

# Radverkehrskonzept Stadt Kassel 2030

---

## Anlage Maßnahmen Weeginfrastruktur



Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses  
des Deutschen Bundestages

## Impressum

**Stadt Kassel, documenta-Stadt**

Obere Königsstraße 8  
34117 Kassel

**Kassel** documenta Stadt

### Projektleitung

Straßenverkehrs- und Tiefbauamt  
- Verkehr

Lore Renner

Dr. Georg Förster

### Im Auftrag:

PGV-Alrutz GbR  
Adelheidstraße 9b  
30171 Hannover  
Telefon 0511.220601-80  
[www.pgv-alrutz.de](http://www.pgv-alrutz.de)

Heike Prahlow  
(Projektleitung)

Alexandra Böttcher  
Niels Brünink  
Stefanie Busek  
Linn Schröder



SHP Ingenieure  
Plaza de Rosalia 1  
30449 Hannover  
Telefon 0511.3584-450  
[www.shp-ingenieure.de](http://www.shp-ingenieure.de)

Dr.-Ing. Peter Bischoff  
Kristina Bröhan



TOLLERORT  
entwickeln & beteiligen  
Palmaille 96  
22767 Hamburg  
Telefon 040.38615595  
[www.tollerort-hamburg.de](http://www.tollerort-hamburg.de)

Mone Böcker  
(Moderation)



DESIGN-GRUPPE  
Ricklinger Straße 3B  
30449 Hannover  
Telefon 0511.3882239  
[www.design-gruppe.com](http://www.design-gruppe.com)

Gisela Sonderhüsken



# Inhalt

<b>1</b>	<b>Einführung.....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Näher betrachtete Strecken und Knoten .....</b>	<b>6</b>
2.1	Schenkebier Stanne zw. Eisenbahnweg und Zufahrt Haus Nr. 4 .....	6
2.2	Hohnemannstraße zw. Wolfhager Straße und Auf der Höhe .....	9
2.3	Ysenburgstraße zw. Weserstraße und Schützenstraße .....	10
2.4	Knoten Ysenburgstraße/ Schützenstraße .....	13
2.5	Leipziger Straße zw. Söhrestraße und Kunigundishof .....	15
2.6	Pfarrstraße zw. Leipziger Platz und Eichwaldstraße .....	18
2.7	Knoten Leipziger Platz .....	21
2.8	Goethestraße zw. Freiherr-vom-Stein-Straße und Goethestern (Prüfung Fahrradstraße).....	22
2.9	Knoten Freiherr-vom-Stein-Straße/ Goethestraße .....	24
2.10	Ludwig-Mond-Straße zw. Frankfurter Str. und Heinrich-Heine-Straße .....	26
2.11	Leuschnerstraße zw. Heinrich-Schütz-Allee und Sophie-Scholl-Straße.....	29
2.12	Konrad-Adenauer-Straße zw. Korbacher Straße und Birkenkopfstraße .....	32
2.13	Druseltalstraße zw. Baunsbergstraße und Hasselweg .....	35
2.14	Baunsbergstraße zw. Druseltalstraße und Landgraf-Karl-Straße.....	38
2.15	Kohlenstraße zw. Bertha-von-Suttner-Str. und Wittrockstraße .....	41
2.16	Kohlenstraße zw. Friedenstraße und Schönfelder Straße .....	45
2.17	Tischbeinstraße zw. Schönfelder Straße und Gräfestraße .....	48
2.18	Knorrstraße zw. Neue Straße und Credéstraße .....	51
2.19	Heinrich-Hertz-Straße, nördlich Kreisverkehr .....	54
2.20	Knoten Kurt-Wolters-Str./ Schützenstraße/ Weserstraße (Katzensprung) .....	57
2.21	Knoten Kohlenstraße/ Schönfelder Straße/ Tischbeinstraße (Wehlheider Kreuz)	59

# 1 Einführung

Die Maßnahmen der ersten Säule Infrastruktur stellen in der Regel die weitreichendsten, planungs- und kostenintensivsten Maßnahmen für den Radverkehr dar. Für das vorliegende Konzept werden insgesamt 20 beispielhafte Streckenabschnitte und Knotenpunkte aus dem VEP-Haupttroutennetz ausgewählt, bei denen möglichst viele verschiedene Problemstellungen und Lösungsansätze betrachtet werden. Die Maßnahmen lassen sich auf andere Örtlichkeiten übertragen und beziehen möglichst viele Nutzergruppen, Stadtteile und Siedlungsstrukturen in die Planungen ein.

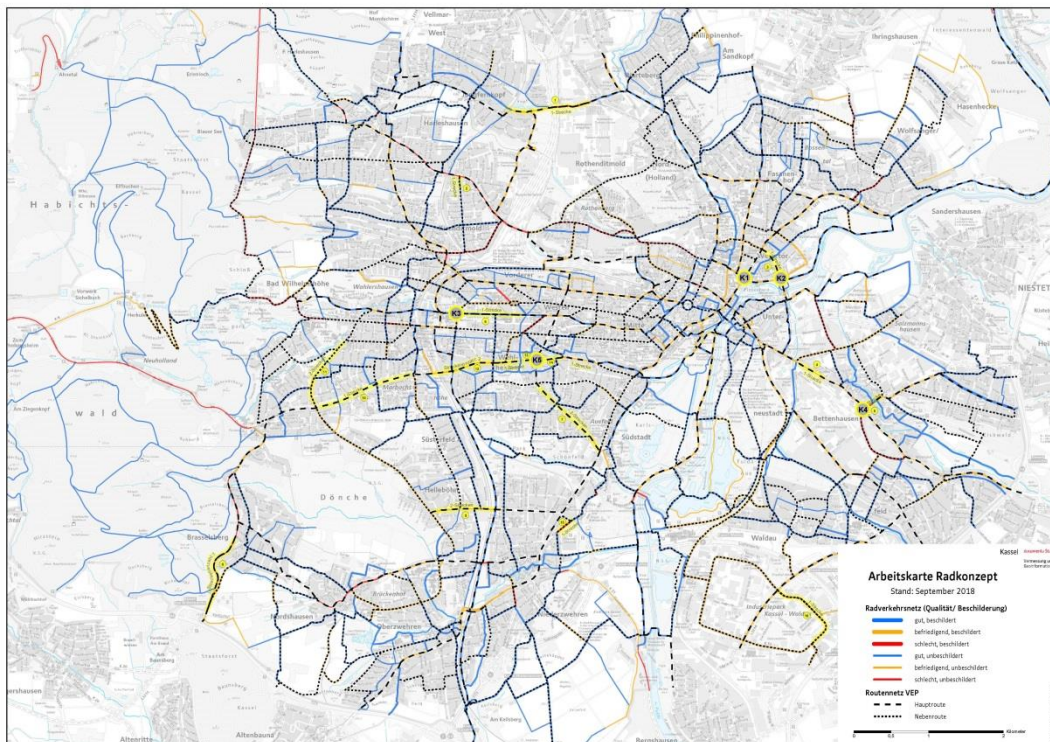
Im Erläuterungsbericht zum Radverkehrskonzept sind die Maßnahmen mit der Darstellung und Umsetzbarkeit der jeweiligen Vorzugsvariante in Steckbriefen näher beschrieben. In diesem Anlagenband werden darüber hinaus die geprüften bzw. diskutierten, möglichen, weiteren Lösungsvarianten aufgeführt. Alle Varianten werden dabei kurz beschrieben, die Vor- und Nachteile aufgeführt sowie abschließend die Auswahl für die Vorzugsvariante erläutert. Im Anhang zum Anlagenband sind die Querschnitte zu den Varianten sowie die Darstellung der Vorzugsvariante im Lageplan zu finden.

## Grundsätzliches

Die aufgezeigten Lösungsansätze entsprechen dem aktuellen Kenntnisstand zur Führung des Radverkehrs. Dieser wird in den gängigen Entwurfsregelwerken – vor allem in den „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA 2010), der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (FGSV) oder den „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“ (RASt 06) – sowie in den verkehrrechtlichen Vorschriften (Straßenverkehrs-Ordnung – StVO und Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung – VwV-StVO) dokumentiert. Aktuelle Forschungsergebnisse erweitern darüber hinaus den Kenntnisstand und sichern Einsatzmöglichkeiten und Grenzen einer breiten Palette von Führungsformen für den Radverkehr ab.

In den nachfolgend für die ausgewählten Streckenabschnitte und Knoten vorgeschlagenen Lösungsansätzen wurden darüber hinaus die Grundsätze des VEP 2030 bei der Abwägung aller Interessen einbezogen.

## Übersicht der näher betrachteten Strecken und Knoten:



Die Realisierung aller Maßnahmen ist nur in einem längeren Zeitrahmen möglich. Dies ergibt sich außer aus Kostenaspekten auch daraus, dass einige Maßnahmen längere Planungsvorläufe benötigen oder nur im zeitlichen Kontext mit anderen Planungsvorhaben zu realisieren sind. Es werden daher Prioritäten vorgeschlagen, die auf folgenden Einstufungen des Handlungsbedarfs basieren:

- Eine hohe Priorität (Prioritätsstufe 1) wird vorgesehen, wenn die Maßnahme zur Gewährleistung einer derzeit nicht gegebenen Funktionsfähigkeit (z. B. fehlende Radverkehrsanlage trotz Erfordernis) oder zur Behebung gravierender Verkehrssicherheitsdefizite notwendig ist.
- Eine mittlere Priorität (Prioritätsstufe 2) wird vorgesehen, wenn Mindestanforderungen der Nutzbarkeit und Verkehrssicherheit erfüllt sind, Verbesserungen zur Erreichung des gewünschten Standards aber für erforderlich gehalten werden, z. B. Einrichten einer Fahrradstraße.
- Unabhängig davon werden schnell und kostengünstig durchführbare Maßnahmen, die spürbare Verbesserungen der Nutzungsqualität oder Verkehrssicherheit bewirken (z. B. Freigabe einer Einbahnstraße für den entgegen gerichteten Radverkehr) als „kurzfristige Maßnahme“ (Prioritätsstufe K) eingestuft.

### **Die folgenden Grundsätze liegen den Lösungsvarianten zugrunde:**

- Alle aufgezeigten Lösungsansätze sind möglich und mit den beschriebenen Vor- und Nachteilen umsetzbar.
- Die Abwägung möglicher Radverkehrsführungen erfolgte zunächst zugunsten des Radverkehrs ohne den Fußverkehr zusätzlich zu benachteiligen. Sollte im Rahmen von Umbaumaßnahmen die Möglichkeit gegeben sein, auch Verbesserungen für den Fußverkehr zu erreichen, wurde dies berücksichtigt.
- Bei allen Abschnitten wurde auch versucht, eine "Minimallösung" im Bestand aufzuzeigen - allerdings nur soweit diese auch eine tatsächliche Verbesserung für den Radverkehr in Anlehnung an die Regelwerke und die Vorgaben des VEP 2030 darstellt.
- Eine Leistungsfähigkeitsbetrachtung erfolgte nicht. Es wird davon ausgegangen, dass sich der Kfz-Verkehr bei Reduzierung der Fläche für den Kfz-Verkehr zum Teil verlagert (zeitlich und räumlich) bzw. im idealen Fall zu Radverkehr oder ÖV-Verkehr wird. Wenn in einer Variante ein Fahrstreifen entfällt, ist dies in der Regel den fehlenden Breiten zuzuschreiben.
- Die Anregungen aus den bereits durchgeführten Veranstaltungen mit der Bevölkerung, v.a. Kindern und Jugendlichen bzw. örtlichen Experten wurden nach Möglichkeit berücksichtigt.

## 2 Näher betrachtete Strecken und Knoten

### 2.1 Schenkebier Stanne zw. Eisenbahnweg und Zufahrt Haus Nr. 4

#### Bestand

Der Radverkehr wird im Zuge der Schenkebier Stanne im Mischverkehr geführt. Bei einem DTV von ca. 4.000 bis 7.000 Kfz/Tag (2010) ist diese Führungsform zwar noch verträglich, jedoch wäre eine optionale Radverkehrsführung zur Sicherung zu prüfen. Abschnittsweise wird einseitig auf der Fahrbahn geparkt.

#### genereller Lösungsansatz

Sicherung Radverkehr - Priorität 2

#### Lösungsansatz 1

Führung des Radverkehrs im Mischverkehr bei unverändertem Querschnitt.

##### Vorteile

- gesicherte Radverkehrsführung im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs
- gesicherte Radverkehrsführung im Seitenraum
- reduzierte Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs
- Führungskontinuität
- Wirtschaftlichkeit durch Bestandsorientierung
- Verbesserung auch für Fußverkehr
- bei Bürgerveranstaltungen positiv bewertet

##### Nachteile

- Grunderwerb erforderlich
- Reduzierung von Kfz-Fahrstreifen
- Entfall von Kfz-Parkständen
- Entfall von Begleitgrün und/oder Bäumen
- nur Mindestbreiten umsetzbar
- Zweirichtungsradverkehr
- subjektive Unsicherheit durch hohes Kfz-Verkehrsaufkommen/durch hohen SV-Anteil
- gemeinsame Führung mit Fußverkehr
- bei Bürgerveranstaltungen negativ bewertet

#### Lösungsansatz 2 (Vorzugsvariante)

Markieren alternierender Schutzstreifen, Kfz-Parken auf der Fahrbahn jeweils auf Straßenseite ohne Schutzstreifen. Die Schutzstreifen werden i.d.R. in 1,50 m Breite ausgeführt, die verbleibende Fahrgasse beträgt 4,50 bis 6,00 m.

### *Vorteile*

- gesicherte Radverkehrsführung im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs
- gesicherte Radverkehrsführung im Seitenraum
- reduzierte Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs
- Führungskontinuität
- Wirtschaftlichkeit durch Bestandsorientierung
- Verbesserung auch für Fußverkehr
- bei Bürgerveranstaltungen positiv bewertet

### *Nachteile*

- Grunderwerb erforderlich
- Reduzierung von Kfz-Fahrstreifen
- Entfall von Kfz-Parkständen
- Entfall von Begleitgrün und/oder Bäumen
- nur Mindestbreiten umsetzbar
- Zweirichtungsradverkehr
- subjektive Unsicherheit durch hohes Kfz-Verkehrsaufkommen / durch hohen SV-Anteil
- gemeinsame Führung mit Fußverkehr
- bei Bürgerveranstaltungen negativ bewertet

### **Lösungsansatz 3**

Ausbau des nördlichen Seitenraums zu gemeinsamem Geh- und Radweg mit Freigabe für beide Fahrtrichtungen. Markieren eines Sicherheitstrennstreifens.

In Abschnitten ohne vorhandenen Seitenraum wäre der Neubau einer Wegeverbindung hinter den Baumstandorten in 3,00 m Breite erforderlich.

