

Radverkehrskonzept für das Gebiet des Landkreises Kassel

Gemeindesteckbrief Naumburg



Planungsgemeinschaft Iba / Schmidt
im Auftrag
des ADFC Kreisverband Kassel Stadt und Land e. V.
Endstand

4. Juni 2020

Inhaltsverzeichnis

1	Basisdaten	3
1.1	Liste der Basisdaten	3
1.2	Topografische und Geografische Lage	4
1.3	Verkehrsräumliche Lage	5
2	Bestandsaufnahme	6
3	Radverkehrsverbindungen innerhalb des Gemeindegebiets	9
3.0.1	Ortsverbindung Heimarshausen - Elbenberg	9
3.0.2	Ortsverbindung Elbenberg - Kernstadt	9
3.0.3	Ortsdurchfahrt L 3214 Kernstadt	10
3.0.4	Kernstadt - Ippinghäuser Straße (L3214)	11
3.0.5	Kernstadt - Bahnhofstraße (L3215) bis Drosselweg	11
3.0.6	Ortsverbindung Altenstädt - Kernstadt	12
3.0.7	Ortsdurchfahrten in Altenstädt (L 3215, K 107, K 108)	13
3.0.8	weitere Ortsdurchfahrten	13
3.0.9	Kernstadt - Straße „Im Kloster“	14
4	Radverkehrsverbindungen zu benachbarten Gemeinden / Regionen	15
4.1	Ortsverbindungen zu benachbarten Gemeinden	16
4.1.1	Ortsverbindung Kernstadt - Ippinghausen	16
4.1.2	Ortsverbindung Kernstadt - Netze	16
4.1.3	Ortsverbindung Altenstädt - Bründersen	17
4.1.4	Ortsverbindung Altenstädt - Ippinghausen	17
4.1.5	Ortsverbindung Altendorf - Fritzlar-Züschchen	17
4.1.6	Ortsverbindung Altenstädt - Itha	18
4.1.7	Ortsverbindung Altenstädt - Bad Emstal-Balhorn	18
4.1.8	Ortsverbindung Elbenberg - Bad Emstal-Riede	19
4.1.9	Ortsverbindung Elbenberg - Bad Emstal-Merxhausen	19
4.1.10	Ortsverbindung Elbenberg - Bad Emstal-Balhorn	19
4.1.11	Ortsverbindung Heimarshausen - Fritzlar-Züschchen	20
4.1.12	Ortsverbindung Kernstadt - Netze	21
4.1.13	Ortsverbindung Kernstadt - Freienhagen	21
4.1.14	Ortsverbindung Elbenberg / Altendorf - Königshagen	21
4.1.15	Ortsverbindung Heimarshausen - Königshagen	21
4.1.16	Ortsverbindung Heimarshausen - Wellen	21
4.2	Einbindung in das Grundnetz	22
4.2.1	Grundzentrenverbindung nach Bad Emstal-Sand	23
4.2.2	Grundzentrenverbindung nach Wolfhagen	24
4.2.3	Grundzentrenverbindung nach Fritzlar	24

4.2.4	Grundzentrenverbindung nach Waldeck-Sachsenhausen bzw. überregional nach Korbach	24
4.2.5	Grundzentrenverbindung nach Waldeck	25
4.2.6	Grundzentrenverbindung nach Edertal-Gifflitz	25
4.2.7	Grundzentrenverbindung nach Schauenburg-Hoof	25
4.2.8	Grundzentrenverbindung nach Habichtswald-Ehlen	25
4.2.9	Grundzentrenverbindung Waldeck - Gudensberg	25
4.3	Mittelzentrenverbindungen über das Gemeindegebiet	26
4.3.1	Mittelzentrenverbindung Wolfhagen - Fritzlar	27
4.3.2	Mittelzentrenverbindung Wolfhagen - Bad Wildungen	27
4.3.3	Mittelzentrenverbindung Korbach - Baunatal	27
5	Freizeit / Tourismus / Radrouten	28
5.0.1	lokale Verknüpfung Hessencourrier-Radweg und R 4	28
5.0.2	Hessischer Radfernweg R 4	28
5.0.3	Hessencourrier-Radweg	30
5.0.4	Projektidee Panorama-Radweg Kassel – Korbach	32
6	Wegweisung	34
7	Abkürzungsverzeichnis	36
8	Impressum	38

Kapitel 1

Basisdaten

Die ländliche Kleinstadt sehenswerter Altstadt findet sich am Ostrand des Waldecker Walds. Hier findet sie sich im Tal der Elbe zwischen Wolfhagen und Fritzlar.

1.1 Liste der Basisdaten

- **Einwohner:** ca. 5.000
- **Fläche:** 66,29 km²
- **Bevölkerungsdichte:** 78 EW pro km²
- **Regionale Raumstruktur:** Ordnungsraum, Grundzentrum (Gemeinde nicht im Zweckverband Raum Kassel)
- **Ortsteile:** Altenburg, Altenstädt, Elbenberg, Heimarshausen und Naumburg (Kernstadt)
- **Zentraler Ortsteil:** Naumburg (Kernstadt)
- **Verwaltung:** Rathaus in Naumburg
- **Schulen:** Grundschule in Naumburg, weiterführende Schulen in Bad Emstal und Wolfhagen (beides kooperative Gesamtschulen), Fritzlar
- **Wirtschaft:** Wohn- und Pendlergemeinde mit geringem Gewerbeanteil (überwiegend in der Kernstadt, kleines Gewerbegebiet nordwestlich des Zentrums), daneben Landwirtschafts- und Tourismusbetriebe
- **Versorgung / Einzelhandel:** vorwiegend in der Kernstadt sowie in Elbenberg
- **Bahnanschluss:** kein regelmäßig stattfindender Personenverkehr (Naumburger Bahn „Hessencourier“ nur Museumsbahn), nächste Regionalbahnanschlüsse mit Fahrradmitnahme in Fritzlar (Wabern – Bad Wildungen), Wolfhagen (Kassel - Korbach), Korbach (Verbindungen nach Kassel, Marburg, Brilon Wald)
- **Meldeplattform Radverkehr:** ja
- **Mitgliedschaft AGNH:** ja

1.2 Topografische und Geografische Lage

Das Gebiet der Stadt Naumburg liegt am Südwestrand des Landkreises am mittleren Lauf des Ederzuflusses Elbe. Im Süden grenzt es an den Schwalm-Eder-Kreis an und im Westen an den Landkreis Waldeck-Frankenberg. Westlich der Elbe erstreckt sich von Nord nach Süd der Alte Wald (bis 467 m ü. NHN) der südliche, vollständig bewaldete Teil des Waldecker Walds.

Das historische Stadtzentrum Naumburgs (ca. 295 m ü. NHN) liegt auf einem Geländevorsprung westlich der Elbe (ca. 280 m ü. NHN) unterhalb des Burgbergs. Der heutige Ort hat



Abbildung 1.1 Der über dem Elbetal gelegene Marktplatz in der Altstadt Naumburgs: die schmale L 3215 führt ab hier über die Höhen ins Waldecker Land nach Netze.

sich verstärkt an den Hängen und Landrücken am östlich der Elbe ausgedehnt, mit neuen Wohngebieten und Gewerbeansiedlungen. Auch der Endbahnhof der ehemaligen Kassel-Naumburger Eisenbahn befindet sich hier.

Wenige Kilometer nördlich der Kernstadt befindet sich die Wasserscheide Diemel – Eder (318 m ü. NHN) beim Wolfhager Stadtteil Ippinghausen (ca. 325 m ü. NHN), mit der höchsten Erhebung der näheren Umgebung, dem Weidelsberg (492 m ü. NHN). Der nördlichst gelegene Ortsteil Naumburgs, Altenstädt (ca. 325 m ü. NHN), liegt nordöstlich der Kernstadt auf der höher gelegenen Fläche der Isthalebene. Östlich der Elbe erstrecken sich, ab der Kernstadt bis nach Fritzlar, die Elberberger Höhen (bis 431 m ü. NHN). An ihrem Rand liegt der Ortsteil Elbenberg, ein Zusammenschluss der benachbarten Ortschaften Elben (ca. 265 m ü. NHN) und Elberberg (ca. 300 m ü. NHN). Südlich davon liegt der Ortsteil Altendorf (ca. 250 m ü. NHN) in Tallage der Elbe (Elbergrund). Der südlichste Stadtteil, Heimarshausen (ca. 255 m ü. NHN), liegt auf einem flachen Landrücken westlich oberhalb der Elbe. Südlich grenzt die Ortschaft Züschen an, ein Stadtteil des Mittelzentrums Fritzlar (ca. 175 bis 225 m ü. NHN). Der tiefste Punkt der Gemeinde liegt bei ca. 205 m ü. NHN an der Gemeindegrenze zu Fritzlar, an der Elbe, der höchste Punkt bei ca. 450 m ü. NHN am Sandkopf im Alten Wald.

Naturräumlich wird das überwiegende Gemeindegebiet Naumburgs zu den Ostwaldecker Randsenken gezählt, nur der Alte Wald gehört schon zur Waldecker Tafel. Beide Gebiete liegen

innerhalb des Westhessischen Berg- und Senkenlands. Das zwischen den bewaldeten Höhenzügen liegende Elbetal wirkt an sich in sich geschlossen, lediglich nordöstlich der Kernstadt öffnet sich die Landschaft zur Isthraer Ebene hin weiträumiger.

Westlich des Stadtgebiets schließt sich das Waldecker Land mit der Tourismusregion Edersee und Kellerwald an (die Stadt Waldeck liegt von der Kernstadt Naumburg ca. 8,5 km entfernt, die Sperrmauer des Edersees ca. 10,5 km), im Süden die Ederau um die Stadt Fritzlar und die Kurstadt Bad Wildungen (beide ca. 15 km), im Westen der Raum Kassel (Baunatal Mitte ca. 17,5 km, Kassel ca. 25 km) mit seinen Arbeitsplätzen und im Norden das nahe Mittelzentrum der Region, die Stadt Wolfhagen (ca. 8,5 km). Der nördlich der Kernstadt Naumburg gelegene Ortsteil Altenstadt liegt zu dieser ca. 3,5 km entfernt, die südlich gelegenen Ortsteile Elbenberg ebenfalls ca. 3,5 km und Altendorf ca. 4,5 km, und das am südlichsten gelegene Heimarshausen ca. 8 km.

1.3 Verkehrsräumliche Lage

Die Stadt Naumburg liegt lediglich am regionalen Straßenverkehrsnetz an. Am direktesten, über Landesstraßen, ist sie mit Wolfhagen im Norden und Fritzlar im Süden angeschlossen. Größere Entfernungen sind, über Landes- und Bundesstraßen, nach Baunatal und das Kasseler Becken sowie nach Korbach zu überwinden. Die nächsten Autobahnanschlüsse sind die Anschlussstelle „Zierenberg“ an der A 44 (ca. 12 km) in den Richtungen Dortmund, Kassel und zur A 7 Richtung Norden, die Anschlussstelle „Fritzlar“ an der A 49 (ca. 14,5 km) und die Anschlussstelle „Guxhagen“ an die A 7 in Richtung Süd (ca. 22 km).

Im nähräumigen Bereich ist die Kernstadt Naumburg mit den meisten ihrer Ortsteile über kurze und direkt verlaufende Straßen verbunden. Lediglich Heimarshausen liegt etwas näher zu Fritzlar (ca. 7,5 km) als zu seiner Kernstadt. Die östlich benachbarte Gemeinde Bad Emstal mit ihrem Hauptort Sand (Gesamtschulstandort) ist, obwohl räumlich näher zur Kernstadt gelegen, über das öffentliche Straßensystem weiter entfernt als die Stadt Wolfhagen. Außer der Straßenverbindung im Tal der Elbe in Südrichtung, sind über die in nördlichen bis östlichen Richtungen sowie nach Westen führenden Straßen teils erhebliche Niveauunterschiede zu überwinden. Die Stadt Wolfhagen wird über die Sattelhöhe bei Ippinghausen erreicht, der höher gelegene eigene Ortsteil Altenstadt über den Anstieg am Elbehang. Nach Osten über Elbenberg nach Sand werden an der Passhöhe südlich des Wartbergs 375 m ü. NHN erreicht, südlich davon zu den Bad Emstaler Ortsteilen Merxhausen und Riede sind es ca. 325 m ü. NHN. Nach Westen in Richtung Waldeck über Netze sind es ca. 443 m ü. NHN auf einem nördlichen Ausläufer des Sandkopfs.

Die Stadt Naumburg ist seit Jahrzehnten nicht mehr ans reguläre Schienennetz im Personenverkehr der Bahn angeschlossen. Auf der Trasse der ehemaligen Kassel-Naumburger Eisenbahn (Stichbahn) verkehrt unregelmäßig eine Museumsbahn (Hessencourier). Der nächste Zugang zum Regionalverkehr der Bahn ist in Wolfhagen (Kassel – Korbach) und Fritzlar (Wabern – Bad Wildungen) vorhanden, zum Regional- und Fernverkehr in Wabern (Kassel- Frankfurt / Main) und Kassel (alle Richtungen).

