

# Radverkehrskonzept für das Gebiet des Landkreises Kassel

## Gemeindesteckbrief Helsa



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

14. Februar 2018

# Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Basisdaten</b>	<b>2</b>
1.1	Liste der Basisdaten . . . . .	2
1.2	Geografische / Topografische Lage . . . . .	3
1.3	Verkehrsräumliche Lage . . . . .	4
<b>2</b>	<b>Bestandsaufnahme</b>	<b>5</b>
<b>3</b>	<b>Maßnahmen</b>	<b>8</b>
3.1	Radverkehrsverbindungen innerhalb des Gemeindegebiets . . . . .	8
3.1.1	Ortsverbindung Helsa - Wickenrode . . . . .	8
3.1.2	Ortsverbindung Helsa - Eschenstruth . . . . .	8
3.1.3	Ortsverbindung Eschenstruth - St. Ottilien . . . . .	10
3.1.4	Ortsdurchfahrten allgemein . . . . .	10
3.1.5	Ortsdurchfahrt Helsa B 451 . . . . .	11
3.1.6	Ortsdurchfahrt Helsa - Radverkehrsanlage entlang B 451 . . . . .	11
3.2	Radverkehrsverbindungen zu benachbarten Gemeinden / Regionen . . . . .	12
3.2.1	Radpendlerverbindung Helsa - Kaufungen - Kassel . . . . .	12
3.2.2	Ortsverbindung Wickenrode - Großalmerode . . . . .	13
3.2.3	Ortsverbindung Wickenrode - Großalmerode . . . . .	13
3.2.4	Ortsverbindung Söhrewald - St.Ottilien / Eschenstruth . . . . .	13
3.2.5	Ortsverbindung Helsa - Friedrichsbrück . . . . .	14
3.2.6	Ortsverbindung St. Ottilien - Quentel . . . . .	14
<b>4</b>	<b>Freizeit / Tourismus / Radrouten</b>	<b>15</b>
<b>5</b>	<b>Wegweisung</b>	<b>16</b>
<b>6</b>	<b>Impressum</b>	<b>17</b>

# Kapitel 1

## Basisdaten

Die kleine Wohn- und Pendlergemeinde ist im mittleren Lossetal östlich Kaufungen zu finden. Sie wird von den bewaldeten Höhenzügen Kaufunger Wald und Söhre umschlossen.

### 1.1 Liste der Basisdaten

- **Einwohner:** ca. 5.500
- **Fläche:** 25,77 km<sup>2</sup>
- **Bevölkerungsdichte:** 215 EW pro km<sup>2</sup>
- **Regionale Raumstruktur:** Ordnungsraum, Grundzentrum
- **Ortsteile:** Helsa, Eschenstruth (mit Siedlung Waldhof), St.Ottilien, Wickenrode
- **Zentraler Ortsteil:** Helsa
- **Verwaltung:** Rathaus in Helsa
- **Schulen:** Grundschule in Helsa und Eschenstruth, weiterführende Schulen in Kaufungen, Hessisch Lichtenau, Großalmerode
- **Wirtschaft:** Wohngemeinde, ein mittelgroßes Unternehmen (Esterer, Fahrzeug- und Anlagenbau)
- **Versorgung / Einzelhandel:** vorwiegend in dem Kernort Helsa sowie in Eschenstruth.
- **Öffentlicher Verkehr:** kein eigener Bahnanschluss, Tram-Verkehr zwischen Kassel und Hessisch Lichtenau (Radmitnahme sehr begrenzt), nächste Regional-/Fernbahnanschlüsse mit Radmitnahme in Kassel
- **Meldeplattform Radverkehr:** ja
- **Mitgliedschaft AGNH:** nein

## 1.2 Geografische / Topografische Lage

Das Gemeindegebiet von Helsa erstreckt sich innerhalb des Höhenzugs der Söhre und südlich des Kaufunger Walds im Tal der in nordwestlicher Richtung der Fulda zufließenden Losse sowie seiner Zuflüsse. Söhre und Kaufunger Wald sind überwiegend bewaldet, letzterer liegt überwiegend im gleichnamigen gemeindefreien Forstgutsbezirk (zum Werra-Meißner-Kreis).

Nach ihrer naturräumlichen Zuordnung liegt die Gemeinde Helsa am äußeren Nordwestrand des Fulda-Werra-Berglands, dem nördlichen Teil des Osthessischen Berglands. Söhre und Kaufunger Wald sind Untereinheiten des Fulda-Werra-Berglands. Die Gemeinde Helsa liegt demnach weitgehend in der Söhre. Lediglich nördlich von Losse und Wedemann gelegene Seitentäler zählen schon zum Kaufunger Wald. Im Nordwesten grenzt das Kasseler Becken (Untereinheit des sich vom Vogelsberg bis zur Diemelmündung in Nord-Süd-Richtung erstreckenden Westhessischen Berg- und Senkenlands) an Söhre und Kaufunger Wald (mit Kaufungen, Lohfelden, Fuldaabrück).

Die Ortsteile Helsas verteilen sich in den relativ engen Tallagen, Helsa (ca. 260 m ü. NHN) an der Einmündung der vom Hirschberg kommenden Wedemann in die Losse, Wickenrode (ca. 345 m ü. NHN) an der Wedemann unterhalb des Hirschbergs (643 m ü. NHN) und der Passhöhe zum Gelstertal, Eschenstruth (ca. 345 m ü. NHN) auf einem Geländevorsprung oberhalb der Losse und des von Westen kommenden Losse-Zuflusses Männer-Wassers sowie St.Ottilien (ca. 365 m ü. NHN) in einem Nebental des Männer-Wassers. Die Wohngebiete der Ortsteile liegen fast sämtlich in gemäßigter bis steiler Hanglage. Nachbarkommunen sind nordwestlich die Gemeinde Kaufungen, die Losse-abwärts schon im Kasseler Becken liegt, östlich die Stadt Großalmerode im oberen Tal der Gelster, jenseits der Passhöhe am Pfaffenberg, südlich die Stadt Hessisch Lichtenau am Übergang vom Lossetal ins Wehretal sowie westlich die Gemeinde Söhrewald.

