

Radverkehrskonzept für das Gebiet des Landkreises Kassel

Steckbrief Forstgutsbezirk Reinhardswald



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

8. Juni 2020

Inhaltsverzeichnis

1	Basisdaten	2
1.1	Liste der Basisdaten	2
1.2	Geografische / Topografische Lage	3
1.3	Verkehrsräumliche Lage	4
2	Bestandsaufnahme	5
3	Radverkehrsverbindungen innerhalb des Gemeindegebiets	7
4	Radverkehrsverbindungen über das Gemeindegebiet	8
4.1	Ortsverbindungen über das Gemeindegebiet	9
4.1.1	Ortsverbindung Gottsbüren - Helmarshausen	9
4.1.2	Reinhardswald-Höhenroute	9
4.2	Grundzentrenverbindungen über das Gemeindegebiet	10
4.2.1	Grundzentrenverbindung Trendelburg - Gieselwerder	12
4.2.2	Grundzentrenverbindung Reinhardshagen-Veckerhagen - Hofgeismar / Grebenstein	12
4.2.3	Grundzentrenverbindung Reinhardshagen-Veckernhagen - Trendelburg	13
4.2.4	Grundzentrenverbindung Oberweser - Bad Karlshafen	13
4.3	Mittelzentrenverbindungen über das Gemeindegebiet	14
4.3.1	Mittelzentrenverbindung Hann Münden - Beverungen	15
4.3.2	Mittelzentrenverbindung Hofgeismar - Uslar	15
4.3.3	Mittelzentrenverbindung Hofgeismar - Göttingen	15
5	Freizeit / Tourismus / Radrouten	16
5.0.1	Regionales Freizeitradnetz Reinhardswald	16
5.0.2	Fulda-Radweg (R 1) östlich Wilhelmshausen	17
5.0.3	Hess. Radfernweg R 1 an der Weser zwischen Reinhardshagen und Gieselwerder	17
5.0.4	Hess. Radfernweg R 1 an der Zufahrt zur Fähre Wahmbeck	17
5.0.5	Hess. Radfernweg R 1 zwischen K 78 und Bad Karlshafen	17
5.0.6	Diemel-Radweg bei Deisel	18
5.0.7	Reinhardswald-Radweg	19
5.0.8	Weitere Freizeitverbindungen	19
6	Wegweisung	20
7	Abkürzungsverzeichnis	21
8	Impressum	23

Kapitel 1

Basisdaten

Der Gutsbezirk Reinhardswald umfasst ein großes, gemeindefreies Forstgebiet. Dieses zusammenhängende Waldgebiet erstreckt sich von Bad Karlshafen im Norden mit seinen Ausläufern im Süden bis zum Unterlauf der Fulda. Nur getrennt von Weser und Fulda, bildet der Forstgutsbezirk Reinhardswald zusammen mit Solling, Bramwald und Kaufunger Wald ein bundeslandübergreifendes, dicht bewaldetes Landschaftsbild im deutschen Mittelgebirgsgürtel.

1.1 Liste der Basisdaten

- **Einwohner:** 2 (Betreiber der Gaststätte Tillyschanze)
- **Fläche:** 184,16 km² (davon 180 km² Wald)
- **Bevölkerungsdichte:** 0,01 EW pro km²
- **Regionale Raumstruktur:** Ordnungsraum (südlicher Bereich) und ländlicher Raum (nördlicher Bereich), gemeindefrei
- **Ortsteile:** -
- **Zentraler Ortsteil:** -
- **Verwaltung:** Forstamt Hessenforst in Reinhardshagen-Veckerhagen
- **Schulen:** -
- **Wirtschaft:** Forstwirtschaft, ein Gastronomiebetrieb (Tillyschanze)
- **Versorgung / Einzelhandel:** -
- **Bahnanschluss:** nein, nächste Regionalbahnanschlüsse mit Radmitnahme in Hann. Münden, Immenhausen, Grebenstein, Hofgeismar, Hümme, Bad Karlshafen und Bodenfelde, nächste Fernbahnanschlüsse in Kassel, Göttingen und Warburg
- **Meldeplattform Radverkehr:** nein
- **Mitgliedschaft AGNH:** nein

1.2 Geografische / Topografische Lage

Der Gutsbezirk Reinhardswald liegt an der Nordspitze Hessens im Weser-Leine-Bergland zwischen nördlichem Abschnitt der Westhessischen Senke (Esse- und Diemeltal), dem Weserdurchbruchstal, (Oberlauf der Weser) und der Mündener Fulda-Werra-Talung. Der Reinhardswald fällt vor allem zum Weser- und Fuldatal steil ab, so dass sich die zwischen Höhenzug und Fluss liegenden Ortschaften nur über die relativ schmalen Niederungen erstrecken können.

Die höchsten Erhebungen im Reinhardswald sind der Staufenberg und der Gahrenberg mit jeweils etwa 472 m ü. NHN. Die Fulda bei Wilhelmshausen liegt bei etwa 120 m ü. NHN, die Weser bei Bad Karlshafen bei 100 m ü. NHN. Bei einer geschätzten durchschnittlichen Höhe von 400 m ü. NHN am Hauptkamm des Reinhardswalds sind hier 250 bis 300 m Höhendifferenz zu den Flusstälern zu verzeichnen. Den höchsten Punkt im umschließenden Gewässersystem des Reinhardswalds bildet die Wasserscheide Fulda – Diemel in Espenau (ca. 250 m ü. NHN, südwestlich angrenzend an die Ausläufer des Höhenzugs).

Tiefster Punkt ü. NHN: ca. 100 m (Gutsbezirksgrenze an der Weser zwischen Bad Karlshafen und Gewissenruh), höchster Punkt ü. NHN: 472 m (Staufenberg).

Direkt an den Gutsbezirk Reinhardswald angrenzende Städte und Gemeinden sind Fuldatal, Immenhausen, Grebenstein, Hofgeismar, Trendelburg, Bad Karlshafen, Wahlsburg, Oberweser, Reinhardshagen und Hann. Münden. Als einzige niedersächsische Ortschaft grenzt die Stadt Hann. Münden direkt an den Gutsbezirk an. An mehreren anderen Abschnitten bilden Fulda und Weser die Grenzlinie zwischen Gutsbezirk und Niedersachsen. Im Reinhardswald eingestreut sind Flächen, die nicht zum Gutsbezirk gehören. Das sind Gottsbüren (zu Trendelburg) und Sababurg (zu Hofgeismar). Das Holzapetal (zwischen Beberbeck und Wülmersen zur Gemarkung Gottsbüren gehörend) zerschneidet den Gutsbezirk an seiner Westseite.

