

Radverkehrskonzept für das Gebiet des Landkreises Kassel

Gemeindesteckbrief Vellmar



Planungsgemeinschaft Iba / Schmidt
im Auftrag
des ADFC Kreisverband Kassel Stadt und Land e. V.
Endstand: 29. August 2019
1. Fortschreibung, Stand:
30. Mai 2021

Inhaltsverzeichnis

1	Fortschreibung Dokument	3
1.1	Hinweise zur 1. Fortschreibung 2021	3
2	Basisdaten	4
2.1	Strukturdaten	4
2.2	Topografische und Geografische Lage	5
2.3	Verkehrsräumliche Lage	6
3	Bestandsaufnahme	7
3.1	Weganteile im Verkehr	7
3.2	Bestand Radverkehrsnetz	8
3.3	Vellmar im Radroutennetz des VEP Region Kassel 2030	11
4	Radverkehrsverbindungen innerhalb des Gemeindegebiets	12
4.1	Ansatz Grünzugnetz	12
4.2	Routen zum Stadtzentrum	13
4.2.1	Stadtroute Obervellmar - Zentrum	13
4.2.2	Stadtroute Niedervellmar - Zentrum	14
4.2.3	Stadtroute Frommershausen - Zentrum	15
4.2.4	Stadtroute Osterberg / Vellmar-West - Zentrum	16
4.3	Routen zwischen den Stadtteilen bzw. Quartieren	17
4.3.1	Radachse Ahne bzw. Stadtroute Obervellmar - Niedervellmar	17
4.3.2	Stadtroute Frommershausen - Niedervellmar	18
4.3.3	Stadtroute Frommershausen - Obervellmar	19
4.3.4	Stadtroute Obervellmar - Osterberg	20
4.3.5	Stadtroute Niedervellmar - Vellmar-West	21
5	Radverkehrsverbindungen zu benachbarten Gemeinden / Regionen	22
5.1	Ortsverbindungen in benachbarte Gemeinden	22
5.1.1	Ortsverbindung Frommershausen / Vellmar-Mitte - Fuldatal-Simmershausen	22
5.1.2	Ortsverbindungen Mönchehof / Schäferberg nach Vellmar	22
5.1.3	Ortsverbindung Niedervellmar / Vellmar-Mitte - KS-Philippinen- hof- Warteberg	22
5.2	Einbindung in das Grundnetz	23
5.2.1	Grundzentrenverbindung nach Ahnatal-Heckershausen	24
5.2.2	Grundzentrenverbindung nach Calden	24
5.2.3	Grundzentrenverbindungen nach Espenau	25
5.2.4	Grundzentrenverbindung nach Fuldatal-Ihringshausen	25
5.2.5	Grundzentrenverbindung Ahntal-Heckershausen - Espenau	25
5.2.6	Grundzentrenverbindung Vellmar - KS-Harleshausen	25
5.2.7	Grundzentrenverbindung Ahntal-Heckershausen nach Kassel- Harleshausen	26

5.2.8	Grundzentrenverbindung Richtung Industriepark Mittelfeld / Kassel Nord-Holland	26
5.3	Einbindung in das „Radpendlernetz Region Kassel“	27
5.3.1	Raddirektroute Vellmar- Kassel bzw. Radschnellverbindung Vellmar - Kassel - Baunatal	30
5.3.2	Radpendlerroute „Radtangente Nord“	32
5.3.3	Radpendlerroute „Radtangente West“	33
5.3.4	Radpendlerroute Vellmar-Umland (Habichtswald - Ahnatal-Weimar - Vellmar - Ihringshausen)	34
5.3.5	Machbarkeitsstudie „Raddirektverbindungen im Zweckverband Raum Kassel“	35
5.4	Einbindung in das Mittelzentrennetz	36
5.4.1	Mittelzentrenverbindung nach Hofgeismar	37
5.4.2	Mittelzentrenverbindung nach Kassel-Mitte	37
5.4.3	Mittelzentrenverbindung nach Kassel-Wilhelmshöhe	37
5.4.4	Mittelzentrenverbindung nach Wolfhagen - Vellmar	37
5.4.5	Mittelzentrenverbindung nach Warburg	37
5.4.6	Mittelzentrenverbindung nach Witzenhausen	38
6	Freizeit / Tourismus / Radrouten	39
6.1	Kassel-Edersee-Radweg	39
6.2	Reinhardswaldradweg	42
6.3	Lokale Freizeitrouten	43
7	Wegweisung	44
8	Abkürzungsverzeichnis	46
9	Impressum	48

Kapitel 1

Fortschreibung Dokument

1.1 Hinweise zur 1. Fortschreibung 2021

Inhaltlich erfolgten keine großen Änderungen. Aktuelle Änderungen an Einzelmaßnahmen / Datenbankpflege siehe bitte Einzeltexte in der Karte des Digitalkonzeptes.

Hier im Gemeindesteckbrief wurden nur noch ein paar Tippfehler beseitigt.

Ferner soll die Radschnellverbindung Vellmar - Kassel ab Mitte 2022 umgesetzt werden (siehe HNA-Artikel vom 28. Mai 2021 „Radroute Kassel-Vellmar wird Schnellverbindung“, abgerufen 30. Mai 2021). Weitere Sachverhalte (außer den Infos des Artikels) sind nicht bekannt.

Kapitel 2

Basisdaten

Die Wohn- und Pendlerstadt Vellmar grenzt nördlich unmittelbar an das regionale Oberzentrum Kassel an.

2.1 Strukturdaten

- **Einwohner:** ca. 18.000
- **Fläche:** 13,97 km²
- **Bevölkerungsdichte:** 1291 EW pro km²
- **Regionale Raumstruktur:** Verdichtungsraum, Mittelzentrum (Gemeinde im Zweckverband Raum Kassel)
- **Ortsteile:** Frommershausen, Niedervellmar, Obervellmar und Vellmar-West
- **Zentraler Ortsteil:** Stadt insgesamt
- **Verwaltung:** Rathaus in Obervellmar (Stadtzentrum)
- **Schulen:** Grundschulen in Frommershausen, Niedervellmar, Obervellmar und Kassel-Jungfernkopf (für Vellmar-West), weiterführende Schulen in Obervellmar / Stadtzentrum (Integrierte Gesamtschule)
- **Wirtschaft:** Wohn-, Verwaltungs-, Gewerbestandort
- **Versorgung / Einzelhandel:** in Mitte, Frommershausen, Niedervellmar und Obervellmar
- **Bahnanschluss:** Haltepunkte im Regionalverkehr (Regiotram bzw. Regionalbahn) in Niedervellmar, Obervellmar und am Osterberg/EKZ
- **Meldeplattform Radverkehr:** ja
- **Mitgliedschaft AGNH:** ja

2.2 Topografische und Geografische Lage

Die Stadt Vellmar liegt nördlich des regionalen Oberzentrums Kassel am Nordrand des Kasseler Beckens, einer leicht hügeligen Aufweitung der Fuldaniederung. Naturräumlich liegt Vellmar innerhalb des sogenannten Westhessischen Senkenlands (innerhalb des übergeordneten Westhessischen Berg- und Senkenlands). Die Stadtfläche liegt überwiegend innerhalb offener Landschaft, lediglich im Nordosten grenzt es mit dem bewaldeten Staufenberg an die Langen- und Staufenbergplatte an, die sich zwischen Esse und Nebelbeeke nach Nordwesten bis auf Höhe Niedermeiser zieht. Westlich, schon außerhalb des Stadtgebiets, erstreckt sich der Hohe Habichtswald und der Dörnberg (beide innerhalb des Habichtswälder Berglands). Nordöstlich erhebt sich in ca. 5 km Entfernung der Südausläufer des langgestreckten und bewaldeten Bergrückens des Reinhardswalds.

Das Siedlungsgebiet der Stadt liegt vollständig im Gewässersystem des Fuldazufusses Ahne. Diese durchfließt von Westen vom Hohen Habichtswald her die Gemeinde Ahnatal und durchquert anschließend das Stadtgebiet Vellmar von Nordwest (durch Obervellmar) nach Südost (durch Niedervellmar). Die Ahne mündet nahe dem Kasseler Stadtzentrum in die Fulda. Der Stadtteil Frommershausen liegt am Nordhang über der Ahne, zwischen bzw. oberhalb von Ober- und Niedervellmar. Vellmar-West, südwestlicher und jüngster Stadtteil Vellmars (reiner Wohnstandort). Das bebaute Stadtgebiet von Vellmar ist relativ kompakt angelegt. Die Stadt weist die höchste Einwohnerdichte im gesamten Landkreis Kassel auf.

Die südlichen Siedlungs- und Gewerbegebiete Vellmars sind mittlerweile mit denen der Stadt Kassel weitgehend verwachsen, Niedervellmar mit Kassel Nord, aber vor allem Vellmar West, das räumlich eher mit dem Kasseler Stadtteil Jungfernkopf verknüpft ist, als mit den Ortsteilen Nieder- oder Obervellmar. Obwohl das Siedlungsgebiet der Stadt Vellmar sehr kompakt erscheint, bestehen jedoch durch die vorhandenen Verkehrsschneisen von Bundesstraße und Bahntrassen hohe Trennwirkungen zwischen einzelnen Stadtbereichen.

Das Vellmarer Stadtzentrum (ca. 195 m ü. NHN) liegt relativ im Schnittpunkt zwischen den alten Ortskernen. Obervellmar (ca. 195 m ü. NHN) ist von hier aus ca. 0,85 km entfernt, Niedervellmar (ca. 195 m ü. NHN) ca. 1,2 km sowie Frommershausen (ca. 205 m ü. NHN) ca. 0,6 km. Vellmar West (ca. 225 m ü. NHN) liegt mit ca. 1,65 km (Bürgerhaus) schon etwas weiter entfernt. Direkte anschließende Nachbarorte sind im Süden die Stadt Kassel sowie die Gemeinden Ahnatal im Westen, Espenau im Norden und Fuldatal im Osten. Das Vellmarer Stadtzentrum ist zum Kasseler Zentrum (ca. 165 m ü. NHN am Königsplatz) sowie zum Bahnhof Bad Wilhelmshöhe (ca. 195 m ü. NHN) ca. 6 km entfernt. Bis Ahnatal-Heckershausen (ca. 215 m ü. NHN) und Espenau-Mönchhof (ca. 245 m ü. NHN) sind es ca. 3 km, bis Fuldatal-Ihringshausen (ca. 185 m ü. NHN) und bis zur Fulda bei Simmershausen (B 3) ca. 4,5 km. Zum noch relativ nahe gelegenen Calden sind es ca. 7 km Entfernung.

2.3 Verkehrsräumliche Lage

Die Gemeinde liegt zwar nicht direkt am überregionalen Straßenverkehrsnetz, ist aber durch seine relative räumliche Nähe zum Mittelzentrum Vellmar und zum Oberzentrum Kassel (zu Kassel Mitte als auch zu den westlichen Kasseler Stadtteilen mit dem Fernbahnhof Wilhelmshöhe) an das Fernstraßennetz gut angebunden.

Die A 44 in Richtung Dortmund ist am schnellsten über die Anschlussstelle Zierenberg zu erreichen, alle anderen Autobahnverbindungen über Kassel. An das Bundesstraßennetz ist Ahnatal auf kurzen Distanzen Kreis und Landesstraßen angebunden, bei Dörnberg in Richtung West und Südwest (Wolfhagen, Korbach), nach Norden (Warburg, Hofgeismar) und nach Osten (Kassel, alle anderen Richtungen). Über den Verkehrskreisel („Rasenallee“) zwischen beiden Ortsteilen verlaufen die wichtigsten Anschlussverbindungen der Gemeinde.

Die Ortsteilverbindung zwischen Weimar und Heckershausen verläuft auf der Straßenachse K 29 / K 30 und K 31. Die Ortsdurchfahrt von Weimar (K 29) ist mit ca. 2.050 Kfz/24h belastet, die von Heckershausen (K 31) mit ca. 6.360 Kfz/24h (Abzweig / Anschluss L 3217 „Rasenallee“). Die Rasenallee sowie die K 30 westlich der Einmündung K 29 entlasten die beiden Ortslagen in erheblichem Maße, jedoch insbesondere für Heckershausen nicht in ausreichendem Maße. Auf beiden Ortsdurchfahrten gilt abschnittweise Tempo 30. Das Wohngebiet „Kammerberg“ ist über wenige Sammelstraßen an beide Ortsteile und das Hauptstraßensystem angeschlossen.

Beide Ortsteile haben Haltepunkte an der Regionalbahnstrecke Kassel – Korbach, einen in Weimar und zwei in Heckershausen. Die Schienenverbindung dient der Anbindung nach Vellmar und Kassel sowie der Erschließung des ländlichen Raums im westlichen Nordhessen. In Obervellmar werden Regionalverbindungen nach Warburg, in Kassel alle übrigen Bahnverbindungen im Regional- und Fernverkehr erreicht.

Kapitel 3

Bestandsaufnahme

3.1 Weganteile im Verkehr

Vor allem im Alltagsverkehr ist der Gebrauch des Fahrrads 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 Vellmar:

Weganteile im Verkehr (Modal Split) nach Tabelle 5.3:

Verkehrsträger	Binnenverkehr [%]	Gesamtverkehr [%]
Fahrrad	2,5	2,3
zu Fuß	32,8	17,5
ÖPNV	5,5	12,4
MIV	59,2	67,9

Motorisierungsgrad: Nach Tabelle 2.1 ist in Vellmar pro 1.000 Einwohner ein PKW-Bestand von 594 Fahrzeugen vorhanden (555 Privat-PKW und 39 Dienst-PKW). Die Ausstattung mit Fahrrädern beträgt 749.

Tabelle 4.1 kann der Fahrzeugeinsatz entnommen werden: Bei 422 Haushalt-PKW beträgt der Fahrzeugeinsatzkoeffizient 70 %. Im Fahrradbereich liegt der Einsatzkoeffizient lediglich bei 3 %.

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

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).

3.2 Bestand Radverkehrsnetz

(Text Bestand Radverkehrsnetz: Herbert Iba 2017)

Die räumliche Kompaktheit der Stadt Vellmar und deren unmittelbare Nähe zum Oberzentrum Kassel würde vermuten lassen, dass der Radverkehr hier eine wesentliche Rolle als Verkehrsträger einnimmt. Da die Stadt aber erst in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts aus drei Dörfern zu einer autogerecht angelegten Stadt ausgebaut wurde, in der lediglich den Fußgängern noch etwas Raum gegeben wurde, fehlen dem Radverkehr heute eigene Flächen zur Mobilitätsentfaltung. In der Folgezeit wurden Radfahrer, mit zunehmender Automatisierung, auf die Flächen der Fußgänger verwiesen (vielerorts mittels Benutzungspflicht). Die meisten dieser be-



Abbildung 3.1 Radverkehrsführung an der L 3386 am Knoten Nordstraße mit Blick in Richtung Norden: vor wenigen Jahren war dies noch eine benutzungspflichtige Radverkehrsanlage

nutzungspflichtigen kombinierten Geh- und Radwege wurden mittlerweile wieder aufgehoben, ohne gleichzeitig sichere und radverkehrsgerecht angelegte Infrastrukturen zu schaffen.

Die günstige Lage am Rand des Kasseler Beckens bedingt, dass im Verlauf der Ahne nur geringe Steigungen zu überwinden sind. An deren Rändern können diese Anstiege jedoch erheblich sein. Dies betrifft Wohngebiete in allen Ortsteilen sowie so manche Außerortsverbindung.

Problematisch für Radfahrer in Vellmar ist die Verkehrssituation an Hauptverkehrsstraßen sowie die Barrierewirkung von Verkehrswegen (Straßen und Bahntrassen). Beispiele für Barrieren sind die Querung der B 7 / B 83 im Verlauf der L 3234 sowie die Unterführung des Bahndamms am Haltepunkt der Regiotram „Osterberg/EKZ“.

