

Radverkehrskonzept für das Gebiet des Landkreises Kassel

Gemeindesteckbrief Bad Karlshafen



Planungsgemeinschaft Iba / Schmidt
im Auftrag
des ADFC Kreisverband Kassel Stadt und Land e. V.
Endversion ab Anfang 2018 verfügbar
Vorläufiger Zwischenstand

3. Oktober 2017

Inhaltsverzeichnis

| | | |
|----------|--|-----------|
| 1 | Basisdaten | 2 |
| 1.1 | Liste der Basisdaten | 2 |
| 1.2 | Geografische / Topografische Lage | 3 |
| 1.3 | Verkehrsräumliche Lage | 4 |
| 2 | Fahrradnutzung | 5 |
| 3 | Radverkehrsverbindungen | 7 |
| 3.1 | Radverkehrsverbindungen innerhalb des Gemeindegebiets | 7 |
| 3.1.1 | Ortsdurchfahrt Bad Karlshafen B 80 | 7 |
| 3.1.2 | Gartenstadt und Weserbrücke | 7 |
| 3.1.3 | Helmarshausen innerorts | 8 |
| 3.1.4 | Ortsverbindung Helmarshausen - Bad Karlshafen | 8 |
| 3.2 | Radverkehrsverbindungen zu benachbarten Gemeinden / Regionen | 10 |
| 3.2.1 | Grundzentrumsverbindung nach Oberweser | 10 |
| 3.2.2 | Ortsverbindung nach Herstelle | 10 |
| 3.2.3 | Ortsverbindung nach Wahmbeck | 10 |
| 3.2.4 | Ortsverbindung nach Würgassen | 11 |
| 3.2.5 | Ortsverbindung Helmarshausen - Deisel | 11 |
| 3.2.6 | Ortsverbindung Herstelle - Helmarshausen | 11 |
| 3.2.7 | Ortsverbindung Langenthal - Helmarshausen | 12 |
| 3.2.8 | Weitere Anbindungen | 12 |
| 4 | Freizeit / Tourismus / Radrouten | 13 |
| 4.0.9 | Überregionale Radfernwege | 13 |
| 4.0.10 | Regionales Freizeitradnetz Reinhardswald | 15 |
| 5 | Wegweisung | 16 |

Kapitel 1

Basisdaten

Die barocke Kleinstadt liegt an der Nordspitze Hessens an der Einmündung der Diemel in die Weser. Bad Karlshafen findet sich hier zwischen den bewaldeten Höhenzügen Solling und Reinhardswald im Länderdreieck Hessen – Niedersachsen – Nordrhein-Westfalen.

1.1 Liste der Basisdaten

- **Einwohner:** ca. 3.500
- **Fläche:** 14,85 km²
- **Bevölkerungsdichte:** 235 EW pro km²
- **Regionale Raumstruktur:** ländlicher Raum, Grundzentrum
- **Ortsteile:** Bad Karlshafen (Kernstadt), Helmarshausen, (Kolonie Nollendorf)
- **Zentraler Ortsteil:** Stadt insgesamt
- **Verwaltung:** Rathaus in der Kernstadt
- **Schulen:** Grundschule und weiterführende Schule (Mittelstufenschule) in der Kernstadt, sonstige weiterführende Schulen in Beverungen und Hofgeismar
- **Wirtschaft:** überwiegend Arbeitsplätze im Kurbetrieb / Tourismus, kleines Gewerbegebiet in Helmarshausen.
- **Versorgung / Einzelhandel:** vorwiegend in der Kernstadt
- **Öffentlicher Verkehr:** Bahnanschluss: ja, Regionalverkehr auf der Strecke Göttingen – Paderborn, nächste Fernbahnanschlüsse in Göttingen, Kassel und Warburg.
- **Meldeplattform Radverkehr:** ja
- **Mitgliedschaft AGNH:** nein

1.2 Geografische / Topografische Lage

Die Stadt Bad Karlshafen ist die nördlichste Gemeinde in Hessen. Sie liegt an der Einmündung der Diemel in die Weser im Länderdreieck Hessen – Niedersachsen – Nordrhein-Westfalen. Östlich der Stadt durchbricht die Weser in einem windungsreichen und engen Tal die dicht bewaldeten Höhenzüge des Solling und des Reinhardswalds, die sich gemeinsam, östlich von Bad Karlshafen, in Nord-Süd-Ausrichtung als massive grüne Barriere auf ca. 50 km im Oberweserraum erstrecken.

Naturräumlich liegt die Stadt im Schnittpunkt des Oberen Weserberglands, des Weser-Leine-Berglands sowie dem Nordausläufer des Westhessischen Berg- und Senkenlands. Das Gebiet von Bad Karlshafen selbst wird den beiden letztgenannten zugerechnet. Im Osten ist dies das Weser-Leine-Bergland mit Solling, Bramwald und Reinhardswald und dem Weserdurchbruchstal (von Hann. Münden bis Karlshafen), im Westen ist es das Westhessische Berg- und Senkenland mit der Westhessischen Senke zu der auch der Unterlauf der Diemel mit Helmarshausen zählt. Im Westen schließt direkt der Südausläufer des Oberen Weserberglands an, das Oberwälder Land, das sich bis südlich Liebenau zieht. Dahinter in südwestlicher Richtung breitet sich die Warburger Börde aus, weiter im Westen trennt das Eggegebirge wie ein Riegel die Mittelgebirgslandschaften von der Nordeutschen Tiefebene.