1.3 Verkehrsräumliche Lage

Der Reinhardswald wird durchzogen von wenigen befestigten Straßen, die entweder umliegende Gemeinden miteinander verbinden und den Reinhardswald lediglich durchqueren oder die im Reinhardswald liegende Ziele von außerhalb anbinden (Gottsbüren, Sababurg, Tierpark). Daneben gibt es mehrere befestigte Waldstraßen, die in erster Linie der Holzabfuhr dienen.

Im Netz der Bundesstraßen liegt der Reinhardswald zwischen B 3 (Kassel – Hann. Münden), B 80 (Hann. Münden – Bad Karlshafen) und B 83 (Kassel – Bad Karlshafen). Die wichtigsten Straßenübergänge im Reinhardswald liegen auf Ost-West-Verbindungen, am Udenhäuser Stock (ca. 390 m ü. NHN, zwischen Veckerhagen und Hofgeismar) und westlich des Langenbergs (ca. 300 m ü. NHN, zwischen Gieselwerder und Gottsbüren). Ebenso über den Udenhäuser Stock führt eine Hauptstraßenverbindung aus südlicher Richtung (ab Simmershausen über Holzhausen und über den Junkerkopf mit ca. 450 m ü. NHN) als kürzeste und schnellste Strecke zwischen Kassel und oberem Wesertal bei Veckerhagen. Ab Udenhäuser Stock kann der Reinhardswald weiter auf einer untergeordneten Höhenstraße bis annähernd zur Nordspitze (Helmarshausen) durchquert werden.

Die Deutsche Märchenstraße (Dornröschen-Route) verläuft durch den Reinhardswald. Von Kassel führt sie entlang der Fulda über Hann. Münden zur Weser, weiter von Veckerhagen in den Reinhardswald zur Sababurg, nach Immenhausen, Grebenstein, Hofgeismar und Trendelburg, von dort durchquert sie wieder den Reinhardswald über Gottsbüren nach Gieselwerder, und von hier weiter über Bad Karlshafen westerabwärts.

Die nächsten Autobahnanschlüsse bestehen im Süden des Reinhardswalds bei Hann. Münden (A 7, Staufenberg-Lutterberg und Hedemünden) und für die Nordspitze, erheblich weiter entfernt, bei Northeim (A 7) und Breuna (A 44).

Anschluss an den Regionalverkehr der Bahn im Umland des Reinhardswald besteht zu drei Linien, auf der Strecke Kassel – Warburg (mit mehreren Haltepunkten zwischen Kassel und Hümme), Kassel – Göttingen (in Hann. Münden) und Göttingen – Paderborn (in Bodenfelde und Bad Karlshafen). Anschluss an den Fernverkehr besteht über die Bahnhöfe Kassel-Wilhelmshöhe, Göttingen und Warburg.

Kapitel 2

Bestandsaufnahme

Im Wesentlichen findet Radverkehr im Umfeld des Reinhardswalds statt, an einigen kurzen Abschnitten wird der Gutsbezirk dabei an seinen Rändern durchfahren. Das betrifft Radverkehrsanlagen auf dem R 1 entlang Fulda und Weser, den Tunnel Deisel am Diemel-Radweg (R 4) sowie eine Forstwegstrecke zwischen Holzhausen und Immenhausen auf dem Märchenland-Radrundweg. Als einzige beschilderte, aber wenig befahrene Radroute führt der Reinhardswald-

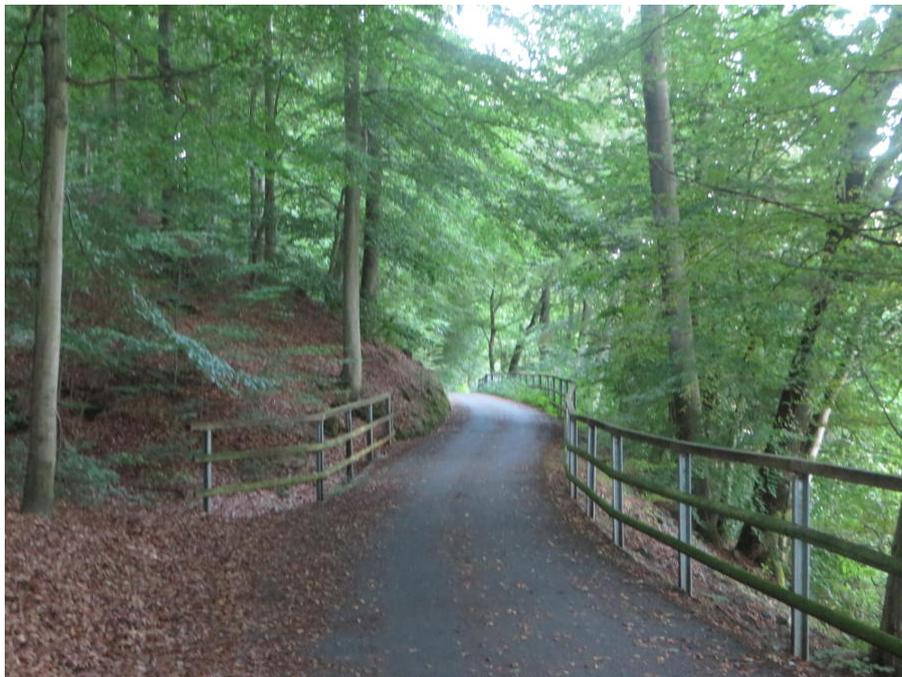


Abbildung 2.1 Einer der schönsten Abschnitte des R 1 / Weser-Route zwischen Veckerhagen und Gieselwerder dient auch dem Alltagsverkehr: bei schlechter Sicht wären hier weiße Fahrbahnbegrenzungsmarkierungen und Warnbaken an Geländerstößen sinnvoll

Radweg ins Innere des Forstgebiets.

Im Alltagsverkehr sind die Straßen und Wege im Gutsbezirk bisher nicht relevant, einerseits wegen der nicht unerheblich steilen Steigungen, andererseits wegen der großen Zielentfernungen. In der gesamten zentralen Reinhardswaldregion gibt es aber auch keinerlei Radverkehrsanlagen, in der Regel nutzt der Radverkehr mehr oder weniger befahrbare geschotterte Forstwege.

Der einzige Ort, der für den Alltagsradverkehr von Relevanz sein könnte, ist Gottsbüren im Inneren des Reinhardswalds. Zu seiner Kernstadt Trendelburg liegt er ca. 5 km, zu Gieselwerder über den Reinhardswaldhauptkamm nur ca. 4,5 km entfernt.