Die Verlängerung der Tram von Kassel aus bis zum nördlichen Bebauungsrand Vellmars bei Frommershausen hat die Konfliktgefahr für den Radverkehr in deren Korridor zusätzlich erhöht.

Die Durchlässigkeit für den Radverkehr zum Stadtzentrum ist stark eingeschränkt, da mögliche Zugänge über das Nebenstraßennetz dem Fußverkehr mittels Beschilderung vorbehalten ist.

Im „Ahnepark“ ist zwar das Radfahren auf bestimmten Wegen erlaubt, aber der Radverkehr hat sich den Fußgängern unterzuordnen bzw. ein unbehindertes Radfahren ist hier bei stärkerer

Frequentierung kaum möglich. Der Park ist aber als Abschnitt einer verkehrsarmen Ortsteil-Verbindung zwischen Ober- und Niedervellmar sowie im Durchgangsverkehr (Ahneroute) von hoher Bedeutung für den Radverkehr, da abseits davon ein sicheres Radfahren für die meisten Nutzergruppen im Radverkehr nicht gewährleistet ist.

An einigen Querungsstellen von Hauptstraßen sind noch immer „Drängelgitter“ vorhanden, obwohl bekannt ist, dass diese die Radfahrenden eher gefährden als schützen.

Die Nutzung der Ortsdurchfahrten im gesamten Stadtgebiet kommt weitestgehend für die Mehrheit der Radfahrenden nicht in Frage. Die Führung im Mischverkehr auf der Fahrbahn wird in der Regel nicht akzeptiert, vor allem wegen allgemein hoher Kfz-Verkehrsbelastung, der meist angeordneten Regelgeschwindigkeit von 50 km/h sowie dem oft aggressiven Fahrverhalten von Kfz-Führern. Der Radverkehr weicht daher auf das Nebenstraßennetz aus, auch auf „grüne“ Wege. Damit verbunden sind aber vielfach Umwege, zusätzlich zu bewältigende Höhenmeter, gefährliche Querungsstellen, Komforteinbußen, zu schmale Wege (die mit Fußgängern geteilt werden müssen) und auch erzwungene Schiebestrecken. Oft werden deshalb unerlaubt Gehwege zum Radfahren genutzt, was zu Konflikten mit Fußgängern führen kann. Für den Schülerradverkehr (Altersgruppe der Sechs- bis Zwölfjährigen) bedeutet ein Überqueren von Hauptverkehrsstraßen (Tempo 50) eine erhöhte Gefahr.

Die wenigen von Radfahrern innerorts von Vellmar nutzbaren straßenbegleitenden Wege (mit oder ohne Benutzungspflicht) entsprechen meist nicht den aktuell gültigen Standards (geringe Wegbreiten, unübersichtliche und verschwenkte Wegführungen, mangelhafte Ausführung von Furten und Überquerungsstellen, konfliktträchtige Führungen über Warteflächen des Nahverkehrs).

Zwischen Vellmar und den benachbarten Kommunen sieht die Radverkehrssituation etwas besser aus als innerhalb des Stadtgebiets. Hier gibt es einige befestigt ausgeführte Wirtschaftswegeverbindungen in der Feldflur, die als Ortsverbindungen fungieren (nach Espenau, Ahnatal, Kassel) und die auch zu Freizeit Zwecken genutzt werden. Die Wirtschaftswegeverbindungen nach Simmershausen bzw. ins Tal der Fulda haben auf längeren Abschnitten jedoch nur wasser-gebundene Oberflächen und sind daher nur unkomfortabel befahrbar. Die straßenbegleitenden Wege nach Ihringshausen und Harleshausen (teils mit Benutzungspflicht, teils für den Radverkehr freigegebene Gehwege) sind nach heutigen Standards zu schmal und teilweise in nicht akzeptablem baulichen Zustand.

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

Es fehlt weitestgehend ein vernetztes, sicheres und attraktives Radverkehrssystem. An vielen Stellen im Stadtgebiet, vor allem in den verdichteten Siedlungsbereichen, wird der Radverkehr durch hohe Verkehrsdichte und Fahrgeschwindigkeit, fehlende bzw. mangelhafte Radverkehrsinfrastruktur, Barrieren, Durchfahrtsverbote sowie ungesicherte Verkehrsknoten eher behindert oder gar ausgeschlossen.

Die teilweise steilen Hanglagen, in denen sich ausgedehnte Wohngebiete wie die am Osterberg, in Vellmar-West und am nordöstlichen Rand von Frommershausen befinden, sowie der eher geringere Anteil an steigungsarmen Wegen in dem auf zwei Seiten von Bergland umgebenen Gemeindegebiet haben bis heute einen alltäglichen Gebrauch des Fahrrads sicherlich nicht befördert. Eine Fahrradnutzung ist in dieser teilweise bergigen Landschaft sowie auf längeren Fahrstrecken aber durchaus ausbaufähig, gerade in Hinsicht auf den aktuell wachsenden Fahrradboom, die sich noch stetig verbessernde Fahrradtechnik sowie die sich weiter erhöhenden Verkaufszahlen von Elektrofahrrädern.

Dazu bedarf es aber auch eines verstärkten Angebots an attraktiven, sicheren und als sicher empfundenen Wegen, die auch zügig befahren werden können, um als Alternative zum Au-



Abbildung 3.2 Die zentrale Nord-Süd-Achse des Radverkehrs im Vellmarer Stadtzentrum

to bestehen zu können. Mit einer Zunahme im Radverkehr einhergehend entsteht aber auch ein höherer Bedarf an eigenen, ausreichend dimensionierten Verkehrsflächen. Vor Inanspruchnahme bisher unversiegelter Flächen, sollten, nach Möglichkeit, vorhandene Verkehrsflächen in Radverkehrsinfrastrukturmaßnahmen mit einbezogen werden oder an anderer Stelle dafür zurückgebaut werden.

Durch geeignete Maßnahmen kann der Radverkehrsanteil nachhaltig erhöht werden und durch eine damit verbundene größere Präsenz von Radfahrern im Verkehrsgeschehen auch sicherer gemacht werden. Grundsätzlich kann dadurch für die Zukunft auch eine deutliche Steigerung an Radpendlern in den Kasseler Raum angenommen werden, vor allem mit der Umsetzung einer Raddirektverbindung (Radkomfortroute, Radschnellweg) Kassel – Vellmar. Ein Radverkehrsanteil von 15% und mehr könnte in den nächsten 10 bis 15 Jahren durchaus erreicht werden.

3.3 Vellmar im Radroutennetz des VEP Region Kassel 2030

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

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

Das 2015 veröffentlichte VEP-Netz kann für Vellmar jedoch eher keine umfassende, zukunfts-fähige, fördernde Radverkehrsentwicklung ermöglichen.

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).

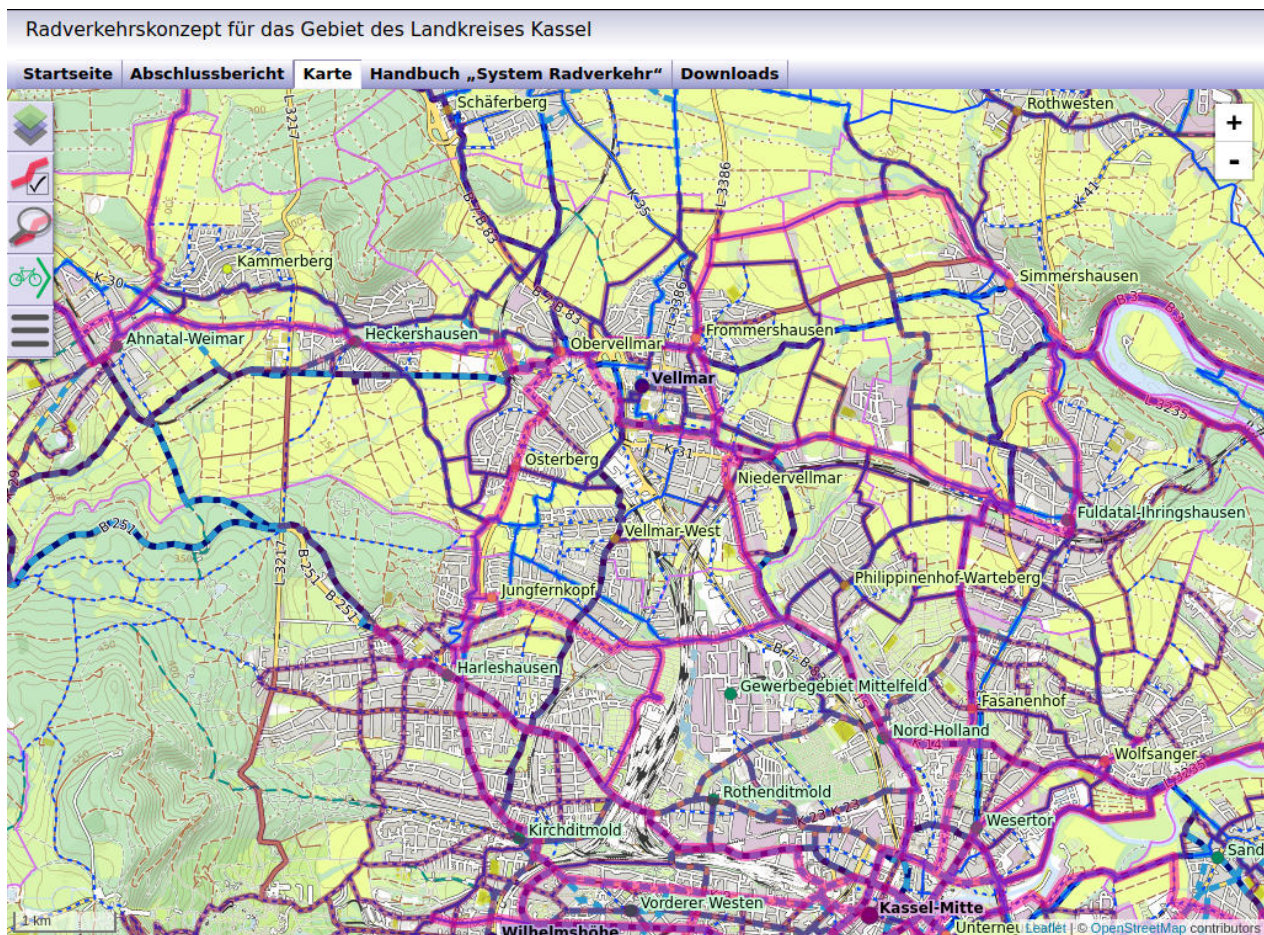


Abbildung 3.3 Auszug aus der Netzkarte mit Überlagerung Projektnetz dieses Radverkehrskonzepts und dem VEP-Radnetz. breit violett: VEP-Hauptroutes, schmal rostrot: VEP-Nebenroutes

Kapitel 4

Radverkehrsverbindungen innerhalb des Gemeindegebiets

4.1 Ansatz Grünzugnetz

Die meisten quartiersverbindenden, stark mit Kfz-Verkehr belasteten Hauptstraßen besitzen keine oder Mangelhafte Sicherungen für den Radverkehr. Aufgrund des zum Teil eingeschränkten Platzangebots können hier oft keine oder nur sehr unzureichende Radverkehrsanlagen angelegt werden.

Vellmar besitzt aber mit seinen Grünzügen attraktive Korridore abseits des Kfz-Verkehrs. Aktuell sind die Strecken hier allerdings ebenfalls nur bedingt für in Zukunft höhere Radverkehrsanteile geeignet. Oft bestehen zwar asphaltierte Strecken, aber der Querschnitt ist mit meist um die 2 m Breite zu schmal für eine konfliktfreie Nutzung zwischen Rad- und Fußverkehr. Bei einer sensiblen Überplanung der Grünzüge könnten in Bereichen mit höherer Frequentierung sichere, getrennte Strecken sowohl für den Rad-, wie auch dem Fußverkehr entstehen.

Als zentrale Achse dieses Grünzugnetzes bzw. als Hauptachse des örtlichen Radverkehrsnetzes dient der Grünzug entlang der Ahne („Radachse Ahne“).

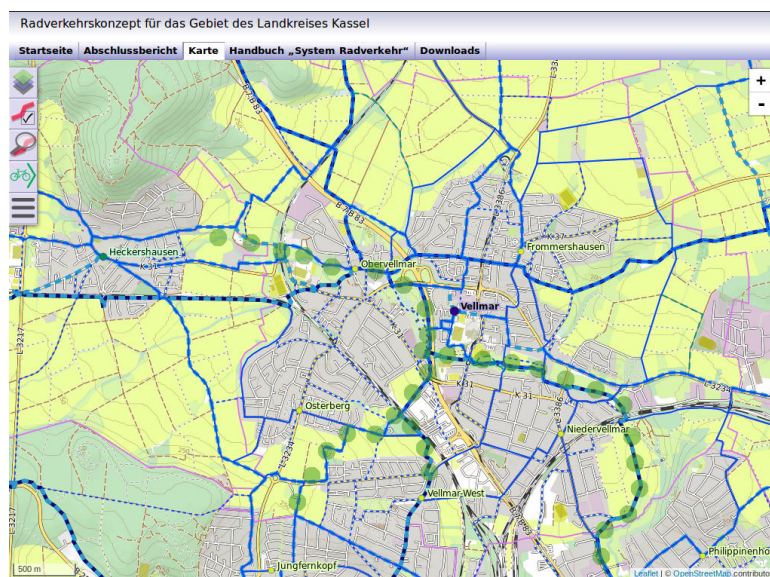


Abbildung 4.1 Übersicht: Grünzüge und vorgeschlagenes Radverkehrsnetz für Vellmar.

4.2 Routen zum Stadtzentrum

4.2.1 Stadtroute Obervellmar - Zentrum

Vom Ortskern Obervellmar führt die Route über die Alte Hauptstraße Richtung Ahnepark. Hier bei VEL_64 wäre Tempo 30 sinnvoll, mittel- bis langfristig bei höherem Radverkehrsanteil Ausweisung als Fahrradstraße.

Knackpunkt der Route ist die Engstelle auf der Brücke über die Bundesstraße (aktuell Schiebestrecke). Hier ist langfristig eine Streckenverbreiterung notwendig (sinnvoll wäre wahrscheinlich eine eigene, neue Fahrradbrücke; VEL_24).

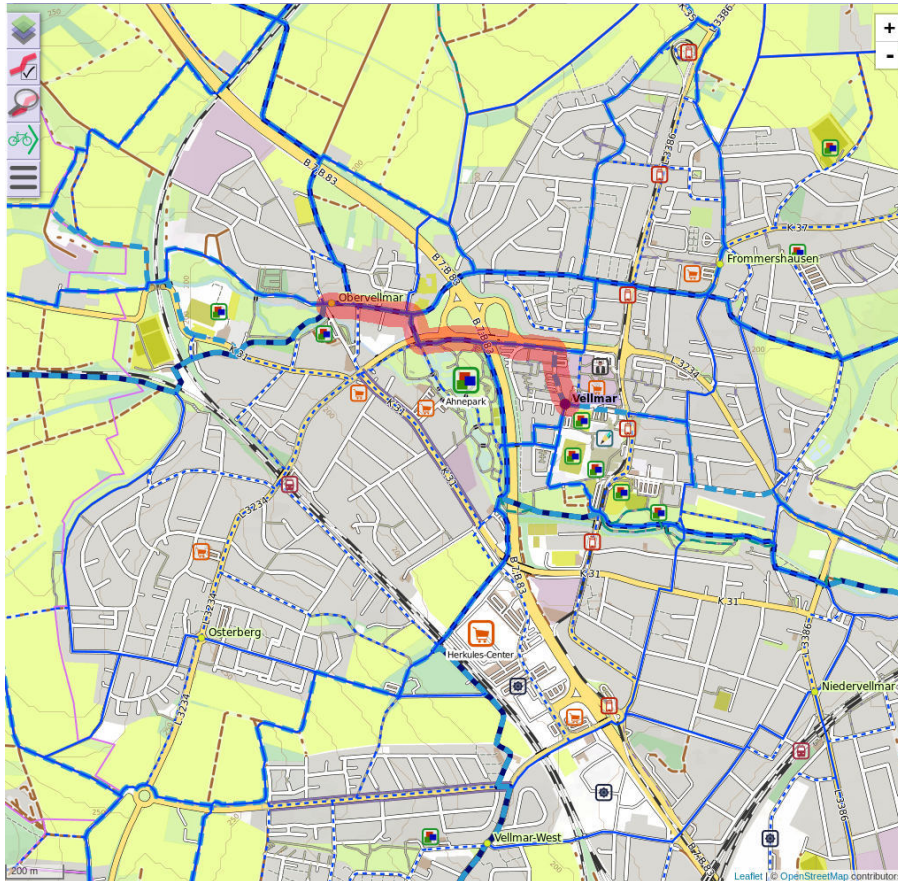


Abbildung 4.2 Übersicht Radverkehrsnetz Vellmar mit hervorgehobener Stadtroute

4.2.2 Stadtroute Niedervellmar - Zentrum

Mit der Raddirektroute könnte im Grundweg bzw. der Frommershäuser Straße eine vorfahrtsberechtigte Fahrradstraße entstehen.

