Radverkehrskonzept für das Gebiet des Landkreises Kassel

Optimierungsverschläge für den Hessischen Radfernweg R 4 im Planungsraum

Ing.-Büro Schmidt
im Auftrag
des ADFC Kreisverbandes Kassel Stadt und Land e. V.
Ergänzende Anlage als Zusammenfassung zum Radverkehrskonzept

Stand:

29. März 2021

Inhaltsverzeichnis

1 Einleitung **3**

2 Bestandsaufnahme **5**
2.1 Zusammenfassender Text aus dem Abschlussbericht von 2017: 5
2.2 Radfernweg hessenweit als radtouristisches Produkt 7

3 Verbesserungsbedarf im Streckenverlauf **8**
3.1 Abschnitt Bad Karlshafen - Trendelburg 8
3.1.1 Etappenstadt Bad Karlshafen: Servicestation Radtourismus 8
3.1.2 Ausbauprojekt im Diemeltal 9
3.1.3 Ideenstudie für optimierte Strecke des R 4 im Bereich Helmarshausen . . 10
3.1.4 Carlsbahntunnel 11
3.1.5 Naturschutzgebiet südlich Carlsbahntunnel 13
3.2 Abschnitt Trendelburg - Hofgeismar 14
3.2.1 Strecken zwischen Hümme und Trendelburg 14
3.2.2 Bereich Hümme 15
3.2.3 Bereich Hofgeismar-Kernstadt: Ortsinformationstafeln 15
3.2.4 Stadtmitte Hofgeismar: Servicestation Radtourismus 16
3.2.5 Stadtmitte Hofgeismar: Streckenumlegung über Töpfermarkt? 17
3.3 Abschnitt Hofgeismar - Zierenberg 18
3.3.1 Streckenumlegung am Sattel zwischen Zwergen und Hofgeismar-Kernstadt 18
3.3.2 Streckenumlegung zwischen Nieder- und Obermeiser 19
3.3.3 Lückenschluss im Warmetal 21
3.3.4 Etappenstadt Zierenberg 24
3.4 Abschnitt Zierenberg - Wolfhagen 24
3.4.1 R 4 in der Ortsdurchfahrt Zierenberg 25
3.4.2 Anbindung des Herkules / Bahnhof Wilhelmshöhe 26
3.4.3 Rastplatz südlich Zierenberg 27
3.4.4 Optimierung im Bereich Burghasungen 28
3.4.5 Alternativstrecke im Bereich Altenhasungen 30
3.4.6 Etappenstadt Wolfhagen 32
3.5 Abschnitt Wolfhagen - Naumburg 33
3.5.1 Ausbaustrecke Höhe Leckringhausen 33
3.5.2 Querung an der B 251 östlich Ippinghausen 35
3.5.3 Schotterstrecke im Forst südlich Ippinghausen 36
3.6 Abschnitt Naumburg bis südliche Kreisgrenze (Richtung Fritzlar) 37
3.6.1 Radtouristische Einbindung der Etappenstadt Naumburg 37
3.6.2 R 4 im Ortsbereich Naumburg 37
3.6.3 Ausbaustrecke zwischen Naumburg und Elbenberg 38
3.6.4 Abschnitt zwischen Altenberg und Züschen 39

4 Bessere Einbindung des R 4 in das radtouristische Netz **40**
4.1 Projektvorschlag Ems-Erpe-Radweg 41
4.2 Projektvorschlag Panoramaradweg Kassel - Korbach bzw. Edersee 43
4.3 Projektidee „Fulda-Warme-Radweg“ 44
4.4 Projektidee Radfernweg „Hessische Städtekette“ 46
4.5 Ideenstudie zum Schluss: Auf der „Alten Holländischen Poststraße“ in die Niederlande radeln? 47

5 Fazit **49**

6 Abkürzungsverzeichnis **50**

7 Impressum **52**

Kapitel 1

Einleitung

In dieser ergänzenden Anlage zum Projekt „Radverkehrskonzept für das Gebiet des Landkreises Kassel“ (Laufzeit 2014 bis 2018) wurden auf Wunsch des ADFC Kreisverbandes Kassel Stadt und Land e. V. die Inhalte zum hessischen Radfernweg R 4 noch einmal zusammengefasst.

Berücksichtigt wurden Ausbau- und Neubaustrecken zum R 4. Auch wichtige, fehlende radtouristische Infrastruktur am R 4 wurde berücksichtigt. Beschilderungspunkte (z. B. fehlende Wirtschaftswegfreigaben) und sonstige kleinere Maßnahmen wurden in der Liste nicht berücksichtigt. Hier bitte in die Datenbank des Radverkehrskonzepts schauen.

Stichwort „Wegweisende Beschilderung“:

Die Überprüfung bestehender, wegweisender Beschilderung für den Radverkehr und damit auch für den R 4 war nicht Bestandteil des Projekts „Radverkehrskonzept für das Gebiet des Landkreises Kassel“. Falls dies z. B. für den R 4 durch Hessen Mobil gewünscht wird, steht der Autor hauptamtlich dafür gerne in 2021 zur Verfügung.

Lesehinweise:

- Die Pläne dieser PDF-Datei wurden in einer substanziellen Auflösung eingebunden. Mit der Lupen- / Zoomfunktion (in der Regel in den meisten PDF-Readern / Anzeigeprogrammen für PDF-Dateien vorhanden) kann die Darstellung lesbar vergrößert werden. Allerdings ist die Grafikgröße begrenzt. Für Details bitte in die Karte des Digitalkonzepts schauen.

- Alle Inhalte dieser Anlage finden sich auch verteilt in den umfangreichen Projektunterlagen. Neue Maßnahmenvorschläge enthält diese Anlage zum R 4 in der Regel nicht mehr. Für alle Details (z. B. Bilder) allerdings auch hier bitte in die Einzelpunkte der Datenbank schauen.

- Unter www.rvk.lk-kassel.radinformation.de/karte.html in der Suchfunktion (Lupensymbol) das entsprechende Maßnahmenkürzel wie z. b. BADK_1 eingeben (ohne Leerzeichen, aber mit Unterstrich).

- zum Listenstand 5. März bzw. 12 März: Noch formale Korrektur von ein paar Tippfehlern, keine Inhaltlichen Änderungen mehr.

Auswahl R 4 im Digitalkonzept:

In der Karte unter www.rvk.lk-kassel.radinformation.de/karte.html kann bei den Radrouten im Menü links der R 4 ausgewählt werden: Es stehen hier die Bestandsstrecke (violett) und Änderungsvorschläge (rot) zur Auswahl bereit.

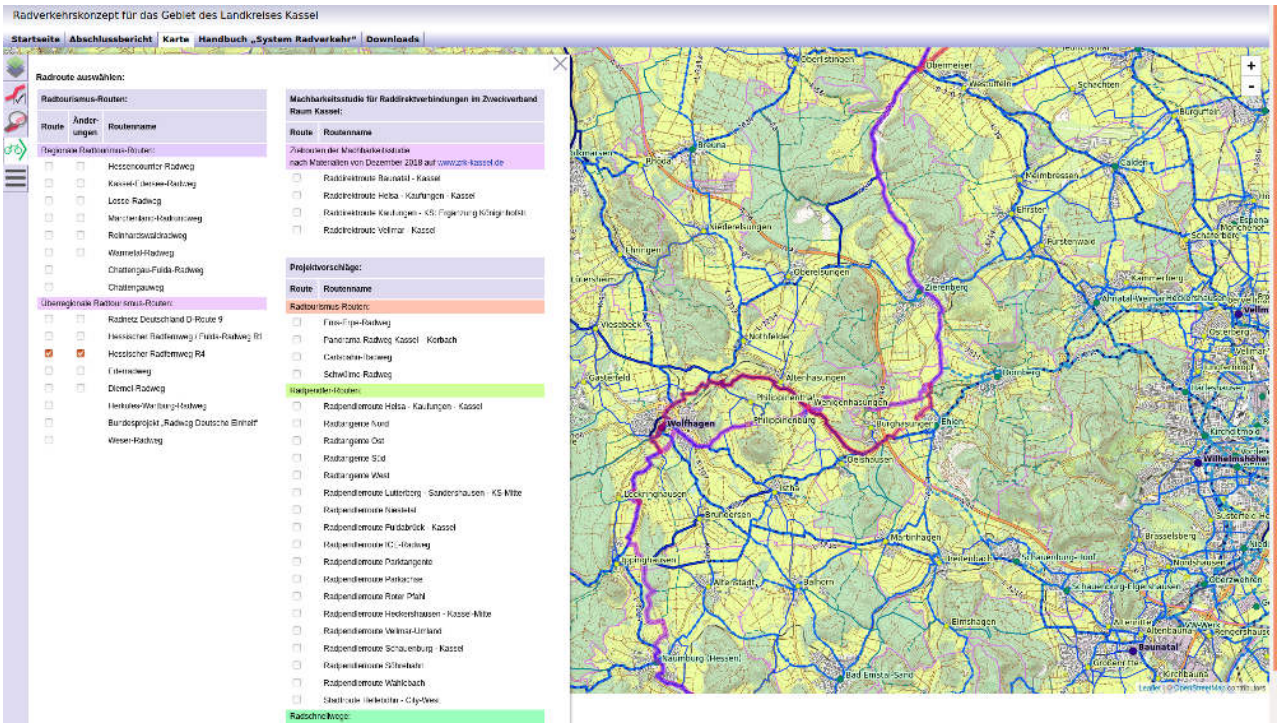

Abbildung 1.1 Digitalkonzept: Es stehen hier die Bestandsstrecke (violett) und Änderungsvorschläge (rot) zur Auswahl bereit.

Kapitel 2

Bestandsaufnahme

2.1 Zusammenfassender Text aus dem Abschlussbericht von 2017:

Der R 4 ist mit 415 km der längste der neun hessischen Radwanderrouten auf Landesebene. Er beginnt in Bad Karlshafen an der Weser und führt nach Hirschhorn am Neckar. Die Strecke wird auch als Nord-Süd-Route bezeichnet und unter dem Motto „Von Dornröschen zu den Nibelungen“ vermarktet. Der nördlichste Abschnitt der Route durchläuft den Landkreis Kassel von seinem Beginn in Bad Karlshafen über Trendelburg, Hofgeismar, Zierenberg, Wolfhagen bis nach Naumburg. Ab hier geht es entlang des Elbetals bis nach Fritzlar.

Der R 4 erfüllt innerhalb des Landkreises Kassel nicht die an eine radtouriststische Route anzulegenden Qualitätskriterien. Er kann nicht als durchgehend familientauglich bezeichnet werden, lediglich auf isolierten Abschnitten verdient er dieses Attribut. Die Strecke ist bisher wohlweislich keinem Zertifizierungsverfahren nach den Kriterien für ADFC-Qualitätsradrouten des ADFC-Bundesverbandes (Info) unterzogen worden. Aufgrund der vielfältigen Mängel würde hier wohl auch kein gutes Ergebnis herauskommen. [Anmerkung 02-2021: In der Region besitzen mit Stand 12-2020 lediglich der Diemel-Radweg (4 von 5 Sternen) und der Eder-Radweg (3 von 5 Sternen) eine ADFC-Zertifizierung nach dem System der ADFC-Qualitätsradrouten.]

Tatsache ist, dass der Radverkehr auf dem R 4 außerorts über weite Strecken ungesichert auf der Fahrbahn von Hauptverkehrsstraßen geführt wird. Gleichwohl wäre eine sicherere und touristisch attraktivere Routenführung im Umfeld oftmals möglich.

Auf insgesamt ca. 87 km verläuft die Radroute innerhalb des Landkreises. Ungesicherte Radverkehrsführungen auf der Fahrbahn von Hauptverkehrsstraßen sind schwerpunktmäßig im Südteil des Kreises zu finden. **Auf knapp einem Drittel der Strecke im Landkreis führt der R 4 außerorts auf mehr oder weniger stark befahrenen Landstraßen.** Fahrbahnführungen existieren zwischen Niedermeiser und Zierenberg (ca. 13 km Länge), Gut Bodenhausen und Wenigenhasungen (ca. 4 km Länge), Wenigenhasungen und Wolfhagen (ca. 6 km Länge), Ippinghausen (ca. 0,2 km Länge), Altendorf und Gemarkungsgrenze Fritzlar-Züschen (ca. 5 km Länge).

Als Qualitätsmerkmal für Radwanderrouten sollte allgemein gelten, dass Radfahrer nur ausnahmsweise und auf lediglich gering belasteten Landstraßen (nach Autorensicht maximal dreistelliger KFZ-Verkehr pro Tag) auf kurzen Wegabschnitten die Fahrbahn benutzen müssen.

Als bedenklich eingeschätzt wird die Radverkehrsführung vor allem außerorts auf Fahrbahnen von Hauptverkehrsstraßen zwischen Niedermeiser und Obermeiser sowie zwischen Habichtswald-Gut Bodenhausen und Wenigenhasungen.

Der erstgenannte Abschnitt zwischen Niedermeiser und Obermeiser (Maßnahme CAL_7; L 3211, DTV grob geschätzt um die 2.000 bis maximal 3.000 Kfz / 24 h) ist für eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h zugelassen und es gibt eine hochgefährliche unübersichtliche Straßenführung vor der südlichen Ortseinfahrt von Niedermeiser.

Der weitere Abschnitt (Maßnahme ZIE_17; L 3220 / L 3390, DTV ca. 3.400 bzw. geschätzt 2.000 Kfz / 24 h) betrifft die Verbindung zwischen Gut Bodenhausen und Wenigenhasungen. Gefährlich für Radfahrer sind die unübersichtlichen Kurven bei Gut Bodenhausen sowie die starken Anstiege bis zur Kammhöhe bei Burghasungen, wo schiebende Radfahrer von Kfz schon mal mit über 100 km/h überholt werden.

Auf etwa 19 km wird der Radverkehr mit Stand 2019 auf Wegen mit wassergebundener Oberfläche unterschiedlicher Qualität geführt, dies entspricht gut einem Fünftel der Landkreisstrecke. [Anmerkung 02-2021: Mit dem Ausbauprojekt im Diemeltal wird sich die Schotterstrecke in 2021 grob halbieren.] Neben einer bedingten Sturzgefahr (im Gefälle und in Kurven) ist vor allem der geringe Fahrkomfort für eine Beurteilung ausschlaggebend. Nach Möglichkeit sollten wassergebundene Streckenabschnitte eine befestigte Oberfläche erhalten. Wenn dies beispielsweise aus naturschutzrechtlichen Gründen nicht möglich sein sollte, muss aber der Fahrbahnbelag regelmäßig instand gehalten werden.

Am Tunnel Deisel, der erfreulicherweise jüngst für den Radverkehr freigegeben und mit einer wassergebundenen Wegeoberfläche versehen wurde, sollte aber nach weiteren Verbesserungsmöglichkeiten gesucht werden, z. B. Aufhebung der Wintersperre (siehe Tunnel „Großes Schlitzohr“ am Mosel-Maare-Weg in der Eifel) und Ausbau des östlich anschließenden Wegs auf dem ehemaligen Bahndamm im NSG „Holzapetal“.

Sicherheitsbedenken bestehen bei vielen Ortsdurchfahrten, auf denen in der Regel Höchstgeschwindigkeiten von 50 km/h zugelassen sind, insbesondere bei Linksabbiegevorgängen des Radverkehrs. Auch straßenbegleitende, nicht normgerecht ausgeführte Radverkehrsanlagen können hier zu einer hohen Gefährdung des Radverkehrs führen (Bahnhof- / Brunnenstraße in Hofgeismar, Kasseler Straße in Ehlen, Kurfürstenstraße in Wolfhagen).

