

Radverkehrskonzept für das Gebiet des Landkreises Kassel

Gemeindesteckbrief Wolfhagen



Ing.-Büro Schmidt
im Auftrag
des ADFC Kreisverband Kassel Stadt und Land e. V.
Projektlaufzeit 2014 bis 2018

Endstand Dokument: 4. Juni 2020

Gemeindesteckbrief Fortschreibung Stand:

6. März 2021

Inhaltsverzeichnis

1	Basisdaten	3
1.1	Ergänzungen Dokument nach Endstand 4. Juli 2020	3
1.2	Strukturdaten	4
1.3	Topografische und Geografische Lage	5
1.4	Verkehrsräumliche Lage	5
2	Bestandsaufnahme	6
3	Radverkehrsverbindungen innerhalb des Gemeindegebiets	9
3.1	In der Kernstadt	10
3.1.1	Nahmobilitätsverbindung Altstadttangente im Bereich des Mühlwasser / Stadtpark	10
3.1.2	Verbindung Bereich Quartier Teichhausstraße - Wilhelm-Filchner Schule	11
3.1.3	Verbindung Bereich Bahnhof / Quartier Ofenbergstraße - Quartier Kur- fürstenstraße / Wilhelm-Filchner Schule	12
3.1.4	Ideenstudie für bessere Nahmobilitätsverbindung im Bereich der Verbrau- chermärkte	13
3.1.5	Netzeinbindung Schulstandort Walter-Lübcke-Schule (ehem. Wilhelm-Filchner-Schule)	14
3.2	Anbindung der Ortsteile an die Kernstadt	15
3.2.1	Ortsverbindung nach Altenhasungen / Wenigenhasungen	15
3.2.2	Ortsverbindung nach Bründersen	16
3.2.3	Ortsverbindung nach Isthä	17
3.2.4	Ortsverbindung nach Nothfelden / Niederelsungen	18
3.2.5	Ortsverbindung nach Gasterfeld	18
3.2.6	Ortsverbindung nach Ippinghausen / Leckringhausen	18
3.2.7	Ortsverbindung nach Philippinenburg	18
3.2.8	Ortsverbindung nach Philippinenthal	18
3.2.9	Ortsverbindung nach Viesebeck	19
3.3	Weitere Ortsverbindungen	19
3.3.1	Ortsverbindungen Ippingen - Bründersen - Isthä	19
4	Radverkehrsverbindungen zu benachbarten Gemeinden / Regionen	20
4.1	Einbindung in das Grundnetz	21
4.1.1	Grundzentrenverbindung nach Bad Emstal-Sand	21
4.1.2	Grundzentrenverbindung nach Breuna	22
4.1.3	Grundzentrenverbindung nach Habichtswald-Ehlen	22
4.1.4	Grundzentrenverbindung nach Naumburg	22
4.1.5	Grundzentrenverbindung nach Zierenberg	23
4.1.6	Grundzentrenverbindung nach Schauenburg-Hoof	23
4.1.7	Grundzentrenverbindung nach Volkmarsen	24

4.1.8	Grundzentrenverbindung nach Twiste	24
4.1.9	Grundzentrenverbindung nach Waldeck-Sachsenhausen	24
4.2	Einbindung in das überregionale Mittelzentrennetz	25
4.2.1	Mittelzentren nach Bad Arolsen	26
4.2.2	Mittelzentrenverbindung Bad Arolsen - Kassel	26
4.2.3	Mittelzentrenverbindung nach Bad Wildungen	26
4.2.4	Mittelzentrenverbindung nach Baunatal	27
4.2.5	Mittelzentrenverbindung nach Fritzlar	27
4.2.6	Mittelzentrenverbindung nach Kassel / Vellmar	27
4.2.7	Mittelzentrenverbindung nach Korbach	27
4.2.8	Mittelzentrenverbindung Korbach - Baunatal	28
4.2.9	Mittelzentrenverbindung Korbach - Kassel / Vellmar	28
4.2.10	Mittelzentrenverbindung nach Warburg	28
5	Freizeit / Tourismus / Radrouten	29
5.1	Wolfhagen als radtouristischer Etappenort	29
5.2	Thema „vandalismussicheres Fahrradparken mit Lademöglichkeit in der Altstadt“	29
5.3	Thema „fehlende Infotafeln zum Radwegweisungsnetz“	30
5.3.1	Mögliche Standorte für Informationstafeln zum Radwegweisungsnetz an den Ortseingängen	30
5.4	Optimierung Hessischer Radfernweg R 4	31
5.5	Optimierung Kassel-Edersee-Radweg	32
5.6	Projektvorschlag Ems-Erpe-Radweg	33
5.7	Projektvorschlag Panoramaradweg Kassel - Korbach bzw. Edersee	34
6	Wegweisung	35
6.1	Stichwort „Radwegweisungsrouten auf stärker befahrenen Landstraßen“	38
6.1.1	weitere Unstimmigkeiten im Radwegweisungsnetz des Wolfhager Landes .	41
6.2	Exkurs: Lokale Rundtouren Bereich Wolfhagen	42
6.2.1	Radrundwege Wolfhagen W1 bis W4	42
6.2.2	Wolfhager Energieweg	43
6.2.3	Historischer Radrundweg Wolfhagen WH	43
6.2.4	Fazit lokale Rundtouren	43
7	Abkürzungsverzeichnis	44
8	Impressum	46

Kapitel 1

Basisdaten

Das Mittelzentrum Wolfhagen ist Zentrum der Region Wolfhager Land im Südwesten des Planungsraums. Durch seine historische Fachwerkalstadt verbunden mit einer landschaftlich schönen Lage ist Wolfhagen auch radtouristisch attraktiv.

Die potentielle Funktion der Kommune als radtouristischer Etappenort (Übernachtungsort) ist bisher noch nicht umfassend planerisch festgelegt worden. Neben diversen Verbesserungen im Hessischen Radfernweg R 4 könnte die Stadt auch mit weiteren Routen überregional noch besser an die großen Flussrouten angebunden werden. Dies wäre z. B. mit der Projektidee „Ems-Erpe-Radweg“ möglich.

1.1 Ergänzungen Dokument nach Endstand 4. Juli 2020

Aufgrund dieses bereits älteren HNA-Artikels noch folgende Ergänzungen:

- Anfang März 2021: Abschnitt zu Radwegweisungsrouten auf stärker befahrenen Landstraßen im Kapitel Wegweisung ergänzt.
- Anfang März 2021: Abschnitt Exkurs: Lokale Rundtouren Bereich Wolfhagen
- Sonst erstellt die Stadt Wolfhagen wohl mit Stand 03-2021 (nach dieser Notiz des Ortsbeirates Altenhasungen ein lokales Radverkehrskonzept (Netzfund und abgerufen 5.3.2021). Näheres zum Projekt „kommunales Radverkehrskonzept Wolfhagen“ ist Stand 03-2021 nicht bekannt. Mit diesem Nachtrag zum Thema „Radwegweisungsnetz“ ist dieser Gemeindesteckbrief dann auch abgeschlossen.

1.2 Strukturdaten

- **Einwohner:** etwa 13.200
- **Fläche:** 111,95 km²
- **Bevölkerungsdichte:** 118 EW pro km²
- **Regionale Raumstruktur:** Ordnungsraum, Mittelzentrum
- **Ortsteile:** Altenhasungen, Bründersen, Gasterfeld, Ippinghausen, Isthä, Leckringhausen, Niederelsungen, Nothfelden, Philippinenburg- und thal, Viesebeck, Wenigenhasungen
- **Zentraler Ortsteil:** Kernstadt Wolfhagen
- **Verwaltung:** Rathaus in der Kernstadt
- **Schulen:** Grundschule und weiterführende Schulen in der Kernstadt, je eine Grundschule in Wenigenhasungen und Ippinghausen.
- **Wirtschaft:** Pendlergemeinde aber auch eigener Gewerbestandort (Gewerbegebiet am Nordrand der Kernstadt, Gewerbegebiet Pommernkaserne, Gewerbegebiet A 44 Hiddeser Feld)
- **Versorgung / Einzelhandel:** in der Kernstadt
- **Bahnanschluss:** Anschluss an die Regionalbahnstrecke Kassel - Korbach (Kurahessenbahn): Regionalexpress und Regiotram in der Kernstadt, Regiotram im Ortsteil Altenhasungen
- **Meldeplattform Radverkehr:** ja
- **Mitgliedschaft AGNH:** ja

1.3 Topografische und Geografische Lage

Das Mittelzentrum liegt in der topografisch stark gegliederte Region des „Habichtswälder Berglandes“. Die zum Teil schroffe Kegelform vieler Erhebungen weist auch noch heute auf den vulkanischen Ursprung dieses Berglandes hin.

Westlich der „Hinterhabichtswälder Kuppen“ findet sich die offene, landwirtschaftlich genutzte Hochfläche der „Isthaebene, über die die Wasserscheide Eder – Diemel verläuft. Hier entspringt oberhalb Oelshausen die Erpe, deren Wasser nach Norden durch den „Altenhasunger Graben und die „Ehringer Senke“ in die Twiste fließt. Am Süden der „Ehringer Senke“ liegt die Kernstadt des Mittelzentrums Wolfhagen.

Hier findet sich die Altstadt auf einem Hügel in der Niederung des „Wolfhager Grabens“. Der westliche Siedlungsteil der Kernstadt findet sich auf dem Hügel des „Teichberges“. Der östliche Siedlungsteil der Kernstadt liegt am Westhang des „Ofenberges“.

Westlich der „Isthaebene“ liegt abgegrenzt durch den Hügelzug der Rauensteine der „Ippinghäuser Grund“. Hier trifft man bei der Ortschaft Ippinghausen auf die Elbe, die über Naumburg Richtung Süden zur Eder fließt. An der Ortschaft Ippinghausen liegt mit etwa 318 m Höhe die Wasserscheide Eder-Diemel recht niedrig. Westlich der Tallinie des Elbetals, „Ippinghäuser Grundes“ und der „Ehringer Senke“ schließen die Hügel/Bergzüge des „Langen Waldes“ und des „Alten Waldes“ das Stadtgebiet nach Westen hin ab.

Höchster Punkt im Stadtgebiet ist der markante Isthberg mit 523,1 m.

Der niedrigste Punkt findet sich mit etwa 220 m Höhe in der Talniederung der Erpe an der Gemeindegrenze zu Volkmarsen.

1.4 Verkehrsräumliche Lage

Die Kernstadt liegt etwa 23 km Luftlinie westlich des Oberzentrums Kassel. Durch die Kernstadt führt die B 450, die in Kombination mit der B 251 die Verkehrsbeziehung Bad Arolsen - Kassel herstellt. Durch die südlichen Ortsteile Ippinghausen und Bründerssen verläuft die B 251, die die Verkehrslinie Kassel - Korbach aufnimmt.

Nächste Autobahnanschlüsse sind die Anschlussstellen Breuna (Luftlinie 8 km nördlich der Kernstadt) und Zierenberg (Luftlinie 8 km östlich der Kernstadt) an der A 44.

Die Kernstadt besitzt einen Bahnhof an der Bahnstrecke Korbach - Kassel, der im Stundentakt von Zügen der Kurhessenbahn bedient wird. Die Fahrzeit zum nächsten Fernverkehrshalt in Kassel-Wilhelmshöhe beträgt rund 30 Minuten.

Im Wolfhagen Bahnhof endet ferner die Regiontramlinie 4, die stündlich Richtung Kassel fährt. Die Regiontramlinie 4 hält noch im Bahnhof des Ortsteils Altenhasungen.

Kapitel 2

Bestandsaufnahme

Vor allem im Alltagsverkehr ist der Gebrauch des Fahrrads gering. Laut Verkehrsentwicklungsplan Region Kassel 2030 liegt der Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr bei rund 4 % (modal split) für die Kasseler Umlandgemeinden.

Für den Rest des Landkreises liegen lokal keine detaillierten Zahlen vor. Aus Beobachtungen während der Vorortsaufnahme lässt sich jedoch überschlägig schließen, dass der Radverkehrsanteil im Wolfhager Land noch einmal signifikant niedriger ist als im Kasseler Umland. Der Radverkehrsanteil im Wolfhager Land dürfte überschlägig geschätzt zwischen 1 bis 2 Prozent, maximal 3 Prozent betragen.

Ein Radverkehrsnetz für das Fahrrad als Verkehrsmittel ist im Wolfhager Land im Prinzip nicht existent. So ist folglich auch die Fahrradnutzung vor allem im Alltag sehr gering.

Dabei bieten auch kleinstrukturierte ländliche Räume, wie das Wolfhager Land, durchaus gute Entwicklungsperspektiven für das Verkehrsmittel Fahrrad. Die Entfernungen beispielsweise sind mit 3 - 5 bzw bis zu 8 km zwischen der Kernstadt Wolfhagen und ihren Ortsteilen nicht länger als vergleichbare Weg in einer Großstadt zwischen den Stadtteilen.

Allerdings sind zwischen den Orten im Wolfhager Land für den Radverkehr meist nur ungeeignete, klassifizierte Straßen mit Tempo 100 vorhanden. Zum Teil gibt es noch Alternativrouten über Wirtschaftswege, die im Wolfhager Land allerdings meist nicht alltagstauglich ausgebaut sind. Aufgrund dieser Situation wird für Wegelängen, die Radtauglich sind hier in der Regel das KFZ eingesetzt.

Fehlen dagegen in der Großstadt Radwege an Hauptverkehrsstraßen, so hat man meist noch halbwegs brauchbare Alternativrouten, wie Nebenstraßen durch Tempo-30-Zonen oder Wege durch Parkanlagen oder Grünzüge.

Mit Stand Oktober 2019 wurde im Wolfhager Land die 2014-2016 geplante Radwegweisung realisiert. Aktive Bürger haben vor Ort festgestellt, dass viele der nun ausgeschilderten Routen Problemstellen aufweisen. Dazu fand im September 2019 eine Befahrung mit Stadt, Landkreis und den Aktiven aus Wolfhagen statt (vergleiche HNA-Artikel vom 2. Oktober 2019 Ausgeschildert: Radfahrer im Altkreis prüfen ihre Wege). Die Stadt Wolfhagen ist laut Artikel dabei, die wichtigsten Problemstellen zu verbessern. Dabei kann auch dieses Projekt helfen.

In den beiden folgenden Kapiteln wird auf die wichtigsten, nicht vorhandenen oder mangelhaften Verbindungen näher eingegangen.

Mit der neuen Radwegweisung wurden 2019 auch wieder lokale Rundtouren auf dem Radgebiet Wolfhagen per Logo (Einschubplakette) ausgewiesen. Leider besitzen diese sehr kurzen Touren den großen Nachteil, das sie im Prinzip alle nur auf dem Stadtgebiet Wohlhagen verlaufen. Ein wirklich attraktives, radtouristisches Halbtages und Tagesangebot stellen diese Touren leider nicht da (Weiteres dazu siehe auch Kapitel Freizeit / Tourismus / Radrouten).



Abbildung 2.1 Alternativroute zur stark und schnell befahrenen Bundesstraße B 450 zwischen Kernstadt und Isthia: kompletter Matschweg auf der potentiellen Ortsverbindung östlich der B 450 (WOH_85, Bild von 2015).



Abbildung 2.2 Ortsverbindung Altenhasungen - Wolfhagen: Zwischen Altenhasungen und Oleimühle gibt es ein ruhigeres Sträßchen. Allerdings mit Tempo 100 auf schmaler Fahrbahn. Hier wäre Tempo 30 auch außerorts per Verkehrszeichen wichtig (WOH_51). Ab Oleimühle fehlt eine brauchbare, verkehrsfreie Alternativstrecke Richtung Wolfhagen dann ganz.

