Vollmarshausen zwei Verbindungen zu beiden Seiten der L 3236.

Der gemeinsame Geh- und Radweg auf der Söhrebahntrasse (westlich) ist ab Bebauungsgrenze Buchenweg unbefestigt und in einem eher schlechten baulichen Zustand. Er führt oberhalb Wellerode am Ort vorbei. Erst am südlichen Ortsende (ehem. Endbahnhof) schließt der Weg an die Landstraße an. Es existieren mehrere kurze Verbindungen zwischen Bahntrasse und Ortschaft. Der Weg sollte in Asphaltbauweise auf mindestens 2,5 m, besser aber 3 m Breite ausgebaut werden (LOH\_40).

Die „Alte Welleröder Straße“ (östlich) ist zwar asphaltiert, Kfz-Verkehr ist aber auf dem schmalen Weg (Breite ca. 3 bis 4 m) zugelassen (Geflügelhof, Naturfreundehaus). Die Einrichtung einer Fahrradstraße könnte hier sinnvoll sein (SOE\_10).

#### 4.1.6 Ortsverbindung Crumbach - Fuldaabrück-Bergshausen

Zwischen westlicher Ortseinfahrt Crumbach und Fuldaabrück-Bergshausen verläuft entlang der L 3203 ein für den Radverkehr freigegebener Gehweg mit einer Breite von ca. 2,5 m.

Eine Weglücke mit ca. 400 m Länge bestand zwischen Autobahn-Rastanlage und „Rudolf-Diesel-Straße“ (Gemeindegrenze zu Fuldaabrück). Die Lücke wurde geschlossen werden (FUB\_10 und LOH\_2).

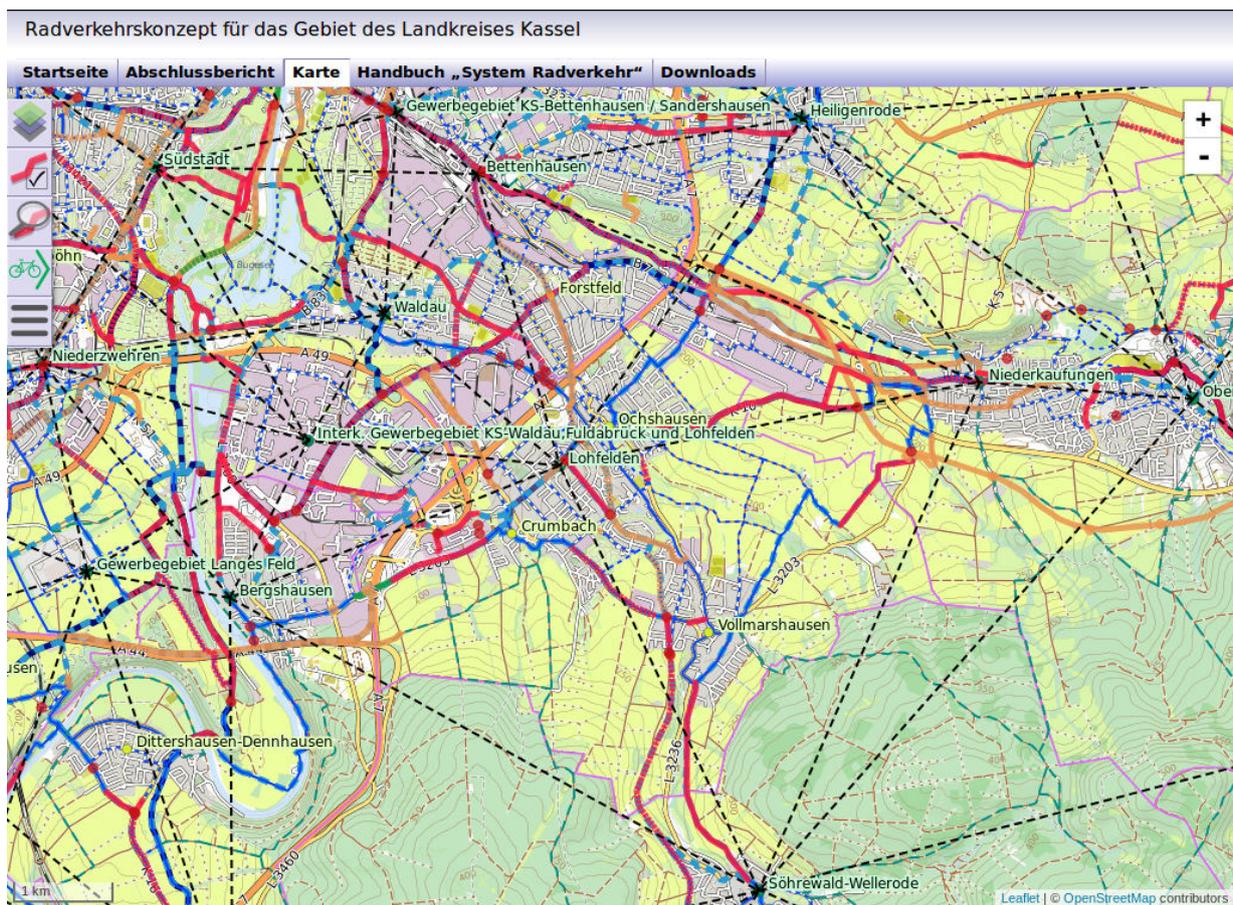
Die Beschilderung als Gehweg sollte ersetzt werden durch VZ 260 (Verbot für Kraftfahrzeuge + Zusatzschild Elektrokleinstfahrzeuge frei, siehe LOH\_7), da Radfahrer diesen Weg aktuell formal nur mit Schrittgeschwindigkeit befahren dürfen.

## 4.2 Einbindung in das Grundnetz

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

In Lohfelden wurde das Zentrum an der Hauptstraße als Grundzentrum der Netzkategorie III zugeordnet. Alle anderen Ortsteile gehören der Kategorie IV an.