Die Niveauunterschiede in der Helsa umgebenden Region sind nicht unerheblich. Kassel (Fulda-brücke) liegt auf ca. 140 m ü. NHN, die Passhöhen am Pfaffenberg (Wickenrode /Großalmerode, in Richtung Witzenhausen) auf ca. 450 m ü. NHN, in Hessisch Lichtenau bei ca. 395 m ü. NHN (östlich der Kernstadt an der B 7 in Richtung Eschwege) bzw. bei ca. 400 m ü. NHN (südlich der Kernstadt an der B 487 in Richtung Melsungen) und in der Gemeinde Söhrewald bei ca. 475 m ü. NHN (südlich des „Franzoesentriesch“ in Richtung Guxhagen). Der tiefste Punkt in der Gemeinde liegt bei ca. 250 m ü. NHN (an der Gemeindegrenze zu Kaufungen, an der Losse), der höchste Punkt bei ca. 550 m (am Nordwesthang des Hirschbergs, nahe dem Wedemann-Ursprung).

Zum Hauptort Helsa liegt Wickenrode ca. 3 km entfernt, Eschenstruth ca. 3,7 km sowie St. Ottilien ca. 5 km. Kaufungen (Oberkaufungen) liegt vom Hauptort Helsa ca. 4,5 km entfernt, das Oberzentrum Kassel (Mitte) ca. 15 km, Großalmerode (Kernstadt) ca. 6,8 km, Hessisch Lichtenau (Kernstadt) ca. 7 km und Söhrewald (Wellerode, Wattenbach) ca. 8,5 km.

## 1.3 Verkehrsräumliche Lage

Dominiert wird die Gemeinde vor allem von den Verkehrswegen im Tal der Losse (B7 und B 451), zu denen demnächst noch eine Autobahn hinzukommen wird. Diese verbinden den Kasseler Raum mit dem Werra-Raum (Witzenhausen, Eschwege) sowie dem Thüringer Raum nördlich des Thüringer Walds.

Die Verkehrsachse durch das gesamte Lossetal (B 7 bzw. A 44) ist Teil einer kontinentalen Straßenverbindung zwischen den Niederlanden und dem südlichen Polen sowie der Ukraine. Die Verkehrsachse im Tal der Wedemann (B 451) hat dagegen lediglich eine überregionale Bedeutung als parallele Verbindung zur A 7 zwischen Kassel und dem Werra-Leine-Raum. Auf dieser Verkehrsachse fehlen Ortsumgehungen für Helsa und Wickenrode. Die anderen Hauptstraßenverbindungen dienen in der Regel der regionalen und kleinräumigen Verkehrsabwicklung. Von Bedeutung für Helsa als überwiegende Wohn- und Pendlergemeinde ist die Nähe zu den im Kasseler Raum vorhandenen Arbeitsplätzen und den dort zusammentreffenden Autobahnen A 7, A 44 und A 49. Der Pendlerverkehr auf Gemeindegebiet verläuft zu einem Großteil über B 7 und B 451 dorthin.

Die Gemeinde Helsa ist seit Jahrzehnten nicht mehr ans Schienennetz im Personenverkehr der Bahn angeschlossen. Seit ein paar Jahren findet aber auf einem Teilabschnitt der alten Strecke, zwischen Kassel und Hessisch Lichtenau, regelmäßiger Straßenbahnverkehr statt. Der nächste Zugang zum Regional- und Fernverkehr der Bahn ist in Kassel vorhanden (alle Richtungen). Nicht viel weiter entfernt sind die Regionalbahnhöfe in Witzenhausen (Halle – Kassel), Eichenberg (Halle – Kassel, Göttingen – Bebra), Bad Sooden-Allendorf (Göttingen – Bebra), Grifte (Kassel – Frankfurt), Guxhagen und Melsungen (Kassel – Bebra).

# Kapitel 2

## Bestandsaufnahme

Im Alltags- wie im Freizeitverkehr ist der Gebrauch des Fahrrads in Helsa eher gering und wird in der Gemeinde, bezogen auf den Anteil der zurückgelegten Wege im niedrigen einstelligen Prozentbereich liegen. Laut VEP Region Kassel 2030 liegt der Radverkehrsanteil für die Kasseler Umlandgemeinden bei ca. 4 % (modal split).

Wegen der geografischen und topografischen Lage ihrer Ortsteile ist der Radverkehr fast vollständig auf die moderat bis stärker ansteigenden und engen Tallagen beschränkt (außer MTB).

Der Hauptort Helsa liegt in Bezug auf räumliche Nähe und topografische Bedingungen noch günstig nahe des Kasseler Beckens, was für eine steigerungsfähige Radverkehrsnutzung spricht.

Das Lossetal ist bedeutsam sowohl für den touristischen als auch für den alltags- und freizeitorientierten Radverkehr. Die Lossetalroute ist eine wichtige Mittelzentrenverbindung von Kassel nach Hessisch Lichtenau (Netzkategorie II) als auch die direkteste Verbindung von Kassel ins Thüringer Becken und darüber hinaus (Herkules-Wartburg-Weg und Thüringer Städtekette). Die Verbindungen über die Seitentäler der Losse sind wegen größerer Steigungsverhältnisse und geringerer Verbindungsfunktionen daher weniger frequentiert als die Losse-Linie.

