Radverkehrskonzept für das Gebiet des Landkreises Kassel

Gemeindesteckbrief Fuldabrück

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

8. Juni 2020

Inhaltsverzeichnis

1 Basisdaten **3**
1.1 Strukturdaten . . . 3
1.2 Topografische und Geografische Lage . . . 4
1.3 Verkehrsräumliche Lage . . . 4

2 Bestandsaufnahme **5**
2.1 Wegeanteile im Verkehr . . . 5
2.2 Bestand Radverkehrsnetz . . . 6

3 Radverkehrsverbindungen innerhalb des Gemeindegebiets **7**
3.0.1 Ortsverbindung Bergshausen -Dittershausen-Dennhausen . . . 7
3.0.2 Ortsverbindungen Dittershausen-Dennhausen - Dörnhagen . . . 8
3.0.3 Grundzentrenverbindung Dörnhagen - Bergshausen . . . 8
3.0.4 Ortsdurchfahrten in Dörnhagen . . . 9

4 Radverkehrsverbindungen zu benachbarten Gemeinden / Regionen **10**
4.1 Ortsverbindungen in benachbarten Gemeinden . . . 11
4.1.1 Ortsverbindung Dittershausen-Dennhausen - Baunatal-Gunters- hausen . 11
4.1.2 Ortsverbindung Dörnhagen - Guntershausen . . . 11
4.1.3 Ortsverbindung Dörnhagen - Wollrode . . . 11
4.1.4 Ortsverbindung Dörnhagen - Lohfelden-Crumbach . . . 11
4.2 Einbindung in das Grundnetz . . . 12
4.2.1 Grundzentrenverbindung Dörnhagen - Baunatal-Mitte bzw. VW-Werk (Südtor) . . . 13
4.2.2 Grundzentrenverbindung Dörnhagen - Baunatal VW-Werk (Nordtor) . . . 13
4.2.3 Grundzentrenverbindung Dörnhagen - Gewerbepark Nieder- zwehren . . 13
4.2.4 Grundzentrenverbindung Dörnhagen - Söhrewald (Wellerode) . . . 13
4.2.5 Grundzentrenverbindung Dörnhagen - Körle . . . 13
4.2.6 Grundzentrenverbindung Dörnhagen - Guxhagen . . . 14
4.2.7 Grundzentrenverbindung Bergshausen - Gewerbepark KS-Niederzwehren . . . 14
4.2.8 Grundzentrenverbindung Gewerbepark Niederzwehren - Gewerbepark KS-Waldau . . . 14
4.2.9 Grundzentrenverbindung Bergshausen - Gewerbepark KS-Waldau . . . 14
4.2.10 Grundzentrenverbindung Bergshausen - KS-Niederzwehren . . . 14
4.2.11 Grundzentrenverbindung Bergshausen - KS-Südstadt / Kassel-Mitte . . . 15
4.2.12 Grundzentrenverbindung Bergshausen - Lohfelden-Mitte . . . 15
4.2.13 Grundzentrenverbindung Bergshausen - Söhrewald (Wellerode) . . . 15
4.3 Einbindung in das „Radpendlernetz Region Kassel“ . . . 16

4.3.1 Radpendlerroute Fuldabrück - Kassel 19
4.3.2 Radpendlerroute ICE-Radweg 21
4.3.3 Radpendlerroute „Radtangente Süd“ 22
4.3.4 Radpendlerroute Radtangente Ost 23
4.4 Mittelzentrenverbindungen über das Gemeindegebiet 24
4.4.1 Mittelzentrenverbindung Kassel - Melsungen 25

5 Freizeit / Tourismus / Radrouten 26
5.0.1 Fulda-Radweg R 1 26
5.0.2 Fuldabrücker Runde 26

6 Wegweisung 27

7 Impressum 28

Kapitel 1

Basisdaten

Die Gemeinde Fuldabrück findet sich am Südrand des Kasseler Beckens. Fuldabrück ist sowohl Wohngemeinde wie mit dem Gewerbestandort Bergshausen auch ein regional bedeutender Wirtschaftsstandort.

1.1 Strukturdaten

- **Einwohner:** ca. 8.700
- **Fläche:** 17,85 km²
- **Bevölkerungsdichte:** 486 EW pro km²
- **Regionale Raumstruktur:** Verdichtungsraum, Grundzentrum (Gemeinde im Zweckverband Raum Kassel)
- **Ortsteile:** Bergshausen, Dennhausen/Dittershausen, Dörnhagen
- **Zentraler Ortsteil:** Gemeinde insgesamt
- **Verwaltung:** Rathaus in Dörnhagen
- **Schulen:** Grundschulen in Bergshausen und Dennhausen, weiterführende Schulen in Baunatal, Lohfelden, Guxhagen, Kassel
- **Wirtschaft:** Gewerbegebiet im Ortsteil Bergshausen (Anteil am interkommunalen Gewerbepark KS-Waldau, Fuldabrück, Lohfelden mit Güterverkehrszentrum Kassel). Arbeitsplätze Fuldabrück insgesamt rund 3.500
- **Versorgung / Einzelhandel:** in Bergshausen und in Denn-/Dittershausen sowie an der Gemeindegrenze zu Guxhagen (für Dörnhagen)
- **Bahnanschluss:** nein. Nächste Regionalbahnanschlüsse mit Radmitnahme in Guxhagen, Rengershausen, Guntershausen; nächster Fernbahnanschluss in Kassel.
- **Meldeplattform Radverkehr:** ja
- **Mitgliedschaft AGNH:** ja

1.2 Topografische und Geografische Lage

Die Gemeinde liegt südöstlich bis südich von Kassel vor der bewaldeten Söhre. die historischen Ortskerne von Bergshausen, Dennhausen und Dittershausen finden sich in der Tallage der Fulda auf 145 bis 150 m Höhe. Dörnhagen (auf 220 m) liegt auf einer Terrasse am Westhang der Söhre oberhalb des Fuldatals mit Neubaugebieten in Hanglage.

1.3 Verkehrsräumliche Lage

Fuldabrück ist eine relativ auseinandergezogene Gemeinde im Verlauf der Fulda. Die Kommune findet sich in räumlicher Nähe zum Oberzentrum Kassel (Bergshausen ca. 6 km) sowie zum Mittelzentrum Baunatal mit dem VW-Werk (Dennhausen/Dittershausen ca. 5 km, Dörnhagen ca. 6,5 km).

Kapitel 2

Bestandsaufnahme

2.1 Wegeanteile im Verkehr

Die Fahrradnutzung im Alltag ist in Fuldabrück eher 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. Aufzüge aus den Ergebnistabellen für Fuldabrück:

Weganteile im Verkehr (Modal Split) nach Tabelle 5.3:

Verkehrsträger	Binnenverkehr [%]	Gesamtverkehr [%]
Fahrrad	4,8	3,1
zu Fuß	46,5	21,3
ÖPNV	3,4	10,5
MIV	45,3	65,1

Motorisierungsgrad: Nach Tabelle 2.1 ist in Fuldabrück pro 1.000 Einwohner ein PKW-Bestand von 619 Fahrzeugen vorhanden (552 Privat-PKW und 67 Dienst-PKW). Die Ausstattung mit Fahrrädern beträgt 889.

Tabelle 4.1 kann der Fahrzeugeinsatz entnommen werden: Bei 292 Haushalt-PKW beträgt der Fahrzeugeinsatzkoeffizient 69 %. Im Fahrradbereich liegt der Einsatzkoeffizient lediglich bei 5 %.

Alle Daten bezogen auf einen mittleren Werktag. Quelle: Die kompletten Ergebnisse konnten 2016/2017 mal 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 wurde 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

Der aktuell eher geringe RV-Anteil lässt sich erhöhen, einerseits wegen der teils erheblichen Höhenunterschiede mit weiterer Verbreitung von Pedelecs, andererseits durch den Aus- und Neubau von sicheren und komfortableren Radverkehrsverbindungen.

Vom Radverkehrsnetz her bestehen außerorts meist Möglichkeiten unabhängig von KFZ-Verkehr zu fahren.

Das Netz ist allerdings nicht lückenlos. Einige Radverkehrsverbindungen zwischen den Ortsteilen und zu den Nachbarkommunen sind verbesserungswürdig und auch ausbaufähig.