Der touristische Radverkehr ist aktuell im zentralen Reinhardswaldbereich ohne große Bedeutung. Es fehlt komplett an einer nutzergerechten Infrastruktur. Von der Hauptroute des Radtourismus in der Nordhessischen Region, dem R 1, gibt es keinen bedarfsgerechten Einstieg zu den Sehenswürdigkeiten des Reinhardswalds. Das schaffen ebenso weder der Diemel-Radweg, noch der Märchenland-Radrundweg, noch der Reinhardswald-Radweg.

Ansonsten ist, abgesehen von wenigen asphaltierten Wirtschaftswegen, keine weitere radverkehrstaugliche Wegeinfrastruktur vorhanden. Sämtliche Routen, die in bzw. durch den Reinhardswald verlaufen, werden von Radfahrern kaum frequentiert. Die Landstraße, die von Veckerhagen in Richtung Hofgeismar führt, ist wegen der geringen Fahrbahnbreite, der Verkehrsbelastung (keine Radverkehrsanlage) sowie dem starken Anstieg zum Udenhäuser Stock weder sicher noch ausreichend attraktiv für den Radverkehr. In Frage kommende Forstwege, die aus dem Wesertal noch oben führen, sind ebenfalls recht steil. Sie sind zwar Kfz-frei, aber wegen oft mangelhafter Oberflächenqualität nicht besonders für den Freizeitradverkehr geeignet.

Die Fahrradnutzung wird im niedrigen einstelligen Prozentbereich (Modal Split, Anzahl Wege) liegen, in der Radreisesaison auch höher, dann fast ausschließlich auf den Wegen im Wesertal. Abseits des Wesertals fehlt es grundsätzlich an einer sicheren und attraktiven Radverkehrsinfrastruktur. Das betrifft vor allem die Route Veckerhagen – Hofgeismar / Udenhäuser Stock.

Eine Fahrradnutzung ist in der bergigen Region des Reinhardswalds durchaus ausbaufähig, gerade in Hinsicht auf die sich noch erhöhende Nutzung von Elektrofahrrädern und auch durch ein verstärktes Angebot an attraktiven, sicheren und auch als sicher empfundenen Wegen. Durch geeignete Maßnahmen kann der Radverkehrsanteil nachhaltig erhöht werden und durch eine damit verbundene größere Präsenz von Radfahrern im Verkehrsgeschehen auch sicherer gemacht werden.

Mit den Planungen für die Einrichtung eines Naturparks Reinhardswald sollten auch konzeptionelle Überlegungen zu mehr Radverkehr in der Waldregion angestellt werden.

Kapitel 3

Radverkehrsverbindungen innerhalb des Gemeindegebiets

Kapitel entfällt, da siedlungsfreies Waldgebiet.

Kapitel 4

Radverkehrsverbindungen über das Gemeindegebiet

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

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

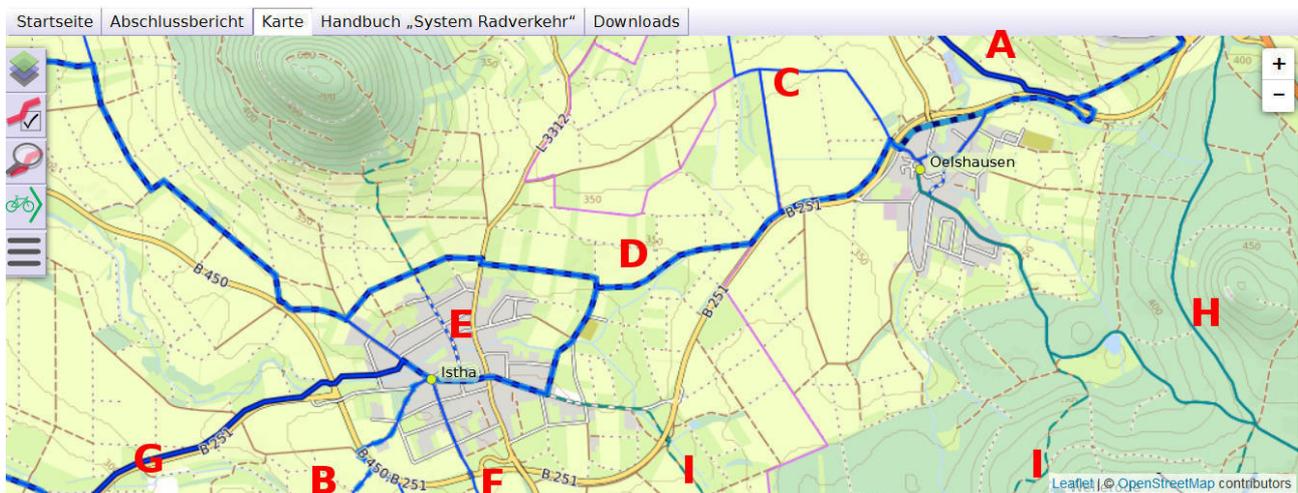


Abbildung 4.1 Beispiele Netzkategorien im Digitalkonzept: Die Kategorien II, III und IV werden grafisch gestuft angezeigt. **A** = reine Mittelzentrumsverbindung der Kategorie II; **B** = Grundzentrumsverbindung der Kategorie III überlagert mit einer Ortsverbindung der Kategorie IV; **C** = einzelne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

4.1 Ortsverbindungen über das Gemeindegebiet

Ziele im Innenbereich des Gutsbezirks Reinhardswald sind, mit den Ausnahmen Urwald und Friedwald keine vorhanden. Der Urwald liegt an der K 55 westlich von Tierpark und Sababurg, der Friedwald zwischen dem Staufenberg und der Sababurg an der, in Nord-Süd-Richtung verlaufenden, asphaltierten Waldstraße (Höhenstraße zwischen L 763 und L 3229). Die wesentlichen Ziele im Reinhardswald (Sababurg, Tierpark, Gottsbüren) liegen auf Hofgeismarer und Trendelburger Grund.

Die touristischen Radrouten, die in den Tallagen im direkten Umfeld des Reinhardswalds verlaufen und überwiegend auf eigenen Radverkehrsanlagen bzw. auf Gemeindestraßen und Wirtschaftswegen geführt werden, dienen ebenso dem Alltagsradverkehr. Alltagsstaugliche sichere Radverkehrsverbindungen sind im Inneren des Reinhardswalds nicht vorhanden.

4.1.1 Ortsverbindung Gottsbüren - Helmarshausen

Die K 75 (Breite ca. 4 m) verbindet Helmarshausen über das Gebiet des Gutsbezirks (Abzweig von der K 76) mit Gottsbüren. Auf der Fahrbahn gilt Tempo 60.

