

Bericht

Nahmobilitäts-Check für die Gemeinde Fuldata

Nahmobilitätsplan

Oktober 2021

LK Argus Kassel GmbH

Gemeinde Fuldataal

Nahmobilitäts-Check für die Gemeinde Fuldataal

Nahmobilitätsplan

Oktober 2021

Auftraggeber

Gemeindeverwaltung Fuldataal

Am Rathaus 9

34233 Fuldataal

www.fuldataal.de

Auftragnehmer

LK Argus Kassel GmbH

Ludwig-Erhard-Straße 8

D-34131 Kassel

Tel. 0561.31 09 72 80

Fax 0561.31 09 72 89

kassel@LK-argus.de

www.LK-argus.de

Bearbeitung

Dipl.-Ing. Antje Janßen

Lennart Saß, M.Sc.

Anna Schwabe, cand. Bc. Sc

Laura Becht, cand. Bc. Sc.

Kassel, 18. Oktober 2021

Inhalt

1	Einleitung	1
1.1	Projektanlass	1
1.2	Projektziel und -inhalte	1
1.3	Projektbeteiligte und Projektablauf	3
2	Grundlagen zur Nahmobilitätsförderung	6
3	Rahmenbedingungen zur Nahmobilität in Fuldataal	10
3.1	Räumliche Einbindung, Bevölkerungsstruktur und Verflechtung	10
3.1	Nahmobilitätsziele und Erreichbarkeiten	14
3.1.1	Mobilitätsverhalten	17
4	Vorhandene Strategien und Konzepte zu Nahmobilität	20
4.1	Landesplanung und regionale Planungen	20
4.1.1	Nahmobilitätsstrategie für Hessen	20
4.1.2	Aktuelle Förderprogramme des Landes Hessen und des Bundes für Maßnahmen des Nahmobilitäts-Checks	21
4.1.3	Regionale Planungen	22
4.1.4	Strategie für den ÖPNV im ländlichen Nordhessen (NVV, 2019)	22
4.2	Planungen des Landkreises Kassel sowie des Zweckverband Raum Kassel (ZRK)	22
4.2.1	Radverkehrskonzept für das Gebiet des Landkreises Kassel (2019)	23
4.2.2	Verkehrsentwicklungsplan (VEP) Region Kassel 2030 (ZRK, 2015)	28
4.2.3	Schülerradroustennetz (2019)	30
4.2.4	Siedlungsrahmenkonzept 2030 Wohnen und Gewerbe (2021) des ZRK	31
4.2.5	Kommunaler Entwicklungsplan (KEP) Zentren - Einzelhandels- und Zentrenkonzept (ZRK, 2015)	32

Gemeinde Fuldataal
Nahmobilitäts-Check
für die Gemeinde
Fuldataal

Oktober 2021

4.3	relevante Planungen in der Stadt Kassel und weiteren Nachbarkommunen	33
4.3.1	Radverkehrskonzept Stadt Kassel	33
4.4	Konzepte und Aktivitäten in der Gemeinde Fuldataal	34
4.4.1	Integriertes Klimaschutzkonzept der Gemeinde Fuldataal (2018)	34
4.4.2	Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK) Fuldataal-Ihringshausen (2019)	35
4.4.3	Dorfentwicklungskonzept Fuldataal-Simmershausen (2009)	35
5	Bestandsanalyse und Bewertung	37
5.1	Verkehrsnetze und Infrastruktur	37
5.1.1	Fußverkehr	37
5.1.2	Radverkehr	38
5.1.3	ÖPNV	39
5.1.4	Kfz-Verkehr	40
5.2	Verkehrssicherheit	41
5.3	Kommunikation und Information	42
6	Bestandsaufnahme und Bewertung in den Vertiefungsbereichen	43
6.1	Themenstellungen in den Vertiefungsbereichen	43
6.2	Zusammenfassende Ergebnisse der Bestandsanalyse in den Vertiefungsbereichen	44
6.3	Fazit Bestandsanalyse und –bewertung	57
6.3.1	Stärken	57
6.3.2	Schwächen	59
7	Nahmobilitätskonzept	62
7.1	Handlungsansätze	62
7.2	Übergreifende Maßnahmen	63
7.3	Maßnahmenvorschläge in den Vertiefungsbereichen	64

7.4	Maßnahmenprogramm	73	Gemeinde Fuldata Nahmobilitäts-Check für die Gemeinde Fuldata Oktober 2021
7.4.1	Übergreifende Maßnahmen	73	
7.4.2	Maßnahmen im Vertiefungsbereich 1: Ihringshausen	76	
7.4.3	Maßnahmen im Vertiefungsbereich 2: Verbindung Ihringshausen – Kassel	78	
7.4.4	Maßnahme im Vertiefungsbereich 6: Geschwister-Scholl- Schule Rothwesten	79	
8	Fazit und Ausblick	80	
	Tabellenverzeichnis	83	
	Abbildungsverzeichnis	83	
	Kartenverzeichnis	83	
	Anlagenverzeichnis	84	

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird auf eine geschlechtsneutrale Differenzierung verzichtet. Entsprechende Begriffe gelten im Sinne der Gleichbehandlung grundsätzlich für beide Geschlechter. Die verkürzte Sprachform beinhaltet keine Wertung.

1 Einleitung

1.1 Projektanlass

Die Gemeinde Fuldata mit rund 12.500 Einwohnern¹ liegt im nordhessischen Landkreis Kassel und grenzt unmittelbar nördlich an das Oberzentrum Kassel an. Östlich des Gemeindegebietes liegt die niedersächsische Landesgrenze, die Stadt Hann. Münden (Niedersachsen) befindet sich in etwa 20 km Entfernung nordöstlich der Gemeinde Fuldata. Im Norden grenzen Ausläufer des Gutsbezirks Reinhardswald sowie Holzhausen als Ortsteil der Stadt Immenhausen (etwa 12 km nordwestlich Fuldatas gelegen) an. Im Westen liegen die Gemeinde Espenau (etwa 8 km Entfernung) sowie die Stadt Vellmar (etwa 5 km Entfernung).

Für die Gemeinde Fuldata soll ein Nahmobilitäts-Check für das gesamte Gemeindegebiet durchgeführt werden. Die insgesamt sechs Ortsteile Fuldatas sollen in Hinblick auf ihre derzeitige verkehrliche Situation und die jeweiligen Entwicklungsmöglichkeiten untersucht werden.

1.2 Projektziel und -inhalte

Entsprechend der FGSV-Hinweise bezieht sich „Nahmobilität [...] auf kurze Wege, auf Angebote und Gelegenheiten, die es ermöglichen, Aktivitäten in der Nähe, im Quartier oder Ortsteil auszuüben. Der zunehmend verwendete Begriff „Nahmobilität“ ist [...] nicht auf einzelne Verkehrsarten ausgerichtet. Die damit verbundenen Strategien beziehen sich jedoch auf eine Stärkung des Fuß- und Radverkehrs in integrierten, lokalen Konzepten.

Konzepte der Nahmobilität beziehen sich auf attraktive Rahmenbedingungen für den nichtmotorisierten Personenverkehr einschließlich der siedlungsstrukturellen Voraussetzungen, der Erreichbarkeit von Zielen in der Nähe, der Angebotsqualität im Fuß- und Radverkehr, der Gestaltung öffentlicher Räume und des Mobilitätsmanagements. Es geht vor allem darum, alltägliche Aktivitätenstandorte [...] in der Nähe auch ohne motorisierte Verkehrsmittel erreichen zu können.“²

Die Gemeinde Fuldata verfolgt das Ziel, durch den Nahmobilitäts-Check für das Gemeindegebiet eine Bestands- und Potenzialerhebung für die Bereiche Fuß- und Radverkehr mit Fokus auf Schülerradrouten (Schulwege) durchzuführen.

¹ Stand: 30.06.2020, Homepage der Gemeinde Fuldata, online unter: <https://fuldata.de/aktuelles-infos/zahlen-und-fakten.html> [Zugriff: 12.01.2021]

² Beckmann/ Wulfhorst 2003, Monheim 2009, AGFS 2010 und Horn 2013, zitiert in FGSV (2014): Hinweise zur Nahmobilität, Seite 9, Bonn.

Gemeinde Fuldata
**Nahmobilitäts-Check
für die Gemeinde
Fuldata**

Oktober 2021

Neben der Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Fuß- und Radverkehr sowie insbesondere auf den Schulwegen wird die Erweiterung der bestehenden Fuß- und Radwegenetzes angestrebt. Das Radwegenetz soll ertüchtigt und erweitert werden. Ziel ist eine flächendeckende Durchgängigkeit zu erreichen.

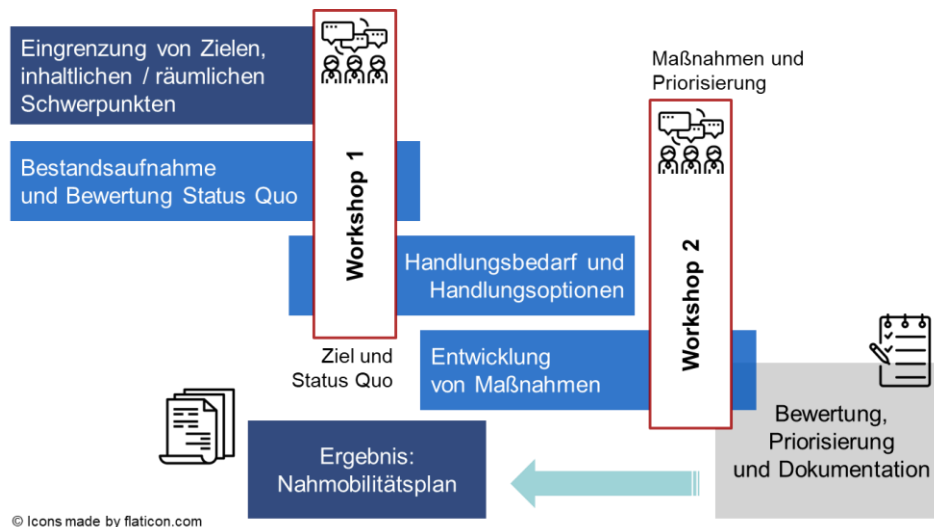
Die Ergebnisse des Nahmobilitäts-Checks für die Gemeinde Fuldata sollen u.a. die Grundlage für die dann folgende Aufstellung eines Verkehrsentwicklungsplans sein.

Die **zentralen Ziele und Inhalte** des Nahmobilitäts-Checks der Gemeinde Fuldata sind damit:

- Bestands- und Potenzialerhebung sowie Maßnahmenentwicklung zur Verbesserung der Verkehrssituation und Verkehrssicherheit für Fußgänger, Fahrradfahrer und Schüler.
- Ausbau bestehender Potenziale zur Erweiterung des Fuß- und Radwegenetzes.
- Erreichen einer besseren Durchgängigkeit des Radnetzes und einer qualitativen Radverkehrsanbindung nach Kassel und Holzhausen (unter Berücksichtigung bestehender Konzepte, wie bspw. des Radverkehrskonzeptes für den Landkreis Kassel, 2020).
- Verbesserung der Bedingungen im Umfeld der Schulen (Verbesserung der Verkehrssituation an den Schulen durch Schulwegepläne/-markierung, Verbesserung der Verknüpfung mit dem ÖPNV, Vermeidung von Problemen mit Hol-und-Bring-Verkehren, Radverbindung zur IGS)
- Öffentlichkeitswirksame Vorhaben (bspw. Aktion Stadtradeln, Woche des Radverkehrs, Verleih von Lastenrädern der AGNH) sollen vorangetrieben und ein Bewusstsein für eine nachhaltige Mobilität geschaffen werden.

1.3 Projektbeteiligte und Projektablauf

- **Abbildung 1:** Schematische Übersicht über die integrierte Vorgehensweise³



- Zum Projektstart erfolgte ein Auftaktgespräch am 19. Januar 2021 mit der Gemeinde Fuldata als Auftraggeberin, vertreten durch die Gemeindegemeinschaft, den Fachbereich 4 - Hochbau, den Fachbereich 3 - Sicherheit und Ordnung und das Klimaschutzmanagement, sowie dem Gutachterbüro LK Argus Kassel GmbH. Das Auftaktgespräch diente dem Austausch über bzw. der Konkretisierung der Zielsetzungen des Projektes, der Projektplanung sowie der Information zum Status Quo der Nahmobilitätsförderung in Fuldata. Weiterhin wurden relevante Materialien abgeklärt, die zur Einarbeitung in die örtliche Situation zur Verfügung gestellt werden können.
- Die Vororientierung und Vorbereitung des 1. Workshops beinhaltet eine Einarbeitung in die örtliche Situation durch Sichtung/Aufbereitung vorhandener Informationen und Planungen der Gemeinde Fuldata zu Voraussetzungen und Vorhaben der Nahmobilitätsförderung sowie eine Abfrage des Status Quo anhand eines Erfassungsbogens, der an die Workshop-Teilnehmenden versandt wurde.
- Die Ergebnisse der Status-Quo-Abfrage (Erfassungsbogen) lagen als Rücklauf vor dem 1. Workshop für eine erste Einschätzung der Bedingungen der Nahmobilität in Fuldata vor und wurden in den weiteren Prozess einbezogen. Die Ergebnisse der Status Quo-Befragung (Erfassungsbögen)

³ eigene Darstellung nach: Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung (2018): Handbuch Nahmobilitäts-Check Hessen

Gemeinde Fuldata
**Nahmobilitäts-Check
für die Gemeinde
Fuldata**

Oktober 2021

sind im Anhang in der Präsentation zum Workshop 1 dargestellt (s. Anlage 1).

- Im Rahmen des 1. Workshops am 12.07.2021, an dem neben Vertretern der Verwaltung auch eingeladene Akteure aus Politik, Verbänden und Interessensvertretungen teilnahmen (insgesamt 15 Teilnehmende), erfolgte eine Einschätzung des Status Quo der Nahmobilitätsbedingungen für verschiedene Nutzergruppen in Fuldata. Zudem wurden die Zielsetzungen und inhaltlichen Schwerpunktsetzungen anhand von „Zukunftsvisionen“ für Fuldata diskutiert und konkretisiert.

Die Präsentation zum 1. Workshop sowie das Ergebnisprotokoll der Veranstaltung sind im Anhang dargestellt (s. Anlage 1).

- **Anlage 1:** Ergebnisprotokoll und Präsentation des 1. Workshops

(s. Anhang)

- **Abbildung 2:** Austausch an Stellwänden beim 1.Workshop in Fuldata



- Aufbauend auf die Ergebnisse des 1. Workshops und in Abstimmung mit der Gemeinde Fuldata erfolgte die Festlegung von sechs Vertiefungsbereichen (s. Kapitel 6).
- In den Vertiefungsbereichen wurde eine Bestandsaufnahme vor Ort durchgeführt, die in eine Bestands- und Defizitanalyse mündet (s. Kapitel 6).
- Auf Basis der Bestands- und Defizitanalyse wurden Maßnahmen für die Vertiefungsbereiche entwickelt. Ergänzt wurden diese durch übergeordnete Maßnahmen, deren Erfordernis sich u.a. aus den Ergebnissen der Status-Quo-Bewertung des 1. Workshops sowie aufgrund von übergeordneten Hinweisen aus den Vertiefungsbereichen ergab.

- Der 2. Workshop fand am 16.09.2021 mit 12 Teilnehmenden statt. Im Workshop bestand die Möglichkeit, die ersten erarbeiteten Maßnahmenvorschläge zu diskutieren und zu bewerten.
Die Präsentation zum 2. Workshop sowie das Ergebnisprotokoll der Veranstaltung sind im Anhang dargestellt (s. Anlage 2).

Gemeinde Fuldata
Nahmobilitäts-Check
für die Gemeinde
Fuldata

Oktober 2021

- **Anlage 2:** Ergebnisprotokoll und Präsentation des 2. Workshops
(s. Anhang)

2 Grundlagen zur Nahmobilitätsförderung

Im Nachfolgenden sind als wesentliche Grundlagen für die Förderung der Nahmobilität Aussagen aus den FGSV-Hinweisen zur Nahmobilität sowie ausgewählte Aussagen aus den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) sowie den Empfehlungen für Fußgängerverkehrs- und Radverkehrsanlagen (EFA 2002, ERA 2010) dargestellt.

FGSV-Hinweise zur Nahmobilität

Die von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) herausgegebenen „Hinweise zur Nahmobilität“⁴ haben zum Ziel, die Stärkung von Nahmobilität als wichtigen Baustein der nachhaltigen Stadt- und Verkehrsplanung verstärkt in das politische und fachliche Bewusstsein zu bringen.

Entsprechend der Hinweise ist eine funktionierende Nahmobilität von strukturellen Rahmenbedingungen abhängig. Sie erfordert eine gute Vernetzung von Fuß-, Rad- und öffentlichem Verkehr und ggf. zusätzlichen Mobilitätsangeboten (z.B. Car-Sharing), mit denen auf attraktiven und sicheren Wegen eine Vielzahl diverser Ziele in räumlicher Nähe zu erreichen ist. Für die Lebens- und die Raumqualität hat die Nahmobilität eine vielschichtige Bedeutung. Sie ist eine Voraussetzung für lebendige Orte und fördert Gesundheit, lokale Wirtschaft sowie soziale Begegnungen. Da das zu Fuß gehen nahezu alle Bevölkerungsgruppen betrifft und ohne formale Hürden auskommt, ist es für eine eigenständige Mobilität von zentraler Bedeutung und bildet eine wesentliche Säule des Stadtverkehrs. Eine Förderung der Nahmobilität ist zudem für die öffentliche Hand bezahlbar, hat positive Auswirkungen auf die Flächeneffizienz und ist klima- und umweltfreundlich.

Wichtige Faktoren und Rahmenbedingungen, die Nahmobilität ermöglichen sowie deren Qualität beeinflussen, sind:

- relevante Ziele in der Nähe (Nahversorgung und Naherholung als wichtige Voraussetzungen für Nahmobilität)
- Vernetzung (Vernetzung des Fuß- und Radverkehrs mit öffentlichen Verkehrsangeboten und ergänzenden Mobilitätsdienstleistungen)
- Infrastruktur/ Platz (attraktive, sichere Bewegungs- und Aufenthaltsräume)
- Schutz/ Sicherheit (Verkehrssicherheit, besonders an Kreuzungen und auch zwischen Fuß- und Radverkehr)

⁴ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV (2014): Hinweise zur Nahmobilität, Ausgabe 2014, S. 5f

- Klima (Wetterlage, Komfortansprüche, Anforderungen, Mobilitätskultur)
- Gute Instrumente und Datengrundlagen (kleinräumige Binnenverkehre werden oft in Erhebungen zum Mobilitätsverhalten vernachlässigt)
- spezifische Prozessgestaltung kurzer Wege: „Die Entwicklung und Umsetzung von Nahmobilitätskonzepten ist als Prozess zu verstehen, an dem die relevanten Akteure zu beteiligen sind. Gerade die Bewohner und Beschäftigten, Unternehmer und Besucher vor Ort kennen die Bedürfnisse, die Problemlagen, aber auch die möglichen Lösungsansätze am besten“⁵

Aus den Faktoren, die die Nahmobilität beeinflussen, lassen sich entsprechende Ansätze ableiten, diese zu stärken. Um Potenziale der Nahmobilität zu nutzen, sollen nach den Empfehlungen der FGSV folgende konzeptionelle Qualitätsanforderungen geschaffen werden:

- Verständnis für kleinräumiges Mobilitätsverhalten verbessern
- Herstellung einer kompakten Siedlungsstruktur, „Eine wesentliche Voraussetzung für Nahmobilität ist eine kompakte Siedlungsstruktur mit einer funktionalen Nutzungsmischung und angemessener städtebaulicher Dichte“⁶
- komfortable und sichere Verkehrsangebote für den Fuß- und Radverkehr
- attraktive Umfeldgestaltung zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs
- Erreichbarkeit von Aktivitäten-Standorten im Nahbereich verbessern und barrierefrei gestalten

Weitere Regelungen und Empfehlungen

In den „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“ (RASt 06) wird der Grundsatz einer ausgewogenen Berücksichtigung aller Nutzungsansprüche an den Verkehrsraum formuliert. Dabei wird die Notwendigkeit einer Reduzierung der Geschwindigkeit und des Komforts für den motorisierten Individualverkehr zur Förderung des Fußgänger- und Radverkehrs sowie des ÖPNV betont.⁷

Die RASSt empfehlen abhängig von den Nutzungsansprüchen der verschiedenen Verkehrsteilnehmer und der Umfeldsituation sowie unter Berücksichtigung der Straßenraumbreite Straßenquerschnitte für typische Entwurfssituationen. Darüber hinaus wird als „individueller“ Entwurfsvorgang die städtebauliche

⁵ ebenda, S. 8

⁶ ebenda, S. 19

⁷ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV (2006): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RASSt06, S. 15

Gemeinde Fuldata
**Nahmobilitäts-Check
für die Gemeinde
Fuldata**

Oktober 2021

Bemessung beschrieben. Diese ist ein „Verfahren, das den notwendigen Abmessungen der befahrenen Flächen, d.h. Fahrbahnen, Sonderfahrstreifen des ÖPNV und Radverkehrsanlagen auf Fahrbahnniveau plausibel nachvollziehbare notwendige Abmessungen für die Seitenräume gegenüberstellt. Sie verfolgt das Ziel einer ‚Straßenraumgestaltung vom Rand aus‘.⁸

Mit der städtebaulichen Bemessung wird ein wesentliches Ziel der Nahmobilitätsförderung, die Schaffung attraktiver und sicherer Bewegungs- und Aufenthaltsräume, unterstützt.

Die „Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA)“⁹ beinhalten Aussagen zu den Charakteristika und den generellen Grundanforderungen des Fußverkehrs sowie zur Planung, zum Entwurf und Betrieb von Fußgängerverkehrsanlagen.

Der Fußgängerverkehr als sensibelste Verkehrsform erfordert ein breites Anforderungsspektrum an die Planung, um u.a. hohe Sicherheit zu bieten, umwegfreie Verbindungen zu schaffen, ein leichtes Vorankommen mit hinreichender Bewegungsfreiheit zu ermöglichen und Störungen durch andere Verkehrsteilnehmer zu minimieren. Insbesondere die Breite des Seitenraumes sowie die tatsächlich nutzbare Gehwegbreite gelten als wichtige Kriterien für die Sicherheit und den Komfort für Fußgänger. Neben der Gehwegbreite ist sicherzustellen, dass ausreichend, komfortabel nutzbare und vor allem sichere Querungsmöglichkeiten, insbesondere an Knotenpunkten und entlang wichtiger Verbindungen des Fußverkehrs, bestehen.

Die Grundanforderung an die Gehwegbreite gemäß Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen sehen vor, dass zwei Fußgänger einander begegnen können. Daraus ergibt sich eine in der Regel erforderliche Breite des Seitenraumes von mindestens 2,30 bis 2,50 m¹⁰. Darüber hinaus sind bei wichtigen Infrastruktureinrichtungen der Fußgängerinfrastruktur Breitenzuschläge im Seitenraum mit einzuplanen.

Für Querungsanlagen werden abhängig von der Fahrbahnbreite, der Kfz-Spitzenstundenbelastung, dem Fußgängeraufkommen und der zulässigen Kfz-Geschwindigkeit verschiedene Anlagentypen (z.B. bauliche Maßnahmen ohne Vorrang, Fußgängerüberweg, Lichtsignalanlage) empfohlen. Die Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ) ergänzen und präzisieren die Verwaltungsvorschriften zu § 26 StVO, nach denen Fußgänger-

⁸ ebenda, S. 21

⁹ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV (2002): Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA), Ausgabe 2002.

¹⁰ Für den Begegnungsfall werden in der RAST 06 2,50 m als Mindest-Gehwegbreite angegeben bzw. 1,50 m in engen dörflichen Hauptstraßen (vgl. S. 35)

überwege anzuordnen sind. In den R-FGÜ werden Grundsätze, Voraussetzungen und die erforderliche Ausstattung von Fußgängerüberwegen erläutert.¹¹

Analog zu den „Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA)“ liefern die „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010)“¹² eine Grundlage zur Planung, zum Entwurf und Betrieb von Anlagen für den Radverkehr. Abhängig von der Kraftverkehrsbelastung, Bedeutung und Lage der Straße werden dabei unterschiedliche Radanlagentypen für die Verkehrsführung (Führungsprinzipien Mischen, Teilseparation und Trennen) und Querung mit verschiedenen Entwurfparametern empfohlen, welche die Verkehrssicherheit und Qualität des Verkehrsablaufes des Radverkehrs gewährleisten sollen. Dabei sind Flächenansprüche von in der Regel mindestens 1,50 m (für Schutzstreifen) zu berücksichtigen. Für Einrichtungsradwege beträgt das Regelmaß 2,00 m.

An Knotenpunkten soll die Radverkehrsführung über eine eindeutige Führung verfügen, die eine zügige und sichere Befahrbarkeit ermöglicht. Ein besonderes Augenmerk soll auf dem Konflikt zwischen geradeaus fahrenden Radfahrern und abbiegenden Kraftfahrzeugen liegen, grundsätzlich sind ausreichende Sichtbeziehungen zwischen dem Radverkehr und anderen Verkehrsteilnehmern zu gewährleisten.

¹¹ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV (2001): Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ), Ausgabe 2001

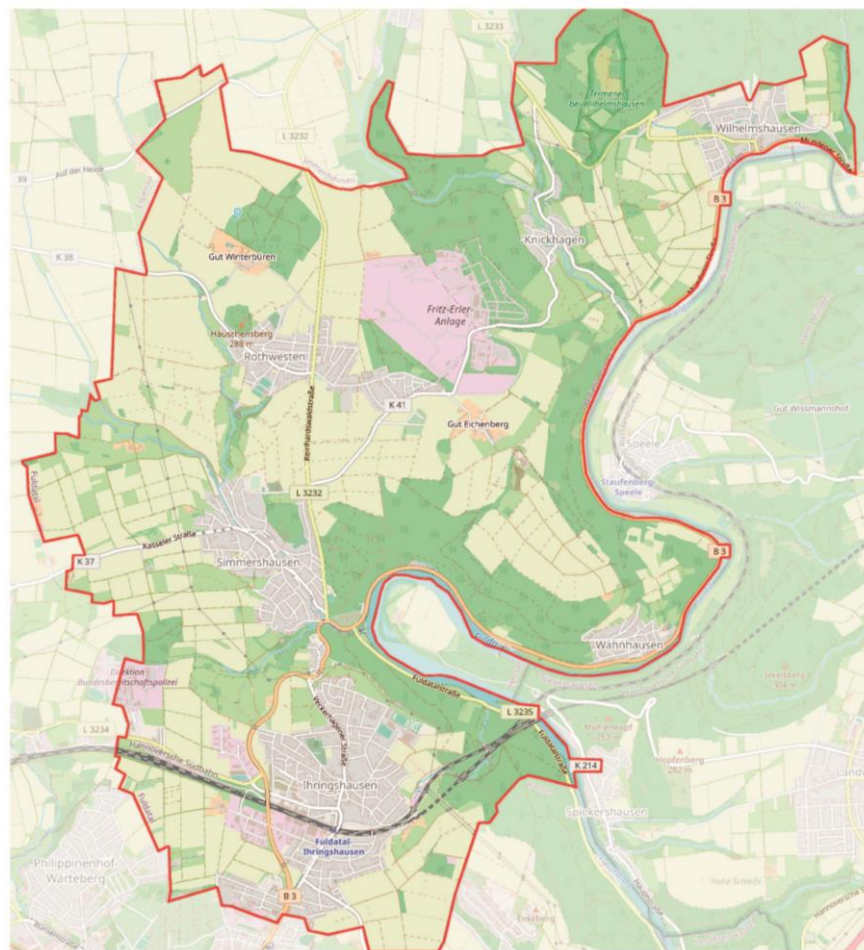
¹² Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV (2002): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), Ausgabe 2010

3 Rahmenbedingungen zur Nahmobilität in Fuldata

3.1 Räumliche Einbindung, Bevölkerungsstruktur und Verflechtung

Die nordöstlich des Oberzentrums Kassels gelegene Gemeinde Fuldata mit ca. 12.000 Einwohnern und einer Fläche von 33,68 km² befindet sich zwischen der Großstadt Kassel und der niedersächsischen Stadt Hann. Münden.

