

1 Kurzfassung zur Machbarkeitsstudie Raddirektverbindungen im Zweckverband Raum Kassel

Zweckverband Raum
Kassel (ZRK)
**Machbarkeitsstudie
für Raddirektverbindungen im Zweckverband Raum Kassel**

Kurzfassung

Dezember 2018

1.1 Einleitung

Der Zweckverband Raum Kassel verfolgt gemeinsam mit den Kommunen Kassel, Baunatal, Vellmar und Kaufungen / Helsa als Projektpartner das Ziel, Raddirektverbindungen zu realisieren. Für den Alltagsverkehr und insbesondere den Berufsverkehr sollen dadurch zügig befahrbare, komfortable und sichere Verbindungen geschaffen werden. Zu diesem Zweck wird die vorliegende Machbarkeitsstudie für Raddirektverbindungen erstellt.

Die nachfolgende Kurzfassung stellt die wesentlichen Ergebnisse der Machbarkeitsstudie zu Raddirektverbindungen im ZRK-Gebiet in dar. Die detaillierten Vorgehensweisen und Ergebnisse zu den einzelnen Arbeitsschritten sind im Endbericht ausführlich beschrieben.

In der Kurzfassung wird auf die zentralen Ergebnisse der jeweiligen Leistungsmodule eingegangen. Das sind:

- Die Raum- und Potentialanalyse und Identifizierung von Grobtrassen (s. Leistungsmodul 1)
- Empfehlung für die vertieft zu untersuchenden Trassen (s. Leistungsmodul 2)
- Definition von Bewertungskriterien und Bewertung der Machbarkeit der vertieft zu untersuchenden Trassen (s. Leistungsmodul 3)
- Hinweise zum weiteren Vorgehen (s. Leistungsmodul 4)

1.2 Leistungsmodul 1

Raum- und Potentialanalyse

Zentrale Basis für die Raum- und Potentialanalyse bildeten die Modelldaten des VEPs 2030 der Region Kassel. Die Daten umfassen u.a. Aussagen zu Zielpotentialen von Verkehrszellen und zu den Verkehrsverflechtungen zwischen der Stadt Kassel und den Umlandgemeinden und innerhalb der Stadt Kassel selbst.

Durch den Abgleich von den im VEP behandelten Zielpotentialen in den Bereichen Einwohner, Arbeitsplätze, Bildung und Versorgung mit den im VEP bereits definierten Radkomfortrouten konnten diese als geeignete Grobtrassen für die Machbarkeitsstudie bestätigt werden.

Zweckverband Raum
Kassel (ZRK)
**Machbarkeitsstudie
für Raddirektverbindungen im Zweckverband Raum Kassel**

Kurzfassung

Dezember 2018

Auf Basis der Modelldaten des Verkehrsmodells 2030 für die Region Kassel (Stand 2010) wurden die auf den im VEP 2030 vorgeschlagenen Radkomfort-routen vorhandenen Wegepotentiale ermittelt (Verkehrsverflechtungen zwischen Verkehrszellen). Unter Berücksichtigung der Zielvorgaben des VEPs erfolgte die Hochrechnung der Wegepotentiale für den Zielhorizont 2030.

Die Potentialabschätzung hat für die Routen Vellmar - Kassel und Baunatal - Kassel (auch Alternativroute Sophie-Scholl-Straße) ein Potential von über 2.000 Radfahrten pro Tag ergeben, sodass das anforderungsgerechte Potential erreicht wird. Streckenabschnitte innerhalb der Stadt Kassel weisen deutlich höhere Potentiale auf, da sich hier Binnenverkehre mit den interkommunalen Verkehren überlagern.

Hinsichtlich des Potentials sind die Teilstrecken Helsa - Kaufungen und Kaufungen - Kassel als unzureichend zu bewerten. Die geforderten 2.000 Fahrten/Tag können auf diesen Teilstrecken nicht erreicht werden. Erst innerhalb der Stadt Kassel kann ein Potential von über 2.000 Radfahrten erreicht werden.

