



Radwegekonzeption



Themenüberblick für die SIBA-Sitzung am 20.07.2020

1. Erstellung eines Radwegekonzeptes
2. Festlegung der Routen für Radfahrer
3. Bauliche Maßnahmen
4. Beschilderungs- und Markierungsmaßnahmen
5. Grenztrail WA-FKB

Fazit der Bestandsaufnahme

- Kein zusammenhängendes und stetiges Radverkehrsnetz vorhanden
- Keine einheitliche und aufeinander abgestimmte Gestaltung für ein attraktives Netz vorhanden
- Beschilderung/Wegweiser lückenhaft und zu klein
- Radfahrer wird auf übergeordnete (vielfahrene) Straßen geführt, wo die Unfallgefahr steigt

1. Erstellung Radwegekonzept

Pro

- Genauere Daten und belegbare Zahlen würden erfasst, auf welchen Straßen / Wegen die Radfahrer am häufigsten fahren (Quellen und Ziele)
- Beauftragtes Büro erarbeitet Konzept und schlägt Routen sowie erforderliche Bau-, Beschilderungs- und Markierungsarbeiten vor
- Kosten wären förderfähig (ca. 70 %)

1. Erstellung Radwegekonzept

Contra

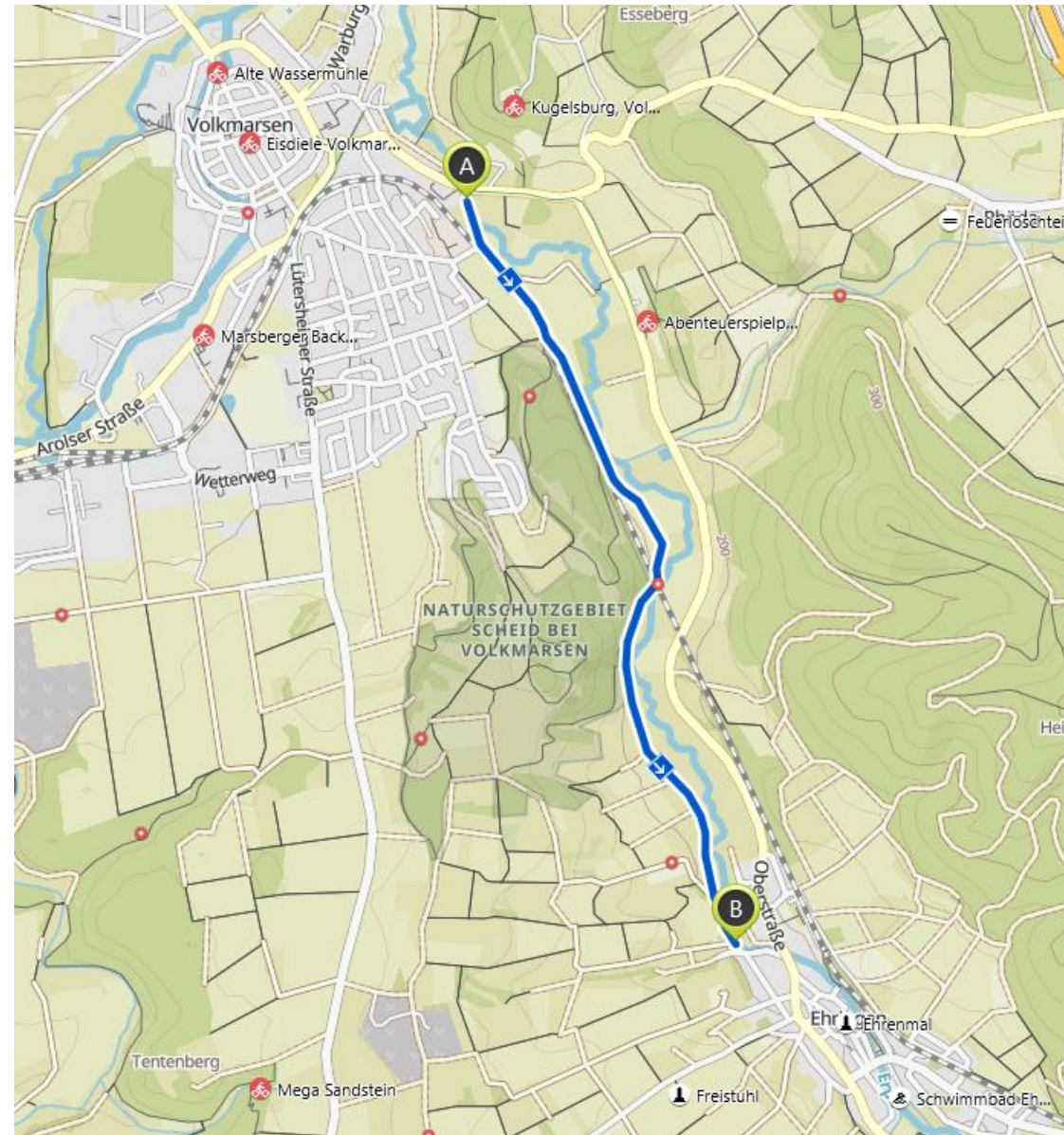
- Bis zur Bewilligung von Fördermitteln und bis zur Fertigstellung des Konzeptes würden ca. weitere 1,5 Jahre vergehen
- Erst nach Vorstellung des Konzeptes würde über erforderliche Bau-, Beschilderungs- und Markierungsarbeiten entschieden
- Stadt trägt Eigenanteil von ca. 30 % der Kosten

2. Festlegung der auszuschildernden Straßen/Wege

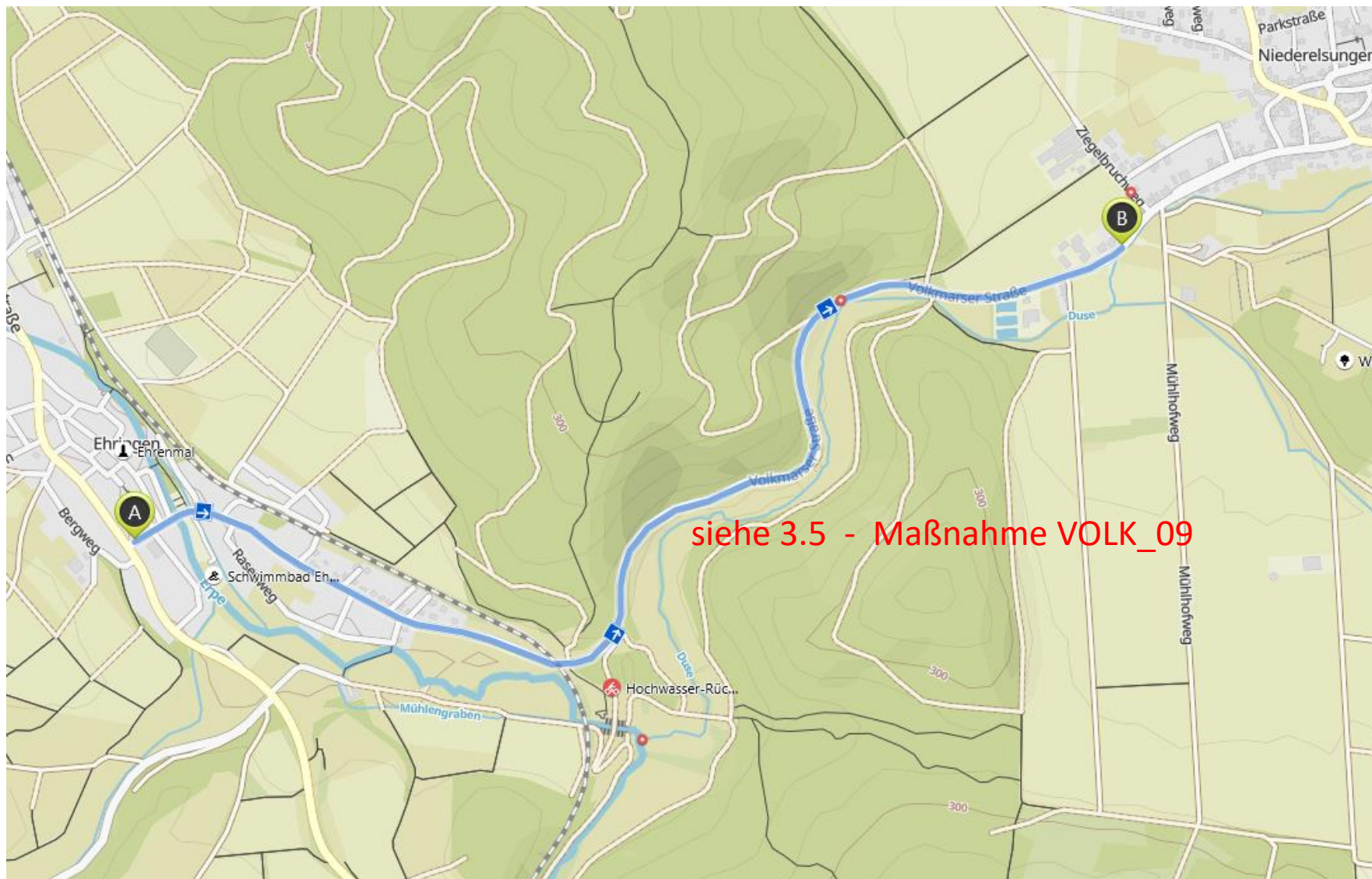


Verbindung Volkmarsen – Ehringen

01

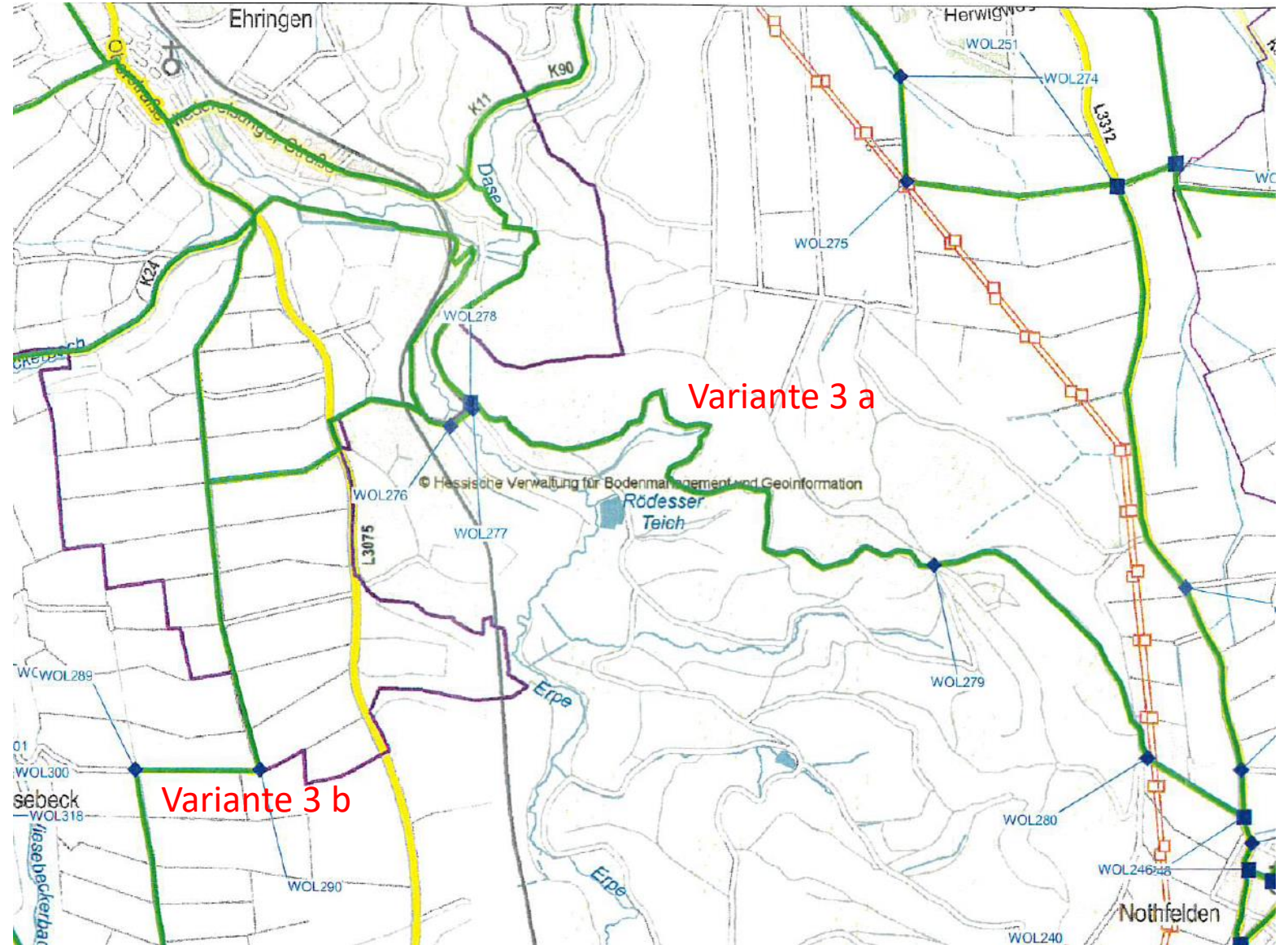
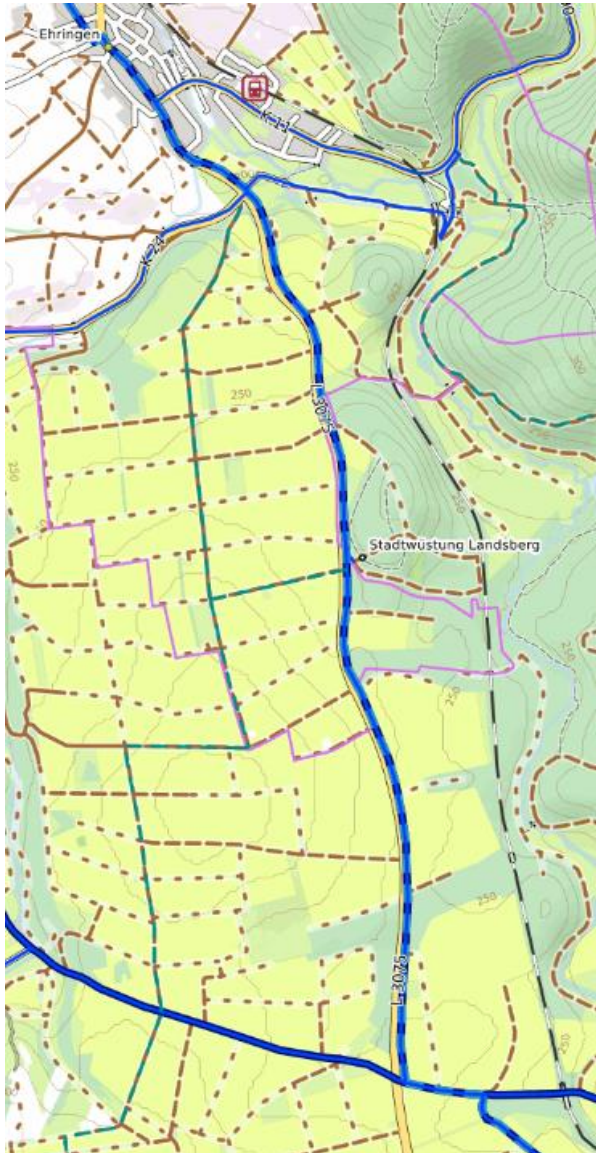