Einzelmaßnahmen an den Routen siehe Maßnahmenliste für Söhrewald oder Karte des Digitalkonzepts unter [www.rvk.lk-kassel.radinformation.de/karte.html](http://www.rvk.lk-kassel.radinformation.de/karte.html)



**Abbildung 4.2** Auszug aus dem Digitalkonzept: Wunschliniennetz der Netzkategorie III für Lohfelden.

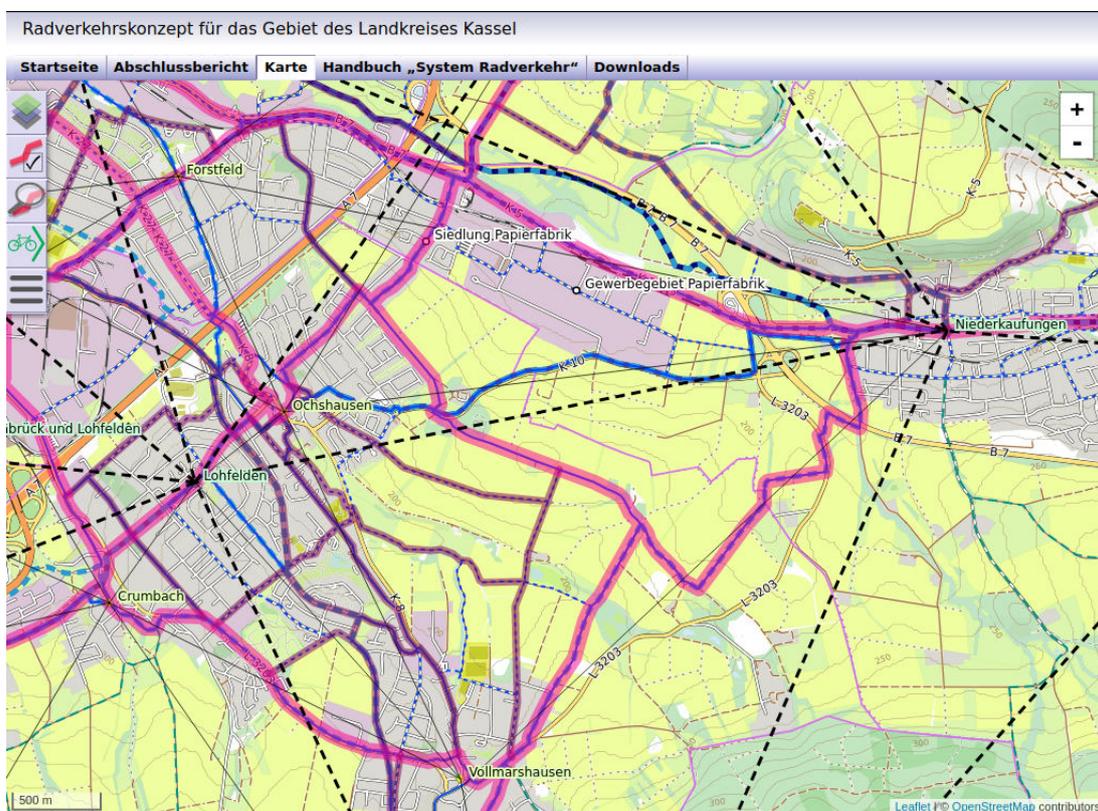
## 4.2.1 Grundzentrenverbindung nach Kaufungen

Zwischen Lohfelden-Mitte und Niederkaufungen verläuft die sehr stark befahrene Kreisstraße ohne Sicherung des RV. Es gibt substanziellen LKW-Verkehr. Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke beider Richtungen 2015 im Abschnitt Abzw. K 8 (Lohfelden) bis B 7 Papierfabrik: 5180 Kfz/24h (davon Schwerververkehrsanteil 4,5%).

Wichtig wäre der Bau einer straßenbegleitenden Radverkehrsanlage entlang der nördlichen Straßenseite.

Im Radroutennetz 2030 des Verkehrsentwicklungsplans Stadt / Region Kassel 2030 ist diese Strecke übrigens nicht als Route enthalten (siehe auch Ebene VEP-Netz).

In einem systematisch geplanten, zielorientierten Radverkehrsnetz kommt der Verbindung entlang der K 8 allerdings eine hohe Bedeutung zu. Die Verbindung ist als Radtangente Süd Teil des Radpendlernetzes der Region Kassel.



**Abbildung 4.3** Auszug aus dem Digitalkonzept: VEP-Radnetz 2030 ohne Direktverbindung Lohfelden - Niederkaufungen (violett, hell in dick: Hauptrouten; violett, dunkel in schmal: Nebenrouten)

### 4.2.2 Grundzentrenverbindung nach Kassel-Bettenhausen

Hier könnte die Trasse der ehemaligen Söhbahn genutzt werden (siehe auch Abschnitt Radpendlernetz Region Kassel).

Im Bereich der Ochshäuser Dorfstraße fehlen von Ochshausen kommend auch Sicherungen für den RV (LOH\_52). Wie hier die Situation im Detail verbessert werden kann, sollte im lokalen Radverkehrskonzept Lohfelden geklärt werden.

### 4.2.3 Grundzentrenverbindung nach Kassel-Waldau

Die Strecke verläuft auf der Radverkehrsanlage entlang der vielbefahrenen Kreisstraße K 11. Die Strecke ist lediglich mit "Gehweg Radfahrer frei" gekennzeichnet. Damit gilt formal Schrittgeschwindigkeit. Eine solche Regelung ist aufgrund der Verkehrsbelastung der K 11 lediglich für Radsportler zielführend.

Damit schwächerer bzw. durchschnittlicher Radverkehr wieder rechtssicher die RVA mit mehr als Schrittgeschwindigkeit befahren kann, sollte die Strecke mit Zeichen 260 beschildert werden. Einsatz von Zeichen 260 ist möglich, da die Strecke weitgehend außerorts liegt (LOH\_46).

Wichtig sind ferner **unbedingt rot eingefärbte Furtmarkierungen**. Diese fehlen bisher (siehe Einzelpunkte LOH\_14 bis LOH\_18).

Ferner ist die Kreisstraße für Elektrokleinstfahrzeuge komplett ungeeignet. Die Elektrokleinstfahrzeuge (bis 20 km/h, Infos auf [bmvi.de](http://bmvi.de)), wurden vom Gesetzgeber der Radinfrastruktur zugewiesen, was sinnvoll war/ist. Bei Gehweg Radfahrer frei dürfen sie heute den Radweg nicht nutzen. Es fehlt eine Freigabe per Zusatzzeichen 1022-16.

Zeichen 260 mit Zusatzschild Elektrokleinstfahrzeuge frei (1022-16) und neuen Furtmarkierungen wäre daher hier ein gute Verbesserung.