4.1.2 Reinhardswald-Höhenroute

Die L 3232 verbindet den Kasseler Raum bzw. das Fuldata ab Knickhagen über den Reinhardswald mit dem Oberlauf der Weser. An der nördlichen Ortseinfahrt des Immenhäuser Ortsteils Holzhausen beginnt der Gutsbezirk.

Die Strecke könnte eingebunden werden in eine wünschenswerte direkte Freizeit-/ Regionalverbindung zu den bedeutendsten Zielen im Reinhardswaldgebiet im Bereich Sababurg im Korridor der Kasseler Schneise. Über diese Schneise ritten einst die Kasseler Adligen zum Jagdschloss Sababurg.

Da diese Route verbindende Funktion besitzt, wurde sie in das Ortsnetz der Kategorie IV eingeordnet.



Abbildung 4.2 Die Landesstraße L 3229, hier zwischen Holzhausen und Udenhäuser Stock, könnte mit einer straßenbegleitenden Radverkehrsanlage ein günstiger Einstieg für Radfahrer zu den Zielen im zukünftigen Naturpark Reinhardswald sein

Die Straße ist zwischen nördlicher Ortsausgang Holzhausen und Knoten Udenhäuser Stock zwar täglich nur mit ca. 1.000 Kfz belastet. Da die Fahrbahn aber kilometerweit schnurgeradeaus durch den Wald führt und, trotz angeordneter Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 80, mitunter sehr hohe Geschwindigkeiten gefahren werden, ist die Anlage eines radverkehrstauglichen Wegs auf der Westseite der Straße sinnvoll. Als touristischer Punkt würde passend zum Thema Reinhardswald die Gerichtseiche am Junkernkopf am Weg liegen (REI_7).

Die für den privaten Verkehr freigegebene asphaltierte Waldstraße auf dem Hauptkamm des Reinhardswalds bindet die Sababurg über die Landesstraßen L 763 und L 3229 her aus Süden und Osten an. Der Straßenabschnitt nördlich der Sababurg hat eine Breite von ca. 4 m, der Südliche von ca. 6 m. Letzterer weist auch eine deutlich höhere Verkehrsbelastung auf. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung ist für beide Abschnitte nicht angeordnet. Es sollten maximal 70 für den südlichen bzw. 50 km/h auf dem nördlichen Abschnitt erlaubt sein.

4.2 Grundzentrenverbindungen über das Gemeindegebiet

Das Grundnetz verbindet alle Grundzentren bzw. Hauptorte der Kommunen untereinander (Netzategorie III). Ferner werden alle Grundzentren an die Mittel- und Oberzentren angebunden. Im Folgenden wird auf ausgewählte Grundzentrenverbindungen durch den Forstgutsbezirk Reinhardswald näher eingegangen.

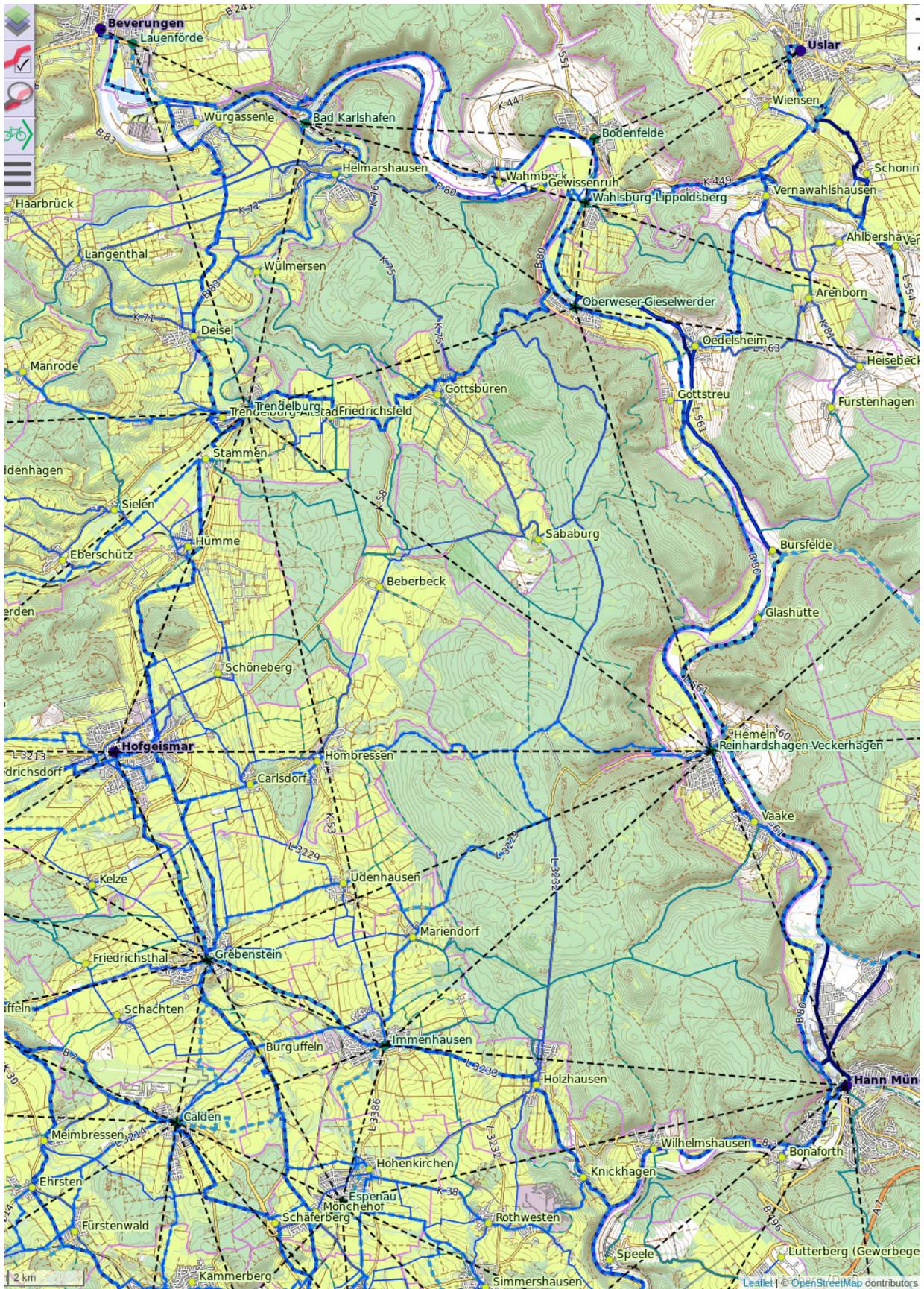


Abbildung 4.3 Auszug aus dem Digitalkonzept: Wunschliniennetz der Netzkat. III für den Reinhardswald.