- **Abbildung 3:** Untersuchungsgebiet Gemeinde Fuldata¹³



¹³ Eigene Darstellung. Kartengrundlage aus openstreetmap Mitwirkende © by SA 3.0, © GeoBasis-DE /

Siedlungs- und Bevölkerungsstruktur

Die Gemeinde Fuldata unterteilt sich in sechs Ortsteile. Der größte und bevölkerungsreichste Ortsteil Ihringshausen grenzt unmittelbar an Kassel an. Der Ortsteil liegt 4,5 km von der Kasseler Innenstadt entfernt und verfügt über einen eigenen Regional-Bahnhof (Strecke Kassel-Göttingen). Nördlich ist das Gemeindegebiet mit Simmershausen und Rothwesten an den Reinhardswald angebunden. Über die B3 ist die Stadt Hann. Münden erreichbar. Die L 3234 verbindet Fuldata mit Vellmar. Die Ortsteile Fuldata sind mit zunehmender Entfernung zum Oberzentrum Kassel eher ländlich geprägt und weisen eine geringe Siedlungsdichte auf.

Der Ortsteil Ihringshausen hat von allen Ortsteilen Fuldata die höchste Einwohnerzahl aufzuweisen. Hier leben etwa 6.400 Einwohner.¹⁴

Gemeinde Fuldata Nahmobilitäts-Check für die Gemeinde Fuldata

Oktober 2021

- **Tabelle 1:** Wohnbevölkerung Ortsteile Fuldata¹⁵

Ortsteil/Gemarkung	Einwohner (Stand Juni 2020)
Ihringshausen	6.411
Simmershausen	2.434
Wahnhausen	574
Rothwesten	1.961
Knickhagen	243
Wilhelmshausen	860
Gesamt	12.483

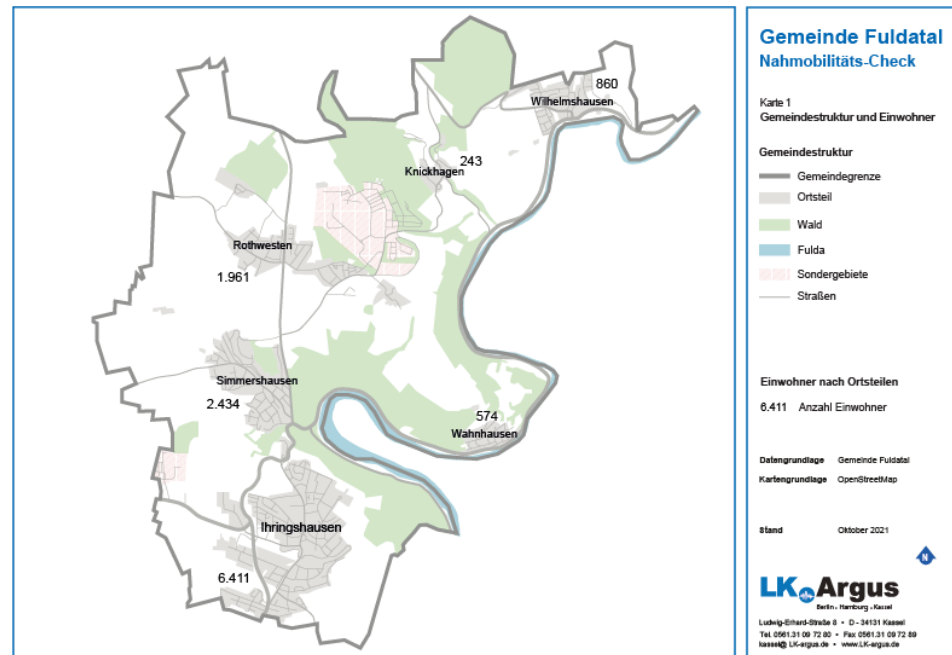
¹⁴ vgl. <https://fuldata.de/aktuelles-infos/zahlen-und-fakten.html> (Zugriff:07.04.2021)

¹⁵ vgl. ebenda

Gemeinde Fuldata
Nahmobilitäts-Check
für die Gemeinde
Fuldata

Oktober 2021

• **Karte 1:** Gemeindestruktur und Einwohner



(Hochauflösende Karte im Anhang)

Die Bevölkerungsdichte der Gemeinde Fuldata liegt bei 368 EW pro km². Die Bevölkerung verzeichnete in den Jahren 1995-2019 einen Bevölkerungsrückgang von 9,6%. Der Ortsteil Ihringshausen hatte in den Jahren 2015-2019 einen Bevölkerungszuwachs von 1,8%.

• **Tabelle 2:** Bevölkerungsentwicklung/ Stand: Juni 2019¹⁶

Ortsteil	1995	2005	2015	2019
Ihringshausen	6.303	6.477	6.243	6.353
Knickhagen	292	292	277	244
Rothwesten	2.810	2.139	2.223	1.975
Simmershausen	2.750	2.715	2.386	2.425
Wahnhausen	613	616	560	558
Wilhelmshausen	957	1.016	859	860
Gesamtgemeinde	13.735	13.255	12.548	12.415

¹⁶ vgl. Daten der Gemeindeverwaltung (Stand 21.12 und 30.06.2019) ISEK Fuldata. Online unter: https://fuldata.de/uploads/media/Praesentation-Forum-Fuldata-14.11.2019_01.pdf [Zugriff: 07.04.2021]

Das durchschnittliche Alter der Fuldataler Bewohner liegt bei 43,3 Jahren und befindet sich demnach über den regionalen bzw. bundesweiten Durchschnitt von 41,3 Jahren. Für die kommenden Jahre (2030) wird eine Alterung der Bevölkerung auf einen Altersdurchschnitt von 50,6 Jahren prognostiziert. Eine Abnahme der 20-40 Jährigen und einen parallel steigenden Anteil an über 60 Jährigen wird die Gemeinde Fuldata zukünftig zu verzeichnen haben.

Gemeinde Fuldata
Nahmobilitäts-Check
für die Gemeinde
Fuldata

Oktober 2021

Pendlerströme

- **Tabelle 3:** Entwicklung der Beschäftigten und Pendler der Gemeinde Fuldata¹⁷

Jahr	Beschäftigte am Wohnort	Einpendler	Auspendler
2005	3.770	1.176	3.209
2010	3.829	1.172	3.312
2015	4.303	1.374	3.782
2018	4.466	1.502	3.930

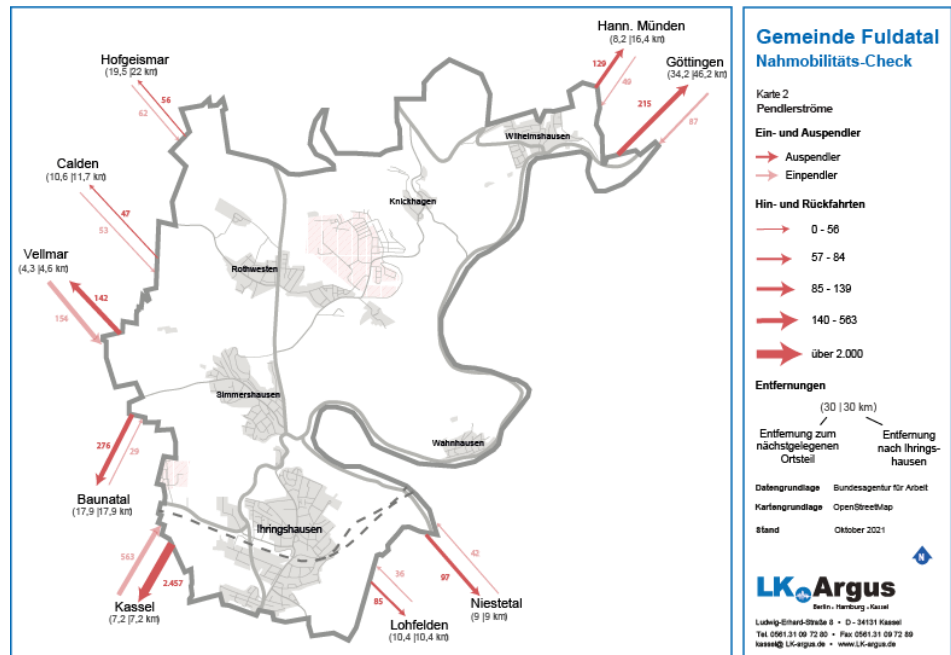
Die größte Pendlerbeziehung besteht zwischen Fuldata und Kassel mit 2.457 Auspendlern und 563 Einpendlern.

¹⁷ vgl. Daten aus Hessische Gemeindestatistik (Hessisches Statistisches Landesamt) und Statistik der Bundesagentur für Arbeit in ISEK Fuldata- Ihringshausen Endbericht.

Gemeinde Fulda
Nahmobilitäts-Check
für die Gemeinde
Fulda

Oktober 2021

• **Karte 2:** Pendlerströme

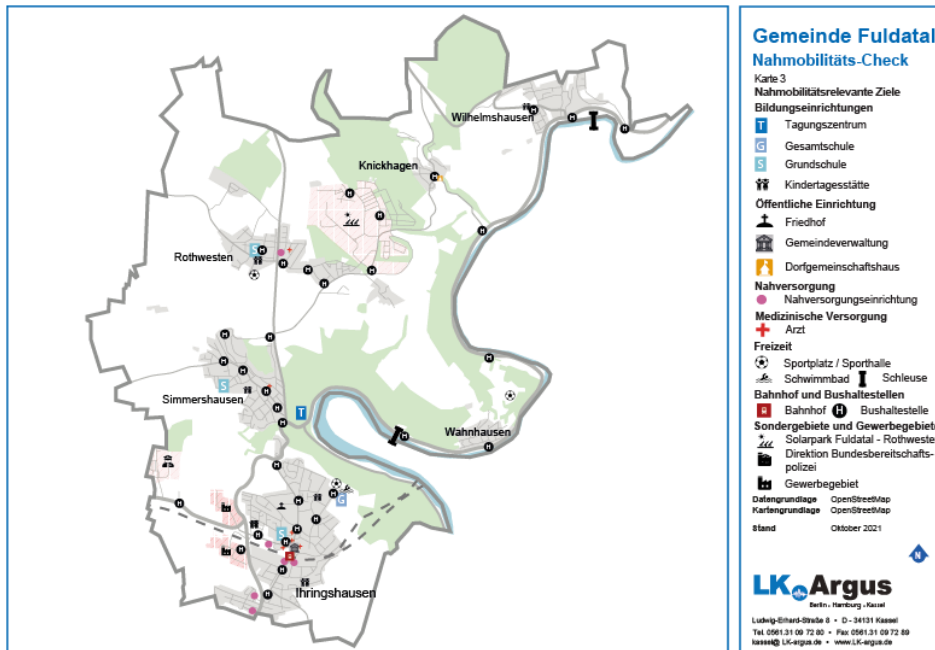


(Hochauflösende Karte im Anhang)

3.1 Nahmobilitätsziele und Erreichbarkeiten

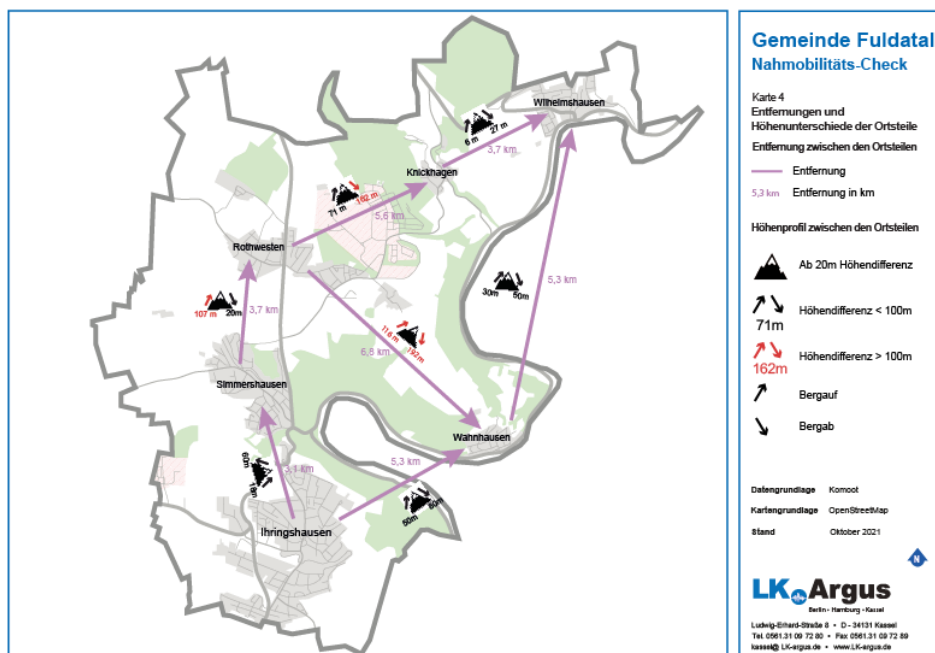
Im Folgenden werden die einzelnen Ortsteile und ihre Rahmenbedingungen für die Nahmobilität kurz vorgestellt. Hierbei geht es um vorhandene nahmobilitätsrelevante Ziele, zurückzulegende Entfernungen und Höhenunterschiede untereinander und um die Erreichbarkeit des Oberzentrums Kassel.

• **Karte 3:** Nahmobilitätsrelevante Ziele



(Hochauflösende Karte im Anhang)

• **Karte 4:** Entfernungen und Höhenunterschiede



(Hochauflösende Karte im Anhang)

Ihringshausen

Der Ortsteil Ihringshausen grenzt direkt an das Oberzentrum Kassel. Im größten Ortsteil Fuldata legen verschiedene nahmobilitätsrelevante Ziele. Zu nennen sind das Rathaus, die Ludwig-Emil-Grimm-Grundschule und die

Gemeinde Fuldata
Nahmobilitäts-Check
für die Gemeinde
Fuldata

Oktober 2021

Gemeinde Fuldata
**Nahmobilitäts-Check
für die Gemeinde
Fuldata**

Oktober 2021

Gesamtschule Fuldata. Des Weiteren sind zwei Kindertageseinrichtungen, fünf Spielplätze, Sportstätten, eine Jugendeinrichtung, ein Freibad, ein Friedhof und zwei Pflegeeinrichtungen für Senioren relevante Nahmobilitätsziele im Ortsteil. Einkaufsmöglichkeiten und Nahversorgung konzentrieren sich im Ortskern.

Im Ortskern befindet sich auch der Bahnhof mit Anschluss an das Regionalverkehrsnetz.

Knickhagen

Knickhagen ist der kleinste Ortsteil und liegt im nördlichen Teil Fuldata zwischen den Ortsteilen Rothwesten und Wilhelmshausen. Die Entfernungen zu den Nachbarortsteilen betragen 3,7 km bzw. 5,6 km. Ihringshausen ist 11,4 km entfernt.

Knickhagen weist mit einem Dorfgemeinschaftshaus und einer Bushaltestelle nur wenige nahmobilitätsrelevante Ziele auf.

Rothwesten

Rothwesten liegt zwischen den Ortsteilen Knickhagen und Simmershausen, die sich in einer Entfernung von 5,6 km und 3,7 km befinden. Nördlich von Rothwesten Holzhausen, ein Ortsteil von Immenhausen. Der Hauptort Ihringshausen ist 5,6 km entfernt.

Die nahmobilitätsrelevanten Ziele in Rothwesten sind eine Kindertagesstätte, eine Grundschule, eine Sportstätte und ein Lebensmittelmarkt. Außerdem liegt der Solarpark Fuldata-Rothwesten im östlichen Ortsgebiet.

Simmershausen

Der Ortsteil Simmershausen liegt mit 3,1 km in direkter Nähe zu Ihringshausen. Rothwesten liegt in einer Entfernung von 3,7 km.

An nahmobilitätsrelevanten Zielen bestehen eine Grundschule, mit der Lehrerfortbildungsstätte Reinhardswaldschule ein Tagungszentrum und eine Kindertagesstätte.

Wahnhausen

Der Ortsteil liegt im östlichen Gemeindegebiet direkt an der Fulda. Der R1 verläuft durch Wahnhausen. Ihringshausen liegt in 6,5 km Entfernung. Die Schleuse bei Wahnhausen gehört zum Ortsteil, sodass hier eine Querung der Fulda für den Rad- und Fußverkehr zur niedersächsischen Seite möglich ist.

Nahmobilitätsrelevante Ziele sind lediglich eine Bushaltestelle und ein Sportplatz.

Wilhelmshausen

Wilhelmshausen ist der nördlichste Ortsteil von Fuldata und liegt direkt an der Fulda. Über die B3 ist Wahnhausen in 5,3 km Entfernung erreichbar. Über die Schleuse Wilhelmshausen kann die Fulda nach Niedersachsen überquert werden. Der Ortsteil Ihringshausen liegt 12,7 km entfernt, während Hann. Münden nur 8,2 km entfernt ist.

Nahmobilitätsrelevante Ziele sind eine Kindertagesstätte und einige Bushaltestellen.

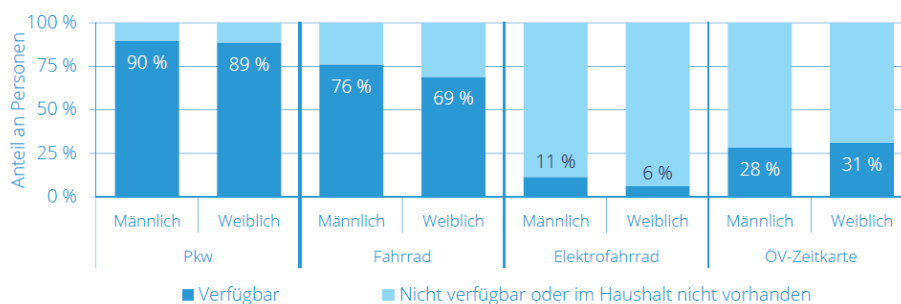
3.1.1 Mobilitätsverhalten

Im Auftrag des ZRK führte die Technische Universität Dresden im Rahmen des Forschungsprojektes „Mobilität in Städten SrV 2018“ eine Einwohnerbefragung durch, um das Mobilitätsverhalten zu analysieren.

Mit dem von der Technischen Universität Dresden erstellten Mobilitätssteckbrief wurde die Mobilität, Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln, Verkehrsmittelwahl und Wegezwecke aggregiert dargestellt.

Daraus ergeben sich folgende Ergebnisse für die Gemeinde Fuldata:

- **Abbildung 4:** Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln und ÖV-Zeitkarte¹⁸



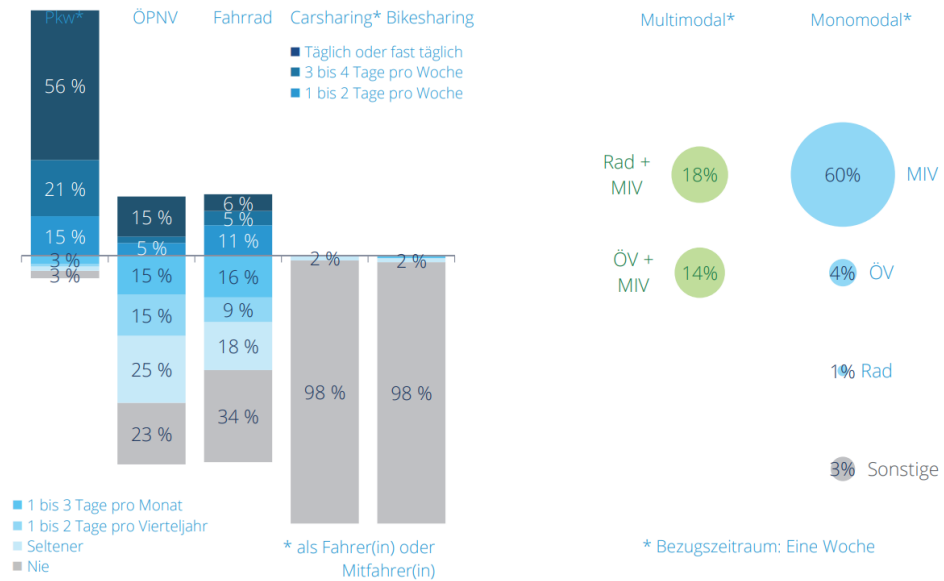
Eine hohe Verfügbarkeit an PKWs (89-90%) und Fahrrädern (69-76%) ist festzustellen. Demnach stehen pro Haushalt in Fuldata im Schnitt 1,8 Fahrräder sowie 1,5 Pkw zur Verfügung. Knapp 8% der befragten Haushalte verfügen über ein Elektrofahrrad.

¹⁸ vgl. Mobilitätssteckbrief für Fuldata. Technische Universität Dresden. Dresden 2019.

Gemeinde Fuldata
Nahmobilitäts-Check
für die Gemeinde
Fuldata

Oktober 2021

● **Abbildung 5:** Verkehrsmittelnutzung in den letzten 12 Monaten und Anteile mono- und multimodaler Personengruppen¹⁹



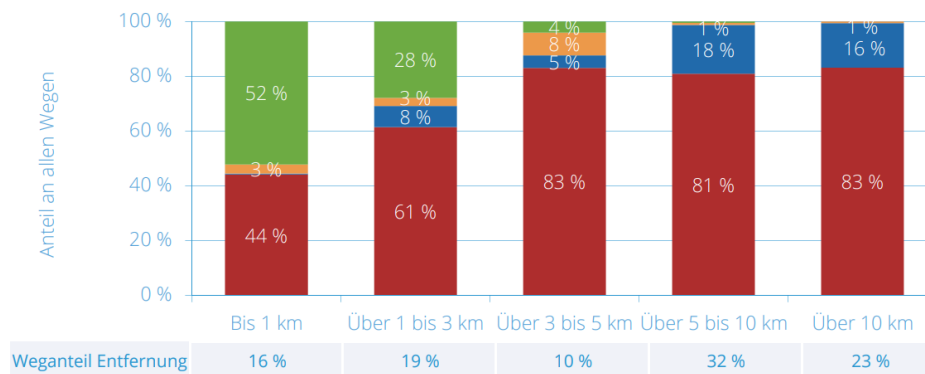
Die Verkehrsmittelnutzung wird durch die Dominanz des Pkw geprägt, den mehr als der Hälfte der befragten Personen täglich genutzt. Der ÖPNV wird von 15%, das Fahrrad von 6% (fast) täglich genutzt. Car- und Bikesharing wird von der Fuldataler Bevölkerung bislang kaum genutzt.

Knapp ein Drittel der Fuldataler sind multimodal unterwegs und nutzen zu 18% Rad + MIV und zu 14% ÖV + MIV. Knapp 70% der Befragten verhalten sich monomodal und nutzen ausschließlich entweder den MIV (60%), den ÖV (4%) oder das Rad (1%).

Die Wegehäufigkeit aller befragten Personen liegt bei 3,3 Wegen pro Tag, von diesen werden 1,3 Wege innerhalb von Fuldata zurückgelegt. Die mittlere Weglänge beträgt 7,3 km. Allerdings sind 35 % aller Wege kürzer als 3 km und weitere 10 % haben eine Länge zwischen 3 und 5 km. Insbesondere diese kurzen Wege haben eine besondere Relevanz für die Nahmobilität. Der Anteil der zu Fuß bzw. mit dem Rad zurückgelegten Wege sinkt bei den längeren Wegen, der Anteil des ÖV steigt bei Wegen über 5 km auf 18 %.

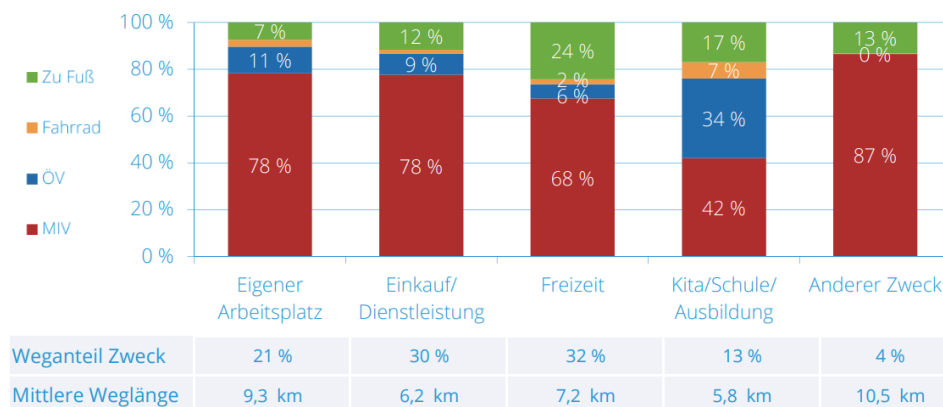
¹⁹ vgl. ebenda

• **Abbildung 6:** Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklassen²⁰



Außer bei Kita / Schule / Ausbildung überwiegt der MIV bei allen Wegezwecken. Das Fahrrad wird mit 7% am häufigsten zu Schule / Ausbildung genutzt. Zu diesem Zweck wird auch viel zu Fuß gegangen, der höchste Fußwegeanteil ist aber bei den Freizeitwegen zu verzeichnen. Der öffentliche Verkehr (ÖV) wird mit 34% am häufigsten für Ausbildungswege genutzt.

