

Radverkehrskonzept für das Gebiet des Landkreises Kassel

Gemeindesteckbrief Reinhardshagen



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

10. November 2017

Inhaltsverzeichnis

1	Basisdaten	2
1.1	Liste der Basisdaten	2
1.2	Geografische / Topografische Lage	3
1.3	Verkehrsräumliche Lage	3
2	Fahrradnutzung	4
3	Radverkehrsverbindungen	6
3.1	Radverkehrsverbindungen innerhalb des Gemeindegebiets	6
3.1.1	Ortslage Veckerhagen	6
3.1.2	Ortsverbindung Vaake - Veckerhagen	8
3.1.3	Ortslage Vaake	8
3.2	Radverkehrsverbindungen zu benachbarten Gemeinden / Regionen	9
3.2.1	Radroute im Wesertal auf der Westseite	9
3.2.2	Grundzentrumsverbindung Reinhardshagen-Veckerhagen - Hofgeismar / Grebenstein	10
3.2.3	Ortsverbindung Veckerhagen - Hemeln	10
3.2.4	Grundzentrumsverbindung nach Immenhausen	10
4	Freizeit / Tourismus / Radrouten	11
5	Wegweisung	13

Kapitel 1

Basisdaten

Die kleine Wesergemeinde liegt umschlossen von den bewaldeten Höhenzügen des Reinhardswalds und des Bramwalds im Norden des Landkreises. Hier bildet der Fluss Weser die natürliche Grenze zwischen den Bundesländern Hessen und Niedersachsen.

1.1 Liste der Basisdaten

- **Einwohner:** ca. 4.500
- **Fläche:** 12,98 km²
- **Bevölkerungsdichte:** 346 EW pro km²
- **Regionale Raumstruktur:** Ordnungsraum, Grundzentrum (Gemeinde nicht im Zweckverband Raum Kassel)
- **Ortsteile:** Vaake und Veckerhagen
- **Zentraler Ortsteil:** Veckerhagen
- **Verwaltung:** Gemeindeverwaltung in Veckerhagen
- **Schulen:** Grundschule in Veckerhagen, weiterführende Schulen in Hann. Münden und Immenhausen
- **Wirtschaft:** überwiegend Wohngemeinde, ein mittelgroßer Betrieb (Habich Farben in Veckerhagen, ca. 100 Beschäftigte), daneben kleinere Gewerbebetriebe, Gewerbegebiete am Nord- und Südrand von Veckerhagen sowie Vaake Süd, Landwirtschaft, Tourismusbetriebe
- **Versorgung / Einzelhandel:** vorwiegend in Veckerhagen
- **Bahnanschluss:** nein, nächste Regionalbahnanschlüsse mit Radmitnahme in Immenhausen und Hann. Münden, nächste Fernbahnanschlüsse in Göttingen und Kassel
- **Meldeplattform Radverkehr:** ja
- **Mitgliedschaft AGNH:** nein

1.2 Geografische / Topografische Lage

Die Gemeinde Reinhardshagen liegt an der Nordspitze Hessens in Tallage am linken (westlichen) Ufer der Weser. In einem Durchbruchstal haben sich hier die Weser sowie die Unterläufe der Weserzuflüsse Fulda und Werra einen Weg in nördlicher Richtung durch das Weser-Leine-Bergland gebahnt. Bewaldete Höhenzüge, der Reinhardswald im Westen und der Bramwald im Osten, erstrecken sich zu beiden Seiten des Flusses. Die Weser ist Grenzgewässer zwischen Hessen und Niedersachsen.

Beide Ortsteile der Gemeinde, Veckerhagen und Vaake (beide ca. 120 m ü. NHN), liegen in der Talniederung direkt an der Weser. Der tiefste Punkt in der Gemeinde liegt bei ca. 100 m ü. NHN (Gemeindegrenze an der Weser auf Höhe Bursfelde), der höchste Punkt ca. 300 m ü. NHN (südlich Vaake an der Grenze zum Forstgutsbezirk).

