Radverkehrskonzept für das Gebiet des Landkreises Kassel

Gemeindesteckbrief Immenhausen

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

8. Juni 2020

Inhaltsverzeichnis

1 Basisdaten **2**
1.1 Strukturdaten . . . 2
1.2 Topografische und Geografische Lage . . . 3
1.3 Verkehrsräumliche Lage . . . 3

2 Bestandsaufnahme **4**

3 Radverkehrsverbindungen innerhalb des Gemeindegebiets **5**
3.0.1 Klassifizierte Straßen in der Kernstadt . . . 5
3.0.2 Ortsverbindung Immenhausen - Holzhausen . . . 5
3.0.3 Ortsverbindung Immenhausen - Mariendorf . . . 6
3.0.4 Ortsverbindung Holzhausen - Mariendorf . . . 6

4 Radverkehrsverbindungen zu benachbarten Gemeinden / Regionen **7**
4.1 Ortsverbindungen zu benachbarten Gemeinden . . . 8
4.1.1 Ortsverbindung Burguffeln - Immenhausen . . . 8
4.1.2 Ortsverbindung Burguffeln - Hohenkirchen . . . 8
4.1.3 Ortsverbindung Burguffeln - Calden . . . 9
4.1.4 Freizeitorientierte Ortsverbindung Rothwesten - Immenhausen . . . 9
4.2 Einbindung in des Grundnetz . . . 10
4.2.1 Grundzentrenverbindung nach Grebenstein . . . 11
4.2.2 Grundzentrenverbindung nach Espenau-Hohenkirchen . . . 11
4.2.3 Grundzentrenverbindung nach Calden . . . 12
4.2.4 Grundzentrenverbindung nach Hann. Münden . . . 12
4.2.5 Grundzentrenverbindung nach Reinhardshagen . . . 12
4.2.6 Grundzentrenverbindung nach Trendelburg . . . 12
4.3 Mittelzentrenverbindungen über das Gemeindegebiet . . . 13
4.3.1 Mittelzentrenverbindung Hofgeismar / Warburg - Hann-Münden . . . 14

5 Freizeit / Tourismus / Radrouten **15**
5.0.1 Märchenland-Radrundweg . . . 15
5.0.2 Reinhardswald-Radweg . . . 15

6 Wegweisung **16**

7 Abkürzungsverzeichnis **17**

8 Impressum **19**

Kapitel 1

Basisdaten

Die Kleinstadt liegt am Nordrand des Ballungsraums Kassel. Hier findet sich die Pendlergemeinde am Nordrand des Reinhardswaldes.

1.1 Strukturdaten

- **Einwohner:** etwa 6900
- **Fläche:** 28,84 km^2
- **Bevölkerungsdichte:** 243 EW pro km^2
- **Regionale Raumstruktur:** Ordnungsraum, Grundzentrum
- **Ortsteile:** Kernstadt Immenhausen, Mariendorf und Holzhausen
- **Zentraler Ortsteil:** Immenhausen
- **Verwaltung:** Rathaus in der Kernstadt
- **Schulen:** Grundschule und weiterführende Schule (Gesamtschule) in der Kernstadt
- **Wirtschaft:** Pendlergemeinde mit ausgedehnten landwirtschaftlichen Flächen und einem Gewerbegebiet in der Kernstadt
- **Versorgung / Einzelhandel:** vorwiegend in der Kernstadt
- **Bahnanschluss:** Bahnanschluss: ja (Regionalbahnanschluss in der Kernstadt), nächster Fernbahnanschluss in Kassel
- **Meldeplattform Radverkehr:** nein
- **Mitgliedschaft AGNH:** ja

1.2 Topografische und Geografische Lage

Die Kleinstadt Immenhausen liegt auf 250 m bis 300 m Höhe in hügeliger, weitgehend offener, landwirtschaftlich geprägter Landschaft. Nördlich erstreckt sich der Höhenzug des Reinhardswaldes.

1.3 Verkehrsräumliche Lage

Die Gemeinde liegt in relativer, räumlicher Nähe zum Oberzentrum Kassel. Von der Kernstadt sind es etwa 13 km Luftlinie bis Kassel-Mitte.

Die Bahnlinie Kassel – Warburg (Friedrich-Wilhelms-Nordbahn; mit weiteren Anschlüssen ins Ruhrgebiet und nach Westfalen) verläuft durch die Kernstadt.