#### 4.2.4 Grundzentrenverbindung in den Gewerbepark Kassel-Waldau

Eine wichtige Verbindung zwischen Lohfelden und dem Gewerbegebiet Kassel-Waldau (und durchaus auch zum VW-Werk Baunatal als Radtangente Süd) überquert von der „Alexander-von-Humboldt-Straße“ am „Lohfeldener Rüssel“ auf einer eigenständigen RVA (VZ 240) mit einer Brücke die A 7 zur „Rudolf-Diesel-Straße“.

Die südliche Auffahrt zur Brücke befindet sich laut Hinweis Autor Herbert Iba mit Stand 2017 teilweise in einem schlechten baulichen Zustand. Dieser sollte mit Einbringung einer neuen Asphaltdecke behoben werden (LOH\_3).

Diese wichtige Radpendlerverbindung könnte weiter erheblich aufgewertet werden, wenn zwischen Crumbach und „Alexander-von-Humboldt-Straße“ unmittelbar südlich des „Lohfeldener Rüssels“ eine neue eigenständig geführte RVA hergestellt wird.

Im Grenzgebiet Fuldabrück / Kassel zwischen „George-Stephenson-Straße“ und „Heinrich-Hertz-Straße“ kann zusätzlich entlang einem Entwässerungsgraben ein asphaltierter Verbindungsweg hergestellt werden (Idee Herbert Iba 2017, als Anmerkung KS\_232 noch in der Datenbank).

Mit der Veröffentlichung des Radverkehrskonzepts der Stadt Kassel im Februar 2019 wurde für Punkt KS\_78 eine beispielhafte Planung veröffentlicht. Diese schlägt auf der Südseite der Heinrich-Hertz-Straße eine neuen Radweg vor. Deshalb wurde die Radpendlerroute „Radtangente Süd“ auf diese Route umgelegt. Der Punkt KS\_232 verbleibt als mögliche Alternativvariante noch in der Datenbank (als Anmerkung).

#### **4.2.5 Grundzentrenverbindung nach Fuldabrück-Bergshausen**

Bergshausen liegt knapp 5 km westlich von Lohfelden-Mitte. Die Route führt entlang der Landstraße L3203. Außerorts ist die Strecke jetzt durchgängig auf Radverkehrsanlagen fahrbar.

2019 wurde der letzte Lückenschluss Höhe der Autobahnbrücke fertig gestellt.

#### **4.2.6 Grundzentrenverbindung nach Söhrewald-Wellerode**

Die Verbindung führt über die Berliner Straße, sowie über die Söhrebahn.

In der Berliner Straße würde sich mit steigenden Radverkehrsanteilen mittel- bis langfristig evtl. die Ausweisung einer Fahrradstraße anbieten (LOH\_38, LOH\_33).

Für eine bedarfsgerechte Alltagsroute ist auf der Söhrebahn eine Asphaltdecke notwendig (u. a. LOH\_34, LOH\_40 und SOE\_6).

#### **4.2.7 Grundzentrenverbindung nach Niestetal-Heiligenrode**

Die Verbindung führt topografisch sehr bewegt über Ochshausen und Kaufungen-Papierfabrik nach Heiligenrode. Die Strecke ist bereits heute Teil des Radwegweisungsnetzes der Region Kassel.

Im Bereich der A-44 (Geemindegebiet Kaufungen bzw. Niestetal) ist der Verlauf unklar.

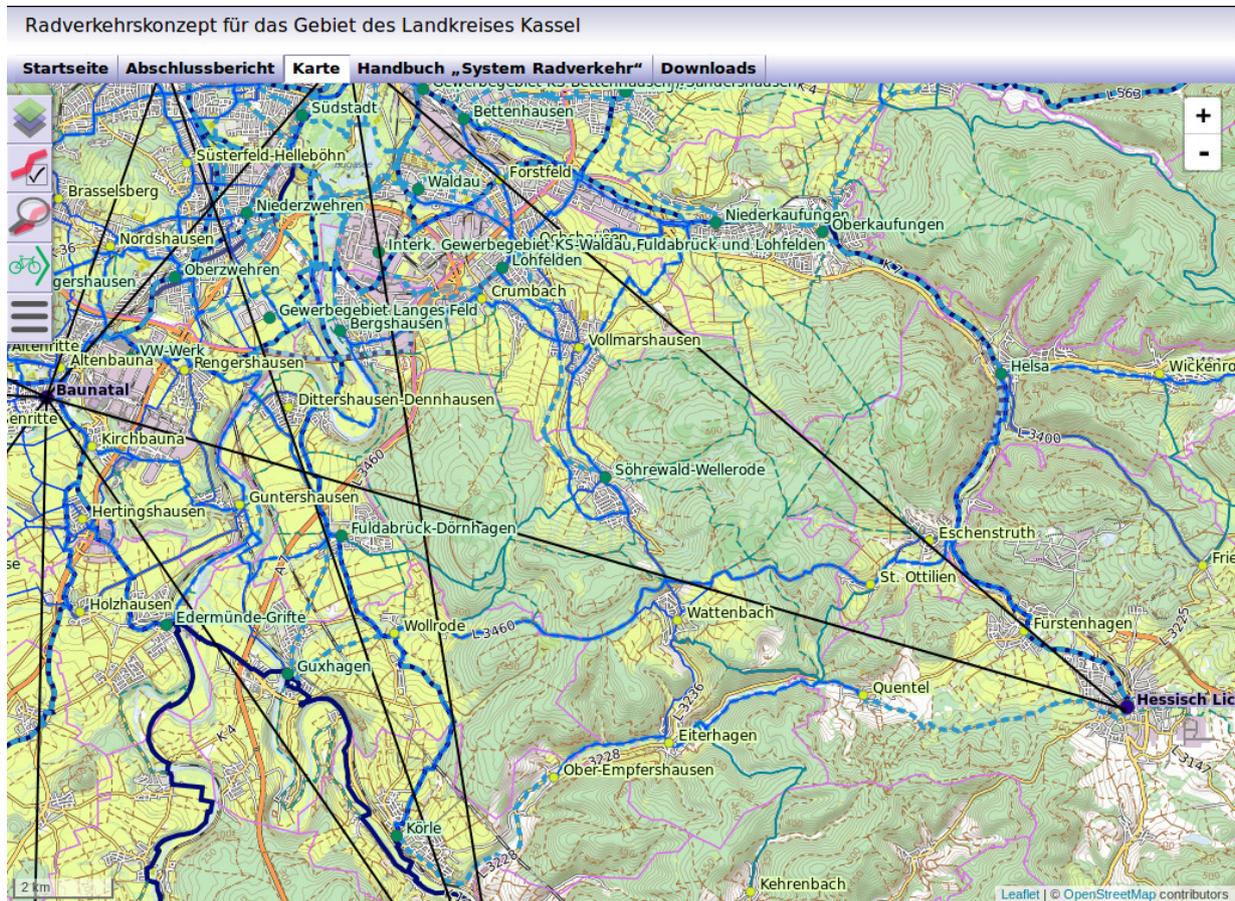
#### **4.2.8 Grundzentrenverbindung Söhrewald-Wellerode - Ober- / Niederkaufungen**

Die Idealverbindung von Ober- / Niederkaufungen nach Söhrewald-Wellerode ist lediglich 6 bis 7 km lang. Sie führt allerdings topografisch ungünstig über die Höhen der Söhre.