Verbindung Ehringen – Niederelsungen 02



Verbindung Ehringen - Wolfhagen

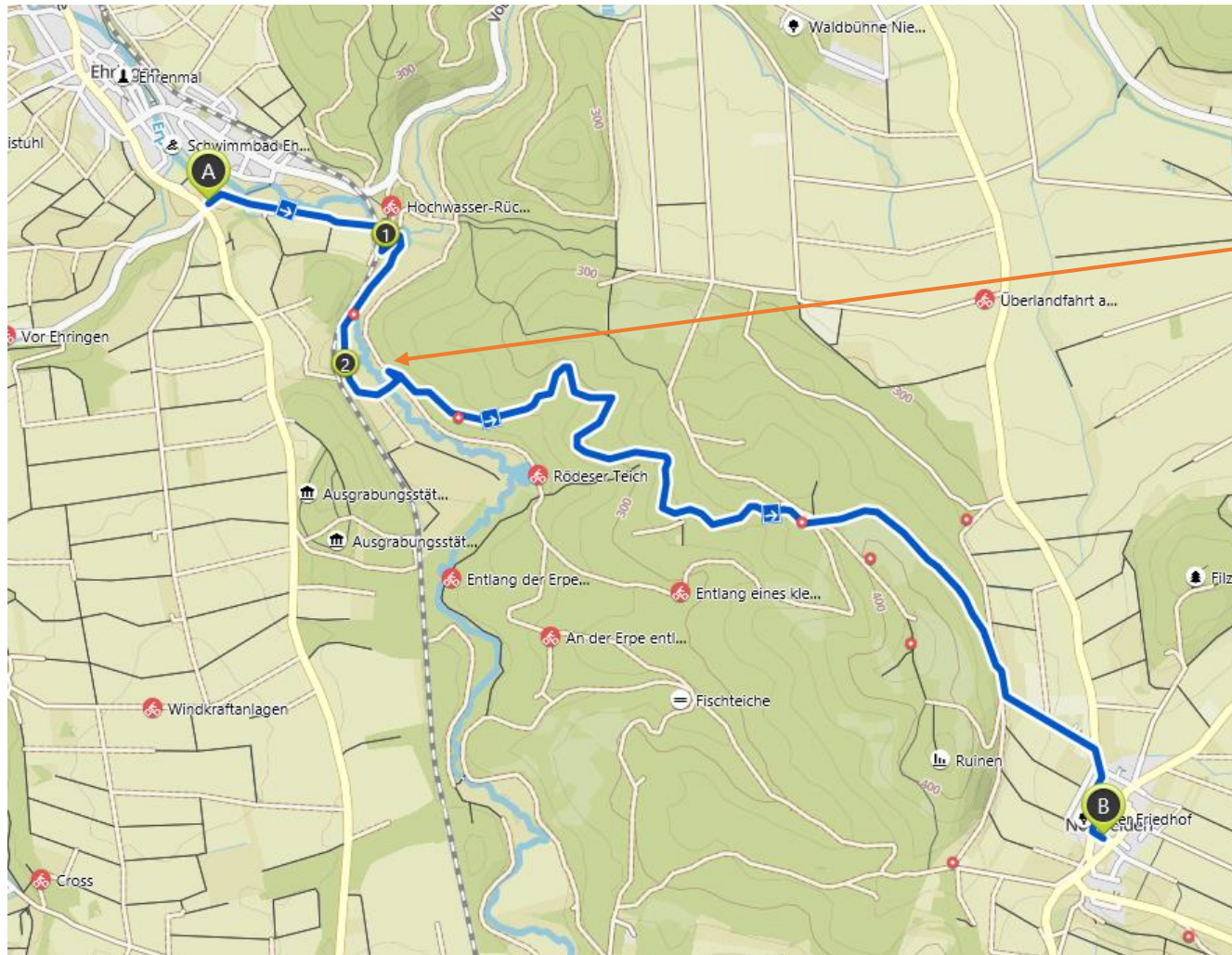
03



Verbindung Ehringen - Wolfhagen

03a

Variante über Nothfelden



Wegweisung – Stadt Wolfhagen



Verbindung Ehringen - Wolfhagen 03b

Variante vorbei an Windpark

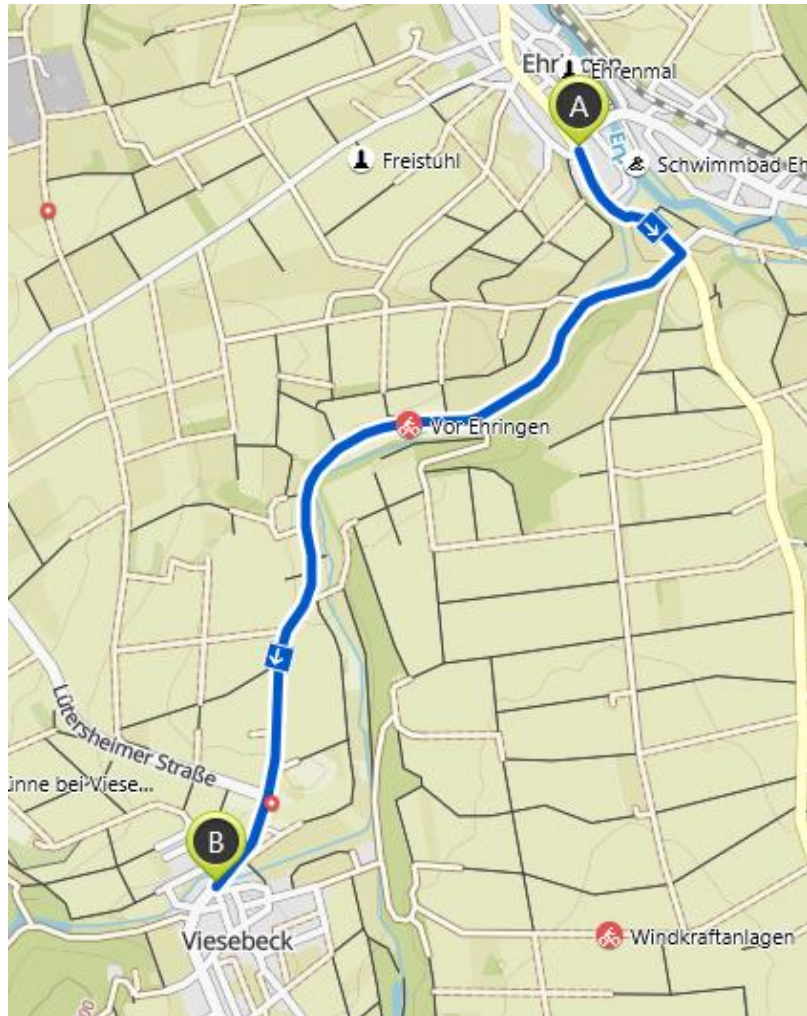


Wegweisung – Stadt Wolfhagen

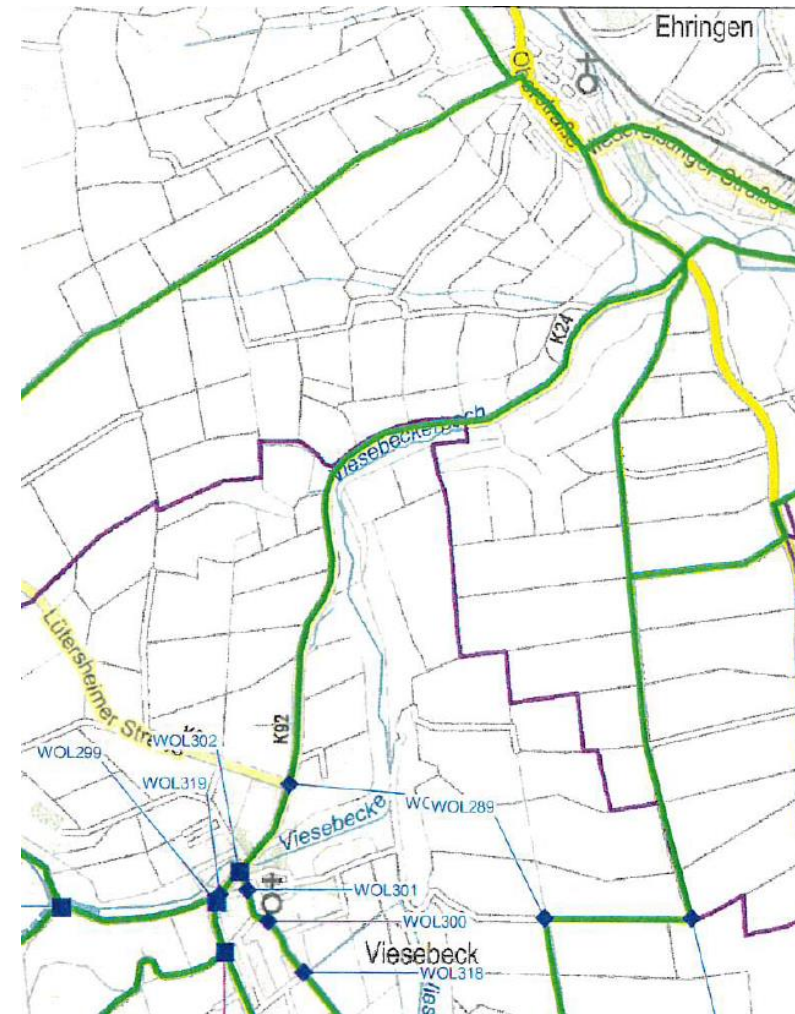


Verbindung Ehringen – Viesebeck 04

Wegeführung über die Kreisstraße



Wegweisung – Stadt Wolfhagen

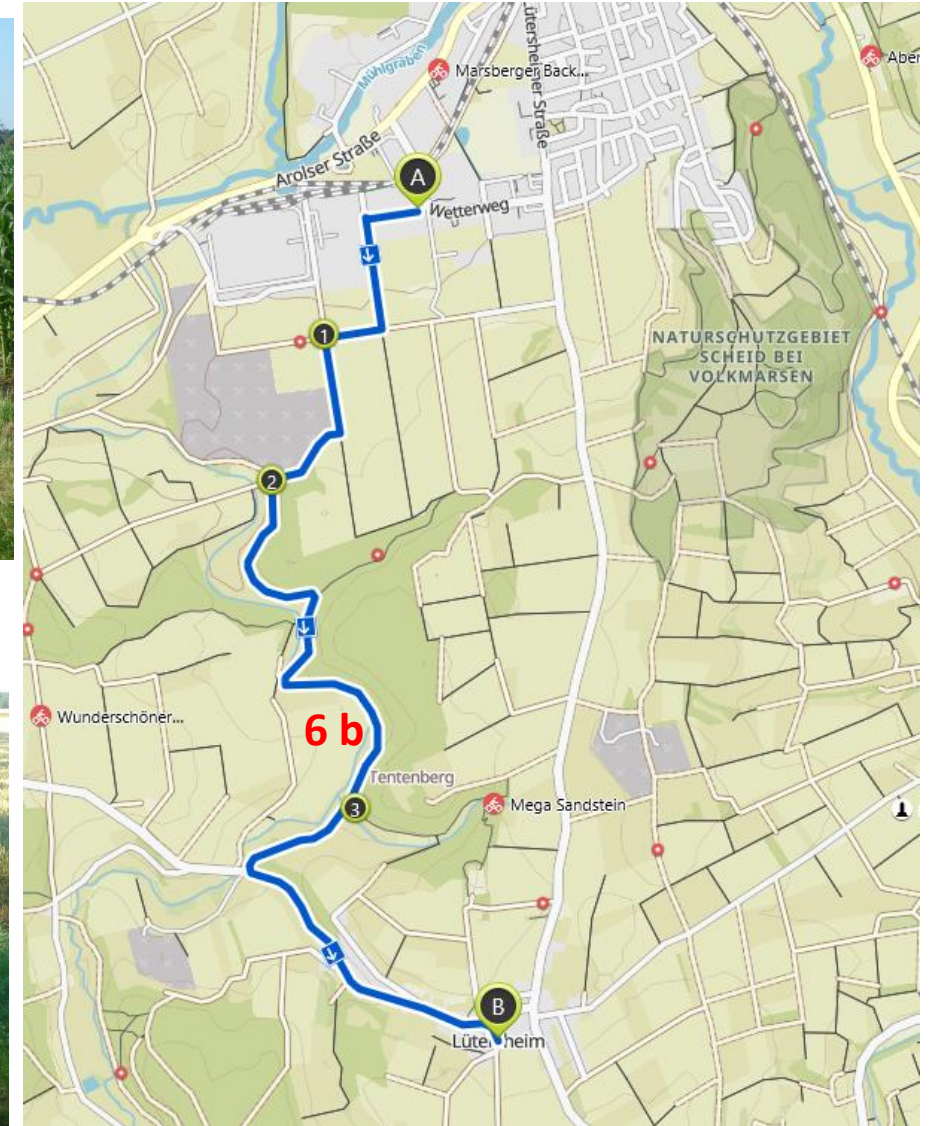
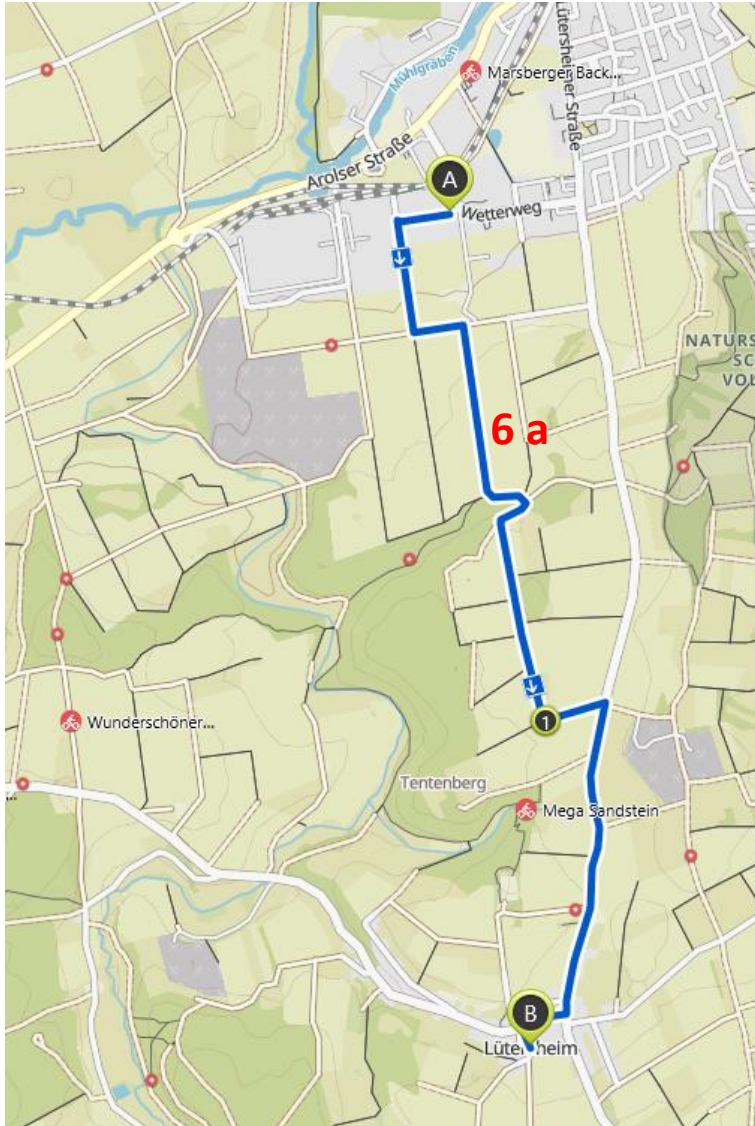


Verbindung Ehringen - Lütersheim

05

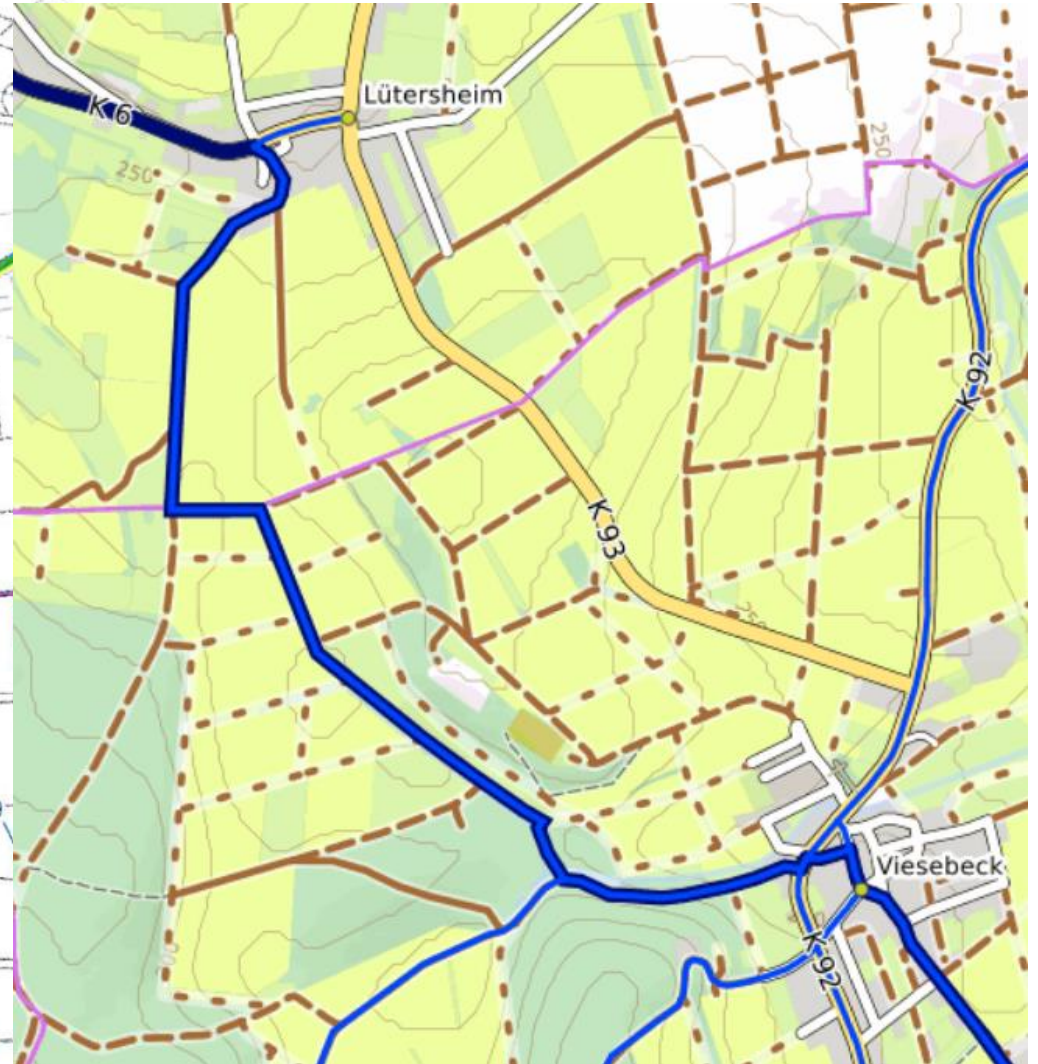
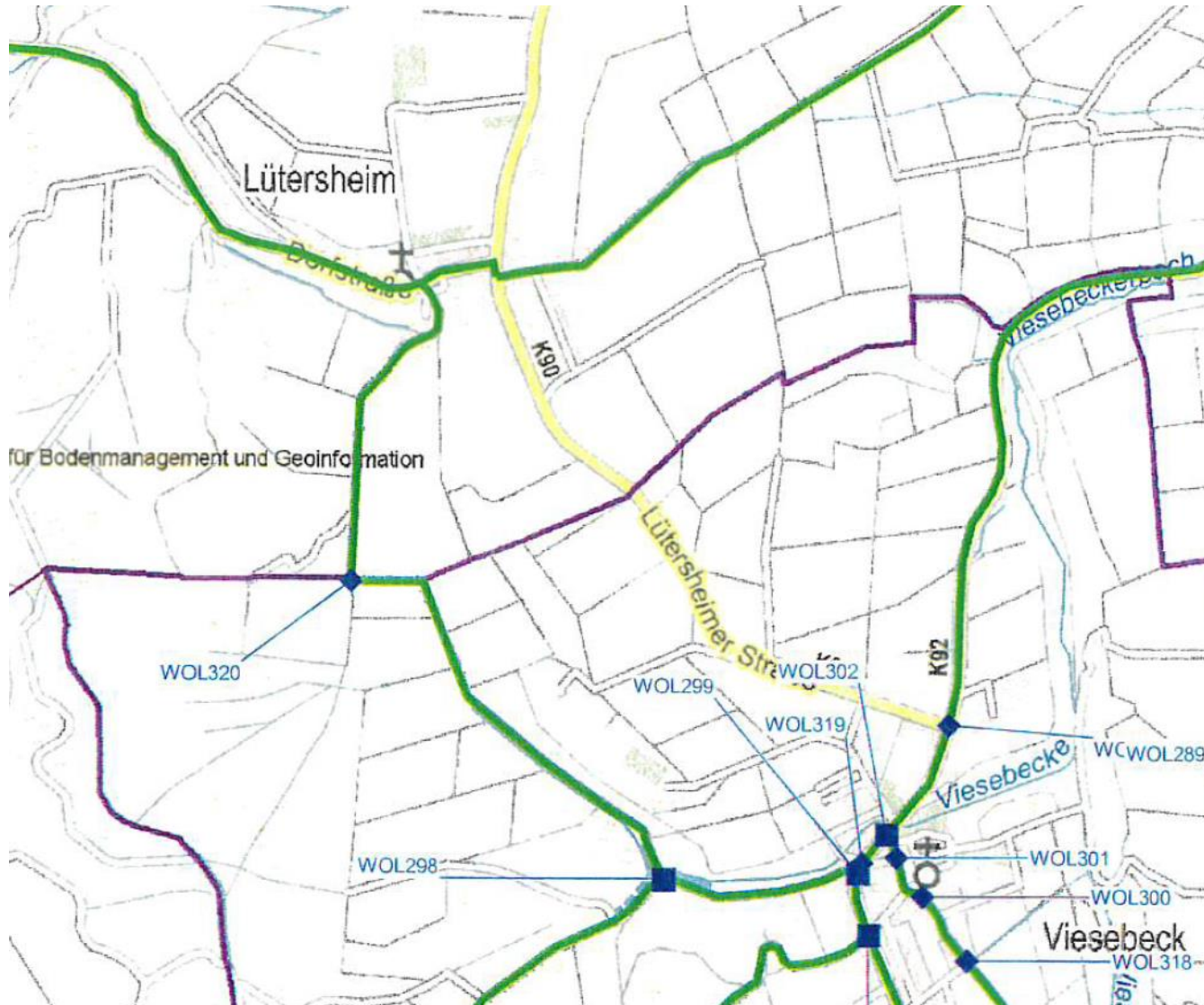