Im Bereich des Unteren Ahneparks wäre ein Ausbau als hochwertige Radstrecke mit Separation für Rad- und Fußverkehr wichtig (VEL_31).

Über eine neue Rampe (VEL_29) ab der Brüder-Grimm-Straße und Nutzung der Parkstraße könnte die Stadtroute barrierefrei das Zentrum erreichen.

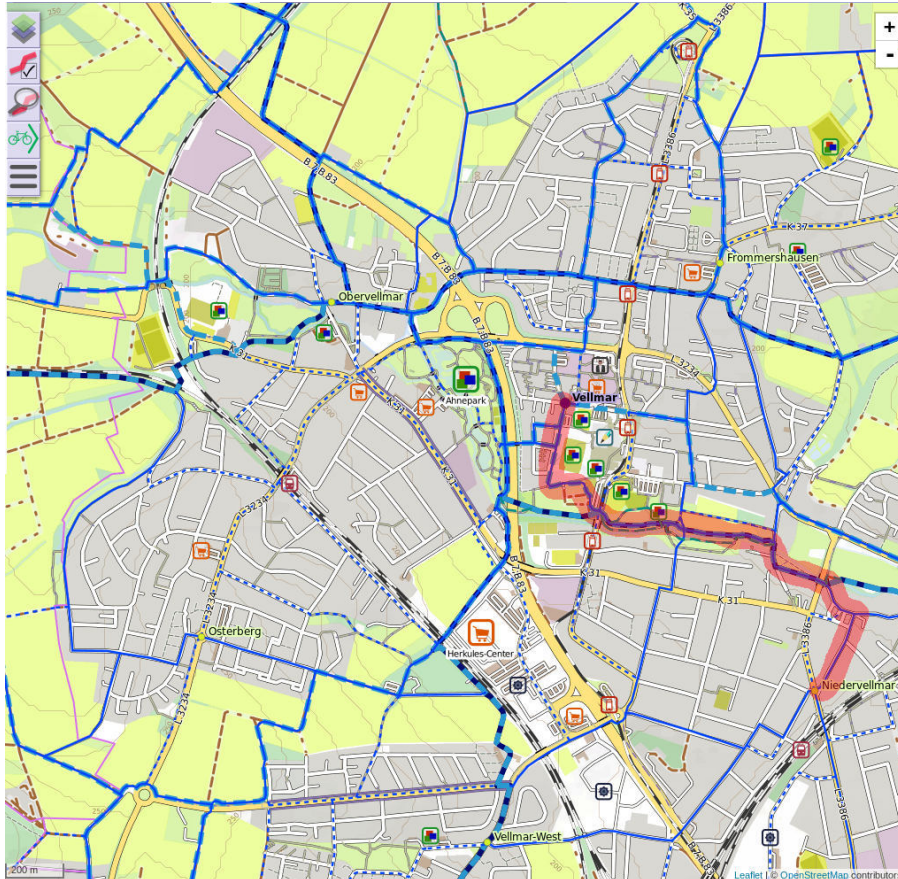


Abbildung 4.3 Übersicht Radverkehrsnetz Vellmar mit hervorgehobener Stadtroute

4.2.3 Stadtroute Frommershausen - Zentrum

Von Norden her ist die Verkehrsachse L 3386 / „Brüder-Grimm-Straße“ wegen der Verkehrsbelastung nicht geeignet für eine allgemeine Radverkehrsführung. Der eigentliche und auch heute schon stark vom Radverkehr genutzte, kreuzungsfreie und attraktive Übergang von Norden her ins Stadtzentrum verläuft über „Nordring“ und „Kreuzbreite“. In der Fußgängerunterführung unter der L 3234 wird das Radfahren durch Zeichen 239 verboten. Ferner stehen Bäume im Verkehrsraum. Umlaufsperrern sollen das Absteigen und Schieben der Räder erzwingen, was aber kaum beobachtet werden konnte. Es scheint hier einen starken Bedarf an einer radverkehrstauglichen Verbindung zu geben.

Es wird vorgeschlagen die Unterführung radtauglich auszugestalten (siehe VEL_20 bzw. VEL_10).

In der Nordstraße bei VEL_64 wäre Tempo 30 zur Teilsicherung des Radverkehrs sinnvoll (mittel- bis langfristig evtl. auch Fahrradstraße). Im Bereich der K 37 (östlicher Teil der Nordstr.) sollte, sofern von gesetzlichen Rahmenbedingungen her machbar, der Tempo-30-Bereich nach Westen hin zum Knoten L3368 erweitert werden VEL_78.

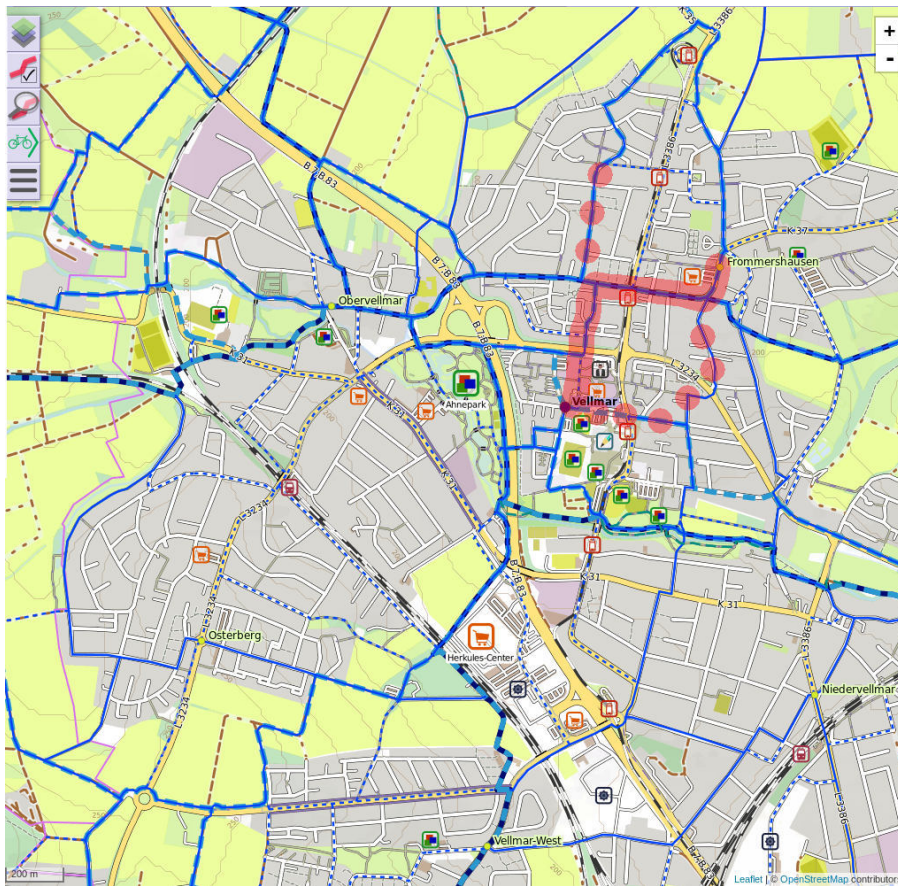


Abbildung 4.4 Übersicht Radverkehrsnetz Vellmar mit hervorgehobener Stadtroute

Eine weitere Radverbindung besteht über die Strecke Mittelring, Adalbert-Stifter-Straße, Wilhelm-Busch-Straße und Frommershäuser Straße (Punkte hier VEL_83 bzw. VEL_59).

4.2.4 Stadtroute Osterberg / Vellmar-West - Zentrum

Die Verbindung führt von Osterberg / Vellmar-West über den Grünzug am Friedhof vorbei Richtung Zentrum.

Engpunkt der Strecke ist die Unterführung am Regiotramhalt (Schiebestelle, aktuell aus Sicherheitsgründen auch nicht aufhebbar). Dieser Engpass lässt sich längerfristig nur mit einer zusätzlichen, reinen Radunterführung beheben (VEL_47).

Wichtig wären ferner getrennte Wege für den Radverkehr bei VEL_17, VEL_21 und VEL_107. Als sehr langfristige Ideenstudie würde auch bei VEL_97 bzw. VEL_98 eine Separation Sinn ergeben (Südteil Ahneparkumfahrung). Diese Maßnahmen sind allerdings erst sinnvoll, wenn überhaupt der nördliche der Ahneparkumfahrung vorhanden ist.

Die Strecke ist ab Regiontramhalt Richtung Zentrum auch Teil des regionalen Radpendlernetzes.

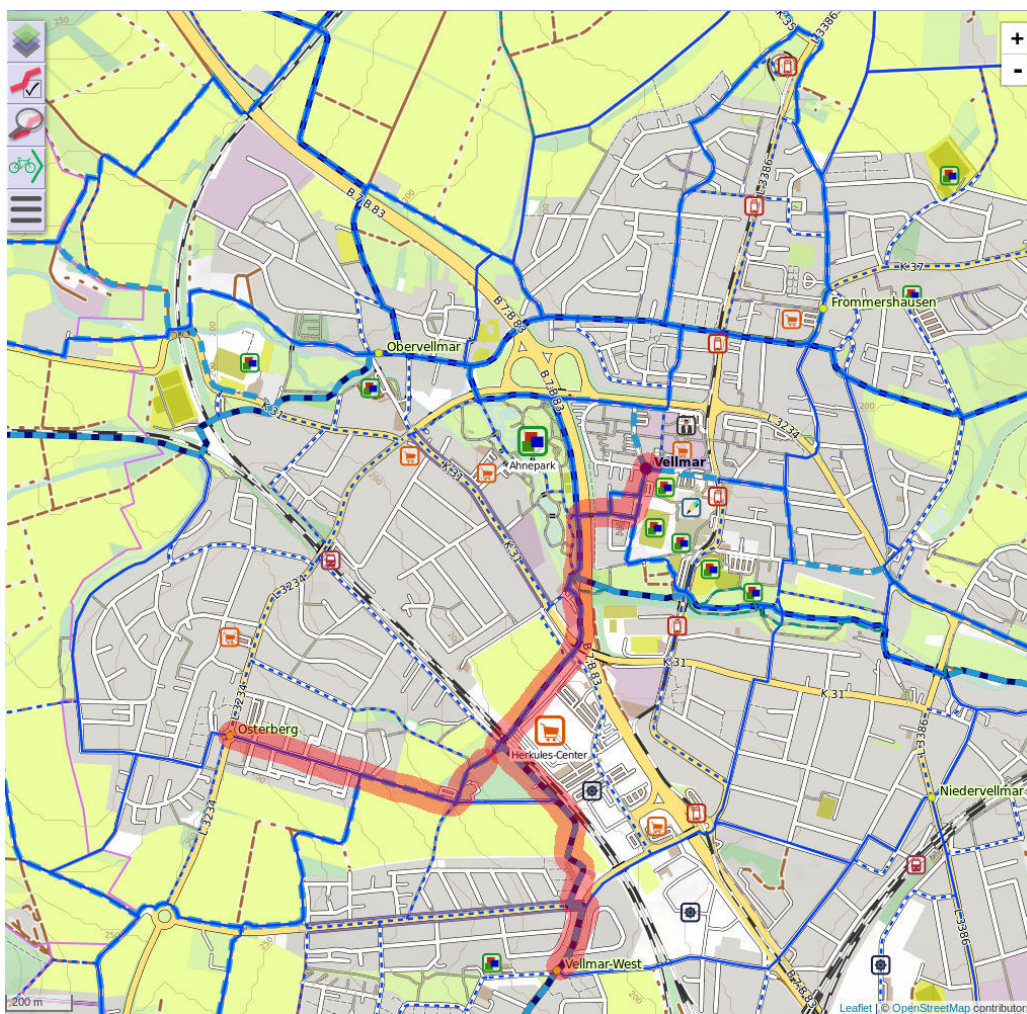


Abbildung 4.5 Übersicht Radverkehrsnetz Vellmar mit hervorgehobener Stadtroute

4.3 Routen zwischen den Stadtteilen bzw. Quartieren

4.3.1 Radachse Ahne bzw. Stadtroute Obervellmar - Niedervellmar

Die Radachse Ahne könnte bei entsprechendem Ausbau die Funktion als eine Art innerstädtische Hauptroute wahrnehmen. Sie wird vom vorhandenen Radverkehr auch bereits so genutzt. Ferner liegen hier Radtouristische Strecken drauf (Reinhardswaldradweg, Kassel-Edersee-Radweg). Allerdings sind viele Strecken faktisch von Ausbau her mehr Spazierwege für den Fußverkehr (2 m Breite, Gehweg Radfahrer frei).

Wichtig wäre im Unteren Ahnepark ein Ausbau mit eigenen Radverkehrsflächen (im Rahmen der Raddirektroute bei VEL_31).

Nächster Knackpunkt ist die Unterführung der B 83 bei VEL_103. In Richtung Obervellmar könnte diese Engstelle mit einer Ausbaustrecke bei VEL_101 umfahren werden. In Fahrtrichtung Osterberg / Holländische Straße hilft jedoch nur ein neues Bauwerk (VEL_28).

Im weiteren Verlauf ist der Ahnepark nicht für größere Mengen Alltagsradverkehr tauglich. Mit einer Umfahrung zumindest bei VEL_92 könnte dieses Problem behoben werden.