Im Netz führt die Strecke daher über Vollmarshausen nach Niederkaufungen (Lückenschloss LOH\_1, durch die Gemeinde in Planung, unklar im Bereich der A 44).

## 4.3 Mittelzentrenverbindungen über das Gemeindegebiet

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



**Abbildung 4.4** Auszug aus dem Digitalkonzept: Wunschliniennetz Kategorie II im Bereich Lohfelden / Söhrewald: Dargestellt sind u. a. die realen Verbindungen im Mittelzentrennetz (Kat. II, blau-schwarze Linien) und das Grundnetz (Kat. III, oliv-blau gestrichelt)

### **4.3.1 Mittelzentrenverbindung Kassel - Hessisch Lichtenau**

Die Wunschlinie dieser Verbindung führt über die nördliche Feldgemarkung der Kommune. Real liegt die Verbindung im Lossetal und damit außerhalb des Gemeindegebiets.

### **4.3.2 Mittelzentrenverbindung Baunatal - Hessisch Lichtenau**

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

Die Wunschlinie führt komplett über die Höhen der Söhre und damit über das Gemeindegebiet von Söhrewald.

Es erfolgte daher eine weitgehende Routenbündelung mit der Mittelzentrenverbindung Kassel - Hessisch Lichtenau über das Lossetal und Lohfelden.

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

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

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

## 4.4 Einbindung in das „Radpendlernetz Region Kassel“

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

Ziel des „Radpendlernetzes Region Kassel“ ist es, auf allen relevanten Korridoren in der Region Kassel gute Bedingungen zum Radpendeln zu schaffen. Nur so kommen die positiven Faktoren eines steigenden Radverkehrsanteils der Region umfassend zugute. Dazu ist ein sichereres, attraktives Radverkehrsnetz notwendig, auf dem man zügig ohne größere Konflikte mit dem Kfz-Verkehr, aber auch ohne größere Reibungspunkte mit dem Fußverkehr ans Ziel kommt.

Um auf Hauptstrecken relevante Radverkehrsanteile von jenseits der 20 % zu erreichen, die sich dann auch staumindernd auf den Kfz-Verkehr auswirken, sind im Rahmen einer Angebotsplanung sichere, durchgängige und komfortabel zu befahrende Radrouten notwendig. Die Routenvorschläge sollen ferner aufzeigen, dass die Region Kassel oftmals attraktive Möglichkeiten besitzt, den Radverkehr abseits der „Flächenkonkurrenzen“ der großen Hauptverkehrsstraßen zu fördern. In den amtlichen Planungen wurden diese nur zum Teil berücksichtigt.

Im Gegensatz zur auf Landesebene erarbeiteten Korridorstudie (siehe Seite [www.nahmobilhessen.de](http://www.nahmobilhessen.de) hier) ist der Ansatz des Radpendlernetzes Region Kassel weiter gefasst.

Beispielsweise reicht im Radpendlernetz als Grundstandard eine 2,5 m breite, straßenbegleitende Radverkehrsanlage nach ERA 2010 aus.

**Merkmale des Radpendlernetzes Region Kassel kurz zusammengefasst:**

- Möglichst **direkte, an den Zielen des Alltagsradverkehrs orientierte Routenplanung**. Soweit möglich Nutzung von attraktiven, direkten Korridoren abseits der großen Kfz-Magistralen.
- **Entwurfsgeschwindigkeit 25 km/h**: Für attraktives Radpendeln per Pedelec oder für trainierte Radpendler auf dem Fahrrad purist dies notwendig (auf Gefällstrecken 30 km/h).
- Führung des „Radverkehr als Fahrzeug“: im Kernbereich des Netzes **eigene Radverkehrsflächen** oder verträgliche Führung im Mischverkehr mit Kfz (maximal Tempo 30, möglichst als Fahrradstraße). In Naherholungsschwerpunkten möglichst **bauliche Trennung des Rad- vom Fußverkehrs**. An urbanen Kfz-Hauptachsen Errichtung von breiten Radwegen mit Überholmöglichkeiten.
- **Alltagstaugliche Oberflächen**: in der Regel Asphalt, es kann aber auch Beton bzw. ebenes, radtaugliches Pflaster sein (mit glatten Kanten).
- Im urbanem Kernnetz: Herstellung einer **guten sozialen Sicherheit** durch Beleuchtung und möglichst wenig Angsträumen (z. B. nur Bau gut einsehbarer Unterführungen mit möglichst geradem Durchstich).
- **An den Bedarf angepasste Querschnitte**: Von der 2,5 m breiten, straßenbegleitenden Radverkehrsanlage in Außenbereichen bis hin zum Querschnitt als Radschnellweg" (3 - 4 m Radweg & 2 - 2,5 m Gehweg) auf den urbanen Hauptnachfragekorridoren.
- **Möglichst geringe Reisezeitverluste**: An Kreuzungen keine Lichtsignalanlagen mit Anforderungstaster („Bettellampen“), sondern u. a. auch Ampelschaltungen mit „Radpriorität“, Führung auf bevorrechtigten Fahrradstraßen; in Einzelfällen Neubau von Brücken oder Unterführungen.