Die Ortskerne von Vaake und Veckerhagen sind nur ca. 1,8 km, die derzeitigen Bebauungsgrenzen nur ca. 0,55 km voneinander entfernt.

Direkt benachbart ist Reinhardshagen lediglich mit dem Gebiet der Stadt Hann. Münden. Deren am Ostufer der Weser gelegene Ortsteil Hemeln befindet sich gegenüber von Veckerhagen.

Auf hessischer Seite grenzt Reinhardshagen lediglich im Westen an den gemeindefreien Forstgutsbezirk Reinhardswald. Dieser umfasst große Teile des Höhenzuges.

Die nächstgelegenen Kommunen im Wesertal sind im Norden die Gemeinde Oberweser (Veckerhagen ca. 13 km) und im Süden die Stadt Hann. Münden (ca. 9 km). Westlich, jenseits des Reinhardswalds liegen aufgereiht im Tal der Esse die Kleinstädte Immenhausen (ca. 11 km), Grebenstein (ca. 14 km) und die ehemalige Kreisstadt Hofgeismar (ca. 15 km).

Die Oberzentren Göttingen (ca. 24 km) und Kassel (ca. 22 km) liegen zu Veckerhagen ähnlich weit entfernt.

1.3 Verkehrsräumliche Lage

Die Hauptverkehrsachse der Region verläuft im Wesertal in Südost-Nordwest-Richtung. Sie verbindet die beiden Ortsteile von Reinhardshagen miteinander sowie den Werreraum über Hann. Münden mit dem Weserbergland. Die zweite Achse verläuft in Ost-West-Richtung über die Weserfähre zwischen Veckerhagen und Hemeln. Sie stellt die direkteste Verbindung zwischen Göttingen und Hofgeismar dar. Die Verbindung nach Westen dient auch der schnellen Anbindung zwischen dem Oberwesertal und der Region Kassel. Diese verläuft über den Udenhäuser Stock (ca. 390 m ü. NHN) und über den Junkernkopf (ca. 450 m ü. NHN) im Reinhardswald sowie über die Ortschaft Holzhausen. Zwischen Hann. Münden und Gieselwerder führt keine weitere Brücke über die Weser.

Die nächsten Autobahnanschlüsse bestehen bei Hann. Münden (zur A 7 bei Staufenberg-Lutterberg und Hedemünden).

Bahnverkehr findet im Oberlauf der Weser zwischen Hann. Münden und Bodenfelde nicht statt. In Hann. Münden befindet sich der nächste Regionalbahnhof an der Strecke Kassel – Göttingen. In Göttingen und Kassel gibt es Anschlüsse zum Fernverkehr der Bahn.

Kapitel 2

Fahrradnutzung

Die Hauptverkehrsachse des Radverkehrs wird in Reinhardshagen eindeutig durch den Verlauf der Weser bestimmt, hier insbesondere der Streckenabschnitt zwischen der Gemeinde und Hann. Münden. Nach Norden hin nimmt die Bedeutung für den Radverkehr, zumindest im Alltag ab, da dort die Ortschaften deutlich weiter entfernt liegen.

Der auf dieser Achse verlaufende Hessische Radfernweg R 1 entspricht der Westroute des Weser-Radwegs. Von Hann. Münden kommend verläuft er bis zum Ortseingang von Vaake straßenbegleitend an der B 80. Vor der Ortsdurchfahrt zweigt er zur Weser hin ab und wird erst am Ortseingang Veckerhagen wieder an die Bundesstraße herangeführt, da es in Flussnähe keine Durchfahrtmöglichkeiten in das alte Dorfzentrum gibt.