4.2.1 Grundzentrenverbindung Trendelburg - Gieselwerder

Gottsbüren ist für den Radverkehr nicht ausreichend sicher an die Talrouten von Weser und Diemel angeschlossen. Die L 763, die zwischen Gieselwerder und Trendelburg verläuft und den Ort durchquert, verfügt über keine straßenbegleitende Radverkehrsanlagen. Etwa 2.000 Kfz nutzen täglich diese Straße.

Von Gieselwerder aus ist keine Alternativverbindung vorhanden. Die Anlage einer straßenbegleitenden Radverkehrsanlage ist langfristig sinnvoll (REI_15). Im Gutsbezirk betrifft das den Streckenabschnitt B 80 (Mühlenplatz) – Einmündung K 75.

Von Trendelburg führt die L 763 lediglich auf einem kurzen Straßenabschnitt durch ein schmales Waldstück im Gutsbezirk zwischen Friedrichsfeld und Holzapetal (K 58). Hier ist die Anlage einer straßenbegleitenden Radverkehrsanlage auf der Nordseite der Fahrbahn sinnvoll (TRE_37).

Von Trendelburg nach Friedrichsfeld ist an der Landesstraße ebenfalls keine Radverkehrsanlage vorhanden. Hier könnte einerseits eine vorhandene befestigte Verbindung zu den Höfen Saurestal bis Friedrichsfeld ausgebaut werden (TRE_32). Andererseits fehlt von Trendelburg eine sichere Verbindung auch zu den Höfen Exen und von Dort weiter nach Friedrichsfeld (TRE_13). Da ab Ortsausgang Trendelburg bis zum Abzweig nach Exen im engen Tal neben der Landstraße vermutlich kein Platz vorhanden ist, sollte geprüft werden, ob nicht durch ein südlich davon gelegenes Waldstück („Winterseite“, zum Gutsbezirk gehörend) ein Weg angelegt werden kann (TRE_44).

4.2.2 Grundzentrenverbindung Reinhardshagen-Veckerhagen - Hofgeismar / Grebenstein

An der L 3229 (DTV 2015 etwa 2.000 kfz) fehlt zwischen Reinhardshagen-Veckerhagen und Mariendorf eine Radverkehrsanlage. Der Übergang der Straße in den Gutsbezirk liegt etwa 3 km westlich Veckerhagen im Tal des Haselbachs. Kurz vor dem starken Anstieg zum Udenhäuser Stock auf dem Hauptkamm des Reinhardswalds, auf halber Höhe im Anstieg zweigt eine befestigte Waldstraße nach Norden in Richtung Friedwald und Sababurg ab. Von Westen her tritt die Landstraße am Forsthaus Mariendorf in den Gutsbezirk ein und führt mit mäßigen Steigungen auf die Kammhöhe. Von dieser Seite her existiert keine taugliche Alternativroute auf die Höhe. Die Anlage einer straßenbegleitenden Radverkehrsanlage ist sinnvoll (REI_19).

Von der Weserseite her bietet sich alternativ nördlich der L 3229 eine vorhandene unbefestigte Forstwegeverbindung an, die ca. 600 m westlich der Ortseinfahrt Veckerhagen von der Landstraße abzweigt. Diese sollte über die Waldstraße hinaus bis zum Udenhäuser Stock befestigt ausgebaut werden (REI_18 und REI_12).

Oben auf dem Reinhardswaldkamm zweigt der Routenast nach Hofgeismar ab. Die Strecke führt via Waldhaus, Hombressen und Carlsdorf in das Mittelzentrum. Im Steigungsbereich bei REI_11 sollte eine Asphaltdecke hergestellt werden.

4.2.3 Grundzentrenverbindung Reinhardshagen-Veckernhagen - Trendelburg

Diese Verbindung der Kategorie III wurde als freizeitorientierte Grundzentrenverbindung in das Radverkehrsnetz aufgenommen. Sie besitzt vor allem radtouristische Relevanz. Die Route bindet den Bereich Sababurg mit seinen Sehenswürdigkeiten sowohl an Trendelburg, wie auch ein Reinhardshagen (Weserfähre) an.

Ein Knackpunkt dieser Verbindung ist die Strecke südlich des Tierparks, die heute im Prinzip mit Tourenrädern nicht fahrbar ist (siehe REI_1).

Der Ostanstieg auf den Reinhardswaldkamm erfolgt in Bündelung mit der Grundzentrenverbindung Reinhardshagen - Hofgeismar (mit potentieller Ausbaustrecke bei REI_18).

Im Bereich Trendelburg besteht zwischen Kernstadt und Exen eine Lücke (TRE_44).

4.2.4 Grundzentrenverbindung Oberweser - Bad Karlshafen

Zwischen der westlichen Einmündung der „Dorfstraße“ in Gewissenruh und der Einmündung der K 78 (Zufahrt Fähre Wahmbeck) fehlt an der B 80 eine Radverkehrsanlage, als direkte Verbindung des Dorfs nach Bad Karlshafen. Vorhanden ist auf der B 80 (auf Gutsbezirksgebiet) eine überbreite Fahrbahn, deren Benutzung durch Sperrmarkierungen und Beschilderung für den Fahrzeugverkehr untersagt wird. Dieser Streifen könnte zur Nutzung durch Radverkehr ausgebaut werden (Montage einer passiven Schutzeinrichtung). In Gewissenruher Gemarkung müsste eine Radverkehrsanlage neben der Fahrbahn der Bundesstraße neu hergestellt werden (OWE_6).

Die K 76 (Breite ca. 5 bis 5,5 m) verbindet Helmarshausen auf direkterem Wege (als über Bad Karlshafen) mit der Gemeinde Oberweser. Die Verkehrsbelastung ist nicht sehr hoch, es ist aber keine Geschwindigkeitsbegrenzung angeordnet. Die Höchstgeschwindigkeit sollte auf 70 km/h begrenzt werden.