Im Bereich der Unterführung entweder sichere Überleitung des Radverkehrs auf die Fahrbahn oder Neubau einer Unterführung für den Fuß- und Radverkehr.

### *Vorteile*

- gesicherte Radverkehrsführung im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs
- gesicherte Radverkehrsführung im Seitenraum
- reduzierte Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs
- Führungskontinuität
- Wirtschaftlichkeit durch Bestandsorientierung
- Verbesserung auch für Fußverkehr
- bei Bürgerveranstaltungen positiv bewertet

### *Nachteile*

- Grunderwerb erforderlich
- Reduzierung von Kfz-Fahrstreifen
- Entfall von Kfz-Parkständen
- Entfall von Begleitgrün und/oder Bäumen
- nur Mindestbreiten umsetzbar
- Zweirichtungsradverkehr
- subjektive Unsicherheit durch hohes Kfz-Verkehrsaufkommen/durch hohen SV-Anteil
- gemeinsame Führung mit Fußverkehr
- bei Bürgerveranstaltungen negativ bewertet



## **Empfehlung**

Es wird Lösungsansatz 1 empfohlen, da dieser am einfachsten und wirtschaftlichsten umzusetzen ist und bei der gegebenen Kfz-Verkehrsstärke eine ausreichende Sicherung des Radverkehrs darstellt. Die Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit sollte regelmäßig überwacht und geahndet werden.

Der Ausbau einer Wegeverbindung hinter den Baumstandorten ist laut Umwelt- und Gartenamt nicht möglich, wodurch Lösungsansatz 3 nicht realisiert werden kann.

## **Abstimmungen**

Zur Verdeutlichung des Radverkehrs auf den Kasseler Straßen soll Lösungsansatz 2 (alternierende Schutzstreifen) zum Einsatz kommen. Das Prinzip der alternierenden Schutzstreifen ist für die Öffentlichkeit nicht einfach zu verstehen. Ihr Einsatz sollte daher mit einer intensiven Bürgerinformation einhergehen.

## **Hinweise**

Zur Piktogrammspur auf der Nordseite sollte geprüft werden, ob ein Ausbau der Fahrbahn auf 7,50 m wegen Bäumen möglich ist. Schutzstreifen auf der Nordseite (bergauf), parken auf der Südseite.

## 2.2 Hohnemannstraße zw. Wolfhager Straße und Auf der Höhe

### Bestand

Die Hohnemannstraße ist im betrachteten Streckenabschnitt als Einbahnstraße mit Fahrtrichtung Norden ausgewiesen, jedoch nicht für den Radverkehr der Gegenrichtung freigegeben. Die Hohnemannstraße liegt in einer Tempo-30-Zone. Fahrbahnrandparken ist auf der Westseite erlaubt.

### genereller Lösungsansatz

Freigabe für den gegengerichteten Radverkehr - Priorität K

### Lösungsansatz

Freigabe der Einbahnstraße für den Radverkehr der Gegenrichtung durch Zusatzzeichen 1022-10 StVO („Radfahrer frei“). Markieren von Einfahrttaschen auf der Nord- und Südseite.

#### Vorteile

- Schließen einer Lücke im Radverkehrsnetz
- Vermeiden von umwegiger Führung des Radverkehrs
- gesicherte Radverkehrsführung im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs
- gesicherte Radverkehrsführung im Seitenraum
- reduzierte Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs
- Führungskontinuität
- Wirtschaftlichkeit durch Bestandsorientierung
- Verbesserung auch für Fußverkehr
- bei Bürgerveranstaltungen positiv bewertet

#### Nachteile

- Grunderwerb erforderlich
- Reduzierung von Kfz-Fahrstreifen
- Entfall von Kfz-Parkständen
- Entfall von Begleitgrün und/oder Bäumen
- nur Mindestbreiten umsetzbar
- Zweirichtungsradverkehr
- subjektive Unsicherheit durch hohes Kfz-Verkehrsaufkommen/durch hohen SV-Anteil
- gemeinsame Führung mit Fußverkehr
- bei Bürgerveranstaltungen negativ bewertet

### Empfehlung

Die Freigabe für den gegen gerichteten Radverkehr wird gutachterseits empfohlen.

Für die Anordnung des Kfz-Parkens in der Hohnemannstraße wird die linke Fahrbahnseite angeraten, da für den gegen gerichteten Radverkehr zum einen direkter Sichtkontakt zu den Fahrzeuginsassen in den parkenden Kfz gegeben ist und er zum anderen bei Begegnungsverkehr Ausweichmöglichkeiten durch Grundstückszufahrten und Parklücken nutzen kann.

Die Empfehlung berücksichtigt die Erkenntnis aus Unfallanalysen, dass in Fahrtrichtung der Einbahnstraßen fahrender Radverkehr durch ruhenden Kfz-Verkehr deutlich höher gefährdet ist, als der Radverkehr in Gegenrichtung.

## 2.3 Ysenburgstraße zw. Weserstraße und Schützenstraße

### Bestand

Der Radverkehr wird im Zuge der Ysenburgstraße im Mischverkehr geführt. Bei einer DTV von ca. 30.500 Kfz/Tag (2010) ist diese Führungsform nicht regelkonform. Für den Kfz-Verkehr stehen zwei Fahrstreifen je Richtung zur Verfügung, die z. T. durch einen begrünten Mittelstreifen getrennt sind.

### genereller Lösungsansatz

Anlage durchgängiger Radverkehrsanlagen - Priorität 1

#### Lösungsansatz 1

Markieren beidseitiger Radfahrstreifen in mind. 1,85 m Breite bei gleichbleibendem Bord. Dadurch erforderliche Reduzierung auf einen (überbreiten) Kfz-Fahrstreifen je Richtung.

#### Vorteile

- gesicherte Radverkehrsführung im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs
- gesicherte Radverkehrsführung im Seitenraum
- reduzierte Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs
- Führungskontinuität
- Wirtschaftlichkeit durch Bestandsorientierung
- Verbesserung auch für Fußverkehr
- bei Bürgerveranstaltungen positiv bewertet

#### Nachteile

- Grunderwerb erforderlich
- Reduzierung von Kfz-Fahrstreifen
- Entfall von Kfz-Parkständen
- Entfall von Begleitgrün und/oder Bäumen
- nur Mindestbreiten umsetzbar
- Zweirichtungsradverkehr
- subjektive Unsicherheit durch hohes Kfz-Verkehrsaufkommen/durch hohen SV-Anteil
- gemeinsame Führung mit Fußverkehr
- bei Bürgerveranstaltungen negativ bewertet

#### Lösungsansatz 2

Markieren beidseitiger Radfahrstreifen in 1,85 m Breite. Reduzierung der Mitteltrennung (Grünstreifen) und Anlage von überbreiten Kfz-Fahrstreifen in 5,50 m Breite

#### Vorteile

- gesicherte Radverkehrsführung im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs
- gesicherte Radverkehrsführung im Seitenraum

#### Nachteile

- Grunderwerb erforderlich
- Reduzierung von Kfz-Fahrstreifen
- Entfall von Kfz-Parkständen

### *Vorteile –Fortsetzung*

- reduzierte Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs
- Führungskontinuität
- Wirtschaftlichkeit durch Bestandsorientierung
- Verbesserung auch für Fußverkehr
- bei Bürgerveranstaltungen positiv bewertet

### *Nachteile –Fortsetzung*

- Entfall von Begleitgrün und/oder Bäumen
- nur Mindestbreiten umsetzbar
- Zweirichtungsradverkehr
- subjektive Unsicherheit durch hohes Kfz-Verkehrsaufkommen/durch hohen SV-Anteil
- gemeinsame Führung mit Fußverkehr
- bei Bürgerveranstaltungen negativ bewertet

### **Lösungsansatz 3 (Vorzugsvariante)**

Radverkehrsführung im Seitenraum auf beidseitig richtungstreuen Radwegen bei Aufgabe von einem Fahrstreifen je Fahrtrichtung. Z. T. Aufgabe von Kfz-Stellplätzen und Reduzierung der Mitteltrennung (Grünstreifen). Bei ausreichender Flächenverfügbarkeit Radweg in 2,00 m und Gehweg in 2,50 m Breite sowie Sicherheitstrennstreifen zu Fahrbahn bzw. Parken. Ansonsten Radweg mind. 1,60 m und Gehweg mind. 2,00 m breit.

### *Vorteile*

- gesicherte Radverkehrsführung im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs
- gesicherte Radverkehrsführung im Seitenraum
- reduzierte Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs
- Führungskontinuität
- Wirtschaftlichkeit durch Bestandsorientierung
- Verbesserung auch für Fußverkehr
- bei Bürgerveranstaltungen positiv bewertet

### *Nachteile*

- Grunderwerb erforderlich
- Reduzierung von Kfz-Fahrstreifen
- Entfall von Kfz-Parkständen
- Entfall von Begleitgrün und/oder Bäumen
- nur Mindestbreiten umsetzbar
- Zweirichtungsradverkehr
- subjektive Unsicherheit durch hohes Kfz-Verkehrsaufkommen/durch hohen SV-Anteil
- gemeinsame Führung mit Fußverkehr
- bei Bürgerveranstaltungen negativ bewertet

## **Empfehlung**

Es wird empfohlen, Lösungsansatz 3 weiter zu verfolgen und dessen Realisierung zu prüfen. Aufgrund der hohen DTV-Werte ist einerseits eine Separierung des Radverkehrs notwendig. Zur Sicherung des Radverkehrs sind die Radwege insbesondere an Einmündungen und Grundstückszufahrten durch Furten zu verdeutlichen bzw. durchzuführen. Auf ausreichende Sichtbeziehungen ist zu achten.

## **Hinweise**

Gemäß RASt ist für das vorhandene Kfz-Aufkommen die Anlage von zwei Fahrstreifen für Kfz nötig. Es wurden mehrere Lösungsansätze zur Sicherung des Radverkehrs diskutiert, u.a. Aufgabe des Kfz-Parkens bzw. Aufgabe der mit Baumbewuchs vorhandenen Mitteltrennung. Die Vorzugsvariante stellt das Ergebnis des Abstimmungs- und Abwägungsprozesses dar. Durch die Reduzierung der Kfz-Fahrstreifen wird es langfristig zu Verlagerungen des Kfz-Verkehrs auf umliegende Straßen kommen.

## 2.4 Knoten Ysenburgstraße/ Schützenstraße

### Bestand

Umwegige Querung der Ysenburgstraße zur Weiterfahrt in die Schützenstraße

### genereller Lösungsansatz

Neu anzulegende Radverkehrsanlage der Ysenburgstraße über den Knoten hinwegführen. Direkte Anbindung für Radverkehr gewährleisten. Führungskontinuität. Direktes Linksabbiegen prüfen - Priorität 1.

### Lösungsansatz 1 (Vorzugsvariante)

Der Knoten wird komplett umgebaut und voll signalisiert. Im Zuge der Schützenstraße werden Radfahrstreifen von 2,00 m markiert. Der direkte Fahrstreifen in die Ysenburgstraße wird zurückgebaut. Der Radverkehr wird in der Ysenburgstraße auf richtungstreuen Radwegen geführt.

#### *Vorteile*

- gesicherte Radverkehrsführung im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs
- gesicherte Radverkehrsführung im Seitenraum
- reduzierte Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs
- Führungskontinuität
- Wirtschaftlichkeit durch Bestandsorientierung
- Verbesserung auch für Fußverkehr
- bei Bürgerveranstaltungen positiv bewertet

#### *Nachteile*

- Grunderwerb erforderlich
- Reduzierung von Kfz-Fahrstreifen
- Entfall von Kfz-Parkständen
- Entfall von Begleitgrün und / oder Bäumen
- nur Mindestbreiten umsetzbar
- Zweirichtungsradverkehr
- subjektive Unsicherheit durch hohes Kfz-Verkehrsaufkommen / durch hohen SV-Anteil
- gemeinsame Führung mit Fußverkehr
- bei Bürgerveranstaltungen negativ bewertet

## Lösungsansatz 2

Der Radverkehr im Knoten erfolgt weiterhin im Seitenraum auf getrennten Geh- und Radwegen. Für alle Fahrbeziehungen werden geeignete Furten angelegt und in die Signalisierung eingebunden.

### *Vorteile*

- gesicherte Radverkehrsführung im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs
- gesicherte Radverkehrsführung im Seitenraum
- reduzierte Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs
- Führungskontinuität
- Wirtschaftlichkeit durch Bestandsorientierung
- Verbesserung auch für Fußverkehr
- bei Bürgerveranstaltungen positiv bewertet

### *Nachteile*

- Grunderwerb erforderlich
- Reduzierung von Kfz-Fahrstreifen
- Entfall von Kfz-Parkständen
- Entfall von Begleitgrün und / oder Bäumen
- nur Mindestbreiten umsetzbar
- Zweirichtungsradverkehr
- subjektive Unsicherheit durch hohes Kfz-Verkehrsaufkommen / durch hohen SV-Anteil
- gemeinsame Führung mit Fußverkehr
- bei Bürgerveranstaltungen negativ bewertet

## **Empfehlung**

Eine sichere Führung des Radverkehrs ist bei beiden Varianten möglich. Die Entscheidung hängt insbesondere auch von der zukünftigen Radverkehrsführung im Zuge der Schützenstraße ab. Die Führungsform sollte zur Wahrung der Führungskontinuität im Knoten fortgeführt werden.

Der Knoten liegt zudem in der Machbarkeitsstudie Raddirektverbindungen. Variante 1 greift diese Überlegungen eher auf, da hier der Radfahrstreifen im Zuge der Schützenstraße eher den Qualitätsanforderungen der Raddirektverbindungen angepasst werden kann.

## 2.5 Leipziger Straße zw. Söhrestraße und Kunigundishof

### Bestand

Der nordseitige Gehweg im Zuge der Leipziger Straße ist für den Radverkehr freigegeben. Die Breite entspricht nicht durchgängig den Vorgaben der Regelwerke.

Südseitig befindet sich ein gemeinsamer Geh- und Radweg, der an den Grundstückszufahrten jeweils unterbrochen ist.

Die DTV beträgt ca. 20.000 Kfz/Tag (2010), die Tram fährt auf eigenem Gleisbett in Mittellage. An den Grundstückszufahrten kommt es häufiger zu Konflikten mit ein- bzw. ausfahrenden Kfz. In den Jahren 2013-2015 ereigneten sich im Zuge der Leipziger Straße zahlreiche Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung.

### genereller Lösungsansatz

Anlage durchgängiger richtungstreuer Radverkehrsanlagen, Sicherung an Grundstückszufahrten -  
Priorität 1

### Lösungsansatz 1

Nordseite durchgängiger Wegeausbau auf Regelbreite für gemeinsamer Geh- und Radweg (zzgl. Sicherheitstrennstreifen).

Südseite Abmarkieren der Sicherheitstrennstreifen.