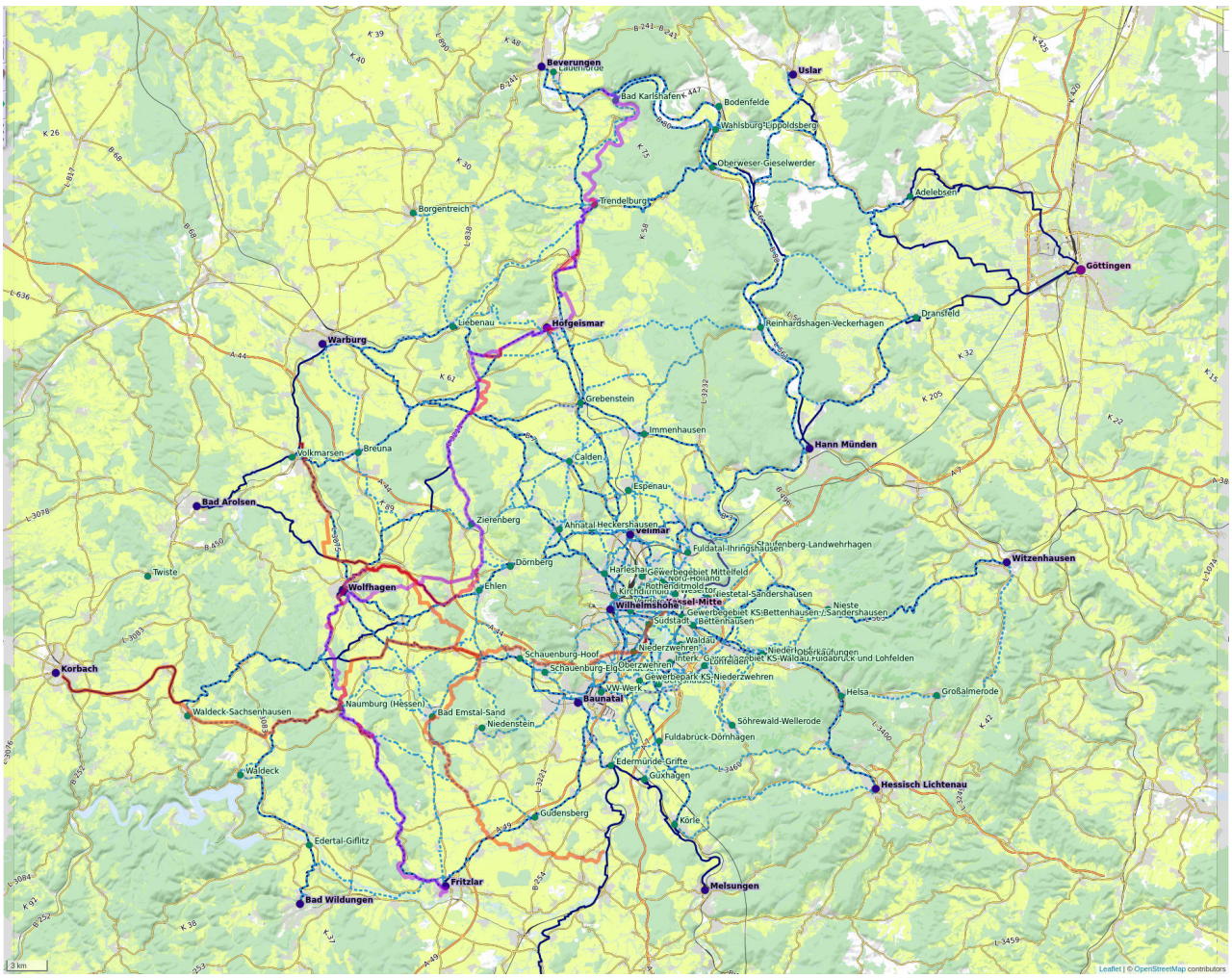

Abbildung 2.1 Übersicht R 4 im Planungsraum. Violett: Bestandstrecke R 4. Rot: Änderungsvorschläge für den R 4. orange-Braun: Projektvorschläge für bessere radtouristische Einbindung des R4: Panorama-Radweg Kassel - Korbach und Ems-Erpe-Radweg. Radverkehrsnetz: dunkelblau durchgezogen: Mittelzentrennetz. grau-blau gestrichtelt: Grundzentrennetz

2.2 Radfernweg hessenweit als radtouristisches Produkt

Aktuell kann hessenweit beim Hessischen Radfernweg R 4 eigentlich nicht von einen „vollwertigen, radtouristischen Produkt“ gesprochen werden (beispielsweise im Gegensatz zum Hessischen Radfernweg R 1 im Fuldatal). So gibt es beispielsweise weder auf Hessen Tourismus (nur Kurzinfo mit Verweis auf Radroutenplaner) noch im Radroutenplaner Hessen eine offizielle Etappeneinteilung, an der sich Radurlauber orientieren können.

Von der Routenführung her ist die Strecke übrigens **hessenweit außerorts bereits weitgehend abseits des Kfz-Verkehrs geführt** (Recherche über Kartenmaterial auf Openstreetmap). Es gibt lediglich nur ganz vereinzelt noch kürzere Strecken auf Landstraßen im Mischverkehr. Der Teilabschnitt im Landkreis Kassel ist hier der dringendste Bereich mit Handlungsbedarf.

Vom Verlauf her besitzt die 415 km lange Strecke durchaus eine attraktive Linienführung durch die ländlichen Räume Hessens. Mit drei anspruchsvolleren Mittelgebirgsquerungen (Habichtswald, Vogelsberg und Odenwald) ist die Strecke allerdings **klar für die Zielgruppe „Tourenpedelec“ zugeschnitten.**

Kapitel 3

Verbesserungsbedarf im Streckenverlauf

3.1 Abschnitt Bad Karlshafen - Trendelburg

3.1.1 Etappenstadt Bad Karlshafen: Servicestation Radtourismus

In Bad Karlshafen fehlt eine Möglichkeit, bepackte Reiseräder diebstahlsicher abzustellen. Ferner fehlt ein öffentlicher Ladepunkt für Pedelecs. Es ist wohl geplant, eine Radstätte vom Typ „Radweg Deutsche Einheit“ aufzustellen (Hinweis auf Routenseite). Ausstattung der Station und möglicher Realisierungstermin sind allerdings konkret nicht bekannt. Details siehe Punkt BADK_1.

Weiteres zum Thema siehe auch „Fachthema Fahrradparken“ - Kapitel 3, Qualität im Radtourismus: vandalismussicheres und diebstahlsicheres Fahrradparken.

Abbildung 3.1 Könnte evtl. ein Vorbild für Bad Karlshafen sein: Der „Servicepunkt Radtourismus“ in Rathen am Elberadweg. Weitere Infos und Bilder zu dieser Anlage siehe auch „Fachthema Fahrradparken“ - Kapitel 3, Qualität im Radtourismus: vandalismussicheres und diebstahlsicheres Fahrradparken

3.1.2 Ausbauprojekt im Diemeltal

Zwischen Bad Karlshafen und Trendelburg verläuft der R 4 auf dem Diemelradweg bzw. in großen Teilen auf der Bahntrasse der ehemaligen Carlsbahn. Die Strecke weist mit Stand 2020 außerorts geschotterte Decken auf. Teilweise kommt der grobe (Bahn)Schotter durch.

Ein Ausbau dieser Strecke ist geplant bzw. in der Umsetzung. Die genaue Lage und Länge der Ausbaustrecken sind dem Autor mit Stand 02-2021 nicht bekannt. Nach Berichten in der Presse sollen um die 10 km Schotterstrecken des R 4 mit einer Asphaltdecke versehen werden. Dies sind im Digitalkonzept grob die Punkte: BADK_3 (unklar ob Südbereich abseits R 4 mit ausgebaut wird), TRE_16, TRE_14, TRE_8 und TRE_3). Da fest geplant bzw. im Bau wurden Strecken im Digitalkonzept bereits auf „erledigt“ (grün) geschaltet.

Abbildung 3.2 „feuchte Stellen“ auf dem R 4 zwischen Helmarshausen und Trendelburg

3.1.3 Ideenstudie für optimierte Strecke des R 4 im Bereich Helmarshausen

Im Bereich Helmarshausen könnte der R 4 direkt auf der alten Bahntrasse durch die Ortslage geführt werden. Damit wäre die Strecke hier im Prinzip fast komplett verkehrsfrei geführt und noch familienfreundlicher. Ferner könnte ein neuer, sehr attraktiver Rastplatz entstehen.

- Vom Bad Karlshafen kommend müsste dafür die Bahntrasse auch im Südbereich der Maßnahme von BADK_3 bis zur K 76 (Gottbührener Straße) ausgebaut werden. Ob das beim derzeitigen Ausbau evtl. geplant ist, ist nicht bekannt. Aktuell zweigen R 4 und Diemelradweg vorher bei BADK_20 von der Bahntrasse ab.
- In der Grünanlage könnte bei BADK_16 ein attraktiver, vollwertiger Radwanderrastplatz mit blitzschutzsicherer Schutzhütte entstehen. Diverse Bänke sind bereits vorhanden, ein Regenschutz fehlt allerdings. Ebenso fehlen Bügelständer für bepackte Reiseräder.
- Im Anschluss könnte ein bestehender Parkweg der Grünanlage ausgebaut werden (BADK_27).
- Mit einer Rampe könnte vom bestehenden Parkweg wieder die Bestandsstrecke des R 4 erreicht werden (BADK_22).

Abbildung 3.3 In der Grünanlage könnte bei BADK_16 ein vollwertiger Radwanderrastplatz mit blitzschutzsicherer Schutzhütte entstehen. Diverse Bänke sind bereits vorhanden, ein Regenschutz fehlt allerdings.

3.1.4 Carlsbahntunnel

Im Carlsbahntunnel sollte mit Ausbau der Strecke des R 4 ebenfalls eine Asphaltdecke eingebaut werden (inklusive weißer Randlinien wie im Milseburgtunnel). Ob der Tunnel mit dem geplanten Routenausbau ebenfalls eine Asphaltdecke erhält, ist dem Autor mit Stand 02-2021 nicht bekannt.

Die Feinschotterdecke im Tunnel ist zwar recht verfestigt, es bestehen allerdings trotzdem ein paar Unebenheiten.

An den Tunnelportalen stehen die Torbefestigungen substanziell hervor (TRE_51 und TRE_55). Die Halterungen wurden zwar mit Beton abgeschrägt, aber es besteht/bestand mit Stand 08-2017 leider trotzdem Sturzgefahr, da die Halterungen erheblich aus der Schotterdecke heraus ragten und zu dem die Lichtverhältnisse noch eingeschränkt waren. Auch dieses Problem lässt sich umfassend wohl nur mit einer Asphaltdecke lösen.

Abbildung 3.4 Blick hervorstehende Torbefestigung Südtor

Abbildung 3.5 Blick hervorstehende Torbefestigung Nordtor

Abbildung 3.6 Schotterdecke im Tunnel

Abbildung 3.7 Asphaltfahrbahn im Milseburgtunnel in der Rhön.

Abbildung 3.8 Blick auf den Treppenpfad zum Südportal des Carlsbahntunnels.

Von Süden ist der Carlsbahntunnel nur über einen Treppenpfad zum Südportal zugänglich. Da eine Strecke durch das NSG wohl nicht möglich ist, wäre es wichtig, dass mit dem jetzigen Ausbau auch die Tunnelumfahrung mit einer Asphaltdecke ausgebaut würde. Ob das geplant ist, ist dem Autor nicht bekannt.

3.1.5 Naturschutzgebiet südlich Carlsbahntunnel

Im Bereich südlich des Tunnels (TRE_11) wäre eine Nutzung der ehemaligen Bahntrasse im Naturschutzgebiet wünschenswert. **Aus Naturschutzgründen war / ist das bisher wohl nicht möglich.** Bei einem Ausbau würde hier auch eine **gut gepflegte, wassergebundene Feinschotterdecke ausreichen.**

In wie weit hier im NSG evtl. eine Amphibienschutzanlage bzw. kleinere Brückendurchlässe für Kleintiere sinnvoll sind, wäre zu klären (beidseitige Gewässer vorhanden). Da die Route hier auf einem hohen Bahndamm verläuft, wäre die Anlage solcher Durchlässe vergleichsweise einfach möglich.

Als weitere Ausgleichsmaßnahme könnte die Diemel evtl. wieder neue Altwasserflächen erhalten. Ferner könnten die Teiche westlich des Bahndamms wieder einen Wasserzugang zur Diemel erhalten (sofern das vom Naturschutz her hier zielführend). Dies wäre dann mit Brückenlösung für den bestehenden Weg, der potentiell weiterhin für den Direktanschluss von Deisel benötigt wird, verbunden (lokaler Maßnahmenwunsch: Anschlussroute mit neuer Diemelbrücke nach Deisel siehe TRE_9 bzw. TRE_10).

Abbildung 3.9 Blick im September 2018 vom Tunnelportal auf den Bahndamm im NSG.

Abbildung 3.10 Niederlande: Amphibienschutzanlage am Bahnradweg zwischen Nijmegen und Groesbeek (Lage grob bei Geo 51.7750 5.9059 im Schutzgebiet "De Wolfsberg").

3.2 Abschnitt Trendelburg - Hofgeismar

3.2.1 Strecken zwischen Hümme und Trendelburg

Hier gibt es mit Stand 2019 noch teilweise eine grobe Schotterpiste. Mit dem Ausbauprojekt soll wohl diese Strecke ebenfalls asphaltiert werden.

Abbildung 3.11 Schotterstrecke im Detail. Zum Teil gröberer Schotter und ausgefahrene Stellen vorhanden.

3.2.2 Bereich Hümme

Im Bereich Hümme könnte die Route komplett KFZ-frei geführt werden (siehe Maßnahme HOG_62 bzw. Ideenstudie HOG_109). Der R 4 wäre hier dann sehr familienfreundlich, da komplett abseits des KFZ-Verkehr geführt.

Sinnvoll wäre vor allem ein Ausbau der kurzeren Strecke bei HOG_62 auf 690 m (Bilder siehe Datenbank).

Mit der Ideenstudie HOG_109 (1225 m) wäre sogar eine komplett KFZ-freie Führung möglich. Allerdings ist die Strecke wohl ein lokaler Spazierweg. Diese Strecke sollte als potentielle, naturnahe Spazierstrecke aber am besten so bleiben. Daher nur formal der Vollständigkeit halber als mögliche Variante noch mit in die Datenbank aufgenommen.

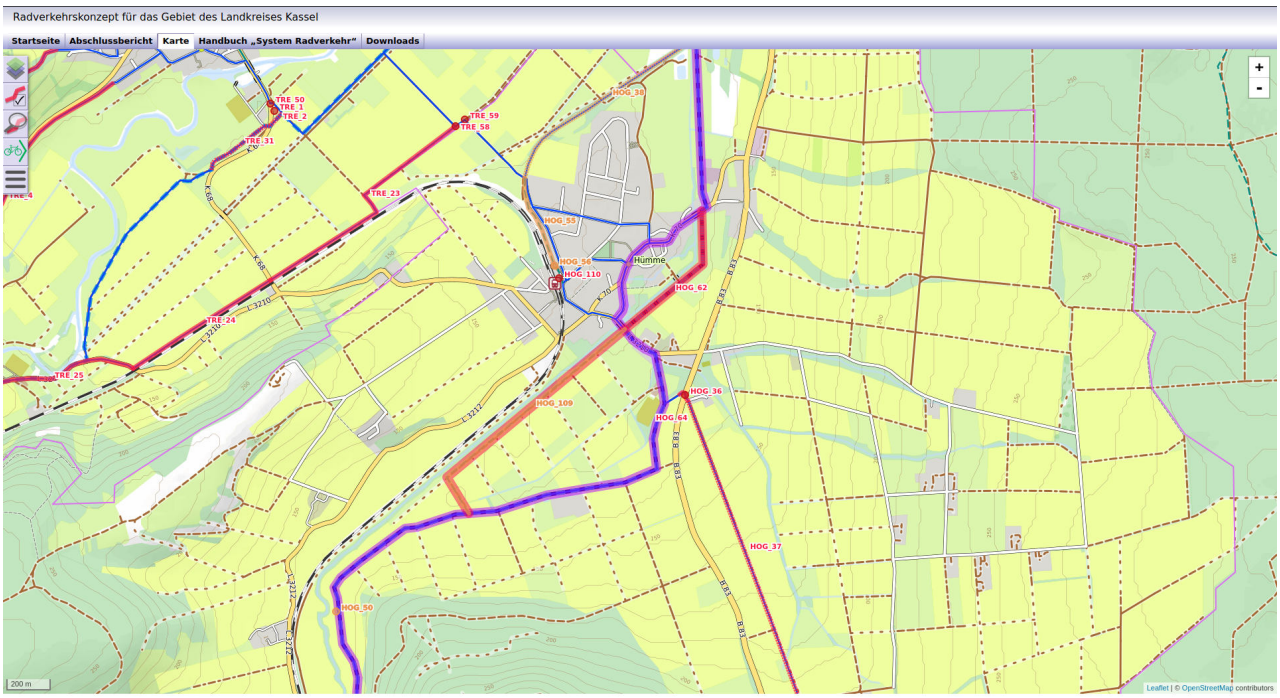

Abbildung 3.12 Violett: Bestandstrecke R 4. Rot: Änderungsvorschlag Nord HOG_62. Braun: Änderungsvorschlag Süd HOG_109.

3.2.3 Bereich Hofgeismar-Kernstadt: Ortsinformationstafeln

Mit Stand 02-2020 gibt es in Hofgeismar keine Ortsinformationstafeln. Eine Aufstellung von solchen Tafeln mit Stadtplan, Hinweisen auf Sehenswürdigkeiten, Gastronomie, Unterkünften usw. wäre an den Ortseingängen des R 4 sinnvoll. Der Punkt „fehlende Ortsinformationstafeln R4 Hofgeismar-Kernstadt“ wurde in der Datenbank nicht behandelt.

Auch am südlichen Ortseingang des Märchenlandradrundwegs fehlt eine Ortsinformationstafel.

Der Punkt „fehlende Ortsinformationstafeln R4 Hofgeismar-Kernstadt“ sollte am besten in Kombination mit der Realisierung einer „Servicestation Radtourismus Hofgeismar“ abgearbeitet werden.

3.2.4 Stadtmitte Hofgeismar: Servicestation Radtourismus

In Hofgeismar fehlt eine Möglichkeit, bepackte Reiseräder diebstahlsicher anzustellen. Ferner fehlt wohl auch ein öffentlicher Ladepunkt für Pedelecs. Detail siehe Punkt siehe HOG_113.

Der Standort für eine solche Anlage im Bereich Stadtmitte ist unklar. Punkt HOG_113 am Töpfermarkt ist nur formal gesetzt. Zusammen mit einer solchen Anlage sollten an den Ortseingängen Infotafeln mit Hinweis auf die Fahrradboxen, Sehenswürdigkeiten, Gastronomie und Übernachtungsmöglichkeiten entstehen. Vielleicht wären sogar zwei Standorte in der Altstadt sinnvoll: Eine Anlage im Bereich Rathaus mit Schwerpunkt Radtourismus (z. B. auch mit Extrabereich für Rathausbedienstete) und ein zweiter z. B. im Bereich Würfelturm-Center mit Schwerpunkt lokale Alltagsnutzung / Radtourismus. Problem ist hier allerdings für den Radverkehr die aktuelle Verkehrssituation bei HOG_32.

