

Radverkehrskonzept für das Gebiet des Landkreises Kassel

Gemeindesteckbrief Nieste



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

7. Juni 2020

Inhaltsverzeichnis

1	Basisdaten	2
1.1	Strukturdaten	2
1.2	Geografische / Topografische Lage	3
1.3	Verkehrsräumliche Lage	3
2	Bestandsaufnahme	4
3	Radverkehrsverbindungen innerhalb des Gemeindegebiets	6
4	Radverkehrsverbindungen zu benachbarten Gemeinden / Regionen	8
4.1	Ortsverbindungen in benachbarte Gemeinden	9
4.1.1	Ortsverbindung Escherode - Nieste	9
4.1.2	Ortsverbindung Kaufungen - Dahlheim	9
4.1.3	Ortsverbindung Nieste - Dahlheim - Uschlag	9
4.1.4	Potentielle direkte Ortsverbindung Dahlheim - Kaufungen	10
4.2	Einbindung in das Grundnetz	11
4.2.1	Grundzentrenverbindung nach Kaufungen	12
4.2.2	Grundzentrenverbindung nach Niestetal	13
4.2.3	Grundzentrenverbindung nach Witzenhausen	15
4.2.4	Grundzentrenverbindung nach Großalemerode	15
4.2.5	Grundzentrenverbindung nach Helsa	15
4.2.6	Grundzentrenverbindung Oberkaufungen - Staufenberg-Land- wehrhagen bzw. Nieste - Landwehrhagen	16
4.2.7	Grundzentrenverbindung nach Hann Münden	16
4.3	Einbindung in das „Radpendlernetz Region Kassel“	17
4.4	Mittelzentrenverbindungen über das Gemeindegebiet	21
4.4.1	Mittelzentrenverbindung Witzenhausen - Kassel / Vellmar	21
5	Freizeit / Tourismus / Radrouten	23
6	Wegweisung	24
7	Abkürzungsverzeichnis	25
8	Impressum	27

Kapitel 1

Basisdaten

Nieste liegt zwischen dem Kasseler Becken, der Südspitze Niedersachsens und dem westlichen Rand des Kaufunger Waldes. Die kleinste Gemeinde Hessens ist staatlich anerkannter Luftkurort mit eigener „Wanderakademie“ und „Königsalm“.

1.1 Strukturdaten

- **Einwohner:** ca. 2.000
- **Fläche:** 4,05 km²
- **Bevölkerungsdichte:** 464 EW pro km²
- **Regionale Raumstruktur:** Ordnungsraum, Grundzentrum
- **Ortsteile:** Nieste
- **Zentraler Ortsteil:** Nieste
- **Verwaltung:** Gemeindeverwaltung in Nieste
- **Schulen:** Grundschule in Nieste, weiterführende Schulen in Kaufungen (integrierte Gesamtschule), Niestetal sowie in Kassel
- **Wirtschaft:** kaum Gewerbebetriebe (kleines Gewerbegebiet am westlichen Rand der Bebauung), Wohn- bzw. Pendlerort
- **Versorgung / Einzelhandel:** in Nieste
- **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 liegt östlich des Oberzentrums Kassel im Tal der Nieste am westlichen Rand des bewaldeten Höhenzugs des Kaufunger Walds. Dieser dehnt sich aus von Hann. Münden, am Zusammenfluss von Fulda und Werra, in Süd-Ost-Richtung bis nach Großalmerode, am Übergang zum Söhre- und Meißner-Bergland. Im Norden grenzt die Gemeinde an die südlichste Spitze von Niedersachsen, die das bebaute Gebiet von Nieste von drei Seiten einschließt. Südöstlich beginnt der Werra-Meißner-Kreis. Nieste ist die flächenmäßig kleinste Gemeinde Hessens und staatlich anerkannter Luftkurort. Naturräumlich wird der westliche Teil der Gemeinde noch dem Kasseler Becken (Westhessische Senke) zugerechnet, der östliche hingegen schon dem Kaufunger Wald (Fulda-Werra-Bergland).

Die Ortschaft Nieste selbst liegt auf einer Höhe von ca. 260 m ü. NHN (im Ortszentrum). Das unbebaute Gemeindegebiet erstreckt sich überwiegend südwestlich der Ortslage um den Gerholdsberg herum (mit der „Jugendburg Sensenstein“). Zwischen Gerholdsberg und dem gemeindefreien Forstgutsbezirk Kaufunger Wald markiert eine unbewaldete Sattelhöhe („Rotte Breite“, ca. 310 m ü. NHN) den Übergang ins Lossetal bei Oberkaufungen (ca. 205 m ü. NHN).

Tiefster Punkt (ü. NHN): ca. 250 m (Gemeindegrenze zu Staufenberg, an der Nieste). Höchster Punkt (ü. NHN): ca. 355 m (Gerholdsberg).

Nachbarkommunen sind Kaufungen (mit Oberkaufungen in ca. 4,5 km Entfernung), Staufenberg (Escherode ca. 1,5 km, Dahlheim ca. 2,5 km) und Niestetal (Heiligenrode ca. 7 km). Das Oberzentrum Kassel und Hann. Münden sind jeweils ca. 12 km entfernt, Witzenhausen ca. 13,5 km (deren Ortsteil Kleinalmerode ca. 8,5 km) sowie Großalmerode ca. 10 km. Der benachbarte gemeindefreie Forstgutsbezirk Kaufunger Wald umfasst den gesamten Kernbereich des bewaldeten Berglands.

1.3 Verkehrsräumliche Lage

Die Hauptstraßenverbindungen in Nieste orientieren sich, bis auf eine, in westlichen Richtungen, nach Kaufungen, Niestetal, zur niedersächsischen Gemeinde Staufenberg und nach Kassel. Nach Osten existiert lediglich eine Straßenverbindung durch den Kaufunger Wald nach Kleinalmerode und Witzenhausen über die Sattelhöhe Umschwang (ca. 445 m ü. NHN).

Nieste ist nicht direkt an das überregionale Hauptstraßennetz angeschlossen. Die nächsten Autobahnanschlüsse sind in westlicher Richtung zu erreichen, in Kassel (A 7, A 44, A 49 in ca. 8 km Entfernung) sowie in Staufenberg-Lutterberg (A 7 in ca. 7 km Entfernung), die nächsten Bundesstraßen in Kaufungen (ca. 5,5 km), Kassel, Lutterberg und Witzenhausen (ca. 14 km). Das nördliche Wohngebiet von Nieste grenzt direkt an die Bebauung des Staufenberger Ortsteils Escherode an. Beide Ortschaften sind hier über Gemeindestraßen miteinander verbunden.

Anschluss an das Netz der Bahn haben Reisende im Regional- und Fernverkehr in Kassel (zum Hauptbahnhof ca. 13 km, zum Fernbahnhof Wilhelmshöhe ca. 15 km) sowie an den Regionalbahnverkehr in nördlicher bzw. östlicher Richtung in Hann. Münden (ca. 12 km) und Witzenhausen.