Durchgängige Sicherung der Grundstückszufahrten durch Furtmarkierung inkl. Piktogramme und Richtungspfeile

#### *Vorteile*

- gesicherte Radverkehrsführung im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs
- gesicherte Radverkehrsführung im Seitenraum
- reduzierte Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs
- Führungskontinuität
- Wirtschaftlichkeit durch Bestandsorientierung
- Verbesserung auch für Fußverkehr
- bei Bürgerveranstaltungen positiv bewertet

#### *Nachteile*

- Grunderwerb erforderlich
- Reduzierung von Kfz-Fahrstreifen
- Entfall von Kfz-Parkständen
- Entfall von Begleitgrün und / oder Bäumen
- nur Mindestbreiten umsetzbar
- Zweirichtungsräderverkehr
- subjektive Unsicherheit durch hohes Kfz-Verkehrsaufkommen / durch hohen SV-Anteil
- gemeinsame Führung mit Fußverkehr
- bei Bürgerveranstaltungen negativ bewertet



## Lösungsansatz 2 (Vorzugsvariante)

Markieren beidseitiger Radfahrstreifen in 2,00 m Breite (zzgl. Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Kfz). Reduzierung auf einen Kfz-Fahrstreifen je Richtung. Seitenräume bleiben unverändert.

### *Vorteile*

- gesicherte Radverkehrsführung im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs
- gesicherte Radverkehrsführung im Seitenraum
- reduzierte Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs
- Führungskontinuität
- Wirtschaftlichkeit durch Bestandsorientierung
- Verbesserung auch für Fußverkehr
- bei Bürgerveranstaltungen positiv bewertet

### *Nachteile*

- Grunderwerb erforderlich
- Reduzierung von Kfz-Fahrstreifen
- Entfall von Kfz-Parkständen
- Entfall von Begleitgrün und/oder Bäumen
- nur Mindestbreiten umsetzbar
- Zweirichtungsradverkehr
- subjektive Unsicherheit durch hohes Kfz-Verkehrsaufkommen/durch hohen SV-Anteil
- gemeinsame Führung mit Fußverkehr
- bei Bürgerveranstaltungen negativ bewertet

## Lösungsansatz 3

Markieren beidseitiger Radfahrstreifen in 1,85 m Breite (zzgl. Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Kfz). Tram statt auf eigenem Gleisbett auf der Fahrbahn führen. Durch kombinierten Fahrstreifen für Kfz und Tram weiterhin zwei Kfz-Fahrstreifen je Richtung. Seitenräume bleiben unverändert.

### *Vorteile*

- gesicherte Radverkehrsführung im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs
- gesicherte Radverkehrsführung im Seitenraum
- reduzierte Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs
- Führungskontinuität
- Wirtschaftlichkeit durch Bestandsorientierung
- Verbesserung auch für Fußverkehr
- bei Bürgerveranstaltungen positiv bewertet

### *Nachteile*

- Grunderwerb erforderlich
- Reduzierung von Kfz-Fahrstreifen
- Entfall von Kfz-Parkständen
- Entfall von Begleitgrün und/oder Bäumen
- nur Mindestbreiten umsetzbar
- Zweirichtungsradverkehr
- subjektive Unsicherheit durch hohes Kfz-Verkehrsaufkommen/durch hohen SV-Anteil
- gemeinsame Führung mit Fußverkehr
- bei Bürgerveranstaltungen negativ bewertet
- kombinierter Fahrstreifen Tram und Kfz

### **Empfehlung**

Es wird Lösungsansatz 2 empfohlen, da dieser unter Abwägung der Interessen aller beteiligter Verkehrsteilnehmenden die bestmögliche Lösung darstellt. Durch die Führung des Radverkehrs auf Radfahrstreifen steht der Seitenraum ausschließlich dem Fußverkehr zur Verfügung. In Hinblick auf die Planungen für „Kassel-Ost“ ist davon auszugehen, dass sich das Kfz-Verkehrsaufkommen im Zuge der Leipziger Straße langfristig reduziert und daher ein Kfz-Fahrstreifen je Richtung ausreicht. Eine Zusammenlegung von Kfz und Tram, welche evtl. zu einer höheren Verspätungsanfälligkeit der Tram führen würde, wird daher als nicht erforderlich angesehen.

Bei der Umgestaltung sind ausreichend Lieferzonen zu berücksichtigen, damit ein Halten auf dem Radfahrstreifen vermieden wird. Es sollte geprüft werden, die Streckenabschnitte vor und nach dem ausgewählten Bereich zur Erreichung einer durchgängigen Führungskontinuität ähnlich zu gestalten.

### **Hinweise**

Dieser Abschnitt liegt in der Machbarkeitsstudie Raddirektverbindungen. Bei einer Ausweisung zur Raddirektverbindung müssen die Radfahrstreifen auf das Mindestmaß der Qualitätsanforderungen zu Lasten des Parkens verbreitert werden. Die Radfahrstreifen können bis zum Leipziger Platz weitergeführt werden.

## 2.6 Pfarrstraße zw. Leipziger Platz und Eichwaldstraße

### Bestand

Der Radverkehr wird im Zuge der Pfarrstraße im Mischverkehr geführt. Bei einer DTV von ca. 7.000 Kfz/Tag (2016) ist diese Führungsform zwar noch verträglich, jedoch wäre eine optionale Radverkehrsführung zur Sicherung zu prüfen. Abschnittsweise wird beidseitig aufgesetzt oder einseitig im Seitenraum geparkt.

### genereller Lösungsansatz

Sicherung Radverkehr auf nicht benutzungspflichtigen Radverkehrsanlagen. Alternativ Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit prüfen - Priorität 2

### Lösungsansatz 1 (Vorzugsvariante)

Beidseitig Schutzstreifen markieren, je nach vorhandener Fahrbahnbreite in 1,35 m bis 1,50 m Breite (zzgl. Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Kfz). Kfz-Parken ist nur noch einseitig möglich. Bei aufgesetztem Parken fahrbahnseitige Begrenzung der Parkflächen markieren.

Bei vollständiger Aufgabe des Kfz-Parkens könnten die Schutzstreifen durchgängig in Regelbreite markiert sowie ausreichende Flächen für den Fußverkehr zur Verfügung gestellt werden.

#### *Vorteile*

- gesicherte Radverkehrsführung im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs
- gesicherte Radverkehrsführung im Seitenraum
- reduzierte Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs
- Führungskontinuität
- Wirtschaftlichkeit durch Bestandsorientierung
- Verbesserung auch für Fußverkehr
- bei Bürgerveranstaltungen positiv bewertet

#### *Nachteile*

- Grunderwerb erforderlich
- Reduzierung von Kfz-Fahrstreifen
- Entfall von Kfz-Parkständen
- Entfall von Begleitgrün und/oder Bäumen
- nur Mindestbreiten umsetzbar
- Zweirichtungsradverkehr
- subjektive Unsicherheit durch hohes Kfz-Verkehrsaufkommen/durch hohen SV-Anteil
- gemeinsame Führung mit Fußverkehr
- bei Bürgerveranstaltungen negativ bewertet

### Lösungsansatz 2

Belagerneuerung inkl. Einbau eines Sicherheitstrennstreifens im Seitenraum und Freigabe der Gehwege für richtungstreuen Radverkehr. Kfz-Parken vollständig auf Fahrbahn bzw. separaten Parkstreifen verlegen und nur noch einseitig erlauben.

### *Vorteile*

- gesicherte Radverkehrsführung im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs
- gesicherte Radverkehrsführung im Seitenraum
- reduzierte Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs
- Führungskontinuität
- Wirtschaftlichkeit durch Bestandsorientierung
- Verbesserung auch für Fußverkehr
- bei Bürgerveranstaltungen positiv bewertet

### *Nachteile*

- Grunderwerb erforderlich
- Reduzierung von Kfz-Fahrstreifen
- Entfall von Kfz-Parkständen
- Entfall von Begleitgrün und/oder Bäumen
- nur Mindestbreiten umsetzbar
- Zweirichtungsradverkehr
- subjektive Unsicherheit durch hohes Kfz-Verkehrsaufkommen/durch hohen SV-Anteil
- gemeinsame Führung mit Fußverkehr
- bei Bürgerveranstaltungen negativ bewertet

### **Lösungsansatz 3**

Anordnung von 30 km/h als Höchstgeschwindigkeit und Führung des Radverkehrs im Mischverkehr bei unverändertem Querschnitt.

### *Vorteile*

- gesicherte Radverkehrsführung im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs
- gesicherte Radverkehrsführung im Seitenraum
- reduzierte Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs
- Führungskontinuität
- Wirtschaftlichkeit durch Bestandsorientierung
- Verbesserung auch für Fußverkehr
- bei Bürgerveranstaltungen positiv bewertet

### *Nachteile*

- Grunderwerb erforderlich
- Reduzierung von Kfz-Fahrstreifen
- Entfall von Kfz-Parkständen
- Entfall von Begleitgrün und/oder Bäumen
- nur Mindestbreiten umsetzbar
- Zweirichtungsradverkehr
- subjektive Unsicherheit durch hohes Kfz-Verkehrsaufkommen/durch hohen SV-Anteil
- gemeinsame Führung mit Fußverkehr
- bei Bürgerveranstaltungen negativ bewertet

## **Empfehlung**

Es wird empfohlen, die Notwendigkeit des Kfz-Parkens zu prüfen und ggf. einzuschränken. Kann das Kfz-Parken deutlich reduziert werden, wird empfohlen, Lösungsansatz 1 weiter zu verfolgen, da durch diesen der Radverkehr unter den gegebenen Bedingungen am sichersten geführt werden kann. Ist ein Verbleib der Parkflächen erforderlich, wird die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h empfohlen (Lösungsansatz 3), um das Radfahren im Mischverkehr sicherer zu gestalten. Die Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit ist strikt zu überwachen und ggf. durch bauliche Maßnahmen (z. B. Einengungen, Plateauaufpflasterungen) zu unterstützen. Darüber hinaus wird empfohlen zusätzlich die Möglichkeit zur Verbreiterung der Gehwege zu prüfen.

## **Hinweise**

Es handelt sich bei Lösungsansatz 1 um einen Komplettumbau, wobei Schutzstreifen markiert werden. Die Schutzstreifen sollten an Querungshilfen unterbrochen werden, alternativ sind die Seitenräume anzupassen. Es sind Bordabsenkungen für Auffahrten in den Seitenraum anzulegen, ggf. müssen Müllcontainer verlagert werden. Es ist zukünftig zu prüfen, ob die Schutzstreifen weiter in die Eichwaldstraße verlaufen können. Zusätzlich entfällt das Parken auf Nord- und Südseite (ca. 26 Stellplätze), welches ins Parkhaus Ochsenhäuser Straße verlagert werden kann.

## 2.7 Knoten Leipziger Platz

### Bestand

Unklare Radverkehrsführung, Zahlreiche Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung in den betrachteten Jahren 2013–2015.

### Genereller Lösungsansatz

Anforderungsgerechte Radverkehrsanlagen auch im Knotenbereich. Führungskontinuität – Priorität 1.

Bei der Bürgerveranstaltung wurden für den Knoten aufgeweitete Radaufstellbereiche (ARAS) im Knoten gewünscht.

### Lösungsansatz

Die Radverkehrsführung im Zuge der Leipziger Straße erfolgt bereits heute überwiegend auf der Fahrbahn (Radfahr-/Schutzstreifen). Diese enden derzeit im Vorfeld des betrachteten Knotenbereiches und sollen zukünftig über diesen hinweg markiert werden. Hierfür ist im Zuge der Leipziger Straße der Straßenquerschnitt neu aufzuteilen. Zum indirekten Linksabbiegen werden darüber hinaus Aufstellbereiche markiert. In den weiteren Knotenarmen werden jeweils ARAS markiert.

#### *Vorteile*

- gesicherte Radverkehrsführung im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs
- gesicherte Radverkehrsführung im Seitenraum
- reduzierte Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs
- Führungskontinuität
- Wirtschaftlichkeit durch Bestandsorientierung
- Verbesserung auch für Fußverkehr
- bei Bürgerveranstaltungen positiv bewertet

#### *Nachteile*

- Grunderwerb erforderlich
- Reduzierung von Kfz-Fahrstreifen
- Entfall von Kfz-Parkständen
- Entfall von Begleitgrün und / oder Bäumen
- nur Mindestbreiten umsetzbar
- Zweirichtungsradverkehr
- subjektive Unsicherheit durch hohes Kfz-Verkehrsaufkommen / durch hohen SV-Anteil
- gemeinsame Führung mit Fußverkehr
- bei Bürgerveranstaltungen negativ bewertet

### Empfehlung

Der Radverkehr sollte im Zuge der Leipziger Straße durchgängig auf Radfahr- bzw. Schutzstreifen geführt werden. Die vorhandenen Lücken an Knoten sind durch die Durchführung der Markierungen zu schließen. Diesen Ansatz verfolgt auch der aufgezeigte Lösungsansatz.

Die Leipziger Straße bzw. abschnittsweise die Verbindung über den Dormannweg, liegen in der Machbarkeitsstudie Raddirektverbindungen. Bei einer Ausweisung zur Raddirektverbindung müssen die Radverkehrsanlagen den Maßen der Qualitätsanforderungen zu Lasten des Parkens verbreitert werden. Die Anbindung der Raddirektverbindung über den Domannweg an die Leipziger Straße sollte entsprechend gesichert werden.

## 2.8 Goethestraße zw. Freiherr-vom-Stein-Straße und Goethestern (Prüfung Fahrradstraße)

### Bestand

Der Radverkehr wird im Zuge der Goethestraße im Mischverkehr geführt. Bei einer DTV von ca. 7.000 Kfz/Tag (2016) ist diese Führungsform zwar noch verträglich, jedoch wäre eine optionale Radverkehrsführung zur Sicherung zu prüfen.

### genereller Lösungsansatz

Ausweisung zur Fahrradstraße - Priorität 2

### Lösungsansatz 1

Anordnung Fahrradstraße durch Verkehrszeichen 244 StVO inkl. Freigabe für motorisierten Verkehr durch Zusatzzeichen.

#### *Vorteile*

- Vorrang Radverkehr
- deutliche Markierung
- reduzierte Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs

#### *Nachteile*

- geringe Auffälligkeit
- Kosten für Markierungen
- Kosten für bauliche Maßnahmen

### Lösungsansatz 2 (Vorzugsvariante)

Anordnung Fahrradstraße durch Verkehrszeichen 244 StVO inkl. Freigabe für motorisierten Verkehr durch Zusatzzeichen. Markieren farbiger Piktogramme auf der Fahrbahn im Straßenverlauf und an allen Einmündungen.

#### *Vorteile*

- Vorrang Radverkehr
- deutliche Markierung
- reduzierte Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs

#### *Nachteile*

- geringe Auffälligkeit
- Kosten für Markierungen
- Kosten für bauliche Maßnahmen

### Lösungsansatz 3

Anordnung Fahrradstraße durch Verkehrszeichen 244 StVO inkl. Freigabe für motorisierten Verkehr durch Zusatzzeichen. Markieren farbiger Piktogramme auf der Fahrbahn im Straßenverlauf und an allen Einmündungen.

