

Radverkehrskonzept für das Gebiet des Landkreises Kassel

Gemeindesteckbrief Schauenburg



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

7. Juni 2020

Inhaltsverzeichnis

1	Basisdaten	3
1.1	Strukturdaten	3
1.2	Geografische / Topografische Lage	4
1.3	Verkehrsräumliche Lage	5
2	Bestandsaufnahme	6
2.1	Wegeanteile im Verkehr	6
2.2	Bestand Radverkehrsnetz	7
3	Radverkehrsverbindungen innerhalb des Gemeindegebiets	9
3.0.1	Ortsverbindungen Martinhagen - Breitenbach	9
3.0.2	Ortsverbindungen Breitenbach - Hoof	9
3.0.3	Ortsverbindungen Hoof - Elgershausen	10
3.0.4	Ortsdurchfahrten Martinhagen und Breitenbach	11
3.0.5	Ehemalige Ortsdurchfahrten Hoof und Elgershausen	11
3.0.6	Einbahnstraßen in Hoof und Elgershausen	12
3.0.7	langfristige Ideenstudie: Neugestaltung der Ortsmitte in Elgershausen?	12
4	Radverkehrsverbindungen zu benachbarten Gemeinden / Regionen	13
4.1	Ortsverbindungen zu benachbarten Gemeinden	14
4.1.1	Ortsverbindung Martinhagen - Balhorn	14
4.1.2	Ortsverbindung Martinhagen - Isthä	14
4.1.3	Ortsverbindung Breitenbach - Bad Emstal-Sand	15
4.1.4	Ortsverbindung Martinhagen / Breitenbach - Ehlen	15
4.1.5	Ortsverbindung Elgershausen - Baunatal-Großenritte	16
4.1.6	Ortsverbindung Elgershausen - Baunatal-Altenritte	17
4.2	Einbindung in das Grundnetz	18
4.2.1	Grundzentrenverbindung Hoof - Baunatal-Mitte / VW-Werk	18
4.2.2	Grundzentrenverbindung Elgershausen - Baunatal-Mitte / VW-Werk	18
4.2.3	Grundzentrenverbindung Hoof / Elgershausen - Kassel-Wilhelmshöhe	19
4.2.4	Grundzentrenverbindung Elgershausen - Kassel-Ober- bzw. Niederröhren	19
4.2.5	Grundzentrenverbindung Hoof - Habichtswald-Ehlen	19
4.2.6	Grundzentrenverbindung Hoof - Habichtswald-Dörnberg	19
4.2.7	Grundzentrenverbindung Hoof - Wolfhagen	20
4.2.8	Grundzentrenverbindung Ehlen - Naumburg	20
4.2.9	Grundzentrenverbindung Ehlen - Bad Emstal-Sand	20
4.2.10	Grundzentrenverbindung Hoof - Bad Emstal-Sand	20
4.2.11	Grundzentrenverbindung Hoof / Elgershausen - Niedenstein	20
4.3	Mittelzentrenverbindungen über das Gemeindegebiet	21
4.3.1	Mittelzentrenverbindung Baunatal - Wolfhagen	22
4.3.2	Mittelzentrenverbindung Baunatal - Korbach	22

4.4	Einbindung in das „Radpendlernetz Region Kassel“	23
4.4.1	Radpendlerroute Schauenburg - Kassel	26
4.4.2	Radpendlerroute Elgershausen - Altenritte - Altenbauna - VW-Werk-Nord	27
4.4.3	Radpendlerroute Breitenbach - Hoof - Großenritte - Baunatal-Mitte - VW-Werk-Süd	28
5	Freizeit / Tourismus / Radrouten	29
5.0.1	Hessencourrier-Radweg	29
5.0.2	Warmetal-Radweg	31
5.0.3	Projektidee Panorama-Radweg Kassel – Korbach	32
5.0.4	Projektvorschlag Ems-Erpe-Radweg	34
5.0.5	weitere Freizeitverbindungen	35
6	Wegweisung	36
7	Abkürzungsverzeichnis	37
8	Impressum	39

Kapitel 1

Basisdaten

Die Wohn- und Pendlergemeinde Schauenburg liegt westlich Kassel und Baunatal am Habichtswald.

1.1 Strukturdaten

- **Einwohner:** ca. 10.000
- **Fläche:** 30,85 km²
- **Bevölkerungsdichte:** 325 EW pro km²
- **Regionale Raumstruktur:** Verdichtungsraum, Grundzentrum, Mitgliedsgemeinde im Zweckverband Raum Kassel
- **Ortsteile:** Breitenbach, Elgershausen, Elmshagen, Hoof und Martinhagen
- **Zentraler Ortsteil:** Hoof / Elgershausen
- **Verwaltung:** Gemeindeverwaltung in Hoof
- **Schulen:** Grundschulen in Breitenbach, Elgershausen und Hoof, weiterführende Schulen in Baunatal, Bad Emstal, Wolfhagen, Zierenberg und Kassel
- **Wirtschaft:** Gewerbegebiet in Entstehung im Ortsteil Elgershausen (Hilschen). In den anderen Ortsteilen gering, Wohn- bzw. Pendlerort
- **Versorgung / Einzelhandel:** überwiegend in Elgershausen und Hoof, vereinzelt in Breitenbach
- **Öffentlicher Verkehr:** kein Anschluss an den Personenverkehr der Bahn, nur Busverkehr (Naumburger Bahn „Hessencourrier“ nur Museumsbahn), nächste Regionalbahnan-
schlüsse mit Radmitnahme in Kassel und Wolfhagen (Strecke Kassel – Korbach), nächster
Anschluss an den Fernverkehr der Bahn in Kassel
- **Meldeplattform Radverkehr:** ja
- **Mitgliedschaft AGNH:** ja

1.2 Geografische / Topografische Lage

Die Gemeinde Schauenburg liegt innerhalb des Naturparks Habichtswald, südöstlich des regionalen Oberzentrums Kassel. Sie ist unmittelbar benachbart zum Mittelzentrum Stadt Baunatal (VW-Werk) im Südosten und, etwas weiter entfernt, zur Kleinstadt Wolfhagen, ebenfalls ein Mittelzentrum, im Nordwesten.

Die Ortsteile Schauenburgs erstrecken sich von Südost nach Nordwest, beginnend mit Elgershausen, Hoof, Breitenbach und Martinhagen, ausgenommen Elmshagen, das südlich Breitenbach liegt.

Nach ihrer naturräumlichen Zuordnung liegt die Gemeinde Schauenburg vollständig im Habichtswälder Bergland, die Ortsteile Schauenburg (ca. 270 m ü. NHN) und Hoof (ca. 370 m ü. NHN) zwischen Hohem Habichtswald und Langenberg innerhalb der „Hoofers Pforte“ an der oberen Bauna, Breitenbach (ca. 360 m ü. NHN) und Martinhagen (ca. 395 m ü. NHN) im „Breitenbacher Grund“ im Ursprungsgebiet von Warme und Ems zwischen Hohem Habichtswald, Langenberg und, im Westen, den „Hinterhabichtswälder Kuppen“ sowie Elmshagen (ca. 415 m ü. NHN) an der Südflanke des Langenbergs. Nach Osten hin wird das Gemeindegebiet begrenzt durch das Kasseler Becken (ca. 140 m ü. NHN auf Höhe Fuldabrücke), einer Teileinheit der Westhessischen Senke, im Westen durch die überwiegend unbewaldete „Isthalebene“ (ca. 335 m ü. NHN in Isth), einer Teileinheit der Ostwaldecker Randsenken.

Der tiefste Punkt auf Gemeindegebiet liegt bei ca. 230 m ü. NHN an der Gemeindegrenze zu Baunatal an der Bauna, der höchste bei ca. 615 m nahe dem Hohen Gras.

Am weitesten voneinander entfernt liegen mit 6,5 km die Ortsteile Elgershausen und Martinhagen.

Von Elgershausen ist das Zentrum von Baunatal (Altenbauna) ca. 3,5 km entfernt, Kassel-Mitte ca. 10 km, von Martinhagen aus nach Wolfhagen (Kernstadt) sind es ca. 9,5 km, zu dessen Ortsteil Isth ca. 4,5 km. Von Breitenbach nach Habichtswald (Ehlen) sind es ca. 4,5 km, nach Niedenstein und Bad Emstal (Sand) ca. 5,5 km.

Die zwei östlichen Ortsteile sind von den drei westlichen durch die Sattelhöhe (ca. 410 m ü. NHN) in der Hoofers Pforte, südlich des Burgbergs (Schauenburg, ca. 500 m ü. NHN), topografisch getrennt.

Nachbarkommunen sind die Städte Kassel, Baunatal, Gudensberg, Niedenstein, Wolfhagen und Zierenberg, sowie die Gemeinden Edermünde, Bad Emstal und Habichtswald.

1.3 Verkehrsräumliche Lage

Die Hauptverkehrsachsen des Straßenverkehrs verlaufen in der Gemeinde Schauenburg hauptsächlich in den Tallagen der Gewässersysteme von Bauna, Ems und Warme. Die A 44 wird am Südhang des Hohen Habichtswalds nordöstlich der Ortsteile der Gemeinde entlanggeführt. Eigene Anschlussstellen an die Autobahn besitzt die Gemeinde nicht, diese liegen aber unweit nordöstlich von Elgershausen an der Gemeindegrenze zu Kassel und Baunatal („Kassel-Bad Wilhelmshöhe“) sowie nördlich Breitenbach und Martinhagen bei Burghasungen („Zierenberg“).

In Elgershausen gabeln sich die im oberen Tal der Bauna verlaufenden Hauptverkehrsstraßen in südlichen bis östlichen Richtungen. Nach Nordosten wird über den Baunsbergsattel die Stadt Kassel erreicht, nach Osten das Baunataler Zentrum und das VW-Werk, nach Süden und Südosten die Gemeinde Edermünde sowie die Stadt Gudensberg, die A 49 („Baunatal-Süd“) und die A 7 („Guxhagen“).

Der Ortsteil Breitenbach ist der Verkehrsknoten im Westen der Gemeinde. Hier treffen die Kfz-Verkehre in Ost-West-Richtung (Kassel / Baunatal – Wolfhagen / Korbach) auf diejenigen in Nord-Süd-Richtung (Zierenberg – Bad Emstal / Fritzlar).

Die Ortslagen von Elgershausen und Hoof sind durch eine Umgehungsstraße substanziell entlastet, Breitenbach und Martinhagen dagegen nicht. Elmshagen liegt an einer Stichstraße auf der Verbindung Breitenbach – Niedenstein.

Die Gemeinde Schauenburg verfügt über keinen eigenen Anschluss an das Schienennetz im Personenverkehr der Bahn. Anschlussmöglichkeit besteht für Reisende im Regional- und Fernverkehr in Kassel-Bad Wilhelmshöhe (ca. 7 km ab Elgershausen) sowie an den Regionalbahnverkehr in Richtung Korbach in Wolfhagen (ca. 9 km ab Martinhagen).

Von Elgershausen aus ist die Tram-Endhaltestelle „Baunatal-Großenritte“ auf der Strecke Kassel – Baunatal ca. 3 km entfernt (Fahrradmitnahme begrenzt).

Die schnellste Verbindung im öffentlichen Personenverkehr bietet eine regelmäßig verkehrende Busverbindung zwischen Bahnhof Bad Wilhelmshöhe und Martinhagen. Nach Baunatal Stadtmitte muss an der Haltestelle „Am Brand“ umgestiegen werden. Die Fahrradmitnahmemöglichkeiten in den Bussen sind stark begrenzt.

Kapitel 2

Bestandsaufnahme

2.1 Wegeanteile im Verkehr

Die Nutzung des Fahrrads im Alltag in der Gemeinde ist eher gering.