Der relativ kompakte Siedlungsbereich der Gemeinde verteilt sich auf das obere Diemeltal sowie den Mündungsbereich der Diemel in die Weser.

Der hist. Ortskern von Bad Karlshafen (100 m ü. NHN) liegt im Mündungsdreieck von Weser und Diemel, Helmarshausen (110 m ü. NHN) südlich der Kernstadt an der letzten Diemelschleife. Die Ausdehnung der Kernstadt ist in west-, nörd- und östlicher Richtung sehr begrenzt. Auf seine Fläche bezogen erstreckt sich das Gemeindegebiet vorwiegend südlich und südwestlich von Helmarshausen. Alle Neubaugebiete der beiden Ortsteile sowie der Kolonie Nollendorf befinden sich in Hanglage.

Der tiefste Punkt der Stadt liegt auf ca. 95 m ü. NHN (Landesgrenze zu NRW, Weser), der höchste Punkt auf ca. 250 m ü. NHN (südöstl. Helmarshausen, Grenze zum Forstgutsbezirk Reinhardswald)

Einzig unmittelbare Nachbargemeinde in Hessen ist die Stadt Trendelburg im Süden der Stadt. Im Osten schließt der gemeindefreie Forstgutsbezirk Reinhardswald an, erst dahinter folgen die Gemeinden Oberweser und Wahlsburg. An Niedersachsen (Landkreis Northeim) grenzt die Stadt im Osten mit dem Flecken Bodenfelde und dessen Ortsteil Wahnbeck, im Norden grenzt sie an das gemeindefreie Gebiet Solling. Lauenförde im Nordwesten ist nicht direkt benachbart. An Nordrhein-Westfalen (Kreis Höxter) grenzt Bad Karlshafen an die Stadt Beverungen mit deren Ortsteilen Herstelle und Würgassen.

Die Kernstadt liegt zu Helmarshausen ca. 1,5 km entfernt, dazwischen liegt die Kolonie Nollendorf. Herstelle und Würgassen liegen ca. 2,5 bzw. 3 km entfernt, die an der Weser gegenüberliegenden Lauenförde und Beverungen ca. 5,5 bzw. 6 km. Bis zu den benachbarten Bodenfelde und Lippoldsberg (Wahlsburg) sind es je ca. 7,5 km, bis Trendelburg ca. 8 km und dessen Ortsteil Deisel ca. 6,5 km. Bad Karlshafen liegt in größerer Entfernung zu den Oberzentren Kassel (ca. 36 km), Göttingen (ca. 35 km) und Paderborn (ca. 50 km), zu den im weiteren Umland liegenden Mittelzentren sind es eher mittlere Distanzen, Uslar (ca. 13 km), Höxter (ca. 16 km) und Hofgeismar (ca. 18 km). Kassel und Hofgeismar liegen südlich der Stadt Bad Karlshafen, Göttingen und Uslar östlich, Beverungen, Höxter und Holzminden nördlich, Paderborn westlich.

1.3 Verkehrsräumliche Lage

Die Hauptverkehrsachsen im Straßennetz, die über städtisches Gebiet führen, verlaufen sowohl im Wesertal (B 80 in Ost-West-Richtung) als auch im Diemeltal (B 83 in Nord-Süd-Richtung). Vom übergeordneten Fernstraßennetz liegt Bad Karlshafen aber relativ weit entfernt, zu A 7 und A 44 gut 30 km. Die B 241 als wichtige Fernstraße in der Region führt westlich und nördlich an der Stadt vorbei, von der A 44 und B 7 (bei Warburg, Richtung Ruhrgebiet / Münsterland) über Beverungen zur A 7 ins Leinetal (nördlich Göttingen).

Überwiegend schlecht angebunden ist Bad Karlshafen in östlicher Richtung, nach Wahmbeck, Bodenfelde, Lippoldberg und Uslar. Neben den beiden nur tageszeitlich und saisonal verkehrenden Weserfähren nach Wahmbeck und Lippoldsberg bleibt nur ein Umweg durch den Solling zur B 241 oder zur Weserbrücke Gieselwerder (Gemeinde Oberweser). In allen anderen Richtungen sind die Verbindungen besser, in Richtung Höxter, in die Warburger Börde, in den Diemelraum sowie in den Reinhardswald.

Mit der Umsetzung der geplanten Ortsumgehung B 83 von Bad Karlshafen in den nächsten Jahren wird der Kfz-Verkehr im Diemel- und Wesertal zwischen Deisel (Trendelburg) und Herstelle zurückgehen. Profitieren wird davon sicherlich Helmarshausen, dessen alter Ortskern durch den Verkehr sehr belastet ist. Weniger profitieren wird Bad Karlshafen, da die heutige B 83 westlich am Ort vorbeiführt und die weit aus mehr belastende B 80 weiterhin durch den Stadtkern führen wird.