Mit Abstand größter Lückenschluss im Netz ist die ungesicherte Fuldaquerung des R 1 bei Dennhausen und im Anschluss die fehlende, direkte RV-Verbindung entlang der stark befahrenden Kreisstraße K 10 nach Kassel. Wichtig wäre vor allem eine Fuldaquerung unabhängig vom KFZ-Verkehr.

Es wurden in jüngster auch Verbesserungen erreicht: z. B. Sanierung der RVA entlang der K 16 (FUB_21) oder der Lückenschluss Bergshausen - Crumbach an der A7-Brücke.

In den Ortslagen könnten auf stärker belasteten Straßenabschnitten durch Geschwindigkeitsreduzierung mehr Menschen zum Radfahren motiviert werden.

Problem hier: stark einschränkte Bundesgestzgebung. Der seit 2016 bestehende Lockerung des Rechtsrahmens zum Thema „Tempo 30 auf klassifizierten Straßen“ wurde soweit möglich schon umgesetzt (zum Beispiel K 16 in Dörnhagen Höhe Kindertagesstätte).

Kapitel 3

Radverkehrsverbindungen innerhalb des Gemeindegebiets

3.0.1 Ortsverbindung Bergshausen -Dittershausen-Dennhausen

Beide Ortsteile liegen etwa 2 km Luftlinie von einander entfernt im Fuldatal. ES bestehen zwei Verbindungen.

Die Strecke führt über den gut ausgebauten Fulda-Radweg R 1. Knackpunkt der Strecke ist die Fuldabrücke bei Dennhausen. Hier besteht keine Sicherung des Radverkehrs.

Bau einer RVA im nördlich Brückenbereich: Entweder Verbreiterung der bestehenden Brücke (wahrscheinlich dann Verbreiterung der Pfeiler notwendig) oder Neubau einer eigenen Fahrrad- und Fußgängerbrücke nördlich des bestehenden Bauwerks.

Hangseitig schließt Richtung Kassel eine RVA an, die allerdings nur etwa 500 m lang ist (Lückenschluss wäre hier bis zur Neuen Mühle FUB_21 ebenfalls westlich der K 16).

Falls eine eigene Radbrücke machbar/Zielführend ist, wäre es sinnvoll zu prüfen, ob am östlichen Brückenlager der Straßenbrücke genügend Platz für eine Unterfahrung der Kreisstraße zwischen Fulda und besteht (Steigungsverhältnisse unklar). Denn die neue Radbrücke müsste nicht zwangsweise die Höhe der aktuellen Straßenbrücke benötigen. Wichtig wäre auf der Seite von Dennhausen eine Höhenlage, die weitgehend hochwassersicher ist. Mit solch einer Routenverknüpfung könnten RV und FV hier komplett von der Kreisstraße K 16 getrennt werden.

Abbildung 3.1 Knackpunkt der Strecke ist die Fuldabrücke bei Dennhausen. Hier mal leer ohne KFZ

3.0.2 Ortsverbindungen Dittershausen-Dennhausen - Dörnhagen

Von Dörnhagen kann über eine Radverkehrsanlage entlang der Kreisstraße K 16 der westliche Ortsbereich (Dittershausen) erreicht werden. Die RVA wurde bezüglich Wurzelaufbrüchen saniert. Dazu siehe auch HNA vom 9. Februar 2018: Zwischen den Fuldabrücker Ortsteilen: Bäume mussten dem Radweg weichen).

Nördlich der Autobahnbrücke zweigt zudem ein Wirtschaftsweg ab, der in den östlichen Ortsteil (Dennhausen) führt.

3.0.3 Grundzentrenverbindung Dörnhagen - Bergshausen

Die Ortsteile Dörnberg (Gemeindeverwaltung, Nahversorgung) und Bergshausen (bedeutender Gewerbestandort) wurden als Grundzentren eingestuft.

Die Hauptverbindung führt über Dennhausen auf den bereits erörterten Ortsverbindungen (Knackpunkt hier Fuldabrücke Dennhausen FUB_4).

Im Radwegweisungsnetz gibt es darüber hinaus noch eine ausgeschilderte Verbindung über geschotterte Forstwege östlich der Fulda im Bereich der Landstraße L 3460. Diese Strecke liegt von der Ortlage Berghausen ausgehend allerdings topografisch bedeutend ungünstiger. Daher wurde diese Strecke nur als Freizeitverbindung in das Netz aufgenommen. Hier ist eine radtaugliche Schotterdecke ausreichend.

3.0.4 Ortsdurchfahrten in Dörnhagen

Sinnvoll wäre Tempo 30, da für eine sichere Separation kein Raum zur Verfügung steht (siehe FUL_29 und FUL_30).

Anmerkung zum Thema Tempo 30 auf klassifizierten Straßen: Trotz einer Lockerung der diesbezüglichen Regelungen im Sommer 2016 ist Tempo 30 per Beschilderung rein für die RV-Sicherung hier immer noch nicht möglich. Seit 2016 ist Tempo 30 nach StVO-VWV vor sozialen Einrichtungen mit direktem Zugang zur Straße wie Kindergärten, Schulen usw. zu den Öffnungszeiten möglich; Straßenlänge max. 300m - alle Details der Regelung siehe StVO-VWV Abschnitt SZu Zeichen 274 Zulässige Höchstgeschwindigkeit". Eine fehlende allgemeine Sicherung für den RV auf einer klassifizierten Straße bzw. Hauptstraße ist auch nach der 2016er Änderung immer noch kein Grund für Tempo 30.

Die Maßnahmen hier in Dörnhagen wurde daher als Anmerkung einsortiert. Wichtig für die nachhaltige Einhaltung vom Tempo 30 wäre ferner die Akzeptanz der örtlichen Anwohner und Bevölkerung.

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.

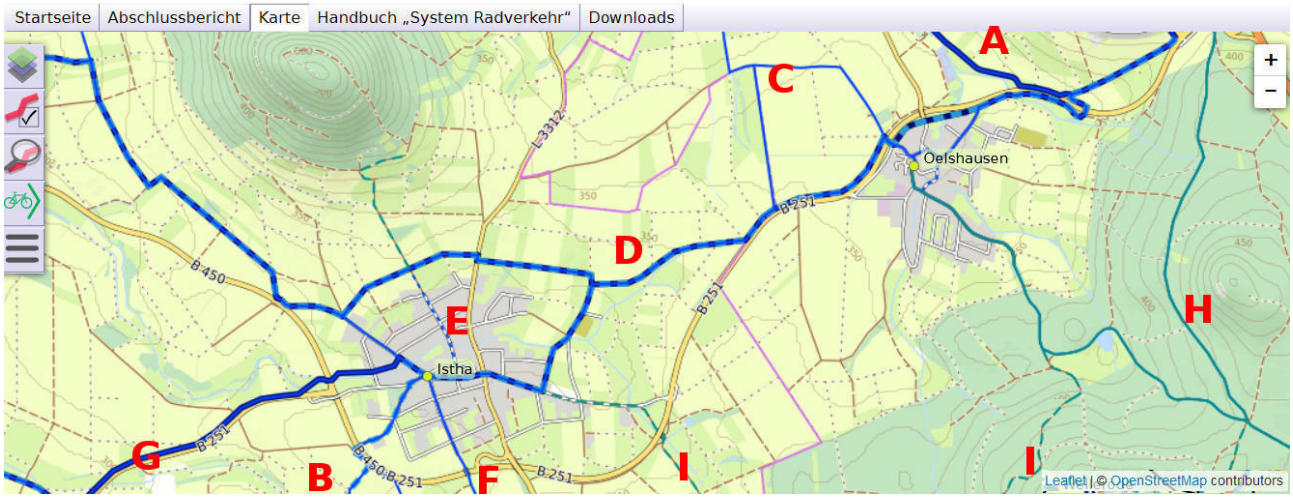

Abbildung 4.1 Beispiele Netzkategorien im Digitalkonzept: Die Kategorien II, III und IV werden grafisch gestuft angezeigt. **A** = reine Mittelzentrumsverbindung der Kategorie II; **B** = Grundzentrumsverbindung der Kategorie III überlagert mit einer Ortsverbindung der Kategorie IV; **C** = einzelne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

4.1.1 Ortsverbindung Dittershausen-Dennhausen - Baunatal-Guntershausen

Die Strecke führt über den gut ausgebauten Fulda-Radweg.