2008 und 2009 führte die Technische Universität Dresden im Auftrag des Zweckverbandes Raum Kassel eine Studie zum Verkehrsverhalten nach dem „System repräsentativer Verkehrsbefragungen“ (SrV) durch. Dazu wurden im Verbandsgebiet insgesamt rund 5.000 Einwohner befragt. Auszüge aus den Ergebnistabellen für Schauenburg:

Weganteile im Verkehr (Modal Split) nach Tabelle 5.3:

Verkehrsträger	Binnenverkehr [%]	Gesamtverkehr [%]
Fahrrad	4,5	2,4
zu Fuß	38,1	18,6
ÖPNV	4,7	15,1
MIV	52,8	63,9

Motorisierungsgrad: Nach Tabelle 2.1 ist in Schauenburg pro 1.000 Einwohner ein PKW-Bestand von 574 Fahrzeugen vorhanden (528 Privat-PKW und 46 Dienst-PKW). Die Ausstattung mit Fahrrädern beträgt 718.

Tabelle 4.1 kann der Fahrzeugeinsatz entnommen werden: Bei 241 Haushalt-PKW beträgt der Fahrzeugeinsatzkoeffizient 65 %. Im Fahrradbereich liegt der Einsatzkoeffizient lediglich bei 4 %.

Alle Daten bezogen auf einen mittleren Werktag. Quelle: Die kompletten Ergebnisse konnten 2016 mal unter www.zrk-info.de -> Unser Service -> Downloads -> Artikel „Verkehrsverhalten der Bevölkerung in den Kasseler Stadtumlandgemeinden 2008/2009“ abgerufen werden.

2.2 Bestand Radverkehrsnetz

Dem Radverkehr, insbesondere dem Alltagsverkehr, stehen nur wenige akzeptable und sichere Wege zur Verfügung. Die vorhandenen Wegeverbindungen dienen eher dem reinen Freizeitverkehr. Viele Verbindungen sind nicht durchgängig sicher befahrbar.

Eine Befahrung straßenunabhängiger Radrouten ist meist mit Komforteinbußen verbunden. Der Radverkehr wird überwiegend auf Wirtschaftswegen, oft auf Umwegen (im Gegensatz zu den entsprechenden Straßenverbindungen) oder über unbefestigte Streckenabschnitte geführt. Auch können damit zusätzliche Höhenmeter und Steilstrecken verbunden sein.

Viele vom Radverkehr gut nutzbare Wirtschaftswegen (mit Verkehrszeichen 250) sind (auch bei vorhandener wegweisender Beschilderung) für den Radverkehr nicht freigegeben (mit Zusatzzeichen 1022-10).

Straßenbegleitende Radverkehrsanlagen sind nur wenige vorhanden. Diese entsprechen in vielen Stellen nicht den heutigen Ansprüchen an einer den anderen Verkehrsarten gleichgestellten zeitgemäßen Infrastruktur und ebenso nicht den aktuellen technischen und gesetzlichen Regelwerken.



Abbildung 2.1 Die lokale, verkehrsarme Parallelverbindung zur „Korbacher Straße“ ist nur für Anlieger freigegeben (Z 250 mit ZZ „Anliegerverkehr frei“), obwohl hierüber eine Wegweisungsroute ausgeschildert ist (SBG_25, Bild: Herbert Iba).

Die Pendlerrouen von Schauenburg nach Baunatal / Kassel aus verlaufen überwiegend im Korridor die „Hooper Pforte“. Diese Routen sind bisher nicht eindeutig festgelegt. Hier besteht (ab Breitenbach) ein erheblicher Optimierungsbedarf.

Für den Radverkehr akzeptable Bedingungen sind vorhanden einzig auf den Verbindungen Martinshagen – Breitenbach und Elmshagen – Breitenbach. Bei allen anderen sind Abstriche beim Komfort und / oder der Sicherheit festzustellen.

Wegeverbindungen zwischen Breitenbach und Hoof, Elmshagen – Niedenstein, Hoof – Elgershausen sowie Elgershausen – Baunatal-Großenritte können, mit Abstrichen beim Komfort, als noch akzeptabel bewertet werden.

Auf den anderen Verbindungen bestehen entweder größere Komfortmängel oder aber erhebliche Sicherheitsprobleme. Dies betrifft vor allem die Verbindungen Elgershausen – Baunatal-Zentrum / VW-Werk, Elgershausen – Kassel (Problemstellen überwiegend auf Kasseler Seite), Breitenbach – Bad Emstal-Sand, Breitenbach – Habichtswald, Martinhagen – Bad Emstal-Balhorn und Martinhagen – Wolfhagen (Istha, Bründersen).

Innerhalb der Ortsteile gilt auf den klassifizierten Hauptverkehrsstraßen meist die Regelgeschwindigkeit von 50 km/h. Straßen mit solchem Geschwindigkeitsniveau werden aber von vielen (auch potentiellen) Radfahrern gemieden. Aber auch nicht klassifizierte Ortsdurchfahrten, wie in Elgershausen, Hoof und Breitenbach, werden vom Radverkehr wegen höherer Verkehrsbelastung und enger Fahrbahnquerschnitte gemieden, auch wenn dort Tempo 30 angeordnet ist. Es sind in den Ortsteilen nur bedingt akzeptable Radverkehrsverbindungen im kommunalen Nebenstraßennetz vorhanden. Quell- und Zielverkehre liegen aber auch an den Hauptverbindungsstraßen des Kfz-Verkehrs. Hauptverkehrsstraßen sind überdies wichtige Bestandteile im Radverkehrsnetz, da sie vielerorts eine direktere und schnellere Erschließung ermöglichen als die bestehende Radverkehrslenkung über das Nebenstraßennetz.

Von gewisser (nicht vermeidbarer) Problematik für den Radverkehr ist die geografische bzw. topografische Lage der Ortsteile zueinander. Die Hauptorte der lang gestreckten Gemeinde (Elgershausen und Hoof mit den Schwerpunkten Versorgung und Verwaltung) liegen östlich der Sattelhöhe (unterhalb des Burgbergs). Breitenbach, Elmshagen und Martinhagen liegen jenseits westlich davon. Innerhalb dieser drei westlich gelegenen Ortsteile übernimmt Breitenbach, auch für den Radverkehr, eine zentrale Funktion. Die Schaffung einer sichereren, direkteren, zügiger befahrbaren und topografisch angepassteren Radverkehrsverbindung auf der Strecke Breitenbach – Hoof – Elgershausen wäre wünschenswert.

Zu Zielen in Nachbarkommunen oder zu entfernter liegenden Ausbildungs- und Arbeitsstätten muss der Radverkehr in der Regel auf Hauptverkehrsstraßen fahren. Diejenigen, die für solche Verbindungen auch das Fahrrad nutzen würden, werden dies aktuell aus Gründen fehlender Sicherheit unterlassen. Es stehen zwar einige teilweise unbefestigte Wege zur Verfügung, diese ersetzen aber kein nutzergerecht ausgebautes attraktives Wegenetz.

Die Bedeutung des Fahrrads in der Gemeinde wird sich daher im wesentlichen nur durch Schaffung einer qualitativ hochwertigen Radverkehrsinfrastruktur steigern lassen.

Durch den anhaltende Boom bei elektrisch unterstützten Fahrrädern (Pedelects und E-Bikes) werden Strecken in bergigen Regionen sowie auf längeren Distanzen auch für viele nicht trainierte Radfahrer zugänglicher werden.

Durch punktuelle Maßnahmen und durch Schließung kurzer Netzlücken ließen sich kurzfristig und kostengünstig erhebliche Verbesserungen für den Radverkehr erzielen.

Die größten Effekte für die Gemeinde würde, in diesem Zusammenhang, ein Ausbau der Verbindungen nach Kassel und Baunatal sowie nach Bad Emstal, Wolfhagen und Habichtswald bringen.

Kapitel 3

Radverkehrsverbindungen innerhalb des Gemeindegebiets

3.0.1 Ortsverbindungen Martinhagen - Breitenbach

Die Verbindung zwischen Martinhagen und Breitenbach zählt zu den wenigen akzeptablen im Gemeindegebiet. Entlang der L 3215 ist zwar zwischen den beiden Ortsteilen keine Radverkehrsanlage vorhanden, der Radverkehr wird aber stattdessen auf parallel verlaufenden befestigten landwirtschaftlichen Wegen überwiegend Kfz-verkehrsfrei geführt.

Zusätzlich wäre aber auch eine direktere Nahmobilitätsverbindung zwischen dem südlich der Landesstraße gelegenen Siedlungsgebiet von Martinhagen nach Breitenbach sinnvoll. Eine solche Verbindung könnte überwiegend vorhandene Wege nutzen, beispielsweise durch befestigten Ausbau des Wegs in Verlängerung der Südstraße (SBG_14). Ein Wegstück entlang der Landesstraße müsste in befestigter Bauweise auf einer Länge von ca. 160 m neu hergestellt werden (SBG_13). Die Verbindung würde in Breitenbach am Knoten L 3220 / Hauptstraße anschließen (fehlende gesicherte Querung bei SBG_12).

3.0.2 Ortsverbindungen Breitenbach - Hoof

Zwischen Breitenbach und Hoof bestehen zwei befestigte Verbindungsmöglichkeiten, die eine, teilweise straßenbegleitend entlang der L 3215 (Südroute), die andere auf der Radroute des Hessencourrierwegs nördlich vorbei am Burgberg.

Die erstgenannte Verbindung ist auch die direktere zwischen den beiden Ortsteilen, die andere dagegen verläuft straßenfern, ist aber mit einem geringen Umweg und zusätzlichen Höhenmetern verbunden.

Mehrere zu beanstandende Mängel bestehen an der Direktverbindung zwischen den Ortsteilen (Südroute).

Der Radverkehr wird aus dem Ortsteilzentrum von Breitenbach über „Emserhofstraße“ und „Johannesstraße“ an die straßenbegleitende Radverkehrsanlage entlang der L 3215 „Korbacher Straße“ geführt. Eine bedarfsgerechte Verbindung zwischen „Johannesstraße“ und Radverkehrsanlage ist nicht vorhanden. Stattdessen sollen Radfahrer die seitlich des Knoten liegende Fußgängerfurt zur Überquerung der Landesstraße nutzen. Der ca. 2 m Gehweg ist nicht geeignet für eine Radverkehrsführung, zumal im Einmündungsbereich „Johannesstraße“ wegen einer hohen Einfriedung keine Sichtbeziehungen zu entgegenkommenden Fußgängern oder Radfahrern vorhanden sind.

Im Verlauf der straßenbegleitenden Radverkehrsanlage an der L 3215 in Richtung Hoof müssen, laut amtlicher Beschilderung, Radfahrer an den untergeordneten Einmündungen „Ropperoder Straße“ und „Im Hahn“ generell ein- und ausfahrenden Fahrzeugen Vorfahrt gewähren. Hiermit kann eine Radwegebenutzungspflicht für diesen Weg nicht erkannt werden, zumal sich im weiteren Verlauf der Weg erheblich von der Fahrbahn entfernt (> 5 m).

Im steilen Anstieg der K 19 „Korbacher Straße“ in Hoof in Richtung Breitenbach werden Radfahrer regelmäßig, wegen ihrer hier geringen Fahrgeschwindigkeit, von in gleicher Richtung fahrenden Kfz trotz Tempo-30-Regelung regelmäßig bedrängt, zumal bei Gegenverkehr. Von eher unsicheren Radfahrern wird diese Routenvariante gemieden.

Als Maßnahmen zur Verbesserung der Situation für den Radverkehr sollte die Vorfahrtsregelung an den Einmündungen „Ropperoder Straße“ (SBG_4) und „Im Hahn“ in die L 3215 geändert werden, Radfahrer auf der Radverkehrsanlage sollten Vorrang vor dem ein- und ausfahrenden Querverkehr erhalten.

Beginn / Ende der Radverkehrsanlage auf Höhe der „Johannesstraße“ (SBG_3) sollten radverkehrsgerecht umgestaltet werden. Ein direktes und sicheres Auf- bzw. Abfahren zwischen „Johannesstraße“ und Radverkehrsanlage sollte dabei erreicht werden, die Herstellung einer zweiten Mittelinsel westlich der Einmündung wäre sinnvoll.

Bei SBG_16 wären ebenfalls Maßnahmen zur besseren Sicherung der Einmündung wichtig.