Bauliche Maßnahmen zur Reduzierung der Geschwindigkeiten (z. B. Einengungen, Plateauaufpflasterungen).

#### *Vorteile*

- Vorrang Radverkehr
- deutliche Markierung
- reduzierte Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs

#### *Nachteile*

- geringe Auffälligkeit
- Kosten für Markierungen
- Kosten für bauliche Maßnahmen

### Empfehlung

Es wird empfohlen zumindest Lösungsansatz 2 weiter zu verfolgen und einzelne Maßnahmen zur Reduzierung der Geschwindigkeiten zu prüfen. Alternativ ist auch die Zulassung für den Kfz-Verkehr in Frage zu stellen, ggf. könnte nur Anliegerverkehr zugelassen werden

Generell sind bei der Einrichtung von Fahrradstraßen stadtweite einheitliche Markierungen und Beschilderungen empfehlenswert (Wiedererkennung). Hier wird ein Vorrang für die Fahrradstraße empfohlen. Außerdem sollte in Fahrradstraßen nur Längsparken angeordnet werden. Bei erheblichem Parkdruck kann auch Schrägparken angeordnet werden.

### Hinweise

Aufgrund eines Krankenhauses herrscht zwischen Goethestraße und Huttenstraße viel Park-Such-Verkehr. An der Kreuzung Goethestraße und Kirchweg wird empfohlen die LSA abzubauen.

Ein Corporate Design ist für Fahrradstraßen noch festzulegen. Eine einheitliche Vorrangregelung für alle Fahrradstraßen im Stadtgebiet ist zu diskutieren.

Sollte es zu einer bundesweiten, einheitlichen Empfehlung bezgl. der Einfärbung geben, sollte dies in Kassel übernommen werden.



## 2.9 Knoten Freiherr-vom-Stein-Straße/ Goethestraße

### Bestand

Die Goethestraße gilt als wichtige Fahrradachse für den Schülerverkehr mit ungünstigen und unübersichtlichen Querungssituation sowie hohe Geschwindigkeiten beim Kfz-Verkehr.

Unebenes Großpflaster im Zuge Freiherr-vom-Stein-Straße.

Unübersichtlicher Knoten durch Kurvenlage inkl. Tram.

Bauliche Radwege im westlichen Bereich der Goethestraße.

### genereller Lösungsansatz

Sicherung Radverkehr im Knoten, Austausch Großpflaster.

Empfehlung für westlichen Abschnitt Goethestraße: Aufgabe Radwege, Führung Radverkehr im Mischverkehr - Priorität 2

### Lösungsansatz 1

Signalisierung des Knotens, Radverkehr im Zuge westliche Goethestraße im Vorfeld des Knotens gesichert auf die Fahrbahn führen und Vorbeifahrstreifen/ARAS markieren.

#### *Vorteile*

- Vorrangige Führung Radverkehr
- Verdeutlichte Verkehrsführung
- Verbesserte Sichtbeziehungen

#### *Nachteile*

- Kosten für Signalisierung
- Kosten für Markierungen
- Kosten für bauliche Maßnahmen

### Lösungsansatz 2

Signalisierung des Knotens Bei Beibehaltung der baulichen Radwege im Zuge der westlichen Goethestraße, vorgezogene Anforderungstaster für Radverkehr im Vorfeld des Knotens (Seitenraum) installieren. Vorlaufgrün für Radverkehr zur sicheren Querung vor dem Kfz-Verkehr.

#### *Vorteile*

- Vorrangige Führung Radverkehr
- Verdeutlichte Verkehrsführung
- Verbesserte Sichtbeziehungen

#### *Nachteile*

- Kosten für Signalisierung
- Kosten für Markierungen
- Kosten für bauliche Maßnahmen

### Lösungsansatz 3 (Vorzugsvariante)

Änderung der Vorfahrtregelung. Rückbau der Einmündung zur Goethestraße zur Reduzierung der Geschwindigkeiten im Knoten.

Radverkehr im Zuge der westlichen Goethestraße im Mischverkehr führen (Radwege aufgeben), ggf. Fahrradstraße einrichten.

#### *Vorteile*

- Vorrangige Führung Radverkehr
- Verdeutlichte Verkehrsführung
- Verbesserte Sichtbeziehungen

#### *Nachteile*

- Kosten für Signalisierung
- Kosten für Markierungen
- Kosten für bauliche Maßnahmen

### **Empfehlung**

Es wird empfohlen Lösungsansatz 3 weiter zu verfolgen.

### **Hinweise**

Generell sollte das Großpflaster im Zuge der Freiherr-vom-Stein-Straße ausgetauscht werden. Der östliche Teil der Goethestraße ist als Fahrradstraße auszuweisen. Langfristig sollte auch der westliche Teil der Goethestraße als Fahrradstraße ausgewiesen werden. Die Tram ist in diesem Knoten wartepflichtig.

## 2.10 Ludwig-Mond-Straße zw. Frankfurter Str. und Heinrich-Heine-Straße

### Bestand

Der Radverkehr Richtung Süden wird zum Teil im Mischverkehr, zum Teil auf zu schmalen Radwegen im Seitenraum geführt. Für den Radverkehr Richtung Norden ist der ostseitige Gehweg zum Teil freigegeben.

Insgesamt fehlt im Zuge der Ludwig-Mond-Straße eine Führungskontinuität.

Bei einer DTV von bis zu 29.500 Kfz/Tag (2016) fehlen darüber hinaus anforderungsgerechte Radverkehrsanlagen.

### genereller Lösungsansatz

Sicherung Radverkehr auf beidseitig durchgängigen Radverkehrsanlagen - Priorität 1

### Lösungsansatz 1 (Vorzugsvariante)

Stadteinwärts Schutzstreifen in 1,50 m Breite markieren. Zudem durch Freigabe des Gehwegs für den Radverkehr für unsichere Radfahrende Möglichkeit bergauf im Seitenraum zu fahren. Dafür muss der vorhandene Seitenraum auf 2,50 m ausgebaut werden. Stadtauswärts Radfahrstreifen in 1,85 m Breite markieren (zzgl. Sicherheitsstreifen zu parkenden Kfz). Auf der Westseite entfällt z. T. Kfz-Parken auf dem Gehweg. Der Gehweg muss z. T auf 2,50 m ausgebaut werden und die Parkstände auf 2,00 m zurückgebaut werden. Es können von dem Knotenpunkt Frankfurter Straße bis Steubenstraße zwei Fahrstreifen je Richtung gehalten werden. Ab der Steubenstraße verbleibt in beiden Richtungen jeweils ein (überbreiter) Fahrstreifen.

#### *Vorteile*

- gesicherte Radverkehrsführung im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs
- gesicherte Radverkehrsführung im Seitenraum
- reduzierte Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs
- Führungskontinuität
- Wirtschaftlichkeit durch Bestandsorientierung
- Verbesserung auch für Fußverkehr
- bei Bürgerveranstaltungen positiv bewertet

#### *Nachteile*

- Grunderwerb erforderlich
- Reduzierung von Kfz-Fahrstreifen
- Entfall von Kfz-Parkständen
- Entfall von Begleitgrün und / oder Bäumen
- nur Mindestbreiten umsetzbar
- Zweirichtungsradverkehr
- subjektive Unsicherheit durch hohes Kfz-Verkehrsaufkommen / durch hohen SV-Anteil
- gemeinsame Führung mit Fußverkehr
- bei Bürgerveranstaltungen negativ bewertet

## Lösungsansatz 2

Markieren von beidseitigen Radfahrstreifen in 1,85 m Breite (zzgl. Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Kfz). Auf der Westseite entfällt z. T. Kfz-Parken auf dem Gehweg. Abschnittsweise werden der westseitige Seitenraum sowie die bislang überbreiten Parkflächen in der Breite reduziert. Auch der begrünte Mittelstreifen wird leicht reduziert. Es verbleibt in beiden Richtungen jeweils ein (überbreiter) Fahrstreifen.

### *Vorteile*

- gesicherte Radverkehrsführung im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs
- gesicherte Radverkehrsführung im Seitenraum
- reduzierte Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs
- Führungskontinuität
- Wirtschaftlichkeit durch Bestandsorientierung
- Verbesserung auch für Fußverkehr
- bei Bürgerveranstaltungen positiv bewertet

### *Nachteile*

- Grunderwerb erforderlich
- Reduzierung von Kfz-Fahrstreifen
- Entfall von Kfz-Parkständen
- Entfall von Begleitgrün und/oder Bäumen
- nur Mindestbreiten umsetzbar
- Zweirichtungsradverkehr
- subjektive Unsicherheit durch hohes Kfz-Verkehrsaufkommen/durch hohen SV-Anteil
- gemeinsame Führung mit Fußverkehr
- bei Bürgerveranstaltungen negativ bewertet

## Lösungsansatz 3

Ausweisung der Seitenräume als gemeinsame Geh- und Radwege bei weitestgehend unverändertem Querschnitt, z. T. geringer Ausbau zu Lasten von Grünflächen erforderlich. Markieren von Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Kfz. Für den Kfz-Verkehr können zwei Fahrstreifen je Richtung erhalten bleiben.

### *Vorteile*

- gesicherte Radverkehrsführung im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs
- gesicherte Radverkehrsführung im Seitenraum
- reduzierte Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs
- Führungskontinuität
- Wirtschaftlichkeit durch Bestandsorientierung
- Verbesserung auch für Fußverkehr
- bei Bürgerveranstaltungen positiv bewertet

### *Nachteile*

- Grunderwerb erforderlich
- Reduzierung von Kfz-Fahrstreifen
- Entfall von Kfz-Parkständen
- Entfall von Begleitgrün und/oder Bäumen
- nur Mindestbreiten umsetzbar
- Zweirichtungsradverkehr
- subjektive Unsicherheit durch hohes Kfz-Verkehrsaufkommen/durch hohen SV-Anteil
- gemeinsame Führung mit Fußverkehr
- bei Bürgerveranstaltungen negativ bewertet

## **Empfehlung**

Es wird Lösungsansatz 1 empfohlen, da dieser eine auf die Topografie angepasste Führungsformen (bergauf duale Radverkehrsführung) berücksichtigt.

Von einer generellen gemeinsamen Führung mit dem Fußverkehr im Seitenraum wird bei einer angestrebten Radverkehrsförderung abgeraten. Damit wird entgegen den Planungen des Investors empfohlen, den Radverkehr weiter auf dem Radfahrstreifen fahren zu lassen.

## **Hinweise**

An Knotenpunkten sind vorgezogene Haltelinien für den Radverkehr zu empfehlen, ggf. ist die Signalisierung anzupassen.

Der Gehweg ist im Bestand verträglich. Bei einem Ausbau sind die Borde zu versetzen, ggf. sind belegbare Baumscheiben zu errichten. An gekennzeichneten Stellen sind Borde abzusenken und Radwegeauffahrten empfohlen.

## 2.11 Leuschnerstraße zw. Heinrich-Schütz-Allee und Sophie-Scholl-Straße

### Bestand

Insgesamt fehlt im Zuge der Leuschnerstraße eine Führungskontinuität. Der Radverkehr wird zum Teil auf Radfahrstreifen mit unzureichender Breite geführt. Abschnittsweise wechselt die Radverkehrsführung zudem zwischen getrennten und gemeinsamen Geh- und Radwegen, Gehwegen mit Freigabe für den Radverkehr oder Mischverkehr. Die DTV beträgt ca. 10.000 Kfz/Tag (2010).

### genereller Lösungsansatz

Sicherung Radverkehr auf beidseitig durchgängigen Radverkehrsanlagen (richtungstreue) - Priorität 1

#### Lösungsansatz 1

Radverkehr im bestehenden Seitenraum auf gemeinsamen Geh- und Radwegen. Markieren von Sicherheitstrennstreifen. An Grundstückszufahrten Belag durchführen. Radfahrstreifen demarkieren und ggf. freigewordene Flächen für Kfz-Parken nutzen.

#### *Vorteile*

- gesicherte Radverkehrsführung im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs
- gesicherte Radverkehrsführung im Seitenraum
- reduzierte Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs
- Führungskontinuität
- Wirtschaftlichkeit durch Bestandsorientierung
- Verbesserung auch für Fußverkehr
- bei Bürgerveranstaltungen positiv bewertet

#### *Nachteile*

- Grunderwerb erforderlich
- Reduzierung von Kfz-Fahrstreifen
- Entfall von Kfz-Parkständen
- Entfall von Begleitgrün und/oder Bäumen
- nur Mindestbreiten umsetzbar
- Zweirichtungsradverkehr
- subjektive Unsicherheit durch hohes Kfz-Verkehrsaufkommen/durch hohen SV-Anteil
- gemeinsame Führung mit Fußverkehr
- bei Bürgerveranstaltungen negativ bewertet

#### Lösungsansatz 2

Markieren von beidseitigen Schutzstreifen von 1,50 m Breite (zzgl. Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Kfz). Bei unverändertem Seitenraum verbleibt eine Fahrgasse von mind. 4,75 m.

Zwischen Am Rennsteig und Sophie-Scholl-Straße beidseitig den Seitenraum als gemeinsamen Geh- und Radweg ausweisen. Übergang Schutzstreifen von/ zu Seitenraum sichern.

### *Vorteile*

- gesicherte Radverkehrsführung im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs
- gesicherte Radverkehrsführung im Seitenraum
- reduzierte Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs
- Führungskontinuität
- Wirtschaftlichkeit durch Bestandsorientierung
- Verbesserung auch für Fußverkehr
- bei Bürgerveranstaltungen positiv bewertet

### *Nachteile*

- Grunderwerb erforderlich
- Reduzierung von Kfz-Fahrstreifen
- Entfall von Kfz-Parkständen
- Entfall von Begleitgrün und/oder Bäumen
- nur Mindestbreiten umsetzbar
- Zweirichtungsradverkehr
- subjektive Unsicherheit durch hohes Kfz-Verkehrsaufkommen/durch hohen SV-Anteil
- gemeinsame Führung mit Fußverkehr
- bei Bürgerveranstaltungen negativ bewertet

### **Lösungsansatz 3 (Vorzugsvariante)**

Markieren von beidseitigen Radfahrstreifen in 1,85 m Breite (zzgl. Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Kfz). Zu Gunsten einer verbleibenden Fahrbahnbreite von mind. 6,50 m ist ein Rückbau der Seitenräume z. T. erforderlich. Die verbleibenden Gehwege sind dennoch mind. 2,50 m breit.

Zwischen Am Rennsteig und Sophie-Scholl-Straße beidseitig die Gehwege für den richtungstreu- en Radverkehr freigeben. Übergang Radfahrstreifen von/ zu Seitenraum sichern.

