

Bericht

Fuß- und Radverkehrskonzept für die Kernstadt Witzenhausen



Juli 2026

LK Argus Kassel GmbH

Stadt Witzenhausen

Fuß- und Radverkehrskonzept für die Kernstadt Witzenhausen

Juli 2026

Auftraggeber

Stadt Witzenhausen

Am Markt 1

37213 Witzenhausen

Auftragnehmer

LK Argus Kassel GmbH

Querallee 36

D-34119 Kassel

Tel. 0561.31 09 72 80

Fax 0561.31 09 72 89

kontakt@lk-argus-kassel.de

www.lk-argus-kassel.de

Bearbeitung

Anna Schwabe, M. Sc.

Dipl.-Geogr. Holger Heering

Kassel, 1. Juli 2026

Inhalt

1	Anlass und Vorgehensweise	1
2	Grundlagenermittlung	2
2.1	Bestehende Konzepte und Planungen	2
2.2	Unfallanalyse	8
3	Analysenetze für den Fuß- und Radverkehr	10
3.1.1	Vorliegende Netzdefinitionen	10
3.1.2	Relevante Ziele für den Fuß- und Radverkehr	12
3.1.3	Netzdefinition Analysenetze	13
4	Bestands- und Defizitanalyse	16
4.1	Fußverkehr	18
4.1.1	Bestandsanalyse	18
4.1.2	Anforderungen	22
4.1.3	Defizite	27
4.2	Radverkehr	35
4.2.1	Bestandsanalyse	35
4.2.2	Anforderungen	38
4.2.3	Defizite	48
5	Zielnetzdefinitionen	54
5.1	Fußwegenetz	54
5.1.1	Anforderungen an ein Alltags-/ Fußverkehrsnetz	54
5.1.2	Hierarchisierung des Fußverkehrsnetzes	55
5.2	Radwegenetz	56
5.2.1	Anforderungen an ein Radverkehrsnetz	56
5.2.2	Hierarchisierung des Radverkehrsnetzes	57

Witzenhausen

**Fuß- und Rad-
verkehrskonzept**

Juli 2026
September
2026

6	Maßnahmenkonzeption	59
6.1	Fußverkehr	59
6.1.1	Vorschläge zu allgemeinen Grundsatzmaßnahmen	60
6.1.2	Konkrete Maßnahmenempfehlungen	61
6.2	Radverkehr	67
6.2.1	Vorschläge zu allgemeinen Grundsatzmaßnahmen	67
6.2.2	Konkrete Maßnahmenempfehlungen	68
7	Integriertes Gesamtkonzept	75
7.1	Werrabrücke	76
7.2	Altstadt	79
7.3	Erreichbarkeit der Altstadt	80
7.4	An der Bohlenbrücke	82
7.5	Werratal-Radweg	85
7.6	Anbindung Hundelshausen	86
7.7	Anbindung Unterrieden	88
	Tabellenverzeichnis	91
	Abbildungsverzeichnis	91
	Kartenverzeichnis	93

1 Anlass und Vorgehensweise

Witzenhausen

Fuß- und Rad- verkehrskonzept

Juli 2026

Vor dem Hintergrund der geplanter Umbaumaßnahmen entlang der B 451 ist eine Führung des Radverkehrs entlang der B 451 durch den Stadtpark vorgesehen. Dies wird von der Stadt Witzenhausen zum Anlass genommen, das Radverkehrskonzept der Stadt Witzenhausen zu überarbeiten und fortzuschreiben. Zudem sollen Verbesserungen im Fußverkehr über ein Fußverkehrskonzept erzielt werden, um die gesamte Nahmobilität in Witzenhausen zu fördern. Damit „alle Bürgerinnen und Bürger eine echte Wahlmöglichkeit haben, mit welchem Verkehrsmittel sie mobil sein wollen.“¹

Im Rahmen der Überarbeitung sollen neben dem Radverkehrskonzept 2010 weitere bestehende Konzepte, die Maßnahmen für den Fuß- und Radverkehr enthalten, auf deren Umsetzungsstand und Aktualität geprüft werden.

Konkret enthält das vorliegende Konzept die folgenden Arbeitsschritte:

- Grundlagenermittlung (Kapitel 2)
 - Darstellung bestehender Konzepte und Planungen
 - Prüfung des Umsetzungsstand des vorangegangenen Radverkehrskonzeptes (aus 2010)
 - Unfallanalyse
- Netzdefinition für die Analyse (Kapitel 3)
- Bestands- und Defizitanalyse für den Fuß- und Radverkehr (Kapitel 4)
- Zielnetze für den Fuß- und Radverkehr (Kapitel 5)
- Maßnahmenkonzeption (Kapitel 6)
- Integriertes Gesamtkonzept (Kapitel 7).

¹ Wirtschafts- und Verkehrsminister Kaweh Mansoori, in Land Hessen bezuschusst Rad- und Fußverkehrskonzept für die Kernstadt Witzenhausen, online unter: <https://wirtschaft.hessen.de/presse/land-hessen-bezuschusst-rad-und-fussverkehrs-konzept-fuer-die-kernstadt-witzenhausen> [letzter Zugriff 30.06.2025]

2 Grundlagenermittlung

Die Grundlagenermittlung erfolgt für den Rad- und Fußverkehr gemeinsam und umfasst die Untersuchung vorhandener Konzepte und Planung hinsichtlich ihrer relevanten Aussagen zum Fuß- und Radverkehr. Bestehende Maßnahmenempfehlungen werden auf ihren Umsetzungsstand hin untersucht.

2.1 Bestehende Konzepte und Planungen

Konzepte

Für die Stadt Witzenhausen liegen die folgenden Konzepte vor:

- Radverkehrskonzept (2010)
- Klimaschutzteilkonzept (2013)
- Umsetzungskonzept zur Verkehrsberuhigung in der Altstadt (2016)
- Begleituntersuchung Freigabe Fußgängerzone (2018)
- Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK) (2018)
- Nachhaltigkeitsfahrplan Witzenhausen 2030 (2020)
- Radwegeanbindung der Ortsteile (2021)
- Radverkehrskonzept des Werra-Meißner-Kreises (2023)
- Schulmobilitätsplan für die Kesperschule (2025)

Im Folgenden werden die Inhalte der benannten Konzepte zusammengefasst. Die konkreten Maßnahmenempfehlungen aus diesen sind in Tabelle 1 dargestellt.

Im Jahr 2010 wurde das Radverkehrskonzept², welches erstmals 1992 erstellt wurde, für die Stadt Witzenhausen fortgeschrieben. Darin wurde ein umsetzungsorientiertes Konzept zur Verbesserung der Radverkehrsführung in der Altstadt erarbeitet. Der Fokus lag hier auf Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsbedingungen für den Alltagsverkehr, aber auch auf einer verbesserten Integration touristischer Routen. Konkret sah das Konzept die Freigabe von Einbahnstraßen in Gegenrichtung, die Freigabe der Fußgängerzone und die Beschilderung Gehweg Rad frei des westlichen Gehwegs An der Bohlenbrücke, die Umgestaltung des Knotenpunktes Südbahnhofstraße/Walburger Straße, die Neuanlage von gemeinsamen Geh- und Radwegen, sowie Schutzstreifen, die

² Stadt Witzenhausen (Hrsg.) (2010): Fortschreibung der Radverkehrsnetzplanung Witzenhausen Radverkehrskonzept Altstadt

Witzenhausen

**Fuß- und Rad-
verkehrskonzept**

Juli 2026

Verbesserung von Querungsmöglichkeiten, die Ergänzung öffentlicher Radabstellanlagen und Änderung bzw. Ergänzung der Wegweisung vor.

2013 wurde für die Stadt ein Klimaschutzteilkonzept³ aufgestellt, in dem die Umsetzung der Maßnahmen aus den Radverkehrskonzepten bzw. deren Priorisierung empfohlen wurden. Als weitere Maßnahmen empfahl es unter anderem „qualitätvolle [Rad-]Abstellanlagen an wichtigen Zielen“, die Verbesserung der Radverkehrsanbindung der Stadtteile, die Verkehrsberuhigung der Innenstadt, Mobilitätsstationen und die Umgestaltung der Walburger Straße / Markt nach dem Shared-Space-Prinzip.

Auf das Klimaschutzteilkonzept aufbauend wurde 2016 ein Umsetzungskonzept zur Verkehrsberuhigung der Innenstadt erarbeitet und 2018 die Freigabe der Fußgängerzone für den Radverkehr begleitend untersucht. Die Untersuchung für eine bessere Anbindung der Ortsteile erfolgte im Jahr 2021.

Die Stadt Witzenhausen stellt in ihrem Nachhaltigkeitsfahrplan⁴ mit dem Zeithorizont 2030 folgendes Ziel auf „Die Mehrheit der Witzenhäuser und Witzenhäuserinnen nutzt emissionsarme ressourcenschonende, intermodale und kooperative Formen der Mobilität sowie die Vorteile einer Stadt der kurzen Wege.“⁵ Dafür soll der Verkehr vom motorisierten Individualverkehr auf den Umweltverbund und alternative Antriebstechniken verlagert werden⁶. Neben der Ausarbeitung entsprechender Konzepte bedarf es dafür geeigneter Infrastruktur.

Der Werra-Meißner-Kreis hat 2023 ein Radverkehrskonzept⁷ aufgestellt, welches Defizite identifiziert und Maßnahmen für die Stadt Witzenhausen definiert. Aus dem Konzept geht hervor, dass entlang der B 451 (A.d. Schlagd, Schützenstraße, Hinter den Teichhöfen) ein Radwegneubau erforderlich ist. Diese Maßnahme wird mit der Priorität „mittel“ bewertet. Außerdem sei in der Straße Auf der Roten Leithe eine Geschwindigkeitsreduzierung erforderlich (umgesetzt).

Für die Kesperschule⁸ liegt ein Schulmobilitätsplan vor. Darin sind Maßnahmen wie Verbesserung der Querungsstellen, bessere Sichtbarkeit des Fußverkehrs, Fahrradabstellanlagen und der Ausbau des Radnetzes enthalten.

³ Stadt Witzenhausen (Hrsg.) (2013): Stadt Witzenhausen Klimafreundlicher Verkehr

⁴ Stadt Witzenhausen (2020): Auf nach 2030. Fahrplan für eine zukunftsfähige Kommune. 2020

⁵ Ebd. Seite 43

⁶ Ebd. Seite 40ff.

⁷ Zweckverband Geo-Naturpark Frau-Holle-Land (2023): Radverkehrskonzept Werra-Meißner-Kreis

⁸ LK Argus: Witzenhausen Schulmobilitätsplan für die Kesperschule

Witzenhausen

Fuß- und Rad-

verkehrskonzept

Juli 2026September

2026

Umsetzungsstand der bestehenden Maßnahmenkonzepte

Die Freigabe von Einbahnstraßen und der Fußgängerzone für den Radverkehr ist überwiegend umgesetzt, lediglich Am Brauhaus ist die Einbahnstraße noch nicht in Gegenrichtung für den Radverkehr freigegeben und das Durchfahrtsverbot durch den Philosophenweg besteht ebenfalls weiterhin.

Im Oktober 2023⁹ wurde ein Teil der Walburger Straße nach dem Shared-Space-Prinzip umgestaltet, der Kreisverkehr an der Einmündung der Südbahnhofstraße wurde bereits 2021 gebaut¹⁰. Die Tempo 30-Zone in der Altstadt wurde in der Steinstraße ausgeweitet.

Radverkehrsinfrastruktur (Schutzstreifen) wurde entlang der Nordbahnhofstraße geschaffen, jedoch nicht an der Walburger Straße, Am Sulzberg oder der Südbahnhofstraße. An der Bohlenbrücke besteht weiterhin richtungsbezogen die Beschilderung als gemeinsamer Geh- und Radweg bzw. Gehweg Radverkehr frei. Eine Anpassung der Querungsanlagen an die Bedürfnisse des Radverkehrs fand bisher nicht statt.

Fahrradabstellanlagen wurden im Bereich der Kernstadt ergänzt, aber nicht an allen empfohlenen Standorten und nicht in dem Umfang wie in den vorangegangenen Konzepten empfohlen.

Eine Darstellung der bisher empfohlenen Maßnahmen und deren Umsetzungsstand findet sich in der folgenden Tabelle 1.

⁹ Demmer, Nicole und Mennecke, Konstantin (2023): Verkehrsberuhigter Bereich im Herzen der Kirschenstadt freigegeben, in HNA, online unter: <https://www.hna.de/lokales/witzenhausen/witzenhausen-ort44473/tempo-runter-auf-walburger-strasse-92599269.html> [letzter Zugriff: 05.05.2025].

¹⁰ Steensen, Friederike (2021): Ende der Bauarbeiten: Südbahnhofstraße in Witzenhausen ist wieder frei, in HNA, online unter: <https://www.hna.de/lokales/witzenhausen/witzenhausen-ort44473/suedbahnhofstrasse-ist-wieder-frei-90612384.html> [letzter Zugriff: 05.05.2025].

● **Tabelle 1:** Umsetzungsstand der Maßnahmenempfehlungen aus den bestehenden Konzepten

Witzenhausen

**Fuß- und Rad-
verkehrskonzept**

Juli 2026

Maßnahme	Ort	Umsetzungs- stand	Radverkehrskonzept (2010)	Klimaschutzteilkonzept (2013)	Umsetzungsstand Klima- schutzteilkonzept (2016)
Freigabe Durch- fahrtverbot für den Radverkehr	Philosophenweg	nicht umgesetzt	+		+
Freigabe Ein- bahnstraße für den Radverkehr	Am Brauhaus	nicht umgesetzt	+	+	+
	C.-Ludwig-Straße	umgesetzt	+	+	+
	Gelsterstr. (Ob. Mühl- str. bis C.-Ludwig-Str.)	umgesetzt	+	+	
	Gelsterstr. (Wickfeldt- str. bis Ob. Mühlstr.)	umgesetzt	+	+	+
	Obere Mühlstraße	umgesetzt		+	+
	Steinstraße	umgesetzt	+	+	+
Freigabe Fuß- gängerzone	Am Markt	umgesetzt	+	+	
	Markt - Ermschwerder Straße	umgesetzt	+	+	+
Ausweitung Tempo-30-Zone	Steinstraße	umgesetzt	+		
Shared Space	Walburger Straße – Marktplatz	umgesetzt		+	+
Umgestaltung Verkehrsknoten	Walburger Straße / Südbahnhofstraße	umgesetzt		+	+
Neuanlage gem. Geh-Radweg	Walburger Straße	nicht umgesetzt	+		+
	Am Sulzberg	Durchfahrtver- bot, Radver- kehr frei	+		
Neuanlage Schutzstreifen	Südbahnhofstraße	nicht umgesetzt	+		
Beschilderung: Gehweg Radver- kehr frei	An der Bohlenbrücke	nicht umgesetzt	+		

Witzenhausen

**Fuß- und Rad-
verkehrskonzept**

Juli 2026September

2026

Maßnahme	Ort	Umsetzungs- stand	Radverkehrskonzept (2010)	Klimaschutzteilkonzept (2013)	Umsetzungsstand Klima- schutzteilkonzept (2016)
Mobilstation	Zollamtsplatz	nicht umgesetzt		+	+
Einrichtung oder Verbesserung von Querungs- möglichkeiten für den Radverkehr	Am Stieg / Walburger Straße	nicht umgesetzt	+		
	Brückenstraße Höhe Hinter dem Deich	nicht umgesetzt	+		
	Schützenstraße Höhe Emschwerder Straße	nicht umgesetzt	+		
Zusätzliche Fahrradabstell- anlagen	Am Markt	umgesetzt	+	+	
	Steinstraße	2 Bügel umgesetzt		+	+
	Walburger Straße Höhe Mühlstraße	nicht umgesetzt		+	+
	Walburger Straße Höhe Ob. Mühlstraße	nicht umgesetzt		+	+
	Kniefgasse/Brücken- straße	nicht umgesetzt	+	+	
	Brückenstraße	nicht umgesetzt		+	+
	ggf. Ermschwerder	nicht umgesetzt		+	+
Netzschluss ent- lang des Werra- tal-Radwegs	An der Schlagd	nicht umgesetzt			+
	Kniefgasse	nicht umgesetzt			+
Neue Rad-Weg- weisung "Alt- stadtroute/Rat- haus"	Entlang der geplanten Route	nicht umgesetzt			+

Objektplanungen

Witzenhausen

Fuß- und Rad- verkehrskonzept

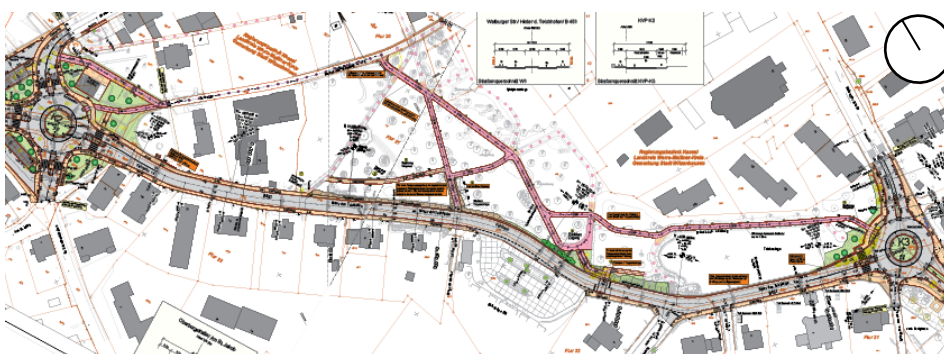
Juli 2026

Neben den beschriebenen Konzepten bestehen für die Stadt Witzenhausen die folgenden konkreten Objektplanungen:

- Neue Radverkehrsführung als gemeinsamer Geh- und Radweg an der B 451 durch den Stadtpark
- Umgestaltung der Fußgängerzone Brückenstraße und Ermschwerder Straße¹¹

Aus dem Jahr 2024 liegt das Ergebnis einer Verkehrsuntersuchung¹² vor, die die Führung des Radverkehrs entlang der Bundesstraße B 451 durch den Stadtpark untersucht. Im Rahmen der Baumaßnahmen an der Bundesstraße B 451 soll auch die Radverkehrsführung im Bereich Hinter den Teichhöfen neugestaltet werden. Ziel ist es, eine Verbindung zu schaffen, die den Radverkehr in dem steilen Abschnitt vom Kfz-Verkehr trennt und durch den Stadtpark führt. Der Radverkehr wird vom geplanten Kreisverkehr Walburger Straße/Hinter den Teichhöfen in den Stadtpark geleitet. Von dort verläuft die Strecke nordöstlich am Schwanenteich vorbei, möglichst direkt und orientiert am vorhandenen Baumbestand, in Richtung Philosophenweg. Anschließend wird der Weg auf den Parkweg in Richtung des geplanten Kreisverkehrs am Diebesturm geführt. Auch der Fußverkehr soll über diese Verbindung straßenunabhängig durch den Stadtpark geführt werden. Dafür soll die beschriebene Wegeverbindung durch den Stadtpark, als gemeinsamer Geh- und Radweg mit einer Breite von 2,50m angelegt werden.

- **Abbildung 1:** Ausschnitt aus dem Vorentwurf für eine neue Geh- und Radwegeführung durch den Stadtpark



¹¹ Abu El-Qumssan, William-Samir (2025): Witzenhäuser Fußgängerzonen werden ab August umgestaltet. Online unter: <https://www.hna.de/lokales/witzenhausen/witzenhausen-ort44473/umgestaltet-witzenhaeuser-fussgaengerzonen-werden-ab-august-93662052.html> [letzter Zugriff 04.04.2025]

¹² Vorentwurf B 451 Ortsdurchfahrt Witzenhausen Grundhafte Erneuerung mit Optimierung der Linienführung Bau-km 0+48.139 bis 0+690.569, Stand Juli 2024, der Op-permann GmbH im Auftrag der Stadt Witzenhausen

Witzenhausen

Fuß- und Rad-

verkehrskonzept

Juli 2026September

2026

Nachdem der Marktplatz 2024 umgestaltet wurde, sind weitere Umbaumaßnahmen für die Fußgängerzone in der Brückenstraße und der Ermschwerder Straße ab November 2025 geplant. Die Planung umfasst unter anderem ein neues Pflasterkonzept, bei dem das vorhandene Kopfsteinpflaster gegen einen Bodenbelag in ähnlichem Stil zum Marktplatz ausgetauscht wird. Außerdem sind in der Ermschwerder Straße Fahrradabstellanlagen geplant. In der Brückenstraße soll mehr Aufenthaltsqualität durch Begrünung und Sitzgelegenheiten vor der Werrabrücke geschaffen werden.

2.2 Unfallanalyse

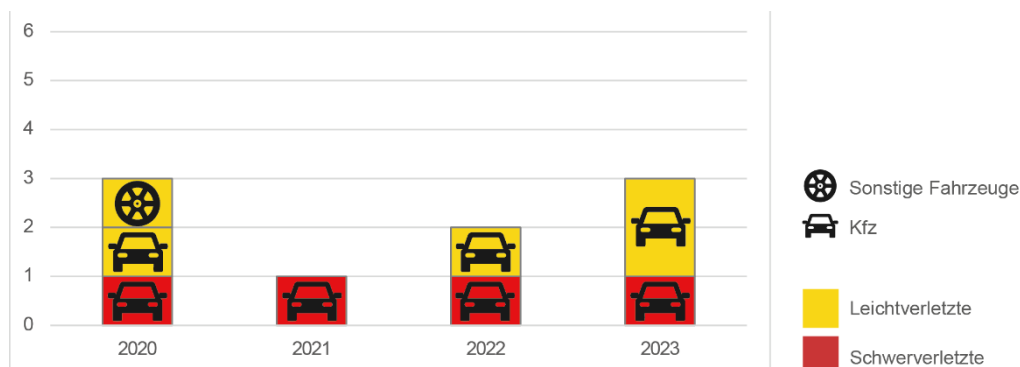
Die objektive Verkehrssicherheit lässt sich unter anderem anhand von Unfalldaten darstellen. Sie liefern Informationen zu Unfallort, Schwere der Verletzungen und beteiligten Verkehrsmitteln. An Unfallschwerpunkten sollten gezielte Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit ergriffen werden. Die Unfallanalyse basiert auf den Daten des Unfallatlas Deutschland für die Jahre 2020 bis 2023.¹³ Im entsprechenden Zeitraum ereigneten sich in Witzenhausen insgesamt 125 Unfälle, davon 77 im Bereich der Kernstadt von Witzenhausen (inkl. Bischhausen) und 53 in den Ortsteilen. In den Ortsteilen selbst ereigneten sich im untersuchten Zeitraum zwischen einem (Blickershausen, Hubenrode, Elligerode und Roßbach) und 12 Unfälle (Unterrieden). Von den 125 Unfällen waren an 28 Unfällen Fahrradfahrer beteiligt und an weiteren 9 Fußgänger.

Fußverkehr

Alle 9 erfassten Unfälle im Bezugszeitraum mit Fußgängerbeteiligung ereigneten sich im Bereich der Kernstadt von Witzenhausen (inkl. Bischhausen). Bei fast allen registrierten Unfällen mit Beteiligung des Fußverkehrs war der Unfallgegner ein Pkw. Nur bei einem Unfall war ein „sonstiges“ Fahrzeug beteiligt. Unfallhäufungsstellen mit Fußgängerbeteiligung sind keine festzustellen. Mehrere Unfälle sind in der Südbahnhofstraße (3 Unfälle), Am Markt (3 Unfälle) und in der Walburger Straße (2 Unfälle) registriert worden.

¹³ Statistische Ämter des Bundes und der Länder (Hrsg): Unfallatlas Deutschland. Online unter: <https://unfallatlas.statistikportal.de/>

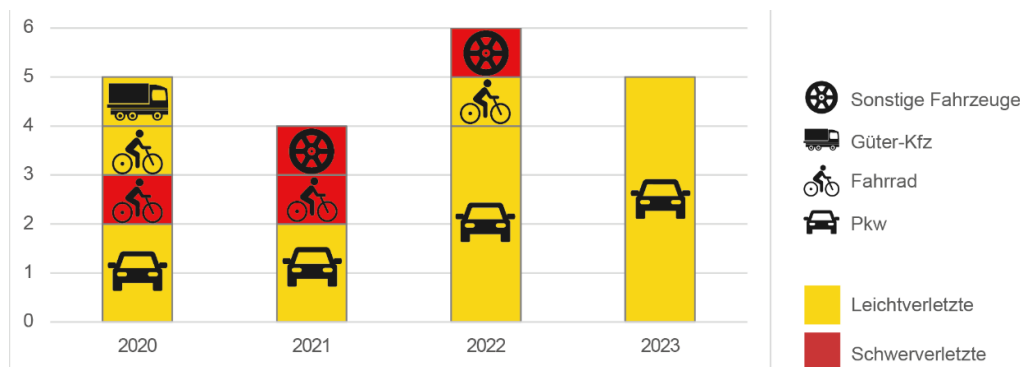
- **Abbildung 2:** Unfälle mit Fußgängerbeteiligung mit Personenschaden in der Kernstadt Witzenhausen nach beteiligten Verkehrsmitteln und Schwere der Verletzung



Radverkehr

20 der 28 erfassten Unfälle im Betrachtungszeitraum mit Fahrrad-Beteiligung ereigneten sich im Bereich der Kernstadt von Witzenhausen (inkl. Bischhausen)¹⁴. Bei etwa zwei Drittel dieser Unfälle mit Fahrrad-Beteiligung war der Unfallgegner ein Pkw (13 Unfälle). Unfallhäufungsstellen mit Fahrrad-Beteiligung sind keine festzustellen. Mehrere Unfällen sind in den Bereichen Am Markt/Walburger Straße (Altstadt)/Südbahnhofstraße (5 Unfälle), An der Bohlenbrücke (4 Unfälle) und An der Schlagd/Ermschwerder Straße (4 Unfälle) registriert. Unfälle zwischen Fahrrädern ereigneten sich an der Nordbahnhofstraße, an der Walburger Straße (Altstadt), Unter den Weinbergen und An der Fährengasse.

- **Abbildung 3:** Fahrradunfälle mit Personenschaden in der Kernstadt Witzenhausen nach beteiligten Verkehrsmitteln und Schwere der Verletzung



¹⁴ Die restlichen 8 Unfälle ereigneten sich in Gertenbach (4 Unfälle), Ermschwerd (2 Unfälle) Unterrieden und Dohrenbach (je 1 Unfall)

3 Analysenetze für den Fuß- und Radverkehr

Die Analysenetze bilden die wichtigen Verbindungen für den Fuß- und Radverkehr ab. Daher ist dort mit einem erhöhten Fuß- bzw. Radverkehrsaufkommen zu rechnen. Damit definieren sie, welche Straßen und Wege im weiteren Verlauf näher untersucht werden. Aus ihnen werden außerdem die späteren Zielnetze abgeleitet.

Die Analysenetze orientiert sich an wichtigen alltäglichen Wegeverbindungen im Fuß und Radverkehr.

Grundlage der Ableitung dieser Netze stellen bereits vorliegende Netzdefinitionen (vor allem im Radverkehr) und relevante Quellen und Ziele für den Fuß- und Radverkehr dar.

3.1.1 Vorliegende Netzdefinitionen

Für den Fußverkehr bestehen keine Netzdefinitionen¹⁵, auf die im Rahmen der Fußwegeplanung aufgebaut werden kann. Daher wurde ein innerörtliches Wegenetz anhand nahmobilitätsrelevanter Ziele definiert.

Für den Radverkehr sind bestehende Alltags- und Freizeitrouten ausgeschildert (siehe Karte 1). Das sind konkret der Werratal-Radweg als Teil des nationalen Radverkehrswegenetzes in Deutschland (D-Netz) und die Themenrouten des Kirschradwegs. Ergänzt wird dies durch die lokalen Hauptrouten des Radroutenplaner Hessen¹⁶.

Als Teil des lokalen Freizeitroutennetzes zählen außerdem die ausgeschilderten Mountainbike-Routen (Nr. 3: Gelstertal-Runde und Nr. 4: Um das Kleinalmeroder Hügelland).

- **Abbildung 4:** Beschilderung des D-Netzes, Themenrouten und lokaler Hauptrouten (links), sowie der Mountainbike-Routen (rechts)



¹⁵ Zwischenzeitlich liegt ein Schulwegeplan für die Kesperschule mit dem Stand April 2025 vor.