Bei Dunkelheit wären vor allem auf dem bewaldeten Abschnitt im Prallhang der Fulda weiße Fahrbahnbegrenzungslinien sinnvoll (FUB_19). In kleineren Teilen fehlen auch Absturzsicherungen (Geländer). Dies betrifft vor allem eine Stelle, die sehr wahrscheinlich bereits auf Stadtgebiet Baunatal liegt (BAU_40).

4.1.2 Ortsverbindung Dörnhagen - Guntershausen

Dörnhagen und Guntershausen liegen Luftlinie gerade einmal 2 km auseinander.

Die reale Verbindung führt unter Umgehung des Steilhangs südlich der Wunschlinie über Gemeindegebiet Guxhagen und über den Fulda-Radweg nach Guntershausen. Mit dem Pedelec ist diese topografisch anspruchsvolle Verbindung fahrbar. In Teilen aktuell noch Schotterstrecke.

Ausbaubedarf mit einer Asphaltdecke besteht auf rund 400 m im Gemeindegebiet Dörnhagen (FUB_14). Im Anschluss bis zum Bahnübergang wären auf Guxhagener Gebiet ebenfalls 500 m verbesserbar (GUX_3).

4.1.3 Ortsverbindung Dörnhagen - Wollrode

Es gibt zwei Verbindungen:

Eine Feldwegverbindung in Hanglage mit substaziellen Höhenmetern, die bereits heute ausgeschildert und durchgehend verkehrsfrei ist. Bei FUB_34 besteht Verbesserungsbedarf.

Ferner wäre es sinnvoll an der Landesstraße eine durchgehende, etwa ebenere Verbindung zu schaffen. Damit wird der unter Ortsteil von Dörnhagen besser nach Wollrode/Körle angebunden. Hier fehlt bei GUX_2 eine RVA. Die Strecke liegt sehr wahrscheinlich weitgehend in der Gemeinde Guxhagen (Lage der Kommunalgrenze ist nicht genau bekannt).

4.1.4 Ortsverbindung Dörnhagen - Lohfelden-Crumbach

Die 6 km lange Wunschlinie führt über den nordwestlich Hang des Warpel im Bereich der L3460 bzw. A 7.

Aufgrund der schwierigen Topografie und dem kreisweit bereits sehr hohen Investitionsbedarf mit höherer PRiorität wurde hier keine Verbindung in die Netzplanung aufgenommen. Nötig wäre theoretisch hier eine Radverkehrsanlage an der L 3460 in Kombination mit ausbau von Forstwegen östlich des Autobahndreiecks Kassel-Süd.

Die Alltagsstrecke führt daher in Routenbündelung mit Bestandsrouten in Tallage der Fulda über Dennhausen und Fuldabrück nach Lohfelden-Crumbach. Zwischen Dörnhagen und Fuldabrück kann sonst auch noch die geschotterte Freizeitverbindung oberhalb östlich der Fuldaschleife genutzt werden.

4.2 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.

Die Ortsteile Dörnberg (Gemeindeverwaltung, Nahversorgung) und Bergshausen (bedeutender Gewerbestandort) wurden als Grundzentren eingestuft.

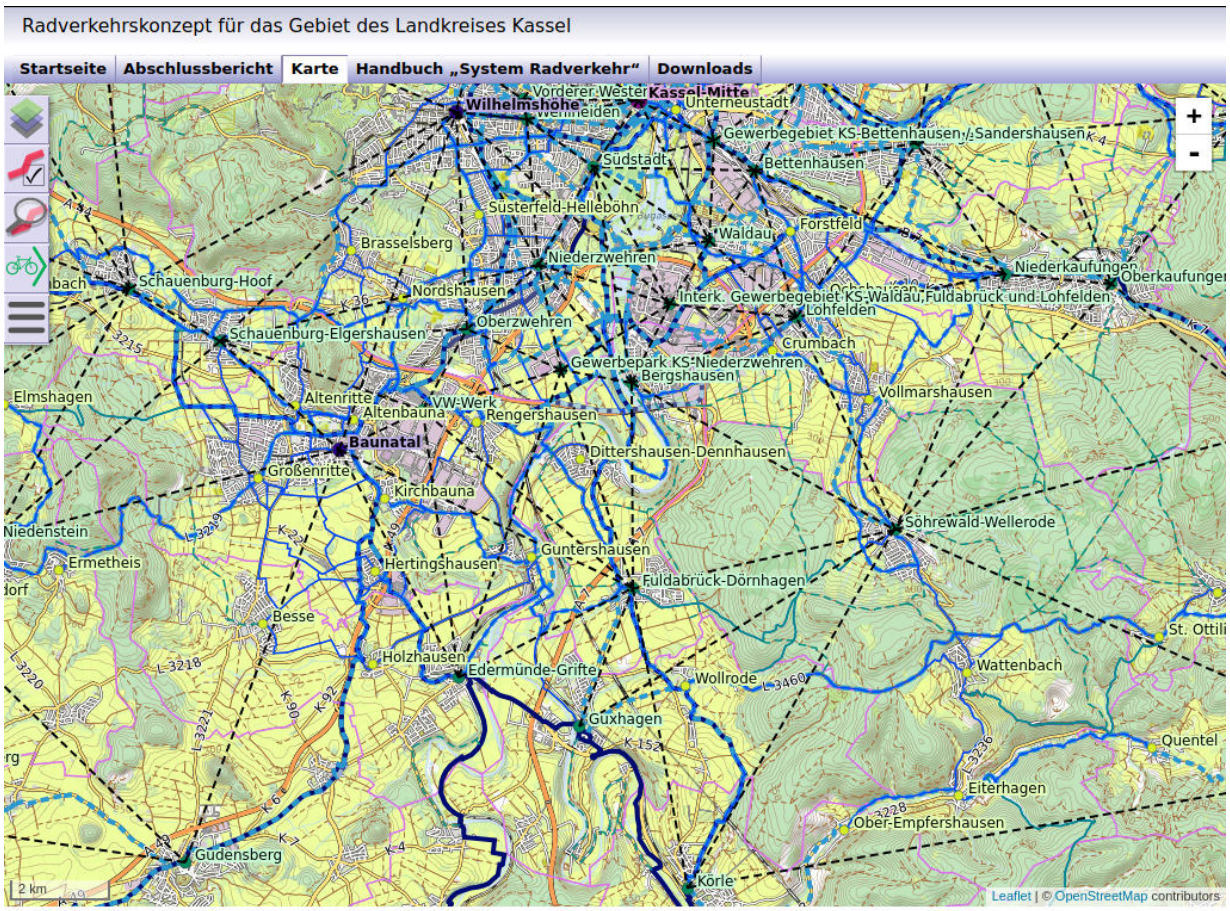

Abbildung 4.2 Auszug aus dem Digitalkonzept: Wunschliniennetz der Netzkategorie III für Lohfelden.

4.2.1 Grundzentrenverbindung Dörnhagen - Baunatal-Mitte bzw. VW-Werk (Südtor)

Baunatal-Mitte liegt Luftlinie rund 7 km westlich Dörnhagen. Die Route ist topografisch durch die Querung des Fuldatals anspruchsvoller. In Zeiten des Pedelec ist dies kein großer Hinderungsgrund mehr.

Die Strecke führt über Guntershausen und Kirchbauna (Abzweig VW-Werk Südtor) nach Baunatal-Mitte.

Auf der Ortsverbindung Dörnhagen - Guntershausen fehlt bei FUB_14 bzw. GUX_3 eine alltagstaugliche Decke.

Der größte Knackpunkt der Strecke ist die Querung der A 49 auf Baunataler Gebiet. Mit dem Umbau des Autobahn-Anschlusses soll hier eine separate Fahrradbrücke entstehen (BAU_6).

4.2.2 Grundzentrenverbindung Dörnhagen - Baunatal VW-Werk (Nordtor)

Das Nordtor des VW-Werks liegt Luftlinie rund 7 km nordwestlich Dörnhagen. Die Route ist topografisch durch die Querung des Fuldatals anspruchsvoller. In Zeiten des Pedelec ist dies kein großer Hinderungsgrund mehr.

