

Radverkehrskonzept für das Gebiet des Landkreises Kassel

Gemeindesteckbrief Zierenberg



Planungsgemeinschaft Iba / Schmidt

im Auftrag

des ADFC Kreisverband Kassel Stadt und Land e. V.

Endversion ab Mitte/Ende März 2018 verfügbar

Vorläufiger Zwischenstand:

17. Februar 2018

Inhaltsverzeichnis

1	Basisdaten	2
1.1	Strukturdaten	2
1.2	Geografische / Topografische Lage	3
1.3	Verkehrsräumliche Lage	4
2	Bestandsaufnahme	5
3	Radverkehrsverbindungen	8
3.1	Radverkehrsverbindungen innerhalb des Gemeindegebiets	8
3.1.1	Ortsverbindung Oberelsungen - Kernstadt	8
3.1.2	Ortsverbindung Burghasungen - Kernstadt	8
3.1.3	Ortsverbindung Burghasungen - Oelshausen	9
3.1.4	In der Kernstadt	9
3.2	Radverkehrsverbindungen zu benachbarten Gemeinden	10
3.2.1	Grundzentrenverbindung Zierenberg - Habichtswald-Dörnberg	10
3.2.2	Ortsverbindung Zierenberg - Obermeiser	11
3.2.3	Ortsverbindung Zierenberg - Ehrsten	11
3.2.4	Grundzentrenverbindung Zierenberg - Habichtswald-Ehlen	12
3.2.5	Ortsverbindung Oberelsungen - Niederelsungen	12
3.2.6	Ortsverbindung Oberelsungen - Altenhasungen	12
3.2.7	Ortsverbindung Oberelsungen - Nothfelden	13
3.2.8	Ortsverbindung Burghasungen - Habichtswald-Ehlen	13
3.2.9	Freizeitorientierte Ortsverbindung Burghasungen - Martinhagen	14
3.2.10	Ortsverbindung Burghasungen - Wenigenhasungen	15
3.2.11	Freizeitorientierte Ortsverbindung Oelshausen - Martinhagen	15
3.2.12	Ortsverbindung Oelshausen - Wolfhagen	15
4	Freizeit / Tourismus / Radrouten	17
4.1	Hessische Radfernweg R 4	17
4.2	Kassel-Edersee-Radweg	18
4.3	Warmetal-Radweg	18
4.4	Projektvorschlag Ems-Erpe-Radweg Bereich Oelshausen	19
4.5	Stichwort Straßenradspport	19
5	Wegweisung	20
6	Impressum	22

Kapitel 1

Basisdaten

Die ländliche Kleinstadt liegt im Warmetal westlich des Habichtswaldhauptkamms, in mittlerer Entfernung zum regionalen Oberzentrum Kassel.

1.1 Strukturdaten

- **Einwohner:** ca. 6.500
- **Fläche:** 86,53 km²
- **Bevölkerungsdichte:** 76 EW pro km²
- **Regionale Raumstruktur:** Ordnungsraum, Grundzentrum
- **Ortsteile:** Zierenberg, Oberelsungen, Burghasungen, Oelshausen, Escheberg, Laar, Hohenborn
- **Zentraler Ortsteil:** Zierenberg
- **Wirtschaft:** kleine Gewerbegebiete in der Kernstadt (Kasseler Straße, Oberelsunger Straße), Land und Forstwirtschaft
- **Schulen:** Grundschule und Gesamtschule in der Kernstadt
- **Verwaltung:** Rathaus in der Kernstadt
- **Versorgung / Einzelhandel:** vorwiegend in der Kernstadt, für Burghasungen und Oelshausen in Habichtswald-Ehlen
- **Öffentlicher Verkehr:** Bahnanschluss in Zierenberg und Oberelsungen)
- **Meldeplattform Radverkehr:** nein
- **Mitgliedschaft AGNH:** ja

1.2 Geografische / Topografische Lage

Die Stadt Zierenberg liegt im Tal der Warme, etwa 15 km westlich des nordhessischen Oberzentrums Kassel entfernt, im Habichtswälder Bergland und inmitten des Naturparks Habichtswald.