3.0.3 Ortsverbindungen Hoof - Elgershausen

Die Verbindung zwischen Hoof und Elgershausen wird im Prinzip durch drei Routenvarianten abgewickelt:

- auf der „Korbacher Straße“ (alte Hauptstraße),
- südlich davon zwischen „Philip-Hoffmeister-Straße“ (Hoof) und „Bahnhofstraße“ (Elgershausen)
- sowie nördlich zwischen „Am Rehgraben“ (Hoof) und „Spohrweg“ (Elgershausen).

Die direkteste Verbindung zwischen beiden Ortsteilzentren verläuft auf der „Korbacher Straße“. Zwischen „Habichtswaldstraße“ (Rathaus) und „Mühlbachstraße“ verläuft entlang der Nordseite der Straße ein für den Radverkehr freigegebener Gehweg (ca. 2 m breit). Die Fahrbahn (ca. 6 m Breite) ist relativ stark mit Kfz-Verkehr belastet (geschätzt 2.000 bis 3.000 Kfz).

Die südliche Verbindung verläuft zwar ebenfalls relativ direkt zwischen den Ortsteilzentren, die Ortslagen von Hoof und Elgershausen sind aber nicht umwegfrei zu umfahren.

Die nördliche Verbindung (auf einer Teilstrecke als „Hessencourrierweg“) dient eher der Verbindung der jeweils nördlich gelegenen Siedlungsgebiete beider Ortsteile, als auch dem Durchgangsradsverkehr Kassel – Breitenbach (Wolfhagen / Bad Emstal).

Außerhalb des bebauten Gebiets von Hoof und Elgershausen lässt sich die „Korbacher Straße“ nördlich und südlich umfahren.

Der zwischen den Ortslagen vorhandene, für den Radverkehr freigegebene Gehweg sollte laut Wunsch Autor Herbert Iba 2017 auf mindestens 3 m verbreitert werden. Ob das an der Örtlichkeit mit vertretbarem Aufwand machbar ist, ist Autor Dirk Schmidt nicht bekannt.

Die vorhandene amtliche Beschilderung sollte durch VZ 260 (Verbot für Kraftfahrzeuge) ersetzt werden (SBG_27).

3.0.4 Ortsdurchfahrten Martinhagen und Breitenbach

Die Ortsdurchfahrten der L 3215 in Martinhagen und Breitenbach sind mit einer Breite von ca. 7,5 m, einer Verkehrsbelastung von ca. 5.500 bzw. 9.500 Kfz/24h und einer Regelgeschwindigkeit von 50 km/h für die Mehrzahl der Radfahrer für eine Benutzung nicht akzeptabel. Kfz-Parkstände im Seitenraum der Fahrbahn sind nicht vorhanden. Die Straßenzüge werden vor allem für den lokalen, aber auch den durchgehenden Radverkehr als Verbindung benötigt.

In den Ortsdurchfahrten der L 3215 in Martinhagen und Breitenbach lassen sich, bei einer Fahrbahnbreite von ca. 7,5 m, Schutzstreifen in Regelbreite 1,5 m beidseitig anlegen, eine Kernfahrbahnbreite von 4,5 m würde erhalten bleiben. Die vorhandene Mittelleitlinie müsste auf den betreffenden Straßenabschnitten entfernt werden (SBG_5 und SBG_30).

3.0.5 Ehemalige Ortsdurchfahrten Hoof und Elgershausen

Die durch Hoof und Elgershausen führenden (ehemaligen) Ortsdurchfahrten der „Korbacher Straße“ sind zwar heute als Gemeindestraßen gewidmet (ausgenommen der kurze Abschnitt der K 19 zwischen L 3215 und dem Hooper Dorfzentrum), wahrgenommen werden sie aber weiterhin als Durchgangsstraßen. Die Fahrbahnen (ca. 5 bis 6 m Breite) sind relativ stark mit Kfz-Verkehr belastet (geschätzt 2.000 bis 3.000 Kfz).

In den Ortslagen bestehen zwar abschnittsweise Tempo-30-Regelungen, die bestehende Verkehrsstärke ist aber dennoch für Radfahrer unangenehm. Das gilt besonders in Steigungsrichtung (von Elgershausen nach Hoof).



Abbildung 3.1 Die „Korbacher Straße“ in Hoof besitzt immer noch den Charakter einer Ortsdurchfahrt: die Markierung eines einseitigen 1,5 m breiten Schutzstreifens in Steigungsrichtung kann zur sichereren Führung des Radverkehrs und zur Reduzierung der Fahrgeschwindigkeiten im Kfz-Verkehr beitragen (Bild: Herbert Iba).

Vorschlag Herbert Iba 2017: Vor allem in Hoof könnten innerorts in den Tempo-50-Abschnitten, in Steigungsrichtung bei einer Fahrbahnbreite von ca. 6 m einseitig 1,5 m breite Schutzstreifen markiert werden (Kfz-Parkstände sind im Seitenraum der Fahrbahn nicht vorhanden).

3.0.6 Einbahnstraßen in Hoof und Elgershausen

In Hoof und Elgershausen gibt es mehrere Einbahnstraßen, die mindestens ca. 3,5 m breit, aber für den Radverkehr nicht freigegeben sind.

Auf den betroffenen Straßenabschnitten („Schmiedegasse“ in Hoof, „Ziegelstraße“, „Oberer Kirchweg“ und „Kasseler Pfad“ in Elgershausen) gilt bereits Tempo 30 und sie weisen zudem als Erschließungsstraßen kaum LKW-Verkehr auf.

Überprüfung auf Zulässigkeit einer Freigabe der vorhandenen Einbahnstraßen „Schmiedegasse“ in Hoof, sowie „Ziegelstraße“, „Oberer Kirchweg“ und „Kasseler Pfad“ in Elgershausen für die Gegenrichtung. Bei Zulässigkeit Anordnung der Freigabe mit Zusatzzeichen (1000-33 „Radfahrer im Gegenverkehr“ und 1022-10 „Radfahrer frei“).

Anmerkung: Die Punkte Einbahnstraßen dieses Abschnitts finden sich als Nachtragspunkte von Autor Herbert Iba nicht in der Datenbank.

3.0.7 langfristige Ideenstudie: Neugestaltung der Ortsmitte in Elgershausen?

Im Kernbereich sind die Hauptstraßen bereits mit Tempo 30 verkehrsberuhigt. Allerdings ist die RV-Sicherheit trotz Tempo 30 aufgrund viel KFZ-Verkehr nicht optimal. Mit einer verkehrsberuhigten Gestaltung der Ortsmitte könnte hier die Situation evtl. noch weiter verbessert werden.

Als Beispiel ein Hinweis auf des Projekt www.ortsdurchfahrt-rudersberg.de.

Kapitel 4

Radverkehrsverbindungen zu benachbarten Gemeinden / Regionen

Das folgende Kapitel geht auf ausgewählte Radverbindungen näher ein. Es wird allerdings nicht das gesamte Netz in allen Einzelheiten betrachtet. Dazu bitte in die Maßnahmenlisten nach Kommunen oder auch die Netz- und Maßnahmenkarte des Digitalkonzepts unter www.rvk.lk-kassel.radinformation.de schauen.

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

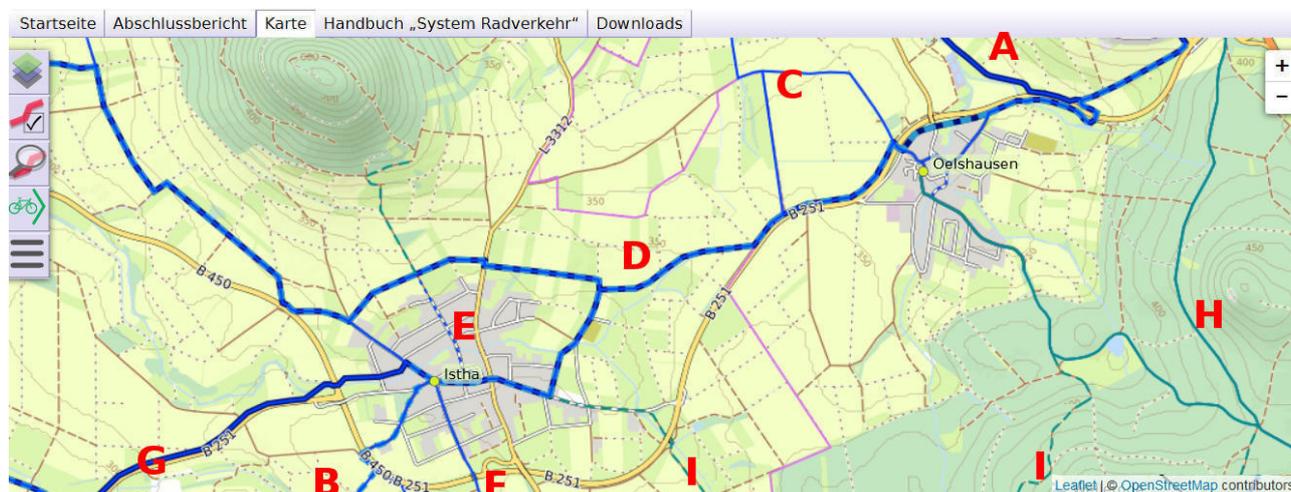


Abbildung 4.1 Beispiele Netzkategorien im Digitalkonzept: Die Kategorien II, III und IV werden grafisch gestuft angezeigt. **A** = reine Mittelzentrumsverbindung der Kategorie II; **B** = Grundzentrumsverbindung der Kategorie III überlagert mit einer Ortsverbindung der Kategorie IV; **C** = einzelne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

4.1 Ortsverbindungen zu benachbarten Gemeinden

4.1.1 Ortsverbindung Martinhagen - Balhorn

Auf der Verbindung von Martinhagen nach Bad Emstal-Balhorn werden zur Zeit schon Wirtschaftswege in Verlängerung des „Mittelwegs“ (westlich Martinhagen, nördlich der L 3215) vom Radverkehr genutzt. Ca. 100 m vor dem Abzweig nach Balhorn werden die Radfahrer auf die ca. 7,5 m breite und stärker belastete L 3215 geleitet. Von der Fahrbahn müssen diese ungehindert nach links in die „Hauptstraße“ in Richtung Balhorn abbiegen, entsprechendes gilt in Gegenrichtung. Hier besteht eine erhebliche Gefährdungssituation für Radfahrer.

An der Südseite der L 3215, zwischen der Wirtschaftswegeinmündung und der „Hauptstraße“, sind Reste der alten Straßentrasse vorhanden. Auf diesen könnte eine kurze Fahrbahn unabhängige Radverkehrsanlage hergestellt werden, auf den Fahrbahnen von Landesstraße und „Hauptstraße“ müssten entsprechend gesicherte Überquerungsanlagen geschaffen werden. Der Knotenbereich müsste so umgestaltet werden, dass Radfahrer nicht durch aus der Landesstraße in die „Hauptstraße“ (von Martinhagen in Richtung Balhorn) mit hoher Geschwindigkeit einfahrende Kfz gefährdet werden (SBG_15).

4.1.2 Ortsverbindung Martinhagen - Isth

Der Radverkehr auf der Mittelzentrumsverbindung Wolfhagen – Baunatal kann nördlich an Bründerssen und Südlich an Isth vorbei direkt nach Martinhagen geleitet werden. Auf dieser Mittelzentrumsverbindung wird der Kfz-Verkehr über die B 450 sowie die L 3215 geleitet, an denen aber keine Radverkehrsanlagen vorhanden sind. Aus Richtung Isth (in Verlängerung des „Schildwegs“) kann der Radverkehr über Wirtschaftswege geführt werden. Ein ca. 650 m langer Wegabschnitt auf einem Wiesenweg, nördlich parallel der L 3215 zu beiden Seiten der Gemarkungsgrenze Isth / Martinhagen, ist schwer befahrbar.

Der für den Radverkehr bedeutsame Wiesenwegabschnitt zwischen Isth und Martinhagen sollte mit mindestens 3,5 m breiter Asphaltdecke ausgebaut werden (WOH_78).

4.1.3 Ortsverbindung Breitenbach - Bad Emstal-Sand

Problematisch für den Radverkehr ist aktuell die Situation auf der Verbindung zwischen Breitenbach und Bad Emstal-Sand.