Neben Radtouristen könnten auch Einheimische, die z. B. mit dem hochwertigen Pedelec zum Einkaufen in die Stadtmitte fahren, solche diebstahl- und vandalismussicheren Fahrradboxen nutzen. Der Bahnhof als Standort ist bezüglich Altstadt übrigens zu weit entfernt.

Weiteres zum Thema siehe auch „Fachthema Fahrradparken“ - Kapitel 3, Qualität im Radtourismus: vandalismussicheres und diebstahlsicheres Fahrradparken.

Abbildung 3.13 Könnte evtl. ein Vorbild für Hofgeismar sein: Der „Servicepunkt Radtourismus“ in Rathen am Elberadweg. Weitere Infos und Bilder zu dieser Anlage siehe auch „Fachthema Fahrradparken“ - Kapitel 3, Qualität im Radtourismus: vandalismussicheres und diebstahlsicheres Fahrradparken

3.2.5 Stadtmitte Hofgeismar: Streckenumlegung über Töpfermarkt?

Der R 4 wird in Hofgeimar-Kernstadt aktuell verwinkelt über den nördlichen Bereich der Innenstadt geführt (vorbei an den Sehenswürdigkeiten Marktplatz mit Rathaus, Altstädter Kirche, Apothekenmuseum, Stadtmuseum Hofgeismar). Sofern hier im Bereich Markt / Rathaus / Altstädter Kirche eine Servicestation Radtourismus stehen würde, würde diese Streckenführung auch Sinn ergeben.

Falls in Zukunft eine solche Anlage evtl. nur im südlichen Bereich der Innenstadt stehen würde (evtl. auch Bereich Würfelturm-Center), wäre eine direktere Führung des R 4 über den Töpfermarkt sinnvoller. Der Punkt soll hier als Anregung gelistet werden. Er findet sich nicht als Maßnahme in der Datenbank.

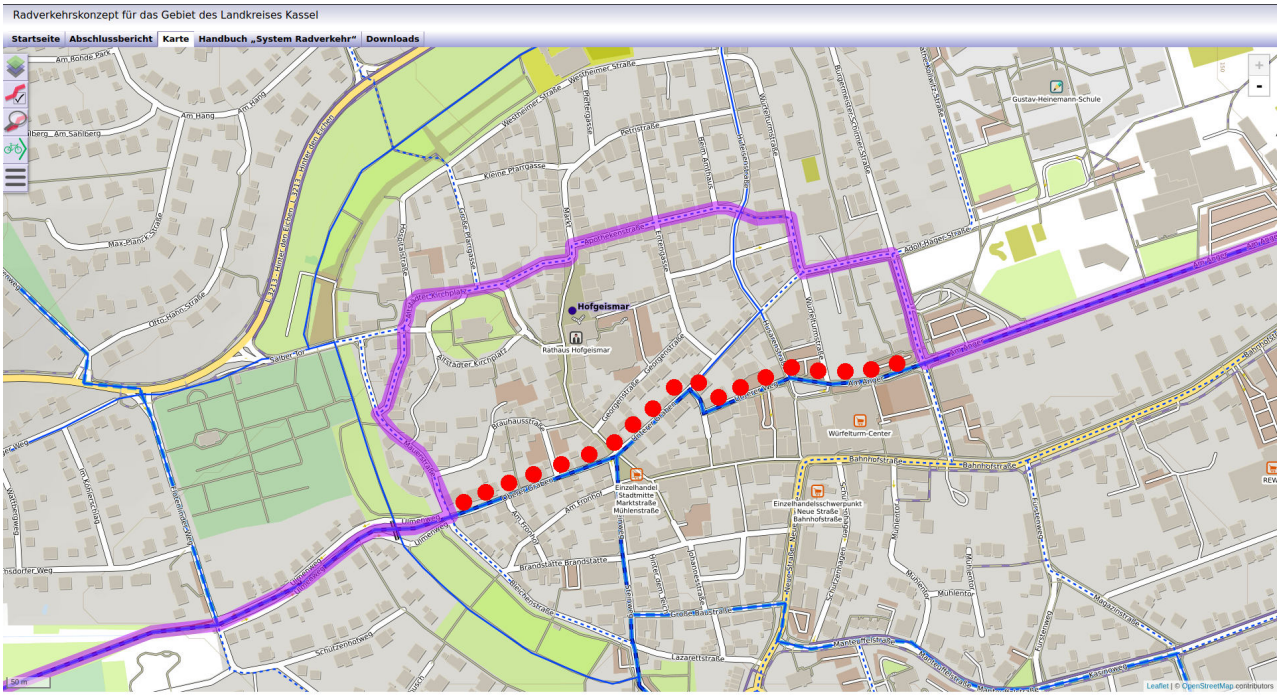

Abbildung 3.14 Violett: Bestandstrecke R 4. Rot gepunktet: möglicher Änderungsvorschlag als direkte Streckenumlegung über den Töpfermarkt (keine Maßnahme in der Datenbank).

3.3 Abschnitt Hofgeismar - Zierenberg

3.3.1 Streckenumlegung am Sattel zwischen Zwergen und Hofgeismar-Kernstadt

Der Hessische Radfernweg führt von Hofgeismar-Kernstadt kommend über einen Sattel bei Zwergen ins Warmetal Richtung Zierenberg.

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

Ferner könnte bei HOG_48 vielleicht ein kompakter Radwander-Rastplatz mit blitzschutzsicherer Schutzhütte entstehen.

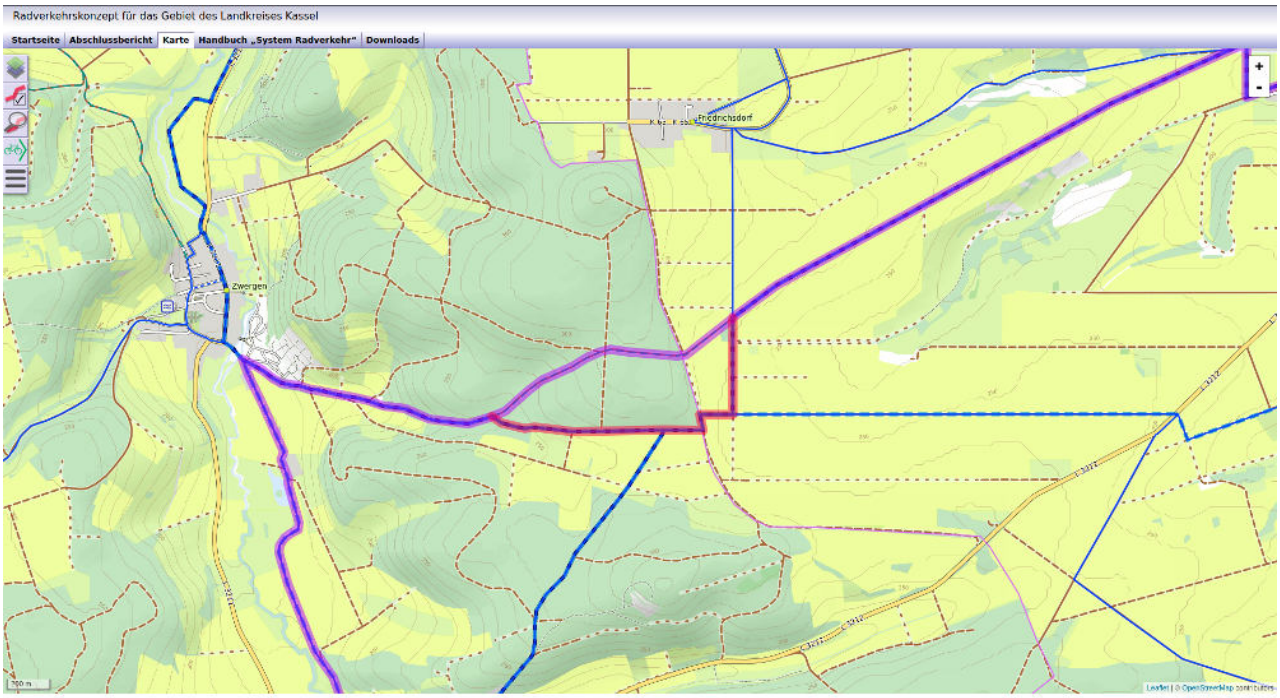

Abbildung 3.15 Violett: Bestandstrecke R 4. Rot: möglicher Änderungsvorschlag im Sattelbereich

3.3.2 Streckenumlegung zwischen Nieder- und Obermeiser

Zwischen Nieder- und Obermeiser nutzt der R 4 auf 2 km heute die stärker befahrene Landstraße. Genaue Zahlen zur durchschnittlich täglichen Verkehrsmenge (DTV) liegen nicht vor (keine Zählstelle direkt im Straßenabschnitt). Der DTV nach der Verkehrsmengenkarte 2010 betrug allerdings auf der L3211 nördlich Niedermeiser bereits mehr als 1600 Fahrzeuge. Mit Quelle Niedermeiser dürfte der Verkehr auf der L3211 zwischen Obermeiser und Niedermeiser grob geschätzt mehr als 2000 Fahrzeuge betragen.

In Tallage besteht östlich der Landstraße eine Wirtschaftswegeverbindung. Der R 4 könnte auf diese Strecke umgelegt werden.

Sinnvoll wäre auf der Wirtschaftswegeverbindung eine durchgehende Asphaltdecke. Auf rund 1000 m ist hier bisher nur eine Schotterdecke vorhanden (siehe CAL_8). Auf die vorhandene Schotterdecke wurde Stand 2016 grobes, „Altasphalt-Bruchmaterial“ aufgetragen. Durch das grobe, zum Teil lose Material besteht (?, aktuelle Situation in 02-2021 unklar) / bestand um 2015 nun vor allem für den schwächeren Radverkehr Sturzgefahr. Etwa jeweils die Hälfte der Problemstrecke verläuft auf Caldener und Liebenauer Gemarkung.

Mit Umlegung des R 4 könnte bei **LIE_20 ferner ein attraktiver Radwanderrastplatz entstehen.** Aktuell ist hier nur eine Rundbank unter einem großen Baum vorhanden.

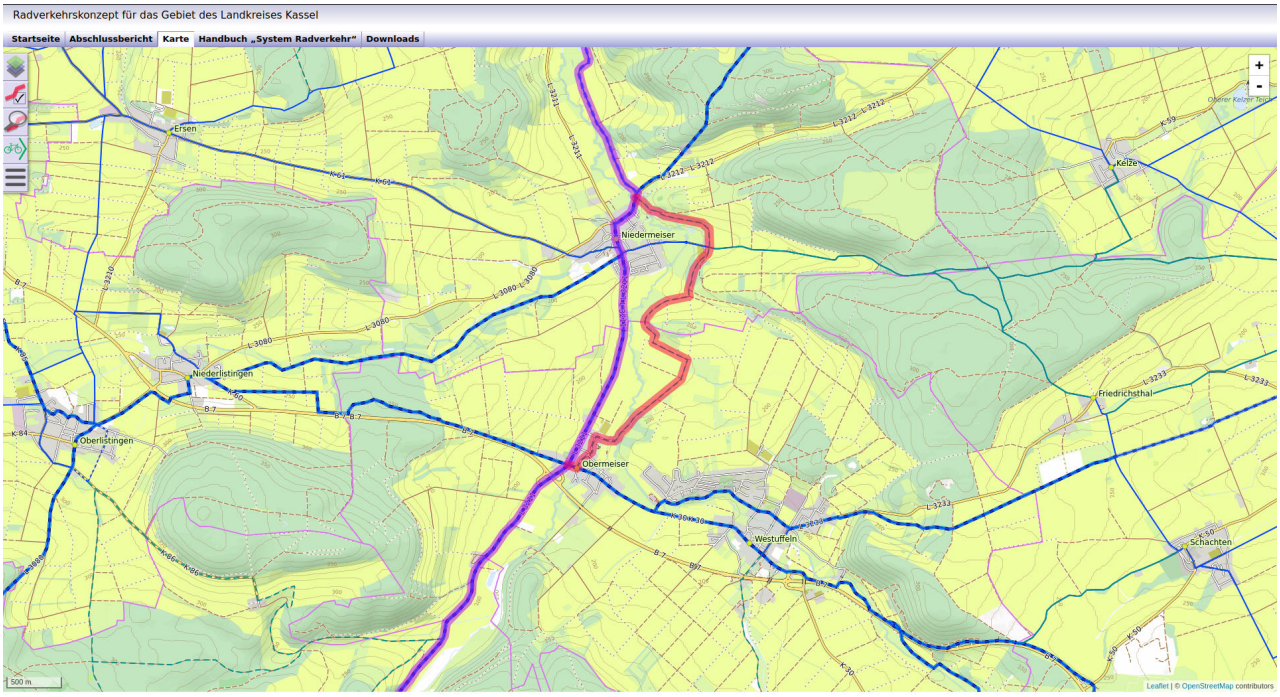

Abbildung 3.16 Violett: Bestandsstrecke R 4. Rot: möglicher Änderungsvorschlag östlich der Landstraße

Abbildung 3.17 Es besteht Sturzgefahr durch losen „Altasphalt-Grobschotter“ (Bild: Dirk Schmidt um 2015).

3.3.3 Lückenschluss im Warmetal

Auf der Ortsverbindung Zierenberg - Obermeiser nutzt der R 4 im Warmetal die Landstraße L 3211.

Die L 3211 im Warmetal ist eine zwar nur mäßig befahrene, aber kurven- und kuppenreiche, teilweise recht schmale Landstraße ohne Sicherung des RV. Es ist überwiegend Tempo 70 angeordnet. Für Radtouristen ist dieser Zustand dennoch nicht akzeptabel. Ferner nützen Schutzplanken vielleicht dem Kraftverkehr, der Radverkehr wird dadurch aber stark gefährdet, da er im Notfall (bei Bedrängung durch KFZ) noch nicht einmal mehr seitlich in den Grünstreifen ausweichen kann. Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke beider Richtungen 2015 im Abschnitt Abzw. L 3214 (Zierenberg) bis Abzw. B 7 (Obermeiser): 1321 (davon 55 Schwerverkehr). Zusätzlich wurden 17 Fahrräder gezählt.

Aus radtouristischer Sicht ist die Strecke ein bedeutsamer Lückenschluss. Denn die Strecke verbindet das Diemeltal auf einer attraktiven, einfach zu fahrenden Route mit den Habichtswald bzw. dem Wolfhager Land. Daher macht ein Ausbau in jedem Fall Sinn. Daher wäre der Bau einer straßenbegleitenden Radverkehrsanlage wichtig (Lückenschluss ZIE_5 mit 8,7 km Länge). Ein Führung abseits der Straße im östlichen Talbereich wäre auch zielführend. Soweit die Sachverhalte bekannt sind, konnte hier bisher aufgrund von Privatgrund keine Strecke realisiert werden.

Auf der südlichen Hälfte der Maßnahme könnten evtl. Wirtschaftswege genutzt werden (hier wäre wohl teilweise eine Oberflächenverbesserung notwendig, siehe ZIE_44). Allerdings ist nicht bekannt, ob diese Feldwege sich in Gemeindeeigentum befinden oder Privatbesitz sind. Der Hessische Radfernweg R4 liegt aktuell nämlich auch hier auf der Landstraße.

Direkt südlich Obermeiser könnte bei CAL_60 vielleicht ein Teil des Lückenschlusses abseits der Landesstraße angelegt werden. So könnte der R 4 im Ortsbereich Obermeiser künftig evtl. komplett abseits der L 3211 geführt werden. Sofern der Lückenschluss Zierenberg - Obermeiser als Radweg entlang der Straße errichtet würde (siehe ZIE_5), könnte hier vielleicht mit Variante CAL_60 alternativ direkt der Ortskern von Obermeiser angeschlossen werden (Abseits der Anschlussstelle an die B 7).

Vorteil: Bestehende Wirtschaftswege könnten mit genutzt werden. Ferner besteht im Ortskern Obermeiser Anschluss an die Alternativroute für den R 4 weiter nach Niedermeiser. Im Bereich der Warme müsste bei dieser Variante des Lückenschlusses eine neue Brücke mit Weganschlüssen errichtet werden. In wie weit dem evtl. der Naturschutz entgegen steht, ist unklar.