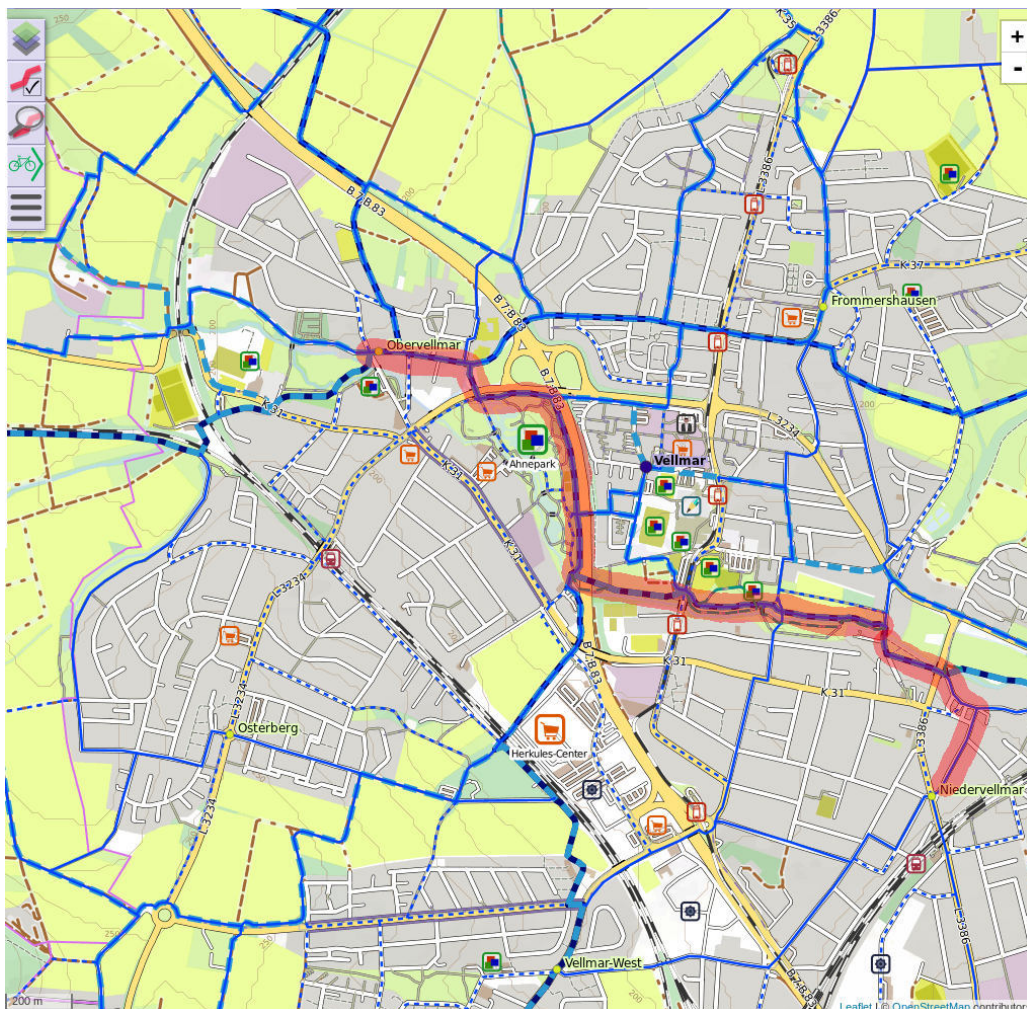


Abbildung 4.6 Übersicht Radverkehrsnetz Vellmar mit hervorgehobener Stadtroute

4.3.2 Stadtroute Frommershausen - Niedervellmar

Die Route verbindet die beiden Ortsteile über die Frommershäuser Straße, Mittelstraße und Hermann-Schafft-Straße. Die Strecke ist auch Zubringer aus Frommershausen zur Raddirektroute nach Kassel (Überörtlich auch aus Hohenkirchen).

Knackpunkt ist der Routenversatz in Höhe des viel befahrenen Weidewegs (VEL_82 und VEL_81).

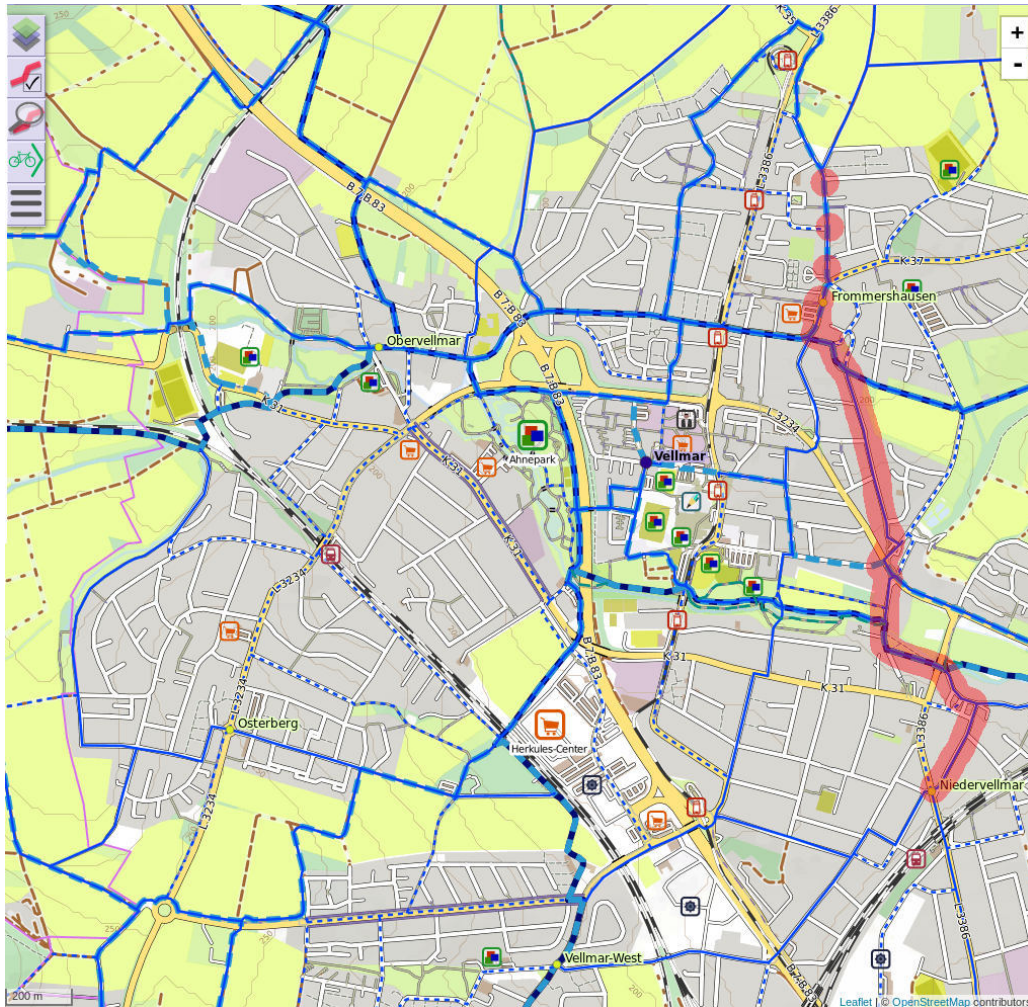


Abbildung 4.7 Übersicht Radverkehrsnetz Vellmar mit hervorgehobener Stadtroute

4.3.3 Stadtroute Frommershausen - Obervellmar

Die Verbindung führt von Obervellmar kommend über die Alte Hauptstraße und die Nordstraße nach Frommershausen. Auf der Strecke substanzieller KFZ-Verkehr bei meist Tempo 50. Für RVA ist kein Platz.

In der Nordstraße bei VEL_64 wäre Tempo 30 zur Teilsicherung des Radverkehrs sinnvoll (mittel- bis langfristig evtl. auch Fahrradstraße). Im Bereich der K 37 (östlicher Teil der Nordstr.) sollte, sofern von gesetzlichen Rahmenbedingungen her machbar, der Tempo-30-Bereich nach Westen hin zum Knoten L3368 erweitert werden (VEL_78).

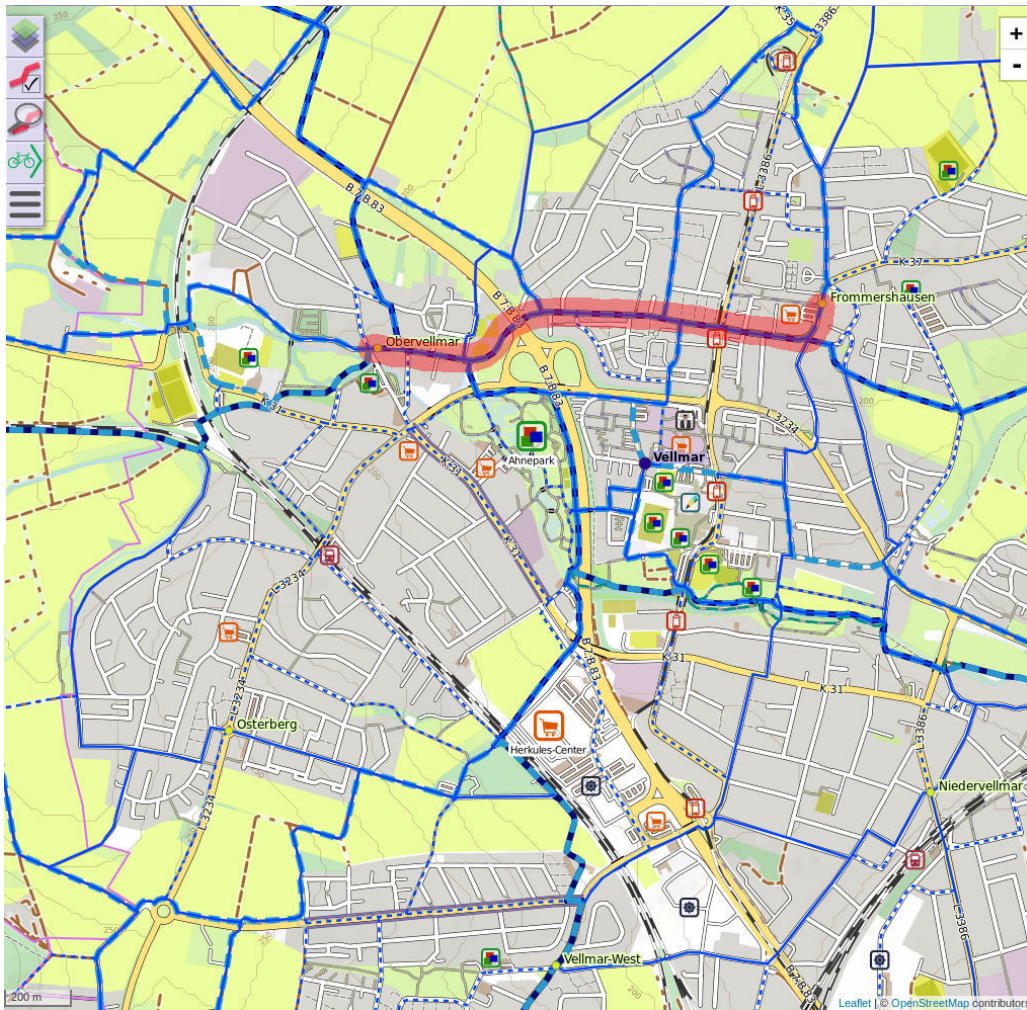


Abbildung 4.8 Übersicht Radverkehrsnetz Vellmar mit hervorgehobener Stadtroute

4.3.4 Stadtroute Obervellmar - Osterberg

Die stark befahrene L 3234 im direkten Korridor besitzt keine Sicherung für den RV.

Vom Platz her lassen sich hier auch keine ausreichend breiten Radverkehrsanlagen unterbringen. Evtl. lässt sich bergwärts teilweise ein Schutzstreifen abteilen. Für eine sichere Nutzung müsste dieser aber mindestens 1,5 m Breit sein und 0,75 m markierten Sicherheitsraum zu parkenden KFZ besitzen. Wahrscheinlich ist dies eher nicht realisierbar. Daher wurde die Verbindung Osterberg - Obervellmar über die bestehende Wegweisungsroute auf den Stadtrand gelegt. Diese Strecke ist zwar weiter, dafür aber weitgehend verkehrsfrei.

Im weiteren Verlauf besteht ab Osterberg Anschluss Richtung KS-Jungfernkopf.

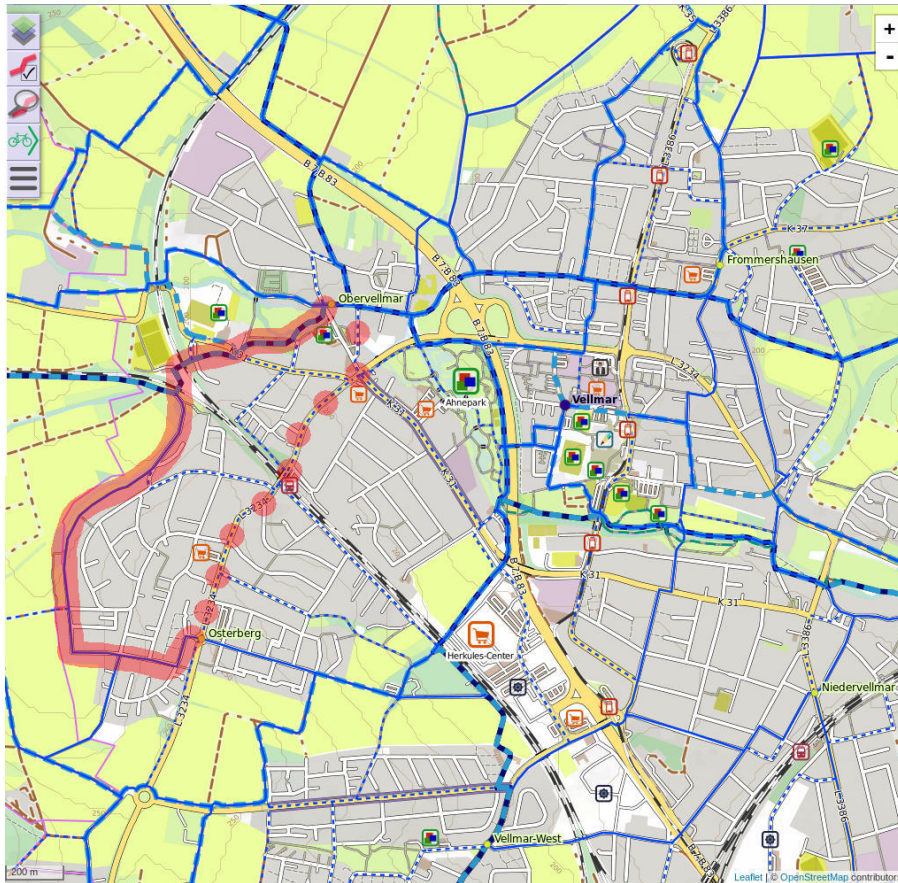


Abbildung 4.9 Übersicht Radverkehrsnetz Vellmar mit hervorgehobener Stadtroute

4.3.5 Stadtroute Niedervellmar - Vellmar-West

Die Verbindung führt über die Günterlohe und Triftstraße. Die Strecke ist Teil des Wegweisungsnetzes. Maßnahmen bestehen keine.

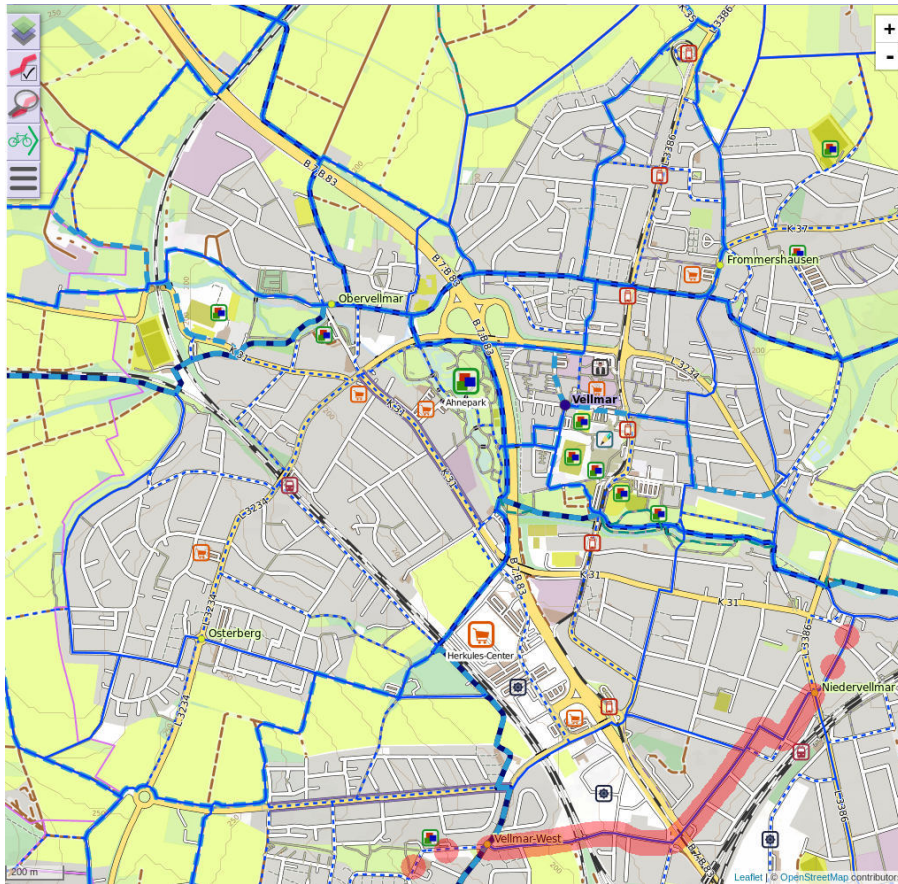


Abbildung 4.10 Übersicht Radverkehrsnetz Vellmar mit hervorgehobener Stadtroute

Kapitel 5

Radverkehrsverbindungen zu benachbarten Gemeinden / Regionen

5.1 Ortsverbindungen in benachbarte Gemeinden

Im folgenden Abschnitt wird auf ausgewählte, überörtliche Ortsverbindungen eingegangen. Die Aufzählung aller Ortsverbindungen in benachbarte Gemeinden würde allerdings den Rahmen dieses Dokuments „sprengen“.

