

Radverkehrskonzept für das Gebiet des Landkreises Kassel

Gemeindesteckbrief Hofgeismar



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

8. Juni 2020

Inhaltsverzeichnis

1	Basisdaten	3
1.1	Strukturdaten	3
1.2	Topografische und Geografische Lage	4
1.3	Verkehrsräumliche Lage	4
2	Bestandsaufnahme	5
2.1	Fahrradnutzung und Ausbaustand Radverkehrsnetz	5
2.2	Thema Radwegebenutzungspflicht	6
3	Radverkehrsverbindungen innerhalb des Gemeindegebiets	7
3.1	In der Kernstadt	7
3.1.1	ehemalige Ortsdurchfahrt im Bereich Neue Straße / Bahnhofsstraße	7
3.1.2	Bahnhofsroute im Korridor Altstadt - Bahnhof - Bereich Gesundbrunnen	8
3.1.3	Stadttangente Nord	11
3.1.4	Stadttangente West	12
3.1.5	Stadttangente Ost	13
3.1.6	Anbindung Gewerbegebiet „Am Jahnsportplatz“	14
3.2	Anbindung der Ortsteile an die Kernstadt	15
3.2.1	Ortsverbindung nach Carlsdorf und Hombressen	15
3.2.2	Ortsverbindung nach Sababurg / Beberbeck	16
3.2.3	Ortsverbindung nach Friedrichsdorf	16
3.2.4	Ortsverbindung nach Hümme	17
3.2.5	Ortsverbindung nach Kelze	17
3.2.6	Ortsverbindung nach Schöneberg	17
3.3	weitere Ortsverbindungen in Auswahl	18
3.3.1	Ortsverbindung Hümme / Stammen bzw. Trendelburg-Kernstadt nach Sababurg	18
3.3.2	Ortsverbindung Hümme - Schöneberg	18
3.3.3	Ortsverbindung Schöneberg - Hombressen / (Carlsdorf)	18
4	Radverkehrsverbindungen zu benachbarten Gemeinden / Regionen	19
4.1	Einbindung in das Grundnetz	20
4.1.1	Grundzentrenverbindungen nach Grebenstein	21
4.1.2	Grundzentrenverbindung nach Trendelburg	22
4.1.3	Grundzentrenverbindung nach Liebenau	22
4.1.4	Grundzentrenverbindung nach Breuna	23
4.1.5	Grundzentrenverbindung nach Reinhardshagen	23
4.1.6	Grundzentrenverbindung Liebenau - Grebenstein	23
4.2	Einbindung in das Mittelzentrennetz	24
4.2.1	Mittelzentrenverbindung nach Vellmar	25
4.2.2	Mittelzentrenverbindung nach Warburg	25

4.2.3	Mittelzentrenverbindung nach Beverungen	25
4.2.4	Mittelzentrenverbindung nach Göttingen	25
4.2.5	Mittelzentrenverbindung nach Hann Münden	26
4.2.6	Mittelzentrenverbindung nach Uslar	26
4.2.7	Mittelzentrenverbindung nach Wolfhagen	26
4.2.8	Mittelzentrenverbindung nach Bad Arolsen	26
5	Freizeit / Tourismus / Radrouten	27
5.0.1	Hessischer Radfernweg R4	27
5.0.2	Märchenland-Radrundweg	27
5.0.3	Reinhardswaldsradweg	28
5.0.4	lokale Rundtouren	29
5.0.5	Projektvorschlag: Radtouristisches Produkt Carlsbahnradweg	31
5.0.6	Projektvorschlag: Regionales Freizeitradnetz Naturpark Reinhardswald	32
6	Wegweisung	33
7	Abkürzungsverzeichnis	34
8	Impressum	36

Kapitel 1

Basisdaten

Das Mittelzentrum findet sich etwa 30 km nördlich des Oberzentrums Kassel. Die Kernstadt ist Zentrum der Region „Reinhardswald“ (ehemaliger „Altkreis Hofgeismar“).

1.1 Strukturdaten

- **Einwohner:** etwa 15.200
- **Fläche:** 18,03 km²
- **Bevölkerungsdichte:** 176 EW pro km²
- **Regionale Raumstruktur:** Ordnungsraum, Mittelzentrum
- **Ortsteile:** Schöneberg, Kelze, Friedrichsdorf, Carldorf, Hombressen, Hümme, Sababurg, Beberbeck
- **Zentraler Ortsteil:** Kernstadt
- **Verwaltung:** Rathaus in der Kernstadt
- **Schulen:** Grundschulen und weiterführende Schulen in der Kernstadt.
- **Wirtschaft:** Wirtschaftsstandort mit einer relevanten Anzahl von Arbeitsplätzen (größter Arbeitgeber AKG); aber auch Pendlerkommune in Richtung Kasseler Becken
- **Versorgung / Einzelhandel:** In der Kernstadt entsprechend der Bedeutung als Mittelzentrum vorhanden
- **Bahnanschluss:** In der Kernstadt (Regiotram, Regionalexpress), im Ortsteil Hümme (Regiotram)
- **Meldeplattform Radverkehr:** nein
- **Mitgliedschaft AGNH:** ja

1.2 Topografische und Geografische Lage

Hofgeismars Kernstadt findet sich in einer Erweiterung der Essenniederung (als Naturraum Hofgeismarer Rötsenke genannt).

Die Ortsteile liegen dagegen teilweise in den angrenzenden Bachniederungen und auf den umgebenden Hochflächen.

Topografisch wird die Hofgeismarer Rötsenke nach Westen vom Hügelzug der Langen- und Staufenbergplatte begrenzt. Dieser Höhenzug, der von Hümme an der Diemel bis nördlich Vellmar reicht, begrenzt die Essenniederung nach Westen zum Warmetal. Nach Osten hin trennt der höhere Reinhardswald die Senke zum Wesertal hin ab.

1.3 Verkehrsräumliche Lage

Die Gemeinde liegt an der B 83. Diese Bundesstraße stellt die überregionale Verkehrsachse in Nord-Süd-Richtung da. Sie verbindet das Wesertal über Hofgeismar mit dem Oberzentrum Kassel.

Nächste Autobahnanschlüsse sind die A 44 bei Breuna (rund 20 km südwestlich) und die A7 bei Kassel (etwa 30 km südlich).

Im Bahnverkehr liegt das Mittelzentrum an der Hauptstrecke von Kassel Richtung NRW und Ruhrgebiet. Es besteht Anschluss an die Regionalexpresslinie Kassel - Düsseldorf (Rhein-Hellweg-Express) sowie an den Sauerland-Express (Kassel - Hagen). Nächster Fernverkehrshalt im ICE-Netz ist der Bahnhof Kassel-Wilhelmshöhe.

Kapitel 2

Bestandsaufnahme

2.1 Fahrradnutzung und Ausbaustand Radverkehrsnetz

Vor allem im Alltagsverkehr ist der Gebrauch des Fahrrads eher gering.

Aktuelle Zahlen über die Wegeanteile des Fahrrads am Gesamtverkehr liegen nicht vor. Nach der vor Ort sichtbaren Fahrradnutzung dürfte der Radverkehrsanteil grob geschätzt 3 bis maximal 5% betragen.

Hofgeismar bietet im Grunde genommen gute Voraussetzungen für den Radverkehr.

Die Siedlungsstruktur der Kernstadt ist kompakt. Zentrum, Betriebe und öffentliche Einrichtungen liegen im Becken, die Wohngebiete finden überwiegend am Rand des Beckens, größtenteils ohne erhebliche Höhenunterschiede.

Die Qualität der Radverkehrsinfrastruktur und der Durchlässigkeit für das Fahrrad als Fahrzeug ist vor allem kleinräumlich in der Kernstadt oftmals nicht gegeben.

Die größeren Ortsteile liegen in gut erreichbaren Tallagen. Die meisten Ortsverbindungen zur Kernstadt sind bereits gut bis befriedigend ausgebaut. Größere Netzlücken bestehen zwischen Hofgeismar und Niedermeiser sowie auf der vor allen radtouristisch relevanten Route nach Reinhardshagen-Veckerhagen über den Reinhardswald.

Die ehemalige Ortsdurchfahrt der Bahnhofsstraße ist trotz Umgehung immer noch stark mit KFZ-Verkehr belastet.

2.2 Thema Radwegebenutzungspflicht

Die Radverkehrsinfrastruktur entspricht in Hofgeismar-Kernstadt zu großen Teilen bereits seit der StVO-Novelle 997 nicht mehr den gesetzlichen Normen und auch nicht mehr den technischen Regelwerken (VwV-StVO, ERA 2010). Insbesondere StraßenradSPORTler und versierte Alltagsradler sind sicherer auf der Fahrbahn aufgehoben.

Handlungsbedarf diesbezüglich kann der Maßnahmenliste (siehe PDF-Datei unter www.rvk.lk-kassel.radinformation.de/downloads.html) entnommen werden. Die Einzelpunkte sind auch in der Karte des Digitalkonzepts unter www.rvk.lk-kassel.radinformation.de/karte.html anklickbar.



Abbildung 2.1 Beispiel für Bestand in der Kernstadt: Ecke Straße zum Sudheimer Kreuz, Blickrichtung Kasinoweg: nicht bedarfsgerechte Führung mit Zeichen 240 kombinierter Rad- und Gehweg in Tempo-30-Zone (Zeichen 240 ist unzulässigerweise in Tempo-30-Zone angeordnet). Hier ferner gefährliche Querungssituation durch im Prinzip nicht vorhandene Sichtdreiecke Maßnahme HOG_13: Aufhebung der Benutzungspflicht. Ersatzlose Entfernung der Zeichen 240. Strecke ist nur als reiner Gehweg tauglich.

In der Kernstadt ist oftmals vom Platz her ein bedarfsgerechter Ausbau der aktuellen Radverkehrsanlagen nicht möglich.

Für die Kernstadt werden daher mittel- bis langfristig auch komplett neue innerstädtische Radrouten bzw. Nahmobilitätsrouten vorgeschlagen.

Kapitel 3

Radverkehrsverbindungen innerhalb des Gemeindegebiets

3.1 In der Kernstadt

3.1.1 ehemalige Ortsdurchfahrt im Bereich Neue Straße / Bahnhofstraße

Mit Inbetriebnahme der Ortsumgehung der B 83 verläuft ein Teil des Verkehrs, der von Süden kommend früher die Kernstadt querte, hier entlang.

Allerdings ist die alte Ortsdurchfahrt immer noch stark mit Ziel- und Querverkehren bzw. KFZ-Verkehren belastet, die wohl Richtung A 44 Breuna / Warburg möchten.