Kapitel 2

Bestandsaufnahme

Die Nutzung des Fahrrads im Alltag in der Gemeinde ist eher gering. Geschätzt liegt sie im niedrigen einstelligen Prozentbereich (laut VEP Region Kassel 2030 bei ca. 4 % DTV für die Kasseler Umlandgemeinden). Wegen der eher mittleren Entfernung zum Oberzentrum Kassel (ca. 12 km), ihrer topografisch nicht ganz so günstigen Lage am Ostrand des Kasseler Beckens sowie ihrer an den Hängen des Kaufunger Walds gelegenen Wohngebiete spielt der Radverkehr aktuell eine untergeordnete Rolle. Maßgeblich dafür ist vor allem eine fast komplett fehlende alltagstaugliche Radinfrastruktur, die eine stärkere Nutzung des Fahrrads verhindert.

Da die Ortschaft recht überschaubar ist, können die meisten lokalen Ziele auch zu Fuß erreicht werden. Dennoch sollte dafür gesorgt werden, dass der Radverkehr vor allem auf den Ortsdurchfahrten sicher geführt werden kann.



Abbildung 2.1 Ortsdurchfahrt L 3237 in Nieste am Abzweig der K 6 in Richtung Oberkaufungen: lediglich hier im Knotenbereich ist Tempo 30 angeordnet

Bis auf einen kurzen Abschnitt der L 3237 am zentralen Verkehrsknoten der Gemeinde mit Tempo 30 sind für die anderen Abschnitte der Ortsdurchfahrten keine Geschwindigkeitsbeschränkungen angeordnet.

Zu Zielen in Nachbarkommunen oder zu entfernter liegenden Ausbildungs- und Arbeitsstätten muss der Radverkehr auf Hauptverkehrsstraßen fahren. Diejenigen, die für solche Verbindungen auch das Fahrrad nutzen würden, werden dies aktuell aus Gründen fehlender Sicherheit unterlassen. Es stehen zwar einige teilweise unbefestigte Wege zur Verfügung, diese ersetzen aber kein nutzergerecht ausgebautes attraktives Wegenetz.

Die Bedeutung des Fahrrads in der Gemeinde wird sich daher im wesentlichen nur durch Schaffung einer qualitativ hochwertigen Radverkehrsinfrastruktur steigern lassen.

Durch den anhaltende Boom bei elektrisch unterstützten Fahrrädern (Pedelecs und E-Bikes) werden Strecken in bergigen Regionen sowie auf längeren Distanzen auch für viele nichttrainierte Radfahrer zugänglicher werden.

Die größten Effekte für die Gemeinde würde, in diesem Zusammenhang, ein Ausbau der Verbindungen im Tal der Nieste bis Kassel sowie über die „Rotte Breite“ nach Kaufungen bringen.

Die Strecke im Tal der Nieste bis zur Fulda liegt zwar nicht mehr im Nahmobilitätsbereich der Gemeinde, aber ein befestigter Ausbau würde die Attraktivität für Radfahrer erheblich steigern.

Nach Oberkaufungen sind von Nieste aus ca. 50 Höhenmeter zu überwinden, in Gegenrichtung ca. 100. Mit Pedelecs sind diese Verbindungen aber leicht zu bewältigen und auch ohne Motorunterstützung liegen sie noch im machbaren Bereich.

Kapitel 3

Radverkehrsverbindungen innerhalb des Gemeindegebiets

Hauptverbindungen des Radverkehrs auf Gemeindegebiet sind die Ortsdurchgangsstraßen L 3237 „Kasseler Straße“ / „Witzenhäuser Straße“ und K 6 „Kaufunger Straße“. Sie schaffen die Verbindung zum Netz der Gemeindestraßen. Vor allem auf der K 6 innerorts sollte zur Sicherung des Radverkehrs am besten durchgängig Tempo 30 angeordnet werden. In wie weit solch eine Maßnahme mit den aktuellen Gesetzen des Bundesgesetzgeber vereinbar ist, wäre zu klären, da es sich um klassifizierte Durchgangsstraßen handelt. Trotz einer Lockerung der diesbezüglichen Regelungen im Dezember 2016 ist die Einführung vom Tempo 30 hier immer noch an höhere Hürden geknüpft (Vergleiche auch Meldung des BMVI „Neueste Änderungen der Straßenverkehrs-Ordnung“) Wichtig für die Akzeptanz bzw. Einhaltung vom Tempo 30 ist ferner die Zustimmung der örtlichen Anwohner. Vordringlich wäre diese Maßnahme ohnehin erst, wenn die Routenprobleme außerorts Richtung Kaufungen gelöst wären.

Eine von Radfahrern nutzbare Nebenverbindung zur „Kaufunger Straße“ verläuft auf der Achse „Rosenweg“, „Brückenhof“ und „Am Friedhof“ zum Freizeitziel „Königsalm“. Der Weg „Am Friedhof“ überwindet auf ca. 750 m bis zur Waldrandstraße etwa 60 Höhenmeter (ca. 8 % Steigung).



Abbildung 3.1 Am Verkehrsknoten auf der „Rotten Breite“ oberhalb von Nieste nahe der Ausflugsgaststätte „Königsalm“ dominiert das Auto: für Spaziergänger, Wanderer und Fahrradfahrer kann es, vor allem an schönen Tagen, gefährlich werden (Bild: Herbert Iba)

Die parallel verlaufende Kreisstraße weist dagegen ein moderateres Steigungsverhältnis auf und führt auch auf direkterem Weg zur Sattelhöhe „Rotte Breite“. Die Herstellung einer straßenbegleitenden RVA entlang der K 6 erscheint sinnvoll (NIE_2).

Zu einem weiteren bedeutenden Freizeitziel der Gemeinde, der „Jugendburg Sensenstein“, gibt es neben den Hauptstraßen K 4, K 6) keine alternativen radverkehrstauglichen Fahrtmöglichkeiten. Der von der „Rotten Breite“ ausgehende schmale und steile direkt zur Burg führende Weg ist zur Nutzung durch den Radverkehr nicht geeignet. In Bezug auf die Steigungsverhältnisse zwischen Ort und Burg bietet sich eine Radverkehrsführung entlang der Hauptstraßen sowie der Zufahrtstraße (Stichstraße) zum Burgareal an. Empfohlen wird die Herstellung eigenständiger RVA (NIE_2 und NIE_1). NIE_1 ist Teil der Freizeitroute ab Heiligenrode zur Königsalm.

Für einige Straßen und Wirtschaftswege gibt es Befahrungsverbote, die unbegründet erscheinen, z. B. die Straße „An der Kirche“ (Anlieger frei) oder die Wege in Fortsetzung „Am Friedhof“ und „Sensensteiner Weg“ (landwirtschaftlicher Verkehr frei), zumal dort auch eine wegweisende Beschilderung vorhanden ist. Es sollte grundsätzlich überprüft werden, auf welchen Straßen und Wegen im Gemeindegebiet der Radverkehr mit Zusatzbeschilderung freigegeben werden kann.