Hier bitte in die Karte im Digitalkonzept unter www.rvk.lk-kassel.radinformation.de/karte.html schauen.

5.1.1 Ortsverbindung Frommershausen / Vellmar-Mitte - Fuldataal-Simmershausen

An der stärker belasteten K 37 zwischen Simmershausen und Frommershausen ist keine Radverkehrsanlage vorhanden. Eine sichere und komfortable Verbindung auf der wichtigen Mittelzentrenverbindung Vellmar – Hann. Münden, die von Vellmar auch am günstigsten an die Freizeitbereiche am Unterlauf der Fulda führt, sollte hergestellt werden.

Hierfür würden sich am besten abseits gelegene, südlich der Straße zu findende Wirtschaftswegen eignen. Diese wären auszubauen (FUT_21 und FUT_35).

5.1.2 Ortsverbindungen Mönchehof / Schäferberg nach Vellmar

Sachverhalt siehe Abschnitt der Grundzentrenverbindungen nach Espenau.

5.1.3 Ortsverbindung Niedervellmar / Vellmar-Mitte - KS-Philippinenhof-Warteberg

Mit dem Ausbau der Raddirektroute Vellmar - Kassel wird auch die Verbindung nach KS-Philippinenhof-Warteberg verbessert. Im Rahmen dieses Projekt sollte auch der Anschluss bei VEL_4 bzw. VEL_71 bedarfsgerecht hergestellt werden.

5.2 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.

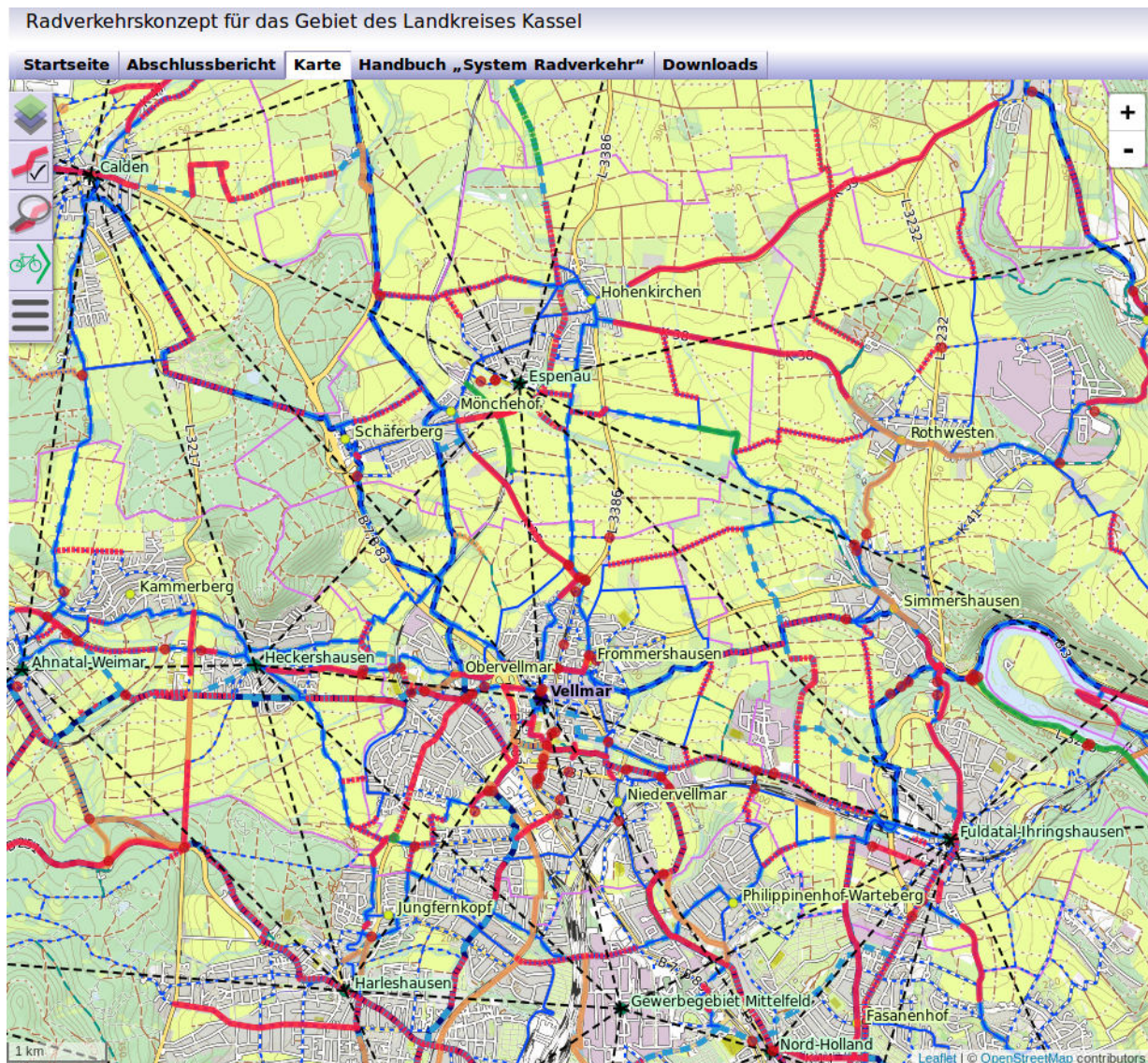


Abbildung 5.1 Auszug aus dem Digitalkonzept: Wunschliniennetz der Netzkategorie III für Vellmar.

5.2.1 Grundzentrenverbindung nach Ahnatal-Heckershausen

Route nördlich der Ahne: Von Heckershausen ausgehende Radverkehrsverbindungen nach Espenau und, als Ortsverbindung, nach Obervellmar führen über die „Untere Weinbergstraße“. Jenseits der Gemeindegrenze, auf Vellmarer Stadtgebiet, führen diese über kurze unbefestigte Wegabschnitte.

Die beiden unbefestigten Wegabschnitte sollten eine Asphaltdecke erhalten (VEL_47 und VEL_48). Der südliche ca. 2 m breite Abschnitt auf der Verbindung nach Obervellmar sollte zusätzlich auf 2,5 m verbreitert werden (VEL_48).

Route im Bereich der Kreisstraße K 31: Am Brückenbauwerk bei VEL_8 über die Ahne besteht Verbesserungsbedarf.

Dies trifft auch auf die Radverkehrsanlage im weiteren Verlauf Richtung Obervellmar zu (VEL_73 und VEL_73).

Im Bereich des Kindergarten wurde als evtl. längerfristige Ideenstudie eine komplett neue Streckenführung für den Radverkehr vorgeschlagen (VEL_10).

5.2.2 Grundzentrenverbindung nach Calden

Das Grundzentrum Calden findet sich rund 7 km Luftlinie nordwestlich von Vellmar.

Von Vellmar geht es auf Wirtschaftswegen entlang der B 7 nach Schäferberg. Die Oberfläche dieser Wirtschaftswege an der B 7 ist noch mehr komplett neu. Langfristig sollte sie erneuert werden. In Anbetracht des vielerorts dringenden Investitionsbedarf im Planungsraum wurde auf eine Aufnahme in die Datenbank verzichtet.

Außerhalb Stadtgebiet Vellmar gibt es entlang der B 7 zwischen Schäferberg und Calden keine straßenbegleitenden Wege bzw. Radverkehrsanlage. Parallel der B 7 verlaufen die K 46 und die L 3217. Über diese alternative Verkehrsachse wird der Radverkehr ohne Umwege geführt, zusätzlich wird hierüber Wilhelmsthal erschlossen.

Diese Radverkehrsanlage ist bis Wilhelmsthal zu ertüchtigen (siehe CAL_11 und CAL_49).

Nördlich Wilhelmsthal nutzt die Verbindung Wirtschaftswege, die aktuell nicht komplett alltagstauglich sind (siehe CAL_6).

Die L 3217 zwischen Wilhelmsthal und Espenau-Schäferberg verfügt über eine straßenbegleitende benutzungspflichtige Radverkehrsanlage mit ca. 1,7 bis 2 m Breite und unbefestigten Wegabschnitten (Mindestbreite außerorts 2 m, z. B. CAL_11). Am Beginn der Benutzungspflicht in Wilhelmsthal kann die Radverkehrsanlage nur über einen Grünstreifen erreicht werden. Aus Richtung Espenau-Schäferberg ist der Weg, ab dort, wo er als benutzungspflichtig gelten könnte, von der Fahrbahn der Landstraße aus nicht erreichbar.

Die Fahrbahn ist mit geschätzt 2.500 bis 3.000 Kfz / 24 h belastet, was für den größten Anteil der Radfahrenden eine zu hohe Verkehrsbelastung ist.

Die Benutzungspflicht sollte kurzfristig aufgehoben werden, da eine solche Anordnung von der Benutzbarkeit, Wegebreite und einer außerordentlichen Gefährdungslage abhängig gemacht werden kann, was hier aber nicht zutrifft. StraßenradSPORTler werden aktuell so wahrscheinlich die Fahrbahn nutzen.

Der Weg sollte aber als nichtbenutzungspflichtige Anlage, beschildert mit VZ 260 (Verbot für Kraftfahrzeuge), befestigt ausgebaut und verbreitert werden (nach ERA mit Breite von mindestens 2,5 m). Die Strecke ist Teil des Radpendelnetzes.

5.2.3 Grundzentrenverbindungen nach Espenau

Die Gemeinde Espenau liegt gerade einmal 3 bis 4 km südlich von Espenau.

Es bestehen über asphaltierte Wirtschaftswege mehrere nutzbare Verbindungen.

Die stärker und schnell befahrene Kreisstraße zwischen Espenau-Mönchhof und Vellmar-Frommershausen besitzt außerorts keine Sicherung. Die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke beider Richtungen 2015 im Abschnitt OD Mönchhof K 34 bis L3386: 1770 Kfz/24h (davon Schwerverkehrsanteil 4,0 %).

Aktuell ist die Straßennutzung für Radfahrende gefährlich (siehe Artikel auf HNA.de vom 12. Juli 2017 "Ich fahre mit Angst los": Mängel an Sicherheit für Radfahrer auf Kreisstraße).

Daher mittel- bis langfristig Errichtung einer straßenbegleitenden RVA. Knackpunkt der Maßnahme ist die Brücke der K 35 über die Bahn.

Im Rahmen dieser Maßnahme könnten auch die Querungen an der K 35 nördlich Frommershausen sicherer gestaltet werden (siehe VEL_89).

Mit RVA wäre Maßnahme VEL_63 hinfällig. Als Ortsverbindung Mönchhof - Frommershausen für den Alltagsverkehr wäre der Korridor entlang der Kreisstraße besser geeignet, als die Variante via VEL_63, da hier eine größere soziale Sicherheit gegeben ist. Sinnvoll wäre eine Beleuchtung der neuen RVA. Ferner erschließt die K 35 direkt den Endhalt der Tramlinie 1 (Verknüpfung Rad & Tram).

5.2.4 Grundzentrenverbindung nach Fuldata-Ihringshausen

Auf der Verbindung Ihringshausen – Vellmar über die L 3234 wird der Radverkehr parallel auf einer überwiegend max. 2 m breiten, älteren benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage geführt. Die L3234 selbst ist stark befahren. Problematisch ist, dass der benutzungspflichtige Radweg auf Vellmarer Gebiet unvermittelt als Gehweg / Radfahrer frei weitergeführt wird.

Die RVA sollte saniert und dabei auf 2,50 m Breite gemäß ERA ausgebaut werden. Besser wären allerdings gleich 3 m Breite, da die Strecke auch für den Fußverkehr relevant ist und hier in Zukunft bei steigenden RV-Anteilen klar mit bedeutend mehr Radverkehr zu rechnen ist (z. B. neues Gewerbegebiet Ihringshausen-West usw.). Die Strecke ist Teil des Radpennernetzes.

5.2.5 Grundzentrenverbindung Ahnatal-Heckershausen - Espenau

Diese Verbindung quert als Tangentialroute auf Wirtschaftswegen das Stadtgebiet von Vellmar. Nördlich der Kläranlage von Ahnatal fehlt auf 200 m Länge noch ein alltagstauglicher Ausbau (VEL_47).

5.2.6 Grundzentrenverbindung Vellmar - KS-Harleshausen

Die Verbindung führt über den Grünzug am Friedhof vorbei Richtung KS-Harleshausen.

Engpunkt der Strecke ist die Unterführung am Regiotramhalt (Schiebestelle, aktuell aus Sicherheitsgründen auch nicht aufhebbar). Dieser Engpass lässt sich längerfristig nur mit einer zusätzlichen, reinen Radunterführung beheben (VEL_47).

Wichtig wären ferner getrennte Wege für den Radverkehr bei VEL_17, VEL_21 und VEL_107. Als sehr langfristige Ideenstudie würde auch bei VEL_97 bzw. VEL_98 eine Separation Sinn ergeben (Südteil Ahneparkumfahrung). Diese Maßnahmen sind allerdings erst sinnvoll, wenn überhaupt der nördliche der Ahneparkumfahrung vorhanden ist.

5.2.7 Grundzentrenverbindung Ahntal-Heckershausen nach Kassel-Harleshausen

Diese Alltagsverbindung führt an der Siedlungsgrenze zu Kassel über das Stadtgebiet von Vellmar. Bei VEL_66 sollte die Geschwindigkeit auch außerhalb der Bebauung auf Tempo 30 beschränkt werden. Aktuell gilt hier Tempo 100.

5.2.8 Grundzentrenverbindung Richtung Industriepark Mittelfeld / Kassel Nord-Holland

Der Industriepark Mittelfeld wurde im Rahmen des Radpendlernetzes Region Kassel als thematisches Grundzentrum eingestuft.

Verbindung zum Industriepark Mittelfeld siehe auch Abschnitt „Raddirektroute Vellmar - Kassel“ im Unterkapitel zum Radpendlernetz.

5.3 Einbindung in das „Radpendlernetz Region Kassel“

Die Stadt Vellmar liegt bezogen auf KS-Mitte noch komplett im mittleren Radpendlerradius von 10 km Luftlinie.

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

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

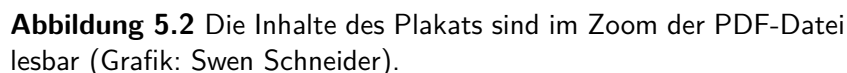
Im Gegensatz zur auf Landesebene erarbeiteten Korridorstudie (siehe Seite www.nahmobilhessen.de hier) ist der Ansatz des Radpendlernetzes Region Kassel weiter gefasst.

