

# Radverkehrskonzept für das Gebiet des Landkreises Kassel

## Gemeindesteckbrief Bad Emstal



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

8. Juni 2020

# Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Basisdaten</b>	<b>3</b>
1.1	Struktursdaten . . . . .	3
1.2	Geografische / Topografische Lage . . . . .	4
1.3	Verkehrsräumliche Lage . . . . .	5
<b>2</b>	<b>Bestandsaufnahme</b>	<b>6</b>
<b>3</b>	<b>Radverkehrsverbindungen innerhalb des Gemeindegebiets</b>	<b>8</b>
3.1	Ortsverbindung Balhorn - Sand . . . . .	8
3.2	Ortsverbindung Sand - Merxhausen . . . . .	9
3.3	Ortsverbindung Merxhausen - Riede . . . . .	10
3.4	Hintergasse in Sand . . . . .	11
3.5	In Sand: Nahmobilitätsverbindung zwischen „Karlsbader Straße“ und „Danziger Straße“ / „Am Honigholz“ via Bahnunterführung . . . . .	11
3.6	In Sand: Neue Nahmobilitätsverbindung zwischen „Bahnhofstraße“ und „Industriestraße“ . . . . .	12
3.7	In Sand: Ortsdurchfahrt „Kasseler Straße“ L 3220 . . . . .	12
3.8	In Balhorn: Ortsdurchfahrt der B 450 . . . . .	13
3.9	weitere Hauptstraßen in Ortschaften . . . . .	14
<b>4</b>	<b>Radverkehrsverbindungen zu benachbarten Gemeinden / Regionen</b>	<b>15</b>
4.1	Ortsverbindungen zu benachbarten Gemeinden . . . . .	16
4.1.1	Ortsverbindung Balhorn - Altenstädt . . . . .	16
4.1.2	Ortsverbindung Balhorn - Naumburg . . . . .	16
4.1.3	Ortsverbindung Balhorn - Itha . . . . .	16
4.1.4	Ortsverbindung Balhorn - Martinhagen . . . . .	16
4.1.5	Ortsverbindung Balhorn - Elbenberg . . . . .	17
4.1.6	Ortsverbindung Sand - Breitenbach . . . . .	18
4.1.7	Ortsverbindung Sand - Elbenberg . . . . .	18
4.1.8	Ortsverbindung Merxhausen - Wichdorf . . . . .	19
4.1.9	Ortsverbindung Merxhausen - Kirchberg . . . . .	19
4.1.10	Ortsverbindung Merxhausen - Elbenberg . . . . .	20
4.1.11	Ortsverbindung Elbenberg - Riede . . . . .	20
4.1.12	Ortsverbindung Riede - Kirchberg . . . . .	20
4.1.13	Ortsverbindung Riede - Lohne . . . . .	21
4.2	Einbindung in das Grundnetz . . . . .	22
4.2.1	Grundzentrenverbindung nach Schauenburg-Hoof . . . . .	23
4.2.2	Grundzentrenverbindung nach Habichtswald-Ehlen . . . . .	23
4.2.3	Grundzentrenverbindung nach Niedenstein . . . . .	23
4.2.4	Grundzentrenverbindung nach Naumburg . . . . .	23
4.2.5	Grundzentrenverbindung nach Wolfhagen . . . . .	23

4.2.6	Grundzentrenverbindung nach Fritzlar . . . . .	23
4.2.7	Grundzentrenverbindung nach Gudensberg . . . . .	24
4.2.8	Grundzentrenverbindung Naumburg - Habichtswald-Ehlen / Schauenburg- Hoof . . . . .	24
4.3	Mittelzentrenverbindungen über das Gemeindegebiet . . . . .	25
<b>5</b>	<b>Freizeit / Tourismus / Radrouten</b>	<b>26</b>
5.1	Hessencourrier-Radweg . . . . .	26
5.2	Ems-Erpe-Radweg . . . . .	27
5.3	weitere Freizeitverbindungen . . . . .	27
<b>6</b>	<b>Wegweisung</b>	<b>29</b>
<b>7</b>	<b>Abkürzungsverzeichnis</b>	<b>30</b>
<b>8</b>	<b>Impressum</b>	<b>32</b>

# Kapitel 1

## Basisdaten

Die kleine Kurgemeinde findet sich an der Ems im Habichtswälder Bergland.

### 1.1 Struktursdaten

- **Einwohner:** ca. 6.000
- **Fläche:** 38,67 km<sup>2</sup>
- **Bevölkerungsdichte:** 154 EW pro km<sup>2</sup>
- **Regionale Raumstruktur:** Ordnungsraum, Grundzentrum
- **Ortsteile:** Balhorn, Merxhausen, Riede, Sand
- **Zentraler Ortsteil:** Sand
- **Verwaltung:** Gemeindeverwaltung in Sand
- **Schulen:** Grundschulen in Balhorn und Sand, weiterführende Schule in Sand
- **Wirtschaft:** Kurbetrieb und Therme in Sand, kleines Gewerbegebiet in Sand, Klinik im Ortsteil Merxhausen, Landwirtschaft, überwiegend Pendler- und Wohngemeinde
- **Versorgung / Einzelhandel:** vorwiegend in Sand sowie in Balhorn
- **Öffentlicher Verkehr:** Bahnanschluss: nein (Naumburger Bahn „Hessencourier“ nur Museumsbahn). Nächste Regionalbahnanschlüsse mit Radmitnahme in Kassel, Zierenberg, Fritzlar, Wolfhagen, Korbach
- **Meldeplattform Radverkehr:** ja
- **Mitgliedschaft AGNH:** ja

## 1.2 Geografische / Topografische Lage

Die Gemeinde Bad Emstal liegt am Südrand des Landkreises, an der Verwaltungsgrenze zum Schwalm-Eder-Kreis, zwischen den Südausläufern des Habichtswalds im Osten und dem Waldecker Land im Westen, der Hochfläche der Isthalebene im Norden und der Fritzlarer Börde im Süden. Die größte Ausdehnung besitzt Bad Emstal von Nord nach Süd, mit dem Hauptort Sand annähernd in der Mitte des Gemeindegebiets.

Das Gebiet der Gemeinde liegt überwiegend im Gewässersystem der von Schauenburg-Breitenbach her kommenden Ems, die nach Süden der Eder zufließt. Lediglich der Ortsteil Balhorn liegt am Spolebach, der bei Naumburg in den Ederzufluss Elbe einmündet.

Naturräumlich wird das östliche Gemeindegebiet von Bad Emstal den Hinterhabichtswälder Kuppen, einer Teileinheit des Habichtswälder Berglands, zugeordnet (Erzeberg, Remmenhausener Kopf, Falkenstein, Emserberg). Merxhausen und Riede liegen schon am Nordwestrand der Fritzlarer Börde, einer Teileinheit der Westhessischen Senke. Die Sander Kammer mit dem Hauptort Sand, die Isthalebene im Norden mit Balhorn und die Elberberger Höhen am Westrand der Gemeinde zählen zu den Ostwaldecker Randsenken. Insgesamt liegt das Gebiet der Gemeinde inmitten des nördlichen Westhessischen Berg- und Senkenlands (zwischen Weser und Vogelsberg sowie zwischen Osthessischem Bergland und Sauerland).

Im Verhältnis zu den Flussniederungen von Eder im Süden (bei Fritzlar ca. 170 m ü. NHN) und Fulda im Osten (bei Kassel ca. 140 m ü. NHN) ist das Gemeindegebiet relativ hochgelegen. Balhorn liegt auf ca. 330 m ü. NHN, der Hauptort Sand an der Südflanke des Erzebergs auf ca. 280 m ü. NHN, Merxhausen, am Talboden der Ems, auf ca. 245 m ü. NHN sowie der südliche Ortsteil Riede, weit oberhalb der Ems vor den Elberberger Höhen, auf ca. 285 m ü. NHN. Der tiefste Punkt der Gemeinde liegt bei ca. 225 m an der Gemeindegrenze zu Niedenstein, Ortsteil Kirchberg, an der Ems nahe Weißenthalsmühle, der höchste Punkt bei ca. 462 m ü. NHN am Falkenstein.

Vom Hauptort Sand liegt der Ortsteil Balhorn ca. 3,7 km entfernt, Merxhausen ca. 1,7 km und Riede ca. 4 km. Nachbarkommunen von Bad Emstal sind die Stadt Naumburg (Kernstadt in ca. 6,5 km Entfernung), die Stadt Wolfhagen (Ortsteil Isthale ca. 7 km), die Gemeinde Schauenburg (Ortsteil Breitenbach ca. 5,5 km), die Stadt Niedenstein (Kernstadt ca. 3,5 km) und die Stadt Fritzlar (Ortsteil Lohne ca. 7 km). Die Gemeinde liegt in relativer Nähe zu den umgebenden Mittelzentren Wolfhagen im Norden, Baunatal im Osten und Fritzlar im Süden. Von Sand aus, der Gemeindemitte, beträgt die Entfernung zu den Städten Wolfhagen und Baunatal ca. 11 km, zur Stadt Fritzlar ca. 12,5 km. Zum Oberzentrum Kassel im Nordosten sind es ca. 18 km.

Die Wohngebiete am Rand der Ortsteilzentren (überwiegend im Hauptort Sand) liegen in der Regel nicht in Steillagen.

## 1.3 Verkehrsräumliche Lage

Die wichtigste überregionale Straßenachse auf Gemeindegebiet ist die Nord-Süd-Verbindung zwischen Zierenberg (Burghasungen) und Fritzlar, als Spange zwischen A 44 und A 49. Von Sand aus ist die Anschlussstelle A 44 „Zierenberg“ ca. 9 km entfernt, die Anschlussstelle A 49 „Gudensberg“ ca. 11 km, diejenige bei Fritzlar ist nur geringfügig weiter entfernt.