Kapitel 4

Radverkehrsverbindungen zu benachbarten Gemeinden / Regionen

Das folgende Kapitel geht auf ausgewählte Radverbindungen näher ein. Es wird allerdings nicht das gesamte Netz in allen Einzelheiten betrachtet. Dazu bitte in die Maßnahmenlisten nach Kommunen oder auch die Netz- und Maßnahmenkarte des Digitalkonzepts unter www.rvk.lk-kassel.radinformation.de 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.

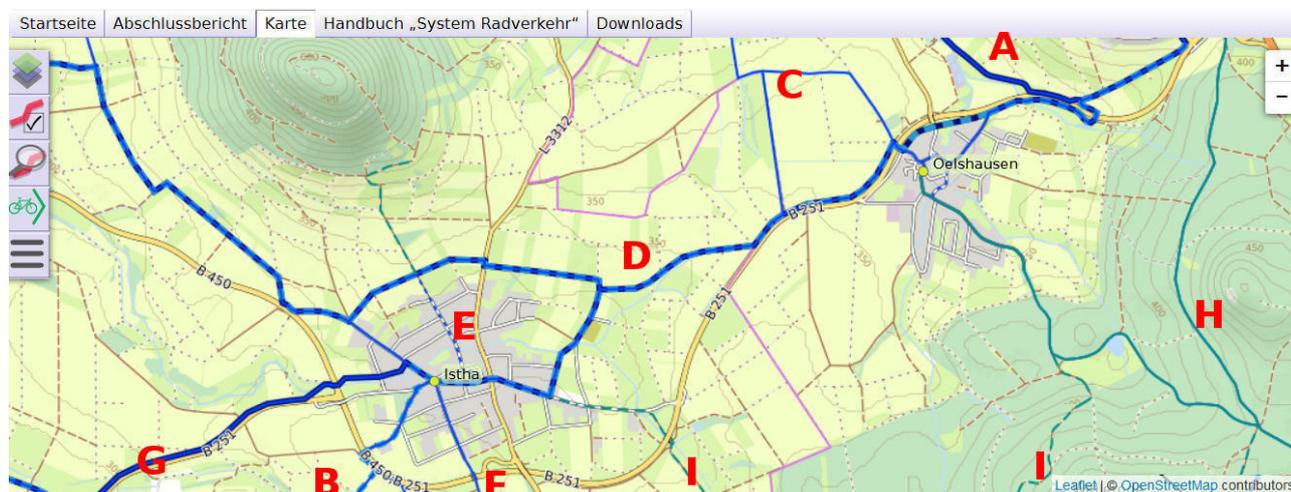


Abbildung 4.1 Beispiele Netzkategorien im Digitalkonzept: Die Kategorien II, III und IV werden grafisch gestuft angezeigt. **A** = reine Mittelzentrumsverbindung der Kategorie II; **B** = Grundzentrumsverbindung der Kategorie III überlagert mit einer Ortsverbindung der Kategorie IV; **C** = einzelne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

4.1.1 Ortsverbindung Escherode - Nieste

Der Nachbarort Escherode kann aktuell über die Achse L 3237 „Kasseler Straße“ (L 563) / „Hilgenschläge“ oder innerorts über Gemeindestraßen in Fortführung der Straße „Am Kamp“ erreicht werden. Letztere Verbindung erschließt direkt lediglich das erheblich höher liegende östliche Wohngebiet von Escherode.

Aus diesem Grund könnte langfristiger der Streckenabschnitt der L 563 zwischen Ortseinfahrt Nieste und „Hilgenschläge“ eine RVA erhalten. Denkbar wäre aber auch ein Ausbau des unbefestigten Wirtschaftswegs in Verlängerung des „Escheröder Wegs“. Da es kreisweit bereits einen hohen Bedarf an Radinfrastruktur mit höheren Prioritäten gibt, wurde diese Maßnahme nicht in der Datenbank bzw. der Netzkarte vermerkt.

4.1.2 Ortsverbindung Kaufungen - Dahlheim

Diese Verbindung führt als Tangentialverbindung über das Gemeindegebiet im Bereich des Gerholdsberges.

Zwischen dem Verkehrsknoten K 4 / K 6 und dem Staufener Ortsteil Dahlheim ist eine direkte Verbindung über Forstwege vorhanden. Ab dem ehemaligen Freizeitheim „Rotte Breite“ bis zur „Sensensteinstraße“ (Dahlheim) führt unterhalb des Gerholdsbergs ein Schotterweg durch den Forst, der asphaltiert werden sollte (NIE_4).

4.1.3 Ortsverbindung Nieste - Dahlheim - Uschlag

siehe Abschnitt zur Grundzentrenverbindung Nieste - Niestetal

4.1.4 Potentielle direkte Ortsverbindung Dahlheim - Kaufungen

In Dahlheim weist die lokale Radverkehrsbeschilderung eine Verbindung in Verlängerung der „Sensensteinstraße“ nach Kaufungen und Windhausen aus, die wegen fehlender radverkehrstauglicher Wege auf Seiten des Landkreises Kassel keine Entsprechung aufweist. Vorhandene Wiesenwege (westlich Sensenstein) könnten in Niedersachsen und im Planungsraum bis zur K 4 radfahrtauglich ausgebaut werden.

Diese Strecke wurde ab Dahlheim nicht in den Netzentwurf bzw. als Maßnahme mit aufgenommen. Denn sie besitzt kreisweit eine vergleichsweise geringe Priorität. Im Netzentwurf wurde für den Alltagsradverkehr zwischen Dahlheim und Kaufungen eine Routenbündelung entlang der K 6 (Strecke Nieste und Kaufungen) umgesetzt.

Südlich der K 4 wurde die Route allerdings als Freizeitroute von Kaufungen Richtung Sensenstein mit in den Netzentwurf aufgenommen.