Im vor allem stark mit Einzelhandel belebten Abschnitt zwischen „Manteuffelstraße“ und „Bürgermeister-Schirmer-Straße“ wäre eine weitgehende Verkehrsberuhigung wichtig.

Eine komplette Schließung dieses Straßenabschnitts für KFZ wird allerdings nicht als zielführend angesehen, da sich substanzielle Teile des KFZ-Verkehrs sonst Ausweichstrecken suchen müssten, die dann wiederum stärker belastet wären (wie zum Beispiel die Achse „Manteuffelstraße - Kasinoweg - Auf dem Mühlenfeld“ oder evtl. auch die Strecke „Fürstenweg - Straße zum Sudheimer Kreuz - Bürgermeister-Laneus-Straße“).

Lösungsansätze:

- **Einrichtung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs mit Tempo 20** Bei Umbau in einen verkehrsberuhigten Geschäftsbereich könnte der Radverkehr sicher mit dem KFZ im Mischverkehr geführt werden. Fachartikel zum verkehrsberuhigten Geschäftsbereich auf forschungsinformationssystem.de
- **Projektbeispiel Ortsdurchfahrt Rudersberg:** Hier wurde auf etwa 650 m der Ortsdurchfahrt Backnangerstraße / L 1080 die Hauptstraße verkehrsberuhigt. Hier gilt nun Tempo 30 und es wurde eine an das geringere Tempo angepasste Straßenraumgestaltung umgesetzt. In Rudersberg gilt es übrigens keine Umgehungsstraße. 2016 betrug das durchschnittliche tägliche Verkehrsaufkommen in der Ortsdurchfahrt 7.700 Fahrzeuge. 2009 vor der Verkehrsberuhigung waren es noch 11.400 KFZ. Ein Teil des Durchgangsverkehrs hat sich überörtlich neue Wege gesucht. Projektseite: www.ortsdurchfahrt-rudersberg.de.

In Hofgeismar wird / wurde ein Verkehrskonzept für die Altstadt entwickelt. Hier wurde das Thema Verkehrsberuhigung wohl ebenfalls bearbeitet. Weitere Infos zu dieser Facharbeit sind allerdings nicht bekannt (hier eine Pressemeldung von Juli 2017 auf hofgeismar-aktuell.de).

3.1.2 Bahnhofsroute im Korridor Altstadt - Bahnhof - Bereich Gesundbrunnen

Für den Radverkehr ist in diesem wichtigen Routenkorridor keine eigenständige Verbindung vorhanden. Verbindende Straßen mit eigenständigen Radverkehrslagen im Routenkorridor sind Bahnhof- und Brunnenstraße. Deren benutzungspflichtige straßenbegleitende Radwege entsprechen nicht mehr den geltenden Rechtsnormen. Die Straßenzüge sind durch ihre erhebliche Verkehrsbelastung und aufgrund gefährlicher, teilweise schwierig einsehbarer Einmündungen nicht sicher. Dies gilt besonders, da es sich um einseitige Zweirichtungsradswege handelt.

Es bietet sich als neue Strecke folgende Verbindung an:

In der Stadtmitte „Einsammlung“ des Radverkehr u. a. über die Straßen „Unterer Graben“, „Oberer Weg“ und „Unterer Weg“ bzw. „Husarenstraße“.

Die eigentliche „Bahnhofsroute beginnt“ in der Straße „Am Anger“. Diese könnte (als neue Fahrradstraße HOG_1) Richtung Bahnhof.

An der Einmündung der Straße „Am Anger“ in die „Industriestraße“ wäre eine Vollsignalisierung des Knoten für den Radverkehr notwendig (HOG_10).

Durch die Parkanlage Herstellung einer neuen Radroute zur Bahnhofszufahrt (HOG_2).

Kernstück und Knackpunkt der Route wäre eine neue Unterführung unter den Bahnanlagen hindurch zum Ortsteil Gesundbrunnen (HOG_3 mit anschließender Fahrradstraße bei HOG_22).

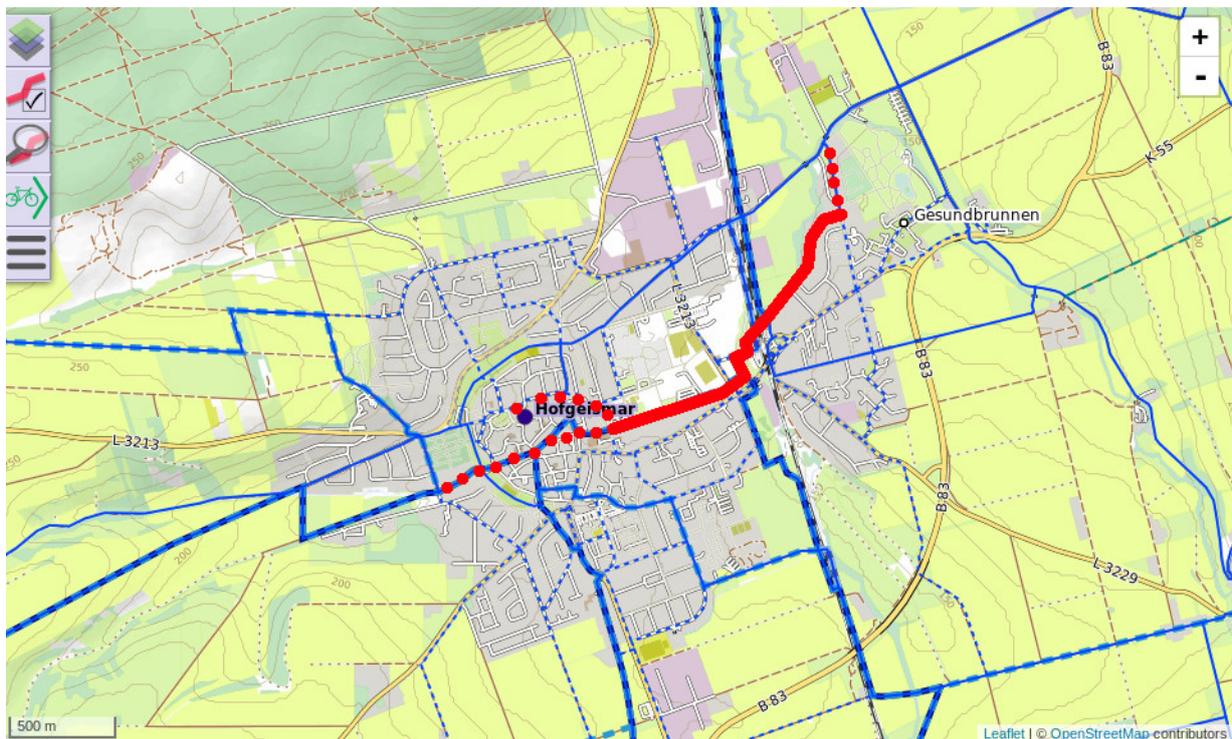


Abbildung 3.1 Auszug aus dem Digitalkonzept: Die Stadtangente Nord ist rot markiert.

Über den Knackpunkt Bahnquerung wurde im Projekt länger nachgedacht.

Auf der aktuellen Überführung (siehe HOG_15) wird der Radverkehr auf zu geringer Wegbreite im Zweirichtungsverkehr auf einem kombinierten Geh- und Radweg geführt. An der Ostseite der Brücke gibt es zudem noch eine für den Radverkehr nicht optimale Rampe mit aktuell sogar Schiebehinweis (HOG_16).

Wenn Hofgeismar sein lokales Radverkehrsnetz nachhaltig attraktiver und sicherer gestalten möchte, muss die Bahnquerung für den Radverkehr komplett neu gestaltet werden.

Nach umfangreicheren Überlegungen wäre aus Sicht der Autoren wohl eine neue Unterführung bei HOG_3 die beste Lösung. Im Gegensatz zu einer Brücke sind die Höhenunterscheide geringer und die Rampen kürzer. **Für eine gute soziale Sicherheit ist unbedingt ein gerader Durchstich wichtig.**

Ferner ist für eine hohe Verkehrssicherheit im Bauwerk eine Separation zwischen Rad- und Fußverkehr wichtig. Optional könnte evtl. der Fußverkehr noch einen neuen Zugang zum Mittelbahnsteig erhalten.

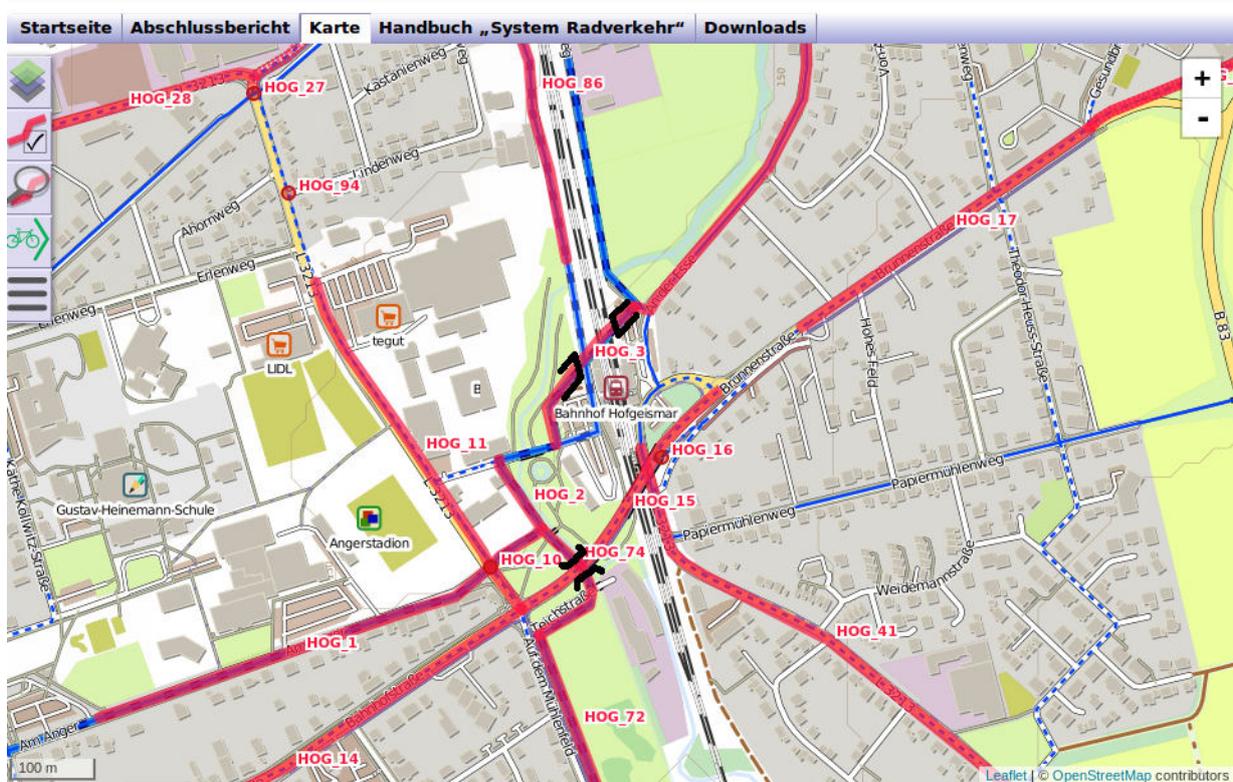


Abbildung 3.2 Auszug aus dem Digitalkonzept: Lage der neuen Unterführung im Bahnhofsbereich (HOG_3). Zusammen mit der neuen Zuführung im Park (HOG_2 und HOG_74) ergibt sich hier eine neuer Radverkehrsknoten abseits der Straßenbrücke.