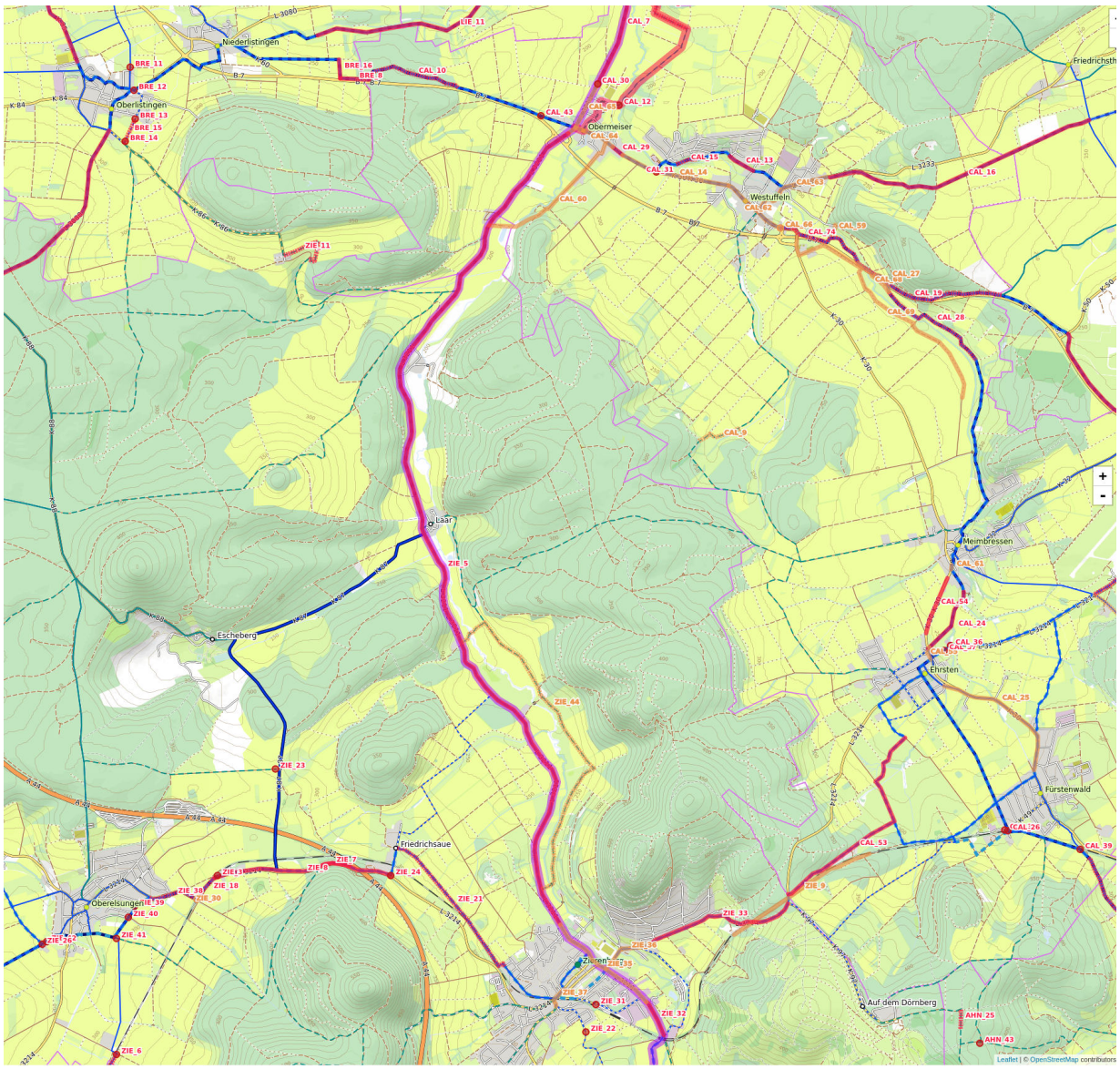

Abbildung 3.18 Lageplan: Lückenschluss des R 4 im Warmetal. ZIE_5: Lückenschluss R 4 mit 8,7 km Länge. CAL_60: potentieller Direktanschluss Obermeiser. ZIE_44: evtl. nutzbare (ausbaubare) Wirtschaftswege im südlichen Teil des Lückenschlusses.

Abbildung 3.19 Das idyllische Warmetal mit dem Hesssischen Radfernweg R 4 - kurvige Straße schwer einsehbar: An solch einer Strecke ist auch bei geringeren Verkehrsmengen klar eine vom KFZ-Verkehr getrennte Radroute notwendig.

Abbildung 3.20 Positiv: Tempo 70 und Hinweis „Achtung Radverkehr im Längsverkehr“. Eine sichere Radverkehrsanlage kann diese kleine Teilsicherung für den Radverkehr natürlich nicht ersetzen.

Abbildung 3.21 Positiv auch hier: Tempo 70 und Hinweis „Achtung Radverkehr im Längsverkehr“. Allerdings ist auch an dieser unübersichtlichen Kuppe ein rechtskonformes, verkehrssicheres Überholen des Radverkehrs durch KFZ nicht möglich.

3.3.4 Etappenstadt Zierenberg

Zierenberg ist mit einer hübschen Altstadt und auch ein paar Übernachtungsmöglichkeiten eine durchaus potentielle, aber natürlich kleinere Etappenstadt.

Bisher gibt es nach dem Wissensstand in Zierenberg keine Ortsinformationstafeln.

Ein Aufstellung von solchen Tafeln mit Stadtplan, Hinweisen auf Sehenswürdigkeiten, Gastronomie, Unterkünften usw. wäre an den Ortseingängen des R 4 sinnvoll. Der Punkt „fehlende Ortsinformationstafeln R 4 Zierenberg-Kernstadt“ wurde in der Datenbank nicht behandelt.

Ob in Zierenberg auch Möglichkeiten zum vandalismus- und diebstahlsicheren Fahrradparken für Radurlauber sinnvoll wären / nachgefragt würden, wäre zu klären.

3.4 Abschnitt Zierenberg - Wolfhagen

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.

Auch topografisch ist die aktuelle Linie sehr belegt.

Daher wurde hier eine neue Führung vorgeschlagen (rote Linie). Für diese neue Linie sind umfangreiche Maßnahmen notwendig. Der R 4 nutzt hier in Routenbündelung ohnehin vorgeschlagene Ortsverbindungen des Konzepts. Die neue Vorschlagslinie ist auch vom Höhenprofil her bedeutend weniger bergig.

Die umfangreichen Maßnahmen siehe im Detail auch Karte des Digitalkonzepts-> Datenebene Radrouten

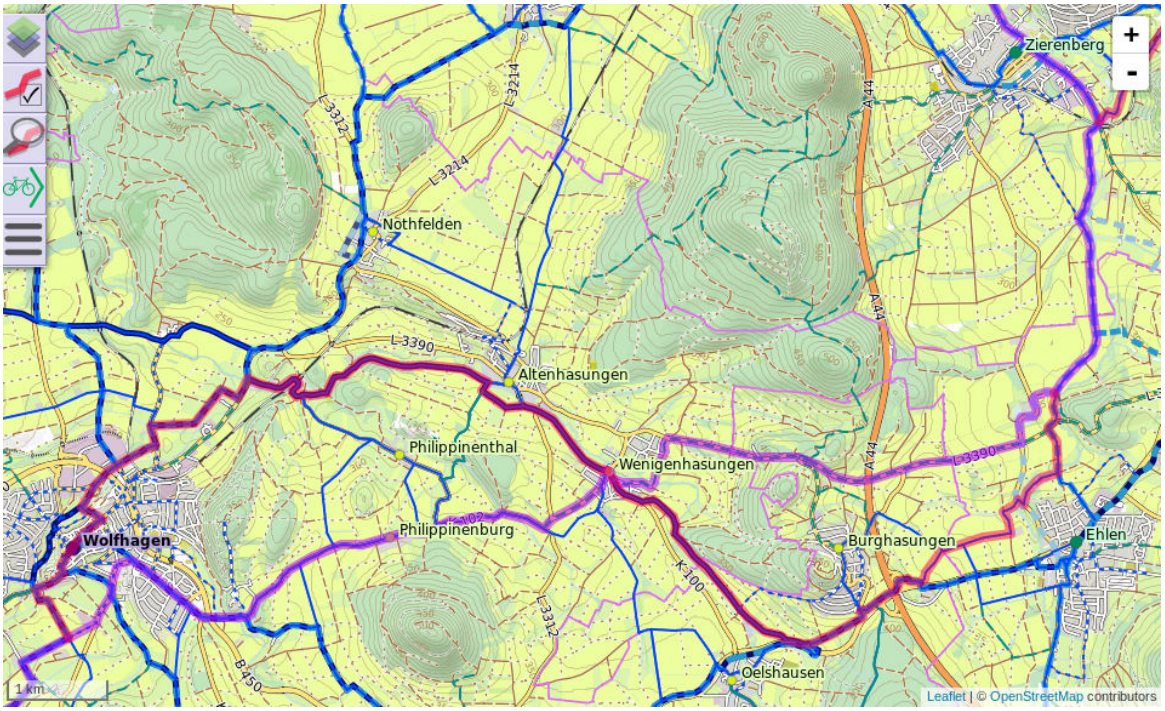

Abbildung 3.22 R 4 Bestand: violett. Vorschlag für neue, außerorts weitgehend Verkehrsfreie Führung: rot

3.4.1 R 4 in der Ortsdurchfahrt Zierenberg

Der R 4 führt auf den stärker befahrenen Landstraßen L 3214 / L 3211 durch Zierenberg. Für Radverkehrsanlagen besteht kein Platz. Sinnvoll wäre Tempo 30 auf zumindest Teilen der Strecke. Rechtlich ist das aktuell wohl nur sehr schwer bis gar nicht umsetzbar. Lediglich auf etwa 150 m vor der Elisabeth-Selbert-Schule gilt bereits Tempo 30 (Weiteres siehe ZIE_35)

Südlich Zierenberg wäre bei ZIE_32 auf 360 m Platz für einen straßenbegleitenden Radweg.

Weitere Informationen zum Thema „Radverkehr in Ortsdurchfahrten und Tempo 30“ können der Anlage „Fachthema verkehrsberuhigte Ortsdurchfahrten“ entnommen werden.

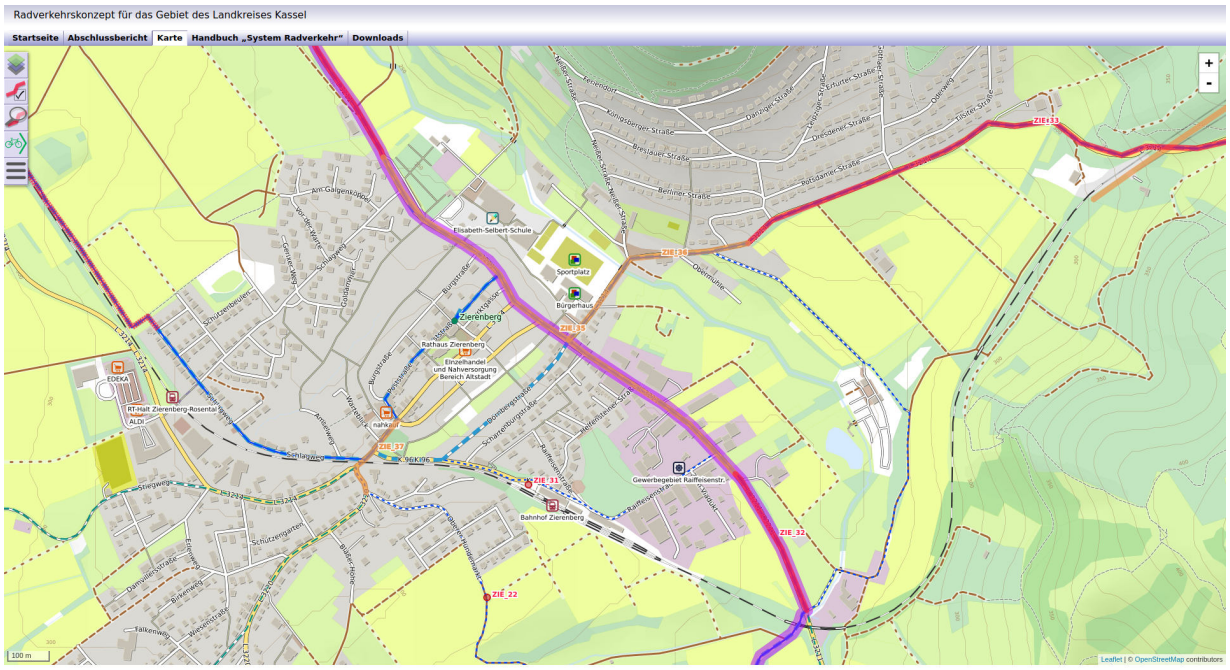

Abbildung 3.23 Lageplan: R 4 Ortsdurchfahrt Zierenberg

3.4.2 Anbindung des Herkules / Bahnhof Wilhelmshöhe

Obwohl der Herkules eine überregional bedeutende Sehenswürdigkeit ist, „hängt er radtouristisch weitgehend in der Luft“. Lediglich von Kassel Stadtmitte führt der Herkules-Wartburg-Radweg auf den Herkules. Die Herstellung einer Anbindung an den R 4 wäre sinnvoll. Die Strecke hätte aus radtouristischer Sicht eine wichtige, überregionale Bedeutung. Denn mit dem Lückenschluss würde das „offene Ende“ des Herkules-Wartburg-Radweges am Herkules in das überregionale, radtouristische Netz integriert.

Vom R 4 südlich Zierenberg fehlt im Übergang nach Dörnberg eine verkehrsfreie, sicher fahrbare und gut ausgebaute Strecke. Verkehrsbelastung der stärker befahrenen Landstraße L3211 Zierenberg - Dörnberg: durchschnittlich tägliche Verkehrsmenge (DTV) nach Verkehrsmengenkarte 2015: 2287 (davon 61 Schwerverkehr). Die Landsraße ist für den Radverkehr ungeeignet. Der Lückenschluss könnte ideal als Herstellungsradweg „L3211“ in der Feldflur erfolgen. Vorzugsvariante: 270 m Neubaustrecke bei HAB_7 (mit Herstellung Brücke über die Warme) und auf 880 m Ausbaustrecke bei HAB_6 (Asphaltierung bestehender Wirtschaftswege). Alternativ könnte der Lückenschluss auch über ZIE_10, ZIE_19 und HAB_8 erfolgen. Hier allerdings längere Ausbau- und Neubaustrecken.

In der Ortsmitte von Dörnberg ist in der örtlichen Radwegweisung der Herkules als Ziel bereits vorgesehen. Von hier kann der Herkules über geschotterte Forstwege erreicht werden. Im Bereich der Stadt Kassel fehlen an der Route allerdings die Radwegweiser.

Sinnvoll wäre auch eine Anbindung des Bahnhofs Wilhelmshöhe an den R 4. Der Lückenschluss hier findet sich im Abschnitt Gasthaus Ahnetal bis Orteingang Dörnberg (Details siehe HAB_3, HAB_18, KS_272).

Mit dem Lückenschluss Gasthaus Ahnetal (HAB_3, HAB_18, KS_272)), dem Lückenschluss Ziernberg - Dörnberg (HAB_7, HAB_8) und der Neukonzeption des R 4 im Abschnitt Burghasungen - Wolfhagen könnte auch eine sicher fahrbare **Rad-Hauptroute Wolfhagen - Kassel** im landesweiten Projekt „**Rad-Hauptnetz Hessen**“ realisiert werden.

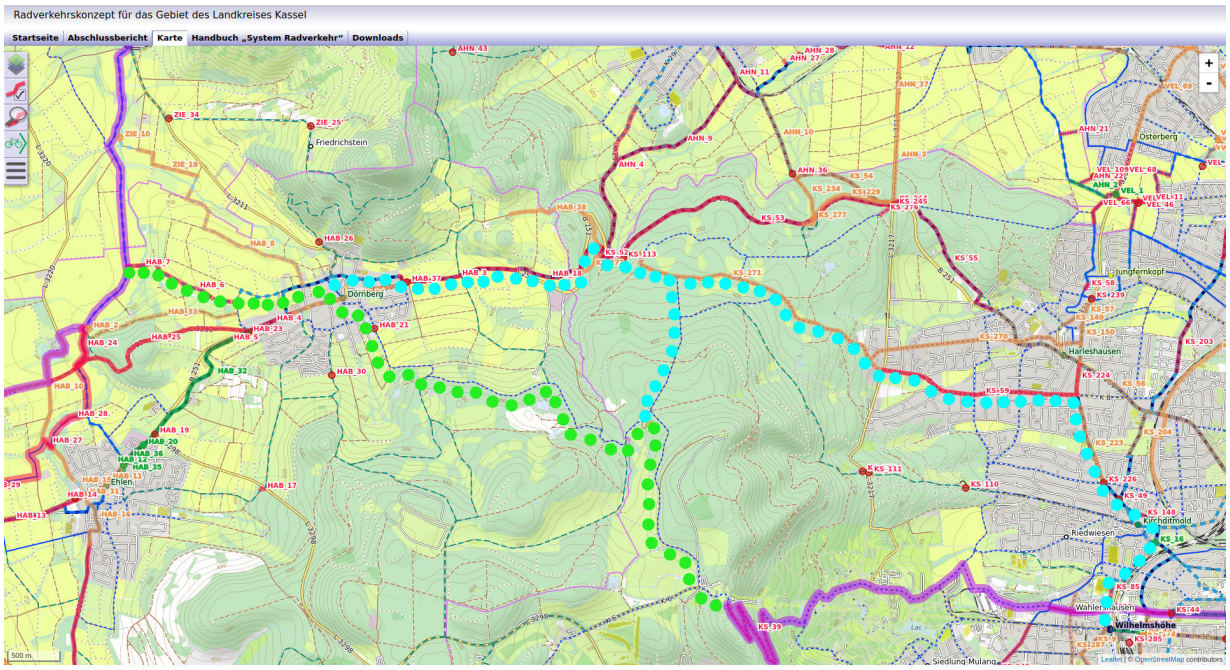

Abbildung 3.24 Lageplan: Routenvorschlag zur Anbindung des Hekules an den R 4 (grün gepunktet). Hellblau gepunktet: mögliche Anbindung des Bahnhofs Wilhelmshöhe an den R 4.