Kapitel 3

Radverkehrsverbindungen innerhalb des Gemeindegebiets

Eine vollständige Aufarbeitung aller Maßnahmen im Detail auf lokaler Ebene im Detail kann dieses Radverkehrskonzept auf Kreisebene nicht leisten. Insbesondere innerorts in der kleinteiligen Kernstadt von Wolfhagen ist dies nicht möglich.

Hier wäre ein Nahmobilitätskonzept (integrierte Planung Fuß- und Radverkehr auf lokaler Ebene) bzw. alternativ ein Nahmobilitätscheck nach AGNH-Kriterien sinnvoll (Hintergrund siehe auch Handbuch „Nahmobilitäts-Check“ der AGNH). Insbesondere auch für die Förderung und bessere Sicherung des Fußverkehrs wäre dies wichtig. Soweit im Zusammenhang mit Radverkehrsrouten relevant, wurde der Fußverkehr am Rande natürlich mit berücksichtigt.

Für ein Radverkehrskonzept auf Kreisebene geht dieses Werk sowieso bereits sehr in die Tiefe. Zum Teil werden bei Kreisradverkehrskonzepten die Netzebene IV (Ortsnetz) und V (Lokalnetz) nicht mehr abgebildet. Es werden hier dann nur das Grundnetz (Netzebene III) sowie das Mittelzentrennetz (Netzebene II) betrachtet.

Ferne würde eine umfassende Erörterung aller Maßnahmen bezüglich Wolfhagen diesen Gemeindesteckbrief sprengen.

Eine Einzelmaßnahmenübersicht zu allen Ortsverbindungen kann der Karte im Digitalkonzept (www.rvk.lk-kassel.radinformation.de/karte.html) bzw. dem Maßnahmenkatalog zu Wolfhagen entnommen werden (www.rvk.lk-kassel.radinformation.de/downloads.html).

3.1 In der Kernstadt

3.1.1 Nahmobilitätsverbindung Altstadttangente im Bereich des Mühlwasser / Stadtpark

Auf dieser Strecke kann in Tallage die auf einem Hügel gelegene Altstadt umfahren werden.

Aktuell gibt es am Parkbereich eine Schotterdecke und zum Teil eine enge Wegstrecke im Park (hier aktuell reiner Gehweg) mit schmaler Fußgängerbrücke (WOH_101).

Asphaltdecke herstellen und im Parkbereich Route auf 3 m in Asphalt verbreitern. Brückenbauwerk über das Mühlwasser verbreitern (alternativ neue, reine Fahrradbrücke daneben errichten). Sofern dieser Lückenschluss mit anderen Maßnahmen realisiert wäre, sollte hierher der Hessische Radfernweg R 4 umgelegt werden.

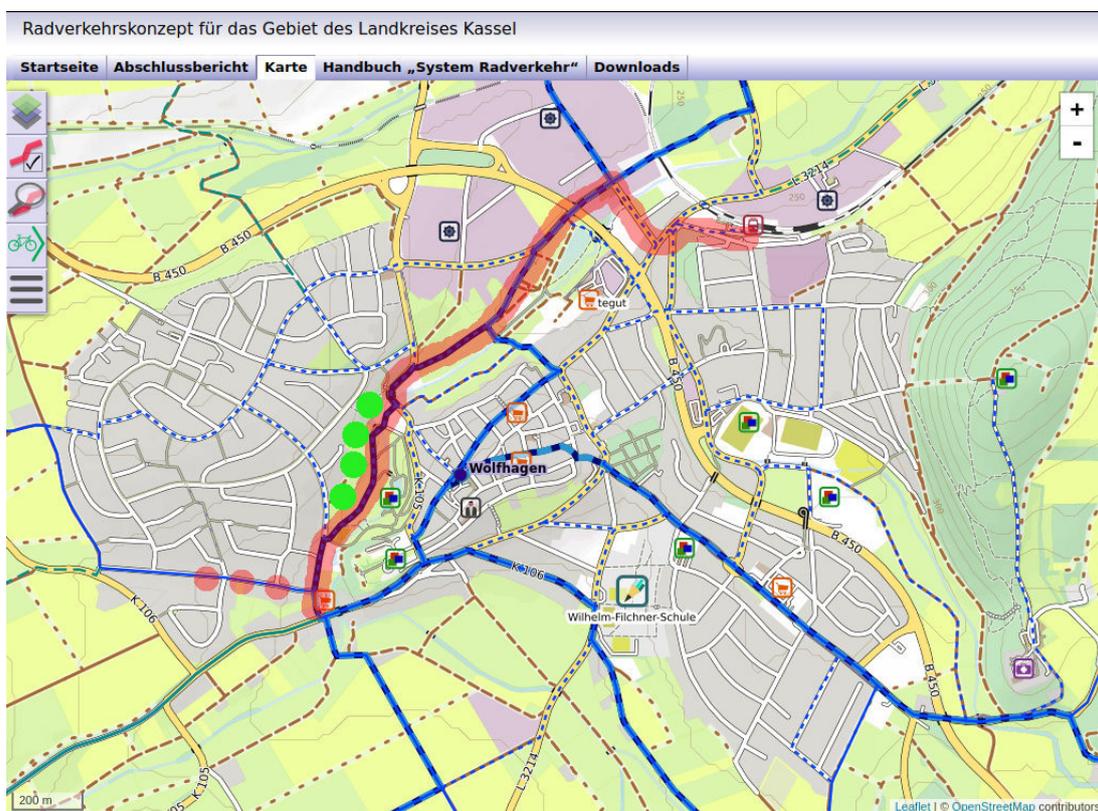


Abbildung 3.1 Radverkehrsnetz im Bereich Wolfhagen-Kernstadt: Kernstück der Ideenstudie ist eine bessere Strecke im grün gepunkteten Bereich im Stadtpark bei WOH_101)

3.1.2 Verbindung Bereich Quartier Teichhausstraße - Wilhelm-Filchner Schule

Wichtig wäre auf dieser für den Schülerradverkehr wichtigen Route Tempo 30 im Bereich Hans-Staden-Straße (WOH_138).

Im Bereich Buttlarstraße (K106) bei WOH_100: Für den allgemeinen Radverkehr nicht bedarfsgerechte und den Fußverkehr gefährdende Radverkehrführung im südlichen Seitenbereich der Straße als kombinierter Zweirichtungsradweg Zeichen 240.

Daher Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht. Für den Schülerverkehr Anordnung von Zeichen 239 (Gehweg) mit Zusatzzeichen 1022-10 (Radfahrer frei).

Sinnvoll wäre ferner die Anordnung von Tempo 30 in der Buttlarstraße. Anmerkung zum Tempo 30 auf klassifizierten Straßen: Trotz einer Lockerung der diesbezüglichen Regelungen im Sommer 2016 ist Tempo 30 per Beschilderung rein für die RV-Sicherung hier immer noch nicht möglich. Seit 2016 ist Tempo 30 nach StVO-VWV vor sozialen Einrichtungen mit direktem Zugang zur Straße wie Kindergärten, Schulen usw. zu den Öffnungszeiten möglich; Straßenlänge max. 300 m - alle Details der Regelung siehe StVO-VWV Abschnitt „Zu Zeichen 274 Zulässige Höchstgeschwindigkeit“. Eine fehlende allgemeine Sicherung für den RV auf einer klassifizierten Straße ist auch nach der 2016er Änderung immer noch kein Grund für Tempo 30. Die Maßnahme wurde daher als „Anmerkung“ einsortiert. Wichtig für die nachhaltige Einhaltung vom Tempo 30 wäre ferner die Akzeptanz der örtlichen Anwohner und Bevölkerung.

In wie weit die Buttlarstraße mittelfristig aufgrund der Bedeutung für den Schülerradverkehrs sogar ein Kandidat für eine Fahrradstraße ist, wäre zu prüfen. Aktuell steht einer Fahrradstraße auch die Widmung als Kreisstraße (?), angeblich laut Openstreetmap Kreisstraße K 106) entgegen.

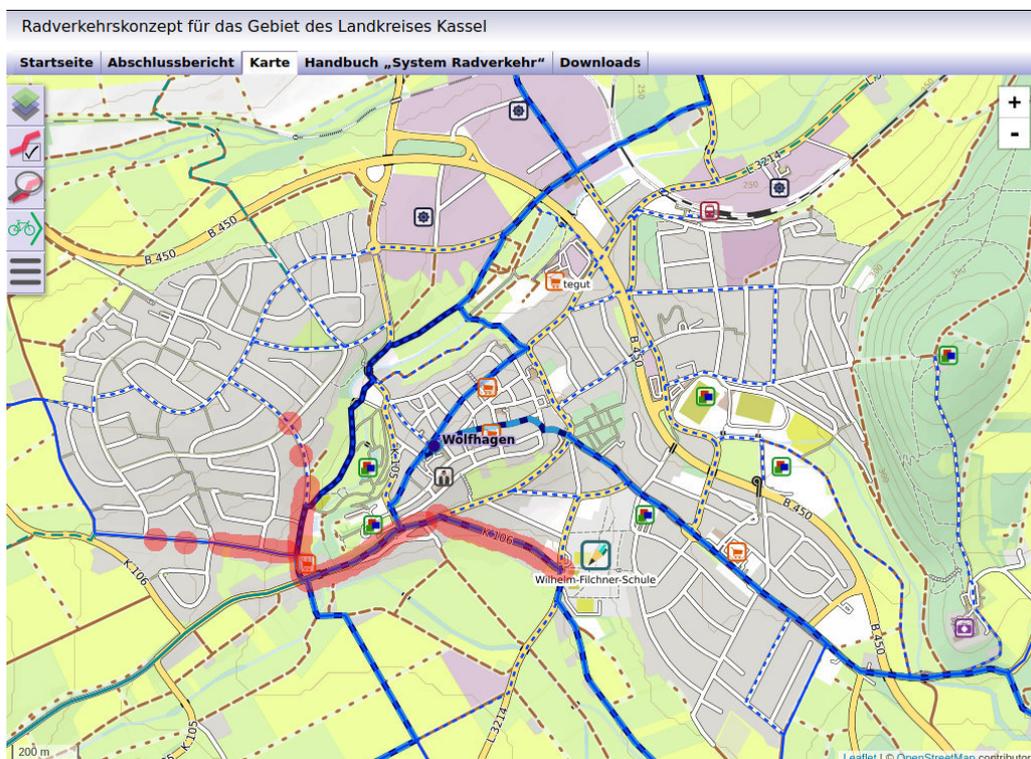


Abbildung 3.2 Radverkehrsnetz im Bereich Wolfhagen-Kernstadt. Die Route ist Rot hervorgehoben.)

3.1.3 Verbindung Bereich Bahnhof / Quartier Ofenbergstraße - Quartier Kurfürstenstraße / Wilhelm-Filchner Schule

Die Lynkerstraße im Bereich WOH_142, Querung B 450 stark belastete, innerörtliche Hauptstraße ohne Sicherung für den RV. die Fußgängerbrücken westlich (in Verlängerung Friedenstr. WOH_143) und östlich (Höhe Schwimbad) sind für den RV keine alternativen, da reine Gehbereiche. Von den Brückenmaßen her ist hier eine RV-Führung auch im Prinzip nicht möglich.

In wie weit bergwärts ein mindestens 1,5 m breiter Schutzstreifen abmarkiert werden kann, sollte geprüft werden (Fahrbahnbreite nicht bekannt, wahrscheinlich eher nicht möglich)

Sinnvoll wäre vor allem die Anordnung von Tempo 30 zur Teilsicherung für den RV (auch in Kombination mit evtl. Schutzstreifen bergwärts).

Anmerkung zum Thema „Tempo 30 auf Hauptstraßen“: Trotz einer Lockerung der diesbezüglichen Regelungen im Sommer 2016 ist Tempo 30 per Beschilderung rein für die RV-Sicherung hier immer noch nicht möglich. Seit 2016 ist Tempo 30 nach StVO-VWV vor sozialen Einrichtungen mit direktem Zugang zur Straße wie Kindergärten, Schulen usw. zu den Öffnungszeiten möglich; Straßenlänge max. 300 m - alle Details der Regelung siehe StVO-VWV Abschnitt „Zu Zeichen 274 Zulässige Höchstgeschwindigkeit“. Eine fehlende allgemeine Sicherung für den RV auf einer klassifizierten Straße ist auch nach der 2016er Änderung immer noch kein Grund für Tempo 30. Die Maßnahme wurde daher als „Anmerkung“ einsortiert. Wichtig für die nachhaltige Einhaltung vom Tempo 30 wäre ferner die Akzeptanz der örtlichen Anwohner und Bevölkerung.

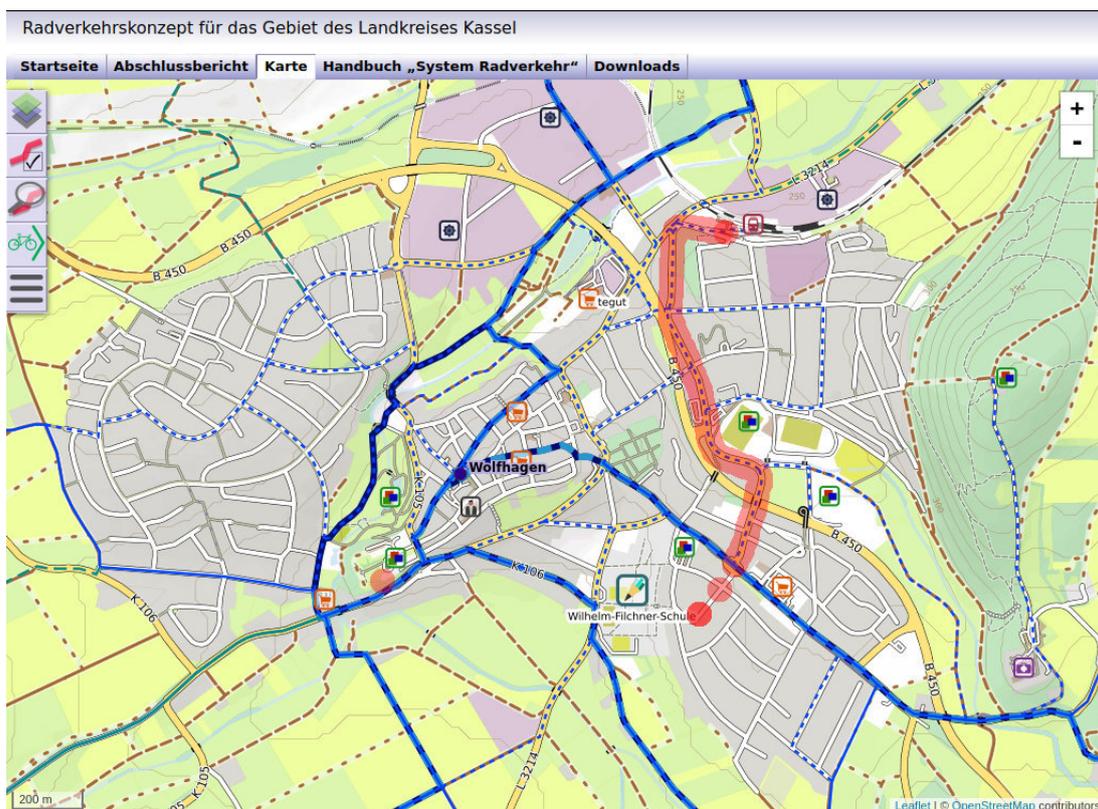


Abbildung 3.3 Radverkehrsnetz im Bereich Wolfhagen-Kernstadt: Die Route ist Rot hervorgehoben.