### *Vorteile*

- gesicherte Radverkehrsführung im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs
- gesicherte Radverkehrsführung im Seitenraum
- reduzierte Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs
- Führungskontinuität
- Wirtschaftlichkeit durch Bestandsorientierung
- Verbesserung auch für Fußverkehr
- bei Bürgerveranstaltungen positiv bewertet

### *Nachteile*

- Grunderwerb erforderlich
- Reduzierung von Kfz-Fahrstreifen
- Entfall von Kfz-Parkständen
- Entfall von Begleitgrün und/oder Bäumen
- nur Mindestbreiten umsetzbar
- Zweirichtungsradverkehr
- subjektive Unsicherheit durch hohes Kfz-Verkehrsaufkommen/durch hohen SV-Anteil
- gemeinsame Führung mit Fußverkehr
- bei Bürgerveranstaltungen negativ bewertet

## **Empfehlung**

Es wird Lösungsansatz 3 empfohlen, da dieser die größtmögliche Sicherheit für den Radverkehr bei verhältnismäßig geringem baulichem Aufwand bietet. Diese Meinung wurde auch auf den Bürgerveranstaltungen vertreten. Darüber hinaus sind auch die Flächen für den Fuß- und Kfz-Verkehr den Anforderungen entsprechend dimensioniert.

## **Hinweise**

An gekennzeichneten Stellen ist der Gehweg zurückzubauen und ggf. die mittlere Leitlinie neu zu markieren. Zusätzlich sind Parkstreifen zurückzubauen und Querungshilfen zu versetzen.

Am Knoten Sophie-Scholl-Straße/Leuschnerstraße sind Querungshilfen zu errichten, wofür ein Bordversatz notwendig ist. Etwa 3-4 Bäume entfallen.

Am Knoten Eugen-Richter-Straße/Leuschnerstraße bleibt die Radverkehrsführung auf der Nordseite wie im Bestand. Beim Umbau des Knotens sind weitere Überlegungen zur Radverkehrsführung nötig. Außerdem sind Bordabsenkungen anzulegen und Aufstellflächen für den linksabbiegenden Radverkehr zu schaffen.

Am Knoten Heiligenbergstraße/Leuschnerstraße bleibt die Radverkehrsführung wie im Bestand. Beim Umbau des Knotens sind weitere Überlegungen zur Radverkehrsführung nötig.



## 2.12 Konrad-Adenauer-Straße zw. Korbacher Straße und Birkenkopfstraße

### Bestand

Der ostseitige Gehweg ist für den Radverkehr in beide Fahrtrichtungen freigegeben, die Breite entspricht nicht durchgängig den Vorgaben der Regelwerke. Abschnittsweise fehlen beidseitig Anlagen für den Rad- und Fußverkehr, so dass der Radverkehr im Mischverkehr geführt wird. Die DTV beträgt ca. 22.000 Kfz/Tag (2010).

### genereller Lösungsansatz

Anlage durchgängiger anforderungsgerechter Radverkehrsanlagen - Priorität 1

### Lösungsansatz 1 (Vorzugsvariante)

Aus- bzw. Neubau des westseitigen Gehweges auf 2,50 m. Markieren von Radfahrstreifen auf beiden Seiten der Fahrbahn bis Am Hahnen. Radverkehr ab Am Hahnen auf ostseitigen Seitenraum führen und Zweirichtungsradsverkehrsanlage neu bauen. Entfall von Grün- bzw. Parkstreifen.

#### *Vorteile*

- gesicherte Radverkehrsführung im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs
- gesicherte Radverkehrsführung im Seitenraum
- reduzierte Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs
- Führungskontinuität
- Wirtschaftlichkeit durch Bestandsorientierung
- Verbesserung auch für Fußverkehr
- bei Bürgerveranstaltungen positiv bewertet

#### *Nachteile*

- Grunderwerb erforderlich
- Reduzierung von Kfz-Fahrstreifen
- Entfall von Kfz-Parkständen
- Entfall von Begleitgrün und/oder Bäumen
- nur Mindestbreiten umsetzbar
- Zweirichtungsradsverkehr
- subjektive Unsicherheit durch hohes Kfz-Verkehrsaufkommen/durch hohen SV-Anteil
- gemeinsame Führung mit Fußverkehr (abschnittsweise)
- bei Bürgerveranstaltungen negativ bewertet

### Lösungsansatz 2

Zweirichtungsradsweg in 2,50 m Breite auf Westseite der Fahrbahn markieren und durch Leitpfosten o.ä. baulich von der Fahrbahn abtrennen. Im Bereich des bestehenden Parkstreifens Kfz-Parken auf der Fahrbahn markieren, Radweg hinter Parken entlang führen und durch Sicherheitstrennstreifen und Leitpfosten o.ä. abtrennen.

### *Vorteile*

- gesicherte Radverkehrsführung im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs
- gesicherte Radverkehrsführung im Seitenraum
- reduzierte Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs
- Führungskontinuität
- Wirtschaftlichkeit durch Bestandsorientierung
- Verbesserung auch für Fußverkehr
- bei Bürgerveranstaltungen positiv bewertet

### *Nachteile*

- Grunderwerb erforderlich
- Reduzierung von Kfz-Fahrstreifen
- Entfall von Kfz-Parkständen
- Entfall von Begleitgrün und/oder Bäumen
- nur Mindestbreiten umsetzbar
- Zweirichtungsradverkehr
- subjektive Unsicherheit durch hohes Kfz-Verkehrsaufkommen/durch hohen SV-Anteil
- gemeinsame Führung mit Fußverkehr
- bei Bürgerveranstaltungen negativ bewertet

## **Lösungsansatz 3**

Markieren von beidseitigen Schutzstreifen in 1,50 m Breite. Die verbleibende Fahrgasse beträgt mind. 5,60 m.

### *Vorteile*

- gesicherte Radverkehrsführung im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs
- gesicherte Radverkehrsführung im Seitenraum
- reduzierte Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs
- Führungskontinuität
- Wirtschaftlichkeit durch Bestandsorientierung
- Verbesserung auch für Fußverkehr
- bei Bürgerveranstaltungen positiv bewertet

### *Nachteile*

- Grunderwerb erforderlich
- Reduzierung von Kfz-Fahrstreifen
- Entfall von Kfz-Parkständen
- Entfall von Begleitgrün und/oder Bäumen
- nur Mindestbreiten umsetzbar
- Zweirichtungsradverkehr
- subjektive Unsicherheit durch hohes Kfz-Verkehrsaufkommen/durch hohen SV-Anteil
- gemeinsame Führung mit Fußverkehr
- bei Bürgerveranstaltungen negativ bewertet

## **Empfehlung**

Es wird empfohlen, Lösungsansatz 2 weiter zu verfolgen. Durch bauliche Elemente (z. B. Leitpfosten) kann der Radverkehr sicher und getrennt vom Kfz-Verkehr geführt werden. Ein weitergehender Ausbau ist nicht erforderlich. Da der betrachtete Abschnitt überwiegend anbaufrei ist, ist der Einsatz eines Zweirichtungsradwegs vertretbar.

Zu berücksichtigen ist, dass bei diesem Lösungsansatz nach wie vor abschnittsweise keine Anlagen für den Fußverkehr zur Verfügung stehen. Soll auch für den Fußverkehr eine durchgängige Nutzbarkeit geschaffen werden, ist dies zusätzlich zur Radverkehrsanlage gemäß Lösungsansatz 2 zu prüfen oder alternativ Lösungsansatz 1 weiter zu verfolgen. Die gemeinsame Nutzung durch Fuß- und Radverkehr wäre durch den zu erwartenden geringen Fußverkehrsanteil in diesem Fall vertretbar.

Bei der vorliegenden hohen Kfz-Verkehrsstärke sowie insbesondere dem Außerortscharakter der Straße ist damit zu rechnen, dass bei Lösungsansatz 3 (Schutzstreifen) deutliche Bedenken bei den Radfahrenden bestehen.

## **Abstimmungen**

Im Zuge der Abstimmung wurde Lösungsansatz 1 favorisiert. Dieser bietet eine durchgängig sichere Radverkehrsführung auf separierten Radfahrstreifen und gleichzeitig den Ausbau von Gehwegen. Zur Anbindung der selbständigen Wegeverbindung „Am Hahnen“ wird der Radverkehr bereits hier (vor dem Knoten

## **Hinweise**

Die Weiterführung des Radverkehrs im Knoten Korbacher Straße wurde nicht weiter betrachtet.

## 2.13 Druseltalstraße zw. Baunsbergstraße und Hasselweg

### Bestand

Der Radverkehr wird im Zuge der Druseltalstraße im Mischverkehr geführt. Bei einer DTV von ca. 20.000 Kfz/Tag (2010) ist diese Führungsform nicht verträglich. Für den Kfz-Verkehr stehen zwei Fahrstreifen je Richtung zur Verfügung, die z. T. durch einen begrünten Mittelstreifen getrennt sind.

### genereller Lösungsansatz

Anlage durchgängiger Radverkehrsanlagen - Priorität 1

#### Lösungsansatz 1

Ausbau südseitiger Seitenraum bzw. Grünfläche zu gemeinsamem Geh- und Radweg in mind. 3 m Breite (zzgl. Sicherheitstrennstreifen). Anordnung gemeinsamer Geh- und Radweg auf bestehendem nordseitigen Gehweg. Ein Sicherheitstrennstreifen ist beim nordseitigen gemeinsamen Geh- und Radweg aufgrund des Grünstreifens zur Fahrbahn nicht zusätzlich nötig.

#### *Vorteile*

- gesicherte Radverkehrsführung im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs
- gesicherte Radverkehrsführung im Seitenraum
- reduzierte Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs
- Führungskontinuität
- Wirtschaftlichkeit durch Bestandsorientierung
- Verbesserung auch für Fußverkehr
- bei Bürgerveranstaltungen positiv bewertet

#### *Nachteile*

- Grunderwerb erforderlich
- Reduzierung von Kfz-Fahrstreifen
- Entfall von Kfz-Parkständen
- Entfall von Begleitgrün und/oder Bäumen
- nur Mindestbreiten umsetzbar
- Zweirichtungsradverkehr
- subjektive Unsicherheit durch hohes Kfz-Verkehrsaufkommen/durch hohen SV-Anteil
- gemeinsame Führung mit Fußverkehr
- bei Bürgerveranstaltungen negativ bewertet

#### Lösungsansatz 2

Anlage von beidseitigen Radwegen. Auf der Nordseite entfällt hierfür ein Teil der sehr breiten Fahrbahn, die bestehenden zwei Fahrstreifen können erhalten bleiben. Auf der Südseite ist ein Ausbau des Seitenraums erforderlich. Im Bereich der Busspur verbleibt dabei nur ein Kfz-Fahrstreifen, alternativ könnte die Busspur aufgegeben und durchgängig zwei Kfz-Fahrstreifen beibehalten werden.

### *Vorteile*

- gesicherte Radverkehrsführung im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs
- gesicherte Radverkehrsführung im Seitenraum
- reduzierte Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs
- Führungskontinuität
- Wirtschaftlichkeit durch Bestandsorientierung
- Verbesserung auch für Fußverkehr
- bei Bürgerveranstaltungen positiv bewertet

### *Nachteile*

- Grunderwerb erforderlich
- Reduzierung von Kfz-Fahrstreifen
- Entfall von Kfz-Parkständen
- Entfall von Begleitgrün und/oder Bäumen
- nur Mindestbreiten umsetzbar
- Zweirichtungsradverkehr
- subjektive Unsicherheit durch hohes Kfz-Verkehrsaufkommen/durch hohen SV-Anteil
- gemeinsame Führung mit Fußverkehr
- bei Bürgerveranstaltungen negativ bewertet

### **Lösungsansatz 3 (Vorzugsvariante)**

Markieren von beidseitigen Radfahrstreifen in 2,00 m Breite. Die bestehenden zwei Fahrstreifen je Richtung können erhalten bleiben, wenn die vorhandenen Rinnen vom Radverkehr sicher mitgenutzt werden können. Der Radfahrstreifen geht südseitig in die Busspuren (Bus, Radverkehr frei) über. Die Seitenräume bleiben unverändert.

### *Vorteile*

- gesicherte Radverkehrsführung im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs
- gesicherte Radverkehrsführung im Seitenraum
- reduzierte Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs
- Führungskontinuität
- Wirtschaftlichkeit durch Bestandsorientierung
- Verbesserung auch für Fußverkehr
- bei Bürgerveranstaltungen positiv bewertet

### *Nachteile*

- Grunderwerb erforderlich
- Reduzierung von Kfz-Fahrstreifen
- Entfall von Kfz-Parkständen
- Entfall von Begleitgrün und/oder Bäumen
- nur Mindestbreiten umsetzbar
- Zweirichtungsradverkehr
- subjektive Unsicherheit durch hohes Kfz-Verkehrsaufkommen/durch hohen SV-Anteil
- gemeinsame Führung mit Fußverkehr
- bei Bürgerveranstaltungen negativ bewertet

## **Empfehlung**

Es wird Lösungsansatz 3 empfohlen, da dieser am einfachsten und wirtschaftlichsten umzusetzen ist und mit z. T. über das Regemaß hinausgehenden Breiten größtmögliche Sicherheit für Radfahrende bietet. Diese Meinung wurde auch auf den Bürgerveranstaltungen vertreten. Eine gemeinsame Nutzung von Fahrstreifen durch Busse und Radfahrende wird als verträglich angesehen, insbesondere, weil nur kurze Abschnitte betroffen sind.

## **Abstimmungen**

Es war Wunsch der Stadt Kassel die Fahrbahnaufteilung von jeweils 3,25 m auf 3,00 m auf der Seite des Radfahrstreifens und 3,50 m auf Seite des Mittelstreifens zu ändern, damit die mittlere Rinne nicht vom Kfz Verkehr überfahren werden (Schäden).

## **Hinweise**

An gekennzeichneten Stellen ist die vorhandene mittlere Leitlinie zu demarkieren und neu zu markieren, sind vorhandene und bleibende Markierungen zu prüfen und ggf. zu erneuern sowie vorherige Fahrbahnrandmarkierungen zu entfernen.

Ggf. sind Aufstellflächen für den Radverkehr aus der Kunoldstraße zu verbreitern.

## 2.14 Baunsbergstraße zw. Druseltalstraße und Landgraf-Karl-Straße

### Bestand

Insgesamt fehlt im Zuge der Baunsbergstraße eine Führungskontinuität. Auf der Ostseite wird der Radverkehr im Mischverkehr geführt. Zwischen Kurhausstraße und Druseltalstraße ist westseitig ein Radfahrstreifen markiert. Der westliche Gehweg ist zwischen Spreeweg und dem Beginn des Radfahrstreifens für den Radverkehr freigegeben, zwischen Spreeweg und An den Eichen auch in der Gegenrichtung. Zwischen An den Eichen und Landgraf-Karl-Straße fährt die Straßenbahn ohne separaten Gleiskörper in der Fahrbahnmitte, hier sind beidseitig Schutzstreifen markiert. Die DTV beträgt ca. 8.000 Kfz/Tag (2010).