Identifizierung von Grobtrassen

Aufbauend auf die Raum- und Potentialanalyse wurden die potentiellen Grobtrassen für die angestrebten Raddirektverbindungen zwischen Kassel und Vellmar, Kassel und Baunatal sowie Kassel und Kaufungen, mit Verlängerung nach Helsa, identifiziert. Die Grobtrassen orientierten sich dabei an bestehenden Netzelementen und ergaben sich aus den im VEP 2030 der Region Kassel dargestellten Radkomforttrassen.

Zusätzlich zur Raumanalyse fanden Befahrungen der Trassen (Radkomforttrassen) statt. Diese bestätigten die Grobtrassen ebenfalls. Darüber hinaus wurden in den Befahrungen ergänzende Trassenvarianten befahren und Vorschläge zu weiteren Führungen abgegeben. Die Grobtrassen und die Vorschläge wurden zusammen mit weiteren möglichen Routenführungen, die sich aus anderen Planungen (z.B. Radverkehrskonzept Landkreis Kassel) und Überlegungen heraus ergaben, zu einem Netz von Grobtrassen zur weiteren Untersuchung erweitert, welches die Grundlage für die Bestandserhebung bildete.

1.3 Leistungsmodul 2

Empfehlung vertieft zu untersuchender Trassen

Inhalt des Leistungsmoduls 2 war die Definition von Trassen zur vertiefenden Untersuchung.

Hierfür wurden für die Grobtrassen umfangreiche Bestandsanalysen durchgeführt und dokumentiert. Die Bestandsanalysen bildeten die Grundlage für den

Abgleich des Status Quo der Qualität der Radverkehrsanlagen mit den definierten Anforderungen an die zukünftigen Raddirektverbindungen auf den Grobtrassen. Der Abgleich mündete in einer Bewertung der Handlungsanforderungen an die jeweiligen Netzabschnitte der Grobtrassen. Dabei orientierten sich die angesetzten Anforderungen an den Vorgaben aus der Machbarkeitsstudie zur Raddirektverbindung zwischen Frankfurt und Darmstadt und lagen unterhalb der aktuell in Diskussion befindlichen Standards der Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH).¹

Ergebnis des Leistungsmoduls war die Empfehlung von Trassen zur weiteren Untersuchung. Die empfohlenen Trassenführungen wurden im 2. Workshop vorgestellt, zur Kenntnis genommen und im Anschluss an den Workshop in den beteiligten Kommunen beraten. Die Kommunen legten die final gewünschten Trassenführungen fest.

Dabei wurde auf den Trassen Kaufungen - Kassel und Baunatal - Kassel von den Empfehlungen abgewichen:

- Auf der Trasse Baunatal - Kassel wurde dem gutachterlichen Vorschlag zur Führung über die Sophie-Scholl-Straße nicht entsprochen. Stattdessen wurde die Führung der Route auf der Frankfurter Straße festgelegt. Im Bereich Oberzwehren sollten mögliche Varianten der Führung untersucht werden.
- Auf der Trasse Helsa - Kaufungen - Kassel lag die wesentlich Abweichung von der Empfehlung in der konstanten Führung über die Leipziger Straße bereits ab dem Leipziger Platz bis zum Altmarkt. Außerdem sollte eine von der Raddirektverbindung abzweigende Ergänzungs-Route zum Uni-Standort Holländischer Platz mit in die vertiefende Untersuchung aufgenommen werden. Der Abzweig verläuft über die Agathofstraße und Köninghofstraße zur Hafnbrücke und weiter über die Ysenburgstraße und Schützenstraße zum Katzensprung (Abzweig Universität am HoPla).
- Auf der Trasse Vellmar - Kassel wurden verschiedene Routenführungen im Bereich der Stadtgrenze zwischen Vellmar und Kassel vorgeschlagen (Brücke über die Ahne, neuer Radweg westlich der Ahne, im Bestandsnetz). Die finale Routenführung wurde im Verlauf der weiteren Bearbeitung entlang eines neu anzulegenden Radwegs westlich der Ahne festgelegt.