4.3 Mittelzentrenverbindungen über das Gemeindegebiet

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

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

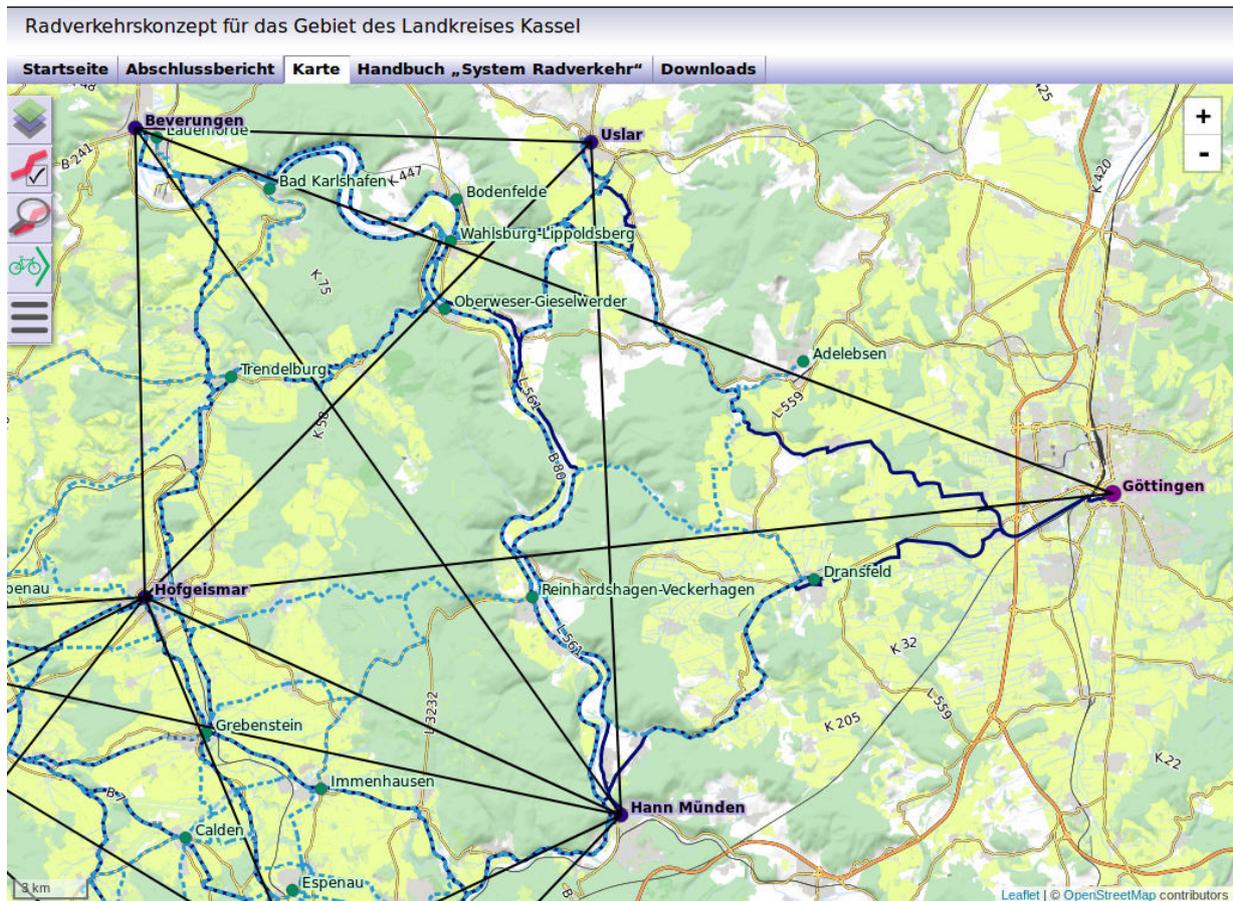


Abbildung 4.4 Auszug aus dem Digitalkonzept: Wunschliniennetz der Netzcategory II großräumig im Bereich des Nordkreises.

4.3.1 Mittelzentrenverbindung Hann Münden - Beverungen

Die beiden Mittelzentren liegen 34 km Luftlinie auseinander. Die Wunschlinie führt über den zentralen Reinhardswald.

Topografisch folgt die Route der gut ausgebauten Radverbindung weitgehend auf der Westseite im Wesertal. Zwischen Bad Karlshafen und Beverungen kürzt die Strecke über Würgassen auf der Nordseite der Weser ab.

4.3.2 Mittelzentrenverbindung Hofgeismar - Uslar

Uslar und Hofgeismar liegen 25 km Luftlinie auseinander. Die Luftlinie führt durch den nördlichen Reinhardswald über Gottbühren.

Auch real folgt die Verbindung weitgehend dieser Wunschlinie: Die Route führt via Hofgeismar-Hümme, Trendelburg-Kernstadt, Friedrichsfeld, Gottsbühren, Gieselwerder, Lippoldsberg und Vernahwahlshausen nach Uslar.

4.3.3 Mittelzentrenverbindung Hofgeismar - 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 Wunschlinie führt über diese belebte Topografie.

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 Varianten siehe Karte im Digitalkonzept.

Kapitel 5

Freizeit / Tourismus / Radrouten

Radtouristisch in der Fläche gesehen, werden die Potentielle in der Reinhardswaldregion lange noch nicht ausgeschöpft. Vielleicht gibt die Einrichtung des zukünftigen Naturparks Reinhardswald in dieser Sache einen weiteren An Schub.

Die radtouristischen Hauptrouten der Region führen um den Reinhardswald herum. Fulda-Radweg, Weser-Radweg, Diemel-Radweg und Märchenland-Radrundweg berühren den Forstgutsbezirk nur an wenigen Streckenabschnitten, lediglich der Reinhardswald-Radweg führt, bezogen auf seine Gesamtlänge, auf einem kurzen Teilstück in den Kernbereich des Waldgebiets (zur Sababurg) hinein.

5.0.1 Regionales Freizeitradnetz Reinhardswald

Mit der Einrichtung eines Naturparks Reinhardswald rückt auch vermehrt eine qualifizierte Erschließung des Gebiets für den Radtourismus und Freizeitradverkehr in den Fokus.

Im Abschlussbericht wird ein regionales Freizeitradnetz Reinhardswald vorgeschlagen. Mit diesem Netz könnte in Zukunft mit hoher Wahrscheinlichkeit noch die ein oder andere zusätzliche Übernachtung bei durchreisenden Radwanderern in den Tälern generiert werden (als Radausflugstag). Die Gäste würden so noch für mindestens eine weitere Nacht vor Ort bleiben. Ferner könnte die Region so für radelnde Tagesausflügler z. B. per Rad&Bahn aus Kassel, Göttingen oder auch Paderborn noch attraktiver werden.

Vor allem auch für Aktivurlauber mit Standquartier in den Flusstälern der Region wäre ein ausgeschildertes Freizeitradnetz im Reinhardswald wichtig.

5.0.2 Fulda-Radweg (R 1) östlich Wilhelmshausen

Der Fulda-Radweg (R 1) verläuft östlich Wilhelmshausen auf einem kurzen Streckenabschnitt auf dem Gebiet des Forstgutsbezirks.