Kapitel 2

Bestandsaufnahme

Im Alltags- wie im Freizeitverkehr ist der Gebrauch des Fahrrads eher gering. Im Gegensatz zu anderen Teilen des Landkreises ist er aber substanziell spürbar vorhanden.

Immenhausen besitzt vor allem durch seine Lage am Rande der Region Kassel relativ gute Möglichkeiten für den Verkehrsträger Fahrrad. Mit Vellmar liegt das nächste Mittelzentrum 7 km entfernt. Und nach Hofgeismar sind es knapp 10 km.

Und selbst das Oberzentrum Kassel liegt mit knapp 15 km noch in Fahrradreichweite - insbesondere bei Nutzung eines Pedelecs.

Es fehlen aber einige für den Alltagsradverkehr wichtige, direkte Verbindungen, wie z. B. zwischen Grebenstein und Immenhausen, oder auch zwischen Holzhausen und Immenhausen. Ferner ist die wichtige Anbindung von Immenhausen an die Region Kassel zum Teil noch ein holpriger Schotterweg (nördlich Espenau, siehe auch Abbildung).

Abbildung 2.1 Verbindung Immenhausen - Espenau-Hohenkirchen: Gut zu erkennen die stark zerstörte Asphalttragschicht des Wirtschaftswegs. Auf dem rund 850 m langen Wegabschnitt besteht erhebliche Sturzgefahr. Laut Auskunft des Kreisradverkehrsbeauftragten 2018 ist hier eine Deckenverbesserung (Asphaltierung) durch die Gemeinde Immenhausen angedacht.

Kapitel 3

Radverkehrsverbindungen innerhalb des Gemeindegebiets

In diesem Kapitel wird schwerpunktmäßig auf ausgewählte Verbindungen eingegangen. Eine umfassende Maßnahmenübersicht zu allen Verbindungen kann dem Maßnahmenkatalog zu Immenhausen entnommen werden.

3.0.1 Klassifizierte Straßen in der Kernstadt

Auf einigen stärker befahrenen Abschnitten von innerörtlichen Hauptstraßen fehlt eine Sicherung für den Radverkehr.

Dies ist zum einem auf der Strecke der L 3233 Grebensteiner Straße / Steinweg der Fall (siehe IMM_10, Lösungsansatz evtl. Tempo 30 - für RVA ist kein Platz vorhanden).

Auch auf der Strecke der Mariendorfer STraße bzw. Neue Straße ist dies zutreffend. Hier ist bereits eine kürzere 30er Zone vorhanden (siehe IMM_9, Lösungsansatz evtl. längerer Bereich mit Tempo 30 - für RVA ist kein Platz vorhanden). Mit Berichterstattung in der HNA vom 9. September 2017 wünscht die Kommunalpolitik auf der L 3386 eine Ausweitung der Tempo-30-Regelung.

Anmerkung zum Thema „Tempo 30äuf klassifizierten Straßen: Trotz einer Lockerung der diesbezüglichen Regelungen im Sommer 2016 ist die Einführung vom Tempo 30 hier immer noch an höhere Hürden geknüpft (Vergleiche auch Pressemeldung des BMVI Kabinett beschließt StVO-Novelle für mehr Verkehrssicherheit vom 15. Juni. Die Maßnahmen wurden daher als Änmerkungïn die Datenbank einsortiert. Wichtig für die Akzeptanz bzw. Einhaltung vom Tempo 30 ist ferner die Zustimmung der örtlichen Anwohner und Bevölkerung.

3.0.2 Ortsverbindung Immenhausen - Holzhausen

Der Ortsteil Holzhausen liegt rund 4 km östlich von Immenhausen.

Die stark und schnell befahrene Landstraße besitzt keine Sicherung des RV. Durchschnittlich tägliche Verkehrsmenge (DTV) der L 3233 zwischen Abzw. L 3386 (Immenhausen) und Abzw. L 3232 (Holzhausen) nach Verkehrszählung 2015: 2900 Kfz/24h (davon Schwerverkehrsanteil 4,1

Die Strecke des Märchenlandradrundwegs im Forst ist keine alltagstaugliche Alternative (hoher Umwegfaktor, soziale Sicherheit im Forst, ungünstiger von der Topografie und sowieso keine alltagstaugliche Oberfläche).