Von regionaler Bedeutung sind die Hauptstraßenverbindungen (Bundes- und Landesstraßen) nach Wolfhagen und Fritzlar, vor allem aber die Pendlerroute nach Baunatal und Kassel über die Gemeinde Schauenburg.

Im nähräumigen Bereich ist der Hauptort Sand wegen der topografischen Gegebenheiten (Emserberg, Wartberg) mit den im Osten bzw. im Westen liegenden Kleinstädten Niedenstein und Naumburg nicht direkt verbunden.

Untereinander sind alle Ortsteile über Hauptverkehrsstraßen gut miteinander verbunden. Durch die Ortslagen von Balhorn und Sand führen stärker verkehrsbelastete Ortsdurchfahrten. Umgehungsstraßen sind hier nicht vorhanden. Lediglich die alte Hauptstraße, die direkt durch das Ortszentrum von Balhorn nach Martinhagen führte, wurde nach Norden verlegt (die „Hauptstraße“ wurde zu einer Gemeindestraße umgewidmet, auch außerorts). Innerorts von Merxhausen ist die „Landgraf-Philipp-Straße“, die zentrale Verbindungsachse zwischen B 450 und L 3220, stärker verkehrsbelastet.

Die Gemeinde Bad Emstal ist seit Jahrzehnten nicht mehr an das reguläre Schienennetz im Personenverkehr der Bahn angeschlossen. Auf der Trasse der ehemaligen Kassel-Naumburger Eisenbahn (Stichbahn) verkehrt nur an wenigen Tagen im Jahr eine Museumsbahn, der „Hessencourrier“. Der nächste Zugang zum Regionalverkehr der Bahn besteht in Wolfhagen (auf der Strecke Kassel – Korbach) und Fritzlar (Wabern – Bad Wildungen), zum Regional- und Fernverkehr in Wabern (Kassel – Frankfurt/Main) und in Kassel (alle Richtungen).

# Kapitel 2

## Bestandsaufnahme

Die Fahrradnutzung im Alltags- wie im Freizeitverkehr in der Gemeinde Bad Emstal ist sehr gering, die Bedingungen für den Radverkehr sind aktuell nicht zufriedenstellend.

Laut VEP Region Kassel 2030 liegt der Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr (modal split) für die Kasseler Umlandgemeinden bei ca. 4%, bezogen auf den Anteil der zurückgelegten Wege. Für die Gemeinde Bad Emstal sind keine Verkehrszahlen zum Radverkehr vorhanden. Es wird angenommen, dass der Radverkehrsanteil hier wegen ungünstigerer Bedingungen für den Radverkehr niedriger ausfällt (größere Fahrentfernungen, größere Niveauunterschiede, wenige geeignete Wege).

Bis auf ein paar Ausnahmen gibt es auf Gemeindegebiet keine akzeptablen Wege für Radfahrer. Innerhalb der Ortslagen sind im Nebenstraßennetz die Radverkehrsbedingungen noch weitgehend akzeptabel. Dagegen trifft dies vor allem in Balhorn und Sand in den Ortsdurchfahrten nicht mehr zu.

Negativ fällt auf, dass auf keiner Außerortsverbindung der Radverkehr sowohl alltagstauglich als auch sicher geführt wird, weder zwischen den Bad Emstaler Ortsteilen noch zu Nachbargemeinden.

Als noch akzeptabelste Ortsverbindung kann die Strecke zwischen Balhorn und Sand gelten, die allerdings 900 m auf geschottertem Forstweg und mit ca. 40 zusätzlichen Höhenmetern (im Vergleich zur B 450) unterhalb des Erzebergs verläuft. Ansonsten bleibt Radfahrern die Wahl zwischen den Fahrbahnen von (teilweise nur unter Lebensgefahr befahrbaren) Landstraßen und nicht alltagstauglichen land- und forstwirtschaftlichen Wegen.

Eine regionale Themenroute des freizeitorientierten Radverkehrs führt über Gemeindegebiet. Der „Hessencourrier-Radweg“ von Kassel nach Naumburg orientiert sich grob am Verlauf der ehemaligen „Kassel-Naumburger Eisenbahn“ (heute Museumsbahn). Auf Gemeindegebiet verläuft dieser Weg überwiegend auf nicht befestigten Wirtschaftswegen. Aus Richtung Martinhaagen kommend führt er südlich um den Erzeberg herum nach Balhorn und tangiert den Hauptort Sand am Nordrand der Bebauung (am ehemaligen Bahnhof). Insgesamt scheint die Nutzung dieser Route zu Freizeit Zwecken gering zu sein. Abschnitte dieser Route werden eher für kurze Rundtouren bzw. als Alltagsroute zwischen Sand und Balhorn genutzt.

Aufgrund der größeren Fahrdistanzen und der umgebenden bergigen Landschaft war der alltägliche Fahrradgebrauch bisher sicherlich in der Gemeinde 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.



**Abbildung 2.1** Auf der stark befahrenen L 3220 zwischen Breitenbach und Sand: Schwer einsehbare Kuppe mit durchgezogener Mittellinie. Hier fehlt eine straßenbegleitende Radverkehrsanlage.

Im Mai 2018 machten Bad Emstaler Bürger in der HNA auf die ihrer Meinung nach zum Teil gefährlichen Verhältnisse für Radfahrende in und um Bad Emstal aufmerksam. Genannt wurden unter anderem die Verbindungen Sand - Breitenbach und Merxhausen - Kirchberg (HNA-Artikel vom 21. Mai 2018: Emstaler Bürger beklagen schlechte Situation für Radfahrer).

Durch geeignete Maßnahmen kann der Radverkehrsanteil nachhaltig auch im Gemeindegebiet von Bad Emstal erhöht werden und durch eine damit verbundene größere Präsenz von Radfahrern im Verkehrsgeschehen auch sicherer gemacht werden.

Grundsätzlich kann für die Zukunft eine moderate Steigerung bei Radpendlern, zumindest im Radius von 10 km angenommen werden. Das beträfe beispielsweise Verbindungen von Balhorn nach Sand und nach Wolfhagen. Auch die Verbindung Sand – Fritzlar liegt mit ca. 13 km, vor allem für Pedelec-Nutzer, noch im Rahmen.

# Kapitel 3

## Radverkehrsverbindungen innerhalb des Gemeindegebiets

### 3.1 Ortsverbindung Balhorn - Sand

Zwischen Balhorn und Sand verläuft die Hauptstraßenverbindung über die B 450 und die K 110, beide sind ohne straßenbegleitende Radverkehrsanlage.

Alternativ wird der Radverkehr ab Balhorn in Verlängerung der „Erzebergstraße“ bis zum „Balhorer Weg“ in Sand geführt. diese Strecke verlauf im bereich der Luftlinie, weißt aber dafür etwa 40 höhenmeter mehr auf als die westlich liegenden Straßen.

Der ca. 900 m lange Wegabschnitt durch den Forst, an der westlichen Flanke des Erzebergs, besitzt lediglich eine Schotterdecke. Nach längeren Regenfällen ist dieser Weg zum Teil unkomfortabel befahrbar, in der kalten Jahreszeit können Schnee und Eis über längere Zeiträume die Befahrbarkeit einschränken oder gar verhindern. Eine geeignete Beräumung ist nicht möglich. Der Weg ist aktuell nicht alltagstauglich.



**Abbildung 3.1** Wichtige lokale Ortsteilverbindung des Radverkehrs und regionale Freizeitroute: Grobschotter auf einer Steigungstrecke am „Hessencourrier-Radweg“ zwischen Balhorn und Sand

Vorgeschlagen wird der Ausbau der Alternativstrecke mit einer Asphaltdecke im Abschnitt des unbefestigten Forstwegs, westlich unterhalb des Erzebergs (BADE\_6).

Sichergestellt werden sollte, dass bei Schnee und Eis, aber auch bei Laubfall im Herbst, die Strecke regelmäßig beräumt wird.

Sind diese Maßnahmen nicht umsetzbar, wird empfohlen, an B 450 und K110 (BADE\_12) zwischen den Ortseinfahrten von Balhorn und Sand straßenbegleitende Radverkehrsanlagen herzustellen bzw. die Verbindung zu mindestens auf geeignete und teilweise noch befestigt auszubauende Wirtschaftswege in der Feldflur zu legen (BADE\_11). Die Maßnahmen BADE\_11 und 12 stehen dabei auch im Zusammenhang mit einer vorgeschlagenen Neutrassierung der Grundzentrenverbindung Stadt Naumburg – Sand.

## 3.2 Ortsverbindung Sand - Merxhausen

Die Verbindung zwischen Sand und Merxhausen (als Abschnitt der Grundzentrenverbindungen Sand – Stadt Naumburg / Stadt Gudensberg) wird über die ca. 6,5 bis 7 m breite L 3220 hergestellt. Die beiden Ortseinfahrten liegen ca. 0,95 km auseinander (siehe BADE\_34). Es gilt eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 70 km/h. Die Straße ist mit ca. 3.100 Kfz/24h (DTV 2015) belastet. Ein ca. 1,5 bis 2 m breiter und nicht für den Radverkehr freigegebener Gehweg ist vorhanden, ohne Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn. Eine Radverkehrsanlage fehlt.

Alternativ steht dem Radverkehr zwischen den beiden Ortsteilen westlich der L 3220 eine verkehrsarme bzw. verkehrsfreie asphaltierte ca. 2 bis 2,5 m breite Route zwischen „Offenhäuser Weg“ (Sand) und „Schwarzer Weg“ (Merxhausen) in Tallage der Ems zur Verfügung (Freibandanbindungen).