• **Abbildung 7:** Verkehrsmittelwahl und Wegelänge nach Wegezweck²¹



²⁰ vgl. ebenda

²¹ vgl. ebenda

4 Vorhandene Strategien und Konzepte zu Nahmobilität

4.1 Landesplanung und regionale Planungen

4.1.1 Nahmobilitätsstrategie für Hessen²²

Mit der Nahmobilitätsstrategie für Hessen wurde im Juni 2017 ein strategischer und inhaltlicher Rahmen für die Verkehrswende geschaffen und das Ziel formuliert, den Fuß- und Radverkehrsanteil auf Wegen innerhalb von Städten und Gemeinden zu erhöhen. Weitere in diesem Hauptziel verankerte Ziele sind:

- Erhöhung der Lebensqualität in hessischen Städten und Gemeinden
- Erhöhung der Sicherheit im Straßenverkehr
- Verbesserung der sozialen Teilhabe an Mobilität
- Verbesserung der Standortqualität für die lokale Wirtschaft
- Verringerung des Ressourceneinsatzes
- Verringerung der Schadstoffemissionen (z.B. von Stickoxiden)
- Verringerung der Lärmemissionen
- Verringerung der CO₂-Emissionen im Verkehr

Um diese Ziele für das Land Hessen bis 2025 zu erreichen, liefert die Nahmobilitätsstrategie Handlungsoptionen für die vier Handlungsfelder „Infrastruktur“, „politische, finanzielle und rechtliche Rahmenbedingungen“, „Kommunikation und Bildung“ und „Innovation“. Zur Umsetzung der Strategie wurde die Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH) als Kompetenznetzwerk aus Kommunen, Landkreisen, Verbänden, Wissenschaft, Verkehrsverbänden, dem Land sowie weiteren Akteuren gebildet und als Lenkungsreis für die Erarbeitung der Nahmobilitätsstrategie eingesetzt.

Die Nahmobilitätsstrategie erfordert eine umsetzungsorientierte Arbeit. Hierfür wurden Initialprojekte definiert (u.a. Nahmobilitäts-Checks), mit denen zeitnah sichtbare Erfolge erzielt werden sollten.

²² vgl. Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (2017): Nahmobilitätsstrategie für Hessen, 2. unveränderte Auflage Juli 2019

4.1.2 Aktuelle Förderprogramme des Landes Hessen und des Bundes für Maßnahmen des Nahmobilitäts-Checks

Zu den Förderprogrammen des Landes Hessen gehören in erster Linie die „Förderrichtlinie Nahmobilität“²³ u.a. für investive Maßnahmen für die Verbesserung der Mobilität, Planungen und Konzepte des Fuß- und Radverkehrs sowie Öffentlichkeitsarbeit, und die Verkehrsinfrastrukturförderung bzw. das Mobilitätsfördergesetz²⁴, nach dem bspw. die Förderung von Maßnahmen für den ÖPNV (insbesondere Haltestellen) möglich ist. Maßnahmen und Projekte für den Fuß- und Radverkehr, die zur Stärkung der Nahmobilität beitragen sind ebenfalls von dem eben bereits erwähnten Bund-und Länder Förderprogramm förderfähig. Durch die hessische Sanierungsoffensive 2022 sollen sukzessive Radwege an Landesstraßen neu gebaut werden.²⁵

Die Bagatellgrenze für investive Maßnahmen liegt bei 20.000 Euro und 2.000 Euro für Planungen.²⁶

Bei den Förderprogrammen des Bundes zur finanziellen Unterstützung von Nahmobilitätsprojekten ist das Sonderprogramm „Stadt und Land“ hervorzuheben, über das Radverkehrsprojekte, wie bspw. Neu-, Aus- und Umbau von Radwegen, die Ausweisung von Fahrradstraßen sowie Abstellanlagen gefördert werden können. Die Projekte müssen im Jahr 2023 vollständig abgeschlossen sein.²⁷ Auch über die „Kommunalrichtlinie Klimaschutz“²⁸ können Maßnahmen für den Fuß- und Radverkehr gefördert werden.

Die jüngsten Entwicklungen im Rahmen der Förderung ermöglichen es, über einen neuen Durchführungserlass zur Nahmobilitäts-Richtlinie die Beleuchtung an wichtigen Schulrouten außerorts, Beschilderung von Radwegrouten, Fahrradabstellanlagen sowie Sitzgelegenheiten finanziell zu fördern, sofern diese aus Gründen der Verkehrssicherheit notwendig sind („Gute Zukunft Sicherungsgesetz“). Als wichtiges Kriterium für die Förderung werden für die Be-

²³ vgl. bspw.: https://www.nahmobil-hessen.de/wp-content/uploads/2019/12/2019-12-19_Durchf%C3%BChrungserlass_RiLiFP51-gez.pdf [Zugriff: 28.09.2020]

²⁴ vgl. bspw. <https://mobil.hessen.de/verkehr/verkehrsinfrastruktur%C3%B6rderung-vif> [Zugriff: 01.12.2020]

²⁵ vgl. bspw. <https://wirtschaft.hessen.de/verkehr/sanierungsoffensive-2016-2025> [Zugriff: 04.02.2021]

²⁶ vgl. <https://www.nahmobil-hessen.de/foerderung/foerdermittel-hessen/> [Zugriff: 11.03.2021]

²⁷ vgl. bspw. <https://www.nahmobil-hessen.de/foerderung/foerdermittel-des-bundes/sonderprogramm-stadt-und-land/> [Zugriff: 05.02.2021]

²⁸ vgl. bspw.: <https://www.foerderdatenbank.de/FDB/Content/DE/Foerderprogramm/Bund/BMU/richtlinie-zur-foerderung-von-klimaschutzprojekte.html> [Zugriff: 28.09.2020]

leuchtung von Radwegen außerorts unter anderem 30 Fahrten in der Spitzenstunde auf einer Strecke von bis zu 7,5 km angegeben.²⁹

Weitere Informationen zu den aktuellen Förderregeln in Hessen sind abrufbar über die Homepage von Hessen Mobil unter dem Stichwort Verkehr - Verkehrsinfrastrukturförderung.³⁰

4.1.3 Regionale Planungen

4.1.4 Strategie für den ÖPNV im ländlichen Nordhessen (NVV, 2019)

Mit der Strategie für den ÖPNV im ländlichen Nordhessen möchte der Nordhessische Verkehrsverbund (NVV) den ländlichen Raum attraktiver anbinden und stärker in den Austausch mit den betreffenden Kommunen, wie zum Beispiel Fuldata, treten. Hierzu sind einige Ziele für die zukünftige öffentliche Nahmobilität formuliert:

- Angebot von mindestens einem Stundentakt von allen Ortsteilen in den Kernort und vom Kernort ins Oberzentrum
- Den ÖV beschleunigen, um das Reisedauerverhältnis gegenüber dem Pkw zu verbessern
- Stärkere Verknüpfung unterschiedlicher Mobilitätsangebote (Bsp.: Mobilfalt: Integration von privaten Mitnahmefahrten)
- Bessere Verknüpfung zwischen dem Fahrrad und dem ÖPNV (Pedelecverleih, Fahrradboxen)

4.2 Planungen des Landkreises Kassel sowie des Zweckverband Raum Kassel (ZRK)

Planungen des Landkreises Kassel bzw. im Landkreis Kassel sowie Planungen des Zweckverband Raum Kassel (ZRK), die Bezug zur Nahmobilität haben, sind:

- Radverkehrskonzept für das Gebiet des Landkreises Kassel (2019)
- Schülerradrouthenetz (2019)

²⁹ vgl. https://www.nahmobil-hessen.de/wp-content/uploads/2020/10/2020-10-05_Foerderung_Beleuchtung-Schulwege.pdf [Zugriff: 04.02.2021]

³⁰ vgl. <https://mobil.hessen.de/aktuelle-f%C3%B6rderregeln> [Zugriff: 01.12.2020]

- Verkehrsentwicklungsplan (VEP) Region Kassel 2030 (ZRK, 2015)
- Siedlungsrahmenkonzept 2030 Wohnen und Gewerbe (2021)
- Kommunalen Entwicklungsplan (KEP) Zentren - Einzelhandels- und Zentrenkonzept (ZRK, 2015)

4.2.1 Radverkehrskonzept für das Gebiet des Landkreises Kassel (2019)

Das Radverkehrskonzept (2019)³¹ wurde im Auftrag des ADFC Kreisverband Kassel Stadt und Land e. V. verfasst und verfolgt das Ziel einer nachhaltigen Förderung für den Radverkehr. Hierfür ist ein attraktives, sicheres und durchgängig befahrbares Radverkehrsnetz notwendig. Folgende **Leitsätze** werden beschrieben:

- Das Fahrrad als Problemlöser für gesamtgesellschaftliche Zukunftsfragen
- Sicherheit und Akzeptanz für das Fahrrad als Verkehrsmittel schaffen
- Mehr Radverkehr = mehr Lebensqualität für alle im städtischen und ländlichen Raum
- Bessere Vernetzung der Verkehrsmittel im Umweltverbund
- Entwicklung des Radverkehrs für alle Zielgruppen
- Bessere finanzielle und personelle Ausgestaltung der Radverkehrsförderung
- Mehr Öffentlichkeitsarbeit
- Regelmäßige Evaluation der Radinfrastruktur

Im Rahmen der Erstellung des Konzeptes wurden für alle Gemeinden im Kreis ein Steckbrief und Maßnahmen entwickelt. Insgesamt rund 90 Maßnahmen wurden für Fuldata vorgeschlagen, die zum Teil jedoch sehr kleinteilig sind. Im Folgenden werden die Maßnahmen tabellarisch aufgeführt, die eine besondere Relevanz für den Nahmobilitäts-Check haben. Dies sind Maßnahmen, die sich auf Schülerradrouten befinden, die Verbindung nach Kassel stärken oder die

³¹ vgl. Radverkehrskonzept für das Gebiet des Landkreises Kassel. Planungsgemeinschaft Iba / Schmidt . 2019. Online unter: https://www.rvk.lk-kassel.radinformation.de/downloads/Abschlussbericht_RVK_Endstand_21_09_2017.pdf [Zugriff: 09.04.2021]

Gemeinde Fuldata
**Nahmobilitäts-Check
für die Gemeinde
Fuldata**

Oktober 2021

Verbindung zwischen Rothwesten und Holzhausen betreffen (siehe Vertiefungsbereiche, Kapitel 6).

- **Tabelle 4:** Relevante Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept des Landkreis Kassel (2019)

Allgemeine Beschreibung / Ortsteil	Zustand	Maßnahme	Nr. RVK LK Kassel
Ortsverbindung Ihringshausen ↔ Simmershausen/Wahnhausen	Schleichverkehr auf Rad- und Fußweg	Einbau eines Pfostens	FUT_1
Fuldata-Ihringshausen: Knoten Veckerhagener Straße / Wolfsanger Straße	fehlende Querung	Einrichtung gesicherte Querung	FUT_3
Rothwesten an L3232	RV-Freigabe Wirtschaftsweg fehlt	RV-Freigabe ergänzen	FUT_11
Ortsverbindung Rothwesten-West ↔ Holzhausen	Schotterdecke	Asphaltdecke	FUT_12
Mittelzentrenverbindung Hann. Münden ↔ Kassel im verlängerten Junghecksweg	Unmarkierte Barriere (Felsbrocken)	Entfernung oder Markierung	FUT_14
Mittelzentrenverbindung Hann. Münden ↔ Kassel im verlängerten Junghecksweg	Unmarkierte Barriere (Felsbrocken, Sperre)	Entfernung oder Markierung	FUT_15
Ortsverbindung Espenau-Hohenkirchen ↔ Fuldata-Simmershausen: Straße an der Espe in Simmershausen	Falsche Beschilderung als Sackgasse	Beschilderung in durchlässige Sackgasse	FUT_18
Ortsverbindung Fuldata-Simmershausen ↔ Fuldata-Rothwesten	RV-Freigabe Wirtschaftsweg fehlt	RV-Freigabe ergänzen	FUT_19
Mittelzentrenverbindung Vellmar ↔ Hann. Münden / direkte Ortsverbindung Vellmar ↔ Fuldata Simmershausen	Schotterdecke, ein Drittel Gemarkung Vellmar	3,5m breite Asphaltdecke	FUT_21
Radpendlerverbindung Fuldata-Simmershausen bzw. Ihringshausen ↔ Kassel auf der Mittelzentrenverbindung Kassel ↔ Hann. Münden	Schotterdecke	Asphaltdecke	FUT_27

Gemeinde Fuldata
Nahmobilitäts-Check
für die Gemeinde
Fuldata

Oktober 2021

Allgemeine Beschreibung / Ortsteil	Zustand	Maßnahme	Nr. RVK LK Kassel
Ortsverbindung Fuldata-Ihringshausen ↔ KS-Philippinenhof-Warteberg	holprige Erde- / Schotterstrecke	3,5m breite Asphaltdecke	FUT_30
Ortsverbindung Fuldata-Ihringshausen ↔ Fuldata-Simmershausen über Schocketal	RVA hat am Gefälle keine Vorfahrt	Änderung der Vorfahrt	FUT_31
Ortsverbindung Ihringshausen ↔ Simmershausen/Wahnhausen	Nicht bedarfsgerechte RVA mit starkem Gefälle	Errichtung einer neuen RVA	FUT_32
Ortsverbindung Vellmar ↔ Fuldata-Simmershausen bzw. Mittelzentrenverbindung Vellmar ↔ Hann. Münden	RV-Freigabe Wirtschaftsweg fehlt	RV-Freigabe ergänzen	FUT_34
Mittelzentrenverbindung Vellmar - Hann. / direkte Ortsverbindung Vellmar ↔ Fuldata-Simmershausen	grober Schotterweg	3,5m breite Asphaltdecke	FUT_35
Fuldaradweg zwischen Wilhelmshausen und Hann. Münden: kurvige Strecke im Bereich der Landesgrenze	kurvige, schmale Strecke	Verbreiterung auf 3m	FUT_42
Grundzentrumsverbindung Vellmar ↔ Fuldata-Ihringshausen: RVA entlang der L3214 Höhe Zufahrt Bundespolizei	Abblätternde Furtmarkierung	Erneuerung Furtmarkierung	FUT_45
Mittelzentrumsverbindung Kassel ↔ Hann. Münden: RVA entlang der B3 im Abschnitt Schleuse Wahnhausen bis Ortseingang Wahnhausen	widersprüchliche Beschilderung	Fuldaradweg mit Zeichen 260 beschildern	FUT_47
Gewerbegebiet Ihringshausen: RVA entlang Dörnbergstraße	Weg nur 2m breit, viele Zufahrten	Aufhebung Benutzungspflicht	FUT_49
Ihringshausen Lokalroute nördlich der Bahn in Verlängerung Kahnstraße	Schotterstrecke	Asphaltieren und für RV freigeben	FUT_51
Ortsverbindung Vellmar-Frommershausen ↔ KS Philippinenhof-Warteberg an Einmündung Kämpnerbrücke / L3234	Auffahrt in nördl. Fahrtrichtung fehlt	Auffahrt schaffen	FUT_52

Gemeinde Fuldata
Nahmobilitäts-Check
für die Gemeinde
Fuldata

Oktober 2021

Allgemeine Beschreibung / Ortsteil	Zustand	Maßnahme	Nr. RVK LK Kassel
Mittelzentrenverbindung Hann. Münden ↔ Kassel im verlängerten Junghecksweg	Wasserrinne + ZZ.250	kurzfristig Warnschild, mittelfristig Umbau Rinne	FUT_53
Radpendlerverbindung Fuldata-Ihringshausen ↔ Kassel-Mitte/ KS-Ost an der Veckerhagener Straße	Schotter	Verbreiterung, Asphaltierung, separater Gehweg, ggf. Fahrradstraße am nördl. Ende	FUT_58
Ortsverbindung Rothwesten - Simmershausen	unbeleuchtete Strecke außerorts	Beleuchtung herstellen	FUT_65
Grundzentrenverbindung Niestetal-Sandershausen - Fuldata-Ihringshausen	befahrene Ortsverbindung ohne Sicherung RV	str.begl. RVA auf östl. Seite	FUT_66
Zufahrt Fuldaradweg von Fuldatastraße (L3235) nahe Espebrücke	Naturstein neben unbeleuchteter Schrankendurchfahrt	Stein und Fahrbahnkante markieren	FUT_70
Ortsverbindung Niedervellmar - Ihringshausen	RV-Freigabe Wirtschaftsweg fehlt	RV-Freigabe ergänzen	VEL_72
Anbindung Fuldaradweg Simmershausen	enge unübersichtliche Unterführung ist als Kombiniertes Geh- und Radweg	als Gehweg ausweisen, mittelfristig FUT_73	FUT_72
Anbindung Fuldaradweg Simmershausen: neue Oberirdische Querung der Fuldatastraße	Querung mit Versatz	Herstellung einer 3,5 m breiten Mittelinsel im Versatz mit neuen Anbindungen	FUT_73
Kernbereich der Ortsdurchfahrt Simmershausen (Kasseler Straße)	Ortsdurchfahrt mit Tempo 50 ohne Sicherung des RV (schwer umsetzbar)	Tempo 30	FUT_74
Karl-Marx-Straße (K 38) in Simmershausen	Kreisstraße mit Tempo 50 ohne Sicherung des RV (schwer umsetzbar)	Tempo 30	FUT_75
Eichenbergerstraße in Simmershausen	Sammelstraße mit Tempo 40 ohne Sicherung des RV (mit Buslinie)	Tempo 30	FUT_76
Verbindung Vellmar - Ihringshausen an der Einmündung der Niedervellmarer Str. in die L3234	Mittelinsel mit 1,5 m breite	Verbreiterung auf 3,5m, Erweiterung des Straßenraumes	FUT_84

Allgemeine Beschreibung / Ortsteil	Zustand	Maßnahme	Nr. RVK LK Kassel
Grundzentrenverbindung Ihringshausen - Vellmar	Geh- und Radfahrerweg an L 3234 (Radpendlernetz)	Ausbau auf 2,5 -3 m	VEL_88
Radpendlernetz Region Kassel: Radpendlerroute Rothwesten ↔ Simmershausen ↔ Gewerbegebiet Ihringshausen ↔ KS-Mitte: Simmershäuser Straße in KS-Fasanenhof	Tempo-30-Zone, 20% des Weges in Fuldata	Fahrradstraße	KS_240

Die zentralen Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept des Landkreis Kassel sind in der Karte 5 dargestellt.

Einen weiteren Teil des Konzeptes bildet die **Vision 2030 - Radpendlernetz Region Kassel (2019)**.

Das „Radpendlernetz Region Kassel“ hat sich das Ziel gesetzt, befahrbare und attraktive Routen in der Region Kassel zu schaffen. Direkte, ausreichend dimensionierte, gut befahrbare und gut beleuchtete Strecken sowie der Abbau von Angsträumen sind wesentliche Merkmale des Radpendlernetzes. Im Einzelnen sind dies

- Eine Grundbreite von 2,5 m des Radverkehrsweges
- Direkte Wegeverbindungen und Routenplanungen
- Gute soziale Sicherheit durch Beleuchtung gewährleisten
- Alltagstaugliche Oberfläche
- Entwurfsgeschwindigkeit 25 km/h
- Möglichst geringe Reisezeitverluste
- Bauliche Trennung von Rad- und Fußverkehr³²

³² vgl. Radverkehrskonzept für das Gebiet des Landkreises Kassel Gemeindestreckbrief Fuldata. ADFC Kreisverband Kassel Stadt und Land e.V. 2020.

Gemeinde Fuldata
**Nahmobilitäts-Check
für die Gemeinde
Fuldata**

Oktober 2021

● **Abbildung 8:** Ausschnitt aus Vision 2030 Radpendlernetz Region Kassel³³



4.2.2 Verkehrsentwicklungsplan (VEP) Region Kassel 2030 (ZRK, 2015)

Der regionale VEP ist als Rahmenplan zu verstehen und fokussiert sich auf kommunenübergreifende Schwerpunkte.

In der Fassung laut Beschluss der Verbandsversammlung vom 15.07.2015 des **VEP** der **ZRK** gibt es folgende Handlungsfelder:

- 1: Regionaler Kfz-Verkehr
- 2: Regionaler Öffentlicher Personennahverkehr
- 3: **Regionaler Radverkehr**
- 4: Wirtschaftsverkehr
- 5: **Intermodalität**
- 6: **Mobilitätsmanagement und Information**
- 7: **Integrierte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung**

³³ vgl. Vision 2030 Radpendlernetz Region Kassel

Der Fokus des Verkehrsentwicklungsplans ZRK liegt in der Untersuchung von regionalem Verkehr. Das Thema Fußverkehr wird wegen des hier starken kommunalen Bezugs nicht weiter behandelt.

Im Rahmen der formulierten Handlungsfelder werden Maßnahmenfelder für das Untersuchungsgebiet Fuldata dargestellt, die auch für den Nahmobilitäts-Check relevant sind. Zu nennen sind das Handlungsfeld 3 mit dem regionalen Radverkehr, das Handlungsfeld 5 Intermodalität, das Handlungsfeld 6 Mobilitätsmanagement und Information und das Handlungsfeld 7 mit der integrierten Siedlungs- und Verkehrsentwicklung relevant.

● **Handlungsfeld 3: Regionaler Radverkehr Maßnahmen**

- Ausweisung von Haupt- und Nebenrouten (Neue Verbindung zwischen Stockbreite und Dörnbergstraße als Nebenroute)
- Qualifizierung des vorhandenen Routennetzes
- Schließung von Netzlücken: Straße „Mönchswiese“ und der Kreuzung Stockbreite/Simmershäuser Straße
- Routen für Pendlerverkehr optimieren: Niedervellmarsche Str. in Richtung Vellmar, über Simmershäuser Straße Richtung Kassel
- Ausbau des R1 in Fuldata (Fahrbahnbelag, Breiten, Anschlussstellen)
- Systematischer Ausbau der Abstellanlagen (überdacht, abschließbar, Lademöglichkeit/ Schließfächer, Boxen) an zentralen Zielen und wichtigen Haltepunkten (Ihringshausen). Anbindungsmöglichkeiten für periphere Wohngebiete und Ortsteile (Knickhagen, Wilhelmshausen und Wahnhausen)
- Erweiterungsmöglichkeiten des Konrad- Stationsnetzes³⁴ auf den ZRK.
1. Priorität Bahnhof Ihringshausen, 2. Priorität Simmershausen

● **Handlungsfeld 5: Intermodalität**

- Ausbau von Verknüpfungen mit dem ÖPNV
- Ausweitung des Angebots zum Mobilpunkt am Bahnhof Ihringshausen (P+R, B+R-Angebots, Nextbike, Carsharing)
- Förderung von Carsharing

³⁴ Seit 2018 wird das Bikesharing durch Nextbike bereitgestellt.

Gemeinde Fuldata
**Nahmobilitäts-Check
für die Gemeinde
Fuldata**

Oktober 2021

● **Handlungsfeld 6: Mobilitätsmanagement und Information**

- Unterstützung des kommunalen Mobilitätsmanagements (Diensträder, Mitfahrangebote)
- Unterstützung schulischer Mobilität (Aufklärung, Schulwegsicherung, Elternhaltestellen, Walking Bus)

● **Handlungsfeld 7: Integrierte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung**

- Versorgungsstandorte in mit Nahmobilität erreichbarer Entfernung zu Siedlungen
- Grundsätzlich eine nahmobilitätsorientierte Siedlungsentwicklung

4.2.3 Schülerradrouthenetz (2019)

Für den Landkreis Kassel wurde zeitgleich mit der Stadt Kassel 2019 erstmalig in Nordhessen ein Schülerradrouthenetz entwickelt. Das Ziel hierbei ist „die Nutzung des Fahrrades als Mobilitätsoption zu fördern und dabei die spezifischen Anforderungen für Kinder und Jugendliche (zu) berücksichtigen.“

Das Schülerradrouthenetz, an dem 300 weiterführende Schulen in Hessen angeschlossen sind, ist ein vom Land Hessen gefördertes Projekt des IVM (Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt Rhein-Main).

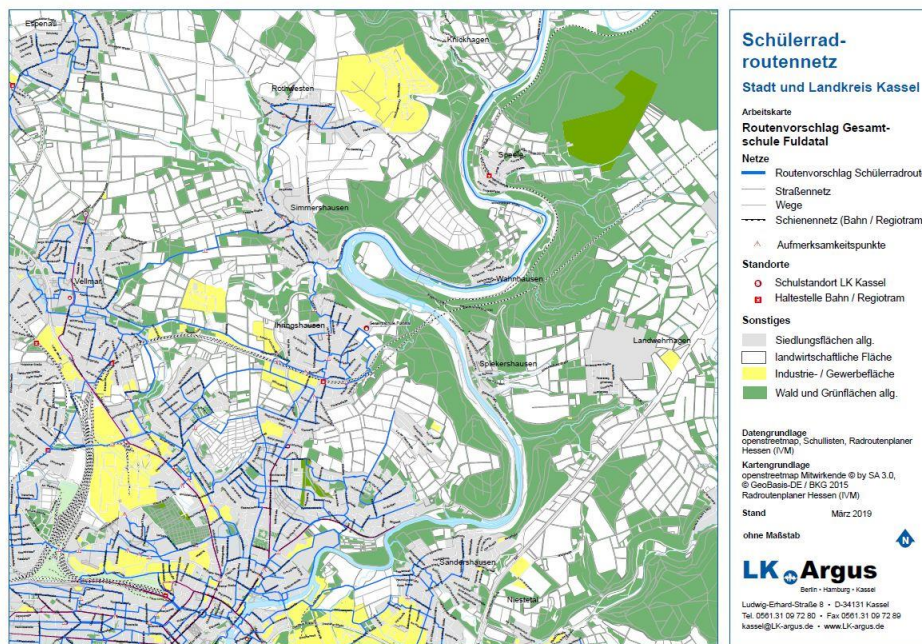
Gemeinsam mit Schülern der Gesamtschule Fuldata wurden Schulprojektstage durchgeführt, bei denen Routen ihres täglichen Schulweges analysiert und Vorschläge erarbeitet wurden. Resultierend aus den Ergebnissen entstanden Radrouthen, die über die durch das IVM gesteuerte Plattform „Schülerradrouthen“ aufzurufen sind, um zukünftig optimale Strecken auf dem Schulweg zu planen und über potenzielle Gefahrenstellen informiert zu werden.

In der Abb. 9 ist das Schülerradrouthenetz im Ausschnitt Fuldata mit den sogenannten Aufmerksamkeitspunkten dargestellt:

- Führung auf der Fahrbahn 50 km/h
- Fehlende Querungshilfen
- Beidseitige Nutzung des Gehweges

Weitere Informationen zu zukünftigen Projekt- und Zielrouthen im ZRK sind auf der Homepage www.schuelerradrouthen.de aufrufbar.