Verbindung Volkmarsen – Lütersheim 06

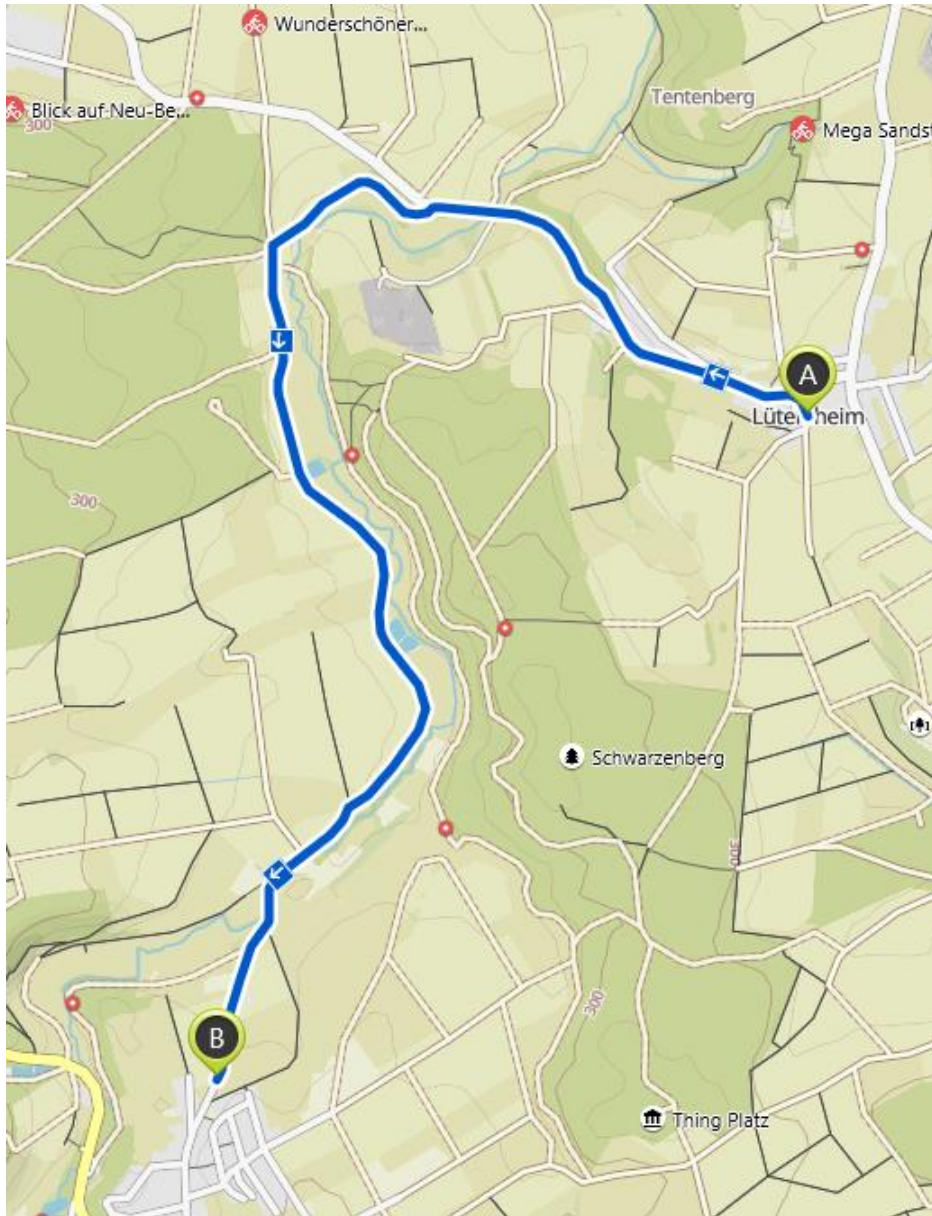


Verbindung Lütersheim – Viesebeck

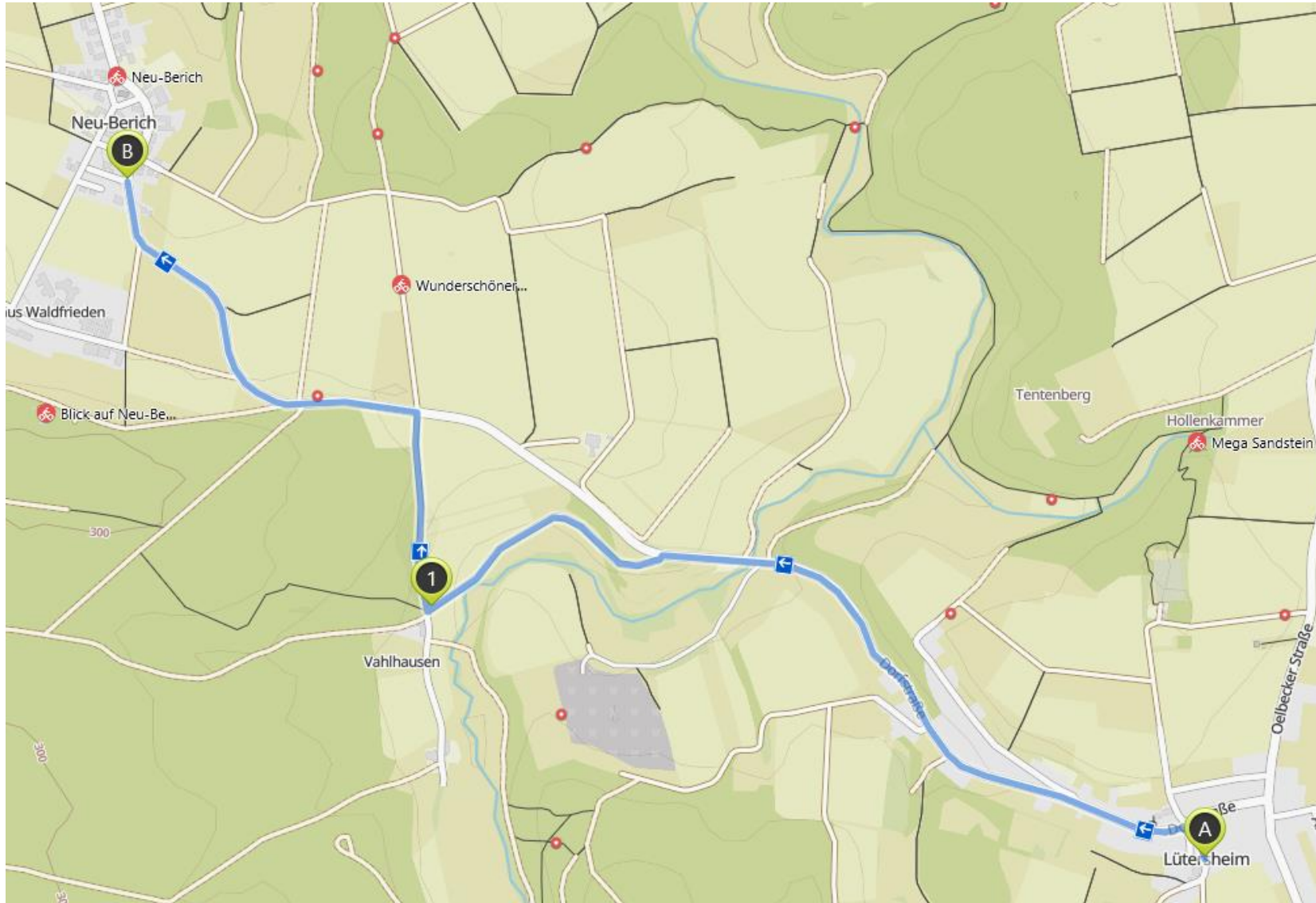
07



Verbindung Lütersheim – Landau 08



Verbindung Lütersheim – Neu Berich 09



Verbindung Volkmarsen – Breuna 10 a



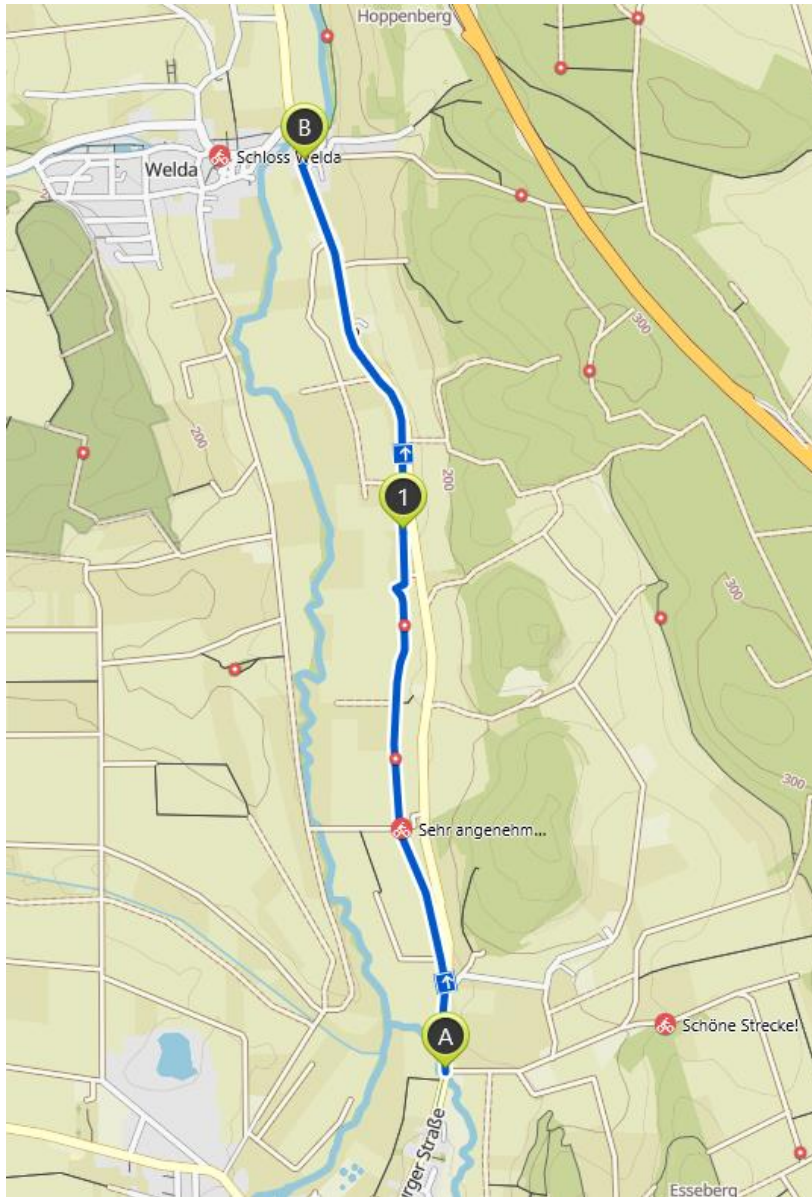
Verbindung Volkmarsen – Sauerbrunnen/Rhöda 10 b