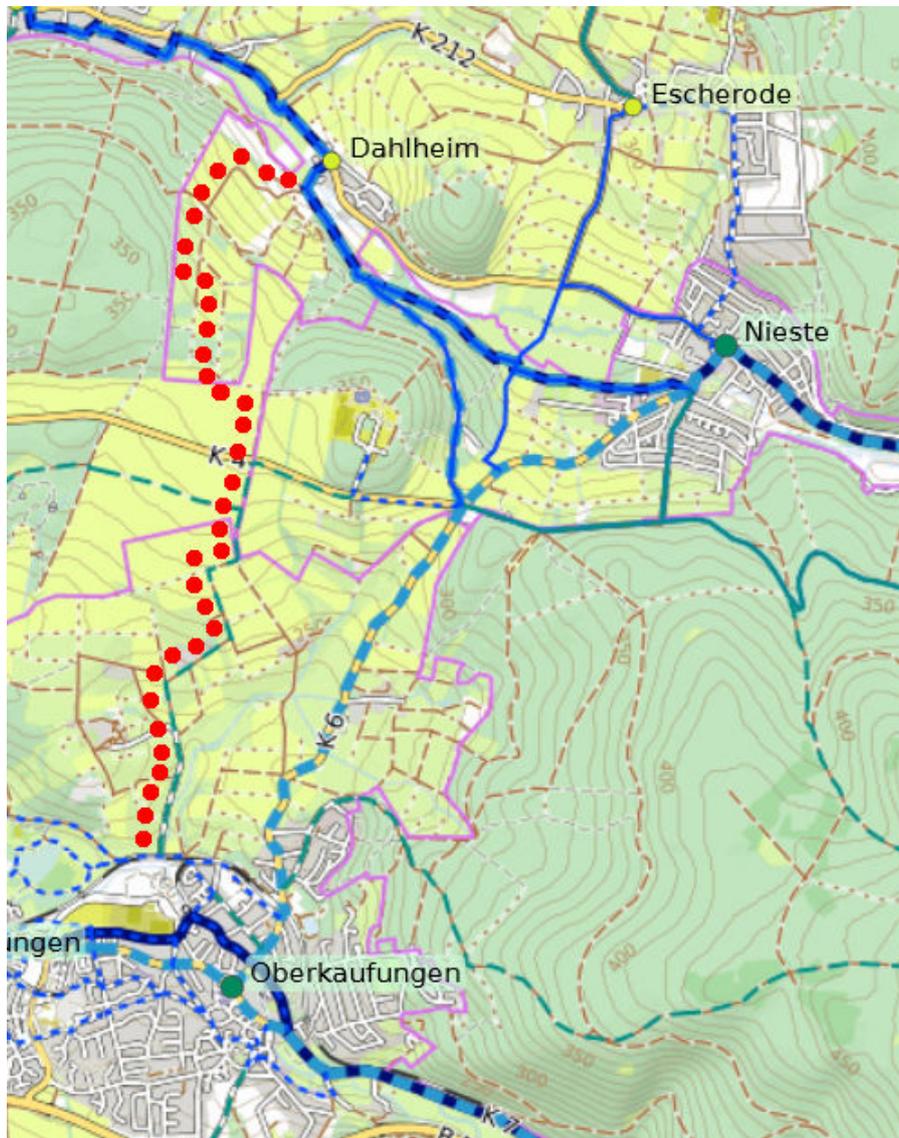


Abbildung 4.2 Skizze der potentiellen direkten Ortsverbindung Dahlheim - Kaufungen: Gegenüber der Variante entlang der K 6 besitzt die Strecke 20 Höhenmeter mehr und der Anstieg ab Dahlheim ist „knackiger“.

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.

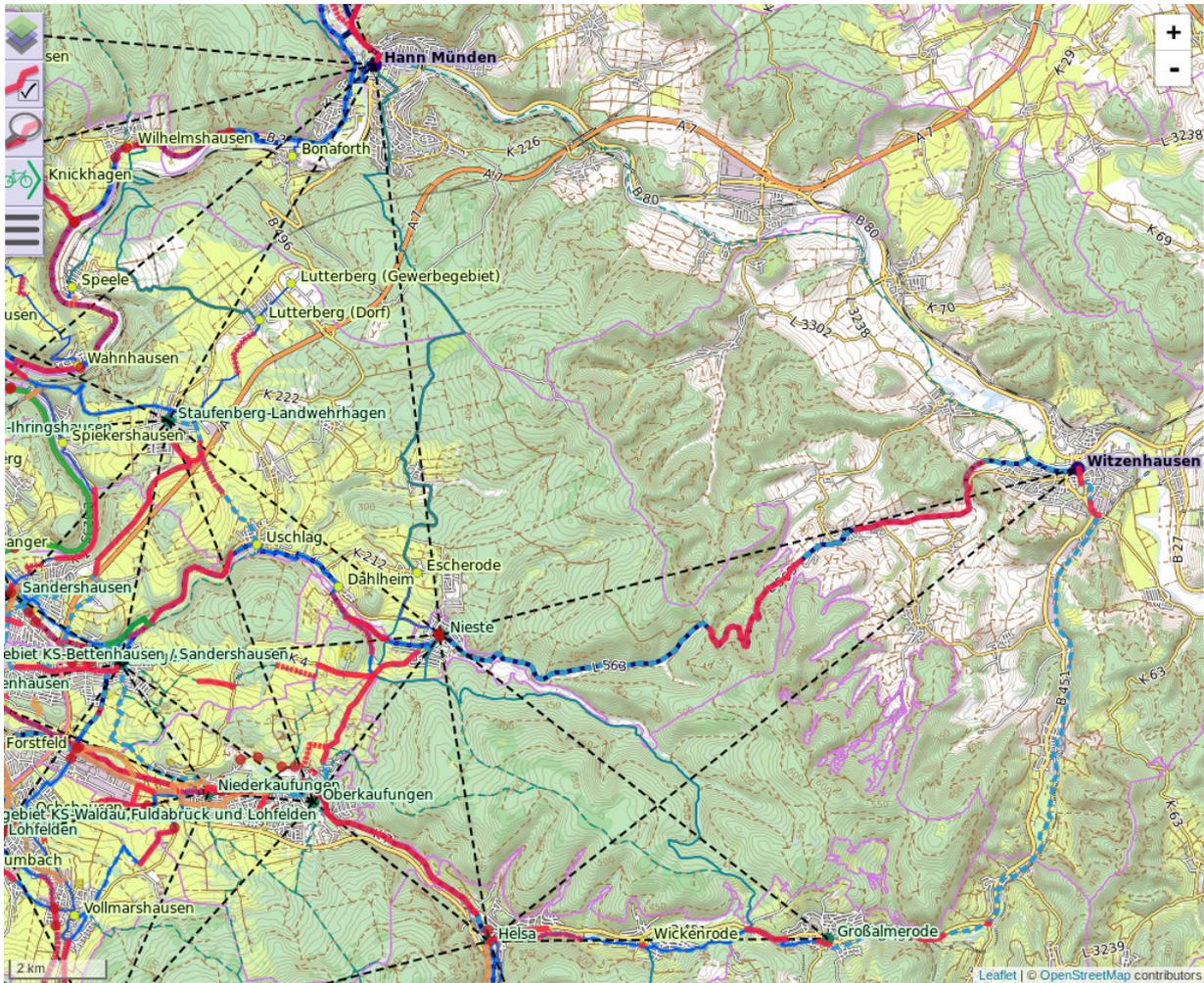


Abbildung 4.3 Auszug aus dem Digitalkonzept: Wunschliniennetz der Netzkategorie III für Nieste.

4.2.1 Grundzentrenverbindung nach Kaufungen

Die vielleicht wichtigste Verbindung von Nieste aus ist die nach Kaufungen. Dort kann die Tram im Lossetal (Kassel – Hessisch Lichtenau) sowie die zunächst liegende weiterführende Schule erreicht werden. Eine RVA ist an der Kreisstraße K 6 nicht vorhanden. Eine Fahrbahnnutzung ist wegen der hohen Kfz-Fahrgeschwindigkeiten auf der z. T. kurvigen und teils schwer zu übersehenden Straße für die meisten Radfahrer nicht akzeptabel.