Die Bedingungen für den Radverkehr sind in der Gemeinde an sich nicht schlecht. Die Ortsteile sind alle über Kfz-freie Wege, teilweise abseits der Hauptverkehrsstraßen miteinander verbunden. Ebenso sind weiterführende akzeptable Radverkehrsverbindungen in den Richtungen Kaufungen / Kassel sowie Fürstenthalten / Hessisch Lichtenau im Lossetal vorhanden. Dagegen fehlt eine sichere durchgehende Radverkehrsinfrastruktur über die Seitentäler der Losse hinaus. Dies betrifft die Verbindungen von Wickenrode nach Großalmerode ins Gelstertal und weiter in Richtung Witzhausen / Werra sowie über St. Ottilien hinaus zur Gemeinde Söhrewald und weiter in Richtung Fulda (Guxhagen, Melsungen).

Darüber hinaus sind vereinzelt Verbindungen durch Wald und Flur für den eher freizeitorientierten Radverkehr nutzbar. Das betrifft von Wickenrode aus Wege in Richtung Kaufunger Wald und Nieste sowie vorbei am Hirschberg nach Rommerode und Friedrichsbrück, von Eschenstruth aus durch die Söhre nach Wattenbach und Wellerode und von Waldhof aus nach Hirschhagen.

Eindeutig verbesserungswürdig innerhalb der Gemeinde sind die Verbindungen zwischen dem Hauptort Helsa und den Ortsteilen Eschenstruth und Wickenrode. Diese sind auf Wegabschnitten in wassergebundener Bauweise ausgeführt (nicht alltagstauglich).

Ihre Lage ist, was Witterungseinflüsse und ihre Führung am Waldrand angeht, eher ungünstig. Solche Wegeverbindungen können über längere Zeiträume nach Regenfällen, Laubfall im Herbst und Frostperioden wegen fehlender Möglichkeit einer Beräumung kaum oder nicht befahrbar sein.

Innerorts wird auf den auch für den Radverkehr wichtigen Ortsdurchfahrten der Kfz-Verkehr meist mit der Regelgeschwindigkeit von 50 km/h geführt. Dies ist für die überwiegende Zahl



**Abbildung 2.1** Der von Wickenrode in Richtung Helsa führende gut befahrbare asphaltierte Wirtschaftsweg geht nach halber Strecke in eine Schotterpiste über: eine Schönwetterroute zum Radfahren, aber kaum alltags-tauglich benutzbar.

der Radfahrer, gerade bei höherer Verkehrsbelastung, zu schnell.

Als besonders problematisch angesehen wird in mehrerer Hinsicht die Ortsdurchfahrt B 451 im Hauptort Helsa. Dies betrifft den Versatz auf der Losse-Radroute zwischen K 7 „Leipziger Straße“ und „Sportplatzweg“ sowie fehlende Verbindungsalternativen zur Bundesstraße im Bereich der Einmündung „Wedemannstraße“ (Verbindung Helsa – Wickenrode) und zu den Einkaufsmärkten östlich des Ortszentrums.

Weitere als besonders kritisch anzusehende Stellen an Radverkehrsverbindungen sind die Durchfahrt unter der Lossebrücke der Tram-Linie zwischen Helsa und Siedlung Waldhof (erhöhte Sturzgefahr) sowie die nicht barrierefreie bzw. nicht gesicherte Verbindung zwischen dem Losseweg und der Ortslage von Eschenstruth.

Benutzungspflichtige straßenbegleitende Radverkehrsanlagen sind auf Gemeindegebiet nur außerorts vorhanden, an der K 7, an der L 3460 (St. Ottilien – Eschenstruth) sowie östlich Helsa entlang der B 451 zwischen „Uhlandstraße“ (Ortseinfahrt) und „Lautenbachsweg“ (eine kürzere Strecke mit gerade einmal ca. 450 m Länge). Es fehlen an Beginn und Ende dieser Wege teilweise gesicherte Überquerungsanlagen sowie qualifizierte Ausleitungen auf die Fahrbahn.

Die Verkehrsfreigabe der aktuell noch im Bau- bzw. Planungszustand befindlichen A 44 wird auch für den Radverkehr in Gemeinde Helsa Veränderungen bringen. Die K 7 wird (nach aktuellem Kenntnisstand) außerorts zum Wirtschaftsweg zurückgestuft. Unklar ist, wie hier der Radverkehr zukünftig optimiert geführt werden kann. Zwischen Helsa und Eschenstruth sollten sich bietende Chancen genutzt werden, um die vorhandene unzufriedenstellende Trassenführung im Bereich Waldhof zu korrigieren. Wünschenswert wäre ein Umlegung auf dann nicht mehr benötigte Fahrbahnflächen der B 7 bzw. auf einer in offener Landschaft geführten Trasse westlich der Losse.

Da große Bereiche der Wohngebiete in den Ortsteilen an (Steil-)Hängen liegen, war der alltägliche Fahrradgebrauch bisher sicherlich in der Gemeinde kaum ein Thema. Eine Fahrradnutzung

in dieser bergigen Landschaft sowie auf längeren Fahrstrecken ist aber durchaus ausbaufähig, gerade in Hinsicht auf die sich noch erhöhende Nutzung von Elektrofahrrädern und auch durch ein verstärktes Angebot an attraktiven, sicheren und als sicher empfundenen Wegen.

Durch geeignete Maßnahmen kann der Radverkehrsanteil nachhaltig auch in der Gemeinde Helsa erhöht werden und durch eine damit verbundene größere Präsenz von Radfahrern im Verkehrsgeschehen auch sicherer gemacht werden. Grundsätzlich kann für die Zukunft eine deutliche Steigerung an Radpendlern (aus dem Hauptort Helsa) in den Kasseler Raum angenommen werden, vor allem mit der Umsetzung einer Raddirektverbindung Kassel – Kaufungen. Einer Verlängerung dieser Raddirektroute nach Helsa erscheint sinnvoll.