- **Abbildung 9:** Schülerradroustennetz Stadt und Landkreis Kassel ³⁵



Gemeinde Fuldata
Nahmobilitäts-Check
für die Gemeinde
Fuldata

Oktober 2021

4.2.4 Siedlungsrahmenkonzept 2030 Wohnen und Gewerbe (2021) des ZRK

Mit dem Siedlungsrahmenkonzept Wohnen und Gewerbe, Planungshorizont 2030, des ZRK werden für die betreffenden Kommunen Leitlinien für die zukünftige Entwicklung von Wohnbauflächen, Gewerbe oder Industrie vorgegeben.

Die Leitziele hierbei sind:

- Flächen schonend entwickeln
- Natürliche Ressourcen sichern
- Vorhandene Infrastruktur stärken
- Funktionen mischen

Für alle ZRK-Kommunen wurden die vorhandenen Potenziale an bestehenden Wohn- und Mischgebieten ermittelt. Für Fuldata besteht ein Potenzial von 10,8 ha an Flächen bis 1.500m² und 26,0 ha an Flächen über 1.500m². Fuldata kann, dem Leitsatz der Innen- vor Außenentwicklung folgend, die Daseinsvorsorge sichern und auf bestehende verkehrliche Infrastruktur zurückgreifen.

³⁵ vgl. Schülerradroustennetz Stadt und Landkreis Kassel. LK Argus. 2019.

Darüber hinaus bestehen Erweiterungspotenziale von insgesamt 22 ha, die mittel- bis langfristig entwickelt werden sollen.³⁶

4.2.5 Kommunaler Entwicklungsplan (KEP) Zentren - Einzelhandels- und Zentrenkonzept (ZRK, 2015)

Basierend auf ein erstelltes Fachgutachten hat sich der Kommunale Entwicklungsplan (KEP) Zentren seit den 1980er Jahren als relevantes Instrument der Einzelhandelsentwicklung im ZRK bewiesen. Das primäre Ziel der KEP-Zentren ist die Optimierung der Erreichbarkeit von Nahversorgungseinrichtungen.

Folgende **Ziele** wurden zudem formuliert:

- Stärkung der zentralen Versorgungsbereiche
- Begrenzung dezentraler Ansiedlungen

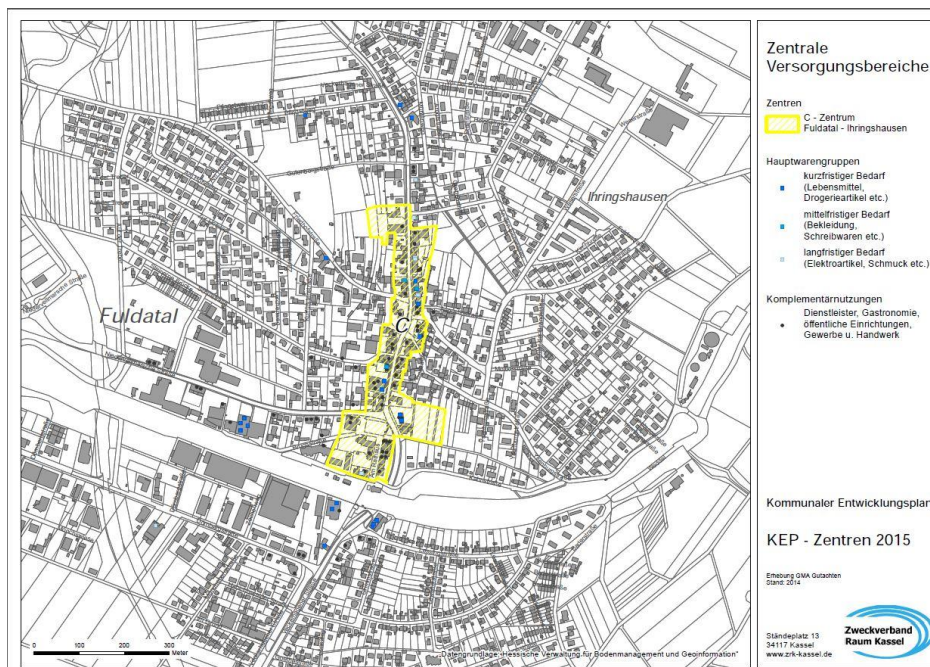
Der Bestand an Einzelhandelseinrichtungen und Kaufkraftpotenziale wurden im Zuge eines Gutachtens analysiert.

Das daraus resultierende Handlungsprogramm beschreibt den Bedarf an fußläufig erreichbaren Versorgungseinrichtungen in peripheren Räumen.

In der Gemeinde Fuldata ist ein zentraler Versorgungsbereich (C-Zentrum) im Ortsteil Ihringshausen ausgewiesen.

³⁶ vgl. Siedlungsrahmenkonzept 2030 Wohnen und Gewerbe. Zweckverband Raum Kassel. 2021

• **Abbildung 10: Zentrale Versorgungsbereiche**³⁷



Gemeinde Fuldata
**Nahmobilitäts-Check
 für die Gemeinde
 Fuldata**

Oktober 2021

4.3 relevante Planungen in der Stadt Kassel und weiteren Nachbarkommunen

4.3.1 Radverkehrskonzept Stadt Kassel

Das Radverkehrskonzept (RVK) der Stadt Kassel formuliert bauliche und verkehrsorganisatorische Empfehlungen. Wie der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) hat das RVK einen Planungshorizont bis zum Jahr 2030.

Ziel der Radverkehrsförderung ist, den Radverkehrsanteil auf 11-14% im Jahr 2030 zu steigern. Das Radverkehrskonzept bezieht sich auf das Stadtgebiet Kassels und hat somit nur geringe direkte Auswirkungen auf Fuldata.

Relevant sind Radverkehrsverbindungen auf Haupt- und Nebenrouten zwischen der Stadt Kassel und Fuldata Ihringshausen (Höheweg / Wolfsangerstraße, Simmershäuser Straße, Udenhäuser Straße).

³⁷ vgl. Zentrale Versorgungsbereiche. Kommunalen Entwicklungsplan. Zweckverband Raum Kassel.2015

4.4 Konzepte und Aktivitäten in der Gemeinde Fuldata

4.4.1 Integriertes Klimaschutzkonzept der Gemeinde Fuldata (2018)

Das Klimaschutzkonzept ist ein kommunales Instrument zur Reduzierung der CO₂ Emissionen. Die Gemeinde Fuldata hat mit dem Klimaschutzkonzept erste Maßnahmen formuliert, die auch die Stärkung des Rad- und Fußverkehrs vorsehen.

Klimaschutzziele sind:

- Reduzierung der CO₂ Emissionen
- Erneuerbare Energien
- Ressourcensicherung durch Reduzierung des Energieverbrauchs

Klimaschutz ist in Fuldata bereits seit den 1990er Jahren präsent. Eine im Dreijahre-Rhythmus stattfindende Umweltschutzwoche greift die Themen Wasser, Nachhaltigkeit und Erneuerbare Energien auf und realisiert gemeinsam mit Schulkindern der Fuldataler Schulen Projekttag.

Das **Handlungsfeld 5** (Verkehr) des Klimaschutzkonzeptes beschreibt bessere Radverbindungen und die Einrichtung einer besseren Infrastruktur für E-Mobilität. Folgende Maßnahmen werden im Klimaschutzkonzept formuliert:

- **Maßnahme V1:** E-Mobilität im Verkehrskonzept berücksichtigen
- **Maßnahme V2:** Förderung Radverkehr
- **Maßnahme V3:** Förderung Mitfahrgelegenheiten
- **Maßnahme V4:** Klimaschutz in Verkehrskonzepten einbringen

Die Stadt Kassel, Schwalm-Eder, Hersfeld-Rotenburg, Waldeck-Frankenberg und Werra-Meißner haben im Rahmen des Klimaschutzmanagements ein gemeinsames Elektromobilitätskonzept erstellt (Maßnahme V1), um den Energie- und CO₂ Verbrauch zu minimieren. Darüber hinaus stellt der Ausbau der Radinfrastruktur eine relevante Maßnahme dar, um die Attraktivität des Radverkehrs zu steigern (Maßnahme V2). Eine weitere Maßnahme des integrierten Klimaschutzkonzeptes für die Gemeinde Fuldata strebt eine Reduzierung des Pkw Aufkommens durch Erweiterung von Mitfahrangeboten an (Maßnahme V3). Der von der Gemeinde Fuldata zu erstellende Verkehrsentwicklungsplan soll das Ziel „kurze Wege für den Klimaschutz“ (Maßnahme V4) beinhalten und die Entwicklung der Mobilität steuern.

4.4.2 Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK) Fuldata-Ihringshausen (2019)

Mit dem ISEK Fuldata-Ihringshausen wurden Ziele und Maßnahmen formuliert, die zum Teil bereits umgesetzt sind. Mobilität findet sich unter dem Handlungsfeld 3: wirtschaftliche Entwicklung, Mobilität und Erreichbarkeit.

Ein Aspekt bildet hierbei die Stärkung der Nahmobilität, für die die folgenden allgemeinen Entwicklungsziele formuliert wurden³⁸:

- Nutzung des vorhandenen öffentlichen Verkehrsangebotes
- Vernetzung der bestehenden öffentlichen Verkehrsangebote
- Wegeausbau eines lückenlosen Fußwege- und Radwegenetzes
- Sanierung von beschädigten Fuß- und Radwegen
- Neuorganisation des ruhenden Verkehrs

Bei der Verbesserung des Nahmobilitätsangebotes geht es um die Erstellung eines Nahmobilitätskonzeptes zur besseren Anbindung an umliegende Gemeinden, eine verstärkte Verknüpfung unterschiedlicher Mobilitätsangebote und den ÖPNV als attraktive Alternative zum Kfz zu etablieren.

Eine zentrale Rolle spielen hierbei die Anbindung oder Busverbindungen aus den Ortsteilen zur Tram, die Anbindung des Gewerbegebietes Ihringshausen-West und des Quartiers Petzold. Des Weiteren sollten vorhandene Lücken im Radwegenetz geschlossen werden und eine durchgehende Nord-Süd-Verbindung geschaffen werden.

Die zweite Maßnahme zur Neuorganisation des ruhenden Verkehrs geht es um die Erstellung eines Parkraumkonzeptes und die Anpassung der Stellplatzsatzung zur Entlastung der Kernstadt. In diesem Kontext müssen insbesondere alternative Mobilitätsformen berücksichtigt werden.

4.4.3 Dorfentwicklungskonzept Fuldata-Simmershausen (2009)

Das Dorfentwicklungskonzept Fuldata-Simmershausen steht unter dem Leitbild „Simmershausen – dörflich, lebendig und stadtnah“ und beinhaltet sechs Handlungsfelder. Diese beziehen sich jedoch eher weniger auf die Nahmobilität, da beispielsweise die vorhandene Anbindung an den ÖPNV als gut bewer-

³⁸ vgl. Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK) Fuldata-Ihringshausen. 2019. S.84

Gemeinde Fuldata
**Nahmobilitäts-Check
für die Gemeinde
Fuldata**

Oktober 2021

tet wird. Allerdings wird Potenzial in einer stärkeren Anbindung an den R1 gesehen und auf Lücken im Radwegenetz nach Frommershausen oder Vellmar verwiesen. Ansonsten wurden Lücken in der Versorgung mit Waren des täglichen Bedarfs ausgemacht, die sich auf die Daseinsvorsorge auswirken.

Die beschriebenen Maßnahmen sind aus dem Dorfentwicklungskonzept sind bereits umgesetzt.

5 Bestandsanalyse und Bewertung

5.1 Verkehrsnetze und Infrastruktur

Im nachfolgenden werden für die einzelnen Verkehrsarten Informationen und Bewertungen zu den bestehenden Verkehrsnetzen und der Infrastruktur dargestellt. Hierbei werden Informationen aus bestehenden Unterlagen, erste Eindrücke durch Begehungen vor Ort sowie Ergebnisse der Status Quo-Abfragen und des 1. Workshops berücksichtigt.

5.1.1 Fußverkehr

Zum Fußverkehr liegen Informationen in Form der Schulwegepläne in den Ortsteilen vor. Diese sind für alle Ortsteile Fuldata's verfügbar (Ihringshausen³⁹, Rothwesten⁴⁰, Simmershausen⁴¹, Wahnhausen, Knickhagen und Wilhelmshausen) und über den jeweiligen Internetauftritt der Schulen abrufbar. In den Ortsteilen ohne Grundschule ist im Schulwegeplan der Weg zur nächstgelegenen Haltestelle eingezeichnet.

Auf Grundlage der Ergebnisse der Status-Quo-Abfrage und des 1. Workshops ergibt sich folgendes Bild zum Status Quo des Fußverkehrs:

- Die Ergebnisse der Status-Quo-Abfrage haben für das Thema „Fußverkehr“ eine Gesamtnote von 2,8 ergeben. Am besten wurde die Zugänglichkeit der Haltestellen bewertet (1,9).
- Ergänzende Hinweise beziehen sich auf fehlende oder zu schmale Bürgersteige in den Seitenstraßen, fehlende Querungsmöglichkeiten oder Absenkungen von Bordsteinen und die Blockierung von Gehwegen durch parkende Pkw.
- Die Fußgängerfreundlichkeit in Fuldata wurde von der Hälfte der Teilnehmenden des 1. Workshops mit der Note „befriedigend“ bewertet. 20 % gaben die Note „gut“ und 30 % die Note „mangelhaft“.
- Die Situation als Fußgänger in Fuldata wurde von der Hälfte der teilnehmenden Personen als „sicher“ bewertet, 40 % fühlen sich „eher sicher“ und 10 % „nicht sicher“

³⁹ vgl. Online unter: <https://www.leg-ihiringshausen.de/unsere-schule/schule-und-gesundheit/zu-fu%C3%9F-zur-schule/> [Zugriff: 14.10.2021]

⁴⁰ vgl. Online unter: <https://www.grundschule-rothwesten.de/informationen/schulwegeplan/> [Zugriff: 14.10.2021]

⁴¹ vgl. alle weiteren Ortsteile Online unter: <https://www.grundschule-simmershausen.de/elterninfos/schulwegeplan/> [Zugriff: 14.10.2021]

Die Wartezeit an den Fußgänger-Signalanlagen in Ihringshausen, Simmershausen und Rothwesten wurden stichprobenartig im Rahmen der Bestandsaufnahmen erhoben. Sie liegt bei allen nah an den von der FGSV empfohlenen 7 Sekunden und überschreiten auch nach wiederholter Anforderung nicht die maximalen 40 Sekunden.

5.1.2 Radverkehr

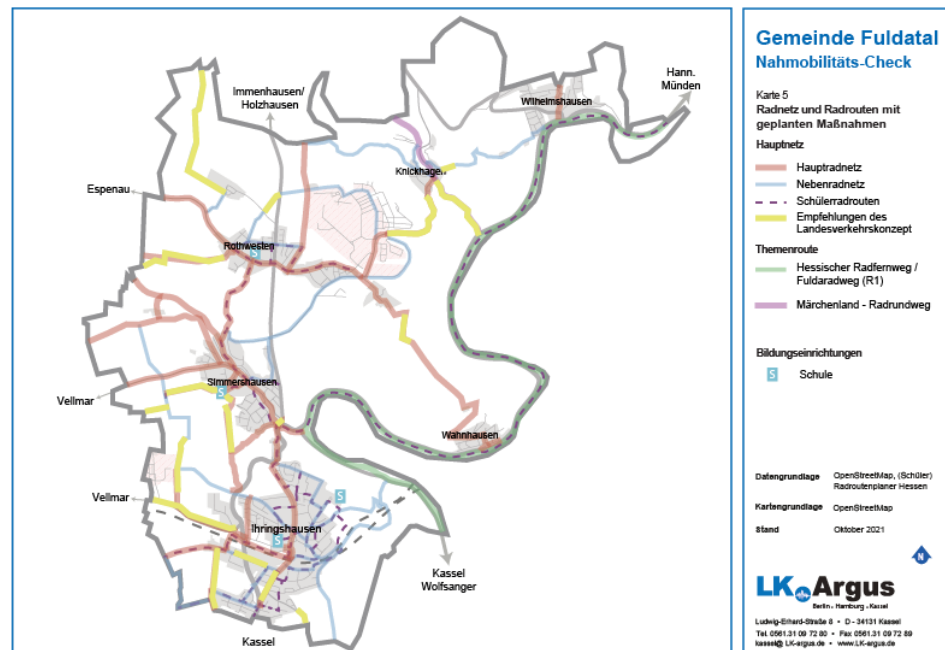
Im Radverkehr bestehen Netzdefinitionen für das Hauptradnetz sowie für Schülerradrouen, die über den Schülerradrouenplaner Hessen abrufbar sind. Das Hauptradnetz der Gemeinde Fuldata erstreckt sich über alle Ortsteile, wobei der Hessische Radfernweg R1 (Fuldaradweg) eine wesentliche Anbindung darstellt. Besonders ausgeprägt ist das Radnetz im Süd-Westen der Gemeinde, wo es durch das Nebenrouennetz und diverse Schülerradrouen ergänzt wird. Die Radpendlerrouen sind im Hauptradnetz enthalten.

Durch das Gemeindegebiet verlaufen folgende Freizeitrouen³⁹:

1. Märchenland- Radweg entlang (103 km lang)
2. Radweisung ab Wilhelmshausen
3. Fulda- Warme-Radweg
4. Hessischer Radfernweg R1

Letztere ist eine zu Sommerzeiten hoch frequentierte durchgehend befestigte Radverkehrsverbindung (2.5m Breite).

- **Karte 5:** Radnetz und Radrouen mit geplanten Maßnahmen



(Hochauflösende Karte im Anhang)

Im ISEK Fuldata-Ihringshausen werden ebenfalls Aussagen zum Radverkehr getätigt. Im Zuge einer Erhebung seitens der Gemeindeverwaltung wurde das Radnetz in Ihringshausen, Simmershausen und Rothwesten weitgehend als gut eingestuft. Die einzelnen Ortsteile Fuldata's seien auch abseits der großen Hauptverkehrsstraßen gut mit dem Rad zu erreichen. Vor allem die Anbindung nach Kassel sowie der Radfernweg R1 entlang der Fulda stellen attraktive Alternativen zum motorisierten Verkehr dar.

Auf Grundlage der Ergebnisse der Status-Quo-Abfrage und des 1. Workshops ergibt sich folgendes Bild zum Status Quo des Radverkehrs in Fuldata:

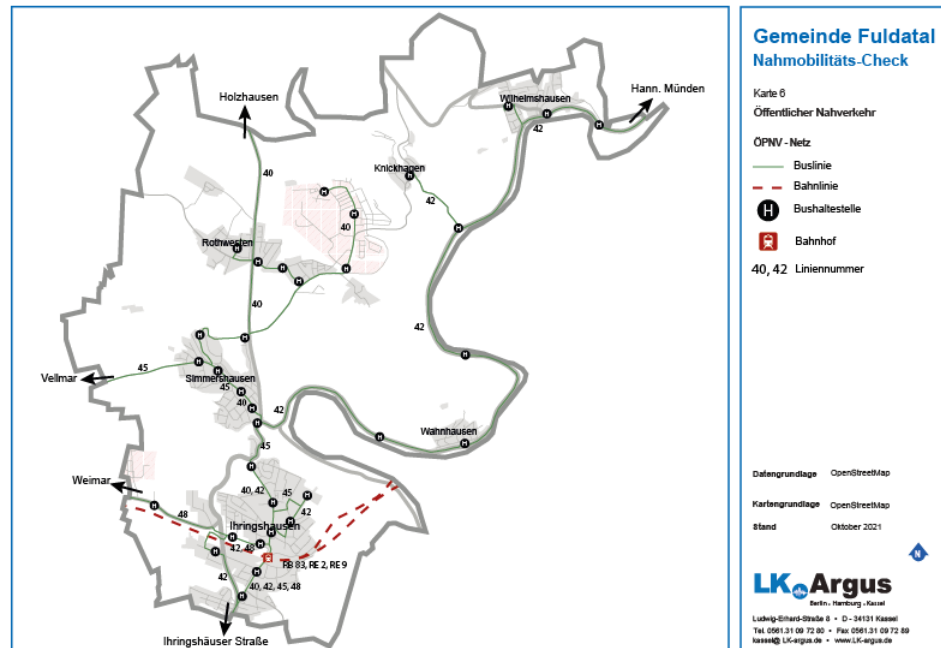
- Die Ergebnisse der Status-Quo-Abfrage haben für das Thema „Radverkehr“ eine Gesamtnote von 3,5 ergeben. Am besten wurde die Erreichbarkeit von Haltestellen und die Wegweisung bewertet (2,6).
- Hinweise in der Freitextangabe beziehen sich auf den schlechten Zustand der Radwege, eine mangelnde Beschilderung, eine unzureichende Anbindung nach Kassel und ein fehlendes Radwegenetz.
- Die Fahrradfreundlichkeit in Fuldata wurde von 60 % der Teilnehmenden des 1. Workshops mit der Note „befriedigend“ bewertet. 30 % gaben die Note „gut“ und 10 % die Note „ausreichend“.
- Die Situation als Radfahrer in Fuldata wurde von einem Drittel der teilnehmenden Personen als „sicher“ bewertet, 45 % fühlen sich „eher sicher“ und gut 20 % „eher nicht sicher“

5.1.3 ÖPNV

Der Bahnhof im Ortsteil Ihringshausen und die in dem Untersuchungsgebiet gelegenen 33 Bushaltestellen fungieren als relevante infrastrukturelle Vernetzungspunkte im Untersuchungsgebiet. Der Bahnhof ist an das überregionale Bahnnetz angebunden und wird von der Regionalbahn **RB83** (Kassel-Göttingen) stündlich befahren.

Im Untersuchungsgebiet verkehren zudem folgende Buslinien: **Buslinie 40** (Ihringshäuser Straße – Kleebergstraße Holzhausen), **Buslinie 42** (Ihringshäuser Straße - Hann. Münden Bahnhof), **Buslinie 45** (Vellmar-Stadtmitte – Kassel Weserspitze) und **Buslinie 48** (Ihringshäuser Straße – Ahnatal-Weimar Bahnhof). Diese befinden sich in der Tarifzone KasselPlus und sind im Streckennetz des NVV integriert. Die Busse im Untersuchungsgebiet verkehren stündlich, bzw. halbstündlich.

• **Karte 6: Öffentlicher Nahverkehr**



(Hochauflösende Karte im Anhang)

Der ÖPNV wurde in den Status-Quo-Fragebögen mit der Durchschnittsnote 3,1 bewertet. Am besten schnitt der Punkt „Orientierung“ mit 2,3 ab, am schlechtesten die soziale Sicherheit (3,8) und die Radabstellmöglichkeiten an den Haltestellen (4,9).

5.1.4 Kfz-Verkehr

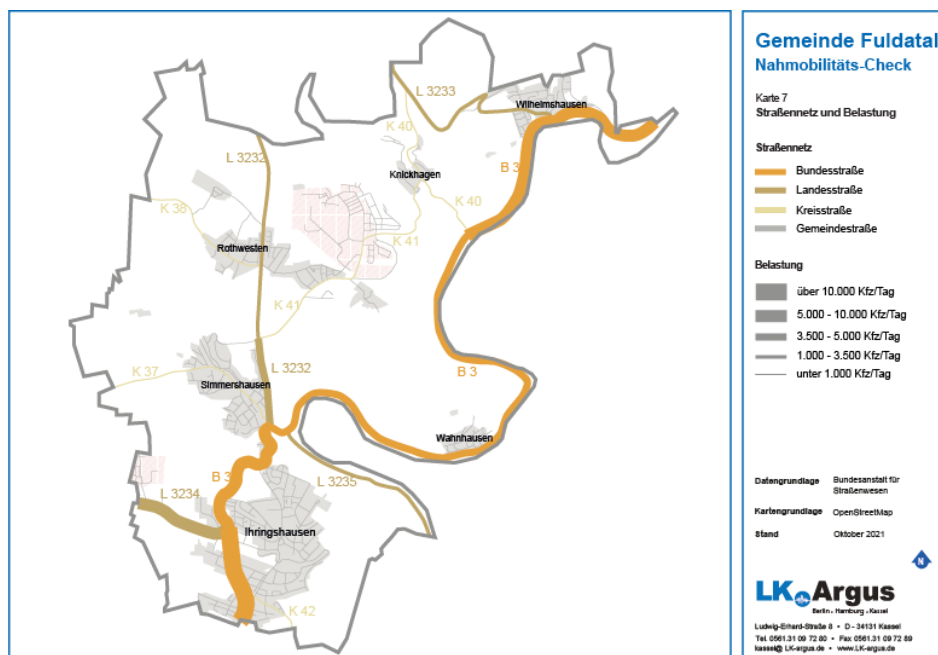
Die Bundesstraße B3 stellt die größte überregionale Verbindung zwischen Fuldata und Kassel bzw. Fuldata und Hann. Münden dar. Diese verläuft von Nord nach Süd entlang der Fulda.

Die L 3232 verbindet die Ortsteile Simmershausen und Rothwesten und verläuft weiter in Richtung Norden nach Holzhausen. Der Ortsteil Wilhelmshausen wird durch die L 3233 im Norden erschlossen. Im Süden der Gemeinde Fuldata wird der Ortsteil Ihringshausen durch die L 3234 mit Veimar verknüpft. Die L 3235 verläuft vom Norden Ihringshausens entlang der Fulda in den Kasseler Stadtteil Fasanenhof.

Die DTV-Werte sind auf der B3 im Südwesten Ihringshausens mit über 10.000 Kfz/Tag am höchsten (s. Karte 7). Die L 3234, sowie die Verbindung nach Simmershausen sind ebenfalls stark befahren und weisen Werte mit ca. 8.000 Kfz/Tag auf. Zwischen Simmershausen und Knickhagen nimmt die Belastung ab, bevor sie am Abzweig nach Knickhagen in Richtung Hann. Münden wieder zunimmt. Die L 3232 und die L 3233, welche die Ortsteile Rothwesten und Wilhelmshausen mit Holzhausen verbinden, weisen lediglich eine Belastung von ca. 1.000 Kfz/Tag auf.

Aus der Lärmkartierung Hessen ist zu entnehmen, dass die angrenzenden Nutzungen an die Veckerhagener Straße, Wahnhäuser Straße und B3 von erheblichem Straßenverkehrslärm betroffen sind. Der Straßenverkehrslärm in der Veckerhagener Straße liegt bei >60-65 dB (A) (ganztags). Mit der Installation von Lärmschutzwänden an der Ihringshäuser- /Veckerhagener Straße wurde die Lärmbelastung an den geschützten Gebäuden reduziert.