Kapitel 2

Bestandsaufnahme

Im Alltags- wie im Freizeitverkehr ist der Gebrauch des Fahrrads in der Stadt Naumburg eher gering. Laut VEP Region Kassel 2030 liegt der Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr, bezogen auf den Anteil der zurückgelegten Wege (modal split), für die Kasseler Umlandgemeinden bei ca. 4%. Für die Stadt Naumburg sind keine Verkehrszahlen zum Radverkehr vorhanden. Es wird angenommen, dass der Wert hier wegen eher ungünstigerer Bedingungen für den Radverkehr niedriger ausfällt (größere Fahrentfernungen im Vergleich zu verdichteten Stadträumen, größere Niveauunterschiede, wenige geeignete Wege).

Das Tal der Elbe ist an sich für eine stärkere Nutzung des Fahrrads geeignet, der Hessische Radfernweg R 4 verläuft hier. Zwischen Ippinghausen (Wasserscheide Diemel – Eder) und Fritzlar (Eder) besteht auf 20 km (Luftlinie) lediglich ein Niveauunterschied von ca. 150 m. Von Wolfhagen im Norden über die Kernstadt Naumburg bis Altendorf im Süden gibt es für den Radverkehr zwar fast durchgehend Kfz-verkehrsarme bzw. -freie, aber kaum alltagstaugliche Wege. Diese sind überwiegend unbefestigt und teilweise, insbesondere bei nasser oder winterlicher Witterung, schwer bis kaum befahrbar. Südlich Altendorf schließt ein Routenabschnitt an, der, bis Züschen alternativlos, ungesichert im Mischverkehr auf der Fahrbahn der Landesstraße L 3214 (DTV ca. 1.300 Kfz/24h) geführt wird. Auch Heimarshausen ist darüber von Altendorf angeschlossen. Ab Züschen kann dann wieder überwiegend abseits der Landesstraße bis Fritzlar gefahren werden, aber auch diese Wegabschnitte sind nicht durchgehend befestigt ausgebaut.

Neben der Verbindung Elbenberg – Altendorf ist die von der Kernstadt (ab Bahnhof) nach Altenstädt führende Route durchgängig befestigt und straßenfern geführt, aber mit erheblichem Umweg im Verhältnis zur Landesstraße verbunden. Die regionale Freizeitradrouten „Hessencourrierweg“ nutzt diese Verbindung. In Weiterführung von Altenstädt über Balhorn nach Sand ist sie derzeit die einzige überwiegend straßenunabhängig geführte Radverkehrsverbindung zwischen der Kernstadt Naumburg und dem Bad Emstaler Hauptort Sand. Auch hier sind unbefestigte Wegabschnitte sowie erhebliche Umwege zu erdulden.

Als Umfahrungsmöglichkeit der Ortslage Naumburg für den Radverkehr ist auf der Verbindung Elbenberg – Altenstädt östlich der Stadt ein befestigter Wirtschaftsweg vorhanden („Im kleinen Feld“). Zwei Möglichkeiten, die Altstadt von Naumburg auf befestigten Wegen zu umfahren, bestehen in Richtung Netze zur L 3215, eine nördliche über „Vor dem Tor“ bzw. „Am Schwimmbad“ und eine südliche über „Auf dem Lehgen“. Letztere ist aber ungenügend an die von Elbenberg kommende Radverkehrsverbindung angebunden (ausgehend vom „Elbener Pfad“ über die L 3214 „Fritzlarer Straße“)

Ansonsten gibt es keine durchgehend sicher befahrbaren, alltagstauglichen und direkt geführten ortsverbindenden Fahrmöglichkeiten für den Radverkehr, sowohl zu den Ortsteilen von Bad Emstal als auch über den Alten Wald zu Netze und zur Stadt Waldeck. Nutzbar sind

hier lediglich die Fahrbahnen der Landstraßen bzw. vereinzelte, schwer befahrbare land- und forstwirtschaftliche Wege.

Zwei Themenrouten des freizeitorientierten und touristischen Radverkehrs führen über städtisches Gebiet, der „Hessische Radfernweg R 4“, der auf seinem Weg durch ganz Hessen von Nord nach Süd das Elbetal durchquert, sowie der regionale und eher freizeitorientierte „Hessencourrierweg“ von Kassel nach Naumburg, der sich grob am Verlauf der ehemaligen „Kassel-Naumburger Eisenbahn“ (heute Museumsbahn) orientiert. Diese Wege werden teilweise auf Landstraßen und stärker befahrenen Ortsdurchfahrten sowie auf oftmals unbefestigten Wirtschaftswegen geführt. Insgesamt scheint eine Fahrradnutzung dieser Themenrouten eher gering zu sein. Angenommen wird, dass diese Wege eher zu Alltags- und Freizeitzielen im Nahmobilitätsbereich genutzt werden.

Ebenso sinnvoll wären radfahrtaugliche Wegeverbindungen vom Elbetal aus nach Königshagen und Böhne (beide zur Gemeinde Edertal) über die Höhen des Alten Waldes.

Von Naumburg ausgehende und zur Zeit teilweise schlecht befahrbare Wirtschaftswege in nord-östlicher Richtung, die auf die Hochfläche der Isth-Ebene führen und die Stadt Wolfhagen sowie deren Ortsteile Bründersen und Isth anbinden, sind wegen ihrer landschaftsoffenen Führung und der Weitsicht, die man von dort genießen kann, für eine Freizeitnutzung geeignet. Innerhalb der Ortslagen könnte die Durchlässigkeit lokaler Radverkehrsnetze an verschiedenen



Abbildung 2.1 Zwar landschaftlich schön, aber: Gröberer Schotterweg mit steilem Hügel auf dem Hessischen Radfernweg R 4 zwischen Kernstadt und Elbenberg. Die Strecke ist heute auch die einzige halbwegs sinnvoll verkehrsfreie Ortsverbindung zur stärker befahrenen L3214.

Stellen verbessert werden, vor allem in der Kernstadt (die Ortsdurchfahrten und Einbahnstraßen „Vor dem Tor / „Untere Straße“ und „Im Hain“).

Wegen der größeren Fahrtstrecken und der umgebenden bergigen Landschaft war der alltägliche Fahrradgebrauch bisher sicherlich in der Stadt und ihren Ortsteilen kaum ein Thema. Eine Nutzung des Fahrrads ist aber durchaus ausbaufähig, gerade in Hinsicht auf die sich noch erhöhende Nutzung von Elektrofahrrädern und auch durch ein verstärktes Angebot an attraktiven, sicheren und als sicher empfundenen Wegen.

Durch geeignete Maßnahmen kann der Radverkehrsanteil auch im Gebiet der Stadt Naumburg nachhaltig erhöht werden und durch eine damit verbundene größere Präsenz von Radfahrern

im Verkehrsgeschehen auch sicherer gemacht werden. Grundsätzlich kann für die Zukunft eine Steigerung bei Radpendlern, zumindest im Radius von etwa 10 bis 12 km angenommen werden. Dies betreffe beispielsweise die Verbindungen Kernstadt Naumburg – Wolfhagen und Naumburg – Bad-Emstal-Sand.

Kapitel 3

Radverkehrsverbindungen innerhalb des Gemeindegebiets

3.0.1 Ortsverbindung Heimarshausen - Elbenberg

Heimarshausen ist als einziger Ortsteil Naumburgs, ohne akzeptable alternative Fahrmöglichkeiten für den Radverkehr, allein über Landstraßen mit den anderen Ortsteilen verbunden.

Vorhandene Wege westlich der Elbe, die im Forst östlich und westlich am Heiligenberg vorbeiführen, kommen wegen wassergebundener Wegeoberflächen und vor allem wegen erheblicher zusätzlicher Höhenmeter als Alltagsverbindungen (und Tourismusrouten) nicht in Frage. Auf der Achse K 114 / L 3214 zwischen den Ortseinfahrten von Heimarshausen und Altendorf sind keine straßenbegleitenden Radverkehrsanlagen vorhanden, es gilt überwiegend die Regelgeschwindigkeit von 100 km/h. Die L 3214 hat hier eine Breite von ca. 6 m und ist mit ca. 1.000 Kfz/h (DTV 2015) belastet. Ein sicheres Radfahren auf der Fahrbahn, auf der auch der „Hessischer Radfernweg R 4“ geführt wird, ist nicht gewährleistet. Für die K 114 liegen keine Zählraten zur Verkehrsbelastung vor. Sie wird aber gering sein, da über die Kreisstraße lediglich der Ort Heimarshausen erschlossen wird.

Da die L 3214 nicht nur Bedeutung hat als Nahmobilitätsverbindung, sondern auch einen Abschnitt einer überregionalen touristischen Radroute darstellt, sollte zwischen Einmündung K 114 und Ortseinfahrt bzw. „Hufeisenstraße“ in Altendorf (ab wo die Verkehrsarme Strecke nach Naumburg beginnt) ein straßenbegleitender asphaltierter und 2,5 m breiter Weg entlang der Westseite der L 3214 hergestellt werden (NAU_9). Der Weg sollte als nicht benutzungspflichtig mit Zeichen 260 (Verbot für Kraftfahrzeuge) beschildert werden. Für die K 114 sollte die Höchstgeschwindigkeit von maximal 70 km/h angeordnet werden. Diese sollte auch für die L 3214 gelten, solange die oben beschriebene Maßnahme nicht umgesetzt ist.

3.0.2 Ortsverbindung Elbenberg - Kernstadt

Zwischen Elbenberg und Naumburg wird der Radverkehr auf der Route des „Hessischen Radfernwegs R 4“ am Talrand der Elbe zum Teil auf Gemeindestraßen, zum anderen Teil auf Wirtschaftswegen geführt (ein kurzer, ca. 100 m langer Abschnitt verläuft innerorts von Elbenberg auf der K 111). Mehrere Wegeabschnitte besitzen Schotterdecken, zwischen „Schlagmühle“ und Spohlebach verbunden mit jeweils erheblichem Anstieg und Gefälle (Sturzgefahr), sowie in Ortslage Naumburg auf dem „Mühlenweg“ zwischen „Steinweg“ und L 3215 „Bahnhofstraße“. An der parallel verlaufenden L 3214 ist keine Radverkehrsanlage vorhanden.

Die unbefestigten Wegabschnitte sollten durchgehend asphaltiert werden (NAU_4). Da die Wegführung über die Kuppe zwischen „Schlagmühle“ und Spohlebach wegen der Grobschotterdecke nur unkomfortabel und je nach Fahrradbeherrschung nur unter Selbstgefährdung (in den

Gefällebereichen) zu befahren ist, sollte hier nach einer Neutrassierungsmöglichkeit in Tallage gesucht werden (NAU_3), gegebenenfalls als straßenbegleitender Weg entlang der L 3214.

3.0.3 Ortsdurchfahrt L 3214 Kernstadt

Hinweis Autor Herbert Iba 2017: Die L 3214 „Im Hain“ wird zwischen „Fritzlarer Straße“ und L 3215 „Bahnhofstraße“ als Einbahnstraße geführt, bei einer Breite von ca. 5,5 bis 6 m. Eine Radverkehrsanlage ist nicht vorhanden, Radverkehr in Gegenrichtung ist nicht zugelassen. Es gilt hier die Regelgeschwindigkeit von 50 km/h. Radfahrer im Durchgangsverkehr in Gegen-



Abbildung 3.1 Die Naumburger Ortsdurchfahrt L 3214 „Im Hain“ unterhalb der Altstadt ist Einbahnstraße in Nordrichtung; als Tempo 30-Bereich könnte sie für den Radverkehr in beiden Richtungen freigegeben werden

richtung müssen zur Zeit der Verkehrsführung („Vor dem Tor“ / „Untere Straße“) durch die höhergelegene Altstadt folgen.

An der westlichen Fahrbahnseite der Einbahnstraße „Im Hain“ sollte ein mindestens 2 m breiter Fahrstreifen für den Radverkehr in Gegenrichtung (Südrichtung) abgetrennt werden, um durchfahrenden Radfahrern den Anstieg durch die Altstadt zu ersparen, der Straßenraum dafür ist vorhanden. Die Trennung von der Hauptfahrbahn sollte baulich erfolgen. Auf der Hauptfahrbahn (Nordrichtung) sollte Tempo 30 angeordnet werden.

Die L 3214 „Vor dem Tor“ / „Untere Straße“ verläuft als Einbahnstraße in Südrichtung durch die Altstadt von Naumburg. Die Fahrbahn ist für den Radverkehr in Gegenrichtung nicht freigegeben. Radverkehr, der in nördlicher Richtung auf der L 3214 verkehrt, muss über die Straße „Im Hain“ mit erheblichem Umweg von Norden her in die Altstadt einfahren. Es gilt die Regelgeschwindigkeit von 50 km/h. Die Fahrbahn hat eine Breite von ca. 3,5 m. Regelmäßig sind Pkw-Parkbuchten mit ca. 2 m Breite angelegt. Lediglich im Bereich der Einmündung „Roter Rain“ (südlicher Ausgang Altstadt) verengt sich der Straßenraum durch die Bebauung auf einer Länge von ca. 25 m. Die Fahrbahnbreite bleibt gleich, es fehlen aber hier die Parkplätze im Seitenraum.

Es wird empfohlen, den Radverkehr für beide Richtungen im Straßenzug der L 3214 „Vor dem Tor“ / „Untere Straße“ freizugeben.