Innerhalb der Ortslage Veckerhagens gibt es abschnittsweise beidseitig Radverkehrsanlagen entlang der Hauptstraße, teilweise aber nur einseitige Zweirichtungsradwege. Bei einer Ortsdurchfahrt per Rad muss, in beiden Fahrtrichtungen, zweimal die Fahrbahnseite gewechselt werden.



Abbildung 2.1 Hessischer Radfernweg R 1 in Richtung Veckerhagen: rein rechtlich müssten Radfahrer hier die Fahrbahn nutzen, da der straßenbegleitende Weg für den Radverkehr nicht freigegeben ist

In Richtung der Gemeinde Oberweser wird der Radverkehr auf straßenbegleitenden Radver-

kehrsanlagen bzw. Wirtschaftswegen weitergeführt.

Die schnellste Alltagsverbindung im Oberwesertal auf der Linie Hann. Münden – Beverungen (Mittelzentrenverbindung) verläuft eindeutig auf der westlichen Seite des Flusses und somit durch die Ortsteile der Gemeinde.

Größtenteils kann sich der innerörtliche Quell- und Zielverkehr beider Ortsteile überwiegend auf ruhigeren Gemeindestraßen bewegen. Die Ortsdurchfahrten der B 80 (zulässige Höchstgeschwindigkeit 50 km/h, DTV knapp 6.000 Kfz) sind aber dennoch als deutliche Barrieren für den Radverkehr auszumachen. Das Geschwindigkeitsniveau ist eindeutig zu hoch, zumindest für die Mehrheit der Radler, wenn es dort, wie in Vaake, keine Radverkehrsanlagen gibt.

Zwischen Vaake und Veckerhagen gibt es zwei Verbindungsmöglichkeiten für den Radverkehr, straßenparallel zur Bundesstraße sowie auf dem R 1. Da jeweils westlich der Bundesstraße die größeren Siedlungsgebiete liegen, ist für die gemeindeinternen Radverkehre der hauptstraßen-nahe Weg von sicherlich größerer Bedeutung als der R 1. Am Südrand von Veckerhagen (also zwischen beiden Ortsteilen) liegt die Grundschule westlich der Hauptstraße und ein großer Lebensmittelmarkt östlich davon.

Die Fähre nach Hemeln wird vom Radverkehr sowohl im Alltag als auch von Radtouristen zum Wechseln der Weserseite genutzt.

Ansonsten ist, abgesehen von einem asphaltierten Wirtschaftsweg, der vom Ahletal (Vaake) aus auf die Reinhardswaldhöhen (am Gahrenberg) führt, keine weitere radverkehrstaugliche Wegeinfrastruktur vorhanden. Sämtliche Routen, die in bzw. durch den Reinhardswald verlaufen, werden von Radfahrern kaum frequentiert. Die Landstraße, die von Veckerhagen in Richtung Hofgeismar führt, ist wegen der geringen Fahrbahnbreite, der Verkehrsbelastung (keine Radverkehrsanlage) sowie dem starken Anstieg zum Udenhäuser Stock weder sicher noch ausreichend attraktiv für den Radverkehr. In Frage kommende Forstwege, die aus dem Wesertal noch oben führen, sind ebenfalls recht steil. Sie sind zwar Kfz-frei, aber wegen oft mangelhafter Oberflächenqualität nicht einmal für den Freizeitradverkehr besonders geeignet.

Die Fahrradnutzung wird bei 3 bis höchstens 5 % (Modal Split, Anzahl Wege) liegen, in der Radreisezeit auch höher, dann fast ausschließlich auf den Wegen im Wesertal. In der Nebensaison findet Radverkehr hier aber durchaus im Nahmobilitätsbereich statt.

Eine Fahrradnutzung ist in der Gemeinde durchaus ausbaufähig, gerade in Hinsicht auf die sich noch erhöhende Nutzung von Elektrofahrrädern und auch durch ein verstärktes Angebot an attraktiven, sicheren und auch als sicher empfundenen Wegen. Durch geeignete Maßnahmen kann der Radverkehrsanteil nachhaltig erhöht werden und durch eine damit verbundene größere Präsenz von Radfahrern im Verkehrsgeschehen auch sicherer gemacht werden.