3.1.4 Ideenstudie für bessere Nahmobilitätsverbindung im Bereich der Verbrauchermärkte

Diese Ideenstudie basiert auf einer Idee des ehemaligen Autors Herbert Iba von 2017: Hier finden sich südwestlich der Bundesstraße Verbrauchermärkte. Idee ist es eine attraktivere Verbindung an die Märkte für den Rad- und Fußverkehr zu schaffen.

Die Strecke zwischen Siemensstraße und Ofenbergstraße ist im Bestand vorhanden, aber stark verbesserbar. An der Siemensstraße entstand übrigens bereits ein breiterer, kombinierter Geh- und Radweg.

Es müssten neue, breitere Wege (mindestens 2,5 m, besser 3 m Breite) geschaffen werden (WOH_122). Ferner müsste die vorhandene, ungesicherte Querung der B 450 Höhe Hermanstraße / Ofenbergstraße mit Ampel für RV und FV versehen werden (neue Ampel mit Bestandsanlage am Knoten Schützenstraße vertakten). Sinnvoll wäre eine Beleuchtung der neuen Route.

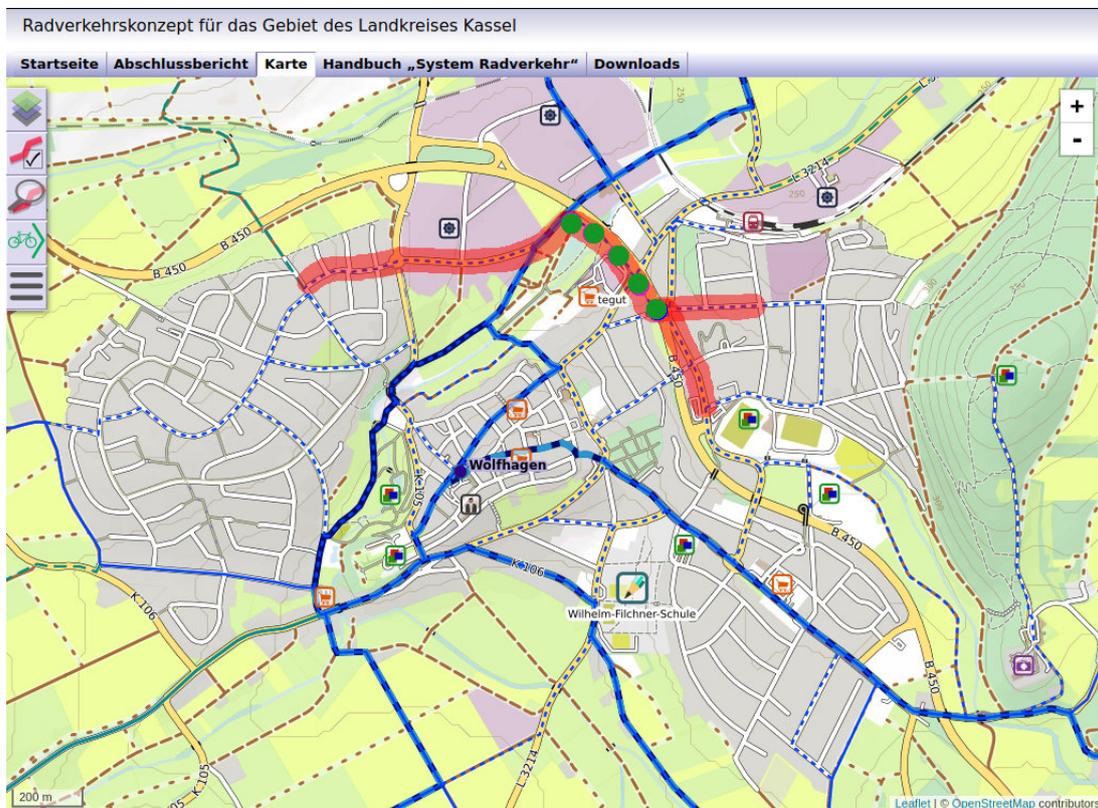


Abbildung 3.4 Radverkehrsnetz im Bereich Wolfhagen-Kernstadt: Kernstück der Ideenstudie ist eine bessere Strecke im grün gepunkteten Bereich bei WOH_122)

3.1.5 Netzeinbindung Schulstandort Walter-Lübcke-Schule (ehem. Wilhelm-Filchner-Schule)

Das Thema Schülerverkehre ist aufgrund des Projektumfangs kein Schwerpunktthema in diesem Konzept. Aber die Netzeinbindung von weiterführenden Schulen wurde natürlich im Rahmen der allgemeinen Zielplanung für das Radverkehrsnetz mit berücksichtigt.

Schon 2018 hat die Schule zum Beispiel an der dreiwöchigen Aktion Schulradeln Teilgenommen (siehe HNA-Artikel vom 21. September 2018: Umsatteln für den Schulweg - Wilhelm-Filchner-Schule, Stadt und Grüne wollen Begeisterung fürs Radeln wecken)

Im Jahr 2019 wurde im Landkreis Kassel ein Projekt des Landes Hessen zu Erarbeitung von Schülerradroutennetzen durchgeführt. Das Projekt wurde / wird im Planungsraum vom Büro LK Argus aus Kassel durchgeführt. Soweit bekannt wurden dazu auch Projekte vor Ort an der Wilhelm-Filchner Schule durchgeführt. Die Routen sollen nach Projektabschluss unter www.schuelerradrouten.de abrufbar gemacht werden. Weiteres im Detail ist nicht bekannt. Material zum Projekt:

- Pressemitteilung zum Projekt auf ivm-rheinmain.de
- HNA-Artikel vom 26. März 2019: Schüler geben Tipps für Radrouten-Netz
- Im Rahmen des Projekts wurde bei der IVM GmbH in Frankfurt zudem das „Fachzentrum Schulisches Mobilitätsmanagement“ eingerichtet (siehe www.besserzurschule.de).

3.2 Anbindung der Ortsteile an die Kernstadt

Im folgenden Abschnitt wird schwerpunktmäßig auf die radialen Verbindungen zwischen Kernstadt und den Ortsteilen eingegangen. Die Erörterung aller Ortsverbindungen im Stadtgebiet von Wolfhagen wurde den Rahmen dieser Ausarbeitung sprengen.

Eine umfassende Maßnahmenübersicht zu allen Ortsverbindungen kann der Karte im Digitalkonzept bzw. dem Maßnahmenkatalog zu Wolfhagen entnommen werden.

3.2.1 Ortsverbindung nach Altenhasungen / Wenigenhasungen

Altenhasungen liegt knapp 5 km nordöstlich der Stadt. Die Luftlinie führt über die Höhen des Festberges und Ofenberges.

Ein zweckmäßiger, ebener Routenkorridor führt über die Oleimühle:

Zwischen Altenhasungen und Oleimühle gibt es ein ruhigeres Sträßchen. Allerdings mit Tempo 100 auf schmaler Fahrbahn. Hier wäre Tempo 30 auch außerorts per Verkehrszeichen wichtig (WOH_51).

Ab Oleimühle keine brauchbare, verkehrsfreie Alternativstrecke Richtung Wolfhagen. Hier fehlt ein Stück straßenbegleitender Radweg (WOH_91) und im weiteren Verlauf könnte ein Wirtschaftsweg als sichere Alternativeroute zur sehr stark befahrenen Landstraße L 3214 ausgebaut werden (WOH_91).

3.2.2 Ortsverbindung nach Bründersen

Zwischen Bründersen und der Kernstadt verläuft die Kreisstraße K 107. Die gut ausgebaute und substanziell befahrene K 107 besitzt außerorts keine Sicherung für den Radverkehr.

Westlich der Kreisstraße bestehen als Alternative Wirtschaftswege. Diese besitzen allerdings auf knapp 1200 m einen groben Schotterbelag. Insbesondere für ungeübte und schwächere Radfahrende herrscht hier im Gefälle Sturzgefahr.

Die Route wird als Ersatz für eine straßenbegleitende Radverkehrsanlage im Korridor der K 107 genutzt. So können bestehende Wirtschaftswegestücke mit genutzt werden. Daher mittelfristig Herstellung einer sicher befahrbaren 3,5 m Breiten Asphaltdecke (WOH_23).

Auch die Anschlussroute in Richtung Kurfürstenstraße sollte mit einer Asphaltdecke hergerichtet werden (WOH_12).



Abbildung 3.5 Blickrichtung Wolfhagen: lose Schotterstrecke mit Erosionsrinnen im Gefälle bei WOH_23. Solche Oberflächenprobleme mit Sturzgefahr lassen sich im Gefälle nachhaltig nur mit Asphalt in den Griff bekommen.

Bis nördlich Bründersen besteht eine Routenbündelung mit der Kommunalverbindung nach Bad Emstal-Sand und der Regionalverbindung Wolfhagen-Baunatal.

Kurz vor Querung der K 107 nördlich Bründersen zweigt die Ortsverbindung Richtung Dorf nach Süden ab. Hier besteht auf einer Schotterstrecke ebenfalls noch Ausbaubedarf (WOH_124).

Westlich des Graner Berges besteht aus der Kernstadt eine zweite Ortsverbindung nach Bründersen. Diese stellt aus dem westlichen Teil der Kernstadt eine direkte Verbindung in den Ortsteil her. Langfristig sollte bei WOH_17 eine Asphaltdecke hergestellt werden.

3.2.3 Ortsverbindung nach Isthia

Isthia liegt etwa 5 km südwestlich der Stadt. Auf der Verbindung sind etwa 70 Höhenmeter zu überwinden. Dies stellt für den Alltagsradverkehr per Pedelec auf guter Oberfläche kein größeres Hindernis mehr da.

Die hier verlaufende B 450 ohne Radverkehrsanlagen ist sehr stark befahren und für den RV gefährlich. Durchschnittlich tägliche Verkehrsmenge (DTV) hier nach Verkehrsmengenkarte 2015: 9388 / 521.

Nördlich der Bundesstraße besteht ein Alternativroute über Wirtschaftsweg, die als Radwegweisungsrouten ausgeschildert werden. Mit Stand 2014 /2015 war die Strecke je nach Witterung eigentlich höchstens für Mountainbikes durchgehend nutzbar (siehe auch Abbildung Kapitel Bestandsaufnahme bei WOH_85).

Als Sofortmaßnahme wäre vom allem der rund 500 m lange Bereich WOH_85 mit einer radtauglichen Schotterdecke zu versehen. Zweite Priorität hat der Steilere Bereich der Verbindung bei WOH_8 (ebenfalls knapp 500 m). Hier fanden sich 2014 / 2015 Erosionsrinnen im Schotterbereich. Dieses Problem lässt sich nachhaltig nur mit Asphalt in den Griff bekommen.

Mittelfristig sollte die gesamte Verbindung komplett asphaltiert werden (WOH_84).



Abbildung 3.6 Blickrichtung Isthia: Schotterstrecke mit Erosionsrinne vorne links bei WOH_8. Solche Oberflächenprobleme mit Sturzgefahr lassen sich im Gefälle nachhaltig nur mit Asphalt in den Griff bekommen.

3.2.4 Ortsverbindung nach Nothfelden / Niederelsungen

Die beiden Ortsteile liegen nördlich der Kernstadt: Nothfelden (4 km) und Niederelsungen (7 km).

Zwischen Nothfelden und Wolfhagen für den RV gefährliche, stark befahrene Landstraße außerorts. Hier fehlt eine Radverkehrsanlage (Maßnahmen, WOH_91, WOH_92 und WOH_97).

Zwischen Nothfelden und Niederelsungen fehlt ebenfalls eine sichere Alltagsverbindung (WOH_19).

3.2.5 Ortsverbindung nach Gasterfeld

Gasterfeld liegt etwa 3 km Luftlinie nordwestlich von Wolfhagen. Der Ortsteil ist über zwei Routen an die Kernstadt angebunden. Bei Strecken sind Teil des Radwegweisungsnetzes.

Die Hauptverbindung südlich der B 450 ist auf Wirtschaftswegen bereits vollständig asphaltiert.

Nördlich der B 450 gibt es auf Wirtschaftswegen eine Nebenverbindung, die den Bereich Gewerbegebiet Wolfhagen-Nord / Bahnhof Wolfhagen an Gasterfeld anbindet.

Hier sollte langfristig der Schotterbereich bis WOH_55 noch asphaltiert werden.

3.2.6 Ortsverbindung nach Ippinghausen / Leckringhausen

Ippinghausen liegt rund 5 km südlich der Kernstadt. Im Korridor verläuft die stärker befahrene Landstraße L 3214, die vor allem für den schwächeren Radverkehr wie z. B. Familien, komplett ungeeignet ist. Westlich der Landstraße verläuft im Verbindungskorridor der Hessische Radfernweg R4, der keinen alltagstauglichen bzw. familientauglichen Ausbau besitzt. Größere Schotterdecken und zum Teil verlorene Höhenmeter auf Schotterdecken Höhe Leckringhausen prägen diese Route.

Mit einer knapp 500 m langen Neubaustrecke in Tallage (siehe WOH_10) Höhe Leckringhausen als Schlüsselmaßnahme könnte der R 4 mittelfristig in eine sichere, alltagstaugliche Ortsverbindung verwandelt werden. Weitere zu asphaltierende Abschnitte wären die Maßnahmen WOH_11 (1000 m) und WOH_76 (650 m).

Falls die direkte Neubaustrecke WOH_10 in Tallage nicht umsetzbar ist, sollte natürlich die hügelige, kurvige Bestandsstrecke des R 4 ebenfalls ausgebaut werden (siehe Anmerkung WOH_161).

Vor dem Ortseingang Ippinghausen fehlt entlang der L 3214 bei WOH_13 dann noch ein rund 500 m langer, straßenbegleitender Nahmobilitätsweg.

3.2.7 Ortsverbindung nach Philippinenburg

Philippinenburg liegt etwa 3 km Luftlinie östlich von Wolfhagen. Außerorts fährt man heute auf einer zum Teil kurvigen, substanziell befahrenen Kreisstraße.

Daher langfristig Herstellung einer straßenbegleitenden Radverkehrsanlage für den schwächeren Radverkehr und die Nahmobilität zu Fuß (WOH_129).

3.2.8 Ortsverbindung nach Philippinenthal

Philippinenthal liegt etwa 3 km Luftlinie östlich von Wolfhagen.

Die Wunschlinienverbindung führt über den Höhenzug des Ofenberges. Die alltagsroute führt topografisch günstiger über die Oleimühle.

Hier fehlenden im Bereich der Landesstraße sichere Wege (WOH_91 und WOH_97).



Abbildung 3.7 Blickrichtung Wolfhagen: Beginn der Neubautrasse WOH_10 oben von Ippinghausen aus kommend.

3.2.9 Ortsverbindung nach Viesebeck

Viesebeck findet sich etwa 6 km Luftlinie nordwestlich von Wolfhagen.

Es bestehen von Wolfhagen aus zwei Routen in den Ortsteil:

Auf der Strecke über Gasterfeld fehlt zwischen Viesebeck und Gasterfeld entlang der K 92 eine Nahmobilitätsverbindung (siehe WOH_125 und auch WOH_126).

Die zweite Strecke führt aus dem Bereich Gewerbegebiet Wolfhagen-Nord / Bahnhof Wolfhagen nach Gasterfeld. Hier fehlt bei WOH_64 eine Asphaltdecke.

3.3 Weitere Ortsverbindungen

3.3.1 Ortsverbindungen Ippingen - Bründersen - Isth

Die drei Ortsteile werden durch die stark befahrene B 251 verbunden. Eine Sicherung des Radverkehrs ist nicht vorhanden.

Es für die sichere Radverkehrsführung sind entsprechende Wege notwendig (siehe ua. WOH_4, WOH_15 und WOH_28).

Innerorts von Bründersen gibt es übrigens für den Fußverkehr noch nicht mal eine Querungshilfe wie Zebrastreifen oder Ampel.