• **Karte 7:** Straßennetz und Belastung



(Hochauflösende Karte im Anhang)

5.2 Verkehrssicherheit

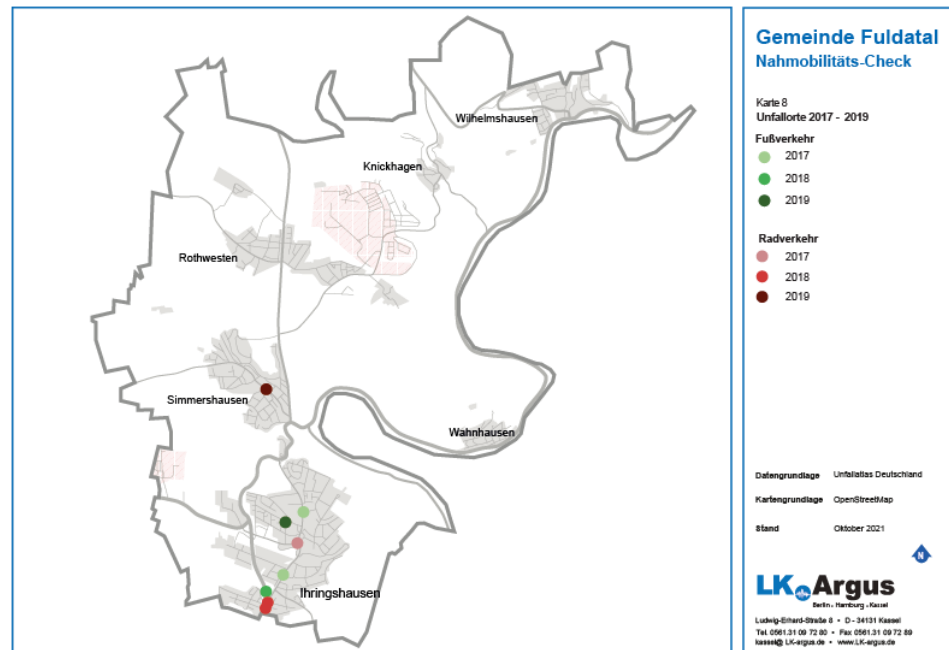
Die Daten zur Verkehrssicherheit stammen aus dem Unfallatlas (Stand 2019)⁴². Das Untersuchungsgebiet verzeichnet im **Jahr 2017** Unfälle mit Fußgänger- und Fahrrad Beteiligten entlang der Wahnhäuserstraße und der Veckerhagener Straße (Ihringshausen).

Im **Jahr 2018** sind vergleichsweise wenige Unfälle festzustellen. Im darauf folgenden **Jahr 2019** wurden wieder mehr Unfälle von Fußgänger- und Fahrrad Beteiligten registriert.

In den Status Quo-Fragebögen wurde das Thema Verkehrssicherheit mit der Durchschnittsnote 3,1 bewertet.

⁴² Unfallatlas. Statistische Ämter des Bundes und der Länder Straßenverkehrsunfallstatistik. 2020. Online unter: <https://unfallatlas.statistikportal.de/> [Zugriff: 15.10.2021]

- **Karte 8:** Unfallorte 2017 - 2019



(Hochauflösende Karte im Anhang)

5.3 Kommunikation und Information

Für die Gemeinde relevante Auskünfte zu baulichen verkehrlichen Planungen und Maßnahmen werden auf der Internetseite [www. https://fuldata.de/](https://fuldata.de/) kommuniziert.

Unter der Rubrik Klimaschutz besteht zudem die Möglichkeit, sich über aktuelle Themen des Klimaschutzes, Informationsveranstaltungen und dem Klimaschutzkonzept der Gemeinde zu informieren.

Über die Plattform der Schülerradrouten.de (s. Kapitel 4.2.3) werden potenzielle Radwege und ggf. vorhandene Achtungs- und Aufmerksamkeitspunkte auf diesen für Schulkinder kommuniziert.

In den Status Quo-Fragebögen wurde das Thema „Kommunikation und Information“ mit der Durchschnittsnote 4,0 bewertet. Die beste Note (3,6) erhielt die Möglichkeit zur Mängelmeldung. Die schlechteste Bewertung (4,8) erhielt der Punkt „spezifische Schulungen / Trainings“.

6 Bestandsaufnahme und Bewertung in den Vertiefungsbereichen

Gemeinde Fuldata
Nahmobilitäts-Check
für die Gemeinde
Fuldata

Oktober 2021

6.1 Themenstellungen in den Vertiefungsbereichen

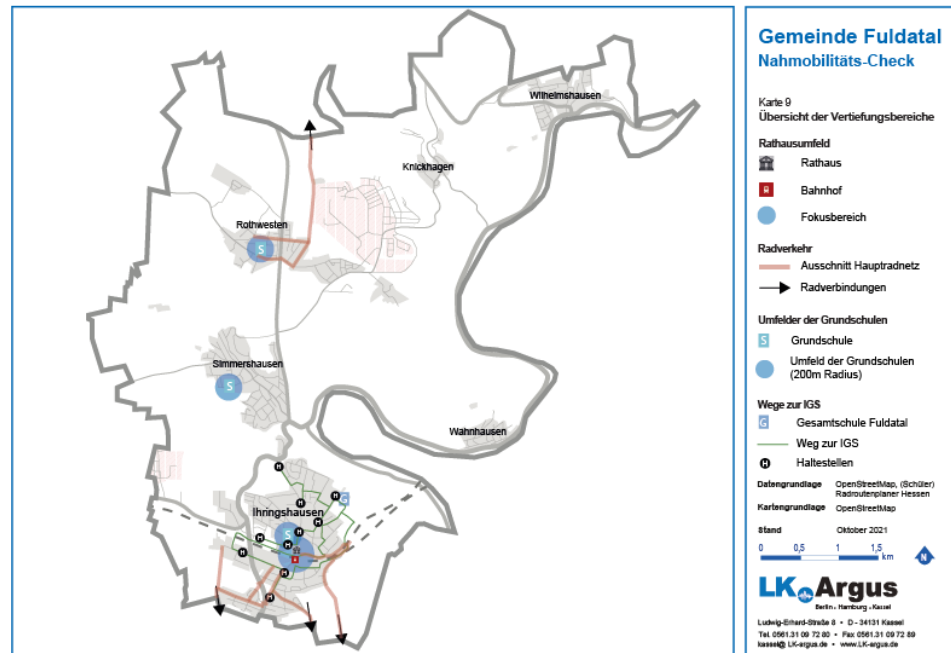
Zur Vertiefung der Bestandsanalyse sowie der darauf aufbauenden Entwicklung konkreter Maßnahmen erfolgt eine Auswahl von räumlich-thematischen Schwerpunkten (Vertiefungsbereiche). In diesen wird der Bestand tiefergehend erfasst und bewertet sowie darauf aufbauend Maßnahmen entwickelt. Damit werden für die Vertiefungsbereiche die bisherigen Ausarbeitungen fragestellungsbezogen ergänzt und konkretisiert.

Die Vorschläge für die Vertiefungsbereiche umfassen zusammenhängende Teilräume, in denen wichtige nahmobilitätsrelevante Bereiche und Achsen untersucht werden. Insgesamt wurden sechs Vertiefungsbereiche ausgewählt, eine für Ihringshausen allgemein, zwei mit einem Fokus auf Radverkehrsverbindungen und drei in den Umfeldern der Grundschulen.

Im Detail wurden folgende Vertiefungsbereiche definiert:

- Ein neuralgischer und zu betrachtender Punkt ist das Rathausumfeld u.a. mit dem Bahnhaltepunkt (Modelle für die Umgestaltung in einen Kreisverkehr der Kreuzung Veckerhagener Straße / Niedervellmarsche Straße sowie Planungen zur Umgestaltung des Parkplatzes (aktuell bestehen Parkproblematiken) liegen vor).
- Die Wege zur IGS (vom Haltepunkt / von Haltestellen, auch mit dem Rad auf Schülerradrouten) bilden ebenso einen Schwerpunkt.
- Als Schwerpunkte im Radverkehr werden die Radverbindungen Ihringshausen - Kassel sowie die Verbindung Rothwesten - Holzhausen (ein Förderbescheid ist auf Immenhausener Gebiet vorhanden) betrachtet.
- Ein Schwerpunkt u.a. im Fußverkehr bzw. im Schulverkehr sind die direkten Umfeldern der Grundschulen in Ihringshausen, Rothwesten und Simmershausen (200 m Radius) als Vorbereitung zur Aktualisierung und Ergänzung der Schulwegepläne.

- **Karte 9:** Übersicht der Vertiefungsbereiche



(Hochauflösende Karte im Anhang)

6.2 Zusammenfassende Ergebnisse der Bestandsanalyse in den Vertiefungsbereichen

In den Vertiefungsbereichen wurden Bestandsaufnahmen zu den Themen Verkehrsorganisation, Netzstruktur / Netzdurchlässigkeit, Fußwegeinfrastruktur, Radverkehrsinfrastruktur, Querungsanlagen und Aufenthaltsqualität durchgeführt.

- Verkehrsorganisation: u.a. zulässige Höchstgeschwindigkeit, Tempo 30-Abschnitte bzw. Tempo 30-Zonen, Einbahnstraßen und ggf. vorhandene Öffnung in Gegenrichtung für den Radverkehr, Sackgassen, Verkehrsbeschränkungen ((Durchfahrts-)Verbote) und Gehwegparken.
- Netzstruktur / Netzdurchlässigkeit: Durchlässigkeit der Nebennetze, insbesondere der Gassenstrukturen und straßenunabhängigen Wegeverbindungen für den Fuß- und Radverkehr
- Fußwegeinfrastruktur: u.a. Gehwegbreite, Hindernisse (u. a. auch Treppen), von Pflaster / Asphalt abweichender Belag (unbefestigter Weg). Die Gehwegbreite wurde in den Gruppen breiter als 2,50 m, 1,50 - 2,50 m und weniger als 1,50 m Breite erhoben und dargestellt.
- Radverkehrsinfrastruktur: Führungsformen des Radverkehrs sowie Radabstellanlagen an öffentlichen Einrichtungen bzw. zentralen Zielen.

- Querungsanlagen (Fuß- und Radverkehr): insbesondere Art der Querung ((Fußgänger-)Lichtsignalanlage, Fußgängerüberweg, Querungshilfen/ Mittelinsel).

Zusammenfassende Ergebnisse sind im Nachfolgenden dargestellt:

VB 1: Ihringshausen

Bestandsaufnahme

Der Vertiefungsbereich umfasst den Ortsteil Ihringshausen. Durch diesen verläuft zentral die Veckerhagener Straße auf der seit dem Umbau Tempo 30 gilt und mehrere Querungsmöglichkeiten vorhanden sind. So befinden sich auf Höhe der Schulstraße eine Lichtsignalanlage, an der Friedhofstraße ein Fußgängerüberweg und an der Gutenbergstraße eine weitere Signalanlage. Außerdem wurde entlang der Straße ein taktiles Bodenleitsystem eingerichtet und der Parkraum strukturiert.

Bei den Nebenstraßen handelt es sich grundsätzlich um Tempo-30-Zonen und es sind einige Einbahnstraßen ausgewiesen. So sind der Sommerweg, die Friedhofstraße, die Schulstraße, die Lewalterstraße, die Ihringstraße und Am Backhaus Einbahnstraßen.

Der Bahnhof liegt im südlichen Bereich des Vertiefungsbereiches und verfügt über ein vom Ruhenden Verkehr geprägtes Umfeld. Die nächste Bushaltestelle „Rathaus“ befindet sich in gut 300m Entfernung. Zur Bahnnutzung in Richtung Göttingen muss eine Brücke über die Gleise genutzt werden. Eine weitere Brücke über die Gleise befindet sich in der Kahnstraße.

Separate Radverkehrsanlagen sind im Vertiefungsbereich nicht vorhanden. So wird der Radverkehr meist im Mischverkehr geführt. Radabstellanlagen sind lediglich am Bahnhof und an den Schulen vorhanden.

- **Karte 10:** VB 1 - Ihringshausen: Bestandsaufnahme



(Hochauflösende Karte im Anhang)

Defizitanalyse

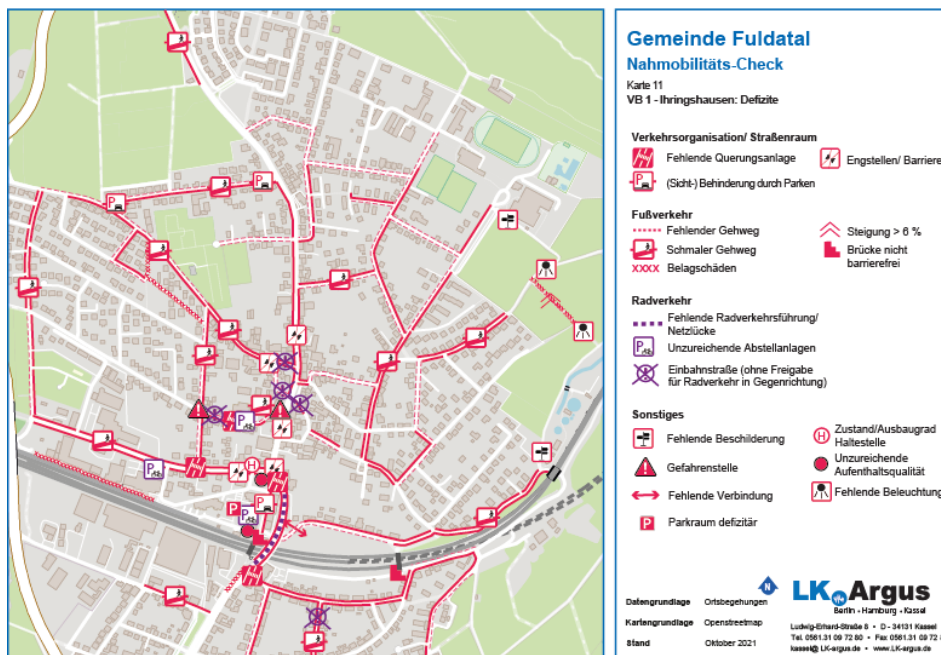
An der Niedervellmarschen Straße, an der Kreuzung mit der Veckerhagener Straße und an der Lessingstraße fehlt es an Querungsanlagen.

Des Weiteren fehlt es insbesondere in den Nebenstraßen an Gehwegen oder die vorhandenen weisen keine ausreichende Breite auf. Ergänzend gibt es einige bauliche Engstellen oder der vorhandene Gehweg wird durch den ruhenden Verkehr weiter beschränkt. Dies ist beispielsweise im Pflingstweg der Fall. Außerdem fehlt es an einigen nahmobilitätsrelevanten Zielen an qualitativen Radabstellanlagen.

Grundsätzliche Probleme stellen die fehlende Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung und die mangelnde Barrierefreiheit der vorhandenen Brücken über die Bahngleise dar. Weitere Themen betreffen die Radverkehrsanbindung der Gesamtschule Fuldata. Hier weisen die südlichen Wirtschaftswege, die eine straßenunabhängige Anbindung darstellen könnten, Belagschäden auf und sind nicht beleuchtet. Auf den ausgewiesenen Schüler-radrouten ist keine Radinfrastruktur vorhanden und der Straßenraum wird beispielsweise in der Weserstraße durch den ruhenden Verkehr beengt.

Einen weiteren Schwerpunkt bildet das Bahnhofs- und Rathausumfeld mit einer unzureichenden Aufenthaltsqualität und einer durch den ruhenden Verkehr geprägten Umgebung. Zusätzlich liegt die nächstgelegene Bushaltestelle weit entfernt von den Gleisen, sodass der Umstieg wenig attraktiv ist.

• **Karte 11:** VB 1 - Ihringshausen: Defizite



(Hochauflösende Karte im Anhang)

Gemeinde Fuldata
**Nahmobilitäts-Check
für die Gemeinde
Fuldata**

Oktober 2021

VB 2: Verbindung Ihringshausen – Kassel

Bestandsaufnahme

Zwischen Kassel und Ihringshausen ist keine konkrete Radverkehrs-Verbindung ausgewiesen. Der Radverkehr ist somit auf viele verschiedene Straßen und Wege verteilt. Entlang von Straßen wird der Radverkehr im Mischverkehr geführt, abseits der Straßen gibt es verschiedene geschotterte und unbeleuchtete Wirtschaftswegen, die teilweise nicht für den Radverkehr freigegeben sind. Aus diesem Grund werden im Folgenden verschiedene Routenoptionen (Nr.1: Ihringshausen – Fasanenhof; Nr. 2: Veckerhagener Straße / Ihringshäuser Straße; Nr.3: Ihringshausen – Wolfsanger via Wolfsangerstraße / Höheweg; Nr.4: Ihringshausen – Wolfsanger via Wirtschaftsweg; Nr.5: Ihringshausen – Philippinenhof-Warteberg) untersucht.

Auf allen Routen zwischen Kassel und Ihringshausen muss Steigung überwunden werden. Bei einer Anbindung an den Kasseler Stadtteil Philippinenhof-Warteberg ist die Steigung am größten und daher unattraktiv. Bei einer Anbindung an den Stadtteil Fasanenhof ist die Steigung am niedrigsten.

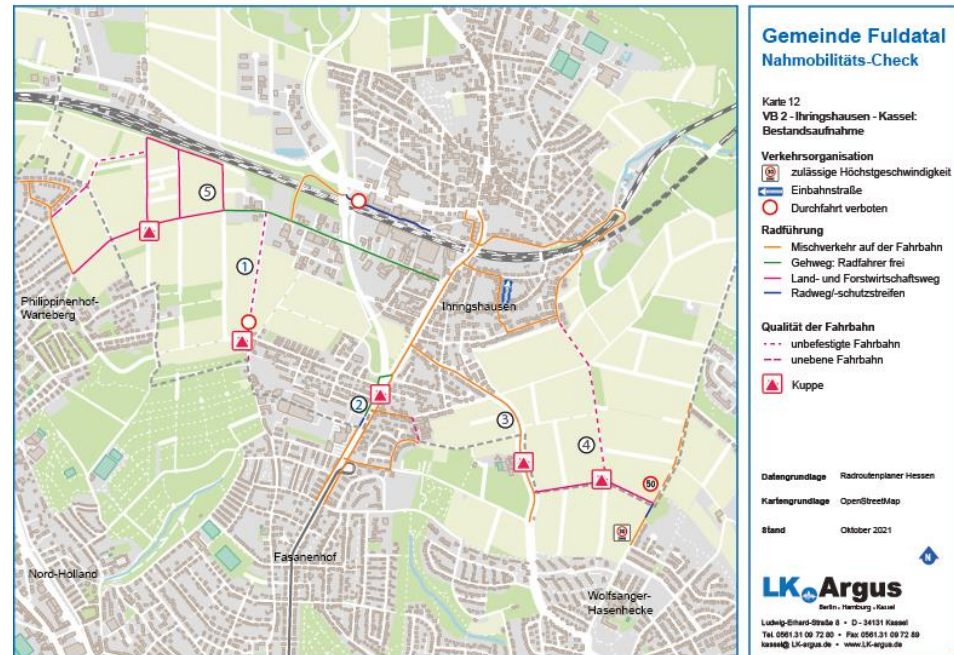
Eine Anbindung an den Fasanenhof kann entweder entlang der Hauptstraßen (50 km/h) Veckerhagener Straße und Ihringshäuser Straße erfolgen. Dort wird der Radverkehr bislang teilweise im Seitenraum und teilweise im Mischverkehr geführt. Der Radverkehr kann auch getrennt vom Kfz-Verkehr über einen Wirtschaftsweg zwischen der Dörnberger Straße und der Stockbreite geführt werden, der jedoch nicht für den Radverkehr freigegeben ist.

Gemeinde Fuldata
Nahmobilitäts-Check
für die Gemeinde
Fuldata

Oktober 2021

Für eine Anbindung an Wolfsanger kann der Radverkehr auf der Wolfsangerstraße / Höheweg oder über Wirtschaftswege geführt werden. Auf der Wolfsangerstraße / Höheweg wird der Radverkehr im Mischverkehr geführt und es gibt keine Geschwindigkeitsbeschränkung.

- **Karte 12:** VB 2 - Ihringshausen – Kassel: Bestandsaufnahme



(Hochauflösende Karte im Anhang)

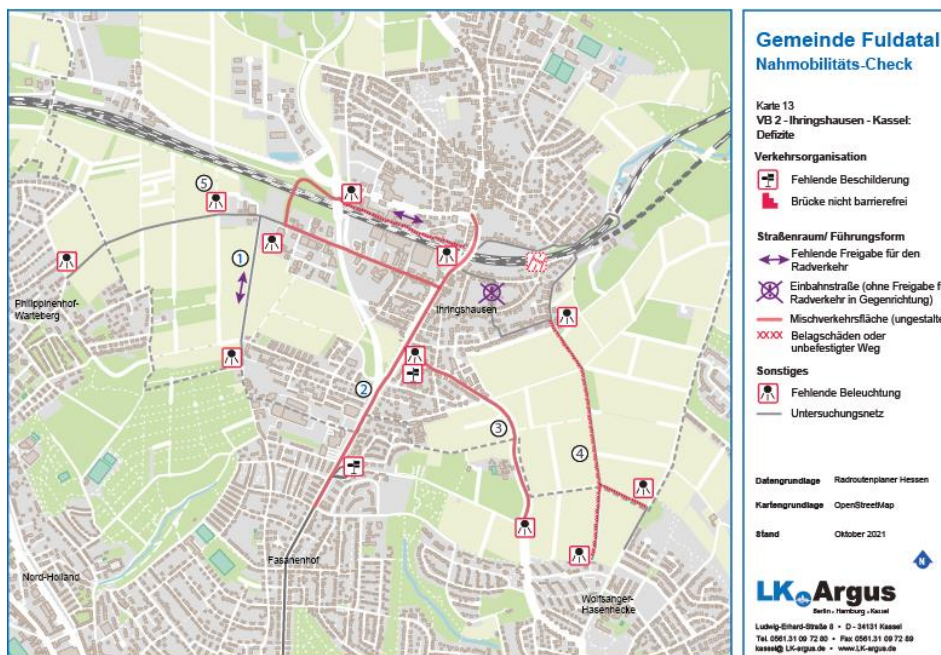
Defizitanalyse

Zwischen Kassel und Ihringshausen fehlt an verschiedenen Stellen die Freigabe für den Radverkehr. Der Wirtschaftsweg zwischen der Simmershäuser Straße in Kassel und der Dörnbergstraße in Ihringshausen darf nicht von Radfahrern befahren werden. Die Lewalterstraße (südlich der Gleise) und der geschotterte Geh-Radweg (nördlich der Gleise) dürfen von Radfahrern nur in einer Richtung befahren werden.

Zum Überqueren der Bahngleise stehen Fuß- und Radverkehr Brücken zur Verfügung. Die Brücke östlich der Veckerhagener Straße, zwischen Weddel und Kahnstraße ist für den Radverkehr jedoch ungeeignet, da nur auf der nördlichen Seite eine Rampe vorhanden ist.

Die Verbindung über die Veckerhagener Straße und Ihringshäuser Straße ist nicht ausreichend beschildert. Die Route entlang von Veckerhagener Straße und Ihringshäuser Straße ist die einzige Route die durchgängig durch bebaute Gebiete führt. In Abschnitten, die vom Kfz-Verkehr getrennt sind, ergeben sich somit schlecht oder unbeleuchtete Bereiche. Das betrifft die Wirtschaftswege, aber auch den geschotterten Geh- Radweg nördlich der Gleise.

• **Karte 13:** VB 2 - Verbindung Ihringshausen – Kassel: Defizite



(Hochauflösende Karte im Anhang)

Gemeinde Fuldata
Nahmobilitäts-Check
für die Gemeinde
Fuldata

Oktober 2021

VB 3: Verbindung Rothwesten – Holzhausen

Bestandsaufnahme

Für die Radverkehrsverbindung zwischen Rothwesten und Holzhausen sind keine separaten Radverkehrsanlagen vorhanden. Es bestehen grundsätzlich zwei Routenoptionen. Die erste verläuft im Bestand im Mischverkehr auf der Reinhardswaldstraße / L 3232, während die zweite parallel über die bestehenden Wirtschaftswege geführt wird. Diese sind jedoch teilweise unbefestigt oder nicht für den Radverkehr freigegeben.

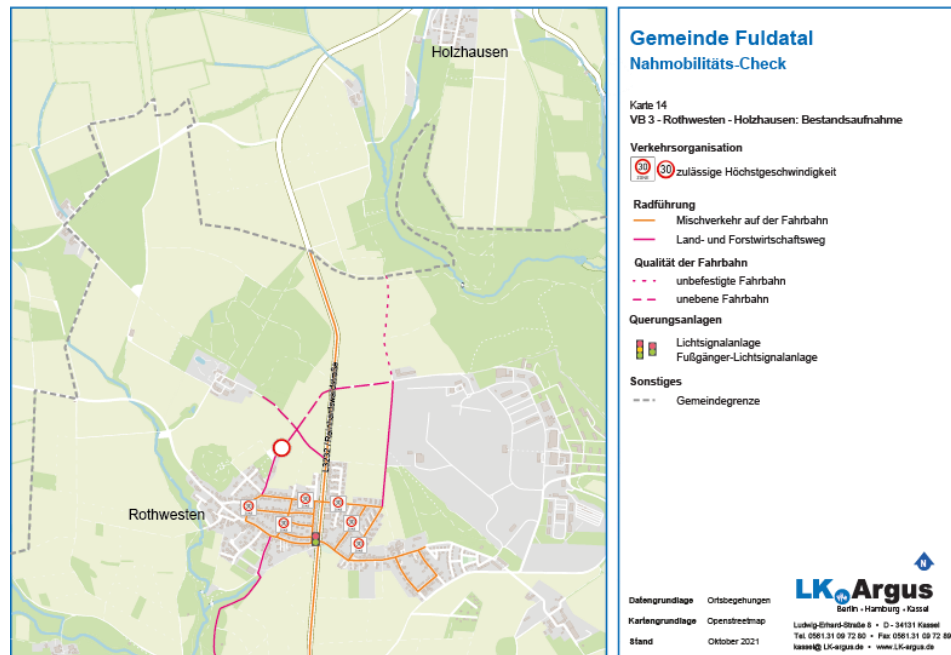
Es besteht eine Querungsmöglichkeit in Form einer Lichtsignalanlage über die Reinhardswaldstraße / L 3232 auf Höhe der Karl-Marx-Straße.

In den Nebenstraßen sind mit Ausnahme der Karl-Marx-Straße und der Eichenberger Straße Tempo-30-Zonen eingerichtet.

Gemeinde Fuldata
Nahmobilitäts-Check
für die Gemeinde
Fuldata

Oktober 2021

- **Karte 14:** VB 3 - Rothwesten – Holzhausen: Bestandsaufnahme



(Hochauflösende Karte im Anhang)

Defizitanalyse

Auf der Radverkehrsverbindung zwischen Rothwesten und Holzhausen bestehen die beiden wesentlichen Defizite in den Belagschäden oder dem schlechten Zustand der Wirtschaftswege und der Führung des Radverkehrs im Mischverkehr der Reinhardswaldstraße. So besteht in der Ortsdurchfahrt trotz ausreichend breiter Gehwege keine Freigabe zur Nutzung durch den Radverkehr.