Zweckverband Raum
Kassel (ZRK)
**Machbarkeitsstudie
für Raddirektverbindungen im Zweckverband Raum Kassel**

Kurzfassung

Dezember 2018

¹ Die Standards der AGNH lagen zu diesem Zeitpunkt noch nicht vor.

Zweckverband Raum
Kassel (ZRK)

**Machbarkeitsstudie
für Raddirektverbindungen im Zweckverband Raum Kassel**

Kurzfassung

Dezember 2018

1.4 Leistungsmodul 3

Bearbeitungsinhalte des Moduls 3 sind vertiefte Maßnahmenuntersuchungen für die abgestimmten Zielrouten, die auf zuvor definierten Standards als Bewertungskriterien basieren.

Definition von Bewertungskriterien

Um die Machbarkeit zu bewerten, wurden Bewertungskriterien definiert. Diese wurden dem aktuellen Diskussionsstand der AGNH zu Standards für Rad-schnell- / Raddirektverbindungen entnommen und liegen über den Anforderungen, die zur Empfehlung von vertieft zu untersuchenden Trassen angewandt wurden. Diese entsprechen auch den im VEP Stadt Kassel formulierten Anforderungen.

Detaillierte Trassenuntersuchung

Anhand der geforderten Standards und der tatsächlich vorhandenen Infrastruktur auf den vertieft zu untersuchenden Trassen wurden Handlungsbedarfe ermittelt und mögliche zu ergreifende Maßnahmen, die geeignet sind, die geforderten Standards herzustellen, für die Abschnitte mit Handlungsbedarf formuliert. Parallel dazu wurden Regellösungen für Querschnitte (im Mindeststandard AGNH) und Knotenpunkte erarbeitet, die die Zielvorstellung nach Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen visualisieren bzw. grundsätzliche Prinzipien aufzeigen (siehe Anlagen des Endberichts).

Darüber hinaus wurden Herausforderungen und mögliche Konflikte für die Umsetzung der Maßnahmen ermittelt und aufgezeigt sowie der durch die vorgeschlagene Maßnahme erreichbare Standard benannt.

Abschließend wurden die Kosten für die Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen anhand von abgestimmten Kostenansätzen überschlägig ermittelt.

Die gesamten Informationen wurden in einem Maßnahmenkataster für die Streckenabschnitte zusammengefasst (siehe Anlagen des Endberichts).

Für die Betrachtung der Knotenpunkte wurde ebenfalls ein Maßnahmenkataster angelegt, in dem je Knotenpunkt eine Maßnahme zur Herstellung einer angestrebten Führungsqualität entsprechend den Anforderungen der AGNH beschrieben wird. Die Maßnahmenvorschläge wurden mit den erarbeiteten Standardlösungen für Knotenpunkte verknüpft.

Gemäß der resultierenden Führungsform sind theoretische Zeitverluste an den Knotenpunkten im Maßnahmenkataster hinterlegt. Aus der Summe der Zeitverluste auf der Gesamtstrecke ergibt sich der Zeitverlust je Kilometer, welcher

laut den Anforderungen der AGHN-Standards nicht mehr als 30 Sekunden je Kilometer (innerorts) betragen soll.

Im Ergebnis ist festzustellen, dass die Trassen der Raddirektverbindungen grundsätzlich hergestellt werden können / machbar sind. Die Anforderungen der AGNH können in weiten Teilen durch entsprechende Maßnahmen erreicht werden. Die mit den Maßnahmen verbundenen Aufwände sind allerdings teilweise erheblich und nicht ohne weiteres umsetzbar.