Kapitel 4

Radverkehrsverbindungen zu benachbarten Gemeinden / Regionen

Im folgenden Kapitel wird schwerpunktmäßig auf die übergeordneten Verbindungen ab Wolfhagen im Grund- und Mittelzentrennetz eingegangen. Die Erörterung des kompletten Netzes inklusive aller gemeindeübergreifenden Ortsverbindungen wurde den Rahmen dieser Ausarbeitung sprengen.

Für weitere Informationen 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.

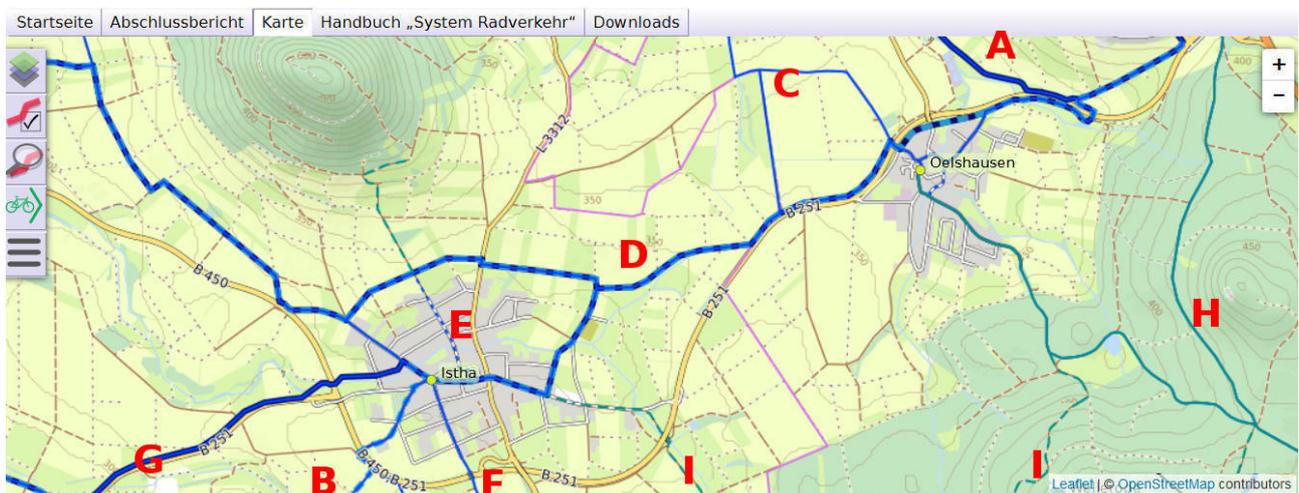


Abbildung 4.1 Beispiele Netzkategorien im Digitalkonzept: Die Kategorien II, III und IV werden grafisch gestuft angezeigt. **A** = reine Mittelzentrumsverbindung der Kategorie II; **B** = Grundzentrumsverbindung der Kategorie III überlagert mit einer Ortsverbindung der Kategorie IV; **C** = einzelne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

4.1 Einbindung in das Grundnetz

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

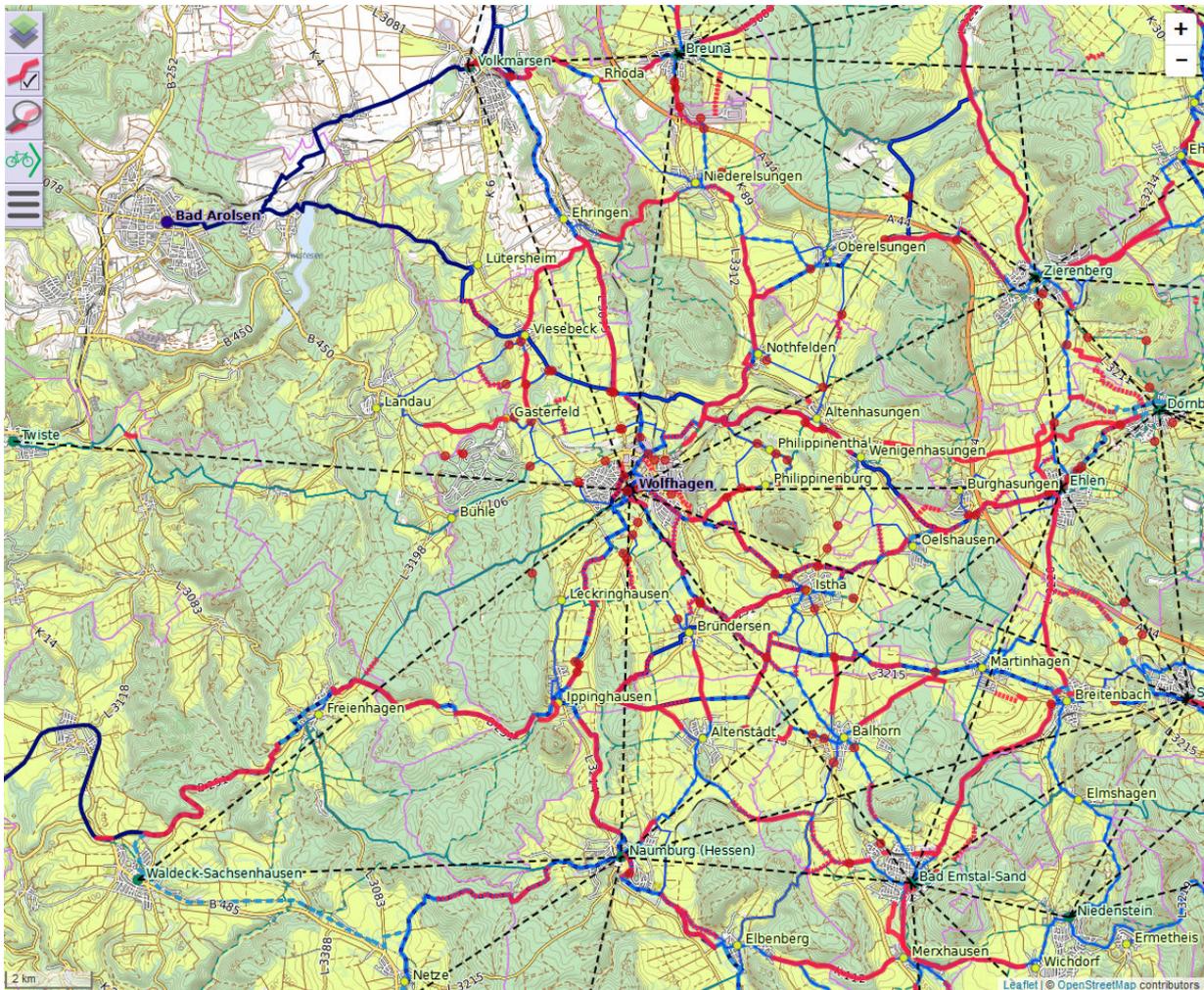


Abbildung 4.2 Auszug aus dem Digitalkonzept: Wunschliniennetz Kategorie III für Wolfhagen: Dargestellt sind die realen Verbindungen im Netz.

4.1.1 Grundzentrenverbindung nach Bad Emstal-Sand

Bad Emstal-Sand liegt 11 km Luftlinie südwestlich der Kernstadt Wolfhagen.

Die Grundzentrenverbindung führt östlich Brundersen auf direkten Weg via Balhorn nach Sand. Mit Routenausbau würde sich hier auch eine attraktive radtouristische Ausflugsroute ergeben:

Zwischen Kernstadt und Brundersen fehlt mittelfristig bei WOH_23 auf der groben Schotterdecke im Gefälle eine sicher fahrbare Asphaltdecke. Langfristig sollte auch die ebenere Schotterstrecke WOH_30 nordöstlich Brundersen asphaltiert werden.

Knackpunkt der Route ist vor allem der folgende, gut einen Kilometer lange Erd- und Grasweg südlich Brundersen auf die „Isthäer Höhe“ (siehe WOH_27).

4.1.2 Grundzentrenverbindung nach Breuna

10 km nördlich der Kernstadt findet sich Breuna. Die Grundzentrenverbindung ist bis Niederelungen mit Ortsverbindung Kernstadt - Niederelungen identisch. Es fehlen hier auf längeren Abschnitten Neu- und Ausbaustrecken (u. a. WOH_97, WOH_91, WOH_92 und WOH_19).

4.1.3 Grundzentrenverbindung nach Habichtswald-Ehlen

Die Wunschlinie der 10 km langen Grundzentrenverbindung Habichtswald-Ehlen führt über bewegte Topografie am Ofenberg und Burghasunger Berg.

Die Grundzentrenverbindung

folgt daher dem Verkehrskorridor der Bundesstraße B 450 / B 251 in Routenbündelung mit den Ortsverbindungen. Hier besteht erheblicher Investitionsbedarf. Ziel der Routenführung bei den Ortsverbindungen war es, das außerorts die Bundesstraßen nicht ebenerdig gequert werden müssen (Maßnahmen siehe Digitalkonzept).

4.1.4 Grundzentrenverbindung nach Naumburg

Die historische Altstadt von Naumburg findet sich etwa 9 km Luftlinie südlich Wolfhagen.

Im Radwegweisungsnetz existiert eine Route über die Naumburger Warte, die sogar fast ideal der Wunschlinie folgt. Diese Strecke führt allerdings abseits der Ortsverbindungen für den Alltagsradverkehr. Deshalb wurde diese landschaftlich attraktive Verbindung als reine Freizeitverbindung eingestuft (ohne Ausbaubedarf).

Die Alltagsstrecke führt in Routenbündelung mit den Ortsverbindungen nach Naumburg.

Zwischen Wolfhagen und Ippinghausen besteht Ausbaubedarf auf dem hessischen Radfernweg R 4 (Maßnahmen siehe Abschnitt zur Ortsverbindung bzw. siehe Digitalkonzept).

Zwischen Ippinghausen und Naumburg wurde die Alltagsstrecke dagegen 2017 aufgrund des Wunsches von Autor Herbert Iba an die stärker befahrene Landstraße gelegt. Die R-4-Trasse wird seiner Meinung nach für den Alltagsradverkehr als nicht zielführend angesehen, da Führung im Forst (soziale Sicherheit und schattige Waldlage mit längerer „Glätteperiode“ im Winter. So schlägt Autor Herbert Iba den Bau einer neuen Radverkehrsverbindung außerhalb des Forstes östlich näher zu Landesstraße hin (siehe NAU_15). Im Bereich des steilen Hügel weicht die Trasse nach Osten von der L 3214 ab, um Höhenmeter einzusparen.

Fachsicht Autor Dirk Schmidt in Anmerkung NAU_30 dazu: Mit gutem Ausbaustandard (3,5 m breite Asphaltdecke) kann die Strecke durchaus als Ersatz für eine straßenbegleitende Radverkehrsanlage an der L 3214 dienen (Wunsch Autor Herbert Iba NAU_15). Die von Autor Herbert Iba angeführten Argumente gegen eine Alltagsstrecke auf dem R 4 im Forst gelten zwar, allerdings sieht Autor Dirk Schmidt diese als nicht so dramatisch negativ in den Auswirkungen an. Von der Wunschlinie und Topografie her liegt die Bestandsstrecke des R 4 im Forst sowieso näher an der Ideallinie Naumburg-Zentrum - Wolfhagen-Zentrum. Ab WOH_67 (hier Sicherung der Querung sinnvoll) besteht bereits heute ein gut ausgebauter Asphaltweg entlang der B 251 nach Ippinghausen hinein.

4.1.5 Grundzentrenverbindung nach Zierenberg

Zierenberg findet sich rund 10 km Luftlinie nordwestlich von Wolfhagen. In diese Linie liegt der Große Bärenberg.

Diese Grundzentrenverbindung führt daher im Korridor bestehender Landesstraßen über Nothfelden, Oberelsungen nördlich um den Bärenberg herum.

Lückenschlüsse bestehen auf der viel befahrenen Landesstraße zwischen Wolfhagen und Nothfelden (u. a. WOH_92 und WOH_97) und im weiteren Verlauf zwischen Nothfelden und Oberelsungen (WOH_19 und WOH_20).

Auf Zierenberger Gebiet fehlt zwischen Oberelsungen und Zierenberg wiederum eine straßenbegleitende Radverkehrsanlage.

4.1.6 Grundzentrenverbindung nach Schauenburg-Hoof

Schauenburg-Hoof liegt 13 km südöstlich der Kernstadt Wolfhagen.

Die Verbindung führt in Routenbündelung mit der Grundzentrenverbindung nach Bad Emstal-Sand bis auf die Höhe südlich Isthä (hier oben teilen sich beide Steecken). Über Martinhagen und Breitenbach wird schließlich Hoof erreicht.

Aufbaubedarf besteht u. a. bei WOH_23, WOH_27 und WOH_78.

Auf der gesamten Route gibt es ferner eine Routenbündelung mit der Städteverbindung zwischen den Mittelzentren Wolfhagen und Baunatal.



Abbildung 4.3 Ein wichtiger Lückenschluss ist die 650 m lange Strecke WOH_78 auf der Ortsverbindung Isthä - Martinhagen. Hier fehlt eine alltagstaugliche Asphaltstrecke. Mit Stand 11-2020 ist hier für 2021 / 2022 ein Ausbau vorgesehen (HNA-Artikel 21.11.2020: „Stadt Wolfhagen bezieht Radfahrer in Arbeitsgruppe mehr mit ein“).

4.1.7 Grundzentrenverbindung nach Volkmarsen

Das Grundzentrum Volkmarsen liegt etwa 10 km nördlich von Wolfhagen.

Im Abschnitt Wolfhagen - Ehringen besitzt die stark und schnell befahrene Landesstraße L 3075 keine Sicherung des Radverkehrs: Durchschnittlich tägliche Verkehrsmenge (DTV) nach Verkehrsmengenkarte 2010 3686 / 461, DTV 2015 zwischen Wolfhagen und Volkmarsen: 2600 (davon 7,4 % Schwerverkehrsanteil). Es besteht hier im Verbindungskorridor auch keine taugliche Alternativroute auf ausgebauten Wirtschaftswegen, wie sie zwischen Ehringen und Volkmarsen bereits besteht.

Die bestehenden Wirtschaftswege zwischen Ehringen und Wolfhagen westlich der L 3075 erfüllen vom Verlauf her nicht die Anforderungen an eine direkt zu führende Alltagsroute.

Daher langfristig Bau einer insgesamt 3,8 km langen, straßenbegleitenden Radverkehrsanlage mit 2,5 m Breite östlich der Landesstraße (Maßnahmen WOH_56 und VOLK_7).

Südlich der Ortsverbindung Viesebeck - Altenhasungen können Wirtschaftswege sinnvoll in die Kommunalverbindung eingebunden werden. Auf 500 m fehlt hier langfristig noch eine Asphaltdecke (WOH_64).

4.1.8 Grundzentrenverbindung nach Twiste

Der Hauptort der Landgemeinde Twistetal findet sich rund 15 km westlich Wolfhagen im Kreis Waldeck-Frankenberg.

Für den Alltagsradverkehr hat diese Verbindung aufgrund ihrer bewegten Topografie und der Strecken von bereits 15 km keine große Bedeutung.

Daher wurde die Verbindung nur als freizeitoriente Kommunalverbindung eingestuft.

Für den Radtourismus ist die Verbindung dagegen in der Fläche durchaus relevant. Tourenradtaugliche Schotteroberflächen, die sich aktuell im Bestand finden, sind hier ausreichend.

4.1.9 Grundzentrenverbindung nach Waldeck-Sachsenhausen

Waldeck-Sachsenhausen liegt rund 15 km Luftlinie südwestlich der Kernstadt.

Aufgrund der Topografie und der Lage bestehender Verkehrslinien wurde die vor allem radtouristisch relevante Verbindung über Ippinghausen (Ziel Weidelsburg) und Freienhagen nach Korbach geführt.