Der überwiegende Teil des Stadtgebiets erstreckt sich längs der Warme, die von Süden her (ab den Schauenburger Ortsteilen Breitenbach und Martinhagen) die Kernstadt durchläuft und weiter nach Norden der Diemel zufließt (bei Liebenau).

Die Höhenzüge zu beiden Seiten des Warmetals ziehen sich ebenfalls in Nordsüdrichtung, im Norden der Malsburger Wald, im Osten Dörnberg und Schreckenberge und im Westen die Hinterhabichtswälder Kuppen (mit Bärenberg, Hasunger Berg und Wattenberg). Die meisten Berg Rücken sind komplett bewaldet mit Ausnahme des Dörnbergs (Helfensteine, Heidelandschaft, Segelfluggelände) und des Hasunger Bergs (mit Resten des ehemaligen Klosters Hasungen).

Die Kernstadt ist der einzige Ortsteil Zierenbergs in Tallage der Warme (abgesehen von den Gütern Laar und Hohenborn). Alle anderen liegen westlich der Warme, Gut Escheberg im Malsburger Wald, Oberelsungen in der Elsunger Senke (westlich der Kammhöhe von Malsburger Wald und Hinterhabichtswälder Kuppen), Burghasungen am Kamm der Hinterhabichtswälder Kuppen und Oelshausen südwestlich davon schon in der Isthalebene.

Die beiden südlichen Ortsteile Burghasungen und Oelshausen bilden eine Zierenberger Exklave, getrennt durch einen schmalen Streifen Habichtswälder und Wolfhager Gebiets. Nach seiner naturräumlichen Zuordnung liegt Zierenberg (Habichtswälder Bergland, Zierenberger Grund) innerhalb des Westhessischen Berg- und Senkenlands (zwischen Weserbergland und Wetterau sowie zwischen Osthessischem Bergland und Sauerland). Das Gebiet östlich Dörnberg und Schreckenberge zählt schon zur Westhessischen Senke (Kasseler Becken, Calden), das Gebiet westlich der Hinterhabichtswälder Kuppen zu den Ostwaldecker Randsenken (Wolfhagen, aber auch schon die Ortslagen von Oberelsungen und Oelshausen).

Die Altstadt von Zierenberg liegt auf einem schmalen Geländevorsprung westlich der Warme (ca. 250 m ü. NHN) auf einer Höhe von ca. 275 m ü. NHN. Zum Vergleich: die Fulda auf Höhe des Altmarkts und die Diemel an der Warme-Einmündung bei Liebenau liegen beide auf ca. 140 m ü. NHN. Der Ortsteil Oberelsungen liegt beim Ortskern auf ca. 285 m ü. NHN, die Sattelhöhe bei Friedrichsaue (L 3214) auf ca. 330 m ü. NHN. Die Sattelhöhe zwischen Zierenberg und dem Caldener Ortsteil Ehrsten (ca. 255 m ü. NHN) unterhalb des Großen Schreckenbergs (ca. 460 m ü. NHN) liegt auf ca. 370 m ü. NHN. Der Ortsteil Burghasungen ist der höchstgelegene Zierenbergs mit ca. 430 m ü. NHN dicht unterhalb des ehemaligen Klosterplateaus (Burghasunger Berg, ca. 480 m ü. NHN) und oberhalb der südlich gelegenen Sattelhöhe (Übergang der B 251). Südwestlich davon liegt Oelshausen auf ca. 340 m ü. NHN am Hangfuß des Hundsbergs (ca. 496 m ü. NHN). Der tiefste Punkt der Stadt liegt bei ca. 190 m an der Gemeindegrenze zu Calden, Ortsteil Obermeiser, an der Warme), der höchste Punkt bei ca. 600 m ü. NHN am Großen Bärenberg.