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

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

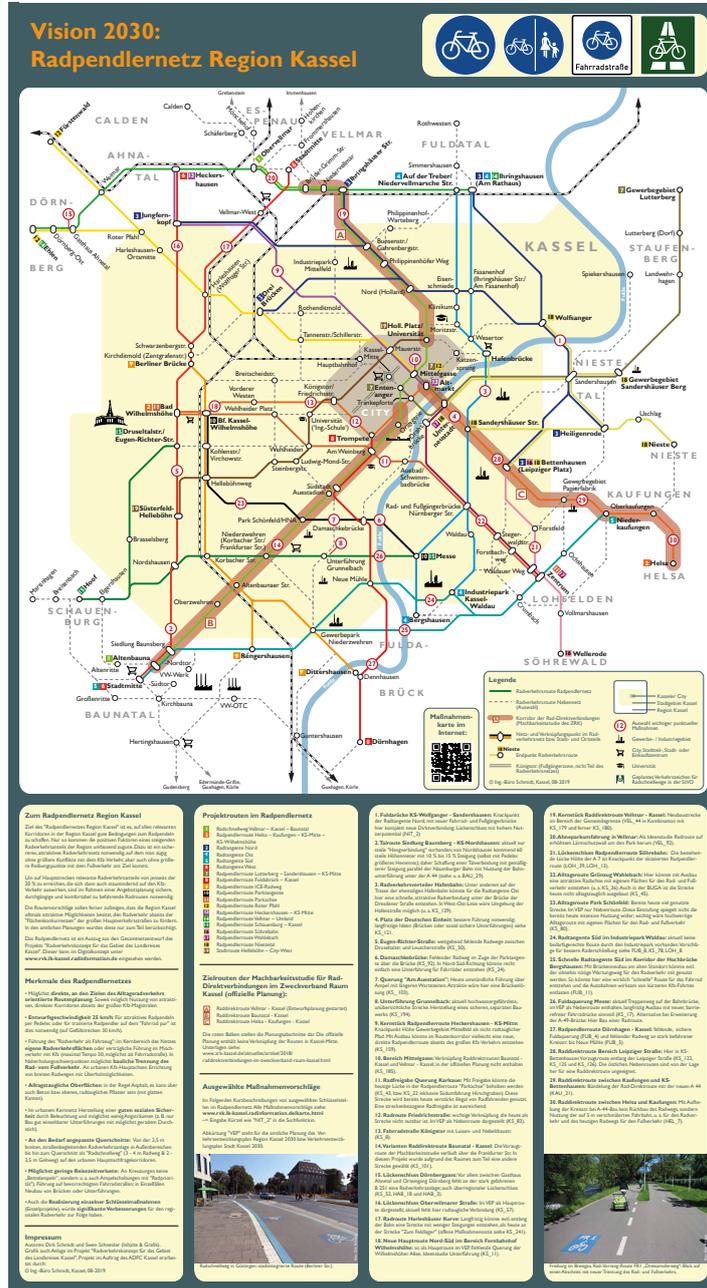


Abbildung 4.5 Die Inhalte des Plakats sind im Zoom der PDF-Datei lesbar (Grafik: Swen Schneider).

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

- Radpendlerroute Söhrebahn (rosa)
- Radtangente Süd (oliv)
- Radpendlerroute Wahlebach (dunkel violett)
- Radpendlerroute Parkachse (hellbraun)



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



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

#### **4.4.1 Radpendlerroute Söhrebahn nach Kassel-Ost und Kassel-Mitte**

Im Radroutennetz 2030 des Verkehrsentwicklungsplans Region / Stadt Kassel 2030 fand die Söhrebahn als Hauptroute keine Berücksichtigung. Im Kasseler Stadtteil Forstfeld wird die bereits ausgebaute Trasse der Söhrebahn noch nicht einmal als Nebenroute dargestellt.

Nach dem VEP-Radnetz soll die Radpendleranbindung Lohfeldens nach KS-Mitte über den Straßenzug Ochshäuser Str. und Lilienthalstraße erfolgen. Wie in diesen Straßenzug allerdings vom Platz her eine bedarfsgerechte Radpendlerverbindung untergebracht werden kann (beispielsweise in KS-Forstfeld), ist den Autoren unklar.

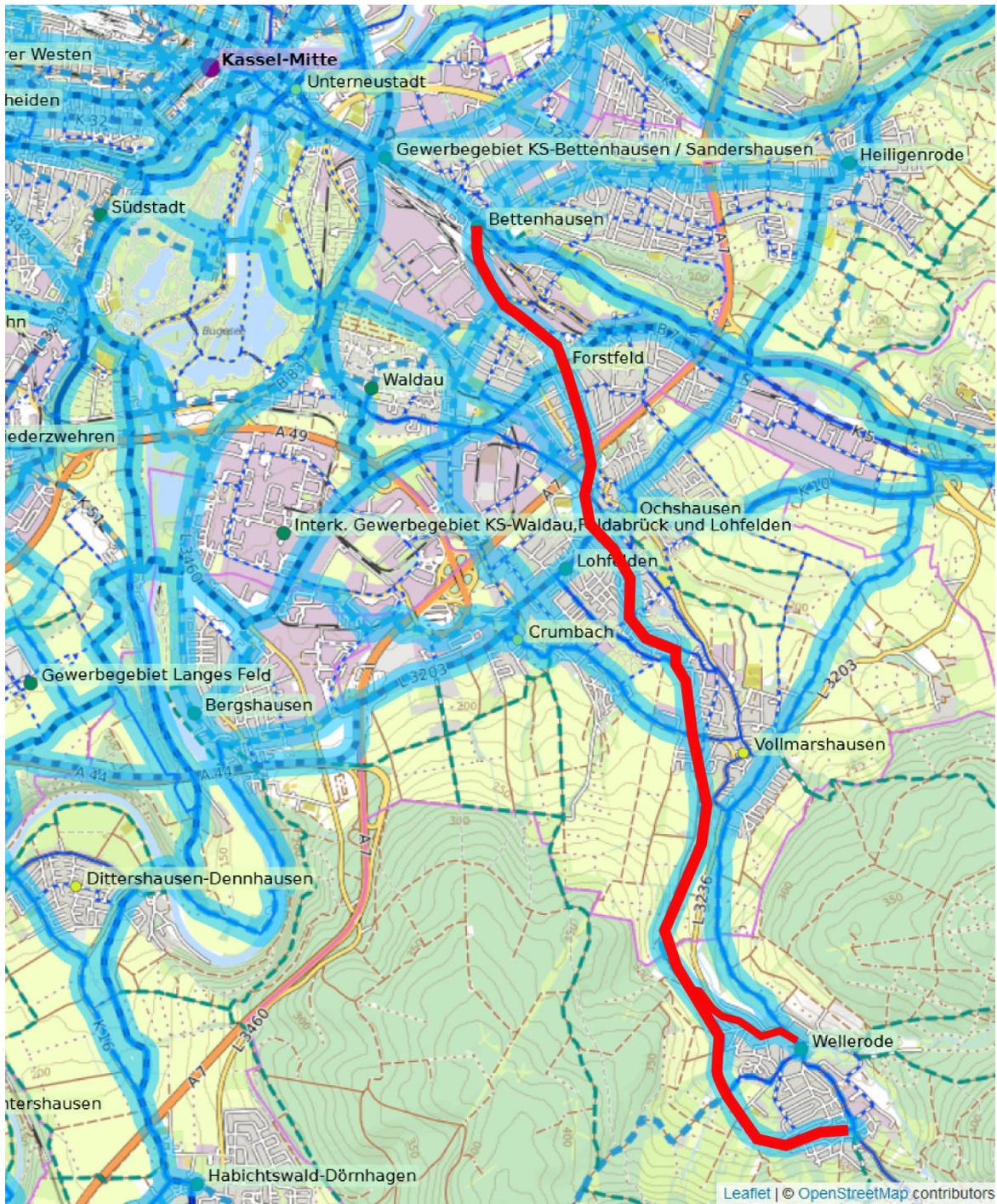
In diesem Planungswerk wurde daher die Trasse der Söhrebahn komplett ab Söhrewald-Wellerode genutzt. Schlüsselstelle ist die Wiederherstellung der Verbindung auf Höhe der Autobahn A 7 bzw. Ochshäuser Straße (siehe u. a. Maßnahme LOH\_13). Am Leipziger Platz mündet die Radpendlerroute Söhrebahn in die von Kaufungen kommende Radpendlerroute. So ist eine gute Netzverknüpfung beispielsweise für Radpendler gewährleistet, die von Lohfelden nach Niestetal-Sandershausen zu SMA möchten.