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

Merkmale des Radpendlernetzes Region Kassel kurz zusammengefasst:

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

- Allgemeine Informationen zum „Radpendlernetz Region Kassel“ finden sich im Abschlussbericht bzw. kompakt zusammengefasst im folgenden Plakat:



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

- Raddirektroute Vellmar - Kassel (rostrot breit) bzw. Radschnellweg Vellmar - Kassel - Baunatal (hell grün)
- Radtangente Nord (dunkel blau)
- Radpendlerroute Vellmar-Umland (grün)



Abbildung 5.3 relevanter Auszug für Vellmar aus dem schematischen Netzplan der vorherigen Seite. (Grafik: Swen Schneider).



Abbildung 5.4 Legende schematischer Netzplan
(Grafik: Swen Schneider).

5.3.1 Raddirektroute Vellmar- Kassel bzw. Radschnellverbindung Vellmar - Kassel - Baunatal

Die im Dezember 2018 vorgestellte Machbarkeitsstudie im Auftrag des ZRK zu den drei Raddirektrouten sieht eine 6,3 km lange, hochwertige Radschnellverbindung zwischen Vellmar (Brüder-Grimm-Straße) und Kassel (Holländischer Platz) vor.

Die Potentialstudie „Radschnellverbindungen in Hessen“, die 2019 veröffentlicht wurde, hat für den Korridor Kassel - Vellmar ein Potential von durchschnittlich 2010 Radfahrende/Tag errechnet. Zwischen Vellmar und Espenau sind es 770 Radfahrende/Tag. Als Durchschnitt für den Gesamtkorridor Kassel - Espenau werden 1600 Radfahrende/Tag angegeben. Weiteres siehe Band I der Studie „Identifizierung von Korridoren“, Dateiseite 54 -> Korridor Nr. 9 Korridor von Kassel bis Espenau, Unterlagen auf nahmobil-hessen.de).

Mit Veröffentlichung dieses Projekts im September 2017 wurden wohl die Ideen zu dieser Strecke weitgehend von der Machbarkeitsstudie im Auftrag des ZRK übernommen, bzw. die Autoren der Machbarkeitsstudie sind zu ähnlichen Ergebnissen gekommen, wie dieses Projekt: Die Vorrangsrouten der offiziellen Machbarkeitsstudie ist weitgehend identisch mit den Routenverlauf in diesem Projekt. Auf der Karte des Digitalkonzepts können beide Vorrangsrouten im Detail mit einander verglichen werden.

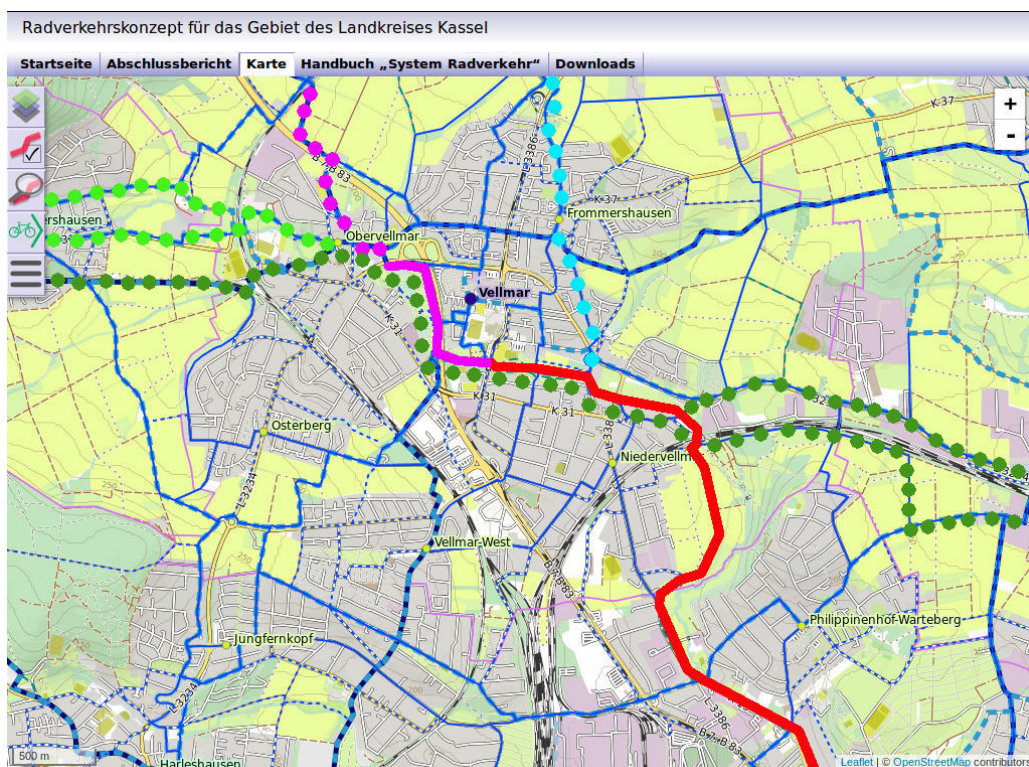


Abbildung 5.5 Raddirektroute Vellmar- Kassel-Mitte mit Anschlüssen.

Zum Plan:

- **Raddirektroute Vellmar - Kassel (rot):** Die Raddirektroute (in der Entwurfsplanung, Details mit Stand 08-2019 nicht bekannt) führt nach der Machbarkeitsstudie bis auf Höhe Brüder-Grimm-Straße. Knackpunkt der Strecke ist der Übergang im Bereich der Kommunalgrenze Kassel / Vellmar bei VEL_44 (im Prinzip gemeinsamer Bauabschnitt mit KS_179). Wichtig wäre ferner eine gradlinige Umfahrung von Niedervellmar mit direkten Neubaustrecken bei VEL_44 und VEL_34. Ferner ist im unteren Ahnepark eine Neubaustrecke notwendig (VEL_31).
- **Vorschlag für Verlängerung Raddirektroute bis Obervellmar (violett):** Diese Verlängerung hängt an der Ahneparkumfahrung mit den Punkten VEL_92 und VEL_101 (alternativ VEL_96 und VEL_28).
- **Anschluss Calden, Schäferberg und Mönchhof (violett gepunktet):** Diese Anbindung hängt an der Ahneparkumfahrung mit den Punkten VEL_92 und VEL_101 (alternativ VEL_96 und VEL_28).
- **Anbindung Frommershausen und Hohenkirchen (hellblau):** Die Strecke stößt an der Frommerhäuser Straße Höhe Niedervellmar auf die Route. Wichtig wäre eine Sicherung des RV Höhe Weideweg (VEL_80 und VEL_81).
- **Einbindung Strecke Dörnberg / Weimar - Vellmar - Ihringshausen (dunkelgrün im Plan, mit Anbindungen Ahnatal lokal in hellgrün):** Diese Radpendlerroute nutzt ebenfalls die Ahneparkumfahrung und Teile der Strecke Vellmar-Kassel.

5.3.2 Radpendlerroute „Radtangente Nord“

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

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

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

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

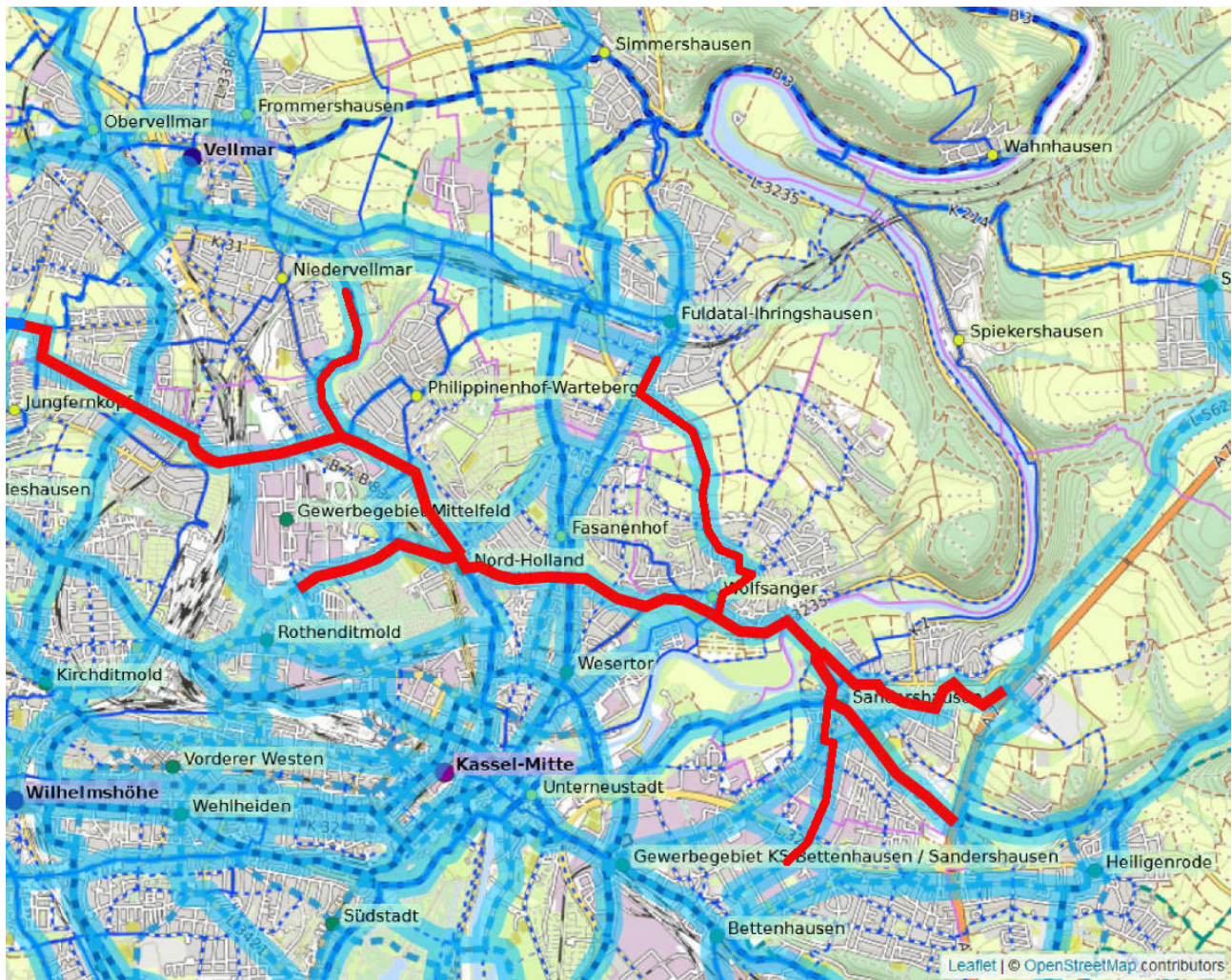


Abbildung 5.6 Verlauf der Radpendlerroute „Radtangente Nord“.

5.3.3 Radpendlerroute „Radtangente West“

Die Radtangente West ist nach der Radschnellverbindung Baunatal <-> Kassel-Mitte die zweite Anbindung des Mittelzentrums Vellmar an das Oberzentrum Kassel. Die Verbindung ist im Radroutennetz 2030 des VEP Region / Stadt Kassel 2030 nicht vorgesehen.

Sie bindet Ahnatal-Heckershausen und Teile von Vellmar auf einer attraktiven, direkten Strecke an Westen der Stadt Kassel, sowie an den Industriestandort Baunatal an.

Schlüsselstelle ist die neue, bergfreie Routenführung zwischen KS-Nordhausen und Baunatal-Altenbauna (siehe BAU_29). Aber auch zwischen Kassel-Wilhelmshöhe und KS-Nordhausen sind zur Realisierung dieser Radpendlerachse umfangreichere Maßnahmen erforderlich (z. B. in der Eugen-Richter-Straße). Eine weitere Schlüsselstelle findet sich im Westast zwischen KS-Harleshausen und KS-Jungfernkopf (siehe KS_57 bzw. KS_149).

In Vellmar ist eine Schlüsselstelle vor allem die Bahnunterführung bei VEL_84 und die nicht bedarfsgerechte Führung „Gehweg - Radfahrer frei“ bei VEL_17 bzw. VEL_21)

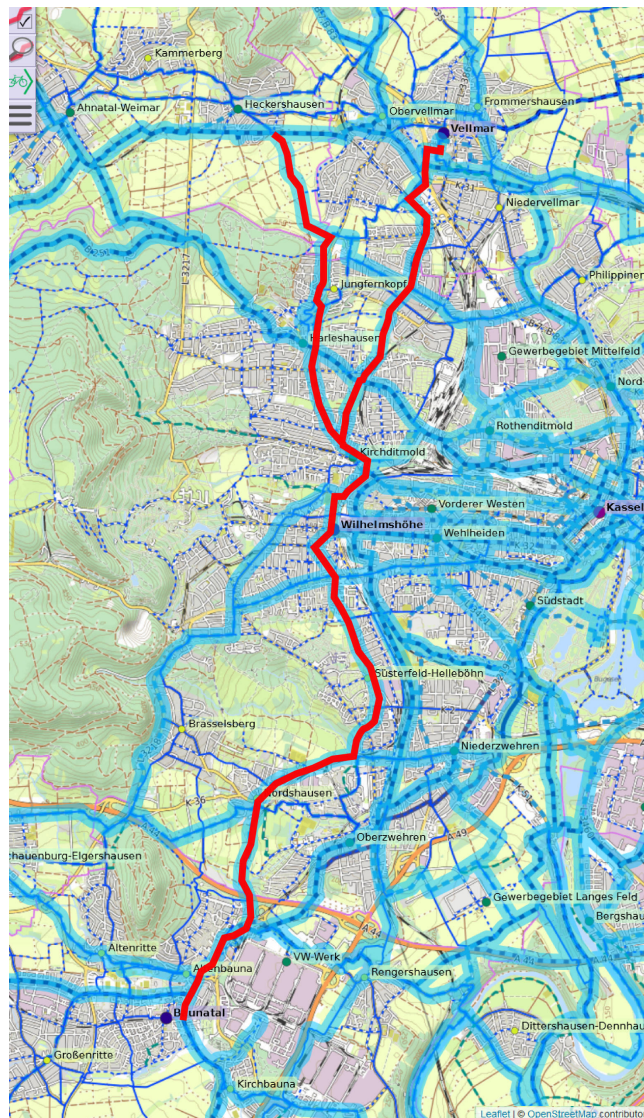


Abbildung 5.7 Verlauf Radpendlerroute „Radtangente West“

5.3.4 Radpendlerroute Vellmar-Umland (Habichtswald - Ahnatal-Weimar - Vellmar - Ihringshausen)

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

Auf dieser Route kann die Ortsdurchfahrt Heckershausen südlich parallel der Bahnlinie umfahren werden. Neben einer bedarfsgerechten Querung der Ahne (AHN_18) fehlen hier Asphaltdecken (AHN_12, AHN_13 und AHN_20). Vor Obervellmar fehlt auf knapp 500 m ein Lückenschluss (AHN_6).

Im Bereich Vellmar verläuft die Route auf der Ahneachse. Sofern die Parktangente VEL_92 realisiert würde, könnte auf diese Weise der stark belastete Verkehrsknoten VEL_25 nördlich umfahren werden (aktuell keine Sicherung des RV vorhanden).

Mit Routenausbau im Rahmen der Radschnellverbindung Vellmar - Kassel im Unteren Ahnepark (siehe u. a. VEL_35) könnte so eine attraktive West-Ost-Route abseits des großen KFZ-Verkehrs durch Vellmar entstehen. Von dieser hochwertigen Route würden natürlich auch lokale Radverkehre innerhalb Vellmars sehr profitieren.