In der Kernstadt haben Reisende Direktanschluss an den Regionalverkehr der Bahn auf der Strecke Ottbergen – Bodenfelde nach Göttingen und Paderborn. Dort besteht Anschluss an den Fernverkehr. In Bodenfelde kann in die Regionalbahn nach Northeim umgestiegen werden, in Ottbergen in die in Richtung Höxter. Für weitere Ziele müssen die Regionalbahnhöfe Hümme bzw. Hofgeismar auf der Strecke Kassel - Warburg in ca. 12 bis 17 km Entfernung genutzt werden.

Kapitel 2

Fahrradnutzung

Die Fahrradnutzung in Bad Karlshafen beschränkt sich im Wesentlichen auf die Radverkehrsverbindungen auf Kfz-verkehrsfreien bzw. -armen Wegen und Straßen im Weser- und Diemel-tal. Diese zählen zu den Haupttrouten des nationalen Radtourismus (Weser- und Diemelweg), im Wesentlichen findet auch der Alltags- und Freizeitverkehr hierauf statt. In beiden Flusstälern verlaufen abschnittsweise beidseitig radverkehrstaugliche Routen. Die Verbindungen in den Tallagen von Weser und Diemel weisen nur vereinzelt starke Steigungen auf. Alle anderen Verbindungen aus den Flusstälern heraus haben in der Regel längere steile Anstiege.

Straßenbegleitende Radverkehrsanlagen sind vorhanden entlang der B 80 ab östl. Ortsausgang in Richtung Gewissenruh sowie zwischen Helmarshausen und der Kernstadt an der B 83. Die lokale Abwicklung des Radverkehrs erfolgt auf der Fahrbahn, überwiegend ungesichert auf den Hauptverkehrsstraßen. In Ortslage der Kernstadt sind dies vor allem die Ortsdurchfahrt B 80 sowie die K 77 als Anbindung des Bahnhofs und der anderen Weserseite. Auf der Altstadtseite ist sonst nur die „Carlstraße“ zu nennen, die die Verbindung zum Diemelweg herstellt. Auf der



Abbildung 2.1 Ortsdurchfahrt der B 80 in der barocken Altstadt von Bad Karlshafen: hier sollen sich Radfahrer wohlfühlen können

Bahnhofseite (Gartenstadt) sind es die „Winnfelderstraße“ und „An der Saline“ im Verlauf des rechtsseitigen Weserwegs. In Ortslage Helmarshausen sind dies die Ortsdurchfahrten B

83 und K 76 (Diemelbrücke). Der Radverkehr blieb bisher aber vorwiegend auf der östlichen Diemelseite. Dies kann sich ändern, wenn die Fertigstellung der Ortsumgehung Bad Karlshafen für wesentlich geringere Verkehrszahlen auf der ehemaligen Bundesstraße sorgt.

Radverkehrsverbindungen zu benachbarten Gemeinden funktioniert nicht immer optimal. Gravierend ist der fehlende alltagstaugliche Lückenschluss an der B 83 zwischen der Kernstadt und dem nahen Nachbarort Herstelle. In Helmarshausen fehlt eher eine bessere radtouristische Anbindung des historischen Ortszentrums an den Diemelweg. Zu überdenken ist daher eine alternative Routenführung auf der westlichen Diemelseite zwischen Trendelburg über Deisel / Wasserkraftwerk Wülmersen und Helmarshausen (mit dem ehemaligen Klostergelände).

Die Nutzung des Fahrrads zu Alltagszwecken ist, wie in anderen ländlich geprägten Kommunen im Landkreis, vor allem abseits der bekannten touristischen Routen, eher gering. Laut VEP Region Kassel 2030 liegt der Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr bei ca. 4 % (modal split) für die Kasseler Umlandgemeinden. Da es keine verlässlichen Zahlen hierzu für den Landkreis gibt, muss angenommen werden, dass trotz einer erhöhten Fahrradnutzung während der Radreisesaison der Wert in Bad Karlshafen niedriger liegt.

Eine Fahrradnutzung ist aber auch in der hiesigen bergigen Landschaft ausbaufähig, gerade in Hinblick auf die sich noch erhöhende Nutzung von Elektrofahrrädern. Auch durch die Herstellung von als sicher empfundenen Wegen, beispielsweise durch geeignete Lückenschlüsse und niedrigere durchschnittliche Fahrgeschwindigkeiten kann der Radverkehrsanteil erhöht werden.

Kapitel 3

Radverkehrsverbindungen

3.1 Radverkehrsverbindungen innerhalb des Gemeindegebiets

Die Hauptverbindungen des Radverkehrs über städtisches Gebiet verlaufen in Tallage von Weser und Diemel. Die Ortslagen der Kernstadt und von Helmarshausen sind stark von Hauptstraßen des Fernverkehrs belastet.