Kapitel 3

Radverkehrsverbindungen

3.1 Radverkehrsverbindungen innerhalb des Gemeindegebiets

Auf den längs des Wesertals verlaufenden Verbindungen kann der Radverkehr überwiegend auf straßenbegleitenden Radverkehrsanlagen, verkehrsberuhigten Gemeindestraßen und auf für den Radverkehr freigegebenen Wirtschaftswegen geführt werden.

3.1.1 Ortslage Veckerhagen

In Ortslage Veckerhagen werden Radfahrer auf gemeinsamen Verkehrsanlagen mit dem Fußverkehr im Seitenraum der Ortsdurchfahrt B 80 geführt. Beidseitige Radverkehrsanlagen wechseln sich ab mit einseitigen Zweirichtungswegen. Mehrmaliges Wechseln der Fahrbahnseiten sowie das Überqueren von Straßeneinmündungen und Grundstückszufahrten gefährden Radfahrer mehr als dass es ihnen nützt.

Innerorts gehört der Radverkehr auf die Fahrbahn. Dort, wo ausreichend Fahrbahnflächen zur Verfügung stehen, wäre der Einsatz von breiten Radfahrstreifen bzw. Schutzstreifen zu prüfen. Die kombinierten Geh- und Radwege sollten nach Aufhebung der Benutzungspflicht für die „schwächere“ Gruppe der Radfahrer mit Zusatzzeichen VZ 1022-10 freigegeben werden (RHG_1).

Die Erreichbarkeit der Verbrauchermärkte am Südrand Veckerhagens für den Radverkehr sollte am R 1 („Vaaker Weg“) mit einer eigenen Wegeführung verbessert werden. Auf der Nordseite der Anlage ist ein häufig genutzter Trampelpfad erkennbar, der bis zum Kundenparkplatz befestigt werden könnte. Diese Maßnahme würde nicht nur Bürgern der Gemeinde dienlich sein, sondern auch den vielen Radtouristen, die vor allem aus südlicher Richtung kommend, Probleme mit der Erreichbarkeit der Märkte haben.

Innerorts von Veckerhagen auf der L 3229 (DTV: mehr als 2000 Kfz) in Richtung Hofgeismar muss dagegen vom Radverkehr die Fahrbahn (Breite ca. 6,5 bis 7,5 m) genutzt werden. Radverkehrsanlagen können hier wegen zu geringer Fahrbahnbreite nicht eingerichtet werden und Alternativrouten kommen nur begrenzt in Betracht. Als Lösung bliebe hier im Prinzip nur Tempo 30 übrig. Und zur optischen Verschmälerung der Fahrbahn könnte die Mittelleitlinie entfernt werden. In wie weit solch eine Maßnahme mit den aktuell 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.

3.1.2 Ortsverbindung Vaake - Veckerhagen

Die beiden Radverkehrsverbindungen zwischen Vaake und Veckerhagen (800 m) parallel der außerorts verlaufenden Bundesstraße sind gut befahrbar. Für die jeweiligen Enden der Ortsdurchfahrten, an den Übergängen zu den einseitigen Radverkehrsführungen außerorts, sollten radverkehrstaugliche Überquerungsstellen geschaffen werden (auch Möglichkeiten zum indirekten Überqueren).

Zwischen Vaake und Veckerhagen ist eine dritte Radverkehrsverbindung sinnvoll in Verlängerung der Straße „Im alten Hagen“, die eine bessere Anbindung der westlich der Bundesstraße gelegenen Siedlungsgebiete u. a. an die Grundschule ermöglichen würde (RHG_24).

