

Radverkehrskonzept für das Gebiet des Landkreises Kassel

Gemeindesteckbrief Söhrewald



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	8
3.1	Radverkehrsverbindungen innerhalb des Gemeindegebiets	8
3.2	Radverkehrsverbindungen zu benachbarten Gemeinden / Regionen	9
4	Freizeit / Tourismus / Radrouten	10
5	Wegweisung	11

Kapitel 1

Basisdaten

Söhrewald ist südwestlich von Kassel zu finden. Die Wohn- und Pendlergemeinde liegt im bewaldeten Bergland der Söhre und im Naturpark Meißner-Kaufunger-Wald.

1.1 Liste der Basisdaten

- **Einwohner:** ca. 5.000
- **Fläche:** 58,9 km²
- **Bevölkerungsdichte:** 82 EW pro km²
- **Regionale Raumstruktur:** Ordnungsraum, Grundzentrum
- **Ortsteile:** Eiterhagen, Wattenbach und Wellerode
- **Zentraler Ortsteil:** Wellerode
- **Verwaltung:** Gemeindeverwaltung in Wellerode
- **Schulen:** Grundschule in Wellerode, weiterführende Schulen in Lohfelden (kooperative Gesamtschule), Kassel, Hessisch Lichtenau, Melsungen
- **Wirtschaft:** Gewerbegebiet am südöstlichen Rand von Wellerode, Basaltwerk südöstlich Wattenbach, Holzverarbeitungsbetrieb in Eiterhagen, Landwirtschaft, sonst überwiegend Wohn- und Pendlerort
- **Versorgung / Einzelhandel:** in Wellerode, für Eiterhagen auch in Körle
- **Öffentlicher Verkehr:** nur Busverkehr (kein Bahnanschluss), nächste Regional- und Fernbahnanschlüsse mit Radmitnahme in Kassel bzw. Regionalbahnanschlüsse in Melsungen und Körle
- **Meldeplattform Radverkehr:** nein
- **Mitgliedschaft AGNH:** ja

1.2 Geografische / Topografische Lage

Die heutige Gemeinde Söhrewald entstand aus dem Zusammenschluss der ehemals eigenständigen Dörfer Wellerode (ca. 275 m ü. NHN), Wattenbach (ca. 340 m ü. NHN) und Eiterhagen (ca. 250 m ü. NHN), die sich in einer Nord-Süd-Linie im Zentrum des bewaldeten Bergland der Söhre aufreihen.

Die Söhre selbst wird nach ihrer naturräumlichen Einordnung dem Fulda-Werra-Bergland zugeordnet. Begrenzt wird sie im Westen und Nordwesten vom Kasseler Becken, das schon innerhalb der Westhessischen Senke liegt. Im Norden wird die Söhre durch den Kaufunger Wald begrenzt, im Osten vom Rommeröder Hügelland und vom Hessisch Lichtenauer Becken, im Süden vom Melsunger Bergland und Fuldataal. Der südlich der Mülmisch gelegene Teil der Gemarkung Eiterhagen zählt bereits zum Melsunger Bergland. Das gesamte Gemeindegebiet und auch der größte Teil der Söhre liegen innerhalb des Naturparks „Meißner-Kaufunger Wald“.

Die Gemeinde Söhrewald mit ihren drei Ortsteilen lässt sich zwei Gewässersystemen zuordnen, dem des Fahrenbachs (Wahlebach) und dem der Mülmisch. Beide fließen der Fulda zu, erstere im Nordwesten in Kassel, die andere im Südwesten bei Körle.

Erhebliche Höhendifferenzen bestehen zwischen den Söhrewalder Ortsteilen und der Sattelhöhe auf dem Brandt (ca. 425 m ü. NHN): von Wellerode ca. 150 m, von Wattenbach ca. 85 m und von Eiterhagen ca. 175 m.

Tiefster Punkt (ü. NHN): ca. 220 m (Gemeindegrenze zu Körle-Oberempfershausen, an der Mülmisch). Höchster Punkt (ü. NHN): ca. 490 m (Kleiner Belgerkopf).

Nachbargemeinden sind Fuldabrück, Lohfelden, Kaufungen, Helsa, Hessisch Lichtenau, Melsungen, Körle und Guxhagen.