Zwischen Wolfhagen und Ippinghausen nutzt die Verbindung den auszubauenden R 4 (siehe u. a. WOH_10, WOH_11 und WOH_76).

Zwischen Ippinghausen geht es im Bereich der B 251 über Freienhagen nach Waldeck-Sachsenhausen. Hier fehlen entlang der stark befahrenen Bundesstraße Radverkehrsanlagen (u. a. bei WOH_14, WAL_5, WAL_3 sowie WAL_2).

In Sachsenhausen besteht Anschluss an den gut ausgebauten Ederseebahn-Radweg.

4.2 Einbindung in das überregionale Mittelzentrennetz

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

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

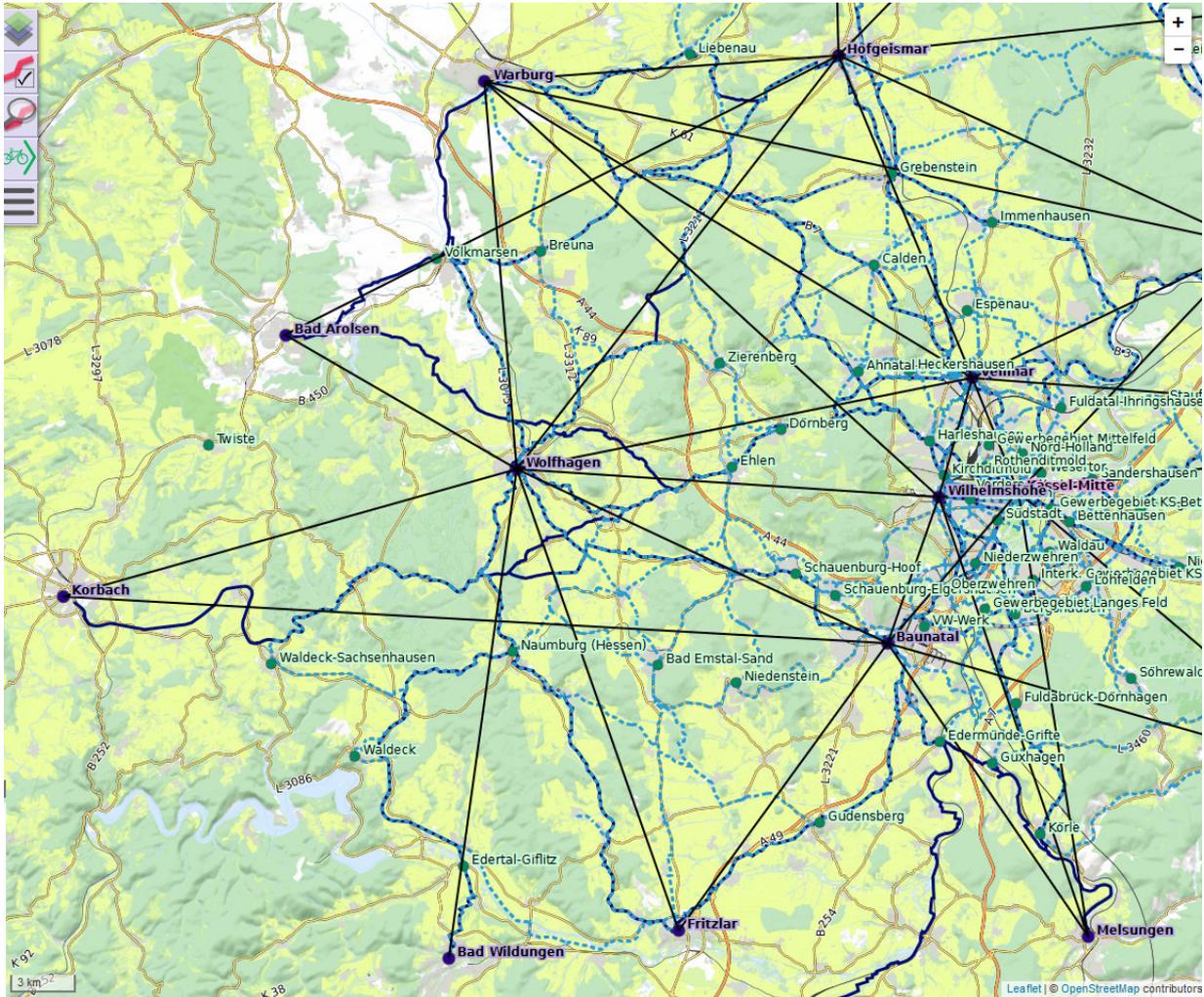


Abbildung 4.4 Auszug aus dem Digitalkonzept: Wunschliniennetz Kategorie II für Wolfhagen: Dargestellt sind die realen Verbindungen im Regionalnetz (blau-schwarze Linien) und das Grundnetz (oliv-blau gestrichelt)

4.2.1 Mittelzentren nach Bad Arolsen

Bad Arolsen findet sich 12 km nordwestlich der Kernstadt. Das Gelände zwischen den beiden Mittelzentren ist topografisch sehr bewegt. Dazu verläuft die Verbindung gegen die Geografie.

Die Mittelzentrenverbindung wurde von der Kernstadt über Viesebeck, Lütersheim, Sperrmauer Twistese und Wetterburg nach Bad Arolsen geführt. Diese Verbindung ist heute bereits auf serkehrsfreien bzw. -armen Wegen fahrbar. Auf der Ortsverbindung Viesebeck - Lütersheim besteht Ausbaubedarf (WOH_43). Ferner sollte auf Bad Arolser Gebiet die Schotterstrecke zwischen Parkplatz Sperrmauer und Waldfrieden asphaltiert werden (Gefällestrecke bei BA-DA_1)

Alternativ wäre es auch möglich die Verbindung entlang der Bundesstraße via Landau zu führen. Tendenziell weist dies Verbindung eher mehr Höhenmeter auf (eine genaue Bilanz wurde allerdings nicht erstellt.) Das bedeutend größere Problem ist hier aber die komplett fehlende Radinfrastruktur entlang der stark befahrenen B 450 (zwischen Gasterfeld und Bad Arolsen auf etwa 10 km). Bei dieser Variante sind also größere Investitionen erforderlich.

In Anbetracht der knappen Mittel für den Radverkehr macht erst einmal eine Ertüchtigung der Verbindung via Lütersheim Sinn. Für die Anbindung von Landau an Bad Arolsen bzw. Wolfhagen ist hier allerdings langfristig trotzdem eine straßenbegleitende Radverkehrsanlage erforderlich.

4.2.2 Mittelzentrenverbindung Bad Arolsen - Kassel

Hierbei handelt es sich um eine Tangentialverbindung, die nördlich der Kernstadt verläuft.

Von Bad Arolsen kommend ist die Verbindung bis nördlich Wolfhagen mit der bereits erörterten Regionalverbindung Bad Arolsen - Wolfhagen deckungsgleich. Die Tangentiale führt über Ehringen, Oleimühle (Lückenschluss WOH_92 an der L 3214), Altenhasungen, Wenigenhasungen bis südlich Burghasungen (Ausbaustrecke ZIE_16). Hier trifft die Tangente auf die Regionalverbindung Korbach / Wolfhagen - Kassel im Korridor der B 251.

Im weiteren Routenverlauf via Ehlen und Dörnberg nach Kassel bestehen mehrere längere Routenlücken.

4.2.3 Mittelzentrenverbindung nach Bad Wildungen

Die überregionale Verbindung zwischen den Mittelzentren Wolfhagen und Bad Wildungen ist vor allem für zielorientiert fahrende Radwanderer interessant. Daher wurde die Verbindung nicht via Züschen und Wellen nach Bad Wildungen geführt, sondern über den attraktiveren und in großen Teilen bereits vorhandenen Edersee-Bahnradweg.

Bis Naumburg wird die auszubauende Grundzentrenverbindung Wolfhagen - Naumburg genutzt. Dann geht über den Kamm nach Netze. Bis südlich Buhlen wird der vorhandene Edersee-Bahnradweg genutzt.

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

4.2.4 Mittelzentrenverbindung nach Baunatal

Die Strecke führt auf direktem Weg östlich Bründersen vorbei auf die Isthauer Höhe (in Routenbündelung mit der Grundzentrenverbindung nach Bad Emstal-Sand und weiteren Ortsverbindungen).

Über Martinhagen, Hoof und Elgershausen wird schließlich Baunatal erreicht.

Wichtige Lückenschlüsse bzw. vordringliche Ausbaustrecken auf Wolfhager Gemarkung sind unter anderem WOH_27 und WOH_78.

4.2.5 Mittelzentrenverbindung nach Fritzlar

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

Bis Naumburg wird die auszubauende Grundzentrenverbindung Wolfhagen - Naumburg genutzt. Dann geht es durch das Elbetal Richtung Fritzlar. Auch südlich Naumburg fehlen zum Teil sichere Strecken (NAU_3 oder NAU_4 nördlich Elbenberg und NAU_8, NAU_9 sowie FRIT_14 zwischen Altendorf und Züschen)

4.2.6 Mittelzentrenverbindung nach Kassel / Vellmar

Diese topografisch bewegte Städteverbindung führt im Korridor der stark befahrenen Bundesstraßen 450 und 251 über Isthau, Oelshausen, Burghasungen, Ehlen und Dörnberg nach Kassel bzw. Vellmar.

Im Bereich der Ortsverbindungen fehlen meistens sichere Angebote für den Radverkehr (Maßnahmen siehe Karte im Digitalkonzept).

4.2.7 Mittelzentrenverbindung nach Korbach

Korbach findet sich rund 22 km Luftlinie westlich der Kernstadt.

Aufgrund der Topografie und der Lage bestehender Verkehrslinien wurde die vor allem radtouristisch relevante Verbindung über Ippinghausen (Ziel Weidelsburg) und Freienhagen nach Korbach geführt.

Zwischen Wolfhagen und Ippinghausen nutzt die Verbindung den auszubauenden R 4 (siehe u. a. WOH_10, WOH_11 und WOH_76).

Zwischen Ippinghausen geht es im Bereich der B 251 über Freienhagen nach Waldeck-Sachsenhausen. Hier fehlen entlang der stark befahrenen Bundesstraße Radverkehrsanlagen (u. a. bei WOH_14, WAL_5, WAL_3 sowie WAL_2).

Ab Sachsenhausen steht als verkehrsfreie Alternative bereits der gut ausgebaute Ederseebahn-Radweg zur Verfügung.

4.2.8 Mittelzentrenverbindung Korbach - Baunatal

Die Mittelzentrenverbindung tangiert auf der „Isthaer Höhe“ südlich Bründersen und Isthä die Wolfhager Gemarkung. Es fehlen insbesondere entlang der stark befahrenen B 251 Radverkehrsanlagen.

Von Korbach kommend wird bis nördlich Waldeck-Sachsenhausen der gut ausgebaute Edersee-Bahnradweg genutzt. Aber hier geht es entlang der B 251 (fehlende RVA) über Freienhagen nach Ippinghausen.

Östlich Ippinghausen geht es abseits des KFZ-Verkehrs über die „Isthaer Höhe“ Richtung Schauenburg-Martinshagen (mehrere Ausbaustrecken: WOH_79, WOH_82 und WOH_78).

Via Schauenburg-Hoof wird schließlich Baunatal erreicht.

4.2.9 Mittelzentrenverbindung Korbach - Kassel / Vellmar

Die Mittelzentrenverbindung Korbach - Kassel verläuft im Korridor der Bundesstraße B 251. Sie stellt auf lokaler Ebene zahlreiche fehlende Ortsverbindungen entlang der stark befahrenen Bundesstraße her.

Im Wolfhager Stadtgebiet sind diese die Ortsverbindungen Freienhagen - Ippinghausen (WOH_14, WAL_3 und WAL_4), Ippinghausen - Bründersen (WOH_4 und WOH_15), Bründersen - Isthä (WOH_28 und WOH_29) und Isthä - Oelshausen (WOH_36 und ZIE_13). Soweit nutzbar wurden bestehende landwirtschaftliche Wege in diese Ortsverbindungen mit integriert. Straßenquerungen außerorts wurden weitgehend vermieden.

Im weiteren Routenverlauf via Ehlen und Dörnberg nach Kassel bestehen mehrere weitere längere Routenlücken.

4.2.10 Mittelzentrenverbindung nach Warburg

Wie bereits im Abschnitt zur Grundzentrenverbindung nach Volkmarsen erwähnt, fehlt entlang der stärker befahrenen Landstraße zwischen Wolfhagen und Ehringen eine sichere Verbindung (siehe WOH_56 und VOLK_7)

Im weiteren Routenverlauf ab Ehringen bis Warburg bestehen bereits nutzbare Wege.

Kapitel 5

Freizeit / Tourismus / Radrouten

5.1 Wolfhagen als radtouristischer Etappenort

Die potentielle Funktion der Kommune als radtouristischer Etappenort (Übernachtungsort) ist bisher noch nicht umfassend planerisch festgelegt worden.

Mit seiner historischen Altstadt ist Wolfhagen eine attraktive Etappenstadt (Übernachtungsort für Mehrtagesradreisende). Als Standort für Wohnmobiltouristen ist Wolfhagen hingegen bereits heute beliebt. Daher wäre ein wirklich attraktives, gemeindeübergreifende Tourenangebot im Wolfhager Land wichtig. Autor Dirk Schmidt steht für eine hauptamtliche, gemeindeübergreifende Konzeption solcher Touren im gesamten Radwegweisungsnetz des Wolfhager Landes gerne zur Verfügung. Eine Rundtour für das Wolfhager findet sich sogar in der überregionalen ADFC-Regionalkarte Kassel / Nordhessen Ausgabe 2019.

Neben diversen Verbesserungen am Hessischen Radfernweg R 4 könnte die Stadt auch mit weiteren Routen überregional noch besser an die großen Flussrouten angebunden werden. Dies wäre z. B. mit der Projektidee „Ems-Erpe-Radweg“ möglich.

5.2 Thema „vandalismussicheres Fahrradparken mit Lademöglichkeit in der Altstadt“

Sinnvoll wären ein paar Fahrradboxen mit Lademöglichkeit für hochwertige Pedelecs. So können Radtouristen unbeschwert in der Altstadt einkehren und müssen sich keine Sorgen um ihr Gepäck und das Rad machen.

Fachinfos zum Thema „Vandalismussicheres Fahrradparken“ findet sich auch im entsprechenden Fachthema.

Lesenswert zum Thema „Landepunkte für Pedelecs“ ist auch der deutschsprachige Wikipedia-artikel Ladestation_(Elektrofahrrad). Obwohl Wikipedia per Eigendefinition kein Ratgeber, sondern ein Lexikon ist, finden sich in diesem „Mitmachprojekt“ öfter auch gute Ratgeberartikel. Dazu gehört der Artikel „Ladestation (Elektrofahrrad)“.

5.3 Thema „fehlende Infotafeln zum Radwegweisungsnetz“

In die Datenbank wurden die fehlenden Standorte aus Zeitgründen nicht eingetragen. Hier eine kleine Liste potentieller Standorte:

- Infotafel Radwegweisungsnetz am Bahnhof (mit Radrundtouren, die wohl z. T. hier beginnen).
- Infotafel Radwegweisungsnetz am Wohnmobilstellplatz (sinnvoll wäre hier auch Faltblätter (sofern vorhanden) zu den lokalen Radrundtouren im Infokasten der Telefonzelle).
- Infotafel Radwegweisungsnetz in der Altstadt: z. B. im Bereich Geo 51.32484 9.16755 am Verzweig Schützestraße / Mittelstraße (Sternpunkt Radwegweisung Altstadt)
- vandalismussicheres Fahrradparken für Radtouristen / Einheimische in der Altstadt?

