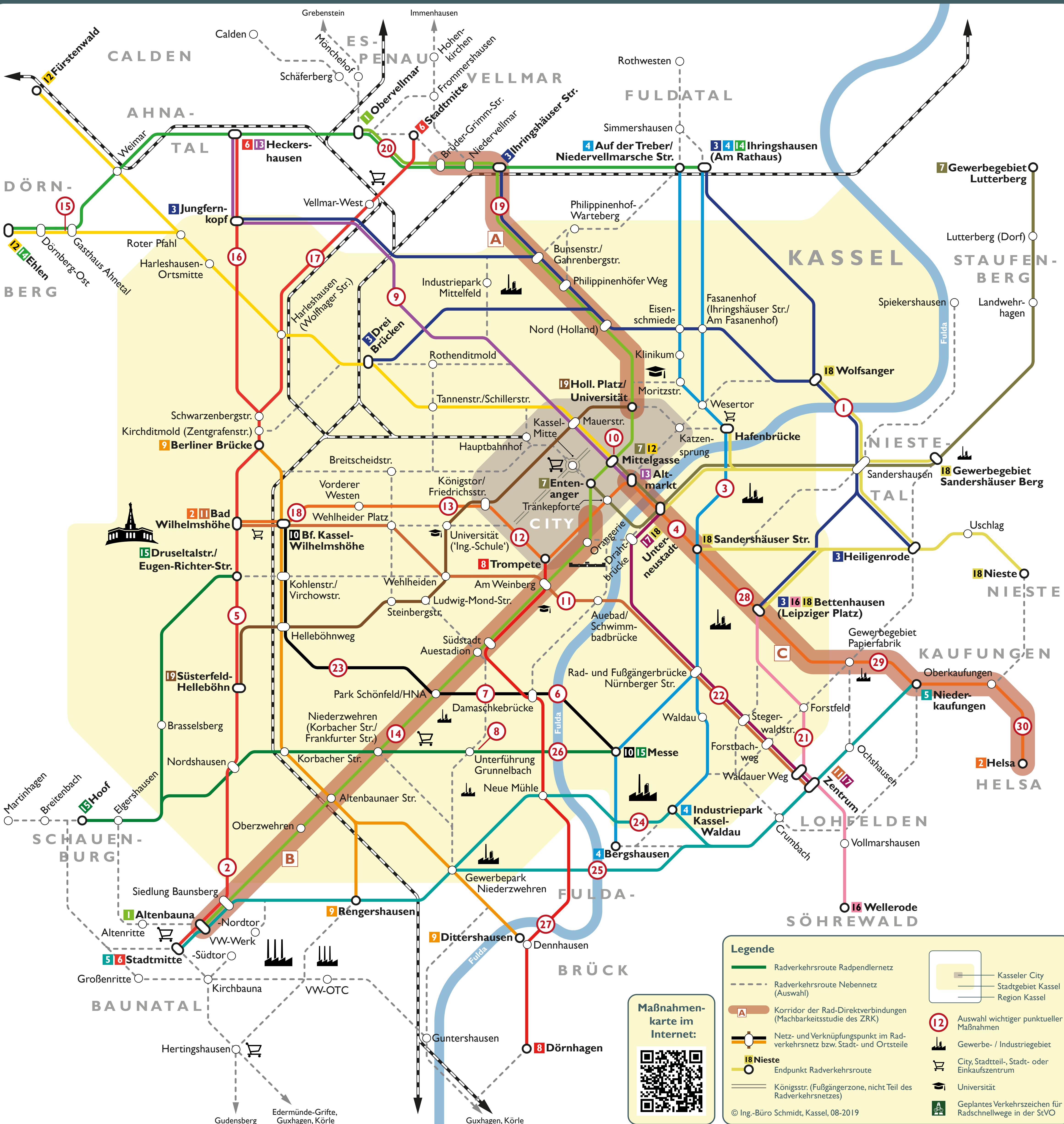


# Vision 2030: Radpendlernetz Region Kassel



**Legende**

- Radverkehrsrouten Radpendlernetz
- Radverkehrsrouten Nebennetz (Auswahl)
- Korridor der Rad-Direktverbindungen (Machbarkeitsstudie des ZRK)
- Netz- und Verknüpfungspunkt im Radverkehrsnetz bzw. Stadt- und Ortsteile
- 18 Nieste: Endpunkt Radverkehrsrouten
- Königsstr. (Fußgängerzone, nicht Teil des Radverkehrsnetzes)
- Kasseler City
- Stadtgebiet Kassel
- Region Kassel
- 12: Auswahl wichtiger punktueller Maßnahmen
- Gewerbe- / Industriegebiet
- City, Stadtteil-, Stadt- oder Einkaufszentrum
- Universität
- Geplantes Verkehrszeichen für Radschnellwege in der StVO

© Ing.-Büro Schmidt, Kassel, 08-2019

## 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 sicheres, attraktives Radverkehrsnetz notwendig, auf dem man zügig ohne größere Konflikte mit dem Kfz-Verkehr, aber auch ohne größere Reibungspunkte mit dem Fußverkehr ans Ziel kommt.

Um auf Hauptstrecken relevante Radverkehrsanteile von jenseits der 20 % zu erreichen, die sich dann auch stammdierend 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](http://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 "Radverkehrs als Fahrzeug":** im Kernbereich des Netzes eigene Radverkehrsrouten oder vertragliche 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, radaugliches 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 Durchsicht).
- **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

## Projektrouten im Radpendlernetz

- 1 Radschnellweg Vellmar – Kassel – Baunatal
- 2 Radpendleroute Helsa – Kaufungen – KS-Mitte – KS-Wilhelmshöhe