Abbildung 3.3 Auf der Brücke bei HOG_15: Seitenwindproblematik und Sogwirkung bei Vorbeifahrt von LKW.



Abbildung 3.4 Diese Rampe bei HOG_16 ist aktuell Bestandteil der innerörtlichen Hauptroute über die Bahn. Mit neuer Unterführung HOG_3 gäbe es auch dazu eine Alternative.

3.1.3 Stadtangente Nord

Die Stadtangente Nord stellt für Radverkehr eine neue Querroute im nördlichen Bereich der Kernstadt da.

Das dort teilweise vorhandene Straßensystem (L 3213 Hümmer Straße / Hinter den Eichen) ist für eine attraktive und sichere Radverkehrsführung nicht zu empfehlen.

Auf der neuen Route wäre es zum Beispiel möglich, aus Friedrichsdorf, oder auch aus den Bereich des Wohngebiets am „Zwarger Weg“ auf verkehrsarmen Strecken zügig das Gewerbegebiet „Hofgeismar Nord“ an der Max-Eyth-Straße zu erreichen.

Aktuell ist die Strecke für den Radverkehr nicht durchlässig: Übergang „Ansel-Andre-Strecke“ zum „Zwarger Weg“ (HOG_71), Übergang „Zwarger Weg“ zum Knoten „Hinter den Eichen“ / „Flötenlinder Weg“.

Im Weiteren Verlauf ist die Nördliche Altstadtumfahrung „am Turnhagen“ bis „Sälber Tor“ nicht für den Radverkehr freigegeben (HOG_30).

Auch am Knoten „Industriestraße“ / „An den Ziegeleien“ / „Am Hohlen Weg“ besteht Handlungsbedarf (fehlende Querung, siehe HOG_27).

Weiter Richtung Schwimmbad und Schöneberg gibt es ebenfalls Handlungsbedarf (siehe u. a. HOG_25, HOG_26 sowie HOG_65 und HOG_66).

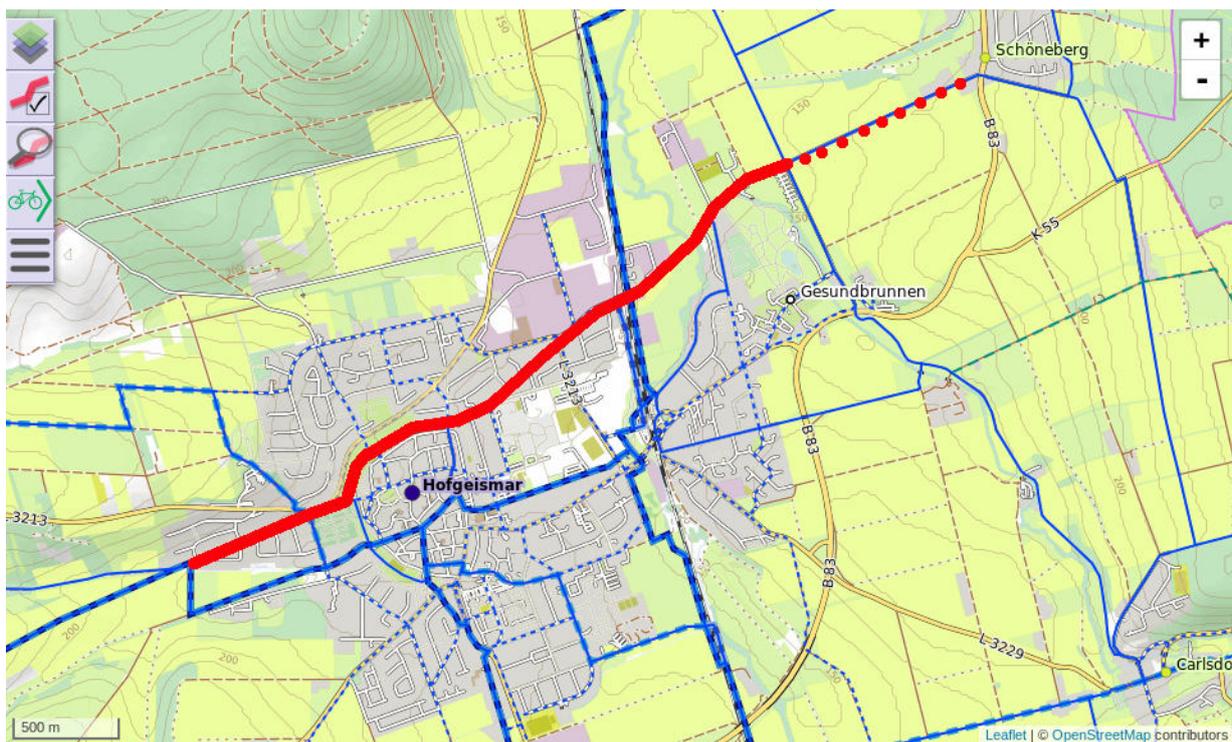


Abbildung 3.5 Auszug aus dem Digitalkonzept: Die Stadtangente Nord ist rot markiert.

3.1.4 Stadttangente West

Es fehlt eine Radverkehrsverbindung, die die nördlichen und westlichen Stadtgebiete auf attraktiven Weg mit den südlichen Bereichen (z. B. Ziel Garnisionsgalerie) miteinander verbindet.

Die sich für eine Trassierung zu empfehlende Führung im Grünzug über „Am Hohlen Weg“, „Am Reithagen“, „Turnhagen“, „Baumhagen“, „Bleiche“ ist nicht nutzbar. Sie ist aktuell größtenteils auf Fußgänger beschränkt.

Im nördlichen Bereich könnte der Turnhagen für den Radverkehr frei gegeben werden (HOG_30).

Im weiteren Grünzug könnte eine Separation zwischen Rad- und Fußverkehr hergestellt werden (siehe HOG_80 und HOG_81).

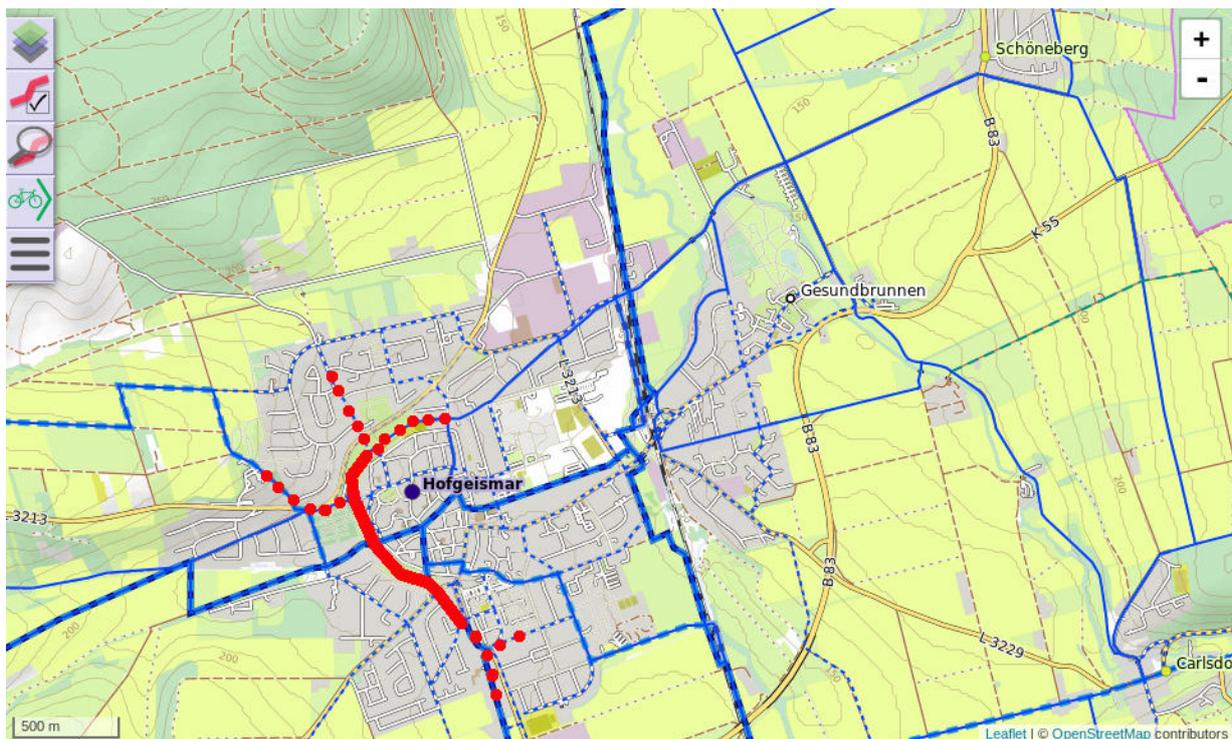


Abbildung 3.6 Auszug aus dem Digitalkonzept: Die Stadttangente West ist rot markiert.

3.1.5 Stadttangente Ost

Die „Stadttangente Ost“ bindet den Bahnhof besser an Teile der Kernstadt an.

Aber auch überörtlich bringt die Route Vorteile: So kann man zum Beispiel von Grebenstein direkt das Gewerbegebiet Nord erreichen. Das gilt aus Richtung Hümme beispielsweise ebenso für das Schulzentrum am Kasinoweg.