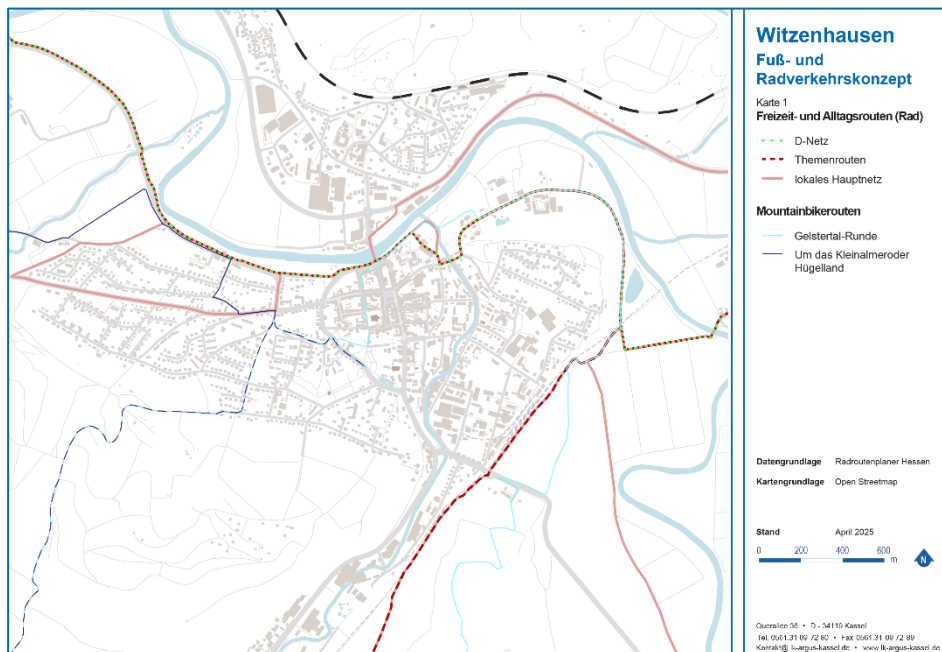
¹⁶ ivm GmbH – Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt RheinMain (Hrsg): Radroutenplaner Hessen. Online unter: <https://radroutenplaner.hessen.de/map/> [letzter Zugriff 11.08.2025].

- **Karte 1:** bestehende, beschilderte Freizeit- und Alltagsrouten für den Radverkehr in Witzenhausen

Witzenhausen

Fuß- und Radverkehrs-konzept

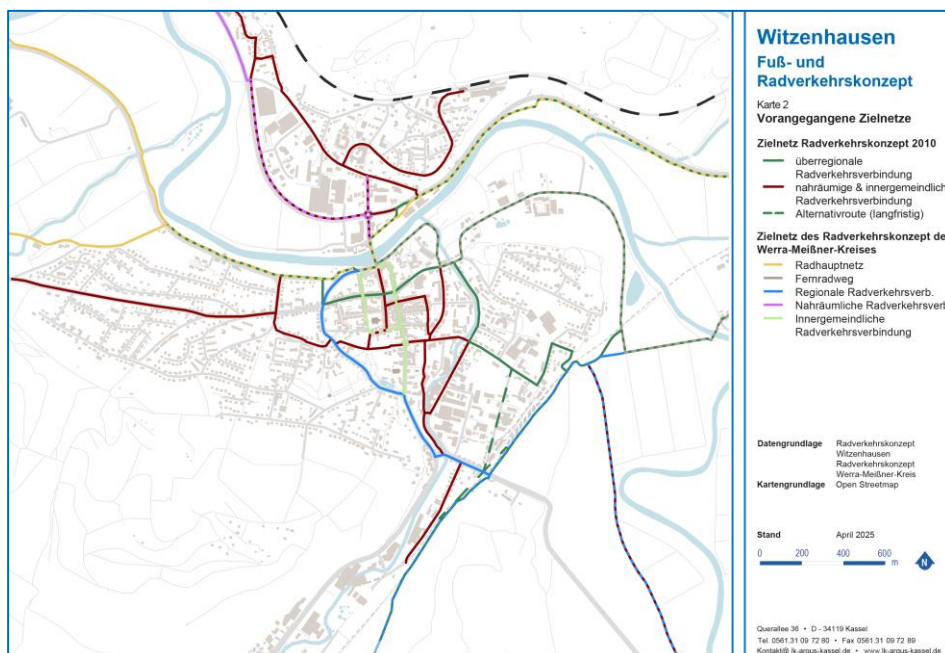
Juli 2026



(Hochauflösende Karte im Anhang)

Neben den beschilderten Routen wurden in den vorangegangenen Radverkehrskonzepten für die Stadt Witzenhausen und für den Werra-Meißner-Kreis bereits Zielnetze für den Radverkehr definiert (siehe Karte 2). Diese sind z.T. deckungsgleich mit den beschilderten Routen.

- **Karte 2:** Zielnetze der vorangegangenen Radverkehrskonzepte



(Hochauflösende Karte im Anhang)

Witzenhausen

**Fuß- und Rad-
verkehrskonzept**

Juli 2026
September
2026

Das Radverkehrskonzept der Stadt Witzenhausen aus dem Jahr 2010 unterscheidet in seiner Radnetzdefinition in überregionale Radverbindungen und nähräumige und innergemeindliche Radverkehrsverbindung. „Die überregionalen Radverkehrsverbindungen umfassen die touristischen Freizeitrouten Werratal-Radweg und Herkules-Wartburg-Radweg, die nähräumigen und innergemeindlichen Radverkehrsverbindungen bieten ergänzende Verbindungen zwischen den Stadtteilen und der Kernstadt Witzenhausens sowie innerhalb der Kernstadt / Altstadt an.“¹⁷

Das Radverkehrskonzept für den Werra-Meißner-Kreis differenziert sein Netz in fünf Kategorien (Hauptnetz, Fernradwege, regionale, nähräumige und innergemeindliche Radverkehrsverbindungen).

Die Konzepte von Stadt und Landkreis unterscheiden sich zum einen darin, dass die Stadt ein kleinteiligeres Radverkehrsnetz definiert, zum anderen unterscheiden sie sich bei der Radverkehrsführung durch die Altstadt und entlang der Altstadt. So führt das Konzept des Landkreises den Radverkehr westlich entlang der B 451 an der Innenstadt vorbei, wohingegen das Konzept der Stadt verstärkt Routen im Osten der Altstadt (im Verlauf der Gelster) ausweist.

3.1.2 Relevante Ziele für den Fuß- und Radverkehr

Für den Fuß- und Radverkehr ist es wichtig, dass alltägliche Quellen und Ziele möglichst direkt, schnell und komfortabel erreichbar sind. Zudem spielen touristische Ziele eine wesentliche Rolle. Häufig sind Ziele sowohl für den Fuß- als auch den Radverkehr relevant und unterscheiden sich lediglich im Einzugsbereich und den Potenzialen der Verkehrsmittel.

Relevante Ziele im Alltagsverkehr sind:

- Bildungseinrichtungen (Universität, Schule, Kindergarten, Volkshochschule Werra-Meißner)
- öffentliche Einrichtungen (Friedhof, Kirche, Verwaltung, Bücherei)
- Nahversorger (Lebensmittelgeschäft, Bäckerei, Metzgerei, Hofladen)
- Banken
- Medizinische Einrichtungen (Krankenhaus, Arztpraxen, Apotheke)
- soziale Einrichtungen (Senioreneinrichtung, Hilfsangebote)
- Freizeitstätten (Schwimmbad, Kino, Spiel- und Sportplätze)

¹⁷ Stadt Witzenhausen (Hrsg.) (2010): Fortschreibung der Radverkehrsnetzplanung Witzenhausen Radverkehrskonzept Altstadt, S. 25

- Bahnhof und Bushaltestellen*¹⁸

* Bushaltestellen sind eher relevant für den Fußverkehr

Die relevanten Ziele des Fuß- und Radverkehrs sind in Karte 3 dargestellt und werden bei der jeweiligen Netzplanung berücksichtigt.

Witzenhausen

**Fuß- und Rad-
verkehrskonzept**

Juli 2026

3.1.3 Netzdefinition Analysenetze

Die Analysenetze verbinden die im vorangegangenen Kapitel beschriebenen nahmobilitätsrelevanten Ziele in der Kernstadt. Für den Fußverkehr wird das Netz nach diesem Prinzip von Grund auf neu erarbeitet, beim Radverkehr werden zusätzlich die bestehenden Alltags- und Freizeitrouten aus den vorangegangenen Radverkehrskonzepten aufgegriffen.

Aufgrund von für den Fuß- und Radverkehr gleichermaßen relevanter Ziele kommt es insbesondere in der Altstadt zur Überlagerung des Fuß- und Radverkehrsnetzes.

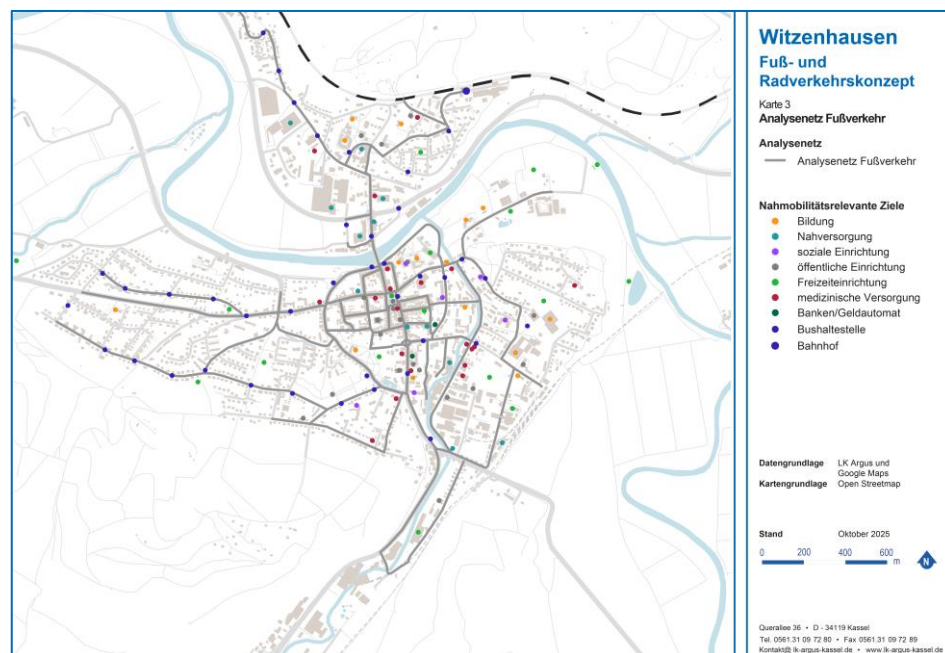
Entlang der definierten Analysenetze ist von einer erhöhten Nutzung (Potenziale) durch Radfahrer bzw. Fußgänger auszugehen, weshalb sie besonders wichtige Routen im Gesamtstraßennetz der Stadt Witzenhausen darstellen und die Grundlage für die Bestandsanalysen bilden.

Fußwegenetz

Das in Karte 3 dargestellte Fußverkehrsnetz verbindet die Wohnstandorte mit nahmobilitätsrelevanten Zielen aus Kapitel 3.1.2

¹⁸ Gemäß interaktiver Karte des Nordhessischen Verkehrsverbund (nvv).

- **Karte 3:** Analysenet Fußverkehr (inklusive nahmobilitätsrelevanter Ziele)



(Hochauflösende Karte im Anhang)

Radwegenetz

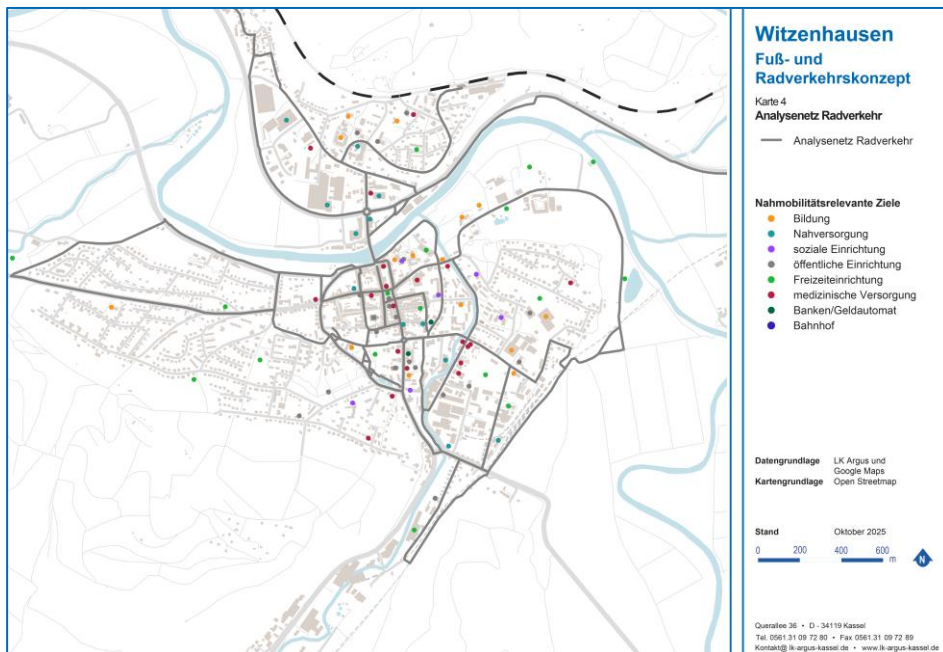
Das Analysenet bindet für den Radverkehr relevante Ziele an, orientiert sich an den in Kapitel 3.1.1 beschriebenen vorliegenden Netzdefinitionen für den Radverkehr und umfasst damit die Zielnetze der Radverkehrskonzepte der Stadt Witzenhausen und des Werra-Meißner-Kreises (siehe Karte 2) und die aktuell beschilderte Radverkehrsführung (siehe Karte 1). Zusätzlich wird auch die Planung zur neuen Radverkehrsführung durch den Stadtpark berücksichtigt. Das Analysenet ist in Karte 4 dargestellt.

● **Karte 4:** Analysenetz Radverkehr (inklusive nahmobilitätsrelevanter Ziele)

Witzenhausen

**Fuß- und Rad-
verkehrskonzept**

Juli 2026



(Hochauflösende Karte im Anhang)

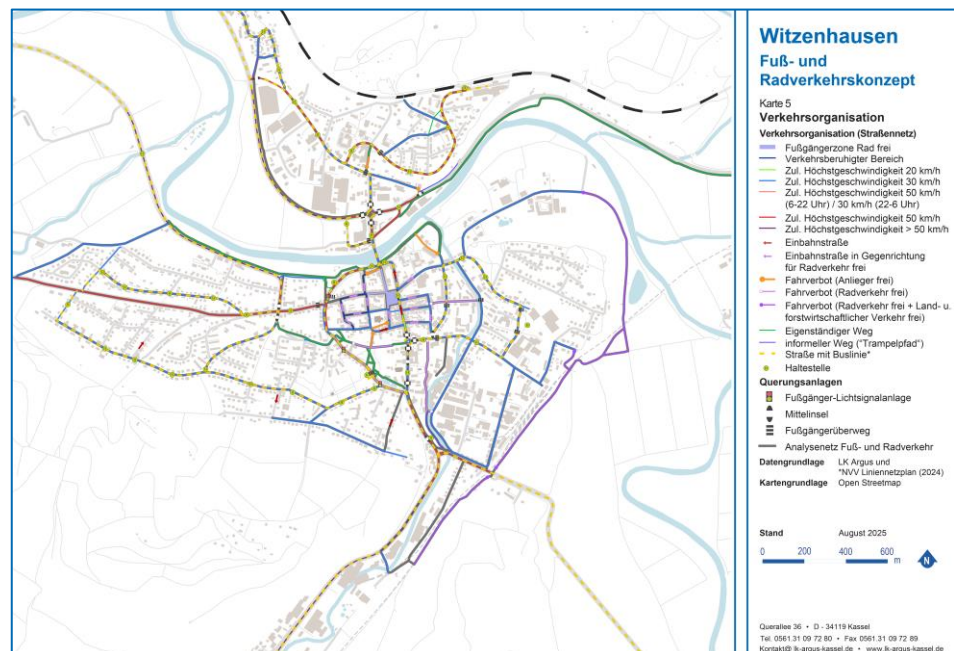
4 Bestands- und Defizitanalyse

In der Bestands- und Defizitanalyse wird entlang der in Kapitel 3 beschriebenen Analysenetze die Bestandssituation für den Fuß- und Radverkehr ermittelt und dargestellt. Im Anschluss wird die Bestandssituation mit den Anforderungen an Fuß- und Radverkehrsanlagen abgeglichen und daraus Defizite abgeleitet. Dies erfolgt jeweils getrennt für den Fuß- und Radverkehr.

Die bestehende Verkehrsorganisation wird vorab als wichtige Rahmenbedingung für den Fuß- und Radverkehr gemeinsam dargestellt.

Verkehrsorganisation

● Karte 5: Verkehrsorganisation



(Hochauflösende Karte im Anhang)

Auf den Hauptverkehrsstraßen in Witzenhausen gilt innerorts überwiegend eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Auf Abschnitten der B 451 besteht aus Lärmschutzgründen eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h nachts. Auch auf der Werrabrücke und abschnittsweise in der Mündener Straße und An der Bohlenbrücke ist die Geschwindigkeit auf 30 km/h begrenzt.

- **Abbildung 5:** Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h aus Lärmschutzgründen (22-6h) Hinter den Teichhöfen (oben links), Verkehrsberuhigter Bereich nach dem Shared-Space-Prinzip auf der Walburger Straße (oben rechts); Streckenbezogene Beschilderung 30 km/h Am Frauenmarkt (unten links), Freigabe von Fußgängerzone und Einbahnstraßen in der Altstadt Ermschwerder Straße/Kniegasse (unten rechts)

Witzenhausen

Fuß- und Radverkehrskonzept

Juli 2026



Im Nebennetz ist überwiegend eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h ausgeschildert. Dies ist überwiegend durch Tempo-30-Zonen-Schilder gekennzeichnet, vereinzelt ist dies auch durch eine streckenbezogene Beschilderung angeordnet, so zum Beispiel in der Bleichengasse oder Am Frauenmarkt. Entlang der Walburger Straße im Abschnitt zwischen dem Kreisverkehr Walburger Straße/ Südbahnhofstraße und Am Markt ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 20 km/h begrenzt. Besonders im Westen der Altstadt sind einige Straßen als Verkehrsberuhigter Bereich (Zeichen 325.1) ausgeschildert.

In der Altstadt sind die Einbahnstraßen mit Ausnahme von Stubenstraße, Walburger Straße und Am Brauhaus in Gegenrichtung für den Radverkehr freigegeben. Außerhalb der Altstadt sind die Einbahnstraßen nicht für den Radverkehr freigegeben.

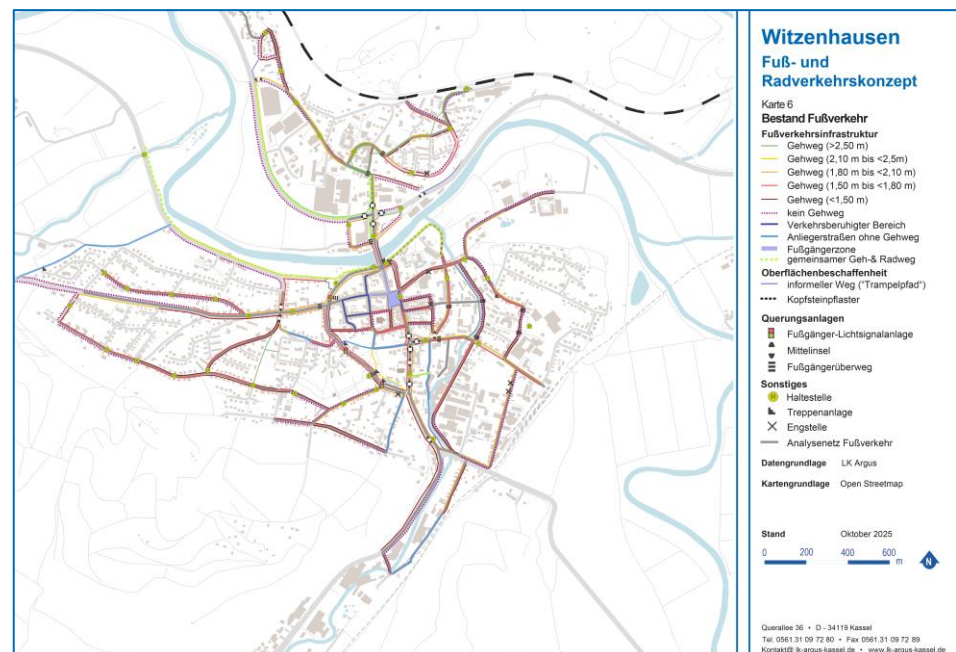
Mit Zeichen 250 StVO (Verbot für Fahrzeuge aller Art) sind in der Kernstadt von Witzenhausen entweder für Anlieger, für den Radverkehr oder für den Radverkehr und Land- und Forstwirtschaftlichen Verkehr freigegeben.

4.1 Fußverkehr

4.1.1 Bestandsanalyse

Entlang des Analysenetzes wurden Bestandsaufnahmen zu den Themen Verkehrsorganisation, Fußwegeninfrastruktur, Querungsanlagen und weitere Ausstattungen sowie mögliche Konfliktstellen durchgeführt. Erhoben wurden:

- Fußwegeninfrastruktur: kein Gehweg vorhanden, Gehwegbreite (breiter als 2,50m, 2,50m bis 2,10m, 2,10m bis 1,80m, 1,80m bis 1,50 und weniger als 1,50m), vom Kfz-freie Verbindungen (u.a. Fußgängerzone), informelle Wege
- Oberflächenbeschaffenheit und Barrierefreiheit
- Querungsanlagen: insbesondere Art der Querung: (Fußgänger-)Lichtsignalanlage, Fußgängerüberweg, Mittelinsel
- Gefahrenstellen, Hindernisse, Treppenanlagen
- Beleuchtungssituation
- Haltestellen
- **Karte 6:** Fußverkehrsinfrastruktur, Oberflächenbeschaffenheit, Querungsanlagen, Haltestellen, Treppenanlagen und Engstellen für den Fußverkehr im Bestand



(Hochauflösende Karte im Anhang)

Gehwege

Witzenhausen

Fuß- und Rad- verkehrskonzept

Juli 2026

Entlang von angebauten Straßen¹⁹ sind im Analysenetz in der Regel auf beiden Straßenseiten Gehwege vorhanden, mindestens jedoch auf einer Straßenseite. Bei den beidseitig angebauten Straßen mit einseitigem Gehweg handelt es sich überwiegend um Wohnstraßen.

Straßen oder Wege ohne Gehweg sind entweder nicht angebaut, als verkehrsberuhigter Bereich (Kniegasse, Kirchstraße, Ermschwerder Straße, Burgstraße, Mittelburgstraße, Walburger Straße) oder Fußgängerzone ausgeschildert (Ermschwerder Straße, Brückenstraße, Am Markt), oder zufahrtsbeschränkt (Parkweg, Philosophenweg, Steingasse).

Der größte Teil der Gehwege in Witzenhausen hat eine Gehwegbreite von weniger als 1,80m. In der Regel betrifft dies die Gehwege auf beiden Straßenseiten, in den seltensten Fällen steht dem Fußverkehr auf der gegenüberliegenden Straßenseite ein breiterer Gehweg zur Verfügung. In der Kernstadt von Witzenhausen gibt es kaum Gehwege mit einer Breite von $\geq 2,50\text{m}$. In der Altstadt trifft das nur auf einen Teil der Walburger Straße zu und in Bischhausen auf Abschnitte von Nordbahnhofstraße, Mündener Straße, An der Bohlenbrücke und den an der B 80 verlaufenden, gemeinsamen Geh- und Radweg.

Oberfläche und Barrierefreiheit

In der Altstadt sind Brückenstraße, sowie Streckenabschnitte der Ermschwerder Straße und Steinstraße mit Kopfsteinpflaster gepflastert. An anderen Stellen der Altstadt finden sich punktuelle Abschnitte Kopfsteinpflaster oder Kleinpflaster.

- **Abbildung 6:** Punktuelles Kleinpflaster Ermschwerder Straße (links), Kopfsteinpflaster Brückenstraße (rechts)



An Kreuzungsbereichen und Haltestellen sind die Gehwege nahezu überall abgesenkt. Ausnahmen hiervon finden sich beispielsweise an den Kreuzungen Hinter den Teichhöfen/Steingasse/Walburgerstraße, wo nicht alle Gehwege

¹⁹ Angebaute Straße: Die Straße dient dem Erreichen und Verlassen der Häuser und Grundstücke, die an sie grenzen. Das Gegenteil, die "anbaufreie" Straße, führt an den Grundstücken nur vorbei, ohne dass man sie von ihr aus erreichen kann.

Witzenhausen

Fuß- und Rad- verkehrskonzept

Juli 2026
September
2026

abgesenkt sind. Die Gehwegabsenkung ist entlang hochfrequentierter Strecken, wie der Nordbahnhofstraße oder im Bereich der Altstadt, sowie an gut²⁰ ausgebauten Haltestellen wie beispielsweise den Haltestellen ZOB oder Thüringer Straße durch Bodenindikatoren (Blindenleitsystem) ergänzt.

Im Rahmen der Kartierung sind informelle Wege (sog. „Trampelpfade“) angrenzend oder entlang des Analysenetzes aufgefallen und ebenfalls mit aufgenommen.

- **Abbildung 7:** Abgesenkter Bord mit Bodenindikatoren am Kespermarkt (links), informeller Weg an B 80 Unter den Weinbergen (rechts)



Querungsanlagen

In der Kernstadt von Witzenhausen gibt es grundsätzlich Fußgängerüberwege (Zebrastreifen), Fußgängersignalanlagen („Fußgängerampeln“) und Mittelinseln. An Kreisverkehren werden Mittelinseln und Fußgängerüberwege kombiniert.

In der Altstadt sind die Mittelinseln zwischen 1,80m bis 2,00m breit (Breite der Mittelinsel) und damit etwas schmaler als in der übrigen Kernstadt. Außerhalb der Altstadt sind die Mittelinseln 2,40m bis 2,80m (Breite der Mittelinsel) breit. Fußgängersignalanlagen gibt es in Witzenhausen entlang der B 451 An der Schlagd/ Schützenstraße/ Hinter den Teichhöfen. Alle drei Anlagen schalten innerhalb von ca. 10 bis 20 Sekunden auf Grün, am längsten dauert es mit 20 Sekunden an der Anlage An der Schlagd/Ermschwerder Straße. Die Grünphase dauert an allen drei Anlagen etwa 10 Sekunden.

²⁰ Gut heißt in dem Fall umfassende Ausstattung der Haltestelle mit Hoch Bord, Überdachung und Sitzmöglichkeit.

- **Abbildung 8:** Kombinierte Mittelinsel mit Fußgängerüberweg Walburger Straße (links), Fußgängerüberweg am Nordbahnhofsweg (rechts)

Witzenhausen

Fuß- und Rad- verkehrskonzept

Juli 2026



Sonstiges

In Witzenhausen bestehen 13 der 30²¹ Bushaltestellen entlang des Analysenetzes ausschließlich aus einem Schild und dem Fahrplan. Mit 25 Bushaltestellen* ist die Mehrheit mit Hochborden ausgestattet, welche ebenfalls mit Bodenindikatoren ausgestattet sind. Davon verfügen 23 Bushaltestellen* zusätzlich über Sitzgelegenheiten und nur noch 17* außerdem über eine Überdachung.

Als Engstellen wurden Gebäudekanten, Mauern, aber auch Vegetation erfasst. Beleuchtung wurde ebenfalls erhoben, ist aber nicht in der Karte dargestellt, erst in der Defizitanalyse sind Beleuchtungsmängel dargestellt.

* Das bedeutet nicht zwangsläufig, dass die Haltestelle für beide Fahrtrichtungen gleich ausgestattet ist. An der Haltestelle Ritzmühle ist beispielsweise nur die westliche Straßenseite mit Hochbord, Sitzgelegenheit und Überdachung ausgestattet.

- **Abbildung 9:** Haltestelle Witzenhausen Siedlung mit Hochbord, Bodenindikatoren, Sitzgelegenheit und Überdachung (links)



²¹ 11 Bushaltestellen in Bischhausen und 28 in der Kernstadt

4.1.2 Anforderungen

Der Fußverkehr ist eine Mobilitätsform mit einem breiten Anforderungsspektrum, da verschiedene Nutzergruppen zu Fuß unterwegs sind. Anlagen für den Fußverkehr sollen jedoch die folgenden grundlegenden Merkmale aufweisen:

- hohe Sicherheit
- umwegfreie Verbindungen
- leichtes Vorankommen mit hinreichender Bewegungsfreiheit
- subjektive Sicherheit
- gute Übersichtlichkeit und Orientierung
- angenehmes Gehen und minimale Störungen durch andere Verkehrsteilnehmer.

Planungsgrundlagen für die Gestaltung von Fußverkehrsanlagen bilden die „Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA)“²² und in Bezug auf die Barrierefreiheit die „Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA)“²³ und die DIN-Norm 18040-3 „Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen – Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum“.