Zwischen „Schwarzer Weg“ und „Landgraf-Philipp-Straße“ (Ortsdurchfahrt Merxhausen) müssen Radfahrer die Fahrbahn der L 3220 benutzen, da weder das Radfahren in der Parkanlage an der Ems gestattet, noch eine Durchfahrt auf dem „Schwarzen Weg“ möglich ist. Die L 3220 in diesem Abschnitt liegt zwar innerorts, besitzt aber den Charakter einer Außerortsstraße. Es ist anzunehmen, dass die geltende Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h regelmäßig überschritten wird. Zudem müssen Radfahrer, die in Richtung Sand unterwegs sind und ab „Schwarzer Weg“ die Nebenverbindung nutzen wollen, ungesichert die Fahrbahn nach links überqueren. Ein Großteil der Radfahrer wird diesen Straßenzug meiden oder unerlaubt den Gehweg bzw. die Parkanlage befahren.

Da die Verbindung zwischen Sand und Merxhausen im (optimalen) Nahmobilitätsbereich liegt, sollte an der Ostseite der L 3220 zwischen südlicher Ortseinfahrt Sand (Ems-Brücke, Wirtschaftswegeinmündung) und Abzweig „Landgraf-Philipp-Straße“ in Merxhausen eine eigenständige asphaltierte und mindestens 2,5 m breite Radverkehrsanlage hergestellt werden (siehe BADE\_34 bzw. BADE\_14, beschildert mit Zeichen 260 „Verbot für Kraftfahrzeuge“, Straßenradsporthler sollten weiterhin die Fahrbahn nutzen können).

Alternativ, falls die oben beschriebenen Maßnahmen sich nicht umsetzen lassen, könnte die Wegeverbindung in Tallage der Ems (Schwimmbadweg siehe BADE\_33) ausgebaut werden. Um zukünftig Konflikte mit Fußgängern zu vermeiden, sollte der Radverkehr dann einen parallel verlaufenden eigenständigen Weg mit einer Mindestbreite von 2,5 m in Asphaltbauweise erhalten (beschildert mit Z 237 „Radweg“).

Zwischen „Schwarzer Weg“ und „Landgraf-Philipp-Straße“ (innerorts) könnte des Weiteren am Ostrand der Parkanlage für den Radverkehr ein neuer mindestens 2,5 m breiter Weg hergestellt werden (ohne Benutzungspflicht, potentielle Lage siehe BADE\_35).

### 3.3 Ortsverbindung Merxhausen - Riede

Die Verbindung zwischen Merxhausen und Riede wird über „Klosterweg“, B 450 und „Elbenberger Straße“ (K 111) hergestellt. Radverkehrsanlagen sind außerorts an den genannten Straßen nicht vorhanden. Auf der B 450 ist (überwiegend) eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h erlaubt, ebenso auf den jeweils nur ca. 5 m breiten Gemeindestraßen „Klosterweg“ und „Elbenberger Straße“ zwischen den Ortseinfahrten und den Einmündungen in die Bundesstraße. Die Benutzung des Abschnitts auf der stärker verkehrsbelasteten Bundesstraße (3.835 Kfz/24h, DTV 2010) ist für die meisten Radfahrer inakzeptabel. Alternativ hierzu wird der Radverkehr auf zum Teil unbefestigten, schwerer zu befahrbaren Wirtschaftswegen abseits der B 450 geführt (dort ist eine lokale wegweisende Beschilderung für Fußgänger und Radfahrer vorhanden). Die Alternativroute ist mit einem erheblichen Umweg verbunden. Insgesamt ist die Situation auf dieser Verbindung für den Radverkehr als ungenügend zu beurteilen.

Statt dem befestigten Ausbau der für Radfahrer aktuell ausgewiesenen Route zwischen Merxhausen und Riede, westlich der B 450, wird die Anlage eines mindestens 2,5 m breiten asphaltierten Wegs entlang der Bundesstraße präferiert (BADE\_4). Hierbei wäre ein ca. 1,3 km langer Abschnitt zwischen „Klosterweg“ und „Elbenberger Straße“ neu herzustellen. Ein befestigter Ausbau der Wirtschaftswegeverbindung dagegen müsste auf einer Länge von ca. 1,05 km und mit einer Breite von mindestens 3 m erfolgen.



**Abbildung 3.2** aktuelle Route Merxhausen - Riede: Für Wanderer ist der Pfad im Taleinschnitt recht attraktiv.

### 3.4 Hintergasse in Sand

Die „Hintergasse“ in Sand zwischen K 110 „Wolfhager Straße“ und „Fischbachstraße“ ist als Einbahnstraße innerhalb einer Tempo 30-Zone ausgewiesen (Einfahrt nur von der K 110 aus erlaubt), ohne Freigabe für den Radverkehr. Weiterhin ist sie als Anliegerstraße beschildert und somit ist eine Befahrung für die Mehrzahl der Radfahrer verboten. Die Straßenbreite beträgt ca. 4 bis 4,5 m. Kfz-Parken auf der Fahrbahn ist gestattet und scheint für den fließenden Verkehr kein Problem darzustellen.

Die Straße ist aber wichtiges Bindeglied im lokalen Radverkehrsnetz der Gemeinde. Sie könnte die nördlichen mit den südlichen Innerortsbereichen verbinden, ohne dass Radfahrer dabei Hauptstraßen nutzen müssten. Diese müssen aktuell in Fahrtrichtung Nord auf die östlich parallel verlaufende und stärker belastete L 3220 (Ortsdurchfahrt) ausweichen und später gegebenenfalls wieder ohne Sicherung nach links abbiegen (hohe Konfliktgefahr).

Es wurden keine Gründe erkannt, die gegen eine allgemeine Freigabe für den Radverkehr in der „Hintergasse“ sprechen würden. Weder was die Beschränkung auf Anlieger betrifft, noch die Einbahnstraßenregelung. Die Straße könnte als unechte Einbahnstraße eingerichtet werden. Das Zeichen 220 „Einbahnstraße“ müsste dafür an der Einmündung in die K 110 entfernt und am dort befindlichen Z 250 mit Zusatzzeichen „Anlieger frei“ ein Zusatzzeichen „Radfahrer frei“ ergänzt werden. In der Gegenrichtung an der Einmündung in die „Fischbachstraße“ müsste am Zeichen 267 „Verbot der Einfahrt“ ebenfalls ein Zusatzzeichen „Radfahrer frei“ hinzugefügt werden (BADE\_17).

### 3.5 In Sand: Nahmobilitätsverbindung zwischen „Karlsbader Straße“ und „Danziger Straße“ / „Am Honigholz“ via Bahnunterführung

Wünschenswert ist in Sand eine lokale Radverkehrsverbindung zwischen „Karlsbader Straße“, „Danziger Straße“ und „Am Honigholz“ im Bereich der Parkanlage zwischen Thermalbad und „Rosengarten“. Eine solche Verbindung existiert bisher lediglich für Fußgänger. Radfahrer müssen aktuell erhebliche Umwege in Kauf nehmen, um legal die jeweils östlich und westlich gelegenen Siedlungsgebiete fahrend erreichen zu können.

Zwischen „Karlsbader Straße“ und „Danziger Straße“ könnte im Kurpark ein mindestens 2,5 m breiter, radtauglicher Weg hergestellt werden (BADE\_23). Der dabei gekreuzte, in Nord-Süd-Richtung in der Parkanlage verlaufende Wirtschaftsweg, stellt über die Bahnunterführung eine Verbindung zu dem nördlich gelegenem Wohngebiet her.

Die Strecke wäre auch für potentiellen Schülerradverkehr aus dem Wohngebiet „Karlsbader Straße“ in Richtung Gesamtschule im Ortskern von Sand relevant. Das selbe gilt für sonstige, lokale Radverkehre wie zum Beispiel zum Einkaufen.

### 3.6 In Sand: Neue Nahmobilitätsverbindung zwischen „Bahnhofstraße“ und „Industriestraße“

Sinnvoll wäre in Sand eine radverkehrstaugliche lokale Verbindung (Nahmobilitätsverbindung) parallel der Bahnstrecke zwischen „Bahnhofstraße“ und „Industriestraße“ zur besseren Erschließung der Verbrauchermärkte im Osten des Ortsteils. Wegeabschnitte sind vorhanden („Am Hasenlauf“, Weg zwischen „Uhlandstraße“ und „Industriestraße“). Potentieller Verlauf dieser neuen Nahmobilitätsverbindung siehe Maßnahmenvorschlag BADE\_32.

Mehrere Trassierungsmöglichkeiten sind denkbar. Gegebenenfalls ist die Herstellung eines neuen Bahnübergangs nötig (für Fußgänger und Radfahrer).

### 3.7 In Sand: Ortsdurchfahrt „Kasseler Straße“ L 3220

In der Ortsdurchfahrt der L 3220 „Kasseler Straße“ in Sand zwischen Emsbrücke (Offenhaußen) und Kreisel „Industriestraße“ ist sowohl für den Quell- und Zielverkehr, als auch für den Durchgangsverkehr (Radverkehr) von Bedeutung. Es besteht in Steigungsrichtung, wegen der geringen Eigengeschwindigkeit, für den Radverkehr eine erhöhte Konfliktgefahr. Die Fahrbahn hat eine Breite von ca. 6 m und ist mit ca. 3.100 Kfz/24h belastet (DTV 2015). Radfahrer bewegen sich hier im Mischverkehr auf der Fahrbahn.

Lösungsansatz von Autor Herbert Iba 2017: Zur Sicherung des Radverkehrs sollte die Fahrbahn der Ortsdurchfahrt optisch verengt und gegebenenfalls durch bauliche Maßnahmen dem Straßenraum der Charakter einer Ortsdurchfahrt bzw. Hauptverkehrsstraße genommen werden. In Steigungsrichtung könnte einseitig auf der Fahrbahn ein mindestens 1,5 m breiter Schutzstreifen (ohne Längsparker im Seitenraum, hier dann min. 0,5 m, besser 0,75 m Sicherheitsraum notwendig) markiert werden. Noch vorhandene Mittelleitlinien müssten entfernt werden. Alternativ könnte für den zentralen Teil der Ortsdurchfahrt evtl. Tempo 30 angeordnet werden.