Eine Einsatzgrenze in Bezug auf eine Mindestbreite der Fahrbahn ist weggefallen, notwendig für die Zulässigkeit ist aber, **dass eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h gelten muss** und es keine stärkere Verkehrsbelastung durch den Schwerverkehr geben darf. Laut den aktuellsten vorliegenden Verkehrszahlen (DTV 2015) dürfte es sich um ca. 35 LKW pro Tag handeln (die Hälfte von 6,7% von ca. 1.000 Kfz/24h). Dies scheint hinnehmbar.

Die Kommune strebt an, dies ihrerseits für den genannten Straßenabschnitt durchzusetzen (siehe: Artikel auf HNA.DE vom 24. September 2016: Tempo-Limit soll für mehr Sicherheit in Unterer und Fritzlarer Straße sorgen).

In wie weit Tempo 30 von der Kommune umgesetzt werden konnte, ist mit Stand 02-2020 unklar.

Anmerkung: Der Punkt findet sich als ergänzter Hinweispunkt nicht in der Datenbank.

3.0.4 Kernstadt - Ippinghäuser Straße (L3214)

Hinweis von Autor Herbert Iba 2017: Innerorts von Naumburg an der L 3214, ab dem Knoten L 3215 bis zur Ortseinfahrt in Richtung Ippinghausen, fehlt eine sichere Radverkehrsführung, hier gilt die Regelgeschwindigkeit von 50 km/h.

Auf der ca. 7 m breiten und mit ca. 1.700 Kfz/ 24h (DTV 2015) belasteten Fahrbahn fehlen zwar glücklicherweise schon die Mittelleitlinien, die auf Höhe Friedhof anbaufreie Führung der Landesstraße begünstigt aber, bei gegebener Breite, höhere Fahrgeschwindigkeiten.

Östlich vor der Ortseinfahrt befindet sich ein Verbrauchermarkt, westlich davon Freibad und Campingplatz. Akzeptable radverkehrstaugliche Alternativen sind Meinung Autor Herbert Iba nach sind nicht vorhanden. Der westlich parallel der Landesstraße verlaufende „Dr.-Höfling-Weg“ ist in Nordrichtung zwischen „In der Röde“ und „Auf der kleinen Röde“ als Einbahnstraße ausgewiesen. Die „Ippinghäuser Straße“ (am Friedhof) mündet schon vor Ortseinfahrt und Verbrauchermarkt in die Landesstraße ein.

Für die L 3214 zwischen L 3215 „Bahnhofstraße“ und nördliche Ortseinfahrt („Dörmesgraben“) sollte nach Vorschlag von Autor Herbert Iba in 2017 Tempo 30 angeordnet werden, damit Radfahrer sicherer und direkt den Verbrauchermarkt erreichen können.

Sinnvoll wäre die Herstellung von Mittelinseln im Ortseingangsbereich (Brücke Krebsbach bis „Dörmesgraben“). Dieser Straßenabschnitt könnte damit allgemein verkehrssicherer gemacht werden.

Hinweis von Autor Dirk Schmidt: Das die Ideen von Autor Herbert Iba bezüglich Tempo 30 umsetzbar sind, eher Unwahrscheinlich. Rechtslage zum Thema „Tempo 30 auf klassifizierten Straßen“ siehe Abschnitt „Ortsdurchfahrten in Altenstädt“. Der Verbrauchermarkt ist übrigens von der Anliegerstraße „Am kleinen Berg“ weitgehend verkehrsfrei über einen Stichweg mit Brücke über die Elbe erreichbar. Wie weit diese Strecke radtauglich ist, ist nicht bekannt.

3.0.5 Kernstadt - Bahnhofstraße (L3215) bis Drosselweg

Auf der L 3215 „Bahnhofstraße“, innerorts von Naumburg (Richtung Altenstädt), wird der Radverkehr zwischen L 3214 und nordöstlicher Ortseinfahrt (Einmündung „Drosselweg“) im

Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Die Fahrbahn ist ca. 7 bis 7,5 m breit und eine Mittelleitlinie ist markiert. Es gilt die Regelgeschwindigkeit von 50 km/h.

Der Straßenabschnitt kann zwar umfahren werden, dies ist aber verbunden mit erheblichen Umwegen (über „Am kleinen Berg“ und „Hessencourrierweg“).

Für den Radverkehr ist diese Verbindung von Bedeutung, nicht nur für den lokalen und nähräumigen Quell- und Zielverkehr, sondern auch für den Freizeitverkehr. Das vorhandene Geschwindigkeitsniveau ist für die meisten Radfahrer zu hoch.

Drei Möglichkeiten bieten sich (laut Autor Herbert Iba 2017) für eine Verkehrsführung an:

- beidseitige Anlage von Schutzstreifen mit teilweise Mindestmaßen (wird nicht empfohlen),
- Anlage eines einseitigen mindestens 2 m breiten Radfahrstreifens an der östlichen Fahrbahnseite
- oder die Anordnung von Tempo 30 im gesamten Innerortsbereich. Die Mittelleitlinie sollte grundsätzlich dabei entfernt werden.

Empfohlen wird die Anlage eines einseitigen Radfahrstreifens in Steigungsrichtung, da mit einer Anordnung von Tempo 30 wohl nicht möglich ist.

Anmerkung: Der Punkt findet sich als ergänzter Hinweispunkt nicht in der Datenbank.

Rechtlicher Hinweis von Autor Dirk Schmidt zum Thema „Tempo 30 auf klassifizierten Straßen“ siehe Abschnitt „Ortsdurchfahrten in Altenstadt“.

Im weiteren Verlauf (außerorts zwischen Drosselweg und Industriestraße) schlägt Autor Herbert eine straßenbegleitende Radverkehrsanlage vor (NAU_16).

3.0.6 Ortsverbindung Altenstadt - Kernstadt

Die Verbindung zwischen Naumburg (Kernstadt) und Altenstadt wird außerorts über die L 3214 hergestellt. Der Radverkehr wird zur Zeit ab „Lerchenweg“ (Naumburg) bis Altenstadt östlich der Landesstraße auf Gemeindestraßen bzw. befestigten Wirtschaftswegen geführt („Hessencourrierweg“). Der Abschnitt zwischen „Lerchenweg“ und „Industriestraße“ ist dort aber mit einem erheblichen Umweg verbunden, so dass diese Wegführung als nicht alltagstauglich gelten kann.

Ab der nördlichen Ortseinfahrt L 3214 von Naumburg sollte auf der Ostseite der Straße im Steigungsbereich ein straßenbegleitender asphaltierter und mindestens 2,5 m breiter Weg hergestellt werden, der an der Einmündung „Industriestraße“ enden würde (NAU_16). Eine Benutzungspflicht sollte auch wegen der geringen Länge der Anlage nicht angeordnet werden, stattdessen könnte sie mit Zeichen 260 (Verbot für Kraftfahrzeuge) beschildert werden.

An der Ortseinfahrt sollte eine Überquerungsanlage (mit Mittelinsel) dem Radverkehr ein sicheres Einfahren in die Fahrbahn Richtung Stadtzentrum erleichtern. Nebeneffekt wäre eine deutlichere Wahrnehmung der Ortseinfahrt, geringe Einfahrtgeschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs in die Ortslage von Naumburg (in Gefällerrichtung) sowie eine Lärminderung im Korridor der Straße.

3.0.7 Ortsdurchfahrten in Altenstädt (L 3215, K 107, K 108)

In den Ortsdurchfahrten in Altenstädt (L 3215, K 107, K 108) gilt (meist) die Regelgeschwindigkeit von 50 km/h.

Der Radverkehr wird im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Die L 3215 ist in Altenstädt mit ca. 2.400 Kfz/24h belastet, auf ihr wird die regionale Freizeitroute „Hessencourrierweg“ geführt. In der K 108 „Korbacher Straße“ sind noch Mittelleitlinien auf der Fahrbahn vorhanden.

An den Ortsdurchfahrten liegen Quellen und Ziele des Radverkehrs. Dieser kann unter den bestehenden Bedingungen nicht sicher geführt werden.

Die Ortsdurchfahrten in Altenstädt haben nicht die notwendige Breite, um Schutz- bzw. Radfahrstreifen anlegen zu können.

Vorgeschlagen wird von Autor Herbert Iba eine Anordnung von Tempo 30 zur Erhöhung der Radverkehrssicherheit.

Die Herstellung von Mittelinseln in den Ortseinfahrten wird als sinnvoll erachtet in Hinsicht auf eine geschwindigkeitsdämpfende Wirkung. Noch vorhandene Mittelleitlinien sollten entfernt werden.

Anmerkung von Autor Dirk Schmidt zum Tempo 30 auf klassifizierten Straßen: Trotz einer Lockerung der diesbezüglichen Regelungen im Sommer 2016 ist Tempo 30 per Beschilderung rein für die Radverkehrssicherung (vorbeugend ohne Unfallschwerpunkt) hier immer noch nicht möglich.

Seit 2016 ist Tempo 30 nach StVO-VWV vor sozialen Einrichtungen mit direktem Zugang zur Straße wie Kindergärten, Schulen usw. zu den Öffnungszeiten möglich; Straßenlänge max. 300 m - alle Details der Regelung siehe StVO-VWV Abschnitt SZu Zeichen 274 Zulässige Höchstgeschwindigkeit". Eine fehlende allgemeine Sicherung für den RV auf einer klassifizierten Straße ist auch nach der 2016er Änderung immer noch kein Grund für Tempo 30. Wichtig für die nachhaltige Einhaltung vom Tempo 30 wäre ferner die Akzeptanz der örtlichen Anwohner und Bevölkerung. Diese wäre hier gegeben: Bereits 2009 engagierten sich der Altenstädter Ortsbeirat für Tempo 30 im Kernbereich der Ortsdurchfahrt. Die Forderung wurde abgelehnt (siehe dazu auch Artikel von 2009 auf altenstaedt.de

Die Forderung wurde von den übergeordneten Straßenverkehrsbehörden abgelehnt.

3.0.8 weitere Ortsdurchfahrten

Auf der schmalen ca. 4,5 bis 5 m breiten Ortsdurchfahrt K 111 in Elbenberg gilt überwiegend die Regelgeschwindigkeit von 50 km/h. Das ist für die meisten Radfahrer ein zu hohes Geschwindigkeitsniveau.

Vorgeschlagen wird von Autor Herbert Iba in der Ortsdurchfahrt K 111 in Elbenberg eine durchgehende Anordnung von Tempo 30 zur Erhöhung der Radverkehrssicherheit.

Auf den recht schmalen Ortsdurchfahrten von L 3215 (Kernstadt, Richtung Netze), L 113 (Elbenberg) und L 114 (Heimarshausen) ist überwiegend die Regelgeschwindigkeit von 50 km/h zulässig. Vor allem auf der L 3215 in Naumburg bestehen für Radfahrer in Steigungsrichtung wegen der hohen Differenzgeschwindigkeit erhebliche Konfliktgefahren.

In den genannten Ortsdurchfahrten sollte laut Autor Herbert Iba 2017 durchgehend Tempo 30 zur Erhöhung der Radverkehrssicherheit angeordnet werden.

Anmerkung Autor Dirk Schmidt: Mit Stand Rechtslage 2019 ist Tempo 30 auf den genannten Strecken sehr wahrscheinlich nicht möglich. Rechtlicher Hinweis zum Thema „Tempo 30 auf klassifizierten Straßen“ siehe Abschnitt „Ortsdurchfahrten in Altenstädt“.

3.0.9 Kernstadt - Straße „Im Kloster“

Hinweis von Autor Herbert Iba 2017: Die Straße „Im Kloster“ in der Kernstadt, zwischen „Kirchstraße“ und Marktplatzbeginn ist Einbahnstraße. Für den Radverkehr ist sie nicht freigegeben. Die Straße hat auf einer Länge von ca. 35 m eine Fahrbahnbreite von ca. 2,5 m. Sie ist geradlinig geführt, von beiden Seiten gut einsehbar und befindet sich in einer Tempo 30-Zone, Schwerverkehr ist kaum vorhanden. Die Straße stellt für den Radverkehr eine wichtige nahräumliche Verbindung vor allem zum Rathaus her.

Empfohlen wird die Einrichtung einer unechten Einbahnstraße. Das Zeichen 220 „Einbahnstraße“ müsste dafür am Abzweig „Im Kloster“ von der „Kirchstraße“ entfernt werden. In der Gegenrichtung, am Marktplatz, müsste am Zeichen 267 „Verbot der Einfahrt“ ein Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“ hinzugefügt werden.

Anmerkung: Der Punkt findet sich als ergänzter Hinweispunkt nicht in der Datenbank.

Kapitel 4

Radverkehrsverbindungen zu benachbarten Gemeinden / Regionen

In diesem Kapitel werden nur ausgewählte Verbindungen vorgestellt. Eine komplette Netzerörterung würde den Rahmen sprengen. Hier in die Netzkarte des Digitalkonzepts und die Maßnahmenliste schauen.