Die Gemeinde liegt zum Oberzentrum Kassel (ca. 140 m ü. NHN an den Fuldabrücke) in mittlerer Entfernung, von Wellerode sind es ca. 10 km, von Wattenbach ca. 13,5 km und von Eiterhagen ca. 15,5 km. Eiterhagen liegt zum Mittelzentrum Melsungen dagegen nur ca. 7,5 km entfernt.

1.3 Verkehrsräumliche Lage

Die Gemeinde Söhrewald liegt abseits des überregionalen Hauptverkehrsstraßennetzes. Diese sind aber relativ schnell zu erreichen. In Kassel besteht ein guter Anschluss an mehrere Autobahnen (A 7, A 44, A 49). In Guxhagen und Melsungen besteht eine Anschlussmöglichkeit an die A 7 in südlicher Richtung, in Holzhausen am Hahn an die A 49 in südwestlicher Richtung.

Anschluss an das Netz der Bundesstraßen besteht in Kassel an die B 3, B 7, B 83 und B 251, in Kaufungen, Eschenstruth und Fürstenhagen an die B 7 (als A 44 im Bau), bei Guxhagen und Körle an die B 83.

Das Hauptstraßennetz der Gemeinde besteht aus drei Landesstraßen. Diese verbinden die Ortsteile untereinander und schließen sie an das Kasseler Becken im Norden und an das Losse- und das Fuldataal im Westen bzw. im Osten an. Zwei Hauptknoten verbinden diese Straßen miteinander. Die wohl wichtigste Kreuzung liegt auf der Sattelhöhe „Brandt“, die die Gemeinde topografisch in eine nördliche und eine südliche Hälfte teilt. Der südliche Knoten in Eiterhagen ist dabei für die Gesamtgemeinde eher in der Richtung nach Melsungen von Bedeutung als nach Hessisch Lichtenau.

Die jeweilige verkehrsräumliche Lage der Söhrewalder Ortsteile ist recht unterschiedlich. Wellerode, der nördliche Gemeindeteil, orientiert sich eher zum direkten Nachbarn Lohfelden und zu den Kommunen im Kasseler Becken. Wattenbach, südlich unterhalb der Sattelhöhe „Brandt“ in der Mitte der Gemeinde gelegen, kann sich in alle vier Richtungen gleichermaßen orientieren, nach Kassel, Hessisch Lichtenau, Melsungen und Guxhagen. Eiterhagen, der südlichste und vom Kasseler Becken entfernteste Ortsteil, liegt näher an Melsungen als an Kassel.

Wegen des hohen Waldanteils an der Gemeindefläche existieren daneben auch viele nicht öffentliche Wege, die für den Radverkehr, nicht aber für den privaten Kfz-Verkehr nutzbar sind.

Anschluss an das Netz der Bahn haben Reisende im Regional- und Fernverkehr in Kassel (Hauptbahnhof bzw. Fernbahnhof Wilhelmshöhe) sowie an den Regionalbahnverkehr in südlichen Richtungen in Grifte (in Richtung Marburg) bzw. Guxhagen, Körle und Melsungen (in Richtung Fulda).

Kapitel 2

Fahrradnutzung

Die Nutzung des Fahrrads in der Gemeinde zu Alltagszwecken ist eher gering. Geschätzt liegt der Radverkehrsanteil im Vergleich zu den anderen Verkehrsarten im niedrigen einstelligen Prozentbereich (ca. 4 % laut VEP Region Kassel 2030, DTV-Wert für die Kasseler Umlandgemeinden). Im nördlichen Teil der Gemeinde (Wellerode) ist der Radverkehrsanteil bedingt durch die Nähe zur Stadt Kassel und seine bevölkerungsstarken Umlandkommunen höher einzuschätzen, als im ländlicheren Südteil.

Im gesamten Gemeindegebiet sind keine straßenbegleitenden benutzungspflichtigen RVA vorhanden. Zwischen den Ortsteilen ist eine Fahrradnutzung aktuell wegen erheblicher Höhendifferenzen kaum spürbar. Durch den anhaltende Boom bei elektrisch unterstützten Fahrrädern (Pedelecs und E-Bikes) werden solche Strecken in bergigen Regionen und auf längeren Distanzen auch für viele nichttrainierte Radfahrer zugänglicher. Aber auch bei einer Nutzung von Pedelecs ist das Vorhandensein von durchgehenden verkehrsfreien bzw. -armen außerörtlichen Radverkehrsverbindungen wichtig. Insgesamt muss für die Gemeinde mehr getan werden, um mehr Bürgern auf ihren täglichen Wegen die Möglichkeit zu geben, auf das Fahrrad zuzugreifen oder umzusteigen.