Im Nachfolgenden sind die Anforderungen aus diesen Empfehlungen, Hinweisen und Normen an wesentliche Infrastrukturen des Fußverkehrs zusammengestellt:

Erfordernis von Gehwegen

„An angebauten Straßen sind Anlagen für den Fußgängerverkehr überall erforderlich.“²⁴ Bei Wohnstraßen mit einer Verkehrsstärke von weniger als ca. 500 Kfz/24h kann auf die Anlage separater Gehwege verzichtet werden, wenn eine mäßige Fahrgeschwindigkeit sichergestellt ist.²⁵ Bei einseitig angebauten Straßen reichen – wenn auf der gegenüber liegenden Seite keine wichtigen Ziele sind - in der Regel einseitige Anlagen für den Fußverkehr aus. „Lücken in der Bebauung im Zuge einer ansonsten angebauten Straße dürfen die Grundausstattung nicht unterbrechen.“²⁶

²² vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Empfehlung für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA), Ausgabe 2002.

²³ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (HBVA), Ausgabe 2011.

²⁴ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Empfehlung für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA), Ausgabe 2002, S. 12.

²⁵ Ebd. S.13

²⁶ Ebd. S. 12

Dimensionierung von Gehwegen

Witzenhausen

Fuß- und Rad- verkehrskonzept

Juli 2026

Generell wird eine Gehwegbreite von 2,50m von der FGSV empfohlen. Das entspricht einer Seitenraumbreite, bei der sich zwei Personen störungsfrei und komfortabel begegnen können. Diese setzt sich aus einer nutzbaren Gehwegbreite von 1,80m, einem Sicherheitsabstand zum Kfz-Verkehr von 0,50m und einem Hausabstand von 0,20m zusammen.

Doch nicht immer sind die Straßenräume so dimensioniert, dass ein ausreichend breiter Seitenraum besteht und erforderlich ist. In Wohnstraßen mit geringer Verkehrsstärke, insbesondere geringem Schwerverkehrsanteil, und niedrigen Grundstückseinfriedungen genügt eine verringerte Seitenraumbreite von 2,10m. An engen dörflichen Hauptstraßen mit geringem Fußverkehrsaufkommen kann eine Seitenraumbreite von 1,50m genügen.

In allen anderen Straßen ist die Regelbreite ein Mindestmaß. Die erforderliche Seitenraumbreite nimmt mit der Nutzungsdichte zu, so ist beispielsweise bei einer gemischten Wohn- und Geschäftsnutzung mit mittlerer Dichte eine Seitenraumbreite von 3,30m vorzusehen.²⁷

● **Abbildung 10:** Richtwerte für Breitenzuschläge zum Seitenraum²⁸

Zuschläge für Einbauten und Bepflanzung im Seitenraum	[m]
Verweilflächen vor Schaufenstern	1,00
Grünstreifen ohne Bäume	≥ 1,00
Straßen mit Bäumen	≥ 2,00 – 2,50
Ruhebänke	≥ 1,00
Haltestellen	≥ 1,50
Auslagen und Vitrinen	1,50
Stellflächen für Zweiräder 100 gon	2,00
In einem Aufstellwinkel von 50 gon	1,50
Fahrzeugüberhang bei Senkrecht- oder Schrägparkstreifen	0,75

Ausstattung von Gehwegen und Beleuchtung

Das Oberflächenmaterial von Gehwegen und dessen Zustand hat eine entscheidende Bedeutung für die Qualität von Gehwegen. Unebenes Oberflächenmaterial kann die Begehrbarkeit des Gehwegs stark beeinträchtigen. Gemäß dem Regelwerk H BVA sollte die Oberfläche des Gehwegs „leicht und

²⁷ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Straßenentwurf, Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA), Ausgabe 2002

²⁸ ebd., S. 15

Witzenhausen

Fuß- und Rad-

verkehrskonzept

Juli 2026September

2026

angenehm zu begehen, rutschsicher, frei von Hindernissen und Verschwenkungen, möglichst eben und über längere Entfernungen einsehbar sein.“²⁹

Für eine barrierefreie Fußwegeführung ist das Zwei-Sinne-Prinzip zu berücksichtigen, nach dem die Informationsvermittlung mindestens zwei der drei Sinne (Sehen, Hören und Tasten) ansprechen muss.

Gemäß EFA ist für öffentliche Verkehrsflächen „innerorts aus der Verkehrssicherungspflicht und zum Schutz vor krimineller Bedrohung generell eine ausreichende Beleuchtung erforderlich. Wesentlich ist eine gute Erkennbarkeit [...] insbesondere der Fußgänger, da diese über keine eigene Beleuchtung verfügen.“³⁰

Überquerung von Fahrbahnen (barrierefrei)

„An Überquerungsstellen für den Fußverkehr kommt es zu einem Zielkonflikt, Sehgeschädigte Menschen benötigen den Bord zur Orientierung, um nicht versehentlich auf die Fahrbahn zu geraten. Für viele andere Verkehrsteilnehmende, besonders Menschen mit Rollstuhl und Rollator, erschwert der Bord das Überqueren. Eine Bordhöhe von 3 cm wurde als Kompromiss zwischen der Ertastbarkeit und der Berollbarkeit festgelegt.“³¹ Eine Abrundung der Bordsteinkante mit einem Radius von 15 mm stellt hierbei ebenfalls einen Kompromiss zwischen der Ertastbarkeit und der Berollbarkeit dar. Besonders an gesicherten Überquerungsstellen (FGÜ und LSA) gehören Bodenindikatoren zum Standard.³²

Anstelle des 3 cm hohen Bordes (Kompromiss) kann eine Überquerungsstelle mit differenzierter Bordhöhe ausgebildet werden. Sie besteht aus einem erhöhten Bord (6 cm, der Kreuzung abgewandte Seite, Visueller Kontrast des Bordes erforderlich) und einem auf Fahrbahnniveau abgesenkten Bord („Nullabsenkung“, der Kreuzung zugewandte Seite). Diese Art der Überquerungsstelle muss mit Bodenindikatoren ausgestattet sein.³³

Die H BVA empfiehlt an hochfrequentierten Überquerungsanlagen die Kompromisslösung mit einem Bord von 3cm einzubauen, da ein „Stau“ an der Nullabsenkung“³⁴ befürchtet wird. Diese Befürchtung hat sich jedoch in der Praxis

²⁹ vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Straßenentwurf, Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA), Ausgabe 2011

³⁰ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA), Ausgabe 2002, S. 30

³¹ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Straßenentwurf, Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA), Ausgabe 2011, S. 49

³² vgl. ebd.

³³ Vgl. ebd. S. 50

³⁴ Ebd. S. 51

nicht gezeigt Überquerungsstellen mit differenzierter Bordhöhe bieten sich daher innerorts als Regellösung für Querungsanlagen an.³⁵

Witzenhausen

**Fuß- und Rad-
verkehrskonzept**

Juli 2026

Querungsanlagen

Mehrspurige, stark befahrene Straßen stellen für den Fußverkehr Barrieren dar und sind daher in regelmäßigen Abständen mit angemessene Querungsanlagen/-hilfen auszustatten. Ob und welche Art Querungsanlagen infrage kommen, hängt von der Fahrbahnbreite, den Fahrzeugströmen, den Geschwindigkeiten und den Verkehrsmengen ab. Ein grundsätzlicher Querungsbedarf muss gegeben sein. Ein besonderer Querungsbedarf besteht bei beidseitig geschlossener Wohnbebauung, Geschäften und Dienstleistungsbetrieben, punktuell besonderen Quellen und Zielen im Fußverkehr, Haltestellen und an wichtigen Gehwegeverbindungen.³⁶ Bei der Wahl der Querungsanlagen kann nach aktuellem Wissensstand außerdem ein neues Bemessungsverfahren³⁷ für Querungsanlagen für den Fußverkehr angewendet werden. Grundsätzliche Anforderungen an Querungsanlagen sind:

- direkte Querungsmöglichkeiten,
- Sicherstellung von Sichtbeziehungen,
- ausreichende und konfliktfreie Aufstellflächen und
- barrierefreie Gestaltung.

Darüber hinaus bestehen für die verschiedenen Querungsanlagen spezifische Anforderungen.

Bauliche Anforderungen an Warteflächen und Mittelinseln

Als empfohlene Maße sind in den verschiedenen Regelwerken (EFA, RAST) 4,00m für die Breite der Wartefläche und 2,50m für die Breite der Mittelinsel genannt. Insbesondere die Breite der Mittelinsel mit 2,50m ist in Bezug auf die Barrierefreiheit relevant. Bei beengten Fahrbahnverhältnissen ist eine Breite der Mittelinsel von 2,00m vertretbar.

³⁵ Vgl. Böhringer, Dietmar (2025): "Vollständig barrierefreie" Überquerungsstellen, online unter: <https://nullbarriere.de/barrierefreie-querungsstellen-din-18040-3.htm> [letzter Zugriff 21.07.2025]

³⁶ vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Straßenentwurf, Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA), Ausgabe 2002

³⁷ Gerlach, Jürgen Prof. Dr.-Ing. et al. Bemessungs- und Bewertungsverfahren für Überquerungsstellen für den Fußverkehr und für die Schulwegsicherung. Online unter: <https://schulwegcheck.de/> [letzter Zugriff: 07.04.2025].

Witzenhausen

**Fuß- und Rad-
verkehrskonzept**

Juli 2026
September
2026

Anforderungen an Bedarfsampeln

Die Sperrzeiten sollen nicht mehr als 7 Sekunden betragen und die Freigabezeit sollte mindestens 5 Sekunden betragen.³⁸

Anforderungen an Fußgängerüberwege

Zur Steigerung der Verkehrssicherheit können Fußgängerüberwege „baulich mit Inseln, vorgezogenen Seitenräumen und Teilaufpflasterungen kombiniert werden, wenn entsprechende örtliche und verkehrliche Voraussetzungen gegeben sind.“³⁹

Gehwegparken

„Das Parken auf Gehwegen darf nur zugelassen werden, wenn genügend Platz für den unbehinderten Verkehr von Fußgängern gegebenenfalls mit Kinderwagen oder Rollstuhlfahrern auch im Begegnungsverkehr bleibt.“⁴⁰ Dies ist bei einer verbleibenden Restbreite von 2,40m der Fall.⁴¹ Gehwegparken ist nur legal, wenn es mit Verkehrszeichen 315 („Parken auf Gehwegen“), oder durch eine Parkflächenmarkierung, explizit erlaubt ist, abweichende Pflasterung im Seitenraum ist hierfür nicht ausreichend.⁴²

Gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr

Fuß- und Radverkehr haben unterschiedliche Ansprüche an den Raum. Die Förderung einer der beiden Verkehrsarten darf nicht zulasten der anderen erfolgen. Vielmehr sind – soweit möglich – Synergien zu nutzen, um die Bedingungen für beide Verkehrsarten zu verbessern.

Für eine konfliktarme Führung von Fuß- und Radverkehr ist Folgendes zu berücksichtigen:

- die gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr soll straßenbegleitend innerorts vermieden werden („Gehweg/Radverkehr frei“ (Beschilderung mit Zeichen 239 StVO und Zeichen 1022-10 StVO „Radverkehr frei“) oder gemeinsamer Geh- und Radweg (Beschilderung mit Zeichen 240 StVO)

³⁸ vgl. Bundesanstalt für Straßenwesen (BaSt) (Hrsg.) 2012: Verbesserung der Bedingungen für Fußgänger an Lichtsignalanlagen, In: Verkehrstechnik. Heft V217, Wirtschaftsverlag NW, Bergisch Gladbach.

³⁹ vgl. FGSV, Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA), Ausgabe 2002, S. 22

⁴⁰ vgl. VwV-StVO zu Anlage 2, lfd. Nr. 74 Parkflächenmarkierungen.

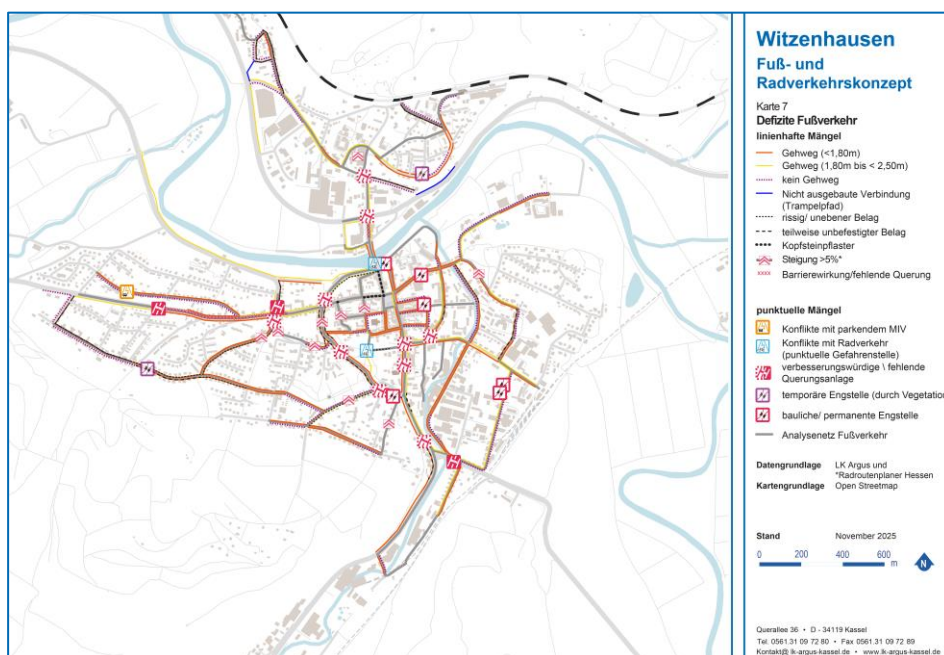
⁴¹ vgl. FGSV, Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt), 2006, S. 19.

⁴² vgl. Rudolph, Dietmar (2025): Parken auf Gehwegen. Problematik – Rechtslage – Handlungsbedarf, S. 20.

- auch in Unterführungen oder Tunneln, die von Fuß- und Radverkehr genutzt werden, ist eine klare Trennung der Flächen für die unterschiedlichen Verkehrsarten anzustreben
- bei Radwegen im Seitenraum soll eine Mindestbreite für Gehwege von 2,50m eingehalten werden
- außerorts oder auf straßenunabhängig geführten Wegen soll eine gemeinsame Führung nur bei geringen Fußverkehrsstärken und abseits von Radhaupttrouten umgesetzt werden; hierbei muss die Wegbreite mindestens 2,50m aufweisen; ansonsten sind getrennte Führungen anzustreben
- eine eindeutige Trennung des Radverkehrs vom Fußverkehr soll durch taktile Elemente sowie farbliche Unterschiede umgesetzt werden

4.1.3 Defizite

- **Karte 7:** linienhafte und punktuelle Defizite im Fußverkehr



(Hochauflösende Karte im Anhang)

Die Defizite für den Fußverkehr in Witzenhausen ergeben sich aus dem Abgleich der Bestandssituation mit den Anforderungen der Regelwerke. Die ermittelten Defizite umfassen die folgenden Mängel:

- Fehlende Gehwege
- Unzureichende Gehwegbreite
- Unzureichende Ausstattung von Gehwegen und Beleuchtung

Witzenhausen

Fuß- und Rad- verkehrskonzept

Juli 2026
September
2026

- Fehlende und mangelhafte Querungsanlagen
- Konflikte mit anderen Verkehrsarten
- Gefahrenstellen und Engstellen
- Nicht ausgebaute Verbindung (Informelle Wege)

Fehlende Gehwege

Grundsätzlich sind fehlende Gehwege als Defizit zu sehen, sofern es angebaute Straßen betrifft oder an andere nahmobilitätsrelevante Ziele angrenzen. Hier sind in der Kernstadt beispielsweise die Straße Am Frauenmarkt, Oberburgstraße, Carl-Ludwig-Straße, Gelsterstraße, Mühlstraße und Obere Mühlstraße als defizitär zu nennen. Als weitere Netzlücke wurde der fehlende Gehweg auf der nördlichen Straßenseite der Nordbahnhofstraße im Abschnitt zwischen Felsenweg und Wilhelm-Eckhardt-Weg (ca. 160m) identifiziert.

- **Abbildung 11:** Niester Straße einseitig angebaut mit einseitigem Gehweg (links), Nordbahnhofstraße mit einseitigem Gehweg (rechts)



Unzureichende Gehwegbreite

Generell wird eine Gehwegbreite von 2,50m empfohlen, dies ist jedoch nicht überall erforderlich. Unterschreiten Gehwege jedoch eine Breite von 1,80m ist eine Begegnung im Seitenraum nicht mehr möglich. Zwar kann an engen dörflichen Hauptstraßen mit geringem Fußverkehrsaufkommen auch eine geringere Seitenraumbreite von 1,50m genügen. Da sich das Analysenetz für den Fußverkehr an für ihn nahmobilitätsrelevanten Zielen orientiert, ist dort von erhöhtem Fußverkehrsaufkommen auszugehen. Daher wurden Gehwege mit einer Breite von weniger als 1,80m als defizitär identifiziert.

Ausstattung von Gehwegen und Beleuchtung

Die Qualität der Gehwegoberfläche wurde nicht auf Basis festgelegter Kriterien, sondern anhand vorliegender Erfahrungen bewertet. Besonders gepflasterte

Gehwege sind in gutem Zustand, die asphaltierten Gehwege sind an vielen Stellen rissig und geflickt. Zahlreiche Gehwege wurden nach Bauarbeiten zum Glasfaserausbau nicht anforderungsgerecht, sondern mit Schotter, wieder hergestellt und sind damit besonders uneben, somit ist die benutzbare Gehwegbreite reduziert und mitunter für die Nutzung mit Rollator oder Kinderwagen nicht mehr geeignet⁴³.

In Bischhausen sind besonders Gehwege an Mündener Straße/ Bachstraße/ Schulstraße und Sudetenstraße rissig und uneben, in der Kernstadt sind beispielsweise Obere Ellerbergstraße/ Wolfshecke/ Wartenbergstraße und Schützenstraße/ Hinter den Teichhöfen über längere Strecken geschottert.

- **Abbildung 12:** teilweise geschotterter Gehweg in Sudetenstraße (links), rissiger/ geflickter Parkweg (rechts)



- **Abbildung 13:** Borde nicht überall abgesenkt im Einmündungsbereich Nordbahnhofsweg/Justus-Huhn-Weg (rechts)



Querungsanlagen

Die stark befahrenen Hauptverkehrsstraßen stellen Barrieren für den Fußverkehr dar und bedürfen daher angemessener Querungsanlagen. Neue Querungsanlagen sollen die sichere Fahrbahnquerung an Stellen ermöglichen, an denen ein entsprechender Bedarf besteht. Die geeignete Anlagenart (bauliche Querungshilfe ohne Vorrang für den Fußverkehr, Fußgängerüberweg,

⁴³ Der Zustand nach dem Glasfaserausbau stellt nur eine Momentaufnahme dar

Witzenhausen

**Fuß- und Rad-
verkehrskonzept**

Juli 2026
September
2026

Lichtsignalanlage) ist vom Kfz-Verkehrsaufkommen und den Kfz-Geschwindigkeiten, den straßenräumlichen Rahmenbedingungen sowie dem Fußverkehrsaufkommen abhängig.⁴⁴

Gemäß aktuellem Stand der Forschung kann der Bedarf von nicht bevorrechtigten Querungshilfen gemäß dem Bemessungs- und Bewertungsverfahren für Überquerungsstellen für den Fußverkehr und für die Schulwegsicherung⁴⁵ identifiziert werden. Bei diesem Verfahren werden die Geschwindigkeit im Kfz-Verkehr, die Anzahl der Konfliktströme, die Orientierungszeit⁴⁶, Straßenbreite, Geschwindigkeit im Fußverkehr und dem Verkehrsaufkommen berücksichtigt. Gemäß der Verfügbarkeit von Verkehrsmengen⁴⁷ wurde dies entlang des Analyse- netzes für den Fußverkehr für die B 451 Walburger Straße, L 3464 Am Stieg, L 3237 Vor der Schanze/Niester Straße geprüft. Im Untersuchungsnetz fehlt eine sichere Querungsanlage über die Straße Am Stieg⁴⁸.

Neben fehlenden Querungsanlagen gibt es die folgenden Defizite bei bestehenden Querungsanlagen:

- nicht ausreichende Breite von Mittelinseln (< 2,50m breit), z.B. bei den Kreis- verkehren Unter den Weinbergen, Walburger Straße/ Südbahnhofstraße so- wie bei den Mittelinseln in der Walburger Straße und Wickfeldstraße.
- fehlende taktile Elemente an den Mittelinseln, Fußgängerüberwegen (FGÜ, „Zebrastrifen“) und Lichtsignalanlagen (LSA, „Ampel“) an
 - Mündener Straße/ Höhe Nordbahnhofsweg (FGÜ)
 - Ermschwerder Straße/ westl. Schützenstraße (FGÜ)
 - Drießenstraße/ Gartenstraße (FGÜ)
 - B 451 Hinter den Teichhöfen/ Höhe Am Frauenmarkt (LSA)

⁴⁴ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2002), Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (ERA), FGSV Verlag, Köln

⁴⁵ Jens Leven, Tanja Leven, Dr. Tabea Kesting, Miriam Schwedler, Max Kraus, Norbert Wittek, Malik Schäfer (2024): Bemessungs- und Bewertungsverfahren für Überquerungsstellen für den Fußverkehr und für die Schulwegsicherung

⁴⁶ Diese richtet sich nach der Nutzergruppe, so wird bei einer Nutzung durch Grund- schulkindern oder mobilitätseingeschränkter Personen eine Orientierungszeit von 1,5 Sekunden, bei Senioren oder Jugendlichen von 1,0 Sekunden und bei Erwachsenen ohne Mobilitätseinschränkungen von 0,5 Sekunden angenommen.

⁴⁷ Hessen Mobil: Interaktiver Verkehrsmengenkarte, Stand 2021. Online unter: https://vm-web.tim-it.com/dspl_portal/KarteAction.do

⁴⁸ Mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h, zwei Konfliktströmen, bei einer angenommenen Orientierungszeit von 0,5 Sekunden (Erwachsene ohne Ein- schränkung), einer Straßenbreite von ca. 7,50m, einer angenommenen Geschwin- digkeit im Fußverkehr von 1,5m/s und einem Verkehrsaufkommen von ca. 400 Kfz/Stunde erhält die Straße Am Stieg die Bewertung D (ausreichend) es sollte je- doch mindestens die Stufe C angestrebt werden.

- B 80 Unter den Weinbergen/ Höhe Unter den Brückenbergen (Mittelinseln)
- Thüringerstraße/ Vor der Schanze (Mittelinsel).
- Mangelhafte Barrierefreiheit an Lichtsignalanlagen
 - LSA Ermschwerder Straße (kein akustisches und haptisches Signal),
 - Am Frauenmarkt (kein akustisches und haptisches Signal),
 - LSA am Platz der Partnerstädte (kein akustisches Signal, kurze Freigabezeit)

Weitere festgestellte Mängel, die jedoch nicht regelmäßig auftreten sind:

- Mittelinsel ist nur einseitig mit taktilem Leitsystem ausgestattet (über Mündener Straße Höhe der Einmündung auf die B 80)
- Unklare Verkehrssituation wegen einseitig abgesperrter Fahrbahnteiler, der optisch wie eine Mittelinsel aussieht (Kreisverkehr an der Walburger Straße) (siehe auch Kapitel 4.2.3).
- **Abbildung 14:** Lichtsignalanlage An der Schlagd, Höhe Ermschwerder Straße ohne taktile Elemente (links), Fußgängerüberweg über Mündener Straße, Höhe Nordbahnhofsweg ohne taktile Elemente (rechts)



- **Abbildung 15:** Fahrbahnteiler über die Walburg Straße am Kreisverkehr – einseitig abgesperrt (links), lediglich markierte Mittelinsel Am Weidengraben mit schlechten Sichtbeziehungen (rechts)



Witzenhausen

**Fuß- und Rad-
verkehrskonzept**

Juli 2026
September
2026

Die Unterführung am Brückenplatz stellt zwar eine sichere Quermöglichkeit über die B 451 im Sinne der Vermeidung von Unfällen dar, gleichzeitig entstehen durch die Rampen Umwege mit hohen Steigungen. Die stellt besonders für Personen mit Mobilitätseinschränkungen (Rollstuhl/Rollator) eine Herausforderung dar.

Konflikte mit anderen Verkehrsarten

In der Siedlerstraße Höhe Hausnummer 36 bis 40 befindet sich ein ca. 60m langer Abschnitt, auf dem Kfz im Seitenraum geparkt werden. Dort wird der etwa 4,00m breiter Seitenraum, durch illegales Gehwegparken auf < 1,50m reduziert. Aufgrund der farblich unterschiedlichen Pflasterung erweckt der Seitenraum den Eindruck von legalem Gehwegparken. Es handelt sich jedoch um illegales Gehwegparken.

- **Abbildung 16:** Gehwegparken Siedlerstraße



Gefahrenstellen die durch schlechte Sichtbeziehungen zwischen dem Fuß- und Radverkehr entstehen, finden sich in Witzenhausen an zwei Stellen:

- Am Stadtpark befindet sich auf Höhe des Kreuzungsbereichs Philosophenweg/Parkweg ein etwa 2,00m breites Tor. Dort begegnen sich Fuß- und Radverkehr aus vier Richtungen, wobei die Sichtbeziehung zum Stadtpark, bzw. aus dem Stadtpark heraus, durch Mauern auf beiden Seiten des Tors beschränkt ist.
- Im Bereich der Kreuzung An der Schlagd/An der Bohlenbrücke wird der Fuß- und Radverkehr gemeinsam durch eine Unterführung geleitet, aufgrund der rechtwinkligen Wegeführung sind die Sichtbeziehungen eingeschränkt. Wenn der Radverkehr aufgrund der Rampen mit erhöhter Geschwindigkeit unterwegs ist, kann auch dies zu Gefahrensituationen führen. Die Rampe auf Seite der Altstadt hat eine Engstelle, die sowohl der Fußverkehr – insbesondere Personen mit Kinderwagen, Rollstuhl oder Rollator – als auch der Radverkehr nutzen und sich dort begegnen.

- **Abbildung 17:** Gefahrenstellen durch fehlende Sichtbeziehungen am Eingang zum Stadtpark Philosophenweg/ Parkweg



- **Abbildung 18:** Gefahrenstellen durch fehlende Sichtbeziehungen an der Unterführung An der Schlagd / An der Bohlenbrücke (links), Engstelle an der Rampe auf Seite der Altstadt (rechts)



Engstellen

An verschiedenen Stellen im Untersuchungsgebiet gibt es punktuelle Engstellen im Seitenraum. Diese verringern die vorhandene Gehwegbreite und werden durch herausragende Gebäude-/ Mauerkanten, Vegetation (Bäume oder Hecken) oder Einbauten verursacht. Die folgenden Engstellen sind als Defizite zu bewerten:

- Hinter den Teichhöfen wird der Gehweg durch Einfriedung des Gebäudes Steingasse 1 punktuell stark verengt.
- In der Gelsterstraße läuft der Gehweg auf eine Gehwegengstelle an einer Häuserecke Gelsterstraße 3 zu.
- In der Aue, auf Höhe des Stadion stehen zwei Bäume im Seitenraum, die die nutzbare Breite des Gehwegs an zwei Stellen stark einschränken.
- Nicht weit genug zurückgeschnittene Hecken, wie zum Beispiel an der Wolfshecke stellen hingegen temporäre Engstellen dar.

Witzenhausen

Fuß- und Rad-

verkehrskonzept

Juli 2026 September

2026

- **Abbildung 19:** Engstelle Hinter den Teichhöfen durch Einfriedung des Gebäudes Steingasse 1, Gelsterstraße von Carl-Ludwig-Straße aus Richtung Schule



Informelle Wege

Informelle Wege (sog. „Trampelpfade“) zeigen Wegebedarfe an. In Witzenhausen finden sich informelle Wege in der Verbindung zwischen dem Knotenpunkt B 80/Mündener Straße und der Kurve Schulstraße/Bachstraße, an der nördlichen Seite der B 80 Unter den Weinbergen, sowie der Verlängerung der Straße Auf der Mühlengelster zur Straße am Stieg.