3.4.3 Rastplatz südlich Zierenberg

Bei HAB_2 sind aktuell an einer eigentlich schönen Örtlichkeit nur drei „Hockerbänke“ ohne Lehne vorhanden.

Idee: Aufwertung zu einem vollständigen Radwanderrastplatz mit blitzschutzsicherer Schutzhütte, Anlehnbügeln, Bank-Tisch-Kombination usw. Attraktiv wäre auch die Aufstellung von ein bis zwei Liege- bzw. Sofabänken.

Abbildung 3.25 R 4 Bestand: Rastplatz heute mit drei „Hockerbänken“

3.4.4 Optimierung im Bereich Burghasungen

Der Hessische Radfernweg R 4 wird hier am Sattel auf rund 4 km auf Landstraßen geführt.

Die L 3390 am Sattel ist eine stärker und auch schnell befahrene Landstraße. Es besteht keine Sicherung des Radverkehrs. Für die breite Masse der Radfahrenden (wie z. B. Familien) ist diese Landstraße so heute komplett ungeeignet. Lediglich Straßenradsportler werden in Nebenzeiten des Verkehrs Gefallen an solch einer Radverkehrsführung des R 4 finden. Diese Zielgruppe nutzt allerdings eher nicht touristische Radwege, wie den R 4, sondern fährt ihre Trainingsrunden in der Regel weitgehend individuell im Straßennetz. Topografisch ist die Strecke über die L 3390 am Sattel ferner recht anspruchsvoll.

Verkehrszahlen liegen für den Abschnitt der L3390 zwischen Wenigenhasungen und Knoten L3220 nicht vor. Grob geschätzt dürften hier 1500 ... 1600 bis maximal 1700 KFZ täglich verkehren (Überschlagsrechnung aus den Zählstellen in den nächsten Straßenabschnitten).

Ferner nutzt der R 4 im Bereich Gut Bodenhausen auf rund 500 m die kurvige, stark befahrene L 3220. Die durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge (DTV) beträgt nach der Verkehrsmengenkarte /-zählung 2015 hier 2950 KFZ (davon 110 Schwerverkehr). Zusätzlich wurden 29 Fahrräder gezählt.

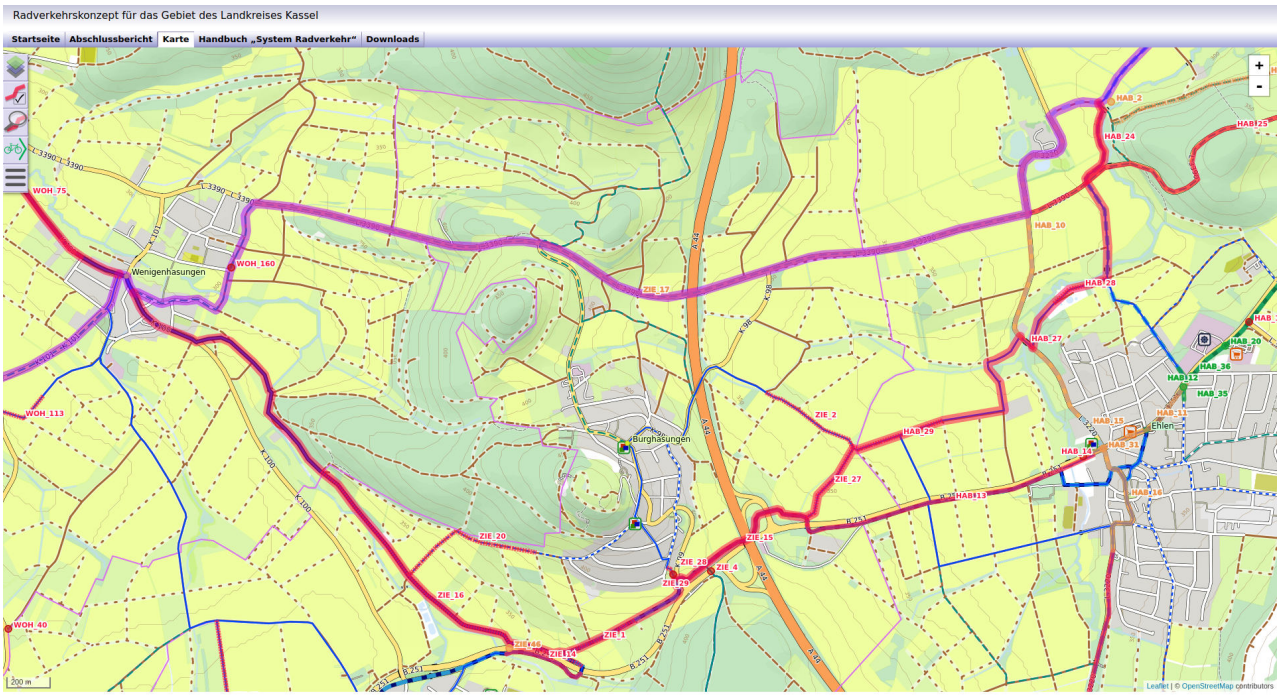

Abbildung 3.26 R 4 Bestand: violett. Vorschlag für neue, außerorts weitgehend Verkehrsfreie Führung: rot

Vorschlag für sichere Führung im Bereich Burghasungen:

- Von Zierenberg kommend Errichtung eines 400 m langen, selbständig geführten Radwegs im Feld bei HAB_24 (mindestens 2,5 m breit in Asphalt).
- Aufbau der aktuell schlechten Schotterstrecke an der Kläranlage Ehlen (HAB_28, Länge rund 280 m, Ausbau auf 3,5 m breit in Asphalt).
- Sofern HAB_24 nicht umsetzbar, Errichtung eines Radwegs direkt an der Landstraße L3220 bei HAB_10 (Länge 1150 m).
- Im Bereich Warmebrücke der L3220 fehlt parallel ein kurzer Radweg (HAB_27, Errichtung eines kurzes Radwegs mit eigenem Brückenbauwerk oder Verbreiterung der Straßenbrücke).
- Im weiteren Verlauf wären bei HAB_29 und ZIE_27 auf insgesamt 800 m Wirtschaftswege zu asphaltieren (auf 3,5 m Breite).
- Im Bereich der Anschlussstelle ist eine komplette Neubautrasse notwendig. Am Anschluss wäre die Errichtung einer Unterführung sinnvoll (in möglichst sozial sicherer Ausführung mit geradem Durchstich). In der Straßenunterführung der B 251 ist im nördlichen Bereich Platz für eine bauliche Radverkehrsanlage mit Betonbarriere zur Straße.
- Südlich Burghasnungen sind in der Abfahrt Ausbaustrecken herzurichten (insgesamt 1800 m bei ZIE_16 und ZIE_1). Rund die Hälfte der Strecke ist als Schotterstrecke ausgebaut, die andere Hälfte ist noch Grasweg ohne Befestigung.

Abbildung 3.27 In der Unterführung der Bundesstraße (hier Blickrichtung Burghasungen) wäre wohl Platz für eine Radverkehrsanlage. Diese könnte mit einer Barriere sicher abgetrennt werden.

3.4.5 Alternativstrecke im Bereich Altenhasungen

Im Bereich Altenhasungen führt die Strecke heute bergig auf Landstraßen über Philipinenberg nach Wolfhagen. Sinnvoller wäre die ebene, möglichst verkehrsfreie Talführung über Altenhasungen.

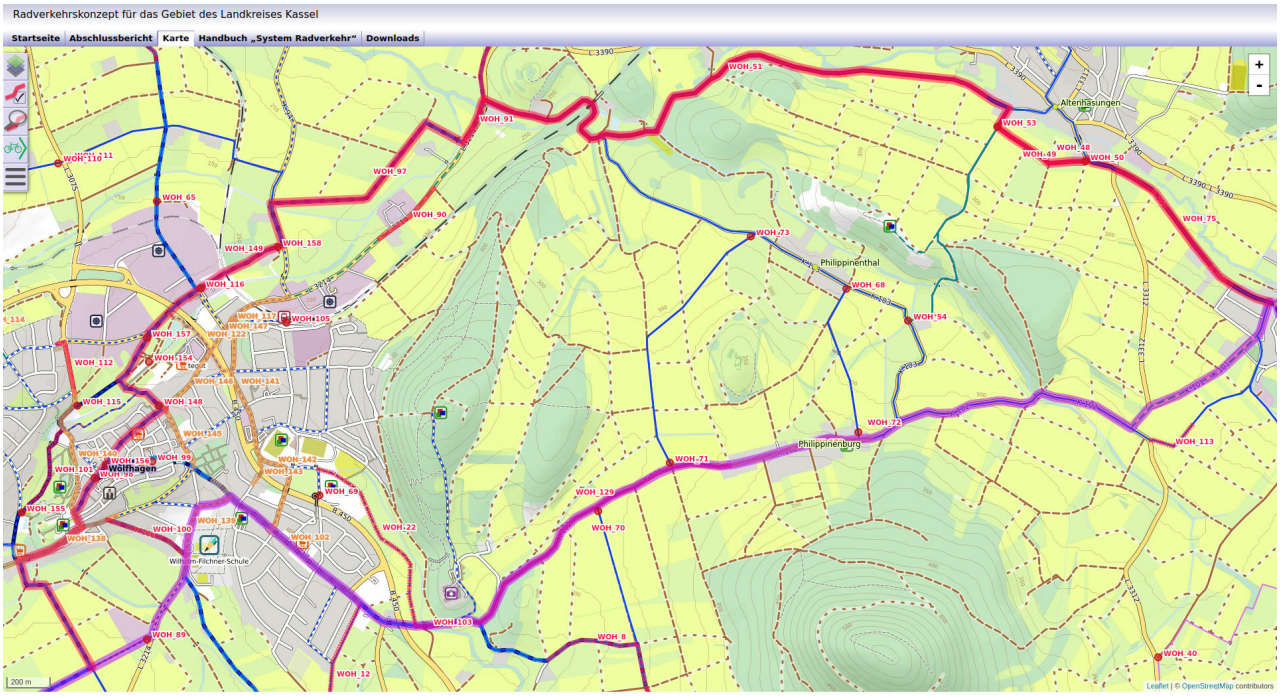

Abbildung 3.28 R 4 Bestand: violett. Vorschlag für neue, außerorts weitgehend verkehrsfreie Führung: rot

Vorschlag für sichere Führung im Bereich Altenhasungen:

- Zwischen Wenigenhasungen und Altenhasungen gibt es eine wenig befahrene, aber mit Stand 2014 marode Kreisstraße mit Tempo 100. Kurzfristig als Minimalmaßnahme: Anordnung von Tempo 50 als Teilsicherung für den Radverkehr. Für den KFZ-Verkehr gibt es noch die parallele L 3390. Weiteres zum Punkt siehe WOH_75 in der Datenbank.

- Die Ortsmitte von Altenhasungen ist vor allem in der Durchfahrt der L3390 stärker mit KFZ-Verkehr belastet. Für überörtlich fahrende Radler oder auch schwächere Radverkehrsgruppen (z. B. Familien) macht es daher Sinn, die Ortsmitte südlich zu umfahren. Aktuell gibt es hier nur eine Schotterdecke. Mit Umlegung des R 4 auf diese Strecke sollte hier auf 470 m eine 3,5 m breite Asphaltdecke aufgebracht werden (WOH_48).

- Westlich Altenhasungen gibt es ein schmale, zum Teil unübersichtliche Straße (WOH_51, Breite 3 m bis 5 m je nach Abschnitt) ohne Geschwindigkeitsbeschränkung. Damit gilt außerorts Tempo 100. Für den KFZ-Verkehr existiert noch die parallele L 3390. Wichtig wäre die Anordnung von Tempo 30, damit diese Strecke auch außerorts sicher (z. B. mit Kindern) per Rad befahren werden kann. Sofern der Lückenschluss Oleimühle (WOH_97 und WOH_91) hergestellt ist, könnte mit dem R 4 und mehr Alltagsradverkehr auch eine „ländliche Fahrradstraße“ ausgeschildert werden. In Brandenburg wurde dieses Instrument auf vergleichbaren Routen bereits eingesetzt.

- Im Abschnitt Oleimühle bis Wolfhagen fehlt im Bereich der stark befahrenen Landesstraße L3214 eine sichere Radroute.

- Im Bereich Kernstadt Wolfhagen würde der R 4 mit Umlegung über Altenhasungen zentral die touristisch interessante Altstadt erschließen. Heute führt die Strecke südlich an der Altstadt vorbei.

3.4.6 Etappenstadt Wolfhagen

Das Mittelzentrum Wolfhagen ist Zentrum der Region Wolfhager Land im Südwesten des Planungsraums. Durch seine historische Fachwerkaltstadt 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 (siehe Kapitel Einbindungen).

Vandalismussicheres und diebstahlsicheres Fahrradparken

In Wolfhagen fehlt eine Möglichkeit bepackte Reiseräder diebstahlsicher abzustellen. Ferner fehlt wohl auch ein öffentlicher Ladepunkt für Pedelecs.

Weiteres zum Thema siehe auch „Fachthema Fahrradparken“ - Kapitel 3, Qualität im Radtourismus: vandalismussicheres und diebstahlsicheres Fahrradparken.

Abbildung 3.29 Könnte evtl. ein Vorbild für Wolfhagen sein: Der „Servicepunkt Radtourismus“ in Rathen am Elberadweg. Weitere Infos und Bilder zu dieser Anlage siehe auch „Fachthema Fahrradparken“ - Kapitel 3, Qualität im Radtourismus: vandalismussicheres und diebstahlsicheres Fahrradparken

3.5 Abschnitt Wolfhagen - Naumburg

3.5.1 Ausbaustrecke Höhe Leckringhausen

Im Bereich Leckringhausen besteht Ausbaubedarf:

- Ausbaustrecke Bestand nördlicher Bereich WOH_11: Hier besteht heute eine grob geschotterte Wegstrecke mit feuchten Matschstellen. Ausbau auf rund 1000 m als asphaltierter Wirtschaftsweg mit 3,5 m Breite.
- Bestandsstrecke WOH_161 mit Hügel: Hier zum Teil steile, hügelige und verwinkelte Umwegführung des R 4 über grob geschotterte Wirtschaftswege mit verlorenen Höhenmetern. Optimal wäre die Herstellung einer neuen Radroute in Tallage (WOH_10): Herstellung als selbstständige Radverkehrsanlage in Asphalt mit 2,5 m Breite (ohne Wirtschaftswegfunktion). Sofern die Strecke tragfähig für schwere Fahrzeuge auf 3,5 m Breite in Asphalt ausgebaut würde, könnte auch landwirtschaftlicher Verkehr die direkte, gerade Strecke in Tallage mit nutzen.
- Ausbaustrecke Bestand südlicher Bereich WOH_76: Hier gibt es heute eine geschotterte Wegstrecke. Ausbau auf rund 650 m als asphaltierter Wirtschaftsweg mit 3,5 m Breite.