5.3.1 Mögliche Standorte für Informationstafeln zum Radwegweisungsnetz an den Ortseingängen

Wichtigster Inhalt ist hier Stadtplan mit Radwegweisungsnetz, markierten Sehenswürdigkeiten, Übernachtungsmöglichkeiten und Gastronomie. In der Datenbank wurden die Standorte aus Zeitgründen nicht eingetragen.

- R 4 von Süden kommend: Sinnvoller Standort wäre evtl. Ecke Ippinghäuser Straße / Am Tränkeweg bei Geo 51.32094 9.17337.
- Kassel-Edersee-Radweg von Süden kommend: Sinnvoller Standort wäre am Wegabzweig bei Geo 51.32056 9.16295.
- R 4 von Nordosten kommend: Sinnvoller Standort wäre am Wegabzweig Richtung Bahnhof an der Landstraße bei Geo 51.31895, 9.1882.
- Radwegweisungsnetz von Norden kommend im Bereich Ortseingang in Verlängerung Sandweg bei Geo 51.33596 9.17145.
- Radwegweisungsnetz von Norden kommend im Routenverzweig K 94 / Verlängerung Siemensstraße bei Geo 51.33428 9.17953.

5.4 Optimierung Hessischer Radfernweg R 4

Zwischen Wolfhagen und Zierenberg nutzt der R 4 bisher weitgehend Landstraßen (violette Linie im Kartenauszug unten). Diese Landstraßen sind zum Teil stärker befahren und für eine Radverkehrsführung nicht geeignet.

Daher wurde hier eine neue Führung vorgeschlagen (rote Linie). Für diese neue Linie sind umfangreiche Maßnahmen notwendig. Der R 4 nutzt hier allerdings in Routenbündelung ohnehin vorgeschlagene Ortsverbindungen.

Maßnahmen siehe auch Karte des Digitalkonzepts-> Datenebene Radrouten

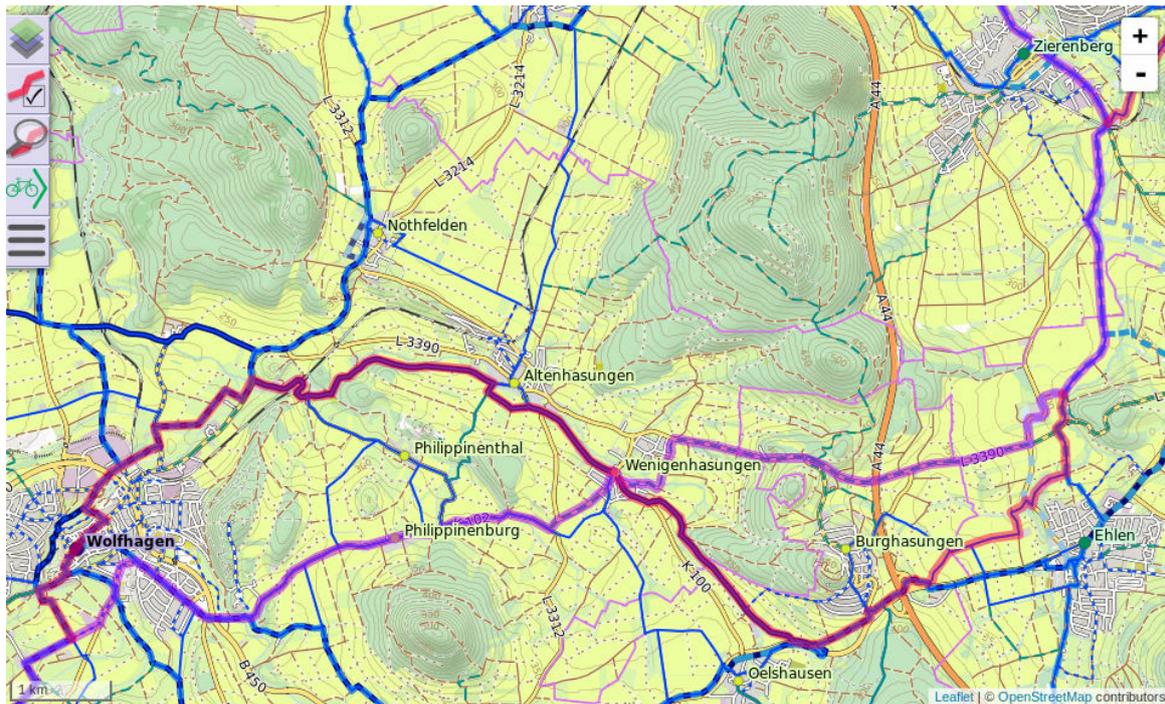


Abbildung 5.1 R 4 Bestand: violett. Vorschlag für neue, außerorts weitgehend Verkehrsfreie Führung: rot

5.5 Optimierung Kassel-Edersee-Radweg

Mit Stand Februar 2020 wird der Kassel-Edersee-Radweg statt in Tallage über Altenhasungen bergig über Philippinenthal und -berg geführt. Hier sollten die Logos kurzfristig im Bestandsnetz geändert werden.

Wie auch bereits der R 4 sollte die Route mittelfristig im Bereich Burghasungen von der schnell und stärker befahrenen L 3390 genommen werden. Die neue Route (z. T. Neubaustrecken) südlich Burghasungen ist zwar etwas länger, dafür aber topografisch günstiger (Maßnahmen siehe Karte des Digitalkonzepts-> Datenebene Radrouten).

Auf Höhe der Ortskerns von Altenhasungen wäre es kurzfristig sinnvoll, die Route auf eine verkehrsfreie Strecke umzulegen (WOH_49, mittelfristig mit Streckenausbau WOH_48).

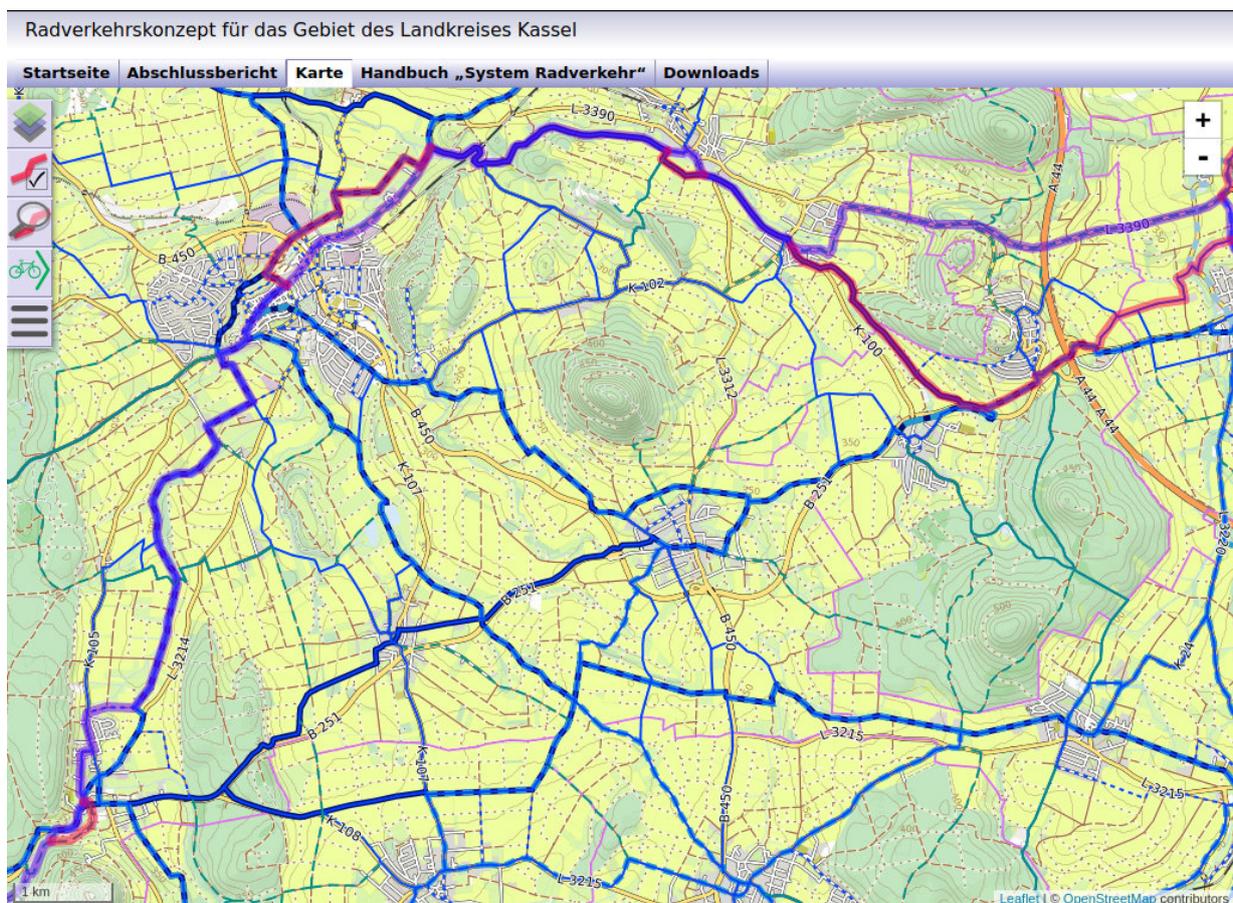


Abbildung 5.2 Verlauf Kassel-Edersee-Radweg aus dem Digitalkonzept im Bereich Stadtgebiet Wolfhagen (violett: Bestand; rot: vorgeschlagene Änderungen).

5.6 Projektvorschlag Ems-Erpe-Radweg

Der Ems-Erpe-Radweg ist eine neue, radtouristische Verbindung zwischen dem Diemel-Radweg bei Warburg (mit Streckenstart am Twiste-Radweg bei Volkmarsen) und dem Ederradweg bei Felsberg-Böddiger. Die neue Route bindet die potentielle Etappenstadt Wolfhagen besser an das überregionale, radtouristische Netz an.

Knackpunkt der Route ist der auch überregional bedeutende Lückenschluss zwischen Bad Emstal-Merxhausen und dem Campingplatz Weißenthalsmühle (Grenzmaßnahme Schwalm-Eder-Kreis mit den Maßnahmen BADE_30, BADE_31 und NIED_1). Ohne diesen Lückenschluss ist eine Realisierung der Route im Prinzip nicht möglich.

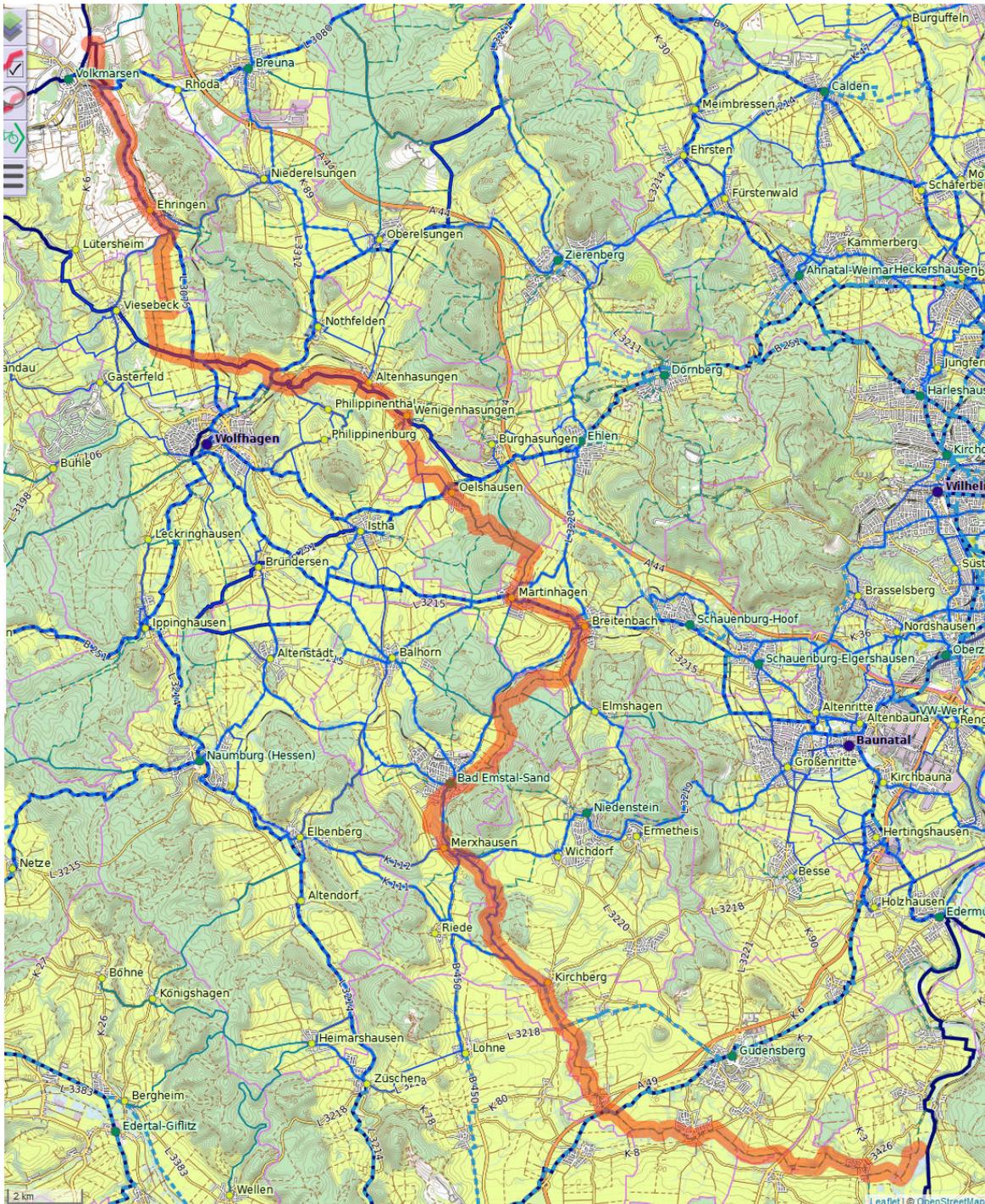


Abbildung 5.3 Verlauf Projektvorschlag Ems-Erpe-Radweg aus dem Digitalkonzept.

5.7 Projektvorschlag Panoramamaradweg Kassel - Korbach bzw. Edersee

Ziel der neuen Panoramaroute ist es, die fehlende radtouristische Verbindung im Korridor Kassel - Korbach herzustellen. Ferner kann mit der neuen Route ein attraktives radtouristisches Angebot für eine kürzere Strecke von Kassel zum Edersee geschaffen werden. Die Strecke wurde als aussichtsreiche Panoramaroute mit weiten Blicken ins Habichtswälder Bergland konzipiert. Ziel dieser Führung über die Höhen ist es ferner, die verlorenen Höhenmeter zu minimieren.

Die Strecke führt südlich Isthä und Bründersen auf der aussichtsreichen „Isthäer Höhe“ durch Wolfhager Gemarkung. Als Lückenschluss wäre vor allem der holprige Wiesenrain bei WOH_78 östlich Martinhagen auszubauen. Aber der „Matschweg“ bei NAU_7 an der Grenze zur Naumburger Gemarkung wäre zu befestigen.

Am Netzknoten bei WOH_18 könnte ein neuer Rastplatz entstehen.