- 3 Radtangente Nord
- 4 Radtangente Ost
- 5 Radtangente Süd
- 6 Radtangente West
- 7 Radpendleroute Lutterberg – Sandershausen – KS-Mitte
- 8 Radpendleroute Fulda – Kassel
- 9 Radpendleroute ICE-Radweg
- 10 Radpendleroute Parktangente
- 11 Radpendleroute Roter Pfahl
- 12 Radpendleroute Heckerhausen – KS-Mitte
- 13 Radpendleroute Vellmar – Umland
- 14 Radpendleroute Schauenburg – Kassel
- 15 Radpendleroute Söhrebahn
- 16 Radpendleroute Söhrebahn
- 17 Radpendleroute Wahlebach
- 18 Radpendleroute Niestetal
- 19 Stadtroute Helleböhn – City-West

## Zielrouten der Machbarkeitsstudie für Rad-Direktverbindungen im Zweckverband Raum Kassel (offizielle Planung):

- A Raddirektroute Vellmar - Kassel (Entwurfsplanung gestartet)
  - B Raddirektroute Baunatal - Kassel
  - C Raddirektroute Helsa - Kaufungen - Kassel
- Die roten Balken stellen die Planungsabschnitte dar. Die offizielle Planung enthält keine Verknüpfung der Routen in Kassel-Mitte. Unterlagen siehe: [www.zrk-kassel.de/aktuelles/artikel/2018/raddirektverbindungen-im-zweckverband-raum-kassel.html](http://www.zrk-kassel.de/aktuelles/artikel/2018/raddirektverbindungen-im-zweckverband-raum-kassel.html)

## Ausgewählte Maßnahmenvorschläge

Im Folgenden Kurzbeschreibungen von ausgewählten Schlüsselstellen im Radpendlernetz. Alle Maßnahmenvorschläge siehe: [www.rvk.lk-kassel.radinformation.de/karte.html](http://www.rvk.lk-kassel.radinformation.de/karte.html) -> Eingabe Kürzel wie "NIT\_2" in die Suchfunktion.

Abkürzung "VEP" steht für die amtliche Planung des Verkehrsentwicklungsplan Region Kassel 2030 bzw. Verkehrsentwicklungsplan Stadt Kassel 2030.