In der Netzkarte des Digitalkonzepts (www.rvk.lk-kassel.radinformation.de/karte.html) ist das hierarchisch geplante Netz aufbauend auf dem System der zentralen Orte abrufbar. Für die folgenden Netzauszüge in diesem Dokument ein Beispiel für die Legende der Netzkarte. Weitere Erklärungen zur Netzplanung dieses Projekts finden sich im Abschlussbericht unter www.rvk.lk-kassel.radinformation.de.

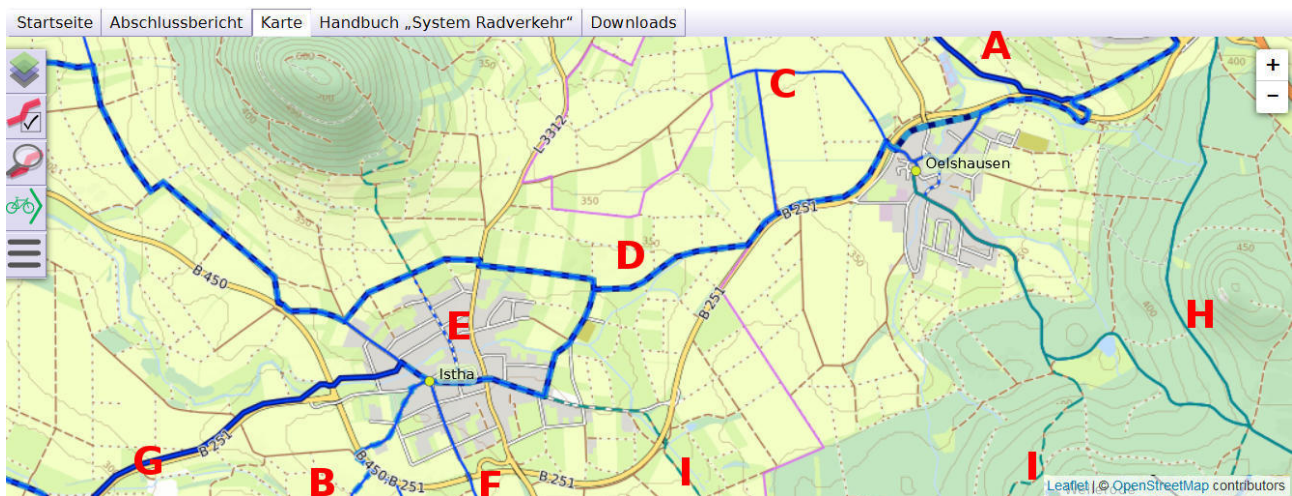


Abbildung 4.1 Beispiele Netzkategorien im Digitalkonzept: Die Kategorien II, III und IV werden grafisch gestuft angezeigt. **A** = reine Mittelzentrumsverbindung der Kategorie II; **B** = Grundzentrumsverbindung der Kategorie III überlagert mit einer Ortsverbindung der Kategorie IV; **C** = einzelne Ortsverbindung der Kategorie IV; **D** = Dreifachkombination einer Mittelzentrumsverbindung Kat. II mit einer Grundzentrumsverbindung Kat. III und Ortsverbindung Kat. IV; **E** = Lokalnetz; **F** = einzelne Ortsverbindung der Kategorie IV; **G** = Mittelzentrumsverbindung der Kategorie II überlagert mit einer Ortsverbindung der Kategorie IV; **H** = freizeitorientierte Ortsverbindung (Sonderfall der Netzkategorie III oder auch IV, hier ist eine radtaugliche Schotterdecke ausreichend), **I** = reine Freizeitverbindung (hier ist eine radtaugliche Schotterdecke ausreichend)

4.1 Ortsverbindungen zu benachbarten Gemeinden

In diesem Abschnitt wird auf ausgewählte Ortsverbindungen zu benachbarten Gemeinden eingegangen.

Alle Ortsverbindungen können der Netzkarte des Digitalkonzepts entnommen werden.

4.1.1 Ortsverbindung Kernstadt - Ippinghausen

Zwischen der Kernstadt Naumburg und Ippinghausen, ebenfalls Abschnitt der Mittelzentrenverbindung Fritzlar-Wolfhagen sowie des „Hessischen Radfernwegs R 4“, wird der Radverkehr parallel zur L 3214 (DTV 2015: ca. 1.700 Kfz/24h) über land- und forstwirtschaftliche Wege geführt. Ab Naumburg wird die Route nicht in Tallage westlich um den Mühlenberg herumgeführt, sondern in einem größeren Bogen in einer Steigung, östlich davon, auf asphaltierten Wirtschaftswegen. Nördlich des Mühlenbergs geht die Route in einen nicht alltagstauglichen unbefestigten Waldrandweg (Forstweg) über, der bis in die Ippinghäuser Gemarkung verläuft. Dort überquert die Route mit einem Versatz die B 251 in Richtung Wolfhagen. Ungünstig an dem Waldrandweg ist seine schattige Lage. Bei Regen sowie in den Wintermonaten kann der Weg über längere Zeiträume kaum oder nicht befahrbar sein. Die Route führt östlich an Ippinghausen vorbei. Eine direkte Verbindung dorthin ist nur über die stärker verkehrsbelastete Bundesstraße möglich.

Um die Verbindung Naumburg – Ippinghausen alltagstauglicher zu gestalten, sollte ab Naumburg die Radroute in Tallage geführt werden (westlich des Mühlenbergs) und statt der Waldrandroute sollte ab hier eine landschaftsoffenere Führung gewählt werden. Vorgeschlagen wird, die Route („Hessischer Radfernweg R 4“) ab dem „Schildweg“ weiter geradeaus (südlich des Weidelhofs) auf einem zu asphaltierenden Weg bis zur Landesstraße zu führen. Ab hier könnte ein straßenbegleitender befestigter Weg bis zu einer Wirtschaftswegeeinmündung nördlich des Elgerbachs (Parkplatz) hergestellt werden. Ab hier könnten vorhandene Wirtschaftswegen bis in die Ortslage Ippinghausen hinein mit einer Asphaltoberfläche ausgebaut werden (NAU_15). Falls die empfohlenen Maßnahmen nicht umsetzbar sein sollten, wird vorgeschlagen, durchgehend von Naumburg bis Ippinghausen entlang der L 3214 einen befestigten straßenbegleitenden Weg herzustellen.

4.1.2 Ortsverbindung Kernstadt - Netze

Die L 3215 zwischen Netze und Naumburg ist Abschnitt der Grundzentrenverbindung Waldeck / Sachsenhausen – Naumburg, auch für den Radverkehr. Sie stellt aktuell auch eine Lücke im radtouristischen Netz dar (zwischen „Ederseebahn-Radweg“ und „Hessencourrierweg“). An der ca. 5,5 bis 6 m breiten und mit ca. 800 Kfz/24h (DTV 2015) belasteten Landesstraße fehlt eine Radverkehrsanlage. Mögliche Alternativrouten auf Wirtschaftswegen nördlich der Landesstraße wären vorhanden, aber sind wegen unbefestigter Oberfläche und fehlender Radverkehrswegweisung im Bereich des Forstes zur Zeit kaum nutzbar.

Es sollte eine Bündelung von Alltagsverbindungen und touristischer Radroute bevorzugt werden. Priorisiert wird eine Routenführung nördlich der L 3215. Ab Netze (Ederseebahnweg) könnte eine solche Verbindung über die Straße „Windhagen“ sowie die L 3083 (ehemaliger Bahnhof Netze) führen. Auf zuerst asphaltiertem landwirtschaftlichem Weg, dann auf geschottertem Forstweg würde die Route südlich der sozialen Einrichtung „Wintersgrund“ vorbeiführen (WAL_4, NAU_14, NAU_17). Über ca. 2 km auf asphaltierten Wegen und Straßen würde sie nördlich der Altstadt Naumburgs (am Rehm bach) vorbeiführen und an die touristischen Routen „Hessischer Radfernweg R 4“ und „Hessencourrierweg“ anschließen. Der unbefestigte Routenabschnitt sollte eine Asphaltoberfläche erhalten.

Sollte eine solche in Asphaltbauweise ausgeführte Routenführung nicht umsetzbar sein, wird die Herstellung eines straßenbegleitenden und mindestens 2,5 m breiten asphaltierten Wegs entlang der L 3215 zwischen Netze und Naumburg vorgeschlagen. Dieser sollte dann als nicht benutzungspflichtig mit Zeichen 260 (Verbot für Kraftfahrzeuge) beschildert werden.

4.1.3 Ortsverbindung Altenstädt - Bründersen

Die K 107 zwischen Altenstädt und Bründersen stellt eine nahräumige Ortsverbindung auf etwas mehr als zwei Kilometern her. Die ca. 6 m breite Straße ist mit mehr als 1.600 Kfz/24h belastet. Eine straßenbegleitende Radverkehrsanlage und auch eine alternative Führungsmöglichkeit fehlen. Es gilt außerorts die Regelgeschwindigkeit von 100 km/h und Mittelleitlinien sind markiert.

Empfohlen wird die Herstellung eines straßenbegleitenden asphaltierten Wegs von mindestens 2,5 m Breite (NAU_1). Er sollte mit Zeichen 260 „Verbot für Kraftfahrzeuge“ beschildert werden.

4.1.4 Ortsverbindung Altenstädt - Ippinghausen

Die K 108 von Ippinghausen (B 251) bis Altenstädt (L 3215) ist nicht nur Ortsverbindung, sondern auch Abschnitt einer überregionalen Städteverbindung Korbach – Kassel / Baunatal, unter Umfahrung von Wolfhagen (Vorschlagsroute).

Eine straßenbegleitende Radverkehrsanlage ist an der Kreisstraße nicht vorhanden. Die alternative Route südlich des Mühlenholz zum „Hessischen Radfernweg R 4“ ist trotz der günstigeren topografischen Wegeführung wegen seiner ungünstigen witterungsabhängigen Lage und des Umwegs nicht geeignet für den Alltagsradverkehr.

Die Straße ist nur mäßig verkehrsbelastet, mit ca. 450 Kfz/24h (DTV 2015), aber wegen der erlaubten Regelgeschwindigkeit von 100 km/h für die meisten Radfahrer als nicht ausreichend sicher zu bewerten.

Empfohlen wird, trotz der mäßigen Verkehrsbelastung, aber wegen der zuerkannten verkehrlichen Bedeutung dieses Routenabschnitts, die Herstellung eines straßenbegleitenden asphaltierten Wegs von mindestens 2,5 m Breite (NAU_13). Er sollte mit Zeichen 260 „Verbot für Kraftfahrzeuge“ beschildert werden. Ein Radweg macht hier jedoch nur Sinn, wenn zuvor die Lücke an der B 251 nahe Ippinghausen geschlossen wurde.

4.1.5 Ortsverbindung Altendorf - Fritzlar-Züsch

Auf der Mittelzentrenverbindung Fritzlar – Wolfhagen, im Abschnitt zwischen Fritzlar-Züsch (Schwalm-Eder-Kreis) und Altendorf, ist keine Radverkehrsanlage entlang der L 3214 vorhanden, eine alternative Führungsmöglichkeit für den Radverkehr gibt es nicht. Der „Hessische Radfernweg R 4“ verläuft auf dieser Route. Es gilt auf der ca. 6 m breiten Fahrbahn die Regelgeschwindigkeit von 100 km/h, ca. 1.300 Kfz nutzen diese Strecke täglich. Der Radverkehr lässt sich hier im Mischverkehr nicht sicher führen.

Vorgeschlagen wird der Bau eines mindestens 2,5 m breiten asphaltierten straßenbegleitenden Wegs entlang der Westseite der L 3214 (NAU_8, FRIT_14). Er sollte mit Zeichen 260 (Verbot für Kraftfahrzeuge) als nicht benutzungspflichtig beschildert werden. Kurzfristig, bis zur Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahme sollte, da kurzfristig durchführbar, die Höchstgeschwindigkeit auf der Fahrbahn der L 3214, zur Erhöhung der Radverkehrssicherheit, auf 70 km/h reduziert sowie die Mittelleitlinien entfernt werden.



Abbildung 4.2 Die L 3214 als Hessischer Radfernweg R 4 am Ortsende von Altendorf in Richtung Fritzlar: die Familientauglichkeit ist nicht gegeben (Tempobegrenzung endet nach 200 m wieder).

4.1.6 Ortsverbindung Altenstädt - Isthia

Zwischen Altenstädt und Isthia (Grundzentrenverbindung Naumburg – Habichtswald) ist eine direkte Straßenverbindung nicht vorhanden, Kfz müssen den Weg über Bründerssen oder Balhorn nehmen. Für Radfahrer jedoch besteht die Möglichkeit, über Wirtschaftswege relativ direkt ihre Ziele zu erreichen. Diese Wege sind aber teilweise nur geschottert und in keinem sehr gut befahrbaren Zustand.

Die bisher unbefestigten Wegabschnitte sollten auf einer Breite von mindestens 3,5 m asphaltiert werden (NAU_7, WOH_79, WOH_80).