Die Kernstadt Zierenberg liegt zum Ortsteil ca. 5 km entfernt, zu Burghasungen ca. 5,5 km und zu Oelshausen ca. 7 km entfernt. Nachbargemeinden sind Calden (im Nordosten), Ahnatal (im Osten), Habichtswald (im Südosten), Schauenburg (im Süden), Wolfhagen (im Westen) sowie Breuna (im Nordwesten). Die Entfernungen zu den Nachbargemeinden betragen nach Dörnberg (Habichtswald) ca. 4 km, Wolfhagen (Kernstadt) ca. 11 km, Breuna ca. 10 km, Calden (Hauptort) ca. 8,5 km, Obermeiser (Calden) ca. 10 km, Ehrsten (Calden) ca. 4,5 km und nach Weimar (Ahnatal). Vellmar (Stadtzentrum) liegt ca. 12 km entfernt. Die Zierenberger Ortsteile Burghasungen und Oelshausen liegen näher zu Habichtswald-Ehlen (ca. 2,5 bzw. 4 km) als zur Kernstadt, Oelshausen liegt zur Stadt Wolfhagen etwa gleich weit entfernt wie zur Kernstadt Zierenberg (ca. 7 km).

1.3 Verkehrsräumliche Lage

Durch seine Lage nahe des Oberzentrums Kassel ist die Stadt Zierenberg relativ gut an das übergeordnete Straßenverkehrsnetz angebunden (A 7, A 44, A 49). Bei Burghasungen besitzt die Stadt einen eigenen Autobahnanschluss („Zierenberg“) an die A 44 Kassel – Dortmund. Bei Oberelsungen besteht eine inoffizielle Anschlussstelle zur A 44 an der Raststätte „Bühleck“.

Über die B 251 sind die Ortsteile Burghasungen und Oelshausen in östlicher Richtung direkt an Kassel und Vellmar, in westlicher Richtung an Korbach und Sauerland angebunden. Die Kernstadt selber liegt etwas abseits des übergeordneten Straßennetzes. Landesstraßen stellen die Verbindung zu diesem her, nach Norden zur B 7 (Obermeiser) in Richtung Warburg, nach Nordwesten über Calden zur B 83 in Richtung Hofgeismar, nach Südwesten zur B 251 (Dörnberg) in Richtung Kassel und nach Süden zur A 44 und zur B 251 (Ehlen) in Richtung Korbach und Fritzlar (B 450). Mit seinen Ortsteilen ist die Kernstadt Zierenberg über das Straßennetz gut angebunden. Aus dem Warmetal heraus in östlichen und westlichen Richtungen sind zum Teil Höhenzüge mit erheblichen Steigungen zu überwinden (beispielsweise zwischen Zierenberg und Ehrsten). In der Kernstadt (am Südhang des Schreckensbergs) sowie in Burghasungen liegen Wohngebiete in steiler Lage.

Die Stadt Zierenberg hat drei Haltestellen an der Bahnstrecke Kassel – Korbach, zwei in der Kernstadt und einen in Oberelsungen. Die Fahrzeit vom Bahnhof Zierenberg nach Kassel beträgt ca. 20 Minuten, dort bestehen viele weitere Anschlüsse im Fern- und Regionalverkehr der Bahn. Die Fahrzeit nach Korbach beträgt ca. 1 Stunde (Zwischenhalte sind u. a. Wolfhagen, Volkmarsen, Bad Arolsen). Von Korbach aus bestehen weitere Anschlüsse in Richtung Marburg und Sauerland / Ruhr.

Die Ortsteile Burghasungen und Oelshausen sind im ÖV nur mit Linienbussen zu erreichen. Es bestehen regelmäßige Verbindungen von und nach Zierenberg (Kernstadt), Wolfhagen und Kassel.