Innerhalb der Ortslagen sind die Ortsdurchfahrten für den lokalen Radverkehr für die Quell- und Zielverkehre von Bedeutung. Auf diesen Hauptverkehrsstraßen gilt meist Tempo 50. Die meisten Radfahrer fühlen sich bei diesen Fahrgeschwindigkeiten unsicher, zumal beim Linksabbiegen, im Längsverkehr und beim Überqueren der Fahrbahn. Die drei Söhrewalder Ortsteile verfügen aber auch über ein brauchbares Nebenstraßennetz, so dass Radfahrer gegebenenfalls hierauf ausweichen können.

Außerorts müssen im Regelfall die Fahrbahnen der Landstraßen genutzt werden, wenige alternative alltagstaugliche Radverkehrsverbindungen sind vorhanden. Die überwiegende Anzahl alternativer Strecken beziehen sich auf unbefestigte Wirtschaftswege, die meisten davon im Forst.

Aktuell wahrnehmbar ist Radverkehr lediglich auf den zu beiden Seiten der L 3236 zwischen Wellerode und Lohfelden (Vollmarshausen) verlaufenden verkehrsfreien bzw. -armen Wegeverbindungen. Die östliche verläuft als asphaltierte Anliegerstraße („Alte Welleröder Straße“, Geflügelhof, Naturfreundehaus) direkt zwischen den Ortskernen. Die westliche und wohl bedeutendste Radverkehrsverbindung auf Gemeindegebiet verläuft auf der Trasse der stillgelegten „Söhrebahn“. In der Welleröder Gemarkung ist der Weg überwiegend unbefestigt und teilweise in keinem gut befahrbaren Zustand. Der Weg beginnt an der südlichen Ortseinfahrt von Wellerode an der L 3236. Als Bahntrassenradweg verfügt er über ein moderates Steigungsverhältnis. Die Trasse umfährt Wellerode in einem weiten Bogen nach Westen und nähert sich dem Unterdorf erst wieder auf Höhe der nördlichen Ortseinfahrt.



Abbildung 2.1 Söhrebahnweg in Wellerode, Steinkreuzerstraße: Wartepflicht für Radfahrer an jeder unbedeutenden Kreuzung

Hier gibt es für aus Richtung Lohfelden Kommende die Möglichkeit, über die „Bahnhofstraße“ in das Dorfzentrum zu gelangen. Die bis Kassel-Bettenhausen führende Bahntrasse ist, bis auf kleinere Abschnitte hauptsächlich in Lohfelden, noch vorhanden. Sie ist aber nur zwischen Wellerode und Ochshausen (Sportstadion) bzw. auf kurzen Abschnitten in Forstfeld, befahrbar.

Über unbefestigte und teilweise schwer befahrbare Forstwege gibt es zwischen „Brandt“ und Ortseinfahrt Wellerode eine alternativ zur Landstraße nutzbare Verbindung. Leider gibt es keine solche Möglichkeit zwischen Wattenbach und „Brandt“. Von Wattenbach aus sind, bei Umfahrung des „Brandt“, zur L 3460 in beiden Richtungen abkürzende alltagstaugliche Verbindungen nutzbar (nach St. Ottilien und Wollrode). Am Südhang des Ölbergs (Basaltsteinbruch) besteht, unter Umfahrung von Eiterhagen, zwischen Wattenbach und Quentel ebenfalls eine abkürzende, auf einem Abschnitt unbefestigte Wegeverbindung.

Ab südlicher Ortseinfahrt Wattenbach verlaufen außerorts in Tallage, westlich bzw. nordwestlich des Wattenbachs und der Mülmisch, überwiegend unbefestigte Wirtschaftswege über Eiterhagen nach Ober-Empfershausen. Diese verlaufen straßenunabhängig und weisen eine durchaus attraktive landschaftsbezogene Wegeführung auf. Leider sind sie streckenweise schwer befahrbar. Aktuell wird eine Lücke in der Verbindung zum Fuldaweg zwischen Unter-Empfershausen und Körle (Schwalm-Eder-Kreis) geschlossen.