Eine Benutzung der Fahrbahn der ca. 6,25 m breiten und mit ca. 3.100 Kfz/24h (2015) belasteten L 3220 wird als gefährlich eingestuft. Es gilt auf der Fahrbahn eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h, die zum Teil von Kfz überschritten wird. Eine straßenbegleitende Radverkehrsanlage ist nicht vorhanden.

Die einzige bestehende Alternativroute zwischen beiden Orten verläuft nicht alltagstauglich und überwiegend auf unbefestigten Wirtschaftswegen durch Wald und Flur, verbunden mit zusätzlichen Höhenmetern in erheblichem Umfang. Während der kalten Monate kann diese Route im Forstbereich über mehrere Wochen und Monate mit dem Fahrrad nicht befahrbar sein.

Empfohlen wird die Herstellung eines mindestens 2,5 m breiten asphaltierten straßenbegleitenden Wegs entlang der Nordwestseite der L 3220 zwischen der „Hauptstraße“ in Breitenbach und der Ortseinfahrt in Sand (BADE_1). Einer solchen Maßnahme wird eine hohe Priorität beigemessen.

4.1.4 Ortsverbindung Martinhagen / Breitenbach - Ehlen

Die Radverkehrsverbindung von Breitenbach in Richtung Norden, zur Gemeinde Habichtswald, nach Zierenberg, Ahnatal, Vellmar und den nordwestlichen Stadtteilen Kassels, wird auf der schmalen und schnell befahrenen L 3220 geführt. Eine straßenbegleitende Radverkehrsanlage entlang der Landstraße ist bis zur nächsten Ortschaft Ehlen nicht vorhanden. Eine alternative Fahrmöglichkeit steht nicht zur Verfügung.



Abbildung 4.2 Die L 3220 zwischen Ehlen und Breitenbach: auf diesem für Radfahrer gefährlichen Straßenabschnitt verläuft die freizeitorientierte Route des „Warmetalwegs“ im Mischverkehr auf der Fahrbahn (Bild: Herbert Iba)

Erlaubt ist eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h. Eine Befahrung der ca. 5 m breiten und mit ca. 2.000 Kfz/24h belasteten Straße birgt für den Radverkehr erhebliche Gefahren.

Die regionale Freizeitradroute „Warmetalweg“ verläuft auf diesem Straßenabschnitt. Dieser entspricht in keiner Hinsicht den Qualitätskriterien für eine Freizeitnutzung und ist alles andere als familientauglich. Von einer Befahrung mit Kindern muss aus Sicherheitsgründen dringend abgeraten werden.

Es wird die Herstellung eines straßenbegleitenden mindestens 2,5 m breiten asphaltierten Wegs zwischen den Ortseinfahrten von Breitenbach und Ehlen sowohl für den Freizeit- als auch für den Alltagsverkehr empfohlen (siehe SBG_1). Der Weg sollte mit VZ 260 (Verbot für Kraftfahrzeuge) beschildert werden, damit Radsportler weiterhin die Fahrbahn nutzen können.

Ebenfalls konfliktträchtig ist die Radverkehrsverbindung zwischen Martinhagen und Habichtswald-Ehlen. Die erlaubte Höchstgeschwindigkeit auf der nur ca. 5,5 m breiten und kurvigen K 24 zwischen der Ortseinfahrt und der Einmündung in die L 3220 beträgt auf annähernd der gesamten Strecke 100 km/h. Die Verkehrsbelastung ist zwar mit ca. 500 Kfz/24 nicht hoch, dagegen werden Radfahrer durch das hohe Geschwindigkeitsniveau maßgeblich gefährdet.

Eine straßenbegleitende Radverkehrsanlage bzw. eine alternative Verbindungsmöglichkeit zwischen beiden Orten ist nicht vorhanden.

Für Straßen dieser Verkehrsbedeutung und Breite ist, laut RAL (2012), aus Sicherheitsgründen keine Mittelleitlinie mehr vorgesehen.

Die Höchstgeschwindigkeit sollte für die K 24 auf maximal 70 km/h begrenzt werden. Längerfristig wäre evtl. auch hier zur Erhöhung der Sicherheit des schwächeren Radverkehrs die Anlage eines straßenbegleitenden Wegs sinnvoll. In Anbetracht des kreisweit bereits sehr hohen Bedarfs für neue Radinfrastruktur wurde diese Maßnahme mit geringer Priorität nicht in die Datenbank des Maßnahmenkatalogs aufgenommen.

4.1.5 Ortsverbindung Elgershausen - Baunatal-Großenritte

Die beiden Ortschaften Elgershausen und Baunatal-Großenritte sind direkt durch die „Großenritter Straße“ bzw. „Elgershäuser Straße“ (ehemalige K 22) verbunden. Eine Radverkehrsanlage ist innerhalb der Elgershäuser Gemarkung nicht vorhanden (in Großenritte nur innerorts auf wenigen Metern). Die Straße hat eine Breite von ca. 6 bis 6,5 m und ist mit geschätzt 3.000 Kfz/24h belastet, die erlaubte Höchstgeschwindigkeit außerorts beträgt überwiegend 100 km/h. Der Radverkehr kann auf der Fahrbahn nicht sicher geführt werden.

Diese Route stellt eine wichtige Nahmobilitätsverbindung zwischen beiden Orten dar. Die Ortseinfahrten liegen lediglich ca. 1,2 km voneinander entfernt.

Die Alternativroute über den „Hessencourrierweg“ ist für die meisten Radfahrer ab Elgershausen mit erheblichen Umwegen und weiteren Qualitätseinschränkungen verbunden. Die Nutzung dieser Route macht nur für Radfahrende aus Hoof sinn.

Zwischen den Ortseinfahrten von Elgershausen und Großenritte sollte entlang der Ostseite der Straßenverbindung „Großenritter / Elgershäuser Straße“ ein mindestens 2,5 m breiter asphaltierter Weg hergestellt werden. Der Neubau einer Brücke über die Lützel ist dabei erforderlich. Der Weg sollte mit Zeichen 260 „Verbot für Kraftfahrzeuge“ beschildert werden, damit schnellere Pedelec-Fahrer und Radsportler weiterhin die Fahrbahn nutzen können (SBG_11).

4.1.6 Ortsverbindung Elgershausen - Baunatal-Altenritte

Zwischen Elgershausen und Baunatal-Altenritte wurde im Jahr 2018 eine neue RVA direkt vorne an der Kreisstraße eröffnet.

Damit gehört die verwinkelte, enge und sozial unsichere Führung parallel der Bauna der Vergangenheit an (BAU_9).

An der stark befahrenen Auffahrt zur Umgehungsstraße finden sich an der ansonsten gut fahrbaren RVA zwei Umlaufsperrungen. Hier sollte überlegt werden, wie die Sperren evtl. beseitigt werden können (möglichst ohne, dass neue Unfallgefahren zwischen KFZ und Radverkehr entstehen). Details siehe SBG_21, BAU_60 und BAU_132.



Abbildung 4.3 Neue, sozial sichere RVA, die per Barriere von der KFZ-Fahrbahn getrennt wurde.

4.2 Einbindung in das Grundnetz

Das Grundnetz, oder auch Kommunalnetz, verbindet alle Grundzentren untereinander (Netzkategorie III). Ferner werden alle Grundzentren an die Mittel- und Oberzentren angebunden. Hoof und Elgershausen sind als Grundzentren eingestuft.

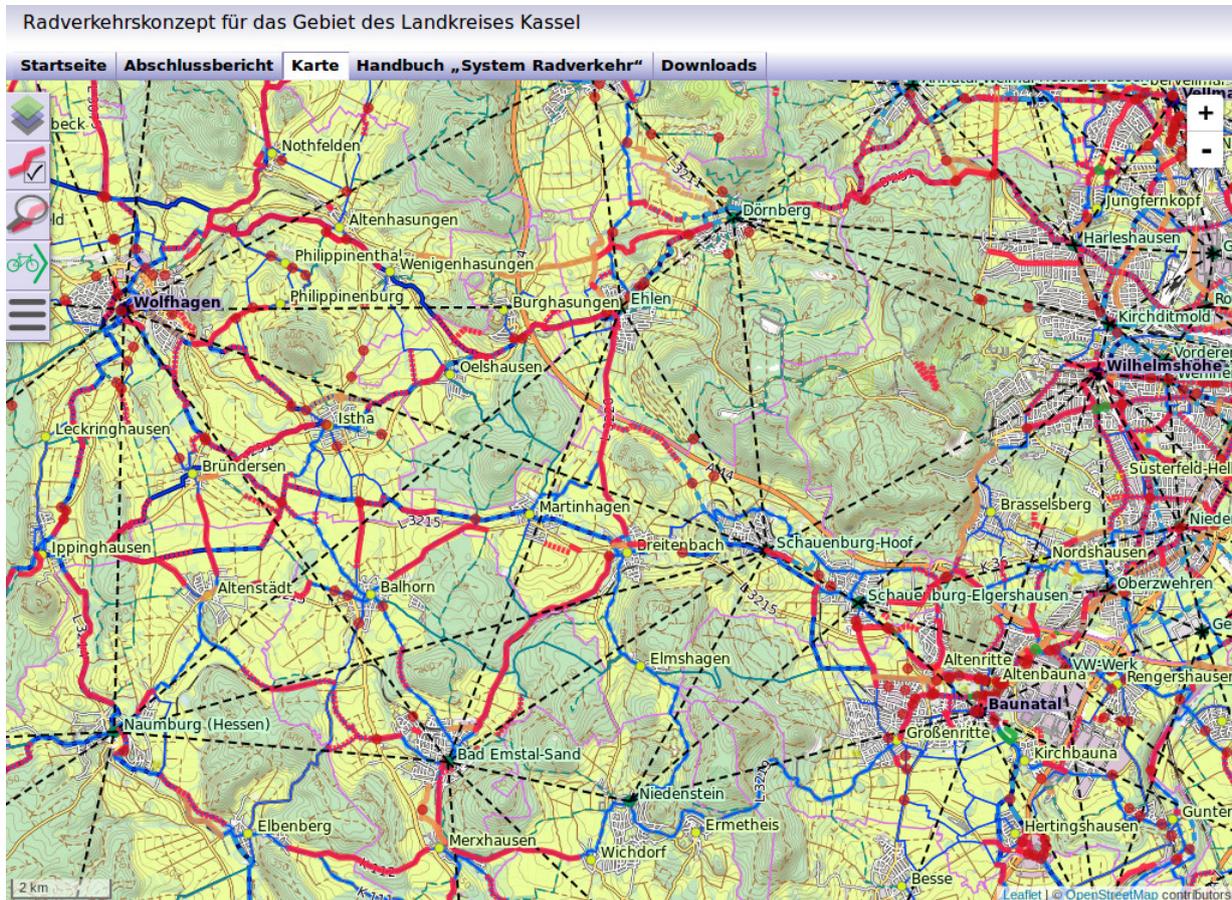


Abbildung 4.4 Auszug aus dem Digitalkonzept: Wunschliniennetz der Netzkategorie III für Schauenburg.

4.2.1 Grundzentrenverbindung Hoof - Baunatal-Mitte / VW-Werk

Diese schnelle Alltagsroute umgeht Elgershausen südwärts. Bei SBG_6, SBG_7 und SBG_8 wäre es sinnvoll, die Strecke zu begradigen.

In Baunatal führt die Strecke über die Ideenstudie „Radverkehrsverteiler Parkstation“ nach Baunatal-Mitte (BAU_126, BAU_127 und BAU_78). Im Westteil der Friedrich-Ebert-Allee fehlen qualifizierte Radverkehrsanlagen (BAU_158).

Von Baunatal-Mitte besteht Anschluss zum VW-Werk am Südtor.

4.2.2 Grundzentrenverbindung Elgershausen - Baunatal-Mitte / VW-Werk

Zwischen Elgershausen und Baunatal-Altenritte wurde im Jahr 2018 eine neue RVA direkt vorne an der Kreisstraße eröffnet.