Deshalb Bau einer straßenbegleitenden Radverkehrsanlage auf der nördlichen Seite der Landstraße.

3.0.3 Ortsverbindung Immenhausen - Mariendorf

Eine Radverkehrsanlage entlang der L 3386 ist vorhanden.

Zum Teil fehlen von der Radverkehrsanlage anschlüsse (IMM_14,IMM_15).

Am Ortseingang Mariendorf fehlt ein verkehrssicheres, qualifizierte RVA-Ende (fehlende Mittelinsel bei IMM_24).

Vor Immenhausen fehlt für den geübten Radverkehr ebenfalls eine bedarfsgerechte Ausleitung aus der Radverkehrsanlage auf die Fahrbahn der Landstraße (IMM_43)

3.0.4 Ortsverbindung Holzhausen - Mariendorf

Die Strecke wurde als aufgrund ihrer geringeren Bedeutung als freizeitorientierte Ortsverbindung eingestuft.

Hier ist eine radtaugliche, wassergebundene Decke ausreichend.

Verbesserungsbedarf besteht im Forstgutsbezirk bei REI_16 und REI_25.

Kapitel 4

Radverkehrsverbindungen zu benachbarten Gemeinden / Regionen

In diesem Kapitel werden nur ausgewählte Verbindungen vorgestellt. Eine komplette Netzerörterung würde den Rahmen sprengen. Hier in die Netzkarte des Digitalkonzepts und die Maßnahmenliste schauen.

In der Netzkarte des Digitalkonzepts (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.

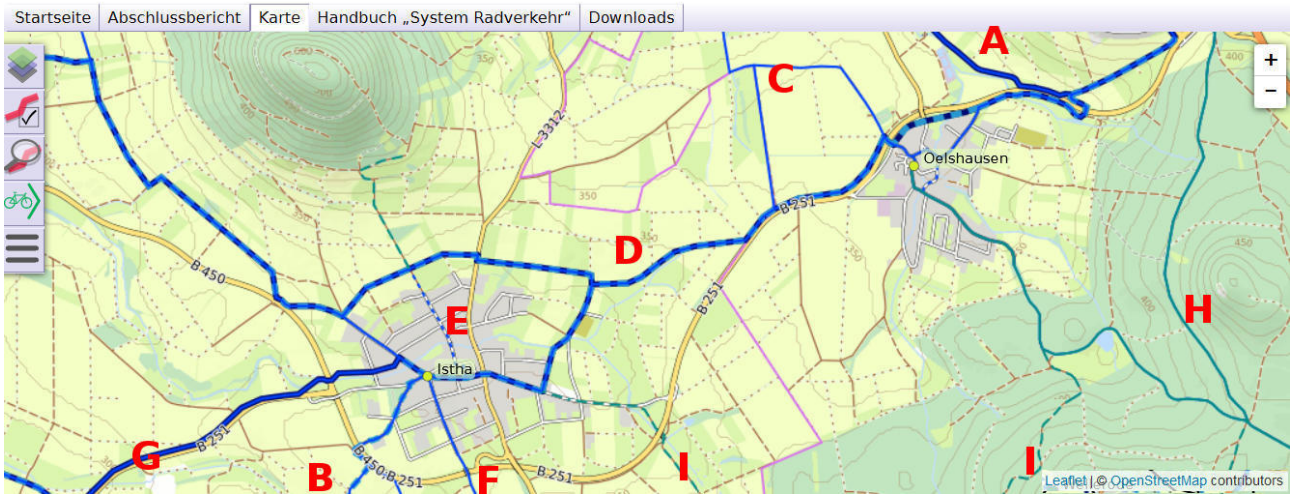

Abbildung 4.1 Beispiele Netzkategorien im Digitalkonzept: Die Kategorien II, III und IV werden grafisch gestuft angezeigt. **A** = reine Mittelzentrumsverbindung der Kategorie II; **B** = Grundzentrumsverbindung der Kategorie III überlagert mit einer Ortsverbindung der Kategorie IV; **C** = einzelne 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 zu benachbarten Gemeinden

In diesem Abschnitt wird schwerpunktmäßig auf ausgewählte Ortsverbindungen zu benachbarten Gemeinden eingegangen. Eine umfassende Maßnahmenübersicht zu allen Verbindungen kann dem Maßnahmenkatalog zu Grebenstein entnommen werden.