Es wird die Herstellung einer straßenbegleitenden RVA zwischen den Ortseinfahrten empfohlen (KAU_1 und NIE_2). In der Diskussion war vor allem auf Kaufunger Seite ein Ausbau eines am Waldrand verlaufenden Wirtschaftswegs bzw. Wanderpfad. Über den Wirtschaftsweg „Am Hain“ verlaufen allerdings gleich fünf Wanderwege. Laut Openstreetmap.org sind dies: Grimmsteig, Märchenlandweg - Etappe 10, Kaufunger Waldweg, Kaufunger Wald, Rundweg 12 - Eulenbäume, Kaufunger Wald, Rundweg 13 - Zollstock. Da die Strecke zum stärker frequentierten Wander- und Spazierbereich rund um die Königsalm gehört sollte eine straßenbegleitende RVA erstellt werden. Ferner verläuft der Wirtschaftsweg auch noch abschüssig. Im Falle eines Ausbaus wäre hier mit höheren Geschwindigkeiten des RV zu rechnen. Mit straßenbegleitender RVA hätten von Oberkaufungen sowohl der Fußverkehr, wie auch der Radverkehr jeweils ihre eigenen, räumlich getrennten Strecken Richtung Königsalm / Nieste. Ferner besitzt die RVA entlang der K 6 eine bessere soziale Sicherheit.

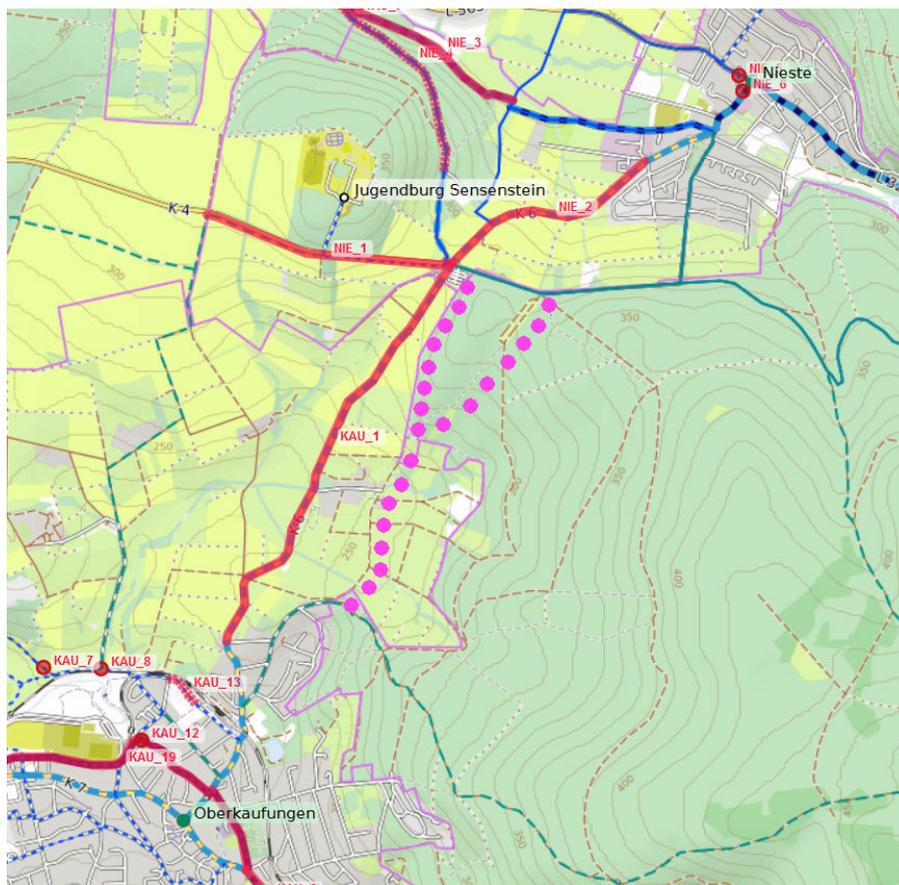


Abbildung 4.4 Violett gepunktet die theoretisch in Frage kommenden Wanderwege, die mal, soweit dies die Autoren mit bekommen hatten, als Radroute andiskutiert wurden. In diesem Planungswerk findet sich aus den im Text genannten Gründen eine RVA entlang der K6.

4.2.2 Grundzentrenverbindung nach Niestetal

Talverbindung über Uschlag

Die topografisch günstigste Radverkehrsverbindung der Gemeinde verläuft im Tal der Nieste in Richtung Gemeinde Niestetal. Parallel der Landstraße (L 563) verläuft ein zum Teil unbefestigter, schwer befahrbarer Wirtschaftsweg bis zum Staufenberger Ortsteil Dahlheim.



Abbildung 4.5 Im Tal der Nieste, hier zwischen der Ortschaft Nieste und Dahlheim, könnte durch einen befestigten Ausbau dieser zur Zeit schwer befahrbare Weg für mehr Radverkehr in der Gemeinde sorgen

Der in Ortslage Nieste von der K 6 abzweigende „Sensensteiner Weg“ ist bis zum Waldrand unterhalb des Gerholdsbergs noch asphaltiert, führt dann aber weiter als Wiesen-Schotter-Spurweg am Waldrand.

Der unbefestigte Abschnitt sollte auf einer Breite von mindestens 3 m asphaltiert werden (NIE_3). Eine Weiterführung über Staufenberger und Niestetaler Gebiet bis Heiligenrode müsste mit diesen Gemeinden abgeklärt werden (STAU_6 bzw. NIT_13 und STAU_8). Lediglich auf Staufenberger Gemeindegebiet ist zwischen Dahlheim und Uschlag ein für Fahrradfahrer freigegebener schmaler Fußweg (ca. 1,8 m Breite) an der L 563 vorhanden.

Verbindung im Korridor der K 4 nach Niestetal-Heiligenrode

Zwischen Nieste und Heiligenrode wird von Kfz die Verbindung über die K 6 und die K 4 bevorzugt. Im Gegensatz zur L 3237 (bzw. L 563) ist dies die schnellere, direktere und ortsdurchfahrtsfreie Verbindung. Für Radfahrer sind auf der „Bergstrecke“ gegenüber der Talroute ca. 70 Höhenmeter mehr zu überwinden, bei einer Streckeneinsparung von ca. 1,3 km. Radfahrer ohne elektrische Unterstützung werden in der Regel, trotz des Umwegs, die Talroute wählen, diejenigen mit Unterstützung wahrscheinlich die kürzere.

Im Korridor der K 4 wurde eine Freizeitroute (Ausflugsziel Königsalm / und im weiteren Verlauf im Prinzip auch zum Bilstein im Kaufungerwald) in die Netzkarte mit aufgenommen (mit Lückenschlüssen bei NIT_6 und NIE_1). Falls ein radpendlergerechter Ausbau der Talroute über Uschlag nicht realisierbar sein sollte, wird empfohlen, entlang der Bergroute der K 4 eine straßenbegleitende RVA herzustellen.