Er führt kurvig von der Fahrbahn der B 3 weg über eine hölzerne Brücke und durch ein kleines Wäldchen bis zur Landesgrenze. Der befestigte Radwegeabschnitt ist ca. 2 bzw. 2,5 m breit und teilweise schwer einsehbar. Problematisch ist eventuell der plötzliche Licht-und-Schatten-Wechsel bei Einfahrt in das Wäldchen.

Die Brücke liegt ansteigend in einer Kurve vor dem Wäldchen. Die dicht am Verkehrsraum montierten Geländerstöße sind nicht mit Warnhinweisen (Warnbaken) versehen und auf dem hölzernen Fahrbahnbelag der Brücke besteht bei Nässe Rutschgefahr (warnende Beschilderung ist vorhanden, siehe FUT_42 bzw. FUT_43).

Die aufgezeigten Mängel sollten behoben werden. Die Radverkehrsanlage sollte langfristig durchgängig auf mindestens 2,5 m (besser 3 m) verbreitert (FUT_41 bzw. FUT_42) und Fahrbahnrandmarkierungen (ggf. auch Mittellinien) sollten, zum Schutz vor Abkommen vom Wege, aufgebracht werden.

5.0.3 Hess. Radfernweg R 1 an der Weser zwischen Reinhardshagen und Gieselwerder

Zwischen Reinhardshagen und der Gemeinde Oberweser (gegenüber Bursfelde) verläuft ein Teilabschnitt des R 1 windungsreich unterhalb der B 80 in einem bewaldeten Prallhang der Weser. Teile des Fahrbahnrandes der Radverkehrsanlage sind mit Geländern (wegen Absturzgefahr) gesichert. Mehrere fahrbahnnahe Geländerstöße von hölzernen Brücken sind nicht mit Warnbaken versehen, diese sollten angebracht werden (u. a. OWE_8, RHG_6, RHG_2, RHG_3, RHG_4 und RHG_10). Beidseitig sollten in den Verschwenkungsbereichen Fahrbahnrandmarkierungen angebracht werden.

5.0.4 Hess. Radfernweg R 1 an der Zufahrt zur Fähre Wahmbeck

Auf der K 78 (Fahrbahnbreite ca. 3,5 m) gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h. Auf der Kreisstraße wird aber auch der R 1 geführt. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30 ist für diese kurze Straße angemessen (REI_22).

5.0.5 Hess. Radfernweg R 1 zwischen K 78 und Bad Karlshafen

Zwischen K 78 und Bad Karlshafen verläuft der R 1 immer mal wieder auf dem Gebiet des Forstgutsbezirks. Die Radfahrbahn ist hier ca. 2,5 m breit und zur Fahrbahn hin mit passiven Schutzeinrichtungen zum Schutz des Radverkehrs versehen. An der Einmündung der K 76 in die B 80 wurde vergessen, eine Abfahrtsmöglichkeit vom Radweg herzustellen, dies sollte nachgeholt werden.

5.0.6 Diemel-Radweg bei Deisel

Auf dem Diemel-Radweg (2016 ausgezeichnet als Qualitätsradroute mit vier Sternen) liegt der ehemalige Bahntunnel Deisel (Länge 202 m) im Gebiet des Gutsbezirks. Die Wegoberfläche ist in wassergebundener Bauweise ausgeführt. Für den Tunnel besteht eine Wintersperre von November bis März. Die Radroute verläuft von Norden her auf dem unbefestigten Bahndamm durch den Tunnel. Am südlichen Tunnelportal wird der Radverkehr über eine steile und wenig



Abbildung 5.1 Deiseler Tunnel am Diemel-Weg: im Winter wird das Gittertor für fünf Monate geschlossen, Radfahrer müssen während dieser Zeit eine Umfahrung auf einem steilen geschotterten Forstweg in Kauf nehmen

radverkehrstaugliche Schiebestrecke auf einen tiefer gelegenen asphaltierten Weg in der Diemelau geführt. Der Bahndamm führt weiter durch ein Naturschutzgebiet. Dieser Abschnitt ist bisher weder ausgebaut noch für den Radverkehr befahrbar.

Der Diemelweg hat mit dem Tunnel zwar hier eine Attraktion, dieser Abschnitt ist aber generell verbesserungsfähig. Die Oberfläche des Diemelwegs sollte bei einer Premiumroute, die auch dem Alltagsradverkehr dient, in befestigter Bauweise ausgeführt sein. Es gäbe auch die Möglichkeit, eine Wintersperre (Fledermauswinterquartier) zu vermeiden, mit einem Einbau unter der Tunnelwölbung (z. B. entsprechend der Einrichtung im Tunnel „Großes Schlitzohr“ am Mosel-Maare-Weg). Auch sollte die Radroute barrierefrei sein.

Die immer noch offizielle alte Wegführung mit steilem Anstieg auf grob geschottertem Forstweg sollte geändert werden, entweder indem die Bahndammtrasse südlich des Tunnels durch das Naturschutzgebiet fortgesetzt wird oder indem beispielsweise schon nördlich des Tunnels (auf Höhe ehemaliges Bahnwärterhäuschen) ein neuer Weg hinunter in die Diemelau hergestellt wird, der weiter südlich, an der Spitze des Bergsporns, wieder an die bestehende Route anschließt.

5.0.7 Reinhardswald-Radweg

Die regionale Freizeitroute Reinhardswald-Radweg verläuft auf der Westseite des Reinhardswalds zwischen Kassel und Wülmersen an der Diemel und erschließt die zentralen Ziele Sababurg, Tiergarten und Gottsbüren.

Die Anfahrt von Kasseler Seite aus verknüpft in Immenhausen den Märchenland-Radrundweg mit dem Reinhardswald-Radweg. Die weitere Wegführung sollte optimiert werden, da sie für von Süden kommende Radfahrer ab hier nicht in den Reinhardswald führt, sondern bis Hombressen an dessen Rand entlang führt, was ab Ahlberg in erheblichem Maße zu verlorenen Höhenmetern führt. Dieser Abschnitt hat sicher seine landschaftlichen Reize, aber der Anstieg vom Tal der Lempe auf den Reinhardswaldkamm ist nicht unerheblich und spricht den Großteil der Zielgruppe der Freizeitradler wohl kaum an.