Damit gehört die verwinkelte, enge und sozial unsichere Führung parallel der Bauna der Vergangenheit an (BAU_9).

An der stark befahrenen Auffahrt zur Umgehungsstraße finden sich an der ansonsten gut fahrbaren RVA zwei Umlaufsperrren. Hier sollte überlegt werden, wie die Sperren evtl. beseitigt werden können (möglichst ohne, dass neue Unfallgefahren zwischen KFZ und Radverkehr entstehen). Details siehe SBG_21, BAU_60 und BAU_132.

Die Baunatal wäre mittel - bis langfristig auf der nördlichen Straßenseite der Altenritter Straße ein baulich abgetrennter Zweirichtungsradweg sinnvoll. So könnte man auf der Strecke Altenritte - Altenbauna - VW-Werk Nordtor nördlich der Altenritter Straße bleiben.

4.2.3 Grundzentrenverbindung Hoof / Elgershausen - Kassel-Wilhelmshöhe

Die Strecke führt über die bei der Ortsverbindung Elergshuasen - Brasselsberg bereits erwähnte Schotterstrecke bei SBG_10. Alternativ wäre für die tiefer liegenden Bereiche von Elgershausen auch auf dieser Verbindung längerfristig eine RVA an der K 20 sinnvoll (SBG_29).

In Kassel fehlt auf der Viel befahrenen L 3218 eine Sicherung des RV (KS_74). Es besteht zwar die Möglichkeit über den Ortskern Brasselsberg zu fahren. Allerdings ist diese Verbindung bedeutend bergiger.

4.2.4 Grundzentrenverbindung Elgershausen - Kassel-Ober- bzw. Niederzwehren

Die Strecke führt ebenfalls über die bereits erwähnte Schotterstrecke bei SBG_10. Alternativ wäre für die tiefer liegenden Bereiche von Elgershausen auch auf dieser Verbindung längerfristig eine RVA an der K 20 sinnvoll (SBG_29).

Nördlich der A 44 besteht bei KS_33 Ausbaubedarf.

4.2.5 Grundzentrenverbindung Hoof - Habichtswald-Ehlen

Ehlen findet sich rund 5 km nordwestlich von Hoof.

Eine Direktverbindung zwischen Hoof und Habichtswald-Ehlen, mit Umfahrung von Breitenbach, ist heute schon als befahrbare Route vorhanden. Ausgehend von der „Ehlener Straße“ in Hoof führt die Strecke zwischen dem „Lindenberg“ und der A 44 bis zur L 3220 südlich der Autobahnbrücke. Ein ca. 1,7 km langer Wegabschnitt mit einer Schotterdecke befindet sich in einem schlecht befahrbaren Zustand.

Dieser nicht nur Freizeitzwecken dienende Weg sollte auf dem unbefestigten Abschnitt mit einer Asphaltdecke und mit einer Mindestbreite von 3,5 m ausgebaut werden (SBG_2).

Ferner nutzt die Verbindung auch die fehlende Radverkehrsanlage entlang der L3220 (SBG_1).

4.2.6 Grundzentrenverbindung Hoof - Habichtswald-Dörnberg

Dörnberg liegt rund 6 km nördlich von Hoof. Die Wunschlinie führt über den Bereich des Hohen Gras.

In der Netzplanung wurde die Verbindung daher in Routenbündelung mit Grundzentrenverbindung Hoof - Habichtswald-Ehlen über Ehlen geführt.

4.2.7 Grundzentrenverbindung Hoof - Wolfhagen

Wolfhagen liegt 13 km Luftlinie nordwestlich von Hoof.

Die Verbindung führt von Ortsmitte Hoof über die RVA entlang der Landstraße nach Breitenbach.

Die Strecke des Hessencourier-Radweg ist im Bereich des Burgbergs für eine Alltagsroute zu verwinkelt und topografisch bedeutend ungünstiger gelegen, als die Strecke entlang der Landstraße.

Zwischen Breitenbach und Martinhagen wird dagegen die Bestandsstrecke des Hessencourier-Radweg genutzt.

Westlich Martinhagen findet sich im Grenzgebiet zu Wolfhagen ein Lückenschluss wichtiger Lückenschluss der ausgebaut werden sollte (WOH_78).

Zwischen Martin und Wolfhagen geht es direkt östlich an Brüdersen vorbei nach Wolfhagen. Weitere umfangreiche Ausbaumaßnahmen für eine alltagstaugliche Route wären hier im Stadtgebiet Wolfhagen notwendig (Maßnahmen hier siehe Digitalkonzept bzw. Unterlagen Wolfhagen).

Die Grundzentrenverbindung erfolgt in Routenbündelung mit der Mittelzentrenverbindung Wolfhagen - Baunatal.

4.2.8 Grundzentrenverbindung Ehlen - Naumburg

Die Strecke führt von Ehlen über Martinhagen, Balhorn und Altenstädt nach Naumburg.

Zwischen Ehlen und Martinhagen fehlt ein Radweg an der Landesstraße (SBG_1)

4.2.9 Grundzentrenverbindung Ehlen - Bad Emstal-Sand

Diese Verbindung führt über Martinhagen.

Sowohl zwischen Ehlen und Martinhagen (SBG_1), wie auch Martinhagen und Sand fehlt jeweils eine straßenbegleitende Radverkehrsanlage (BADE_1).

4.2.10 Grundzentrenverbindung Hoof - Bad Emstal-Sand

Diese Verbindung führt über Martinhagen.

Zwischen Martinhagen und Sand fehlt eine straßenbegleitende Radverkehrsanlage (BADE_1).

4.2.11 Grundzentrenverbindung Hoof / Elgershausen - Niedenstein

Niedenstein findet sich etwa 6 km südlich von Hoof bzw. Elgershausen. Die Wunschlinien führen topografisch anspruchsvoll über die Langenberge.

Von Hoof kann man über Martinhagen und Elmshausen nach Niedenstein fahren. Ab Elgershausen kann die freizeitorientierte Ortsverbindung Elmshagen - Baunatal genutzt werden. Hier ist eine radtaugliche Schotterdecke ausreichend.

4.3 Mittelzentrenverbindungen über das Gemeindegebiet

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

Mit der Hooper Pforte liegt die Gemeinde auf einem Pass, der für den Radverkehr einen wichtigen Übergang vom Kasseler Becken Richtung Wolfhagen und Korbach herstellt.

Maßnahmen überregional siehe Karte des Digitalkonzepts.

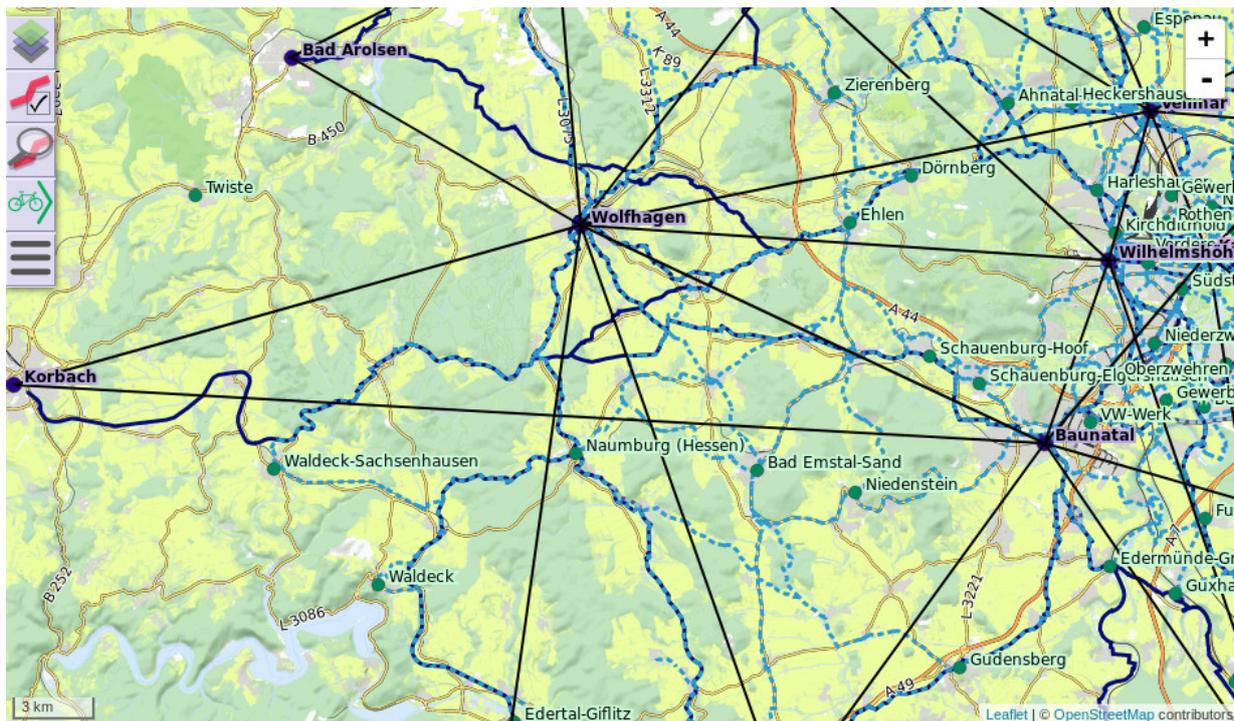


Abbildung 4.5 Auszug aus dem Digitalkonzept: Wunschliniennetz Kategorie II im Bereich Schauenburg: Dargestellt sind die realen Verbindungen im Mittelzentrennetz (Kat. II, blau-schwarze Linien) und das Grundnetz (Kat. III, oliv-blau gestrichelt)

4.3.1 Mittelzentrenverbindung Baunatal - Wolfhagen

Die Entfernung zwischen Baunatal und Wolfhagen beträgt rund 19 km. Der Routenkorridor hat in der Gesamtheit vor allem auch radtouristische Relevanz für zielorientiert fahrende Reiseradler.

Die Strecke besitzt lokal bei entsprechendem Ausbau aber auch Hohes Potential zum Radpendeln. Dies betrifft vor allem den Abschnitt auf Schauenburger gebiet Richtung Baunatal. Hier ist die Strecke mit der Radpendlerroute Radpendlerroute Hoof - Großenritte - Baunatal-Mitte - VW-Werk-Süd identisch (Details siehe im Abschnitt zum Radpendlernetz)

4.3.2 Mittelzentrenverbindung Baunatal - Korbach

Baunatal und Korbach liegen Luftlinie rund 37 km auseinander. Der Routenkorridor hat in der Gesamtheit vor allem radtouristischen Relevanz für zielorientiert fahrende Reiseradler. Lokale werden mit der Verbindung auch zahlreiche Ortsverbindung hergestellt.

Die Strecke führt wie die Baunatal - Wolfhagen über Gemeindegebiet Schauenburg. Dabei erfolgt auf Schaunburger Gebiet eine Routenbündelung mit der Strecke Wolfhagen - Baunatal.

Südöstlich Brüdersen zweigt die Verbindung westlich Richtung Ippinghausen ab (größerer Ausbaubedarf südlich Itha). Zwischen Ippinghausen und Sachsenhausen wird der Korridor parallel der B 251 genutzt (hier fehlen komplett die Radverkehrsanlagen). Ab Sachsenhausen geht es attraktiv auf dem Ederseebahn-Radweg nach Korbach.

4.4 Einbindung in das „Radpendlernetz Region Kassel“

Schaunburg liegt mit Elgershausen noch im mittleren Radpendlerradius von 10 km bezogen auf Kassel-Mitte. Alle weiteren Ortsteile finden sich im erweiteren Radpendlerradius von 15 km.

Ziel des Radpendlernetzes Region Kassel ist es, auf allen relevanten Korridoren in der Region Kassel gute Bedingungen zum Radpendeln zu schaffen. Nur so kommen die positiven Faktoren eines steigenden Radverkehrsanteils der Region umfassend zugute. Dazu ist ein sicheres, attraktives Radverkehrsnetz notwendig, auf dem man zügig ohne größere Konflikte mit dem Kfz-Verkehr, aber auch ohne größere Reibungspunkte mit dem Fußverkehr ans Ziel kommt.