Auf Forstwegen existieren weitere erwähnenswerte Verbindungsmöglichkeiten von Wellerode nach Kaufungen, Eschenstruth, Dörnhagen und Wollrode, von Wattenbach nach Eschenstruth und von Eiterhagen nach Kehrenbach.

Für mehrere Verbindungen zwischen Söhrewalder Ortsteilen und benachbarten Ortschaften existieren keine akzeptablen alternativen Wegeführungen zu den Landesstraßen, dies trifft zu auf die Verbindung zwischen Wellerode und Wattenbach sowie St. Ottilien, zwischen Wattenbach und Wollrode sowie St. Ottilien und zwischen Eiterhagen und Quentel.



Abbildung 2.2 Die Wirtschaftswegverbindung zwischen Wattenbach und Quentel südlich des Ölbergs ist für den Radverkehr nicht freigegeben



Abbildung 2.3 Teilweise unbefestigte Radverkehrsverbindung als Alternative zur Landesstraße zwischen Eiterhagen und Ober-Empfershausen

Kapitel 3

Radverkehrsverbindungen

3.1 Radverkehrsverbindungen innerhalb des Gemeindegebiets

Die verkehrliche Verknüpfung der Söhrewalder Ortsteile untereinander bildet die Basisverbindung innerhalb der Gemeinde. Die L 3236, die diese Aufgabe für den Kfz-Verkehr erfüllt, taugt wegen einer höheren Verkehrsbelastung (zwischen „Brandt“ und Wellerode: DTV 2.827 Kfz / 24 h) und der hohen Fahrgeschwindigkeiten nicht für eine Führung des schutzbedürftigen Radverkehrs. Daneben sind auch keine RVA oder sonstige alltagstaugliche Verkehrsführungen vorhanden.

Zwischen Eiterhagen und Wattenbach sollte der westlich des Bachs verlaufende Wirtschaftsweg durchgehend asphaltiert werden (SOE_3). Über eine bestehende Furt südlich Wattenbachs müsste ein Brückenneubau errichtet werden (SOE_4). Sollten diese Vorschläge nicht umsetzbar sein, wird die Herstellung einer straßenbegleitenden RVA entlang der Landstraße empfohlen.

Der in Richtung „Brandt“ verlaufende Radverkehr kann über „Wattenbachstraße“ und „Waldstraße“ (nördliche Ortseinfahrt) wieder an die L 3236 herangeführt werden. Am Abzweig „Wattenbachstraße“ sollte eine sichere Linksabbiegemöglichkeit für den Radverkehr geschaffen werden.

Ab nördlicher Ortseinfahrt Wattenbach wird langfristig die Herstellung einer straßenbegleitenden RVA entlang der Westseite der Landstraße empfohlen, über den Verkehrsknoten „Brandt“ hinaus bis zur ersten Spitzkehre auf Höhe der Bebauung „Im Steinbruch“. Ab hier kann ein forstwirtschaftlicher Weg bis zur „Stellbergstraße“ in Wellerode befestigt ausgebaut werden (SOE_1).

Zwischen den Einmündungen „Stellbergstraße“ und „Zechenweg“ sollte Radfahrern die Möglichkeit gegeben werden, zu der jeweils anderen Straße zu gelangen, ohne die Fahrbahn der Ortsdurchfahrt nutzen zu müssen. Hier könnte auf einem kurzen Abschnitt eine nicht benutzungspflichtige Zweirichtungsanlage für den Radverkehr hergestellt werden (SOE_11). Es wäre eventuell sinnvoll, zwischen „Zechenweg“ und der Straße „Beim Gelben Berg“ ebenfalls Maßnahmen zur Sicherung des Radverkehrs durchzuführen (SOE_12), da ein erheblicher Teil des lokalen Radverkehrs über letztere durch den östlichen Teil der Ortschaft geführt werden könnte.

