

9. Kernstück Radpendlerroute Heckershausen - KS-Mitte: Knackpunkt Höhe Gewerbegebiet Mittelfeld als nicht radtauglicher Pfad. Mit Ausbau könnte im Routenkorridor eine neue, direkte Radpendlerroute abseits des großen KFZ-Verkehrs entstehen (KS_159).

10. Bereich Mittelgasse: Verknüpfung Raddirektlinien Baunatal - Kassel und Vellmar - Kassel; in der offiziellen Planung nicht enthalten (KS_185).

11. Radfreigabe Querung Karlsaue: Mit Freigabe könnte die heutige Lücke in der Radpendlerroute "Parkachse" behoben werden (KS_43, bzw. KS_22 inklusive Südumfahrung Hirschgraben). Diese Strecke wird bereits heute verstärkt illegal von Radfahrenden genutzt. Eine streckenbezogene Radfreigabe ist ausreichend.

12. Radroute Friedrichsstraße: wichtige Verknüpfung, die heute als Strecke nicht nutzbar ist. Im VEP als Nebenroute dargestellt (KS_83).

13. Fahrradstraße Königstor mit Luisen- und Nebelthaustr. (KS_8).

14. Varianten Rad-Direktlinie Baunatal - Kassel: Die Vorzugsroute der Machbarkeitsstudie verläuft über die Frankfurter Str. In diesem Projekt wurde aufgrund des Raumes zum Teil eine andere Strecke gewählt (KS_101).

15. Lückenschluss Dörnbergpass: Vor allem zwischen Gasthaus Ahnetal und Ortseingang Dörnberg fehlt an der stark gefahrenen B 251 eine Radverkehrsanlage; auch überregionaler Lückenschluss (KS_52, HAB_18 und HAB_3).

16. Lückenschluss Obervellmarer Straße: Im VEP als Hauptroute dargestellt; aktuell fehlt hier radtaugliche Verbindung (KS_57).

17. Radroute Harleshäuser Kurve: Langfristig könnte evtl. entlang der Bahn eine Strecke mit weniger Steigungen entstehen, als heute an der Strecke "Zum Feldlager" (offene Maßnahmennotiz siehe KS_241).

18. Neue Hauptroute Nord-Süd im Bereich Fernbahnhof Wilhelmshöhe: so als Hauptroute im VEP. Fehlende Querung der Wilhelmshöher Allee, Ideenstudie Unterführung (KS_11).

19. Kernstück Rad-Direktlinie Vellmar - Kassel: Neubaustrecke im Bereich der Gemeindegrenze (VEL_44 in Kombination mit KS_179 und ferner KS_180).

20. Ahneparkumfahrung in Vellmar: Als Ideenstudie Radroute auf erhöhtem Lärmschutzwall um den Park herum (VEL_92).

21. Lückenschluss Radpendlerroute Söhrbahn: Die bestehende Lücke in Höhe der A 7 ist Knackpunkt der skizzierten Radpendlerroute (LOH_39, LOH_13).

22. Alltagsroute Grünzug Wahlebach: Hier könnte mit Ausbau eine attraktive Radachse mit eigenen Flächen für den Rad- und Fußverkehr entstehen (u. a. KS_36). Auch in der BUGA ist die Strecke heute nicht alltagstauglich ausgebaut (KS_45).

23. Alltagsroute Park Schönfeld: Bereits heute viel genutzte Strecke. Im VEP nur Nebenroute. Diese Einstufung spiegelt nicht die bereits heute intensive Nutzung wider; wichtig wäre eine hochwertige Alltagsroute mit eigenen Flächen für den Rad- und Fußverkehr (KS_80).

24. Radtangente Süd im Industriepark Waldau: aktuell keine bedarfsgerechte Route durch den Industriepark vorhanden. Vorschläge für bessere Raderschließung siehe FUB_8, KS_78, LOH_8.