Um auf Hauptstrecken relevante Radverkehrsanteile von jenseits der 20 % zu erreichen, die sich dann auch staumindernd auf den Kfz-Verkehr auswirken, sind im Rahmen einer Angebotsplanung sichere, durchgängige und komfortabel zu befahrende Radrouten notwendig. Die Routenvorschläge sollen ferner aufzeigen, dass die Region Kassel oftmals attraktive Möglichkeiten besitzt, den Radverkehr abseits der Flächenkonkurrenzen der großen Hauptverkehrsstraßen zu fördern. In den amtlichen Planungen wurden diese nur zum Teil berücksichtigt.

Im Gegensatz zur auf Landesebene erarbeiteten Korridorstudie (siehe Seite www.nahmobilen-hessen.de hier) ist der Ansatz des Radpendlernetzes Region Kassel weiter gefasst.

Beispielsweise reicht im Radpendlernetz als Grundstandard eine 2,5 m breite, straßenbegleitende Radverkehrsanlage nach ERA 2010 aus.

Merkmale des Radpendlernetzes Region Kassel kurz zusammengefasst:

- Möglichst **direkte, an den Zielen des Alltagsradverkehrs orientierte Routenplanung**. Soweit möglich Nutzung von attraktiven, direkten Korridoren abseits der großen Kfz-Magistralen.
- **Entwurfsgeschwindigkeit 25 km/h**: Für attraktives Radpendeln per Pedelec oder für trainierte Radpendler auf dem Fahrrad purist dies notwendig (auf Gefällstrecken 30 km/h).
- Führung des „Radverkehr als Fahrzeug“: im Kernbereich des Netzes **eigene Radverkehrsflächen** oder verträgliche Führung im Mischverkehr mit Kfz (maximal Tempo 30, möglichst als Fahrradstraße). In Naherholungsschwerpunkten möglichst **bauliche Trennung des Rad- vom Fußverkehrs**. An urbanen Kfz-Hauptachsen Errichtung von breiten Radwegen mit Überholmöglichkeiten.
- **Alltagstaugliche Oberflächen**: in der Regel Asphalt, es kann aber auch Beton bzw. ebenes, radtaugliches Pflaster sein (mit glatten Kanten).
- Im urbanem Kernnetz: Herstellung einer **guten sozialen Sicherheit** durch Beleuchtung und möglichst wenig Angsträumen (z. B. nur Bau gut einsehbarer Unterführungen mit möglichst geradem Durchstich).
- **An den Bedarf angepasste Querschnitte**: Von der 2,5 m breiten, straßenbegleitenden Radverkehrsanlage in Außenbereichen bis hin zum Querschnitt als Radschnellweg" (3 - 4 m Radweg & 2 - 2,5 m Gehweg) auf den urbanen Hauptnachfragekorridoren.
- **Möglichst geringe Reisezeitverluste**: An Kreuzungen keine Lichtsignalanlagen mit Anforderungstaster („Bettelampeln“), sondern u. a. auch Ampelschaltungen mit „Radpriorität“, Führung auf bevorrechtigten Fahrradstraßen; in Einzelfällen Neubau von Brücken oder Unterführungen.

- Auch die Realisierung **einzelner Schlüsselmaßnahmen (Einzelprojekte)** im Radpendlernetz, würde **signifikante Verbesserungen** für den regionalen Radverkehr zur Folge haben.

Allgemeine Informationen zum „Radpendlernetz Region Kassel“ finden sich ferner auch an der Anlage „Radpendlernetz Region Kassel“ oder kompakt zusammengefasst im folgenden Plakat:

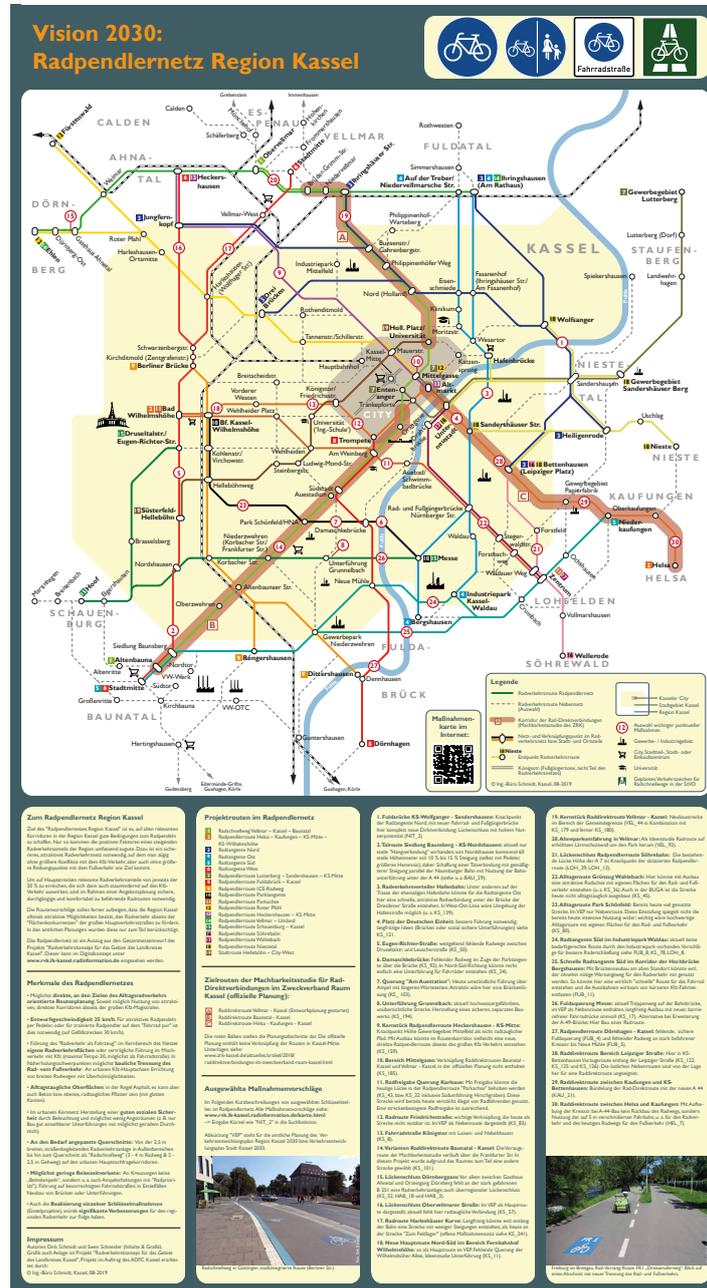


Abbildung 4.6 Die Inhalte des Plakats sind im Zoom der PDF-Datei lesbar (Grafik: Swen Schneider).

Die Gemeinde Schauenburg ist mit einer Route an das Oberzentrum Kassel angebunden. Ferner bestehen zwei Routen nach Baunatal. Diese beiden Routen nach Baunatal habe aufgrund des VW-Werk für Schauenburg evtl. sogar eine höhere Bedeutung als die anspruchsvolle Strecke in das Oberzentrum nach Kassel.

- Radpendlerroute Schauenburg - Kassel

- Radpendlerroute Elgershausen - Altenritte - Altenbauna - VW-Werk-Nord
- Radpendlerroute Hoof - Großenritte - Baunatal-Mitte - VW-Werk-Süd



Abbildung 4.7 relevanter Auszug für Schauenburg / Baunatal aus dem schematischen Netzplan der vorherigen Seite. (Grafik: Swen Schneider).



Abbildung 4.8 Legende schematischer Netzplan (Grafik: Swen Schneider).

4.4.1 Radpendlerroute Schauenburg - Kassel

Die Strecke sammelt den Radverkehr aus den Schauenburger Ortsteilen Martinhagen, Breitenbach und Hoof. Ab Rathaus Schauenburg führt die Strecke den Radverkehr auf direktem Weg in Richtung Kassel-Mitte. An der A 44 teilt sich die Route auf zwei Arme Richtung Kassel auf.

Die Strecke ist topografisch anspruchsvoll. In Zeiten von elektrounterstützten Rädern besitzt auch solche eine Strecke Potential. Morgens geht es sowieso weitestgehend bergab – so kommt man potentiell eher unverschwitzt im Büro an.

Knackpunkt der Strecke auf Schauenburger Gebiet ist das Schotterstück nordöstlich Elgershausen im Grenzgebiet zu Baunatal (siehe SBG_10). Hier fehlt eine Asphaltdecke.

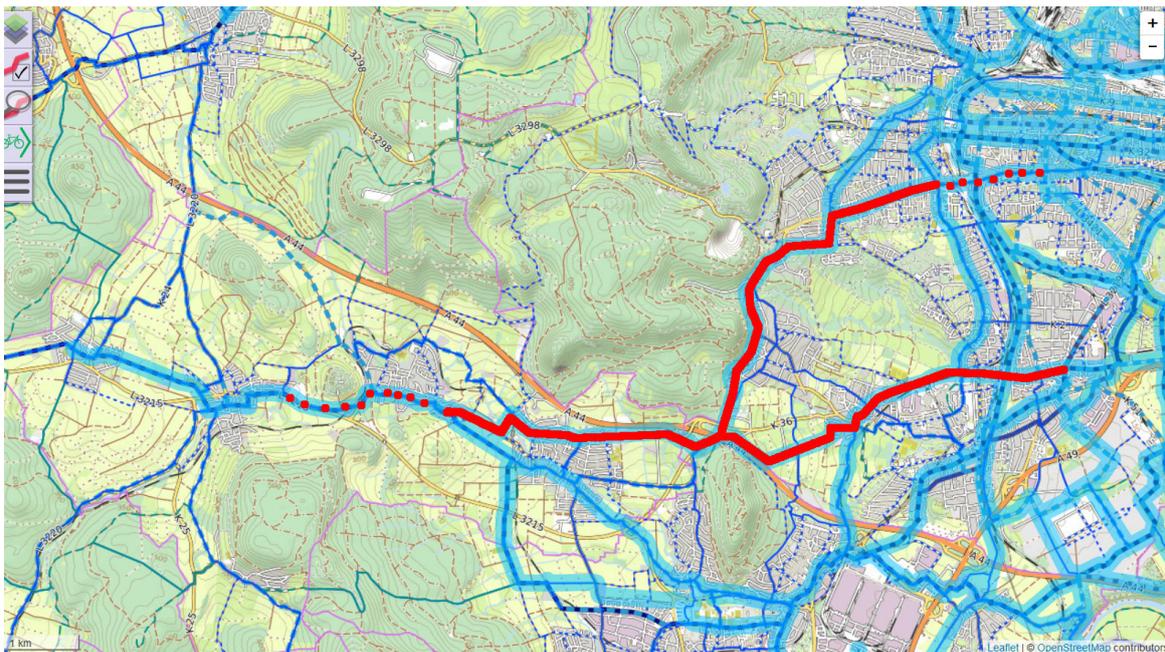


Abbildung 4.9 Blick auf die Radpendlerroute Schauenburg - Kassel.

4.4.2 Radpendlerroute Elgershausen - Altenritte - Altenbauna - VW-Werk-Nord

Die Strecke führt von Elgershausen über den neuen Radweg an der L 3218 (BAU_9) über Altenritte und die Altenritter Straße Richtung Altenbauna und zum VW-Werk-Nordtor.

Mit einem attraktiven und sicheren Zweirichtungsradweg im nördlichen Bereich der Altenritter Straße (BAU_55) könnte hier eine schnelle Radpendlerroute entstehen.