Des Weiteren sind die Wirtschaftswege bislang nicht beleuchtet und es fehlen Querungsanlagen über die Reinhardswaldstraße auf Höhe der Friedrich-Engels-Straße und am nördlichen Wirtschaftsweg.

• **Karte 15:** VB 3 - Verbindung Rothwesten – Holzhausen: Defizite



(Hochauflösende Karte im Anhang)

Gemeinde Fuldata
Nahmobilitäts-Check
für die Gemeinde
Fuldata

Oktober 2021

VB 4: Ludwig-Emil-Grimm-Schule Ihringshausen

Bestandsaufnahme

Die Ludwig-Emil-Grimm-Schule liegt zentral im Ortsteil Ihringshausen westlich der Veckerhagener Straße. Für den Schulweg müssen Kinder aus dem östlichen Teil Ihringshausen diese Straße überqueren, auf der die zulässige Höchstgeschwindigkeit Tempo 30 beträgt. Hierfür sind ein Fußgängerüberweg auf Höhe der Friedhofstraße und eine Lichtsignalanlage an der Schulstraße vorhanden. Außerdem befinden sich die nächstgelegenen Bushaltestellen an dieser Straße.

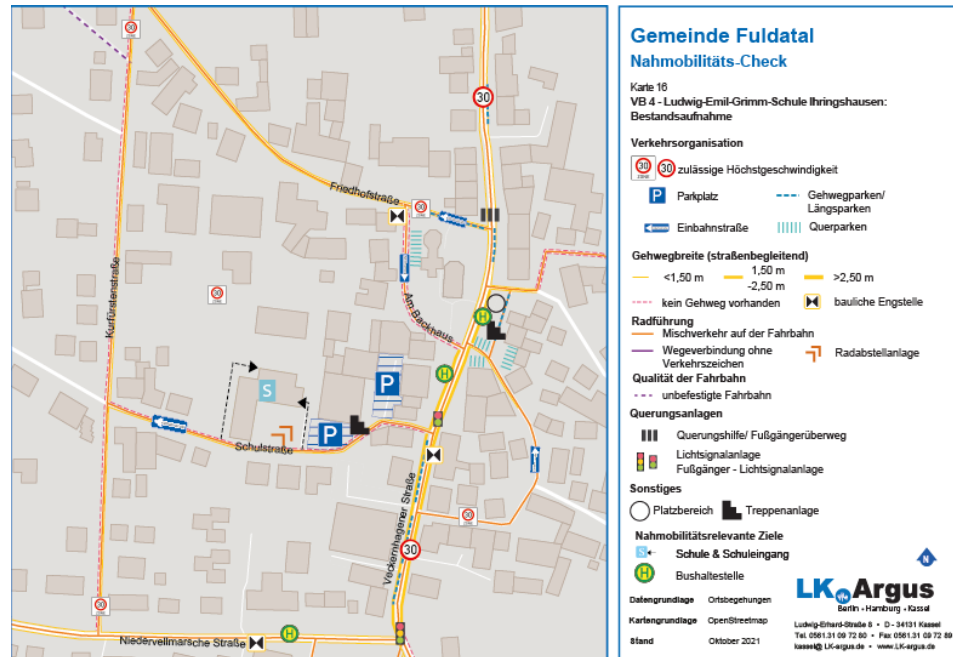
Im direkten Schulumfeld ist eine Tempo-30-Zone eingerichtet. Der Eingang der Schule liegt in der Schulstraße, die als Einbahnstraße ausgewiesen ist und über keinen durchgehenden Gehweg verfügt. Der Parkplatz für das Personal der Schule liegt direkt am Eingang der Schule.

In den Nebenstraßen des direkten Schulumfeldes, wie zum Beispiel in der Kurfürstenstraße und Friedhofstraße sind die vorhandenen Gehwege mit weniger als 1,50m recht schmal.

Gemeinde Fuldata
Nahmobilitäts-Check
für die Gemeinde
Fuldata

Oktober 2021

- **Karte 16:** VB 4 - Ludwig-Emil-Grimm-Schule Ihringshausen: Bestandsaufnahme



(Hochauflösende Karte im Anhang)

Defizitanalyse

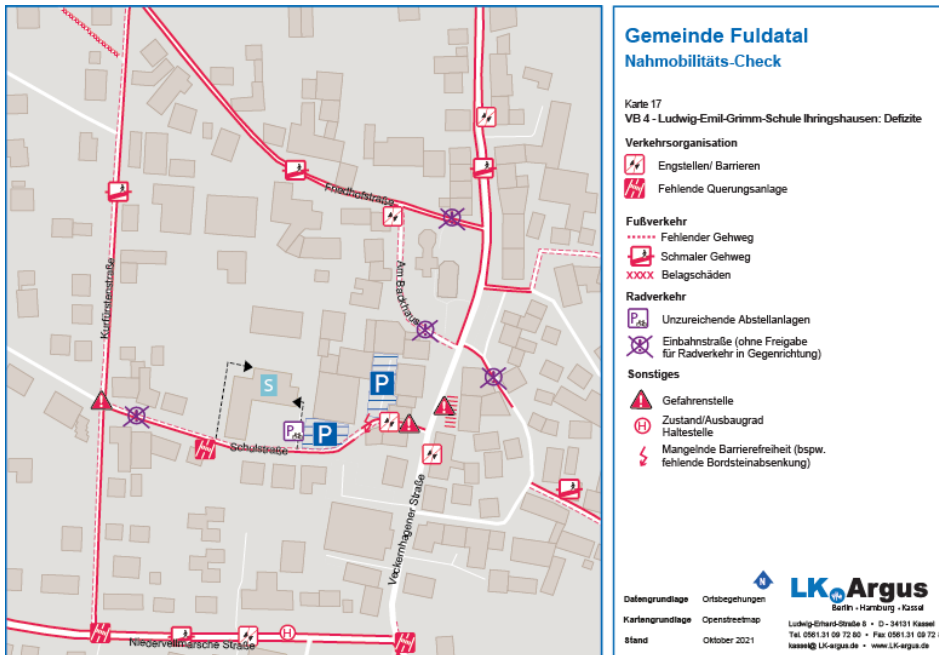
Im Umfeld der Grundschule Ihringshausen gibt es in der Schulstraße keinen durchgehenden Gehweg. Dieser ist lediglich einseitig und schmal ausgebaut. Des Weiteren befinden sich in der Schulstraße der Parkplatz der Schule und eine weitere Parkmöglichkeit für das ansässige Gewerbe. Insbesondere die Mündung zur Veckerhagener Straße bildet eine Engstelle und ist nur schwer einsehbar. Somit besteht eine Gefahrenstelle direkt vor der Schule. Die gleiche Problematik findet sich an der Kreuzung Schulstraße/ Kurfürstenstraße, wo die Straße vom Gehweg kaum einsehbar ist. Insgesamt besteht in der Schulstraße eine Elterntaxiproblematik durch den Hol-und-Bring-Verkehr. Insbesondere zu den Stoßzeiten wird die schmale Straße stark genutzt, was zu Gefahrensituationen für die Schulkinder und zu Konflikten führt.

Ein weiteres Defizit besteht an der Kreuzung Niedervellmarsche Straße/ Kurfürstenstraße, da dort eine Querungsanlage fehlt. Außerdem mangelt es an ausreichend Radabstellanlagen oder Abstellmöglichkeiten für Roller auf dem Schulgelände.

Allerdings wurde vor kurzem auf Wunsch der Kinder ein Rollerparkplatz eingerichtet, wodurch dieses Defizit bereits behoben ist.⁴³

⁴³ vgl. Ludwig-Emil-Grimm-Schule. Online unter: Ihringshausen <https://www.leg-ihringshausen.de/unsere-schule/allgemeine-informationen/> [Zugriff: 14.10.2021]

• **Karte 17:** VB 4 - Ludwig-Emil-Grimm-Schule Ihringshausen: Defizite



(Hochauflösende Karte im Anhang)

Gemeinde Fuldata
Nahmobilitäts-Check
für die Gemeinde
Fuldata

Oktober 2021

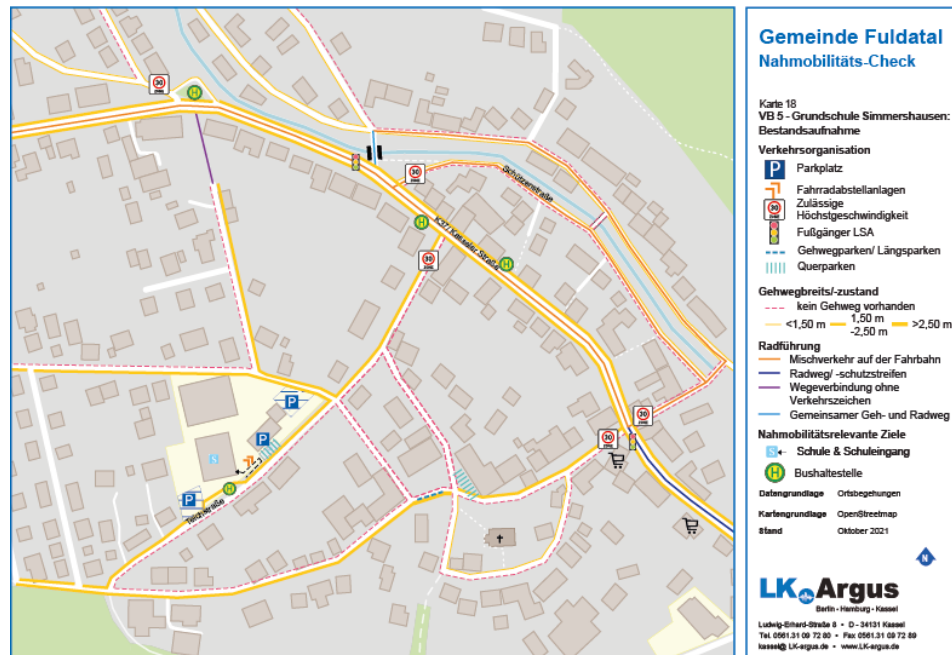
VB 5: Grundschule Simmershausen

Bestandsaufnahme

Die Grundschule Simmershausen liegt im westlichen Teil von Simmershausen. Kinder, die im östlichen Teil von Simmershausen wohnen müssen auf dem Weg die Kasseler Straße / K37 überqueren. Dafür stehen den Kindern zwei Lichtsignalanlagen an Friedrichstraße und Bergstraße zur Verfügung. Das restliche Schulumfeld ist Tempo-30-Zone. Der Haupteingang zur Grundschule Simmershausen liegt an der Teichstraße. Ein weiterer Eingang zum Schulgelände befindet sich an der Hauffstraße. Die meisten Straßen im Schulumfeld haben einen einseitigen Gehweg.

An der Teichstraße befindet sich außerdem die Schulbus-Haltestelle für die Kinder aus Knickhagen, Wilhelmshausen und Wahnhausen, die mit dem Schulbus kommen. Der Schulbus fährt die Grundschule 5 Mal am Tag an, zu Schulbeginn, um 11:57 Uhr, 12:55 Uhr, 13:44 Uhr und im 14:30 Uhr.

- **Karte 18:** VB 5 - Grundschule Simmershausen: Bestandsaufnahme



(Hochauflösende Karte im Anhang)

Defizitanalyse

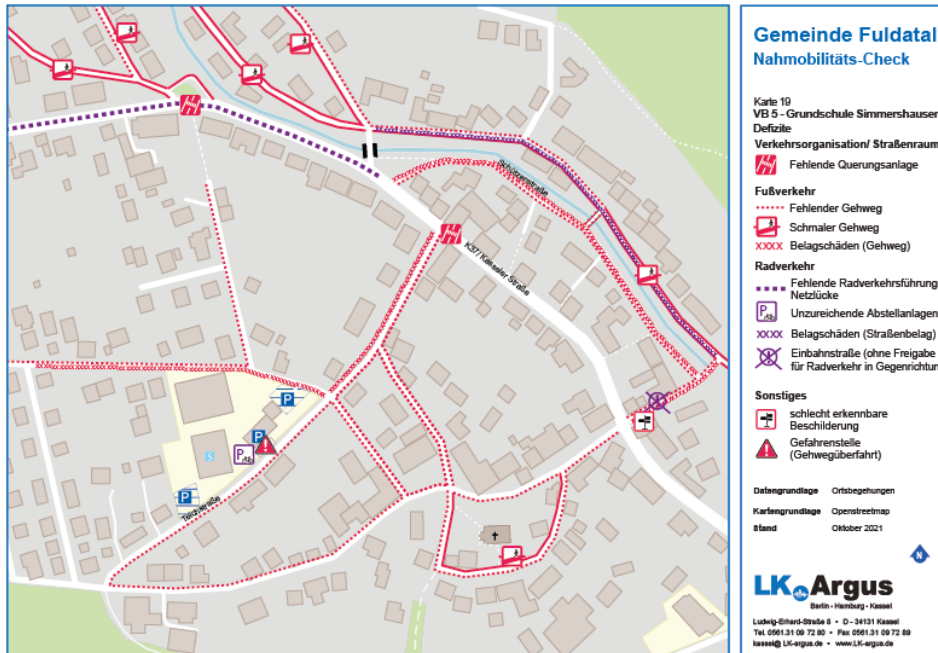
Im Grundschulumbfeld gibt es entlang vieler Straßen nur einseitige Gehwege, die oftmals schmal und oder in schlechtem Zustand sind. Der Gehweg in der Hauffstraße, ist im Abschnitt nördlich der Schule zu einem Drittel geschottert, südlich der Schule ist in der Hauffstraße kein Gehweg vorhanden.

Um die Parkplätze des Heimatmuseums zu erreichen muss der Gehweg rückwärts überfahren und stellt damit eine potentielle Gefahr für die Kinder auf dem Gehweg dar. Da das Museum erst am Nachmittag öffnet, ist einer Gefährdung durch Besucher nicht zu erwarten. Aufgrund der Nähe zur Schule ist jedoch davon auszugehen, dass Eltern, die ihre Kinder in die Schule bringen, diesen Parkplatz nutzen.

Die Fußgänger-Lichtsignalanlage über die Kasseler Straße, an der Bergstraße stellt sowohl für Schulkinder, als auch für die Nutzer der Bushaltestelle Wilhelmstraße einen Umweg dar. Es fehlt somit an der Kreuzung Kasseler Straße - Wilhelmstraße eine Querungsmöglichkeit. Ähnliches gilt für die Bushaltestelle Bleichplatz.

Die Grundschule verfügt mit 4 Anlehnbügel für Fahrräder über eine geringe Anzahl an Fahrradabstellanlagen.

• **Karte 19:** VB 5 - Grundschule Simmershausen: Defizite



(Hochauflösende Karte im Anhang)

Gemeinde Fulda
Nahmobilitäts-Check
für die Gemeinde
Fulda

Oktober 2021

VB 6: Geschwister-Scholl-Schule Rothwesten

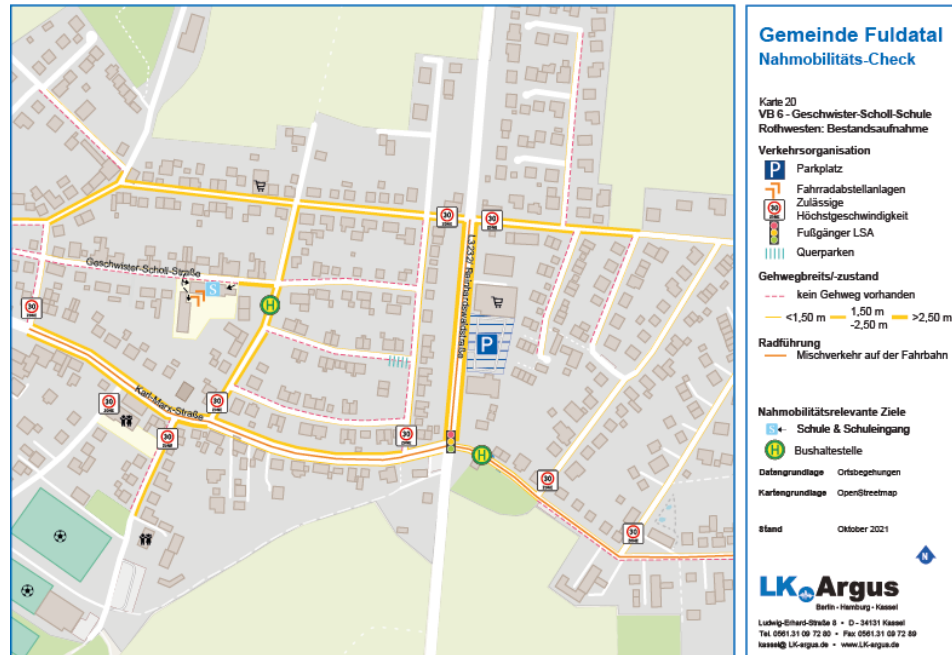
Bestandsaufnahme

Die Geschwister-Scholl-Schule liegt im Westen von Rothwesten an der Geschwister-Scholl-Straße. Da Rothwesten durch die L 3232, geteilt wird müssen Kinder aus dem östlichen Teil die Straße mit Hilfe der Fußgängersignalanlage überqueren. Auf der Karl-Marx-Straße liegt die zulässige Höchstgeschwindigkeit ebenfalls bei 50 km/h und es sind weder Querungsanlagen noch Querungshilfen vorhanden. In den restlichen Teilen von Rothwesten gibt es Tempo 30 Zonen. Viele der Straßen im Schulumfeld verfügen über einen einseitigen Gehweg.

Gemeinde Fuldata
Nahmobilitäts-Check
für die Gemeinde
Fuldata

Oktober 2021

- **Karte 20:** VB 6 - Geschwister-Scholl-Schule Rothwesten: Bestandsaufnahme



(Hochauflösende Karte im Anhang)

Defizitanalyse

Im Grundschul Umfeld gibt es viele Wohnstraßen mit einseitigem Gehweg, der oftmals sehr schmal ist. In der Geschwister-Scholl-Straße gibt es zwischen der Grundschule und der neuen Straße auf beiden Straßenseiten einen Gehweg. Westlich der Schule fehlt allerdings auf der Straßenseite an der sich die Schule befindet ein Gehweg. Kinder, die aus dem Westen von Rothwesten kommen müssen somit vor dem Eingang zur Schule die Straße zwischen parkenden Autos queren, was eine potentielle Gefahr darstellt.

Eine weitere potentielle Gefahrenquelle sind Eltern, die ihre Kinder mit dem Pkw in die Schule fahren. Dafür biegen in der Regel aus der Neuen Straße in die Geschwister-Scholl-Straße ab und halten dort auf dem Gehweg um ihre Kinder aussteigen zu lassen.

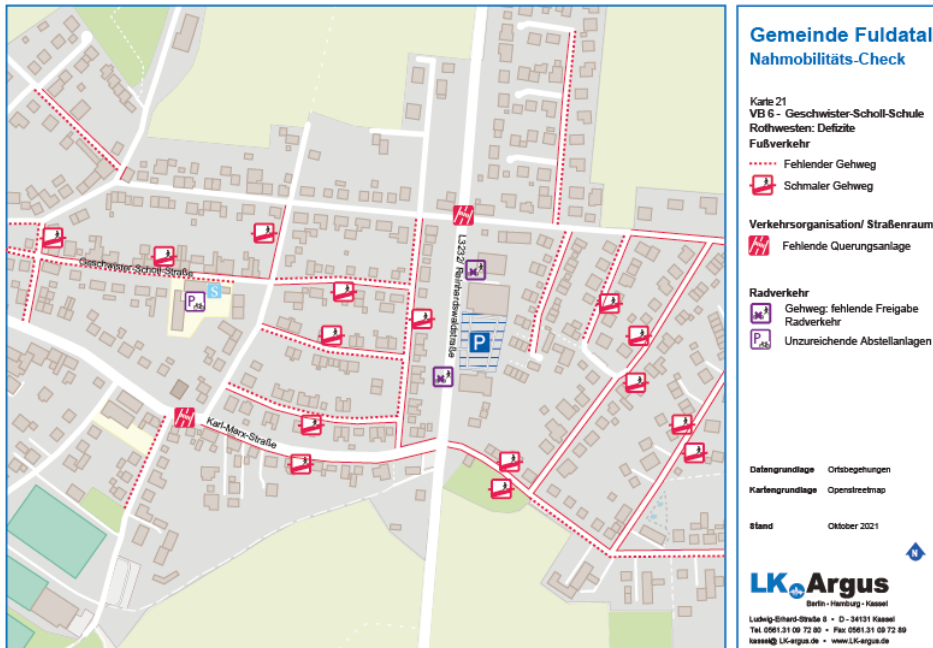
Auf dem Schulgelände gibt es lediglich 5 Vorderradhalter (Felgenklemmer).

Es fehlt eine Querungsmöglichkeit über die Reinhardswaldstraße / L 3232 im Oberdorf und über die Karl-Marx-Straße an der Rudolf-Harbig-Straße.

- **Karte 21:** VB 6 - Geschwister-Scholl-Schule Rothwesten: Defizite

Gemeinde Fulda
Nahmobilitäts-Check
für die Gemeinde
Fulda

Oktober 2021



(Hochauflösende Karte im Anhang)

6.3 Fazit Bestandsanalyse und –bewertung

Im Rahmen einer Bestandsanalyse und-bewertung wurden folgende Stärken, Schwächen für die Vertiefungsbereiche analysiert.

6.3.1 Stärken

Rahmenbedingungen

- Gute Erreichbarkeit des Oberzentrum Kassel und weiterer Kleinstädte in der Umgebung.
- Anschluss an die Bundesstraße 3 (Kassel- Hann.Münden) und die Bundesautobahnen A7, A44 und A49.
- Sanierung und Reduzierung der Fahrbahnbreite der Veckerhagener Straße.
- Kompakte Ortsteile mit Anknüpfungsmöglichkeiten für den nahmobilen Verkehr.
- Viele der alltäglichen nahmobilitätsrelevanten Ziele befinden sich gebündelt in Ihringshausen.

Gemeinde Fuldata
**Nahmobilitäts-Check
für die Gemeinde
Fuldata**

Oktober 2021

Radverkehr

- Fuldata ist Teil touristischer Radrouten, Entlang der Fulda verläuft der Märchenland-Radweg (103 km lang) mit einer Radweisung ab Wilhelmshausen, Fulda- Warme-Radweg.
- Guter Zustand des Hessischen Radfernwegs R1.
- Gelungener Umbau der Ortsdurchfahrt Simmershausen mit neu geschaffener Radinfrastruktur.
- Abstellanlagen sind grundsätzlich an zentralen Punkten, wie beispielsweise dem Bahnhof, den Schulen und Sportstätten vorhanden.

Fußverkehr/ Barrierefreiheit

- Aufwertung der Gehwege entlang der Veckerhagener Straße.
- Allgemein ist in Fuldata eine hohe Anzahl an Bänken vorhanden.
- Die Aufwertung des Ufers in Wilhelmshausen schafft hochwertige Fußwege.
- Umbau der Ortsdurchfahrt Simmershausen mit barrierefreier Gestaltung.
- Entlang des Hauptstraßennetzes bestehen an einigen Stellen gesicherte Querungsstellen im Fußwegenetz.

Schulwege

- Die zentrale Lage der Grundschulen in den jeweiligen Ortsteilen ermöglichen kurze Schulwege.
- Bereits regelmäßig stattfindende Radfahraktionen in den Grundschulen.
- Die Definition von Netzen im Schülerradroutenplaner bietet eine gute Grundlage für weitere Maßnahmen.
- Für mehrere Ortsteile besteht ein Schulwegeplan.
- Im direkten Schulumfeld bestehen Ansätze zur Verkehrsberuhigung (Tempo 30 Zone) und zur Sicherung des Schulweges (bspw. Überwege).

Nahmobilität und ÖPNV

- Es besteht ein überregionaler Bahnanschluss am Bahnhof Ihringshausen in Richtung Göttingen.

- Der Ortsteil Ihringshausen wird von den Buslinien des Nordhessischen Verkehrsverbund (NVV) befahren und ist durch die Bahnlinie 3 und 6 an die Kasseler Verkehrsgesellschaft (KVG) angebunden.
- Es gibt bereits neue und qualitative Bushaltestellen in Simmershausen und Wilhelmshausen.
- Alle Ortsteile verfügen mindestens stündlich über eine Busanbindung.

Aufenthaltsqualität

- Die Radverkehrsverbindung entlang der Fulda stellt eine angenehme Verbindung dar.
- Der Umbau der Veckerhagener Straße hat kleine Platzbereiche mit Aufenthaltsqualität geschaffen.
- Ihringshausen verfügt im Ortskern über eine historische Siedlungsstruktur.

Verkehrssicherheit

- Es bestehen gesicherte Querungsstellen in den umgebauten Ortsdurchfahrten.
- In den letzten Jahren gab es wenige Unfälle mit Rad- und Fußgängerbeteiligung.

6.3.2 Schwächen

Rahmenbedingungen

- Die Nahmobilität ist in einigen Ortsteilen auf Grund weiter Entfernungen und der Topographie eingeschränkt.
- Nicht in allen Stadtteilen existieren Möglichkeiten zur Nahversorgung.

Radverkehr

- Es fehlt an Radwegeverbindungen im Innenbereich des Ortsteils Ihringshausen.
- An den Hauptverkehrsstraßen sind keine durchgängigen Radverkehrsanlagen vorhanden.

Gemeinde Fuldata
**Nahmobilitäts-Check
für die Gemeinde
Fuldata**

Oktober 2021

- Die Anbindung an die Radwegenetze der umliegenden Städte und Gemeinden fehlt oder ist ausbaufähig. Insbesondere die wichtige Verbindung nach Kassel ist nicht qualitativ ausgebaut.
- Bestehende Radabstellanlagen sind nicht überdacht. (z.B. an der Gesamtschule)
- Wirtschaftswege auf für Radfahrer geeigneten Verbindungen sind z.T. nicht asphaltiert und nicht für den Radverkehr freigegeben.
- Die Radverkehrsführung ist in einigen Kreuzungsbereichen verbesserungswürdig.

Fußverkehr/ Barrierefreiheit

- Gehwege sind oft schmal oder fehlen, z.T. ist eine Mitbenutzung der Fahrbahn durch Fußgänger erforderlich.
- Teilweise fehlen entlang der Hauptverkehrsstraßen bzw. Ortsdurchfahrten bedarfsgerechte, gesicherte Querungsstellen.
- In einigen Bereichen besteht eine Sichtbehinderung durch den ruhenden Verkehr.

Schulwege

- „Elterntaxis“ sorgen an den Grundschulen im Hol-und-Bring-Verkehr für Probleme bzw. Konflikte.
- Das Schulwegenetz weist durch fehlende Gehwege oder Querungsmöglichkeiten Lücken auf.