Die Strecke führt über Dittershausen und Rengershausen.

Der Radweg an der Kreisstraße zwischen Dittershausen-Dennhausen und Dörnhagen wurde bezüglich Wurzelschäden saniert (FUB_21 erledigt).

4.2.3 Grundzentrenverbindung Dörnhagen - Gewerbepark Niederzwehren

Das Gewerbegebiet Niederzwehren ist von Dörnhagen mit dem Pedelec gut erreichbar. Die Luftlinie beträgt 5 km.

Die Strecke folgt von Dörnhagen dem sanierten Radweg an der Kreisstraße K 16. Über die Schulstraße und die Fuldabrücke Dittershausen wird der Gewerbepark Niederzwehren erreicht.

4.2.4 Grundzentrenverbindung Dörnhagen - Söhrewald (Wellerode)

Wellerode liegt Luftlinie knapp 6 km östlich Dörnhagen. Die Wunschlinie führt über die Höhen des Warpel. Der Korridor ist topografisch sehr anspruchsvoll.

Die Strecke wurde aufgrund ihrer sehr anspruchsvollen Topografie (geringere Nachfrage) als „freizeitorientierte Ortsverbindung“ eingestuft. Eine radtaugliche Schotterdecke ist hier ausreichend.

4.2.5 Grundzentrenverbindung Dörnhagen - Körle

Die Strecke führt über Wollrode. Bei GUX_32 fehlt eine RVA und bei KOER_2 besteht Ausbaubedarf.

4.2.6 Grundzentrenverbindung Dörnhagen - Guxhagen

Guxhagen findet sich etwa 3 km südlich Dörnhagen.

Die Verbindung folgt der Kreisstraße K 16 bzw. K 154. Außerorts besteht eine Sicherung des Radverkehrs. Relevante Punkte siehe FUB_29, FUB_31 und FUB_33.

4.2.7 Grundzentrenverbindung Bergshausen - Gewerbepark KS-Niederzwehren

Die Strecke folgt von Berghausen der Brücke über die neue Mühle auf Stadtgebiet Kassel.

Auf der Kasseler Straße in Bergshausen wäre eine Temporeduzierung auf Tempo 30 sinnvoll. Alternativ könnte evtl. auch eine Fahrradstraße eingerichtet werden (siehe FUB_22).

An der Brücke Neue Mühle sollte die östliche Abfahrt mit Markierungen besser abgesichert werden (FUB_12).

Der Knackpunkt der Strecke liegt allerdings auf Stadtgebiet Kassel. Hier wäre bei KS_11 ein Routenausbau in Asphalt wichtig (aktuell Grasweg).

4.2.8 Grundzentrenverbindung Gewerbepark Niederzwehren - Gewerbepark KS-Waldau

Die beiden Gewerbegebiet liegen Luftlinie gerade einmal 2 km auseinander.

Ein Knackpunkt der Strecke liegt auf Stadtgebiet Kassel. Hier wäre bei KS_11 ein Routenausbau in Asphalt wichtig (aktuell Grasweg).

Die Strecke führt über die Brücke neue Mühle. An der Brücke sollte die östliche Abfahrt mit Markierungen besser abgesichert werden (FUB_12).

Parallel der L 3460 wäre auf diesem wichtigen Radpendlerkorridor (Bestandteil der Radtangente Süd) eine neue RVA sinnvoll (FUB_8).

Aktuell kann nur der Ostring genutzt werden. Gefährlich ist hier der Schutzstreifen bergab im Bereich von Autotüren (Demarkierung und Anordnung Tempo 30 sinnvoll, siehe FUB_7).

4.2.9 Grundzentrenverbindung Bergshausen - Gewerbepark KS-Waldau

Die Strecke führt über die Flughafenstraße und Marie-Curie-Straße. An der L 3460 wäre eine Ertüchtigung der Querung sinnvoll (FUB_3).

Zum Radweg entlang der Marie-Curie-Straße vermerkt der VEP Stadt Kassel: *Ertüchtigung des bestehenden Radweges als Zweirichtungsradweg (Mindestbreite 3,0m), Sicherung der Übergänge*. Dem kann nur zugestimmt werden. 3 m Ausbaubreite in Asphalt sind hier als wichtige Radpendlerachse notwendig (FUB_16 bzw. KS_215).

4.2.10 Grundzentrenverbindung Bergshausen - KS-Niederzwehren

Niederzwehren findet sich Luftlinie rund 3 km nordwestlich von Bergshausen Die Strecke folgt von Berghausen der Brücke über die neue Mühle auf Stadtgebiet Kassel.

Auf der Kasseler Straße in Bergshausen wäre eine Temporeduzierung auf Tempo 30 sinnvoll. Alternativ könnte evtl. auch eine Fahrradstraße eingerichtet werden (siehe FUB_22).

An der Brücke neue Mühle sollte die östliche Abfahrt mit Markierungen besser abgesichert werden (FUB_12).

Auf Stadtgebiet Kassel folgt die Verbindung der RVA entlang der Kreisstraße K 16 nach Niederzwehren.

4.2.11 Grundzentrenverbindung Bergshausen - KS-Südstadt / Kassel-Mitte

Kassel-Südstadt findet sich rund 5 km nördlich Bergshausen. Nach Kassel-Mitte sind es etwa 6 km.

Auf der Kasseler Straße in Bergshausen wäre eine Temporeduzierung auf Tempo 30 sinnvoll. Alternativ könnte evtl. auch eine Fahrradstraße eingerichtet werden (siehe FUB_22).

Der Radweg an der L 3460 ist mit 1,8 m zu schmal (aktuell dazu noch gefährliches Bord) und sollte auf mindestens 3 Meter verbreitert werden (FUB_9).

Ausbaubedarf besteht des Weiteren auf Kasseler Gebiet: KS_95 Höhe der A49, bei KS_95 höhe der Messe und KS_94 Bereich Messe - Damaschkebrücke. Der Radverkehrsknoten Damaschkebrücke ist ein Nadelöhr im Radverkehrsnetz. Ein Neubau der Brücke ist wohl geplant. Näheres ist nicht bekannt.

Alternativ kann auch über die Brücke Neue Mühle westlich der Fulda gefahren werden.

An der Brücke Neue Mühle sollte die östliche Abfahrt mit Markierungen besser abgesichert werden (FUB_12).

4.2.12 Grundzentrenverbindung Bergshausen - Lohfelden-Mitte

Das Zentrum von Lohfelden findet sich 3,5 km nordöstlich von Berghausen. Die Verbindung führt entlang der Landesstraße L 3203. Außerorts bestehen Radverkehrsanlagen.

Im Bereich des Knoten mit der L 3460 besteht Verbesserungsbedarf bzw. (FUB_35).

Der wichtige Lückenschluss im Bereich der Autobahnbrücke wurde 2019 realisiert (FUB_10).

4.2.13 Grundzentrenverbindung Bergshausen - Söhrewald (Wellerode)

Wellerode liegt Luftlinie knapp 6 km südöstlich von Bergshausen. Die Wunschlinie führt über die nördlichen Höhen des Warpel.

Die Strecke wurde daher über Lehfelden-Crumbach und Vollmarshausen nach Wellerode gelegt.

4.3 Einbindung in das „Radpendlernetz Region Kassel“

Die Gemeinde Fuldabrück liegt bezogen auf KS-Mitte noch im mittleren Radpendlerradius von 10 km.

Der Gewerbestandort Fuldabrück-Bergshausen ist u. a. über die Radtangente Süd an Baunatal, Lohfelden und Kaufungen angeschlossen. Die Radtangente Ost erschließt den Gewerbepark bei Bergshausen von Norden her. Von Kassel-West kann das Gewerbegebiet über die Parktangente erreicht werden. Die Wohnstandorte der Gemeinde sind ebenfalls über Strecken an das Netz angeschlossen.