#### **Radpendlerkorridor Lohfelden - Kassel in der Potentialstudie „Radschnellverbindungen in Hessen“**

In der im März 2019 veröffentlichten Potentialstudie „Radschnellverbindungen in Hessen“ wurde die Strecke als Radpendlerkorridor identifiziert. Im Band I „Identifizierung von Korridoren“ wird für die 6 km lange Strecke von Lohfelden nach Kassel ein Potential von durchschnittlich 990 Fahrten pro Werktag gelistet (Strecke Nr. 24 auf Dateiseite 84 der PDF-Datei).

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

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



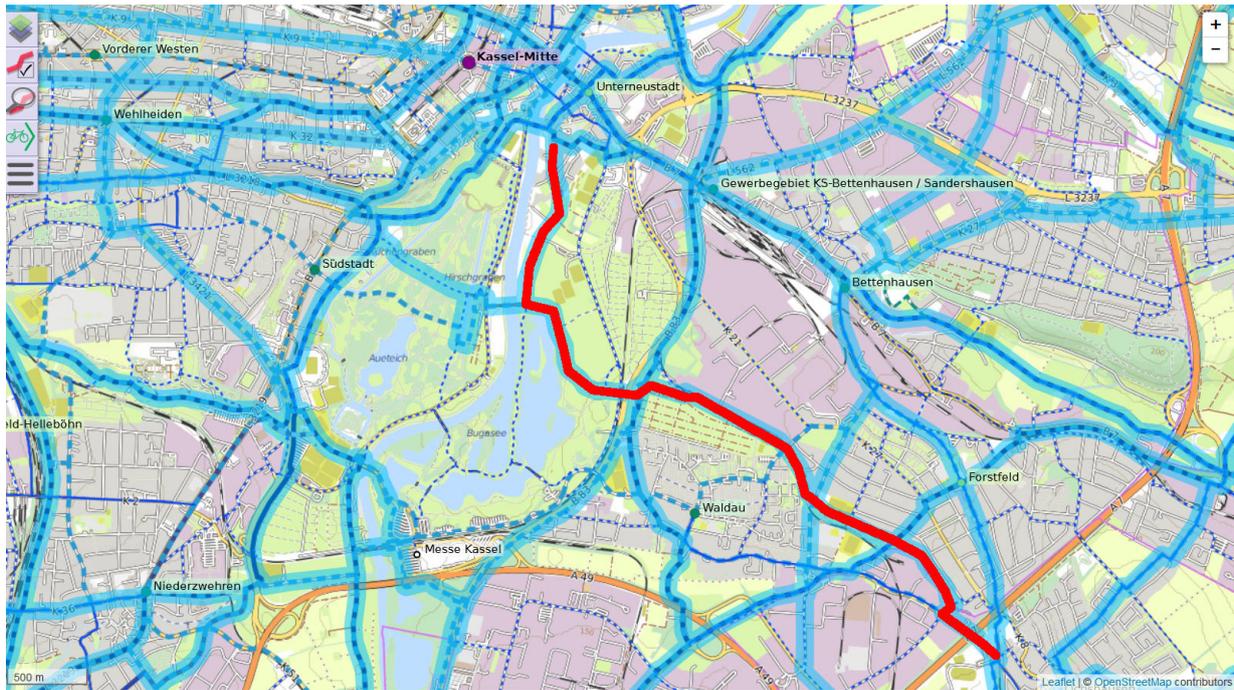
**Abbildung 4.8** Verlauf der Radpendlerroute Söhrebahn.

#### 4.4.2 Radpendlerroute Wahlebach nach Kassel-Mitte

Diese Route nutzt den Grünzug des Wahlebachs, um Lohfelden auf ruhigen aber gleichzeitig direkten Strecken an Kassel-Mitte anzuschließen. Die Route ist auch für die Kasseler Stadtteile Waldau und Forstfeld relevant.

Mit einem alltagstauglichen Ausbau der bestehenden Wege könnte hier eine attraktive und schnelle Radpendlerstrecke abseits der Autoabgase entstehen.

Im Radroutennetz 2030 des Verkehrsentwicklungsplans Region / Stadt Kassel 2030 fand diese Strecke als Hauptroute keine Berücksichtigung.



**Abbildung 4.9** Verlauf der Radpendlerroute Wahlebach.

### 4.4.3 Radpendlerroute Parkachse nach Kassel-Südstadt und westliche Stadtteile von Kassel

Diese Route nutzt ebenfalls den Grünzug des Wahlebachs, um Lohfelden auf ruhigen aber gleichzeitig direkten Strecken an die westlichen Stadtteile Kassels anzuschließen. Die Route ist auch für die Kasseler Stadtteile Waldau und Forstfeld relevant.

Mit einem alltagstauglichen Ausbau der bestehenden Wege am Wahlebach könnte hier eine attraktive und schnelle Radpendlerstrecke abseits der Autoabgase entstehen.