4.1.7 Ortsverbindung Altenstädt - Bad Emstal-Balhorn

Die Radverkehrsführung zwischen Altenstädt und Bad Emstal-Balhorn erfolgt mit einer freizeitorientierten wegweisenden Radroutenbeschilderung („Hessencourrierweg“) über teilweise unbefestigte und schwer befahrbare Wirtschaftswege (in Altenstädter Gemarkung) nördlich der L 3215. Im Verhältnis zur relativ direkt zwischen beiden Orten geführten Landesstraße, weist die Radroute einen erheblichen Umweg auf (Umfangfaktor ca. 1,4). Die ca. 6,5 m breite Landesstraße ist mit ca. 2.400 Kfz/24h (Schwerverkehrsanteil ca. 5,3%) belastet. Eine straßenbegleitende Radverkehrsanlage ist nicht vorhanden. Es gilt die Regelgeschwindigkeit von 100 km/h.

Zur sicheren und direkteren Führung des Radverkehrs sollte entlang der Nordseite der L 3215 zwischen beiden Dörfern ein mindestens 2,5 m breiter asphaltierter Weg hergestellt werden. In Balhorer Gemarkung könnte für ein Teilstück auch ein vorhandener Wiesenweg (südöstlich „Lindchen“) bis zum asphaltierten Wirtschaftsweg („Hessencourrierweg“) befestigt ausgebaut werden, von wo aus Balhorn sicher erreicht werden kann (NAU_12). Beschildert werden sollte der straßenbegleitende Weg mit Zeichen 260 (Verbot für Kraftfahrzeuge).

Bis zur Umsetzung der genannten Maßnahme sollte auf der L 3215 die Höchstgeschwindigkeit auf 70 km/h begrenzt werden.

4.1.8 Ortsverbindung Elbenberg - Bad Emstal-Riede

Die K 111 zwischen Elbenberg und Riede hat außerorts eine Breite von ca. 6 m und ist bis zur K 112 stärker mit KFZ-Verkehr belastet. Zwischen Ortseinfahrt Elberberg und Abzweig K 112 beträgt die Durchschnittlich tägliche Verkehrsmenge (DTV) nach Verkehrsmengenkarte 2015 1247 KFZ (davon 48 Schwerverkehr). Der überwiegende Teil der Verkehrsmenge nutzt dabei die K 112 Richtung Merxhausen, die so am Abzweig auch als Vorfahrtstraße ausgewiesen ist.

Die K 111 ist Abschnitt der Grundzentrenverbindung Naumburg – Gudensberg. Eine straßenbegleitende Radverkehrsanlage bzw. eine akzeptable alternative Verbindungsmöglichkeit sind nicht vorhanden. Wegen der hier gültigen Regelgeschwindigkeit von 100 km/h ist die Straße für die meisten Radfahrer als nicht sicher zu bewerten.

Als Sofortmaßnahme wäre zur Erhöhung der allgemeinen Verkehrssicherheit sinnvoll, eine Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h anzuordnen sowie auch die vorhandenen Mittelleitlinien zu entfernen.

Zwischen Ortseinfahrt Elberberg und Abzweig K 112 ist das Verkehrsaufkommen nach Beobachtung von vor Ort höher, als im östlichen Straßenabschnitt.

Hier wird daher langfristig die Herstellung eines straßenbegleitenden asphaltierten Wegs von mindestens 2,5 m Breite empfohlen (Teil Maßnahme NAU_23). Die Strecke sollte mit Zeichen 260 (Verbot für Kraftfahrzeuge) beschildert werden.

4.1.9 Ortsverbindung Elbenberg - Bad Emstal-Merxhausen

Die östlich von Elberberg von der K 111 abzweigende ca. 5 bis 5,5 m breite K 112 mündet in Merxhausen in die B 450 ein. Eine straßenbegleitende Radverkehrsanlage bzw. eine akzeptable alternative Verbindungsmöglichkeit ist nicht vorhanden. Wegen der hier gültigen Regelgeschwindigkeit außerorts von 100 km/h (?) wird für die meisten Radfahrer die Fahrbahn als nicht sicher beurteilt.

Empfohlen wird langfristig die Herstellung eines straßenbegleitenden, asphaltierten Radweg von mindestens 2,5 m Breite (NAU_23). Er sollte mit Zeichen 260 (Verbot für Kraftfahrzeuge) beschildert werden. Radsportler können so weiter die Straße nutzen, schwächerer Radverkehr den neuen Seitenweg.

4.1.10 Ortsverbindung Elbenberg - Bad Emstal-Balhorn

Die K 113 verbindet Elbenberg ab dem Abzweig ab der K 111 in Elben mit Balhorn (B 450). Sie ist nur schwach verkehrsbelastet, mit ca. 370 Kfz/24h, aber überwiegend ist hier die Regelgeschwindigkeit von 100 km/h zulässig. Eine straßenbegleitende Radverkehrsanlage bzw. eine akzeptable alternative Verbindungsmöglichkeit ist nicht vorhanden. Der Radverkehr kann, vor der Einmündung der Kreisstraße in die B 450, den ansonsten nur für den Wirtschaftsverkehr freigegebenen und befestigt ausgebauten „Elber Weg“ bis Balhorn nutzen.

Wegen der geringen Verkehrsbelastung auf der K 113 wird die Herstellung eines straßenbegleitenden Wegs nicht als notwendig angesehen.

Es sollte stattdessen die Höchstgeschwindigkeit auf 70 bzw. 50 km/h (auf unübersichtlichen und kurvigen Straßenabschnitten) begrenzt werden. Für den Radverkehr könnte die Kreisstraße aber nicht nur als Verbindung nach Balhorn dienen, sondern auch nach Sand, wenn jenseits der Gemeindegrenze zu Bad Emstal mehrere Wirtschaftswege ausgebaut und außerorts entlang der K 110 ein vom Radverkehr nutzbarer straßenbegleitender Weg hergestellt würde (BADE_3, BADE_10, BADE_11, BADE_12).

Eine Verbindung Elbenberg – Sand über die K 113 wäre etwa gleich lang wie diejenige über K 111 / K 112. Radfahrer hätten aber ca. 30 Höhenmeter mehr zu überwinden, der Radverkehr könnte aber eher (maßnahmenabhängig) auf bzw. an ruhigeren Straßen und Wegen geführt werden.

4.1.11 Ortsverbindung Heimarshausen - Fritzlar-Züsch

Die K 114 verbindet Fritzlar-Züsch ab der L 3214 mit Heimarshausen. Beide Ortseinfahrten liegen ca. 1,4 km auseinander (Nahmobilitätsverbindung). Für die ca. 5,5 m breite und mit Mittelleitlinie ausgestattete Kreisstraße liegen keine Zählzeiten zur Verkehrsbelastung vor. Eine straßenbegleitende Radverkehrsanlage bzw. akzeptable alternative Verbindungsmöglichkeiten fehlen.

Eine für den Rad- und Fußverkehr sichere Nahmobilitätsverbindung von Heimarshausen nach Züsch wäre sinnvoll.

Daher wird empfohlen, trotz der wahrscheinlich niedrigen Verkehrsbelastung, an der K 114 zwischen beiden Ortseinfahrten einen straßenbegleitenden asphaltierten und mindestens 2,5 m breiten Weg herzustellen, der nicht benutzungspflichtig mit Zeichen 260 (Verbot für Kraftfahrzeuge) beschildert werden sollte. Diese Strecke wäre vor allem für den Fußverkehr wichtig. Aber auch für den schwächeren Radverkehr wäre dies sinnvoll (NAU_25).

4.1.12 Ortsverbindung Kernstadt - Netze

Informationen siehe Abschnitt zur Grundzentrenverbindung nach Waldeck-Sachsenhausen bzw. überregional nach Korbach.

4.1.13 Ortsverbindung Kernstadt - Freienhagen

Freienhagen findet sich 8 km nordöstlich Naumburg.

Zwischen der Kernstadt und Freienhagen sind im Forstbereich geschotterte Abfuhrwege vorhanden. Ausgehend von der Kernstadt verläuft die Route auf Gemeindestraßen in Richtung „Wintersgrund“, ab dem Waldrand auf Schotterwegen in nordwestlicher Richtung am Rabenkopf vorbei bis zur L 3083 führen. Über diese wird Freienhagen erreicht.

Die Strecke mit anspruchsvoller Topografie wurde aufgrund der untergeordneten Netzbedeutung als freizeitorientierte Ortsverbindung eingestuft. Eine radtaugliche, regelmäßig in Stand gehaltene wassergebundene Decke ist hier ausreichend. Eine Radwegweisung wäre sinnvoll.

4.1.14 Ortsverbindung Elbenberg / Altendorf - Königshagen

Die Verbindung von Elbenberg nach Königshagen verläuft auf der Straße zum Waldhof („Hahnebachsweg“) und ab dort südlich am Netzer Berg vorbei auf befestigtem Schotterwegen nach Königshagen.

Die von Altendorf ausgehende Verbindung nach Königshagen könnte über den „Lohweg“ verlaufen und südlich Waldhof auf die Elbenberger Route stoßen.

Die Strecken mit anspruchsvoller Topografie wurden aufgrund der untergeordneten Netzbedeutung als freizeitorientierte Ortsverbindung eingestuft. Eine radtaugliche, regelmäßig in Stand gehaltene wassergebundene Decke ist hier ausreichend. Eine Radwegweisung wäre sinnvoll.

4.1.15 Ortsverbindung Heimarshausen - Königshagen

Die Verbindung von Heimarshausen aus nach Königshagen könnte auf der „Kirschhäuser Straße“ nach Westen verlaufen, die bis zum Waldrand als asphaltierter Wirtschaftsweg fortgeführt wird. Es folgt ein sehr steiles Wegstück, mit stark zerstörter Asphaltdecke und etwa 10% Steigung (NAU_6 -sinnvoll wäre hier in der starken Steigung neue Asphaltdecke).

Die Strecken mit anspruchsvoller Topografie wurden sonst aufgrund der untergeordneten Netzbedeutung als freizeitorientierte Ortsverbindung eingestuft. Eine radtaugliche, regelmäßig in Stand gehaltene wassergebundene Decke ist hier ausreichend. Eine Radwegweisung wäre sinnvoll.

4.1.16 Ortsverbindung Heimarshausen - Wellen

Eine verkehrsfreie Route zwischen Heimarshausen und Wellen wäre sinnvoll, es wurden bisher jedoch keine geeignete Strecke gefunden. Als potentielle Route wurde trotzdem mal die topografisch anspruchsvolle Strecke via NAU_5 in der Datenbank vermerkt.

Als freizeitorientierte Ortsverbindung (untergeordnete Alltagsfunktion) ist hier eine radtaugliche Schotterdecke ausreichend. Eine Radwegweisung wäre sinnvoll.

4.2 Einbindung in das Grundnetz

Das Grundnetz, oder auch Kommunalnetz, verbindet alle Grundzentren untereinander (Netzkategorie III). Ferner werden alle Grundzentren an die Mittel- und Oberzentren angebunden. Die Kernstadt ist als Grundzentrum eingestuft.

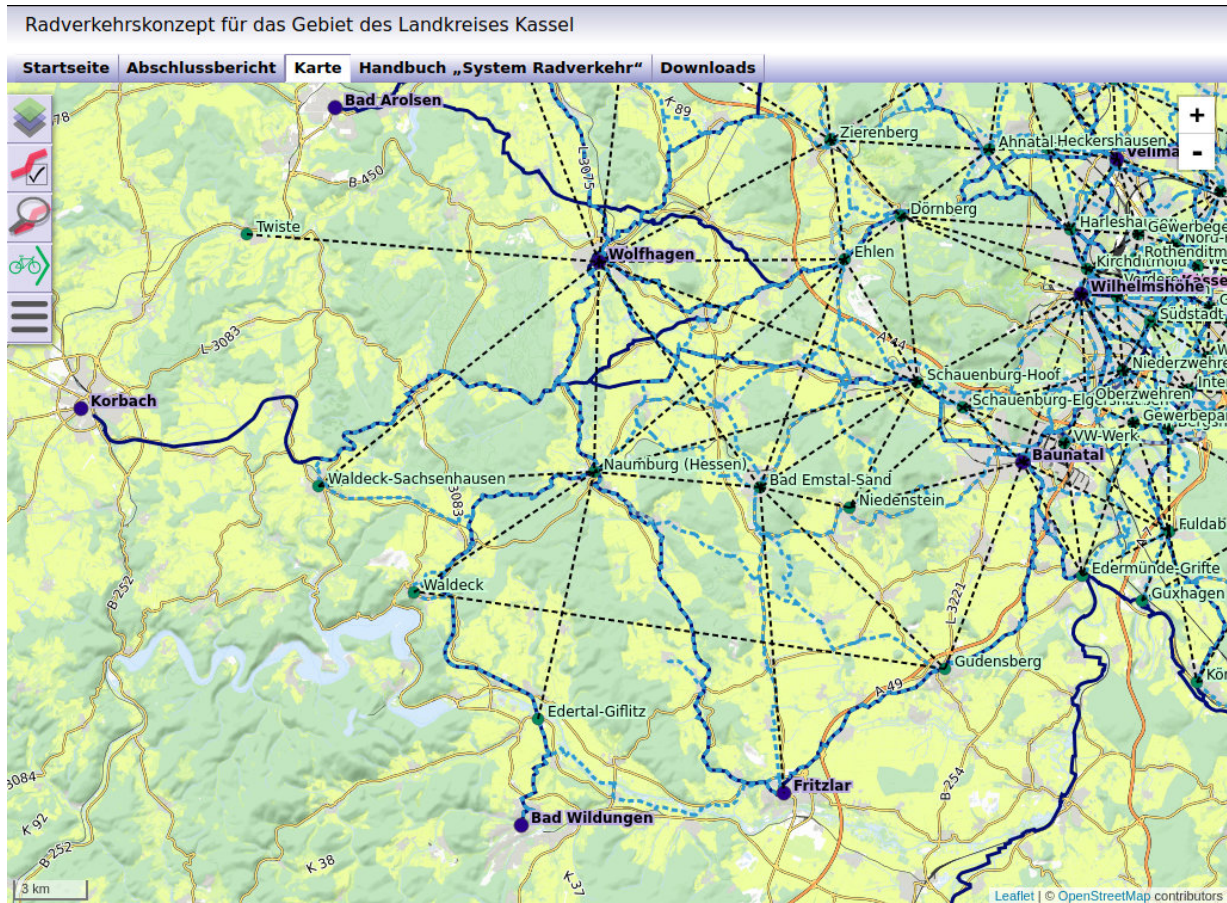


Abbildung 4.3 Auszug aus dem Digitalkonzept: Wunschliniennetz der Netzkategorie III für Naumburg. Im topografischen Netz sind die Verbindungen der Kategorie II (dunkelblau durchgezogen) und Kategorie III (graublau gestrichelt) dargestellt.