- **Abbildung 20:** informeller Weg Richtung Schulstraße, informeller Weg unter den Weinbergen (Stadteinwärts)



4.2 Radverkehr

Witzenhausen

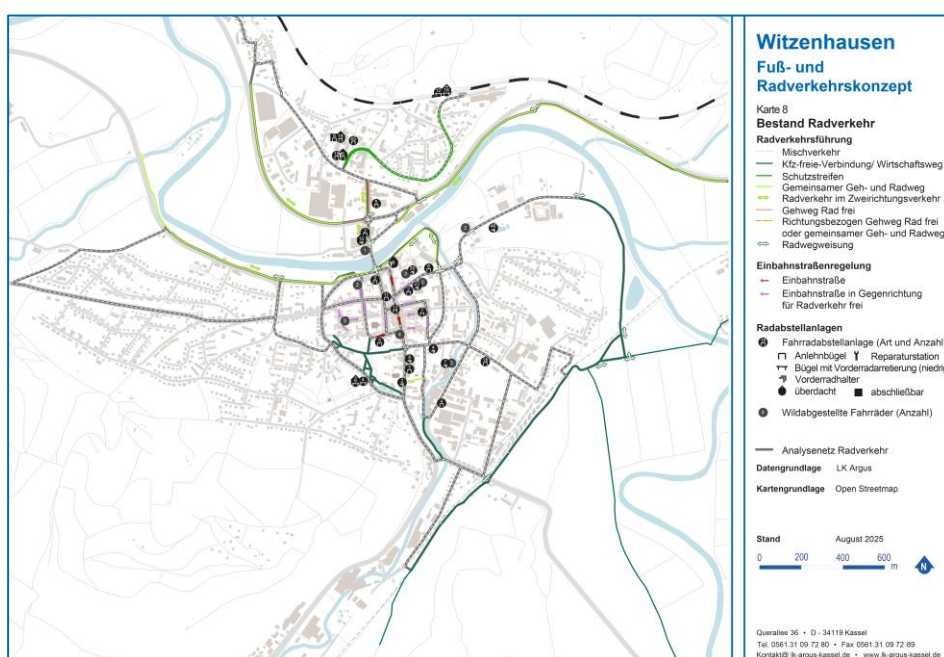
Fuß- und Radverkehrs-konzept

Juli 2026

4.2.1 Bestandsanalyse

Im Rahmen der Bestands- und Defizitanalyse des Radverkehrs wurden die Führungsformen des Radverkehrs, die Breite der Radverkehrsanlagen, Beschilderungen, Querungsanlagen, Fahrradabstellanlagen, die Oberfläche und der Zustand aufgenommen und analysiert.

- **Karte 8:** Radverkehrsführung, Einbahnstraßenregelung, Lage und Art von Radabstellanlagen für den Radverkehr im Bestand



(Hochauflösende Karte im Anhang)

Führungsform

In der Kernstadt wird der Radverkehr überwiegend im Mischverkehr geführt. Die einzige Radverkehrsanlage ist der im westlichen Teil beidseitige und im restlichen Teil einseitige Schutzstreifen (1,50m Breite je Seite) entlang der Nordbahnhofstraße.

Entlang der Werra wird der Radverkehr außerorts auf gemeinsamen Geh- und Radwegen entlang der B 80 und L 3238 geführt. Innerorts gibt es kürzere Abschnitte, in denen der Radverkehr auf gemeinsamen Geh- und Radwegen im Seitenraum oder auf eigenständigen Wegen geführt wird.

Gehwege mit Freigabe für den Radverkehr finden sich in der Kernstadt von Witzenhausen nur an zwei Stellen. Zum einen im Bereich des Kreisverkehrs An der Bohlenbrücke/ Unter den Weinbergen und zum anderen auf dem Domenweg.

Witzenhausen

Fuß- und Rad- verkehrskonzept

Juli 2026
September
2026

Der Weg Auf der Mühlengelster ist mit Zeichen 250 und Zusatzzeichen 10012-10 (Durchfahrt Verboten Rad frei) beschildert

Die außerörtlichen Wegeverbindungen nach Osten und Süden verlaufen auf Wirtschaftswegen, die für den Radverkehr freigegeben sind.

In der Altstadt sind viele Straßen als Einbahnstraßen ausgewiesen, die überwiegend für den Radverkehr freigegeben sind.

Oberfläche

Entlang des gesamten Analysenetzes sind die Wege mit Asphalt oder Pflaster ausgebaut. In der Altstadt ist in der Brückenstraße sowie Teilen der Steinstraße und Ermschwerder Straße Kopfsteinpflaster verlegt.

- **Abbildung 21:** Kopfsteinpflaster Brückenstraße (links), Kopfsteinpflaster Steinstraße (rechts)



Querungsanlagen

Die Querungsanlagen für den Radverkehr entsprechen den in Kapitel 4.1.1 beschriebenen Querungsanlagen für den Fußverkehr. Durch die vorrangige Führung im Mischverkehr erfolgen Querungen an Knotenpunkten i.d.R. als Kreuzungs- oder Abbiegevorgang mit dem fließenden Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn.

Radabstellanlagen

In der Kernstadt von Witzenhausen finden sich vier Arten von Radabstellanlagen. Vereinzelt finden sich an privaten Einrichtungen wie Apotheke, Restaurant oder Supermärkten, aber auch im öffentlichen Raum (Brückenstraße) Vorder- radhaltern ohne Sicherungsmöglichkeit für den Fahrradrahmen.

Im öffentlichen Raum finden sich überwiegend einfache Anlehnbügel ohne Witterungsschutz. Als Besonderheit der Stadt Witzenhausen sind die sehr schmalen Bügel (siehe Abbildung 22), die an zwei Stellen in der Altstadt (Am Brauhaus und Zollamtsplatz) zu finden sind, zu nennen. Diese wurden bereits im

letzten Radverkehrskonzept aufgrund ihrer Platzersparnis und ihrer unauffälligen Optik als geeigneter Kompromiss für die Altstadt identifiziert.

Radabstellanlagen mit einer höheren Qualität bieten die sechs Fahrradboxen in der Kniegasse⁴⁹, die Sammslschließanlagen an der Universität und die überdachten Fahrradabstellanlagen an Bahnhof und dem ZOB.

Die Erhebung von Fahrradabstellanlagen besitzt keinen Anspruch auf Vollständigkeit, da diese nur im Analysenetzt erfolgte, wodurch Abstellanlagen auf Privatgeländen und außerhalb des Analysenetzes nicht aufgenommen wurden.

- **Abbildung 22:** überdachte Radabstellanlagen Bahnhof (oben links) Fahrradboxen Kniegasse (oben rechts)⁵⁰, schmale Bügel (unten links), wildabgestellte Fahrräder neben Vorderradhalter am Herkules-Supermarkt (unten rechts)



Stadtpark

Im Rahmen der Umbaumaßnahmen entlang der B 451 soll der Radverkehr künftig die Steigung im Bereich Hinter den Teichhöfen umgehen und durch den Stadtpark geführt werden. Zum aktuellen Zeitpunkt liegen bereits Planungen für die neue Radverkehrsführung, die sich am vorhandenen Baumbestand orientiert, vor, diese sind jedoch noch nicht final beschlossen.

Hindernisse gibt es jeweils an den Eingängen zum Stadtpark: An der Kreuzung Philosophenweg/Parkweg befindet sich ein gemauerter Torbogen, der mit einer

⁴⁹ Während der Bearbeitung des Fuß- und Radverkehrskonzeptes wurden die sechs Fahrradboxen durch die Stadt entfernt.

⁵⁰ Während der Bearbeitung des Fuß- und Radverkehrskonzeptes wurden die sechs Fahrradboxen durch die Stadt entfernt.

Witzenhausen

**Fuß- und Rad-
verkehrskonzept**

Juli 2026
September
2026

Breite von 2,00m für den Begegnungsverkehr zu schmal ist und außerdem die Sicht auf die Kreuzungssituation einschränkt, daher sieht die vorhandene Planung eine westliche Umfahrung des Tors über das angrenzende städtische Grundstück, welches aktuell von einer Kita genutzt wird, vor.

An den beiden Eingängen zum Stadtpark am Fußgängerüberweg auf Höhe Hinter den Teichhöfen 4b sowie auf Höhe Am Frauenmarkt stellen Treppen ein Hindernis dar. Daher kann der Radverkehr nur von der Walburger Straße oder vom ZOB in den Stadtpark geleitet werden.

Eine mögliche Alternative zur aktuellen Planung stellt der Parkweg (3,60m) dar, doch dieser ist im Abschnitt zwischen Philosophenweg und Walburger Straße aufgrund seines schlechten Fahrbahnzustands verbesserungswürdig.

4.2.2 Anforderungen

Die Anforderungen an den Radverkehr ergeben sich maßgeblich aus den Richtlinien und Empfehlungen der Forschungsgesellschaft für Straßenverkehrswesen (FGSV), insbesondere den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)⁵¹ und Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL) sowie Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt).

Der Radverkehr stellt besondere Anforderungen an die Planung. Einrichtungen für den Radverkehr sollen das Radfahren flächendeckend sicher und attraktiv machen:

- Ein zusammenhängendes Netz mit möglichst direkten Verbindungen, welches die Quellen und Ziele des Radverkehrs attraktiv miteinander verbindet, ist anzustreben.
- Die Führungselemente des Radverkehrs an Strecken und Knoten sind so anzulegen, dass sie die Verkehrssicherheit für den Radverkehr, aber auch andere Verkehrsmittel gewährleisten und eine zügige und komfortable Befahrbarkeit ermöglichen.
- Die begleitenden Infrastruktureinrichtungen, z.B. Abstellanlagen, sind so auszugestalten, dass sie sicher und bequem nutzbar sind.

⁵¹ Die ERA werden seit geraumer Zeit überarbeitet und die Veröffentlichung der Neufassung ist zeitnah vorgesehen. Erste Änderungen daraus sind bereits bekannt und sollten berücksichtigt werden. Dazu gehört der Entfall der Mindestmaße. Diese sind nicht mehr anzuwenden. Des Weiteren wurde das Maß für Sicherheitstrennstreifen zum Parken auf 0,75m angehoben.

Führungsform innerorts

Witzenhausen

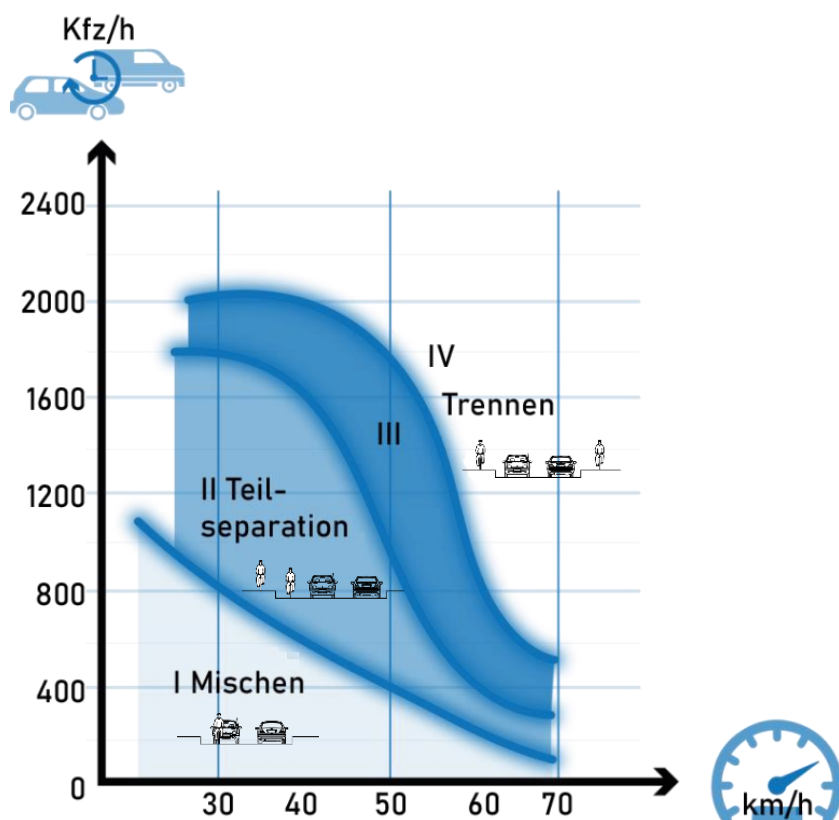
Fuß- und Radverkehrskonzept

Juli 2026

Nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)⁵² ergeben sich drei grundsätzliche Führungsprinzipien für den Radverkehr, welche sich in Abhängigkeit vom Verkehrsaufkommen und der angeordneten Geschwindigkeit an den betrachteten Straßen ableiten. Als Kfz-Belastung wird dabei die Belastung der werktäglichen Spitzenstunde für den Fahrbahnquerschnitt zugrunde gelegt.

Jedem Führungsprinzip ist ein (Verkehrs-)Belastungsbereich zugeordnet, innerhalb dessen es angewandt werden sollte (siehe Abbildung 23). Die Grenzen der Belastungsbereiche sind als fließend zu betrachten und keine „harten Grenzen“, in begründeten Fällen kann davon auch abgewichen werden.

- **Abbildung 23:** Belastungsbereiche zur Vorauswahl von Radverkehrsführungen bei zweistreifigen Stadtstraßen



Innerhalb der Kategorie der Führungsprinzipien kommen verschiedene Führungsformen des Radverkehrs infrage (siehe Tabelle 2).

⁵² Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Straßenentwurf, Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), Ausgabe 2010

- **Tabelle 2:** Führungsprinzipien und Führungsformen sowie Zuordnung zu den Belastungsbereichen bei Stadtstraßen⁵³

Führungsprinzip (Belastungsbe- reich)	Führungsformen für den Radverkehr
Mischen (I)	- Mischverkehr mit Kfz auf der Fahrbahn - Sonderform Fahrradstraßen und Fahrradzonen (Benutzungspflichtige Radwege sind auszuschließen)
Teilseparation (II)	- Schutzstreifen - Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und „Gehweg“ mit Zusatz „Radverkehr frei“ - Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und Radweg ohne Benutzungspflicht - Kombination Schutzstreifen und „Gehweg“ mit Zusatz „Radverkehr frei“ - Kombination Schutzstreifen und vorhandener Radweg ohne Benutzungspflicht
Trennen (III / IV)	- Radfahrstreifen - geschützter Radfahrstreifen - eigenständiger Radweg - gemeinsamer oder getrennter Geh- und Radweg

Kann für Straßen aufgrund von unzureichender Flächenverfügbarkeit keine entsprechende Führungsform gemäß Belastungsbereich hergestellt werden, soll geprüft werden, ob verkehrsrechtliche Maßnahmen (Geschwindigkeitsreduzierung, Einbahnstraßen etc.) vorgenommen werden können, oder ob die Führungsformen des jeweils tieferen Belastungsbereichs infrage kommen. Ist dies nicht umsetzbar, sollen zusätzliche Alternativrouten angeboten werden.

Mischverkehr

Die Führung auf der Fahrbahn ist in der Regel im Neben-/ Erschließungsstraßennetz (Tempo 30) möglich, aber auch auf schwach befahrenen Strecken mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Die ERA formuliert, dass bei Fahrbahnbreiten zwischen 6,00 und 7,00m und mehr als 400 Kfz/h der Mischverkehr kritisch zu bewerten ist, da das Überholen zwar möglich erscheint, aber Überholabstände nicht eingehalten werden können.

Zur Verbesserung der Wahrnehmbarkeit und Sicherheit des Radverkehrs im Mischverkehr können Piktogrammketten (Fahrradpiktogramm in fest definiertem Abstand, i. d. R. ca. 30-50m auf der Fahrbahn) aufgebracht werden. Damit wird die Aufmerksamkeit des Kfz-Verkehrs auf den Radverkehr gelenkt.

⁵³ zusammenfassende Darstellung aus: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Straßenentwurf, Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), Ausgabe 2010, S. 18, Tabelle 8

Teilseparation

Die Teilseparation ist angezeigt, wenn die Verkehrsbelastung für einen Teil der Radfahrer im Mischverkehr nicht mehr vertretbar ist. Es werden zusätzlich zur Führung im Mischverkehr Angebote im Seitenraum gemacht.

Der Schutzstreifen ist Teil der Fahrbahn und wird nicht beschildert, sondern durch Leitlinien mit Schmalstrichen auf der Fahrbahn markiert. Die Regelbreite eines Schutzstreifens beträgt 1,50m. Für die Einrichtung eines Schutzstreifens muss die Kernfahrbahn zwischen Schutzstreifen mindestens 4,50m breit sein. Darüber hinaus soll bei mehr als 1.000 Lkw-Fahrten/24 h von Schutzstreifen abgesehen werden, ab 300 Lkw-Fahrten/24 h sind breitere Schutzstreifen in Betracht zu ziehen.

Die Freigabe von Gehwegen für den Radverkehr wird mit Zeichen 239 StVO „Gehweg“ mit Zusatzzeichen 1022-10 „Radverkehr frei“ beschildert. Entlang von Hauptverkehrsstraßen sollten Fußwege mit zugelassenem Radverkehr über untergeordnete Einmündungen gekennzeichnet werden. Es gelten die Breitenvorgaben der Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA)⁵⁴, die eine Mindestbreite von 2,50m vorsehen. Die ERA fordert zusätzlich einen Sicherheitsabstand von 0,50m zur Fahrbahn.

Radwege ohne Benutzungspflicht sind überwiegend bestehende Anlagen, die nicht beschildert sind und dementsprechend nicht der Benutzungspflicht (nach StVO) unterliegen. Gemäß VwV-StVO sind sie an Kreuzungen, Einmündungen und verkehrsreichen Grundstückszufahrten durch Furt-Markierungen zu sichern.

Prinzipiell können unterschiedliche Führungsformen (ausgenommen benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen) auch kombiniert werden, wodurch dem Radverkehr die Wahlfreiheit über die Nutzung gegeben wird.

Trennen

In den Belastungsbereichen III und IV soll aus Sicherheitsgründen die Trennung des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr erfolgen (Benutzungspflicht der Radverkehrsanlage). Bei den entsprechenden Führungsformen ist die Gestaltung der Knotenpunkte von besonders hoher Bedeutung.

Bauliche Radwege werden auf einem Hochbord geführt und es befindet sich zwischen Fahrbahn und Radweg ein Bord, Park- oder Grünstreifen. Der getrennte Geh- und Radweg ist prinzipiell zu den baulichen Radwegen zu zählen. Die Beschilderung erfolgt durch Zeichen 241 StVO. Es gelten grundsätzlich dieselben Maße wie für den baulichen Radweg. Zu berücksichtigen sind wiederum entsprechende Sicherheitstrennstreifen (z. B. zum Fahrbahnrand, zu parkenden Fahrzeugen oder Gebäuden).

⁵⁴ vgl. ebd., S. 13

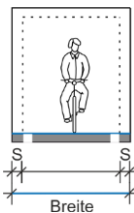
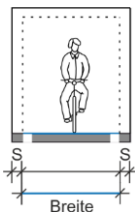
Der Radweg ist vom Gehweg durch einen Begrenzungstreifen bzw. durch einen Bord oder Grünstreifen zu trennen. Diese Trennung sollte mindestens 30cm breit sein. Der Fußgängerverkehrsraum sollte 1,80m nicht unterschreiten.

Die Beschilderung gemeinsamer Geh- und Radwege erfolgt über Zeichen 240 StVO. Eine Trennung durch Markierung oder durch andere Elemente wird nicht vorgenommen. Die erforderliche Breite ist abhängig von der Nutzungsdichte, beträgt aber mindestens 2,50m zuzüglich der Sicherheitstreifen.

Zusammenfassung der Maße nach VwV-StVO und ERA

In der folgenden Tabelle werden die benötigten Maße für Radverkehrsanlagen zusammenfassend dargestellt. Es sind lediglich die Maße der Radverkehrsanlagen angegeben, ohne die zusätzlich benötigten Sicherheitsabstände. Die Breiten der Radverkehrsanlagen sind jeweils einschließlich der Markierung aufgeführt.

● **Tabelle 3:** Zusammenfassung der Maße für Radverkehrsanlagen nach VwV-StVO und ERA

Art der Radverkehrsführung	VwV (lichte Breite*) in m		ERA (Radwegbreite zzgl. Sicherheitsraum/-trennstreifen) in m	
				
	mind.	Empf.	mind. ⁵⁵	Empf.
Schutzstreifen (inkl. Markierung)	k. A.	k. A.	1,25	1,50
Gemeinsame Führung mit Fußverkehr außerorts	2,00	-	2,50	2,50
Gemeinsame Führung mit Fußverkehr innerorts (auch Radverkehr frei)	2,50	-	2,50	>2,50**
Getrennte Führung	1,50 für Radweg		1,60	2,00
2-Richtungsverkehr (innerorts Ausnahme!)	2,00***	2,40***		
bei einseitig vorhandenen Anlagen			2,50	3,00
bei beidseitig vorhandenen Anlagen			2,00	2,50

* Die lichte Breite bezeichnet den befestigten Verkehrsraum des Radverkehrs einschließlich eines Sicherheitsraums (frei von Hindernissen).

** bei viel Verkehr (> ca. 80 Fußgänger & Radfahrer je Spitzenstunde)

*** Werte für Radwege! (mit und ohne Benutzungspflicht), nicht für freigegebene Gehwege

Erläuterungen zu den Führungsformen außerorts

Witzenhausen

Fuß- und Radverkehrskonzept

Juli 2026

Außerorts kommen z. T. dieselben Radverkehrsanlagen in Betracht wie innerorts, allerdings sind hierbei andere Breitenanforderungen und Sicherheitsabstände zu beachten. I.d.R. werden vor allem die Führung im Mischverkehr, gemeinsame oder getrennte Geh-/ Radwege oder eigenständige Radwege eingesetzt. Tendenziell sind auch Gehwege mit Freigabe für den Radverkehr möglich, aber eher die Ausnahme.

Wann welche Führungsform außerorts notwendig ist, ist in den Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL)⁵⁶ und ERA definiert, richtet sich nach den Entwurfsklassen der Straßen und wird unter Berücksichtigung von Verkehrsbelastungen differenziert – es gilt Tabelle 4.

● **Tabelle 4:** Entwurfsklassen nach RAL und Radverkehrsführung an Landstraßen

Entwurfs- klasse	Kraftfahrstraße	Führung des Radverkehrs	Hinweis
EKL 2	allgemeiner Verkehr (i. d. R. Bundesstraße)	straßenunabhängig oder fahrbahnbegleitend	
EKL 3	allgemeiner Verkehr (i. d. R. Landesstraße)	fahrbahnbegleitend oder auf der Fahrbahn	bei 100 km/h: ab DTV > 2.500 Kfz/24 h oder bei 70 km/h: ab DTV > 4.000 Kfz/24 h oder Netzbedeutung → fahrbahnbegleitende Radwege
EKL 4	allgemeiner Verkehr (i. d. R. Kreis- und Gemeindestraße)	auf der Fahrbahn	fahrbahnbegleitende Radwege sinnvoll, soweit Netzbedeutung nachgewiesen

Mischverkehr

Im Mischverkehr außerorts gilt ebenfalls, dass Straßenbreiten zwischen 6,00m und 7,00m kritisch zu bewerten sind, da Sicherheitsabstände nicht mehr eingehalten bzw. ignoriert werden können. Treten diese Breiten auf, sollten die in Tabelle 4 genannten Einsatzgrenzen für fahrbahnbegleitende Radwege niedriger angesetzt werden.

Fahrbahnbegleitende und straßenunabhängige Radwege (Sonderwege)

Die Empfehlungen von Radverkehrsanlagen richtet sich an fahrbahnbegleitende Radwege, die einseitig **baulich**, **abgesetzt** von der Fahrbahn angelegt und im Zweirichtungsverkehr freigegeben werden. Als Ausweisung kommen je

⁵⁶ Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Straßenentwurf, Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL), Ausgabe 2012

Witzenhausen

Fuß- und Rad-

verkehrskonzept

Juli 2026September

2026

nach Fuß- und Radverkehrsstärken gemeinsame oder getrennte Geh-/Radwege in Frage.

Die Wegebreiten sollen 2,50m bei gemeinsamer Führung mit dem Fußverkehr nicht unterschreiten. Bei getrennter einseitiger Führung im Zweirichtungsverkehr sind 3,00m für den Radweg vorzusehen. Zusätzlich ist ein Sicherheits-trennstreifen von 1,75m zur Fahrbahn anzulegen. Gemäß VwV-StVO ist außerorts eine Mindestbreite von 2,00m notwendig.

Fahrradgerechte Gestaltung von Knotenpunkten

Für eine sichere Führung des Radverkehrs im Bereich von Knotenpunkten müssen diese rechtzeitig erkennbar, begreifbar, übersichtlich sowie gut und sicher befahrbar sein. Daraus abgeleitet, ergeben sich folgende grundsätzlichen Anforderungen an die Gestaltung von Knotenpunkten:⁵⁷

- Ausreichende Sichtbeziehungen zwischen dem Radverkehr und anderen Verkehrsteilnehmer
- Zügige und sichere Befahrbarkeit für den Radverkehr (Vermeidung enger Radien, hoher Borde, abrupter Verschwenkungen)

Des Weiteren ist die Gestaltung von Knotenpunkten von den örtlichen Verhältnissen insbesondere der Knotenpunktart abhängig. An Kreisverkehren sind grundsätzlich zwei Führungsformen anwendbar: Führung des Radverkehrs auf der Kreisfahrbahn und Führung des Radverkehrs auf umlaufenden Radwegen. Radfahrstreifen und Schutzstreifen dürfen aus Sicherheitsgründen nicht auf der Kreisfahrbahn angelegt werden.⁵⁸

An einstreifigen kleinen Kreisverkehren kann der Radverkehr bis zu einer Verkehrsstärke von 1.500 Kfz/h sicher auf der Fahrbahn geführt werden. Bei größeren Kreisverkehren ist zu prüfen, ob die Gehwege freigegeben werden können, oder ob die Anlage eines Radwegs sinnvoll ist.⁵⁹

Bei Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn sollte der Innenring durch einen Bord abgesetzt und die Fahrstreifen in den Knotenpunktarmen möglichst schmal sein, damit der Kfz-Verkehr nicht dazu verleitet wird den Radverkehr zu überholen.⁶⁰

Bei Führung des Radverkehrs getrennt von der Fahrbahn muss die Querung der Fahrbahn für den Radverkehr komfortabel möglich sein, dafür sollen die

⁵⁷ Ebd., S. 37

⁵⁸ vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Straßenentwurf, Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06), Ausgabe 2006, S.115 (6.3.5.9)

⁵⁹ Ebd.

⁶⁰ Ebd.

Fahrbahnteiler eine Tiefe von mindestens 2,50m in Höhe der Querungsstelle aufweisen und mindestens 4,00m breit sein. Fahrbahnteiler sollen durch Schrägborde oder andere schräg anlaufende Einfassungen begrenzt werden.⁶¹ Bei der Dimensionierung des Seitenraums sind die Breitenanforderungen der gewählten Führung zu beachten.

Querungsanlagen/Furtmarkierungen⁶²

In der Regel sind aber Querungsanlagen für den Radverkehr nur von Bedeutung, wenn dieser im Seitenraum geführt wird oder im Rahmen von Radrouten Straßen queren muss.

Querungsanlagen kommen insbesondere in Betracht:

- Am Beginn und am Ende von einseitigen Zweirichtungsradwegen
- Bei einmündenden oder kreuzenden eigenständigen Radwegen
- An bedeutenden Zielen des Radverkehrs (z. B. Schulen)

Als Querungshilfen für den Radverkehr kommen in Abhängigkeit von der Radverkehrsstärke und der zulässigen Geschwindigkeit der zu querenden Straße Mittelinseln, vorgezogene Seitenräume, Fußgängerüberwege mit separater Furt und Lichtsignalanlage in Betracht. Grundsätzliche Anwendung finden Querungshilfen:

- Bei bis zu 50 km/h und > 1.000 Kfz/h
- Bei über 50 km/h und > 500 Kfz/h
- Wenn mehr als zwei Fahrstreifen hintereinander zu überqueren sind
- Unfälle im Zusammenhang mit dem Überqueren aufgetreten sind
- Bei starkem Schüler-, Freizeit- oder Seniorenverkehr

Bei all diesen Anlagen ist auf eine ausreichende Aufstellfläche zu achten. Diese bemisst sich an der anzunehmenden oder tatsächlichen Radverkehrsmenge in der Spitzenstunde. Ferner sollte ermöglicht werden, dass für den Rad- und Fußverkehr getrennte Bereiche existieren.

Aufstellflächen auf Mittelinseln sollen 3,00m lang und 4,00m breit sein. Das Mindestmaß für die Länge beträgt 2,50m, wenn gleichzeitig mindestens 4,00m Breite gewährleistet sind.

⁶¹ Ebd. S. 114 (6.3.5.6)

⁶² vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Straßenentwurf, Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), Ausgabe 2010, S. 57f und S. 18

Witzenhausen

**Fuß- und Rad-
verkehrskonzept**

Juli 2026
September
2026

Furtmarkierungen an Lichtsignalanlagen sind:

- Bei gemeinsamer Führung mit dem Fußverkehr mind. 4,00m breit
- Bei getrennter Führung
 - im Einrichtungsverkehr mind. 2,00m breit
 - im Zweirichtungsverkehr mind. 2,50m breit

Radverkehr in Gegenrichtung von Einbahnstraßen

Grundsätzlich soll der Radverkehr Einbahnstraßen in beiden Richtungen nutzen können, sofern Sicherheitsgründe nicht dagegensprechen. Aufgrund der positiven Erfahrungen mit Radverkehr in Gegenrichtung von Einbahnstraßen⁶³ sind die Mindestanforderung nach StVO bzw. VwV-StVO 2013 vereinfacht worden. In Einbahnstraßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 30 km/h kann demnach Radverkehr in beiden Richtungen auf der Fahrbahn zugelassen werden, sofern eine sichere Begegnung zwischen Kfz- und Radverkehr gewährleistet ist. Nach ERA eignen sich Straßen ab einer Fahrgassenbreite von 3,00m und 3,50m bei Linienbusverkehr oder stärkerem Lkw-Verkehr bei ausreichenden Ausweichmöglichkeiten (z.B. freien Parklücken oder Einfahrten). Außerdem soll die Verkehrsführung im Streckenverlauf und an Kreuzungen und Einmündungen übersichtlich sein.