4.1.1 Ortsverbindung Burguffeln - Immenhausen

Die Ortsverbindung Burguffeln - Calden ist Bestandteil der Grundzentrenverbindung Calden - Immenhausen.

Da mit dem Bau der der K-47-Neu die bisher einzige bestehende Ortsverbindung Burguffeln - Immenhausen an der Wirtschaftswegeunterführung der B83 (Strecke des Märchenland-Radrundwegs) wohl unterbrochen bzw. in Zukunft noch bedeutend umwegbehafteter ausfallen wird, hat eine neue RVA entlang der K 48 eine recht hohe Priorität.

Die stark befahrene Kreisstraße besitzt keine Sicherung des RV. Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke beider Richtungen 2015 im Abschnitt Abzw. B 83 (Burguffeln) bis Abzw. L3233 (Immenhausen): 4880 Kfz/24h (davon Schwerverkehrsanteil 3,1%).

Daher Bau einer RVA entlang der Kreisstraße (Maßnahmen: GRE_11, längerfristig IMM_30).

4.1.2 Ortsverbindung Burguffeln - Hohenkirchen

Die Verbindung führt über die aktuell stillgelegte K 33 und dann weiter entlang der B 83 über Frankenhausen nach Burguffeln.

Aktuell (Stand 08-2017) darf die sanierungsbedürftige Kreisstraße selbst vom Radverkehr nicht befahren werden (siehe ESP_17).

Im Bereich der kurvigen Strecke an der Unterführung Frankershausen könnte langfristig eine Separation von RV und KFZ-Verkehr mehr Sicherheit bringen (GRE_24 und GRE_34).

4.1.3 Ortsverbindung Burguffeln - Calden

Die Ortsverbindung Burguffeln - Calden ist Bestandteil der Grundzentrenverbindung Calden - Immenhausen.

Aktuell besteht auf dieser Ortsverbindung keine alltagstaugliche Route. Es kann entweder die stärker befahrene Kreisstraße genutzt werden, oder ein nicht alltagstauglicher Wirtschaftsweg südlich davon.
Die Ausbaustrecken liegen auf Caldener Gebiet.

Laut Übersichtsplan zur Umgehung Calden bei Hessen Mobil) soll mit dem Bau der zur K-47-Neu (Südumgehung für Burguffeln) die bestehende Kreisstraße zum Wirtschaftsweg rückgestuft werden.

Wichtig auf der rückgestuften Kreisstraße: Es sollten mindestens 4,5 m Fahrbahnbreite für eine sichere, zukünftige Radverkehrsnutzung erhalten bleiben, damit eine gefahrlose Begegnung von landwirtschaftlichem Verkehr und dem Radverkehr möglich ist. Sofern die Strecke als ländliche Fahrradstraße (landwirtschaftlicher Verkehr frei) für den allgemeinen KFZ-Verkehr gesperrt wird, kann auf die Maßnahmen CAL_2, CAL_1 und CAL_31 in Asphalt verzichtet werden.

Falls der KFZ-Verkehr auch mit Ortsumgehung erhalten bleibt, sollte zu mindestens Tempo 30 angeordnet werden (evtl. Einbau von Bodenschwellen zur wirksamen Geschwindigkeitsreduzierung der KFZ auf 30 km/h). Die Bodenschwellen sind dann so zu platzieren, dass der RV seitlich, eben passieren kann (auch mit Kinderanhänger).

4.1.4 Freizeitorientierte Ortsverbindung Rothwesten - Immenhausen

Eine direkte Radverkehrsverbindung zwischen Rothwesten und Immenhausen ist nicht vorhanden. Für Ziele im westlichen Bereich von Immenhausen (z. B. Gewerbegebiet) macht die Fahrt über Hohenkirchen Sinn.

Für Ziele im östlichen Bereich von Immenhausen kann der Radverkehr kann zwar auch über Hohenkirchen geleitet werden, verbunden aber mit einem erheblichen Umweg. Direktere nutzbare Wege über Winterbüren und Alte Schanze / Fernmeldeturm (Immenhausen) sind in der Feldflur vorhanden. Diese Wege müssten aber für den Radverkehr freigegeben sowie der Oberflächenbelag langfristig verbessert werden (mögliche Maßnahmen FUT_16 und IMM_18).