3.1.3 Ortslage Vaake

In Vaake auf der Ortsdurchfahrt B 80 (DTV: ca. 6.000 Kfz, Fahrbahnbreite ca. 10,5 m inkl. Seitenstreifen) gilt Tempo 50, Radverkehrsanlagen sind nicht vorhanden. Der Durchgangsverkehr wird auf dem R 1 flussnah durch den Ort geleitet, für den lokalen Radverkehr ist die Ortsdurchfahrt aber weiterhin wichtig. Statt der Seitenstreifen können breite Radfahrstreifen markiert werden (RHG_17).

Nicht akzeptabel ist in Vaake die Situation für den Radverkehr auf den benutzungspflichtigen Radverkehrsanlagen an der B 80 außerorts zwischen der Brücke über die „Nasse Ahle“ und der Ortseinfahrt an der Einmündung „Am Weserufer“ (RHG_16).



Abbildung 3.1 Hessischer Radfernweg R 1 kurz vor der Ortseinfahrt Vaake: auf diesem benutzungspflichtigen Weg sollen sich Radtouristen mit Gepäcktaschen sicher begegnen können?

Hier sind gleich mehrere Punkte zu verbessern. Die östliche (flusseitige) Radverkehrsanlage ist mit 1,7 m Breite für einen Zweirichtungsradweg eindeutig zu schmal für die Anordnung einer Benutzungspflicht. Ein weiterer Mangel ist das generelle Fehlen eines Sicherheitstrennstreifens (mind. 1,25 m). Gefährlich ist ein schwer erkennbares Hochbord, das direkt an die schmale Radverkehrsfläche grenzt.

Ebenso nicht in Ordnung ist für in Richtung Hann. Münden Fahrende die unübersichtliche und enge Radwegauffahrt an der Einmündung „Am Weserufer“ (RHG_25) sowie die Sturz- und

Blendgefährdung für „linke“ Radfahrer.

Der westlich der B 80 geführte bauliche Radweg ist zwar mit ca 2,5 m Breite ausreichend breit, ist aber in Richtung Hann. Münden ebenfalls benutzungspflichtig (diese Anordnung ist rechtswidrig: VG Hannover, Urt. v. 17.11.2016, 7 A 2528/16).

An der Einmündung Ostpreußenstraße fehlt die zwingend erforderliche Furtmarkierung (RHG_16). Auch an diesem Radweg fehlt der notwendige Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn.

Am Radwegende an der Straße „Ahletal“ dürfen Radfahrer nicht einfahren, da dies nur dem Busverkehr erlaubt ist. Radfahrer müssen auf 40 m die Fahrbahn nutzen, um in die Nebenstraße einfahren zu können.

Dieser ganze Abschnitt sollte neu überplant werden, die östliche Radverkehrsanlage (R 1) sollte auf 3 m verbreitert werden und zusätzlich passive Schutzeinrichtungen zur Fahrbahn montiert werden (RHG_16). In Südrichtung muss in beiden Richtungen die Benutzungspflicht aufgehoben werden und mit „Gehweg / Radfahrer frei“ beschildert werden. Am „Ahletal“ muss dem Radverkehr mit Zusatzschild die Einfahrt erlaubt werden (RHG_19). Eine alternative Möglichkeit zur Erhöhung der Radverkehrssicherheit wäre ein Versetzung des Ortseingangsschilds an eine Stelle südlich der Brücke über die „Nasse Ahle“.

3.2 Radverkehrsverbindungen zu benachbarten Gemeinden / Regionen

Über die Gemeindegrenzen hinaus führen vier Verbindungen auf klassifizierten Straßen.