4.2.1 Grundzentrenverbindung nach Bad Emstal-Sand

Der Luftlinie nach findet sich Bad Emstal-Sand gerade einmal 7 km östlich Naumburg. Die Ideallinie führt allerdings über die Höhen des Wartbergs.

Die Straßenverbindungen zwischen Naumburg und Sand verlaufen entweder über Altenstädt und Balhorn oder über Elbenberg, nördlich bzw. südlich des Wartbergs, alle aber verbunden mit erheblichen Umwegen. Die Trasse der Kassel-Naumburger Eisenbahn verläuft in dieser Hinsicht günstiger.

Der Radverkehr, geführt auf dem „Hessencourrierweg“, macht aktuell sogar noch einen größeren Bogen auf der Verbindung über Altenstädt und Balhorn als die dortige Straßenverbindung. Darüber hinaus sind einige Routenabschnitte unbefestigt und in einem teilweise schlecht befahrbaren Zustand.

Eine topografisch günstigere und auch kürzere Verbindung für den Radverkehr bietet sich im Korridor der Kassel-Naumburger Eisenbahn.

Die Verbindung könnte von Naumburg aus bis südlich Altenstädt geführt werden (siehe NAU_16, Vorschlagsverbindung Naumburg – Altenstädt). Sie würde dort nach Osten in den Weg „An der Hardt“ abknicken, der Bahntrasse auf der Nordseite bis zum „Elber Weg“ folgen, die K 103 queren und auf Wirtschaftswegen bis Sand verlaufen (NAU_10, BADE_16, BADE_15, BADE_11, BADE_12). Diese Wege sind überwiegend unbefestigt und sollten mit einer Asphaltdecke ausgebaut werden.

Der „Hessencourrierweg“ könnte auf einen Abschnitt dieser Route („An der Hardt“ bis „Elber Weg“) umgelegt werden.

4.2.2 Grundzentrenverbindung nach Wolfhagen

Wolfhagen findet sich rund 9 km Luftlinie nördlich der Kernstadt von Naumburg.

Zwischen Wolfhagen und Ippinghausen wird der auszubauende R 4 genutzt.

Von Ippinghausen nach Naumburg verläuft die Verbindung auf einer Neubaustrecke im Korridor der Landesstraße (NAU_15). Der R 4 ist durch die Waldlage und aufgrund der Topografie hier nicht alltagstauglich.

4.2.3 Grundzentrenverbindung nach Fritzlar

Fritzlar findet sich etwa 15 km Luftlinie südlich von Naumburg.

Die Grundzentrenverbindung verläuft durch das Elbetal Richtung Fritzlar. Es fehlen zum Teil sichere Strecken: NAU_3 oder NAU_4 nördlich Elbenberg und NAU_8, NAU_9 sowie FRIT_14 zwischen Altendorf und Züsch.

4.2.4 Grundzentrenverbindung nach Waldeck-Sachsenhausen bzw. überregional nach Korbach

Sachsenhausen findet sich rund 11 km westlich Naumburg. Die Strecke folgt auf Wirtschaftswegen bis auf Höhe Netze weitgehend der Ideallinie.

Im Bereich von Naumburg besteht bei NAU_14 Ausbaubedarf (neue asphaltdecke). Bei NAU_17 südlich des Erholungsheim ist wäre wohl eine grundhafte Herstellung eines Asphaltwegs notwendig. Damit würde die Route abseits des Erholungsheims verlaufen.

Auf Stadtgebiet Waldeck wäre bei WAL_4 eine Asphaltdecke wichtig. Der radtouristische Projektvorschlag des Panorama-Radweg Kassel – Korbach verläuft auch auf dieser Strecke.

Anmerkung zur heutigen Radwegweisungsroute: Die Radwegweisung Naumburg - Waldeck führt heute von Naumburg kommend über die Landstraße nach Netze. Die kurvige Landstraße ist für den Radverkehr (abgesehen von Straßenradsportlern) komplett ungeeignet bzw. gefährlich. Gerade auch zu Ausflugszeiten ist die Strecke recht stark mit KFZ- und Motorradverkehr belegt.

Soweit dem Autor bekannt konnte im Nachbarkreis wohl mit der Waldeckischen Domänialverwaltung 2015/2016 keine Übereinkunft über eine Ausschilderung der bereits heute befriedigend befahrbaren Waldroute erzielt werden. Näheres zu diesem Sachverhalt ist dem Autor allerdings nicht bekannt (Wissensstand von 2016). In wie weit die Bestandsroute am Erholungsheim über Privatgrund führt, ist ebenfalls nicht bekannt.

Die Waldstrecke ist bereits heute durchgehend befriedigend fahrbar, sofern auf Naumburger Gebiet die Zufahrt zum Erholungsheim genutzt wird.

Es sollte zeitnah auf Kreisebene (LK Kassel und LK Waldeck-Frankenberg) noch einmal in Zusammenarbeit mit allen Beteiligten geprüft werden, ob nicht doch eine Ausschilderung der Waldverbindung ab möglich ist (Vom Bahnradweg ab Bahnhof Netze kommend bzw. auch von Waldeck). Diese Strecke besitzt nämlich eine wichtige, überregionale Lückenschlussfunktion vor allem im Radtourismus.

4.2.5 Grundzentrenverbindung nach Waldeck

In Routenbündelung geht es mit der Verbindung nach Sachsenhausen bis nördliche Netze (Ausbaubedarf siehe Abschnitt Grundzentrenverbindung nach Waldeck-Sachsenhausen).

Ab hier verläuft die Strecke es über den Bahnradweg Richtung Waldeck. Westlich der Bundesstraße gibt es vom Bahnradweg eine bereits ausgeschilderte Verbindung nach Waldeck hoch. Diese könnte noch verbessert werden (aktuell schmalerer Wiesenweg).

4.2.6 Grundzentrenverbindung nach Edertal-Gifflitz

Edertal-Gifflitz liegt per Luftlinie 10 südlich der Kernstadt. Diese Ideallinie führt über Königshagen.

Hier bestehen zwar fahrbare geschotterte Waldwege, die in das Netz als freizeitorientierte Ortsverbindungen integriert wurden. Die Topografie ist hier allerdings sehr anspruchsvoll.

Daher wurde die Strecke in Routenbündelung mit der Mittelzentrenverbindung Wolfhagen - Bad Wildungen über Netze und den Ederseebahn-Radweg nach Gillitz geführt. Sofern der Bahnradweg nach Süden verlängert würde (EDT_1), wäre dies eine trotz Umweg eine attraktive Verbindung. Da die Strecke ferner vor allem radtouristische Bedeutsamkeit besitzt, ist der Umweg akzeptabel.

4.2.7 Grundzentrenverbindung nach Schauenburg-Hoof

Schauenburg-Hoof findet sich etwa 12 km Luftlinie nordöstlich der Kernstadt.

Die Strecke läuft über Altenstädt, Balhorn, Martinhagen und Breitenbach nach Hoof.

Maßnahmen siehe Karte im Digitalkonzept.

4.2.8 Grundzentrenverbindung nach Habichtswald-Ehlen

Habichtswald-Ehlen findet sich etwa 15 km nordöstlich von Ehlen. Die Verbindung läuft über Altenstädt, Isthia, Oelshausen und Burghasungen nach Ehlen.

Auf Naumburger Gebiet fehlen nordöstlich Altenburg Asphaltdecken (bei WOH_79).

Wichtig wäre hier vor allem das kurze Stück bei NAU_70 erst einmal mit einer radtauglichen, wassergebundenen Decke zu versehen.

Im Verkehrskorridor der B 251 bestehen ab Isthia diverse Lücken. Weiteres dazu siehe Karte im Digitalkonzept.

4.2.9 Grundzentrenverbindung Waldeck - Gudensberg

Die Ideallinie quert das Stadtgebiet Höhe Heimarshausen. Real führt die Verbindung allerdings über das topografisch bedeutend günstigere Edertal via Fritzlar.

4.3 Mittelzentrenverbindungen über das Gemeindegebiet

Das überregionale Netz der Kategorie II verbindet die Mittelzentren im Planungsraum untereinander. Dazu gehören auch Mittelzentren in benachbarten Kreisen mit Anschlüssen in den Planungsraum (wie beispielsweise Beverungen). Ferner werden die Mittelzentren an das regionale Oberzentrum Kassel angebunden.

Maßnahmen an diesen Verbindungen siehe Karte des Digitalkonzepts (abrufbar unter www.rvk.lk-kassel.radinformation.de/karte.html).

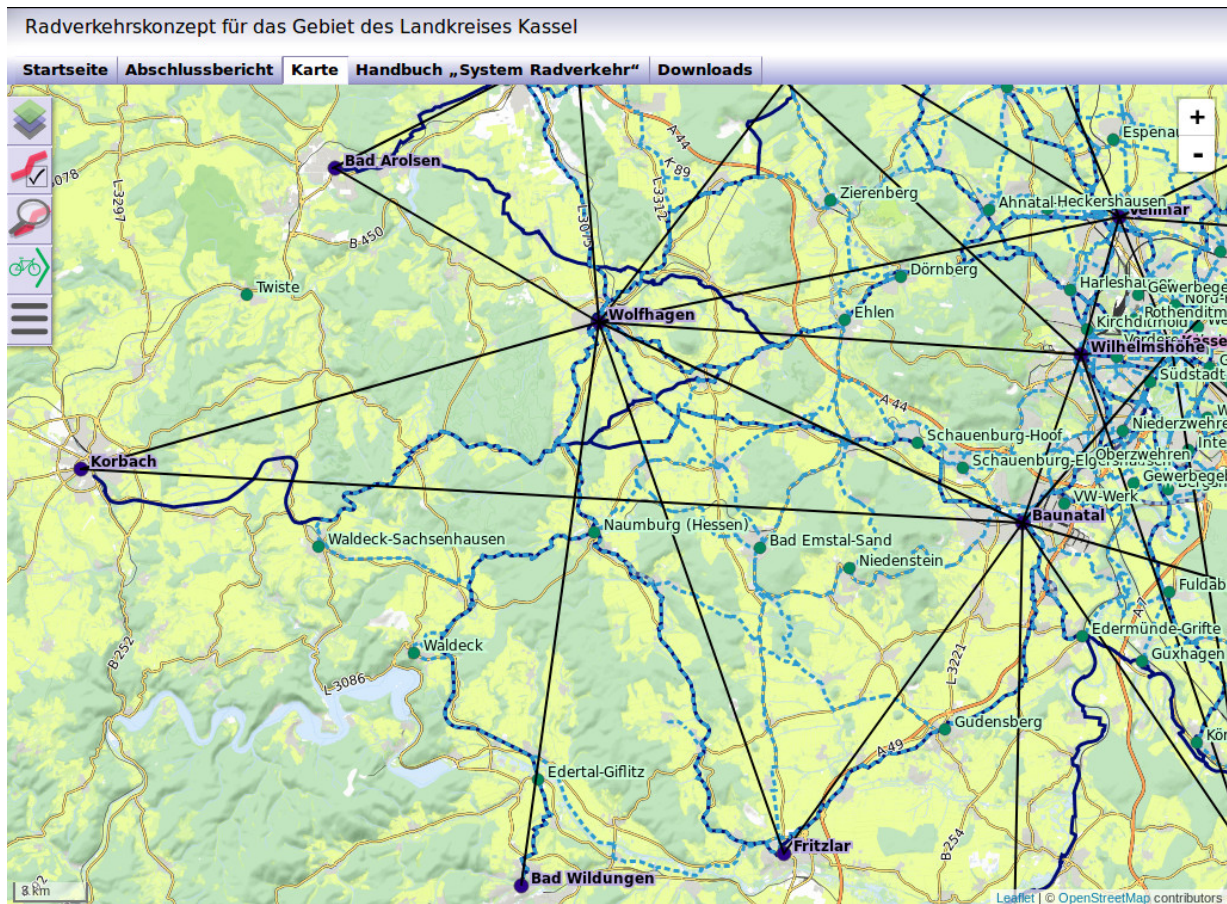


Abbildung 4.4 Auszug aus dem Digitalkonzept: Wunschliniennetz der Netzkategorie II großräumig im Bereich Naumburg

4.3.1 Mittelzentrenverbindung Wolfhagen - Fritzlar

Die Mittelzentrenverbindung Wolfhagen - Fritzlar führt über Naumburg. Sie ist vor allem radtouristisch relevant. Die Strecke liegt im Korridor des R 4 und ist in großen Teilen mit Ihm deckungsgleich.