Fahrradabstellanlagen

Qualitätsvolle und in ausreichender Anzahl vorhandene Abstellanlagen sind zentraler Bestandteil einer attraktiven Radverkehrsinfrastruktur. Diese sollen grundsätzlich folgende Anforderungen erfüllen:⁶⁴

- Zielnähe und leichte Zugänglichkeit
- Diebstahlsicherheit durch Anschließbarkeit des Fahrradrahmens, gute Einsehbarkeit und Beleuchtung
- Nutzbarkeit für unterschiedliche Nutzergruppen und damit verbundene Fahrradtypen und -größen

⁶³ vgl. Alrutz/Angenendt/Draeger/Gündel (2002): Verkehrssicherheit in Einbahnstraßen mit gegengerichtetem Radverkehr, Straßenverkehrstechnik 6/2002; und Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V. (2016): Fahrradstraßen und geöffnete Einbahnstraßen – Unfallforschung der Versicherer, Nr. 60, Berlin

⁶⁴ vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Straßenentwurf, Hinweise zum Fahrradparken, Ausgabe 2012; DIfU-Seminar Fahrradparken vom 6. Februar 2018 – Seminarunterlagen – Vortrag Wolfgang Bohle: Fahrradparken – Konzepte, Entwicklungen, Trends, DIN 79008 und ADFC

- Standsicherheit
- Ausreichend Stellplätze und Abstand zwischen den einzelnen Fahrrädern
- Stabilität (Standhalten gegenüber Vandalismus)
- Witterungsschutz bei zu erwartender längerer Abstelldauer
- Sonderabstellflächen für andere Fahrradtypen wie Lastenräder, ggf. auch Abstellplätze für Roller, Lademöglichkeiten, Reparaturstation
- Selbsterklärende Funktion

Abstellanlagen sollten vor allem an wichtigen Zielen wie öffentlichen Einrichtungen, Einkaufszentren und entlang von Geschäftsstraßen sowie an publikumsintensiven Freizeiteinrichtungen (z. B. Bäder, Museen) errichtet werden.

Weitere Aspekte

Oberflächen/Deckschichten

An Deckschichten für Radverkehrsanlagen (des Alltagsverkehrs) werden folgende grundlegende Anforderungen gestellt:⁶⁵

- „dauerhaft ebene Oberfläche mit möglichst geringem Rollwiderstand,
- hohe Griffigkeit, auch bei Nässe und
- Allwettertauglichkeit (gute Entwässerungseigenschaften [...], Vermeidung von Staubbildung, gute Räumbarkeit bei Schnee)“

Herkömmliche Natursteinpflasterbeläge sind wegen ihrer Unebenheit und dem daraus resultierenden höheren Rollwiderstand für längere Abschnitte ungeeignet und sollten vermieden werden. Ihre Anwendung sollte partiell nur in einem historischen Umfeld oder zum Schutz von Einzelbäumen in Betracht kommen.

Beleuchtung

Die Beleuchtung von Radverkehrsanlagen sollte aus Gründen der sozialen Kontrolle und zum Ausleuchten von Problemstellen (z.B. Hindernisse, Engstellen) auf Hauptverbindungen des Radverkehrsnetzes insbesondere auf straßenunabhängigen Wegen vorgesehen werden.

Vor allem in außerörtlichen Bereichen kann die Beleuchtung adaptiv gesteuert werden. D.h. erst bei Anwesenheit von Fuß- und Radverkehr entfalten sie ihre volle Leuchtkraft, ansonsten sind sie gedimmt.

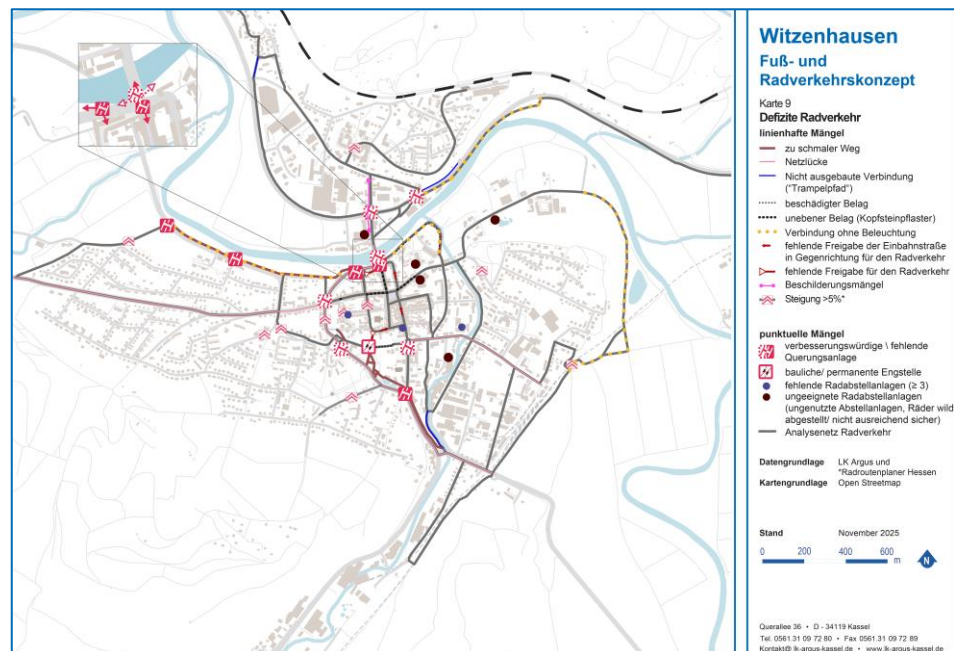
⁶⁵ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Straßenentwurf, Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), Ausgabe 2010, S. 76

Gefälle- und Steigungsstrecken

Gefällestrecken sind in Untersuchungen häufig als unfallträchtige Abschnitte aufgefallen und stellen somit besondere Anforderungen an eine sichere Radverkehrsführung. So weist der Radverkehr bergab höhere Fahrgeschwindigkeiten auf, bergauf fahren Radfahrer deutlich langsamer und haben einen größeren Breitenbedarf durch instabile Fahrweise. „Je stärker und länger die Steigung, umso mehr spricht dies für eine Führung im Seitenraum. Je stärker und länger das Gefälle, umso mehr spricht dies dagegen.“⁶⁶

4.2.3 Defizite

- **Karte 9:** linienhafte und punktuelle Defizite im Radverkehr



(Hochauflösende Karte im Anhang)

Die Defizite für den Radverkehr in Witzenhausen ergeben sich aus dem Abgleich der Bestandssituation mit den Anforderungen der Regelwerke.

Die ermittelten Defizite lassen sich in verkehrliche und bauliche Defizite unterteilen und umfassen die folgenden Mängel:

- linienhaften Mängel
 - ungeeignete/ unsichere Radverkehrsführung (Netzlücke)
 - nicht freigegebene Einbahnstraßen oder Anliegerstraßen

⁶⁶ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Straßenentwurf, Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), Ausgabe 2010, S. 21

- fehlende/ unklare Beschilderung
- beschädigte oder unebene Oberflächen und nicht ausgebaute Verbindungen („Trampelpfad“)
- zu geringe Breiten
- Beleuchtungsmängel
- hohe Steigung (>5%⁶⁷)
- punktuelle Mängel
 - verbesserungswürdige/ fehlende Querungsanlagen
 - Engstellen
 - verbesserungswürdige/ fehlende Radabstellanlagen
 - Beschilderungsmängel

Führungsform

Auf fast allen Straßen wird der Radverkehr in Witzenhausen im Mischverkehr gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr geführt. Besonders auf Straßen mit hohen Kfz-Verkehrsmengen und Geschwindigkeiten ist das Fehlen einer Radverkehrsanlage als Mangel einzuordnen, darunter z.B. die L3237 Niester Straße/ Vor der Schanze, die B 451 An der Schlagd/ Schützenstraße/ Hinter den Teichhöfen und die L 3464 Am Stieg.

In der Altstadt stellen die fehlende Freigabe der Einbahnstraßen (Walburgerstraße, Stubenstraße und Am Brauhaus) für den Radverkehr in Gegenrichtung und die fehlende Freigabe des Philosophenwegs⁶⁸ für den Radverkehr Defizite dar.

Breite

Der Sonderweg entlang der Ermschwerder Landstraße hat für die gemeinsame Benutzung durch Fuß- und Radverkehr im Zweirichtungsverkehr mit 2,45m keine ausreichende Breite. Auch die Wege durch den Stadtpark haben mit einer aktuellen Breite von 2,00m keine ausreichende Breite für eine gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr.

Engstelle

⁶⁷ Steigung ist ab 6% als kritisch einzustufen, aufgrund der vorhandenen Datenlage (keine Differenzierung zwischen 5% und 6%) wird hingegen bereits ab einer Steigung von 5% ein Mangel dargestellt.

⁶⁸ Beschildert mit Zeichen 250 Durchfahrt verboten, ohne Freigabe

Witzenhausen

**Fuß- und Rad-
verkehrskonzept**

Juli 2026
September
2026

Im Verlauf des Werratal-Radwegs gibt es eine Engstelle östlich des Leher- und Lerngartens der Universität. Hier ist der gemeinsam von Fuß- und Radverkehr genutzte Weg lediglich 1,50m breit.

- **Abbildung 24:** Engstelle am Leher- und Lerngarten der Universität



Oberfläche und Zustand

Entlang des Analysenetzes sind die Straßen und Wege überwiegend in gutem Zustand. Nur der Parkweg ist in schlechtem Zustand.

Kopfsteinpflaster weist aufgrund seiner unebenen Oberfläche einen erhöhten Rollwiderstand auf und ist daher für die Radverkehrsführung wenig geeignet. Zudem besteht bei Nässe erhöhte Rutschgefahr, was das Unfallrisiko erhöht. Auf der Wegeverbindung an der Werra zwischen Werrabrücke und an der Fährgasse wurden Wegrandabbrüche festgestellt.

Querungsanlagen

Die Defizitanalyse der Querungsanlagen für den Radverkehr orientiert sich an der Analyse für den Fußverkehr, allerdings gelten im Radverkehr andere Ansprüche an die Dimensionierung der Aufstellflächen. I.d.R. sind Querungsanlagen für den Radverkehr nur von Bedeutung, wenn dieser im Seitenraum geführt wird oder im Rahmen von Radrouten Straßen queren muss. Im Untersuchungsgebiet sind die Lichtsignalanlagen am Platz der Partnerstädte und an der Kreuzung Schützenstraße / Ermschwerder Straße aufgrund ihrer Dimensionierung als verbesserungswürdig eingestuft. Die Breite der Mittelinseln Unter den Weinbergen Höhe Unter den Brückenbergen und am Kreisverkehr Unter den Weinbergen genügen nicht den Anforderungen des Radverkehrs.

Für die aus dem Norden über die Werrabrücke oder den Werratal-Radweg kommenden Radverkehr fehlt außerdem eine geeignete Quermöglichkeit in die Altstadt. Außerdem fehlt es an Quermöglichkeiten über die L 3238

Ermschwerder Landstraße auf Höhe Auf der Rothen Leithe/Werrastraße und über die Walburger Straße an der Kreuzung Hinter den Teichhöfen⁶⁹.

Witzenhausen

Fuß- und Rad- verkehrskonzept

Juli 2026

Unterführung

Die Unterführung am Brückenplatz stellt zwar eine sichere Quermöglichkeit über die B 451 im Sinne der Vermeidung von Unfällen dar, weist trotzdem Defizite auf.

Am südlichen Brückenkopf soll der Radverkehr von Norden kommend zunächst rechts auf „An der Schlagd“ abbiegen und dann die Rampe zur Unterführung nutzen, um in die Innenstadt zu gelangen. Diese Wegführung ist nicht intuitiv erfassbar und daher für ortsunkundige Radfahrer unklar.

Die Rampe zur Unterführung auf Seite der Innenstadt hat eine Engstelle. Diese erzeugt Konflikte zwischen allen Verkehrsteilnehmern, die auf Rampen angewiesen sind (Radverkehr, Menschen mit Kinderwagen, Rollstuhl oder Rollator etc.).

Radabstellanlagen

Wild abgestellte Fahrräder und ein hoher Auslastungsgrad bestehender Radabstellanlagen sind Indizien für den Bedarf an zusätzlichen Radabstellanlagen. Wild abgestellte Fahrräder finden sich besonders im Bereich der Altstadt, aber auch vor nahmobilitätsrelevanten Zielen wie zum Beispiel einer Fahrradwerkstatt.

Bei der Untersuchung sind im Bereich des Krankenhauses, der Universitätsmensa und dem Herkules-Supermarkt Vorderradhalter aufgefallen, die nicht oder kaum genutzt werden. Stattdessen werden die Fahrräder daneben wild abgestellt, oder quer davorgestellt, um den Rahmen anschließen zu können. Diese Radabstellanlagen sind daher als ungeeignet zu bewerten.

⁶⁹ Mit dem geplanten Kreisverkehr ist die Einrichtung von Fußgängerüberwegen (FGÜ) in Kombination mit Mittelinseln über die Fahrspuren geplant.

Witzenhausen

Fuß- und Rad- verkehrskonzept

Juli 2026
September
2026

Sonstige Mängel

Beleuchtung

Entlang des Werratal-Radwegs (Ermschwerder Landstraße) und der B 80 Unter den Weinbergen, sowie den Wirtschaftswegen in Richtung Unterrieden ist keine Beleuchtung vorhanden.

- **Abbildung 25:** Gemeinsamer Geh- und Radweg Werratal-Radweg ohne Beleuchtung (links), gemeinsamer Geh- und Radweg Unter den Weinbergen ohne Beleuchtung (rechts)



Unklare Verkehrssituationen

Der Seitenraum auf der westlichen Straßenseite An der Bohlenbrücke ist nicht eindeutig beschildert. Aus Norden kommend in Richtung Werrabrücke ist der Weg an der Kreuzung A.d. Bohlenbrücke – Unter den Weinbergen als Gehweg „Radverkehr frei“ (Zeichen 239 und Zusatzzeichen 1022-10) beschildert. An der Kreuzung A.d. Bohlenbrücke – Hinter dem Deich ist jedoch das Schild gemeinsamer Geh- und Radweg „Ende“ (Zeichen 240 und Zusatzzeichen 1012-31) aufgestellt, welches sich vermutlich auf die Beschilderung an der Kreuzung A.d. Bohlenbrücke – Mündenerstraße gemeinsamer Geh- und Radweg (Zeichen 240) bezieht. Der Radverkehr wird hier in beiden Richtungen auf der westlichen Straßenseite geführt. Die unklare Beschilderung ist als Defizit zu werten.

- **Abbildung 26:** Visualisierung Richtungsbezogene Beschilderung A.d. Bohlenbrücke westliche Straßenseite und Verortung fehlerhafte Beschilderung



Am Kreisverkehr Walburger Straße – Südbahnhofstraße ist am südlichen Arm des Knotens der Fußgängerüberweg vom Kreisverkehr abgerückt. Am Kreisverkehr befindet sich ein überfahrbare Fahrbahnteiler um das Ein- und Ausfahren

aus der Einfahrt (Walburger Straße 32) zu erleichtern. Diese Lösung sieht optische wie eine Mittelinsel aus, kann aber nicht als Mittelinsel genutzt werden, da der Gehweg auf der östlichen Straßenseite mit Pollern und einer Kette abgesperrt ist. (Abbildung 14)

Mangelhafte Altstadterreichbarkeit

Der Radverkehr, der auf der Werrabrücke von Norden kommend in Richtung Altstadt im Mischverkehr unterwegs ist, hat keine Möglichkeit, geradeaus in die Innenstadt zu fahren, sondern wird mit dem Verlauf der Bundesstraße B 451 westlich an der Altstadt vorbeigeführt. Im Bestand versuchen daher die Radfahrer entweder bei der nächsten Gelegenheit nach Süden in die Kniegasse abzubiegen, was durch das Verkehrszeichen 209 (vorgeschriebene Fahrtrichtung geradeaus) verboten ist, oder über die Werrabrücke zu schieben und die Unterführung zu nutzen. Doch auch bei Benutzung der Unterführung ergeben sich zwei weitere Problematiken. Zum einen können sich die verschiedenen Verkehrsteilnehmer aufgrund der scharfen Kurven nicht gut sehen, zum anderen ist der Rampenbereich Richtung Altstadt sehr schmal, so dass sich Radverkehr und Fußverkehr z.B. mit Kinderwagen nicht begegnen können.

Wegweisung

In der Altstadt gibt es bereits zahlreiche Wegweiser, die beispielsweise auf Sehenswürdigkeiten, Gastronomie, Hotels, den ZOB oder die Selbsthilfe-Fahrradwerkstatt hinweisen. Beschilderung in Richtung Krankenhaus oder Schwimmbad fehlen jedoch.

- **Abbildung 27:** lokale Wegweisung am Zollamtsplatz (links) und Am Kirchplatz (rechts)



5 Ziernetzdefinitionen

Auf Basis der definierten Analysenetze für den Fuß- und Radverkehr und der Ergebnisse der Bestands- und Defizitanalysen werden Ziernetze für den Fuß- und Radverkehr definiert. Die Netze orientieren sich an der Richtlinie für integrierte Netzgestaltung (RIN).

Für die Ziernetze – insbesondere auf den Hauptnetzen für den Fuß- und Radverkehr – sollen durchgängige, attraktive und alltagstaugliche Führungen auf den wichtigen Verbindungen angeboten werden. Dadurch soll die Attraktivität dieser Verkehrsarten erhöht und eine Zunahme des Fuß- und Radverkehrs erreicht werden.

5.1 Fußwegenetz

5.1.1 Anforderungen an ein Alltags-/ Fußverkehrsnetz

Ein Fußverkehrsnetz muss Verbindungs- und Erschließungsfunktionen erfüllen und Aufenthaltsqualität bieten. Die Richtlinie für integrierte Netzgestaltung definiert die folgenden Aspekte für die Netzgestaltung zur Förderung des Fußverkehrs:

- kurze, barriere- und umwegfreie Wege zu alltäglichen Zielen wie Arbeitsstätten, Ausbildungsstätten und Kindergärten, Versorgungs- und Freizeiteinrichtungen und Haltestellen
- angemessene Verdichtung im Einzugsbereich der alltäglichen Ziele, vor allem von Haltestellen
- verkehrliche und soziale Sicherheit
- attraktive und ausreichend breite Gehwege

Das Netz soll dabei barrierefrei sein und aus zusammenhängenden Gehwegen mit möglichst kurzen Unterbrechungen (z.B. kurze Wartezeiten an Lichtsignalanlagen) bestehen, die sich an den Hinweisen zur Gestaltung von Fußverkehrsanlagen orientieren. Zudem soll es entlang des Netzes zu möglichst geringen Beeinträchtigungen durch Kfz-Verkehr (Abgase, Lärm) oder Radverkehr kommen.

In der RIN wird zwischen freizeitbezogenem Fußverkehr, außerhalb bebauter Gebiete und alltäglichem Fußverkehr, innerhalb bebauter Gebiete, unterscheiden.

5.1.2 Hierarchisierung des Fußverkehrsnetzes

Witzenhausen

Fuß- und Radverkehrs-konzept

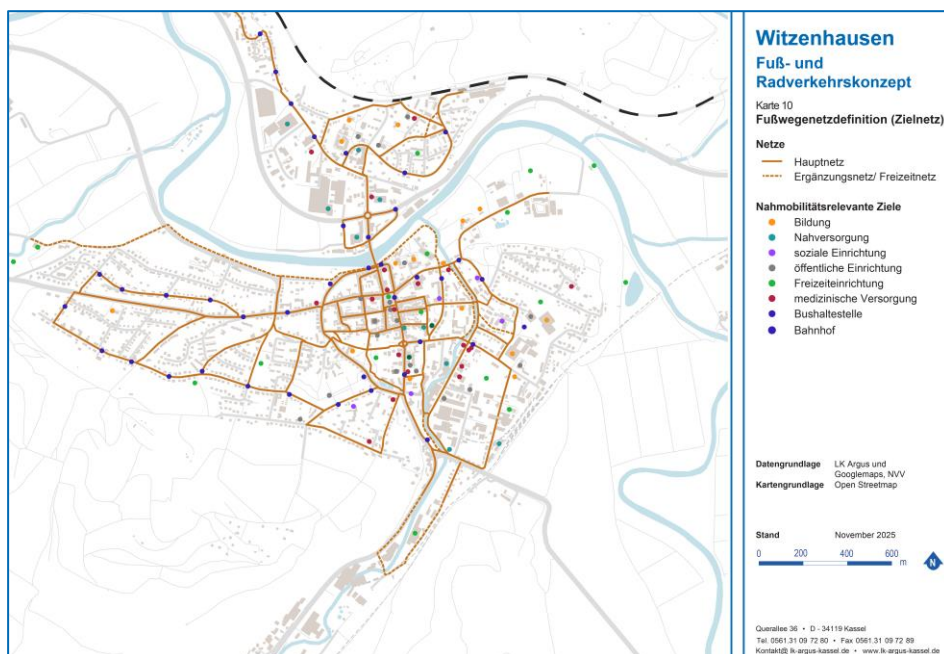
Juli 2026

Das Fußverkehrsnetz ist nach der Bedeutung der Verbindungen für den Fußverkehr unterteilt und unterscheidet in ein Haupt- und ein Ergänzungs-/ Freizeitnetz. Das Hauptnetz verbindet nahmobilitätsrelevante Ziele wie beispielsweise wichtige Arbeitsstätten, Versorgungseinrichtungen, Schulen, Freizeiteinrichtungen, Seniorenheime sowie den Bahnhof und zentrale Bushaltestellen. Es stellt eine möglichst direkte Verbindung zwischen Quellen und Zielen her und dient als Basis für die Maßnahmenkonzeption.

Das Ergänzungsnetz umfasst Verbindungen außerhalb des bebauten Gebiets (Fußgänger im Freizeitverkehr) und innerstädtische alternative Kfz-freie Verbindungen parallel zum Hauptnetz. Auf diesen innerstädtischen Alternativrouten ist aufgrund fehlender sozialer Kontrolle von einer Nutzung tagsüber auszugehen, wohingegen nachts eine der Hauptroute gewählt wird.

Das Fußwegenetz stellt auf gesamtstädtischer Ebene das Grundgerüst für einen sicheren, alltagstauglichen Fußverkehr dar und ermöglicht eine umwegfreie Wegeführung.

● Karte 10: Zielnetz Fußverkehr



(Hochauflösende Karte im Anhang)

5.2 Radwegenetz

5.2.1 Anforderungen an ein Radverkehrsnetz

Die Anforderungen an Radverkehrswege für den Alltagsradverkehr und für den touristischen Radverkehr unterscheiden sich in Bezug auf die Führung und die Ausbildung von Radverkehrswegen und können zwischen gleichen Quellen und Zielen gebündelt oder getrennt verlaufen.

Auf Routen des Alltagsverkehrs verkehren Berufs-, Ausbildungs-, Freizeit- und Einkaufsverkehr, die Verbindungs- und Erschließungsfunktion liegt hier im Vordergrund. Durch ein gutes Alltagsnetz soll der Radverkehr für tägliche Fahrten im Rahmen der Möglichkeiten konkurrenzfähig zum Kfz-Verkehr sein. Dabei ist das wichtigste Kriterium für die Angebotsqualität die Minimierung des Kraftaufwandes in Bezug auf Umwege und Steigung sowie Störungen und Sicherheit.

Auf Routen des touristischen Radverkehrs werden besondere Anforderungen an die Attraktivität der Wegeführung gestellt.

Diese und weitere Anforderungen an das Alltags-Radverkehrsnetz sind im Folgenden kurz benannt:

- Schaffung eines zusammenhängenden Netzes mit Integration vorhandener Netze (z.B. Radfernwege, Freizeitrouten)
- Bündelung von Zielen an den Routen
- möglichst direkte, einprägsame sowie steigungsarme Verbindungen⁷⁰
- durchgängig befahrbare Routen
- komfortable, störungsfreie Befahrbarkeit (Belag, stoßfreie Übergänge, keine Schäden, Bewuchs, Winterdienst)
- qualitativ gute Radverkehrsanlagen (Wahrung der Verkehrssicherheit)
- soziale Kontrolle (mindestens Beleuchtung)
- soweit möglich bevorrechtigt oder mit geringen Wartezeiten
- wenn möglich verkehrsarme Führung (unter Wahrung der Direktheit und Anbindung von Zielen)
- angepasste Kurvenradien bei anzunehmenden höheren Geschwindigkeiten (z.B. an Gefällestrecken)

⁷⁰ Die Erforderlichkeit steigungsarmer Verbindungen verliert durch Elektromobilität an Bedeutung

- Berücksichtigung der verschiedenen Radfahrtypen (z.B. Kinder, Rentner, Sportler)
- Berücksichtigung besonderer Bedürfnisse (z.B. E-Bikes, Pedelecs, Lastenräder, Anhänger)

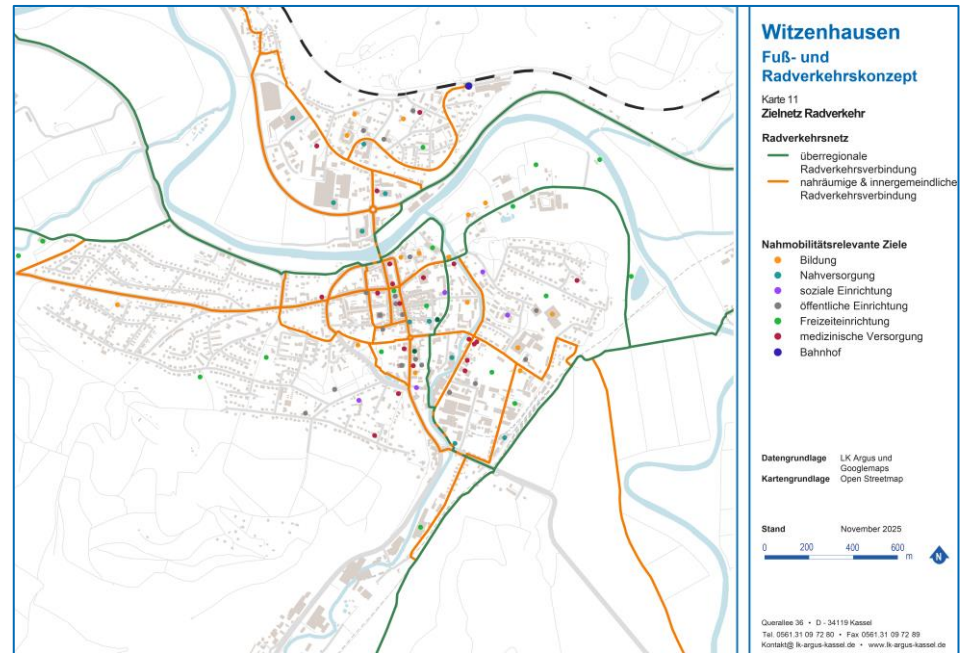
5.2.2 Hierarchisierung des Radverkehrsnetzes

Das Radverkehrsnetz wurde größtenteils aus dem Radverkehrskonzept Witzenhausen 2010 übernommen und durch das Radverkehrskonzept des Werra-Meißner-Kreises und die geplante Radverkehrsführung durch den Stadtpark ergänzt. Das Grundprinzip der Netzdefinition ist die Verknüpfung von Quellen und Zielen unter Maßgabe der Anforderungen des Radverkehrs. Für den Radverkehr sind die gleichen innergemeindlichen nahmobilitätsrelevanten Ziele berücksichtigt wie für den Fußverkehr. Darüber hinaus sind auch zentrale Orte im Umland berücksichtigt. Das Radnetz für die Kernstadt fügt sich damit in das (über-) regionale Radverkehrsnetz ein.

In der Radnetzdefinition für die Altstadt von Witzenhausen wird in Anlehnung an die RIN zwischen überregionalen Radverkehrsverbindungen und nahräumigen/ innergemeindlichen Radverkehrsverbindungen unterschieden:

- die überregionalen Radverkehrsverbindungen umfassen die touristischen Freizeitrouten Werratal-Radweg, Herkules-Wartburg-Radweg und die Verbindungen zwischen den Stadtteilen und der Kernstadt Witzenhausens
- die nahräumigen und innergemeindlichen Radverkehrsverbindungen bieten ergänzende Verbindungen innerhalb der Kernstadt / Altstadt an.