Inwieweit die identifizierten Herausforderungen und Konflikte der Umsetzung im Wege stehen, kann mit der Machbarkeitsstudie nicht abschließend festgestellt werden. Als besonders schwierig werden der Erwerb von Grundbesitz und Eingriffe in den Straßen- und Schienenverkehr beurteilt, insbesondere dann, wenn Nachteile für den Kfz- bzw. Straßenbahnverkehr entstehen können (siehe dazu Maßnahmenkataster - Herausforderungen und Konflikte).

Raddirektroute Vellmar - Kassel

Die Raddirektroute Vellmar - Kassel weist bereits heute auf weiten Teilen die geforderten Standards auf und wird aus diesem Grund als initial umzusetzende Route empfohlen (siehe 1.5). Die Herstellung der Route ist zu 100% im Regelstandard möglich, insofern die genannten Herausforderungen gelöst werden können. Mit ca. 2,24 Mio. Euro sind die geschätzten Kosten zur Herstellung der Raddirektverbindung im Vergleich zu den 2 weiteren Raddirektrouten deutlich geringer.

Zweckverband Raum
Kassel (ZRK)
**Machbarkeitsstudie
für Raddirektverbindungen im Zweckverband Raum Kassel**

Kurzfassung

Dezember 2018

● **Tabelle 1:** Ergebnisse der Vertiefungsuntersuchung - Vellmar - Kassel

Kriterium	Vellmar	Kassel
 Länge	~2.750m (~1.000m außerorts (Wiesenstr.))	~3.550m
 Potential (Wege mit dem Rad)	V-KS: 1.300 (2010) / 2.600	V-KS-KS: 4.600 (2010) / 8.400
 Häufigste Maßnahme (Länge)	Ausbau vorhandener Wege	Bevorrechtigte Führung (Fahrradstraße / T 30)
 Machbarkeit der Einhaltung der Standards	100% Regelstandard	
 Herausforderungen/ Konflikte (u.a.)	LSG, Überschwemmungsgebiete, Grunderwerb	LSG, ruhender Verkehr
 Wartezeit je Km	Niedervellmarer Str: innerorts: 22 Knoten mit 0-30 Sek → ~22 Sek/km außerorts: 1 Knoten mit 0 Sek → 0 Sek/km	
 Kosten	ca. 600.000 € (Niedervellmarer Str.)	ca. 1.640.000 € (Niedervellmarer Str.)

Raddirektroute Baunatal - Kassel

Die Raddirektroute Baunatal - Kassel kann durch entsprechende Maßnahmen zu 99% im Regelstandard hergestellt werden. Allerdings sind hierzu insbesondere auf Kasseler Gemarkung teilweise sehr hohe Aufwendungen nötig, um Herausforderungen und Konflikte auf der Route zu lösen. Kernprobleme sind die einzurichtenden Unter- / Überführung über die Bahn bzw. die L 3219 sowie der Umbau und der Eingriff in die Verkehrsräume des Straßenbahn und des Kfz-Verkehrs auf der Frankfurter Straße inkl. der Knotenpunkte. In der Einschätzung des Gutachters wird eine Über- / Unterführung der Bahngleise in Verlängerung der Falkensteinstraße voraussichtlich nicht (anforderungsgerecht) möglich sein.

Neben den herausfordernden Abschnitten bestehen heute jedoch auch längere Abschnitte, die mit wenig Aufwand zur Nutzung als Raddirektroute geeignet sind (Fahrradstraßen, Tempo 30- Straßen). Auf die gesamte Länge der Route betrachtet, machen diese Abschnitte den Großteil der Verbindung aus.

Insbesondere aufgrund der notwendigen Eingriffe in die Verkehrsräume des Kfz- und Straßenbahn-Verkehrs betragen die geschätzten Kosten zur Herstellung der Route ca. 24 Mio. Euro.