Allerdings ist die Verbindung topografisch von Rothwesten kommend mit fast 100 Höhenmeter recht anspruchsvoll (zum Teil steile Wege). Aufgrund ihrer anspruchsvollen Topografie verbunden mit der potentiell eher geringeren Nachfrage im Alltagsradverkehr wurde die Strecke nur als freizeitorientierte Ortsverbindung eingestuft.

4.2 Einbindung in des Grundnetz

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

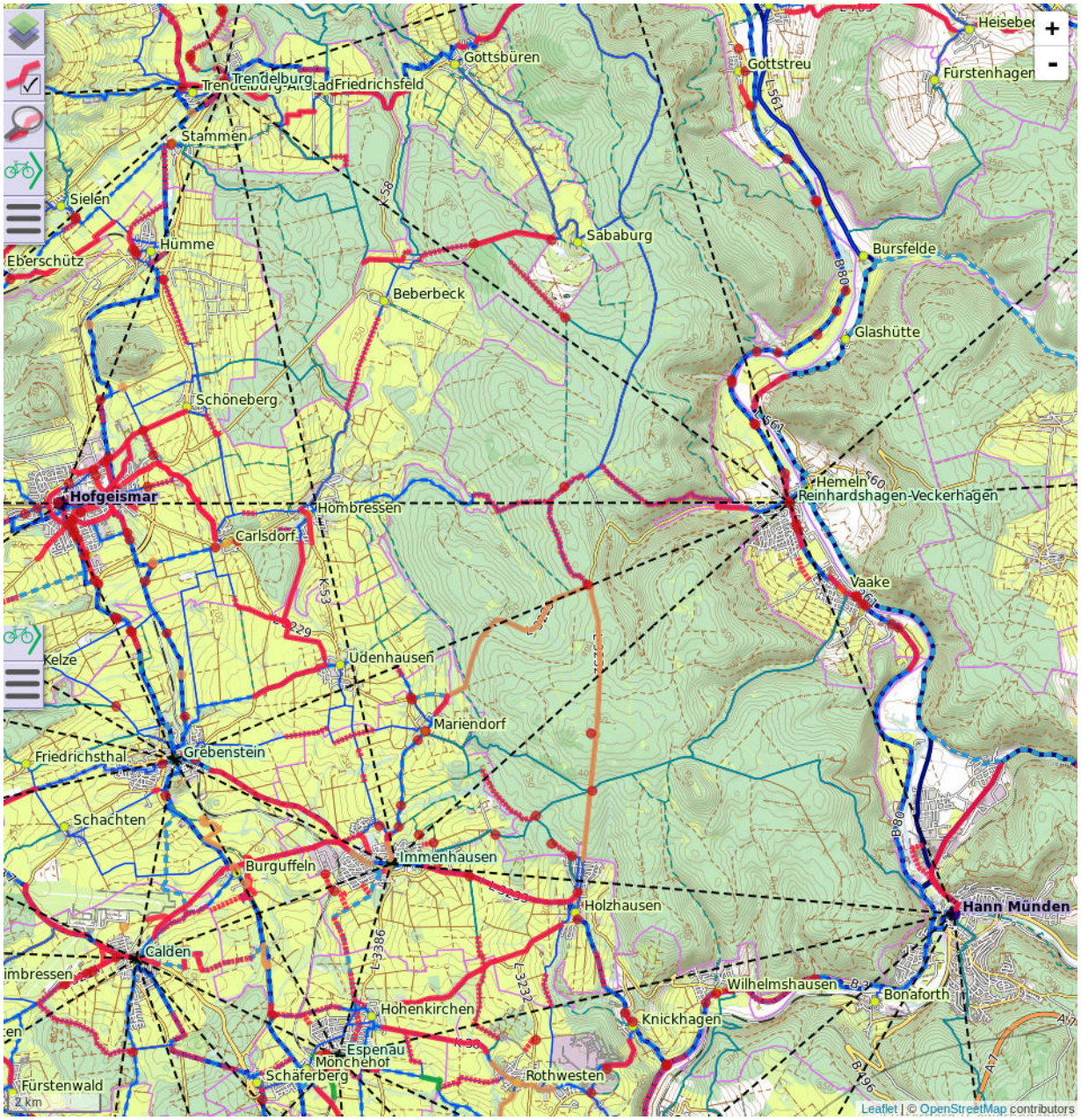

Abbildung 4.2 Auszug aus dem Digitalkonzept: Wunschliniennetz der Netzkategorie III für Ahnatal.