3.2.1 Radroute im Wesertal auf der Westseite

Entlang der B 80 verläuft der touristische Hessische Radfernweg R 1 (Westroute des Weserwegs) zwischen Vaake, ab der Brücke über die „Nasse Ahle“, und Hann. Münden als straßenbegleitende Radverkehrsanlage mit einer Breite von ca. 2,50 m. Der Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn hat zwar in etwa die erforderliche Mindestbreite von 1,25 m, es fehlt aber eine passive Schutzeinrichtung zwischen Radweg und Fahrbahn, insbesondere im Abschnitt zwischen Vaake-Süd und der Grenze zum Gutsbezirk Reinhardswald, wo der Radweg in der langgestreckten Außenkurve der Bundesstraße (Tempo 100 erlaubt) völlig ungeschützt verläuft (RHG_13).

Es ist unverständlich, warum gerade hier auf eine Schutzeinrichtung für den Radverkehr verzichtet wurde, wo hinter der Gemeindegrenze (zum Gutsbezirk Reinhardswald) unmittelbar Leitplanken aufgestellt sind. Auch der erhöhten Blendefahr sollte abgeholfen werden (vor allem für links fahrende Radler).

In Vaake-Süd fehlen an den Zufahrten zu den Gewerbebetrieben Furtmarkierungen (mit Fahrrad-Logo auf der Radfahrbahn, Örtlichkeit einer Furt u. a. bei RHG_8).

Auf der Brücke über die „Trockene Ahle“ grenzt ein schwer erkennbares Hochbord direkt an die Verkehrsfläche des Radwegs an. Hier fehlen entsprechende Warnbaken in beiden Fahrtrichtungen (RHG_7).

Nach Norden verbindet die B 80 den Ortsteil Veckerhagen mit der Gemeinde Oberweser. Ab dem Knoten L 3229 müssen Radfahrer den auf der westlichen Seite verlaufenden Zweirichtungsradweg nutzen. Ca. 500 m weiter, kurz vor dem Ortsausgang, müssen sie schon wieder die Fahrbahn wechseln. Auf ca. 100 m wird der Radverkehr nun auf einer ca. 2,5 m breiten Radverkehrsanlage geführt. Der Radweg endet an einem straßenbegleitenden Weg, der nur für den landwirtschaftlichen Verkehr freigegeben ist (RHG_12). Radfahrer müssen hier eigentlich auf

ca. 1200 m die Fahrbahn benutzen, dann erst, ab einer Brücke über einen Entwässerungsgraben, müssen sie wieder eine ca. 2 m breite Radverkehrsanlage benutzen. Diese ist auf ca. 350 m nicht mit einer passiven Schutzeinrichtung zur Fahrbahn versehen (Sicherheitstrennstreifen ca. 2 m breit). In weiterer Folge ist die Radverkehrsanlage mal mit Schutzeinrichtungen versehen, mal lückenhaft nur mit Alleebäumen von der Fahrbahn abgetrennt und immer wieder mal fehlen Leitplanken zur Fahrbahn hin.

An sämtlichen Brücken und Durchlässen sind direkt an die Radfahrbahn heranreichende Geländerstöße und Brückensockel nicht mit retroreflektierenden Warnbaken versehen (RHG_2, RHG_3, RHG_4, RHG_6 und RHG_10,). Es fehlen grundsätzlich Fahrbahnbegrenzungsmarkierungen, die gerade bei kurvigen Wegeführungen und bei Blendefahr (beispielsweise wenn der linke Radweg tiefer liegt als die Fahrbahn) für mehr Sicherheit bei Radfahrern sorgen würden (u.a. RHG_11).

Es müssen die Befahrungsverbote für den Radverkehr aufgehoben. Ferner sollten die Radverkehrsanlagen langfristig durchgehend auf 2,5 m verbreitert und sonstige erforderliche Maßnahmen zum Schutz des Radverkehrs umgesetzt werden.