## 1. Fuldarücke KS-Wolfanger - Sandershausen: Knackpunkt der Radtangente Nord; mit neuer Fahrrad- und Fußgängerbrücke hier komplett neue Direktverbindung; Lückenschluss mit hohem Nutzerpotential (NIT\_2)

2. **Talroute Siedlung Baunberg - KS-Nordshausen:** aktuell nur steile "Hangverbindung" vorhanden; von Nordshausen kommend 60 steile Höhenmeter mit 10 % bis 15 % Steigung (selbst mit Pedelec größeres Hemmnis); daher Schaffung einer Talverbindung mit gemäßigterer Steigung parallel der Naumburger Bahn mit Nutzung der Bahnunterführung unter der A 44 (siehe u. a. BAU\_29).
3. **Radverkehrsverteiler Hafenhahn:** Unter anderem auf der Trasse der ehemaligen Hafenhahn könnte für die Radtangente Ost hier eine schnelle, attraktive Radverbindung unter der Brücke der Dresdener Straße entstehen. In West-Ost-Linie wäre Umgehung der Hafenhahnbrücke möglich (u. a. KS\_139).
4. **Platz der Deutschen Einheit:** bessere Führung notwendig; langfristige Ideen (Brücken oder sozial sichere Unterführungen) siehe KS\_121.
5. **Eugen-Richter-Straße:** weitgehend fehlende Radwege zwischen Druselstalstr. und Leuchterstraße (KS\_50).
6. **Damaschkebrücke:** Fehlender Radweg im Zuge der Parktangente über die Brücke (KS\_92). In Nord-Süd-Richtung könnte recht einfach eine Unterführung für Fahrräder entstehen (KS\_24).
7. **Querung "Am Auestation":** Heute umständliche Führung über Ampel mit längeren Wartezeiten. Attraktiv wäre hier eine Brückenlösung (KS\_103).
8. **Unterführung Grunelbach:** aktuell hochwassergefährdete, unübersichtliche Strecke. Herstellung eines sicheren, separaten Bauwerks (KS\_194).
9. **Kernstück Radpendleroute Heckerhausen - KS-Mitte:** Knackpunkt Höhe Gewerbegebiet Mittelfeld als nicht radauglicher Pfad. Mit Ausbau könnte im Routenkorridor vielleicht eine neue, direkte Radpendleroute abseits des großen Kfz-Verkehrs entstehen (KS\_159).
10. **Bereich Mittelgasse:** Verknüpfung Raddirekt Routen Baunatal - Kassel und Vellmar - Kassel; in der offiziellen Planung nicht enthalten (KS\_185).
11. **Radfreigabe Querung Karlau:** Mit Freigabe könnte die heutige Lücke in der Radpendleroute "Parkchase" behoben werden (KS\_43, bzw. KS\_22 inklusive Südumfahrung Hirschgraben). Diese Strecke wird bereits heute verstärkt illegal von Radfahrern 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 Nebelhausr. (KS\_8).
14. **Variante Raddirektroute 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 Ortsteig Dörnberg fehlt an der stark befahrenen 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 radaugliche 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, Ideenstrecke Unterführung (KS\_11).

## 19. Kernstück Raddirektroute 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 Radpendleroute Söhrebahn:** Die bestehende Lücke Höhe der A 7 ist Knackpunkt der skizzierten Radpendleroute (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 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 Treppenhweg auf der Bahnbrücke, im VEP als Nebenroute enthalten, langfristig Ausbau mit neuer, barrierefreier Fahrradbrücke sinnvoll (KS\_17). Alternative bei Erweiterung der A-49-Brücke: Hier Bau einer Radroute.
27. **Radpendleroute Dörnshagen - Kassel:** fehlende, sichere Fuldaquerung (FUB\_4) und fehlender Radweg an stark befahrener Kreisstr. bis Neue Mühle (FUB\_5).
28. **Raddirektroute 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 Raddirektroute ungeeignet.
29. **Raddirektroute zwischen Kaufungen und KS-Bettenhausen:** Bündelung der Rad-Direktroute mit der neuen A 44 (KAU\_21).
30. **Raddirektroute zwischen Helsa und Kaufungen:** Mit Aufhebung der Kreisstr. bei A-44-Bau kein Rückbau des Radwegs, sondern Nutzung der auf 5 m verschmalerten Fahrbahn, u. a. für den Radverkehr und des heutigen Radwegs für den Fußverkehr (HEL\_7).