Die Route beginnt im Süden mit einer Neubaustrecke, die direkt zum Kasinoweg führt (HOG_49). Auf einer neuen, reinen Radfahrbahn geht es zur Unterführung an der Bahnhofsstraße (HOG_72 bzw HOG_72). Über die Ausbaustrecke HOG_2 wird die Bahnhofszufahrt erreicht.

im weiteren Verlauf nach Norden könnte evtl. die „Ladestraße“ westlich der Bahn für den Radverkehr freigegeben werden (HOG_86, aktuell gesperrtes, wohl nicht mehr groß genutztes Bahngelände).

Attraktiver für den Radverkehr wäre aber die Nutzung einer evtl. neuen Bahnunterführung bei HOG_3. So müsste nicht der Bahnübergang Höhe „Schönefelder Straße“ genutzt werden.

Richtung Hümme wäre bei HOG_57 noch eine Asphaltdecke sinnvoll.

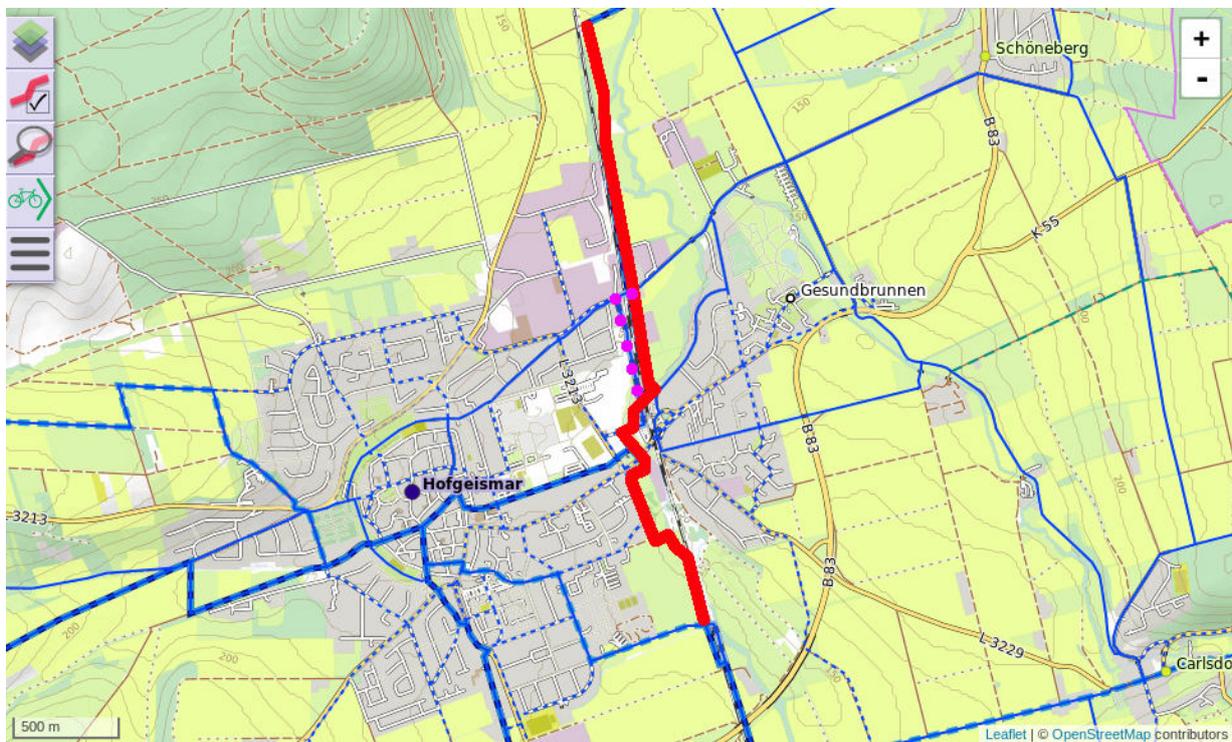


Abbildung 3.7 Auszug aus dem Digitalkonzept: Die Stadttangente Ost ist rot markiert.

3.1.6 Anbindung Gewerbegebiet „Am Jahnsportplatz“

Zum Gewerbegebiet „Am Jahnsportplatz“ fehlt entlang der Grebensteiner Straße eine direkte Nahmobilitätsverbindung.

Heute ist das Gewerbegebiet auf verkehrsfreien Strecken nur über Wirtschaftswege in Verlängerung des Kelzer Weges zugänglich. Dabei muss vom Gewerbegebiet kommend Richtung Stadtmitte zwei mal die Grebensteiner Straße gequert werden.

Wichtig ist daher die Schaffung einer direkten Route in Verlängerung des bestehenden Weges entlang der Grebensteiner Straße (siehe HOG_54). Im Nordbereich der Maßnahme sollten ferner Anbindungen hergestellt werden: siehe HOG_83 und HOG_84 mit Überquerungshilfe der Grebensteiner Straße bei HOG_84 (Mittelinsel).

Im Süden sollte die neue Strecke ebenfalls mit einer Überquerungshilfe an die Wirtschaftswege westlich der Grebensteiner Straße angeschlossen werden (HOG_53).

Sofern der Weg unter der Brücke südlich des Knotens verwirklicht wird (siehe HNA-Artikel vom 30 August 2018: Fußgänger sollen unter Brücke - Ortsumgehung Hofgeismar: Überweg für Radfahrer und Passanten fehlt) kann auf eine neue ebenerdige Führung über den Knoten verzichtet werden (HOG_51).

Ergänzung 01-2019: Der oben erwähnte Radweg unter der Straßenbrücke wurde realisiert. Vergleiche auch HNA-Artikel "Radweglücke am Kelzer Berg geschlossen" vom 27. Januar 2019 auf ww.hna.de.

3.2 Anbindung der Ortsteile an die Kernstadt

Im Folgenden wird kompakt auf die Anbindung der Ortsteile an die Kernstadt eingegangen.

Die Erörterung aller Ortsverbindungen würde den Rahmen dieses Abschnitts sprengen. Für diese Verbindungen bitte in die Karte des Digitalkonzepts schauen.

3.2.1 Ortsverbindung nach Carlsdorf und Hombressen

Carlsdorf findet sich Luftlinie 3 bis 3,5 km östlich der Kernstadt. Nach Hombressen sind es rund 5 km. Der Routenkorridor in weitgehender Tallage der Lempe ist relativ eben.

Zwischen Kernstadt und Carlsdorf verläuft die L 3219. Diese stärker befahrene Landstraße besitzt keine Straße ohne Sicherung des Radverkehrs. Verkehrszahlen für diesen Straßenabschnitt liegen nicht vor. Es dürften grob geschätzt jedoch mindestens 1500 bis 2500 Fahrzeuge täglich sein (ab Umgehung stadteinwärts wahrscheinlich sogar noch höhere Verkehrszahlen).

Es bestehen über Wirtschaftswege zwei Alternativerouten zur Landesstraße:

- nördlich der Landstraße: Strecke über Wirtschaftswege über die Umgehung in Verlängerung des Papiermühlenwegs. fehlende Asphaltdecke bei HOG_58, Tempo 30 bei HOG_20 sinnvoll.
- südlich der Landstraße: bessere Warnbeschilderung für die Unterführung bei HOG_46 und HOG_87 wichtig.

Im weiteren Verlauf nach Hombressen gibt es als Alternative zur K 54 am südlichen Talrand einen geschotterten Wirtschaftsweg. Dieser sollte alltagstauglich hergestellt werden (HOG_47).

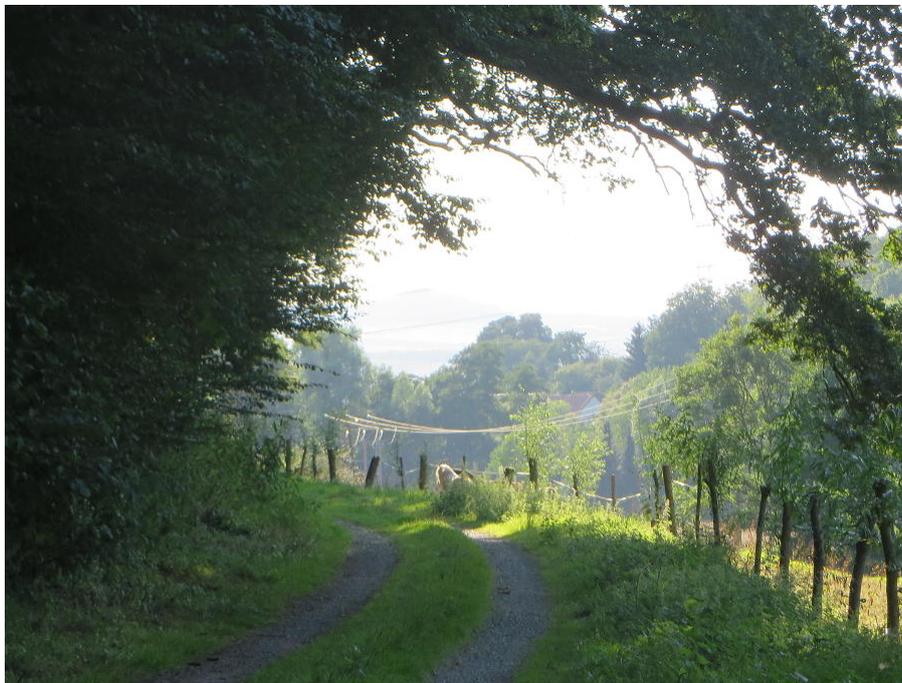


Abbildung 3.8 Dieser Weg sollte alltagstauglich hergestellt werden (HOG_47).

3.2.2 Ortsverbindung nach Sababurg / Beberbeck

Der Weiler nahe der Sababurg findet sich rund 12 km nordwestlich der Kernstadt. Mit Schloss Sababurg, Tierpark und Urwald Sababurg ist die Verbindung ist vor allem radtouristisch relevant.

Die vor allem zu Ausflugszeiten stark mit KFZ-Verkehr belastete Kreisstraße ist für eine RV-Führung nicht geeignet (Durchschnittlich tägliche Verkehrsmenge (DTV) nach Verkehrsmengenkarte 2015: 1966 davon 86 Schwerverkehr). Die Straße besitzt neben dem stärkerem Verkehr auch einige schwer einsehbare Hügel im Streckenverlauf.

Die Radroute führt daher von der Kernstadt zwar mit erheblichem Umweg, aber topografisch bedeutend günstiger, via Carlsdorf und Hombressen nach Beberbeck (bei HOG_43 besteht südlich Ausbaubedarf).