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 KfzVerkehr 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.nahmobil-hessen.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 attrakti- ven, direkten Korridoren abseits der großen Kfz-Magistralen.
- **Entwurfsgeschwindigkeit 25 km/h:** Für attraktives Radpendeln per Pedelec oder für trainierte Radpendler auf dem Fahrrad purïst dies notwendig (auf Gefällstrecken 30 km/h).
- Führung des „Radverkehr als Fahrzeug“: im Kernbereich des Netzes **eigene Radverkehrsflächen** oder verträgliche Führung im Misch- verkehr 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 Sicher- heit** durch Beleuchtung und möglichst wenig Angsträumen (z. B. nur Bau gut einsehbarer Unterführungen mit möglichst geradem Durch- stich).
- **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 Lichssignalanlagen mit Anforderungstaster („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)** im Radpendlernetz, würde **signifikante Verbesserungen** für den regionalen Radverkehr zur Folge haben.

Allgemeine Informationen zum „Radpendlernetz Region Kassel“ finden sich ferner auch im Abschlussbericht oder kompakt zusammengefasst im folgenden Plakat:

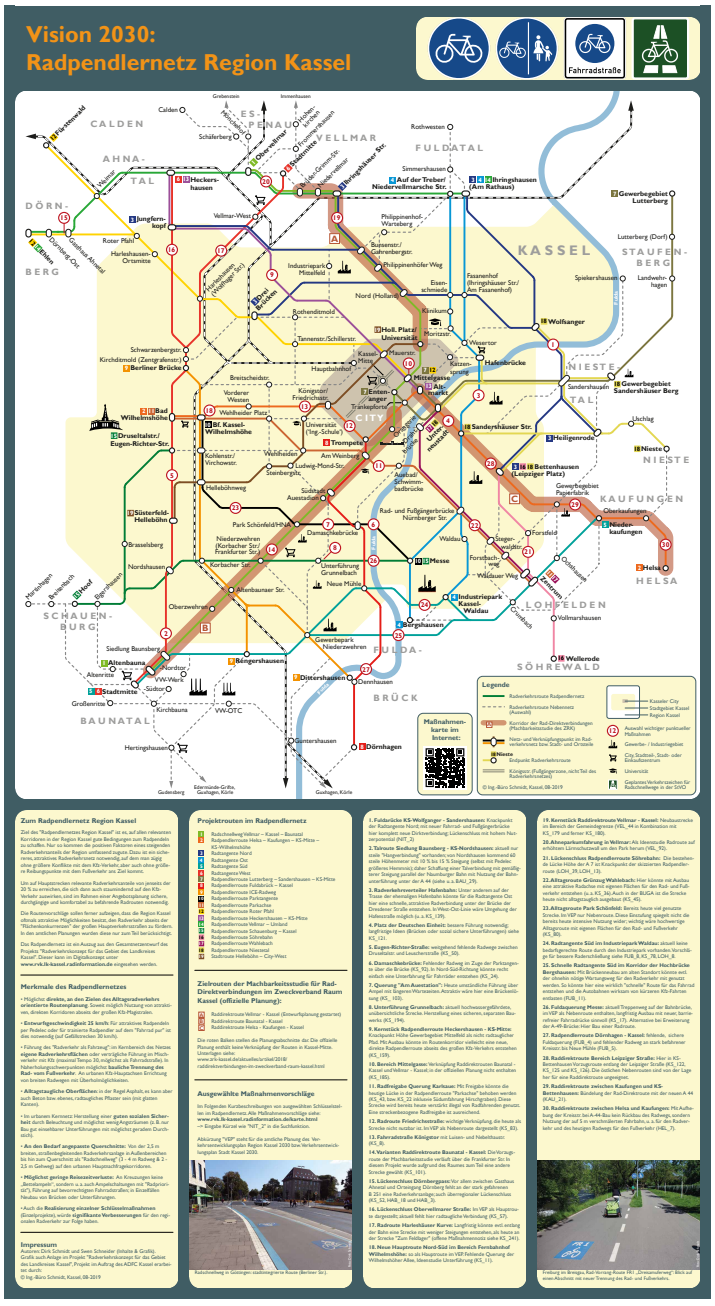

Abbildung 4.3 Die Inhalte des Plakats sind im Zoom der PDF-Datei lesbar (Grafik: Swen Schneider).

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

- Radpendlerroute Fuldabrück - Kassel (rot)
- Radtangente Süd (oliv)
- Radtangente Süd (blau)
- Radpendlerroute ICE-Radweg (orange)

Abbildung 4.4 relevanter Auszug für Lohfelden aus dem schematischen Netzplan der vorherigen Seite. (Grafik: Swen Schneider).

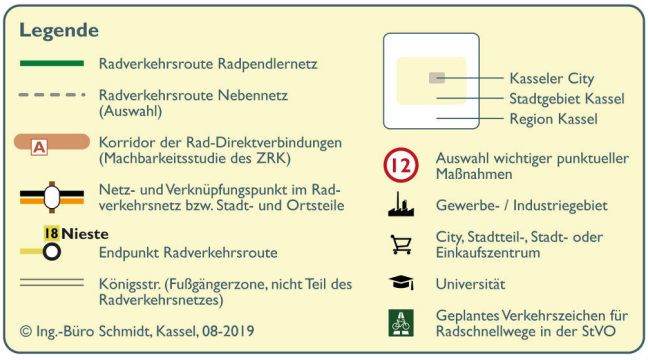

Abbildung 4.5 Legende schematischer Netzplan (Grafik: Swen Schneider).

4.3.1 Radpendlerroute Fuldabrück - Kassel

Diese Radpendlerachse schließt die Ortsteile Dörnhagen und Dittershausen-Dennhausen an Kassel-Mitte an.

Knackpunkt der Route ist die zu Pendlerzeiten stark belastete Kreisstraße K 16 zwischen Dittershausen-Dennhausen und Neue Mühle (siehe Maßnahmen FUL_4 und FUL_5).

Ab der Damaschkebrücke in Kassel leitet die Route zum Auestation über. Ab hier nutzt sie die Raddirektverbindung Baunatal - Kassel Richtung KS-Mitte.

Prinzipiell kann ab Damaschkebrücke natürlich je nach Ziel in der Stadtmitte auch der Auedamm Richtung KS-Mitte genutzt werden. Da das Routenende am Auestation die Radverkehre besser im weiteren Radpendlernetz verteilt, wurde diese Variante als Schlusspunkt gesetzt.

Radpendlerkorridor Fuldabrück - Kassel in der Potentialstudie „Radschnellverbindungen in Hessen“

In der im März 2019 veröffentlichten Potentialstudie „Radschnellverbindungen in Hessen“ wurde die Strecke als Radpendlerkorridor identifiziert. Im Band I „Identifizierung von Korridoren“ wird für die 7 km lange Strecke von Fuldabrück nach Kassel ein Potential von durchschnittlich 1150 Fahrten pro Werktag gelistet (Strecke Nr. 16 auf Dateiseite 48 der PDF-Datei).

Die umfangreichen Unterlagen der Korridorstudie können auf www.nahmobil-hessen.de > Menü: Unterstützung > Planen und Bauen > Schneller Radfahren > Radschnellverbindungen in Hessen eingesehen werden.

Die Musterlösungen für gute Radinfrastruktur in Hessen können unter www.nahmobil-hessen.de > Menü: Unterstützung > Planen und Bauen > Schneller Radfahren > Musterlösungen und Qualitätsstandards heruntergeladen werden.