Knackpunkt der Verbindung ist aber eine Radfreigabe in der Karlsaue (siehe u. a. KS\_43) Die Brücke am Hirschgraben der Karlsaue (kleine Treppe, Fahrrad über die paar Stufen für geübte Alltagsradler problemlos getragen werden) kann südlich umfahren werden.

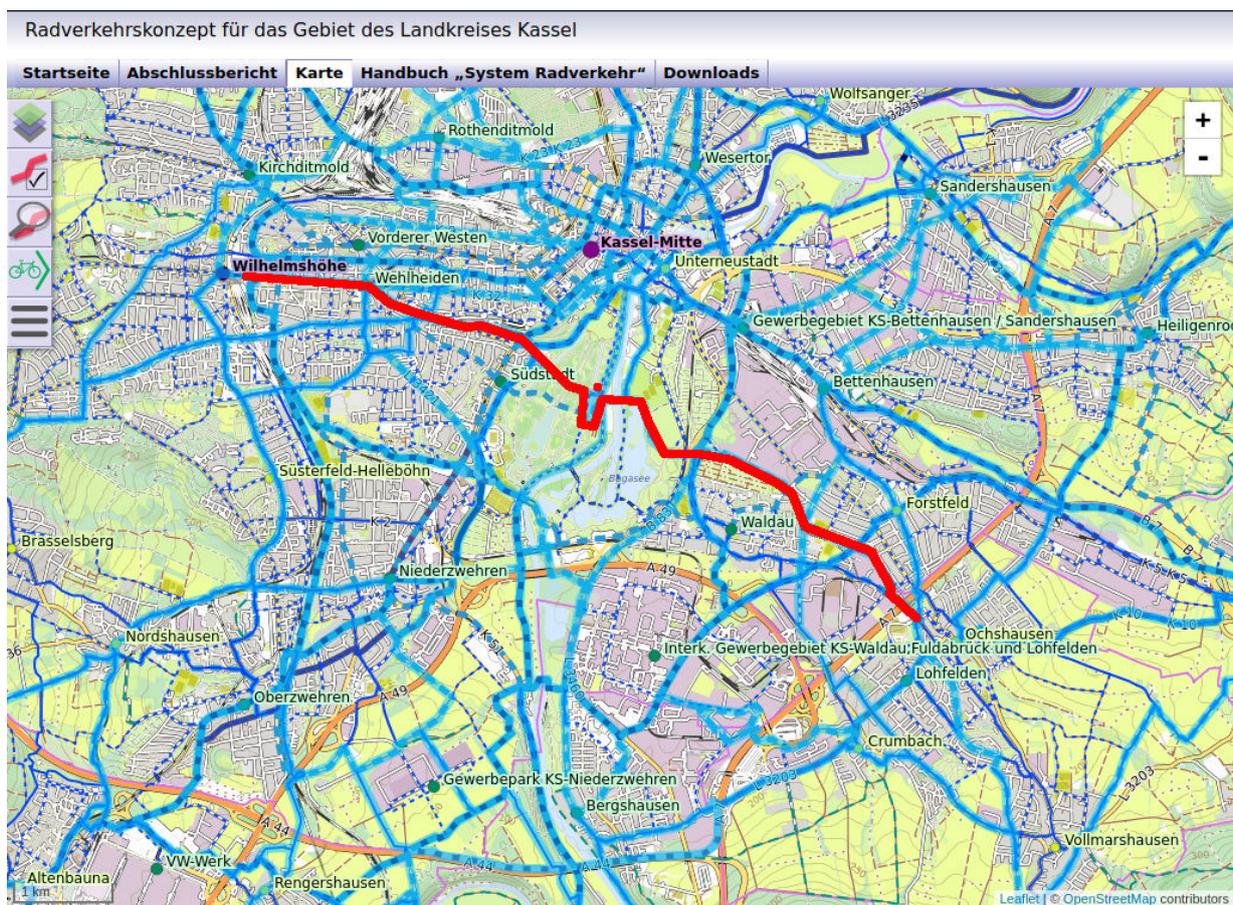


Abbildung 4.10 Verlauf der Radpendlerroute Parktangente.

#### 4.4.4 Radtangente Süd im Korridor Baunatal - Lohfelden - Kaufungen

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

Als futuristische Ideenstudie wurde im Maßnahmenteil mal der Brückenpark Bergshausen vermerkt (siehe FUL\_11). Spätestens mit dieser Zukunftsvariante wäre die Route eine hoch attraktive Radpendlerstrecke zwischen Baunatal westlich der Fulda und Lohfelden / Kaufungen im östlichen Kasseler Becken.

Aber schon die Herstellung der realistischeren, roten Entwurfsvariante im Industriepark Waldau würde viel zu einer Verbesserung der Radpendlersituation in diesem Korridor beitragen. Aktuell gibt es hier im Routenkorridor keine bedarfsgerechte Radroute durch den Industriepark (Vorschläge für bessere Raderschließung siehe FUB\_8, KS\_78, LOH\_8).