Zwischen Beberbeck und Sababurg fehlt im Korridor der K 55 eine sichere Radroute (Maßnahmenvorschläge siehe REI_13 und REI_14 im Forstgutsbezirk Reinhardswald). Auf der bereits heute vor allem zu Ausflugszeiten stark befahrene Kreisstraße werden durch die steigenden Besucherzahlen im tierpark Sababurg der Verkehr in Zukunft eher noch mehr KFZ verkehr (siehe auch HNA-Artikel vom 23. November 2018: „Wieder Besucherrekord: Tierpark Sababurg so beliebt wie nie zuvor“). Daher ist hier eine Sicherung des Radverkehrs sinnvoll.

3.2.3 Ortsverbindung nach Friedrichsdorf

Der kleine Weiler findet sich 4 km westlich der Kernstadt.

Die topografische Idealverbindung läuft in Tallage als geschotterter Wirtschaftsweg. Diese Strecke ist aktuell für mehrspurige, muskelkraftbetriebene Fahrzeuge / Gespanne (Kinderanhänger usw.) durch Rasenmittelstreifen nicht bedarfsgerecht nutzbar.

Auf dem südlichen Höhenrücken besteht über asphaltierte Wirtschaftswege ebenfalls eine Verbindung nach Friedrichsdorf (Teil des R 4), die allerdings steiler und auch etwas weiter ist.

Langfristig wäre es daher auf der Talroute sinnvoll, eine alltagstaugliche Asphaltdecke aufzubringen.

3.2.4 Ortsverbindung nach Hümme

Hümme liegt knapp 6 km nördlich der Kernstadt. Die Ortsverbindung nach Hümme (Teil des R4) ist bereits weitgehend gut ausgebaut. Sie führt über asphaltierte Wirtschaftswege in Tallage der Esse. Bei HOG_67 im Übergang zur neuen Alltagsroute entlang der Bahn gibt es noch ein Schotterstück.

Aktuell nutzt der R 4 ferner vor Hümme ein Stück die stärker befahrene L 3210 im Ortseingangsbereich von Hümme mit. Durchschnittlich tägliche Verkehrsmenge (DTV) nach Verkehrsmengenkarte 2015 hier: 1553 / 78 (Lage der Zählstelle Ortseingang).

als formale Anmerkung /Ideenstudie der hier: Ausbau der heutigen holprigen Schotterstrecke direkt südlich der Esse mit einer Asphaltdecke (HOG_109)?

Diese Strecke wurde formal der Vollständigkeit halber als mögliche Variante noch mit in die Datenbank aufgenommen (als Anmerkung / evtl. längerfristige Ideenstudie). Die Maßnahme besitzt kreisweit gesehen allerdings eine sehr niedrige Priorität, da es bereits eine gut fahrbare Strecke parallel gibt (hier Hauptroute R 4 in der Netzplanung). Ferner wird die Strecke als naturnaher Spazierweg genutzt.

Der Weg HOG_109 entlang der Esse sollte als potentiell naturnahe Spazierstrecke am besten eher so bleiben.

Zusammen mit Maßnahme HOG_62 könnte auf Höhe Hümme sonst eine durchgehend sehr sichere (familienfreundliche) Radroute abseits der L 3210 auf dem R 4 entstehen.

Die Umsetzung von HOG_62 als verkehrsfreien Beipass zur aktuellen Streckenführung in Hümme ist auch ohne die Strecke HOG_109 sinnvoll.

3.2.5 Ortsverbindung nach Kelze

Der kleine Ortsteil findet sich etwa 4 km Luftlinie südwestlich der Kernstadt.

Aufgrund der Topografie führt die Ortsverbindung auf asphaltierten Wirtschaftswegen im Bestand entlang der B 83. Südlich der Einmündung der Kreisstraße zweigt die Route über ebenfalls asphaltierte Wirtschaftswege westlich nach Kelze ab.

Bei HOG_103 bzw. HOG_104 fehlen Wirtschaftswegfreigaben.

3.2.6 Ortsverbindung nach Schöneberg

Außerorts nicht bedarfsgerechte aber trotzdem benutzungspflichtige RVA. StraßenradSPORTler sind z. B. sicherer auf der Fahrbahn aufgehoben.

Gefährlich für den Rad- aber auch Fußverkehr ist besonders die Benutzungspflicht Höhe Schwimmbad bzw. südlich davon.

Aufhebung der Benutzungspflicht bei HOG_61. Bei HOG_65 und HOG_66 ist ebenso zu verfahren. Hier komplett Tempo 30 einführen (aktuell nur Bereich am Schwimmbad).

3.3 weitere Ortsverbindungen in Auswahl

3.3.1 Ortsverbindung Hümme / Stammen bzw. Trendelburg-Kernstadt nach Sababurg

Diese ORtsverbindung ist vor allem Radtouristisch Relevanz. Die Wunschlinie verläuft über die Steile Rampe des Beberbecker Weg mit 130 Höhenmeter.

Die Verbindung verläuft daher topografisch bedeutend günstiger via Stammen Richtung Sababurg.

Im Bereich der stärker befahrenden K 55 fehlt eine KFZ-freie Route (Durchschnittlich tägliche Verkehrsmenge (DTV) hier nach Verkehrsmengenkarte 2015: 1966 davon 86 Schwerverkehr). Ausbaubedarf besteht bei HOG_44 und HOG_45 (Schotter als Oberfläche ausreichend, da der Rest der Verbindung sowieso ein Schotterweg im Wald ist).

Im weiteren Verlauf Richtung Sababurg im Forstgutsbezirk an der K 55 ebenfalls fehlende Strecke (REI_13 und REI_14).

3.3.2 Ortsverbindung Hümme - Schöneberg

Beide Ortsteile liegen etwa 3 km auseinander. Auf der Direktverbindung gibt es in der Wunschlinie aktuell nur die stark befahrene B 83 ohne Sicherung des Radverkehrs (Durchschnittlich tägliche Verkehrsmenge (DTV) nach Verkehrsmengenkarte 2015: 4859 davon 215 Schwerverkehr).

Alternativ verläuft östlich der Bundesstraße ein Wiesenweg. Dieser könnte als Ersatz für einen straßenbegleitenden Radweg mittel- bis langfristig ausgebaut werden (HOG_37 plus Querung HOG_36).

Sonst besteht über die Esseniederung noch eine Verbindung über den R 4. Diese Strecke ist jedoch vom Umwegfaktor her nicht mehr als direkte Ortsverbindung anzusehen. Mit Pedelec ist die direkte Strecke östlich der B 83 klar schneller bzw. wäre auch die Strecke für den Fußverkehr zwischen den Orten. Östlich der Ausbaustrecke HOG_37 bestehen mit Umweg noch befestigte Wirtschaftswege, die aber von Hümme kommend zum Teil steiler verlaufen (plus verlorene Höhenmeter). Die Steigung der Ausbaustrecke HOG_37 ist dagegen noch vor allem mit Pedelec noch annehmbar.

3.3.3 Ortsverbindung Schöneberg - Hombressen / (Carlsdorf)

Beide Ortsteile liegen etwa 4 km auseinander. Die Verbindung führt über bestehende Wirtschaftswege.

Vor allem entlang der stärker befahrenen K 55 fehlt (Durchschnittlich tägliche Verkehrsmenge (DTV) hier nach Verkehrsmengenkarte 2015: 1966 davon 86 Schwerverkehr) bei HOG_106 ein kurzer Lückenschluss.

Ferner könnten langfristig die Schotterstücke asphaltiert werden (HOG_98 und HOG_100).

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.

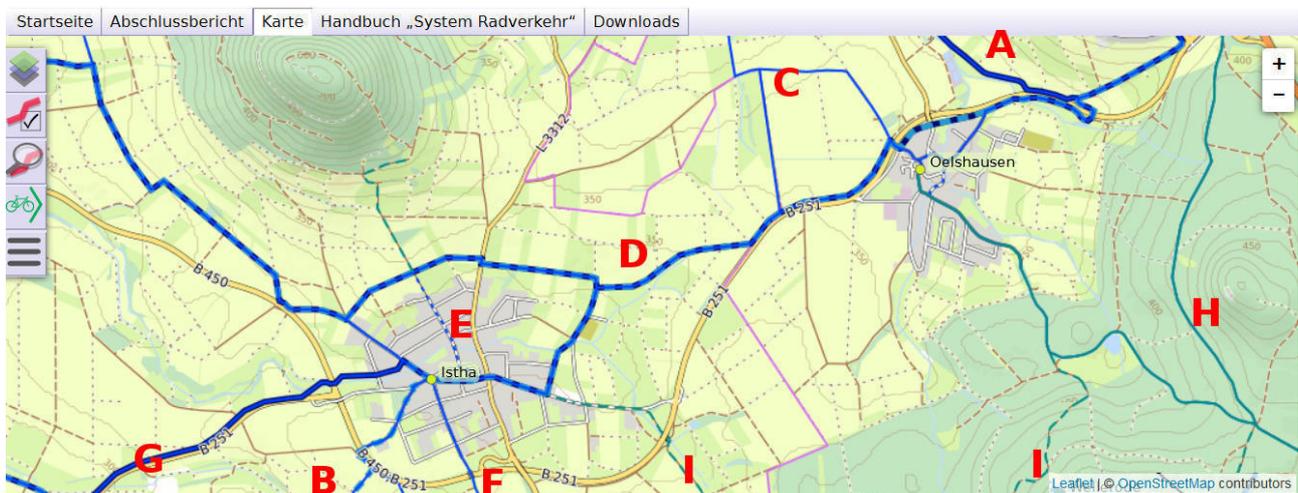


Abbildung 4.1 Beispiele Netzkategorien im Digitalkonzept: Die Kategorien II, III und IV werden grafisch gestuft angezeigt. **A** = reine Mittelzentrumsverbindung der Kategorie II; **B** = Grundzentrumsverbindung der Kategorie III überlagert mit einer Ortsverbindung der Kategorie IV; **C** = einzelne 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 Einbindung in das Grundnetz

Das Grundnetz verbindet alle Grundzentren bzw. Hauptorte der Kommunen untereinander (Netzategorie III). Ferner werden alle Grundzentren an die Mittel- und Oberzentren angebunden.