3.1.1 Ortsdurchfahrt Bad Karlshafen B 80

Die Ortsdurchfahrt von Bad Karlshafen, die B 80, ist zugleich auch auf ihrer gesamten Länge die Hauptachse des Radverkehrs im Ortsteil. Es gilt Tempo 50. Hierüber geführt wird nicht nur der Alltagsradverkehr sondern in der Radreisezeit vor allem der touristische Radverkehr. Die Fahrbahn des für den Radverkehr wichtigsten Abschnitts dieser Straße, zwischen Knoten B 83 (vor der Diemelbrücke) und der K 77 (zur Weserbrücke), hat eine Breite von ca. 10 m inklusive der Flächen für Pkw-Parker zu beiden Seiten.

Hier bei BADK_24 ist die Herstellung eigener Flächen für den Radverkehr in Gestalt von breiten Radfahrstreifen möglich und auch sinnvoll (mindestens 2 m Breite je Fahrtrichtung). Alternativ sollte die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h in diesem Abschnitt begrenzt werden. An den jeweiligen Einmündungen Carl- und Brückenstraße sollte dem Radverkehr die Möglichkeit gegeben werden, von der Ortsdurchfahrt gesichert nach links abbiegen zu können. Ferner könnte der Bereich BADK_24 stadtverträglich umgestaltet werden. Als Vorbild könnte z. B. das Projekt der Ortsdurchfahrt Rudersberg dienen (siehe www.ortsdurchfahrt-rudersberg.de).

Auf dem Abschnitt der Ortsdurchfahrt, der nach Osten folgt (BADK_28), ist mit einer erhöhten Konfliktgefahr zu rechnen. Der Verkehrsraum ist weder breit (teilweise nur 6 m) noch ausreichend übersichtlich. Abbiegestreifen, Verkehrsinseln (teilweise mit Baumbestand) und Verengungen führen dazu, dass Kraftfahrer auf der Strecke jede Möglichkeit nutzen, Radfahrer auch riskant zu überholen.

3.1.2 Gartenstadt und Weserbrücke

Zwischen K 77 (Weserbrücke) und östlicher Ortseinfahrt sollte auf der Ortsdurchfahrt B 80 als kurzfristig umsetzbare Maßnahme eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h angeordnet werden (auf ca. 800 m, siehe BADK_28). Mittelfristig sollte nach Möglichkeiten gesucht werden, wie der Radverkehr flussnah sicherer auf verkehrsfreie bzw. -arme Wege verlagert werden

könnte. Wenn dies nicht umsetzbar sein sollte, muss auch ein radverkehrsgerechter Umbau des Straßenraums der Ortsdurchfahrt in Erwägung gezogen werden.

Von der B 80 zweigt die Brückenstraße (K 77) am Nordrand der Altstadt ab. Die Weserbrücke stellt die einzige Verbindung zum nördlich gelegenen Stadtgebiet her. Der Bahnhof, ein Wohngebiet (Gartenstadt), der Campingplatz sowie das Einkaufszentrum befinden sich hier auf der rechten Flussseite, wie auch die Hauptroute des Weserwegs. Die Brücke stellt das wichtigste Bindeglied der beidseitig geführten Radrouten dar.

Geplant ist ein Neubau der Brücke für 2017, der bis Ende 2018 abgeschlossen sein soll. Die derzeitige Fahrbahnbreite beträgt ca. 6 m, die des Neubaus 6,5 m. Beidseitig entstehen Gehwege mit je 2,5 m Breite. Ob Radverkehrsanlagen auf der Brücke angelegt werden, ist unbekannt. Da auf der Fahrbahn ein erheblicher Kraftverkehr wegen des Einkaufszentrums und des Wohngebiets zu erwarten ist, wird vorgeschlagen, die erlaubte Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h zu begrenzen, um den Radverkehr möglichst gesichert über die Brücke führen zu können (BADK_5). Auch sollte bei der Gestaltung des Brückenaufbaus zugunsten des Radverkehrs der Eindruck einer Hauptverkehrsstraße vermieden werden. Die Gehwege sollten für den Radverkehr zusätzlich für die Gruppe der schwächeren Radfahrer jeweils in einer Richtung freigegeben werden. Der Knoten B 80 / K 77 sollte in Hinblick auf die besondere Bedeutung für den Radverkehr entsprechend sicher gestaltet werden.

3.1.3 Helmarshausen innerorts

Die enge Ortsdurchfahrt B 83 in Helmarshausen wird mit Fertigstellung der Ortsumgehung zurückgestuft werden. Dann besteht die Möglichkeit, den alten Ortskern menschenverträglicher zu gestalten, was auch der Sicherheit des Radverkehrs dienen würde (BADK_29).

Die Straße „Am Krukenberg“ ist als Einbahnstraße von der B 83 in Richtung Krukenburg ausgewiesen. Auch für den Radverkehr ist sie in Gegenrichtung nicht freigegeben, so dass dieser den weiten Umweg über den Graseweg ins Ortszentrum Helmarshausen nehmen muss.

Es sollte geprüft werden, ob durch Anlage von Ausweichstellen es dem Radverkehr ermöglicht werden kann, auch in Gegenrichtung zu fahren.

Zwischen Helmarshausen und der Kernstadt sind auf beiden Seiten der Diemel verbindende Wege vorhanden.