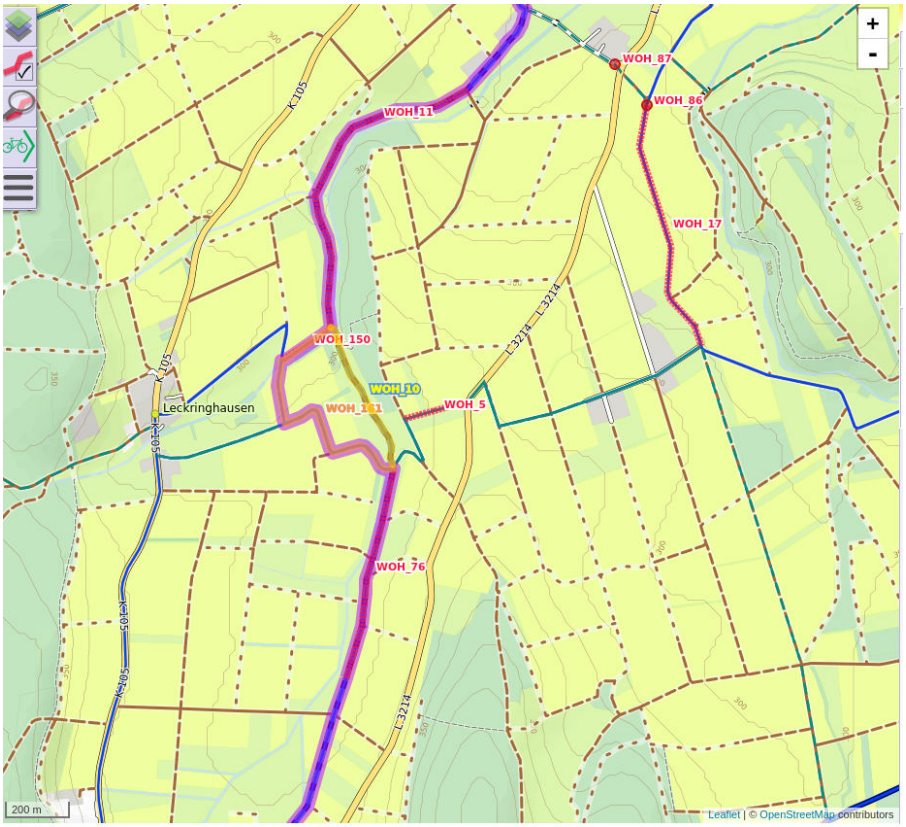

Abbildung 3.30 Auszug auf dem Digitalkonzept: violett: Strecke des R 4, rot: Ausbaustrecken WOH_11 und WOH_76, gelb: potentielle Neubaustrecke WOH_10 in Tallage, braun: Hügelstrecke im Bestand mit Schotterdecke WOH_161

Abbildung 3.31 Blick auf die Neubaustrecke des R 4 in Tallage von Wolfhagen kommend. Bild: Dirk Schmidt um 2014

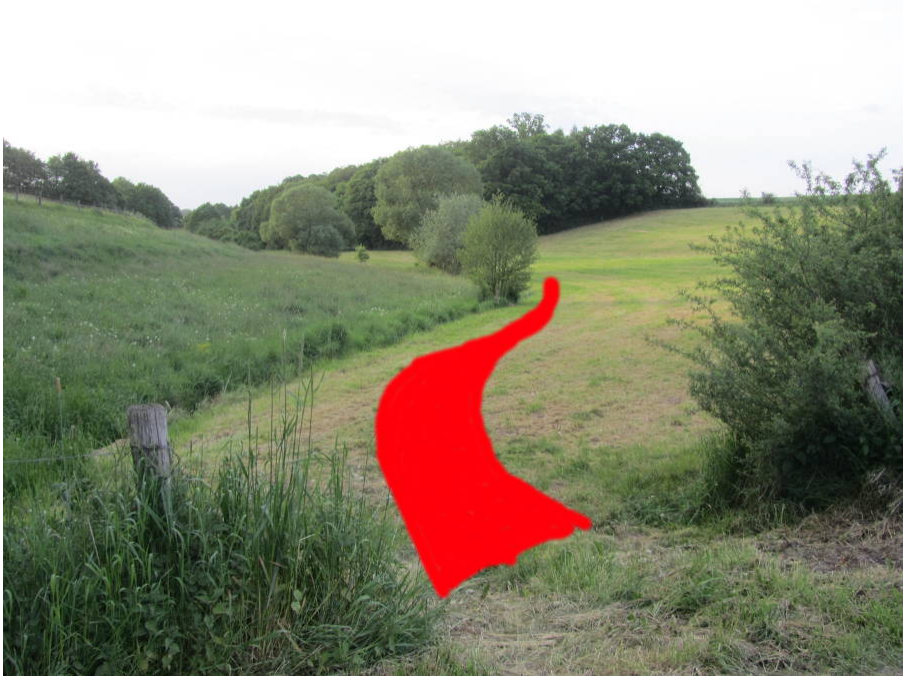

Abbildung 3.32 Blick auf die Neubaustrecke des R 4 in Tallage von Ippinghausen kommend. Bild: Dirk Schmidt um 2014

3.5.2 Querung an der B 251 östlich Ippinghausen

Von Norden kommend ist die Querung an der stark befahrenen Bundesstraße schwer einsehbar (WOH_67). Ferner gibt es einen kurzen Routenversatz (geschätzt etwa 30 m bis 50 m). Durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge (DTV) auf der B 251 nach Verkehrsmengenkarte 2010: 3894 KFZ (davon 332 Schwerverkehr).

Kurzfristig: Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 70 und Zeichen 138 „Radfahrer kreuzen“ aufstellen (falls beides noch nicht vorhanden, Datenstand 2014).

Mittelfristig: Bau einer Mittelinsel als Querungshilfe in Verlängerung des südlichen Astes des R4. Ferner kurzer Radwegebau auf der Straßennordseite zur neuen Querungshilfe.

Abbildung 3.33 Gefährliche, nach Osten schwer einsichtige Querung der B251 mit eingeschränktem Sichtfeld. Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 70 + Zeichen 138 „Radfahrer kreuzen“ notwendig (Bild: Dirk Schmidt um 2014).

3.5.3 Schotterstrecke im Forst südlich Ippinghausen

Im Abschnitt Ippinghausen - Naumburg gibt es im Forst eine 2700 m lange Schotterstrecke (NAU_30).

Sofern machbar: Ausbau in 3 m bis 3,5 m Breite in Asphalt. Aufgrund Waldlage ist dem Wurzelschutz besondere Beachtung zu schenken. Mit gutem Ausbaustandard kann die Strecke übrigens durchaus als Ersatz für einen straßenbegleitenden Radweg an der L 3214 dienen.

Alternative für Alltagsradverkehr (Wenn kein Ausbau des R 4 im Forstbereich möglich): Radweg im Bereich der Landstraße Ippinghausen - Nauburg bei NAU_15.

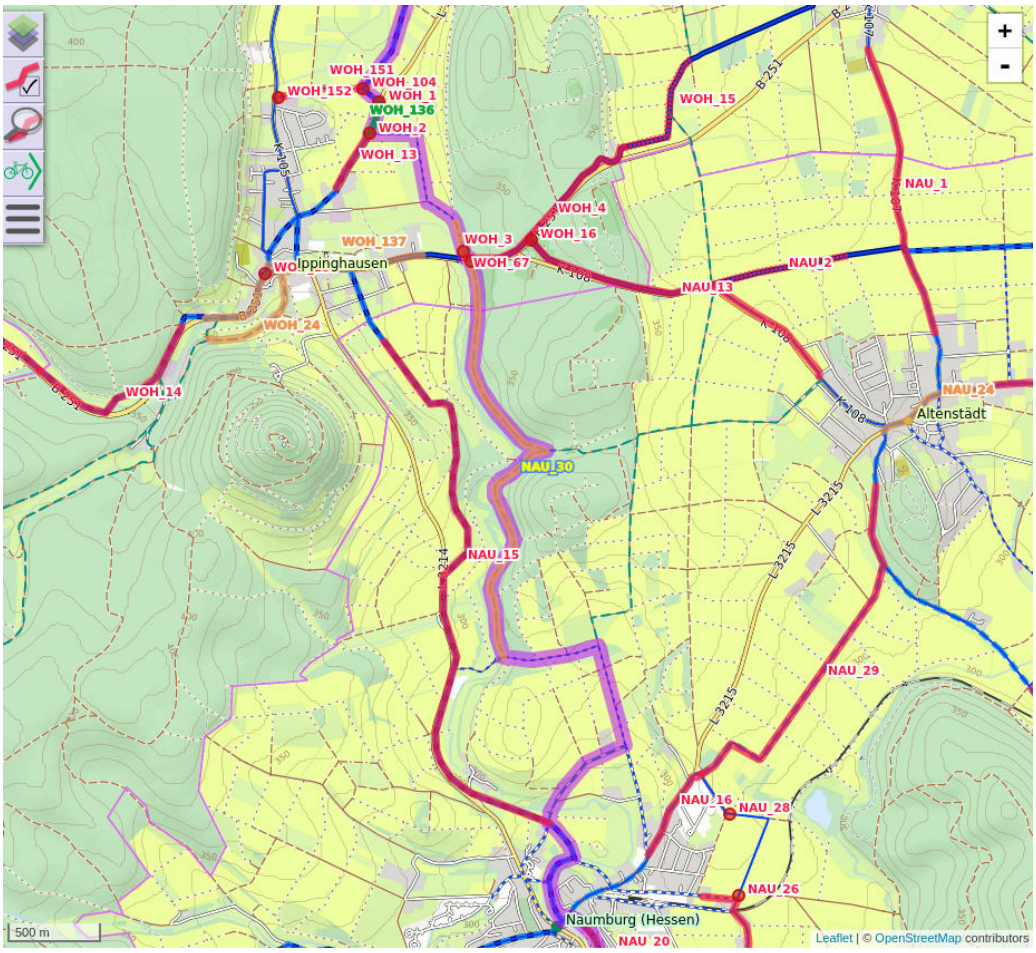

Abbildung 3.34 Auszug auf dem Digitalkonzept: violett: Strecke des R 4, gelb: Schotterstrecke NAU_30

3.6 Abschnitt Naumburg bis südliche Kreisgrenze (Richtung Fritzlar)

3.6.1 Radtouristische Einbindung der Etappenstadt Naumburg

Die Etappenstadt Naumburg ist bisher im radtouristischen Netz nur mit dem R 4 in Nord-Süd-Richtung erschlossen. In West-Ost-Richtung fehlt eine Anbindung.

Insbesondere eine sichere, verkehrsfreie Radroute Richtung Waldeck / Edersee und Korbach fehlt. Die lokale Radwegweisung mit Ziel Waldeck führt von Naumburg kommend über die Landstraße Richtung Netze (besonders zu Ausflugszeiten mit stärkerem Kfz-Verkehr, Landstraße ist für den Radverkehr ungeeignet bzw. sogar gefährlich). Mit dem **Projektvorschlag „Panorama-Radweg Kassel - Korbach“** könnte auch diese Verbindung abseits im Wald hergestellt werden (siehe Kapitel „Bessere Einbindung des R 4 in das radtouristische Regionalnetz“).

3.6.2 R 4 im Ortsbereich Naumburg

Im Ortsbereich von Naumburg besitzt der R 4 zwei Schotterstrecken ohne Beleuchtung (NAU_20 und NAU_22, Länge je rund 350 m).

Die Strecke des R 4 besitzt hier auch innerstädtische Verbindungsfunktion (z.B. auf dem Weg zum Einkaufen oder ins Schwimmbad). Sinnvoll wäre daher ein Aufbau mit 3 m breiter Asphaltdecke und eine Beleuchtung der Streckenabschnitte.

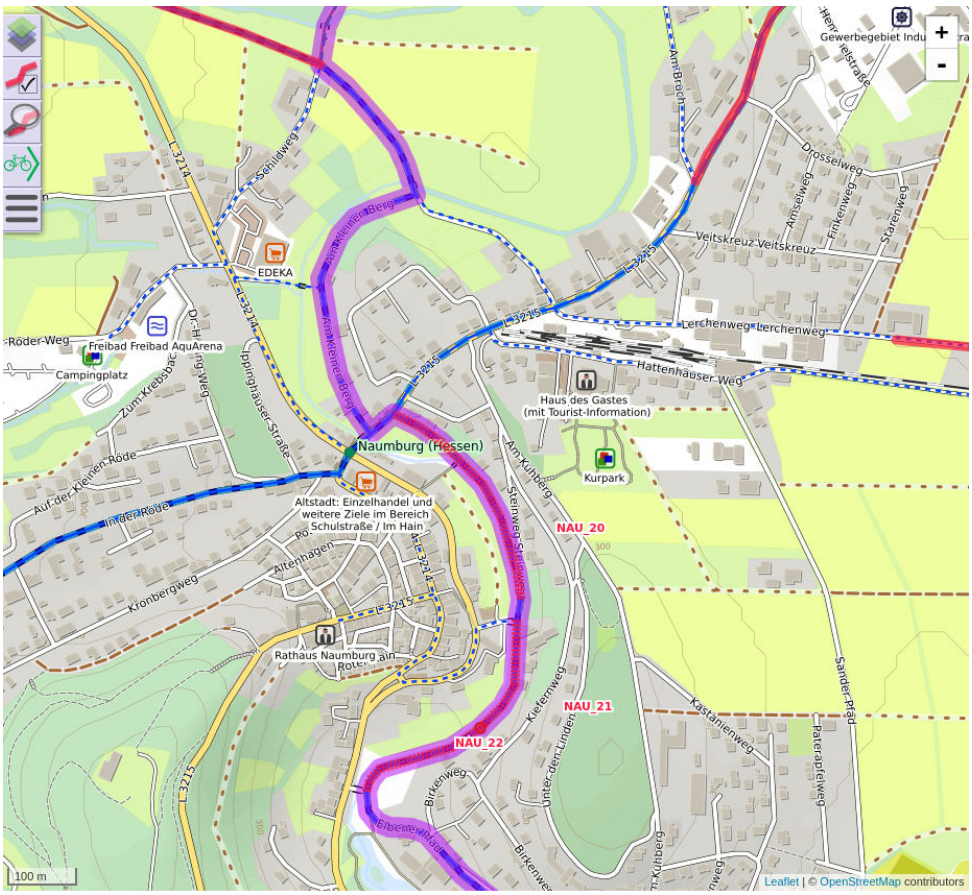

Abbildung 3.35 Auszug auf dem Digitalkonzept: violett: Strecke des R 4, rot: Ausbaustrecken NAU_20 und NAU_22

3.6.3 Ausbaustrecke zwischen Naumburg und Elbenberg

Auf der Verbindung des R 4 zwischen Elbenberg und Naumburg gibt es einen gröber geschotterten Wirtschaftweg mit starker Steigung (NAU_4). Für Ungeübte besteht im Hügelbereich evtl. Sturzgefahr auf z. T. losem Schotter.

Eine Asphaltierung der Route wäre daher eine große Verbesserung. Die Strecke könnte dann auch als Alltagsroute dienen. In Zeiten des Pedelec kann der Hügel auch vom Alltagsradverkehr problemlos bezwungen werden. Voraussetzung dafür wäre allerdings eine Asphaltdecke. Die Strecke könnte so auch als Ersatz für die fehlende Radverkehrsanlage entlang der L 3214 zwischen Naumburg-Kernstadt und Elbenberg dienen.

Alternativ könnte in Tallage auch eine weitgehend steigungsfreie Neubaustrecke entstehen (Details siehe NAU_3). Vorteil: fast keine Steigungen. Nachteil: neuer Flächenverbrauch und evtl. höhere Kosten als Ausbau der Bestandsstrecke mit Hügel.

Einfacher und vom Flächenverbrauch her geringer wäre ein Ausbau der Bestandsstrecke des R 4.

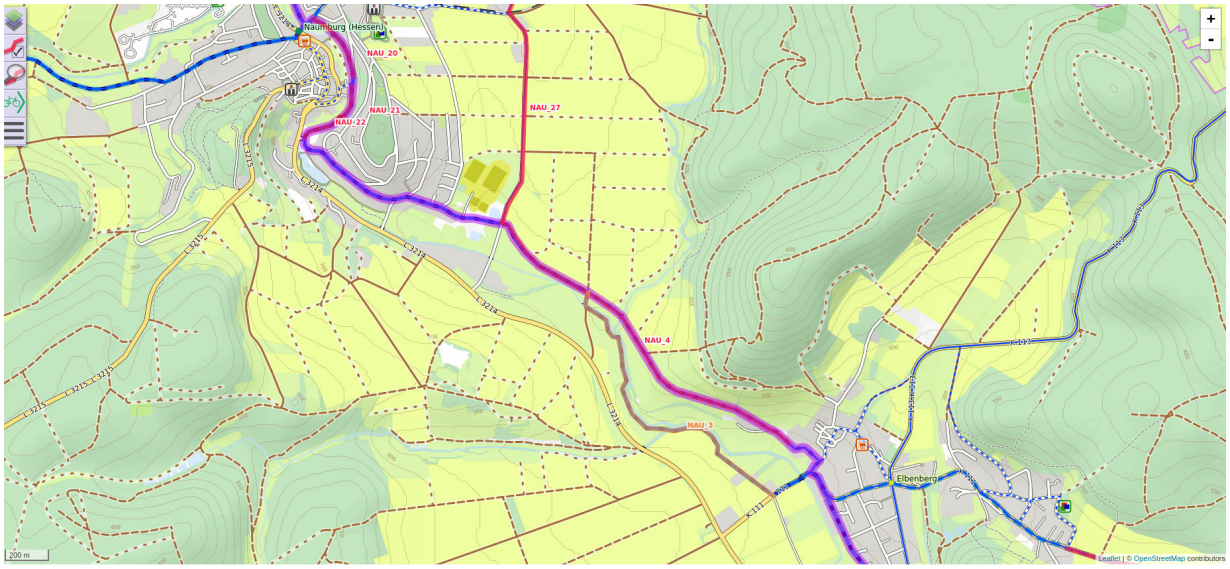

Abbildung 3.36 Auszug auf dem Digitalkonzept: violett: Strecke des R 4, rot: Ausbaustrecke NAU_4 / Alternative Neubaustrecke NAU_3

Abbildung 3.37 R 4 Bestand zwischen Naumburg und Elbenberg: Blick vom Schotterhügel.

3.6.4 Abschnitt zwischen Altenberg und Züschen

Der R 4 verläuft hier auf der gut ausgebauten, schnell befahrenen Landstraße. Daher ist ein Radweg notwendig. Substanzieller Verkehr nach der bundesweiten Straßenverkehrszählung von 2010 mit insgesamt durchschnittlich 1284 KFZ/Tag (davon 103 Schwerverkehr, Lage Zählstelle nördlicher Ortseingang Altendorf). 2015 hatte sich der KFZ-Verkehr auf 932 / 62 reduziert.

Für eine umfassend sichere und vor allem komfortable Radwanderstrecke ist dies allerdings immer noch zu viel (vor allem für den schwächeren Radverkehr).

Daher langfristig Bau einer straßenbegleitenden Radverkehrsanlage mit 4650 m Länge (Strecken NAU_8, NAU_9 und FRIT_14).