● **Karte 11: Zielnetz Radverkehr**



(Hochauflösende Karte im Anhang)

6 Maßnahmenkonzeption

Witzenhausen

Fuß- und Rad- verkehrskonzept

Juli 2026

Zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs in Witzenhausen ist die Verbesserung der Bedingungen für diese Verkehrsarten erforderlich. Hierfür gilt es, die erfassten Defizite entlang der festgelegten Zielnetze sukzessive durch geeignete Maßnahmen zu beheben und den Anforderungen an attraktive und alltagsgerechte Fuß- und Radwegenetze gerecht zu werden.

Bei der Maßnahmenentwicklung wird angestrebt, zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs, eine ausgewogene Berücksichtigung aller Nutzungsansprüche an den Verkehrsraum zu gewährleisten.

6.1 Fußverkehr

Für das entwickelte Netz werden Handlungsempfehlungen ausgearbeitet, mit denen die ermittelten Defizite abgestellt werden können. Zentrale Inhalte der Maßnahmenkonzeption sind dabei:

- Schaffung eines sicheren, bequemen und intuitiv erfassbaren Fußwegenetzes mit direkten Wegen zwischen den wichtigsten Quellen und Zielen des Alltags durch
 - Ergänzung von Gehwegen zur Schließung von Netzlücken und Gehwegverbreiterungen
 - Ergänzung von Querungshilfen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit
 - Beseitigung von temporären Gehwegengstellen durch Rückschnitt der Vegetation
 - Beleuchtung
- Optimierung der Fußwege und Querungen unter Berücksichtigung der Barrierefreiheit durch
 - Verbesserung der Gehwegoberfläche
 - Gehwegabsenkung an Kreuzungen
 - Barrierefreie (Um-) Gestaltung von Querungsanlagen
- Eindeutigere Markierung von Fußwegen durch Anpassung der Beschilderung

6.1.1 Vorschläge zu allgemeinen Grundsatzmaßnahmen

Wiederherstellung einer ebenen Gehwegoberfläche

Eine ebene, trittsichere Gehwegoberfläche ist eine Grundanforderung an Gehwege und soll daher auf allen Gehwegen, insbesondere denen, die im Zuge des Glasfaserausbaus nun teilweise geschottert sind, wieder hergestellt werden.

Bordabsenkungen

Um die Barrierefreiheit im Netz zu gewährleisten, sollte eine flächendeckende Bordabsenkung an allen Übergängen angestrebt werden. Eine Bordhöhe von 3,00cm kann in der Praxis bereits zu Schwierigkeiten bei der Erstastbarkeit und der Überrollbarkeit führen. An Querungsanlagen innerorts empfiehlt sich daher die Ausgestaltung mit differenzierter Bordhöhe (Nullabsenkung und 6 cm Bordhöhe).

Auch an ungesicherten Querungsstellen soll, bei einer erhöhten Nutzung durch Personen mit Mobilitäts- oder anderer Einschränkungen, eine differenzierte Bordhöhe angestrebt werden.

Rückschnitt der Vegetation

Der Rückschnitt von Hecken und sonstiger Vegetation ist eine turnusmäßige Aufgabe, die gewährleisten soll, dass Geh- und Verkehrswege nicht überwuchern und unbenutzbar werden. Damit ist der Rückschnitt ein wichtiges Kriterium für den Nutzungskomfort.

Die Stadt soll daher den Heckenrückschnitt auf den eigenen Grundstücken regelmäßig wahrnehmen und bei Bedarf auch Anwohner auf ihren Heckenrückschnitt hinweisen.

Steigerung der Aufenthaltsqualität

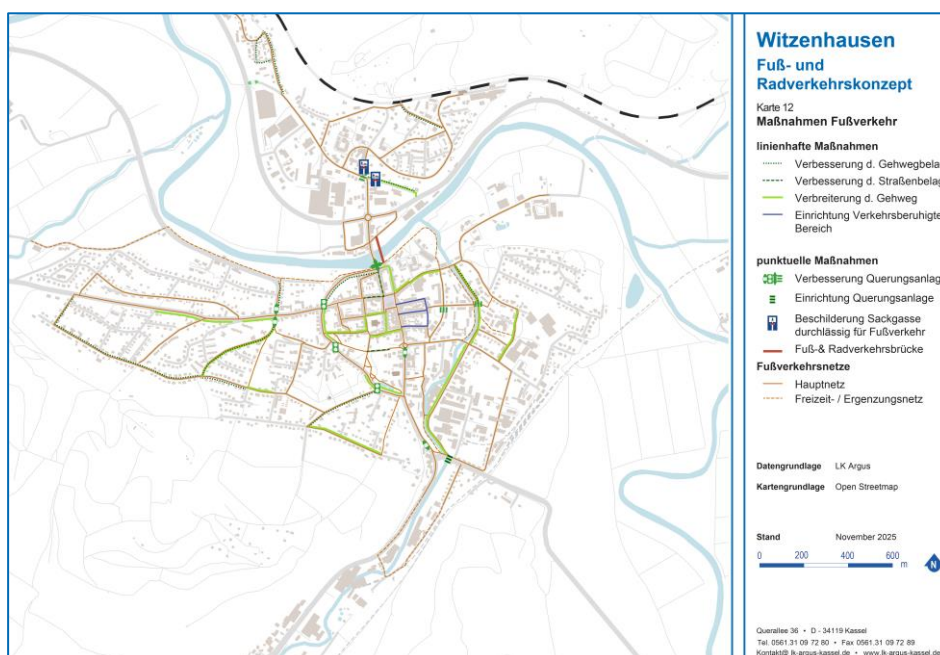
Für einen attraktiven öffentlichen Raum sind, neben der Funktionalität die Gestaltung und Aufenthaltsqualität von besonderer Relevanz. Ergänzung von grüner (Grünflächen und Begrünung) und blauer Infrastruktur (Gewässer oder Brunnen) und Möblierung kann dies erreichen. Dabei sind die Anforderungen, die die verschiedenen Altersgruppen an den öffentlichen Raum stellen zu berücksichtigen. Dies umfasst u.a. Bänke zum Ausruhen für Senioren, konsumfreie Zonen (Tische und Bänke im öffentlichen Raum, ohne Konsumzwang) und Spielmöglichkeiten für Kinder.

Ziel soll sein, die Aufenthaltsqualität an zentralen Plätzen wie der Altstadt weiter zu steigern. Der Nachhaltigkeitsfahrplan 2030 sieht diesbezüglich ein grünes Band vor, welches verschiedene Ziele in der Altstadt verbindet, sowie die ansprechende Gestaltung der Eingänge in die Innenstadt (Zollamtsplatz und Erm-schwerder Straße). Dabei sollen die oben beschriebenen Prinzipien berücksich-tigt werden.

Neben diesen konkreten Zielen soll auch dezentral die Qualität der öffentlichen Räume beispielsweise durch Verschattung und Sitzmöbel gesteigert werden. Dies betrifft z.B. das Umfeld des Bahnhofs oder der Bushaltestellen, wo von ei-ner erhöhten Aufenthaltsdauer auszugehen ist.

6.1.2 Konkrete Maßnahmenempfehlungen

● Karte 12: Maßnahmenempfehlungen für den Fußverkehr



(Hochauflösende Karte im Anhang)

Verbreiterung von Gehwegen

An einigen Straßen gibt es aktuell keine ausreichend breiten Gehwege. Ziel ist jedoch, dass an allen Straßen im Hauptnetz des Fußverkehrs auf mindestens einer Straßenseite einen ausreichend breiten Gehweg (von $\geq 1,80\text{m}$) vorhanden ist, insbesondere entlang von Straßen mit erhöhtem Fußverkehrsaufkommen (z.B. Altstadt, Schulumfeld, Universität, Umfeld von ÖPNV-Haltestellen).

Dafür müssen bestehende Gehwege verbreitert werden. Da der Straßenraum jedoch begrenzt ist, muss die Verbreiterung von Gehwegen für jede Straße

Witzenhausen

**Fuß- und Rad-
verkehrskonzept**

Juli 2026
September
2026

einzelnen abgewogen werden, da es dadurch zu Verschlechterungen für andere Verkehrsarten kommen kann. An solchen Stellen muss im Detail geklärt werden, ob die Maßnahme möglich ist.

Zudem sollen diese Wege alltagstauglich ausgestaltet sein. Dafür müssen sie die Anforderungen an Barrierefreiheit und Beleuchtung erfüllen und möglichst direkte Wegeverbindungen ermöglichen.

Im Folgenden werden nur Maßnahmenempfehlungen zur Verbreiterung von Gehwegen aufgeführt, wenn auf beiden Straßenseiten die Gehwege schmaler als 1,80m sind, dort wird ein einseitiger Ausbau vorgeschlagen. Mit besonderer Priorität sollen dabei die Gehwege entlang von Schulwegen, entsprechend Schulwegeplan, verbreitert werden.

Der Schulwegeplan empfiehlt die Verbreiterung der Gehwegeninfrastruktur zur Kesperschule aufgrund der Nutzung der Gehwege mit dem Fahrrad durch Kinder unter 10 Jahren.

Im Folgenden sind die empfohlenen Gehwegverbreiterungsmaßnahmen nach ihrer Priorität aufgelistet.

Mit der höchsten Priorität sollen dabei Gehwege auf Schulwegen⁷¹ entlang von Hauptverkehrsstraße verbreitert werden:

- Niester Straße/Vor der Schanze (südliche Straßenseite, Paradiesweg bis Thüringer Straße)
- B 451 Hinter den Teichhöfen
 - nördliche Straßenseite, Am Frauenmarkt bis Walburger Straße
 - südliche Straßenseite, ZOB bis Am Frauenmarkt
- B 451 Schützenstraße (östliche Straßenseite, Ermschwerder Straße bis Oberburgstraße)

In der zweiten Priorität liegen Gehwege auf Schulwegen entlang von Nebenstraßen und Tempo-30-Zonen in der Altstadt mit einer hohen Dichte nahmobilitätsrelevanter Ziele und/oder Straßen direkt an Schulen anliegend

- Oberburgstraße (südliche Straßenseite, Schützenstraße bis Am Kirchplatz)
- Am Kirchplatz (jeweils die kirchenabgewandte Straßenseite Marktgasse bis Philosophenweg)
- Am Brauhaus/ Kespermarkt (südliche Straßenseite Philosophenweg bis Walburger Straße)

⁷¹ Liegen nur für die Kesperschule vor

- Marktgasse (prüfen welche Straßenseite besser geeignet ist)
- Stubenstraße (prüfen welche Straßenseite besser geeignet ist)
- Steinstraße (nördliche Straßenseite, Stubenstraße bis Einfahrt Universität)
- Jahnstraße* (westliche Straßenseite, Am Johannisberg bis Südbahnhofstraße)
- Drießenstraße (östliche Straßenseite, Steinstraße bis Südbahnhofstraße)

Die dritte Priorität erhalten Gehwege auf Schulwegen entlang von Nebenstraßen und Tempo-30-Zonen außerhalb der Altstadt:

- Am Eschbornrasen (westliche Straßenseite, Südbahnhofstraße bis Am Stieg)
- Thüringer Straße (östliche Straßenseite, Vor der Schanze bis Wolfshecke)
- Wartenbergstraße (nördliche Straßenseite, Fliederweg bis Erikaweg)
- Conrad-Bischoff-Weg (nördliche Straßenseite, Am Frauenmarkt bis Steingasse)

Ausweitung verkehrsberuhigter Bereich

In der östlichen Altstadt im Bereich Carl-Ludwig-Straße, Mülhstraße, Obere Mülhstraße, Gelsterstraße sind die Gehwege zu schmal und eine Verbreiterung ist aufgrund der beengten Verhältnisse nicht möglich. Aus diesem Grund wird empfohlen, die vier genannten Straßen als verkehrsberuhigten Bereich auszuweisen und entsprechend den Anforderungen auszubauen. In der Regel ist hierfür ein ebenerdiger Ausbau der Straßen erforderlich.⁷² Wenn das Parken dort weiterhin möglich sein soll, müssten außerdem die Parkplätze markiert oder durch Pflasterwechsel gekennzeichnet werden.

Als alternative kurzfristige Maßnahme kann zunächst ein Fußgängerüberweg im Bereich der kartierten Engstelle über die Gelsterstraße in Richtung Gartenstraße angelegt werden.

⁷² Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) vom 26. Januar 2001, in der Fassung vom 3. April 2025 (BAnz AT 09.04.2025 B2) und in der Fassung vom 27. Februar 2025 (BAnz AT 10.03.2025 B6):
„Die mit Zeichen 325.1 gekennzeichneten Straßen oder Bereiche müssen durch ihre besondere Gestaltung den Eindruck vermitteln, dass die Aufenthaltsfunktion überwiegt und der Fahrzeugverkehr eine untergeordnete Bedeutung hat. In der Regel wird ein niveaugleicher Ausbau für die ganze Straßenbreite erforderlich sein.“

Witzenhausen

Fuß- und Rad-

verkehrskonzept

Juli 2026September

2026

Fuß- und Radverkehrsbrücke

Den Ansprüchen des Fußverkehrs angemessen dimensionierte Gehwege lassen sich auch der bestehenden Werrabrücke nicht realisieren und machen daher ein eigenständiges Brückenbauwerk nötig. Dieses soll möglichst in der Nähe der bestehenden Brücke errichtet werden, da dies den real genutzten Fußwegebeziehungen entspricht und die relevanten Ziele am direktesten verbindet. Ein geeigneter Standort liegt östlich der historischen Werrabrücke, in Verbindung zwischen dem östlichen Ausgang der Unterführung (Werratal-Radweg) und dem Parkplatz an der Bohlenbrücke auf der nördlichen Flussseite.

Verbesserung des Gehwegbelags

Neben den durch Baumaßnahmen verursachten Mängeln des Gehwegbelags soll dieser auch dort erneuert werden, wo er starke Abnutzungserscheinungen wie beispielsweise Schlaglöcher zeigt.

Auf folgenden Straßenabschnitten im Untersuchungsgebiet wird die Verbesserung des Gehwegbelags vorgeschlagen:

- An der Schlagd (östliche/südliche Straßenseite Brückenstraße bis Ermschwerder Straße)
- Drießenstraße (östliche Straßenseite Am Steintor bis Gartenstraße)
- Am Frauenmarkt (südöstliche Straßenseite Hinter den Teichhöfen bis Conrad-Bischoff-Weg)
- Thüringer Straße (östliche Straßenseite Vor der Schanze bis Wolfshecke)
- Obere Ellenbergstraße (nördliche Straßenseite Grabenstraße bis Thüringer Straße)
- Wolfshecke (Thüringer Straße bis Fliederweg)
- Am Weidengraben (östliche Straßenseite Ermschwerder Landstraße bis V.d. Schanze)
- Mündener Straße (südliche, östliche Straßenseite, Bachstraße bis Mündener Straße 26), Bachstraße, Schulstraße
- Sudetenstraße (südliche Straßenseite Berlepschweg bis Nordbahnhofstraße)

Auf den folgenden Straßen, bei denen der Fußverkehr auf der Fahrbahn geführt wird, wird die Verbesserung des Fahrbahnbelags vorgeschlagen:

- Parkweg (Durchfahrtsverbot, Anlieger frei)

- Fußgängerzone Brückenstraße (Stubenstraße bis Am Markt)⁷³
- Fußgängerzone Ermschwerder Straße (Kniegasse bis Am Markt)⁷³

Verbesserung und Einrichtung von Querungsmöglichkeiten

Zur Steigerung der Verkehrssicherheit für den Fußverkehr und der Ermöglichung direkter Wegeverbindungen sollen neue Querungsanlagen eingerichtet und bestehende Fußgängerquerungen, die Defizite aufweisen, verbessert werden.

Auf dieser Grundlage der in Kapitel 4.1.3 beschriebenen Herleitung wird empfohlen eine Querungsanlage über die Straße am Stieg auf Höhe im kleinen Felde zu schaffen.

Bei der Verbesserung von Querungsanlagen geht es u.a. um die Schaffung von Barrierefreiheit mit der flächendeckenden Einrichtung von Leitsystemen für Blinde und Sehbehinderte durch z.B. taktile Elemente, Bordabsenkungen und gute Sichtbeziehungen an den Querungsstellen. Außerdem sollen vorhandene Querungen einheitlich gekennzeichnet werden, gut erkennbar sein und die Distanzen zwischen den Querungen insbesondere im Umfeld von sozialen Einrichtungen möglichst kurz sein.

Auf folgenden Straßen im Untersuchungsgebiet wird die Verbesserung einer bestehenden Querungsanlage vorgeschlagen:

- Beseitigung der Poller am einseitig abgesperrten Fahrbahnteiler um die Nutzung als Mittelinsel zu dulden (Kreisverkehr an der Walburger Straße) (siehe Abbildung 14).
- Verbreiterung der zwei Mittelinseln im Kreuzungsbereich V.d. Schanze/Thüringer Straße, zusätzlich barrierefreier Ausbau (nördliche Mittelinsel baulich anlegen, taktile Leitstreifen, Nullabsenkung)
- Barrierefreier Ausbau der Mittelinsel über Mündener Straße Höhe der Einmündung auf die B 80 (taktile Leitstreifen auf der südlichen Seite der Einmündung nachrüsten)
- Verbreiterung der Mittelinsel über Walburger Straße auf Höhe der Haltestelle Ritzmühle
- Barrierefreier Ausbau der drei Lichtsignalanlagen (haptische und akustische Signale, taktile Leitstreifen, Nullabsenkung)

⁷³ Maßnahme bereits geplant

Witzenhausen

**Fuß- und Rad-
verkehrskonzept**

Juli 2026
September
2026

- Barrierefreier Ausbau des Fußgängerüberwegs über Mündener Straße/ Höhe Nordbahnhofsweg (taktile Leitstreifen, Nullabsenkung)
- Barrierefreier Ausbau des Fußgängerüberwegs über Ermschwerder Straße/ westl. Schützenstraße (taktile Leitstreifen, Nullabsenkung)
- Barrierefreier Ausbau des Fußgängerüberwegs über Drießenstraße Höhe Gartenstraße (taktile Leitstreifen, Nullabsenkung)
- Verbesserung der Querungsmöglichkeit zwischen Werrabrücke und Brückenstraße (Altstadt) durch:
 - Kurzfristig: Mittelmarkierung in der Unterführung: das kann verhindern, dass Radfahrende die engen Kurven schneiden und dabei mit dem Gegenverkehr kollidieren.⁷⁴
 - Langfristig sollte mit der Umwidmung der aktuellen Werrabrücke zu einer Fuß- und Radverkehrsbrücke eine oberirdische Querung der Stubenstraße/An der Schlagd angestrebt werden.

Die weiße Markierung des Fußgängerüberwegs über die Wickfeldtstraße südlich der Kreuzung mit der Gartenstraße ist bereits stark abgenutzt. Vom Bedarf einer Erneuerung der Markierung ist mittelfristig auszugehen.

Unterführung an der Werrabrücke

Um die Konfliktsituation zwischen Fuß- und Radverkehr in der Unterführung zu entschärfen können Piktogramme zum Hinweis auf Fußgänger, bzw. gegenseitige Rücksichtnahme (z.B. „Rücksicht macht Wege breiter“) auf den Boden aufgebracht werden.

Auf Seite der Altstadt sollte die Rampe verbreitert werden, um die Konfliktsituationen zwischen Fußverkehr mit Mobilitätseinschränkungen und dem Radverkehr zu entschärfen.

Eine den Ansprüchen des Fußverkehrs angemessene Querung der Werra ist nur über ein eigenständiges Brückenbauwerk oder die Umwidmung der aktuellen Brücke möglich. Aktuelle Planungen sehen eine neue Brücke für den Kfz-Verkehr, westlich der bestehenden Brücke vor. Wenn diese Brücke gebaut ist, stünde die historische Brücke als Fuß- und Radverkehrsbrücke zur Verfügung. In diesem Fall soll die Anbindung der Innenstadt für den Fuß- & Radverkehr

⁷⁴ Wird so beispielsweise im Verkehrssicherheitsprogramm 2030 – Handlungsleitfaden Radverkehr des Bundeslands Bayern empfohlen (siehe Bayerisches Staatsministerium des Innern, für Sport und Integration und Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (2023): Verkehrssicherheitsprogramm 2030 - Handlungsleitfaden Radverkehr, S. 19)

oberirdisch und nicht mehr durch die Unterführung organisiert werden, um Umwege zu vermeiden.

Witzenhausen

**Fuß- und Rad-
verkehrskonzept**

Juli 2026

Änderung der Beschilderung

Der Nordbahnhofsweg ist aus südlicher Richtung mit einem Sackgassenschild versehen. Es besteht jedoch im Bestand für den Fuß- und Radverkehr eine Durchlässigkeit, weshalb das Schild entsprechend ausgetauscht werden soll.

6.2 Radverkehr

Im folgenden Kapitel werden Maßnahmenvorschläge dargestellt, die geeignet sind, die in der Defizitanalyse identifizierten Mängel im Radverkehr zu beheben. Dabei werden u.a. Maßnahmenvorschläge des vorangegangenen Radverkehrskonzeptes fortgeschrieben.

6.2.1 Vorschläge zu allgemeinen Grundsatzmaßnahmen

Beleuchtung

Wie in Kapitel 4.2.2 dargestellt, trägt Beleuchtung von Radwegen ebenfalls zur Erhöhung des alltäglichen Nutzens bei. Zum Erhalt bzw. der Steigerung der sozialen Sicherheit sollte auf allen Radwegen – vor allem an den selbstständigen (Geh- und) Radwegen außerorts – eine Überprüfung der ortsfesten Beleuchtung stattfinden und ggf. eingerichtet werden.

Vor allem Berufsverkehre finden im Winterhalbjahr häufig noch bei Dunkelheit statt, sodass diese von einer guten Beleuchtung profitieren. Zum Schutz der Natur gibt es mittlerweile verschiedene Konzepte (z.B. Bewegungsmelder oder kleine Wegstrahler mit kleinem Lichtkegel), die für geringere Lichtverschmutzung sorgen und das Radfahren zum Erlebnis werden lassen.

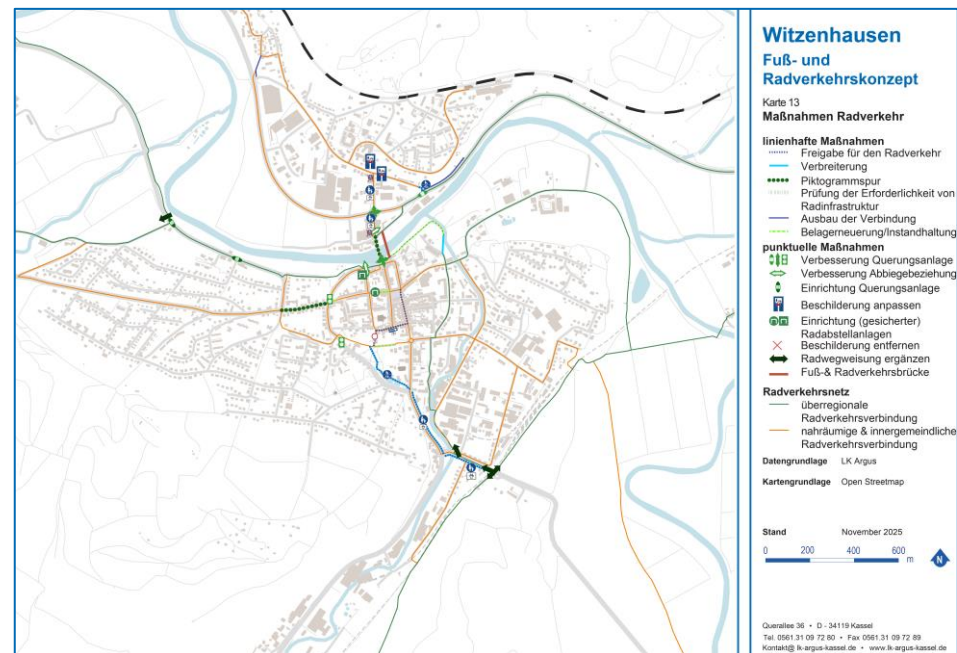
Verbesserung der Abstellmöglichkeiten für Fahrräder an relevanten Einrichtungen

Qualitätvolle und sichere Abstellanlagen sind auch an wichtigen Zielorten des Radverkehrs von hoher Bedeutung. Eine Verbesserung und Erweiterung der Radabstellanlagen an öffentlichen Gebäuden und Freizeiteinrichtungen (mit Schwerpunkt an der Universität, am Krankenhaus, an den Schulen (an der

Kesperschule)⁷⁵, an Supermärkten und am Freibad) soll in Zusammenarbeit mit den jeweiligen zuständigen Stellen angestrebt werden.

6.2.2 Konkrete Maßnahmenempfehlungen

- **Karte 13: Maßnahmenempfehlungen für den Radverkehr**



(Hochauflösende Karte im Anhang)

Ausbau/Verbreiterung von (Geh- und) Radwegen

Zur Einhaltung der Breitenstandards nach ERA ist es notwendig, bestehende Wege auszubauen. Dies ist in der Regel mit hohen Kosten verbunden, sodass die Maßnahmenvorschläge mit Wegeverbreiterung oft niedrige Prioritäten haben. Jedoch ist die Einhaltung der erforderlichen Breiten Voraussetzung zur Anordnung von (Geh- und) Radwegen und für ein konfliktfreies Vorankommen gerade auf gemeinsamen Geh- und Radwegen unerlässlich. Daher wird empfohlen, folgende Wege auszubauen:

- Wegeverbindung durch den Stadtpark (bereits geplant)
Diese Maßnahme geht einher mit der Umgehung des historischen Torbogens über das städtische Gelände, welches westlich angrenzt.
- Seitenraum entlang der B 451 Walburger Straße zwischen Am Stieg und Hinter den Teichhöfen (zusätzlich Freigabe für den Radverkehr)

- Seitenraum Am Stieg (südliche Straßenseite Walburger Straße bis am Sulzberg)
- Verbindungsweg zwischen Unter den Brückenbergen und Unter den Weinbergen (zusätzlich Freigabe für den Radverkehr)

Neben dem Ausbau bzw. der Verbreiterung bestehender Wege wird auch der Ausbau der folgenden „Trampelpfade“ vorgeschlagen

- in der Verbindung zwischen Einmündung Mündenerstraße/B 80 und Schulstraße/Bachstraße als gemeinsamer Geh- und Radweg
- Anlage eines Seitenraums (2,50m) an der nordwestlichen Straßenseite der B 80 Unter den Weinbergen, von der Durchwegung zwischen Unter den Brückenbergen und B 80 Unter den Weinbergen bis zur Wohnbebauung Unter den Weinbergen 5 und 7

Entlang des Werratal-Radweg zwischen Werrabrücke und Gelstermündung sind die folgenden Maßnahmen notwendig:

- Instandhaltungsmaßnahmen gegen Wegrandabbrüche
- Verbreiterung des Wegs an der Engstelle östlich des Lehr- und Lerngartens.

Schaffung von Radverkehrsinfrastruktur/ Markierung von Piktogrammketten

Werrabrücke

Die Werrabrücke bietet aufgrund ihrer Dimensionierung keine Möglichkeiten für eine gesicherte Radverkehrsführung. Aus diesem Grund ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit bereits auf 30 km/h begrenzt. Um den Radverkehr im Bestand im Mischverkehr weiter abzusichern und die Aufmerksamkeit des Kfz-Verkehrs für den Radverkehr zu erhöhen, wird das Aufbringen einer Piktogramm-kette auf der Werrabrücke empfohlen. Dabei handelt es sich um in gewissen Abständen (ca. alle 30-40 m) auf der Fahrbahn markierte Fahrradpiktogramme. Sie sollen zum einen die Aufmerksamkeit der Autofahrer erhöhen und das Bewusstsein dafür schaffen, dass Fahrräder auf der Straße fahren dürfen. Zum anderen sollen Radfahrende aktiv von den Gehwegen auf die Straße gelenkt werden. Sinnvoll ist dies insbesondere, wenn die Radverkehrsführung geändert wird und der Radverkehr statt im Seitenraum im Mischverkehr fahren sollen, oder bei beengten Straßenräumen, wo aufgrund der geringen Abmessungen keine regelkonforme Radverkehrsanlage angelegt werden kann. Das Forschungsprojekt „Radfahren bei beengten Verhältnissen – Wirkung von

Witzenhausen

**Fuß- und Rad-
verkehrskonzept**

Juli 2026September
2026

Piktogrammen und Hinweisschildern auf Fahrverhalten und Verkehrssicherheit⁷⁶ hat festgestellt, dass dies die objektive Verkehrssicherheit steigert, da die Unfalldichte deutlich zurück geht. Die im Rahmen des Forschungsprojekt befragten Radfahrenden gaben außerdem an, dass diese sich [im Mischverkehr] nach „dem Aufbringen der Piktogramme [...] signifikant sicherer als zuvor [fühlten]“⁷⁷. Dadurch fuhren mehr Radfahrer im Mischverkehr.