Siehe bauliche Maßnahme 3.2

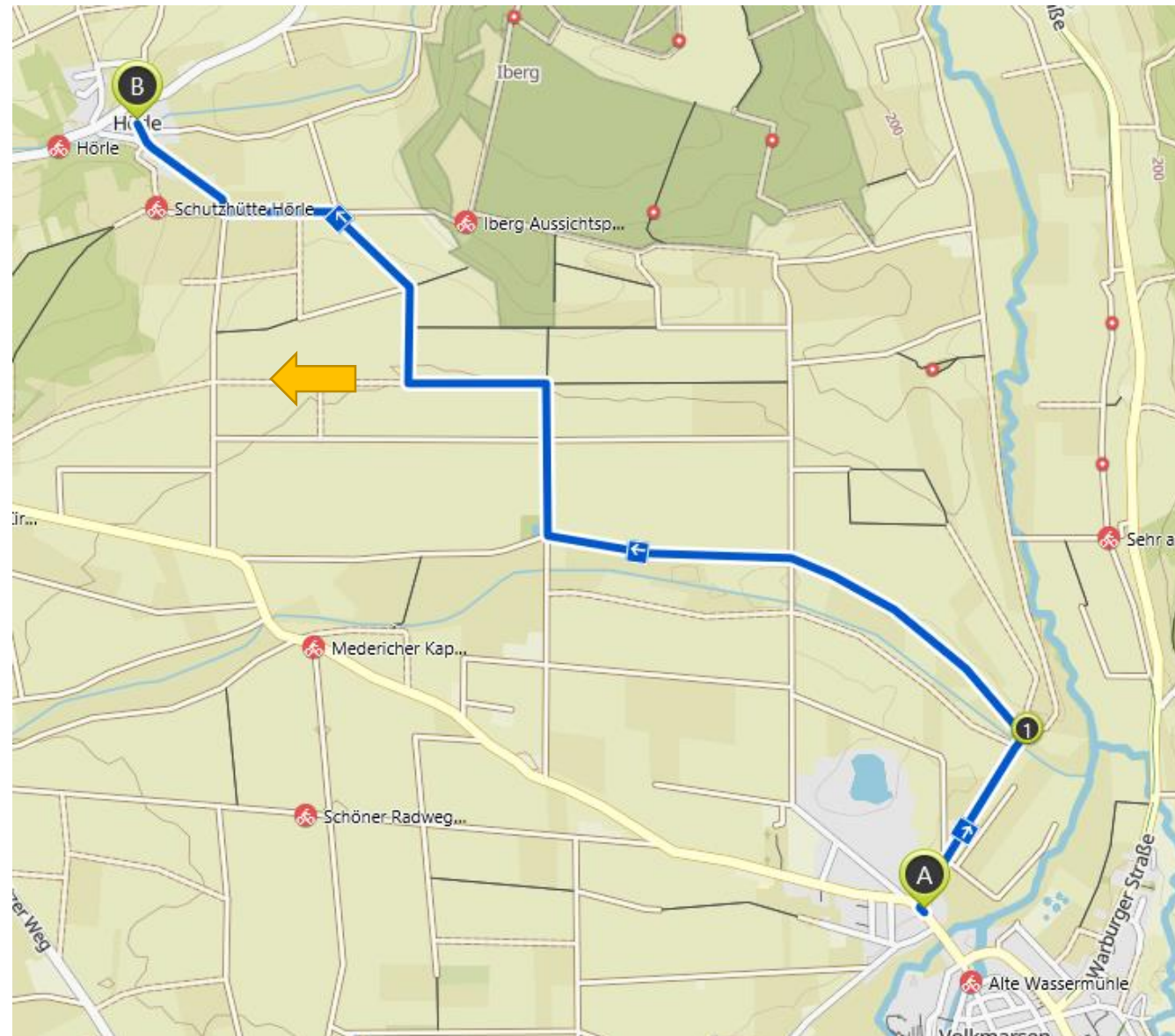


Verbindung Volkmarsen–Welda und Hörle-Welda 11

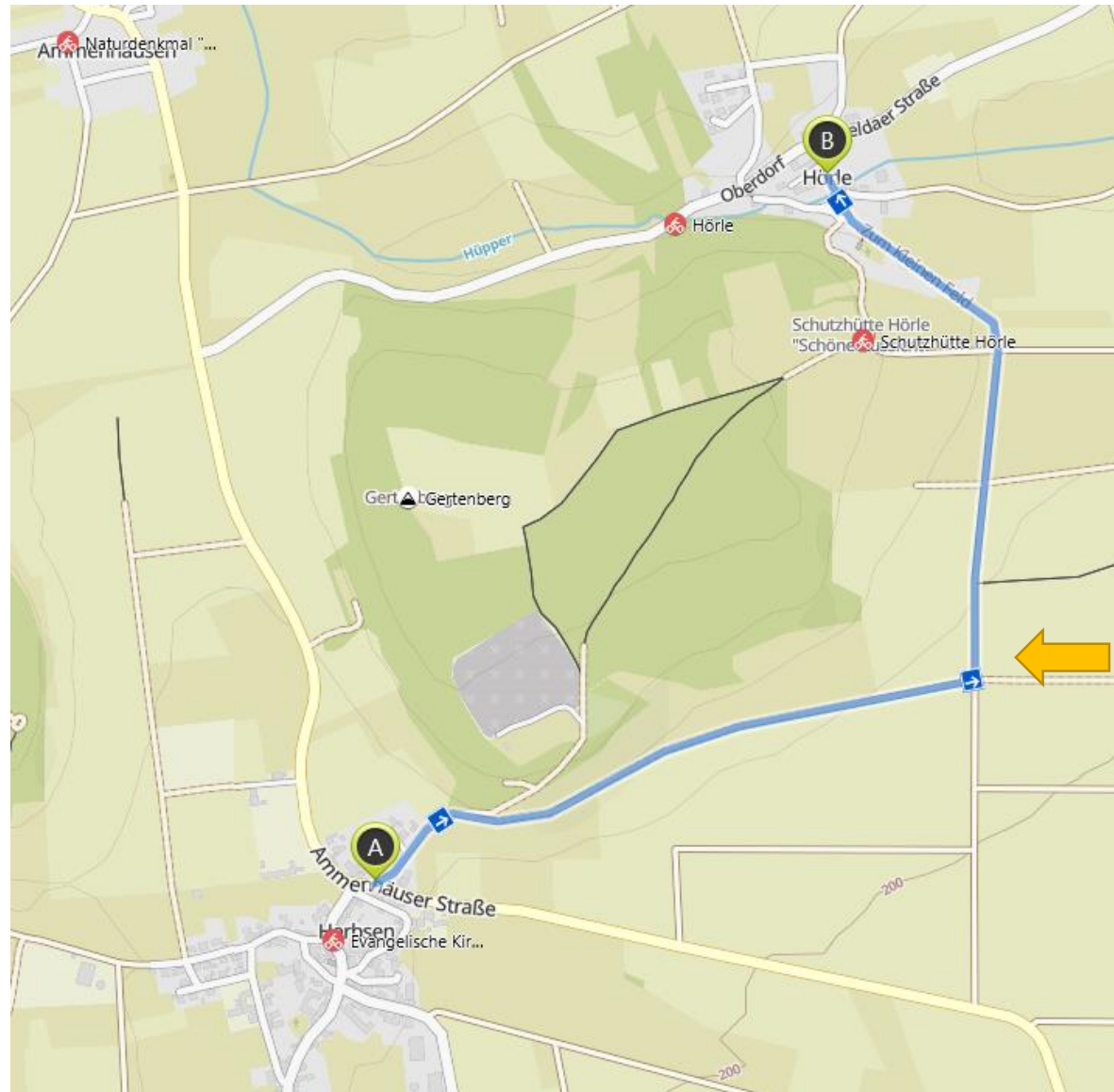


Verbindung Volkmarsen – Hörle

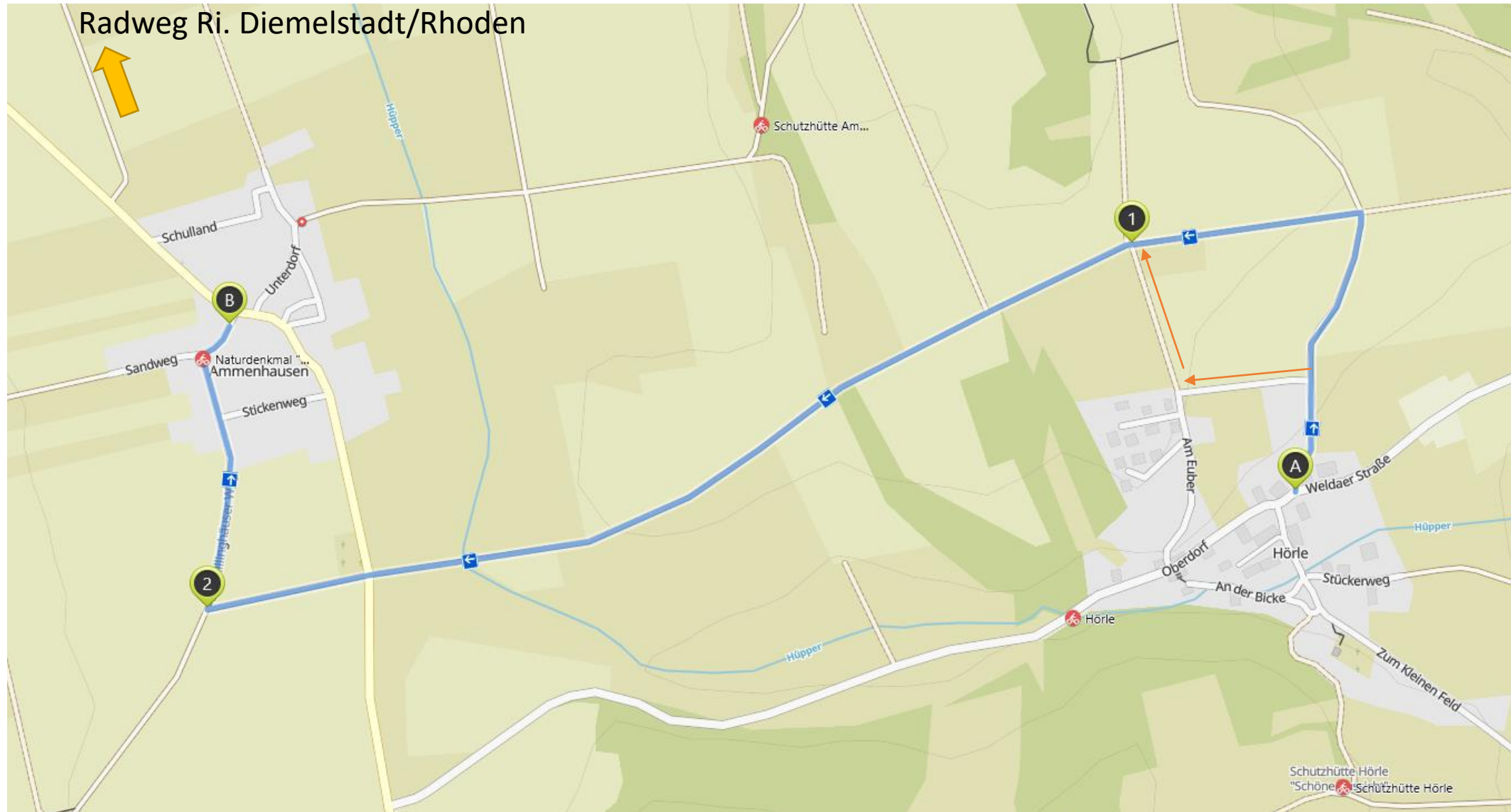
12



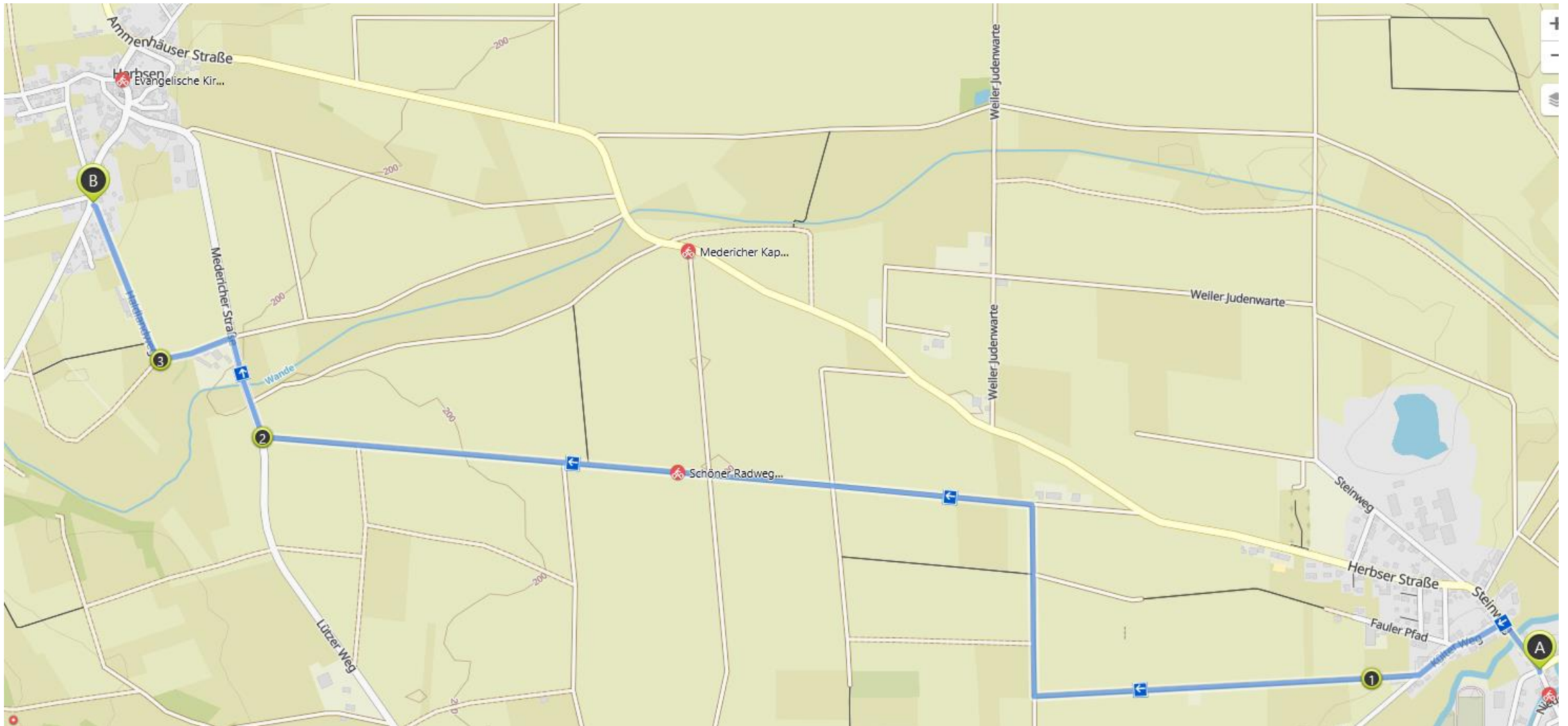
Verbindung Herbsen - Hörle 13



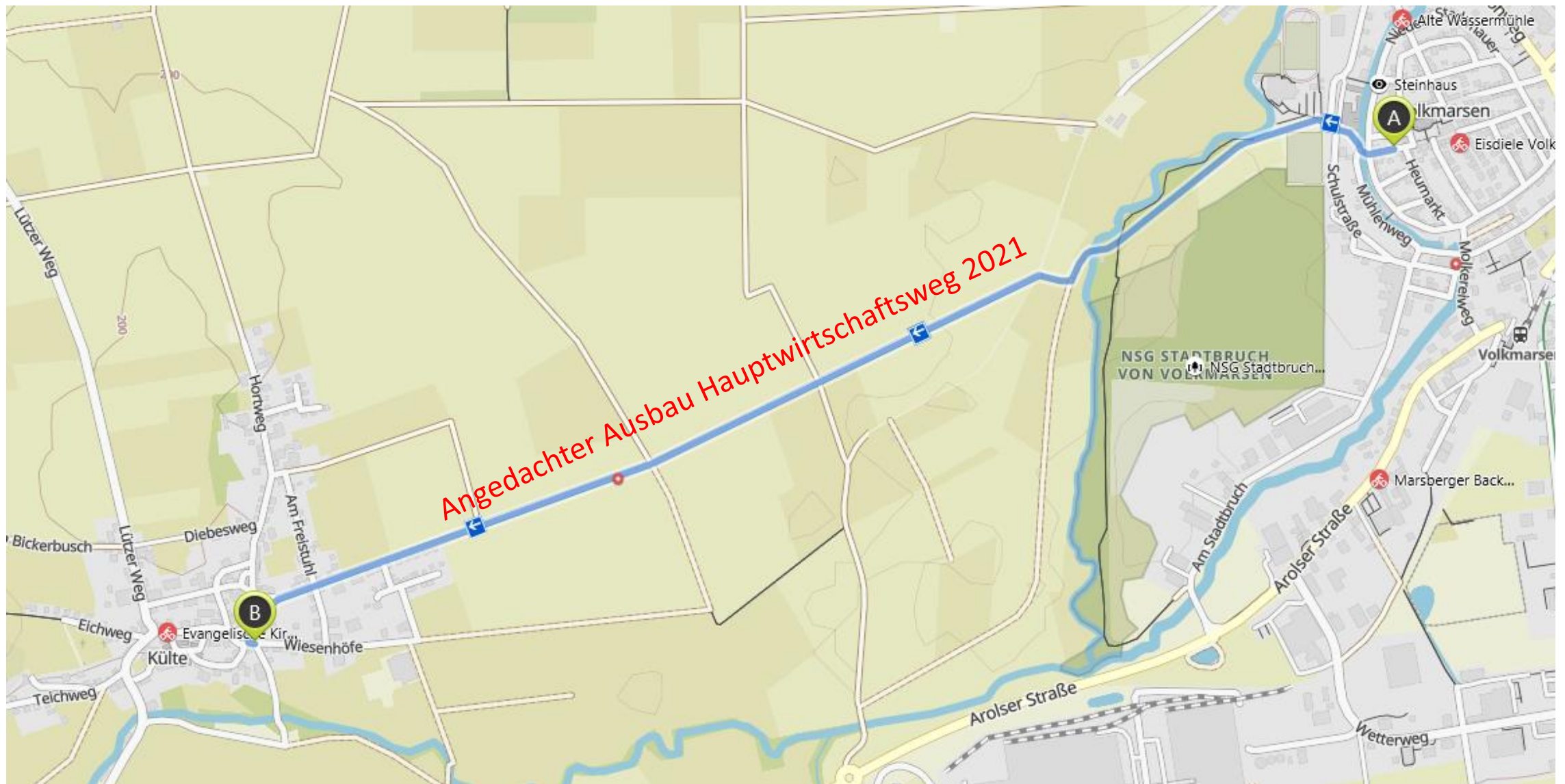
Verbindung Ammenhausen - Hörle 14



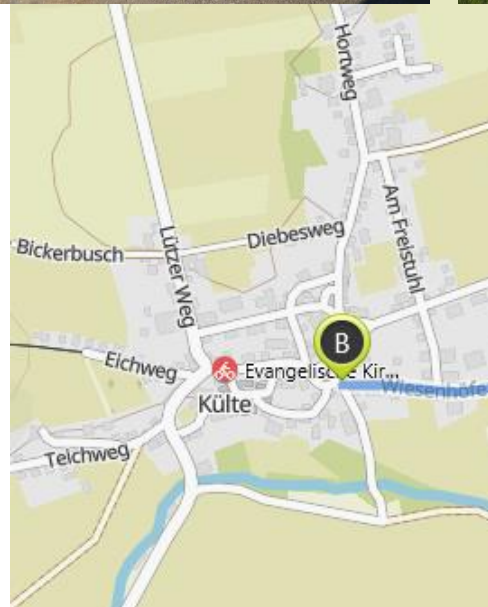
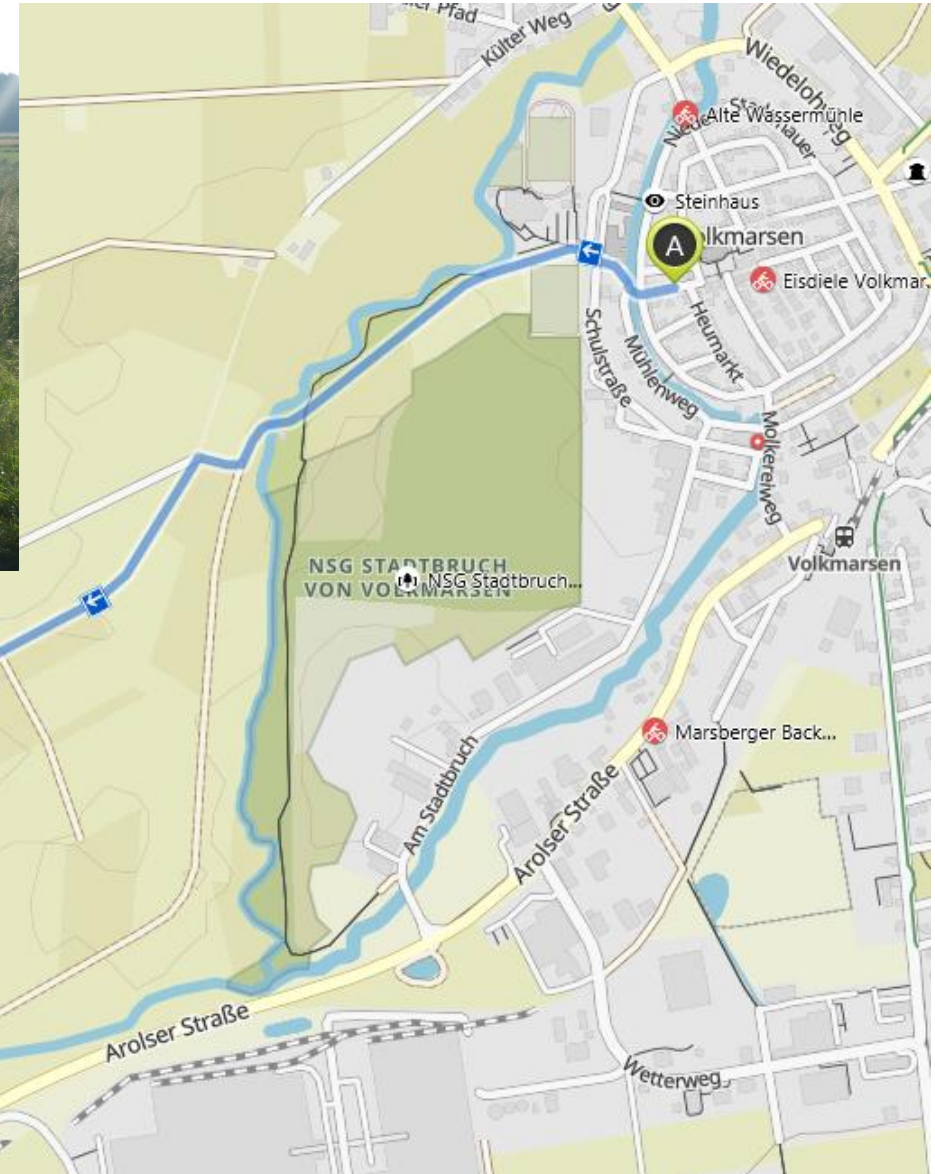
Verbindung Volkmarsen – Herbsen 15



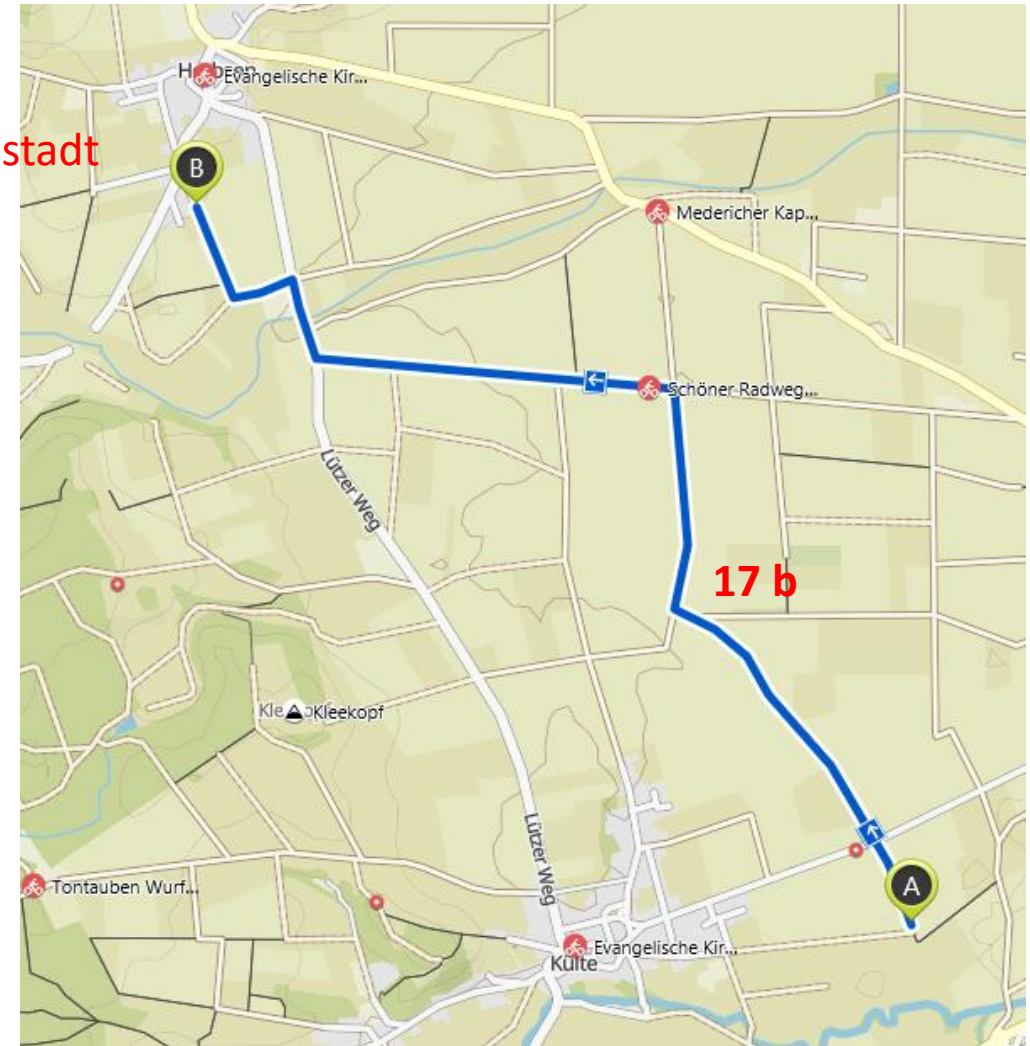
Verbindung Volkmarsen – Külte 16 a



Verbindung Volkmarsen – Külte 16 b



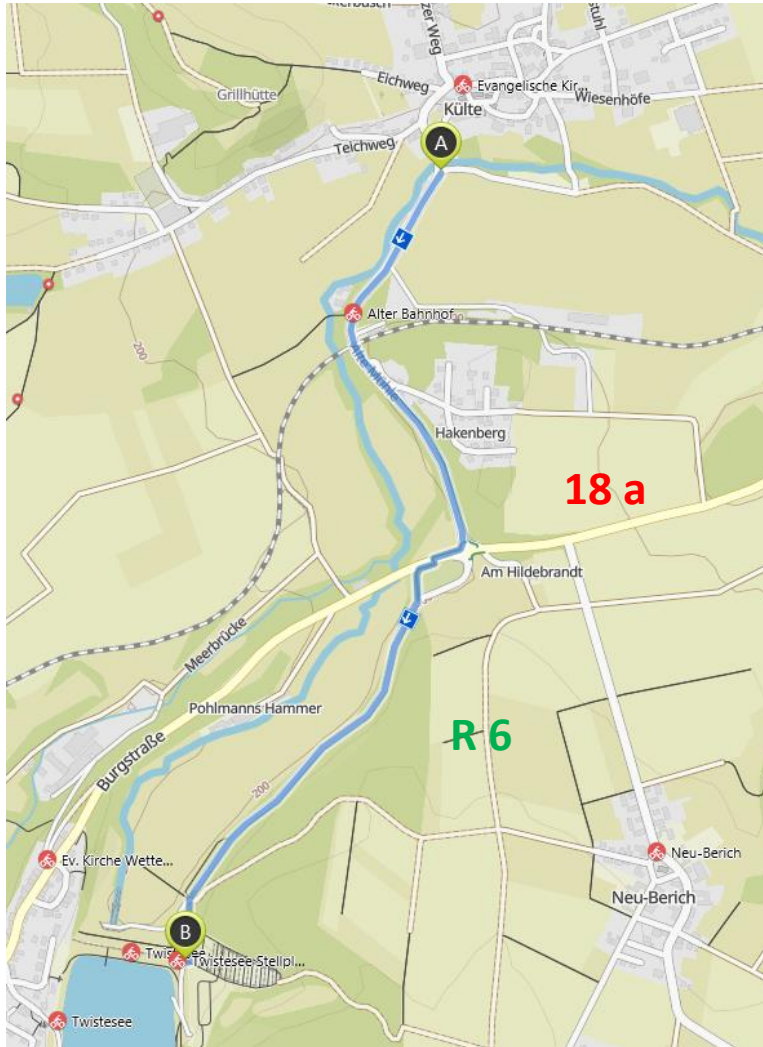
Verbindung Kulte – Herbsen 17



Verbindung Kulte – Twistesee/Bad Arolsen 18

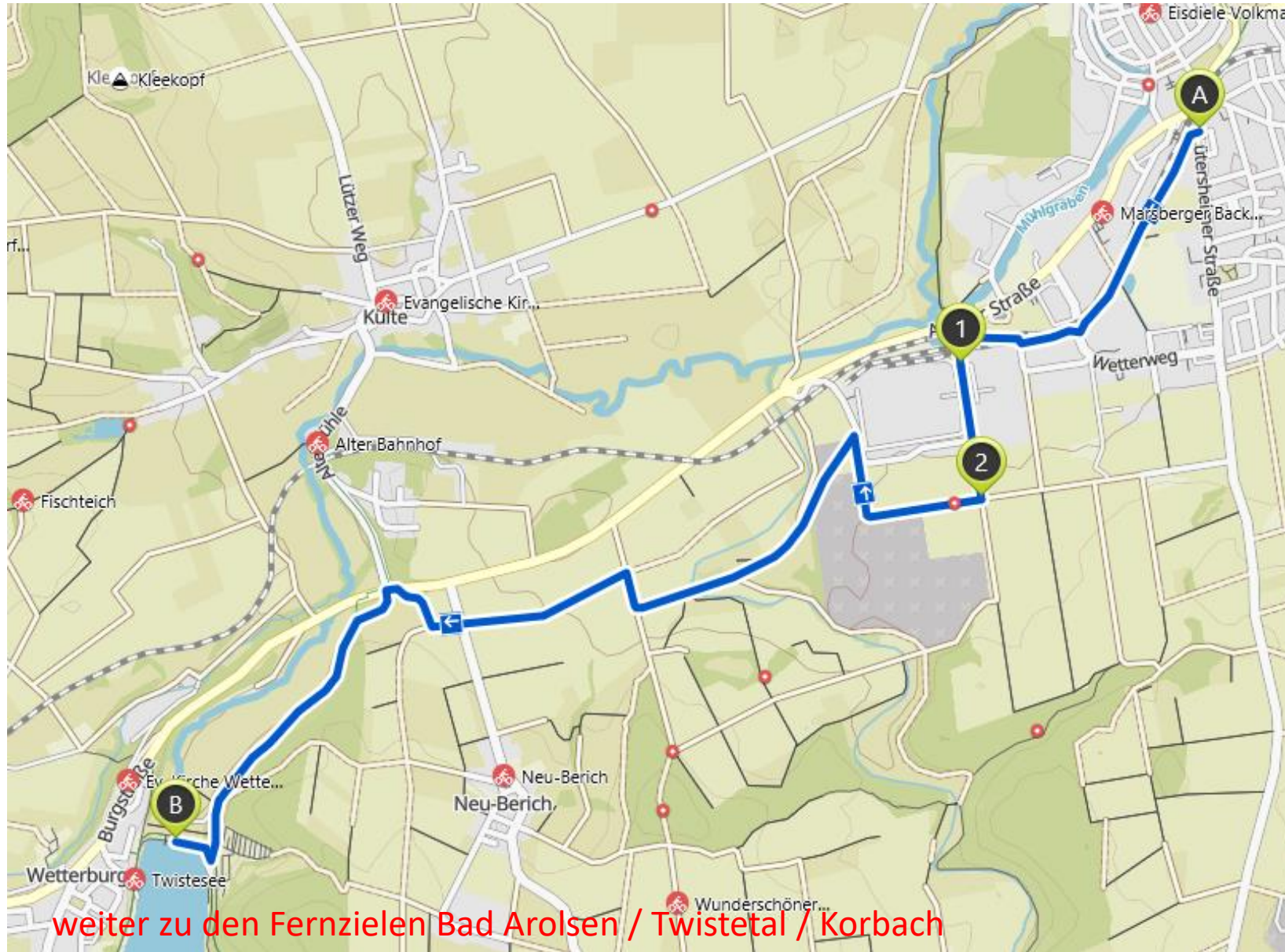
Twistesee / Wetterburg / Neu-Bereich

Bad Arolsen (Alternative zum R 6)