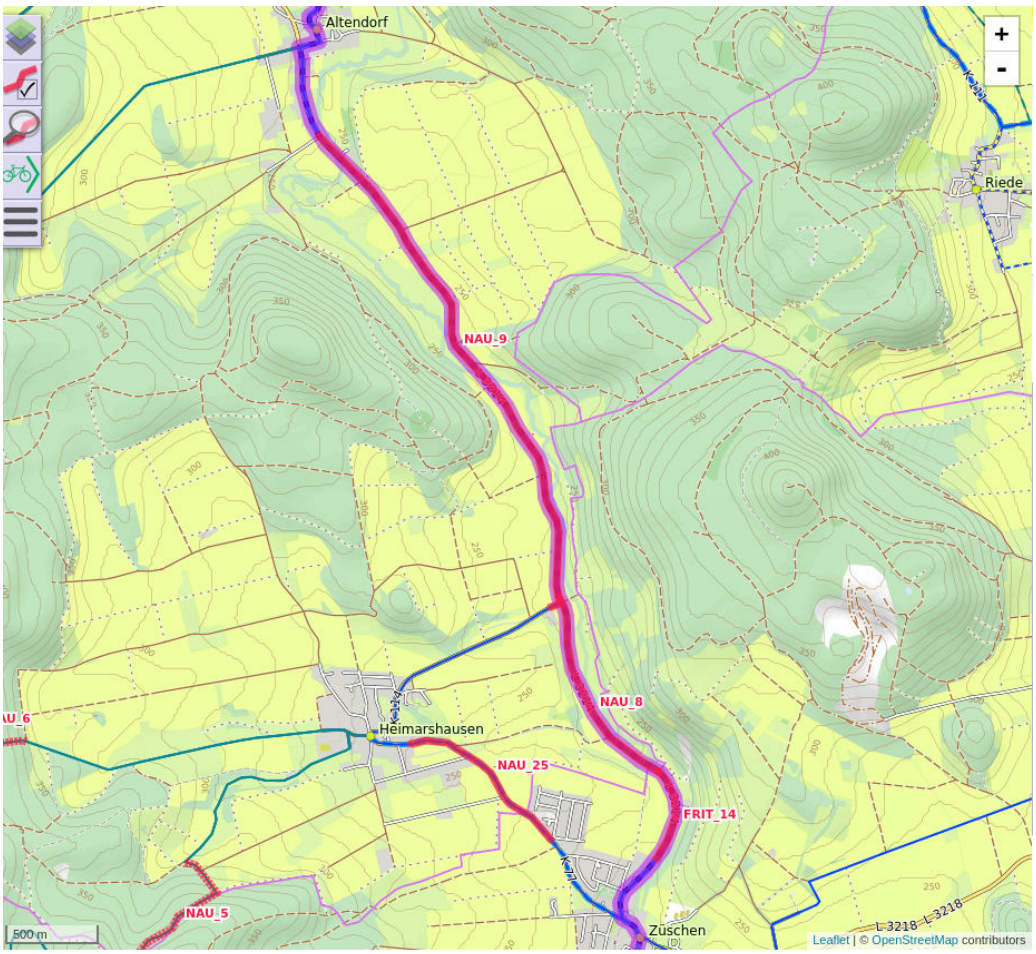

Abbildung 3.38 Auszug auf dem Digitalkonzept: violett: Strecke des R 4, rot: Fehlende Radverkehrsanlage (Strecken NAU_8, NAU_9 und FRIT_14)

Kapitel 4

Bessere Einbindung des R 4 in das radtouristische Netz

Im Folgenden wurden hier noch einige Projektideen für eine bessere Einbindung des R 4 in das radtouristische Netz gelistet. Diese Ideen sind bereits weitgehend Bestandteil des Konzepts. Sie sollen hier noch einmal gesammelt mit Bezug zum R 4 thematisiert werden.

Es handelt sich um folgende Ideenstudien. Diese sind farbig im Übersichtsplan auf der nächsten Seite zu finden:

- Ems-Erpe-Radweg (rot-braun durchgezogen)
- Panoramaradweg Kassel - Korbach (rot-braun durchgezogen mit grünen Punkten)
- Fulda-Warme-Radweg (dunkelblau gepunktet)
- Hessische Städtekette (rot gepunktet)
- Alte Holländische Poststraße (hellblau durchgezogen)

Die sonstige Radfernwegen (Fuldaradweg R 1, Diemelradweg, Eder-Radweg, Herkules-Wartburg-Radweg usw.), wie auch Regionalrouten im Bestand (Reinhardswald-Radweg, Kassel-Edersee-Radweg usw.) wurden in dieser Skizze der Übersicht halber weg gelassen. Die Bestandsstrecken lassen sich allerdings alle im Digitalkonzept abrufen.

In dieser Skizze geht es vor allem um direkte, radtouristische Entwicklungsachsen in Bezug zum R 4.

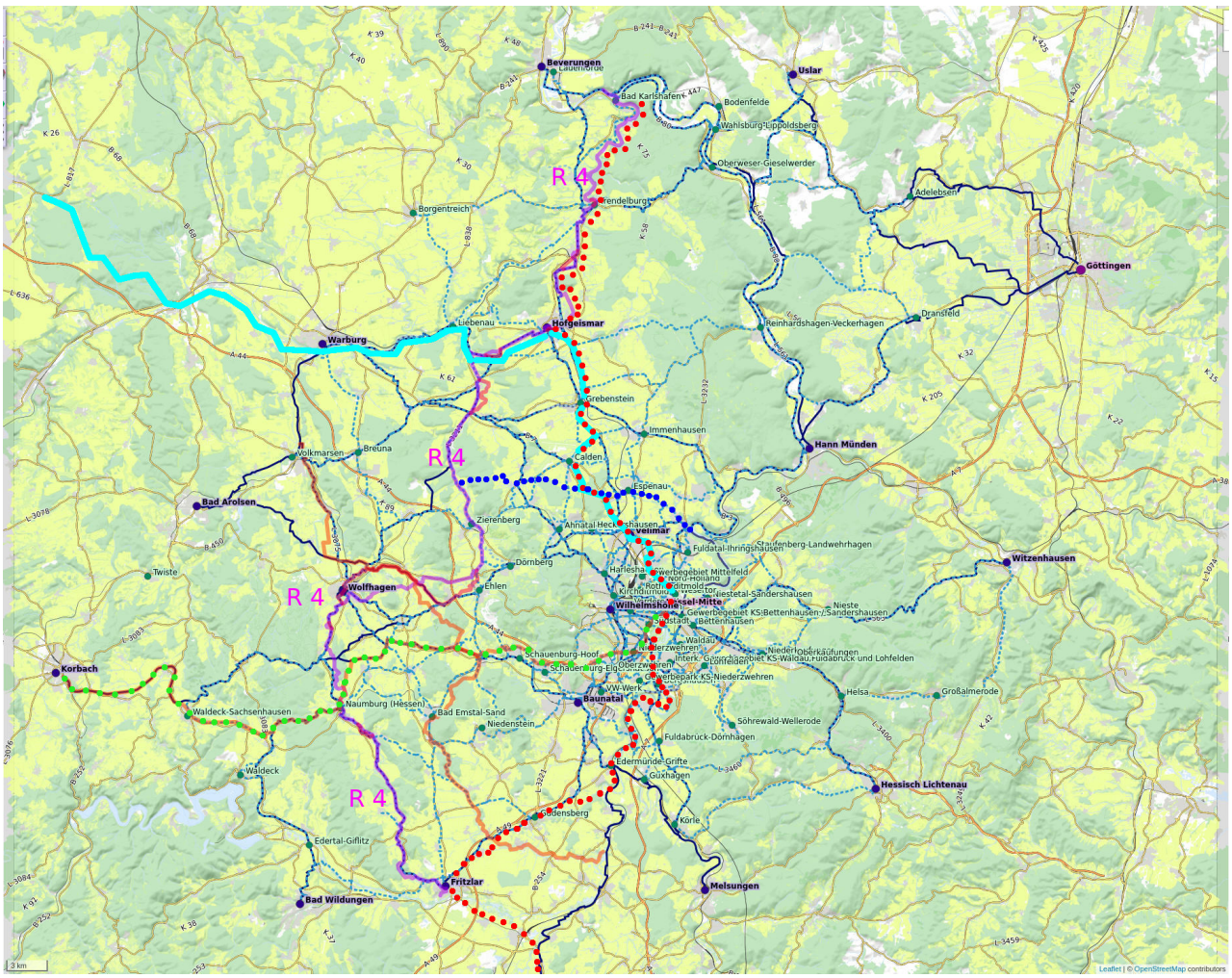

Abbildung 4.1 Übersicht R 4 im Planungsraum. Violett: Bestandstrecke R 4. Rot: Änderungsvorschläge für den R 4. weitere Strecken: Projektvorschläge für bessere Einbindung des R 4. Ems-Erpe-Radweg (rot-braun durchgezogen), Panoramaradweg Kassel - Korbach (rot-braun durchgezogen mit grünen Punkten), Fulda-Warme-Radweg (dunkelblau gepunktet), Hessische Städtekette (rot gepunktet), Alte Holländische Poststraße (hellblau durchgezogen)

4.1 Projektvorschlag Ems-Erpe-Radweg

Der Ems-Erpe-Radweg ist eine neue, **radtouristische Regionalverbindung** 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. Auch Bad Emstal-Sand wird damit besser an das überregionale Radfernwegenetz angeschlossen.

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.

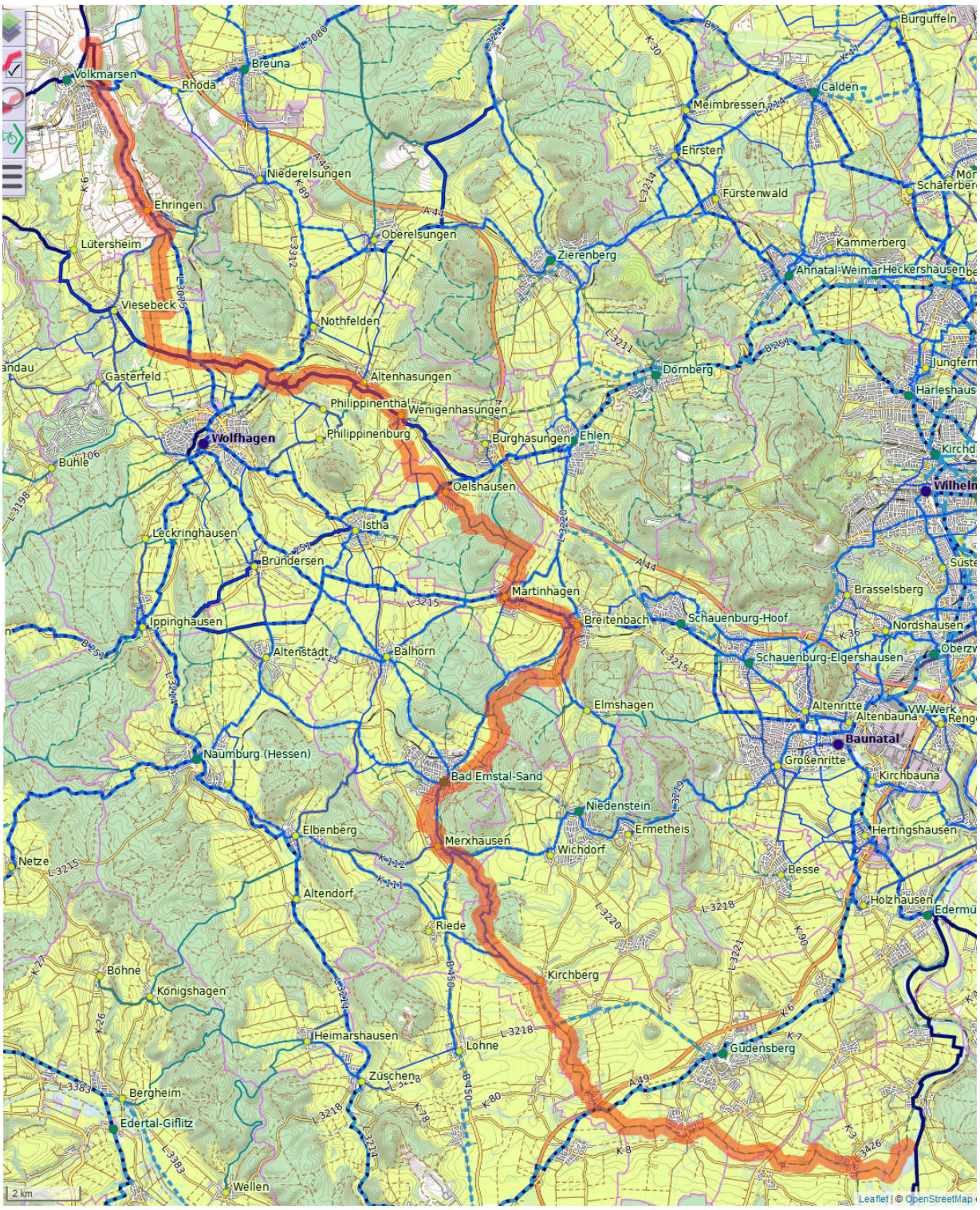

Abbildung 4.2 Verlauf Projektvorschlag Ems-Erpe-Radweg aus dem Digitalkonzept.

4.2 Projektvorschlag Panoramaradweg Kassel - Korbach bzw. Edersee

Ziel der neuen Panoramaroute ist es, die fehlende **radtouristische Regionalverbindung** 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. Ferner wird der attraktive Etappenort Naumburg in West-Ost-Richtung überregional in das radtouristische Netz integriert. Für die wachsende Zielgruppe „Tourenpedelec“ wäre dies eine ideale Strecke.

Die Strecke führt südlich Istha und Bründersen auf der aussichtsreichen „Isthaer Höhe“ durch Wolfhager Gemarkung. Als Lückenschluss wäre vor allem der holprige Wiesenrain bei WOH_78 östlich Martinhagen auszubauen. Auch der „Matschweg“ bei NAU_7 (Datenstand hier 2015) an der Grenze zur Naumburger / Wolfhager Gemarkung wäre zu befestigen. Weitere Ausbaumaßnahmen wären langfristig sinnvoll (siehe hier Digitalkonzept).

Am Netzknoten bei WOH_18 könnte ein neuer Rastplatz entstehen.

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

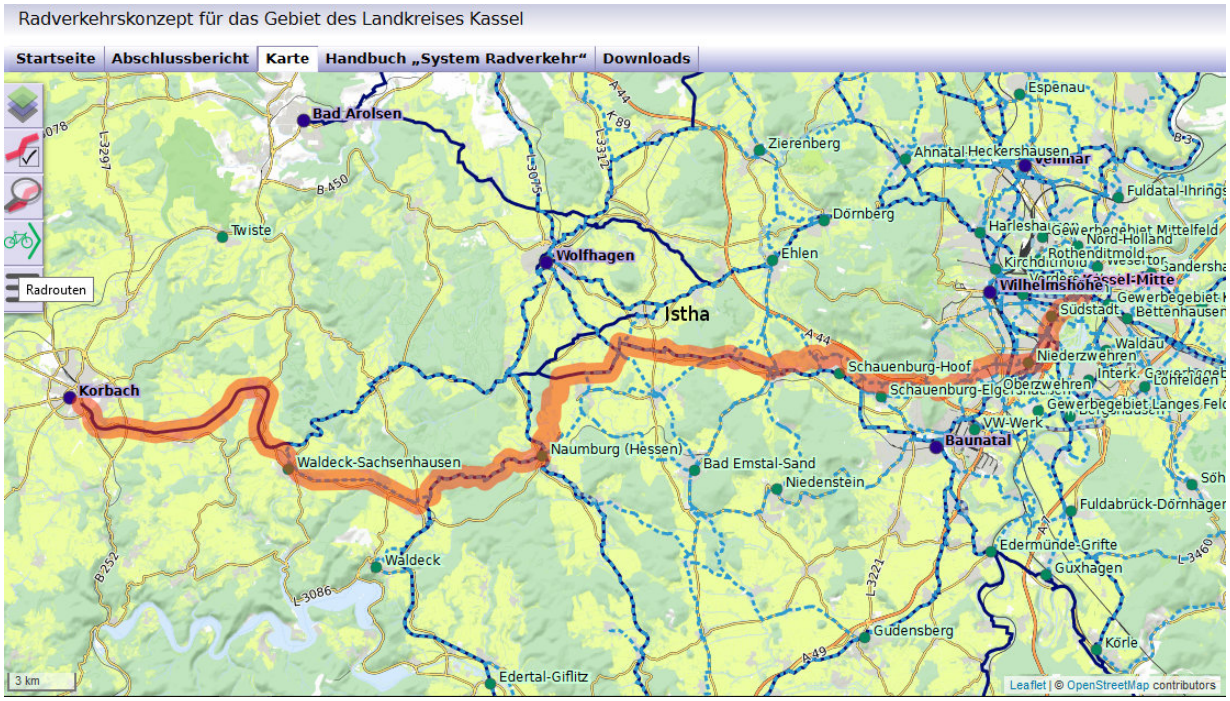

Abbildung 4.3 Verlauf Projektvorschlag Panoramaradweg Kassel - Korbach aus dem Digitalkonzept.

4.3 Projektidee „Fulda-Warme-Radweg“

Im Sommer 2019 wurde in der HNA eine neue, radtouristische Querverbindung vom Fuldaradweg an den Hessischen Radfernweg R 4 bei Zierenberg thematisiert bzw. vorgeschlagen (siehe HNA-Artikel Radverbindung von Fuldatal bis nach Zierenberg im Test: Beschilderung fehlt noch vom 22. Juli 2019).

Prinzipiell ist eine solche Route eine gute Idee. „Fulda-Warme-Radweg“ wäre ein passender Name für diese neue Querverbindung.

Die rund 25 km lange Strecke ist im bestehenden Radwegweisungsnetz bereits weitgehend gut bis befriedigend fahrbar. Mit solch einer Radroute könnte vor allem auch das Schloss Wilhelmsthal an die überregionalen Radfernwege angeschlossen werden. Im Bereich Espenau wäre es sinnvoll, die Route auf Wirtschaftswegen kreuzungsfrei unter der Kreisstraße (parallel der Bahn) hindurch zu führen.