3.2 Radverkehrsverbindungen zu benachbarten Gemeinden / Regionen

Der auf der Nordseite der Mülmisch zwischen Ober-Empfershausen und Eiterhagen verlaufende unbefestigte Wirtschaftsweg sollte, um den Radverkehr sicherer und komfortabel führen zu können, durchgehend asphaltiert werden (SOE_5). Ist eine solche Maßnahme nicht umsetzbar, sollte entlang der L 3228 eine straßenbegleitende RVA hergestellt werden.

Da im Verlauf der L 3228 zwischen Eiterhagen und Quentel keine alternative Radfahrmöglichkeit existiert, sollten die Forstwege entlang der südlichen Talseite alltagstauglich ausgebaut werden (SOE_9, SOE_7 und HELI_2). Ist das nicht möglich, so benötigt man auch zwischen Eiterhagen und Quentel eine komplette straßenbegleitende RVA.

Die Hauptverbindung des Radverkehrs zwischen Gemeindegebiet und Kasseler Umland bei Lohfelden ist klar wahrnehmbar die parallel der L 3236 verlaufende Söhrebahntrasse zwischen Wellerode und Vollmarshausen. Diese Trasse ist Teil des Radpendlernetzes der Region Kassel. Sie sollte auf ihren lediglich geschotterten Abschnitten asphaltiert werden. An den Knotenpunkten mit Gemeindestraßen und Wirtschaftswegen besteht Wartepflicht für den Radverkehr auf dem Söhrebahnweg. Da Radfahrer sicherlich die größte Nutzergruppe stellen, sollten sie hier Vorfahrtrecht erhalten.

Quell- und Zielverkehre zwischen Wellerode und Vollmarshausen nutzen eher die „Alte Welleröder Straße“, außerdem lässt sich Wellerode aus Richtung Kassel, abgesehen von der Söhrebahn, auch auf ruhigen Wegen im Verlauf des Wahlebachs erreichen. Die Höchstgeschwindigkeit auf dem Weg sollte hier auf 30 km/h begrenzt werden. Alternativ wäre eine ländliche Fahrradstraße möglich (SOE_10).

Der Wirtschaftsweg zwischen „Trieschweg“ in Wattenbach und Grundmühle am Südwestrand des „Ölbergs“ sollte offiziell für den Radverkehr geöffnet werden. Das Befahrungsverbot (VZ 250 mit Freigabe des land- und forstwirtschaftlichen Verkehrs) für den Radverkehr sollte aufgehoben werden mit Hinzufügung von VZ 1022-10 (Radfahrer frei).

Kapitel 4

Freizeit / Tourismus / Radrouten

Routen des Freizeit- oder des touristischen Radverkehrs führen keine über das Gebiet der Gemeinde bzw. darüber hinaus. Die Söhre ist aktuell eher Wandergebiet. Das gesamte Gemeindegebiet liegt innerhalb des Naturparks „Meißner-Kaufunger Wald“. Radfahrer sind regelmäßig in der Söhre anzutreffen. Auf den Höhen nördlich der L 3460 zwischen Losse und Fulda bestehen recht gute Bedingungen für Radfahrer. Diese sollten weiter verbessert werden, ebenso die Zufahrtsmöglichkeiten aus den Tallagen. Die Sattelhöhe „Brandt“ ist wichtiges Bindeglied zwischen nordöstlicher und nordwestlicher Söhre, somit auch die L 3460.

Denkbar wäre auch die Umsetzung einer Höhenroute für den Radtourismus auf der „Franzosenstraße“, die von Kassel aus über Lohfelden und die Gemeinde Söhrewald weiter bis Bebra an die Fulda führen könnte. Ein Abzweig am „Schwarzen Stock“ würde über die „Cornberger Höhe“ bis Berka an der Werra führen (mit Anschluss an den „Rennsteig“ im Thüringer Wald).

Kapitel 5

Wegweisung

Eine wegweisende Beschilderung für ein integriertes Radverkehrsnetz ist in der Gemeinde vorhanden. Es werden Zielwegweiser im Format 800 x 200 mm (Hauptwegweiser) und Zwischenwegweiser 300 x 300 mm verwendet. Die Wegweisung ist FGSV-konform. Geplant ist ein integriertes Wegweisungssystem für den gesamten Landkreis. Bisher wurde das Projekt für einige Kommunen im Kasseler Umland realisiert. Eine Wegweisung für Routen des Radtourismus und für Freizeitwege ist nicht vorhanden.