Kapitel 2

Bestandsaufnahme

Die Fahrradnutzung im Alltags- wie im Freizeitverkehr in der Stadt Zierenberg ist sehr gering, die Bedingungen für den Radverkehr sind aktuell nicht zufriedenstellend.

Laut VEP Region Kassel 2030 liegt der Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr (modal split) für die Kasseler Umlandgemeinden bei ca. 4%, bezogen auf den Anteil der zurückgelegten Wege. Für Zierenberg sind keine Verkehrszahlen zum Radverkehr vorhanden. Es wird angenommen, dass der Radverkehrsanteil hier wegen ungünstigerer Bedingungen für Radfahrer niedriger ausfällt (größere Fahrtfernen, größere Niveauunterschiede, wenige geeignete Wege).

Neben wenigen Ausnahmen gibt es auf Gemeindegebiet keine akzeptablen und sicheren Wege für Radfahrende. Es sind keinerlei eigenständige Radverkehrsanlagen vorhanden, auch nicht außerorts an stärker verkehrsbelasteten Hauptverkehrsstraßen. Alternativ zum außerörtlichen Hauptstraßennetz sind nur wenige radverkehrstaugliche Verbindungsmöglichkeiten vorhanden, sowohl was den Freizeit- als auch, vor allem, was den Alltagsverkehr betrifft.

Innerhalb der Ortslagen sind im Nebenstraßennetz die Radverkehrsbedingungen noch weitgehend akzeptabel (hier bestehen meistens Tempo 30-Zonen). Dagegen trifft dies vor allem in Zierenberg und Oberelsungen in den Ortsdurchfahrten nicht mehr zu, auch wenn dort einzelne Tempo 30- Abschnitte vorhanden sind.

Als akzeptable Ortsverbindungen (überwiegend verkehrsfrei und auf befestigten landwirtschaftlichen Wegen) können wenige Strecken zu Nachbarkommunen gelten, zwischen Oberelsungen und Niederelsungen, Oelshausen und Wenigenhasungen sowie der Kernstadt Zierenberg und Habichtswald-Ehlen. Bei Letzterer aber gibt es auf einem kurzen Abschnitt erhebliche Sicherheitsprobleme für den Radverkehr, auf dem kurzen ca. 300 m langen ungesicherten Straßenstück zwischen Ortseinfahrt Zierenberg und befestigter Wirtschaftswegeverbindung (dazwischen ist Tempo 100 erlaubt, was dort auch mindestens dem gefahrenen Geschwindigkeitsniveau entspricht).

Zwischen den Zierenberger Ortsteilen fehlen dagegen grundsätzlich komfortable und sichere Fahrmöglichkeiten für den Radverkehr, zwischen der Kernstadt Zierenberg zu sämtlichen Ortsteilen. Als besonders kritisch bewertet wird die Situation zwischen der Kernstadt und Oberelsungen. Bei Bodenhausen muss, in Richtung Burghasungen, der Radverkehr auf einem Streckenabschnitt die stärker befahrene Straße benutzen. Auch die kurze Verbindung zwischen Burghasungen und Oelshausen weist Mängel auf, obwohl vor wenigen Jahren erst die B 251 zwischen beiden Ortsteilen aufwendig neu trassiert wurde.

Besonders gefährlich ist die Verbindung zwischen Dörnberg und Kernstadt Zierenberg, wo Radfahrer im Mischverkehr die Fahrbahn der L 3211 benutzen müssen (in Fortsetzung dieser Strecke nach Kassel gilt das gleiche für die B 251). Zu dieser Strecke ist auch keine taugliche Alternative vorhanden. Weitere problematische Verbindungen bestehen zwischen der Kernstadt und



Abbildung 2.1 Der „Hessische Radfernweg R 4“ kurz vor Zierenberg: nach entspannter Fahrt auf ruhigem Weg ist auf 300 m bis zur Ortseinfahrt ein Adrenalinstoß garantiert.