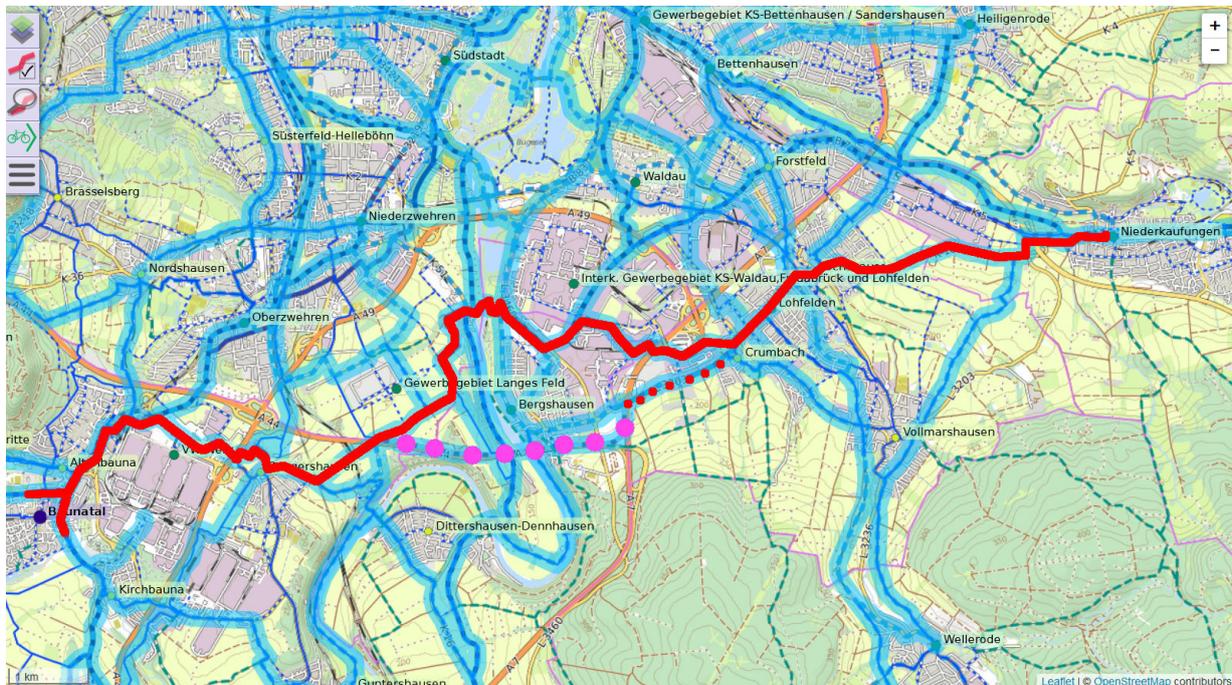


Abbildung 4.11 Verlauf der Radtangente Süd.

# Kapitel 5

## Freizeit / Tourismus / Radrouten

Keine Route des touristischen Radfernverkehrs durchläuft die Gemeinde Lohfelden. Von Radfahrern zu Freizeitwecken genutzte Wege gibt es in der Gemeinde aber mehrere. Vor allem Verbindungen zwischen Kassel und der Söhre werden stärker genutzt. Sie führt durch die Kasseler Fuldaaue, auf den Wegen entlang des Wahlebachs bis Ochshausen. Ab dort gibt es zwei Routen, die weiterführen, die eine in Tallage durch Ochshausen und Vollmarshausen bis Wellerode, die andere auf der Trasse der ehemaligen Söhrebahn.

Eine kürzere Freizeitverbindung führt von Forstfeld bzw. Papierfabrik über den Lindenberg nach Vollmarshausen. Damit lassen sich Rundwege gestalten.

Eine radtouristische Route über das Gemeindegebiet wäre denkbar. Parallel der Talroute Herkules-Wartburg-Weg ließe sich eventuell eine Kammroute auf der Franzosenstraße realisieren, die vor Bebra abzweigen würde und über die Cornberger Höhe an Werraweg und Rennsteig anschließen könnte (Idee Herbert Iba 2017).

# Kapitel 6

## Wegweisung

Eine wegweisende Beschilderung für ein alltagstaugliches Radverkehrsnetz ist in der Gemeinde vorhanden. Es werden Zielwegweiser im Format 800 x 200 mm (Hauptwegweiser), Zwischenwegweiser 300 x 300 mm und Einschubplaketten (Routen-Logos) 100 x 100 mm verwendet. Die Wegweisung ist FGSV-konform.

Geplant ist ein Integriertes Wegweisungssystem für den gesamten Landkreis. Bisher wurde das Projekt für einige Kommunen im Kasseler Umland realisiert.

Eine Wegweisung für Routen des Radtourismus und für Freizeitwege ist nicht vorhanden.

# Kapitel 7

## Abkürzungsverzeichnis

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

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

**DTV** Durchschnittlich tägliche Verkehrsmenge

**ERA 2010 Empfehlungen für Radverkehrsanlagen 2010** - lesenswerte Info in der deutschen Wikipedia; zu beziehen über den [www.fgsv-verlag.de](http://www.fgsv-verlag.de)

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

**Ew** Einwohner

**FGÜ Fußgängerüberweg** - Damit ist fachlich oft ein Zebrastreifen gemeint.

**FV** Fußverkehr

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

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

**LKW** Lastkraftwagen

**LSA Lichtsignalanlage** - umgangssprachlich auch Ampel genannt

**MIV motorisierter Individualverkehr**

**NMIV nichtmotorisierter Individualverkehr**

**NRVP Nationaler Radverkehrsplan** - Aktionsprogramm der Bundesregierung für einen Höheren Radverkehrsanteil. Bis 2020 soll die Fahrradnutzung bundesweit auf 15 % der Wege steigen. [nationaler-radverkehrsplan.de](http://nationaler-radverkehrsplan.de)

**OE** Ortseingang

**ÖV öffentlicher Verkehr** kurz für öffentlicher Personennahverkehr

**ÖPNV öffentlicher Personennahverkehr**

**PKW** Personenkraftwagen

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

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

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

**RV Radverkehr**

**RVA Radverkehrsanlage**

**sb. straßenbegleitend**

**SrV System repräsentativer Verkehrsverhaltensbefragungen** Verkehrserhebung in Städten mittels einheitlicher Kennzahlen. Das Forschungsprojekt der TU Dresden Mobilität in Städten – SrV" gibt es seit 1972. Projektinformationen auf [tu-dresden.de](http://tu-dresden.de)

**str.begl. straßenbegeleitend**

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

**StVO-VWV Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung** - Die offizielle Netzversion ist auf [www.verwaltungsvorschriften-im-internet.de](http://www.verwaltungsvorschriften-im-internet.de) zu finden.

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

# Kapitel 8

## Impressum

Inhaltliche Erstellung: Herbert Iba in 2017

Format, inhaltliche Ergänzungen und Abstimmung mit der Datenbank: Dirk Schmidt bis 2020

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

### **Auftraggeber**

ADFC Kreisverband Kassel Stadt und Land e. V.  
Wilhelmsstraße 2  
34117 Kassel  
[www.adfc-kassel.de](http://www.adfc-kassel.de)

### **Auftragnehmer**

#### **Bis 09-2017: Planungsgemeinschaft Iba / Schmidt**

Dipl.-Ing. Architekt Herbert Iba  
Dormannweg 23  
34123 Kassel

Ing.-Büro Schmidt  
Dipl.-Ing. (FH) Dirk Schmidt  
Brunnenstraße 28  
34130 Kassel

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

Ing.-Büro Schmidt  
Dipl.-Ing. (FH) Dirk Schmidt  
Brunnenstraße 28  
34130 Kassel  
[www.radinformation.de](http://www.radinformation.de)

(Fertigstellung des Projekts bis 2020)

Ab März 2019: Mitarbeit von Swen Schneider am Projekt (über das Ing.-Büro Schmidt).

Projektförderung durch die Sparkassenstiftung Landkreis Kassel