# Kapitel 3

## Radverkehrsverbindungen

### 3.1 Radverkehrsverbindungen innerhalb des Gemeindegebiets

#### 3.1.1 Ortsverbindung Helsa - Wickenrode

Zwischen Helsa und Wickenrode nutzt der Radverkehr, parallel zur B 451, einen Wirtschaftsweg südlich der Wedemann als Verbindungsmöglichkeit. Dieser ca. 1,5 km lange Wegabschnitt ist mit einer Schotterdecke hergestellt (HEL\_1). Der Weg stellt nicht nur eine Nahmobilitätsverbindung dar (Helsa – Wickenrode), er ist auch eine Grundzentrenverbindung (Helsa – Großalmerode). Darüber hinaus verknüpft er überregional das Lossetal mit dem Werraraum bei Witzenhausen über die schon fortgeschritten ausgebaute freizeitorientierte Gelsterroute. Problematisch, beispielsweise im Winter, kann es für den Radverkehr werden, wenn der Weg nicht befahrbar ist. Dann bleibt nur die Benutzung der Bundesstraße.

Der unbefestigte Wegabschnitt zwischen Helsa und Wickenrode sollte für eine fahrradtaugliche Alltagsnutzung durchgehend auf mindestens 2,5 m Breite eine Asphaltoberfläche erhalten. Eine Beräumung des Wegs sollte möglich sein. Kann dies nicht umgesetzt werden, sollte an der B 451 eine straßenbegleitende Radverkehrsanlage mit einer Breite von mindestens 2,5 m hergestellt werden.

#### 3.1.2 Ortsverbindung Helsa - Eschenstruth

Zwischen Helsa und Eschenstruth verlaufen östlich parallel der B 7 die freizeitorientierten bzw. radtouristischen Routen Losse- und Herkules-Wartburg-RAdweg, zum Teil auf land- und forstwirtschaftlichen Wegen. Für den Weg gilt aus Richtung Helsa (Sportplatz), trotz Radverkehrswegweisung, ein Befahrungsverbot für den Radverkehr durch VZ 250 „Verbot für Fahrzeuge aller Art“. Lediglich für den Wirtschaftsverkehr ist der Weg freigegeben.

An der Straßenbahnquerung der Losse wird der Radverkehr neben dem Bach unter der Brücke hindurchgeführt. Im Brückenbereich besteht der Weg aus groben einbetonierten Bruchsteinen. Da er in einem schwer einsehbaren Kurvenbereich liegt, besteht neben einer Sturz- auch eine Kollisionsgefahr. Auf ca. 850 m Länge nördlich der Siedlung Waldhof ist der Weg im Forstbereich nicht alltagstauglich mit einer wassergebundenen Wegoberfläche ausgestattet (Bereich HEL\_11). Die jeweiligen Enden dieses Abschnitts sind mit Schranken versehen, an denen enge Umgehungsmöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer vorhanden sind. Der Weg ist unbeleuchtet. Da er in Richtung Helsa abschüssig ist, sind Entwässerungsrinnen regelmäßig in den Fahrweg eingelassen. Da der Weg kaum beräumt werden kann, besteht noch im Frühjahr wegen seiner sonnenabgewandten Lage die Gefahr, dass bis in den April hinein Schnee und Eis ihn



**Abbildung 3.1** Losse und Herkules-Wartburg-Weg unterqueren die Brücke der Tram-Linie 8 Kassel – Hessisch Lichtenau: für den Radverkehr bestehen erhöhte Kollisions- und Sturzgefahr (HEL\_18).

unbefahrbar machen können. Gegenüber der parallel verlaufenden B 7 weist er ein erhebliches Maß an zusätzlichen Höhenmetern auf (ca. 30 m) sowie mehrere stärkere Anstiege. Der Weg ist weder für den Alltagsradverkehr geeignet, noch ist er streckenweise sicher und komfortabel zu befahren.

Die aktuell vom Radverkehr genutzte Wegeverbindung zwischen Helsa und Eschenstruth sollte für den Radverkehr freigegeben werden (mit Zusatzzeichen VZ 1022-10 „Radfahrer frei“). Grundsätzlich sollte aber eine Trassenumlegung eines Routenabschnitts vorgenommen werden, da der südliche Abschnitt der Verbindung kaum alltagstauglich verbessert werden kann. Ab der Straßenbahnbrücke über die Losse sollte der Radverkehr auf einer neu herzustellenden RVA zwischen Bach und B 7 in Richtung Eschenstruth geführt werden (HEL\_3). Gegebenenfalls könnten, nach Inbetriebnahme des daneben verlaufenden A 44-Abschnitts, Fahrbahnstreifen der alten Bundesstraße für den Radverkehr genutzt werden.

Unter der Straßenbahnbrücke über die Losse sollte der vom Radverkehr genutzte Weg eine glatte befestigte Oberfläche erhalten (Beton, Asphalt). Der unübersichtliche Kurvenbereich sollte soweit wie machbar entschärft werden. Dazu müsste die westliche Zufahrt nach Süden verbreitert werden und das Gelände bachseits auf mindestens 1,3 m erhöht werden (HEL\_18).

Zwischen dem Losseweg („Wilhelm-Ströpke-Straße“) und der Zufahrt nach Eschenstruth (L 3460 „Mühlenweg“) am Tram-Haltepunkt „Helsa-Eschenstruth“ gibt es zur Zeit keine sichere, umweg- und barrierefreie Fahrmöglichkeit für den Radverkehr (HEL\_13). Die direkte Verbindung ist nur mit Schieben und Tragen des Fahrrads möglich. Die einzige fahrbare, aber für den Radverkehr gegebenenfalls gefährliche Möglichkeit besteht in der Nutzung der vorhandenen Straßenverbindung. Zwischen den Einmündungen „Wilhelm-Ströpke-Straße“ und „Mühlenweg“ muss dann auf ca. 280 m die Fahrbahn der B 7 genutzt werden.