Die sicherste Lösung für den Fuß- und Radverkehr stellt jedoch eine Fuß- und Radverkehrsbrücke östlich der bestehenden Werrabrücke vom östlichen Ausgang der Unterführung zum Parkplatz Bohlenbrücke (Nordseite der Werra) dar.

Ermschwerder Straße

Der Radverkehr ist auf der Ermschwerder Straße ist in dem Bereich, wo die Landesstraßen L 3237 und L 3238 zusammenlaufen (zwischen Am Weidengraben und Schützenstraße) abzusichern. Aufgrund der Dimensionierung des Straßenraums ist hier keine Radverkehrsanlage möglich. Um den Radverkehr im Mischverkehr abzusichern wird eine Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h und das Aufbringen einer Piktogrammreihe, analog zu der Empfehlung für die Werrabrücke, empfohlen.

Verbesserungen der Oberflächen von Fahrbahnen und Wegen

Auf einigen Straßen und Wegen befindet sich der Straßenbelag in keinem guten Zustand. Der Parkweg ist hiervon besonders betroffen und soll daher mit der höchsten Priorität erneuert werden.

In der Altstadt ist zudem auf einigen Straßen wie der Ermschwerder Straße zwischen Kniegasse und Am Markt Kopfsteinpflaster verlegt. Hier wird der Austausch des Fahrbahnbelags empfohlen. Der Austausch des Kopfsteinpflasters ist in der Ermschwerder Straße bereits geplant.

Auch der Fahrbahnbelag Zu den Weinbergen und Unter den Brückenbergen, sowie im Kreuzungsbereich Ermschwerder Straße/An der Schlagd befindet sich in mangelhaftem Zustand und sollte bei Verschlechterung des Fahrbahnbelags ebenfalls ausgetauscht werden.

Um eine Verschmälerung der nutzbaren Breite auf der Wegeverbindung an der Werra zwischen Werrabrücke und an der Fährgasse durch Wegrandabbrüche zu vermeiden, sollen Instandhaltungsmaßnahmen durchgeführt werden.

⁷⁶ Koppers, A., Ruf, S., Gerlach, J., Leven, T., & Hagemeister, C. (2021). Radfahren bei beengten Verhältnissen – Wirkung von Piktogrammen und Hinweisschildern auf Fahrverhalten und Verkehrssicherheit. Kurzbericht. Verfügbar unter <https://www.svpt.uni-wuppertal.de/de/home/forschung/projekte/radfahren-bei-beengten-verhaeltnissen/> [letzter Zugriff 07.07.2025]

⁷⁷ Ebd. S. 21-22

Verbesserung der Querungsmöglichkeit

Witzenhausen

Fuß- und Radverkehrskonzept

Juli 2026

Zur Verbesserung der Querungsmöglichkeiten an übergeordneten Straßen im definierten Radverkehrsnetz werden folgende Maßnahmen empfohlen:

- Markierung eines Abbiegestreifens zur Verbesserung der Querung bzw. des Linksabbiegens auf der B 451 am nördlichen Brückenkopf der Werrabrücke



- Schaffung einer Abbiegemöglichkeit von der B 451 An der Schlagd in die Kniegasse
- Anpassung der Lichtsignalanlage über die B 451 An der Schlagd Höhe Ermschwerder Straße durch Verbreiterung der Aufstellfläche und Taster/ Berührungsdetektoren für den Radverkehr für eine attraktive Mitnutzung durch den Radverkehr
- Einrichtung einer Mittelinsel über die Ermschwerder Landstraße Höhe Auf der Roten Leithe; Für die Anwohnenden aus dem Quartier ist außerdem eine Querungsmöglichkeit in Form einer Mittelinsel über die L 3238 Ermschwerder Landstraße, um den Werratal-Radweg zu erreichen, auf Höhe der Werrastraße zu begrüßen.
- Vergrößerung der Aufstellflächen und Nullabsenkung der Mittelinsel über die B 80 Unter den Weinbergen Höhe Unter den Brückenbergen
- Verbesserung der Querungsmöglichkeit zwischen Werrabrücke und Brückenstraße (Altstadt) durch:
 - Mittelmarkierung in der Unterführung (ggf. zusätzlich mit Piktogrammen und Fahrtrichtungspfeilen): das kann verhindern, dass Radfahrende die engen Kurven schneiden und dabei mit dem Gegenverkehr kollidieren.⁷⁸

⁷⁸ Wird so beispielsweise im Verkehrssicherheitsprogramm 2030 – Handlungsleitfaden Radverkehr des Bundeslands Bayern empfohlen (siehe Bayerisches Staatsministerium des Innern, für Sport und Integration und Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (2023): Verkehrssicherheitsprogramm 2030 - Handlungsleitfaden Radverkehr, S. 19)

Witzenhausen

**Fuß- und Rad-
verkehrskonzept**

Juli 2026
September
2026

- Markierung von Piktogrammen zur gegenseitigen Rücksichtnahme in der Unterführung
 - Verbreiterung der Rampe zur Unterführung auf Seite der Altstadt
 - Einrichtung einer Fuß- und Radverkehrsbrücke östlich der bestehenden Werrabrücke
 - Langfristig sollte mit der Umwidmung der aktuellen Werrabrücke zu einer Fuß- und Radverkehrsbrücke eine oberirdische Querung der Stubenstraße/An der Schlagd angestrebt werden.
- Schaffung einer Radverkehrsfurt am Kreisverkehr an der B 80

Verbesserung der Abstellmöglichkeiten

Besonders im Bereich der Fußgängerzonen, sowie den Verkehrsknotenpunkten ZOB und dem Bahnhof wurden seit dem letzten Radverkehrskonzept attraktive Fahrradabstellanlagen geschaffen. Die Untersuchung hat gezeigt, dass jedoch auch abseits der Fußgängerzonen Fahrräder wild abgestellt werden. Die Einrichtung weiterer qualitätvoller Abstellmöglichkeiten in der Kniegasse und Walburger Straße sind daher zu empfehlen.

Da viele Anwohnende der Innenstadt mit dem Fahrrad unterwegs sind, in ihren Wohnungen jedoch nicht über geeignete Fahrradabstellanlagen verfügen, stellen diese ihre Räder häufig im Straßenraum ab. Daher können die Anwohnenden der Innenstadt von gesicherten Fahrradabstellanlagen in Form eines Fahrradparkhauses oder eines „Fahrradkäfigs“ etc. profitieren und nehmen bei entsprechender Angebotsqualität auch eine längere Distanz zwischen Wohnung und Fahrradabstellanlage in Kauf. Mögliche Orte für einen Standort eines Fahrradkäfigs“ könnte die Kniegasse sein (ehemaliger Standort der Fahrradboxen). Aber auch leerstehende Ladenflächen im Erdgeschoss eignen sich für eine Umnutzung zu einem Fahrradparkhaus.

Anpassung und Ergänzung der Wegweisung

Auf Grundlage des vorhandenen Radwegenetzes und der empfohlenen Wegeführung sind die folgenden Ergänzungen der vorhandenen Beschilderung notwendig:

- Werratal-Radweg an Ermschwerder Landstraße Höhe Auf der Roten Leithe: Verbindung Richtung Ellingerode und Kleinalmerode
- Am Sulzberg/ Am Stieg Beschilderung in Richtung Innenstadt über Walburger Straße/ Auf der Mühlengelster/ Am Eschbornrasen

Auch wichtige Ziele wie beispielsweise das Krankenhaus oder das Schwimmbad könnten in die lokale Wegweisung aufgenommen werden (siehe Abbildung 27).

Für eine bessere Orientierung im bestehenden Netz wird das Anbringen von Beschilderung, die die Anbindung der Innenstadt von der Werrabrücke durch die Unterführung erläutert, empfohlen.

Freigabe von Gehwegen für den Radverkehr

Die folgenden bestehenden, selbstständigen Wege und Gehwege im Zielnetz sollen durch entsprechende Verkehrsschilder für den Radverkehr freigegeben werden. Für die Freigabe ist es notwendig, diese entsprechend ERA auf ein Mindestmaß von 2,50 m zu verbreitern (siehe Maßnahmenvorschläge Kapitel Ausbau/Verbreiterung von (Geh- und) Radwegen).

- Gehweg Rad frei: Seitenraums entlang der Walburger Straße zwischen Am Stieg und Hinter den Teichhöfen und Freigabe für den Radverkehr (Verbreiterung notwendig)
- Gehweg Rad frei: Seitenraum Am Stieg (südliche Straßenseite Walburger Straße bis am Sulzberg) (Verbreiterung notwendig)
- Verbindungsweg zwischen Unter den Brückenbergen und Unter den Weinbergen (Verbreiterung notwendig); Außerdem soll an der Kreuzung An der Bohlenbrücke/Unter den Brückenbergen auf die Durchlässigkeit der Sackgasse für den Fuß- und Radverkehr hingewiesen werden (Zeichen 357-50).

Öffnung von Einbahnstraßen

Grundsätzlich soll der Radverkehr Einbahnstraßen in beide Richtungen nutzen können, sofern Sicherheitsgründe nicht dagegensprechen.

Eine erforderliche Mindestbreite für die Gewährleistung der sicheren Begegnung von Kfz-Verkehr und Radverkehr gibt es nur noch für Einbahnstraßen mit Linienbusverkehr und stärkerem Lkw-Verkehr. Diese beträgt 3,50m. Nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA⁷⁹) eignen sich Fahrgassen ab 3,00m bei ausreichenden Ausweichmöglichkeiten für eine sichere Begegnung zwischen Kraftfahrzeugverkehr und Radverkehr.

Im vorangegangenen Radverkehrskonzept wurde eine einheitliche Lösung im Altstadtbereich Witzenhausens für die Öffnung von Einbahnstraßen angestrebt. Eine Ausnahme bildet dabei die Stubenstraße, da dort aufgrund der

⁷⁹ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Straßenentwurf, Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, ERA, Ausgabe 2010

Witzenhausen

Fuß- und Rad-

verkehrskonzept

Juli 2026September

2026

Verkehrsbelastung und der Fahrbahnbreite eine Begegnung von Kfz-Verkehr und Radverkehr nicht sicher möglich ist.

Die Einbahnstraßenöffnungen wurden überwiegend umgesetzt, lediglich eine Umsetzung in der Straße Am Brauhaus und Walburger Straße steht aus. Eine Umsetzung ist weiterhin anzustreben. An der Walburger Straße ist eine Öffnung der Einbahnstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung nur durch Verzicht auf die straßenbegleitenden Parkplätze möglich.

Öffnung von Straßen mit Fahrverbot für den Radverkehr

Der Philosophenweg, der die Verbindung zwischen der Altstadt (Am Brauhaus) und dem Stadtpark (Parkweg) bildet, kann gemäß heutiger Beschilderung (Verbot für Fahrzeuge aller Art, Zeichen 250 StVO) vom Radverkehr nicht genutzt werden. Der Parkweg, an den der Philosophenweg anbindet, ist über die Ausnahmeregelung (Zeichen 1022-10 StVO) für Radverkehr freigegeben. Diese Regelung soll für den Philosophenweg übernommen werden.

Änderungen in der Beschilderung

Der straßenbegleitende Weg An der Bohlenbrücke ist derzeit richtungsdifferenziert als gemeinsamer Geh- und Radweg und als Gehweg Radverkehr frei ausgewiesen. Eine einheitliche Beschilderung als Gehweg Radverkehr frei (Zeichen 239 StVO und Zusatzzeichen 1022-10 StVO) wird empfohlen. Damit wird dem Radverkehr die Wahlmöglichkeit zwischen Benutzung des straßenbegleitenden Weges oder der Straße gegeben.

Die Beschilderung „gemeinsamer Geh- und Radweg Ende“ nördlich der Kreuzung An der Bohlenbrücke/ Hinter dem Deich soll entfernt werden.

Die Straße Unter den Brückenbergen ist an der Kreuzung der Mündener Straße als Sackgasse beschildert. Dort soll die Durchlässigkeit der Sackgasse für den Fuß- und Radverkehr beschildert werden.

In den folgenden Fällen sind Einbahnstraßen in Gegenrichtung für den Radverkehr freigegeben, jedoch ist das Einbiegen in die Einbahnstraßen durch andere Verkehrsschilder nicht zulässig. Daher wird empfohlen das Abbiegen für den Radverkehr zu ermöglichen:

- Linksabbiegen von der B 451 An der Schlagd in Kniegasse
- Linksabbiegen vom DITSL-Parkplatz in die Steinstraße

7 Integriertes Gesamtkonzept

Witzenhausen

Fuß- und Radverkehrskonzept

Juli 2026

Im Folgenden werden die Maßnahmenempfehlungen für den Fuß- und Radverkehr des Kapitel 6 zu 7 integrierten Maßnahmenbündeln zusammengefasst. Ein Maßnahmenbündel ergibt sich aus räumlich nah beieinander liegenden Maßnahmen des Fuß- und Radverkehrs die Synergien bei der Umsetzung ergeben. Nicht alle Maßnahmenempfehlungen sind in die Maßnahmenbündel integriert.

Die Darstellung erfolgt in Form von Steckbriefen und enthält

- die Problembeschreibung
- eine Auflistung der Einzelmaßnahmen
- die wesentlichen Umsetzungsbausteine
- eine Auflistung der beteiligten Akteure
- eine Kostenschätzung
- die Fördermöglichkeiten (Förderquote),
- die Priorisierung des Maßnahmenbündels und
- den Umsetzungszeitraum

Die Problembeschreibung umfasst eine Aufzählung der verschiedenen Problemlagen, die im Bestand ermittelt wurden. Zur besseren Übersicht und Verknüpfung zwischen der Problembeschreibung und den Einzelmaßnahmen werden die einzelnen Probleme durchnummeriert (P1, P2, usw.). Die Einzelmaßnahmen schlüsseln im Folgenden auf, gegen welche Problemlagen sie wirken.

Die Einschätzung der Kosten erfolgt in den folgenden Schritten:

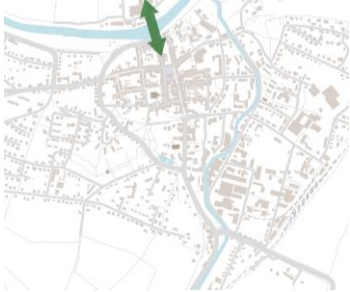
Beschilderungen (<1.000 €):	€ € € € €
Markierung (1.000-10.000 €):	€ € € € €
Umbaumaßnahmen (10.000-99.000 €):	€ € € € €
Umbaumaßnahmen (100.000-500.000 €):	€ € € € €
Umbaumaßnahmen (>500.000 €):	€ € € € €

Die Priorisierung setzt sich aus der Bedeutung des betroffenen Bereichs (Zentralität der Lage des Maßnahmenbündels), dem Nutzen der Maßnahmenumsetzung (Grad der Verbesserung), dem möglichen Umsetzungszeitraum und den groben Kosten zusammen.

Der Umsetzungszeitraum ist in den 3 Dringlichkeitsstufen (kurz-, mittel- und langfristigen) dargestellt.

7.1 Werrabrücke

● **Tabelle 5:** Maßnahmenbündel Werrabrücke

	
Problem- beschreibung	Die historische Werrabrücke stellt ein Nadelöhr im Stadtgebiet dar. Aktuell ist sie die einzige Verbindung zwischen dem nördlich der Werra gelegenen Teil der Kernstadt und dem südlichen Teil (u.a. Altstadt), die sich alle Verkehrsarten teilen. P1: Die Gehwege auf der Brücke sind schmal (<1,80m). Der Radverkehr nutzt die Gehwege ebenfalls, soll aber schieben. P2: Der Radverkehr wird im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt, bei einer hohen Verkehrsbelastung von 8.070 Kfz/24h⁸⁰. P3: Es ist keine oberirdische Querung der B 451 am Brückenplatz für den Fuß- und Radverkehr vorgesehen, stattdessen soll der Radverkehr Am südlichen Brückenkopf von Norden kommend, zunächst rechts auf „An der Schlagd“ abbiegen und dann die Rampe zur Unterführung nutzen, um in die Innenstadt zu gelangen; dem Fußverkehr steht zwar eine Treppe zur Verfügung, um Umwege zu vermeiden, Personen mit Kinderwagen, Rollstuhl etc. müssen einen längeren Weg über die Rampe in Kauf nehmen. P4: Die Wegeführung für den Radverkehr, aus dem Norden kommend, in die Innenstadt ist nicht intuitiv erfassbar und daher für ortsunkundige Radfahrer unklar. P5: Es entstehen Konfliktsituation im Seitenraum, wenn die Radfahrer, aus Norden kommend, in Richtung Unterführung den Gehweg an der Bushaltestelle „Witzenhausen Brückenstraße“ queren. P6: Schlechte Sichtbeziehungen in der Unterführung erzeugen Konfliktsituationen zwischen dem Fuß- und Radverkehr. P7: Das Nadelöhr an der Rampe zur Unterführung auf Seite der Innenstadt erzeugt Konflikte zwischen allen Verkehrsteilnehmern, die auf Rampen angewiesen sind (Radverkehr, Menschen mit Kinderwagen, Rollstuhl oder Rollator etc.). P8: Die Einbahnstraße Kniegasse ist (in Gegenrichtung) aus Richtung An der Schlagd für den Radverkehr freigegeben, allerdings ist das Linksabbiegen von der B 451 An der Schlagd durch das Verkehrszeichen 209 (vorgeschriebene Fahrtrichtung geradeaus) verboten.

⁸⁰ Hessen Mobil Straßen- und Verkehrsmanagement (2021): Interaktive Verkehrsmengenkarte. Online unter: <https://mobil.hessen.de/verkehr/interaktive-verkehrsmengenkarte> [letzter Zugriff 05.11.2025].

Witzenhausen

Fuß- und Radverkehrskonzept

Juli 2026

Einzelmaßnahmen

Optimierung Bestand (Im vorhandenen Raum lassen sich nur minimale Anpassungen vornehmen.)

→ **Piktogrammreihe** [P1, P2]

Fahrrad-Piktogramme auf der Fahrbahn dienen zur Absicherung des Radverkehrs im Bestand, indem sie auf die (rechtmäßige) Anwesenheit von Radfahrern auf der Fahrbahn hinweisen. Gleichzeitig signalisieren die Piktogramme dem Radverkehr, dass er die Fahrbahn nutzen soll.

→ **Beschilderung der Radverkehrsführung** von der Brücke durch die Unterführung in die Innenstadt [P3, P4]

Dafür soll auf einer weißen Trägertafel die Anbindung der Innenstadt über die Unterführung verdeutlicht werden.

→ **Piktogramme zur Rücksichtnahme** [P5, P6]

Um Konflikten zwischen dem Fuß- und Radverkehr vorzubeugen, sollen in der Unterführung Piktogramme aufgebracht werden, die auf gegenseitige Rücksichtnahme hinweisen. Ein Piktogramm könnte bereits am Beginn der Rampe angebracht werden, wo der Radverkehr von der Straße in den Seitenraum wechselt.

→ **Verbreiterung der (Treppen-) Rampe** Richtung Innenstadt [P7]

Die Rampe sollte verbreitert werden, dafür kann die Treppe etwas verschmälert werden.

→ **Linksabbiegen von B 451 in Kniegasse** erlauben [P8]

Das Anbringen des Zusatzzeichen 1022-10 (Rad frei) an das Verkehrszeichen 209 (vorgeschriebene Fahrtrichtung geradeaus) ermöglicht es dem Radverkehr nach links von der B 451 in die Kniegasse abzubiegen. Vorgeschlagen wird, auf Höhe der Kniegasse eine Durchwegung vom Werratal-Radweg zur B 451 zu schaffen, damit die Radfahrenden, die abbiegen wollen, eine Aufstellfläche am nördlichen Straßenrand der B 451 erhalten.



Neue Brückenbauwerke und ergänzende Maßnahmen

→ **Fuß- & Radverkehrsbrücke** [P1, P2, P3, P4, P5, P6]

Den Bedürfnissen des Fuß- und Radverkehrs angemessen dimensionierte Fuß- und Radverkehrsanlagen lassen sich nur auf einem eigenständigen Brückenbauwerk realisieren. Dieses soll möglichst in der Nähe der bestehenden Brücke errichtet werden, da dies den realgenutzten Radwegebeziehungen entspricht und die relevanten Ziele am direktesten verbindet. Ein geeigneter Standort liegt östlich der historischen Werrabrücke, in Verbindung zwischen dem östlichen Ausgang der Unterführung (Werratal-Radweg) und dem Parkplatz an der Bohlenbrücke auf der nördlichen Flussseite.

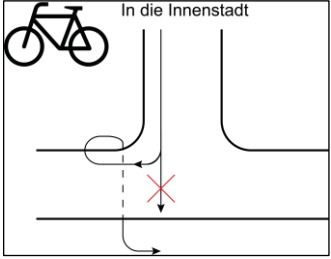
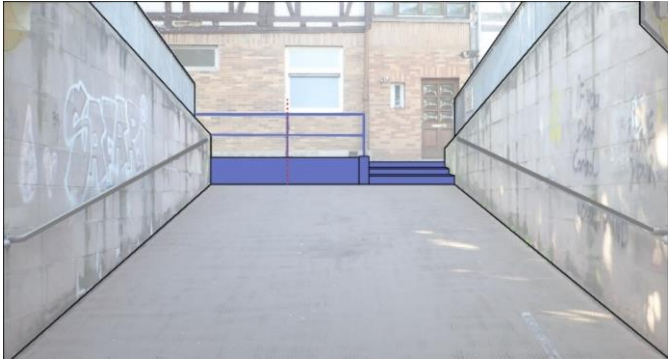
→ (bei Umnutzung der Werrabrücke als Fuß- & Radverkehrsbrücke) **oberirdische Anbindung der Innenstadt** [(P1, P2), P3, P4, P5, P6, P7]

Wenn eine neue Brücke für den Kfz-Verkehr über die Werra gebaut und die historische Brücke nur noch durch den Fuß- und Radverkehr genutzt wird, soll die Anbindung der

Witzenhausen

Fuß- und Rad- verkehrskonzept

Juli 2026
September
2026

	Innenstadt für den Fuß- & Radverkehr oberirdisch organisiert werden.
Wesentliche Um- setzungsbausteine	→ Detail- und Umsetzungsplanung mit Konkretisierung des Vorhabens und des Kostenrahmens → Maßnahmenbeschluss und Finanzierung → Bauliche Umsetzung und Markierungsarbeiten
 Beispiel für Darstellung der Wegweisung in die Innenstadt auf einer weißen Trägertafel  ● Abbildung 28: Verbreiterung der Rampe zur Kniegasse (Maßnahme in Blau, ehemaliges Ende der Treppe in Rot) 	
Beteiligte Akteure	Hessen Mobil, Stadt Witzenhausen, Politik, Verwaltung, Öffentlichkeit
Kostenschätzung	<u>Optimierung Bestand</u> Beschilderung/Markierung: € € € € € Umbau: € € € € € <u>Neue Brückenbauwerke und ergänzende Maßnahmen</u> € € € € €

Witzenhausen

Fuß- und Rad- verkehrskonzept

Juli 2026

Fördermöglichkei- ten (Förderquote)	Richtlinie zur Förderung der Nahmobilität (bis zu 70%) Kredit IKK – Nachhaltige Mobilität (KfW-Kreditprogramm 267) Förderung von Modellvorhaben Radverkehr
Priorisierung	★★★★★
Umsetzungszeit- raum	<u>Optimierung Bestand</u> Kurz- bis mittelfristig <u>Neue Brückenbauwerke und ergänzende Maßnahmen</u> Mittel- bis langfristig

7.2 Altstadt

● **Tabelle 6:** Maßnahmenbündel Altstadt

	
Problem- beschreibung	Die Straßen in der Altstadt sind schmal, was den verschiedenen Verkehrsarten wenig Raum bietet und daher vor Herausforderungen stellt. P1: Einbahnstraßen Walburger Straße und Am Brauhaus/ Am Kespermarkt weisen grundsätzlich eine ausreichende Breite des Straßenraums auf, um diese für den Radverkehr freizugeben, sind aber trotz Empfehlung im letzten Radverkehrskonzept nicht für den Radverkehr freigegeben. P2: In den Straßen Carl-Ludwig-Straße, Mühlenstraße, Obere Mühlenstraße und Gelsterstraße (östlich der Walburger Straße) sind die Gehwege sehr schmal und teilweise nicht durchgängig vorhanden, gleichzeitig liegen sie im direkten Schulumfeld. P3: Das Kopfsteinpflaster in der Fußgängerzone Brückenstraße und Ermschwerder Straße ist uneben und dadurch weder barrierefrei noch für den Radverkehr geeignet. P4: Wild abgestellte Fahrräder in der Innenstadt sind ein Zeichen fehlender Fahrradabstellanlagen.
Einzelmaßnahmen	→ Freigabe Einbahnstraßen Walburger Straße & Am Brauhaus/ Am Kespermarkt [P1] → Ausweitung verkehrsberuhigter Bereich [P2] auf Carl-Ludwig-Straße, Mühlenstraße, Obere Mühlenstraße und Gelsterstraße. → Verbesserung des Belags in der Fußgängerzone [P3] Die Verbesserung, durch Herstellung eines gut berollbaren, Untergrunds, ist im Rahmen der Umgestaltung der Fußgängerzone bereits geplant. → Fahrradabstellanlagen in der Fußgängerzone [P4] Die Einrichtung zusätzlicher Fahrradabstellanlagen in der

Witzenhausen
**Fuß- und Rad-
verkehrskonzept**
Juli 2026September
2026

	Fußgängerzone ist im Rahmen der Umgestaltungsplanungen bereits vorgesehen. → Schaffung von gesicherten Fahrradabstellanlagen in der Altstadt für die Anwohnenden [P4] Wenn für die Anwohnenden gesicherte Radabstellanlagen zur Verfügung stehen, können Kunden und Besucher der Altstadt die Abstellanlagen im öffentlichen Raum nutzen. Dafür eignen sich ein Sammelschließanlage, beispielsweise am alten Standort der Fahrradboxen in der Kniegasse, oder ein leerstehendes Geschäft.
Wesentliche Umsetzungsbausteine	→ Detail- und Umsetzungsplanung mit Konkretisierung des Vorhabens und des Kostenrahmens → Maßnahmenbeschluss und Finanzierung → Beschilderung und Bauliche Umsetzung
Beteiligte Akteure	Stadt Witzenhausen, Politik, Verwaltung, Anwohnende, Eigentümer leerstehender Geschäftsräume in der Altstadt
Kostenschätzung⁸¹	Beschilderung: € € € € € Umbau: € € € € €
Fördermöglichkeiten (Förderquote)	Richtlinie zur Förderung der Nahmobilität (bis zu 70%) Kredit IKK – Nachhaltige Mobilität (KfW-Kreditprogramm 267)
Priorisierung	★★★★★
Umsetzungszeitraum	Mittelfristig

7.3 Erreichbarkeit der Altstadt

● **Tabelle 7:** Maßnahmenbündel Erreichbarkeit der Altstadt

	
Problem- beschreibung	Die Erreichbarkeit der Altstadt ist aus dem (Süd-) Westen der Kernstadt durch verschiedene Defizite eingeschränkt. P1: Der Philosophenweg (4,00m breit) stellt eine wichtige Verbindung zwischen den Stadtpark und den Geschäften der Altstadt dar. Aktuell ist er mit Durchfahrt verboten beschildert. Die

⁸¹ Bereits geplante Maßnahmen fließen nicht in die Kostenschätzung mit ein (hier: Belag und Fahrradabstellanlagen in der Fußgängerzone)