3.2.2 Grundzentrumsverbindung Reinhardshagen-Veckerhagen - Hofgeismar / Grebenstein

Die Landesstraße 3229 von Veckerhagen über den Hauptkamm des Reinhardswalds in Richtung Hofgeismar hat zwar nicht die Verkehrsbedeutung für den Radverkehr wie die Wege im Verlauf der Weser, aber sie ist eine der wenigen befestigten Fahrmöglichkeiten in Ost-West-Richtung in der Region. Entlang der Straße existiert keine Radverkehrsanlage, mit mehr als 2000 Kfz pro Tag ist die Straße schon zu stark belastet, um den Radverkehr darauf sicher führen zu können.

Ein Stück westlich der Ortseinfahrt Veckerhagen beginnt zwar ein unbefestigter Forstweg, der bis zur asphaltierten Höhenstraße (Waldstraße) im Reinhardswald führt. Der Weg ist aber nicht alltagstauglich für den Radverkehr.

Zwei Maßnahmenvarianten bieten sich an, die Herstellung einer straßenbegleitenden Radverkehrsanlage an der Landesstraße oder der befestigte Ausbau des Forstwegs. Letztere würde am ehesten auch dem Freizeitverkehr (zu den bedeutenden Zielen im Reinhardswald) nützen. Diese zweite Variante wurde daher mit Maßnahmen in der Datenbank vermerkt (siehe RHG_9 und REI_18)

3.2.3 Ortsverbindung Veckerhagen - Hemeln

Die K 52 verbindet Veckerhagen über eine Fähre mit der gegenüber auf der anderen Weserseite liegenden Ortschaft Hemeln (zu Hann. Münden). Die Fähre verkehrt, bis auf wenige Tage am Jahresende, ganzjährig, jeweils vom frühen Morgen bis zum frühen Abend.

3.2.4 Grundzentrumsverbindung nach Immenhausen

Von Vaake aus gibt es eine nicht alltagstaugliche Radverkehrsverbindung nach Immenhausen. In der Datenbank wurde diese Strecke als freizeitorientierte Grundzentrumsverbindung eingestuft.

Über die „Gahrenberger Straße“ bzw. „Ahletal“ führt ein befestigter Wirtschaftsweg auf die Kammhöhe des Reinhardswalds (auf ca. 420 m ü. NHN nördlich des Gahrenbergs, gut 20 m höher als auf dem Udenhäuser Stock). Geschotterte Forstwege (Kohlenstraße) queren die L 3232 und schließen östlich Immenhausen an den Märchenland-Radrundweg an.

Kapitel 4

Freizeit / Tourismus / Radrouten

Der Weser-Radweg, einer der längsten und bekanntesten radtouristischen Routen in Deutschland, verläuft zwischen Hann. Münden und Bad Karlshafen über zwei Routenvarianten auf beiden Seiten des Flusses. Die Westroute (auf diesem Abschnitt gemeinsam mit dem Hessischen Radfernweg R 1, der D-Route 9 und dem Märchenland-Radrundweg) führt über das Gemeindegebiet von Reinhardshagen.

Die rechtsseitige Strecke (Ostroute) entwickelt sich immer mehr zur Hauptroute, bedingt durch den Ausbau der letzten Jahre, auch der „Radweg Deutsche Einheit“ soll zukünftig darüber geführt werden. Die Gemeinde Reinhardshagen kann davon wenig profitieren.

Die Westroute ist zwar eindeutig die schnellere Verbindung, sie verzeichnet auch eine geringere Anzahl an Steigungsstrecken als die Ostroute, bietet dafür aber weniger Sehenswertes und verläuft darüber hinaus auf langen Streckenabschnitten unmittelbar entlang der breit ausgebauten und stärker verkehrsbelasteten B 80. Darüber hinaus ist die Führung des Weserwegs in der Ortsdurchfahrt Veckerhagen radtouristisch unattraktiv, ähnlich dem Abschnitt Hann. Münden – Gimte und der Ortsdurchfahrt B 80 in Bad Karlshafen.