Sofern diese Freizeitverbindung realisierbar wäre und vor allem zusätzlich die wichtige Verbindung Nieste - Oberkaufungen mit einer Radverkehrsanlage abgesichert wäre, würde sehr wahrscheinlich auch das Fahrrad bzw. Pedelec vermehrt zur Anreise auf die Königsalm genutzt werden.

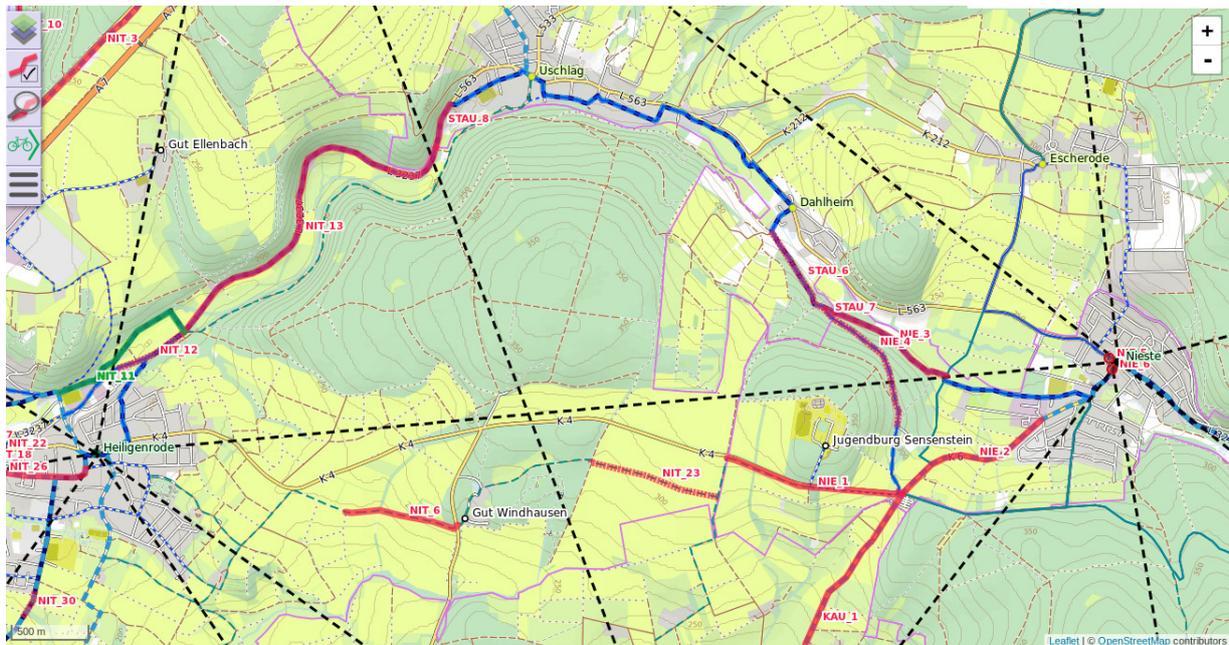


Abbildung 4.6 Auszug aus dem Digitalkonzept: Wunschliniennetz der Netzkategorie III für Nieste - Heiligenrode und die realen Verbindungen. Oben die Talroute über Uschlag (Teil des Mittelzentrennetzes und unten (grün gestrichelt) der Vorschlag für eine direkte Freizeitverbindung Heiligenrode - Königsalm - (Nieste).

4.2.3 Grundzentrenverbindung nach Witzenhausen

Die Verbindung durch den Kaufunger Wald über die L 3237 (bzw. 563) nach Witzenhausen verläuft über ca. 9 km durch Forstgebiet bis zur Ortseinfahrt Kleinalmerode. Auf der auf niedersächsischem Gebiet verlaufenden schmalen, kurvigen und in der Regel nur gering verkehrbelasteten Landesstraße ist durchgängig eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h erlaubt. Radfahrer können sich hier nicht unbedingt sicher fühlen. Diese überregionale Verbindung verkürzt zwischen Kassel und Witzenhausen die Talroute über Hann. Münden (entlang Fulda und Werra) um ca. 15 km (ca. 30 km statt ca. 45 km), dafür müssen ca. 300 Höhenmeter (zum „Umschwang“) mehr überwunden werden. Für Geübte oder für Pedelec-Fahrer ist diese Route wegen des erheblichen Zeitvorteils attraktiv.

Entlang der Talabschnitte sollten RVA hergestellt werden (Nahmobilitätsverbindungen Kassel – Nieste und Kleinalmerode – Witzenhausen). Die Höchstgeschwindigkeit auf dem Waldabschnitt der Ostrampe (Passhöhe bis Kleinalmerode) sollte auf 70 km/h begrenzt werden (in den engen Kurven wäre 50 km/h sinnvoll, STAU_2)

4.2.4 Grundzentrenverbindung nach Großalemerode

Diese Verbindung ist weniger für den Alltagsradverkehr, sondern vielmehr für Freizeitverkehre relevant. Sie wurde daher als freizeitorientierte Ortsverbindung eingestuft. Eine Schotterdecke ist hier ausreichend.

Die bereits heute weitgehend fahrbare Verbindung führt überwiegend auf geschotterten Forstwegen entlang dem Oberlauf der Nieste zur B 451 westlich Großalemerode („Kohlenstraße“). Eine sportlichere Variante verläuft über den „Zollstock“.

Eine bedeutende Lücke an dieser Radverkehrsverbindung ist eine fehlende RVA entlang der Bundesstraße zwischen „Kohlenstraße“ und Ortseinfahrt Großalmerode. Diese sollte geschlossen werden (GRAL_1).

4.2.5 Grundzentrenverbindung nach Helsa

Diese Verbindung wurde aufgrund der Topografie über Oberkaufungen geführt.

Zur Verbindung Nieste - Oberkaufungen siehe entsprechender Abschnitt am Beginn dieses Kapitels. Verbindung Oberkaufungen - Helsa siehe auch Punkt HEL_7 in der Karte des Digitalkonzepts bzw. Maßnahmenliste Helsa.

4.2.6 Grundzentrenverbindung Oberkaufungen - Staufenberg-Landwehrhagen bzw. Nieste - Landwehrhagen

Oberkaufungen und Landwehrhagen liegen Luftlinie rund 9 km auseinander. Die Idealverbindung verläuft über topografisch sehr bewegtes Gelände. Diese Strecke wurde daher in Routenbündelung mit der Ortsverbindung Oberkaufungen - Dahlheim über das Gemeindegebiet von Nieste gelegt.

Die Verbindung Nieste - Landwehrhagen (7 km als Luftlinie) ist ebenfalls Teil dieser Strecke. Maßnahmen siehe Abschnitte zu den Ortsverbindungen bzw. Karte im Digitalkonzept.