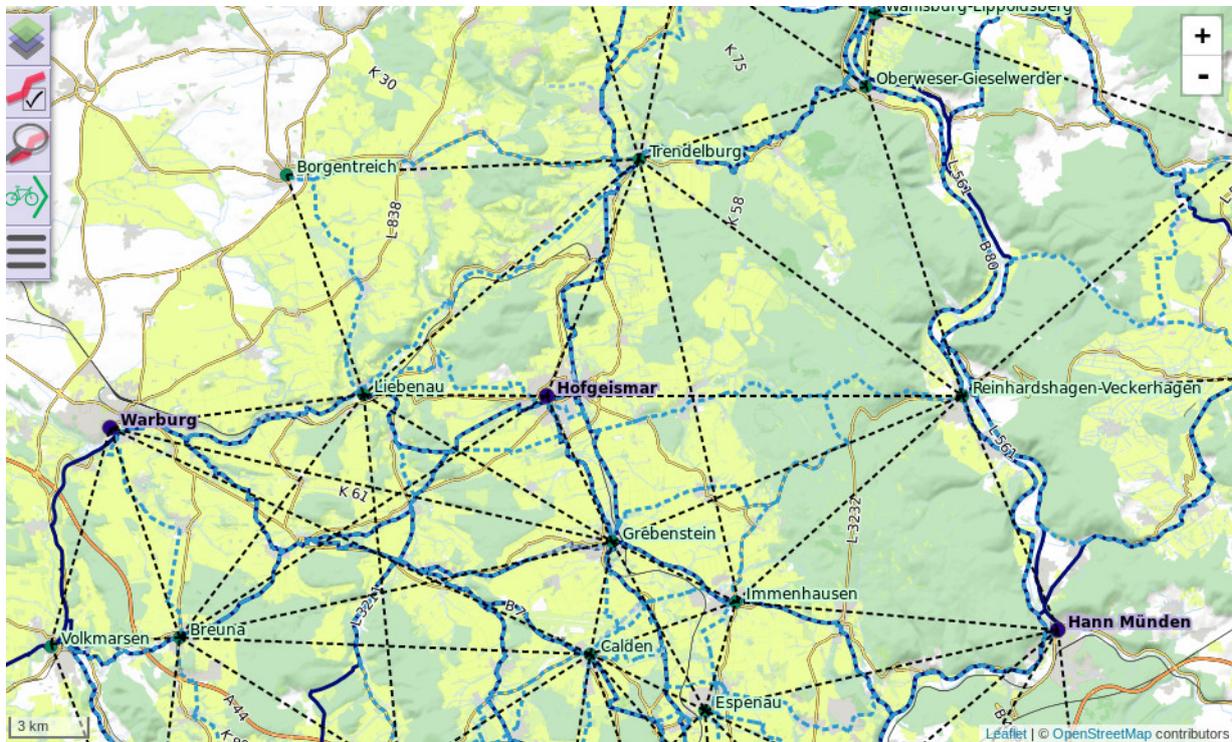


Abbildung 4.2 Auszug aus dem Digitalkonzept: Wunschliniennetz der Netzategorie III für Hofgeismar.

4.1.1 Grundzentrenverbindungen nach Grebenstein

Das Mittelzentrum Hofgeismar liegt knapp 6 km nördlich der Kernstadt von Grebenstein.

Zwischen Grebenstein und Hofgeismar wurden zwei Verbindungen für den Alltagsradverkehr konzipiert. Grund ist die größere Ausdehnung des Siedlungsraums von Hofgeismar.

Westliche Route im Bereich der B 83:

Die westliche Route führt über Wirtschaftswege parallel der stark befahrenen B 83 Richtung Hofgeismar Stadtmitte.

Im Bereich Kelzer Teiche gibt es mit dem Ausbau der B 83 nun eine sichere Alternativroute auf Wirtschaftswegen. Um von Grebenstein auf diese Route zu gelangen, muss allerdings ebenerdig die sehr stark befahrene B 83 gequert werden.

Mit dem Bau eines etwa 350 m langen Lückenschlusses (siehe GRE_6) könnte eine südlich gelegene Wirtschaftswegunterführung genutzt werden. Dieser kurze Lückenschluss hat daher eine hohe Priorität.



Abbildung 4.3 Blick auf die Trasse des Lückenschlusses GRE_6 von Norden (Bild: Herbert Iba).

Östliche Route auf dem Märchenland-Radrundweg:

Diese Route bindet den östlichen Bereich von Hofgeismar an Grebenstein an.

Vor einigen Jahren wurden als radtouristisches Projekt hier Wirtschaftswege asphaltiert. Damit entstand auch eine hochwertige Route für den Alltagsradverkehr, die fortentwickelt werden könnte.

Über den Bereich Bahnhof / Industriestraße könnte mit Neubaustrecken (HOG_72, HOG_2 und HOG_86) in Hofgeismar auch direkt, abseits des starken KFZ-Verkehrs, das Industriegebiet Nord per Rad erreicht werden.

4.1.2 Grundzentrenverbindung nach Trendelburg

Die Kernstadt von Trendelburg findet sich 9 km Luftlinie nördlich von Hofgeismar.

Die Route führt die Tallage der Esse über Hümme und Stammen nach Trendelburg. Im Bereich Hofgeismar ist die Route auf asphaltierten Wirtschaftswegen bereits weitgehend gut ausgebaut.

Bei HOG_67 im Übergang zur neuen Alltagsroute entlang der Bahn gibt es noch ein Schotterstück.

Im Ortskern Hümme ferner gemeinsame Führung mit dem KFZ-Verkehr. Mit Maßnahme HOG_62 könnte hier ein verkehrsfreier Beipass entstehen.

Sonst gibt es auf Trendelburger Gebiet bei TRE_3 noch ein Schotterstück. Hier ist ein Ausbau mit Stand 2020 bereits in Planung.

4.1.3 Grundzentrenverbindung nach Liebenau

Liebenau liegt etwa 7 km Luftlinie westlich der Kernstadt.

In Luftlinie führt die stärker befahrene Landesstraße L3213 in das Grundzentrum im Diemeltal. Diese besitzt keine Sicherung des Radverkehrs und ferner ein topografisch sehr anspruchsvolles Höhenprofil. Von Liebenau kommend besitzt die Landstraße eine anspruchsvolle Auffahrt über 140 Höhenmeter. Auf eine straßenbegleitende Radverkehrsanlage wird daher verzichtet (spart auch Fläche ein).

Als Alternative wurden folgende zwei Verbindungen in das Netz aufgenommen:

- **Route via Zwergen:** Auf dieser Strecke fehlt in Tallage zwischen Liebenau und Zwergen entlang der L3211 eine Radverkehrsanlage (siehe LIE_2)
- **Route via Ostheim:** Hier könnte im Wald südlich Ostheim ein Forstweg asphaltiert werden (LIE_9, Grenzlage Liebenau / Hofgeismar der Maßnahme ist unklar).

4.1.4 Grundzentrenverbindung nach Breuna

Breuna liegt 16 km Luftlinie südwestlich von Hofgeismar. In der Wunschlinie stellen für den KFZ-Verkehr die Landstraßen L 3080 und L 3212 die Verbindung her.

Außerorts besteht entlang der stark befahrenen Strecke keine Sicherung des Radverkehrs. Die Radverbindung nutzt ebenfalls weitgehend die Linie des Straßenkorridors über Nieder- und Oberlistingen.

4.1.5 Grundzentrenverbindung nach Reinhardshagen

Reinhardshagen liegt nach Luftlinie gerechnet 15 km östlich Hofgeismar im Wesertal.

Im Routenkorridor wird der Reinhardswaldkamm gequert. Als Radroute ist die Strecke vor allem radtouristisch für eine umweltfreundliche Erschließung des Naturparks Reinhardswald relevant.

Die Route führt via Hombressen zum Gebirgskamm (Verbesserungsbedarf bei HOG_47 und REI_11).

Über verkehrsfreie Alternativstrecken (REI_12 und REI_18) geht es vom Kamm hinab ins Wesertal nach Reinhardshagen-Veckernhagen (auch Fähre Richtung Niedersachsen). In Teilen erfolgt hier eine Routenbündelung mit der Grundzentrenverbindung Grebenstein - Reinhardshagen.

4.1.6 Grundzentrenverbindung Liebenau - Grebenstein

Die Verbindung verläuft südwestlich der Kernstadt über die Feldgemarkung. Bei HOG_6 wäre eine Asphaltdecke sinnvoll.

4.2 Einbindung in das Mittelzentrennetz

Hofgeismar ist als Mittelzentrum regionaler Netzknoten im überregionalen Mittelzentrennetz der Netzkategorie II. Die Mittelzentrenrouten verbinden alle Mittelzentren untereinander. Ferner werden die Mittelzentren an die Oberzentren angebunden.

Das überregionale Mittelzentrennetz ist vor allem radtouristisch relevant. Es bindet die potentielle Etappenstadt Hofgeismar besser an die überregionalen Radfernwege und benachbarte radtouristische Etappenstädte an.

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

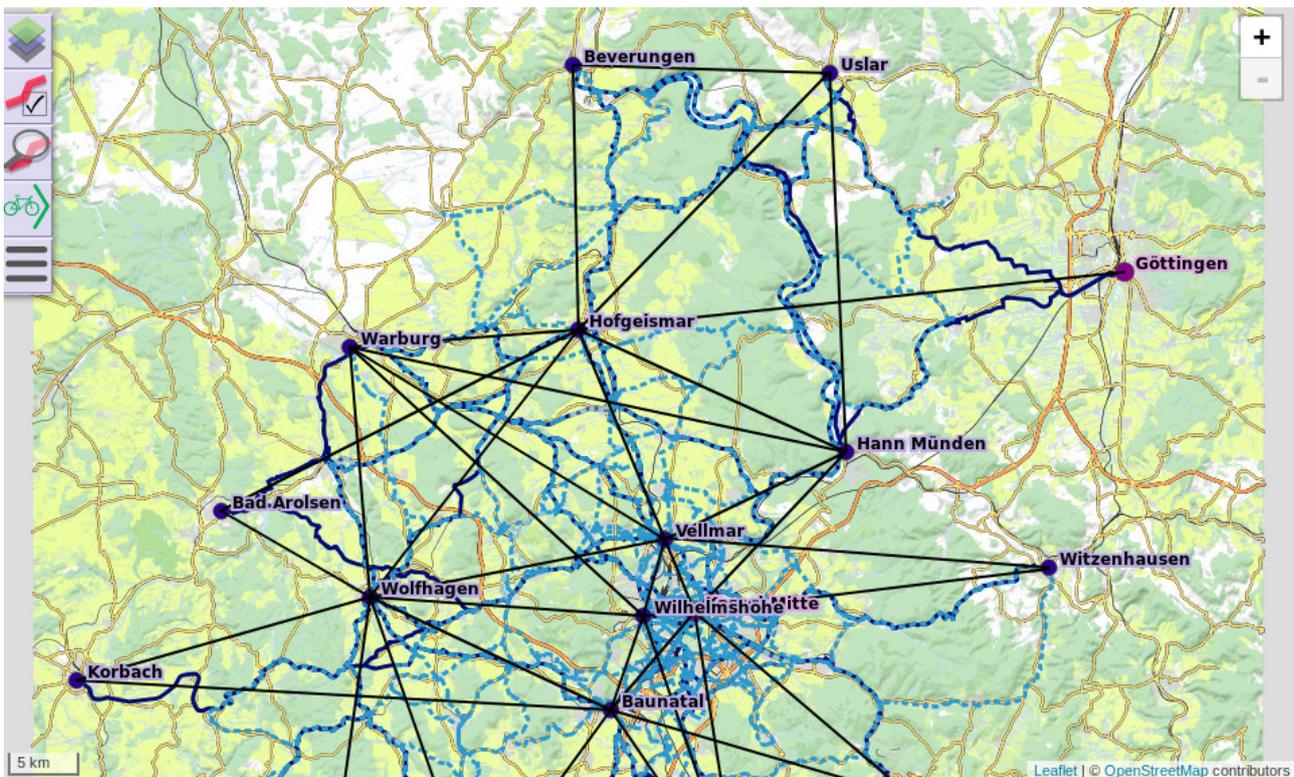


Abbildung 4.4 Auszug aus dem Digitalkonzept: Wunschliniennetz Kategorie II für Hofgeismar: Dargestellt sind die realen Verbindungen im Regionalnetz (blau-schwarze Linien) und das Grundnetz (oliv-blau gestrichelt).