4.2.1 Grundzentrenverbindung nach Grebenstein

Zwischen Immenhausen und Grebenstein verläuft auf direktem Weg die stärker und schnell befahrene Landstraße L3233. Die durchschnittlich tägliche Verkehrsmenge (DTV) beträgt hier nach Verkehrsmengenkarte 2010: 1570 / 63. Das Straßenbauwerk besitzt keine Sicherung für den Radverkehr. Ferner ist die Straße zum Teil uneinsichtig durch Kurven und Kuppen, was zu gefährlichen Überholmanövern von KFZ führt.

Gefährlich sind gerade in diesem Zusammenhang auch die zum Teil vorhandenen Hochborde mit beidseitigen Leitplanken außerorts. Im Gefahrenfall (plötzlich KFZ vom Gegenverkehr als Überholer auf der eigenen Fahrspur oder KFZ-Überholer von hinten auf der eigenen Fahrspur) kann der RV hier noch nicht einmal mehr seitlich auf das Bankett ausweichen. Der Grund für diese Bauwerke ist den Autoren unbekannt.

Abbildung 4.3 Gefährlich für den RV sind die zum Teil vorhandenen Hochborde mit beidseitigen Leitplanken außerorts. Im Gefahrenfall kann der RV hier noch nicht einmal mehr seitlich auf das Bankett ausweichen.

Daher mittelfristig Bau einer straßenbegleitenden Radverkehrsanlage an der Landstraße L 3233.

Die bestehende Radroute des Märchenland-Radrundwegs via Burguffeln nach Grebenstein ist aufgrund ihres hohen Umwegfaktors als mögliche Alternative nicht bedarfsgerecht.

Laut RIN 2008 sollen Alltagsrouten möglichst nur einen Umwegfaktor von 1,2 aufweisen. Auch die mögliche Variante via Kreisstraße K 48 über Burguffeln nach Grebenstein ist noch zu umwegbehaftet. Und an der ebenfalls stark befahrenen K 48 fehlt sowieso noch eine Radverkehrsanlage als direkte Nahmobilitätsverbindung Burguffeln - Immenhausen.

4.2.2 Grundzentrenverbindung nach Espenau-Hohenkirchen

Zwischen Espenau-Hohenkirchen und Immenhausen verläuft die stark befahrene Landstraße L3386 ohne Sicherung des RV. Die durchschnittlich tägliche Verkehrsmenge (DTV) der L 3386 zwischen Abzw. K 33 (Hohenkirchen) und Abzw. L 3233 (Immenhausen) nach Verkehrszählung 2015: 5.400 Kfz/24h (davon Schwerverkehrsanteil 1,6 %) Als Alternativroute steht westlich ein

Wirtschaftsweg mit zum Teil stark zerstörter Schotterdecke zu Verfügung (Schotterstück in Gemarkung Immenhausen).

Daher alltagstauglicher Ausbau des Wirtschaftswegs in bituminöser Bauweise (Asphalt) mit 3,5 m Breite. Falls dies nicht umsetzbar sein sollte, wird stattdessen die Herstellung einer straßenbegleitenden Radverkehrsanlage entlang der L 3386 empfohlen. Laut Auskunft des Kreisradverkehrsbeauftragten ist eine Deckenverbesserung (Asphaltierung) des Wirtschaftswegs durch die Gemeinde Immenhausen angedacht.

Im Espenauer Teil könnte die Route als ländliche Fahrradstraße ausgeschildert werden.
Die Strecke (ESP_2) ist zwar schon mit Tempo 30 abgesichert, der KFZ-Verkehr zur Freizeitanlage bedrängt den Radverkehr trotzdem teilweise noch.

Diese Grundzentrenverbindung ist gleichzeitig als Radpendlerroute Richtung Kasseler Becken eingestuft. Ferner verläuft auf ihr der Reinhardswald-Radweg.