Nahmobilität und ÖPNV

- Die Verknüpfung von Ihringshausen mit dem Bahnhof ist unattraktiv.
- Die Ausgestaltung des Bahnhofsumfeldes inklusive der Verknüpfung mit Park+Ride für Kfz- und Radverkehr und attraktiven Bushaltestellen ist unzureichend.
- Nicht alle Bushaltestellen verfügen über einen barrierefreien Einstieg und eine Ausstattung mit Wetterschutz und Sitzmöglichkeiten.
- Der Ausbau der Anbindung an die Tramlinien der Stadt Kassel ist nicht optimal.

Aufenthaltsqualität

- Zwischen dem ruhenden Kfz-Verkehr und dem Fuß- und Radverkehr besteht eine hohe Flächenkonkurrenz insbesondere in Ihringshausen.
- In Bereichen mit hohem Parkdruck bzw. einer Dominanz des ruhenden Kfz-Verkehrs ist häufig auch die Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums nicht hoch.
- Das Bahnhofs- und Rathausumfeld mit der Parkplatzfläche ist wenig attraktiv gestaltet.

Verkehrssicherheit

- An der Veckerhagener Straße gab es in den letzten Jahren vermehrt Unfälle.

Gemeinde Fulda
Nahmobilitäts-Check
für die Gemeinde
Fulda

Oktober 2021

7 Nahmobilitätskonzept

7.1 Handlungsansätze

Die im vorangegangenen Kapitel dargestellten Stärken und Schwächen für die Nahmobilität in Fuldata sind wesentliche Handlungsansätze zur Verbesserung der Nahmobilitätsbedingungen.

Aufbauend auf diese Handlungsansätze werden im nachfolgenden Kapitel übergeordnete bzw. gesamtstädtische Maßnahmen in den strategischen, konzeptionellen und kommunikativen Handlungsfeldern beschrieben (Kapitel 7.2). Die anschließenden Maßnahmenvorschläge in den Vertiefungsbereichen (Kapitel 7.3) befassen sich überwiegend mit der Verkehrsinfrastruktur sowie der Verkehrsorganisation zur Behebung der in den Vertiefungsbereichen festgestellten Defizite.

Darüber hinaus sind folgende weiteren Aspekte zur Förderung der Nahmobilität in Fuldata von Bedeutung:

- Eine **siedlungsstrukturelle Entwicklung** mit Nahraumorientierung fördert verkehrssparsame Strukturen und kurze Wege, die nahmobil zu bewältigen sind - hier kann eine Standortplanung mit gut erschlossenen Freizeit- und Einzelhandelsstandorten im fußläufigen Nahbereich der Wohnstandorte Potentiale schaffen. Für die kleineren Ortsteile sind neue Modelle der Nahversorgung (z.B. Dorfläden, mobile Nahversorgungsangebote) zu prüfen.
- Zur Förderung der Nahmobilität sind grundsätzlich durchgehende Netze (im Fußverkehr insbesondere innerhalb der Ortsteile, im Radverkehr auch zwischen den einzelnen Ortsteilen und in die Nachbargemeinden) für alle Nutzergruppen erforderlich, die für den Fuß- und Radverkehr **Verbindungsfunktionen, Erschließungsfunktionen und Aufenthaltsfunktionen** berücksichtigen. Der Nahmobilitäts-Check kann hierzu nur für die Vertiefungsbereiche Aussagen treffen, eine Ergänzung der Planungen unter Berücksichtigung vorliegender Konzepte ist anzustreben.
- Unter Berücksichtigung des demografischen Wandels ist die **Verbesserung der Barrierefreiheit** ein wichtiges Thema. Dies ist als Daueraufgabe anzusehen. Bei anstehenden Maßnahmen, z.B. zur Sanierung von Straßen, sind sukzessive die Anforderungen an die Barrierefreiheit zu berücksichtigen.
- Für Anstöße zur Veränderung des Verkehrsverhaltens müssen infrastrukturelle Maßnahmen oder Angebotsmaßnahmen mit **kommunikativen Maßnahmen** verbunden werden; hier ist ein zielgruppenspezifisches Vorgehen wichtig.

7.2 Übergreifende Maßnahmen

Der Schwerpunkt des Nahmobilitäts-Checks liegt auf konkreten, meist infrastrukturellen Maßnahmen in den Vertiefungsbereichen, mit deren sukzessiven Umsetzung wichtige Schritte zur weiteren Förderung von Fuß- und Radverkehr in Fuldata erreicht werden können. Darüber hinaus haben sich aber auch übergeordnete Themen herauskristallisiert, für die weitere konzeptionelle Schritte notwendig sind. Zu nennen sind hier:

- Erstellung eines **verkehrsorganisatorischen Konzeptes** für das Bahnhofsumfeld einschließlich **Parkraumkonzept**:
die Hinweise und Maßnahmen aus dem Vertiefungsbereich 1 zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität und der Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr, zur besseren Zugänglichkeit der Bahnsteige sowie zum Abbau von Konflikten zwischen ruhendem Kfz-Verkehr und den nahmobilen Verkehren sollen in diesem Konzept zusammengeführt und konsensuale Lösungen entwickelt werden. (siehe auch Steckbrief im Maßnahmenprogramm)
- **Schulisches Mobilitätsmanagement** für die Grundschulen in Fuldata: zur Steigerung der Verkehrssicherheit im Schulumfeld sowie zur Förderung eigenständiger Wege und eines bewussten Mobilitätsverhaltens der Schülerinnen und Schüler sollen Schulmobilitätspläne für jede Grundschule erstellt werden. (siehe auch Steckbrief im Maßnahmenprogramm). Darüber hinaus sind auch Aktionen und Kampagnen sinnvoll. Beispielsweise kann es um Radfahractionen und einem frühen Fahrradführerschein an den Grundschulen, um die Einrichtung von „Walking Bus“-Stationen in der Nähe der Grundschulen und die Markierung der Schulwege z.B. mit „gelben Füßen“ oder um Aktionstage „Zu Fuß zur Schule“ gehen.
- **Stärkere Öffentlichkeitsarbeit für die Nahmobilität unter Einbindung aller Ortsteile** durch die Gemeinde Fuldata, bspw. durch gemeinsame Begehungen mit Bürger*innen in jedem Ortsteil (Nahmobilitäts-Checks als Stadtspaziergang) und Initiierung bzw. Weiterführung von Projekten, wie dem „Stadtradeln“ oder Aktionen in der Europäischen Mobilitätswoche.
- **Regelmäßige Überwachung des ruhenden Verkehrs** durch die Gemeinde Fuldata zur Ahndung von Verstößen in besonders problematischen Bereichen (z.B. Schulumfelder). Hierzu sind bereits Aktionen zur Sicherung des Schulumfeldes durch den Fachbereich 3 geplant.⁴⁴ Allerdings muss auch die Personalplanung Fuldatas ausreichend sein, um derartige Aufgaben übernehmen zu können.

⁴⁴ vgl. Ergebnisprotokoll des 2. Workshops in der Gemeinde Fuldata am 16.09.2021. S. 12

- **Vermittlung von Fahrgemeinschaften** im Berufsverkehr und auf Schulwegen. Einrichtung einer lokalen Plattform zur Vermittlung von dauerhaften Fahrgemeinschaften

7.3 Maßnahmenvorschläge in den Vertiefungsbereichen

Die Maßnahmenvorschläge in den Vertiefungsbereichen umfassen Handlungsfelder der Verkehrsorganisation sowie der Infrastruktur.

Verkehrsorganisatorische Maßnahmen sind:

- Geschwindigkeitsreduzierungen (Anordnung Tempo 30, Ausweisung verkehrsberuhigter Bereich)
- Durchfahrtsbeschränkungen (an den Schulen) und Einrichtung von Hol- und Bringzonen im (weiteren) Umfeld der Schulen
- Parkregelungen (Reduzierung von Parkmöglichkeiten bzw. Neuorganisation von Parkmöglichkeiten, Aufhebung von Gehwegparken)
- Ergänzung der Beschilderung zur Durchlässigkeit bzw. Freigabe für den Fuß- und Radverkehr
- Ergänzung/ Verbesserung der Wegweisung für den Radverkehr

Infrastrukturelle Maßnahmen sind:

- Verbreiterung von Gehwegen / Entschärfung von Engstellen / Verbesserung von Belägen, Sanierung von Treppenanlagen
- Neubau von Wegen zum Lückenschluss
- Anlage / Ergänzung von Radverkehrsanlagen
- Einrichtung / Verbesserung von Querungsmöglichkeiten
- Einrichtung / Verbesserung von Fahrradabstellanlagen
- Umgestaltung zur Verbesserung der Barrierefreiheit
- Ergänzung von Beleuchtung
- Ausbau von Haltestellen (Barrierefreiheit und Ausstattung)

VB 1: Ihringshausen

Aufbauend auf die Bestands- und Defizitanalyse wurden erste Maßnahmen und die genannten Analysen im 2.Workshop diskutiert. Auf diesen Erkenntnissen

und Hinweisen basierend werden für den Vertiefungsbereich 1: Ihringshausen folgende Maßnahmen zur Verbesserung der Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr empfohlen:

Gemeinde Fuldata
Nahmobilitäts-Check
für die Gemeinde
Fuldata

Oktober 2021

- Neugestaltung des Bahnhofsbereichs am Rathaus/ Kantstraße zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität und Orientierung mit Umstrukturierung des ruhenden Verkehrs am Bahnhof, Befestigung der Oberfläche, Einrichtung von Elektroladestationen und hochwertigen Radabstellanlagen/ Fahrradboxen und Verlegung der Haltestelle „Am Rathaus“ zur verbesserten Anbindung an die Bahn
- Einrichtung eines Kreisverkehrs an der Kreuzung Veckerhagener Straße und Niedervellmarsche Straße zur verbesserten Verkehrsabwicklung und für erleichterte Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr
- Prüfung der Einrichtung von Radfahrerschutzstreifen auf der Veckerhagener Straße im Bereich der Brücke. Hierfür kann Platz gewonnen werden durch den Umbau zum Kreisverkehr an der Kreuzung Veckerhagener Straße/ Niedervellmarsche Straße und den damit verbundenen Wegfall der Abbiegespuren
- Freigabe von Einbahnstraßen in der Gegenrichtung für den Radverkehr in der Ihringstraße, Am Backhaus, in der Friedhofstraße und in der Lewalterstraße
- Verbesserung der Oberflächenbeschaffenheit und Einrichtung einer Beleuchtung auf dem Schotterweg entlang der Gleise in der Verlängerung der Bruchstraße
- Ergänzung bzw. Aufwertung der Radabstellanlagen am Rathaus, und beim Rewe an der Niedervellmarschen Straße
- Sanierung bzw. Ausbesserung der Fußgängertreppen am Bahnhof, von der Kahnstraße zur Veckerhagener Straße und zwischen Weddel und Kantstraße zur verbesserten Anbindung für den Fußverkehr
- Prüfung der Neuorganisation des Parkraums im Pflingstweg zur Reduktion des Gehwegparkens um mehr Platz für den Fußverkehr zu schaffen
- Verbesserung der Oberflächenbeschaffenheit, Einrichtung einer Beleuchtung und Freigabe für den Radverkehr auf den Wirtschaftswegen südlich der Gesamtschule zur verbesserten Radverkehrsanbindung der Schule

- **Karte 22:** VB1 – Ihringshausen: Maßnahmen



(Hochauflösende Karte im Anhang)

VB 2: Verbindung Ihringshausen – Kassel

Aufbauend auf die Bestands- und Defizitanalyse wurden erste Maßnahmen und die genannten Analysen im 2.Workshop diskutiert. Auf diesen Erkenntnissen und Hinweisen basierend werden für den Vertiefungsbereich 2: Verbindung Ihringshausen – Kassel folgende Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrsanbindung empfohlen:

Als Verbindung zwischen Kassel und Ihringshausen kommen vier potentielle Routen in Fragen. Die Route 1 führt unter der B3 hindurch und über Wirtschaftswegen bis zur Simmershäuser Straße im Kasseler Stadtteil Fasanenhof. Über Teile dieser Route ist außerdem Vellmar zu erreichen (Route 1/5). Eine weitere Route (Route 2) führt entlang der Veckerhagener Straße und Ihringshäuser Straße nach Kassel. Zwei weitere Routen führen entlang von Wirtschaftswegen (Route 4) oder der Wolfsanger Straße/ Höhenweg (Route 3) zum Wolfsanger.

Die Routen, die den Fasanenhof anbinden, werden als prioritär angesehen, da diese zentralere Stadtteile in Kassel anbinden und gleichzeitig eine geringere Steigung aufweisen. An den Routen werden die folgenden Maßnahmen zur Verbesserung der Radanbindung empfohlen.

Übergreifende Maßnahmen:

- Führung des Radverkehrs besser ausschildern

- Beleuchtung⁴⁵ an den entsprechenden Wirtschaftswegen oder Straßen ergänzen
- Verbesserung der Oberflächenbeschaffenheit der Wirtschaftswege (insbesondere) bei starker Steigung/ starkem Gefälle

Für folgende Routen werden darüber hinausgehend weitere Maßnahmen empfohlen:

Maßnahmen für Route 1:

- Freigabe des Wirtschaftsweges zwischen Fasanenhof und Ihringshausen für den Radverkehr
- Freigabe des geschotterten Weges an den Gleisen für den Radverkehr in beide Richtungen (aus Richtung Westen beschildert mit Schild 250 Durchfahrt Verboten & Sackgasse), Verbesserung der Oberflächenbeschaffenheit und Einrichtung einer Beleuchtung

Maßnahme für Route 4:

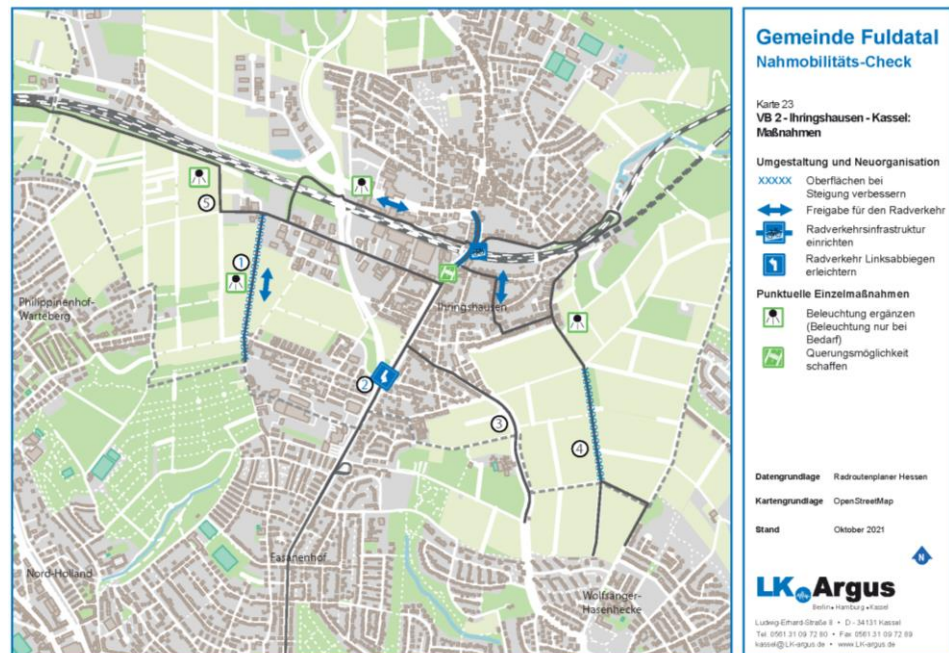
- Freigabe der Einbahnstraße Lewalterstraße für den Radverkehr in beide Richtungen

⁴⁵ diese kann adaptiv gesteuert nur bei Bedarf leuchten, siehe z.B. <https://www.tridonic.com/com/de/news-2019-smarte-und-adaptive-beleuchtung-fuer-darmstadt.asp> [Zugriff: 15.10.2021]

Gemeinde Fulda
Nahmobilitäts-Check
für die Gemeinde
Fulda

Oktober 2021

- **Karte 23:** VB 2 - Ihringshausen – Kassel: Maßnahmen



(Hochauflösende Karte im Anhang)

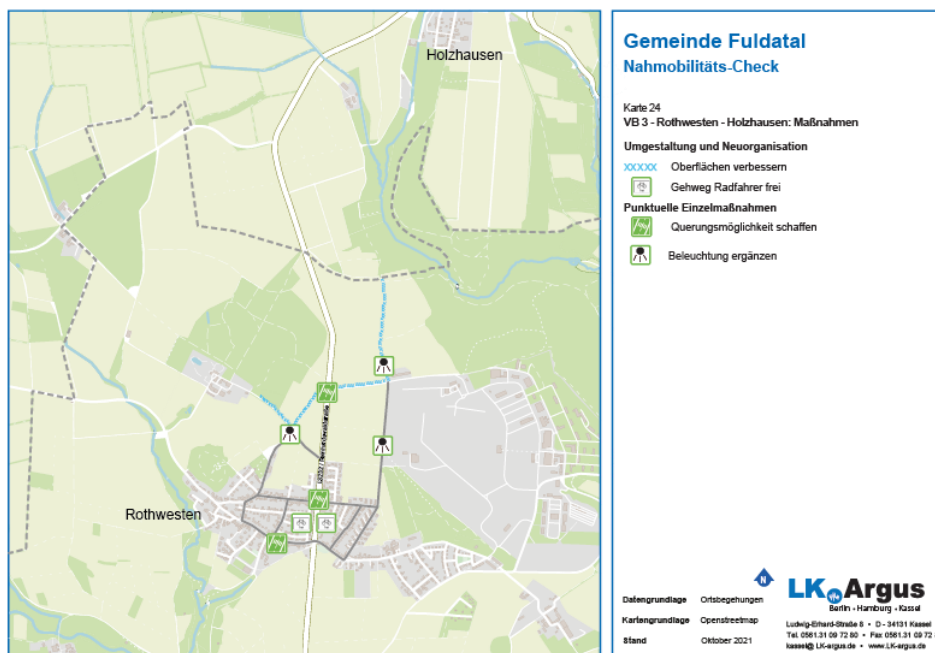
VB 3: Verbindung Rothwesten – Holzhausen

Aufbauend auf die Bestands- und Defizitanalyse wurden erste Maßnahmen und die genannten Analysen im 2.Workshop diskutiert. Auf diesen Erkenntnissen und Hinweisen basierend werden für den Vertiefungsbereich 3: Verbindung Rothwesten – Holzhausen folgende Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrsanbindung empfohlen:

- beidseitig Freigabe des breiten Gehweges für den Radverkehr in der Ortsdurchfahrt entlang der Reinhardswaldstraße / L 3232
- Verbesserung der Oberflächenbeschaffenheit und Einrichtung einer Beleuchtung⁴⁶ auf den Wirtschaftswegen in der Verlängerung Am Osterberg, in der Verlängerung der Winterbürener Straße und auf dem Wirtschaftsweg parallel zur Reinhardswaldstraße
- Einrichtung einer Querungshilfe über die L 3232 in der Verlängerung des Wirtschaftsweges Am Osterberg

⁴⁶ siehe auch Fußnote 45

- **Karte 24:** VB 3 - Rothwesten – Holzhausen: Maßnahmen



(Hochauflösende Karte im Anhang)

Gemeinde Fulda
Nahmobilitäts-Check
für die Gemeinde
Fulda

Oktober 2021

VB 4: Ludwig-Emil-Grimm-Schule Ihringshausen

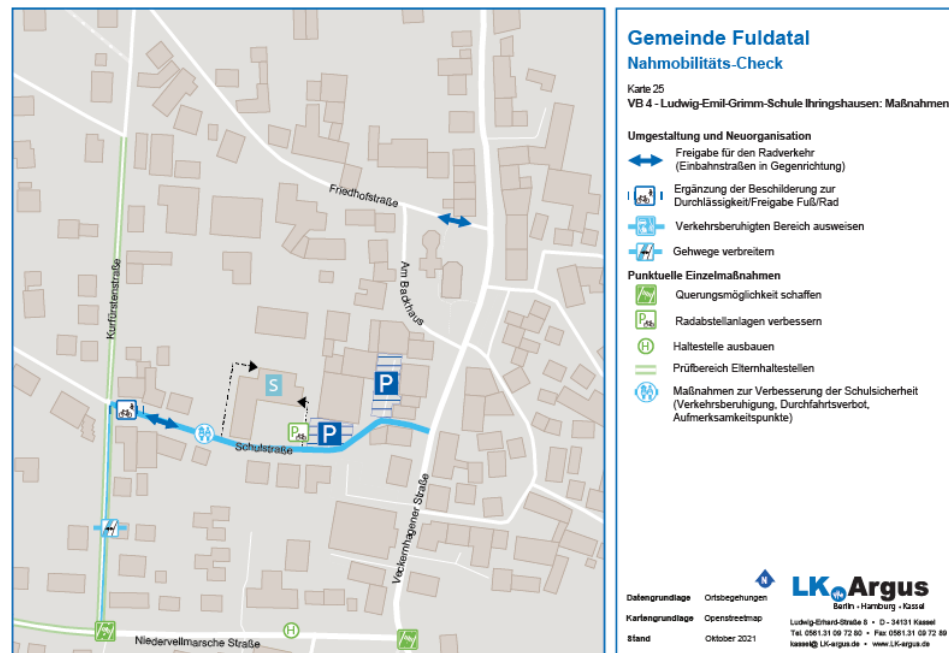
Aufbauend auf die Bestands- und Defizitanalyse wurden erste Maßnahmen und die genannten Analysen im 2.Workshop diskutiert. Auf diesen Erkenntnissen und Hinweisen basierend werden für den Vertiefungsbereich 4: Ludwig-Emil-Grimm-Schule Ihringshausen folgende Maßnahmen zur Verbesserung der Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr im Schulumfeld empfohlen:

- Bauliche Maßnahmen in der Schulstraße zur Verkehrsberuhigung und Einrichtung von Aufmerksamkeitspunkten im direkten Schulumfeld zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für einen eigenständigen Weg zur Schule
- Prüfung der Einrichtung von Elterntaxi-Haltestellen in der Friedhofstraße und an der Niedervellmarschen Straße zur Reduzierung der Elterntaxi-Problematik im direkten Schulumfeld
- Einrichtung einer Querungshilfe auf der Niedervellmarschen Straße für einen sicheren Schulweg aus südlicher Richtung entlang der Kurfürstenstraße

Gemeinde Fuldata
Nahmobilitäts-Check
für die Gemeinde
Fuldata

Oktober 2021

- Ergänzung der bestehenden Radabstellanlagen und Einrichtung von Rollerabstellanlagen an der Ludwig-Emil-Grimm-Schule⁴⁷
- Freigabe der Schulstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung
- **Karte 25:** VB 4 - Ludwig-Emil-Grimm-Schule Ihringshausen: Maßnahmen



(Hochauflösende Karte im Anhang)

VB 5: Grundschule Simmershausen

Aufbauend auf die Bestands- und Defizitanalyse wurden erste Maßnahmen und die genannten Analysen im 2.Workshop diskutiert. Auf diesen Erkenntnissen und Hinweisen basierend werden für den Vertiefungsbereich 5: Grundschule Simmershausen folgende Maßnahmen zur Verbesserung der Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr im Schulumfeld empfohlen:

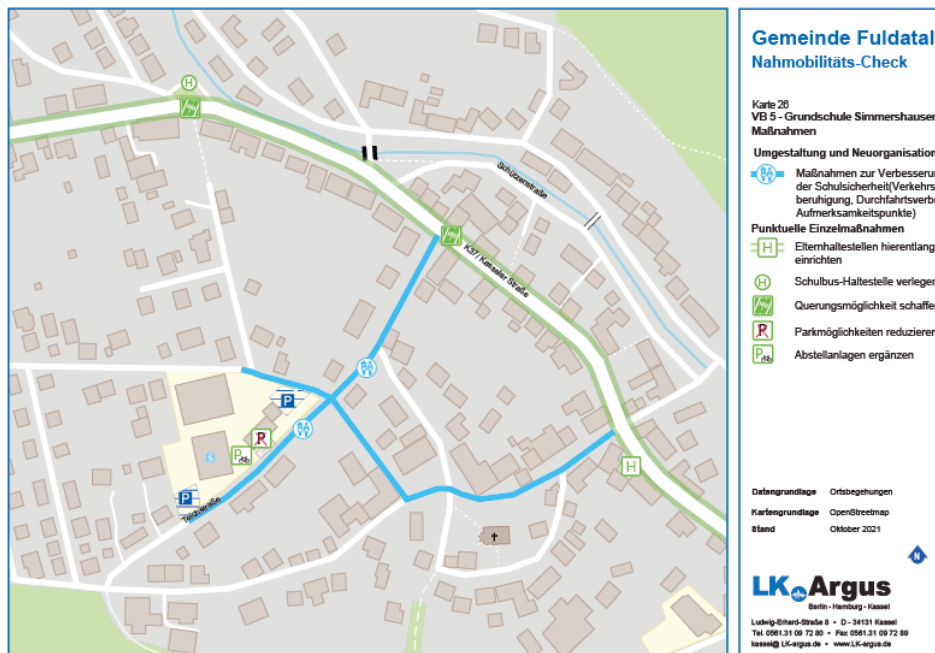
- Verkehrsberuhigter Bereich im Schulumfeld
- Bushaltestelle Bleichplatz als Alternative zur Schulbushaltestelle in der Teichstraße
- Einrichtung einer Querungshilfe von der Haltestelle Bleichplatz über die Kasseler Straße

⁴⁷ Seit kurzem wurden Rollerabstellanlagen an der Ludwig-Emil-Grimm-Schule ergänzt. vgl. Ludwig-Emil-Grimm-Schule. Online unter: <https://www.leg-ihrringshausen.de/unsere-schule/allgemeine-informationen/> [Zugriff: 14.10.2021]

- Einrichtung von Elternhaltestellen entlang der Kasseler Straße, z.B. südlich der Kreuzung mit Friedrichstraße
- Querungshilfe an der Bushaltestelle Wilhelmstraße
- **Karte 26:** VB 5 - Grundschule Simmershausen: Maßnahmen

Gemeinde Fuldata
Nahmobilitäts-Check
für die Gemeinde
Fuldata

Oktober 2021



(Hochauflösende Karte im Anhang)

VB 6: Geschwister-Scholl-Schule Rothwesten

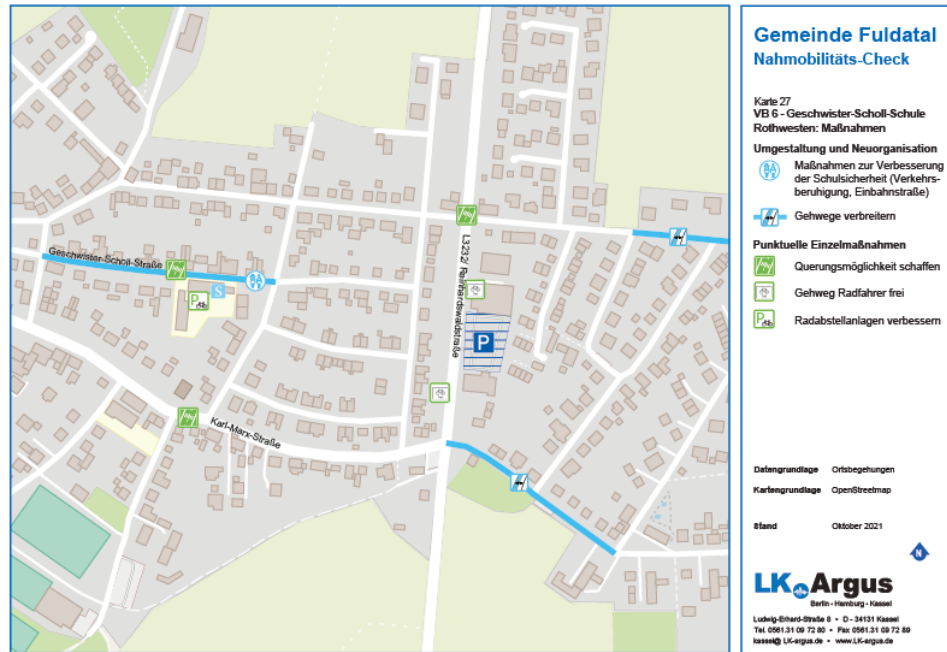
Aufbauend auf die Bestands- und Defizitanalyse wurden erste Maßnahmen und die genannten Analysen im 2.Workshop diskutiert. Auf diesen Erkenntnissen und Hinweisen basierend werden für den Vertiefungsbereich 6: Geschwister-Scholl-Schule Rothwesten folgende Maßnahmen zur Verbesserung der Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr im Schulumfeld empfohlen:

- Querungshilfe vor dem Eingang zur Grundschule z.B. vorgezogener Gehweg
- Querungsanlage über die Reinhardswaldstraße auf Höhe "An der Steinbreite" (Oberdorf)
- Gehwege an der Reinhardswaldstraße für den Radverkehr freigeben
- Verkehrsberuhigter Bereich in der Geschwister-Scholl-Straße und im Adler Weg
- Einbahnstraßen-Regelung in Geschwister-Scholl-Straße aus Richtung Domänenweg

Gemeinde Fuldata
Nahmobilitäts-Check
für die Gemeinde
Fuldata

Oktober 2021

- **Karte 27:** VB 6 - Geschwister-Scholl-Schule Rothwesten: Maßnahmen



(Hochauflösende Karte im Anhang)

7.4 Maßnahmenprogramm

Das Maßnahmenprogramm enthält Maßnahmenvorschläge aus den vorangegangenen Kapiteln, die vorrangig bzw. mit hoher Priorität angegangen werden sollen.