Ein eigenes Routenlogo als Einschubplakette wäre sinnvoll.

An der Radstätte Fuldatal am R 1, am Bahnhof Zierenberg, bzw. Bahnhof Espenau und an den Abzweigen vom R 4 im Warmetal wäre es sinnvoll Infotafeln zur Route aufzustellen. Ebenso im Bereich von Schloss Wilhelmsthal. Hier wären zusätzlich ein paar Radboxen mit Münzpfandschlössern sinnvoll, damit das Schloss unbeschwert von Angst um das Fahrrad besichtigt werden kann. Steckdosen zum Laden von Pedelecs in den neuen Radboxen könnten das Angebot abrunden.

Hinweis: Als Nachtragsroute findet sich die Strecke nicht in der Datenbank. Hier aber ein auf dem HNA-Artikel aufbauender Übersichtsplan:

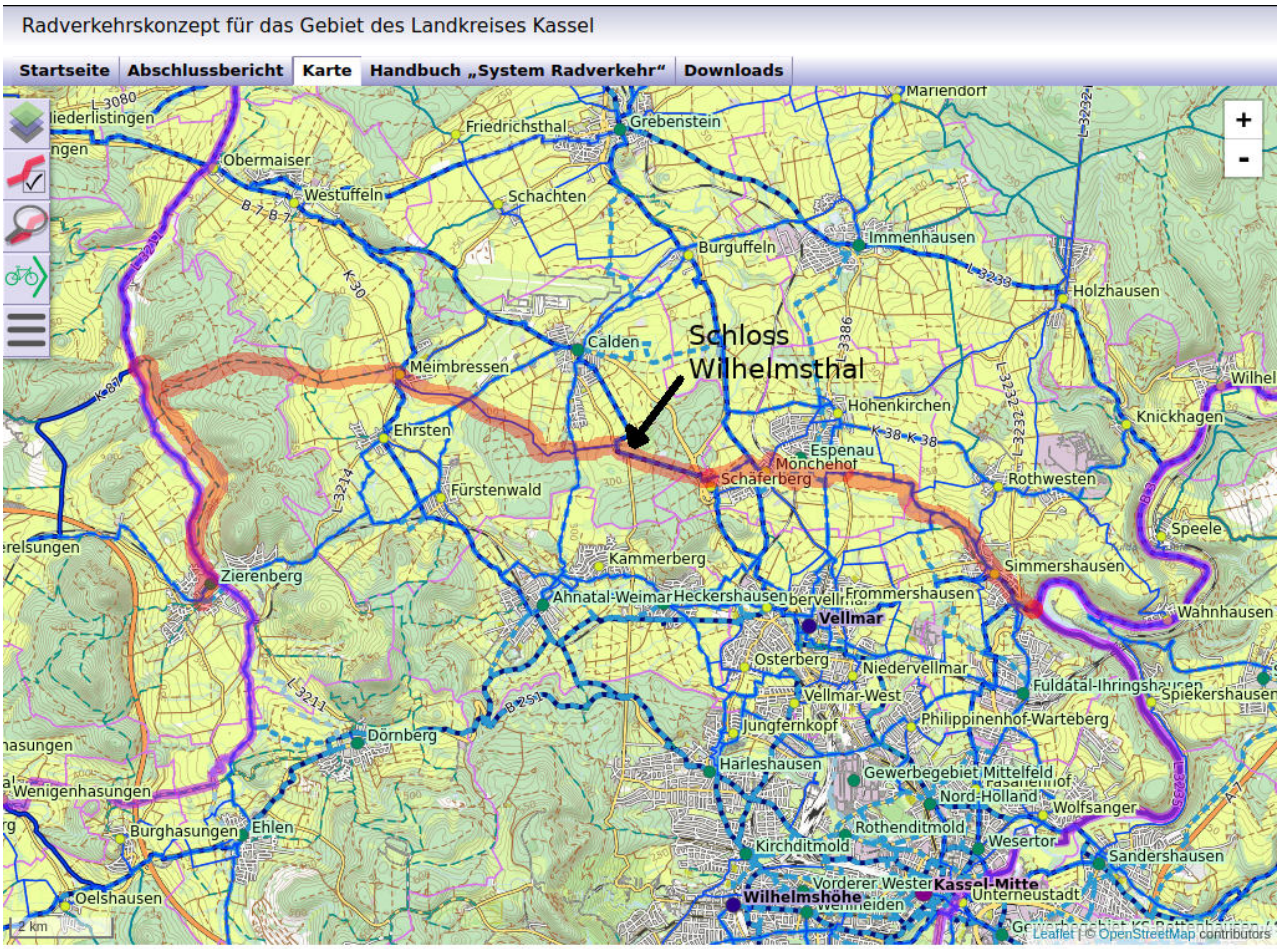

Abbildung 4.4 Violett links im Plan: R 4. Violett rechts in der Karte: Fulda-Radweg R 1. Rotbraun: Streckenvorschlag für einen Fulda-Warme-Radweg aufbauend auf den HNA-Artikel von Sommer 2019.

4.4 Projektidee Radfernweg „Hessische Städtekette“

Einer Skizze auf der Seite des ADFC Hessen zum Thema Hessische Radfernwege kann entnommen werden kann, das auf dem hessischen Hauptkorridor eine direkte, radtouristische Route fehlt. Dieser Korridor führt von Nord- über Mittelhessen in das Rhein-Main-Gebiet und weiter nach Südhessen. Wer beispielsweise aktuell von Kassel nach Frankfurt am Main einen kleinen Radurlaub unternehmen möchte, muss im aktuellen Netz der hessischen Radfernwege bergig über den Hohen Vogelsberg, oder mit großem Umweg über Fulda nach Frankfurt am Main radeln.

Im topografischen Idealkorridor der Main-Weser-Bahn (Bahnstrecke Kassel - Marburg - Gießen - Frankfurt) existiert keine durchgehend vorhandene Radwanderroute, obwohl dieser Korridor durchaus auch touristisch einiges zu bieten hat. Aber auch der Alltagsradverkehr würde lokal sicher mancherorts durch notwendige Aus- und Neubaumaßnahmen profitieren.

In Thüringen gibt es mit der „Thüringer Städtekette“ bereits seit längerem eine Radwanderroute, die die Städte Eisenach - Gotha - Erfurt - Weimar - Jena - Gera und Altenburg verbindet.

Grober Korridorvorschlag für „Hessischen Radfernweg R 10 - Hessische Städtekette“:

Die Strecke würde in Bad Karlshafen beginnen und könnte weitgehend dem Hessischen Radfernweg R 4 durch das Diemeltal bis Hofgeismar folgen. Ab hier würde es über Grebenstein-Kernstadt, Schloss Wilhelmstal und Vellmar nach Kassel gehen. Somit würde die Fachwerkperle Grebenstein die fehlende, direkte radtouristische Nord-Süd-Anbindung an die überregionalen Radfernwege erhalten. Auch Schloss Wilhelmsthal würde an einer überregionalen Route liegen.

Ab Kassel könnte die Route entweder in Tallage entlang Fulda, Eder und Schwalm nach Treysa verlaufen, oder via Kassel - Baunatal-Mitte, Gudensberg, Fritzlar als Aussichtsroute mit Talblicken durch den Chattengau. Eine weitere dritte Variante wäre entlang von Fulda und Eder bis Wabern und dann via Homburg (Efze) sowie Frielendorf nach Treysa. Von Homburg (Efze) bis Schwalmstadt-Treysa könnte die Trasse der ehemaligen Kanonenbahn zu einer attraktiven Alltags- und Freizeitroute am Rande des Knülls ausgebaut werden.

Ab Treysa würde es nahe der Main-Weser-Bahn über Wiera, Neustadt, Stadtallendorf, Kirchhain und Cölbe in die Universitätsstadt Marburg gehen. Von hier würde die Route via Gießen, Bau Nauheim, Friedberg und Bad Vilbel direkt in die Frankfurter Stadtmitte verlaufen. Zwischen Frankfurt und Darmstadt könnte langfristig evtl. die Trasse der neuen Raddirektroute genutzt werden. Entlang der Bergstraße würde der R 10 bis Bensheim gehen. Hier könnte über Lorsch auf direktem Wege nach Mannheim erreicht werden. Ein weiterer Ast könnte bis Heppenheim (Landesgrenze) in Richtung Heidelberg verlaufen. Entlang der Bergstraße gibt es auch bereits erste grobe Überlegungen für eine attraktive Radschnellverbindung von Darmstadt nach Heidelberg. Diese Trasse könnte langfristig vielleicht mit genutzt werden.

Für die Route wurde im Planungsraum **kein Trassenvorschlag im Digitalkonzept** erstellt, da es sich um eine überregionale, hessenweite Projektidee handelt.

Mit einem „Hessischen Radfernweg R 10“ als „Hessische Städtekette“ könnte das Netz der Hessischen Radfernwege gut abgerundet werden.

4.5 Ideenstudie zum Schluss: Auf der „Alten Holländischen Poststraße“ in die Niederlande radeln?

Im Korridor Leipzig - Kassel - Niederlande existierte im Mittelalter die „Alte Holländische Poststraße“. Die Handels- und Poststraße führte u. a. aus dem Raum Kassel bis in die niederländischen Hafenstädte Deventer und Zwolle.

Historische Informationen:

- Infotafel Kassel-Steig: Die alte Holländische Poststraße
- web.archive.org: Artikel mit Absatz zur alten Holländischen Poststraße (unten ganz am Ende des Textes zu finden).

Es könnte könnte hier ein attraktiver, neuer Radfernweg entstehen, der die Region Nordhessen an das Münsterland und evtl. vielleicht sogar als internationale Route bis in die Niederlande anbindet. **Im Planungsraum würden Liebenau, Hofgeismar, Grebenstein und Calden mit Schloss Wilhelmsthal überregional besser radtouristisch erschlossen.**

Aktuell gibt es in diesem radtouristisch interessanten Korridor keine überregionale Radwanderroute. Der Verlauf der historischen, alten Holländischen Poststraße außerhalb Nordhessens ist dem Autor im Detail nicht bekannt. Wahrscheinlich lag die Strecke im Bereich der heutigen Bundesstraße 7. Radtouristisch ergibt eine Führung hier direkt in Korridor der B 7 keinen Sinn. Sichere Radwege fehlen hier sowieso.

In der Region könnte eine neue, potentielle Strecke bei attraktiver Anlage aber auch gut zusammen mit dem Herkules-Wartburg-Radweg Kassel-Eisenach vermarktet werden.

Für die Route wurde im Planungsraum **kein Trassenvorschlag im Digitalkonzept** erstellt, da es sich um eine überregionale, Projektidee handelt.

Im folgenden ein möglicher Streckenverlauf mit Etappen unter Berücksichtigung von attraktiven Etappenorten und Sehenswürdigkeiten.

Etappenübersicht:

- **Kassel - Warburg (etwa 50 km):** Kassel - Reinhardswaldradweg bis Vellmar (Ahnepark) - im Kreisradnetz über Schäferberg nach Calden (Schloss Wilhelmsthal) - im Kreisradnetz über Calden nach Burguffeln - ab Burguffeln auf dem Märchenlandradrundweg nach Grebenstein (Altstadt, Ruine) - Märchenlandradrundweg nach Hofgeismar - R4 nach Zwergen - Liebenau - Diemel-Radweg nach Warburg (Altstadt).
- **Warburg - Paderborn (rund 60 bis 65 km):** Diemelradweg bis Scherfelde - Waldinformationszentrum Hammerhof mit Wisentgehege - Hardehausen - Blankenrode. Ab Blankenrode über den Altenau-Radweg in Tallage bis nach Borchen. westlich Blankenrode Abstecher / Fahrt über die Klosteranlage Dalheim möglich (LWL-Landesmuseum für Klosterkultur). Über Wewer wird entlang der Alme Paderborn erreicht (Altstadt mit Paderquellgebiet).
- **Paderborn - Rheda-Wiedenbrück (etwa 45 km):** Paderborn (Altstadt) - entlang der Pader zum Schloss Neuburg. Von hier über den Lippersee bei Sande entlang des Boker-Heide-Kanal nach Delbrück. Delbrück: Altstadt. Über den Bahnradweg zum Tierpark Nadermann an die Ems. Von hier auf dem Ems-Radweg nach Rietberg (Altstadt, Gartenschaupark). Auf dem Ems-Radweg bis Rheda-Wiedenbrück (Touristisch relevant ist vor die Altstadt Wiedenbrück und Schloss Rheda).

- **Rheda-Wiedenbrück - Münster (etwa 60 - 70 km):** Rheda-Wiedenbrück über Ems-Radweg nach Warendorf (Altstadt), weiter über Europa-Radweg R1 nach Münster
- **Münster - Ahaus / Vreden (je nach Etappenort 65 - 80 km):** Münster - Schloss Hülshoff - Havixbeck - Billerbeck - (Coesfeld) - Ahaus / Vreden
- **Ahaus / Vreden - Deventer (je nach Etappenort 70 - 85 km):** Im dichten, lokalen Radroutennetz der Niederlande gibt es diverse mögliche Streckenvarianten. Deventer ist eine attraktive Etappenstadt mit historischer Mitte.

Für ein umfassendes Raderlebnis wäre es sinnvoll, die Strecke von Deventer bis Amsterdam fortzuführen. Im Korridor Deventer - Amsterdam gibt es im niederländischen Netz der landesweiten LF-Routen keine überregionale Verbindung.

- **Deventer - Amersfoort (60 - 65 km):** Fahrt über Apeldoorn (Königliches Schloss mit Gärten) nach Amersfoort (Altstadt). Im dichten, lokalen Radroutennetz der Niederlande gibt es diverse mögliche Streckenvarianten.
- **Amersfoort - Utrecht - Amsterdam (65 - 70 km)**: große, attraktive Altstadt in Utrecht und am Etappenende das weltbekannte Amsterdam. Im dichten, lokalen Radroutennetz der Niederlande gibt es diverse mögliche Streckenvarianten.

Mit solch einer Strecke könnten vor allem auch niederländische Gäste in die Region gelockt werden. Erfahrungsgemäß ist es allerdings **schwierig, längere, überregionale Radwanderstrecken neu zu konzipieren.** Daher wurde der Ansatz als „Ideenstudie“ vermerkt. Im Konzept ist die Idee auch nicht enthalten. Auch bereits das Teilstück Kassel - Paderborn - Münster wäre ein attraktives Angebot für Radurlauber.

Besonders im Abschnitt Kassel - Warburg - Paderborn wäre eine durchgehend ausgeschilderte Städteverbindung radtouristisch relevant. Die potentiellen Strecken sind dem Autor hier im Abschnitt Kassel - Paderborn sogar persönlich weitgehend bekannt. Im Münsterland lassen sich sicher im engmaschigen Radroutennetz potentielle Strecken finden.

Kapitel 5

Fazit

Auf dem Abschnitt des R 4 im Landkreis Kassel besteht umfangreicher Verbesserungsbedarf. Hessenweit gesehen findet sich der größte Handlungsbedarf bezüglich Neu- und Ausbaustrecken am R 4 wohl mit auf dem Gebiet des Landkreises Kassel.

Neben dem **Lückenschluss im Warmetal** wäre vor allem eine **grundlegende Neukonzeption der Streckenführung im Abschnitt Wolfhagen - Zierenberg wichtig**. Von den vorgeschlagenen Neubaustrecken im Bereich Burghasungen würde auch der Alltagsradverkehr enorm profitieren. Dies gilt auch für die weiteren Ausbau- und Neubaustrecken des R 4 im Kreisgebiet.

Anhand der Betrachtungen zum R 4 im Landkreis Kassel wird ferner deutlich, dass wichtige radtouristische Verknüpfungen im Planungsraum fehlen. Ziel sollte es sein, neue Verbindungen herzustellen (hessenweit siehe z. B. fehlender, prominenter Korridor „R 10 - Hessische Städtekette“ mit neuen Verknüpfungen auch im Planungsraum). So sollte der Radtourismus gezielt mehr in die Fläche des ländlichen Raumes in attraktive Etappenorte abseits der klassischen Flusstäler gebracht werden. Denn mit dem Tourenpedelec verlieren im Radurlaub Höhenmeter auch für weniger trainierte Radwanderer weitgehend „ihren Schrecken“.

Kapitel 6

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 -> „Service“ -> „Downloads & Formulare“ -> „Straßenverkehrszählung 2015“ auf mobil.hessen.de zu finden.

ZRK Zweckverband Raum Kassel www.zrk-kassel.de

Kapitel 7

Impressum

Inhaltliche Erstellung, Format und Abstimmung mit der Datenbank: Dirk Schmidt.

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

Sprache: Auch bei Verwendung der maskulinen Form (männlichen Bezeichnung z. B. für Radfahrer) sind im gesamten Text natürlich jeweils weibliche und männliche Personen sowie alle sonstigen Personen bzw. Geschlechter in gleicher Weise gemeint.

Auftraggeber

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

Auftragnehmer

Ing.-Büro Schmidt
Dipl.-Ing. (FH) Dirk Schmidt
Brunnenstraße 28
34130 Kassel
www.radinformation.de
Tel.: 0561-50399916
E-Mail: ing-buero-schmidt[a]email.de -> [a] durch @ ersetzen