Die heutige ungenügende Querungssituation am Knoten B 7 / L 3460 kann am einfachsten durch eine plangleiche Überquerungsstelle im Knotenbereich (mit oder ohne LSA-Steuerung) verbessert werden (HEL\_2). Mit Inbetriebnahme der A44 in diesem Abschnitt könnte an der

B 7 durch Verengung der vorhandenen Fahrbahn ein geschützter Aufstellbereich in der Mitte der Straße hergestellt werden. Über die Gleisanlage der Straßenbahnlinie sollte an dieser Stelle eine befahrbare Überquerungsanlage eingerichtet werden.

### 3.1.3 Ortsverbindung Eschenstruth - St. Ottilien

Zwischen den Ortseinfahrten von Eschenstruth und St. Ottilien verläuft eine asphaltierte ca. 2,25 m breite straßenbegleitende Radverkehrsanlage (HEL\_17). Am jeweiligen Ende und Beginn des Wegs fehlen qualifiziert ausgeführte Auf- und Ausleitungen sowie gesicherte Überquerungsanlagen (z. B. bei HEL\_12).

In den Ortseingangsbereichen könnten zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für die Radfahrer Verkehrsinseln (Mittelinsel) hergestellt werden, in denen Auf- und Ausleitungen sowie gesicherte Überquerungsanlagen integriert sind. Diese könnten darüber hinaus zur Verdeutlichung der Ortseingangssituation dienen und deutlich die Fahrgeschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs in diesen Bereichen reduzieren.

### 3.1.4 Ortsdurchfahrten allgemein

Für die Ortsdurchfahrten in der Gemeinde gilt meist die Regelgeschwindigkeit von 50 km/h. Für die meisten Radfahrer ist dieses Geschwindigkeitsniveau zu hoch, vor allem bei gleichzeitig hoher Verkehrsbelastung. Dies trifft im Besonderen auf die Ortsdurchfahrten im Verlauf der B 451 in Helsa und in Wickenrode zu. Ortsumgehungen sind hier nicht vorhanden und wird es auch in ferner Zukunft wohl nicht geben.



**Abbildung 3.2** Ortsdurchfahrt B 451 in Helsa: Die Einkaufsmärkte sind für viele Radfahrer nur auf der Fahrbahn der Bundesstraße oder aber, verbotenerweise, über den Gehweg erreichbar.

Das Nebenstraßennetz kann bedingt den Radverkehr aufnehmen, oft stehen Quell- und Zielverkehr aber in enger Verknüpfung mit den Ortsdurchfahrten. Straßenbegleitende Radverkehrsanlagen sind innerorts nicht vorhanden.

In wie weit Tempo 30 als Maßnahme mit den aktuellen Gesetzen des Bundesgesetzgeber vereinbar ist, wäre zu klären, da es sich um klassifizierte Durchgangsstraßen handelt. Trotz einer Lockerung der diesbezüglichen Regelungen im Dezember 2016 ist die Einführung vom Tempo

30 hier immer noch an höhere Hürden geknüpft (Vergleiche auch Meldung des BMVI „Neueste Änderungen der Straßenverkehrs-Ordnung“) Wichtig für die Akzeptanz bzw. Einhaltung vom Tempo 30 ist ferner die Zustimmung der örtlichen Anwohner.

### **3.1.5 Ortsdurchfahrt Helsa B 451**

Im Hauptort Helsa konzentriert sich der Lebensmitteleinzelhandel an der östlichen Ortseinfahrt der B 451. Von den Wohngebieten beidseits des Lautenbachtals aus sind die Märkte für den Radverkehr zwar sicher und akzeptabel angeschlossen, nicht aber von anderen Bereichen der Ortschaft aus. Hier bleibt dem Radverkehr nur die Fahrbahnnutzung der stärker belasteten Bundesstraße (DTV ca. 5.000 Kfz/24h, davon ca. 350 Lkw). Nicht zielführend ist, dass in dieser Situation beispielsweise die Befahrung des „Alten Wegs“ für Nichtanlieger untersagt ist (siehe HEL\_4 bzw. HEL\_5). Dies gilt auch für den Radverkehr.

Eine hohes Konfliktpotential besteht für Radfahrer in Helsas Zentrum im Verlauf der Losseroute wegen des Versatzes zwischen K 7 und „Sportplatzweg“. Hier ist nicht nur die hohe Verkehrsbelastung ein Problem, sondern auch die Gefährdung bei den ungesicherten Linksabbiegevorgängen. Ähnlich ist die Situation in der Fahrbeziehung „Alte Berliner Straße“ – „Wedemannstraße“. Hier ist ebenfalls ein Routenversatz mit ungesichertem Linksabbiegen von der Fahrbahn der B 451 aus vom Radfahrer zu meistern.

Für die innerörtlichen Durchgangsstraßen in den Helsaer Ortsteilen sollte zur Erhöhung der Sicherheit für den Radverkehr möglichst eine Regelgeschwindigkeit von 30 km/h angeordnet werden. Dies gilt insbesondere für die Ortsdurchfahrt B 451 im Hauptort Helsa, da dieser Straßenabschnitt alternativlos für den Radverkehr ist und somit viele Verbindungsfunktionen übernehmen muss. Baulich ließen sich hier wegen zu geringer Straßenquerschnitte keine Radverkehrsanlagen herstellen (HEL\_6). Möglich wäre sowohl in Wickenrode als auch in Helsa (hier zwischen „Alter Berliner Straße“ und östlicher Ortseinfahrt) die Markierung von breiten Schutzstreifen auf der Fahrbahn. Kriterien sollten sein, dass diese mit mindestens Regellaß von 1,5 m Breite angelegt werden können und keine Kfz-Parker auf der Fahrbahn oder in dessen unmittelbarem Seitenraum zugelassen werden.