3.1.4 Ortsverbindung Helmarshausen - Bad Karlshafen

Entlang der B 83 besteht eine Radverkehrsanlage, die mit 1,8 bis 2 m Breite, nicht eingehaltenen Abstandsflächen zu Fahrbahn, Hecken und Mauern und einer unqualifizierten Führung über Wartebereiche von Bushaltestellen teilweise nicht die Mindestanforderungen an eine Radverkehrsanlage erfüllt.

Da eine Verbreiterung (nach ERA) auf mindestens 2,5 m wegen der Enge des zur Verfügung stehenden Verkehrsraums kaum realisierbar ist, wird vorgeschlagen, nach Fertigstellung der Ortsumgehung Bad Karlshafen, die Anordnung der Benutzungspflicht auf die veränderten Verhältnisse hin zu überprüfen und gegebenenfalls die Benutzungspflicht aufzuheben.

Ab Helmarshausen wird die Route auf der Trasse der ehemaligen nicht nur vom Diemel-Radweg und den Hessischen Radfernweg R 4 genutzt, sondern auch vom Alltagsradverkehr. Von Helmarshausen bis zur schmalen, über die Diemel zur Kolonie Nollendorf führenden Radfahrer-



Abbildung 3.1 Beginn der benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage an der B 83 am Ortsausgang Helmarshausen in Richtung Bad Karlshafen

und Fußgängerbrücke hat der Weg wassergebundene Oberflächen mit teils akzeptabel befahrbarer, teils mit grobschottriger Oberfläche. Ab der Brückenzufahrt ist der Weg auf ca. 2 bis 3 m Breite asphaltiert und führt weiter über die Straße „Unter dem Königsberg“ ins Zentrum der Kernstadt.

Der unbefestigte Weg sollte auf mindestens 2,5 m bis 3 m Breite eine Asphaltdecke erhalten. Neben der befestigten Fahrbahn sollten aber Fußgänger und vor allem Wanderer weiterhin die Möglichkeit haben, auf wassergebundener Oberfläche zu gehen (BADK_3).

In Verlängerung der zur Kolonie Nollendorf führenden Radfahrer- und Fußgängerbrücke ist eine Fußgängerunterführung an der B 83, im Anschluss an den „Adalbert-Stifter-Weg“, vorhanden. Es fehlt eine direkte barrierefreie Überquerungsmöglichkeit an der Bundesstraße. Eine solche ist erst am Ende der Bremer Straße (Wohnstraße) auf Höhe „An der Fliede“ vorhanden. Als Verbindung B 83 zur Straße „An der Fliede“ dient hier eine kurze Treppenanlage. Auf Höhe „Graseweg“, der einzigen nördlichen Kfz-Zufahrt zur Siedlung, existiert zwischen Wohnstraße „Bremer Straße“ und B 83 eine weitere Treppenanlage, die mit einer Fußgängerfurt (Mittelinsel) über die Bundesstraße verbunden ist.

Empfohlen wird eine barrierefreie Zufahrt auf Höhe „Graseweg“. Denkbar wäre eine flache Rampenanlage zwischen Wohnstraße „Bremer Straße“ und B 83, in der Ausführung einer Rollstuhlfahrrampe mit einer maximalen Steigung von höchstens 6 % (siehe BADK_2).

3.2 Radverkehrsverbindungen zu benachbarten Gemeinden / Regionen

3.2.1 Grundzentrumsverbindung nach Oberweser

Diese Verbindung verläuft parallel der B 80 südlich der Weser.

An der B 80, östliche Ortseinfahrt der Badestadt, in Richtung der Gemeinde Oberweser besteht außerorts eine Lücke von ca. 200 m bis zur beginnenden straßenbegleitenden Radverkehrsanlage (Radfernroute Hessischer R 1). Eine gesicherte Überquerungsmöglichkeit für Radfahrer, die in dieser Fahrtrichtung den für sie linken benutzungspflichtigen Weg erreichen müssen, ist nicht vorhanden. Es gilt hier die Regelgeschwindigkeit von 100 km/h. Eine Überquerung kann gegebenenfalls lebensgefährlich sein (siehe BADK_10).

An diesem Straßenabschnitt muss dringend eine Lösung gefunden werden. Als erstes müsste bis zum Beginn der Radverkehrsanlage eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 50 km/h angeordnet werden. Für den in östlicher Richtung fließenden Radverkehr muss zumindest eine Möglichkeit zum indirekten Linksabbiegen (inklusive Mittelinsel) vom rechten Fahrbahnrand aus bestehen.

In einem zweiten Schritt müsste für Maßnahme BADK_10 geprüft werden, in wie weit sich eine fahrbahnunabhängige und eventuell flussnahe Radverkehrsführung realisieren ließe.