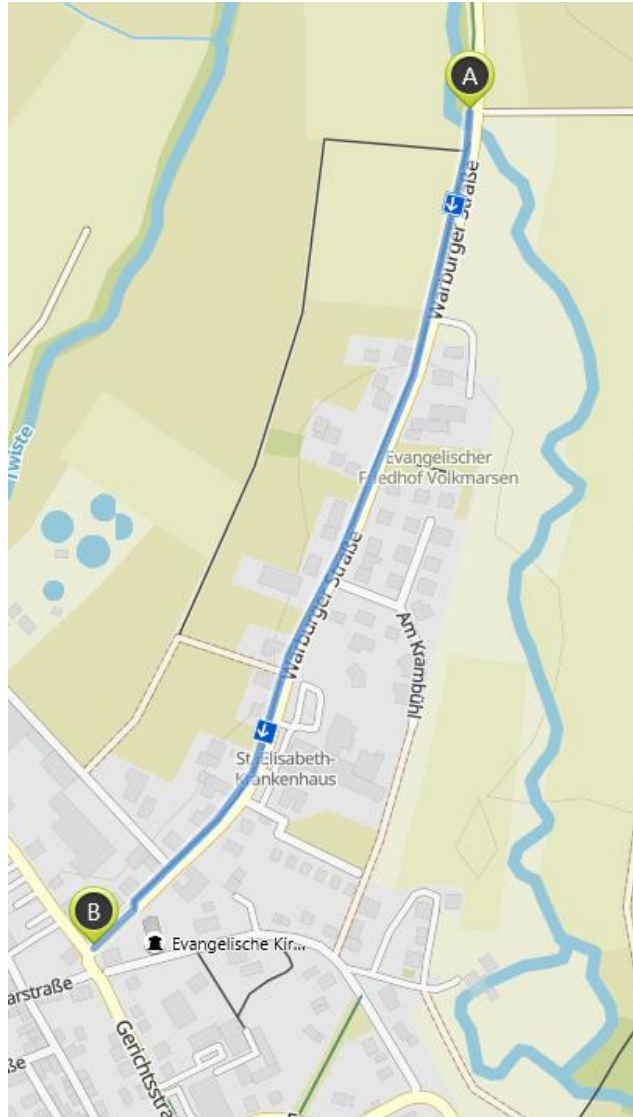


Verbindung **Volkmarsen – Twistesee**

19



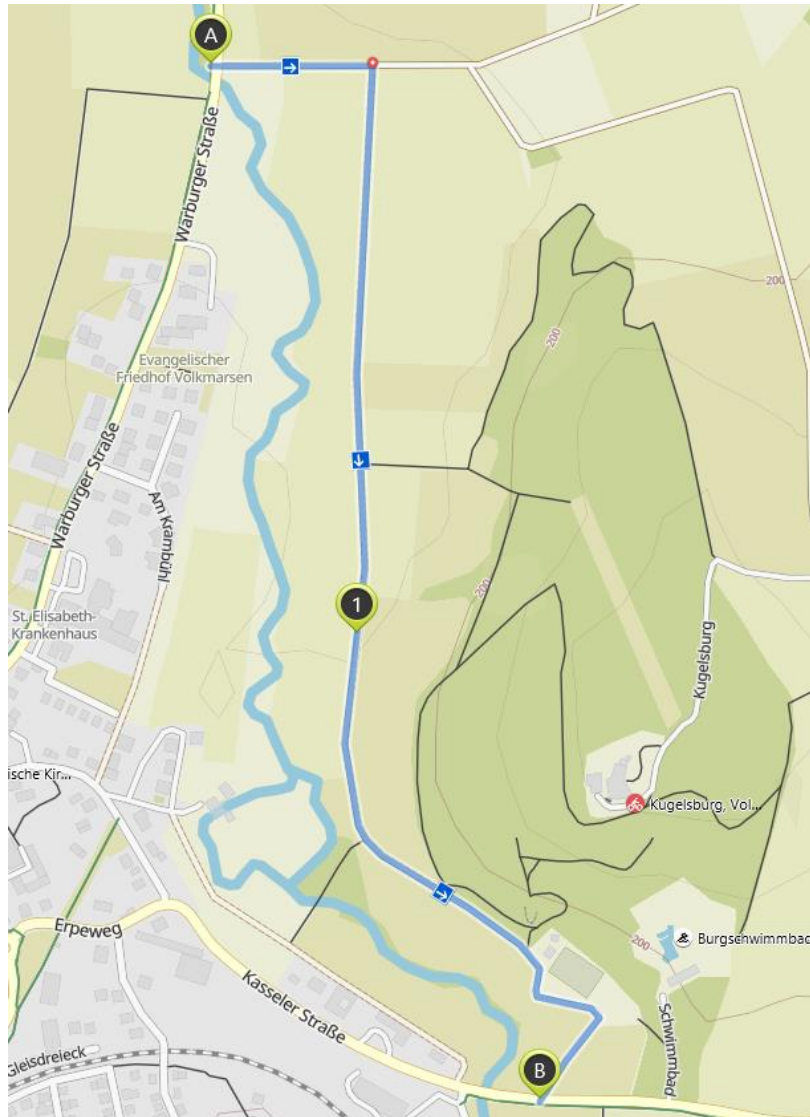
Ortsdurchfahrt **Volkmarsen (Ri. Warburg)** 20



Gefährlicher Knotenpunkt Warburger Str. /
Wiedelohweg / Wittmarstr. / Gerichtsstr.



Ortsdurchfahrt **Volkmarsen** (Ri. Warburg) **20 a**



Feldweg Hünewiesen:

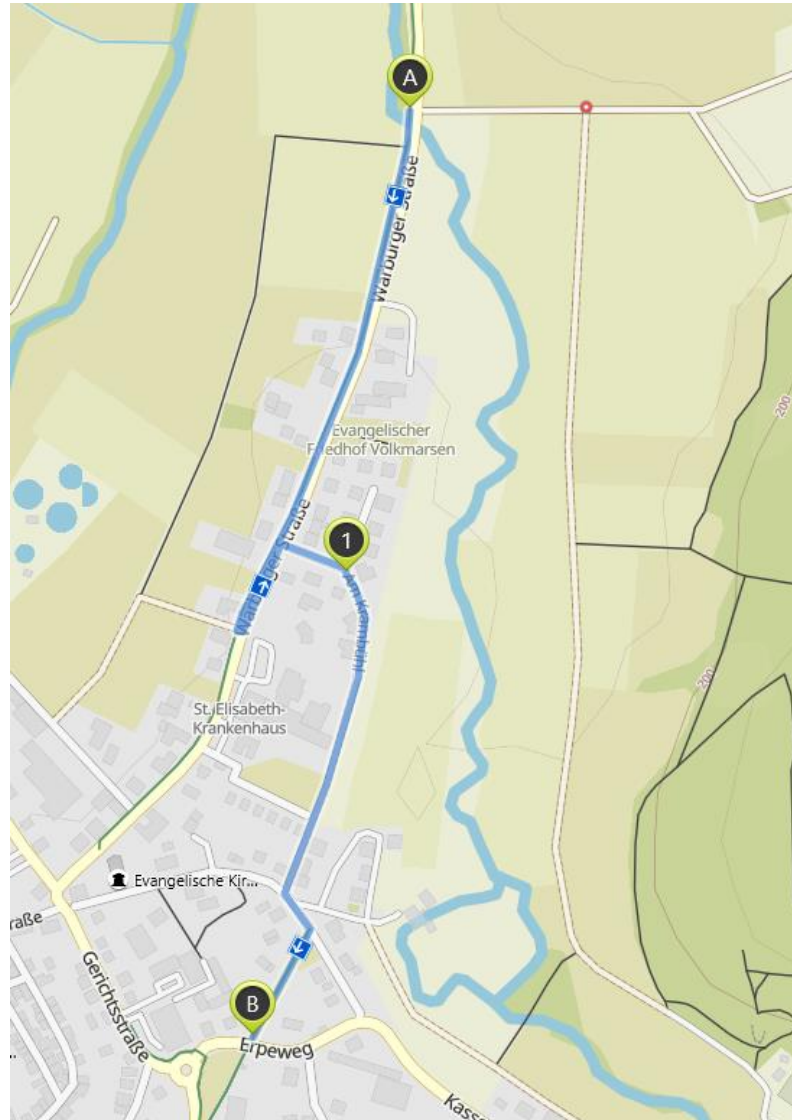
Ca. 1.100 m geschottert

Vorhandene Querungshilfe:

Umbau/Erweiterung zur Doppelinsel,
die radverkehrstauglich ist.



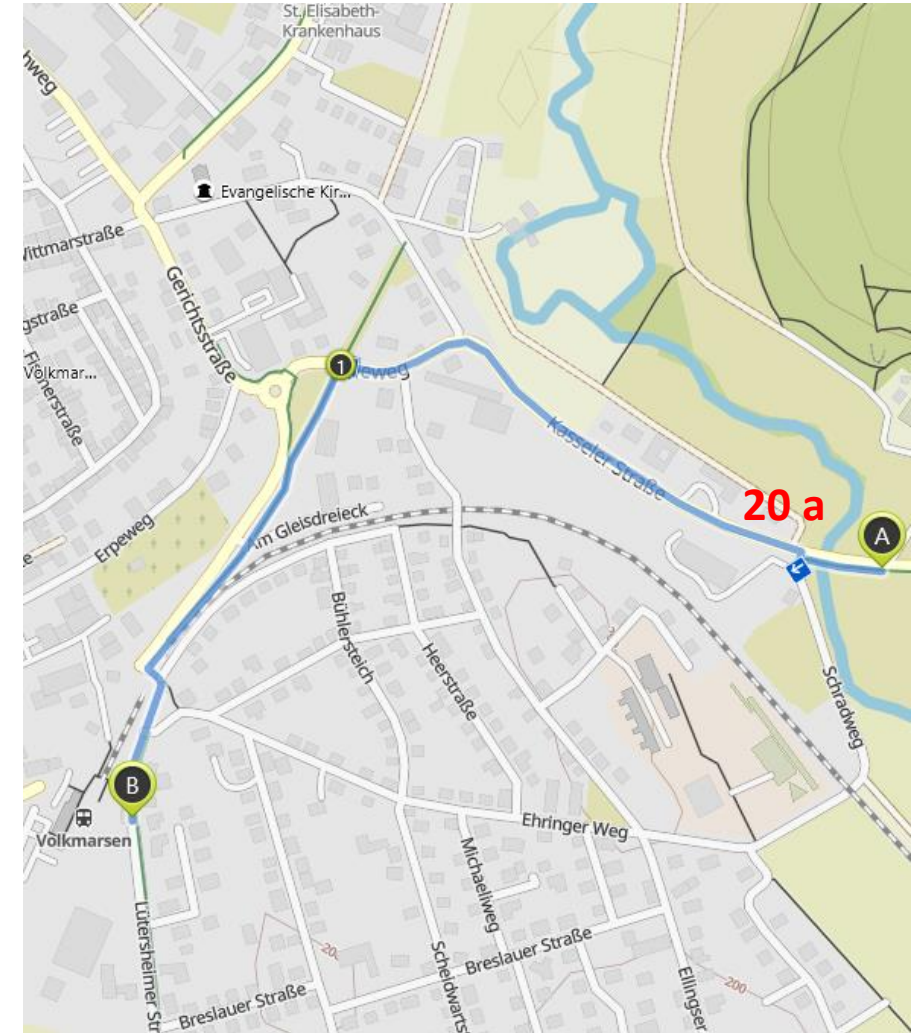
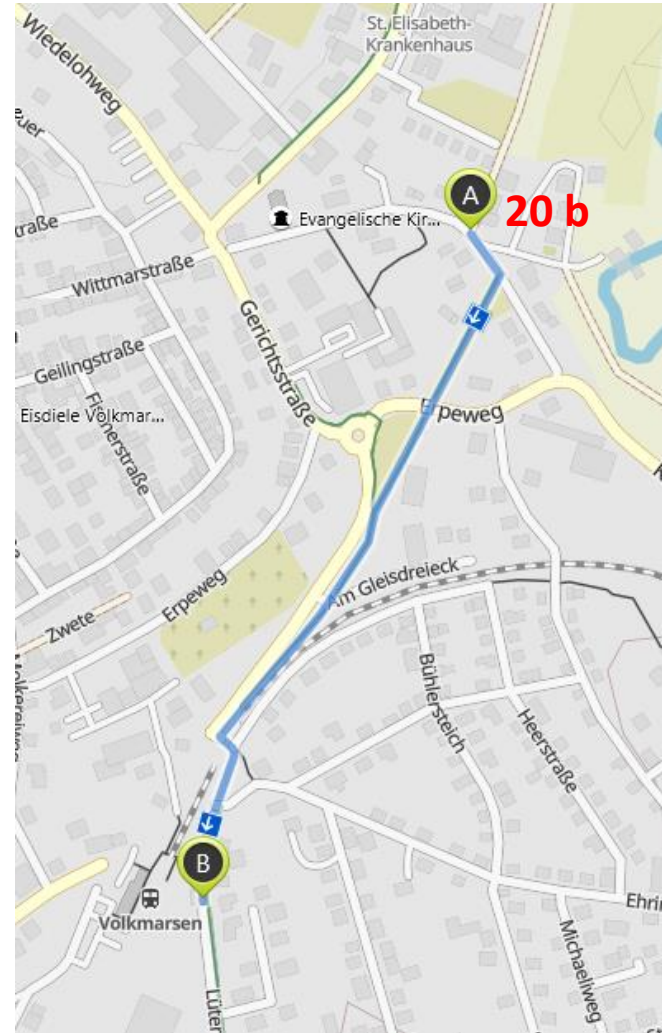
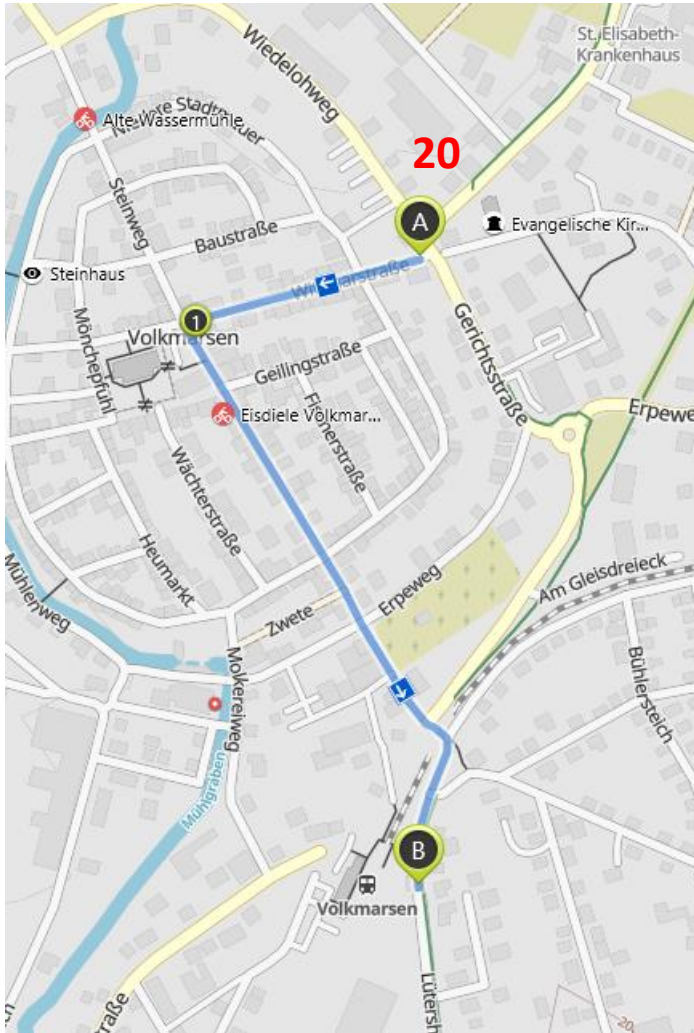
Ortsdurchfahrt **Volkmarsen** (Ri. Warburg) **20 b**