Will Reinhardshagen Radtouristen in die Gemeinde holen und vielleicht auch anhalten lassen, muss sie die Qualität der Wegeführung verbessern und eine wesernahe Route in Veckerhagen, eventuell durch den alten Dorfkern erschließen. Mit der Fähre hat die Gemeinde jedenfalls noch eine gute Ausgangsbasis.

Der Reinhardswald bietet mit der Sababurg, dem Tierpark, dem Urwald und weiteren interessanten Orten durchaus hochrangige touristische Sehenswürdigkeiten. Für den touristischen Radverkehr sind diese aber vom Weserweg aus nicht erschlossen und damit auch schlecht erreichbar.

Im Zuge der Antragstellung auf Einrichtung eines Naturparks Reinhardswald sollte der Radtourismus und der Freizeitradverkehr zukünftig dort eine Rolle spielen. Der Ortsteil Veckerhagen hätte hier eine gute Ausgangsposition. Die einfachste Zuwegung führt auf Gemeindegebiet durch das Olbetal auf geschotterten Forstwegen auf die Kammhöhe des Reinhardswalds und von dort auf asphaltierter Straße direkt hinunter zur Sababurg. Am Beginn dieser Route, am R 1, gibt es aber keinerlei radtouristische Infrastrukturen (Übernachtungsmöglichkeit, Gastronomie).

Deshalb wird ein guter Ausgangspunkt in Veckerhagen gesehen. Der Einstieg in den Reinhardswald kann über das Hemelbachtal (L 3229) erfolgen.

In Ortslage könnte nördlich der Landesstraße (ab R 1 / Fähre) eine verkehrsarme Route bis zum Ortsausgang verlaufen und dort über einen neu anzulegenden ca. 600 m langen strassenbegleitenden Weg bis zum Abzweig eines geschotterten Forstwegs führen (RHG_9). Dieser Forstweg sollte bis auf die Kammhöhe (Anschluss an die asphaltierte Höhenstraße bzw. Waldstraße) alltagstauglich ausgebaut werden (REI_18).



Abbildung 4.1 Die Landesstraße L 3229, von Veckerhagen aus gesehen mit Blick in Richtung Udenhäuser Stock: dies könnte der Einstieg vom Hessischen Radfernweg R 1 in den zukünftigen Naturpark Reinhardswald mit seinen Sehenswürdigkeiten sein.

Kapitel 5

Wegweisung

Der R 1 ist mit Zielwegweisern 1000 x 250 mm (Hauptwegweiser als Tabellenwegweiser an den Ortsein- und -ausgängen), Zwischenwegweisern 400 x 400 mm und Einschubplaketten 150 x 150 mm ausgeschildert (für Weserweg, D 9-Route und Märchenland-Radrundweg). Die Wegweisung ist nur bedingt FGSV-konform, da das Routenlogo des R 1 direkt auf den Wegweisern aufgebracht ist und nicht, wie regelkonform, allein auf den Einschubplaketten unter den Hauptwegweisern. Sporadisch finden sich Logowegweiser des Märchenland-Radrundwegs unter Zwischenwegweisern des R 1. Daneben gibt es eine Informationstafel mit Übersichtsplan (Vaake ?) und, dort wo notwendig, Ortsschilder an den Eingängen der Ortsteile.

Eine radtouristische Wegweisung zur Fähre Hemeln und somit zur Ostroute des Weserwegs ist nicht vorhanden. Diese sollte ergänzt werden.

Eine Radverkehrswegweisung für ein Alltagsnetz ist in Reinhardshagen nicht vorhanden. Verstreut sind, neben der touristischen Wegweisung am R 1, Zielwegweiser verschiedener Formate (ohne Entfernungsangaben) vorhanden. Geplant ist gegenwärtig ein Integriertes Wegweisungssystem für den gesamten Landkreis.

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)

Auftraggeber

ADFC Kreisverband Kassel Stadt und Land e. V.
Wilhelmsstraße 2
34117 Kassel
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
(Fertigstellung des Projekts bis Anfang 2018)