Witzenhausen

Fuß- und Rad- verkehrskonzept

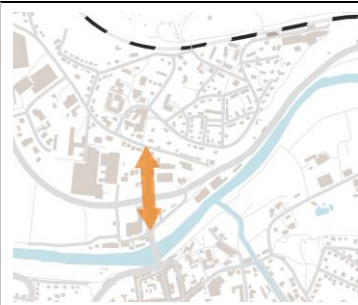
Juli 2026

	fehlende Freigabe für den Radverkehr stellt für diesen eine Netzlücke dar. P2: Der historische Torbogen am Eingang zum Stadtpark auf Höhe des Philosophenwegs behindert die Sichtbeziehungen an der Kreuzung Philosophenweg/Parkweg, was ein Unfallrisiko darstellt. Wenn langfristig der Radverkehr vermehrt durch den Stadtpark geführt wird steigert sich das Unfallrisiko weiter. P3: Die Lichtsignalanlagen westlich der Altstadt (entlang der B 451) sind nicht barrierefrei und nicht geeignet für den kreuzenden Radverkehr. P4: Die L 3237 Ermschwerder Straße hat eine hohe Netzbedeutung für den Radverkehr des westlich an die Altstadt angrenzenden Wohngebiets. Zeitgleich fehlt angemessene Radverkehrsinfrastruktur.
Einzelmaßnahmen	→ Freigabe Philosophenweg für den Radverkehr [P1] Die Freigabe ist ohne weitere Maßnahmen durch Ergänzung des Zusatzzeichen 1022-10 (Rad frei) möglich. → Umgehung des historischen Torbogens am Stadtpark durch Umfahrung über Kita-Gelände [P2] Die aktuelle Planung sieht vor, um die Begegnungssituation im Bereich des Torbogens zu vermeiden, den Radverkehr westlich an dem Torbogen vorbeizuführen. Dabei handelt es sich um ein städtisches Gelände, dass aktuell durch eine Kita genutzt wird. → Lichtsignalanlagen Platz der Partnerstädte & Ermschwerder Straße [P3] Konkret sind für den barrierefreien Ausbau haptische und akustische Signale, taktile Leitstreifen und Nullabsenkung zu ergänzen. Für die vorgesehene Nutzung durch den Radverkehr ist die Anpassung der Streuscheiben der Lichtsignalgeber (Verwendung des kombinierten Fußgänger-/Radfahrersignals) notwendig. Gleichzeitig kann die Querbarkeit der B 451 für den Radverkehr erleichtert werden, indem ein Anforderungselement eingerichtet wird, damit der Radfahrer von der Fahrbahn aus Grün anfordern kann. Eine Querung der B 451 kann somit auch getrennt von der Fußgängerfurt erfolgen. ● Abbildung 29: Fußgängersignalanlage (links) mit separatem Anforderungselement (rechts), Kohlenstraße, Kassel  → Tempo 30 und Piktogrammreihe entlang der L 3237 Ermschwerder Straße [P4] Aufgrund der Verkehrsmengen ist davon auszugehen, dass der Radverkehr auf der L 3237 Ermschwerder Straße durch geeignete Radverkehrsinfrastruktur abzusichern ist. Aufgrund der vorhandenen Straßenbreite ist die Einrichtung von Radfahrer- oder Schutzstreifen nicht möglich. Die Einrichtung von Tempo 30 ist daher eine geeignete Maßnahme.
Wesentliche Umsetzungsbausteine	→ Detail- und Umsetzungsplanung mit Konkretisierung des Vorhabens und des Kostenrahmens → Maßnahmenbeschluss und Finanzierung → Beschilderung und Bauliche Umsetzung

Beteiligte Akteure	Hessen Mobil, Stadt Witzenhausen, Politik, Verwaltung
Kostenschätzung⁸²	Beschilderung/Markierung: € € € € € Umbau: € € € € €
Fördermöglichkeiten (Förderquote)	Richtlinie zur Förderung der Nahmobilität (bis zu 70%) Kredit IKK – Nachhaltige Mobilität (KfW-Kreditprogramm 267)
Priorisierung	★★★★★
Umsetzungszeitraum	Kurz- bis Mittelfristig

7.4 An der Bohlenbrücke

● **Tabelle 8:** Maßnahmenbündel An der Bohlenbrücke

	
Problem- beschreibung	Die Straße An der Bohlenbrücke und der Nordbahnhofsweg stellen eine zentrale Nord-Süd-Achse im nördlich der Werra gelegenen Teil von Witzenhausen dar. P1: An den Kreuzungen An der Bohlenbrücke – Mündener Straße/ Hinter dem Deich stehen im westlichen Seitenraum die Verkehrszeichen 240 mit dem Zusatzzeichen 10012-31 (Gemeinsamer Geh-&Radweg, Ende), diese Beschilderung ist überflüssig, da der gemeinsame Geh- und Radweg bereits durch das Zeichen 239 mit Zusatzzeichen 1022-10 (Gehweg Rad frei) in beiden Richtungen jeweils am Kreisverkehr aufgehoben wurde. P2: Der Nordbahnhofsweg ist, je nachdem aus welcher Richtung er betreten wird, unterschiedlich beschildert: Aus Norden kommend ist er von der Nordbahnhofstraße, auf Höhe Berlepschweg als Gehweg (östlich davon gar nicht beschildert) und aus Süden von der Mündener Straße als Sackgasse ohne Durchlässigkeit beschildert. Bei Dunkelheit ist die Durchlässigkeit des Nordbahnhofswegs für den Fuß- und Radverkehr nicht eindeutig erkennbar. P3: Der Fußgängerüberweg über die Mündener Straße liegt zentral im nördlich der Werra gelegenen Teil von

⁸² Bereits geplante Maßnahmen fließen nicht in die Kostenschätzung mit ein (hier: Umgehung des historischen Torbogens)

Witzenhausen

Fuß- und Rad- verkehrskonzept

Juli 2026

	Witzenhausen und ist als defizitär zu bewerten, da er nicht barrierefrei ausgebaut ist. P4: Am Kreisverkehr (Unter den Weinbergen) werden der Fuß- und Radverkehr an den vier Knotenpunktarmen gemeinsam über Fußgängerüberwege in Kombination mit Mittelinseln geführt. Hier hat der Radverkehr nur Vorrang, wenn er vom Fahrrad absteigt. Da der Seitenraum entlang An der Bohlenbrücke durch das Schild 240 (Gemeinsamer Geh- und Radweg) benutzungspflichtig ist, werden die Radfahrenden zwangsläufig über den Fußgängerüberweg geführt. P5: Der Tegut Supermarkt als Vollversorger und die Stadtwerke Witzenhausen sind wichtige alltägliche Ziele für den Fuß- und Radverkehr. Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung auf der B 451 An der Bohlenbrücke ist ein Linksabbiegen von der Werrabrücke in Richtung Hinter dem Deich/Tegut kaum möglich. Auch wenn der Radverkehr hier in den Seitenraum wechselt, ist das Queren der B 451 erschwert.
Einzelmaßnahmen	→ Entfernen der fehlerhaften Beschilderung [P1] Verkehrszeichen 240 in Kombination mit Zusatzzeichen 10012-31 (Gemeinsamer Geh- & Radweg, Ende) ggf. können auf dem Gehweg (auf der Brücke) Fußgänger-Piktogramme aufgebracht werden, um zu verdeutlichen, dass der Radverkehr auf der Fahrbahn fahren soll. → Beschilderung der Durchlässigkeit der Sackgasse Nordbahnhofsweg aus südlicher Richtung für den Fuß- und Radverkehr [P2] → Barrierefreier Ausbau des Fußgängerüberwegs über Mündener Straße/ Höhe Nordbahnhofsweg [P3] Bei einem Umbau der Mündener Straße sollen am FGÜ über die Mündener Straße auf Höhe des Nordbahnhofsweg taktile Leitstreifen eingebaut und eine differenzierte Bordhöhe mit Nullabsenkung und einer Bordsteinhöhe von 6cm eingerichtet werden. → Markierung Rad-Furten am Kreisverkehr (Unter den Weinbergen) [P4] Wenn erneute Umbaumaßnahmen an dem Kreisverkehr erforderlich sind, soll auf der Kreisfahrbahn zugewandten Seite, neben dem FGÜ eine Radfurt eingerichtet werden. Dafür ist ein Umbau der Mittelinsel notwendig. Werden Radfahrende parallel zum Fußverkehr mit Hilfe solcher Radfurten außen um einen Kreisverkehr herumgeführt, haben diese Vorrang, da sie parallel zum Kreisverkehr geführt werden; auch gegenüber den Kfz, die aus dem Kreisverkehr hinausfahren (noch nicht rechtsicher) → Markierung eines Abbiegestreifens zur Verbesserung der Querung bzw. des Linksabbiegens auf der B 451 am nördlichen Brückenkopf der Werrabrücke [P5]
Wesentliche Umsetzungsbausteine	→ Detail- und Umsetzungsplanung mit Konkretisierung des Vorhabens und des Kostenrahmens → Maßnahmenbeschluss und Finanzierung → Beschilderung und Bauliche Umsetzung

● **Abbildung 30:** Abbiegestreifen An der Bohlenbrücke



● **Abbildung 31:** Entwurf zur Rad-Furt am Kreisverkehr.



Hinweis zu Abbildung 31: Die dargestellte Verkehrssituation ist noch nicht rechtssicher, wird beispielsweise in Stuttgart bereit angewendet, um dem Radverkehr entlang des Kreisverkehrs Vorrang gegenüber den ein- und ausfahrenden Kfz einzuräumen, ohne dass dieser am FGÜ absteigen muss, um Vorrang zu erhalten.

Beteiligte Akteure	Hessen Mobil, Stadt Witzenhausen, Politik, Verwaltung
Kostenschätzung	Beschilderung/Markierung: € € € € € Umbau: € € € € €
Fördermöglichkeiten (Förderquote)	Richtlinie zur Förderung der Nahmobilität (bis zu 70%) Kredit IKK – Nachhaltige Mobilität (KfW-Kreditprogramm 267)
Priorisierung	★★★★★
Umsetzungszeitraum	Mittelfristig Umbau des Kreisverkehrs: langfristig

7.5 Werratal-Radweg

Witzenhausen

**Fuß- und Rad-
verkehrskonzept**

Juli 2026

● **Tabelle 9:** Maßnahmenbündel Werratalradweg

	
Problem- beschreibung	Der Werratal-Radweg ist die zentrale Radverkehrsanbindung an den touristischen Fernradverkehr. Spielt aber auch für den Alltagsradverkehr eine wichtige Rolle. P1: Von der Siedlung nördlich der Niester Straße ist der Werratal-Radweg schlecht erreichbar, da dafür die L 3238 ohne Querungsanlage überquert werden muss. P2: Vom Werratal-Radweg geht eine überregionale Radverkehrsverbindung (Auf der Roten Leithe) ab. Hierfür fehlt eine entsprechende Wegweisung und eine angemessene Querungsanlage über die L 3238. P3: Im Abschnitt des Werratal-Radwegs zwischen Werrabrücke und der Gelstermündung wurden Wegrandabbrüche festgestellt, welche auf lange Sicht die nutzbare Breite des Weges reduzieren. P4: Im Bereich des Lehr- und Lerngarten der Universität (Höhe Fährgasse) ist der Weg durch Einzäunung sehr schmal. P5: Der Werratal-Radweg wird westlich der Innenstadt vermehrt auch von Spaziergängern genutzt. Die Breite von 2,45m ist den Anforderungen des Fuß- und Radverkehrs nicht angemessen.
Einzelmaßnahmen	→ Einrichtung Querungshilfe über L 3238 auf Höhe Auf der Roten Leithe [P1] Die Fahrbahn ist in diesem Bereich lediglich ca. 7,0m breit. Die Anlage einer Mittelinsel ist hier nur mit einer Aufweitung und Verschwenkung der Fahrbahn möglich. Die Einrichtung einer Fußgängersignalanlage oder eines vorgezogener Seitenraums soll daher geprüft werden. → Einrichtung Querungshilfe über L 3238 auf Höhe Werrastrasse [P2] Die Fahrbahn ist in diesem Bereich lediglich ca. 6,5m breit. Die Anlage einer Mittelinsel ist hier nur mit einer Aufweitung und Verschwenkung der Fahrbahn möglich. → Instandhaltungsmaßnahmen im Abschnitt zwischen Werrabrücke und Gelstermündung [P3] Zur Vermeidung von Wegrandabbrüchen auf der Wegeverbindung zwischen Werrabrücke und Gelstermündung sind Instandhaltungsmaßnahmen notwendig. → Verbreiterung des Wegs östl. des Lehr- und Lerngarten der Universität [P4] Die Verbreiterung ist bereits durch die Stadt initiiert. → Verbreiterung des Werratal-Radwegs westlich der Werrabrücke bis Am Weidengraben auf 3,00m [P5]

Witzenhausen
**Fuß- und Rad-
verkehrskonzept**
Juli 2026September
2026

Wesentliche Um- setzungsbau- steine	→ Detail- und Umsetzungsplanung mit Konkretisierung des Vorhabens und des Kostenrahmens → Maßnahmenbeschluss und Finanzierung → Beschilderung und Bauliche Umsetzung
Beteiligte Akteure	Hessen Mobil, Stadt Witzenhausen, Politik, Verwaltung
Kostenschät- zung⁸³	€ € € € €
Fördermöglichkei- ten (Förderquote)	Richtlinie zur Förderung der Nahmobilität (bis zu 70%) Kredit IKK – Nachhaltige Mobilität (KfW-Kreditprogramm 267)
Priorisierung	★★★★★
Umsetzungszeit- raum	Mittelfristig

7.6 Anbindung Hundelshausen

● **Tabelle 10:** Maßnahmenbündel Anbindung aus Richtung Hundelshausen

	
Problem- beschreibung	Aktuell fehlt es an einer geeigneten Anbindung der Altstadt aus Süden (Richtung Hundelshausen). P1: Es fehlt eine Querungsanlage über L 3464 Am Stieg für den Fußverkehr in der Verbindung Am Eschbornrasen – Im Kleinen Felde und für den Radverkehr entlang der Radverbindung Am Sulzberg. P2: In der Kernstadt fehlt geeignete Radverkehrsinfrastruktur zur Anbindung der Innenstadt aus/in Richtung Süden entlang der B 451 Walburger Straße, sowie L 3464 Am Stieg als Verbindung zwischen Walburger Straße und Am Sulzberg P3: Die Mittelinsel zwischen den (RegioBus-) Bushaltestellen Ritzmühle ist zu schmal.
Einzelmaßnahmen	→ Querungshilfe über Am Stieg auf Höhe Am Eschbornrasen [P1] Im Bereich der Gelsterbrücke ist die L 3464 etwa 8,50m breit, Bei einer verbleibenden Fahrbahnbreite von je 3,25m je

⁸³ Bereits geplante Maßnahmen fließen nicht in die Kostenschätzung mit ein (hier: Verbreiterung des Weges östlich des Lehr- und Lerngarten der Universität)

Witzenhausen

Fuß- und Rad- verkehrskonzept

Juli 2026

	Fahrtrichtung ist hier lediglich eine Mittelinsel mit 2,00m Breite möglich. → Verbreiterung des Gehwegs und Freigabe für den Radverkehr Am Stieg südliche Straßenseite (Am Sulzberg bis Walburger Straße) [P2] Im Abschnitt zwischen Im Kleinen Felde und der Brücke über die Gelster befindet sich zwischen dem Gehweg und der Fahrbahn ein Grünstreifen, der dem Gehweg zugeschrieben werden kann. So wäre es möglich, den Gehweg auf >3,00m zu verbreitern und für den Radverkehr freizugeben. Im Abschnitt zwischen Am Sulzberg und Im Kleinen Felde liegt der Grünstreifen auf der straßenabgewandten Seite des Gehwegs. Aufgrund des starken Höhenunterschieds innerhalb des Grünstreifens ist eine Verbreiterung des Gehwegs nur mit gesteigertem baulichem Aufwand möglich. Zur verträglichen Abwicklung des Radverkehrs auf der Fahrbahn, wäre eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit sinnvoll. Diese Möglichkeit soll geprüft werden. → Verbreiterung des Gehwegs und Freigabe für den Radverkehr B 451 Walburger Straße östliche Straßenseite (Am Stieg – Hinter den Teichen) [P2] Entlang der B 451 Walburger Straße befinden sich auf der östlichen Straßenseite überwiegend Grünstreifen, die für eine Verbreiterung des Seitenraums (2,50m bis 3,00m) verwendet werden können. Im Bereich der Tankstelle, kurz vor der Kreuzung Walburger Straße – Hinter den Teichhöfen, stehen keine Grünstreifen für eine Verbreiterung des Seitenraums zur Verfügung, allerdings ist die Fahrbahn in diesem Bereich ca. 10,00m breit, diese Breite könnte auf 6,50m reduziert werden. Die Umgestaltungsmaßnahme wäre beispielsweise im Rahmen der Kreisverkehr-Baumaßnahmen an der B 451 umzusetzen. → Verbreiterung und Freigabe der Wege im Stadtpark für den Radverkehr (gemeinsamer Geh- und Radweg) Zwischen den geplanten Kreisverkehren an der B 451 Hinter den Teichhöfen – Walburger Straße/Oberburgstraße, soll der Radverkehr durch den Stadtpark geleitet werden. Dafür ist eine Verbreiterung der Wege und eine Umgehung des historischen Torbogens erforderlich und geplant. → Verbreiterung der Mittelinsel Ritzmühle (über B 451) [P3] Die Fahrbahn in Richtung Süden ist in diesem Bereich etwa 4,00m breit, eine Verbreiterung der Mittelinsel (um 20cm) auf 2,50m ist somit möglich und sollte aufgrund der Relevanz und Verbindungsfunktion zwischen dem Fußverkehr und ÖPNV umgesetzt werden. Im Rahmen von Umbaumaßnahmen an der Straße sollte die bauliche Verbreiterung der Mittelinsel mit umgesetzt werden.
Wesentliche Umsetzungsbausteine	→ Detail- und Umsetzungsplanung mit Konkretisierung des Vorhabens und des Kostenrahmens → Maßnahmenbeschluss und Finanzierung → Bauliche Umsetzung



Beteiligte Akteure	Hessen Mobil, Stadt Witzenhausen, Politik, Verwaltung
Kostenschätzung⁸⁴	Beschilderung: € € € € € Umbau: € € € € €
Fördermöglichkeiten (Förderquote)	Richtlinie zur Förderung der Nahmobilität (bis zu 70%) Kredit IKK – Nachhaltige Mobilität (KfW-Kreditprogramm 267)
Priorisierung	★★★★★
Umsetzungszeit- raum	Mittelfristig

7.7 Anbindung Unterrieden

● **Tabelle 11:** Maßnahmenbündel Anbindung aus Richtung Unterrieden

Problem- beschreibung	Die Straße „Unter den Brückenbergen“ als Verlängerung der Mündener Straße stellt für den Radverkehr aus der nördlichen Kernstadt eine wichtige Verbindung in Richtung Unterrieden dar. P1: Die Durchwegung von Unter den Brückenbergen zur B 80 Unter den Weinbergen ist sehr schmal und daher nicht für den

⁸⁴ Bereits geplante Maßnahmen fließen nicht in die Kostenschätzung mit ein (hier: Verbreiterung der Wege im Stadtpark)

Witzenhausen

**Fuß- und Rad-
verkehrskonzept**

Juli 2026

	Radverkehr freigegeben, außerdem hat die Verbindung sehr spitze Kurvenradien.  P2: Auf der nordwestlichen Straßenseite der B 80 Unter den Weinbergen zeigt ein Trampelpfad ein Wegebedürfnis, teilweise ist die nordwestliche Straßenseite geschottert; Die Haupt-Nutzergruppe (Fuß- oder Radverkehr) ist nicht geklärt. P3: Die Mittelinsel über die B 80 Unter den Weinbergen ist nur 2,00m breit und nicht barrierefrei ausgestaltet. P4: An der Kreuzung Mündener Straße/An der Bohlenbrücke ist die Straße Unter den Brückenbergen als Sackgasse beschildert, der Verbindungsweg zwischen Unter den Brückenbergen und der B 80 ist für den Fußverkehr jedoch durchlässig.
Einzelmaßnahmen	→ Verbreiterung und Freigabe des Verbindungswegs zwischen Unter den Brückenbergen und Unter den Weinbergen [P1] → Beschilderung der Durchlässigkeit der Sackgasse Unter den Brückenbergen für den Fuß- und Radverkehr [P4] → Anlage eines Seitenraums an der nordwestlichen Straßenseite der B 80 Unter den Weinbergen [P2] von der Durchwegung zwischen Unter den Brückenbergen und B 80 Unter den Weinbergen bis zur Wohnbebauung Unter den Weinbergen 5 und 7 soll auf dem vorhanden teilweise geschotterten Grünstreifen (2,00m bis 2,50m) ein Gehweg angelegt werden. → Verbesserung der Mittelinsel [P3] Aufgrund 3,25m breiten Fahrspuren ist eine Verbreiterung der Mittelinsel nicht möglich. Bei Umbaumaßnahmen an der Straße soll angestrebt werden die Mittelinsel barrierefrei auszubauen.
Wesentliche Umsetzungsbausteine	→ Detail- und Umsetzungsplanung mit Konkretisierung des Vorhabens und des Kostenrahmens → Maßnahmenbeschluss und Finanzierung → Beschilderung und Bauliche Umsetzung
Beteiligte Akteure	Hessen Mobil, Stadt Witzenhausen, Politik, Verwaltung
Kostenschätzung	Beschilderung: € € € € € Umbau: € € € € €
Fördermöglichkeiten (Förderquote)	Richtlinie zur Förderung der Nahmobilität (bis zu 70%) Kredit IKK – Nachhaltige Mobilität (KfW-Kreditprogramm 267)
Priorisierung	★★★★★
Umsetzungszeitraum	Mittelfristig

Witzenhausen

**Fuß- und Rad-
verkehrskonzept**

Juli 2026September
2026

Tabellenverzeichnis

Witzenhausen

Fuß- und Rad- verkehrskonzept

Juli 2026

• Tabelle 1: Umsetzungsstand der Maßnahmenempfehlungen aus den bestehenden Konzepten	5
• Tabelle 2: Führungsprinzipien und Führungsformen sowie Zuordnung zu den Belastungsbereichen bei Stadtstraßen	40
• Tabelle 3: Zusammenfassung der Maße für Radverkehrsanlagen nach VwV-StVO und ERA	42
• Tabelle 4: Entwurfsklassen nach RAL und Radverkehrsführung an Landstraßen	43
• Tabelle 5: Maßnahmenbündel Werrabrücke	76
• Tabelle 6: Maßnahmenbündel Altstadt	79
• Tabelle 7: Maßnahmenbündel Erreichbarkeit der Altstadt	80
• Tabelle 8: Maßnahmenbündel An der Bohlenbrücke	82
• Tabelle 9: Maßnahmenbündel Werratalradweg	85
• Tabelle 10: Maßnahmenbündel Anbindung aus Richtung Hundelshausen	86
• Tabelle 11: Maßnahmenbündel Anbindung aus Richtung Unterrieden	88

Abbildungsverzeichnis

• Abbildung 1: Ausschnitt aus dem Vorentwurf für eine neue Geh- und Radwegeführung durch den Stadtpark	7
• Abbildung 2: Unfälle mit Fußgängerbeteiligung mit Personenschaden in der Kernstadt Witzenhausen nach beteiligten Verkehrsmitteln und Schwere der Verletzung	9
• Abbildung 3: Fahrradunfälle mit Personenschaden in der Kernstadt Witzenhausen nach beteiligten Verkehrsmitteln und Schwere der Verletzung	9
• Abbildung 4: Beschilderung des D-Netzes, Themenrouten und lokaler Hauptrouten (links), sowie der Mountainbike-Routen (rechts)	10
• Abbildung 5: Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h aus Lärmschutzgründen (22- 6h) Hinter den Teichhöfen (oben links), Verkehrsberuhigter Bereich nach dem Shared-Space-Prinzip auf der Walburger Straße (oben rechts); Streckenbezogene Beschilderung 30 km/h Am Frauenmarkt (unten links), Freigabe von Fußgängerzone und Einbahnstraßen in der Altstadt Ermschwerder Straße/Kniegasse (unten rechts)	17
• Abbildung 6: Punktueller Kleinpflaster Ermschwerder Straße (links), Kopfsteinpflaster Brückenstraße (rechts)	19
• Abbildung 7: Abgesenkter Bord mit Bodenindikatoren am Kespermarkt (links), informeller Weg an B 80 Unter den Weinbergen (rechts)	20

Witzenhausen
**Fuß- und Rad-
verkehrskonzept**
Juli 2026September
2026

● Abbildung 8: Kombinierte Mittelinsel mit Fußgängerüberweg Walburger Straße (links), Fußgängerüberweg am Nordbahnhofsweg (rechts)	21
● Abbildung 9: Haltestelle Witzenhausen Siedlung mit Hochbord, Bodenindikatoren, Sitzgelegenheit und Überdachung (links)	21
● Abbildung 10: Richtwerte für Breitenzuschläge zum Seitenraum	23
● Abbildung 11: Niester Straße einseitig angebaut mit einseitigem Gehweg (links), Nordbahnhofstraße mit einseitigem Gehweg (rechts)	28
● Abbildung 12: teilweise geschotterter Gehweg in Sudetenstraße (links), rissiger/ geflickter Parkweg (rechts)	29
● Abbildung 13: Borde nicht überall abgesenkt im Einmündungsbereich Nordbahnhofsweg/Justus-Huhn-Weg (rechts)	29
● Abbildung 14: Lichtsignalanlage An der Schlagd, Höhe Ermschwerder Straße ohne taktile Elemente (links), Fußgängerüberweg über Mündener Straße, Höhe Nordbahnhofsweg ohne taktile Elemente (rechts)	31
● Abbildung 15: Fahrbahnteiler über die Walburg Straße am Kreisverkehr – einseitig abgesperrt (links), lediglich markierte Mittelinsel Am Weidengraben mit schlechten Sichtbeziehungen (rechts)	31
● Abbildung 16: Gehwegparken Siedlerstraße	32
● Abbildung 17: Gefahrenstellen durch fehlende Sichtbeziehungen am Eingang zum Stadtpark Philosophenweg/ Parkweg	33
● Abbildung 18: Gefahrenstellen durch fehlende Sichtbeziehungen an der Unterführung An der Schlagd / An der Bohlenbrücke (links), Engstelle an der Rampe auf Seite der Altstadt (rechts)	33
● Abbildung 19: Engstelle Hinter den Teichhöfen durch Einfriedung des Gebäudes Steingasse 1, Gelsterstraße von Carl-Ludwig-Straße aus Richtung Schule	34
● Abbildung 20: informeller Weg Richtung Schulstraße, informeller Weg unter den Weinbergen (Stadteinwärts)	34
● Abbildung 21: Kopfsteinpflaster Brückenstraße (links), Kopfsteinpflaster Steinstraße (rechts)	36
● Abbildung 22: überdachte Radabstellanlagen Bahnhof (oben links) Fahrradboxen Kniegasse (oben rechts), schmale Bügel (unten links), wildabgestellte Fahrräder neben Vorderradhalter am Herkules-Supermarkt (unten rechts)	37
● Abbildung 23: Belastungsbereiche zur Vorauswahl von Radverkehrsführungen bei zweistreifigen Stadtstraßen	39
● Abbildung 24: Engstelle am Lehr- und Lerngarten der Universität	50
● Abbildung 25: Gemeinsamer Geh- und Radweg Werratal-Radweg ohne Beleuchtung (links), gemeinsamer Geh- und Radweg Unter den Weinbergen ohne Beleuchtung (rechts)	52

• Abbildung 26: Visualisierung Richtungsbezogene Beschilderung A.d. Bohlenbrücke westliche Straßenseite und Verortung fehlerhafte Beschilderung	52
• Abbildung 27: lokale Wegweisung am Zollamtsplatz (links) und Am Kirchplatz (rechts)	53
• Abbildung 28: Verbreiterung der Rampe zur Kniegasse (Maßnahme in Blau, ehemaliges Ende der Treppe in Rot)	78
• Abbildung 29: Fußgängersignalanlage (links) mit separatem Anforderungselement (rechts), Kohlenstraße, Kassel	81
• Abbildung 30: Abbiegestreifen An der Bohlenbrücke	84
• Abbildung 31: Entwurf zur Rad-Furt am Kreisverkehr.	84

Kartenverzeichnis

• Karte 1: bestehende, beschilderte Freizeit- und Alltagsrouten für den Radverkehr in Witzenhausen	11
• Karte 2: Zielnetze der vorangegangenen Radverkehrskonzepte	11
• Karte 3: Analysenetz Fußverkehr (inklusive nahmobilitätsrelevanter Ziele)	14
• Karte 4: Analysenetz Radverkehr (inklusive nahmobilitätsrelevanter Ziele)	15
• Karte 5: Verkehrsorganisation	16
• Karte 6: Fußverkehrsinfrastruktur, Oberflächenbeschaffenheit, Querungsanlagen, Haltestellen, Treppenanlagen und Engstellen für den Fußverkehr im Bestand	18
• Karte 7: linienhafte und punktuelle Defizite im Fußverkehr	27
• Karte 8: Radverkehrsführung, Einbahnstraßenregelung, Lage und Art von Radabstellanlagen für den Radverkehr im Bestand	35
• Karte 9: linienhafte und punktuelle Defizite im Radverkehr	48
• Karte 10: Zielnetz Fußverkehr	55
• Karte 11: Zielnetz Radverkehr	58
• Karte 12: Maßnahmenempfehlungen für den Fußverkehr	61
• Karte 13: Maßnahmenempfehlungen für den Radverkehr	68

LK Argus Kassel GmbH

Querallee 36

D-34119 Kassel

Tel. 0561.31 09 72 80

Fax 0561.31 09 72 89

kassel@lk-argus.de