Calden-Ehrsten, zwischen Burghasungen und Ehlen sowie Wenigenhasungen, zwischen Oelshausen und Wolfhagen-Istha. Mit Komfortmängeln (unbefestigte Oberflächen, Umwege), aber noch eingeschränkt akzeptabel sind die Ortsverbindungen zwischen Oberelsungen und Altenhasungen bzw. Nothfelden. Zwischen Burghasungen bzw. Oelshausen und Schauenburg-Martinshagen sind unbefestigte Forstwege nutzbar.

Rund um Escheberg und im Malsburger Wald sind die schmalen Kreisstraßen zwar nur gering von Kfz befahren, bei Begegnungsverkehr kann es aber wegen unangepasster Fahrgeschwindigkeiten zu Konflikten kommen (weil nicht mit Radfahrern auf der Fahrbahn gerechnet wird). Einige Zufahrtswege zum Malsburger Wald sind mit Zeichen 250 (Verbot für Fahrzeuge aller Art) für den Radverkehr eigentlich gesperrt. Dagegen ist eine lokale Route (Breuna) im Malsburger Wald mit wegweisender Beschilderung versehen (südlich der L 3080 zwischen Breuna und Oberlistingen).

Über die Hofanlage von Gut Sieberhausen zwischen Oberlistingen (K 86) und Warmetal südlich Oberelsungen (L 3211) besteht ein Durchfahrtsverbot. Die Hofanlage (Privatgelände) muss auf einem unbefahrten Wiesenweg umschoben werden.

Vereinzelt sind weitere Wege in Wald und Flur mit Zeichen 250 beschildert ohne Freigabe für den Radverkehr, wo ein Befahrungsverbot unbegründet erscheint.

In der Kernstadt bestehen mehrere Einbahnstraßen, auf denen dem Radverkehr ein Befahren in entgegengesetzter Richtung nicht gestattet ist, was aber unbegründet erscheint.

An für Radfahrer und Fußgänger durchlässigen Sackgassen sind vereinzelt noch nicht die Verkehrszeichen 357 (Sackgasse) durch das neue Zeichen 357-50 ersetzt worden.

Innerorts der Kernstadt Zierenberg sind einige lokale Verbindungen des Radverkehrs zwischen Wohnsiedlungen und Innenstadt verbesserungswürdig.

Wegen der größeren Fahrdistanzen und der umgebenden bergigen Landschaft war der alltägliche Fahrradgebrauch bisher sicherlich in der Gemeinde kaum ein Thema. Eine Nutzung des

Fahrrads 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 im Gebiet der Stadt Zierenberg erhöht werden und durch eine damit verbundene größere Präsenz von Radfahrern im Verkehrsgeschehen auch sicherer gemacht werden. Grundsätzlich kann für die Zukunft eine Steigerung bei Radpendlern, zumindest im Radius von 10 km angenommen werden. Das betreffe beispielsweise Verbindungen aus den Ortsteilen und der Gemeinde Habichtswald nach Zierenberg. Auch die Verbindung Zierenberg – Kassel liegt mit ca. 15 km (Luftlinie), vor allem für Pedelecs-Nutzer, noch im Rahmen.

Kapitel 3

Radverkehrsverbindungen

Das Kapitel Radverkehrsverbindungen umfasst nur Erörterungen für ausgewählte Ortsverbindungen. Es wird hier noch einmal auf wichtige Schwerpunkt eingegangen. Ferner wurden nicht alle im Text erörterten innerörtlichen Punkte in der Datenbank als Maßnahme erfasst.