4.2.7 Grundzentrenverbindung nach Hann Münden

Die topografisch anspruchsvolle Strecke ist lediglich für Freizeitverkehre relevant. Sie wurde daher als freizeitorientierte Ortsverbindung eingestuft.

Die Strecke führt über Escherode und Nienhagen nach Hann Münden.

4.3 Einbindung in das „Radpendlernetz Region Kassel“

Nieste liegt bezogen auf KS-Mitte noch grob im mittleren Radpendlerradius von 10 km (aufgrund der Topografie aber real längere Verbindung). Allgemeine Informationen zum „Radpendlernetz Region Kassel“ finden sich im Abschlussbericht.

Von Nieste besteht eine Radpendlerverbindung über Uschlag zum Gewerbebestande Kassel-Bettenhausen / Niestetal-Sanderhausen und weitere Richtung Kassel-Mitte.

Auch die Grundzentrenverbindung von Nieste nach Oberkaufungen ist Teil des „Radpendlernetzes Region Kassel“. Über Oberkaufungen kann zum Beispiel das Gewerbegebiet Papierfabrik erreicht werden.

Die Verbindungen sind mit den bereits ab Nieste beschriebenen Orts- und Grundzentrenverbindungen identisch.

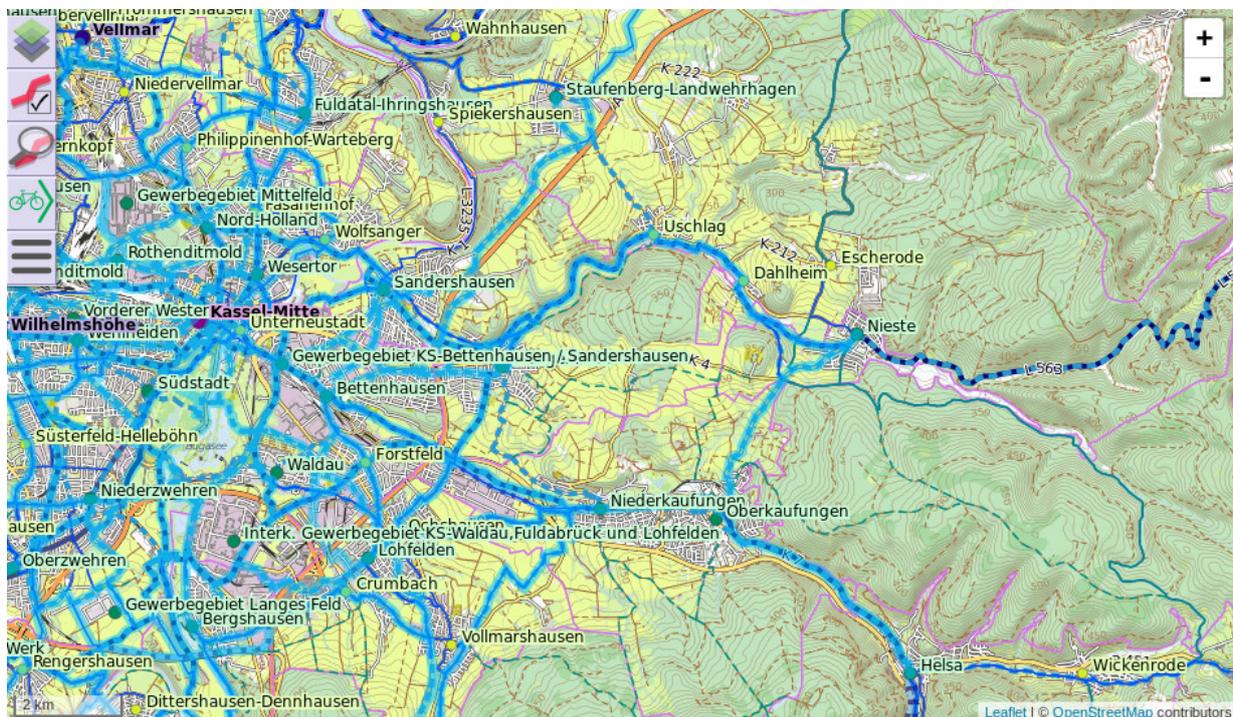


Abbildung 4.7 Einbindung in das „Radpendlernetz Region Kassel“ von Nieste. Das hellblaue Radpendlernetz in Breitstrich überlagert das allgemeine Radverkehrsnetz.

Merkmale 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 staumindernd auf den Kfz-Verkehr 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.nahmobilen.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 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 Fußverkehrs**. 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 Angsträumen (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 Lichtsignalanlagen 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:

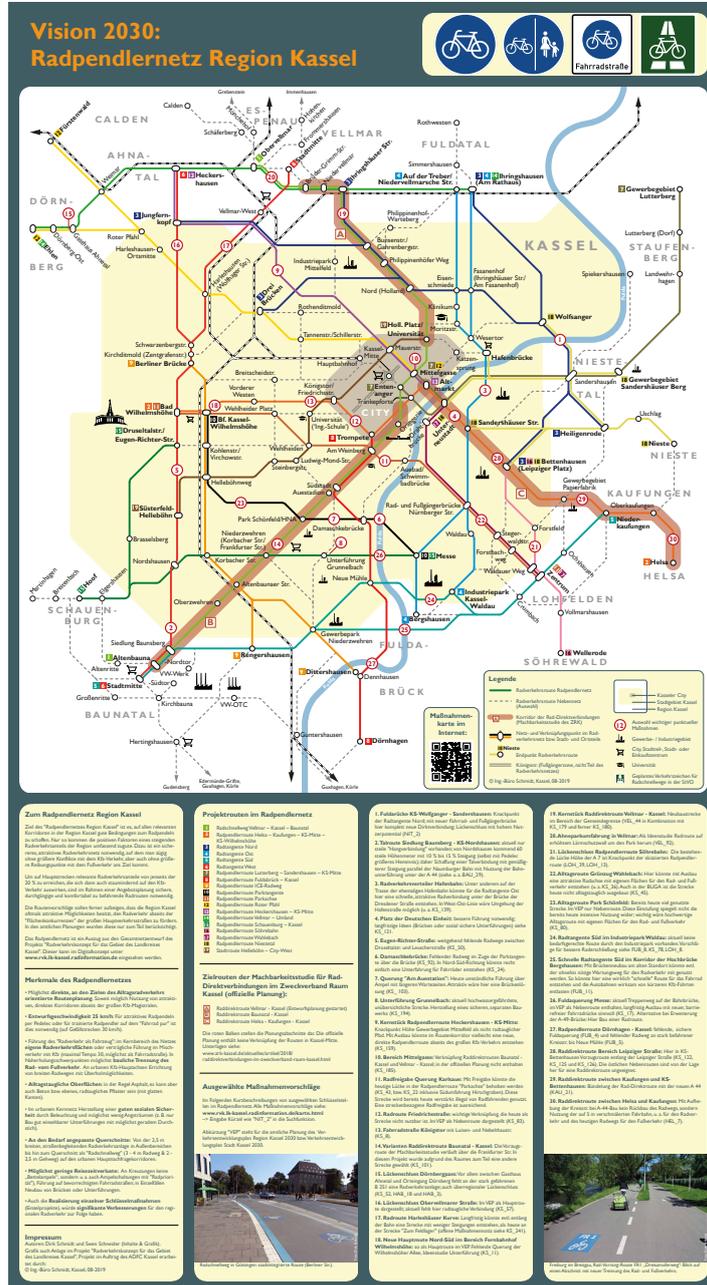


Abbildung 4.8 Die Inhalte des Plakats sind im Zoom der PDF-Datei lesbar (Grafik: Swen Schneider).