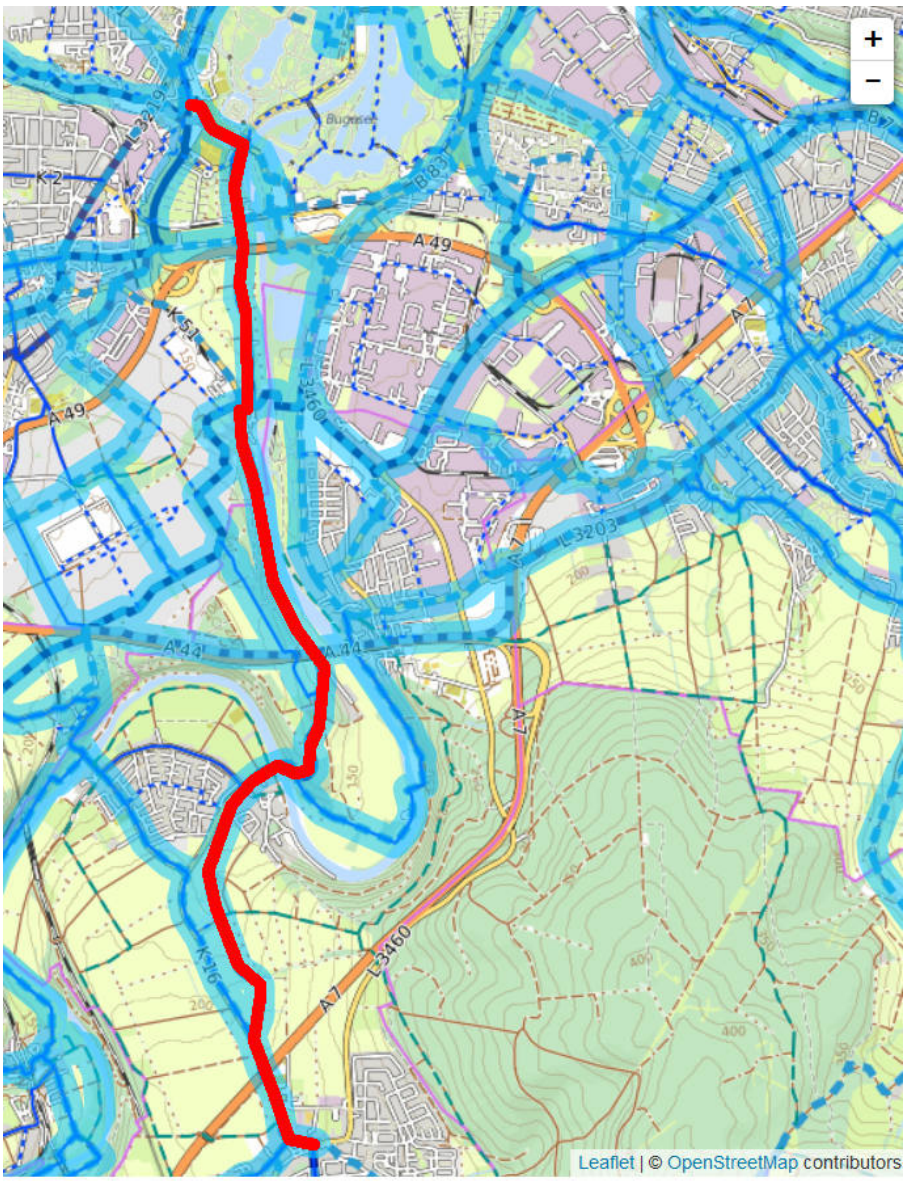

Abbildung 4.6 Blick auf die Radpendlerroute Fuldabrück-Dörnhagen - Kassel.

4.3.2 Radpendlerroute ICE-Radweg

Die Radpendlerroute parallel der schnellen Bahnachse bindet Baunatal-Rengershausen sowie Fuldabrück mit Dörnhagen bzw. Dittershausen-Dennhausen an Kassel-Wilhelmshöhe an.

Umgekehrt gelangen Radpendler aus dem Kasseler Westen schnell in das neue Gewerbegebiet Langes Feld / Gewerbepark Niederzwehren.

Ferner können sie im südlich anschließenden Radpendlernetz über die auszubauende Route parallel der A49 das OTC, sowie auch denGewerbestandort Hertingshausen erreichen.

In der Auffahrt vom Fuldatal könnte mit einer kurzen Neubaustrecke bei BAU_133 der steilste Teil der Auffahrt Richtung Kassel ausgespart werden (aktuell verlorene Höhenmeter).

Ein Knackpunkt im bereits heute fahrbaren ICE-Radweg ist die ungesicherte Querung der Leuschner Straße. Gerade im Berufsverkehr gibt es hier längere Wartezeiten und nur kurze Zeitfenster zurQuerung zwischen dem KFZ-Verkehr (siehe KS_37).

Ein weiterer Schlüsselpunkt ist die Querung der Kohlenstraße (siehe KS_41).

Im Bereich Fernbahnhof Wilhelmshöhe wurde die Routenführung des VEP-Radnetzes übernommen. Die neue Durchgangsradroute im Bereich Fernbahnhof würde damit auf der Ostseite liegen. Hier fehlt an der Wilhelmshöher Allee eine Querung. Von der Topografie her würde sich hier sogar der Bau einer lichten, breiten, sozial sicheren Unterführung für den RV und FV anbieten (siehe KS_77 bzw. KS_11). Solch ein Bauwerk wurde als Ideenstudie mit vorgeschlagen.

An der Berliner Brücke besteht Anschluss an die Radtangente West.

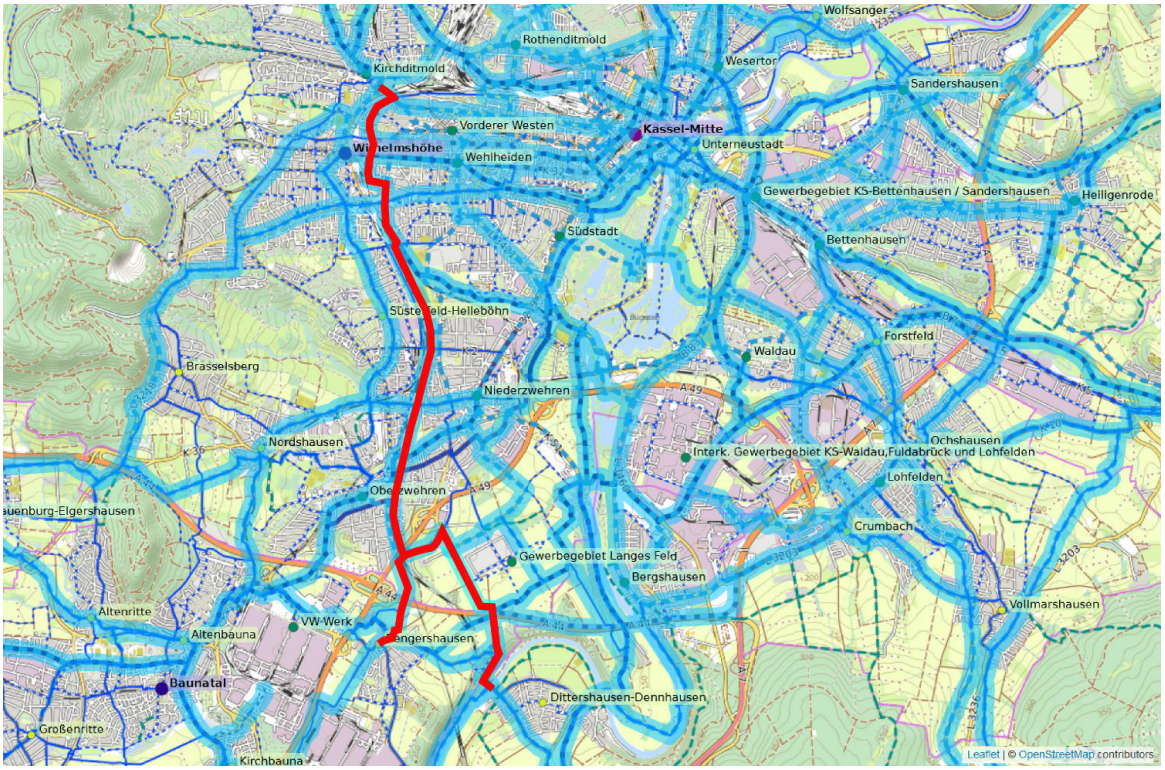

Abbildung 4.7 Blick auf die Radpendlerroute ICE-Radweg.

4.3.3 Radpendlerroute „Radtangente Süd“

Die Radtangente Süd verbindet wichtige Wohn- und Gewerbestandorte im Südosten des Kasseler Beckens. Ausgehend von Baunatal wird das Nordtor des VW-Werks angebunden. Weiter geht es vorbei am neuen Gewerbegebiet Langes Feld zur Fuldaquerung an der neuen Mühle. Über einen heute aktuell noch nicht vorhandenen Routenabschnitt wird das interkommunale Gewerbegebiet KS-Waldau, Fuldabrück und Lohfelden angeschlossen. Nach Querung von Lohfelden führt die Route weiter bis nach Kaufungen.