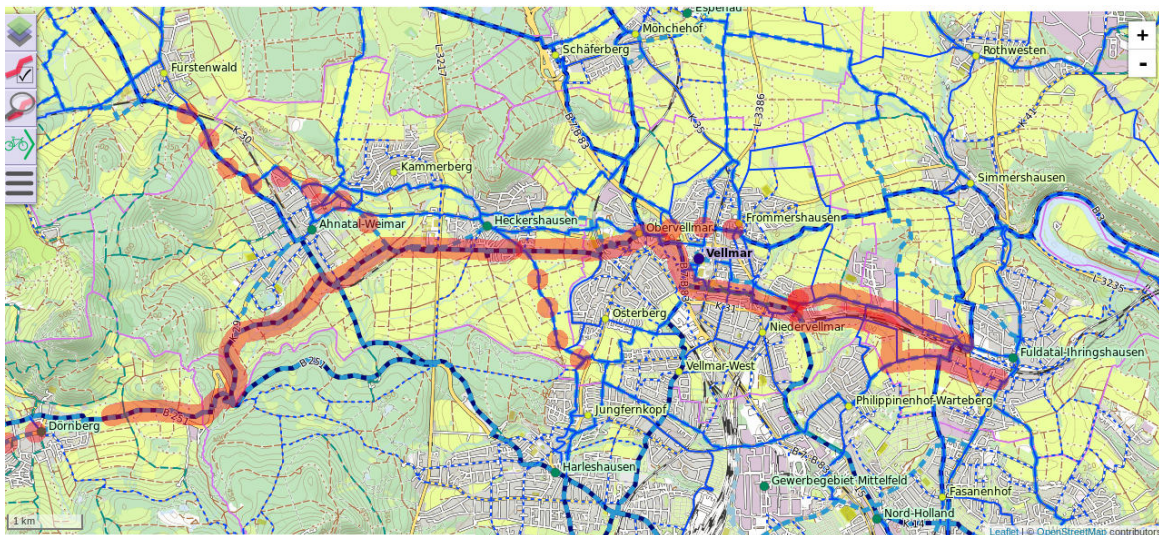


Abbildung 5.8 Verlauf der Radpendlerroute Weimar / Habichtswald - Vellmar / Ihringshausen mit Anschlüssen.

5.3.5 Machbarkeitsstudie „Raddirektverbindungen im Zweckverband Raum Kassel“

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

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

Die Materialien können mit Stand 24. August 2019 hier auf der Seite des Zweckverband Raum Kassel heruntergeladen werden:

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

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

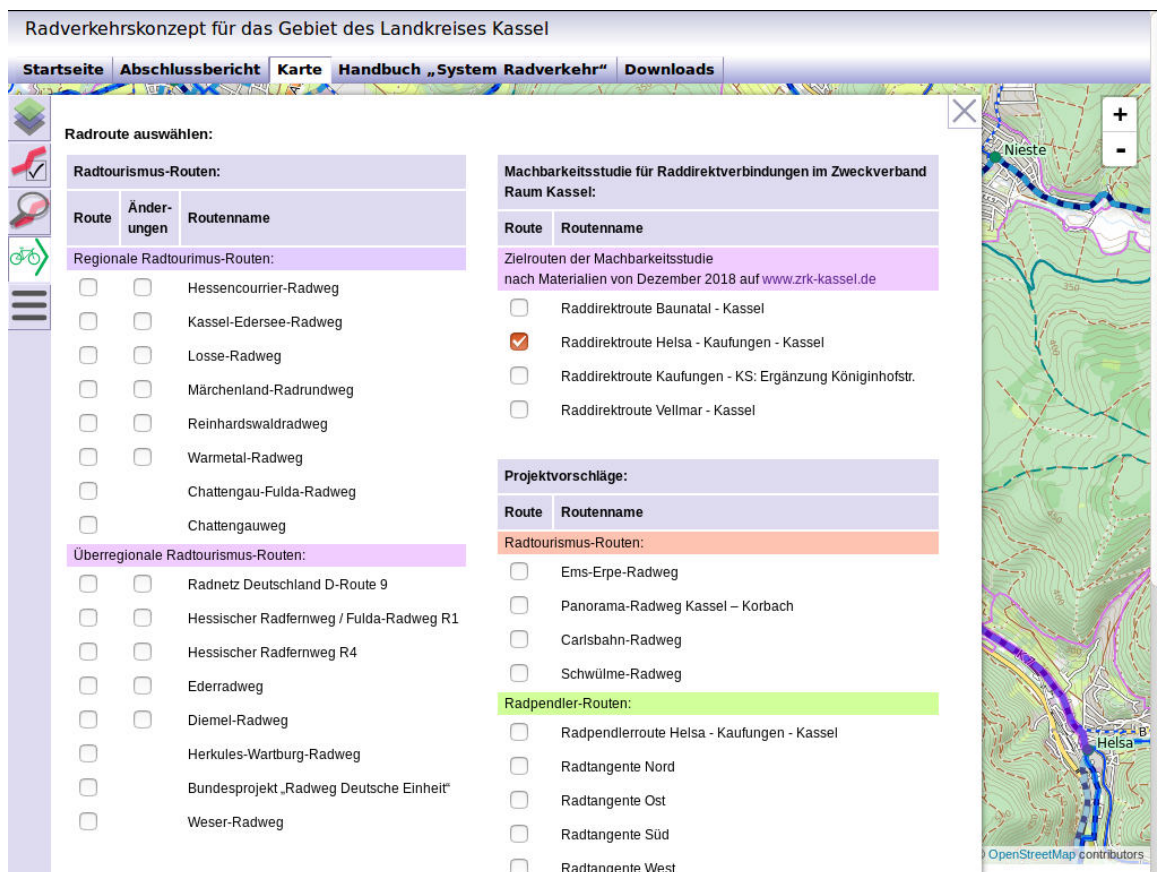


Abbildung 5.9 Auszug aus dem Digitalkonzept: In der Kartenebene „Radrouten“ können die drei Vorzugsrouten der Machbarkeitsstudie eingeblendet werden.

5.4 Einbindung in das Mittelzentrennetz

Vellmar ist als Mittelzentrum regionaler Netzknoten im überregionalen Mittelzentrennetz der Netzkategorie II. Die Mittelzentrenrouten verbinden alle Mittelzentren untereinander. Dazu gehören auch Mittelzentren in benachbarten Kreisen mit Anschlüssen in den Planungsraum (wie beispielsweise Warburg). Ferner werden die Mittelzentren an die Oberzentren angebunden.

Maßnahmen an diesen Verbindungen überregional siehe Karte des Digitalkonzepts unter www.rvk.lk-kassel.radinformation.de/karte.html.

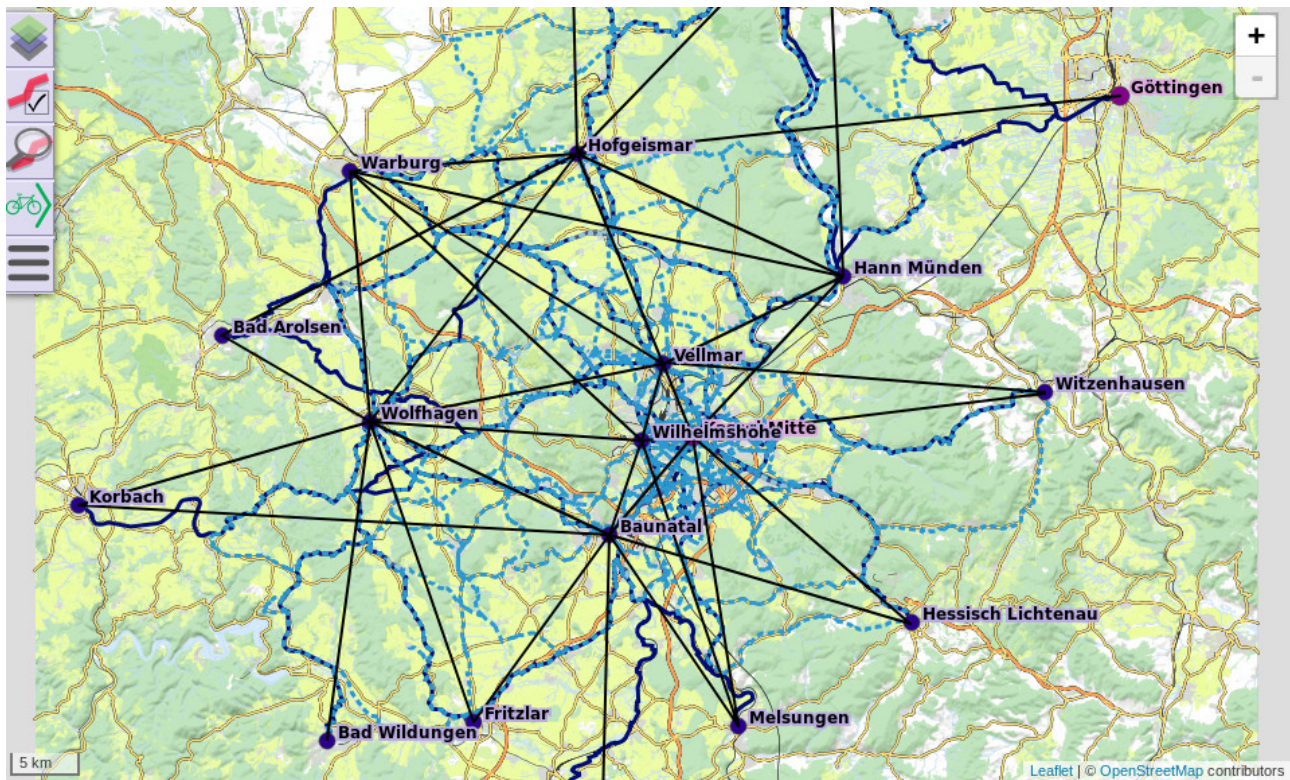


Abbildung 5.10 Auszug aus dem Digitalkonzept: Wunschliniennetz Kategorie II für Vellmar: Dargestellt sind die realen Verbindungen im Regionalnetz (blau-schwarze Linien) und das Grundnetz (oliv-blau gestrichelt).

5.4.1 Mittelzentrenverbindung nach Hofgeismar

Hofgeismar findet sich rund 16 Luftlinie nördlich Vellmar.

Die Mittelzentrenverbindung führt im Verkehrskorridor via Espenau-Mönchehof, Burguffeln und Grebenstein-Kernstadt nach Hofgeismar.

Maßnahmen entlang der Strecke siehe Karte im Digitalkonzept.

5.4.2 Mittelzentrenverbindung nach Kassel-Mitte

Kassel-Mitte liegt etwa 6 km Luftlinie südlich Vellmar.

Weiteres zur Route siehe Abschnitt „Radschnellverbindung / Raddirektroute Vellmar- Kassel-Mitte - Baunatal“ im Kapitel „Einbindung in das Radpendlernetz Region Kassel“.

5.4.3 Mittelzentrenverbindung nach Kassel-Wilhelmshöhe

Kassel-Wilhelmshöhe wurde als einziger Stadtteil als „größtstädtisches Subzentrum auf Mittelzentrenebene“ eingeordnet (aufgrund Fernbahnhof, zentrale Lage im Westen Kassels).

Weiteres zur Route siehe Abschnitt „Radpen“ im Kapitel „Einbindung in das Radpendlernetz Region Kassel“.

5.4.4 Mittelzentrenverbindung nach Wolfhagen - Vellmar

Diese Verbindung ist bis Habichtswald-Dörnberg identisch mit der Radpendleroute Weimar / Habichtswald - Vellmar / Ihringshausen (Bahn-Route).

Auf dieser Route kann die Ortsdurchfahrt Heckershausen südlich parallel der Bahnlinie umfahren werden (fehlende Route bei AHN_6).

Von Dörnberg geht es über Ehlen, Burghasungen, Oelshausen und Isthia nach Wolfhagen. Wer in nördlichen Bereich von Wolfhagen möchte, nutzt die Variante über Altenhasungen.

Diese Mittelzentrenverbindung ist heute in großen Teilen nicht vorhanden. In vielen Bereichen fehlen entlang von gefährlichen, stark befahrenen Straßen Sicherungen für den Radverkehr.

Maßnahmen siehe Karte des Digitalkonzepts.

5.4.5 Mittelzentrenverbindung nach Warburg

Die Verbindung führt von Warburg kommend über Dalheim (Lückenschluss WAR_2), Herlinghausen, Ober- und Niederlistingen nach Obermeiser. Von hier geht es über Westuffeln, Calden, Wilhelmsthal und Espenau-Schäferberg nach Vellmar.

Zwischen Westuffeln und Calden fehlen entlang der B 7 Radverkehrsanlagen (siehe CAL_19, CAL_20 und CAL_21).

Ausbaubedarf besteht zwischen Calden und Espenau-Schäferberg (bei CAL_6, CAL_49 und CAL_11).

5.4.6 Mittelzentrenverbindung nach Witzenhausen

Formal von der Netzplanung her gibt es auch eine Mittelzentrenverbindung von Vellmar nach Witzhausen. Es handelt sich hier um die ergänzte Mittelzentrenverbindung Kassel - Witzhausen.

Die Strecke führt von Vellmar-Mitte auf der Strecke der Radschnellverbindung bis Kassel-Nord. Dann geht über die Straße „Eisenschmiede“ Richtung KS-Wolfsanger. Über die neue Fulda-brücke (Ideenstudie) erreicht die Route Niestetal-Sandershausen. Entlang des Niestetals wird über „Uschlag“ und Gemeinde „Nieste“ der Pass „Umschwang“ im Kaufunger Wald erreicht. Über Kleinalmerode wird schließlich Witzenhausen erreicht.

Prinzipiell kann man von Vellmar aus auch über Hann Münden nach Witzhausen fahren. Autor Herbert Iba war 2016 der Meinung, das die Route über den Umschwang die schnellere Route wäre. Autor Dirk Schmidt hat in 2018 noch den Werratal-Radweg zwischen Hann Münden und Witzenhausen im Nentzentwurf als Freizeitstrecke hinzugefügt. Heute wäre sowieso die Variante über Hann Münden die praktikablere, da die Fulda-brücke bei Sandershausen bisher nicht existiert.

Kapitel 6

Freizeit / Tourismus / Radrouten

Die umfangreichen Detailtexte in diesem Abschnitt wurden komplett von Herbert Iba in 2017 erstellt. Für das bessere Verständnis der Maßnahmen im Detail am besten in die Karte des Digitalkonzepts unter www.rvk.lk-kassel.radinformation.de/karte.html schauen, oder auch in die Maßnahmenliste)

6.1 Kassel-Edersee-Radweg

Die regionale Freizeitverbindung „Kassel-Edersee-Radweg“ (Länge ca. 43 km) ist eine von zwei über das Stadtgebiet von Vellmar verlaufenden Themenradrouten. Der Weg beginnt in Kassel und folgt der Ahne aufwärts. Schon nach kurzer Strecke erreicht er Niedervellmar. Von dort aus führt er, südlich am Stadtzentrum vorbei, durch den Ahnepark. Nachdem er Obervellmar durchquert hat, verläuft er weiter durch die Gemeinde Ahnatal und überquert den Habichtswaldhauptkamm. Weitere Stationen sind die Gemeinde Habichtswald sowie die Stadt Wolfhagen.

Auf dem Vellmarer Abschnitt erfüllt der Weg auf mehreren Abschnitten nur bedingt die Ansprüche an eine radtouristische Qualitätsroute.

Die Freizeitverbindung verläuft bis südlich des Ahneparks im Großen und Ganzen deckungsgleich mit der Vorschlagsroute für die Raddirektverbindung Kassel-Vellmar.

Gleich beim Eintritt in das Stadtgebiet, an der Grenze zur Stadt Kassel, wird der Radverkehr in Richtung Norden, in Verlängerung der baulich angelegten benutzungspflichtigen Kasseler Radverkehrsanlage (Zeichen 240) in einen schmalen, für den Radverkehr freigegebenen Gehweg (mit schlecht einsehbaren Grundstücksausfahrten) übergeleitet, ohne dass eine qualifizierte Ausleitung zur Fahrbahn am Radwegende vorhanden ist. In Gegenrichtung wird der Radverkehr auf ca. 150 m Länge im Mischverkehr der L 3386 geführt, bis zum Beginn des (des nur ca. 1,5 m breiten) Radfahrstreifens in der Ortseinfahrt Kassel. An der westlichen Fahrbahnseite ist das Parken bis zum Beginn des Radfahrstreifens erlaubt.