Das Maßnahmenprogramm ist Ergebnis der Diskussion und Bewertung der Maßnahmen im Workshop 2 (siehe auch Anlage 2: **Ergebnisprotokoll und Präsentation des 2. Workshops**).

Im Folgenden werden die ausgewählten Maßnahmen in Steckbriefen detaillierter beschrieben:

Gemeinde Fuldataal
Nahmobilitäts-Check
für die Gemeinde
Fuldataal

Oktober 2021

7.4.1 Übergreifende Maßnahmen

Parkraumkonzept zur Neuordnung des ruhenden Verkehrs (Schwerpunkt Bahnhofsumfeld)	
Beschreibung	<p>Um ausreichend Flächen für den Fuß- und Radverkehr bereitstellen zu können, die Aufenthaltsqualität zu erhöhen und insgesamt die Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr zu verbessern, soll der ruhende Verkehr mit dem Ziel der Konfliktreduzierung in hierfür relevanten Bereichen neu geordnet werden.</p> <p>Mit einem Parkraumkonzept zur Neuordnung des ruhenden Verkehrs, insbesondere für das Bahnhofsumfeld (VB1), aber auch für andere Bereiche, die Konflikte mit dem ruhenden Kfz-Verkehr aufweisen, sollen auf einer aktuellen Datengrundlage zu den Anforderungen und Bedarfen (Erhebungen zum Parkplatzbestand und zur Auslastung) konsensuale Lösungen erarbeitet werden, die zur stärkeren Berücksichtigung von Fuß- und Radverkehr den ruhenden Kfz-Verkehr neu ordnen.</p>
Relevanz / Wichtigkeit	<p>Eine Entlastung vom ruhenden Verkehr ist an vielen Stellen erforderlich, um die Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr nachhaltig zu verbessern. Ein Parkraumkonzept kann hierfür eine wesentliche Grundlage sein.</p> <p>Im zweiten Workshop wurde die Erstellung eines Parkraumkonzeptes als wichtig bewertet.</p>
Zuständige Akteure	Gemeinde Fuldataal

**Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung im Umfeld der
Grundschulen / Schulmobilitätspläne**

<p>Beschreibung</p>	<p>Zu Verbesserung der Schulwegesicherheit und zur Entschärfung der Elterntaxi-Problematik in den direkten Umfeldern der Grundschulen in Ihringshausen, Simmershausen und Rothwesten (VB 4, 5, 6) sind Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung erforderlich. Mögliche, in den Vertiefungsbereichen diskutierte Maßnahmen sind Durchfahrtsbeschränkungen, Elterntaxi-Haltestellen, Geschwindigkeitsreduzierungen, Verkehrsberuhigung inkl. baulicher Maßnahmen (Aufmerksamkeitsbereiche), durchgängige Fußwege-Infrastrukturen und sichere Querungsmöglichkeiten. Die in den Vertiefungsbereichen empfohlenen Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung im Umfeld der Grundschulen sollen im Rahmen von Schulmobilitätsplänen weiter ausgearbeitet werden.</p> <p>Bei der Erstellung von Schulmobilitätsplänen kann das Programm „Besser zur Schule“ des Fachzentrums Schulisches Mobilitätsmanagement“ der IVM (Projektträger) genutzt werden. Schulmobilitätspläne sollen dabei in intensiver Zusammenarbeit der dafür wichtigen Akteure durchgeführt werden. Aufbauend auf eine detaillierte Analyse der Ist-Situation sollen Maßnahmen entwickelt werden, die im baulichen, verkehrsorganisatorischen und kommunikativen Bereich liegen können.</p> <p>Ein Schulmobilitätsplan kann auch für die Gesamtschule Fuldata erstellt werden.</p> <p>Darüber hinaus können mit einem gesamtgemeindlichen Schulmobilitätskonzept die Maßnahmen für die einzelnen Schulen zusammengeführt und systematisiert sowie Aufgaben für die Kommune gebündelt werden.</p>
<p>Relevanz / Wichtigkeit</p>	<p>Hohe Priorisierung der Verkehrsberuhigung an Schulen, da die Schulwegunsicherheit als ein zentrales Problem in den durchgeführten Workshops bewertet wurde und somit vorrangiger Handlungsbedarf besteht.</p>
<p>Zuständige Akteure</p>	<p>Schulen (Schulträger) Gemeinde Fuldata</p>

Freigabe von Einbahnstraßen in Gegenrichtung für Radverkehr	
Beschreibung	<p>Allgemeine systematische Prüfung der Öffnung von Einbahnstraßen in Gegenrichtung für den Radverkehr zur Ermöglichung neuer direkter Wegeverbindungen.</p> <p>In Ihringshausen betrifft dies folgende Straßen (VB1 / 2):</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sommerweg - Friedhofstraße - Schulstraße - Lewalterstraße - Ihringstraße - Am Backhaus
Relevanz / Wichtigkeit	<p>Zur Verbesserung der Bedingungen für den Radverkehr sind direkte, umwegfreie Wegeverbindungen und hohe Durchlässigkeit im Netz ein wesentlicher Aspekt.</p> <p>Im zweiten Workshop wurde die Freigabe der Einbahnstraßen als wichtig bewertet.</p>
Zuständige Akteure	Gemeinde Fuldata

7.4.2 Maßnahmen im Vertiefungsbereich 1: Ihringshausen

Aufwertung des Bahnhofbereiches und Rathausumfeldes

<p>Beschreibung</p>	<p>Das Bahnhofs- und Rathausumfeld weist eine unzureichende Aufenthaltsqualität auf. Einen wesentlichen Aspekt bildet die starke Prägung durch den ruhenden Verkehr. Dieser Aspekt soll mit Hilfe des geplanten Parkraumkonzeptes bearbeitet werden.</p> <p>Ergänzend dazu sind weitere Maßnahmen zur städtebaulichen Aufwertung der Platzbereiche, Steigerung der Aufenthaltsqualität und Attraktivierung für die nahmobilen Verkehre erforderlich. Unter anderem sollte auch die Bushaltestelle „Am Rathaus“ in den Platzbereich vor dem Rathaus integriert werden. Neben deren Aufwertung können damit auch die Wege zwischen Bus und Bahn verkürzt werden.</p> <p>Des Weiteren sollten am Bahnhof Elektroladestationen und hochwertige Radabstellanlagen/ Fahrradboxen ergänzt werden, um die Verknüpfung der Nahmobilität mit der Bahn zu verbessern.</p>
<p>Relevanz / Wichtigkeit</p>	<p>Die Maßnahmen sind wichtig, um den zentralen Bereich Ihringshausens aufzuwerten, die Nahmobilität auf Wegen zum Bahnhof attraktiver zu gestalten und die Verknüpfung zu optimieren.</p> <p>Im zweiten Workshop wurden die vorgeschlagenen Maßnahmen als wichtig bewertet.</p>
<p>Zuständige Akteure</p>	<p>Gemeinde Fuldata</p>

**Einrichtung von Kreisverkehren Veckerhagener Straße/
Niedervellmarsche Straße und Lessingstraße**

Beschreibung	<p>Die Einrichtung eines Kreisverkehrs an der Kreuzung Veckerhagener Straße / Niedervellmarsche Straße ermöglicht eine verbesserte Verkehrsabwicklung und erleichterte Quermöglichkeiten für den Fußverkehr.</p> <p>Das Gleiche gilt für die Kreuzung südlich der Bahnstrecke mit der Lessingstraße / Veckerhagener Straße. Die Einrichtung dieses Kreisverkehrs ermöglicht eine Reduzierung der erforderlichen Fahrbahnlflächen (Wegfall Abbiegespuren) und verbessert die Abbiegebeziehungen für den Radverkehr. Des Weiteren kann mit der Einrichtung eine Prüfung von Schutzstreifen auf der Veckerhagener Straße im Bereich der Brücke erfolgen und somit eine Verbesserte Radverkehrsverbindung nach Kassel geschaffen werden.</p>
Relevanz / Wichtigkeit	<p>Es handelt sich um wichtige Maßnahmen, die sowohl die Bedingungen für den Fuß- wie auch den Radverkehr verbessern und qualitative Wegebeziehungen herstellen.</p> <p>Die beschriebenen Maßnahmen wurden im zweiten Workshop als wichtig bewertet.</p>
Zuständige Akteure	Gemeinde Fuldata

Neuorganisation des Parkraums im Pflingstweg

Beschreibung	<p>Im Pflingstweg wird der ohnehin schmale Gehweg durch den ruhenden Kfz-Verkehr genutzt, sodass dieser kaum nutzbar und schwer einsehbar ist. Um dem entgegenzuwirken bedarf es einer Neuorganisation des Parkraums mit Beschränkung des Gehwegparkens, um ausreichenden Platz für den Fußverkehr zu schaffen und die Sicherheit zu erhöhen.</p>
Relevanz / Wichtigkeit	<p>Die Maßnahme ist wichtig, um den bestehenden Gehweg für Fußgänger nutzbar zu machen.</p> <p>Im zweiten Workshop wurde die Maßnahme durch die Teilnehmenden als wichtig bewertet.</p>
Zuständige Akteure	Gemeinde Fuldata

7.4.3 Maßnahmen im Vertiefungsbereich 2: Verbindung Ihringshausen – Kassel

Freigabe des Wirtschaftsweg zwischen Ihringshausen und Fasanenhof (Kassel)

Beschreibung	Für eine Radverbindung mit möglichst geringer Steigung zwischen Kassel (Fasanenhof) und Ihringshausen ist der Wirtschaftsweg, der die Verlängerung der Simmershäuser Straße darstellt, ideal geeignet. Dieser ist bislang mit Schild 250 „Durchfahrt verboten“ und Zusatzzeichen Z 1026-36 „Landwirtschaftlicher Verkehr frei“ beschildert. Durch das Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“ könnte der Radverkehr diesen Weg auch legal nutzen.
Relevanz / Wichtigkeit	Eine steigungsarme und komfortable Routenführung für den Radverkehr ins Oberzentrum Kassel steigert die Attraktivität für den Radverkehr auf dieser bedeutenden Verbindung. Im 2. Workshop wurde die Maßnahme als wichtig bewertet.
Zuständige Akteure	Gemeinde Fuldata

Verbesserung der Oberflächenbeschaffenheit und der Beleuchtung am Geh-Radweg entlang der Gleise (und Freigabe für den Radverkehr in beide Richtungen)

Beschreibung	Für die Radverkehrsverbindung zwischen Kassel und Ihringshausen ist der Geh-Radweg entlang der Gleise ein wichtiges Verbindungsstück. Dieser ist bisher jedoch nur in Ost-West-Richtung befahrbar, in West-Ost-Richtung ist die Durchfahrt verboten. Für eine attraktive Radverbindung muss dieser Weg in beide Richtungen freigegeben, außerdem beleuchtet und befestigt werden.
Relevanz / Wichtigkeit	Die Maßnahmen am Geh-Radweg sind wichtig für die Radverbindung zwischen Ihringshausen und Kassel. Im 2. Workshop wurde die Maßnahme als wichtig bewertet.
Zuständige Akteure	Gemeinde Fuldata

Bessere Ausschilderung der Radverkehrsführung zwischen Kassel und Ihringshausen

Beschreibung	Die Führung des Radverkehrs zwischen Kassel und Ihringshausen ist unzureichend beschildert, darüber hinaus wechselt die Führungsform zwischen Führung im Mischverkehr und Führung im Seitenraum. Die Beschilderung soll für die bessere Auffindbarkeit und Attraktivierung der Radverbindung optimiert werden.
Relevanz / Wichtigkeit	Die Maßnahme ist für die Einfachheit und Leichtigkeit der Radverkehrsführung erforderlich. Im 2. Workshop wurde die Maßnahme als wichtig bewertet.
Zuständige Akteure	Gemeinde Fuldata Stadt Kassel

**7.4.4 Maßnahme im Vertiefungsbereich 6:
Geschwister-Scholl-Schule Rothwesten**

Einrichtung einer Querungshilfe im Oberdorf über die L 3232

Beschreibung	Rothwesten wird durch die L 3232 in einen östlichen und einen westlichen Teil geteilt. Bisher gibt es lediglich im Unterdorf eine gesicherte Querungsanlage in Form einer Fußgänger-Lichtsignalanlage. Um Umwege zu vermeiden sollte im Oberdorf eine weitere Querungsmöglichkeit geschaffen werden. Als Querungsanlage im Verlauf eines Schulweges soll auch hier eine Fußgänger-Lichtsignalanlage eingerichtet werden.
Relevanz / Wichtigkeit	Die Maßnahme erhöht die Verkehrssicherheit des Schulweges und trägt zur Ermöglichung eigenständiger Schulwege und damit der Reduzierung von Elterntaxi-Verkehren bei. Im 2. Workshop wurde diese Maßnahme als die wichtigste Maßnahme bewertet.
Zuständige Akteure	Gemeinde Fuldata Hessen Mobil

8 Fazit und Ausblick

Die Gemeinde Fuldata hat den Nahmobilitäts-Check genutzt, um sich einen Überblick über die zentralen Fragen und Themen für die zukünftige Entwicklung der Nahmobilität in Fuldata zu verschaffen bzw. diese zu diskutieren. Der vorliegende Nahmobilitäts-Check stellt den Status Quo der Nahmobilitätsbedingungen sowie Aktivitäten der Gemeinde Fuldata zur Förderung der Nahmobilität dar und entwickelt daraus Maßnahmvorschläge und ein Maßnahmenprogramm. Dies erfolgt mit Fokus auf übergeordnete Maßnahmen und ausgewählte Einzelmaßnahmen in den 6 untersuchten Vertiefungsbereichen, für die detailliert Analysen erstellt und Maßnahmen entwickelt wurden.

Das Maßnahmenprogramm enthält 10 ausgewählte Maßnahmen, die in der Diskussion mit der Verwaltung, Politik und weiteren Akteuren als wichtig und beispielhaft zur Verbesserung der Nahmobilitätsbedingungen angesehen und mit einer hohen Priorität weiter verfolgt und umgesetzt werden sollen.

Die 10 ausgewählten Maßnahmen sind in Kapitel 7.4 dargestellt. Die Maßnahmen dokumentieren den Handlungsbedarf zur Verbesserung der Nahmobilitätsbedingungen und zeigen beispielhaft Maßnahmenoptionen an wichtigen Schlüsselpunkten oder auf wichtigen Achsen der Nahmobilität in Fuldata auf.

Aufbauend auf den Nahmobilitäts-Check können Mittel aus unterschiedlichen Förderprogrammen beantragt werden, um die Maßnahmen umzusetzen. Dazu gehört insbesondere die „Förderrichtlinie Nahmobilität“⁴⁸, aber auch die „Kommunalrichtlinie Klimaschutz“⁴⁹ enthält Förderungen für Maßnahmen zugunsten des Fuß- und Radverkehrs. Entscheidende Kriterien sind dabei neben den jeweiligen Fördervoraussetzungen (welche Projekte sind förderfähig?) auch der entsprechende Umsetzungszeitraum der jeweiligen Maßnahme, die Bagatellgrenze zur Förderung sowie der einzuhaltende Zeitraum zur Antragsstellung.

Weitere Informationen zu den aktuellen Förderregeln in Hessen sind abrufbar über die Homepage von Hessen Mobil unter dem Stichwort Verkehr - Verkehrsinfrastrukturförderung.⁵⁰

Neben den auf die Mobilität bezogenen Fördermöglichkeiten können darüber hinaus auch andere Fördertöpfe z.B. im Rahmen der Dorfentwicklung / Ortserneuerung Anknüpfungspunkte zur Maßnahmenumsetzung darstellen.

⁴⁸ vgl. bspw.: https://www.nahmobil-hessen.de/wp-content/uploads/2019/12/2019-12-19_Durchf%C3%BChrungserlass_RiLiFP51-gez.pdf [Zugriff: 13.10.2021]

⁴⁹ vgl. bspw.: <https://www.foerderdatenbank.de/FDB/Content/DE/Foerderprogramm/Bund/BMU/richtlinie-zur-foerderung-von-klimaschutzprojekte.html> [Zugriff: 13.10.2021]

⁵⁰ vgl. <https://mobil.hessen.de/aktuelle-f%C3%B6rderregeln> [Zugriff: 13.10.2021]

Bei der angestrebten Umsetzung der prioritären 10 Maßnahmen sind weiterhin verschiedene Aspekte von Bedeutung, auf die im Folgenden als Ausblick eingegangen werden soll:

- Innerhalb der Stadtverwaltung Fuldata ist für die Umsetzung der Maßnahmen häufig eine Zusammenarbeit mehrerer Fachabteilungen erforderlich. Die bestehende Arbeitsgruppe „Radverkehr“ bietet bereits eine gute Grundlage für kurze Wege zwischen der planenden und umsetzenden Verwaltung. Die Akteure, die am Nahmobilitäts-Check mitgearbeitet haben, stellen in diesem Sinne einen wichtigen Akteurskreis zu nahmobilitätsrelevanten Themen dar und sollten (weiterhin) in der Arbeitsgruppe zusammenarbeiten.
- Die bestehende Arbeitsgruppe kann aber nicht in vollem Umfang den Anforderungen einer zielgerichteten Nahmobilitätsförderung gerecht werden. Für die kontinuierliche Verbesserung der Nahmobilität mit allen Aspekten und der Umsetzung von hierfür erforderlichen Maßnahmen sollte entsprechendes Personal über eine neue geschaffene Stelle zur Verfügung stehen.
- Weiterhin ist eine Zusammenarbeit mit Hessen Mobil erforderlich, um die Maßnahmen an Bundes- und Landesstraßen in die Umsetzung zu bringen. Die Gemeinde Fuldata ist in diesen Straßen nur für Seitenbereiche Baulastträger. Die mit dem Nahmobilitäts-Check erarbeiteten Unterlagen sind eine wichtige Grundlage, um mit der übergeordneten Behörde zu den empfohlenen Maßnahmen in einen konstruktiven Dialog einzutreten.
- Zur Vorbereitung von Maßnahmenumsetzungen in Fuldata werden darüber hinaus Bürgerbeteiligungen bei der Maßnahmenkonkretisierung empfohlen. Geeignet sind hierbei auch z.B. gemeinsame Ortsbegehungen.
- Auch für weitere Schritte der Nahmobilitätsförderung in allen Ortsteilen Fuldata werden Bürgerbeteiligungen bei der Maßnahmenfindung empfohlen.
- Als Unterstützung für die Umsetzung bestehen - neben der finanziellen Förderung von Maßnahmen mit der Förderrichtlinie Nahmobilität - verschiedene Aktivitäten der AGNH.

Neben der Umsetzung der prioritären (und weiteren) Maßnahmen ist es auch wichtig, die Verbesserung der Nahmobilitätsbedingungen in Fuldata bei jeder anstehenden räumlichen Planung mit zu berücksichtigen. Dies sollte bei allen anstehenden räumlichen Planungen angestrebt werden. Die Defizitanalysen und Maßnahmenvorschläge des Nahmobilitäts-Checks können hierfür auch beispielhaft auf andere Bereiche der Gemeinde Fuldata übertragen werden.

Gemeinde Fuldata
**Nahmobilitäts-Check
für die Gemeinde
Fuldata**

Oktober 2021

Mit der verwaltungsinternen Arbeitsgruppe „Radverkehr“, deren Aufgaben auf alle Belange der Nahmobilität erweitert werden sollte und einer personellen Unterstützung zu diesem Thema ist eine Verstetigung der Verbesserung der Nahmobilitätsbedingungen in Fuldata möglich.

Tabellenverzeichnis

• Tabelle 1: Wohnbevölkerung Ortsteile Fuldataal	11
• Tabelle 2: Bevölkerungsentwicklung/ Stand: Juni 2019	12
• Tabelle 3: Entwicklung der Beschäftigten und Pendler der Gemeinde Fuldataal	13
• Tabelle 4: Relevante Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept des Landkreis Kassel (2019)	24

Gemeinde Fuldataal
Nahmobilitäts-Check
für die Gemeinde
Fuldataal

Oktober 2021

Abbildungsverzeichnis

• Abbildung 1: Schematische Übersicht über die integrierte Vorgehensweise	3
• Abbildung 2: Austausch an Stellwänden beim 1.Workshop in Fuldataal	4
• Abbildung 3: Untersuchungsgebiet Gemeinde Fuldataal	10
• Abbildung 4: Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln und ÖV-Zeitkarte	17
• Abbildung 5: Verkehrsmittelnutzung in den letzten 12 Monaten und Anteile mono- und multimodaler Personengruppen	18
• Abbildung 6: Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklassen	19
• Abbildung 7: Verkehrsmittelwahl und Wegelänge nach Wegezweck	19
• Abbildung 8: Ausschnitt aus Vision 2030 Radpendlernetz Region Kassel	28
• Abbildung 9: Schülerradrouthenetz Stadt und Landkreis Kassel	31
• Abbildung 10: Zentrale Versorgungsbereiche	33

Kartenverzeichnis

• Karte 1: Gemeindestruktur und Einwohner	12
• Karte 2: Pendlerströme	14
• Karte 3: Nahmobilitätsrelevante Ziele	15
• Karte 4: Entfernungen und Höhenunterschiede	15
• Karte 5: Radnetz und Radrouten mit geplanten Maßnahmen	38
• Karte 6: Öffentlicher Nahverkehr	40
• Karte 7: Straßennetz und Belastung	41
• Karte 8: Unfallorte 2017 - 2019	42
• Karte 9: Übersicht der Vertiefungsbereiche	44
• Karte 10: VB 1 - Ihringshausen: Bestandsaufnahme	46

Gemeinde Fuldata
**Nahmobilitäts-Check
 für die Gemeinde
 Fuldata**

Oktober 2021

• Karte 11: VB 1 - Ihringshausen: Defizite	47
• Karte 12: VB 2 - Ihringshausen – Kassel: Bestandsaufnahme	48
• Karte 13: VB 2 - Verbindung Ihringshausen – Kassel: Defizite	49
• Karte 14: VB 3 - Rothwesten – Holzhausen: Bestandsaufnahme	50
• Karte 15: VB 3 - Verbindung Rothwesten – Holzhausen: Defizite	51
• Karte 16: VB 4 - Ludwig-Emil-Grimm-Schule Ihringshausen: Bestandsaufnahme	52
• Karte 17: VB 4 - Ludwig-Emil-Grimm-Schule Ihringshausen: Defizite	53
• Karte 18: VB 5 - Grundschule Simmershausen: Bestandsaufnahme	54
• Karte 19: VB 5 - Grundschule Simmershausen: Defizite	55
• Karte 20: VB 6 - Geschwister-Scholl-Schule Rothwesten: Bestandsaufnahme	56
• Karte 21: VB 6 - Geschwister-Scholl-Schule Rothwesten: Defizite	57
• Karte 22: VB1 – Ihringshausen: Maßnahmen	66
• Karte 23: VB 2 - Ihringshausen – Kassel: Maßnahmen	68
• Karte 24: VB 3 - Rothwesten – Holzhausen: Maßnahmen	69
• Karte 25: VB 4 - Ludwig-Emil-Grimm-Schule Ihringshausen: Maßnahmen	70
• Karte 26: VB 5 - Grundschule Simmershausen: Maßnahmen	71
• Karte 27: VB 6 - Geschwister-Scholl-Schule Rothwesten: Maßnahmen	72

Anlagenverzeichnis

• Anlage 1: Ergebnisprotokoll und Präsentation des 1. Workshops	4
• Anlage 2: Ergebnisprotokoll und Präsentation des 2. Workshops	5

Kassel

Ludwig-Erhard-Straße 8
D-34131 Kassel
Tel. 0561.31 09 72 80
Fax 0561.31 09 72 89
kassel@LK-argus.de

Berlin

Markgrafenstraße 62/63
D-10969 Berlin
Tel. 030.322 95 25 30
Fax 030.322 95 25 55
berlin@LK-argus.de

Hamburg

Altonaer Poststraße 13b
D-22767 Hamburg-Altona
Tel. 040.38 99 94 50
Fax 040.38 99 94 55
hamburg@LK-argus.de