25. Schnelle Radtangente Süd im Korridor der Hochbrücke Bergshausen: Mit Brückenneubau am alten Standort könnte evtl. der ohnehin nötige Wartungsweg für den Radverkehr mit genutzt werden. So könnte hier eine wirklich "schnelle" Route für das Fahrrad entstehen und die Autobahnen wirksam von kürzeren Kfz-Fahrten entlasten (FUB_11).

26. Fuldaquerung Messe: aktuell Treppenweg auf der Bahnbrücke, im VEP als Nebenroute enthalten, langfristig Ausbau mit neuer, barrierefreier Fahrradbrücke sinnvoll (KS_17). Alternative bei Erweiterung der A49-Brücke: hier Bau einer Radroute.

27. Radpendlerroute Dörnhausen - Kassel: fehlende, sichere Fuldaquerung (FUB_4) und fehlender Radweg an stark befahrener Kreisstr. bis Neue Mühle (FUB_5).

28. Rad-Direktlinie Bereich Leipziger Straße: Hier in KS-Bettenhausen Vorzugsroute entlang der Leipziger Straße (KS_122, KS_125 und KS_126). Die östlichen Nebenrouten sind von der Lage her für eine Raddirektlinie ungeeignet.

29. Rad-Direktlinie zwischen Kaufungen und KS-Bettenhausen: Bündelung der Rad-Direktlinie mit der neuen A 44 (KAU_21).

30. Rad-Direktlinie zwischen Helsa und Kaufungen: Mit Aufhebung der Kreisstr. bei A-44-Bau kein Rückbau des Radwegs, sondern Nutzung der auf 5 m verschmälerten Fahrbahn, u. a. für den Radverkehr und des heutigen Radwegs für den Fußverkehr (HEL_7).

Zum Radpendlernetz Region Kassel

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 stauendernd auf den Kfz-Verkehr auswirken, sind im Rahmen einer Angebotsplanung sichere, durchgängige und komfortable 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.

Das Radpendlernetz ist ein Auszug aus dem Gesamtnetzentwurf des Projekts "Radverkehrskonzept für das Gebiet des Landkreises Kassel". Dieser kann im Digitalkonzept unter www.rvk.lk-kassel.radinformation.de eingesehen werden.

Merkmale des Radpendlernetzes

- Möglichst **direkte, an den Zielen des Alltagsradverkehrs orientierte Routenplanung**. Soweit möglich Nutzung von attraktiven, direkten Korridoren abseits der großen Kfz-Magistralen.
- **Entwurfsgeschwindigkeit 25 km/h:** Für attraktives Radpendeln per Pedelec oder für trainierte Radpendler auf dem "Fahrrad pur" ist dies notwendig (auf Gefällstrecken 30 km/h).
- Führung des "Radverkehr als Fahrzeug": im Kernbereich des Netzes **eigene Radverkehrsflächen** oder verträgliche Führung im Mischverkehr mit Kfz (maximal Tempo 30, möglichst als Fahrradstraße). In Naherholungsschwerpunkten möglichst **bauliche Trennung des Rad- vom Fußverkehr**. 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 Angststräumen (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 „Bettelampeln“, sondern u. a. auch Ampelschaltungen mit "Radpriorität", Führung auf bevorrechtigten Fahrradstraßen; in Einzelfällen Neubau von Brücken oder Unterführungen.
- Auch die **Realisierung einzelner Schlüsselmaßnahmen** (Einzelprojekte), würde **signifikante Verbesserungen** für den regionalen Radverkehr zur Folge haben.

Impressum

Autoren: Dirk Schmidt und Swen Schneider (Inhalte & Grafik).

Grafik auch Anlage im Projekt "Radverkehrskonzept für das Gebiet des Landkreises Kassel", Projekt im Auftrag des ADFC Kassel erarbeitet durch:

© Ing.-Büro Schmidt, Kassel, 08-2019

Vision 2030: Radpendlernetz Region Kassel



Beispiel 2 • Radschnellweg in Göttingen: stadtintegrierte Route (Berliner Str.).



Beispiel 1 • Freiburg im Breisgau, Rad-Vorrang-Route FR1 „Dreisamuferweg“: Blick auf einen Abschnitt mit neuer Trennung des Rad- und Fußverkehrs.