3.1 Radverkehrsverbindungen innerhalb des Gemeindegebiets

3.1.1 Ortsverbindung Oberelsungen - Kernstadt

Die L 3214 zwischen Oberelsungen und der Kernstadt ist eine stärker verkehrsbelastete Hauptverkehrsstraße, auf der der Radverkehr ungesichert im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt wird. Die ca. 6 m breite Straße ist mit 2.940 Kfz/24h (DTV 2010) belastet. Eine Radverkehrsanlage zur Sicherung des Radverkehrs ist nicht vorhanden. Eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h ist zugelassen. An unübersichtlichen, kurvigen Straßenabschnitten ist die Höchstgeschwindigkeit auf 70 km/h begrenzt worden. Zwischen Oberelsungen und dem Abzweig „Friedrichsaue“ sind keine Alternativrouten zur Landesstraße vorhanden. Ab Friedrichsaue ist zwar eine befestigte Wirtschaftswegeverbindung nach Zierenberg vorhanden (bis „Stämmchenweg“), diese ist aber mit einem erheblichen Umweg (Umwegfaktor zwischen Abzweig „Friedrichsaue“ und Zierenberg : ca. 1,5) und zusätzlichen Höhenmetern (ca. 25 m) verbunden.

An der L 3214 zwischen Ortseinfahrt Oberelsungen und Abzweig „Friedrichsaue“ sollte ein asphaltierter und mindestens 2,5 m breiter straßenbegleitender Weg hergestellt werden (ZIE_18, ZIE_8). Der Weg sollte mit Zeichen 260 (Verbot für Kraftfahrzeuge) beschildert werden. Zwischen Friedrichsaue und der Kernstadt könnte geprüft werden, ob sich nordwestlich der Bahntrasse eine befestigte Radverkehrsanlage realisieren ließe. Wenn eine solche Maßnahme sich nicht umsetzen lässt, wird empfohlen, den oben vorgeschlagenen straßenbegleitenden Weg bis zur Ortseinfahrt Zierenberg zu verlängern. Anfang bzw. Ende der Anlage für den Radverkehr sollten jeweils qualifiziert ausgeführt werden, Übergänge zwischen Fahrbahn und einseitig geführtem Weg sollten möglichst mit Mittelinseln gesichert werden. Da sich die beschriebenen Maßnahmen eher längerfristig umsetzen lassen, sollte auf dem gesamten Streckenabschnitt, als schnell umsetzbare Maßnahme, 70 km/h als Höchstgeschwindigkeit angeordnet werden (ZIE_7).

3.1.2 Ortsverbindung Burghasungen - Kernstadt

Die Straßenverbindung zwischen Zierenberg und Burghasungen wird über die L 3220 und die L 3390 hergestellt. Auf einem längeren Abschnitt verläuft sie über das Gebiet der Gemeinde Habichtswald. Die Gemarkungen von Burghasungen und Oelshausen bilden eine Zierenberger

Exklave, die von Wolfhager, Habichtswalder und Schauenburger Gebiet umschlossen ist. An den beiden Landesstraßen existieren keine Radverkehrsanlagen. Lediglich zwischen Zierenberg und Gut Bodenhausen (zu Habichtswald-Ehlen) besteht eine befestigte Wirtschaftswegeverbindung, auf der auch der „Hessische Radfernweg R 4“ verläuft. Befahrbare Alternativrouten zwischen Bodenhausen und Burghasungen fehlen jedoch.