Ein weiterer problematischer Wegabschnitt befindet sich im unteren Ahnepark. Hier findet ein kurzer unnötiger Wechsel der Ahneseite statt (auf einer Länge von ca. 250 m). Der Weg wird dabei über einen Spielplatz geleitet. Die östliche Holzbrücke ist schmal und der Weg wird zweimal im rechten Winkel darüber geführt (problematisch bei Gegenverkehr, bei Dunkelheit, mit Radgespannen und für unsichere Radfahrer).

Die Querung über die „Brüder-Grimm-Straße“ ist alles andere als sachgerecht ausgeführt. Der Radverkehr wird, gewässeraufwärts, in nicht akzeptabler Weise in die Ausfahrtspur des Parkplatzes am Festplatz geleitet. Es ist zu bezweifeln, dass eine solche Verkehrsführung überhaupt

zulässig ist. Unklar ist, ob die mehrere Meter nördlich vorhandene Fußgängerfurt auch zur Nutzung durch den Radverkehr gedacht ist. Dies wäre nicht akzeptabel, nicht nur, weil eine solche Führung unkomfortabel ist, sondern auch, weil die zusätzliche Querung der Parkplatzausfahrt die Konfliktgefahr für den Radverkehr noch erhöht.

Die in diesem Bereich vorhandene Unterführung der „Brüder-Grimm-Straße“ (Ahne-Durchlass) ist den Fußgängern vorbehalten und auch zu schmal und winklig ausgeführt, um darüber den Radverkehr leiten zu können. Wenige Meter Ahne-aufwärts werden mit Zeichen 239 (Gehweg) Radfahrer aufgefordert, ihr Rad durch die schmale und winklige Unterführung unter der B 7 / B 83 bis zum Eingang des Ahneparks zu schieben.

Im Ahnepark selbst wird das Radfahren zwar toleriert, aber an Wochenenden, abends und bei gutem Wetter ist wegen der vielen Spaziergänger (in Gruppen, mit Kindern und Hunden) ein entspanntes Radfahren unmöglich. Die Parkwege sind teils gepflastert und an den Kreuzungen der Parkwege ist zu erkennen, dass der Radverkehr bei der Planung des Parks keine Rolle gespielt hat (Baumscheiben in den Fahrlinien).

Im Bereich der Unterführung L 3234 am Nordausgang des Parks besteht Sturzgefahr durch eingelassene, quer verlaufende Entwässerungsrinnen.

Weiter verläuft die Radroute im Mischverkehr über ca. 300 m auf der recht stark belasteten Fahrbahn der „Alten Hauptstraße“ im Dorfkern von Obervellmar. Hier gilt die Regelgeschwindigkeit 50 km/h. Dieser Wegabschnitt ist nicht familientauglich.

Die hölzerne Ahnebrücke (Rutschgefahr) im weiteren Verlauf der Route, zwischen Bahnviadukt und Gemeindegrenze Ahnatal ist zu schmal ausgeführt, der Gegenverkehr muss hier warten.

Im weiteren Verlauf durch die Gemeinde Ahnatal und darüber hinaus weist die Route erhebliche Mängel in Bezug auf Sicherheit und Komfort auf. Der durch Vellmar verlaufende Routenabschnitt dient auch dem derzeitigen Alltagsradverkehr zwischen Kassel und Vellmar sowie Vellmar und Ahnatal als Hauptverbindung.

Der „Kassel-Edersee-Radweg“ ist im Bereich der Stadt Vellmar durchaus verbesserungsfähig. Da der Weg auch theoretisch mit der angedachten Raddirektverbindung Kassel-Vellmar gebündelt werden könnte, bestünde hier eine große Chance, die Route erheblich sicherer und komfortabler zu gestalten.

Der für eine touristische Radroute eher unattraktive Wegabschnitt zwischen „Gahrenbergstraße“ (Kassel Nord) und „Wiesenstraße“ (Niedervellmar) könnte dadurch verbessert werden, dass der von Kassel kommende und auf der Ostseite der Ahne verlaufende Geh- und Radweg ab der „Gahrenbergstraße“ entlang dem westlichen Gewässerufer bzw. entlang der Landesstraße über einen neu herzustellenden Weg (mit Separierung von Fußgängern und Radfahrern) weitergeführt wird (neuer „Nahmobilitätsboulevard“ bei KS_179, VEL_44).

Östlich der Kläranlage Niedervellmar könnte ein neuer Anschlussweg an die aktuelle Route („Wiesenstraße“) umgesetzt werden (VEL_43).

An der Nordseite der „Gahrenbergstraße“ (eine der beiden wichtigsten Sammelstraßen im Stadtteil Philippinenhof/Warteberg in Kasseler Gebiet) sollte, wegen der für Radfahrende erhöhten Konfliktgefahr im Routenversatz auf der vorhandenen Ahnebrücke, ein neues Brückenbauwerk zur Erhöhung der Radverkehrssicherheit errichtet werden.

Im Bereich des Spielplatzes im unteren Ahnepark sollte ein kurzer Lückenschluss von ca. 250 m Radfahrenden das zweimalige Wechseln der Gewässerseite ersparen (VEL_31). Damit würde auch die Konfliktgefahr, die bei Befahrung des Spielplatzes besteht, entfallen. Die Querungssituation an der „Brüder-Grimm-Straße“ sollte unbedingt verbessert werden. Empfohlen wird eine möglichst geradlinige Führung über die „Brüder-Grimm-Straße“ (VEL_30). Auf der Westseite

der Straße müsste dafür der Bordstein zum baulich angelegten Geh- und Radweg auf Wegbreite abgesenkt werden (Nullabsenkung). Wenn diese nicht umsetzbar sein sollte, könnte auch die Parkplatzausfahrt etwas nach Norden verschoben werden.

Die Schiebestrecke unter der B 7 / B 83 ist als Radverkehrsführung ungeeignet. Ideal wäre ein Durchstich des Straßendamms auf der Nordseite der Ahne (VEL_28).

Beispiele hierfür gibt es einige, auch in dieser Region, z. B. bei Warburg (B 7 / Diemelweg), in Bad Wildungen („Quellentunnel“ und „Bahnhofstraße“) sowie bei Sontra (B 27 / K 26).

Eine noch akzeptable Alternative zum Dammdurchstich wäre eine Führung über die Brücke „Parkstraße“. Hierzu könnte eine Rampe entlang der Nordseite des Festplatzes (mit maximal 6% Steigung) bis zum Südrand des Lärmschutzwalls (Neubaugebiet „Parkstraße“) hergestellt werden (VEL_29).

Bis zur Brücke könnte der Weg zwischen Bundesstraße und Lärmschutzwall verlaufen.

Im Ahnepark selbst könnte eine eigenständige Radverkehrsanlage möglicherweise zwischen Ostrand Park und B 7 / B 83 bzw. L 3234 hergestellt werden (VEL_92).

Die Unterführung an der L 3234 (Nordausgang Ahnepark) sollte radverkehrsfreundlicher gestaltet und die gefährlichen Wasserrinnen durch geeignetere Anlagen ersetzt werden (VEL_60).

Die „Alte Hauptstraße“ im Dorfkern von Obervellmar sollte als Tempo 30-Bereich ausgewiesen werden (VEL_64).

Die jetzige schmale Holzbrücke über die Ahne, westlich der Bahnunterführung (parallel zur K 31), sollte durch eine mindestens 3 m breite Brücke mit Asphaltdecke (geringere Rutschgefahr) ersetzt werden (VEL_8).

6.2 Reinhardswaldradweg

Der „Reinhardswaldradweg“ ist die zweite Freizeitroute des Radverkehrs auf Vellmarer Gebiet.

Die Route beginnt ebenfalls in Kassel und endet in Trendelburg-Wülmersen am „Diemelradweg“. In Vellmar verläuft die Route auf den ersten Kilometern deckungsgleich mit dem „Kassel-Edersee-Weg“. Am Nordausgang des Ahneparks in Obervellmar („Alte Hauptstraße“, „An der Elsche“) zweigt der „Reinhardswaldradweg“ ab und führt überwiegend in nördlicher Richtung über befestigte Wirtschaftswege nach Espenau-Hohenkirchen. Ab hier, oft auf unbefestigten Wegen, verläuft die Route über die Stadt Immenhausen, weiter entlang dem Westrand des Reinhardswalds bis Hofgeismar-Hombressen, von hier aus auf die Höhen des bewaldeten Höhenzugs bis zur Sababurg und schließlich hinunter über Trendelburg-Gottsbüren ins Holzapetal bis zur Diemel.

Neben den schon beim „Kassel-Edersee-Radweg“ behandelten Problemstellen, ist im weiteren Verlauf des „Reinhardswaldradwegs“ auf Vellmarer Gebiet einzig die ungesicherte Querungssituation an der K 35 zu bemängeln. Die Radroute wird hier in einem Versatz geführt (auf ca. 50 m Länge). Radfahrer müssen, in beiden Fahrtrichtungen, jeweils von der Fahrbahn aus nach links in die weiterführenden Wirtschaftswege abbiegen. Hier besteht eine hohe Unfallgefahr durch nachfolgende Kfz, die hier mit einer Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h fahren dürfen.

Der „Reinhardswaldweg“ ist an vielen Stellen verbesserungsfähig. Maßnahmevorschläge zu Problempunkten für den Abschnitt Stadtgrenze Kassel bis „Alte Hauptstraße“ in Obervellmar werden weiter oben behandelt („Kassel-Edersee-Radweg“).

An der Querungsstelle K 35 im Verlauf des „Reinhardswaldwegs“ sollte zwischen den Abzweigungen der beiden Wirtschaftswege, vorzugsweise an der Nordseite der Straße, ein straßenbegleitender asphaltierter und mindestens 2,5 m breiter Weg hergestellt werden. Dessen genaue Lage sollte sich orientieren an der vorgeschlagenen Maßnahme für die Ortsverbindung Espenau-Mönchhof – Vellmar-Frommershausen (VEL_18). Sinnvoll wäre hier evtl. auch eine Querungshilfe mit Mittelinsel (VEL_89).

Um dem Weg insgesamt eine höhere Akzeptanz unter Radfahrern zu verschaffen, müssten aber weitere Anstrengungen unternommen werden, in Hinsicht auf Oberflächenverbesserung und abschnittweisen Neutrassierungen.

6.3 Lokale Freizeitrouten

Lokale Freizeitrouten für den Radverkehr (ohne Wegweisung mit Rozenlogos) sind in Vellmar einige vorhanden, aber nicht immer in bestem Zustand.

Zu bemängeln ist der mancherorts schlechte bauliche Zustand der Wegoberflächen (z. B. zwischen Frommershausen und Simmershausen (FUT_21, etwa ein Drittel auf Stadtgebiet Vellmar und FUT_22) oder der Weg am Westrand des Wohngebiets „An der Heide“ in Obervellmar) sowie die Situation an Querungsstellen an Landstraßen (z. B. L 3234 / Kämperbrücke oder L 3234 zwischen östlicher Zufahrt Friedhof Niedervellmar und „Ihringshauser Straße“ oder außerorts am Knoten L 3386 / K 35).

Im Korridor der Ahne, als wichtigster innerstädtischer Freizeitzone für Fußgänger und Radfahrer, fehlen grundsätzlich selbständig geführte Wege für den Radverkehr. Radfahrende sind in dieser ausgedehnten Zone meist nur geduldet (Beschilderung mit Zeichen 239 „Gehweg“ und Zusatzschild 1022-10 „Radfahrer frei“). Es besteht zu manchen Zeiten eine erhebliche Konfliktgefahr zwischen Fußgängern und Radfahrern. Hier sollte nach Möglichkeiten gesucht werden, wo und in welcher Weise eigenständige Wege für den Radverkehr hergestellt werden können.

Beispiele für eine Separierung sind zu finden z. B. in Berlin-Spandau („Spektegrünzug“) sowie am Brombachsee bei Gunzenhausen (Bayern).

Es fehlen abseits des Ahneparks weitgehend Sitzgelegenheiten (Ruhemöglichkeiten) sowie Picknickplätze mit Witterungsschutzeinrichtungen (Unterstände).

Kapitel 7

Wegweisung

(Text Herbert Iba 2017) In Vellmar sowie in einigen Gemeinden im Kasseler Umland ist eine wegweisende Beschilderung in Form eines integrierten Zielwegweisungssystems vorhanden.

Geplant ist eine entsprechende Umsetzung für den gesamten Landkreis.

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

In bestimmten Situationen im Verkehrsraum wird das gewählte Schilderformat der Zielwegweiser als zu klein empfunden, weshalb die Schilder beim Fahren vereinzelt nur schwer lesbar bzw. wahrnehmbar sind (z. B. innerorts in ausgedehnten Knotenbereichen). Häufig wurden



Abbildung 7.1 Wegweisende Beschilderung am Stadtzentrum Vellmar: leider nicht aus allen Fahrtrichtungen gut lesbar

Zielwegweiser in der falschen Ebene montiert, sodass, je nach Fahrtrichtung, einzelne Schilder von anderen (am selben Pfosten angebrachten) verdeckt werden, was Radfahrer dazu zwingt anzuhalten, falls sie sich orientieren müssen.

Die Routenlogos von „Kassel-Edersee-Weg“ und „Reinhardswaldweg“ sind als Einschubplaketten im Format 100 x 100 mm in das vorhandene Zielwegweisungssystem FGSV-konform

integriert. Eine Altbeschilderung (Logowegweiser 200 x 200 mm) ist in Einzelfällen noch vorhanden (?). Am Abzweig „Wiesenstraße“ von der L 3386 „Kasseler Straße“ in Niedervellmar hängt ein Schild mit der Routengesamtübersicht des „Kassel-Edersee-Wegs“ im Format 250 x 1.000 mm.

Kapitel 8

Abkürzungsverzeichnis

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

Bf oder auch **BF Bahnhof**

DTV Durchschnittlich tägliche Verkehrsmenge

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

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

Ew Einwohner

FGÜ Fußgängerüberweg - Damit ist fachlich oft ein Zebrastreifen gemeint.

FV Fußverkehr

Hbf oder auch **HBF Hauptbahnhof**

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

LKW Lastkraftwagen

LSA Lichtsignalanlage - umgangssprachlich auch Ampel genannt

MIV motorisierter Individualverkehr

NMIV nichtmotorisierter Individualverkehr

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

OE Ortseingang

ÖV öffentlicher Verkehr kurz für öffentlicher Personennahverkehr

ÖPNV öffentlicher Personennahverkehr

PKW Personenkraftwagen

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

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

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

RV Radverkehr

RVA Radverkehrsanlage

sb. straßenbegleitend

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

str.begl. straßenbegeleitend

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

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

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

Kapitel 9

Impressum

Inhaltliche Erstellung: Herbert Iba 2017, Ergänzungen von Dirk Schmidt in 2018

Format, inhaltliche Ergänzungen und Abstimmung mit der Datenbank: Dirk Schmidt 2018

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

Auftraggeber

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

Auftragnehmer

Planungsgemeinschaft Iba / Schmidt

Dipl.-Ing. Architekt Herbert Iba
Dormannweg 23
34123 Kassel
(im Projekt bis Mitte September 2017)

Ing.-Büro Schmidt
Dipl.-Ing. (FH) Dirk Schmidt
Brunnenstraße 28
34130 Kassel
www.radinformation.de
(Fertigstellung des Projekts bis Ende 2018)

Projektförderung durch die Sparkassenstiftung Landkreis Kassel