3.2.2 Ortsverbindung nach Herstelle

Zwischen Herstelle und Bad Karlshafen ist keine alltagstaugliche und gesicherte Radverkehrsanlage vorhanden. Eine ab der östlichen Ortseinfahrt von Herstelle entlang der Südseite der B 83 verlaufenden Radverkehrsanlage endet abrupt auf Höhe Diemelmündung, noch vor der Diemelbrücke nach Bad Karlshafen. Zwischen den von Helmarshausen und Herstelle kommenden Radverkehrsanlagen klafft bei BADK_23 eine Lücke von ca. 200 m. Möglicherweise ist von Hersteller Seite aus entlang der Weser ein neuer Weg von der „Fährstraße“ bis zum östlichen Ortsausgang geplant (Anschluss an den vorhandenen Weg auf der gegenüberliegenden Straßenseite).

Sinnvoll wäre es, die Lücke in der Radverkehrsverbindung zwischen beiden Enden einfach zu schließen. Da die Fahrbahn der B 83 auf diesem Abschnitt bis unmittelbar an den Felshang anschließt, besteht, unter Beibehaltung der Fahrbahn, dort keine Möglichkeit zur Anlage eines neuen Wegstücks. Als einzige Möglichkeit bliebe die Verbreiterung des Straßenraums zur Diemel hin (Kragarm).

3.2.3 Ortsverbindung nach Wahmbeck

Die Verbindung von Bad Karlshafen nach Wahmbeck erfolgt über asphaltierte Wirtschaftswege nördlich der Bahnstrecke Ottbergen – Bodenfelde, die sich vollständig auf niedersächsischem Gebiet befinden. Sie verläuft zwar topografisch stark bewegt, durch Umfahrung der Fähre Wahmbeck, die nur tageszeitlich und saisonal beschränkt verkehrt, bleibt sie die einzige alltagstaugliche Route. Der steile Anstieg nördlich Wahmbeck am westlichen Tunnelportal der Bahn mit einer Höhendifferenz von ca. 28 m auf einer Länge von ca. 150 m überfordert viele Radfahrer, vor allem Reiseradler mit Gepäck, sowohl beim Hoch- als auch beim Runterschieben (siehe BOD_1).

In Algund an der Etsch, in Südtirol nahe Meran, ist ein repräsentatives Beispiel zu finden, wie eine kurze starke Steigung mittels Kehren (Serpentinen) für den Radverkehr befahrbar gemacht werden kann (Höhendifferenz von ca. 35 m auf einer Länge von ca. 130 m).

3.2.4 Ortsverbindung nach Würgassen

Der Beverunger Ortsteil Würgassen wird von Bad Karlshafen (Gartenstadt) über eine rechts der Weser (nördlich) verlaufenden Radverkehrsanlage (Breite ca. 3 m) gut angeschlossen. An der Landesgrenze zu Nordrhein-Westfalen endet der Hessische Radfernweg R 1.

3.2.5 Ortsverbindung Helmarshausen - Deisel

Diese Ortsverbindung ist Teil der Grundzentrumsverbindung Bad Karlshafen - Trendelburg.

Die derzeitige Radverkehrsverbindung zwischen Helmarshausen und Deisel verläuft über den Hessischen Radfernweg R 4 bzw. Diemelweg rechts der Diemel auf der Trasse der ehemaligen Carlsbahn. Die Wegeoberfläche ist nicht alltagstauglich hergestellt und besteht aus einer Schotterdecke, die für Radfahrer eher unkomfortabel befahrbar ist und die nicht beräumt werden kann. Diese Route verläuft streckenweise am Nordrand des Reinhardswalds. Nach Regenfällen bleibt der Untergrund dieses Abschnitts länger feucht, im Winter taut der Weg mitunter bis in den Frühling hinein nicht auf.

Auf der anderen Diemelseite verläuft die ebenfalls Helmarshausen mit Deisel verbindende B 83. Von Radfahrern wird diese Route wegen ihrer Verkehrsbelastung aber kaum genutzt, obwohl sie beide Ortschaften wesentlich direkter anschließt. Ab dem „Todtweg“ in Helmarshausen bis zum „Diemelhof“ besteht eine asphaltierte Wegeverbindung. Weiter in Richtung Wasserkraftwerk Wülmersen verlaufen vor den Diemelhängen größtenteils Wiesenwege (siehe Maßnahme BADK_14). Im weiteren Verlauf bis Deisel könnte eine Radverkehrsanlage entlang der B 83 hergestellt werden (TRE_29). Eine hierüber parallel der Bundesstraße verlaufende Wegeverbindung läge auch offener nach Süden und wäre somit auch nicht so witterungsabhängig wie die Route auf der Carlsbahntrasse. Im Zuge der Umsetzung der Planungen für die Ortsumgehung Bad Karlshafen wird die heutige B 83 auf Helmarshäuser Gemarkung vermutlich zur Kreisstraße herabgestuft werden. Trotzdem kann auf dieser weiterhin mit einer erheblichen Verkehrsbelastung zwischen der Kernstadt und dem B 83-Anschluss bei Deisel gerechnet werden.

Die zwischen Helmarshausen und Deisel unbefestigte Radroute auf der Carlsbahn sollte wegen ihrer Bedeutung als Qualitätsroute des Radtourismus, auf mindestens 2,5 m asphaltiert werden, ein seitlicher Streifen sollte für Fußgänger und Wanderer unbefestigt bleiben (siehe TRE_16 bzw. TRE_14). Weitere Informationen zum Projekt Carlsbahn-Radweg siehe auch Katipel Maßnahmenkatalog im Abschlussbericht.