**Anmerkung zum Tempo 30 auf klassifizierten Straßen Autor Dirk Schmidt in 2018:** Trotz einer Lockerung der diesbezüglichen Regelungen im Sommer 2016 ist die Einführung vom Tempo 30 hier immer noch an höhere Hürden geknüpft (Vergleiche auch Pressemeldung des BMVI „Kabinett beschließt StVO-Novelle für mehr Verkehrssicherheit“ vom 15. Juni 2016). Wichtig für die Akzeptanz bzw. Einhaltung vom Tempo 30 ist ferner sowieso die Zustimmung der örtlichen Anwohner und Bevölkerung.

### 3.8 In Balhorn: Ortsdurchfahrt der B 450

Die Ortsdurchfahrt B 450 in Balhorn zwischen „Lindenstraße“ und „Wolfhager Weg“ ist für den Radverkehr (im Durchgangsverkehr als auch im Quell- und Zielverkehr) von Bedeutung. Radverkehrsanlagen sind nicht vorhanden, Radfahrer müssen im Mischverkehr die Fahrbahn benutzen. Eine Fahrbahnnutzung der ca. 7 m breiten und mit ca. 5.126 bzw. 5.684 Kfz/24h (DTV 2015, Schwerverkehrsanteil ca. 5%) belasteten Straße kommt jedoch für die Mehrzahl der Radfahrer nicht in Frage. Bei vielen Wegebeziehungen werden erhebliche Umwege (im Nebenstraßennetz) in Kauf genommen. Es sind in der Fahrbahn durchgehend Mittelleitlinien vorhanden. Das Überholen von Radfahrern bei Gegenverkehr, bei der gegebenen Fahrbahnbreite, führt dabei leicht zu Konflikten. An den bedeutendsten Überquerungsstellen des lokalen Radverkehrsnetzes in der Ortsdurchfahrt („Elber Weg“ / Fritzlarer Straße“, „Naumburger Straße“ / Königstraße“ sowie „Wolfhager Weg“ / Im Tor“) fehlen sichere Aufstellflächen. Insbesondere im Knoten „Wolfhager Weg“ / Im Tor“ entstehen für den Radverkehr, durch einen Versatz im Straßenverlauf und damit verbundenen ungünstigen Linksabbiegevorgängen, erhebliche Konfliktgefahren.

Lösungsansatz von Autor Herbert Iba 2017: Eine Markierung von Schutzstreifen in der ca. 7 m breiten Ortsdurchfahrt wird nicht empfohlen, da beidseitig lediglich 1,25 m breite Streifen (Mindestbreite) eingebracht werden könnten, was die Konfliktgefahr noch erhöhen kann. Vorgeschlagen wird von Herbert Iba eine Verengung der Fahrbahn auf 6 m und Beseitigung der Mittelleitlinien (bzw. geeigneter sonstiger baulicher Maßnahmen), um das aktuelle Geschwindigkeitsniveau zu senken. Alternativ wäre laut Autor Herbert Iba angeblich rechtlich auch Tempo 30 zur Erhöhung der allgemeinen Verkehrssicherheit möglich. In wie weit das rechtlich überhaupt möglich und vor allem vor Ort Akzeptanz erfährt, wäre nach Ansicht von Autor Dirk Schmidt zu klären (siehe auch Anmerkung nächster Abschnitt). Auch ist von Herbert Iba vorgeschlagenen 6 m Fahrbahnbreite könnten für Begegnungen im Schwerverkehr (überörtliche Bundesstraße) bereits recht knapp sein.

### 3.9 weitere Hauptstraßen in Ortslagen

**Anmerkung von Autor Herbert Iba in 2017 dazu:** In den Ortslagen der Gemeinde ist auf weiteren für den Radverkehr wichtigen Straßenverbindungen noch die Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h erlaubt, z. B. in Sand auf der K 110 „Wolfhager Straße“, in Merxhausen auf der L 3220 „Wichdorfer Straße“, in Riede die K 111 „Elbenberger Straße“ / „Kirchberger Straße“.

Auf den sonstigen innerörtlichen Hauptverkehrs- und Gemeindestraßen sollte nach Autor Herbert Iba zur Verbesserung der allgemeinen Verkehrssicherheit die Höchstgeschwindigkeit allgemein auf 30 km/h begrenzt und noch vorhandene Mittelleitlinien, da wo möglich, entfernt werden.

**Anmerkung zum Thema Tempo 30 auf klassifizierten Straßen von Autor Dirk Schmidt in 2018:** Trotz einer Lockerung der diesbezüglichen Regelungen im Sommer 2016 ist die Einführung vom Tempo 30 hier immer noch an höhere Hürden geknüpft (Vergleiche auch Pressemeldung des BMVI „Kabinett beschließt StVO-Novelle für mehr Verkehrssicherheit“ vom 15. Juni 2016). Wichtig für die Akzeptanz bzw. Einhaltung vom Tempo 30 ist ferner sowieso die Zustimmung der örtlichen Anwohner und Bevölkerung.

Verkehrsberuhigung, wie Tempo 30 auf Hauptstraßen ist nur wirksam, wenn sie vor Ort Akzeptanz findet. In wie weit sich für umfassende Tempo 30-Regelungen auf Hauptstraßen Mehrheiten finden ist unklar.

Vorher müsste wahrscheinlich sowieso der Rechtsrahmen auf Bundesebene für Tempo 30 erweitert werden. Mit Politik gegen die örtliche Bevölkerung / Anlieger lässt sich bei diesem sehr sensiblen Thema auch wenig erreichen.

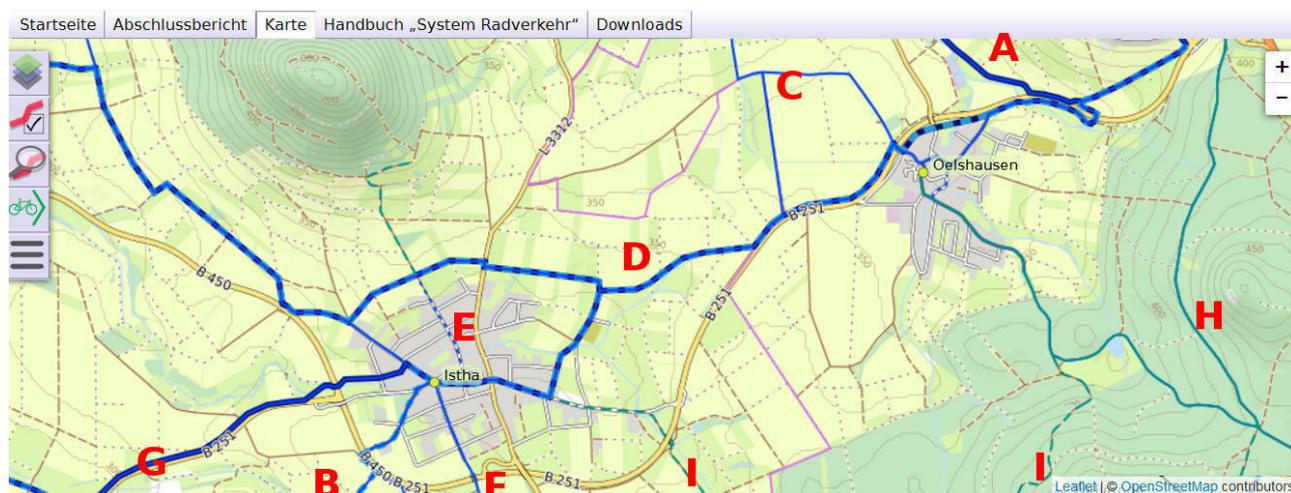
In Balhorn hat die Kommune Bad Emstal 2015 mit Rückendeckung des Ortsbeirats auf den Gemeindestraßen „Im Tor“ und / „Hauptstraße“ von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, Tempo 30 in Kombination mit Rechts-vor-Links Regelungen einzuführen (siehe auch HNA-Artikel vom 27. April).

# 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](http://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](http://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

### 4.1.1 Ortsverbindung Balhorn - Altenstädt

Die Radverkehrsführung zwischen Naumburg-Altenstädt und Balhorn erfolgt mit einer freizeitorientierten wegweisenden Radroutenbeschilderung („Hessencourrier-Radweg“) über teilweise schwerer 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 (Umwegfaktor 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.

Zur sicheren und direkteren Führung vor allem des schwächeren 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), so dass Straßenradsporthler weiterhin die Fahrbahn nutzen können. Bis zur Umsetzung der genannten Maßnahme sollte auf der L 3215 die Höchstgeschwindigkeit am besten auf 70 km/h begrenzt werden.

### 4.1.2 Ortsverbindung Balhorn - Naumburg

Eine Direktverbindung zwischen Naumburg und Balhorn ist aktuell nicht vorhanden, auch nicht als Straßenverbindung. Sie wäre aber als Umfahrung von Altenstädt sinnvoll, da der Radverkehr im Durchgangsverkehr dort heute die stärker verkehrsbelastete Ortsdurchfahrt der L 3215 benutzen muss.

Eine Möglichkeit einer verkehrersarmen Radverkehrsführung bestünde im befestigten Aus- und Neubau von Wirtschaftswegen im Korridor der „Kassel-Naumburger-Bahn“ (NAU\_10, BADE\_16, BADE\_15). Der Anschluss nach Balhorn würde über den Elber Weg erfolgen.

### 4.1.3 Ortsverbindung Balhorn - Isthä

Als Straßenverbindung zwischen Balhorn und Isthä dient die B 450. Eine Radverkehrsanlage ist an der ca. 7 bis 7,5 m breiten und mit ca. 5.684 / 6.191 Kfz/24h (DTV 2010) belasteten Bundesstraße nicht vorhanden. Eine sichere Führung des Radverkehrs auf der Hauptverkehrsstraße, auf der als Höchstgeschwindigkeit 100 km/h zugelassen sind, ist nicht möglich. Eine alternative, mit wegweisender Beschilderung ausgestattete Radverkehrsverbindung ist ebenfalls nicht vorhanden. Es können, mit erheblichem Umwegfaktor (ca. 1,4) und topografisch ungünstiger, teils unbefestigte Wirtschaftswege westlich der Bundesstraße genutzt werden.