Als „futuristische Ideenstudie“ wurde im Maßnahmenteil mal der „Brückenpark Bergshausen“ vermerkt (siehe FUL_11). Spätestens mit dieser Zukunftsvariante wäre die Route eine hoch attraktive Radpendlerstrecke zwischen Baunatal westlich der Fulda und Lohfelden / Kaufungen im östlichen Kasseler Becken. Aber schon die Herstellung der realistischeren, roten Entwurfsvariante würde viel zu einer Verbesserung der Radpendlersituation in diesem Korridor beitragen.

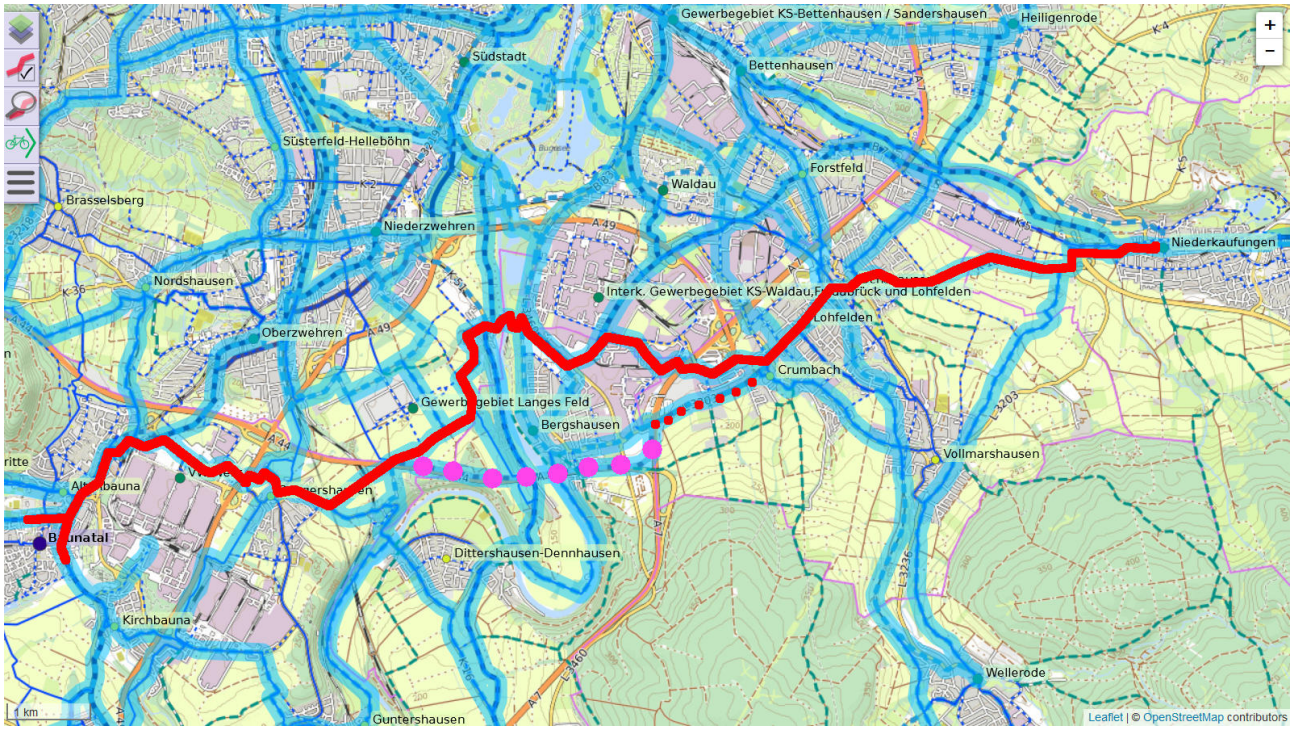

Abbildung 4.8 Verlauf Radpendlerroute „Radtangente West“. Die Trasse des Brückenparks Bergshausen ist violett gepunktet.

4.3.4 Radpendlerroute Radtangente Ost

Fuldatal wird mit der Radtangente West auf direkten Strecken an die Arbeitsplatzschwerpunkte im östlichen und südöstlichen Kasseler Becken angebunden. Dasselbe gilt für die Kasseler Stadtteile Wesertor und Fasanenhof. Die Route endet im Fuldabrücker Ortsteil Bergshausen.

Herzstück dieser neuen Tangentialverbindung ist der Radverkehrsverteiler Hafenbahn mit Nutzung in Nord-Süd-Richtung. Damit werden sowohl der Knoten Scharnhorststraße wie auch der Knotenpunkt Platz der deutschen Einheit auf einer direkten Strecke östlich umgangen. Dieses neue Routenstück unter der Dresdener Straße hindurch ermöglicht attraktive, direkte Verbindungen.

Wer beispielsweise in Lohfelden wohnt und im Klinikum Kassel oder auch in Ihringshausen arbeitet, kann in Kombination mit der Radpendlerroute Söhrebahn oder auch der Radpendlerroute Wahlebach zügig Richtung Norden radeln.

Der Radverkehrsverteiler Hafenbahn wird in West-Ost-Richtung auch auf der Radpendlerroute Niestetal-Sandershausen - KS-Unterneustadt - KS-Mitte genutzt.