Die Gemeinde Niestetal ist mit zwei Strecken an die Nachbarkommunen, sowie an das Oberzentrum Kassel angebunden:

- Radpendlerroute Niestetal (helloliv)
- Ab Heiligenrode Richtung Kassel-Nord: Radtangente Nord (dunkelblau)
- Die Strecke Nieste - Oberkaufungen ist Teil des allgemeinen Radpendlernetzes.



Abbildung 4.9 relevanter Auszug für Niestetal aus dem schematischen Netzplan der vorherigen Seite. (Grafik: Swen Schneider).



Abbildung 4.10 Legende schematischer Netzplan (Grafik: Swen Schneider).

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

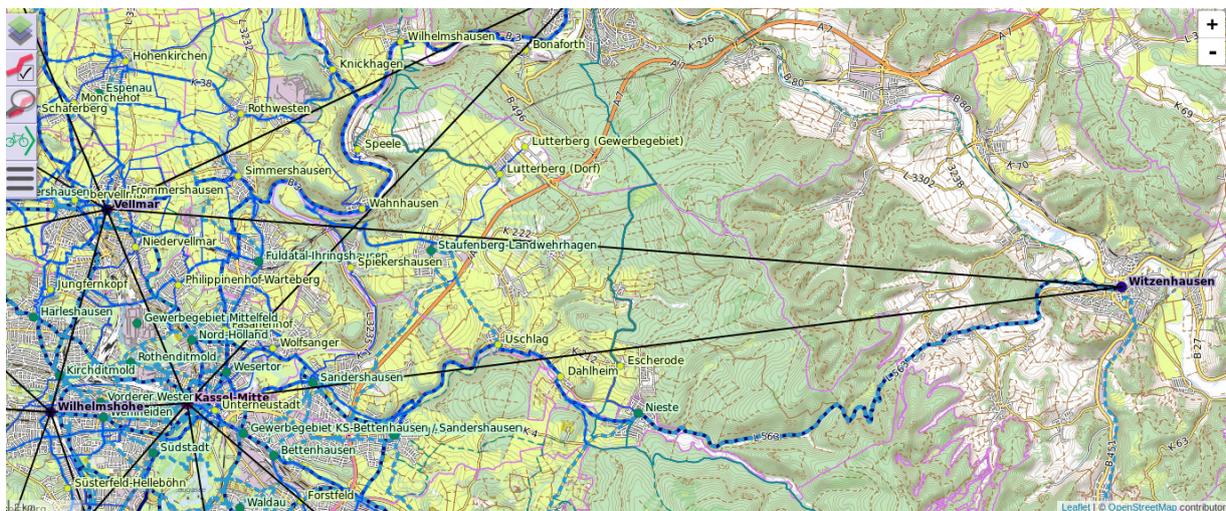


Abbildung 4.11 Auszug aus dem Digitalkonzept: Wunschliniennetz Kategorie II im Bereich Kaufungen: Dargestellt sind u. a. die realen Verbindungen im Mittelzentrennetz (Kat. II, blau-schwarze Linien) und das Grundnetz (Kat. III, oliv-blau gestrichelt)

4.4.1 Mittelzentrenverbindung Witzenhausen - Kassel / Vellmar

Das Mittelzentrum Witzenhausen findet sich rund 30 km östlich des Oberzentrums Kassel.

Die Mittelzentrenverbindung führt von Kassel kommend über Niestetal, Uschlag, Dalheim, Nieste, denn Pass Umschwang und Kleinalmerode nach Witzenhausen.

Der Ast von Vellmar kommend führt durch Kassel-Nord-Holland bzw KS-Wolfsanger, quert mit Ideenstudie NIT_2 die Fulda und mündet bei Sandershausen auf die Verbindung Kassel - Witzenhausen.

Die Mittelzentrenverbindung ist vor allem für zielorientiert fahrende Radwanderer relevant. Sie wurde nicht in Tallage über Hann Münden gelegt, sondern über den Umschwang, da mit dem Pedelec trotz der Höhenmeter so kürzere Fahrzeit.

Maßnahmen entlang der Verbindung im Detail siehe Karte im Digitalkonzept (u. a. fehlender Radweg NIT_13 zwischen Heiligenrode - Uschlag sowie fehlende Radverkehrsanlage WITZ_1 zwischen Kleinalmerode und Witzenhausen).

Kapitel 5

Freizeit / Tourismus / Radrouten

Keinerlei Routen des Freizeit- oder des touristischen Radverkehrs führen über das Gebiet der Gemeinde bzw. darüber hinaus (außer wenigen beschilderten MTB-Routen). Nieste hat sich aktuell eher dem Wandertourismus verschrieben. Dabei sind die ausgedehnten Forstgebiete des Kaufunger Walds und der Söhre durchaus auch für eine verstärkte Freizeitnutzung mit dem Fahrrad geeignet.

Denkbar sind beschilderte Routen durch den Kaufunger Wald in den Richtungen Großalmerode und den Werraraum zwischen Witzenhausen und Hann. Münden. Denkbar ist ab Kassel auch eine straßenunabhängig geführte Route (parallel zur K 4) vorbei an „Sensenstein“ und „Königsalm“ in den Kaufunger Wald (bis Großalmerode mit Anschluss zur Radroute im Gelstertal / Witzenhausen / Meißner).

Eine Verlängerung der weiter oben empfohlenen RVA, von der „Rotten Breite“ bis zum Zufahrtsweg Jugendburg entlang der K 4, würde in westlicher Richtung bis an die Grenze zur Gemeinde Niestetal auch eine verkehrsarme straßenferne Freizeitverbindung über Wirtschaftswege von Kaufungen zum Sensenstein ermöglichen.

Kapitel 6

Wegweisung

In der Gemeinde ist eine wegweisende Beschilderung für ein alltagstaugliches Radverkehrsnetz vorhanden. Es werden Zielwegweiser im Format 800 x 200 mm (Hauptwegweiser) und Zwischenwegweiser 300 x 300 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 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 - 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"> SStraßenverkehrszählung 2015 auf 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 Kassel
www.radinformation.de
(Fertigstellung des Projekts bis Ende Herbst 2018)

Projektförderung durch die Sparkassenstiftung Landkreis Kassel