4.2.1 Mittelzentrenverbindung nach Vellmar

Vellmar findet sich rund 16 Luftlinie südlich Hofgeismar.

Die Mittelzentrenverbindung führt via Grebenstein-Kernstadt, Burguffeln, Espenau-Mönchehof nach Vellmar.

Maßnahmen im Gebiet Hofgeismar siehe Abschnitt „Grundzentrenverbindungen nach Grebenstein“.

4.2.2 Mittelzentrenverbindung nach Warburg

Warburg findet sich 17 km westlich von Hofgeismar.

Die Ideallinie führt direkt im Korridor der L 3213 nach Liebenau entlang. Diese substanziell befahrene Landesstraße ohne Radweg besitzt von Liebenau kommend eine steile Auffahrt über 140 m Höhenmeter.

Die Mittelzentrenverbindung wurde daher in Routenbündelung mit dem R 4 bis Zwergen geführt (dieser Übergang ist weniger steil und bereits gut ausgebaut).

Zwischen Zwergen und Liebenau fehlt in Tallage eine straßenbegleitende Radverkehrsanlage (LIE_2).

Von Liebenau aus führt die Strecke auf dem Diemelradweg bis Warburg.

4.2.3 Mittelzentrenverbindung nach Beverungen

Beverungen liegt etwa 20 km nördlich Hofgeismar.

Die Verbindung führt via Hümme, Stammen, Trendelnurg-Kernstadt, Deisel und Herstelle nach Beverungen (Direktvariante über den Berg nahe der Umgehung Bad Karlshafen).

Ein Lückenschluss besteht zwischen Trendelburg-Kernstadt und Deisel. Weitere Maßnahmen bestehen zwischen Deisel und Herstelle.

4.2.4 Mittelzentrenverbindung nach Göttingen

Östlich von Hofgeismar ist das Oberzentrum Göttingen das nächste Ziel der Netzkategorie II. Diese Verbindung hat rein touristische Bedeutung.

Per Luftlinie sind es sogar nur gute 35 - 28 km bis in die Universitätsstadt. Dazwischen liegt allerdings die sehr anspruchsvolle Topografie von Reinhardswald und Bramwald mit dem tief eingeschnittenem Wesertal Höhe Reinhardshagen.

Die Verbindung wurde daher in Routenbündelung mit der Mittelzentrenverbindung nach Hann Münden geführt. Dies macht auch radtouristisch Sinn, da ab hier die Bestandsroute via Dransfeld genutzt werden kann.

Ferner wurde noch eine Nordvariante via Schwülmetal in das Netz aufgenommen. Hier wird zu großen Teilen die Mittelzentrenverbindung Uslar - Hofgeismar genutzt.

Maßnahmen an allen Varinaten siehe Karte im Digitalkonzept.

4.2.5 Mittelzentrenverbindung nach Hann Münden

Hann Münden findet sich rund 20 km südöstlich von Hofgeismar.

Die Strecke führt über Grebenstein-Kernstadt, Immenhausen-Kernstadt, Holzhausen, Knickhagen und Wilhelmshausen nach Hann Münden.

Maßnahmen siehe Karte im Digitalkonzept.

4.2.6 Mittelzentrenverbindung nach Uslar

Uslar liegt 25 km Luftlinie nordöstlich von Hofgeismar.

Die Verbindung führt via Hümme, Trendelburg-Kernstadt, Friedrichsfeld, Gottsbühren, Gieselwerder, Lippoldsberg und Vernahwahlshausen nach Uslar.

Im Bereich Hümme könnte die Route komplett KFZ-frei geführt werden (siehe Maßnahme HOG_62 bzw. Ideenstudie HOG_109).

Umfangreichere Lückenschlüsse finden sich zwischen Trendelburg-Friedrichsfeld und Gieselwerder.

4.2.7 Mittelzentrenverbindung nach Wolfhagen

Wolfhagen findet sich etwa 25 km Luftlinie südwestlich von Hofgeismar.

Die Verbindung führt über Niedermeiser, Obermeiser, Laar, Escheberg, Oberelsungen und Nothfelden nach Wolfhagen.

Größerer Handlungsbedarf auf Hofgeismarer Gemarkung besteht nicht. Die Lückenschlüsse für diese Verbindung finden sich außerhalb des Stadtgebiets (Maßnahmen siehe Karte im Digitalkonzept).

4.2.8 Mittelzentrenverbindung nach Bad Arolsen

Bad Arolsen befindet sich 29 km südwestlich von Hofgeismar.

Die Städteverbindung führt via Niedermeiser, Niederlistingen, Oberlistingen, Breuna und Volkmarshausen nach Bad Arolsen. Maßnahmen siehe Digitalkonzept bzw. auch Abschnitt zur Grundzentrenverbindung nach Breuna.

Kapitel 5

Freizeit / Tourismus / Radrouten

5.0.1 Hessischer Radfernweg R4

Der Hessische Radfernweg führt von Zwergen kommend über Hofgeismar-Kernstadt und Hümme Richtung Bad Karlshafen.

Am Sattel bei Zwergen könnte die Route auf den ebenfalls gut ausgebauten Wirtschaftsweg am Waldrand umgelegt werden. So könnte man etwa 20 Höhenmeter einsparen.

Im Bereich Hümme könnte die Route komplett KFZ-frei geführt werden (siehe Maßnahme HOG_62 bzw. Ideenstudie HOG_109).

Die großräumige Umlegung des R 4 aus dem Warmetal durch einen potentiellen Radtunnel bei Zierenberg (Sachverhalt als Anmerkung ZIE_9) hat sich erledigt.

5.0.2 Märchenland-Radrundweg

Der 103 km lange Märchenland-Radrundweg wurde im April 2013 eröffnet. Er umrundet als touristischer Rundkurs den Reinhardswald via Weser- und Diemeltal sowie der Esseniederung. Das Routenlogo ist eine grüne Krone. Die Strecke besitzt im Bereich der neuen Routen von Hofgeismar bis Knickhagen nahe der Fulda eine routenbezogene FGSV-Vollwegweisung.

Im Bereich Hofgeismar wurde die Strecke mit Asphalt gut fahrbar ausgebaut.

Obwohl der Rundkurs das Thema „Märchenland“ im Routentitel hat, sind die Hauptattraktionen des „Märchenlandes Reinhardswald“, die Sababurg mit Tierpark und Urwald, nicht Teil des Routenkonzepts, bzw. der Routenvermarktung. Hier wäre im Rahmen der Vollendung der Kreisradwegweisung die Ausschilderung einer Alternativstrecke, oder auch einer Rundtour (siehe Abschnitt lokale Rundtouren) als Logoeinschub sinnvoll.

offizielles Faltblatt auf reinhardswald.de – Eine eigene Internetseite besitzt die Route nicht.

5.0.3 Reinhardswaldsradweg

Die 54 km Strecke erschließt vom Kasseler Becken aus den Reinhardswald. Streckenbeginn ist in Kassel an der Drahtbrücke. Endpunkt ist Wülmersen an der Diemel. Von Kassel geht es über Vellmar, Espenau-Hohenkirchen und Immenhausen an den Südrand des Reinhardswaldes. Hier schlägt die Route einen "Haken in Richtung Hombressen. Dabei gehen 100 Höhenmeter verloren. Der Urwald Sababurg liegt komplett abseits der Route. An der Sababurg führt die über einen Treppenweg für Fußgänger zum Tierpark hinab. Das Routenlogo ist eine knorrige Eiche. Von der Ausschilderung her wurde die Route mit der ersten Stufe der Kreisradwegweisung in Vellmar mit Logoeinschub neu beschildert und ist hier auf normgerechten Stand. In der normgerechten Wegweisung der Stadt Kassel ist die Route ebenfalls mit Logoeinschüben markiert. Im Routenverlauf nördlich Vellmar besteht die wegweisende Beschilderung aus Zwischenwegweisern.

Die Route von Kassel in den Reinhardswald besitzt Optimierungspotential. Wichtigste Routenänderung wäre die Anbindung des Urwalds Sababurg an die Route (siehe auch Maßnahme REIN_1). Obwohl das Routenlogo eine knorrige Eiche ist, liegt dieser touristische Höhepunkt des Gebirges momentan komplett abseits der Radroute. Damit wäre auch die Barrierefreiheit der Route hergestellt. Aktuell führt der Reinhardswaldsradweg über den Treppenweg, der die Sababurg mit dem Tierparkeingang verbindet. Mit einer bedarfsgerechten Führung einer radtouristischen Route hat das wenig zu tun. Alle Änderungsvorschläge zur Gesamtstrecke sowie Maßnahmen im Detail siehe digitale Karte. Ferner fehlt auf weiten Routenteilen eine Wegweisung nach FGSV.



Abbildung 5.1 Aktuell nicht tourenradtauglich: Vorschlagstrasse von Maßnahme REIN_1 für den Reinhardswald-Radweg Neu südlich des Tierparks Sababurg. Ziel ist es, den Urwald Sababurg mit in die Route zu integrieren.

5.0.4 lokale Rundtouren

Im Bereich der Kommunen Hofgeismar, Trendelburg und Liebenau gibt es rund 15 ausgeschilderte lokale Radtouren, die meist unter 30 km lang sind. Die Routen sind mit Zwischenwegweisern (weißer Hintergrund und grüner Beschriftung) mit R 1, R 2, usw.