Die Route sollte auch vor allem für Familien konzipiert sein, da der Tiergarten Sababurg für diese ein erstrangiges Freizeitziel darstellt. Vorgeschlagen wird ab Mariendorf eine Höhenroute auf einem neu herzustellenden Weg parallel zur L 3229 bis zum Udenhäuser Stock (REI_19), von dort ab wäre eine Weiterführung über Forstwege zur Kasseler Schneise (Anschluss an heutige Route Reinhardswaldweg) möglich. Südlich des Tierparks (Ende Forstweg Kasseler Schneise) könnte der Ausbau eines vorhandenen Waldwegs in nordwestlicher Richtung Urwald und Tierpark Sababurg direkter anbinden (REI_1). Die Maßnahme REI_1 hat gegenüber der evtl. langfristigen, neuen Route am Udenhäuser Stock Vorrang.

Über eine neue Radverkehrsanlage entlang der K 55 würde der Tierparkeingang erreicht (REI_14).

Ab Tierparkeingang wäre die Sababurg dann über den Fußgängerpfad zur Burg hoch als Stichziel zu Fuß angebunden. Die aktuell ausgewiesene Radroute über den Pfad von oben kommend ist für eine Befahrung kaum geeignet ist. Wichtig ist in jedem Fall eine attraktive, radtouristische Abstellanlage am Tierparkeingang mit gepäcksicheren, überdachten Radparkern und Lademöglichkeiten für Pedelecs (REI_9)

Zwischen dem Tiergarten und Gottsbüren verläuft der Reinhardswaldweg teilweise ungesichert auf der K 55 und ab Forsthaus überwiegend auf Forstwegen mit teilweise mangelhafter Oberflächenqualität und mit nur wenigen Ausblicken auf das offene Tal des Fuldebachs. Im Digitalkonzept (Menü Karte -> Reiter Radrouten) wurde hier daher eine neue Talroute westlich der K55 durch offeneres Gelände aufgenommen (evtl. muss hier die wassergebundene Decke verbessert werden)

Der Reinhardswald-Radweg führt schließlich von Gottsbüren im Tal der Holzape bis nach Wülmersen an den Diemel-Radweg. Die Oberflächen der Forstwege sollten dort für den Freizeitradverkehr instandgehalten werden.

5.0.8 Weitere Freizeitverbindungen

Zusätzliche Freizeit- und Tourismusverbindungen in den bzw. durch den Reinhardswald sind wünschenswert – vor allem ausgehend vom Wesertal. In erster Linie bieten sich da die vorhandenen Hauptverkehrsstraßen an, da sie an topografisch günstigen Stellen auf den Kamm des Höhenzuges führen. Durch den Bau von straßenbegleitenden Radverkehrsanlagen könnten nebenbei Alltags- und Freizeitverkehre gebündelt werden. Weiterhin bieten sich, an mehreren Orten in Fulda- und Wesertal, Forstwege (teilweise asphaltiert) als Freizeitverbindungen in den Reinhardswald an, beispielsweise von Wilhelmshausen (Mühlbach), Hann. Münden, Vaake (Ahletal), Veckerhagen (Olbetal) und Gewissenruh aus.

Kapitel 6

Wegweisung

Der R 1 ist mit Zielwegweisern 1000 x 250 mm (Hauptwegweiser als Tabellenwegweiser an den Ortsein- und -ausgängen), Zwischenwegweisern 400 x 400 mm und Einschubplaketten 150 x 150 mm ausgeschildert (für Weser- und D 9-Route sowie Märchenland-Radrundweg). Die Wegweisung ist nur bedingt FGSV-konform, da das Routenlogo des R 1 direkt auf den Wegweisern aufgebracht ist und nicht, wie regelkonform, nur auf den Einschubplaketten unter den Hauptwegweisern. Sporadisch finden sich Logowegweiser des Märchenland-Radrundwegs an Standorten mit Zwischenwegweisern des R 1.

Der R 4 (Diemelweg) ist hier im Bereich des Reinhardswalds mit Zielwegweisern 1000 x 250 mm (Hauptwegweiser als Pfeil- bzw. Tabellenwegweiser), Zwischenwegweisern 400 x 400 mm und Einschubplaketten 150 x 150 mm ausgeschildert (für Diemelweg und Märchenland-Radrundweg). Die Wegweisung ist nur bedingt FGSV-konform, da das Routenlogo des R 1 direkt auf den Wegweisern aufgebracht ist und nicht, wie regelkonform, nur auf den Einschubplaketten unter den Hauptwegweisern. Unter den Zwischenwegweisern R 4 sind vereinzelt zusätzlich neutrale Zwischenwegweiser (300 x 300 mm) angebracht.

Der Märchenland-Radrundweg ist mit Zielwegweisern 1000 x 250 mm, Zwischenwegweisern 400 x 400 mm und Einschubplaketten 150 x 150 mm ausgeschildert. Die Wegweisung ist nur bedingt FGSV-konform, da das Routenlogo an den Zwischenwegweisern aufgebracht ist.

Der Reinhardswaldweg ist mit Logowegweisern 200 x 200 mm bzw. 300 x 300 mm ausgeschildert. Die Wegweisung ist lückenhaft.

Mehrere Freizeitrouten der Stadt Hofgeismar führen auch durch den Reinhardswald (R 5, 6, 9, 12, 20, 29, 31)

Eine Radverkehrswegweisung für ein Alltagsnetz ist nicht vorhanden. Verstreut sind, neben der touristischen Wegweisung am R 1, Zielwegweiser verschiedener Formate (ohne Entfernungsangaben) vorhanden.

Geplant ist gegenwärtig ein Integriertes Wegweisungssystem für den gesamten Landkreis.

Kapitel 7

Abkürzungsverzeichnis

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

Bf oder auch **BF Bahnhof**

DTV Durchschnittlich tägliche Verkehrsmenge

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

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

Ew Einwohner

FGÜ Fußgängerüberweg - Damit ist fachlich oft ein Zebrastreifen gemeint.

FV Fußverkehr

Hbf oder auch **HBF Hauptbahnhof**

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

LKW Lastkraftwagen

LSA Lichtsignalanlage - umgangssprachlich auch Ampel genannt

MIV motorisierter Individualverkehr

NMIV nichtmotorisierter Individualverkehr

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

OE Ortseingang

ÖV öffentlicher Verkehr kurz für öffentlicher Personennahverkehr

ÖPNV öffentlicher Personennahverkehr

PKW Personenkraftwagen

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

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

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

RV Radverkehr

RVA Radverkehrsanlage

sb. straßenbegleitend

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

str.begl. straßenbegeleitend

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

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

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

Kapitel 8

Impressum

Inhaltliche Erstellung: Herbert Iba

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

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

Auftraggeber

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

Auftragnehmer

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 Anfang 2018)

Projektförderung durch die Sparkassenstiftung Landkreis Kassel