Zwischen „Sportplatzweg“ und „Alte Berliner Straße“ könnte der Straßenraum, sofern rechtlich machbar, zur einer verkehrsberuhigten Ortsdurchfahrt umgestaltet werden (vergleiche auch Projekt in Rudersberg unter [www.ortsdurchfahrt-rudersberg.de](http://www.ortsdurchfahrt-rudersberg.de), Verkehrsaufkommen in 2016: 7700 Fahrzeuge täglich auf einer Landesstraße). Solch eine Maßnahme würde nicht nur der Sicherheit des Radverkehrs dienen, sondern die Ortsmitte allgemein aufwerten.

### **3.1.6 Ortsdurchfahrt Helsa - Radverkehrsanlage entlang B 451**

Entlang der B 451 zwischen der östlichen Ortseinfahrt in Helsa und östlich des „Lautenbachwegs“ verläuft außerorts auf der Nordseite eine benutzungspflichtige straßenbegleitende baulich angelegte Radverkehrsanlage mit ca. 2 m Breite auf einer Länge von ca. 450 m (HEL\_20).

An Einmündungen fehlen Furtmarkierungen.

In Richtung Helsa fehlt eine qualifizierte Ausleitung auf die Fahrbahn, in Richtung Wickenrode eine gesicherte Überquerungsanlage am Ende des Wegs, stattdessen sollen Radfahrer absteigen (laut Zusatzzeichen VZ 1012-32). Auf diesem Straßenabschnitt ist 60 km/h als Höchstgeschwindigkeit angeordnet.

Dieser kurze Radweg (mit VZ 240 „Gemeinsamer Geh- und Radweg“) dient sicherlich in erster Linie der Anbindung des Wohngebiets östlich des Lautenbachtals an die Lebensmittelmärkte

an der Bundesstraße sowie als Anschlussverbindung an die über Wirtschaftswege verlaufende Route nach Wickenrode.

Radfahrer, die die Fahrbahn der Bundesstraße zwischen Helsa und Wickenrode benutzen wollen (dies ist nicht verboten), werden für diese kurze Strecke auf den benutzungspflichtigen Weg gezwungen. Radfahrer werden gegebenenfalls durch zweimaligen Seitenwechsel bzw. durch Ausfahren und Wiedereinfahren in die Fahrbahn mehr gefährdet als geschützt.

Die angeordnete Benutzungspflicht sollte aufgehoben werden, eine Fahrradnutzung sollte aber weiterhin möglich sein. Dies könnte mit Anbringung von Zusatzzeichen VZ 1022-10 („Radfahrer frei“) geschehen. Bei einer Freigabe des Gehwegs müssten die fehlenden Furtmarkierungen dennoch aufgebracht werden.

## **3.2 Radverkehrsverbindungen zu benachbarten Gemeinden / Regionen**

### **3.2.1 Radpendlerverbindung Helsa - Kaufungen - Kassel**

In der Ortseinfahrt K 7 in Helsa endet die von Kaufungen kommende benutzungspflichtige straßenbegleitende Radverkehrsanlage ohne qualifiziert ausgeführte Ausleitung. In der Gegenrichtung ist es nicht anders. Es müssen zu enge Kurvenradien bewältigt werden, was beispielsweise für Fahrradgespanne problematisch werden kann (Kippgefahr bei Anhängern). In Richtung Kaufungen ist die anliegende Gewerbezufahrt „Hinter der Mühle“ mit einer hohen Hecke verstellt, ausreichende Sichtbeziehungen sind nicht vorhanden.

Auch wenn zukünftig, nach Inbetriebnahme der A 44 in diesem Abschnitt, die Kreisstraße entwidmet und zu einem Wirtschaftsweg herabgestuft wird, sollte möglichst zeitnah die Benutzungspflicht bis zur Gewerbezufahrt vor der Ortseinfahrt Helsa aufgehoben werden. Das Ortseingangsschild sollte möglichst bis nördlich „Hinter der Mühle“ versetzt werden. Die entwidmeten Wegabschnitte könnten dann für den Radverkehr benutzbar bleiben durch Anbringung des Zusatzzeichens VZ 1022-10 „Radfahrer frei“ (HEL\_22).

Zwischen Kaufungen und Helsa ist an der K 7 eine straßenbegleitende asphaltierte Radverkehrsanlage mit ca. 2 m Breite vorhanden (HEL\_7). Es ist nicht bekannt, wie bei der Rückstufung mit der ehemaligen Kreisstraße und der Radverkehrsanlage verfahren wird. Sichertgestellt werden sollte jedoch, dass es mit der Veränderung zu einer Qualitätsverbesserung der Radverkehrsverbindung kommt. Sinnvoll wäre folgende Verfahrensweise:

Ein sicherer Wirtschaftsweg für den Radverkehr auf der ehemaligen Kreisstraße benötigt allerdings mindestens eine 4,5 m Asphaltfahrbahn. Besser sind 5 m Breite, da land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge 2,5 m bis sogar 3 m breit sind. Der Wirtschaftsweg könnte als Fahrradstraße mit Freigabe land- und forstwirtschaftlicher Fahrzeuge und direkter Anlieger gewidmet werden. Im südlichen Bereich der Fahrbahn (zur heutigen Radverkehrsanlage hin) kann die ehemalige Kreisstraße in der Breite entsprechend auf minimal 4,5 m Breite verschmälert werden. Da die heutige Leitplanke ebenfalls überflüssig wird, wäre hier dann Platz für eine neue Baumreihe (Einsatz Wurzelschutz bzw. Art mit tief wachsenden Wurzeln, die den Asphalt der heutigen Radverkehrsanlage nicht / möglichst wenig schädigt).

Die heutige Radverkehrsanlage ist nicht etwa zurück zu bauen, sondern sollte unbedingt für den Fußverkehr erhalten werden. Talwärts sind Radfahrende hier je nach Gefälle zum Teil mit guten 30 km/h unterwegs. Deshalb sind Rad- und Fußverkehr hier zu trennen. Mit der ehemaligen Kreisstraße steht der entsprechende Raum dafür auch unkompliziert zur Verfügung.