● **Tabelle 2:** Ergebnisse der Vertiefungsuntersuchung Baunatal - Kassel

Kriterium	Baunatal	Kassel
 Länge	~2.150m	~7.350m
 Potential (Wege mit dem Rad)	B-KS: 1.700 (2010) / 3.300	B-KS-KS: 5.200 (2010) / 11.000
 Häufigste Maßnahme (Länge)	Ausbau vorhandener Wege	Bevorrechtigte Führung (Fahrradstraße / T 30)
 Machbarkeit der Einhaltung der Standards	Hauptroute: 99% Regelstandard (Unterführung Bhf. Altenbauna <ERA-Standard)	
 Herausforderungen/ Konflikte (u.a.)	Ggf. Grunderwerb, Baumfällungen	Unterführung, Straßenbahngleise, Kfz-Verkehrsmengen
 Wartezeit je Km	Hauptroute: innerorts: 43 Knoten mit 0-30 Sek → ~29 Sek/km Variante: innerorts: 39 Knoten mit 0-30 Sek → ~27 Sek/km	
 Kosten	ca. 1.880.000 € (Hauptroute) Variante Altenbaunaer Straße ohne Auswirkungen in Baunatal	ca. 21.860.000€ (Hauptroute – Falkensteinstraße) ca. 26.270.000 € (Variante Altenbaunaer Straße)

Zweckverband Raum Kassel (ZRK)
Machbarkeitsstudie für Raddirektverbindungen im Zweckverband Raum Kassel

Kurzfassung

Dezember 2018

Raddirektroute (Helsa) – Kaufungen - Kassel

Die Raddirektroute Helsa - Kaufungen - Kassel weist zunächst 2 grundsätzliche Probleme auf, die im weiteren Verlauf der Planungen zu den Raddirektrouten geklärt werden müssen. Zum einen liegen die geschätzten Potentiale zwischen Helsa und Kaufungen und Kaufungen und Kassel deutlich unterhalb von 2.000 Fahrten/d (siehe Kapitel 1.2). Zum anderen zeichnet sich für die Strecke von Helsa nach Kaufungen zunächst nur eine langfristige Lösung (nach Fertigstellung der A 44 bzw. Umwidmung der Leipziger Straße / K7) zur Herstellung anforderungsgerechter Radverkehrsanlagen ab. Im Zusammenhang mit dem geringen Potential wird zu klären sein, welche Anforderungen für diese Teilstrecke gewählt werden sollen.

Unter Berücksichtigung der langfristigen Lösung im Abschnitt zwischen Helsa und Kaufungen (Umwidmung der K 7), kann die Route durch entsprechende weitere Maßnahmen zu 90% im Regelstandard nach AGNH hergestellt werden. Die restlichen 10% sind im dem reduzierten Mindeststandard herstellbar. Die stärksten Herausforderungen und Konflikte sind dabei der ruhende Verkehr,

Naturschutzbelange, Überschwemmungsgebiete und Eingriffe in den Kfz- und Schienenverkehr in der Leipziger Straße. Die geschätzten Kosten für die Realisierung der Raddirektroute betragen ca. 20 Mio. Euro, wovon mit ca. 18,5 Mio. Euro der Großteil auf Maßnahmen in der Stadt Kassel entfällt.

● **Tabelle 3:** Ergebnisse der Vertiefungsuntersuchung - Helsa - Kaufungen - Kassel