Krambühl: ca. 230 m geschottert

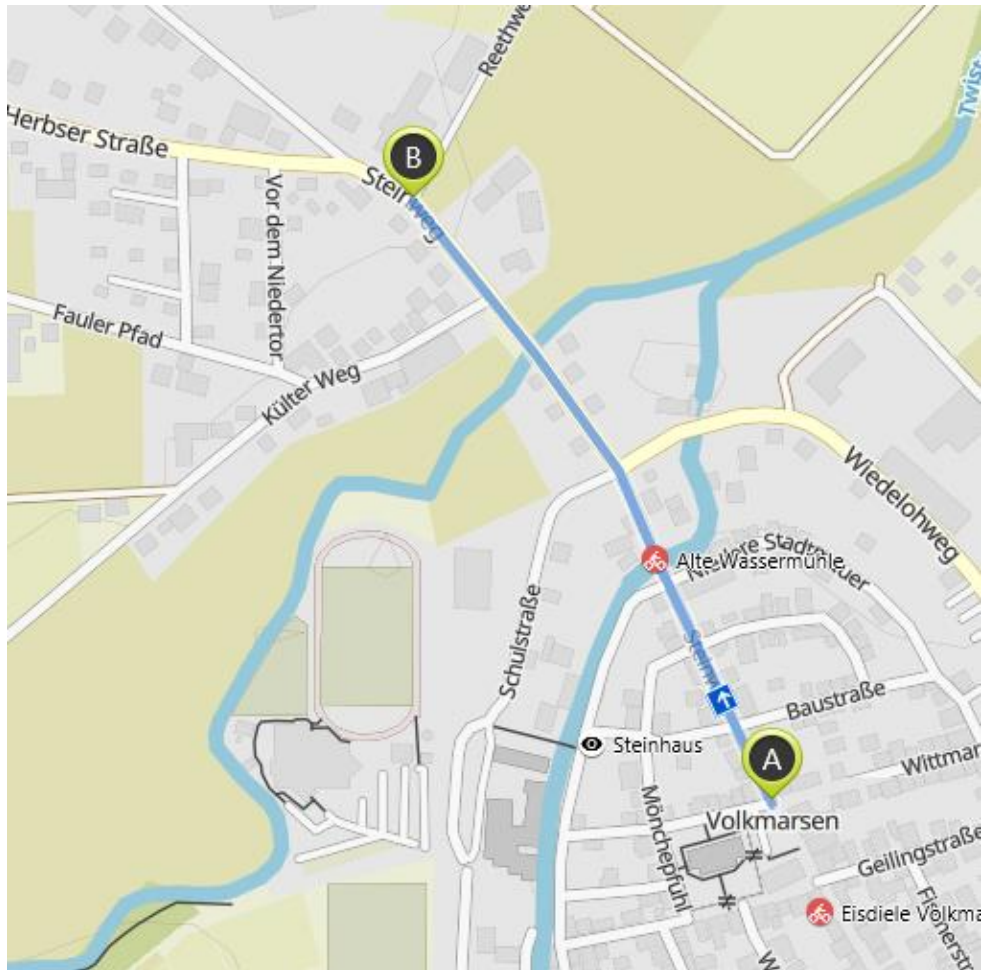


Ortsdurchfahrt Volkmarsen (Ri. Warburg) 21

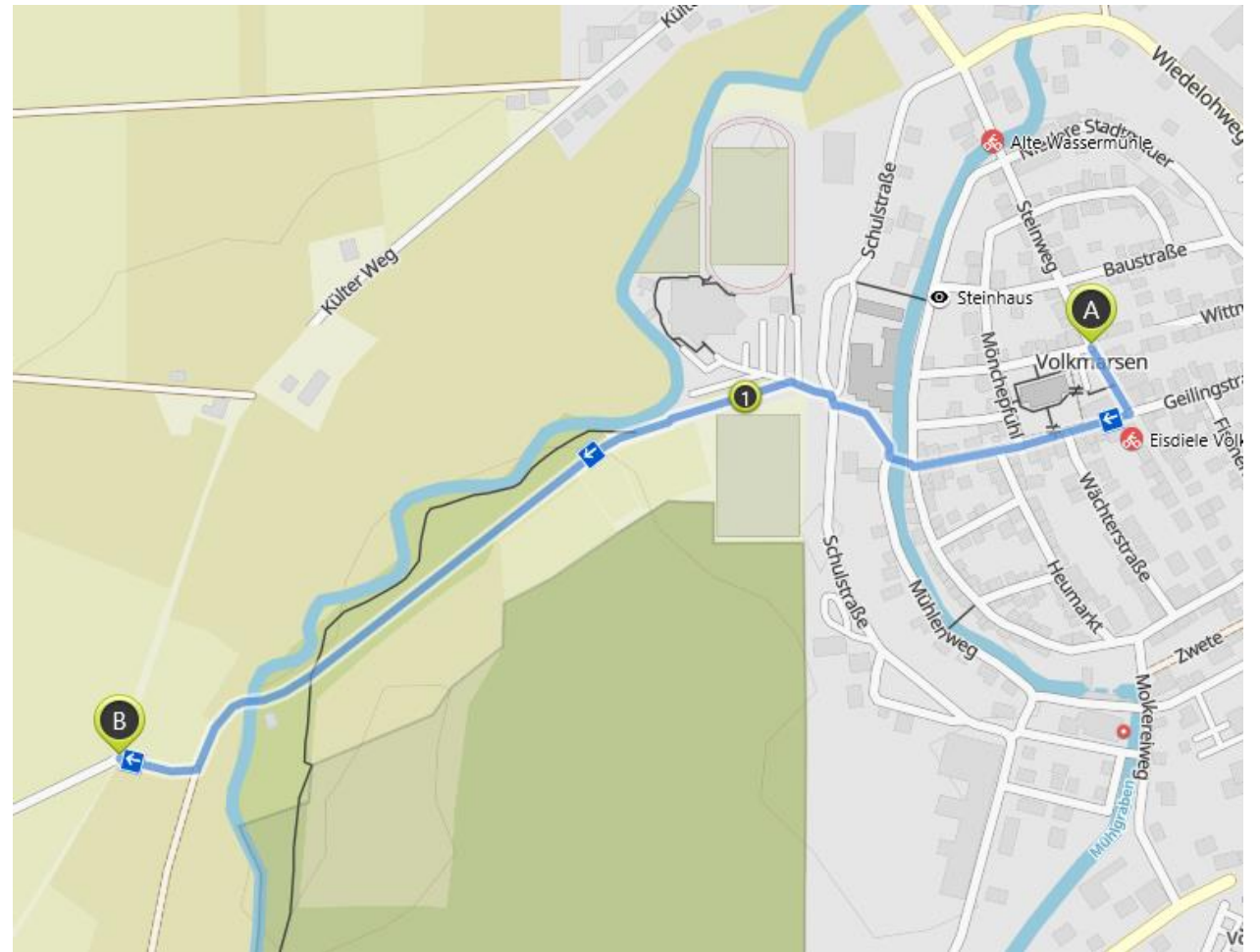


Ortsdurchfahrt **Volkmarsen** 22

Richtung Herbsen/Diemelstadt



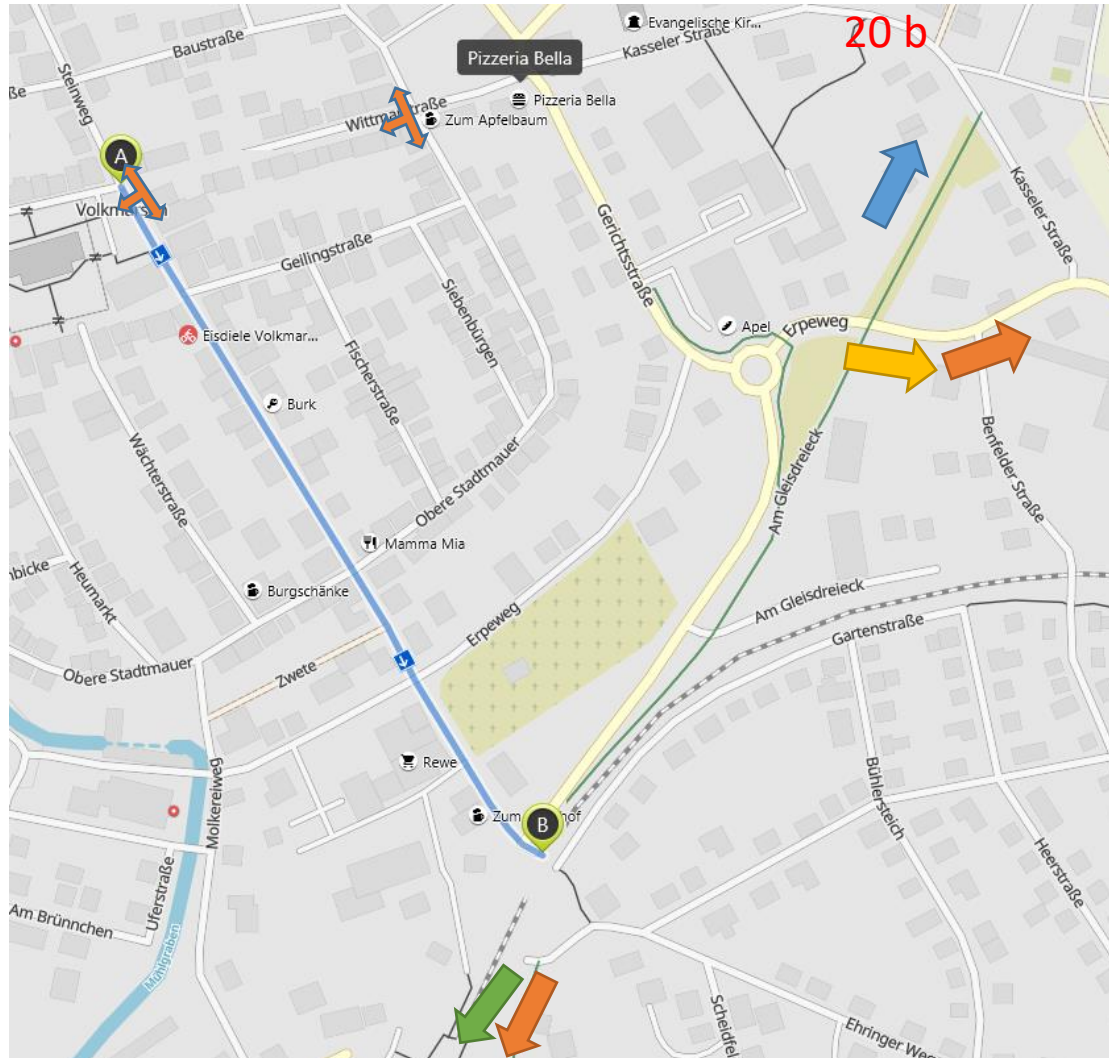
Richtung Külte / Bad Arolsen / Twistesee



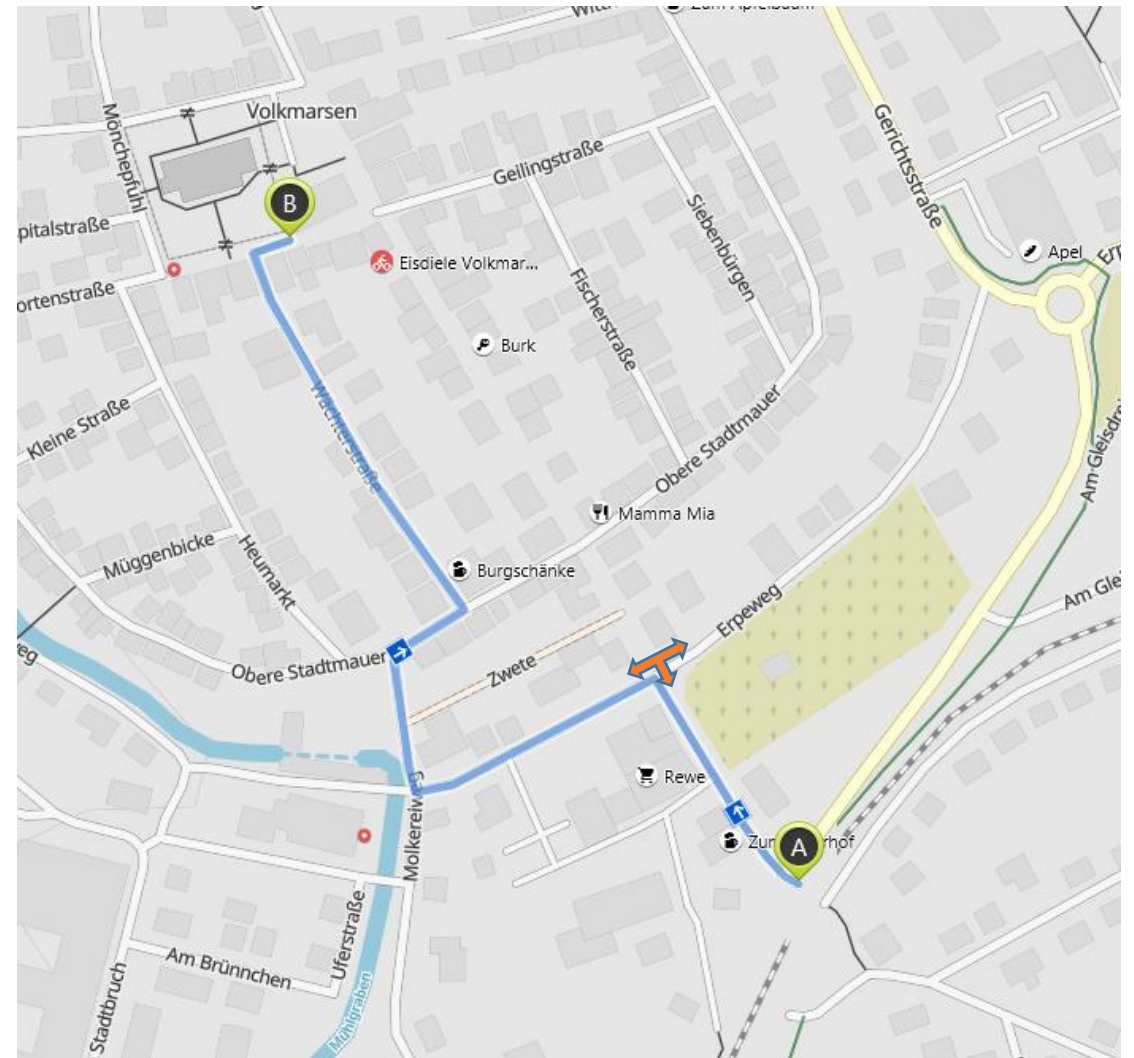
Ortsdurchfahrt Volkmarsen

23

Ortsmitte in Richtung **WAR/BA/BR/WO**
Über Steinweg auf Kreuzung L 3080/K 6



Aus Richtung **WAR/BA/BR/WO** zur Ortsmitte
Über Steinweg auf Kreuzung L 3080/K 6



Ortsdurchfahrten Hörle und Herbsen 24

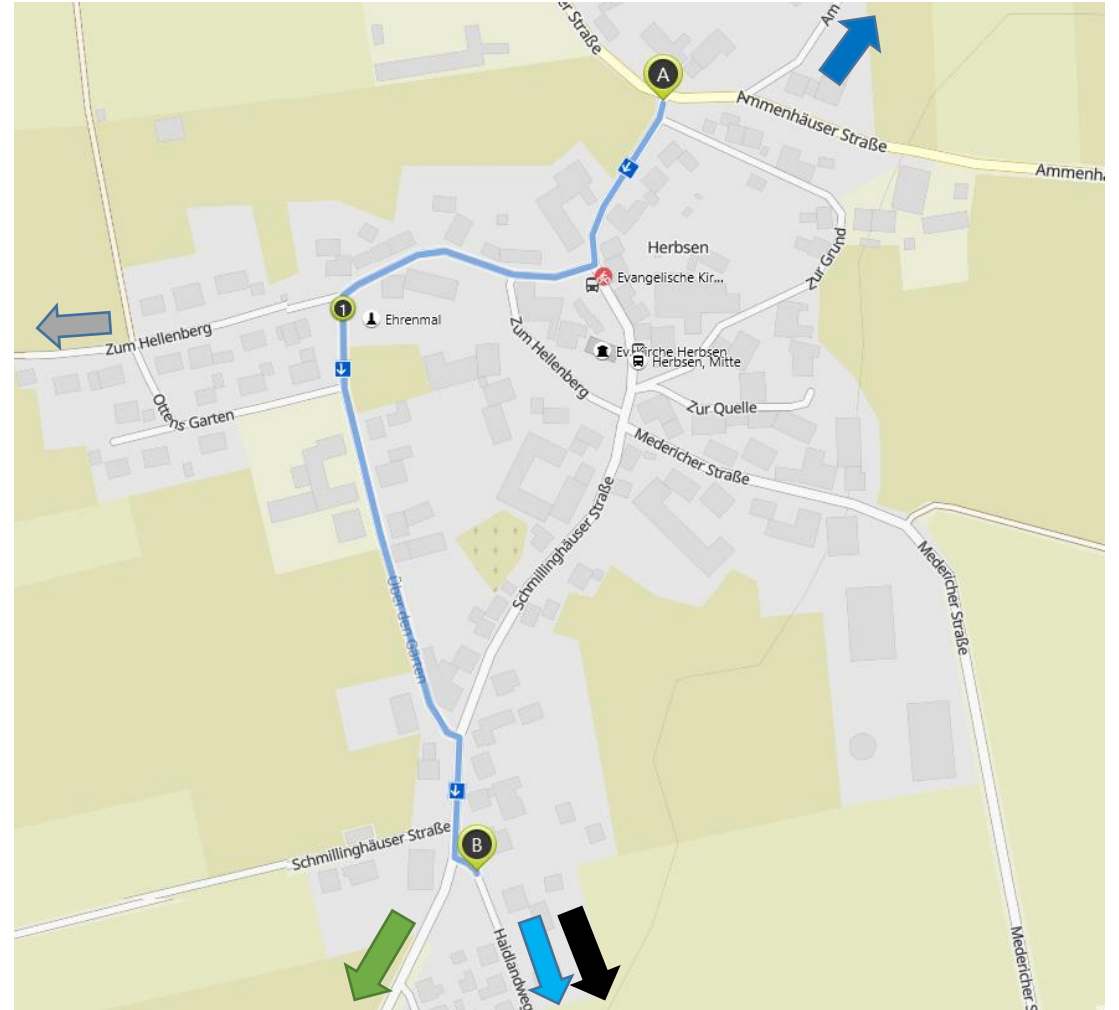
Hörle

Ortsmitte in Richtung **WAR/BA/VO/DS-R**



Herbsen

Ortsmitte in Richtung **WAR/BA/VO/DS-R/KÜ-Twistensee**



Ortsdurchfahrt Kulte 25

In Richtung

Volkmarsen

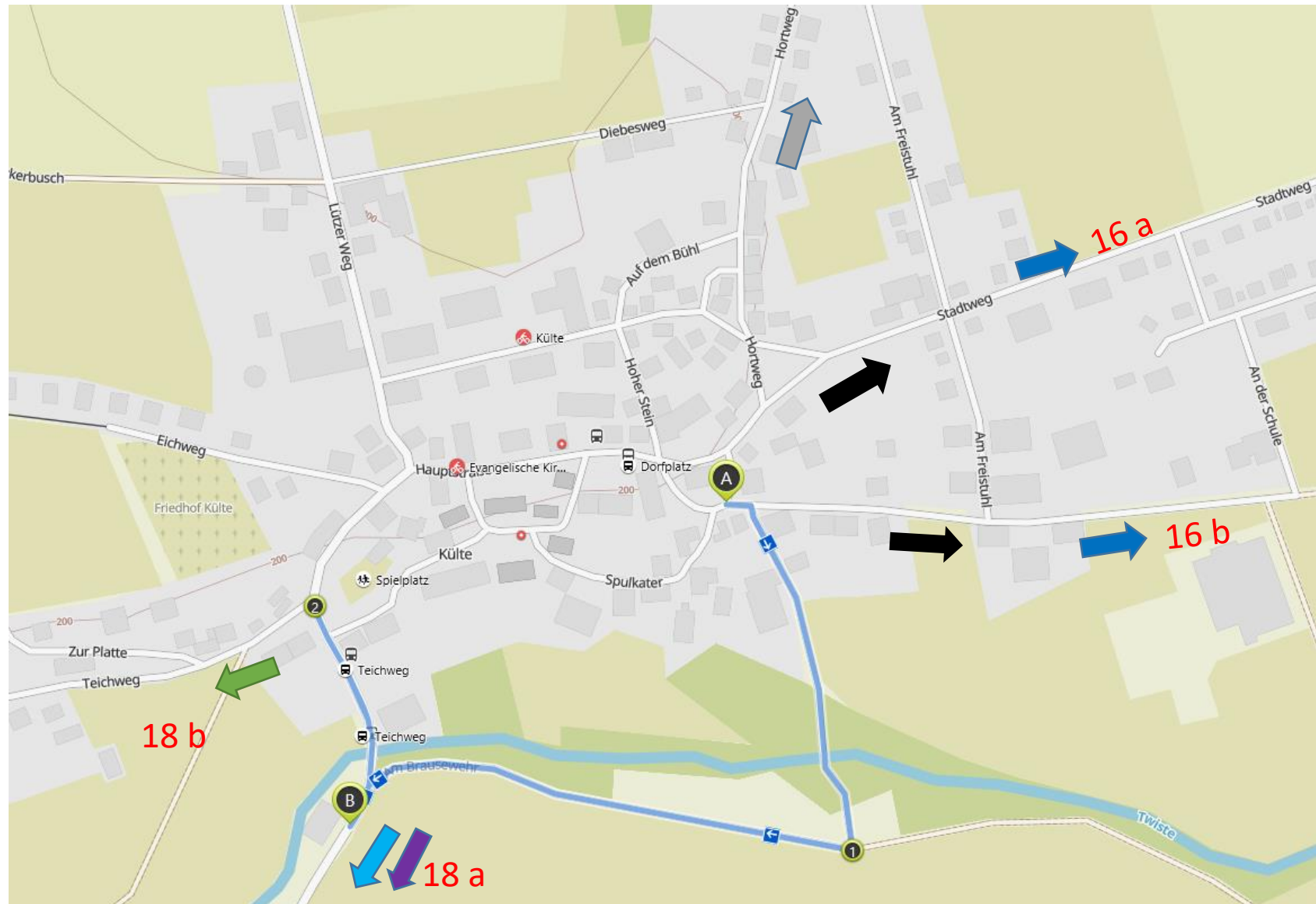
Herbsen/Diemelstadt

Warburg

Bad Arolsen

Twistensee / Twiste / KB

Neu-Berich / Landau (R6)