Im Radroutenplaner Hessen sind diese Strecken **nicht zu finden**, da sie die Kriterien für entsprechende regionale Themenrouten wohl nicht erfüllen.

Im freien Kartenprojekt OpenStreetMap hingegen sind die Relationen (=Streckenverläufe) von ehrenamtlichen „Mappern“ (=Kartenbearbeitern) erfasst worden. Es handelt sich dabei um meist recht kurze Strecken von 10 bis maximal 30 km. Hier die in der Datenbank enthaltenen Streckenverläufe (*Achtung: die hier hinterlegten Verweise können sich seit Redaktionsschluss geändert haben, da Openstreetmap ein freies System ist.*)

Übersicht über die Radwandertouren im Raum Hofgeismar/ Trendelburg:

- Lokale Radroute R 1 -> Runde westlich Trendelburg um den Deiselberg (17 km)
- Lokale Radroute R 2 -> Runde Trendelburg <-> Deisel <-> Trendelburg (9 km)
- Lokale Radroute R 3 -> Runde im Diemeltal: Trendelburg - Stammen - Eberschütz - Sielen - Trendelburg (14.4 km)
- Lokale Radroute R 4 -> Runde Trendelburg - Friedrichsfeld - Stammen - Trendelburg (15 km)
- Lokale Radroute R 5 -> Runde Stammen - Friedrichsfeld - Beberbeck - Stammen (20 km)
- Lokale Radroute R 6 -> Runde östlich Hümme auf die Höhe: Hümme - Stammen - Schöneberg - Hümme (17 km)
- Lokale Radroute R 7 -> Runde um den Schöneberg nördlich Hofgeismar (10 km)
- Lokale Radroute R 8 -> Runde um den Westberg nördlich Hofgeismar (10 km)
- Lokale Radroute R 9 -> Runde östlich und südlich Hofgeismar mit Einschluss von Carlsdorf (15 km)
- Lokale Radroute R 10 -> Runde westlich Hofgeismar im Bereich der ehemaligen Mülldeponie (8,3 km)
- Lokale Radroute R 11 -> Tour von Hofgeismar nach Zwergen - Liebenau - Haueda - Ersen - Zwergen und zurück nach Hofgeismar (28,6 km)
- Lokale Radroute R 12 Gemeinde Liebenau -> Runde Liebenau - Ostheim - Friedrichsdorf - Zwergen - Liebenau (12.8 km)
- Lokale Radroute R 12 Stadt Hofgeismar -> Runde Hofgeismar-Gesundbrunnen - Schöneberg - Hombressen - Carlsdorf - Hofgeismar-Gesundbrunnen (14 km)
- Lokale Radroute R 13 -> Runde Carlsdorf - Hombressen - Udenhausen - Carlsdorf (13 km)
- Lokale Radroute R 13 Gemeinde Liebenau -> Runde Zwergen - Niedermeiser - Ersen - Zwergen (11,6 km)
- Lokale Radroute R 14 -> Runde Grebenstein - Kelze - Carlsdorf - Grebenstein (17,5 km)

- Lokale Radroute R 15 -> Runde östlich Grebenstein auf die Höhe (6,8 km)
- Lokale Radroute R 20 -> Runde im Reinhardswald mit Einbindung von Hombressen und der Sababurg (24 km)
- Lokale Radroute R 29 -> Runde im Reinhardswald südöstlich Hombressen (14 km)
- Lokale Radroute R 31 -> Runde ab Hombressen in die Felder (6,5 km)
- Lokale Radroute R 32 -> Runde östlich Grebenstein auf die Höhe (9 km)



Abbildung 5.2 Gesehen am Bahnhof Hümme: Informationstafel zu den lokalen, radtouristischen Routen rund um Hofgeismar; Bild: Dirk Schmidt 08-2017

Die aktuellen Tourenvorschläge sind teilweise zu kurz. Im Rahmen der Vervollständigung der Kreisradwegweisung auch im nördlichen Kreisteil sollte eine Neukonzeption der lokalen Rundtouren erfolgen (weniger Strecken, dafür attraktivere Konzeptionen).

Mal zwei Ideen für attraktivere Rundtouren:

- Rundtour Hofgeismar-kernstadt - Sababurg - Wülmersen - Trendelburg
- Rundtour Hofgeismar - Diemeltal - Warmetal bis Niedermaiser - Grebenstein - Hofgeismar

Streckenverläufe beider Rundtouren siehe auch ADFC-Regionalkarte Kassel / Nordhessen 1:75000.

5.0.5 Projektvorschlag: Radtouristisches Produkt Carlsbahnradweg

Die ehemalige Carlsbahn zwischen Hofgeismar-Hümme und Bad Karlshafen könnte als eigenständiges Radtouristisches Produkt vermarktet werden. Die attraktive Landschaft des unteren Diemeltals mit ihrer beachtenswerten Dichte an Sehenswürdigkeiten bietet sich dafür an. Voraussetzung dafür ist allerdings, dass die Strecke in einen **vollwertigen Bahntrassenradweg** verwandelt wird.

Standard für konkurrenzfähige Bahntrassenradwege am radtouristischen Markt ist heute eine 3 m breite Feinasphaltdecke. 2,5 m Breite sind aufgrund von Überholungen / Begegnungen von z. B. Radfahrenden und Inline-Skatern bzw. dem Fußverkehr schon sehr knapp bemessen. Daher sollte der Carlsbahnradweg bei Verwirklichung gleich auf 3 m Breite ausgebaut werden. Die örtlichen Gegebenheiten lassen dies bis auf punktuelle Engstellen zu. Im Abschnitt Bahnhof Hümme bis Stadtmitte Bad Karlshafen wären als Lückenschlüsse 1,2 km Neubaustrecke herzustellen. Auf 12,4 km der Projekttroute wäre eine Asphaltdecke herzustellen.

Die vorgeschlagene, knapp 18 km lange Strecke kann in der Kartenebene „Touristische Radrouten“ unter den Projektvorschlägen ausgewählt werden. Die Einzelmaßnahmen sind hier ebenfalls einsehbar. Soweit möglich, werden dabei Trassenteile der ehemaligen Carlsbahn genutzt. Würde die Strecke radtouristisch ab Hofgeismar vermarktet, käme man mit Teilen des R 4 auf rund 25 km Streckenlänge.

Essentiell für ein radtouristisches Produkt Carlsbahnradweg wäre neben der Asphaltdecke die Herstellung des Lückenschlusses südlich des Carlsbahntunnels. Ein ansonsten gut ausgebauter Bahnradweg wäre mit dem vorhandenen Treppenpfad im Prinzip nicht „positiv“ vermarktbar. Hier im NSG könnte in Ausnahme auch ein fahrradtauglicher Schotterweg angelegt werden (siehe Maßnahme TRE_11).

5.0.6 Projektvorschlag: Regionales Freizeitradnetz Naturpark Reinhardswald

Die drei bekanntesten touristischen Ziele des Reinhardswalds (Dornröschenschloss Sababurg, Tierpark Sababurg und Urwald Sababurg) sind aktuell für Radtouristen **nicht in ein allgemeines Radwegweisungsnetz** mit einbezogen. Außer auf dem Reinhardswaldradweg von Kassel bzw. Wülmersen an der Diemel bestehen keine überregionalen Anbindungen zu radtouristischen Routen. Insbesondere vom Weserradweg her (Reinhardshagen-Veckernhagen / Oberweser-Gieselwerder) bestehen keine Anschlüsse zur Sababurg. Damit geht der Region Reinhardswald radtouristisches Potential verloren. Das Hemmnis „Topografie“ in der Relation Weserradweg <-> Sababurg wird in Zukunft durch die weitere Verbreitung des Pedelecs stark an Bedeutung verlieren, bzw. hat bereits an Bedeutung verloren.

Wie in der Bestandsaufnahme des Abschlussberichts schon festgestellt, findet sich auch im radtouristischen Rundkurs des Märchenland-Radrundwegs das wichtigste Märchenziel, die Sababurg, nicht in diesem radtouristischen Produkt wieder.

Hier könnte ein integriert geplantes, regionales **Radwegweisungsnetz** sowohl für den Freizeit-, wie auch für den Alltagsradverkehr Abhilfe schaffen. Ferner sind für ein regionales „Freizeitradnetz Naturpark Reinhardswald“ die im Maßnahmenkatalog vorgeschlagenen baulichen Maßnahmen, wie ein stellenweise notwendiger fahrradtauglicher Ausbau von Forstwegen, im Reinhardswald wichtig.

Als Gemeindesteckbrief wurde auch eine detaillierte Betrachtung der Radverkehrssituation für den Forstgutsbezirk Reinhardswald erstellt. Ferner gibt es eine entsprechende Maßnahmenliste.

Kapitel 6

Wegweisung

Ein flächendeckendes Radwegweisungsnetz besitzt Hofgeismar nicht. Im Landkreis ist ein flächendeckendes Radwegweisungsnetz im Aufbau, was mittelfristig einmal den gesamten Kreis erschließen soll.

Aktuell gibt es in Hofgeismar routenbezogene Radwegweisung für den Hessischen Radfernweg R 4 und für den Märchenland-Radrundweg.

Ferne besteht routenbezogene Wegweisung für diverse kleinere, lokale Rundtouren (siehe Abschnitt lokale Rundtouren). Diese aktuellen Tourenvorschläge sind teilweise zu kurz. Im Rahmen der Vollendung der Kreisradwegweisung auch im nördlichen Kreisteil sollte eine Neukonzeption der lokalen Rundtouren erfolgen (weniger Strecken, dafür attraktivere Konzeptionen).

Die Überprüfung vorhandener Radwegweisung war nicht Inhalt dieses Projekts.

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**

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.

kom. kombinierter - In der Regel im Zusammenhang mit kombinierter Geh- und Radweg genutzt.

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, Format und Abstimmung mit der Datenbank: Dirk Schmidt (unter Verwendung einzelner Textnotizen von Herbert Iba).

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

Planungsgemeinschaft Iba / Schmidt

Dipl.-Ing. Architekt Herbert Iba
Dormannweg 23
34123 Kassel
(im Projekt bis Mitte September 2017)

Ing.-Büro Schmidt
Dipl.-Ing. (FH) Dirk Schmidt
Brunnenstraße 28
34130 Kassel
www.radinformation.de
(Fertigstellung des Projekts bis Ende 2018)

Projektförderung durch die Sparkassenstiftung Landkreis Kassel