Kriterium	Helsa	Kaufungen	Kassel
 Länge	~2.200m	~9.500m	~4.900m
 Potential (Wege mit dem Rad)	H-K: 100 (2010) / 200	K-KS: 600 (2010) / 1.100	H-K-KS: 3.700 (2010) / 6.500
 Häufigste Maßnahme (Länge)	Bevorrechtigte Führung (T 30)	Bevorrechtigte Führung (T 30 / Fahrradstr.)	Umbau des Straßenquerschnitts
 Machbarkeit der Einhaltung der Standards	90% Regelstandard 10% Mindeststandard <1% ERA-Standard		
 Herausforderungen/ Konflikte (u.a.)	ruhender Verkehr	B-Plan, Kfz-Verkehr	Straßenbahngleise, Überschwemmungsgebiete, LSG
 Wartezeit je Km	innerorts: 57 Knoten mit 0 - 30 Sek → ~17 Sek/km außerorts: 7 Knoten mit 0-30 Sek → ~12 Sek/km		
 Kosten	Ca. 140.000 €	Ca. 1.290.000 €	Ca. 18.450.000 € Ca. 16.970.000 € (Var. Querung PDE)

Abzweig zum Universitätsstandort am Holländischen Platz

Als Raddirektroute nicht machbar im Sinne der Anforderungen ist der Abzweig zum Universitätsstandort am Holländischen Platz zwischen Leipziger Straße und Katzensprung im Zuge der Verbindung Helsa - Kaufungen - Kassel.

Geprüft wurden zwei alternative Routenverläufe: über Ysenburgstraße - Schützenstraße und über die Bleichwiesen.

Auf beiden Routen können sowohl die geforderten 90% Mindeststandard als auch die 80% reduzierter Mindeststandard nicht erreicht. Die Wartezeit an Knotenpunkten beträgt auf der Route über die Ysenburgstraße - Schützenstra-

ße mehr als 30 Sekunden je Kilometer. Die Umbaukosten sind im Verhältnis zur Gesamtlänge erheblich.

Der Streckenabschnitte sollte dennoch als Zubringerroute mit mind. ERA-Standards ausgebaut werden. Das Radverkehrskonzept der Stadt Kassel beschäftigt sich mit dem besonders kritischen Abschnitt zwischen Hafenbrücke und Katzensprung und zeigt Lösungsansätze im ERA-Standard auf. Durch die Maßnahmen des Radverkehrskonzepts der Stadt Kassel kann die Route bereits deutlich verbessert werden.

Zweckverband Raum
Kassel (ZRK)
**Machbarkeitsstudie
für Raddirektverbindungen im Zweckverband Raum Kassel**

Kurzfassung

Dezember 2018

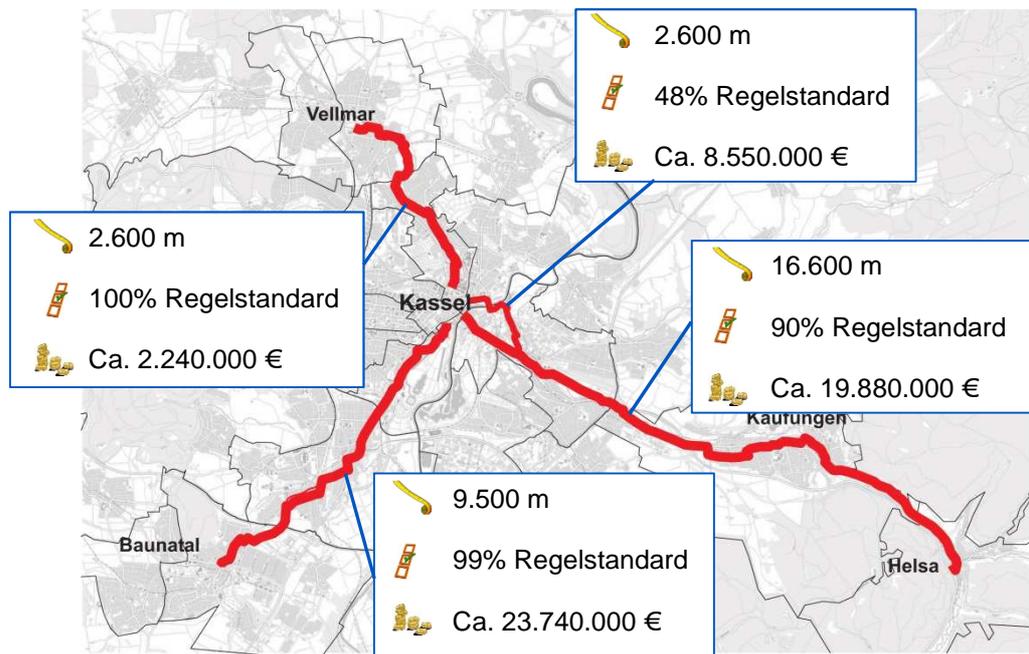
- **Tabelle 4:** Ergebnisse der Vertiefungsuntersuchung - Ergänzungsrouten Universität am HoPla (Königinhofstraße)