Vorgeschlagen wird die Herstellung eines straßenbegleitenden asphaltierten und mindestens 2,5 m breiten Wegs an der Westseite der B 450 (BADE\_19). Nördlich der Ortseinfahrt (ab „Wolfhager Weg“) können Wegeflächen der ehemaligen Hauptstraßentrasse auf ca. 500 m Länge mit einbezogen werden. In Isthäer Gemarkung (nördlich der Einmündung L 3215) können vorhandene asphaltierte Wirtschaftswege genutzt werden.

### 4.1.4 Ortsverbindung Balhorn - Martinhagen

Zwischen Balhorn und Schauenburg-Martinshagen nutzen Radfahrer ab dem Bad Emstaler Ortsteil die „Hauptstraße“. Die ehemalige Hauptstraße ist heute Gemeindestraße (auch außerorts),

auf ihr ist aufgrund von Straßenschäden eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 50 km/h angeordnet. Die Straße ist noch relativ stark mit Kfz belastet (Zählraten liegen nicht vor, geschätzt



**Abbildung 4.2** Was idyllisch erscheint, kann Radfahrer aber in Angst versetzen: die ehemalige Landstraße zwischen Martinhagen und Balhorn ist heute eine schmale Gemeindestraße mit erstaunlich viel Verkehr. Im Frühjahr 2014 galt auf der Gemeindestraße aufgrund von Fahrbahnschäden ein Tempolimit von 50 km/h.

sind es ca. 1.500 bis 2.000 Kfz/24h). Das wahrgenommene Geschwindigkeitsniveau liegt teils erheblich über dem Erlaubten. Kfz könnten auch die Verbindung über die B 450 und L 3215 wählen, die Fahrstrecke ist dort aber länger als auf der ehemaligen Hauptstraße. In Schauenburger Gemarkung können befestigte Wirtschaftswegenördlich der L 3215 bis nach Martinhagen genutzt werden. Zwischen der Einmündung der „Hauptstraße“ in die L 3215 und dem Wirtschaftswegabzweig ist ein Versatz von mehr als 100 m vorhanden. Radfahrer müssen dabei in beiden Fahrtrichtungen von der Fahrbahn aus nach links abbiegen. Hier besteht für Radfahrer ein hohes Gefährdungspotential.

Das Geschwindigkeitsniveau auf der ehemaligen Hauptstraße ist für den Radverkehr zu hoch, gerade für die schwächeren und ängstlicheren Radfahrenden. Es sollte Tempo 30 angeordnet und auch überwacht bzw. durch geeignete bauliche Maßnahmen erreicht werden (BADE\_22). Mit Stand 07-2015 war diesem HNA-Artikel zu lesen, dass innerorts auf der Hauptstraße Tempo 30 und Rechts-vor Links eingeführt werden sollen.

Sollte dies nicht umsetzbar sein, wird auch hier die Herstellung eines strassenbegleitenden asphaltierten Nahmobilitätswegs mit mindestens 2,5 m Breite empfohlen. Beschildert werden sollte er mit Zeichen 260 (Verbot für Kraftfahrzeuge -> Keine Benutzungspflicht). Schnelle Straßenradsporthler sind hier auf der Fahrbahn sicherer aufgehoben.

In Martinhagener Gemarkung müsste eine gesicherte Überquerungsmöglichkeit für den Radverkehr im Abschnitt der L 3215 geschaffen werden (SBG\_15).

#### 4.1.5 Ortsverbindung Balhorn - Elbenberg

Die direkte Straßenverbindung zwischen Elbenberg und Balhorn verläuft über K 113 und B 450. An beiden Hauptverkehrsstraßen ist keine Radverkehrsanlage vorhanden. Die etwa 5,5 bis 6 m

breite K 113 ist zwar mit lediglich ca. 370 Kfz/24h belastet, die erlaubte Höchstgeschwindigkeit beträgt aber fast ausnahmslos 100 km/h. In Balhorne Gemarkung kann alternativ zur B 450 vom Radverkehr ein asphaltierter Wirtschaftsweg bis in Ortslage benutzt werden („Elber Weg“).

Der vom Radverkehr genutzte Abschnitt der K 113 (zwischen Ortseinfahrt Elbenberg und „Elber Weg“ sollte auf eine Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h, in unübersichtlichen und kurvigen Abschnitten am Kamm auf 50 km/h begrenzt werden.

#### 4.1.6 Ortsverbindung Sand - Breitenbach

Der Hauptort Sand und Schauenburg-Breitenbach sind über die L 3220 verbunden. Eine Radverkehrsanlage ist an der etwa 6 m breiten und mit ca. 3.100 Kfz/24h belasteten Straße nicht vorhanden. Für den Radverkehr ist eine überwiegend auf unbefestigten Wirtschaftswegen geführte und (teilweise, von Schauenburg aus) mit einer wegweisenden Beschilderung ausgestatteten Route östlich der Landesstraße vorhanden. Diese ist jedoch wegen ihrer teils kaum befahrbaren Oberfläche und erheblicher zusätzlicher Höhenmeter als Alltagsverbindung in keinsten Weise geeignet. In den Wintermonaten kann diese Route wegen ihrer Lage, vor allem im Forstbereich, wegen Eis und Schnee über Wochen unbefahrbar sein. Ein Befahren der Landesstraße ist für Radfahrer mit erheblichen Gefahren verbunden. Auf dem ca. 5 km langen (fast) anbaufreien, oft unübersichtlichen und relativ schmalen Straßenabschnitt werden oft weit höhere Geschwindigkeiten gefahren als die erlaubten 100 km/h, was zwei Unfälle in jüngerer Vergangenheit mit Fussgänger- und Radfahrerbeteiligung dokumentieren:

- HNA.DE vom 19. Januar 2014: Auto erfasste zwei Fußgänger - Unfall zwischen Breitenbach und Bad Emstal: Mann starb im Krankenhaus
- HNA.DE vom 8. März 2015: Motorradfahrer wird über Auto geschleudert und verletzt

Da ein Ausbau der bestehenden unbefestigten Wirtschaftswegeverbindung keine grundsätzliche Verbesserungen bringen würde (starke Steigungen, schwierige Beräumung) wird die Herstellung eines asphaltierten und mindestens 2,5 m breiten straßenbegleitenden Wegs entlang der Westseite der L 3220 empfohlen, zwischen nördlicher Ortseinfahrt Sand und Einmündung „Hauptstraße“ in Breitenbach (BADE\_1).

Eine Gruppe von Bad Emstaler Bürgern hatte in einem HNA-Artikel von Mai 2018 hier ebenfalls auf das Fehlen einer alltagstauglichen, sicheren Radverbindung hingewiesen.

#### 4.1.7 Ortsverbindung Sand - Elbenberg

Zwischen Sand und Naumburg-Elbenberg sind zwei etwa gleich lange (ca. 6 km) Straßenverbindungen über die Elberberger Höhen vorhanden. Die (Haupt-)Verbindung verläuft durch Merxhausen über die L 3220 und K 111. Die andere führt nördlich davon über die K 110, B 450 und K 113, weist aber ca. 30 Höhenmeter mehr auf. Beide Verbindungen sind zur Zeit für Radfahrer nicht sicher.

Die nördliche der beiden Verbindungen zwischen Sand und Elbenberg ließe sich durch mehrere Einzelmaßnahmen am ehesten radverkehrstauglich gestalten. Entlang der Nordseite der K 110 wird ab der Ortseinfahrt Sand bis zur Einmündung in die B 450 die Herstellung eines asphaltierten und mindestens 2,5 m breiten straßenbegleitenden Wegs empfohlen (BADE\_12). Ab der B 450 müssten Wirtschaftswege bis zur K 113 befestigt ausgebaut werden (Teilstück von BADE\_11, BADE\_10, BADE\_3). Über die B 450 müsste dabei eine gesicherte Überquerungsanlage hergestellt werden, entweder durch Anlage einer doppelten Mittelinsel (mit Aufstellfläche 3 x 4 m) oder einer Unterführung für Fußgänger und Radfahrer (BADE\_37).

#### 4.1.8 Ortsverbindung Merxhausen - Wichdorf

Merxhausen und Niedenstein-Wichdorf werden durch die L 3220 verbunden. Eine Radverkehrsanlage fehlt, Radfahrer nutzen im Mischverkehr ungesichert die Fahrbahn. Die Straße ist mit geschätzten 2000 bis 3.000 Kfz/24h belastet (Zählraten liegen für diesen Abschnitt nicht vor), die Fahrbahnbreite beträgt ca. 6 m. Der Straßenabschnitt ist Teil der Alltags- und Grundzentrenverbindung zwischen Sand und der Stadt Niedenstein. Akzeptable Alternativrouten sind nicht vorhanden. Südlich der Bebauung von Sand zweigt von der L 3220 (außerorts) ein Forstweg östlich ab und führt, parallel zur Landesstraße, nördlich an Merxhausen vorbei bis zur Stadt- bzw. Kreisgrenze zu Niedenstein, wo er wieder in die Landesstraße einmündet (Strecke als Freizeitroute im Netz). Eine radverkehrstaugliche Zufahrt zu diesem Forstweg ist von Merxhausen aus nicht vorhanden.