Bis Naumburg wird die auszubauende Grundzentrenverbindung Wolfhagen - Naumburg genutzt. Hier Neubaustrecke zwischen Ippinghausen und Naumburg (NAU_15)

Dann geht es durch das Elbetal Richtung Fritzlar. Auch südlich Naumburg fehlen zum Teil sichere Strecken (NAU_3 oder NAU_4 nördlich Elbenberg und NAU_8, NAU_9 sowie FRIT_14 zwischen Altendorf und Züschchen)

4.3.2 Mittelzentrenverbindung Wolfhagen - Bad Wildungen

Die überregionale Verbindung zwischen den Mittelzentren Wolfhagen und Bad Wildungen ist vor allem für zielorientiert fahrende Radwanderer interessant. Die Strecke führt über Naumburg.

Daher wurde die Verbindung nicht via Züschchen und Wellen nach Bad Wildungen geführt, sondern über den attraktiveren und in großen Teilen bereits vorhandenen Edersee-Bahnradweg.

Bis Naumburg wird die auszubauende Grundzentrenverbindung Wolfhagen - Naumburg genutzt. Hier Neubaustrecke zwischen Ippinghausen und Naumburg (NAU_15).

Dann geht über den Kamm des Alten Waldes nach Netze (Ausbaustrecken NAU_14, NAU_17 und WAL_4). Bis südlich Buhlen wird der vorhandene Edersee-Bahnradweg genutzt.

Südlich Buhlen: Ab hier langfristig Ausbau der nicht mehr genutzten Bahntrassen zum 3 m breiten, asphaltierten Bahntrassenradweg bis Höhe Mandern. Neuer Höhepunkt wäre das große Stahlviadukt bei Bergheim über die Eder. Ferner würde die Strecke auch über das Buhleiner Viadukt laufen. Im nicht betrachteten Ortsnetz der Gemeinde Edertal würde auch die zentrale Ortsverbindung Buhlen - Bergheim / Giflitz auf dieser Strecke liegen. Ferner wäre die Strecke Teil eines „formvollendeten“, radtouristisch bedeutend besser verknüpften Ederseebahn-Radwegs (EDT_1 und EDT_2).

4.3.3 Mittelzentrenverbindung Korbach - Baunatal

Die Ideallinie der Mittelzentrenverbindung Korbach - Baunatal führt über das Stadtgebiet. Die Strecke führt über Ippinghausen im Korridor der B 251. Östlich Ippinghausen geht es über die Höhe Richtung Martinshagen. Die Strecke ist als Gesamtverbindung vor allem radtouristisch relevant.

Kapitel 5

Freizeit / Tourismus / Radrouten

5.0.1 lokale Verknüpfung Hessencourrier-Radweg und R 4

Zwei touristische bzw. freizeitorientierte Themenradrouten verlaufen über Naumburger Gebiet, der „Hessische Radfernweg R 4“ und der „Hessencourrier-Radweg“.

Beide Routen sind nicht vernetzt, obwohl sie die Kernstadt berühren. Der „R 4“ durchquert die Stadt im Tal der Elbe, der „Hessencourrier-Radweg“ endet, von Kassel kommend, am Endbahnhof der Museumsbahn, ohne Fortführung zum „R 4“, es besteht eine Wegweisungslücke von gerade einmal etwa 250 m.

5.0.2 Hessischer Radfernweg R 4

Die wichtigste touristisch geprägte Radroute auf Naumburger Gebiet ist der „Hessische Radfernweg R 4“. Von Nord nach Süd, von Bad Karlshafen an der Weser bis zum Neckar durchquert er auf 415 km ganz Hessen.

Der von Wolfhagen kommende, ab dessen Ortsteil Ippinghausen ins Elbetal eintretende Weg folgt dem Bach nun bis Fritzlar (Ortsteil Geismar), wo die Elbe in die Eder einmündet. Dabei durchquert der Weg die Kernstadt Naumburg (östlich der Altstadt), Elbenberg (westlich der alten Ortskerne von Elben und Elberberg sowie Altendorf (im Dorfzentrum).

Von Ippinghausen aus wird er in Naumburger Gebiet zuerst auf geschotterten Waldwegen geführt. Dann geht es mit zusätzlicher Steigung auf asphaltierten Wirtschaftswegen östlich um den Mühlenberg herum (die Landesstraße verläuft hier in Tallage) nach Naumburg.

Der „R 4“ führt nun in Tallage dicht an der auf einem Geländevorsprung über eine leichten Flussschleife liegenden Altstadt vorbei. Auf überwiegend geschotterten Wegen wird Elbenberg erreicht. Nicht weit davon entfernt wird die Radroute auf die Fahrbahn der L 3214 übergeleitet bis Fritzlar-Züsch (Schwalm-Eder-Kreis).

Vor allem der Abschnitt im Mischverkehr auf der Fahrbahn der L 3214 entspricht in keinsten Weise den Ansprüchen an eine touristische Radroute, er ist nicht familientauglich. Aber auch die Oberflächenqualität und Länge der geschotterten Wegabschnitte (zum Teil größerer Schotter mit losen Anteilen im Gefälle wie am Hügel zwischen Kernstadt und Elbenberg) ist deutschlandweit eher nicht mehr Standard.

Der „Hessische Radfernweg R 4“ sollte auf Naumburger Gebiet möglichst durchgehend asphaltiert werden (NAU_4, NAU_22). Sollte dies nicht möglich sein, wird empfohlen, nach alternativen Wegeführungen zu suchen, die in befestigter Bauweise hergestellt werden können (NAU_15).

Der Routenabschnitt, der aktuell nördlich der Kernstadt um den Mühlenberg herum geführt wird, sollte in Tallage neu trassiert werden (auf der Strecke der Ortsverbindung Ippinghausen - Naumburg, siehe NAU_15).

Zwischen Altendorf und Fritzlar-Züschchen sollte entlang der L 3214 ein straßenbegleitender asphaltierter und mindestens 2,5 m breiter Weg für Rad- und Fußverkehr hergestellt werden (NAU_8, NAU_9, FRIT_14). Bis zu dessen Umsetzung sollte eine Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 70 km/h angeordnet werden. Amtliche Verkehrszeichen sollten auf mögliche Radfahrer auf der Fahrbahn aufmerksam machen. Über sämtliche Informationsmedien zum „R 4“ sollte deutlich werden, dass die touristische Route zur Zeit nicht familientauglich ist (nicht nur in Naumburg).

5.0.3 Hessencourrier-Radweg

Der „Hessencourrier-Radweg“ ist die zweite Themenradroute, die durch Naumburger Gebiet verläuft. Die regionale Radroute orientiert sich mehr oder weniger an der Trassenführung der ehemaligen „Kassel-Naumburger-Eisenbahn“, die heute ausschließlich als Museumsbahn nur noch an wenigen Tagen im Jahr auf der Strecke zwischen Kassel und Naumburg verkehrt. Die Routenführung auf Gemeindegebiet hat wenig mit der Thematik des Wegs gemein (<https://www.hna.de/lokales/wolfhagen/wegenetz-luecken-1413696.html>). Einziger Berührungspunkt mit der Bahntrasse ist das letzte etwas mehr als 1 km lange Wegstück bis zum Endbahnhof der Museumsbahn in der Kernstadt. Von Bad Emstal-Balhorn kommend führt die Radroute



Abbildung 5.1 Windkraftanlagen und grob geschotterte Radverkehrsverbindung (Hessencourrierweg) bei Altenstädt.

in der Altenstädter Gemarkung auf zum Teil schwer befahrbaren Schotterweg bis kurz vor den Ort. Innerorts von Altenstädt durchläuft die Radroute fast komplett die stärker befahrene Ortsdurchfahrt L 3215. Radfahrer werden im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Bis zum Endpunkt der Route, am Bahnhof Naumburg verläuft der Weg auf ruhigen Nebenstraßen und befestigten Wirtschaftswegen. Zwischen dem Endpunkt des „Hessencourrier-Wegs“ und dem „Hessischen R 4“ besteht eine Wegweisungslücke von etwa 250 m.

Es wird eine Neutrassierung des „Hessencourrier-Radwegs“ empfohlen, die geeigneter ist, der Thematik des Wegs gerecht zu werden. Von Bad Emstal (Sand) kommend sollte die Route möglichst bahnnahe geführt werden. Vorbei am „Hardthof“ würde die Vorschlagsroute südlich des Wäldchens „Große Hardt“ (Altenstädt) auf den bestehenden „Hessencourrier-Weg“ stoßen, unbefestigte Wegabschnitte sollten befestigt ausgebaut werden (NAU_10, BADE_15, BADE_16). Die bestehende kurze Wegweisungslücke zum „R 4“ sollte geschlossen werden, am einfachsten durch Verlängerung des „Hessencourrier-Radwegs“.

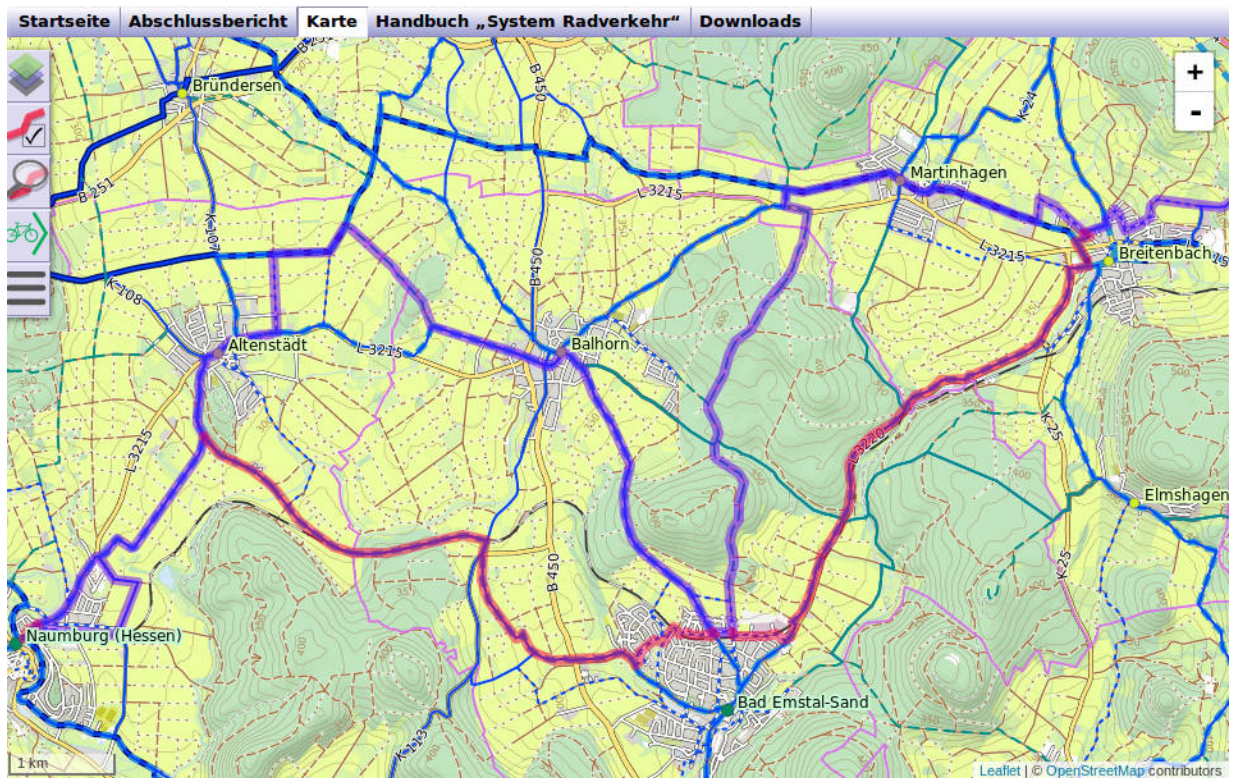


Abbildung 5.2 Auszug aus dem Digitalkonzept: blau-violett -> Bestandsstrecke des „Hessencourrier-Radweg“, rosa-rot: Vorschlag für mittel- bis langfristige Neutrassierung.

5.0.4 Projektidee Panorama-Radweg Kassel – Korbach

Zwischen dem „Hessencourrier-Weg“ und „Ederseebahn-Radweg“ klafft eine deutlich erkennbare Lücke im nordhessischen, radtouristischen Netz. Aufgrund dieser Lücke fehlt der potentiellen Etappenstadt Naumburg die relevante West-Ost-Erschließung.