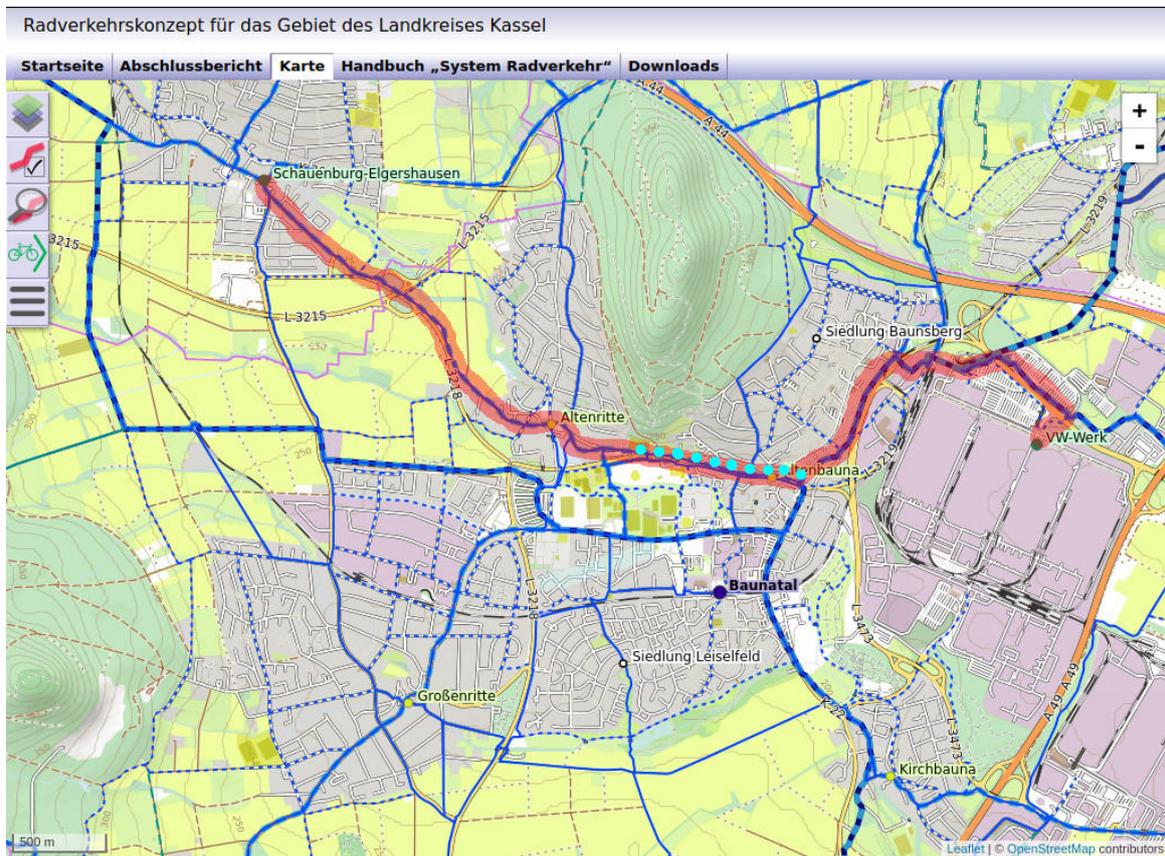


Abbildung 4.10 Auszug aus dem Digitalkonzept: hellblaue Punkte: Zweirichtungsradweg nördlich Höhe Altenritter Straße

4.4.3 Radpendlerroute Breitenbach - Hoof - Großenritte - Baunatal-Mitte - VW-Werk-Süd

Hoof findet sind etwa 5,5 km Luftlinie nordöstlich von Baunatal-Mitte.

Ab Hoof wurde als längerfristiges Projekt eine schnelle Radpendlerstrecke nach Baunatal-Mitte konzipiert, die Elgershausen südlich umgeht.

Voraussetzung für die Strecke wäre u. a. eine neue Radbrücke über die L3218 östlich des Parkstadions (BAU_126). Über diese Strecke könnte auch zügig das Südtor des VW-Werks erreicht werden.

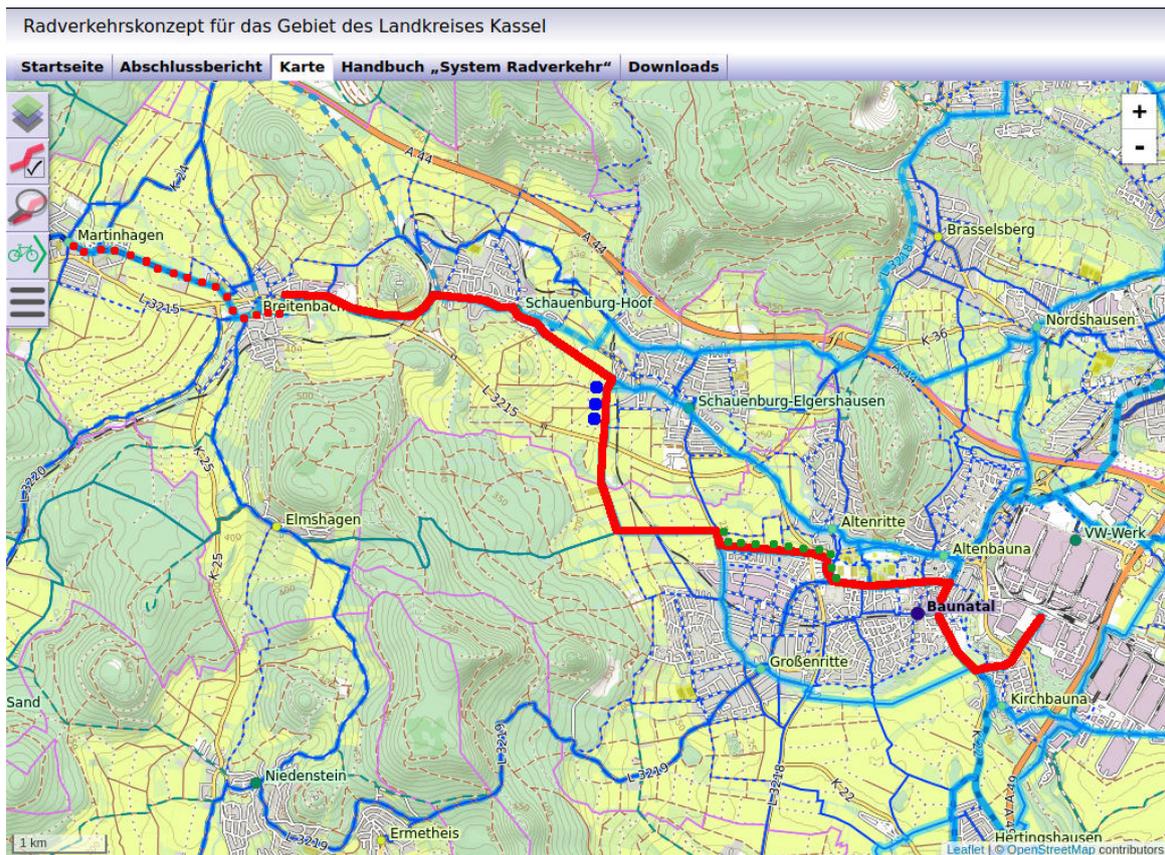


Abbildung 4.11 Auszug aus dem Digitalkonzept: Blaue Punkte: vorgeschlagene Streckenbegradigung bei Elgershausen. grüne Punkte im Bereich Großenritte: komplett neuer Streckenvorschlag mit neuer Rad- und Fußgängerbrücke über die Umgehung Großenritte.

Kapitel 5

Freizeit / Tourismus / Radrouten

Zwei mit einer wegweisenden Beschilderung ausgestattete regionale Freizeittrouten, „Hessencourrier-Radweg“ und „Warmetal-Radweg“, verlaufen über das Gebiet der Gemeinde Schauenburg. Beide weisen zum Teil erhebliche Mängel auf.

5.0.1 Hessencourrier-Radweg

Der „Hessencourrier-Radweg“, benannt nach der ehemals zwischen Kassel-Wilhelmshöhe und der Stadt Naumburg (Hessen) im Güter- und regelmäßigen Personenverkehr betriebenen und heute als Museumsbahn genutzten Stichstrecke der Kassel-Naumburger-Eisenbahn, steuert einige der zwischen beiden Endbahnhöfen gelegenen Haltepunkte an.

Der Freizeitweg tangiert, von Großenritte kommend, den Ortsteil Elgershausen im Westen, überquert die „Korbacher Straße“ auf Höhe des Regenrückhaltebeckens „Katzenmühle“ und berührt die nördlichen Siedlungsgebiete von Hoof und Breitenbach. Dabei wird die Sattelhöhe am „Burgberg“ an dessen Nordseite überquert. Verließ der Weg bis hierher noch mittelbar zur Bahntrasse, entfernt er sich nun erheblich davon. Über Martinhagen, Sand, Balhorn und Altenstädt führt der Weg nun nach Naumburg, lediglich in Sand (am Bahnhof) und auf den letzten Metern in Naumburg wird die Bahntrasse berührt. Thematisch hat der Weg wenig mit dem Namensgeber, dem „Hessencourrier“, zu tun.

Der Weg wird auf Gemeindegebiet zwar überwiegend Kfz-verkehrsfrei geführt, weist aber einige Komfortmängel auf (Oberfläche, Linienführung). Ein Sicherheitsmangel besteht westlich Martinhagen mit der ca. 200 m langen ungesicherten Führung auf der Fahrbahn der stärker befahrenen L 3215. Kaum verbessert ist der Zustand durch Aufstellung von Zeichen 138 „Radfahrer kreuzen“ und Zusatzzeichen „im Längsverkehr“ (SBG_15).

Sollte der Freizeitradweg zukünftig themenbezogener geführt werden, müsste auf Schauenburger Gebiet zumindest zwischen Breitenbach und Sand die Route umgelegt werden. Hier könnte ein neu herzustellender straßenbegleitender Weg entlang der L 3220 Radfahrer bahnrassennah und gesichert bis Sand bringen.

Auch in Elgershausen im Bereich des Bahnhofs könnte durch eine relativ kurze Wegbegradigung die Route verbessert werden.

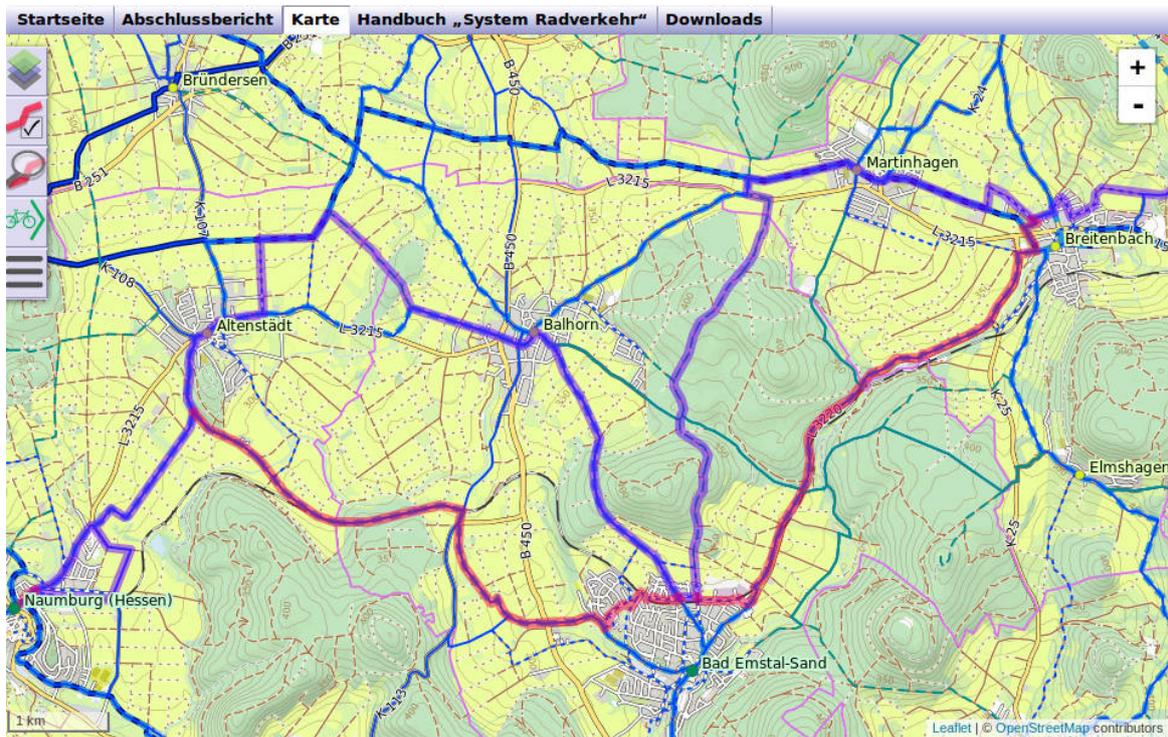


Abbildung 5.1 Auszug aus dem Digitalkonzept: blau-violett -> Bestandsstrecke des „Hessencourrier-Radweg“, rosa-rot: Vorschlag für mittel- bis langfristige Neutrassierung.