Zwischen Merxhausen (Abzweig „Landgraf-Philipp-Straße“) und Ortseinfahrt Wichdorf sollte an der L 3220 ein asphaltierter und mindestens 2,5 m breiter straßenbegleitender Weg hergestellt werden, denkbar an der nördlichen Fahrbahnseite (BADE\_14, NIED\_2, im Zusammenhang mit BADE\_34, Verbindung Sand - Merxhausen). An den Übergangsstellen zwischen straßenbegleitendem Weg und Fahrbahn in den Ortseinfahrten bzw. an Abzweigungen (Netzknoten des Radverkehrs) sollten qualifizierte Auf- bzw. Ausleitungen (gesichert wenn möglich durch Mittelinseln) geschaffen werden.

#### 4.1.9 Ortsverbindung Merxhausen - Kirchberg

Eine direkte Straßenverbindung zwischen Merxhausen und Kirchberg ist nicht vorhanden, lediglich existiert am östlichen Talrand der Ems (FFH-Gebiet) eine Wanderwegverbindung. Oberhalb des Wanderwegs, in Hanglage sind Forstwege vorhanden, die mit Fahrrad kaum bzw. aktuell nicht befahrbar sind. Für den Radverkehr sind sie gesperrt mit Zeichen 250. Der Kfz-Verkehr wird am direktesten über B 450 (DTV 2010: 3.835 Kfz/24h) und K 111 / K 82 (Zählraten DTV unbekannt) geführt. An beiden Hauptverkehrsstraßen ist keine Radverkehrsanlage vorhanden. Auch die alternative, etwas längere Straßenverbindung auf L 3220 und K 79 (SEK) über Wichdorf besitzt keine Radverkehrsanlage.

Empfohlen wird der befestigte Ausbau der vorhandenen Forstwege in Hanglage auf der östlichen Seite der Ems (BADE\_30, BADE\_31, NIED\_1). Der Lückenschluss beträgt ca. 1.300 m zwischen der Freizeitanlage Merxhausen und dem Campingplatz „Weißenthalsmühle“.

Eine Gruppe von Bad Emstaler Bürgern hatte in einem HNA-Artikel von Mai 2018 hier ebenfalls auf das Fehlen einer alltagstauglichen, sicheren Radverbindung hingewiesen.

Alternativ, falls eine solche Maßnahme nicht umsetzbar wäre, sollte an der B 450 (auch Abschnitt der Grundzentrenverbindung Bad Emstal – Fritzlar) ein asphaltierter und mindestens 2,5 m breiter straßenbegleitender Weg zwischen „Klosterweg“ (Merxhausen) und Abzweig K 111 (Riede) hergestellt werden (BADE\_4). Dieser sollte mit Zeichen 260 (Verbot für Kraftfahrzeuge) beschildert werden.

An der nicht unwesentlich belasteten (DTV geschätzt ca. 1.500 Kfz/24h) ca. 5 bis 5,5 m breiten K 111 / K 82 zwischen Riede und Kirchberg sollte nach ansicht ebenfalls ein befestigter straßenbegleitender Weg angelegt werden (NIED\_3). Als kurzfristig umsetzbare Maßnahmen sollte für die Kreisstraße am besten eine Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h angeordnet sowie die Mittelleitlinien entfernt werden.

#### **4.1.10 Ortsverbindung Merxhausen - Elbenberg**

Merxhausen ist mit dem Naumburger Ortsteil Elbenberg direkt über K 111 (ca. 6 m breit) und K 112 (ca. 5 m breit) verbunden. Die DTV-Werte für die K 111 betragen 1.250 Kfz/24h, für die K 112 liegen keine Zählwerte vor. Die Straßenverbindung führt über die „Elberberger Höhen“. Eine Radverkehrsanlage ist an der Straße nicht vorhanden, ebenso wenig existiert eine akzeptable Alternativroute. Der Bad Emstaler Abschnitt der Verbindung (K 112) ist auch Teil der Grundzentrenverbindung Naumburg – Niedenstein.

Zwischen der östlichen Ortseinfahrt Elbenberg K 111 und der Einmündung der K 112 in die B 450 bei Merxhausen sollte langfristig, zur Verbesserung der Radverkehrssicherheit aber auch Fußgängersicherheit, an der Nordseite der Verbindung ein asphaltierter und mindestens 2,5 m breiter straßenbegleitender Weg hergestellt werden (NAU\_23)).

Beschildert werden sollte er mit Zeichen 260 (Verbot für Kraftfahrzeuge -> Keine Benutzungspflicht). Schnelle Straßenradfahrer sind hier auf der Fahrbahn sicherer aufgehoben.

#### **4.1.11 Ortsverbindung Elbenberg - Riede**

Die Verbindung zwischen Elbenberg und Riede wird über die K 111 hergestellt. Sie ist Teilstrecke der Grundzentrenverbindung Naumburg – Gudensberg (über Niedenstein-Kirchberg). Die Straße ist ca. 6 m breit und bis abzweig K 112 substanziell befahren (DTV 2015 hier 1247 Fahrzeug, davon 48 Schwerverkehr, Lage der Zählstelle am östlich Ortseingang von Elbenberg).

Separate Verkehrsdaten zur Strecke der K111 südlich Abzweig Riede liegen nicht vor. Der meiste KFZ-Verkehr fährt von Elbenberg kommend aber nach Beobachtungen von vor Ort (ohne Gewähr) eher über die K 112 Richtung Merxhausen. Die Vorfahrtsstraße am Verzweig verläuft hier so auch in der Verkehrsbeziehung Elbenberg - Merxhausen.

Eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h ist zugelassen. Eine Radverkehrsanlage ist an der Straße nicht vorhanden, ebenso wenig existiert eine akzeptable Alternativroute.

Die Herstellung einer Radverkehrsanlage / Nahmobilitätsverbindung zur Sicherung des Radverkehrs entlang der K 111 östlich Ortseingang Elbenberg bis Verzweig K 112 wäre sinnvoll (siehe NAU\_23 auf der Ortsverbindung Elbenberg-Merxhausen).

Für die K 111 (ab Abzweig K 112) bis Ortseinfahrt Riede sollte geprüft werden: Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h und die Entfernung der Mittelleitlinien.

Perspektivisch befürwortet Autor Herbert Iba auch hier eine Radverkehrsanlage. Anmerkung Autor Dirk Schmidt dazu: In Anbetracht des kreisweit hohen Bedarfs an dringenderer Radinfrastruktur (auch an Kreisstraßen) wurde diese potentielle Radverkehrsanlage mit geringer Priorität nicht als Maßnahme in die Datenbank aufgenommen.

#### **4.1.12 Ortsverbindung Riede - Kirchberg**

Die Verbindung zwischen Riede und Niedenstein-Kirchberg wird über die K 111 (im Schwalm-Eder-Kreis als K 82) hergestellt. Sie ist Teilstrecke der Grundzentrenverbindung Naumburg – Gudensberg (über Naumburg-Elbenberg). Die Straße ist ca. 5 m breit und ist mit geschätzt ca. 1.000 bis 1.500 Kfz/24h (DTV) belastet. Eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h ist zugelassen. Eine Radverkehrsanlage ist an der Straße nicht vorhanden, ebenso wenig existiert eine akzeptable Alternativroute.

Die Herstellung einer Radverkehrsanlage zur Sicherung des Radverkehrs wäre sinnvoll (NIED\_3). Der Verbindung wird keine höhere Maßnahmepriorität beigemessen. Für die K 111 / K 82 sollte

daher kurzfristig zwischen den Ortseinfahrten von Riede und Kirchberg eine Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h angeordnet und die Mittelleitlinien entfernt werden. Perspektivisch sollte aber auch hier eine Radverkehrsanlage entstehen.

#### **4.1.13 Ortsverbindung Riede - Lohne**

Die B 450 verbindet Lohne mit Riede. Die Strecke ist Abschnitt der Grundzentrenverbindung Fritzlar – Bad Emstal (Sand). Die Fahrbahn hat eine Breite von ca. 6,5 bis 7 m und ist mit ca. 4.500 Kfz/24h belastet (DTV 2010) Weder ist hier eine straßenbegleitende Radverkehrsanlage vorhanden, noch eine durchgehende Alternativroute.