Sinnvoller als die Herstellung von straßenbegleitenden Wegen an beiden Landesstraßen, wäre es, eine kurze Neutrassierung durchzuführen. Die asphaltierte Wirtschaftswegeverbindung in Tal-lage der Warme könnte (aus Richtung Zierenberg gesehen), statt dem Verschwenk des „R 4“ zur L3220 (vor Bodenhausen) zu folgen, geradeaus nach Süden auf dem westlichen Warme-Hochufer bis zur L 3390 verlängert werden (HAB_24). Ab hier könnte an den „Kassel-Edersee-Weg“ angeschlossen werden. Auf Höhe des Klärwerks Ehlen würde die Route von diesem nach Ehlen führenden Weg nach Westen abzweigen (HAB_28), die Warme überqueren (HAB_27) und auf auszubauenden Wirtschaftswegen südlich des Burghasunger Bach den Ortsteil Burghasungen an der K 98 vor der A-44-Unterführung erreichen (HAB_29, ZIE_2). Sind die vorgeschlagenen Maßnahmen HAB_24, HAB_27 und HAB_28 in ihrer Gesamtheit nicht umsetzbar, wird empfohlen, an der L 3220 zwischen Gut Bodenhausen (ab Abzweig R 4) und der Warme-Brücke nördlich Ehlen einen asphaltierten und mindestens 2,5 m breiten straßenbegleitenden Weg herzustellen (HAB_10). Ab der Warme-Brücke könnte der Weg, wie beschrieben, fortgeführt werden. Besondere Beachtung sollten bei Umsetzung von Maßnahmen die Herstellung sicherer Querungsmöglichkeiten über Hauptverkehrsstraßen finden.

3.1.3 Ortsverbindung Burghasungen - Oelshausen

Burghasungen und Oelshausen werden verbunden über die B 251 (DTV 2010: 11.113 Kfz/24h). Diese Straße wurde vor wenigen Jahren neu trassiert, aber ohne eine gesicherte Radverkehrsführung gleich mit umzusetzen. Alternativ kann zwar ein parallel verlaufender Wirtschaftsweg als Ortsteilverbindung genutzt werden. Radfahrer müssen hier aber, nördlich Oelshausen, ungesichert die schnell und stark befahrene Bundesstrasse plangleich überqueren. Da auf betreffendem Abschnitt für die Bundesstraße die Regelgeschwindigkeit von 100 km/h gilt, besteht eine hohe allgemeine Unfallgefahr. Zudem ist der südliche Abschnitt der Wirtschaftswegeverbindung mit einer unkomfortabel befahrbaren Grobschotterdecke ausgeführt. Diese Ortsteilverbindung ist Abschnitt der vorgeschlagenen Regionalverbindung Kassel – Wolfhagen.

Zwischen Burghasungen und Oelshausen ist eine B 251-Unterführung für landwirtschaftliche Fahrzeuge vorhanden, die aktuell aber keine verbindende Bedeutung für den Radverkehr hat. An der Südseite der Bundesstraße sollte daher ab der Unterführung bis zur heutigen Querungsstelle ein mindestens 2,5 m breiter straßenbegleitender Weg für den Fuß- und Radverkehr neu angelegt werden (ZIE_14). Die gesamte Wegeverbindung sollte in Asphaltbauweise ausgeführt werden (ZIE_1).

3.1.4 In der Kernstadt

In der Kernstadt Zierenberg wurden drei Einbahnstraßen identifiziert, „Kirchgasse“, „Schulgasse“ und „Schartenburgstraße“, die für den Radverkehr in Gegenrichtung nicht freigegeben sind. In Gegenrichtung haben diese Straßen für den Radverkehr aber eine Erschließungsfunktion. Fußgänger können diese zum Teil sehr kurzen Straßen ohne Einschränkung in beiden Richtungen nutzen. Der Gesetzgeber gibt keinen Hinweis mehr auf eine Mindestbreite, bei der eine Benutzung in beiden Richtungen für den Radverkehr begründet versagt werden kann. Voraussetzung für eine Freigabe ist lediglich, dass in dem Straßenzug Tempo 30 gilt und dieser nicht verstärkt von LKW befahren wird.

Eine Öffnung der Straßen „Kirchgasse“, „Schulgasse“ und „Schartenburgstraße“ für Radfahrer in beiden Richtungen wird empfohlen. Zu den Zeichen 220 (Einbahnstraße) müssten Zusatzzeichen 1000-32 (Radfahrer von links und rechts), zu den Zeichen 267 (Verbot der Einfahrt) Zusatzzeichen 1022-10 (Radfahrer frei) hinzugefügt werden. Möglich wäre auch eine Beschilderung als unechte Einbahnstraßen.