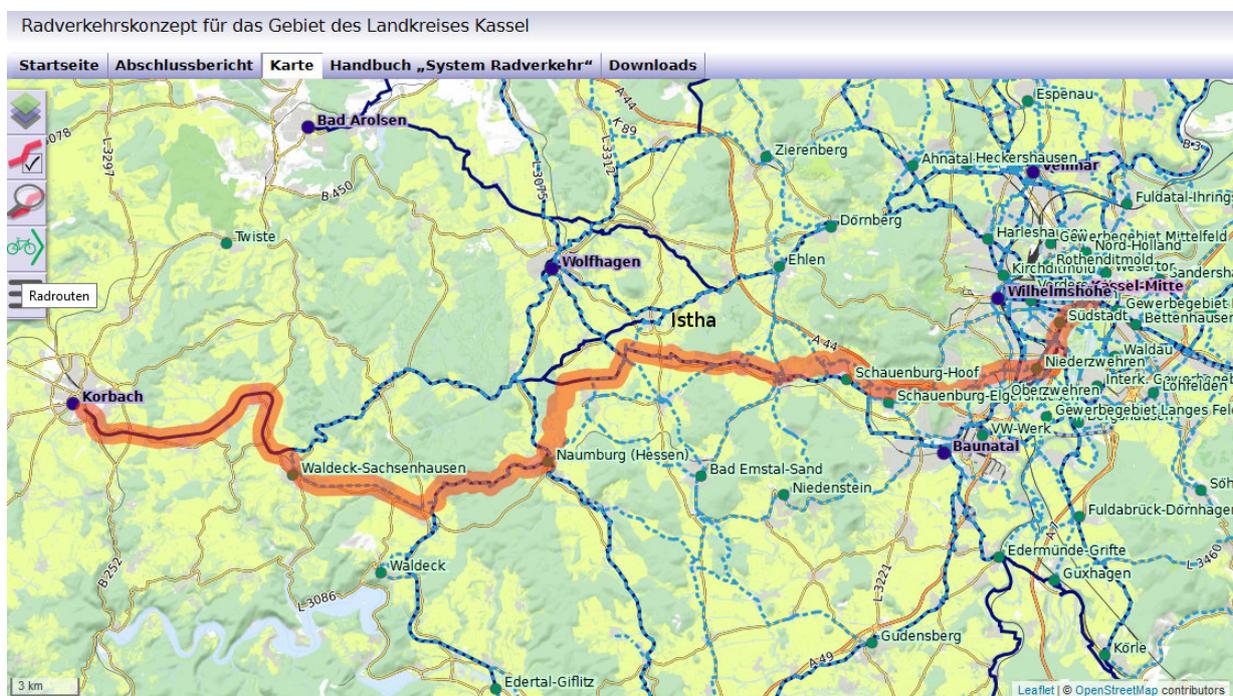


Abbildung 5.4 Verlauf Projektvorschlag Panoramamaradweg Kassel - Korbach aus dem Digitalkonzept.

Weitere Informationen zum Projektvorschlag siehe hier im Abschlussbericht bzw. Streckenverlauf im Detail in der Karte des Digitalkonzepts -> Menü Radrouten.

Kapitel 6

Wegweisung

In einigen Gemeinden im Kasseler Umland ist bereits eine flächendeckende wegweisende Beschilderung in Form eines integrierten Zielwegweisungssystems vorhanden. Geplant ist eine entsprechende Umsetzung für den gesamten Landkreis.

Verwendet wurden hier Zielwegweiser im Format 800 x 200 mm (Hauptwegweiser), Zwischenwegweiser im Format 300 x 300 mm sowie Einschubplaketten mit den Routenlogos im Format 100 x 100 mm, die jeweils unter dem Zielwegweiser eingehängt sind. Die Wegweisung ist FGSV-konform.

In die zweite Ausbaustufe dieses Zielwegweisungssystems wurde auch die Stadt Wolfhagen mit einbezogen. Die Zielwegweiser wurden im Laufe des Jahres 2019 aufgestellt. **Die Betrachtung von Radwegweisungsrouten und vor allem Detailfehlern / Optimierungspotential im Wegweisungsnetz ist allerdings nicht Bestandteil dieses Radverkehrskonzepts auf Kreisebene.** Bezüglich des Themas „Radwegweisung auf stärker befahrenen Landstraßen“ wurde in Wolfhagen mal eine Ausnahme gemacht, da dies hier schon ein relevantes Thema ist.

Achtung:

Zwischen den Daten, die der Autor 2018 vom ZRK erhalten hatte, und der Wegweisung vor Ort wurden bei Befahrungen im Frühjahr 2020 substantielle Abweichungen festgestellt (liniebezogene Befahrung im Auftrag des Regionalmanagements des Kassel-Edersee-Radweg für das Radwegweisungskataster Nordhessen).

Das Wegweisungsnetz ist wohl teilweise dünner ausgefallen als 2014 bis 2017 geplant. Zum Teil finden sich wohl einige Ortsverbindungen in den Daten des ZRK, die wohl nicht ausgeschildert wurden. Die Daten im System dieses Projekt (Datenbasis ZRK 2018) können daher fehlerbehaftet sein.

Soweit Autor Dirk Schmidt Fehler bekannt sind, wurden diese im Datensatz zum dieses Projekts behoben. Das gesamte Radwegweisungsnetz wurde nicht überprüft. Dies war nicht Bestandteil diese Radverkehrskonzepts bzw. der parallelen Beauftragung des Regionalmanagements in 2019/2020 für das Radwegweisungskataster Nordhessen Bereich Landkreis Kassel. Hier ging es im Wolfhager Land lediglich um linienbezogene Bestandsaufnahmen des Kassel-Edersee-Radwegs sowie des Hessencourrier-Radwegs.

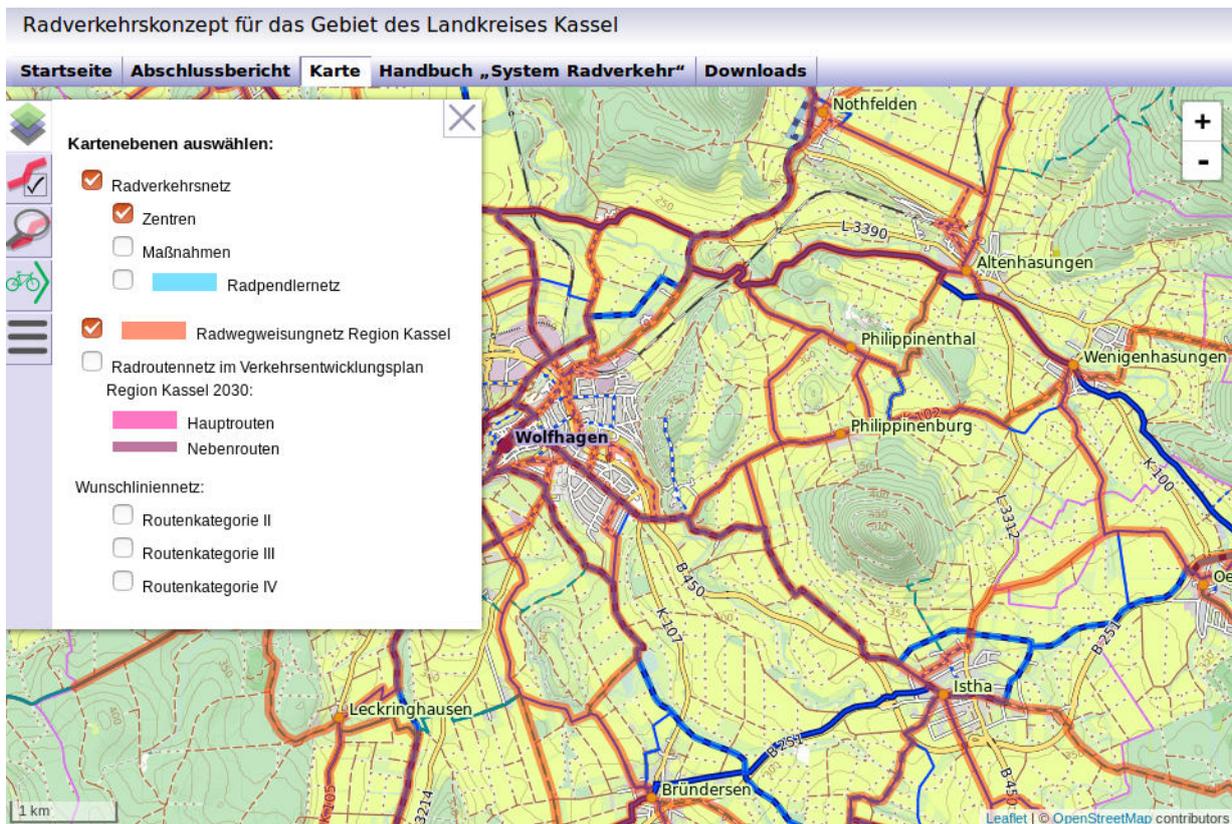


Abbildung 6.1 Karte des Digitalkonzepts unter www.rvk.lk-kassel.radinformation.de: Hier kann auf der Datenebene „Radwegweisungsnetz Region Kassel“ das Zielwegweisungsnetz abgerufen. Hier im Bild noch mit ZRK-Datenstand 2018. Im Bereich Philippinental / Philippinenburg wurde das Radwegweisungsnetz z. B. mittlerweile punktuell im Datensatz korrigiert (Einzelfund in 02-2020).

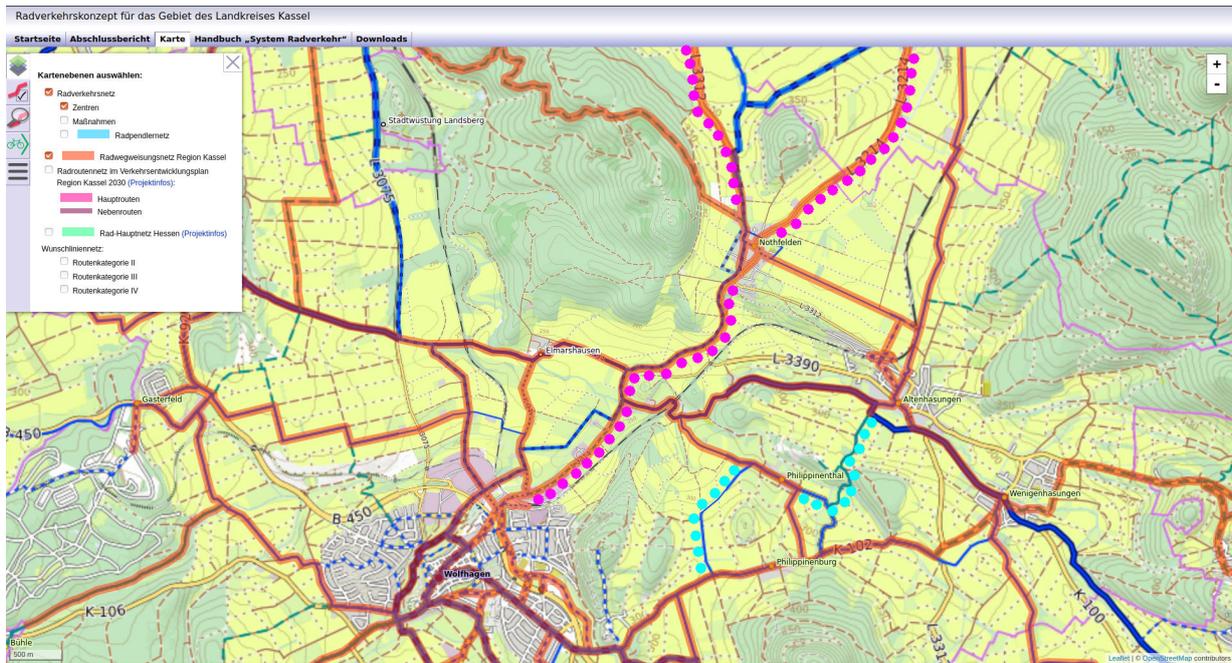


Abbildung 6.2 hellblau gepunktet: nicht realisierte Radwegweisungsstrecken. Im Bereich Philippenthal / Philippinenburg wurde das Radwegweisungsnetz z. B. mittlerweile punktuell im Datensatz korrigiert (Einzelfund in 02-2020). violett gepunktet: stärker befahrene Landstraßen im Bereich Nothfelden nach ZRK-Daten 2018 im Radwegweisungsnetz.

6.1 Stichwort „Radwegweisungsrouten auf stärker befahrenen Landstraßen“

Am 21. November 2020 erschien folgender HNA-Artikel: „Nach Kritik an Radwegen: Stadt Wolfhagen bezieht Radfahrer in Arbeitsgruppe mehr mit ein“. Hier wird u. a. die wegweisende Beschilderung für den Radverkehr im Bereich Wolfhager Land thematisiert.

Es ist richtig, dass nach den ZRK-Daten mit Stand 2018 zum Teil stärker befahrene Landstraßen genutzt werden. Ziel war hier wohl eine direkte Streckenführung, was man fachlich durchaus korrekt so ausschildern kann.

Allerdings kann man dem ebenso fachlich richtig entgegen halten, dass die stark befahrenen Strecken zu gefährlich für Radfahrende sind.

Die aktuelle Straßennutzung auf direkten Verbindungen des Radwegweisungsnetzes zeigt leider noch die großen Defizite bezüglich der Radinfrastruktur im Wolfhager Land. In der ADFC-Regionalkarte Kassel / Nordhessen sind diese Strecken als Lückenschlüsse mit Punktsignatur gekennzeichnet. Zusätzlich sind teilweise „Achtungzeichen“ in der Karte vorhanden (Infos ADFC-Regionalkarte: www.adfc-kassel.de/regionalkarte).

Anmerkung bezüglich Radwegweisungsnetz Region Wolfhagen - Verbindung Wolfhagen - Nothfelden (WOH_92):

In 03-2021 wurde dieser Artikel vom 21.11.2020 auf hna.de gefunden. Im Artikel wird auf die Radwegweisungsrouten auf der gefährlichen Landstraße Nothfelden - Wolfhagen hingewiesen. Die Begutachtung von wegweisender Beschilderung für den Radverkehr (=neue grün-weiße Pfeilwegweiser im Raum Wolfhagen) war nicht Bestandteil dieses Konzeptes auf Kreisebene. Dies hätte den Projektumfang gesprengt. Da im Artikel angesprochen, soll hier als Ausnahme kurz darauf eingegangen werden.

Faktisch gibt es für den Radverkehr zwischen Wolfhagen und Nothfelden eigentlich keine direkte, alltagstaugliche Radstrecke (die L3214 ist für den Radverkehr natürlich ungeeignet). In einem geschlossenen Radwegweisungsnetz ist die Verbindung natürlich trotzdem essentiell. Einfach Weg lassen würde evtl. die Radwegweisungskonzeption „Sprengen“.

Es könnte die Radwegweisung wohl lediglich auf eine wohl sehr anspruchsvolle Waldstrecke im Bereich des Rödeser Berges umgelegt werden bzw. besser eine zusätzliche Radwegweisungsrouten als „Freizeitroute“ ergänzt werden. Die Strecke hätte aber laut Openstreetmap wohl Schotterpassagen mit Steigungen von grob geschätzt um die 10 Prozent bis 12 Prozent. Ferner musste man gegenüber der Landstraße noch einmal grob geschätzt 35 bis 40 Höhenmeter zusätzlich zurück legen („verlorene Höhenmeter“. In wie weit es sich hier evtl. um Privatwald handelt (Rechtsfragen Aufstellung Radwegweisung usw.) ist dem Autor nicht bekannt. Falls hier Radwegweisung hin kommen sollte, sollte die Strecke wenigsten mit dem „Baumsymbol“ für naturnahe Strecke versehen werden. Prinzipiell wäre es wohl laut Openstreetmap möglich, hier am Rödeser Berg auch eine verkehrsfreie Verbindung Wolfhagen - Niederelsungen herzustellen. Für den Alltagsradverkehr sind allerdings alle diese Routenvarianten nicht zielführend und wurden daher in diesem Projekt mit Schwerpunkt Alltagsradverkehr nicht berücksichtigt.