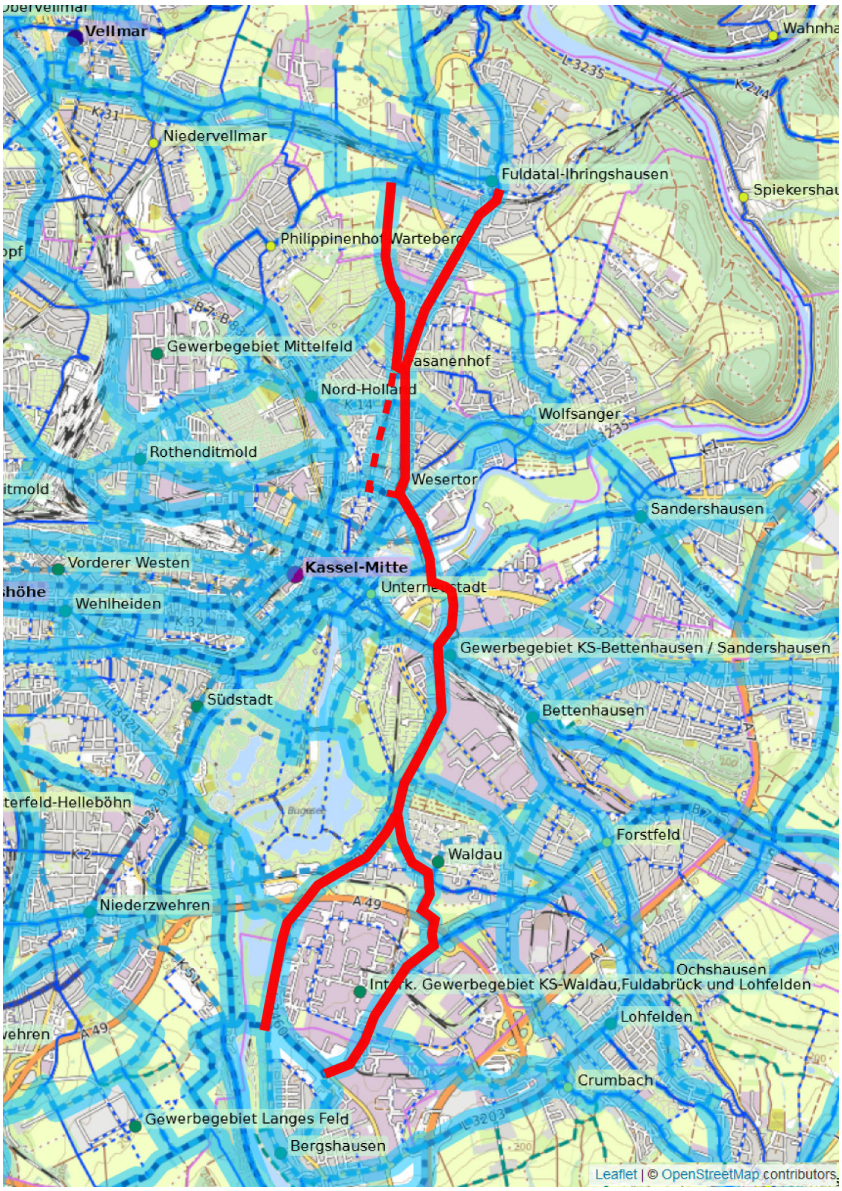

Abbildung 4.9 Verlauf Radpendlerroute „Radtangente Ost“

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

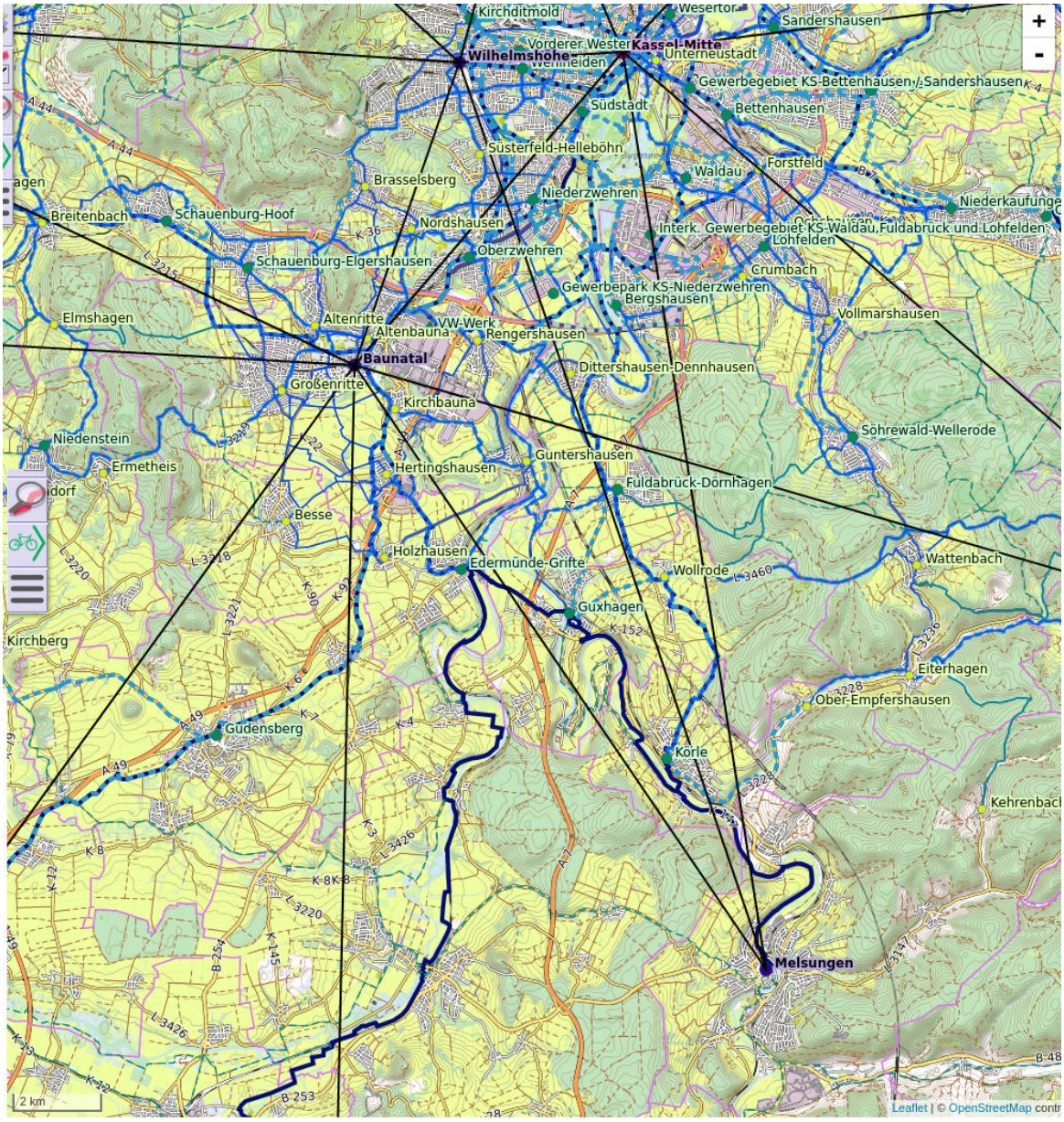

Abbildung 4.10 Wunschliniennetz Kategorie II. Die Reale Verbindung Kat. II hat dick dunkelblau als Grundfarbe.

4.4.1 Mittelzentrenverbindung Kassel - Melsungen

Von Melsungen aus führt die Mittelzentrenverbindung über die Höhe bei Dörnhagen Richtung Kassel.

Es war der Wunsch von Autor Herbert Iba 2017 die Mittelzentrenverbindung Kassel - Melsungen kürzer, aber bergig über Wollrode bzw. Dörnhagen zu führen. Die eingesparten Kilometer halten sich im Gegensatz zum Fuldatal allerdings stark in Grenzen. Als Teil der Projekthistorie bleibt die Verbindung formal jetzt so im Datensatz.

Um Längen wichtiger als ein Aufbau der Wunschverbindung von Herbert Iba hier via Wollrode wäre für Autor Dirk Schmidt ein **Lückenschluss an der Fuldaschleife Büchenwerra parallel der Bundesstraße** (siehe GUX_1). Wer von Melsungen nach Kassel-West möchte wird sowieso eher im Fuldatal bleiben und am Dittershausen über den ICE-Radweg nach Wilhelmshöhe fahren.

Als Ortsverbindung Wollrode - Körle außerhalb des Planungsraums hat die Ausbaustrecke lokal prinzipiell Relevanz.

Kapitel 5

Freizeit / Tourismus / Radrouten

5.0.1 Fulda-Radweg R 1

Der Fulda-Radweg R 1 quert das Gemeindegebiet. Mit Abstand größter Gefahrenpunkt ist die Fuldaquerung auf der Fahrbahn der Kreisstraße K 16 bei Dennhausen. Hier sind umfangreiche Maßnahmen zur Sicherung des Radverkehrs erforderlich (Brückenneubau / Brückenerweiterung siehe FUB_4).

5.0.2 Fuldabrücker Runde

Die 17,5 km lange Runde schließt alle Ortsteile ein. Die Strecke ist im Radwegweisungsnetz der Gemeinde mit Einschubplaketten ausgeschildert.

Als lokale Runde wurde diese Strecke in diesem Projekt nicht weiter begutachtet.

Kapitel 6

Wegweisung

In Fuldabrück sowie in einigen Gemeinden im Kasseler Umland ist eine wegweisende Beschilderung in Form eines integrierten Zielwegweisungsystems 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 den Routenlogos im Format 100 x 100 mm, die jeweils unter dem Zielwegweiser eingehängt sind. Die Wegweisung ist FGSV-konform.

Der Hessische Radfernweg R 1 / Fuldaweg ist mit Zielwegweisern im Format 1000 x 250 mm (Hauptwegweiser), Zwischenwegweisern im Format 400 x 400 mm (Zwischenwegweiser) sowie Einschubplaketten (mit den Routenlogos) ausgestattet. Die Wegweisung ist nur bedingt FGSV-konform, da das Routenlogo auf den Wegweisern angebracht und nicht als Plakette in den Hauptwegweiser eingeschoben ist.

Die Routenlogos der Fuldabrücker Runde sind als Einschubplaketten im Format 100 x 100 mm in das vorhandene Zielwegweisungssystem FGSV-konform integriert.

Die Überprüfung vorhandener Radwegweisung war nicht Inhalt dieses Projekts.

Kapitel 7

Impressum

Inhaltliche Erstellung und Abstimmung mit der Datenbank: Dirk Schmidt (unter Verwendung von Textnotizen von Herbert Iba)

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

Bis 09-2017: Planungsgemeinschaft Iba / Schmidt

Dipl.-Ing. Architekt Herbert Iba
Dormannweg 23
34123 Kassel

Ing.-Büro Schmidt
Dipl.-Ing. (FH) Dirk Schmidt
Brunnenstraße 28
34130 Kassel

Ab 09-2017: Ing.-Büro Schmidt in alleiniger Projektverantwortung

Ing.-Büro Schmidt
Dipl.-Ing. (FH) Dirk Schmidt
Brunnenstraße 28
34130 Kassel
www.radinformation.de

(Fertigstellung des Projekts bis 2020)

Ab März 2019: Mitarbeit von Swen Schneider am Projekt (über das Ing.-Büro Schmidt).

Projektförderung durch die Sparkassenstiftung Landkreis Kassel