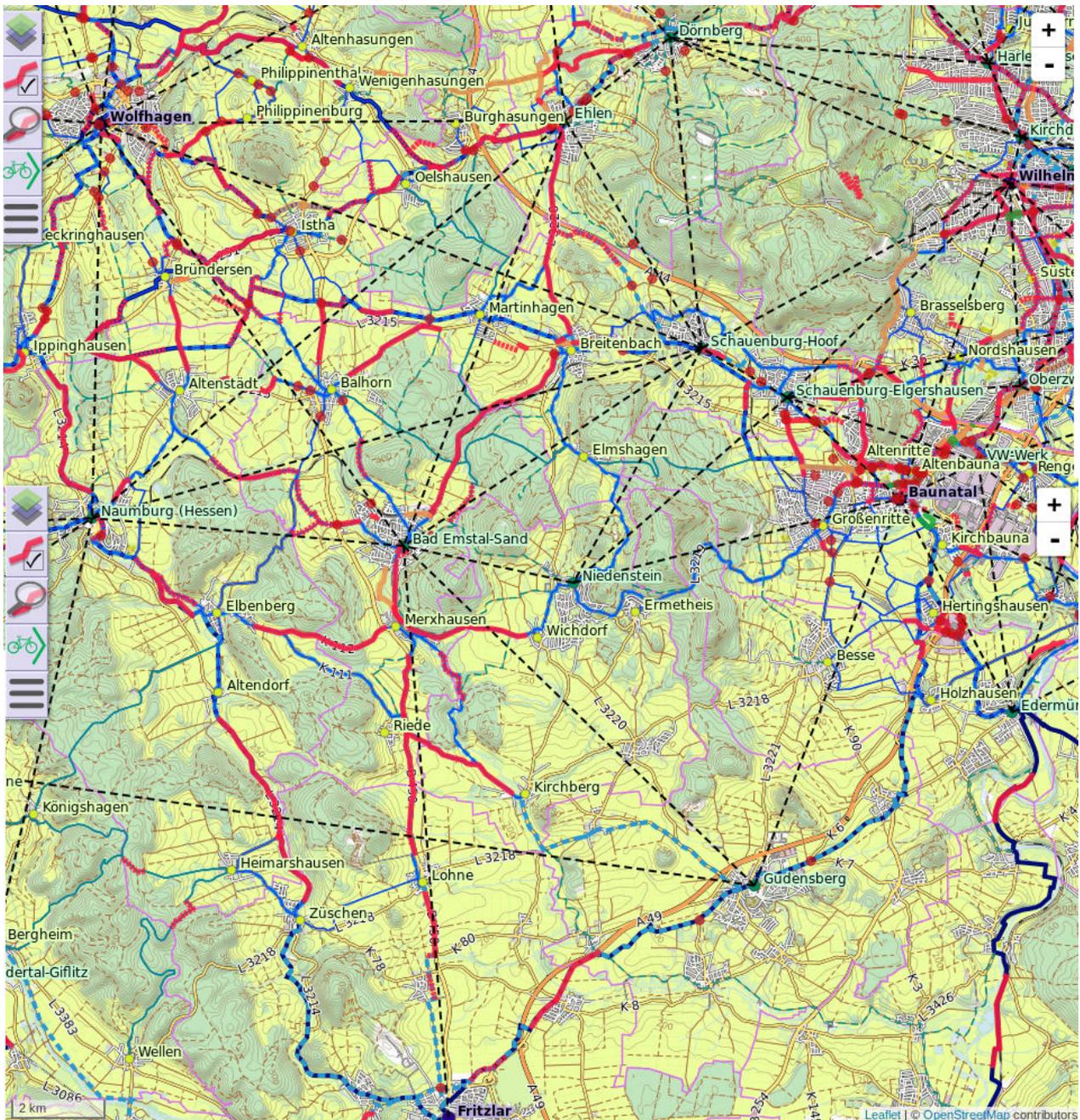
Empfohlen wird die Herstellung eines asphaltierten und mindestens 2,5 m breiten straßenbegleitenden Wegs an der B 450 (BADE\_9). Er sollte mit Zeichen 260 (Verbot für Kraftfahrzeuge) beschildert werden.

Der Ausbau eines parallel der Bundesstraße in südlicher Richtung verlaufenden Wirtschaftswegs, ausgehend von der K 111 in Ortsmitte von Riede („Im Siffen“), wird nicht präferiert. Es besteht eine nicht unerhebliche Höhendifferenz zwischen Bundesstraße und Ortsmitte Riede von ca. 25 m.

Da als Maßnahme eine neue straßenbegleitende Radverkehrsverbindung entlang der B 450 zwischen Riede und Merxhausen vorgeschlagen wird (BADE\_4), sollte hieran (am Knoten K 111) angeknüpft werden (siehe BADE\_9, FRIT\_7).

## 4.2 Einbindung in das Grundnetz

Das Grundnetz, oder auch Kommunalnetz, verbindet alle Grundzentren untereinander (Netz-  
kategorie III). Ferner werden alle Grundzentren an die Mittel- und Oberzentren angebunden.



**Abbildung 4.3** Auszug aus dem Digitalkonzept: Wunschliniennetz der Netz-  
kategorie III für Bad Emstal-  
Sand

### **4.2.1 Grundzentrenverbindung nach Schauenburg-Hoof**

Schauenburg-Hoof liegt Luftlinie rund 8 km nordöstlich von Bad Emstal-Sand. Entlang der stärker befahrenen Landstraße L3220 bestehen außerorts keine Sicherungen für den Radverkehr. Alternative, alltagstaugliche Strecken existieren nicht.

Wie bereits im entsprechenden Abschnitt zur Ortsverbindung Sand - Breitenbach erörtert, fehlt entlang der L 3220 eine Radverkehrsanlage (siehe BADE\_1).

### **4.2.2 Grundzentrenverbindung nach Habichtswald-Ehlen**

Habichtswald-Ehlen liegt rund 10 km nördlich von Bad Emstal-Sand. Entlang der stärker befahrenen Landstraße L3220 bestehen außerorts keine Sicherungen für den Radverkehr. Alternative, alltagstaugliche Strecken bestehen nicht.

Wie bereits im entsprechenden Abschnitt zur Ortsverbindung Sand - Breitenbach erörtert fehlt zwischen Sand und Breitenbach eine Radverkehrsanlage (siehe BADE\_1). Im weiteren Verlauf nach Ehlen ist dies ebenfalls der Fall (Maßnahme SBG\_1).

### **4.2.3 Grundzentrenverbindung nach Niedenstein**

Die Ortsmitte von Niedenstein liegt etwa 4 km östlich von Sand. Die Luftlinie führt über topografisch sehr bewegtes Gelände.

Im Bereich der Ideallinie wurde eine Verbindung über die Engels Ruh in das Netz aufgenommen. Diese Verbindung wurde jedoch aufgrund der Höhenmeter (steiler Pass) nur als Freizeitroute in das Netz integriert. Ferner führt die Strecke durch den Forst.

Die Alltagsroute führt deshalb entlang der Landesstraße über Merxhausen. Hier fehlen Radverkehrsanlagen (siehe Karte im Digitalkonzept).

### **4.2.4 Grundzentrenverbindung nach Naumburg**

Die Strecke folgt der Ortsverbindung Sand - Altenstädt im Bereich der Naumburger Bahn (Weiteres siehe im Abschnitt dort).

### **4.2.5 Grundzentrenverbindung nach Wolfhagen**

Die Strecke nach Wolfhagen führt über Balhorn und östlich an Bründersen vorbei. Größere Maßnahmen an dieser Verbindung finden sich vor allem auf Wolfhager Gemarkung (Details siehe Karte im Digitalkonzept).

### **4.2.6 Grundzentrenverbindung nach Fritzlar**

Fritzlar liegt rund 13 km südlich von Sand. Die Grundzentrenverbindung folgt ab Merxhausen dem Korridor der B 450 und stellt hier die fehlenden Ortsverbindungen her. Maßnahmen siehe Karte im Digitalkonzept.

#### 4.2.7 Grundzentrenverbindung nach Gudensberg

Hier in diesem Konzept wurde die Verbindung statt über Metze über die Weißenthalsmühle und über Kirchberg geführt, denn sie ist vor allem für Radwanderer von Relevanz.

Die Weißenthalsmühle ist als radtouristischer Anlaufpunkt laut HNA-Artikel vom März 2016</a> wiedereröffnet).

Schlüsselstelle ist der auch überregional bedeutende Lückenchluss südlich Merxhausen bei BA-DE\_30, BADE\_31 und NIED\_1.



**Abbildung 4.4** aktuell Route im Tal: Blick auf den idyllischen Wanderpfad an der Ems. zum Ausbau wird eine Parallelroute auf Forstwegen im Wald vorgeschlagen. Der Bachlauf steht als FFH-Gebiet unter Naturschutz.

#### 4.2.8 Grundzentrenverbindung Naumburg - Habichtswald-Ehlen / Schauenburg-Hoof

Diese Kommunalverbindung führt im Bereich Balhorn als Tangente über das Gemeindegebiet. Maßnahmen hier bei NAU\_12 und BADE\_22.

## **4.3 Mittelzentrenverbindungen über das Gemeindegebiet**

Das überregionale Netz der Kategorie II verbindet die Mittelzentren im Planungsraum.

Über das Gemeindegebiet von Bad Emstal verlaufen keine Verbindungen dieser Netzkategorie.

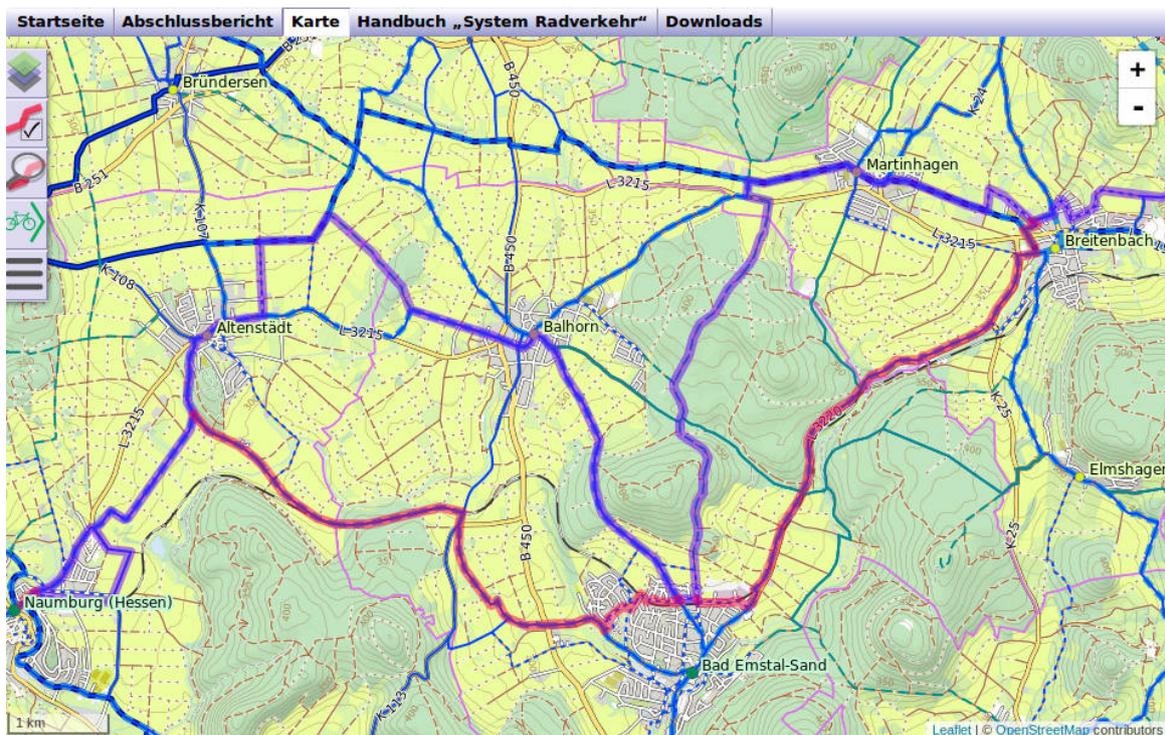
# Kapitel 5

## Freizeit / Tourismus / Radrouten

### 5.1 Hessencourrier-Radweg

Der „Hessencourrierradweg“ ist die einzige freizeit- bzw. touristisch orientierte Radroute, die durch Bad Emstal 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 (siehe auch HNA-Artikel vom 20. September 2011: Wegenetz mit Lücken). Einziger Berührungspunkt in Bad Emstal ist der (ehemalige) Bahnhof im Ortsteil Sand.