Eine ergänzende Radwegweisungsrouten als „anspruchsvolle Freizeitroute“ könnten die Ersteller des lokalen Radverkehrskonzeptes Wolfhagen natürlich prüfen. Die bestehende Radwegweisung auf der Straße L3214 könnte als Direktverbindung mit Symbol in rot „Achtung starker Kfz-Verkehr“ versehen werden. Streckensymbole siehe auch Seite 10 Handbuch zur Radwegweisung in Hessen:

Lösungsansatz eins:

Bei den Streckenpiktogrammen finden sich auf Seite 74 im „**Handbuch Radwegweisung in Hessen**“ (veröffentlicht hier im Sommer 2019) verschiedene Streckensymbole: Hier gibt es auch ein **Symbol für „starken KFZ-Verkehr“** (Anwendungsfall Mischverkehr außerorts) sowie ferner ein **Symbol „familientauglich“** für familienfreundliche Strecken. Besser wäre wohl „Baumsymbol“ für naturnahe Strecke, da die Waldroute vom Verlauf und der Oberfläche her eigentlich auch nicht familientauglich ist.

Anwendung bezogen auf den Fall im Bereich Nothfelden: Die Beschilderung der stärker befahrenen Landstraßen könnte mit dem Symbol „starken KFZ-Verkehr“ nachgerüstet werden (Aufkleben des Symbols hinter die Ortsnamen).

Am Abzweig „Oleimühle“ bei Geo 51.34009 9.19271 findet sich Richtung Kassel das Symbol „starker KFZ-Verkehr“ bereits auf der Beschilderung (allerdings lediglich in grün). Es wäre sinnvoll dieses Symbol zweimal auf der Beschilderung Richtung Nothfelden /Zierenberg anzubringen. Zusätzlich wäre hier am Schildermast ein zusätzliches Schild mit etwas längeren Kilomterangaben nach Nothfelden (mit Symbol „familientauglich“)/ Zierenberg (Symbol „starker KFZ-Verkehr“). Anmerkung zur Verbindung Wolfhagen - Zierenberg: Mit Stand 11-2020 gibt es zwischen beiden Kommunen keine durchgehend sichere Radverkehrsverbindung. Auf allen Straßenvarianten in Tallage müssen mehr oder Weniger längere Strecken auf stärker befahrenen Landstraßen außerorts zurückgelegt werden. Die Steigungsstrecke bei Nothfelden kann allerdings über Altenhasungen umfahren werden.

An weiteren Schildermasten im Bereich Nothfelden müssten bei dieser Vorgehensweise (direkte Verbindung mit KFZ-Hinweis, längere „familientauglich“ Alternative) Symbole weitere Symbole auf der Bestandsbeschilderung nachgerüstet werden. Ferner wären evtl. auch neue Schilder / Alternativstrecken auszuschildern.

Lösungsansatz zwei:

Herausnahme aller stärker befahrenen Streckenstücke aus dem Radwegweisungsnetz?

Bezogen auf das Beispiel Nothfelden wären dies folgende Landstraßenstücke: L 3214 Abzweig Elmarshausen bis Nothfelden (Steilstrecke), L 3214 Nothfelden - Oberelsungen und L 3312 Nothfelden - Niederelsungen.

Der Streckenabschnitt L3214 Wolfhagen - Oleimühle lässt sich allerdings faktisch nicht aus dem Netz eliminieren. Damit würde das Radwegweisungsnetz halb „zusammenbrechen“ bzw. es bliebe nur die sehr Steile und geschotterte Waldvariante „Rödeser Berg“. Vor allem im Abschnitt Abzweig Elmarshausen bis Wolfhagen sollte daher vordringlich eine sichere Alternativroute geschaffen werden.

Fazit:

Autor Dirk Schmidt würde fachlich Lösungsansatz eins umsetzen: Nachträgliche Kennzeichnung der Lückenschlüsse mit roten Streckensymbolen starker „KFZ-Verkehr“ und, soweit möglich, Ausschilderung längerer, aber weitgehend Verkehrsfreier Alternativstrecken (Symbol „familien-tauglich“ bzw. Symbol „Baumpiktogramm“ für witterungsabhängig fahrbare Freizeitrouten). Das „Baumpiktogramm“ wurde im Netz bereits eingesetzt. So würde den unterschiedlichen Zielgruppen im Radverkehr gut Rechnung getragen.

Die potentiellen Routenalternativen zur Landstraße sind in diesem Korridor wohl lediglich für routinierte Pedelec-fahrer im Freizeitverkehr eine mögliche Alternative. Die Planung / der Bau der fehlenden, kompletten Radverkehrsanlage an der L 3214 sollte möglichst zeitnah in Angriff genommen werden.

6.1.1 weitere Unstimmigkeiten im Radwegweisungsnetz des Wolfhager Landes

Auch sonst gibt es im Radwegweisungsnetz des Wolfhager Landes teilweise Unstimmigkeiten. So sind z. B. bei Geo 51.28752 9.26853 (westlich Martinhagen Gemarkung Schauenburg) Isthä und Wolfhagen über die Waldstrecke ausgeschildert - soweit in Anbetracht des Lückenschlusses WOH_78 sinnvoll. Ab dem Sternpunkt in Wolfhagen Altstadt bei Geo 51.32484 9.16757 fehlt allerdings Baunatal im Zielsystem. Hier ist lediglich Isthä angegeben. Ob sonst irgendwo im Bereich Kernstadt Wolfhagen das Ziel „Baunatal“ in der Wegweisung integriert wurde, ist Autor Dirk Schmidt mit Stand 03-2021 nicht bekannt.

Gegenüber den ZRK-Daten von 2018 wurden sonst ferner bereits Unstimmigkeiten in der Realität festgestellt (weniger ausgeschilderte Strecken beispielsweise im Bereich Philippinental und Philippinenburg, Daten hier bereits korrigiert, abrufbar über Ebene Radwegweisungsnetz in der Karte des Digitalkonzepts). Ob die Daten in der Fläche weitere Unstimmigkeiten enthalten, ist nicht bekannt.

6.2 Exkurs: Lokale Rundtouren Bereich Wolfhagen

Mit der flächendeckenden Radwegweisung wurden im Kommunalbereich auch lokale Routentouren per Logo (Einschubplaketten) in das Netz integriert. Ein sympathischer Wolf im gelbem T-Shirt per Rad unterwegs, weist den Weg.

Prinzipiell ist dies auch gute Idee. Das aktuelle Radwegweisungsnetz wurde zwar vor allem zielorientiert mit Schwerpunkt für den Alltagsradverkehr geplant. Es gibt allerdings auch diverse Strecken, die genauso für Radtouristen attraktiv sind.

Die Touren (Infos auf der Stadtseite) sind vor Ort mit Logoeinschüben im Radwegweisungsnetzrecht gut ausgeschildert. Auch gibt es **recht gute, umfassende Informationen im Netz** (Tourenbeschreibungen mit Karte, Höhenprofil, GPS-Daten usw.) bzw. wohl auch als gedrucktes Falblatt.

Leider bleibt das Angebot weitgehend innerhalb der Kommunalgrenzen von Wolfhagen. **So wurde die Chance, im neuen Radroutennetz der Region wirklich attraktive Halbtagesangebote und Tages Touren für den Radtourismus zu realisieren, bisher leider nicht genutzt.** Hierfür müssen mindestens zwei Gemeinden zusammenarbeiten. Das „W“ könnte dann bei interkommunalen Radrundwegen statt für „Wolfhagen“ für das Wolfhager Land inklusive Bad Emstal und Naumburg stehen. Das sympatische Maskottchen könnte auch für interkommunalen Rundtouren genutzt werden. Bei der Neukonzeption der Rundtouren könnten so an vielen Stellen evtl. sogar die heutigen Logos W1 bis W4 hängen bleiben / teilweise im Bestand mit genutzt werden.

6.2.1 Radrundwege Wolfhagen W1 bis W4

Exemplarische Erörterung einer Bestandstour: W2

Die ohnehin sehr kurze Rundtour W2 mit 12 km verläuft sogar noch zu 2/3 auf Landstraßen (Info auf der Stadtseite). Sinnvoll wäre es bei dieser sehr kurzen Strecke nicht die Straßenroute des R 4 über Philippinenburg zurück zu empfehlen, sondern die weitgehend verkehrsfreie Strecke über Itha zu nehmen. Um die Strecke auf der stark befahrenen Landstraßenstrecke Oleimühle - Wolfhagen zu minimieren, sollte über Elmarshausen gefahren werden. Mit beiden Änderungen käme man grob geschätzt auf 18 bis 20 km Länge bei Minimierung von Landstraßenanteilen in der Tour.

Ob sich beispielsweise viele Wohnmobiltouristen von außer, für den historischen Radrundweg mit 16 Infotafeln interessieren (wo u. a. einmal Dörfer lagen) ist die Frage.

Interessanter wäre z. B. für radelnde Wohnmobiltouristen sicher eine 35 bis 40 km lange Tages-tour, die als Rundtour Wolfhagen mit der Fachwerkperle Naumburg verbindet. Radtouristen aus Wolfhagen können dann in Naumburg zum Cafe einkehren. Umgekehrt kehren dann Besucher mit Quartier in Naumburg in Wolfhagen zur Brotzeit ein. Ein attraktives Tourenziel ab Wolfhagen wäre auch der Rosengarten mit nahen Einkehrmöglichkeiten in Bad Emstal-Sand.

Sinnvoll wären sowohl am Bahnhof, wie auch am Wohnmobilstellplatz bzw. zusätzlich noch irgendwo in der Stadtmitte Infotafeln zum Radroutennetz bzw. den ausgeschilderten Rundrouten. Mit Stand 02-2020 wurde hier kein Angebot gefunden. Auch in der netten Infothek am Wohnmobilstellplatz (grüne Telefonzelle) lag kein Infomaterial zu den Touren aus.

Als Koordinationsstelle für interkommunale Tourenangebote könnte vielleicht der Naturpark Habichtswald agieren bzw. die touristische Arbeitsgemeinschaft Habichtswald dienen.

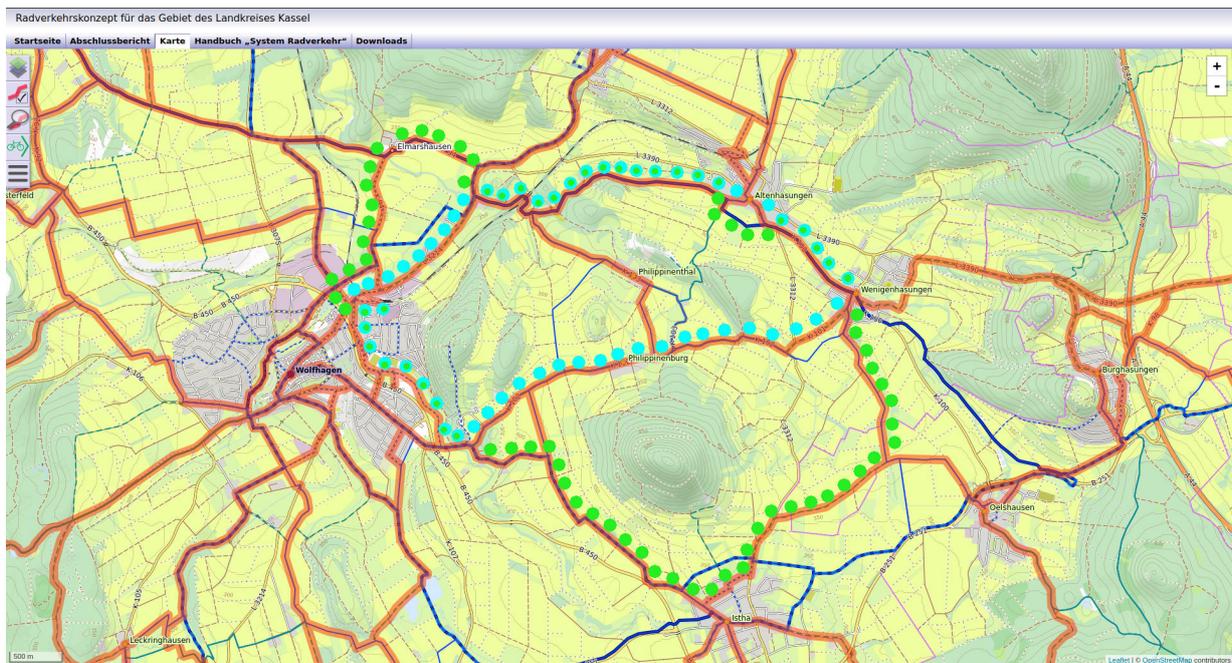


Abbildung 6.3 hellblau: Bestandstour W 2 nach Prospekt mit vielen Straßenanteilen. grün: Änderungsvorschlag mit weniger Straßen und zugleich attraktiverer Routenführung. Als Ziel könnte auch noch der Aussichtspunkt am Festberg mit in die Runde eingebaut werden (Stichstrecke)

6.2.2 Wolfhager Energieweg

Im Gegensatz zu den Radrundwegen W1 bis W4, die nach Fachsicht des Autors fast alle optimierbar sind (erweiterbar mit Nachbarkommunen), **macht die Konzeption des Wolfhager Energie-(Rad)wegs Sinn**. Die Strecke informiert auf etwa 20 km rund um das Thema Erneuerbare Energien und Energieeffizienz mit Bezug zu Wolfhagen (Falblatt auf der Stadtseite). Der Weg besitzt sogar eine informative, eigene Internetseite: www.energieweg-wolfhagen.de

6.2.3 Historischer Radrundweg Wolfhagen WH

Wie bereits bei den Rundwegen erwähnt: Ob sich beispielsweise viele Wohnmobiltouristen für den historischen Radrundweg mit 16 Infotafeln interessieren (wo u. a. einmal Dörfer lagen), ist die Frage.

Teilweise verweist die Strecke auf nicht mehr vorhandene Dörfer (Wüstungen). Es steht dann eine Informationstafel vor Ort und das war es dann. Als lokales Angebot kann die Strecke, da ja wohl vor Ort gewünscht, erhalten bleiben. Aber ein wirklich attraktives Tourenangebot zur Förderung des Radtourismus (beispielsweise für Wohnmobilreisende außerhalb der Region, die in Wolfhagen Station machen) ist auch diese Rundstrecke leider eher nicht.

6.2.4 Fazit lokale Rundtouren

Die umfangreiche, detaillierte Auf- bzw. Erarbeitung von lokalen Rundtouren ist allerdings nicht Aufgabe dieses Radverkehrskonzepts auf Kreisebene. Der Autor steht für die hauptamtliche, interkommunale Konzeption von attraktiven Radrundrouten im neuen Radwegweisungsnetz des Wolfhager Landes gerne zur Verfügung (z. B. gut machbar im Raum der Kommunen Wolfhagen, Naumburg und Bad Emstal).

Kapitel 7

Abkürzungsverzeichnis

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

Bf oder auch **BF** **Bahnhof**

DTV **Durchschnittlich tägliche Verkehrsmenge**

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

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

Ew **Einwohner**

FGÜ **Fußgängerüberweg**

FV **Fußverkehr**

Hbf oder auch **HBF** **Hauptbahnhof**

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

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>" "Straßenverkehrszählung 2015" auf mobil.hessen.de zu finden.

ZRK Zweckverband Raum Kassel www.zrk-kassel.de

Kapitel 8

Impressum

Inhaltliche Erstellung, Format 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

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

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

(Projektlaufzeit 2014 bis 2018, freie Fertigstellung des Projekts bis 2020)

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

Bis 09-2017: Planungsgemeinschaft Iba / Schmidt: Herr Iba hat das Projekt 2017 auf eigenen Wunsch hin verlassen.

Projektförderung durch die Sparkassenstiftung Landkreis Kassel