5.0.2 Warmetal-Radweg

Der „Warmetal-Radweg“ folgt dem gesamten Lauf der Warme vom Ursprung bei Breitenbach bis zur Mündung in die Diemel bei Liebenau. Beginnen tut er aber bereits in Elmshagen in Anknüpfung an die Freizeitroute R 12 des Schwalm-Eder-Kreises.

Hochproblematisch und gefährlich für Radfahrer ist die Route auf Gemeindegebiet außerorts im Mischverkehr auf der L 3220 zwischen der nördlichen Ortseinfahrt von Breitenbach und der Gemarkungsgrenze zu Ehlen (A 44-Brücke).

Da die Freizeitroute auch auf weiteren längeren Abschnitten auf der Fahrbahn geführt wird, wird er in der Region zwar nicht mehr beworben, die Logowegweisung hängt aber weiterhin am Wegrand.

Um die Freizeitroute sicher und attraktiv für Radfahrer zu machen, bedarf es umfangreicher langfristiger Infrastrukturmaßnahmen. Die bisher auf der Fahrbahn geführten Routenabschnitte müssten außerorts komplett auf auszubauende vorhandene bzw. neuzubauende straßenbegleitende Wege verlagert werden. Bis dahin sollten, um Irritationen zu vermeiden, sämtliche Wegweiser mit dem Logo des „Warmetal-Radwegs“ entfernt werden.

5.0.3 Projektidee Panorama-Radweg Kassel – Korbach

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

Diese Route könnte in Kassel an der Fulda (Drahtbrücke) beginnen, über die Stadtteile Niederzwehren und Nordshausen zur Sattelhöhe „Brand“ am Baunsberg führen und weiter entlang der Südflanke des Hohen Habichtswalds in der „Hooper Pforte“ die Gemeinde Schauenburg durchqueren (oberhalb von Elgershausen, Hoof und Breitenbach).

Bei Martinhagen würde die Hochfläche der Isthia-Ebene erreicht. Über die in Ostwestrichtung verlaufende landschaftsoffene Wasserscheide zwischen Isthia / Bründerssen und Balhorn / Altenstadt könnte die Route über Naumburg durch den „Alten Wald“ nach Netze führen. Ab Netze könnte die Route bis Korbach auf den „Ederseebahn-Radweg“ gelegt werden.

Von Korbach aus könnte die Route noch bis zur Landesgrenze (auf einem zu optimierenden „Hessischen-Radfernweg R 5“), mit Anknüpfung an vorhandene und potentiell mögliche Routen in den Richtungen Hochsauerland, Ruhr und Münsterland.

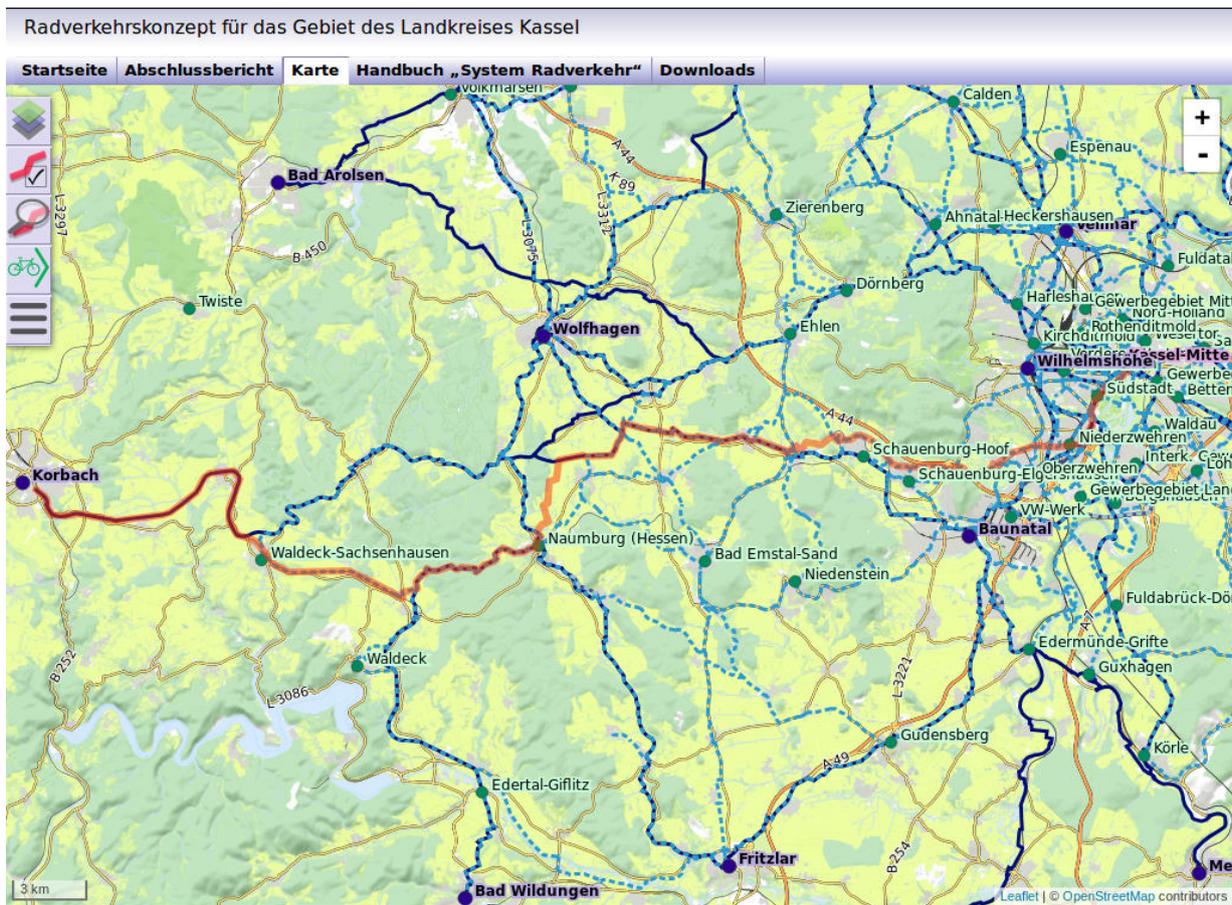


Abbildung 5.2 Auszug aus dem Digitalkonzept: Netzentwurf Kategorie II und III mit Verlauf des überlagerten Panorama-Radwegs Kassel-Korbach.

5.0.4 Projektvorschlag Ems-Erpe-Radweg

Mit dieser neuen Radroute könnten die kleinen Flüsse Ems und Erpe im Korridor der Schwalm-Eder-Niederung bis zur Diemel bei Warburg radtouristisch überregional erschlossen werden (Streckenverlauf siehe Reiter Karte -> Menü „Radrouten“).

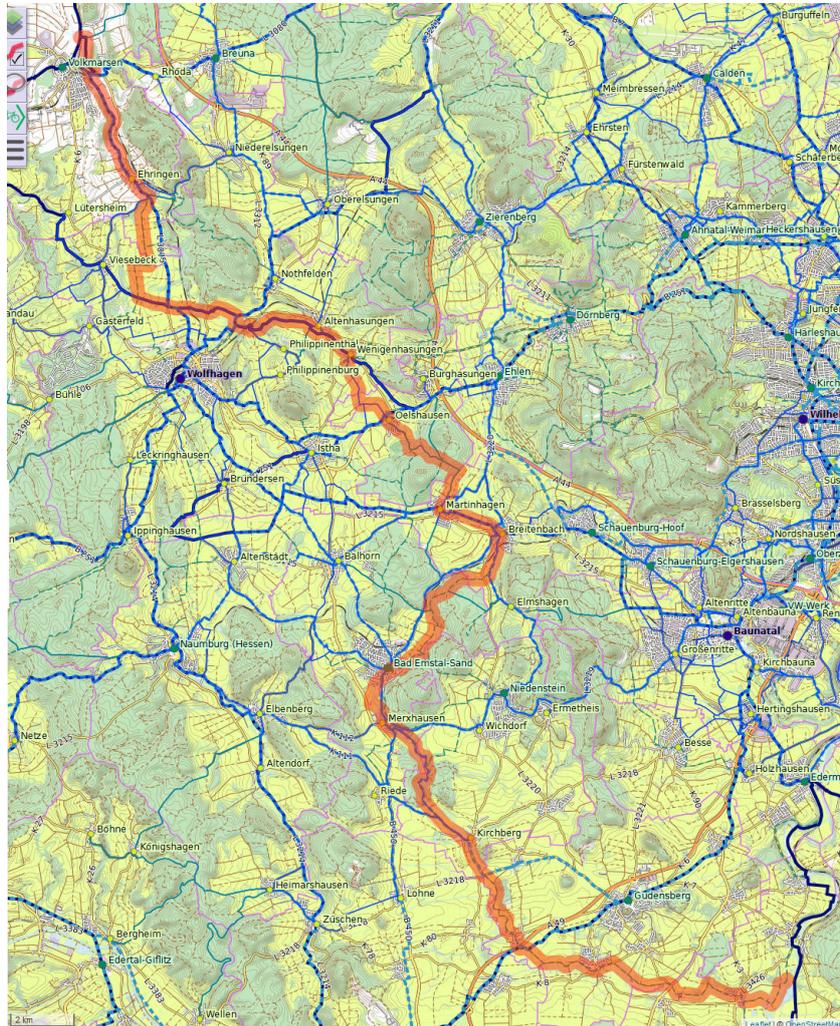


Abbildung 5.3 Verlauf Projektvorschlag Ems-Erpe-Radweg aus dem Digitalkonzept (dort unter den Radrouten abrufbar).

5.0.5 weitere Freizeitverbindungen

Von Elgershausen aus sind Freizeitverbindungen möglich, die in den Hohen Habichtswald führen, beispielsweise über die Siedlung Firnsbachtal, vorbei am Herbsthaus bis zur L 3298 „Ehler Straße“ / Herkules sowie südlich des Hirzsteins zur Zeche Marie (Brasselsberg), von Hoof aus über den ehemaligen Truppenübungsplatz (Ehlen) zum Hohen Gras / Essigberg sowie zu den Langenbergen, von Elmshagen aus zu den Langenbergen, nach Großenritte sowie nach Sand (entlang Falkenstein und Altenburg), von Martinhagen aus nach Itha, Oelshausen und Burghausungen an den Flanken des Wattenbergs.

Kapitel 6

Wegweisung

In der Gemeinde ist eine wegweisende Beschilderung für ein alltagstaugliches Radverkehrsnetz vorhanden. Es werden Zielwegweiser im Format 800 x 200 mm (Hauptwegweiser), Zwischenwegweiser im Format 300 x 300 mm und Einschubplaketten (mit den Routenlogos) im Format 100 x 100 mm verwendet. Die Wegweisung ist FGSV-konform.

Einzelne Wegweiser der lokalen Altbeschilderung sind noch zu finden.

Geplant ist ein integriertes Wegweisungssystem für den gesamten Landkreis. Bisher wurde das Projekt für einige Kommunen im Kasseler Umland realisiert.

Eine Radwegweisung für Routen des Freizeitverkehrs sind für den „Hessencourrierweg“ sowie den „Warmetalweg“ (Logo-Wegweisung im Format 200 x 200 mm) vorhanden, vereinzelt auch mit Zielwegweisern.

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 - 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 in 2017

Format, inhaltliche Ergänzungen und Abstimmung mit der Datenbank: Dirk Schmidt bis 2020

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

Auftraggeber

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

Auftragnehmer

Bis 09-2017: Planungsgemeinschaft Iba / Schmidt

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

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

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

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

(Fertigstellung des Projekts bis 2020)

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

Projektförderung durch die Sparkassenstiftung Landkreis Kassel