Es wird mittel- bis Langfristig eine Neutrassierung des „Hessencourrier-Radwegs“ empfohlen, die geeigneter ist, der Thematik des Wegs gerecht zu werden. Statt über Schauenburg-Martinshagen sollte die Route ab Schauenburg-Breitenbach der Ems bzw. der L 3220 folgen (BADE\_1). Innerhalb des Hauptorts Sand sollte die Route möglichst nahe der Bahn geführt werden.



**Abbildung 5.1** Auszug aus dem Digitalkonzept: blau-violett -> Bestandsstrecke des „Hessencourrier-Radweg“, rosa-rot: Vorschlag für mittel- bis langfristige Neutrassierung.

Weiter in Richtung Naumburg sollte die Strecke am Besten über den Kurpark (Ausflugsziel Rosengarten) geführt werden.

Weiter in Richtung Naumburg nutzt die Radwanderstrecke den neuen Streckenvorschlag für die Grundzentrenverbindung Sand - Naumburg nah der Bahnstrecke mit (Neu- und Ausbaustrecken BADE\_15, BADE\_16, NAU\_10).

## 5.2 Ems-Erpe-Radweg

Eine Vorschlagsroute für einen weiteren Freizeitweg im Radverkehr, der über Bad Emstal liefe, wäre der „Ems-Erpe-Radweg“, zwischen Eder (Felsberg-Böddiger) und Twiste (Volkmarsen). Der Ems-Erpe-Radweg ist eine neue, radtouristische Verbindung zwischen dem Diemel-Radweg bei Warburg (mit Streckenstart im Twistetal bei Volkmarsen) und dem Ederradweg bei Felsberg-Böddiger. Die neue Route bindet die Gemeinde Bad Emstal besser an das überregionale, radtouristische Netz an.

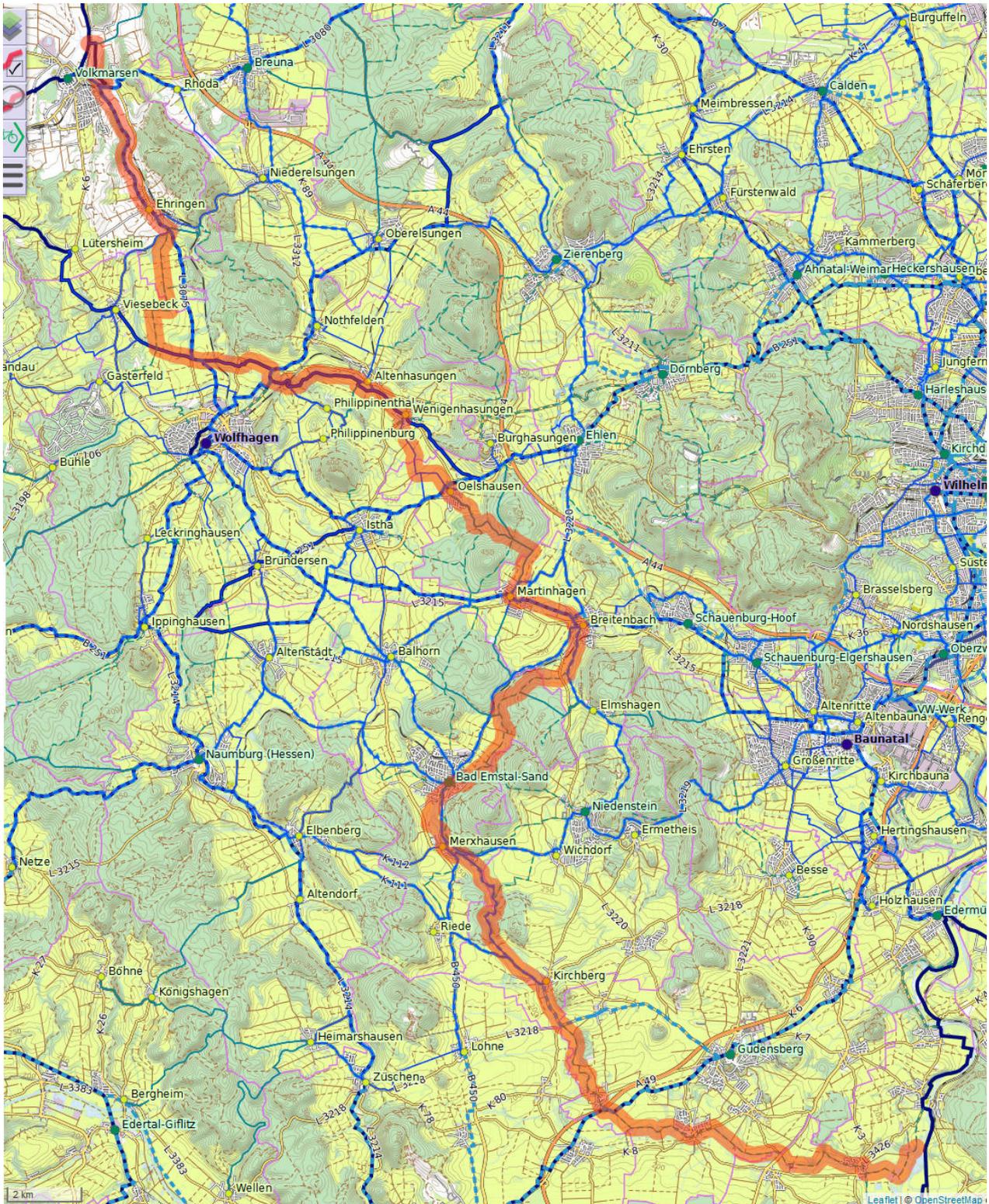
In Bad Emstal wären aber erhebliche Verbesserungsmaßnahmen an bestehenden Wegen sowie Neubaumaßnahmen notwendig (z. B. BADE\_8, BADE\_24, BADE\_30, BADE\_31, NIED\_1).

Knackpunkt der Route ist der auch überregional bedeutende Lückenschluss zwischen Bad Emstal-Merxhausen und dem Campingplatz Weißenthalsmühle (Grenzmaßnahme Schwalm-Eder-Kreis mit den Maßnahmen BADE\_30, BADE\_31 und NIED\_1).

Ohne diesen Lückenschluss im Bereich der Kreisgrenze ist eine Realisierung der Route im Prinzip nicht möglich.

## 5.3 weitere Freizeitverbindungen

Freizeitverbindungen sind möglich von Sand nach Elmshagen/Niedenstein (zwischen Falkenstein und Altenburg), von Balhorn nach Elmshagen (über die Ems nördlich Sand) sowie Anschlussrouten von Merxhausen aus zum R 12 / „Tour de Chattengau“ (Wichdorf / Weißenthalsmühle) im Schwalm-Eder-Kreis.



**Abbildung 5.2** Verlauf Projektvorschlag Ems-Erpe-Radweg aus dem Digitalkonzept (dort unter unter den Radrouten abrufbar).

# Kapitel 6

## Wegweisung

An der freizeitorientierten Radroute „Hessencourrier-Weg“ ist eine Logo-Wegweisung vorhanden im Format 200 x 200 mm. Diese ist nicht FGSV-konform.

Die Überprüfung vorhandener Radwegweisung war nicht Inhalt dieses Projekts.

Eine routenbezogene lokale Wegweisung ist vorhanden zwischen Merxhausen und Riede, wo vereinzelt Zielwegweiser im Format 200 x 200 mm angebracht sind, die Fußgängern und Radfahrern Hinweise geben sollen, wie die in einem Abschnitt der B 450 umgangen werden kann.

Zwischen Sand und Breitenbach (östlich der Ems) sind einzelne Wegweiser der Altbeschilderung der Gemeinde Schauenburg vorhanden (Zielwegweiser im Format 200 x 200 mm).

Die Gemeinde Bad Emstal verfügt bisher über kein geschlossenes Radverkehrswegweisungsnetz.

Geplant ist die Einführung eines kreisweiten integrierten Radverkehrswegweisungssystems. Dieses würde sowohl die lokalen Netze als auch die Freizeit- und Touristikrouten in das Kreisnetz einbeziehen.

Mit der zweiten Stufe der kreisweiten Radwegweisung wird die Kommune bis Jahresende 2018 eine flächendeckende Wegweisung erhalten.

# 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](http://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](http://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](http://www.fgsv-verlag.de); Fachvortrag zur RAL 2012 mit Erklärung der Entwurfsklassen für Landstraßen (EKL) auf [vsvi-mv.de](http://vsvi-mv.de)

**RIN 2008 Richtlinien für integrierte Netzgestaltung 2008** - lesenswerte Info in der deutschen Wikipedia; zu beziehen über den [www.fgsv-verlag.de](http://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](http://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](http://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](http://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](http://www.rvk.lk-kassel.radinformation.de))

### **Auftraggeber**

ADFC Kreisverband Kassel Stadt und Land e. V.  
Wilhelmsstraße 2  
34117 Kassel  
[www.adfc-kassel.de](http://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](http://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