Zwischen Naumburg (Kernstadt) und dem Waldecker Stadtteil Netze fehlt über den Höhenzug „Alter Wald“ eine komfortabel und sicher befahrbare Verbindung. Einzig durchgehend befestigt ausgebaut ist die L 3215 zwischen beiden Orten. Eine mögliche alternative Route verläuft nördlich davon, vorbei an der Anlage „Wintersgrund“. Diese Strecke durch den Wald verläuft auf geschotterten Forstwegen. Eine alternative Führung über den „Kassel-Edersee-Radweg“ wäre nicht zielführend, da die Ausbaustrecke dort wesentlich länger wäre.

Die Vorzugsvariante ist die nördliche, über Forstwege geführende Verbindung. Der nur geschotterte Wegabschnitt sollte eine Asphaltdecke erhalten (NAU_17, NAU_14, WAL_4). Die Ausbaustrecke wäre ca. 3,3 km lang (in Naumburg ca. 1,3 km, in Waldeck ca. 2 km).

Sollte eine solche Maßnahme nicht umsetzbar sein, wäre auch eine Führung über einen (noch in Asphaltbauweise herzustellenden) straßenbegleitenden Weg entlang der L 3215 akzeptabel. Eine solche Verbindung würde aber ca. 25 m höher über die Kammlinie des „Alten Walds“ führen.

Die Verbindung zwischen Naumburg (Kernstadt) und Netze ist ein wichtiger Abschnitt in der Ideenstudie zu einer weiteren touristischen Radroute in der Region Nordhessen, mit Arbeitstitel „Panorama-Radweg Kassel - Korbach“.

Diese Route könnte in Kassel an der Fulda (Drahtbrücke) beginnen, über die Stadtteile Niederzwehren und Nordshausen zur Sattelhöhe „Brand“ am Baunsberg führen und weiter entlang der Südflanke des Hohen Habichtswalds in der „Hoofer Pforte“ die Gemeinde Schauenburg durchqueren (oberhalb von Elgershausen, Hoof und Breitenbach). Bei Martinhagen würde die Hochfläche der Isthia-Ebene erreicht. Über die in Ostwestrichtung verlaufende landschaftsoffene Wasserscheide zwischen Isthia / Bründerssen und Balhorn / Altenstädt könnte die Route über Naumburg durch den „Alten Wald“ nach Netze führen. Ab Netze könnte die Route bis Korbach auf den „Ederseebahn-Radweg“ gelegt werden.

Kurze Wege von Naumburg aus zum aus der Umgebung herausragenden Weidelsberg (mit der Weidelsburg auf seiner Spitze) sind nicht vorhanden und auch nicht sinnvoll, wegen der starken Anstiege von Süden her. Daher würde eine Route dorthin von Naumburg aus im Elbetal und durch Ippinghausen verlaufen.

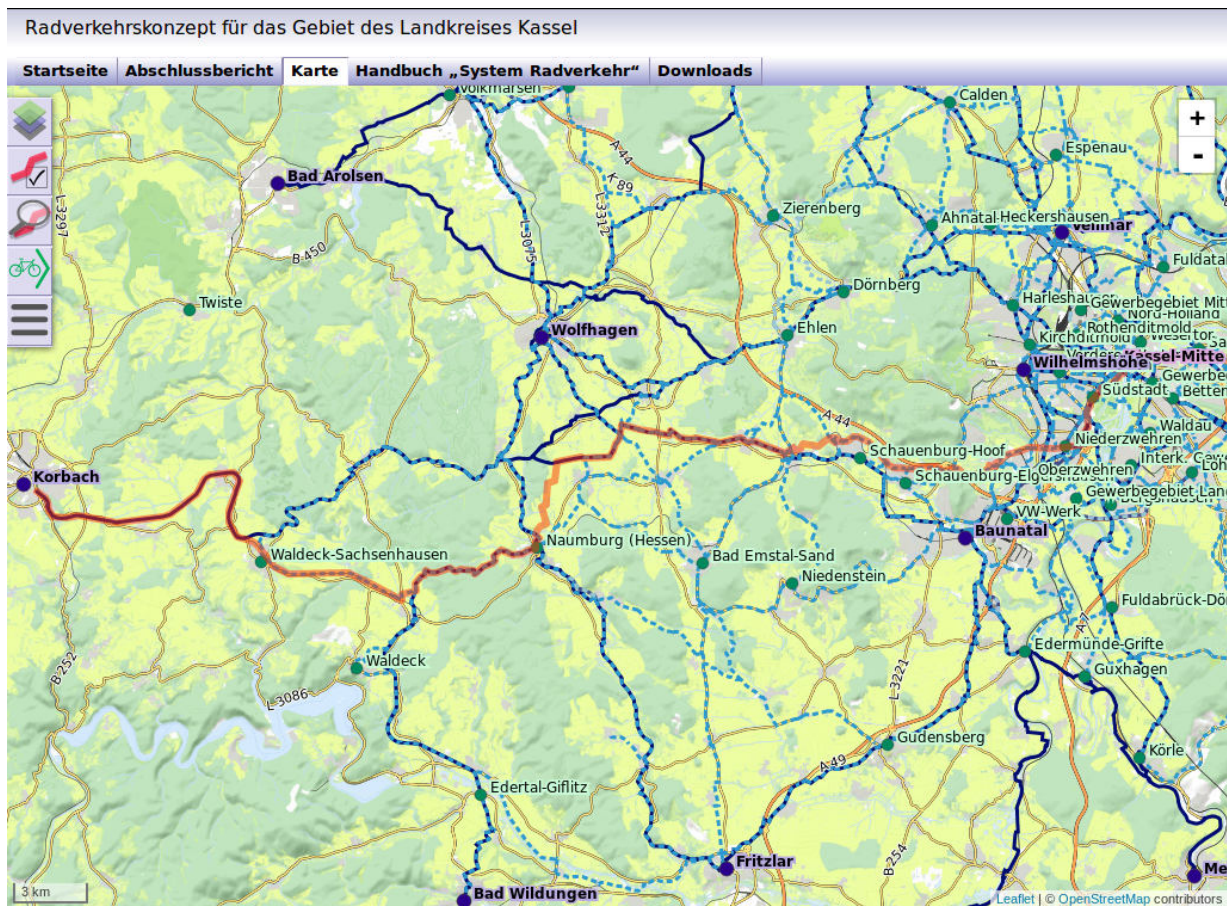


Abbildung 5.3 Auszug aus dem Digitalkonzept: Netzentwurf Kategorie II und III mit Verlauf des überlagerten Panorama-Radwegs Kassel-Korbach.

Kapitel 6

Wegweisung

Die Stadt Naumburg verfügt seit Sommer 2018 über eine flächendeckende Radverkehrswegweisung. Diese ist Teil des integrierten Radverkehrswegweisungssystems, das einmal den gesamten Landkreis umfassen soll. In dieses Kreisnetz wurden sowohl die lokalen Netze, als auch die Freizeit- und Touristikrouten einbeziehen.

Der touristische „Hessische Radfernweg R 4“ ist ausgestattet mit einer routenorientierten Zielwegweisung, mit Zielwegweisern im Format 1000 x 250 mm (Hauptwegweiser), mit Zwischenwegweisern im Format 400 x 400 mm und mit Einschubplaketten (mit den Routenlogos anderer am Standort verlaufenden Radrouten) im Format 150 x 150 mm.



Abbildung 6.1 Routenbezogene wegweisende Beschilderung am Hessischen Radfernweg R 4 bei Elbenberg: ein integriertes Wegweisungsnetz für den Radverkehr war hier 2014 noch nicht vorhanden.

Die Wegweisung des R 4 ist nur bedingt FGSV-konform, da das Hessen-Logo in die Schilder integriert ist und die Schilder nicht, wie empfohlen, neutral gehalten sind (Routen-Logos sollten in einem integrierten Radverkehrsnetz allein auf den Einschubplaketten dargestellt sein).

Eine durch Wegweisung hergestellte Verknüpfung vom „Hessencourrier-Weg“ zum „Hessischen Radfernweg R 4“ in Naumburg („Bahnhofstraße“) ist nicht vorhanden, sollte aber zur sichtbaren Vernetzung hergestellt werden (Anmerkung 09-2018: Es ist nicht bekannt, ob mit Installation der integrierten Radwegweisung die Verknüpfung zum R 4 hergestellt wurde).

Die Strecke Königshagen – Heimarshausen ist von Königshagen kommend mit kleinen Zwischenwegweisern mit der Aufschrift SZum R4äusgewiesen (Sachstand 2014).

Kapitel 7

Abkürzungsverzeichnis

Hier findet sich ein kommentiertes Abkürzungsverzeichnis mit Kürzeln, die zum Teil in dieser Ausarbeitung sowie in der Maßnahmenliste verwendet wurden.

Bf oder auch **BF Bahnhof**

DTV Durchschnittlich tägliche Verkehrsmenge

ERA 2010 Empfehlungen für Radverkehrsanlagen 2010 - lesenswerte Info in der deutschen Wikipedia; zu beziehen über den www.fgsv-verlag.de

EKL Entwurfsklasse - benutzt vor allem in Bezug auf die Entwurfsklassen in den Richtlinien für die Anlage von Landstraßen 2012 (RAL 2012)

Ew Einwohner

FGÜ Fußgängerüberweg - Damit ist fachlich oft ein Zebrastreifen gemeint.

FV Fußverkehr

Hbf oder auch **HBF Hauptbahnhof**

HBR Hinweise zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr - bundeslandspezifische Planungshinweise für Radwegweisungssysteme, die in der Regel eingehalten werden müssen, um Fördermittel zu erhalten.

LKW Lastkraftwagen

LSA Lichtsignalanlage - umgangssprachlich auch Ampel genannt

MIV motorisierter Individualverkehr

NMIV nichtmotorisierter Individualverkehr

NRVP Nationaler Radverkehrsplan - Aktionsprogramm der Bundesregierung für einen Höheren Radverkehrsanteil. Bis 2020 soll die Fahrradnutzung bundesweit auf 15 % der Wege steigen. nationaler-radverkehrsplan.de

OE Ortseingang

ÖV öffentlicher Verkehr kurz für öffentlicher Personennahverkehr

ÖPNV öffentlicher Personennahverkehr

PKW Personenkraftwagen

RF Radfahrer frei - steht als Gehweg/RF für die Kombination von Zeichen 239 (Gehweg) mit weißem Zusatzzeichen 1022-10 (Radfahrer frei).

RAL 2012 Richtlinien für die Anlage von Landstraßen 2012 - in Schriftform zu beziehen über den www.fgsv-verlag.de; Fachvortrag zur RAL 2012 mit Erklärung der Entwurfsklassen für Landstraßen (EKL) auf vsvi-mv.de

RIN 2008 Richtlinien für integrierte Netzgestaltung 2008 - lesenswerte Info in der deutschen Wikipedia; zu beziehen über den www.fgsv-verlag.de

RV Radverkehr

RVA Radverkehrsanlage

sb. straßenbegleitend

SrV System repräsentativer Verkehrsverhaltensbefragungen Verkehrserhebung in Städten mittels einheitlicher Kennzahlen. Das Forschungsprojekt der TU Dresden Mobilität in Städten – SrV" gibt es seit 1972. Projektinformationen auf tu-dresden.de

str.begl. straßenbegeleitend

StVO Straßenverkehrs-Ordnung - Die mit Stand Mai 2016 gültige Version von 2013 ist auf <http://www.gesetze-im-internet.de> zu finden (offizielle Seite des Bundesministeriums der Justiz und für Verbraucherschutz).

StVO-VWV Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung - Die offizielle Netzversion ist auf www.verwaltungsvorschriften-im-internet.de zu finden.

VMK-2010 bzw. VMK-2015 Verkehrsmengenkarte 2010 / 2015 - Die hessischen Verkehrsmengenkarten der letzten bundesweiten Verkehrszählung 2015 sind unter -> "Über uns> "Downloads & Formulare> SStraßenverkehrszählung 2015" auf mobil.hessen.de zu finden.

Kapitel 8

Impressum

Inhaltliche Erstellung: Herbert Iba

Format, inhaltliche Ergänzungen und Abstimmung mit der Datenbank: Dirk Schmidt

Diese Ausarbeitung ist Teil des Projekts „Radverkehrskonzept für das Gebiet des Landkreises Kassel“ (siehe www.rvk.lk-kassel.radinformation.de)

Auftraggeber

ADFC Kreisverband Kassel Stadt und Land e. V.
Wilhelmsstraße 2
34117 Kassel
www.adfc-kassel.de

Auftragnehmer

Bis 09-2017: Planungsgemeinschaft Iba / Schmidt

Dipl.-Ing. Architekt Herbert Iba
Dormannweg 23
34123 Kassel

Ing.-Büro Schmidt
Dipl.-Ing. (FH) Dirk Schmidt
Brunnenstraße 28
34130 Kassel

Ab 09-2017: Ing.-Büro Schmidt in alleiniger Projektverantwortung

Ing.-Büro Schmidt
Dipl.-Ing. (FH) Dirk Schmidt
Brunnenstraße 28
34130 Kassel
www.radinformation.de

(Fertigstellung des Projekts bis 2020)

Ab März 2019: Mitarbeit von Swen Schneider am Projekt (über das Ing.-Büro Schmidt).

Projektförderung durch die Sparkassenstiftung Landkreis Kassel