Ortsdurchfahrt Lütersheim 26

In Richtung

Volkmarsen

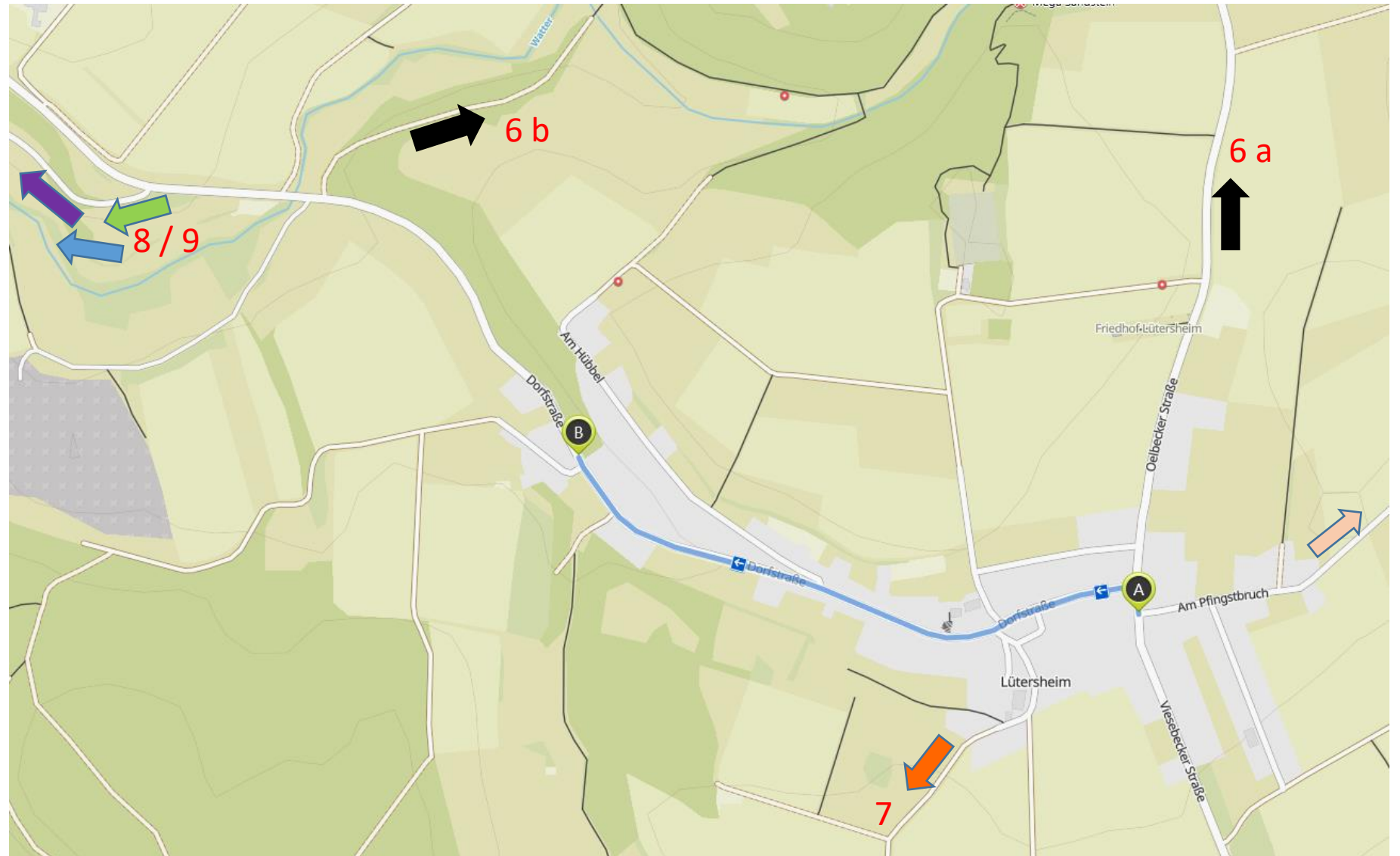
Wolfhagen

Bad Arolsen

Twistensee / Twiste / KB

Neu-Berich / Landau (R6)

Ehringen



Ortsdurchfahrt Ehringen

27

In Richtung

Volkmarsen

Wolfhagen

Bad Arolsen

Twistensee / Twiste / KB

Neu-Berich / Landau (R6)

Niederelsungen/Breuna/

Zierenberg

Viesebeck



3. Bauliche Maßnahme - Übersicht

1. Radwegeverbindung Warburger Str. / Kasseler Str. (siehe 20 a/b)
2. Lückenschluss Verbindung Sauerbrunnen – Rhöda (siehe 10 b)
3. Lückenschluss Verbindung Herbsen – Ammenhausen
4. Lückenschluss Verbindung Volkmarsen – Külte (siehe 16 b)
5. Lückenschluss Verbindung Volkmarsen – Lütersheim (siehe 6)
6. Maßnahmenvorschläge aus Konzept des LK Kassel

3.1 Radwegeverbindung Warburger Str. – Kasseler Str.

Beschluss StaVo vom 07.12.2017

Radwegeverbindung aus Ri. Warburg kommend in Ri. Kugelsburg / Sauerbrunnen verbessern

a) Variante Hüniewiesenweg (20 a)

Vollausbau (L: 1.100 m / B: 3,00 m) kostet ca. 420 TEUR

b) Variante „Am Krambühl“ (20 b)

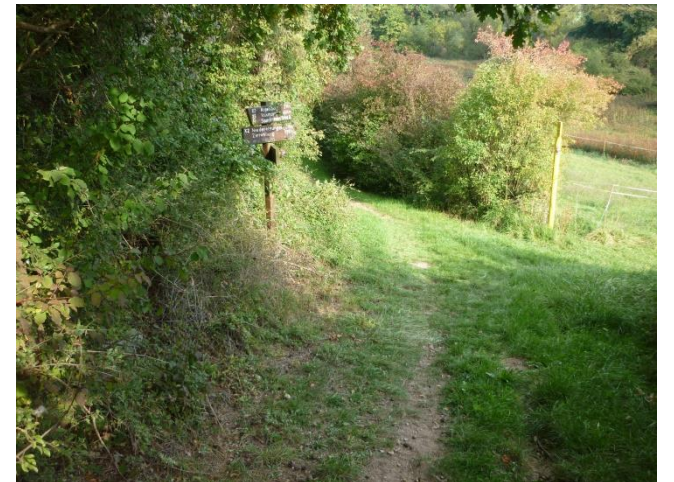
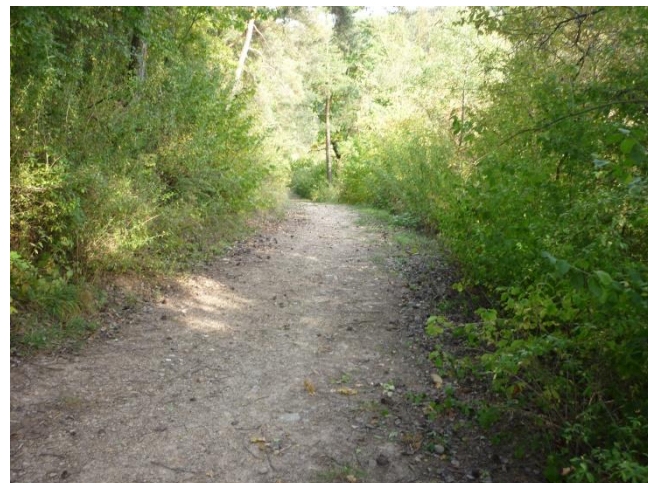
geschotterter Bereich (L = 230 m)

Voranmeldung zur Verkehrsinfrastrukturförderung bei Hessen Mobil erledigt (März 2020) für Kernstadt Volkmarsen

3.2 Lückenschluss Verbindung Sauerbrunnen - Rhöda

Gemeinsames Projekt Stadt Volkmarsen – Gemeinde Breuna

Ziel: Radfahrer zwischen Breuna u. Volkmarsen nicht auf gefährliche Landesstraße leiten



3.2 Problem bei Verbindung Volkmarsen-Rhöda

(aus Radwegekonzept Landkreis Kassel)

Bedarfsgerechter Ausbau der RVA:

Alltagstaugliche Route herstellen:



Empfehlung SIBA:

Es ist zu klären, warum der Weg
Nicht bedarfsgerecht ist.

RV soll auf der Verbindung nach
Breuna nicht auf die Landesstraße
geleitet werden. Dafür Umsetzung
VOLK_10 (3.2) erforderlich.



3.3 Lückenschluss Herbsen - Ammenhausen

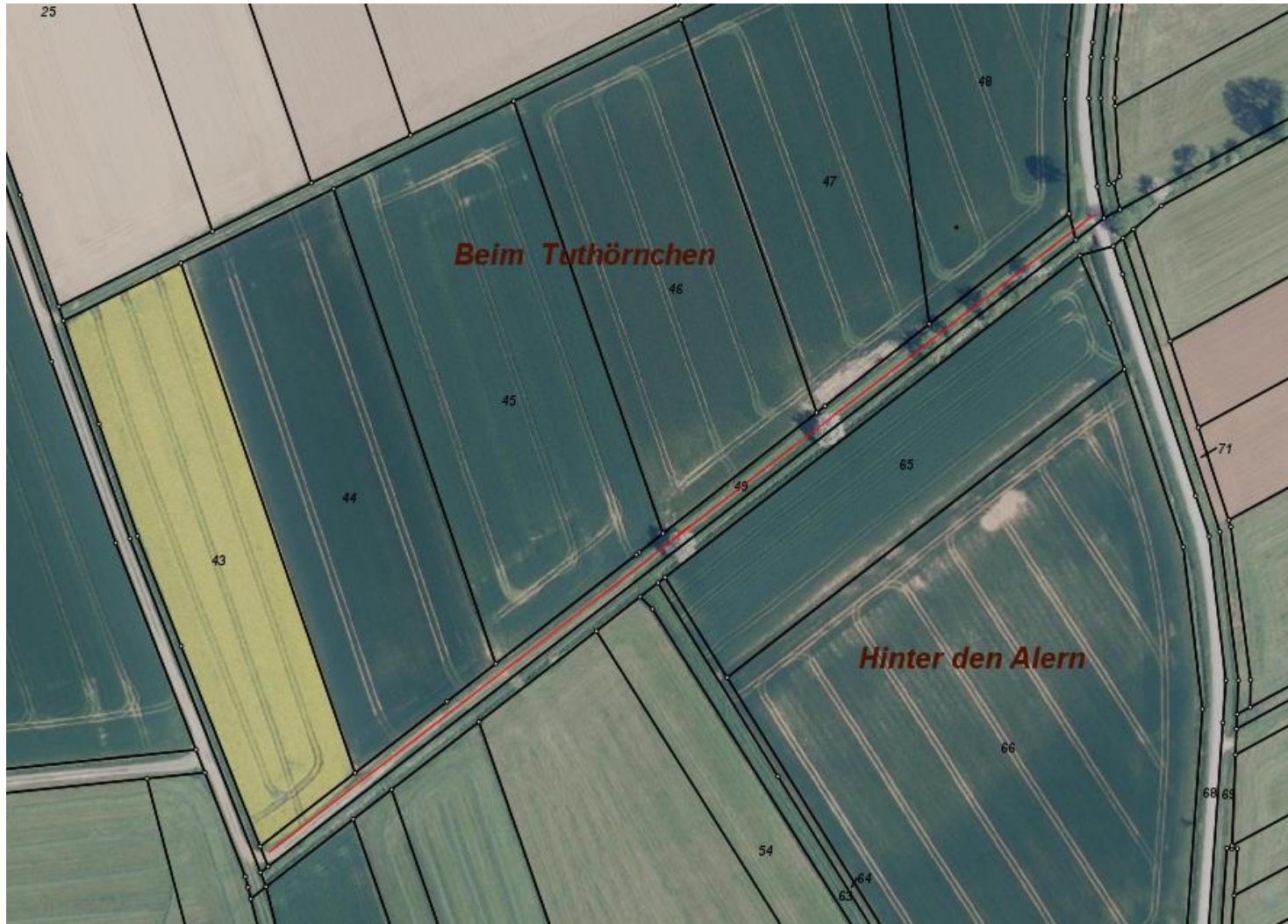
Ziel: Radfahrer nicht auf die gefährliche Landesstraße L 3081 leiten



3.4 Lückenschluss Volkmarsen - Kulte

siehe 16 b

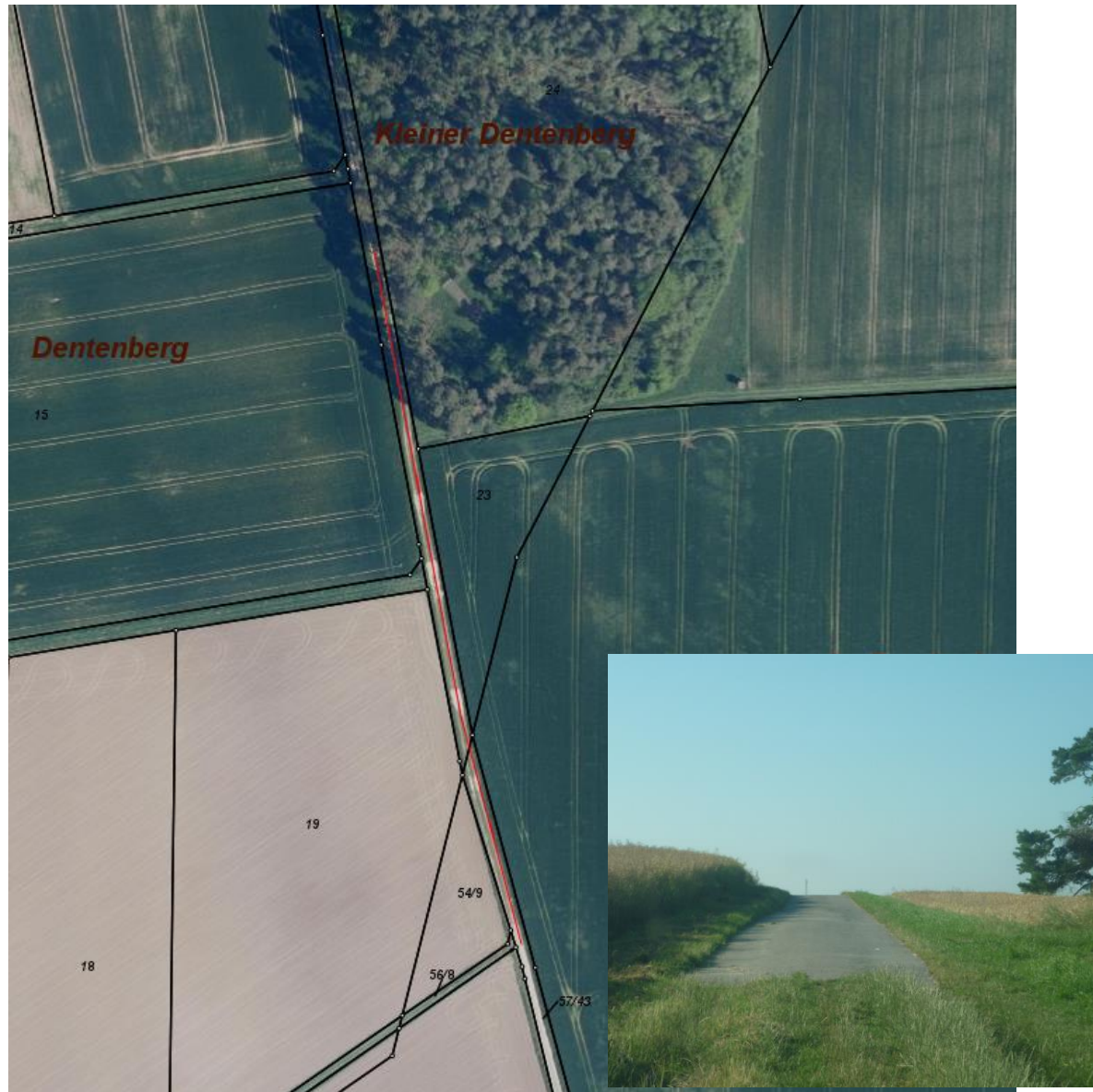
ca. 350 m Grasweg befestigen (wassergeb. Decke)



3.5 Lückenschluss Volkmarsen - Lütersheim

siehe Folie 6 a

ca. 250 m Grasweg befestigen
(wassergeb. Decke)



3.6 Maßnahmenvorschläge Konzept LK Kassel

- VOLK_1: Volkmarsen – Breuna (L 3075) siehe 10 b / siehe 3.2
- VOLK_2: Volkmarsen – Breuna (L 3075 – Querungshilfe) siehe 20 a
- VOLK_3: Volkmarsen Stadtmitte
- VOLK_4: Volkmarsen Knoten Kasseler Str. / Gerichtsstr.
- VOLK_5: Volkmarsen – Breuna (L 3075)
- VOLK_7: Volkmarsen – Breuna (L 3075)
- VOLK_8: Ortsverbindung Viesebeck-Ehringen und Viesebeck-Niederelsungen
- VOLK_9: Ortsverbindung Niederelsungen – Ehringen (entlang der K 11)
- VOLK_10: Verbindung Breuna – Volkmarsen siehe 10 b / siehe 3.2

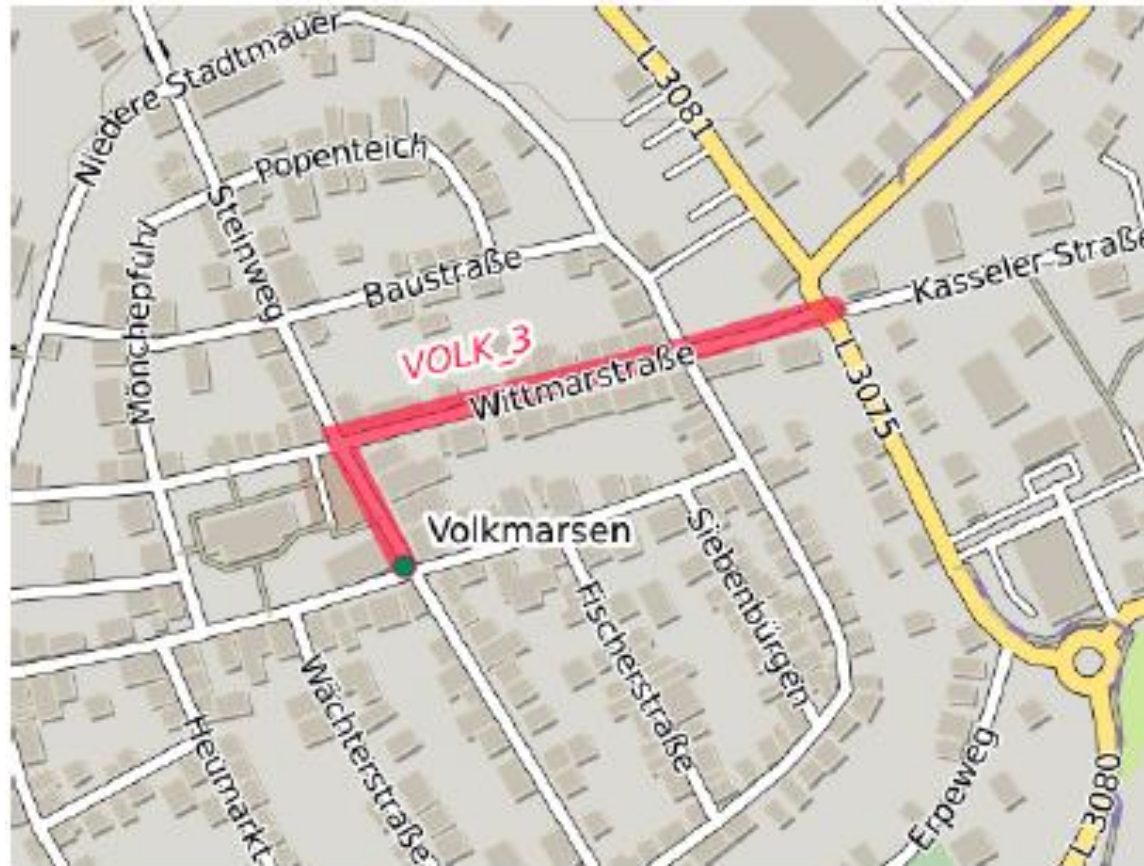
3.6 VOLK-03 (Wittmarstr. / Steinweg)

Momentaner Zustand:

Einbahnstraßen Steinweg und Wittmarstr. sind nicht für RV im Gegenverkehr freigegeben.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Freigabe für RV in Gegenrichtung.



Empfehlung SIBA:

Aus Sicherheitsgründen sollen die beiden Einbahnstraßen nicht für den RV im Gegenverkehr freigegeben werden.

3.6 VOLK-04 (Knoten Kasseler Str./Gerichtsstr.)

Momentaner Zustand:

Fehlende Durchlässigkeit für den RV: direkte Führung für den RV von Kasseler Str. zur Wittmarstr. nicht vorhanden. Aktuell nur Schiebestrecke mit Hochbord über die Fußgängerampel.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Errichtung einer direkten, signalisierten Querungsstelle für den RV (im Prinzip Vollsignalisierung des Knotens). Die folgende Einbahnstraße Wittmarstraße ist für RV in Gegenrichtung freizugeben.

Empfehlung SIBA:

RV soll nicht auf diesen Knoten-Punkt geleitet werden.

Ortskundige schieben das Rad über die Fußgängerampel.



Bild 1: Kartenausschnitt



Bild 2: Blickrichtung aus der Kasseler Straße in Richtung Stadtmitte. Eine Nahmobilitätsverbindung für das Fahrrad ist hier aktuell nicht vorhanden.