### genereller Lösungsansatz

Anlage durchgängiger anforderungsgerechter Radverkehrsanlagen - Priorität 2

### Lösungsansatz 1 (abschnittsweise Vorzugsvariante)

Markieren beidseitiger Radfahrstreifen in 2 m Breite. Aus- bzw. Neubau anforderungsgerechter Gehwege in mind. 2,50 m Breite (abschnittsweise nur geringere Breite möglich). Dafür entfallen z. T. begrünte oder unbefestigte Flächen. In Bereichen mit Entwässerungsgraben ist es erforderlich diesen zu überbauen und die Entwässerung neu zu planen. Die vorhandene Nebenfahrbahn wird in den Straßenquerschnitt integriert. Im nördlichen Abschnitt (Bereich mit Straßenbahn) wird auf der Westseite ein baulicher Radweg angelegt, das Kfz-Parken entfällt.

#### *Vorteile*

- gesicherte Radverkehrsführung im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs
- gesicherte Radverkehrsführung im Seitenraum
- reduzierte Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs
- Führungskontinuität
- Wirtschaftlichkeit durch Bestandsorientierung
- Verbesserung auch für Fußverkehr
- bei Bürgerveranstaltungen positiv bewertet

#### *Nachteile*

- Grunderwerb erforderlich
- Reduzierung von Kfz-Fahrstreifen
- Entfall von Kfz-Parkständen
- Entfall von Begleitgrün und/oder Bäumen
- nur Mindestbreiten umsetzbar
- Zweirichtungsradverkehr
- subjektive Unsicherheit durch hohes Kfz-Verkehrsaufkommen/durch hohen SV-Anteil
- gemeinsame Führung mit Fußverkehr
- bei Bürgerveranstaltungen negativ bewertet

## Lösungsansatz 2 (abschnittsweise Vorzugsvariante)

Markieren beidseitiger Radfahrstreifen, abschnittsweise als „Protected Bike Lane“. Aus- bzw. Neubau anforderungsgerechter Gehwege in mind. 2,50 m Breite. Dafür entfallen z. T. begrünte oder unbefestigte Flächen. In Bereichen mit Entwässerungsgraben ist es erforderlich diesen zu überbauen und die Entwässerung neu zu planen. Die vorhandene Nebenfahrbahn wird in den Straßenquerschnitt integriert. Es entfallen einzelne Parkstände.

### *Vorteile*

- gesicherte Radverkehrsführung im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs
- gesicherte Radverkehrsführung im Seitenraum
- reduzierte Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs
- Führungskontinuität
- Wirtschaftlichkeit durch Bestandsorientierung
- Verbesserung auch für Fußverkehr
- bei Bürgerveranstaltungen positiv bewertet

### *Nachteile*

- Grunderwerb erforderlich
- Reduzierung von Kfz-Fahrstreifen
- Entfall von Kfz-Parkständen
- Entfall von Begleitgrün und/oder Bäumen
- nur Mindestbreiten umsetzbar
- Zweirichtungsradverkehr
- subjektive Unsicherheit durch hohes Kfz-Verkehrsaufkommen/durch hohen SV-Anteil
- gemeinsame Führung mit Fußverkehr
- bei Bürgerveranstaltungen negativ bewertet

## Lösungsansatz 3

Markieren durchgängiger Radfahrstreifen auf beiden Seiten in 1,85 m bzw. 2,00 m Breite. Abschnittsweise Aus- bzw. Neubau anforderungsgerechter Gehwege in mind. 2,50 m Breite. Dafür entfallen z. T. begrünte oder unbefestigte Flächen. In Bereichen mit Entwässerungsgraben ist es erforderlich diesen zu überbauen und die Entwässerung neu zu planen. Die vorhandene Nebenfahrbahn wird in den Straßenquerschnitt integriert und neue Kfz-Parkstände angelegt.



### *Vorteile*

- gesicherte Radverkehrsführung im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs
- gesicherte Radverkehrsführung im Seitenraum
- reduzierte Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs
- Führungskontinuität
- Wirtschaftlichkeit durch Bestandsorientierung
- Verbesserung auch für Fußverkehr
- bei Bürgerveranstaltungen positiv bewertet

### *Nachteile*

- Grunderwerb erforderlich
- Reduzierung von Kfz-Fahrstreifen
- Entfall von Kfz-Parkständen
- Entfall von Begleitgrün und/oder Bäumen
- nur Mindestbreiten umsetzbar
- Zweirichtungsradverkehr
- subjektive Unsicherheit durch hohes Kfz-Verkehrsaufkommen/durch hohen SV-Anteil
- gemeinsame Führung mit Fußverkehr
- bei Bürgerveranstaltungen negativ bewertet

### **Empfehlung**

Es wird Lösungsansatz 1 oder 2 empfohlen, da dieser die größtmögliche Sicherheit für den Radverkehr sowie Möglichkeiten zur anforderungsgerechten Verbreiterung der Gehwege (Förderung Nahmobilität) bietet.

Die zusätzliche Sicherung der Radfahrstreifen durch Poller und Sperrflächen (Protected Bike Lanes) ist auf der Westseite zwischen dem Ederweg und der Landgraf-Karl-Straße möglich. Aufgrund zahlreicher Zufahrten ist eine durchgängige Protection auf der Ostseite nicht möglich. Hier sollte nach Möglichkeit punktuell taktile Elemente in die Breitstrichmarkierung des Radfahrstreifens ergänzt werden. Das Kfz-Parken im Bereich mit Straßenbahn entfällt, da bei Beibehalten der Lage der Schienen nicht ausreichend Sicherheitsraum zwischen der Straßenbahn und den Radfahrstreifen gewährleistet werden kann.

### **Hinweis**

Gemäß dem anstehenden Kfz-Aufkommen könnten generell auch Schutzstreifen zum Einsatz kommen. Der Straßenquerschnitt ermöglicht jedoch auch die Anlage von Radfahrstreifen, die nicht vom Kfz-Verkehr überfahren werden dürfen. Eine Querschnittsvariante mit beidseitigen Schutzstreifen wurde geprüft, im Zuge der Endabstimmung jedoch nicht weiterverfolgt.

## 2.15 Kohlenstraße zw. Bertha-von-Suttner-Str. und Wittrockstraße

### Bestand

Zwischen der Bertha-von-Suttner-Straße und der Christian-Reul-Straße wird der Radverkehr beidseitig im Mischverkehr geführt. Bei einer DTV von ca. 25.000 Kfz/Tag (2010) ist diese Führungsform nicht verträglich. Im restlichen Streckenabschnitt ist der Gehweg für den Radverkehr freigegeben, nordseitig teilweise für beide Fahrtrichtungen. Die DTV beträgt hier zwischen ca. 18.500 und 23.500 Kfz/Tag (2010). Auch diese Führungsform entspricht nicht den Vorgaben der Regelwerke.

### genereller Lösungsansatz

Anlage durchgängiger anforderungsgerechter Radverkehrsanlagen - Priorität 1

### Lösungsansatz 1

Ausweisung der Seitenräume als gemeinsame Geh- und Radwege bei unverändertem Querschnitt. Markieren von Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Kfz. Für den Kfz-Verkehr können zwei Fahrstreifen je Richtung erhalten bleiben.

#### *Vorteile*

- gesicherte Radverkehrsführung im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs
- gesicherte Radverkehrsführung im Seitenraum
- reduzierte Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs
- Führungskontinuität
- Wirtschaftlichkeit durch Bestandsorientierung
- Verbesserung auch für Fußverkehr
- bei Bürgerveranstaltungen positiv bewertet

#### *Nachteile*

- Grunderwerb erforderlich
- Reduzierung von Kfz-Fahrstreifen
- Entfall von Kfz-Parkständen
- Entfall von Begleitgrün und/oder Bäumen
- nur Mindestbreiten umsetzbar
- Zweirichtungsradverkehr
- subjektive Unsicherheit durch hohes Kfz-Verkehrsaufkommen/durch hohen SV-Anteil
- gemeinsame Führung mit Fußverkehr
- bei Bürgerveranstaltungen negativ bewertet

### Lösungsansatz 2

Anlage von beidseitigen Radwegen. Teilweise ist ein Ausbau der Seitenräume erforderlich, damit anforderungsgerechte Rad- und Gehwege zzgl. Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Kfz umgesetzt werden können. Um für beide Fahrtrichtungen jeweils zwei Kfz-Fahrtstreifen beibehalten zu können, werden die Gehwege in leicht reduzierter Breite (2,25 m) angelegt. Damit verbleiben für den Kfz-Verkehr zwei Fahrstreifen je Richtung, die im westlichen Abschnitt als überbreite Fahrstreifen angelegt werden.

Alternativ können durch den Wegfall von Kfz-Stellplätzen (einseitig) oder die durchgängige Reduzierung auf je einen Kfz-Fahrstreifen pro Fahrtrichtung, die Gehwege in 2,5 m Breite ausgebaut werden.

#### *Vorteile*

- gesicherte Radverkehrsführung im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs
- gesicherte Radverkehrsführung im Seitenraum
- reduzierte Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs
- Führungskontinuität
- Wirtschaftlichkeit durch Bestandsorientierung
- Verbesserung auch für Fußverkehr
- bei Bürgerveranstaltungen positiv bewertet

#### *Nachteile*

- Grunderwerb erforderlich
- Reduzierung von Kfz-Fahrstreifen
- Entfall von Kfz-Parkständen
- Entfall von Begleitgrün und/oder Bäumen
- nur Mindestbreiten umsetzbar
- Zweirichtungsradverkehr
- subjektive Unsicherheit durch hohes Kfz-Verkehrsaufkommen/durch hohen SV-Anteil
- gemeinsame Führung mit Fußverkehr
- bei Bürgerveranstaltungen negativ bewertet

### **Lösungsansatz 3**

Markieren beidseitiger Radfahrstreifen in 1,85 m Breite (zzgl. Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Kfz). Reduzierung auf je einen Kfz-Fahrstreifen je Richtung zzgl. Abbiegefahrstreifen. Der Radfahrstreifen wird auch in den Abbiegefahrstreifen integriert.

#### *Vorteile*

- gesicherte Radverkehrsführung im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs
- gesicherte Radverkehrsführung im Seitenraum
- reduzierte Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs
- Führungskontinuität
- Wirtschaftlichkeit durch Bestandsorientierung
- Verbesserung auch für Fußverkehr
- bei Bürgerveranstaltungen positiv bewertet

#### *Nachteile*

- Grunderwerb erforderlich
- Reduzierung von Kfz-Fahrstreifen
- Entfall von Kfz-Parkständen
- Entfall von Begleitgrün und/oder Bäumen
- nur Mindestbreiten umsetzbar
- Zweirichtungsradverkehr
- subjektive Unsicherheit durch hohes Kfz-Verkehrsaufkommen/durch hohen SV-Anteil
- gemeinsame Führung mit Fußverkehr
- bei Bürgerveranstaltungen negativ bewertet

#### Lösungsansatz 4 (Vorzugsvariante)

Markieren beidseitiger Radfahrstreifen in 1,85 m Breite (zzgl. Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Kfz). Reduzierung auf je einen Kfz-Fahrstreifen je Richtung zzgl. Abbiegefahrstreifen. Einbau eines Multifunktionsstreifens von 3,50 m Breite. Z. T. entfallen Parkstände. Der Radfahrstreifen wird auch in den Abbiegefahrstreifen integriert, am Knoten zur Bertha-von Suttner-Straße verbleibt neben den Radfahrstreifen jeweils ein überbreiter Fahrstreifen.

##### *Vorteile*

- gesicherte Radverkehrsführung im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs
- gesicherte Radverkehrsführung im Seitenraum
- reduzierte Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs
- Führungskontinuität
- Wirtschaftlichkeit durch Bestandsorientierung
- Verbesserung auch für Fußverkehr
- bei Bürgerveranstaltungen positiv bewertet

##### *Nachteile*

- Grunderwerb erforderlich
- Reduzierung von Kfz-Fahrstreifen
- Entfall von Kfz-Parkständen
- Entfall von Begleitgrün und/oder Bäumen
- nur Mindestbreiten umsetzbar
- Zweirichtungsradverkehr
- subjektive Unsicherheit durch hohes Kfz-Verkehrsaufkommen/durch hohen SV-Anteil
- gemeinsame Führung mit Fußverkehr
- bei Bürgerveranstaltungen negativ bewertet

#### **Empfehlung**

Es wird Lösungsansatz 3 empfohlen, da dieser die größtmögliche Sicherheit für den Radverkehr bietet und zugleich eine Angebotsverbesserung für den Fußverkehr aufweist. Diese Meinung wurde auch auf den Bürgerveranstaltungen vertreten. Ob eine Reduzierung auf je einen Kfz-Fahrstreifen zu vertreten ist, ist abzuwägen. Da auch im weiteren Verlauf des Straßenzuges abschnittsweise nur ein Kfz-Fahrstreifen pro Richtung zur Verfügung steht, wird vermutet, dass eine entsprechende Reduzierung verträglich wäre.

Alternativ wäre im Lösungsansatz 3 die Möglichkeit zu prüfen, ob auf die vorhandenen Parkflächen zu Gunsten eines Erhalts von zwei Kfz-Fahrstreifen je Richtung verzichtet werden kann. Sind beide Alternativen nicht vertretbar, ist eine Umsetzung von Lösungsansatz 2 zu prüfen. Jedoch sei darauf hingewiesen, dass die Breiten für Rad- und Gehweg hier überwiegend nur den Mindestmaßen entsprechen können und ein beidseitiger Ausbau der Seitenräume nötig ist.

#### **Abstimmungen**

Im Zuge der Abstimmung wurde Lösungsansatz 3 weiter konkretisiert und ein vierter Lösungsansatz mit Radfahrstreifen und Multifunktionsstreifen zwischen Christian-Reul-Straße bis Linksabiegestreifen Wittrockstraße favorisiert.

## **Hinweise**

An gekennzeichneten Stellen wird die vorherige Markierung für das Parken demarkiert.

Multifunktionsstreifen evtl. in Pflaster errichten.

Die Busbucht sollte bis zu Beginn des Parkens zurückgebaut werden.

An der Kreuzung Kohlenstraße/Virchowstraße sollte eine Aufstellfläche für linksabbiegenden Radverkehr angebracht werden.

## 2.16 Kohlenstraße zw. Friedenstraße und Schönfelder Straße

### Bestand

Der Radverkehr wird im betrachteten Abschnitt der Kohlenstraße im Mischverkehr geführt. Die DTV beträgt ca. 10.000 Kfz/Tag (2018). Im westlichen Bereich der Kohlenstraße (außerhalb des betrachteten Abschnitts) wird der Radverkehr auf Schutzstreifen geführt, für den Kfz-Verkehr besteht pro Fahrtrichtung lediglich ein Fahrstreifen.