Im neuen Baumstreifen könnten gut ein paar Bänke aufgestellt werden, da die Fußstrecke auf der Sonnenseite des Lossetals liegt. In Zukunft könnte man hier dann ganz entspannt (da unabhängig vom Radverkehr) spazieren gehen oder seine Joggingrunde drehen.

### **3.2.2 Ortsverbindung Wickenrode - Großalmerode**

Auf der Verbindung zwischen Wickenrode und Großalmerode wird vom Radverkehr aktuell die „Ringenkühlstraße“ (bzw. „Ringenkühl“) als alltagstaugliche, relativ sichere Alternative zur B 451 genutzt, da diese keine Radverkehrsanlage besitzt. Gegenüber der Führung der parallel verlaufenden Bundesstraße müssen Radfahrer jedoch ca. 30 Höhenmeter mehr bewältigen. Auf Großalmeröder Stadtgebiet, zwischen der Einmündung „Ringenkühl“ und der Ortseinfahrt der Kernstadt, besteht eine wesentliche Lücke auf dieser Radverkehrsverbindung, zu der es keine taugliche alternative Fahrmöglichkeit gibt.

In Wickenröder Gemarkung wird langfristig ab der östlichen Einfahrt des Ortsteils auf der Südseite der B 241 die Anlage einer straßenbegleitenden Radverkehrsanlage bis zur Einmündung „Ringenkühl“ empfohlen.

Aufgrund der parallel bereits vorhandenen Nebenstraßenverbindung und des kreisweit bereits sehr hohen Bedarfs an Radinfrastruktur wurde diese langfristige Maßnahme nicht in die Datenbank aufgenommen.

Eine höhere Priorität für die Nahmobilität zu Fuß und per Rad hat dagegen der Lückenschluss von der Einmündung „Ringenkühl“ bis Großalmerode / Weststraße. Diese größtenteils nicht mehr im Planungsraum liegende Maßnahme wurde als GRAL\_1 in der Datenbank vermerkt.

### **3.2.3 Ortsverbindung Wickenrode - Großalmerode**

Der Radverkehr zwischen Eschenstruth und dem Hessisch Lichtenauer Ortsteil Fürstenhagen wird über die alte Bundesstraßentrasse geführt (Forstweg), parallel zur heutigen B 7 (ohne straßenbegleitende Radverkehrsanlage). Der komplette Weg (ab „Wilhelm-Ströpke-Straße“) gehört zur Gemarkung Fürstenhagen. Erste Schäden an der alten Fahrbahndecke der ehemaligen Bundesstraße sind zu beobachten.

Die vorhandenen Schäden an der Wegoberfläche sollten regelmäßig beseitigt werden, bevor eine Sanierung der schon jahrzehntealten Fahrbahnoberfläche nicht mehr möglich ist (Gemarkung Stadt Hessisch Lichtenau).

### **3.2.4 Ortsverbindung Söhrewald - St.Otilien / Eschenstruth**

Die einzige direkte alltagstaugliche Radverkehrsverbindung zwischen der Gemeinde Söhrewald (ab der Sattelhöhe „Brandt“, L 3236, bei Wattenbach) und dem Ortsteil St. Otilien verläuft auf der Fahrbahn der L 3460. Sie stellt in der Netzplanung die Grundzentrenverbindung Söhrewald (Wellerode) – Helsa / Hessisch-Lichtenau) her.

Die schmale Landstraße mit ca. 5 m Breite ist zwar nur relativ schwach belastet durch den Kfz-Verkehr (DTV ca. 700 Kfz/24h), aber das hohe Geschwindigkeitsniveau außerorts lässt keine sichere Fahrbahnnutzung durch den Radverkehr zu (es gilt die Regelgeschwindigkeit 100 km/h). Die L 3460 liegt in diesem Abschnitt fast vollständig auf Söhrewalder Gemeindegebiet.

Zur Erhöhung der Radverkehrssicherheit wäre es sinnvoll, das Geschwindigkeitsniveau auf 70 km/h zu senken. Dies würde auch die allgemeine Verkehrssicherheit auf der zum Teil kurvigen

Strecke erhöhen. Der Landstraße wird nach RAL 2012 der niedrigsten Verbindungsfunktionsstufe (IV) zugeordnet. Dementsprechend sollte möglichst auch die Mittelleitlinie entfernt werden.

Zusätzlich sollte die nördlich der Landstraße im Forstbereich verlaufene Verbindung mit wassergebundener Oberfläche in einen gut fahrbaren Zustand gehalten werden (Teilalternative zur Landstraße im Korridor Wattenbach - Eschenstruh). Die Route besitzt seit einigen Jahren eine Radwegweisung.

### **3.2.5 Ortsverbindung Helsa - Friedrichsbrück**

Die Verbindung vom Hauptort Helsa nach Friedrichsbrück über die L 3400 (mit ca. 5 m Breite) ist nur relativ schwach Kfz-verkehrsbelastet (DTV ca. 700 Kfz/24h). Von Helsa aus werden auf ca. 6 km ca. 250 Höhenmeter überwunden. Für den Radverkehr spielt die Landstraße bisher kaum eine Rolle, was sich aber bei verstärktem Einsatz von elektrisch unterstützten Fahrrädern langfristig ändern könnte.

Es wäre daher sinnvoll, die Höchstgeschwindigkeit auf der Landstraße zur Erhöhung der Radverkehrssicherheit auf 70 km/h zu senken. Dies würde auch die allgemeine Verkehrssicherheit auf der L 3400 erhöhen.