Diese Kommunalverbindung ist gleichzeitig als Radpendlerroute Richtung Kasseler Becken eingestuft. Ferner verläuft auf ihr der Reinhardswald-Radweg.

4.2.3 Grundzentrenverbindung nach Calden

Immenhausen liegt etwa 6 km nordöstlich von Calden.

Die Ideallinie führt südlich an Burguffeln vorbei. Prinzipiell könnte hier auch in der Realität eine Route verlaufen (siehe GRE_9).

Da wohl mit dem Bau der K-47-Neu die Verbindung an der B 83 bei GRE_12 aufgetrennt wird, ist diese direkte Variante sehr wahrscheinlich hinfällig. Die Grundzentrenverbindung Calden - Immenhausen wurde daher an die Kreisstraße verlegt (siehe CAL_35 und GRE_11).

Abschließende Informationen zu diesem Sachverhalt liegen den Autoren mit Stand 08-2017 nicht vor.

4.2.4 Grundzentrenverbindung nach Hann. Münden

Die Verbindung folgt der stark befahrenen Landesstraße nach Holzhausen (fehlende RVA siehe IMM_11).

Von hier geht es hinunter nach Knickhagen (zur Schotterstrecke im Steilstück siehe IMM_20).

Auf dem Fuldaradweg wird Hann Münden erreicht.

4.2.5 Grundzentrenverbindung nach Reinhardshagen

Die Verbindung über den Roter Stock"wurde aufgrund ihrer anspruchsvollen Topografie in Kombination mit ihrer Länge als freizeitorientierte Ortsverbindung eingestuft.

Wassergebundene Decken sind hier ausreichend. Diese Oberflächen sollten natürlich tourenradtauglich in Stand gehalten werden.

4.2.6 Grundzentrenverbindung nach Trendelburg

Im Wunschliniennetz ergibt von der Theorie her eine Grundzentrenverbindung Trendelburg - Immenhausen Sinn. In der Realität wurde diese Verbindung aufgrund der Topografie über Grebenstein und Hofgeismar geführt. In Hofgeismar nutzt die Route die neue, direkte Stadtdurchfahrt in Nord-Süd-Richtung via Bahnhof.

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 Beverungen). Ferner werden die Mittelzentren an das regionale Oberzentrum Kassel angebunden.