Kriterium		über Ysenburg-/ Schützenstraße	Über Bleichwiesen
	Länge	~2.600m	
	Potential (Wege mit dem Rad)	Siehe H-K-KS	
	Häufigste Maßnahme (Länge)	Bevorrechtigte Führung: (Fahrradstraße / T30)	
	Machbarkeit der Einhaltung der Standards	Regelstandard 48% Mindeststandard 49% ERA-Standard 3%	Regelstandard 71% Mindeststandard 26% ERA-Standard 3%
	Herausforderungen / Konflikte (u.a.)	LSG, Überschwemmungsgebiet	
	Wartezeit je Km	Innerorts: 8 Knoten mit 0-30 Sek → ~ 38 Sek/km	Innerorts: 8 Knoten mit 0-30 Sek → ~ 27 Sek/km
	Kosten	Ca. 8.550.000€	Ca. 3.075.000 €

Die folgende Abbildung stellt wesentliche Ergebnisse der Machbarkeitsuntersuchung für die Raddirekttrouten im Zweckverband Raum Kassel zusammenfasst dar.

Weitere Details sind den oben stehenden Tabellen und dem Maßnahmenkatalog (Anlage des Endberichts) zu entnehmen.

- **Abbildung 1:** Übersichtsdarstellung der Ergebnisse der vertieften Untersuchung



1.5 Leistungsmodul 4

Das Leistungsmodul 4 behandelt weitergehende Frage, die im Anschluss an die Machbarkeitsstudie als folgende Schritte bei der Umsetzung der Raddirektverbindungen zu berücksichtigen sind.

Zentrales Element war die Einteilung der Abschnitte der Raddirektrouten in Realisierungsabschnitte, um in der weiteren Entwicklung des Themas Raddirektrouten im Zweckverband Raum Kassel eine zeitnahe, sukzessive und zielgerichtete Umsetzung zu erreichen.

Zu diesem Zweck wurden zwei Strategien zur Umsetzung der Raddirektverbindungen vorgeschlagen:

- Herstellen einer kompletten, durchgängigen Route mit entsprechenden Standards
- Einteilung der Routen in Realisierungsabschnitte

Herstellen einer kompletten Route

Das Herstellen einer komplett befahrbaren Raddirektroute mit den geforderten Standards auf ganzer Länge soll als Initialprojekt und als Katalysator für die Umsetzung der übrigen Routen fungieren. Es fördert die positive öffentliche Wahrnehmung des gesamten Themas und kann somit eine breitere Unterstüt-

zung fördern und ggf. die Diskussion über herausforderndere Abschnitte erleichtern.

Am besten geeignet für die Herstellung einer kompletten befahrbaren Route ist die Route Vellmar - Kassel. Die Route ist mit Ausnahme eines Abschnitts auf der Kasseler Straße in Vellmar bereits heute durchgängig befahrbar. Auf rund 70% der Strecke wird der Mindeststandard nach AGNH bereits heute erreicht (bezogen auf die Breite, weitere Anforderungen (z.B. Beschilderungen) sind nicht inbegriffen). Die Herstellung der verbleibenden 30% erscheinen aufgrund von vorhandenen Flächen (tlw. nicht im Grundbesitz der Kommunen) zeitnah umsetzbar.