### **3.2.6 Ortsverbindung St. Ottilien - Quentel**

Eine direkte und sicher befahrbare Radverkehrsverbindung zwischen St. Ottilien und dem Hessisch Lichtenauer Ortsteil Quentel ist wünschenswert. Mit Maßnahme SOE\_8 wurde ein zu prüfender Lückenschluss über ein Tal südlich des St.-Ottilien-Berges vorgeschlagen.

Eine weitere mögliche Variante für diese Verbindung wurde nicht in der Datenbank erfasst: Zwischen dem Sportplatz von St. Ottilien und dem Schwedenkreuz bei Quentel existieren lediglich schwer befahrbare Wege. Vor allem ein ca. 500 m langer Wegabschnitt zu beiden Seiten der Gemeindegrenze ist kaum befahrbar. Der zur Zeit kaum befahrbare Wegabschnitt beiderseits der Gemeindegrenze könnte alternativ zum kurzen Lückenschluss SOE\_8 in wassergebundener Bauweise für den Radverkehr sicher befahrbar gemacht werden.

# Kapitel 4

## Freizeit / Tourismus / Radrouten

Auf Gemeindegebiet verlaufen, auf derselben Trasse, die Freizeitradroute Lossetalweg und die radtouristische Route Herkules-Wartburg-Weg, beide hier auf selber Trasse. Ausbauzustand und Führungsform sind auf diesem Wegabschnitt sehr unterschiedlich.

Mal werden Radfahrer auf einer straßenbegleitenden Radverkehrsanlage geführt, mal auf einer ungesicherten Ortsdurchfahrt mit hohem Konfliktpotential, auf Gemeindestraßen mit Anliegerverkehr oder über einen unbefestigten Forstweg im Steigungsbereich (wobei im Gegensatz zur parallel verlaufenden Bundesstraße zwischen Helsa und Eschenstruth ca. 30 Höhenmeter zusätzlich erradelt werden müssen).

Für einen touristischen und freizeitgenutzten Weg ist die Ortsdurchfahrt der B 451 in Helsa äußerst kritisch zu beurteilen. Die Führung über ungesicherte Linksabbiegestellen von der stark verkehrsbelasteten Hauptstraßenfahrbahn aus (mit erheblichem Schwerverkehrsanteil) ist für einen touristischen Weg, gerade in Hinsicht auf Familientauglichkeit, nicht akzeptabel.

Auch die zusätzlich zu fahrenden Höhenmeter zwischen Helsa und Eschenstruth werden Radtouristen, auch wenn sie mit Pedelecs ausgestattet sind, nicht erfreuen. In wieweit sich die Nähe zur A 44 (während des Baus und nach Inbetriebnahme) auf die Akzeptanz der Radtouristen auswirken wird, ist nicht abzuschätzen, da die Route zur Zeit noch nicht zu den Premiumprodukten im Radtourismus zählt. Vorstellbar ist aber eine zunehmende Bedeutung der Achse Münsterland – Kassel – Thüringer Städtekette als einer schnellen und attraktiven tangentialen Verbindungsrouten im recht weitmaschigen Netz der Deutschland-Routen, zwischen den Niederlanden (D-Route 3) und Sachsen / Dresden / Elbe (D-Route 4).

Neben den Themenrouten gibt es eine Anzahl von vorhandenen Wegen in Wald und Flur, die sich für eine Freizeitnutzung mit dem Fahrrad eignen. Hierbei sind aber längere, teilweise steilere Anstiegsstrecken zu bewältigen.

Von Wickenrode aus sind Fahrmöglichkeiten im Bereich Hirschberg möglich, in Richtung Meißner sowie über den Pfaffenbergpass nach Nieste und auf die Höhen des Kaufunger Walds.

Von Eschenstruth aus gibt es Möglichkeiten in der Söhre nach Kaufungen (Michelskopfsee), Wellerode, Lohfelden und über den Stellbergsee beispielsweise nach Dörnhagen und Guxhagen.



# Kapitel 5

## Wegweisung

In der Gemeinde Helsa sowie in einigen weiteren Gemeinden im Kasseler Umland ist eine wegweisende Beschilderung in Form eines integrierten Zielwegweisungssystems vorhanden.



**Abbildung 5.1** Radverkehrswegweisung in Wickenrode: entweder Schilderstandort bestimmungsgemäß verändern oder Wegweiser für alle relevanten Fahrbeziehungen sichtbar am vorhandenen Mast neu montieren

Geplant ist eine entsprechende Umsetzung für den gesamten Landkreis. Verwendet werden Zielwegweiser im Format 800 x 200 mm (Hauptwegweiser), Zwischenwegweiser im Format 300 x 300 mm sowie Einschubplaketten mit den Routenlogos im Format 100 x 100 mm, die jeweils unter dem Zielwegweiser eingehängt sind. Die Wegweisung ist FGSV-konform.

Herkules-Wartburg-Weg und Losseweg sind neben der integrierten wegweisenden Beschilderung noch immer mit eigenen Zwischenwegweisern im Format 400 x 400 mm vertreten (Altbeschilderung mit integrierten Routenlogos: nicht FGSV-konform).

# Kapitel 6

## Impressum

Inhaltliche Erstellung: Herbert Iba

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

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

### **Auftraggeber**

ADFC Kreisverband Kassel Stadt und Land e. V.  
Wilhelmsstraße 2  
34117 Kassel  
[www.adfc-kassel.de](http://www.adfc-kassel.de)

### **Auftragnehmer**

#### **Planungsgemeinschaft Iba / Schmidt**

Dipl.-Ing. Architekt Herbert Iba  
Dormannweg 23  
34123 Kassel  
(im Projekt bis Mitte September 2017)

Ing.-Büro Schmidt  
Dipl.-Ing. (FH) Dirk Schmidt  
Brunnenstraße 28  
34130 Kassel  
[www.radinformation.de](http://www.radinformation.de)  
(Fertigstellung des Projekts bis März 2018)