

Radverkehrskonzept für das Gebiet des Landkreises Kassel

Gemeindesteckbrief Lohfelden



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

7. Dezember 2018

Inhaltsverzeichnis

1	Basisdaten	2
1.1	Strukturdaten	2
1.2	Geografische / Topografische Lage	3
1.3	Verkehrsräumliche Lage	4
2	Bestandsaufnahme	5
2.1	Weganteile im Verkehr	5
2.2	Bestand Radverkehrsnetz	6
3	Radverkehrsverbindungen	8
4	Freizeit / Tourismus / Radrouten	9
5	Wegweisung	10
6	Abkürzungsverzeichnis	11
7	Impressum	13

Kapitel 1

Basisdaten

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

1.1 Strukturdaten

- **Einwohner:** ca. 13.500
- **Fläche:** 16,57 km²
- **Bevölkerungsdichte:** 822 EW pro km²
- **Regionale Raumstruktur:** Verdichtungsraum, Grundzentrum
- **Ortsteile:** Crumbach, Ochshausen, Vollmarshausen
- **Zentraler Ortsteil:** Gemeinde insgesamt
- **Verwaltung:** Rathaus in Ochshausen
- **Schulen:** Grundschulen in Crumbach und Vollmarshausen, weiterführende Schule in Ochshausen (kooperative Gesamtschule) sowie in Kassel
- **Wirtschaft:** größeres Gewerbegebiet nordwestlich A 7, Lohfeldener Rüssel (interkommunal, mit Stadt Kassel) südöstlich A 7, Pendlergemeinde durch Nähe zu Kassel
- **Versorgung / Einzelhandel:** vorwiegend in Ochshausen, in Vollmarshausen und in der „Siedlung“, vereinzelt in Crumbach
- **Öffentlicher Verkehr:** nur Busverkehr (kein Bahnanschluss), nächste Regional- und Fernbahnanschlüsse mit Radmitnahme in Kassel
- **Meldeplattform Radverkehr:** nein
- **Mitgliedschaft AGNH:** nein

1.2 Geografische / Topografische Lage

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

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

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

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

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

1.3 Verkehrsräumliche Lage

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

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

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

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

Kapitel 2

Bestandsaufnahme

2.1 Weganteile im Verkehr

Die Fahrradnutzung im Alltagsverkehr ist sehr gering.

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

Weganteile im Verkehr (Modal Split) nach Tabelle 5.3:

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

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

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

Alle Daten bezogen auf einen mittleren Werktag. 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).

2.2 Bestand Radverkehrsnetz

Durch ihre räumliche Nähe zum Oberzentrum Kassel (von Crumbach / Ochshausen ca. 5,5 km), ihrer topografisch günstigen Lage am Südostrand des Kasseler Beckens sowie durch ihre relativ kompakte Siedlungsstruktur und ihrer Nähe zu vielen Arbeitsplätzen, findet im Gemeindegebiet auf einzelnen, meist kraftverkehrsfreien bzw. -armen Verbindungen wahrnehmbar Radverkehr statt. Lohfelden ist sowohl Auspendler- als auch Einpendlergemeinde. Innerhalb der Gemeinde zwischen den Ortsteilen werden auf den täglichen Wegen zwischen Quelle und Ziel (Versorgung, Ausbildung, etc.) gerade einmal Entfernungen von max. 3,5 km zurückgelegt. Zwischen Vollmarshausen und dem Gewerbegebiet Lohfelden sind es gerade einmal ca. 4 km. Einige bebaute Bereiche in der Gemeinde liegen zwar im Verhältnis zu den Tallagen etwas höher, die Anstiege sind teils steil, dafür aber nicht lang. Von den Dorfkernen Crumbach und Ochshausen aus sind z. B. bis zur „Siedlung“ jeweils ca. 30 bis 50 m zu überwinden.

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

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

Zu den drei zwischen der Stadt Kassel und den Umlandkommunen Baunatal, Vellmar und Kaufungen geplanten Radschnellverbindungen soll es Anschlussverbindungen zu letzterer auch von Lohfelden aus geben.

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

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

In vielen Bereichen der Gemeinde lassen sich Fahrradstraßen einrichten, breite Radfahr- bzw. Schutzstreifen (vor allem an Steigungsabschnitten) oder Piktogramm Spuren anlegen.

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

Kapitel 3

Radverkehrsverbindungen

Kapitel folgt.

Kapitel 4

Freizeit / Tourismus / Radrouten

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

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

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

Kapitel 5

Wegweisung

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

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

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

Kapitel 6

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" -> "Straßenverkehrszählung 2015" auf mobil.hessen.de zu finden.

Kapitel 7

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 Kassel
www.radinformation.de
(Fertigstellung des Projekts bis Frühjahr 2018)