Grundsätzlich könnte die Grundzentrenverbindung (Alltagsverbindung) Bad Karlshafen – Trendelburg komplett auf der westlichen Diemelseite verlaufen.

3.2.6 Ortsverbindung Herstelle - Helmarshausen

Zwei Fahrtmöglichkeiten bestehen zwischen Herstelle und Helmarshausen, die eine in Tallage von Weser und Diemel über die Kernstadt Bad Karlshafen, die andere direktere verkehrsarme und befestigte Verbindung über den Höhenrücken zwischen beiden Ortschaften (Papageienhof, Lindenhof). Der Weg nördlich der Wohnsiedlung Hainbach zwischen Lindenhof und B 83 ist für Anlieger freigegeben, aber nicht für alle Radfahrer.

An dem Anliegerweg sollten an den Standorten mit VZ 250 Zusatzzeichen VZ 1022-10 angebracht werden (siehe BADK_26).

3.2.7 Ortsverbindung Langenthal - Helmarshausen

Die K 72 (Breite ca. 5,5 bis 6 m) verbindet den Trendelburger Ortsteil Langenthal mit Helmarshausen, es gilt die Regelgeschwindigkeit von 100 km/h. Die Einmündung der Kreisstraße in die B 83 in Helmarshausen erfolgt noch mehrere hundert Meter vor der Ortseinfahrt. Straßenbegleitende Radverkehrsanlagen sind nicht vorhanden. Unter diesen Bedingungen lässt sich der Radverkehr auf der Fahrbahn nicht sicher führen.

Alternativ kann der Radverkehr auch über eine teilweise unbefestigte, nicht alltagstaugliche Verbindung auf Wirtschaftswegen nördlich der Kreisstraße über Hasselgrund, Hasselhof und Lindenhof geführt werden.

Priorisiert wird ein befestigter Ausbau der Wirtschaftswegeverbindung nördlich der K 72 im Hasselgrund (Gemarkung Langenthal) als Alltagsverbindung für den Radverkehr (TRE_53).

Kurzfristig sollte aber für die K 72 eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 70 km/h angeordnet und am besten auch die Mittelleitlinie entfernt werden (EKL 4 nach RIN 2012), um den Radverkehr auf der Fahrbahn nicht übermäßig zu gefährden.

3.2.8 Weitere Anbindungen

Von Helmarshausen aus führen zwei Kreisstraßen, K 75 und K 76, direkt in den Reinhardswald, nach Gottsbüren (zur L 763) bzw. zur B 80 in Richtung Gewissenruh / Fähre Wahmbeck. Zwischen östlichen Ortseinfahrt Helmarshausen und Abzweig K 75 beträgt die Fahrbahnbreite ca. 5 m, die der Fortführungen nur noch ca. 4,5 m. Zulässig sind hier in der Regel Fahrgeschwindigkeiten von 100 km/h, abschnittsweise auch nur 60 km/h. Radverkehrsanlagen bzw. Alternativrouten sind nicht vorhanden.

Für die K 75 und die K 76 sollte eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 70 km/h oder gegebenenfalls niedriger angeordnet und die Mittelleitlinie an der K 76, zwischen östlichen Ortseinfahrt Helmarshausen und Abzweig K 75, entfernt werden (EKL 4 nach RIN 2012), um den Radverkehr auf der Fahrbahn nicht übermäßig zu gefährden.

Kapitel 4

Freizeit / Tourismus / Radrouten

4.0.9 Überregionale Radfernwege

Mehrere Routen des touristischen Radfernverkehrs durchlaufen das Stadtgebiet von Bad Karlshafen. Im Wesertal sind dies der Weser-Radweg, die D-Route 9, der Hessische Radfernweg R 1, der Märchenland-Radrundweg sowie zukünftig der Radweg Deutsche Einheit, im Diemeltal der Diemel-Radweg, der Hessische Radfernweg R 4, der Märchenland-Radrundweg sowie die Klostergartenroute.

Der **Weser-Radweg** beginnt in der Hann. Münden am Zusammenfluss von Fulda und Werra und endet in Cuxhaven an der Nordseeküste. Von Hann. Münden aus bis Bad Karlshafen verlaufen auf beiden Flussseiten Routenvarianten des Weser-Radwegwegs.

Der **Hessische Radfernweg R 1** beginnt in der Rhön südöstlich der Stadt Fulda an der bayerischen Landesgrenze und endet in Bad Karlshafen an der Weser (mit dem R 4) an der nordrhein-westfälischen Landesgrenze.

Der **Hessische Radfernweg R 4** beginnt in Hirschhorn am Neckar an der baden-württembergischen Landesgrenze und endet in Bad Karlshafen an der Weser (mit dem R 1) an der nordrhein-westfälischen Landesgrenze.

Die **D-Netz-Route D 9** (Deutschlandroute) beginnt in Cuxhaven an der Nordsee und endet in Füssen am Lech, an der Grenze zu Österreich. Die Fortsetzung nach Süden über die Alpen nach Italien ist die Via Claudia Augusta. In Bad Karlshafen verläuft die Route deckungsgleich mit dem Hessischen R 1.