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

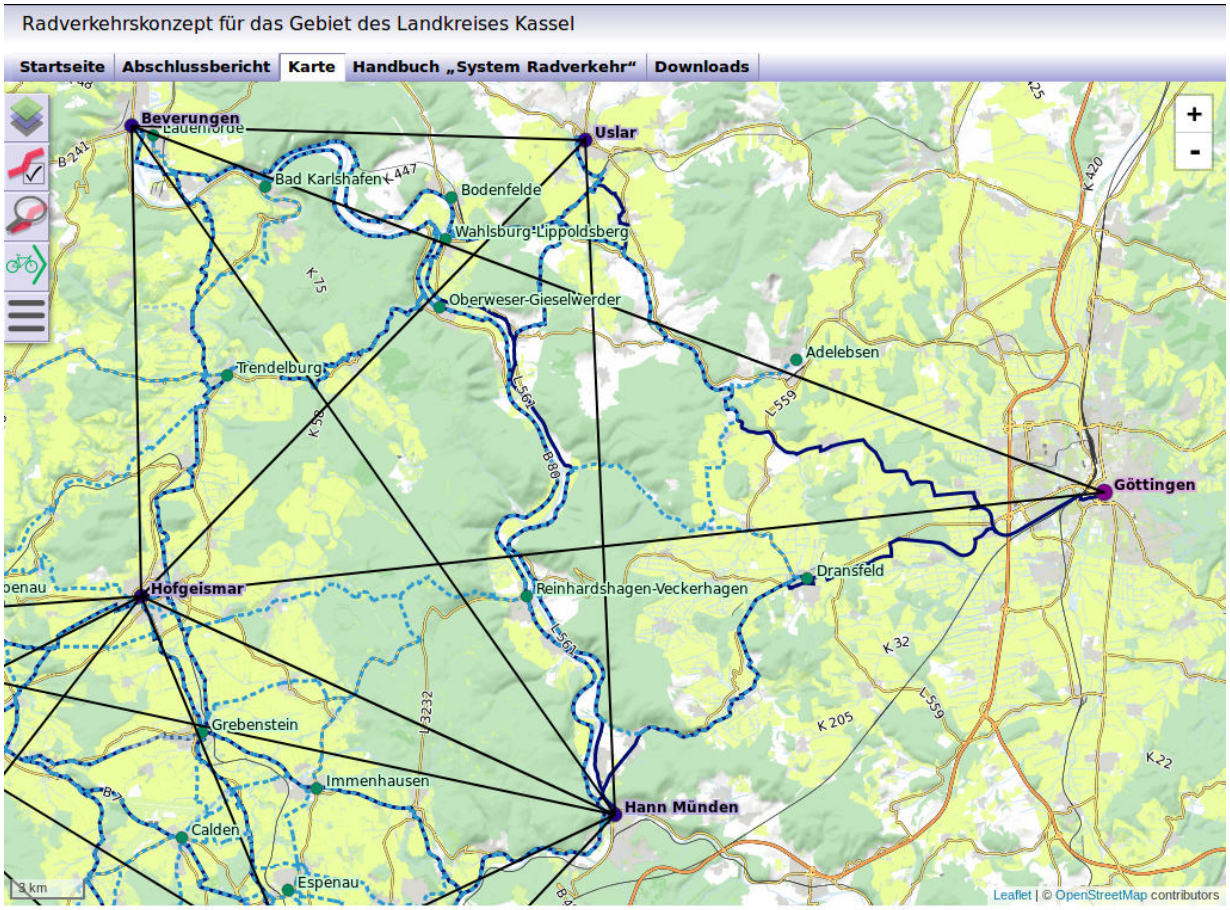

Abbildung 4.4 Auszug aus dem Digitalkonzept: Wunschliniennetz der Netzkategorie II großräumig im Bereich des Nordkreises.

4.3.1 Mittelzentrenverbindung Hofgeismar / Warburg - Hann-Münden

Durch Immenhausen und Holzhausen verläuft die Städteverbindung Hofgeismar / Warburg - Hann-Münden.

Diese Mittelzentrenverbindung gehört zur Netzkategorie II, die alle Mittelzentren untereinander verbindet sowie die Mittelzentren an die Oberzentren anschließt.

Die Verbindungen sind vor allem für Radwanderer interessant, die zielorientiert per Fahrrad unterwegs sind.

Maßnahmen an dieser Verbindung in Immenhausen und überregional siehe Karte des Digitalkonzepts.

Kapitel 5

Freizeit / Tourismus / Radrouten

5.0.1 Märchenland-Radrundweg

Durch Immenhausen und Holzhausen verläuft der Märchenland-Radrundweg. Die Strecke ist mit Vollwegweisung und Zwischenwegweisern nach FGSV markiert. Routenänderungen werden nicht vorgeschlagen.

Im Steilstück zwischen Holzhausen und Knickhagen sollte eine Asphaltdecke eingebaut werden (IMM_20).

5.0.2 Reinhardswald-Radweg

Für den Reinhardwald-Radweg wird beginnend nördlich Immenhausen eine Neukonzeption vorgeschlagen. Weiteres dazu entsprechender Abschnitt im Abschlussbericht bzw. in der Datenebene Radrouten auf der Karte im Digitalkonzept.

Kapitel 6

Wegweisung

Der Märchenland-Radrundweg besitzt eine routenbezogene, FGSV-konforme Wegweisung bestehend aus Hauptwegweisern in Pfeilform und Zwischenwegweisern.

Der Reinhardswald-Radweg ist mit Zwischenwegweisern ausgeschildert.

Die Überprüfung vorhandener Radwegweisung war nicht Inhalt dieses Projekts.

In einigen Gemeinden im Kasseler Umland ist eine wegweisende Beschilderung in Form eines integrierten Zielwegweisungssystems vorhanden. Geplant ist mittelfristig eine entsprechende Umsetzung für den gesamten Landkreis.

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

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

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

OD Ortsdurchfahrt

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. straßenbegleitend

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 2015äuf mobil.hessen.de zu finden.

Kapitel 8

Impressum

Inhaltliche Erstellung: Herbert Iba

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

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 Kasse www.radinformation.de
(Fertigstellung des Projekts bis Februar 2018)

Projektförderung durch die Sparkassenstiftung Landkreis Kassel