Zweckverband Raum
Kassel (ZRK)
**Machbarkeitsstudie
für Raddirektverbindungen im Zweckverband Raum Kassel**

Kurzfassung

Dezember 2018

Einteilung der Routen in Realisierungsabschnitte

Die Einteilung der Abschnitte der Raddirektverbindungen in priorisierte Realisierungsabschnitte erfolgte in einer 2-stufigen Strategie zur Priorisierung.

Die 1. Stufe der Priorisierung richtet sich nach der aktuell vorhandenen Radinfrastruktur auf den Abschnitten der Raddirektverbindungen. Je schlechter der vorliegende Standard ist, desto höher ist die Priorität. Netzlücken stellen in diesem Kontext die schlechteste Qualität dar und erwecken somit den dringendsten Handlungsbedarf (Not am größten). In der Priorität weiter absteigend sollen Abschnitte mit Radverkehrsanlagen unterhalb des ERA-Standards, Abschnitte mit Anlagen im ERA-Standard und Abschnitte mit Anlagen im AGNH-Standard bearbeitet werden (Standard bezogen auf die Breitenanforderung).

Um evtl. lange Umsetzungszeiten durch aufwändige Schließungen von Netzlücken ggf. zu vermeiden, können

- die Nutzung existierender anforderungsgerechter Ausweichrouten (vgl. Umleitungsstrecke) oder
- (temporäre), einfach und kostengünstig umsetzbare Maßnahmen zur Erreichung eines guten Standards (mind. ERA, wenn möglich AGNH)

bei nur unter hohem Aufwand zu schließenden Netzlücken berücksichtigt werden.

In der 2. Stufe der Priorisierung erfolgte die Einteilung in Realisierungsabschnitte mit Hilfe von Kriterien, die geeignet sind, den Aufwand zur Herstellung des Abschnitts festzulegen. Die Prioritätenreihung der 1. Stufe wurde weiterhin berücksichtigt.

Der mögliche Aufwand zur Herstellung eines Abschnitts der Raddirektverbindungen wurde in gering, mittel und hoch kategorisiert und anschließend aufgrund der 1. Stufe der Priorisierung gewichtet. Die daraus resultierenden Prioritäten sind im Maßnahmenkataster für die Strecken dargestellt.

Zweckverband Raum
Kassel (ZRK)

**Machbarkeitsstudie
für Raddirektverbindungen im Zweckverband Raum Kassel**

Kurzfassung

Dezember 2018

Für die weiteren administrativen Fragenstellungen zu Fördermöglichkeiten, Baulastträgerschaft, Umsetzungsverfahren etc. wurden Hinweise und Vorschläge zum möglichen Umgang dargestellt.

In Bezug auf die Baulastträgerschaft soll die Gesamtkoordination und die Erarbeitung von abgestimmten Plan- und Antragsunterlagen für die erforderlichen Plan- und Genehmigungsverfahren durch den Zweckverband Raum Kassel erfolgen, um eine koordinierte, einheitliche und von allen Beteiligten getragene Realisierung der Radschnellverbindungen zu erreichen. Er fungiert als Koordinierungsstelle zwischen den Kommunen und bringt die ggf. unterschiedlichen Belange und Wünsche in Einklang.

Aufgrund positiver Erfahrungen der Regionalpark Ruhr GmbH bei der Koordination des Radschnellwegs Ruhr (R1) in NRW wird empfohlen, die Koordinierungsaufgabe über alle 9 Leistungsphasen der HOAI durchzuführen. Außerdem können dadurch doppelte Arbeiten vermieden werden.

Die entsprechenden Regelungen können über Verwaltungsvereinbarungen getroffen werden. Das weitere Vorgehen kann im weiteren Verfahren zur Entwicklung von Raddirektrouten im Zweckverband Raum Kassel geprüft werden.