Der **Diemel-Radweg** beginnt nahe der Diemelquelle bei Usseln im Waldecker Upland an der Landesgrenze zu Nordrhein-Westfalen und endet in Bad Karlshafen.

Der **Märchenland-Radrundweg** führt um den Reinhardswald herum. Er verläuft abschnittsweise auf gleicher Trasse wie Diemel- und Weser-Radweg (Stammen – Bad Karlshafen – Knickhagen / Spiegelmühle), führt über einen südlichen Reinhardswalddausläufer bei Immenhausen zur Esse und schließt den Kreis nahe der Esse-Einmündung in die Diemel.

Die **Klostergarten-Route** ist eine Rundtour. Sie streift den Nordkreis zwischen Deisel und Bad Karlshafen. Überwiegend verläuft die Radroute in Ostwestfalen, von Corvey zum Eggegebirge und weiter nach Warburg, entlang Diemel und Weser nach Höxter.

Der zukünftige **Radweg Deutsche Einheit** verbindet Bonn mit Berlin, die ehemalige Hauptstadt der Bundesrepublik Deutschlands mit der des wiedervereinigten Deutschlands. Die Route verläuft auf schon vorhandenen touristischen Radrouten entlang des Rheins, der Lahn, der Fulda, der Weser sowie, auf dem letzten Abschnitt, auf dem Europaradweg R 1 (D-Netz-Route D 3). Zwischen Hann. Münden und Bad Karlshafen nutzt er die rechte Weserseite. Auf Stadtgebiet



Abbildung 4.1 Der unbefestigte Diemel-Radweg zwischen Helmarshausen und Wülmersen

entspricht das einer Streckenlänge von ca. 1,2 km. Voraussichtlich wird auch Bad Karlshafen eine sogenannte „Radstätte“ erhalten, wo Radfahrer sich informieren, rasten und gegebenenfalls auch ihr Gepäck sicher verwahren können. Akkus von Elektrofahrrädern können hier geladen werden. Welchen Bautyp Bad Karlshafen erhalten könnte, ist unbekannt.

Im Stadtgebiet gibt es an diesen Wegen problematische Abschnitte. Noch vor der östlichen Ortseinfahrt B 80 (Hessischer R 1, Weserweg, D 9, Märchenland-Radrundweg) endet die straßenbegleitende Radverkehrsanlage in Richtung Ortsmitte Bad Karlshafen. Radfahrer müssen auf ca. 200 m ungesichert die Fahrbahn der stärker belasteten Bundesstraße benutzen. Auf der rechten Weserseite (auf Niedersächsischem Gebiet) wird die dortige Radroute nach und nach ausgebaut, die neue Weserbrücke in Karlshafen wird dagegen (nach aktuellem Wissensstand) keine Radverkehrsanlagen erhalten. Es könnten sich dadurch in der Stadt die radtouristischen Ströme verlagern, möglicherweise lassen Radler zukünftig vermehrt die barocke Altstadt links liegen.

Die Diemel-Route (auch Hessischer R 4, Kloster-Garten-Route) weist Mängel in der Oberflächenbeschaffenheit auf. Bei ihrer touristischen Bedeutung ist eine befestigter in Asphalt Ausbau sinnvoll. Profitieren könnte Bad Karlshafen hier von einem radtouristischen Produkt „Carlsbahn-Radweg“ (siehe Abschlussbericht).

4.0.10 Regionales Freizeitradnetz Reinhardswald

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

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

Vor allem auch für Aktivurlauber mit Standquartier „Oberes Wesertal“ wäre ein ausgeschildertes Freizeitradnetz im Reinhardswald wichtig.

Kapitel 5

Wegweisung

Eine Radverkehrswegweisung für ein Alltagsnetz ist nicht vorhanden. Geplant ist ein Integriertes Wegweisungssystem für den gesamten Landkreis.

Die Hessischen Radfernwege R 1 (Weserweg, D 9, Märchenland-Radrundweg) und R 4 (Diemelweg, Märchenland-Radrundweg, Kloster-Garten-Route) besitzen eine Zielwegweisung im Format 1000 x 200 mm (Hauptwegweiser), eine Zwischenwegweisung im Format 400 x 400 mm und Einschubplaketten mit den Logos der Themenrouten. Die Wegweisung ist nur bedingt FGSV-konform, da die Routenlogos von R 1 und R 4 nicht als Plaketten in den Hauptwegweisern eingeschoben, sondern auf diesen direkt aufgebracht sind.

Da auch die Zwischenwegweiser an Hessischem R 1 und R 4 mit deren Routenlogo versehen sind, kommen verstreut an deren Standorten auch neutrale Zwischenwegweiser im Format 300 x 300 mm sowie Logoplaketten des Märchenland-Radrundwegs vor. Vereinzelt sind noch Reste der Altbeschilderung des Diemelwegs zu finden (R 8).

Ortsschilder sind dort vorhanden, wo nicht gleichzeitig amtliche Ortseingangstafeln aufgestellt sind.