Bild 3: Blick aus der Wittmarstraße auf die fehlende RV-Schleuse. Seitlich im Einmündungsbereich der Wittmarstraße ist eine geschützte Aufstellfläche mit separater Fahrradampel zu schaffen.

3.6 VOLK-05 (Alternative zur Kasseler Straße)

Momentaner Zustand:

Schotterstrecke

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Asphaltdecke aufbringen.

**Empfehlung SIBA:**

RV soll aus beiden Richtungen auf Gehweg fahren dürfen.

Ggfs. Radfahrstreifen in

Ri. Innenstadt markieren

(Land Hessen - Hessen Mobil)

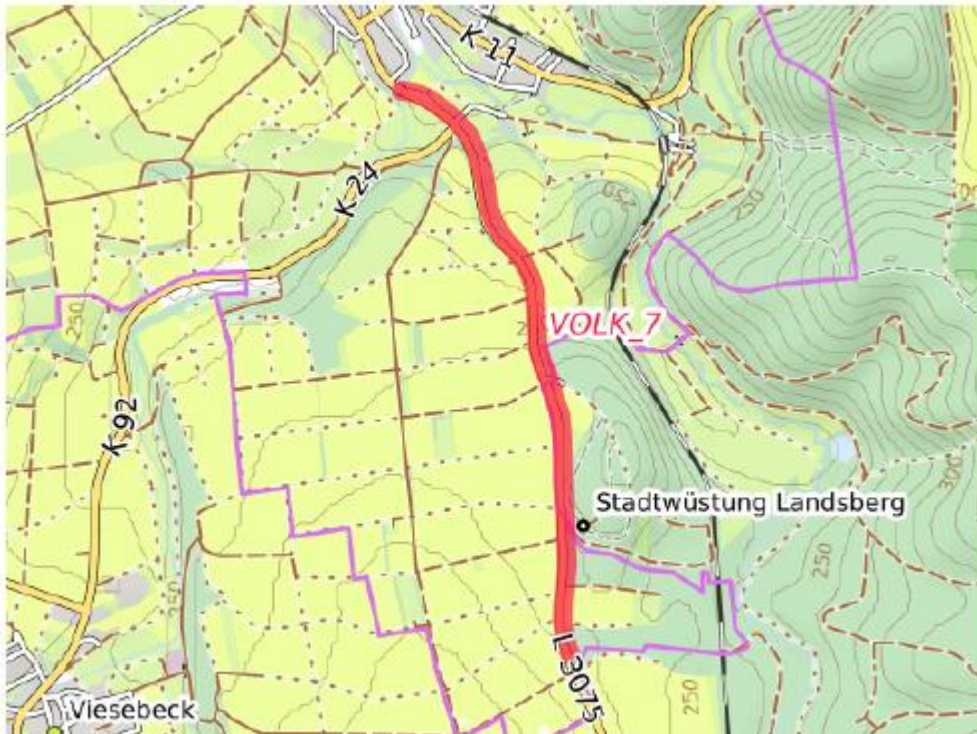
3.6 VOLK-07 (L 3075 Ehringen – Wolfhagen)

Momentaner Zustand:

Stark und schnell befahrene Landesstraße L3075 ohne Sicherung des RV. Durchschnittlich tägliche Verkehrsmenge (DTV) nach Verkehrsmengenkarte 2010 3686 / 461, DTV 2015 zwischen Wolfhagen und Volkmarshausen: 2600 (davon 7,4 % Schwerverkehrsanteil). Die bestehenden Wirtschaftswege westlich der L 3075 erfüllen vom Verlauf her nicht die Anforderungen an eine direkt zu führende Alltagsroute.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Bau einer str. begl. RVA mit 2,5 m Breite östlich der Landesstraße. Neben der Mittelzentrenverbindung Wolfhagen ↔ Warburg liegt auf dieser Strecke auch die Ortsverbindung Wolfhagen - Ehringen sowie die Grundzentrenverbindung Wolfhagen - Volkmarshausen. Diese Maßnahme bildet mit Punkt WOH_56 eine Strecke (Länge der RVA insgesamt rund 3600 m).



Empfehlung SIBA:

Aus Sicherheitsgründen soll der RV nicht auf die L 3075 geleitet werden. RV soll auf Route 03 b geleitet werden, welche nicht viel länger ist.

Ansonsten: Bauträger Land Hessen

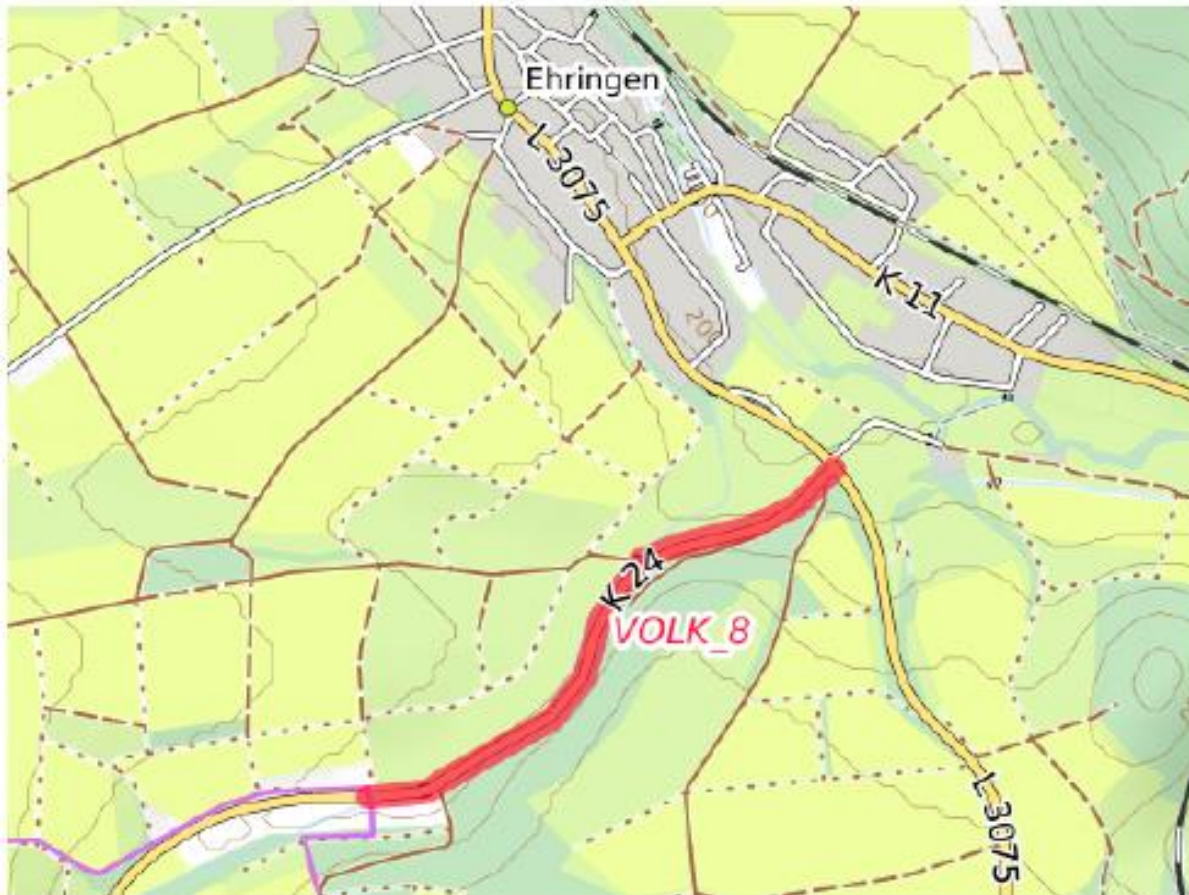
3.6 VOLK-08 (K 24 Ehringen – Viesebeck)

Momentaner Zustand:

Gut ausgebaute und substanziell befahrene Kreisstraße außerorts ohne Sicherung des RV.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Langfristig Errichtung einer straßenbegleitenden Radverkehrsanlage.



Empfehlung SIBA:

K 24 ist nicht so stark befahren.

Ansonsten: Bauträger beide Landkreise

3.6 VOLK-09 (K 11 Ehringen – Niederelsungen)

Momentaner Zustand:

Kurvige Kreisstraße mit eher geringer Verkehrsbelastung. Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke beider Richtungen 2015 im Abschnitt Kreisgrenze LK Kassel bis Ehringen: 810 Kfz/24h (davon Schwerververkehrsanteil 2,9%). Für schwächeren Radverkehr (wie z. B. Familien), dennoch nicht ungefährlich. Auf der Südseite des Tals gibt es noch einen Wirtschaftsweg, der aktuell jedoch nicht alltagstauglich ist. Ferner besitzt diese Strecke Umwege.

Vorgeschlagene Maßnahmen:

Langfristig wäre daher evtl. der Bau einer straßenbegleitenden Radverkehrsanlage als Nahmobilitätsverbindung für den schwächeren RV und die Nahmobilität zu Fuß sinnvoll (Wunsch Autor Herbert Iba 2017). Keine Benutzungspflicht. Strecke mit Zeichen 260 "Verbot für Kraftfahrzeuge" widmen. Anmerkung Dirk Schmidt 2018: In Anbetracht der eher geringen Verkehrsbelastung und der wenigen zur Verfügung stehenden Gelder für den Radwegbau an Kreisstraßen besitzt diese Maßnahme nur eine sehr langfristige Priorität (wäre also quasi "XL"). Daher als Ideenstudie einsortiert.



Empfehlung SIBA:

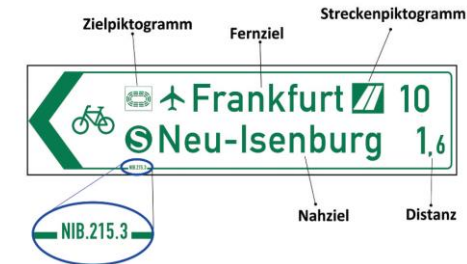
K 11 ist nicht so stark befahren.

Ansonsten: Bauträger beide Landkreise

4. Beschilderungs- und Markierungsmaßnahmen

Vorschläge zur Verbesserung der jetzigen Situation:

Bundeseinheitliche Radwegebeschilderung



Querende Radwege in Einmündungsbereichen farblich markieren

Im Zuge gekennzeichnete Vorfahrtsstraßen müssen zur Führung des Radverkehrs an Knotenpunkten auf den kreuzenden Straßen (**einmündende Straßen**) Radfahrer-furten angelegt werden.

Auf Radfahrerfurten soll verzichtet werden, wenn die Radfahrer beim Überqueren der Fahrbahn nicht bevorrechtigt sind (z. B. Arolser Str./Einm. Molkereiweg; Lütersheimer Str./mehrere Einmündungen)



4. Beschilderungs- und Markierungsmaßnahmen

Radfahrverkehr auf Gehwegen zulassen in folgenden Straßen:

Kasseler Straße



Walderberge/Erpeweg



Niederelsunger Straße

Oberstraße (Einm. Niederelsunger Str. bis Zum Pollengrün)

4. Beschilderungs- und Markierungsmaßnahmen

Entschärfung Einmündungsbereich Warburger Straße / Wiedelohweg

Der Einmündungsbereich Wiedelohweg ist stark befahren und schlecht in Richtung Wiedelohweg einsehbar. Mit Hilfe einer **Radfahrerfurt** sollte man dem Radfahrer Vorfahrt gewähren und diesen Bereich rot markieren. Der Autofahrer aus dem Wiedelohweg kommend muß aber noch genug Platz haben, um die Warburger Straße einsehen zu können.

Alternativ könnte der Radfahrer auch noch vor der Grundstücksausfahrt Funke auf einen **Radfahrstreifen** geführt werden, welcher in die Wittmarstraße führt und dort im Einmündungsbereich endet.

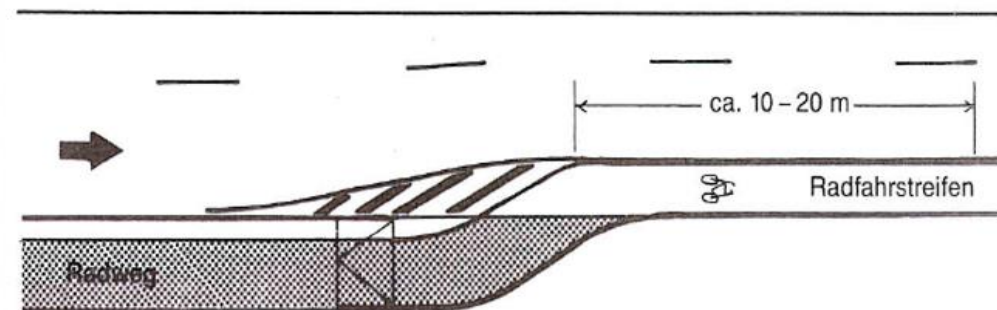


Bild 94: Radwegende mit anschließendem kurzem Radfahrstreifen zum gefahrlosen Überleiten

Über die Wittmarstraße gelangt man zum Marktplatz.

Radwegekonzeption

Beschlussvorschlag

Der SIBA nimmt die erarbeiteten Grundlage zur Erstellung eines Radwegekonzeptes zur Kenntnis.

1. Radwegekonzept

Da die hauptsächlichsten Probleme bei der Beschilderung der Radwege liegen und diese bekannt sind, wird empfohlen, kein Radwegekonzept durch externe Dritte erstellen zu lassen.

2. Festlegung der auszuschildernden Straßen/Wege

Auf welchen Straßen/Wegen der Radfahrer zukünftig geführt werden soll, wurde durch den SIBA beraten und festgelegt. Der Stadtverordnetenversammlung wird das Ergebnis mitgeteilt. Die Verwaltung wird beauftragt, das erforderliche Schildermaterial zu ermitteln und die Kosten zu schätzen, damit eine Förderung beantragt werden kann.

3. Bauliche Maßnahmen

Der SIBA empfiehlt der Stadtverordnetenversammlung, folgende Priorität zur Umsetzung erforderlicher baulicher Maßnahmen festzulegen:

1. ...
2. ...
3. ...
4. ...
5. ...

Die Maßnahmenvorschläge aus dem Konzept des LK Kassel werden zur Kenntnis genommen.

Kostenansätze für bauliche Maßnahmen sind im Haushaltsplanentwurf 2021 ff. einzustellen. Die priorisierten Maßnahmen sind zur Förderung anzumelden.

4. Beschilderungs- und Markierungsmaßnahmen

Der SIBA empfiehlt der Stadtverordnetenversammlung, sämtliche vorgeschlagenen Beschilderungs- und Markierungsmaßnahmen umzusetzen.

Die Verwaltung wird beauftragt, das erforderliche Schildermaterial zu ermitteln und die Kosten zu schätzen, damit eine Förderung beantragt werden kann.

Kostenansätze für entsprechende Maßnahmen sind im Haushaltsplanentwurf 2021 ff. einzustellen.

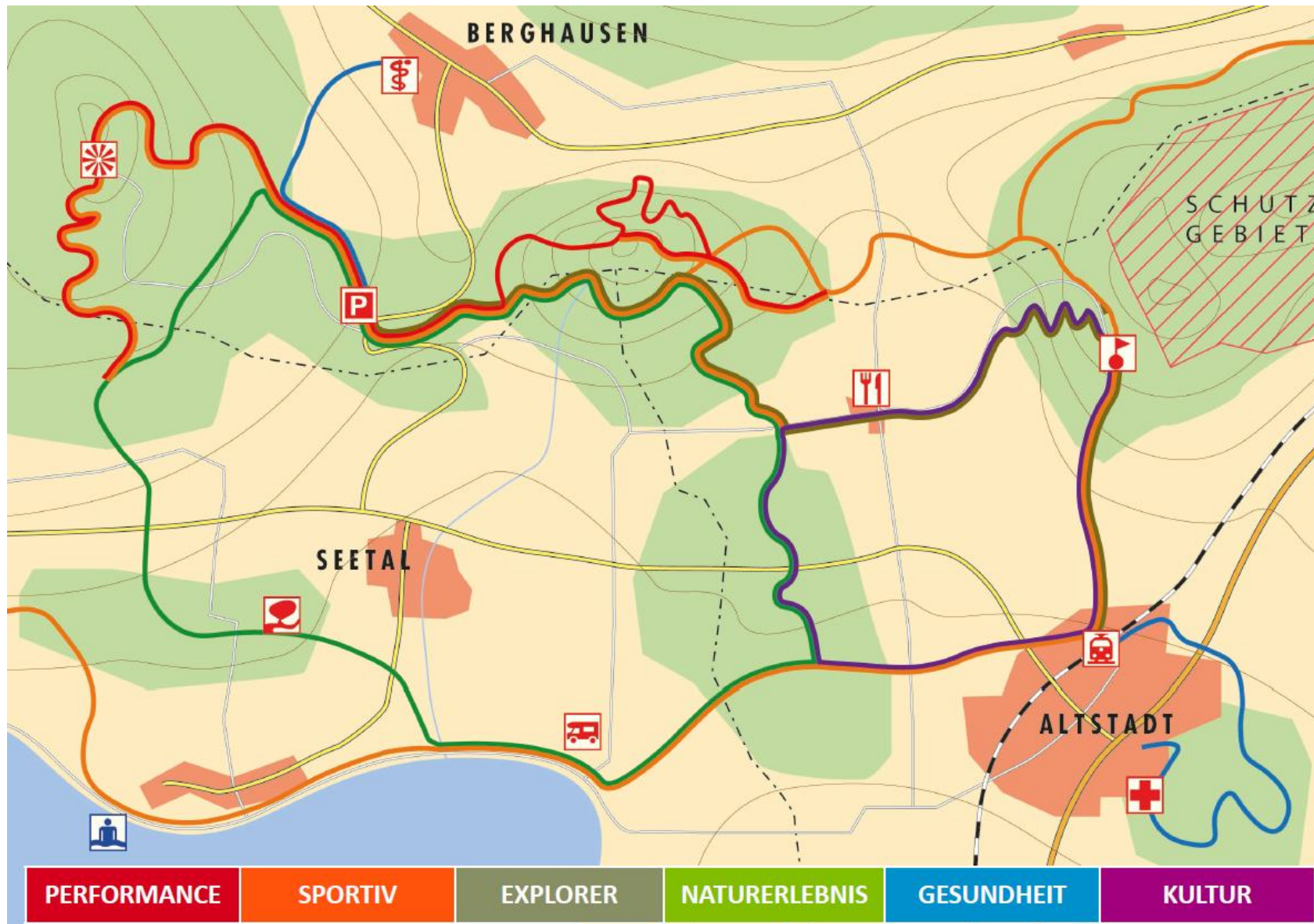
5. Projekt: Grenztrail WA-FKB

ZIELE des Projekts

- **Lenkung & Kanalisierung** der Aktivität MTB in der Natur, um Bedürfnissen verschiedenster Interessengruppen gerecht zu werden.
- Freizeitangebot für **Gäste & Einheimische**.
- **Zukunftsweisende** Ausrichtung durch Einbindung aller Strömungen im Bereich MTB unter Berücksichtigung aktuellster Entwicklungen.
- Etablierung des Mountainbikes als grundlegender **Bewegungssport** – vernetzt mit schulischen Aktivitäten, Vereinen, Ärzten und Krankenkassen.
- Erhöhung der **Wertschöpfung** in der Region (mehr Gäste, längere Aufenthaltsdauer = steigende ÜN-Zahlen)
- **Image-Optimierung** für die gesamte Region
- **Positiver Standortfaktor** und Steigerung der Attraktivität des Landkreises als Lebens-, Arbeits- und Wirtschaftsraum
- **Internationale Bekanntheit** durch qualitativ hochwertig gebaute Strecken und vernetztes Nutzungskonzept

5. Projekt: Grenztrail WA-FKB

Muster: Darstellung im Plan



5. Projekt: Grenztrail WA-FKB

Derzeitig läuft Abfrage bei den Kommunen nach:

- Touristischer Infrastruktur / Points of Interest (POI)
- Benennung von 10 Explorer-Highlights
- Geeigneten Räumen/Flächen/Korridore
 - öffentliche Waldfläche prädestiniert

Am 14.07.2020 wurde Vorschlag für ungefähren Streckenverlauf gemeinsam mit aktiven Mountainbikern erstellt. Dieser wird in der SIBA-Sitzung kurz vorgestellt.

Vorschlag ist bis 24.07.2020 dem Landkreis vorzulegen.
→ Konkretisierung / Abstimmung mit Projektbüro