### genereller Lösungsansatz

Anlage durchgängiger Radverkehrsanlagen - Priorität 1

#### Lösungsansatz 1

Ausweisung der Seitenräume als gemeinsame Geh- und Radwege. Markieren von Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Kfz. Damit ein Mindestmaß von 2,50 m zzgl. 0,50 m Sicherheitstrennstreifen umsetzbar ist, ist ein Ausbau des südlichen Seitenraumes z. T. sowie eine Reduzierung der Breite des Kfz-Parkstreifens erforderlich. Für den Kfz-Verkehr können zwei Fahrstreifen je Richtung erhalten bleiben.

#### *Vorteile*

- gesicherte Radverkehrsführung im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs
- gesicherte Radverkehrsführung im Seitenraum
- reduzierte Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs
- Führungskontinuität
- Wirtschaftlichkeit durch Bestandsorientierung
- Verbesserung auch für Fußverkehr
- bei Bürgerveranstaltungen positiv bewertet

#### *Nachteile*

- Grunderwerb erforderlich
- Reduzierung von Kfz-Fahrstreifen
- Entfall von Kfz-Parkständen
- Entfall von Begleitgrün und/oder Bäumen
- nur Mindestbreiten umsetzbar
- Zweirichtungsradverkehr
- subjektive Unsicherheit durch hohes Kfz-Verkehrsaufkommen/durch hohen SV-Anteil
- gemeinsame Führung mit Fußverkehr
- bei Bürgerveranstaltungen negativ bewertet

#### Lösungsansatz 2

Anlage von beidseitigen Radwegen. Hierfür ist ein Ausbau der Seitenräume erforderlich, damit Radwege in 1,60 m und Gehwege in 2,50 m Breite sowie Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Kfz umgesetzt werden können. Der vorhandene Parkstreifen sowie die Fahrbahn werden in der Breite leicht reduziert. Für den Kfz-Verkehr verbleibt eine Fahrbahnbreite von ca. 10 m, die entweder in zwei überbreite Fahrstreifen oder zwei Fahrstreifen zzgl. Abbiegefahrestreifen an Knoten aufgeteilt werden kann.

### *Vorteile*

- gesicherte Radverkehrsführung im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs
- gesicherte Radverkehrsführung im Seitenraum
- reduzierte Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs
- Führungskontinuität
- Wirtschaftlichkeit durch Bestandsorientierung
- Verbesserung auch für Fußverkehr
- bei Bürgerveranstaltungen positiv bewertet

### *Nachteile*

- Grunderwerb erforderlich
- Reduzierung von Kfz-Fahrstreifen
- Entfall von Kfz-Parkständen
- Entfall von Begleitgrün und/oder Bäumen
- nur Mindestbreiten umsetzbar
- Zweirichtungsradverkehr
- subjektive Unsicherheit durch hohes Kfz-Verkehrsaufkommen/durch hohen SV-Anteil
- gemeinsame Führung mit Fußverkehr
- bei Bürgerveranstaltungen negativ bewertet

### **Lösungsansatz 3 (Vorzugsvariante)**

Markieren beidseitiger Schutzstreifen in 1,50 m Breite. Dadurch erforderliche Reduzierung auf einen (überbreiten) Kfz-Fahrstreifen je Richtung. Die Seitenräume sowie das Kfz-Parken bleiben überwiegend unverändert, auf der Südseite kann der Sicherheitstrennstreifen im bestehenden Parkstreifen markiert werden.

### *Vorteile*

- gesicherte Radverkehrsführung im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs
- gesicherte Radverkehrsführung im Seitenraum
- reduzierte Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs
- Führungskontinuität
- Wirtschaftlichkeit durch Bestandsorientierung
- Verbesserung auch für Fußverkehr
- bei Bürgerveranstaltungen positiv bewertet

### *Nachteile*

- Grunderwerb erforderlich
- Reduzierung von Kfz-Fahrstreifen
- Entfall von Kfz-Parkständen
- Entfall von Begleitgrün und/oder Bäumen
- nur Mindestbreiten umsetzbar
- Zweirichtungsradverkehr
- subjektive Unsicherheit durch hohes Kfz-Verkehrsaufkommen/durch hohen SV-Anteil
- gemeinsame Führung mit Fußverkehr
- bei Bürgerveranstaltungen negativ bewertet

## **Empfehlung**

Da im angrenzenden Streckenabschnitt zwischen Wittrockstraße und Friedenstraße bereits Schutzstreifen markiert sind, wird im Sinne einer Führungskontinuität empfohlen auch in diesem Abschnitt den Radverkehr auf Schutzstreifen zu führen (Lösungsansatz 3). Durch diese Radverkehrsführung werden zudem Konflikte mit dem Fußverkehr oder die Unterschreitung von Mindestbreiten an Engstellen vermieden. Stadteinwärts (Nordseite) verbleibt ein Fahrstreifen, stadtauswärts verbleiben ein Geradeaus- und ein Linksabbiegestreifen. Östlich des Kochwegs kann das Schrägparken zu Längsparken umgebaut werden.

## **Hinweise**

Am Knoten Kohlenstraße/Friedenstraße sollte auf der Nordseite der Kohlenstraße eine Aufstellfläche für den linksabbiegenden Radverkehr errichtet werden. Dafür entfällt ein Stellplatz. Ggf. sollte ein Anforderungstaster eingerichtet werden.

Auf der Kohlenstraße zwischen Friedenstraße und Schönfelder Straße kommt es zur Reduzierung auf zwei Kfz-Fahrstreifen.



## 2.17 Tischbeinstraße zw. Schönfelder Straße und Gräfestraße

### Bestand

Zwischen Schönfelder Straße und Leibnizstraße wird der Radverkehr beidseitig im Mischverkehr geführt. Im restlichen Streckenabschnitt ist der nordseitige Gehweg für den Radverkehr in beiden Fahrtrichtungen freigegeben. Auf der Südseite ist ein Schutzstreifen markiert. Die DTV beträgt zwischen ca. 7.000 und 8.500 Kfz/Tag (2010).

### genereller Lösungsansatz

Anlage durchgängiger Radverkehrsanlagen – Priorität 2

### Lösungsansatz 1 (Vorzugsvariante)

Markieren beidseitiger Schutzstreifen unter Aufgabe des Kfz-Parkens im östlichen Abschnitt. Der nordseitige Gehweg könnte aufgrund seiner Breite zwischen Gräfestraße und Kantstraße zusätzlich für den richtungstreuen Radverkehr freigegeben werden (Angebot duale Führung für unsichere Radfahrende).

#### *Vorteile*

- gesicherte Radverkehrsführung im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs
- gesicherte Radverkehrsführung im Seitenraum
- reduzierte Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs
- Führungskontinuität
- Wirtschaftlichkeit durch Bestandsorientierung
- Verbesserung auch für Fußverkehr
- bei Bürgerveranstaltungen positiv bewertet

#### *Nachteile*

- Grunderwerb erforderlich
- Reduzierung von Kfz-Fahrstreifen
- Entfall von Kfz-Parkständen
- Entfall von Begleitgrün und/oder Bäumen
- nur Mindestbreiten umsetzbar
- Zweirichtungsradverkehr
- subjektive Unsicherheit durch hohes Kfz-Verkehrsaufkommen/durch hohen SV-Anteil
- gemeinsame Führung mit Fußverkehr
- bei Bürgerveranstaltungen negativ bewertet

### Lösungsansatz 2

Durchgängiges Markieren eines südseitigen Schutzstreifens zzgl. Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Kfz. Die Seitenräume bleiben unverändert. Der nordseitige Gehweg wird durchgängig für den richtungstreuen Radverkehr freigeben, hierfür werden Sicherheitstrennstreifen ergänzt.

### *Vorteile*

- gesicherte Radverkehrsführung im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs
- gesicherte Radverkehrsführung im Seitenraum
- reduzierte Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs
- Führungskontinuität
- Wirtschaftlichkeit durch Bestandsorientierung
- Verbesserung auch für Fußverkehr
- bei Bürgerveranstaltungen positiv bewertet

### *Nachteile*

- Grunderwerb erforderlich
- Reduzierung von Kfz-Fahrstreifen
- Entfall von Kfz-Parkständen
- Entfall von Begleitgrün und/oder Bäumen
- nur Mindestbreiten umsetzbar
- Zweirichtungsradverkehr
- subjektive Unsicherheit durch hohes Kfz-Verkehrsaufkommen/durch hohen SV-Anteil
- gemeinsame Führung mit Fußverkehr
- bei Bürgerveranstaltungen negativ bewertet

## **Lösungsansatz 3**

Markieren beidseitiger Schutzstreifen zzgl. Sicherheitstrennstreifen zum Kfz-Parken. Beibehalten der Kfz-Parkstände durch abschnittsweises aufgesetztes Kfz-Parken bzw. Rückbau des Gehweges auf der Nordseite.

### *Vorteile*

- gesicherte Radverkehrsführung im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs
- gesicherte Radverkehrsführung im Seitenraum
- reduzierte Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs
- Führungskontinuität
- Wirtschaftlichkeit durch Bestandsorientierung
- Verbesserung auch für Fußverkehr
- bei Bürgerveranstaltungen positiv bewertet

### *Nachteile*

- Grunderwerb erforderlich
- Reduzierung von Kfz-Fahrstreifen
- Entfall von Kfz-Parkständen
- Entfall von Begleitgrün und/oder Bäumen
- nur Mindestbreiten umsetzbar
- Zweirichtungsradverkehr
- subjektive Unsicherheit durch hohes Kfz-Verkehrsaufkommen/durch hohen SV-Anteil
- gemeinsame Führung mit Fußverkehr
- bei Bürgerveranstaltungen negativ bewertet

## **Empfehlung**

Im Sinne der Führungskontinuität wird empfohlen beidseitig Schutzstreifen zu markieren. Dies ist durch Lösungsansatz 1 bzw. 3 möglich. Der Lösungsansatz 1 ist im Bestand umsetzbar, allerdings entfallen vereinzelt Kfz-Stellplätze. Diese könnten in Lösungsansatz 3 durch einen Umbau des nordseitigen Seitenraumes erhalten bleiben.

Im Sinne der Führungskontinuität sollte die Radverkehrsführung in Abhängigkeit von den Entscheidungen bezüglich des weiteren Verlaufes der Tischbeinstraße Richtung Osten erfolgen

## **Abstimmungen**

Lösungsvorschlag 1 wird befürwortet.

## **Hinweise**

Die Schutzstreifen sind an Querungshilfen zu unterbrechen oder mit mind. 1,25 m an Querungshilfen vorbeizuführen. Auf der Nordseite der Kreuzung Tischbeinstraße/Gräfestraße ist eine Bordabsenkung vorhanden, ab hier sollte der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Bei Aufgabe der südlichen Kfz-Parkstände kann der nordseitige Schutzstreifen weitergeführt werden, ggf. muss der Gehweg auf der Nordseite rückgebaut werden.

## 2.18 Knorrstraße zw. Neue Straße und Credéstraße

### Bestand

Der Radverkehr wird in der Knorrstraße im Mischverkehr geführt. Es ist 30 km/h als Höchstgeschwindigkeit angeordnet. Die DTV beträgt ca. 5.000 Kfz/Tag (2010). Der Streckenabschnitt weist stellenweise größere Belagsschäden auf.

### genereller Lösungsansatz

Belagserneuerung und Sicherung des Radverkehrs. Sicherung der Querung Credéstraße zur Weiterführung auf selbständiger Radverbindung - Priorität 2

### Lösungsansatz 1 (Vorzugsvariante)

Belagserneuerung. Radverkehr weiterhin im Mischverkehr. Markieren von beidseitigen Schutzstreifen im Bereich der Einmündung Credéstraße.

#### *Vorteile*

- gesicherte Radverkehrsführung im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs (z. T.)
- gesicherte Radverkehrsführung im Seitenraum
- reduzierte Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs
- Führungskontinuität
- Wirtschaftlichkeit durch Bestandsorientierung
- Verbesserung auch für Fußverkehr
- bei Bürgerveranstaltungen positiv bewertet

#### *Nachteile*

- Grunderwerb erforderlich
- Reduzierung von Kfz-Fahrstreifen
- Entfall von Kfz-Parkständen
- Entfall von Begleitgrün und/oder Bäumen
- nur Mindestbreiten umsetzbar
- Zweirichtungsradverkehr
- subjektive Unsicherheit durch hohes Kfz-Verkehrsaufkommen/durch hohen SV-Anteil
- gemeinsame Führung mit Fußverkehr
- bei Bürgerveranstaltungen negativ bewertet

### Lösungsansatz 2

Belagserneuerung. Markieren eines Schutzstreifens von 1,50 m Breite auf der Südseite. Markierung von vorhandenen Kfz-Parkstreifen ergänzen und Sicherheitstrennstreifen zwischen Parken und Schutzstreifen markieren. Auf der Nordseite weiterhin Führung des Radverkehrs im Mischverkehr.

### *Vorteile*

- gesicherte Radverkehrsführung im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs
- gesicherte Radverkehrsführung im Seitenraum
- reduzierte Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs
- Führungskontinuität
- Wirtschaftlichkeit durch Bestandsorientierung
- Verbesserung auch für Fußverkehr
- bei Bürgerveranstaltungen positiv bewertet

### *Nachteile*

- Grunderwerb erforderlich
- Reduzierung von Kfz-Fahrstreifen
- Entfall von Kfz-Parkständen
- Entfall von Begleitgrün und/oder Bäumen
- nur Mindestbreiten umsetzbar
- Zweirichtungsradverkehr
- subjektive Unsicherheit durch hohes Kfz-Verkehrsaufkommen/durch hohen SV-Anteil
- gemeinsame Führung mit Fußverkehr
- bei Bürgerveranstaltungen negativ bewertet

### **Lösungsansatz 3**

Belagserneuerung. Führung des Radverkehrs weiterhin im Mischverkehr. Ausbau der Seitenräume auf 2,50 m. Markieren von beidseitigen Schutzstreifen im Bereich der Einmündung Credéstraße.

### *Vorteile*

- gesicherte Radverkehrsführung im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs (z. T.)
- gesicherte Radverkehrsführung im Seitenraum
- reduzierte Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs
- Führungskontinuität
- Wirtschaftlichkeit durch Bestandsorientierung
- Verbesserung auch für Fußverkehr
- bei Bürgerveranstaltungen positiv bewertet

### *Nachteile*

- Grunderwerb erforderlich
- Reduzierung von Kfz-Fahrstreifen
- Entfall von Kfz-Parkständen
- Entfall von Begleitgrün und/oder Bäumen
- nur Mindestbreiten umsetzbar
- Zweirichtungsradverkehr
- subjektive Unsicherheit durch hohes Kfz-Verkehrsaufkommen/durch hohen SV-Anteil
- gemeinsame Führung mit Fußverkehr
- bei Bürgerveranstaltungen negativ bewertet

## **Empfehlung**

Bei einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h ist Mischverkehr verträglich, daher wird Lösungsansatz 1 empfohlen. Die Sicherung durch Schutzstreifen im Einmündungsbereich dient der Verdeutlichung der Radverkehrsführung. Ein Ausbau der Gehwege ohne Freigabe für den Radverkehr (Lösungsansatz 3) wäre darüber hinaus auch eine deutliche Verbesserung für den Fußverkehr (Förderung Nahmobilität).

## **Abstimmungen**

Es wird empfohlen, Tempo 30 zu belassen, ansonsten sollten weitere Überlegungen zur Radverkehrsführung gemacht werden.

Für die Anbindung der selbständigen Wegeverbindung über die Credéstraße hinaus wurden Varianten zur sicheren und komfortablen Querung der Credéstraße aufgezeigt:

- Variante 1:  
Querungshilfen beidseitig der Knorrstraße anlegen und ausreichend dimensionieren.
- Variante 2:  
Vorrang ändern und Aufpflasterungen beidseits der Knorrstraße einbauen.
- Variante 3:  
Signalisierung des Knotens, inkl. Anforderungstaster oder Detektoren für Radverkehr aus selbständiger Wegeverbindung.

## 2.19 Heinrich-Hertz-Straße, nördlich Kreisverkehr

### Bestand

Der Radverkehr wird im Zuge der Heinrich-Hertz-Straße im Mischverkehr geführt. Die DTV be-  
trägt ca. 7.800 Kfz/Tag und einem Schwerverkehrsanteil von ca. 6,2 %

### genereller Lösungsansatz

Sicherung Radverkehr - Priorität 2

### Lösungsansatz 1 (kurzfristige Lösung)

Parallele Wegeverbindung in unveränderter Breite für Radverkehr in beiden Fahrtrichtungen frei-  
geben, ggf. Belagserneuerung. An Einmündungen Zweirichtungsradverkehr sichern.

#### *Vorteile*

- gesicherte Radverkehrsführung im Sicht-  
feld des Kfz-Verkehrs
- gesicherte Radverkehrsführung im Seiten-  
raum
- reduzierte Geschwindigkeit des Kfz-  
Verkehrs
- Führungskontinuität
- Wirtschaftlichkeit durch Bestandsorientie-  
rung
- Verbesserung auch für Fußverkehr
- bei Bürgerveranstaltungen positiv bewer-  
tet

#### *Nachteile*

- Grunderwerb erforderlich
- Reduzierung von Kfz-Fahstreifen
- Entfall von Kfz-Parkständen
- Entfall von Begleitgrün und/oder Bäumen
- nur Mindestbreiten umsetzbar
- Zweirichtungsradverkehr
- subjektive Unsicherheit durch hohes Kfz-  
Verkehrsaufkommen/durch hohen SV-  
Anteil
- gemeinsame Führung mit Fußverkehr
- bei Bürgerveranstaltungen negativ bewer-  
tet

### Lösungsansatz 2 (langfristige Lösung)

Ausbau parallele Wegeverbindung zu Zweirichtungsradweg und Gehweg in 2,50 m bzw. 2,00 m  
Breite. An Einmündungen Zweirichtungsradverkehr sichern.

### *Vorteile*

- gesicherte Radverkehrsführung im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs
- gesicherte Radverkehrsführung im Seitenraum
- reduzierte Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs
- Führungskontinuität
- Wirtschaftlichkeit durch Bestandsorientierung
- Verbesserung auch für Fußverkehr
- bei Bürgerveranstaltungen positiv bewertet

### *Nachteile*

- Grunderwerb erforderlich
- Reduzierung von Kfz-Fahrstreifen
- Entfall von Kfz-Parkständen
- Entfall von Begleitgrün und/oder Bäumen
- nur Mindestbreiten umsetzbar
- Zweirichtungsradverkehr
- subjektive Unsicherheit durch hohes Kfz-Verkehrsaufkommen/durch hohen SV-Anteil
- gemeinsame Führung mit Fußverkehr
- bei Bürgerveranstaltungen negativ bewertet

### **Lösungsansatz 3**

Markieren eines Schutzstreifens in 1,50 m Breite auf der Ostseite. Trennung der parallelen Wegeverbindung in richtungstreuem Radweg ohne Benutzungspflicht und Gehweg in jeweils 1,60 m Breite.

### *Vorteile*

- gesicherte Radverkehrsführung im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs
- gesicherte Radverkehrsführung im Seitenraum
- reduzierte Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs
- Führungskontinuität
- Wirtschaftlichkeit durch Bestandsorientierung
- Verbesserung auch für Fußverkehr
- bei Bürgerveranstaltungen positiv bewertet

### *Nachteile*

- Grunderwerb erforderlich
- Reduzierung von Kfz-Fahrstreifen
- Entfall von Kfz-Parkständen
- Entfall von Begleitgrün und/oder Bäumen
- nur Mindestbreiten umsetzbar
- Zweirichtungsradverkehr
- subjektive Unsicherheit durch hohes Kfz-Verkehrsaufkommen/durch hohen SV-Anteil
- gemeinsame Führung mit Fußverkehr
- bei Bürgerveranstaltungen negativ bewertet



## **Empfehlung**

Aufgrund des zu erwartenden hohen Anteils an Schwerverkehr dient das Angebot einer separaten Radverkehrsführung der Sicherung des Radverkehrs. Beobachtungen haben darüber hinaus gezeigt, dass bereits heute meist die fahrbahnahe parallele Wegeverbindung Radfahren genutzt wird.

Kurzfristig wird empfohlen, die Nutzung der parallelen Wegeverbindung für den Radverkehr in beide Fahrtrichtungen zu ermöglichen und dies durch Markierungen zu verdeutlichen (Lösungsansatz 1). Insbesondere für unsichere Radfahrende wird hierdurch eine alternative, nicht Benutzungspflichtige Führung abseits des Kfz-Verkehrs geschaffen. An Einmündungen sollte der Zweirichtungsradsverkehr entsprechend gesichert werden.

Langfristig ist der Ausbau der Wegeverbindung und die Trennung von Fuß- und Radverkehr vorzusehen (Lösungsansatz 2). Für die Prüfung der Anordnung einer Benutzungspflicht sollten aktuelle DTV-Werte inkl. des Anteils an Schwerverkehr erhoben werden.

## **Hinweise**

Im ganzen Verlauf sollten neue Befestigungen an vorhandene Befestigungen (Bordabsenkungen) angepasst werden (für Radverkehr zum Queren). Evtl. entfallen an gekennzeichneten Stellen zwei Bäume, genaue Vermessung ist diesbezüglich noch nötig. An gekennzeichneten Stellen ist ein Schaltkasten/Werbetafel zu versetzen. Gekennzeichnete Furten werden rot eingefärbt. Gekennzeichnete Parkstreifen sind zurückzubauen.

## 2.20 Knoten Kurt-Wolters-Str./ Schützenstraße/ Weserstraße (Katzensprung)

### Bestand

Für den Radverkehr stehen in allen Knotenarmen Radverkehrsanlagen im Seitenraum zur Verfügung. Diese sind zum Teil für den Zweirichtungsradverkehr freigegeben, zum Teil nicht benutzungspflichtig.

Die Radverkehrsführung wird bei der Bürgerveranstaltung und beim Kinder- und Jugendworkshop als unübersichtlich und schwierig bezeichnet. Der Radverkehr wird häufig vom Kfz-Verkehr übersehen bzw. abgedrängt, die Grünphasen werden als zu kurz bewertet. Auch die Radverkehrsanlagen werden als zu schmal angesehen, wodurch es zusätzlich zu Konflikten mit dem Fußverkehr kommt.

### genereller Lösungsansatz

Sicherung Radverkehr im Knoten, Anpassung Signalisierung - Priorität 1

### Lösungsansatz 1 (Vorzugsvariante)

Markieren von Radverkehrsfurten und Aufstellbereichen für links abbiegenden Radverkehr (ggf. baulich), Prüfen von Vorlaufgrün für Radverkehr.

#### *Vorteile*

- Vorrang Radverkehr
- deutliche Markierung
- reduzierte Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs

#### *Nachteile*

- geringe Auffälligkeit
- Kosten für Markierungen
- Kosten für bauliche Maßnahmen

### Lösungsansatz 2

Rundumgrün für Rad- und Fußverkehr

#### *Vorteile*

- Vorrang Radverkehr
- deutliche Markierung
- reduzierte Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs

#### *Nachteile*

- geringe Auffälligkeit
- Kosten für Markierungen
- Kosten für bauliche Maßnahmen
- Starker Eingriff in Signalisierung

### Lösungsansatz 3 (Vorzugsvariante)

Fahrradschleuse einrichten

#### *Vorteile*

- Vorrang Radverkehr
- deutliche Markierung
- reduzierte Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs

#### *Nachteile*

- geringe Auffälligkeit
- Kosten für Markierungen
- Kosten für bauliche Maßnahmen
- Starker Eingriff in Signalisierung

### **Empfehlung**

Es wird empfohlen Lösungsansatz 1 in Kombination mit Lösungsansatz 3 im Zuge der Fahrbeziehung Weserstraße – Kurt-Wolters-Straße zu verfolgen .

Anmerkung: Bei den angeführten Lösungsansätzen wurden die derzeitigen Radverkehrsführungen ohne Änderungen übernommen.

### **Hinweise**

Bordabsenkungen verlängern und ggf. LSA-Mast versetzen. Inselköpfe in Kurt-Wolters-Straße, Schützenstraße und südlicher Weserstraße zurückbauen. Im östlichen Teil auf der südlichen Seite der Weserstraße ist ein Vorsignal anzubringen und eine Bordabsenkung anzulegen. Auf der südlichen Seite der Schützenstraße sollte der Gehweg bis zum Weg entlang der Ahne für Radverkehr frei sein.

Im Signalprogramm des Knotens ist zu gewährleisten, dass der Radverkehr innerhalb einer Grünphase jeweils alle Fahrstreifen queren kann.

## 2.21 Knoten Kohlenstraße/ Schönfelder Straße/ Tischbeinstraße (Wehlheider Kreuz)

### Bestand

Der Radverkehr erfolgt derzeit ohne Sicherung im Mischverkehr. Die DTV-Werte liegen zwischen 8.500 und 11.500 Kfz/Tag im Zuge der Tischbeinstraße, der Kohlenstraße und der nördlichen Schönfelder Straße und bei ca. 21.500 Kfz/Tag im Zuge der südlichen Schönfelder Straße. Die Radverkehrsführung wird bei der Bürgerveranstaltung und beim Kinder- und Jugendworkshop als unübersichtlich und schwierig bezeichnet. Die im Vorfeld des Knotens zum Teil vorhandenen Schutzstreifen sind im Knotenbereich ausgesetzt.

### genereller Lösungsansatz

Sicherung Radverkehr im Knoten - Priorität 1.

### Lösungsansatz 1

Schutzstreifen im Zuge Kohlenstraße-Tischbeinstraße über den Knoten hinweg führen. Schutzstreifen in jeweiligen Kfz-Linksabbiegefahrstreifen in Kohlen- bzw. Tischbeinstraße ergänzen. Haltlinie Radverkehr 3,00 m vor Haltlinie Kfz markieren.

#### *Vorteile*

- Vorrang Radverkehr
- deutliche Markierung
- reduzierte Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs

#### *Nachteile*

- geringe Auffälligkeit
- Kosten für Markierungen
- Kosten für bauliche Maßnahmen

### Lösungsansatz 2

Für Radverkehr im Zuge Schönfelder Straße (Mischverkehr) Vorbeifahrstreifen und vorgezogene Haltlinie markieren. Im Zuge Kohlenstraße-Tischbeinstraße ARAS ergänzen.

Linksabbiegen aus der Schönfelder Straße nur mit Kfz möglich.

#### *Vorteile*

- Vorrang Radverkehr
- deutliche Markierung
- reduzierte Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs

#### *Nachteile*

- geringe Auffälligkeit
- Kosten für Markierungen
- Kosten für bauliche Maßnahmen

### Lösungsansatz 3 (Vorzugsvariante)

Schutzstreifen im Zuge Kohlenstraße–Tischbeinstraße über den Knoten hinweg führen. Schutzstreifen in jeweiligen Kfz-Linksabbiegefahrstreifen in Kohlen- bzw. Tischbeinstraße ergänzen. Die vorhandenen Mittelinseln müssen versetzt werden. Haltlinie Radverkehr 3,00 m vor Haltlinie Kfz markieren.

Für den Radverkehr im Zuge der Schönfelder Straße werden Vorbeifahrstreifen in den Geradeausfahrstreifen markiert. Linksabbiegen hier nur indirekt möglich, hierfür werden Warteflächen markiert.

#### *Vorteile*

- Vorrangige Führung Radverkehr
- Verdeutlichte Verkehrsführung
- Verbesserte Sichtbeziehungen

#### *Nachteile*

- Kosten für Signalisierung
- Kosten für Markierungen
- Kosten für bauliche Maßnahmen

### Empfehlung

Es wird empfohlen Lösungsansatz 3 weiter zu verfolgen.

### Hinweise

Der Radverkehr in der Schönfelder Straße wird weiterhin im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt.

Neue Radverkehrssignale für indirektes Linksabbiegen einrichten.

Im nördlichen Teil der Schönfelder Straße kommt es zur Reduzierung auf einen Fahrstreifen mit Vorbeifahrstreifen.

## Anhang

Nachfolgend sind für alle näher betrachteten Strecken und Knoten die jeweiligen Querschnitte und Darstellungen im Lageplan angefügt. Die Reihenfolge entspricht dabei überwiegend der der Kapitel 2.1 bis 2.21, zum Teil sind jedoch die betrachteten Knoten gemeinsam mit den anliegenden Strecken im Lageplan dargestellt:

- Schenkebier Stanne
- Hohnemannstraße
- Ysenburgstraße inkl. Knotenpunkt Schützenstraße
- Leipziger Straße
- Pfarrstraße inkl. Knotenpunkt Leipziger Platz
- Goethestraße inkl. Knotenpunkt Freiherr-vom-Stein-Straße
- Ludwig-Mond-Straße
- Leuschnerstraße
- Konrad-Adenauer-Straße
- Druseltalstraße
- Baunsbergstraße
- Kohlenstraße (Bertha-von-Suttner-Straße bis Wittrockstraße)
- Kohlenstraße (Friedenstraße bis Schönfelder Straße) inkl. Knotenpunkt Wehlheider Kreuz
- Tischbeinstraße
- Knorrstraße
- Heinrich-Hertz-Straße
- Knotenpunkt Kurt-Wolters-Straße / Schützenstraße / Weserstraße