Vor allem in der Kernstadt fehlen dem Radverkehr mehrere sichere Erschließungswege inner- wie außerhalb des öffentlichen Straßennetzes, zwischen den Wohngebieten und der Altstadt, aber auch zu den Schulen sowie zu den Sport- und Freizeitanlagen. Der Bereich zwischen Bahnübergang L 3214 „Oberelsunger Straße“ und „Mittelstraße“ / „Lange Straße“ ist für den Radverkehr allgemein unbefriedigend. Er ist für die Kernstadt Zierenberg der „Flaschenhals“ zwischen den südlich und nördlich der Bahn gelegenen bebauten Gebieten. Ähnliches gilt für die L 3214 „Dörnbergstraße“ zwischen L 3211 „Kasseler Straße“ und bis „Neißer Straße“ sowie für die L 3211 „Kasseler Straße“ zwischen „Schlagweg“ und L 3214 „Dörnbergstraße“. Zwischen „Zum Steinborn“ und „Warmemühle“ besteht für Fußgänger bzw. Schüler eine (nicht öffentliche?) nicht barrierefreie Verbindung (Brücke über die Warme). Des weiteren verläuft am nordöstlichen Altstadtrand ein eigenständiger Fußweg, der nicht für den Radverkehr freigegeben ist. Zwischen der Einmündung des Hessischen Radfernwegs R 4 in die L 3211 (Bahnviadukt Zierenberg) und dem Bahnhof fehlt eine Kfz-verkehrsfreie Radverkehrsverbindung entlang der Bahntrasse.

Es sollte geprüft werden, ob beispielsweise zwischen dem Schlagweg sowie der Dörnbergstraße und der Innenstadt Radverbindungen realisierbar sind. Die für den Radverkehr besonders problematischen Abschnitte der L 3211 und L 3214 sollten für den Radverkehr sicherer gemacht werden, beispielsweise durch Temporeduzierung und/oder bauliche Veränderungen, um dem Straßenraum in diesen Bereichen den Charakter einer reinen Hauptstraße zu nehmen (vergleiche beispielsweise auch Projekt Ortsdurchfahrt Rudersberg: www.ortsdurchfahrt-rudersberg.de). Es wäre sinnvoll, nördlich der Altstadt / „Kasseler Straße“ für den Radverkehr Kfz-freie Verbindungen zu schaffen, vor der ehemaligen Stadtmauer sowie zwischen „Zum Steinborn“ und „Warmemühle“. Es sollte geprüft werden, ob eine Wegeverbindung zwischen Einmündung „Am Roten Ufer“ (R 4) in die L 3211 und „Raiffeisenstraße“ bzw. „Spangeländer“ entlang der Bahn möglich wäre.

3.2 Radverkehrsverbindungen zu benachbarten Gemeinden

3.2.1 Grundzentrenverbindung Zierenberg - Habichtswald-Dörnberg

Habichtswald-Dörnberg ist mit Zierenberg über die L 3211 verbunden. Die Fahrbahn der Grundzentrenverbindung hat eine Breite von ca. 6,5 m und ist mit ca. 2.300 Kfz/24h belastet. Eine Radverkehrsanlage ist hier nicht vorhanden und zur Straße gibt es für den Radverkehr keine akzeptable Alternative. Streckenweise sind Geschwindigkeitsbegrenzungen vorhanden, meist sind aber 100 km/h erlaubt. Problematisch, weil unübersichtlich, ist der Abschnitt um die Straßeneinmündung „Heilerbachtal“ (Friedrichstein), auch wegen der dortigen Steigungstrecken in beiden Fahrtrichtungen (hohe Differenzgeschwindigkeit). Radverkehr im Mischverkehr kann hier nicht sicher geführt werden. Wahrscheinlich ist Schülerverkehr (mit Bus oder Pkw) zwischen beiden Orten vorhanden, da Zierenberg eine weiterführende Schule besitzt, die Gemeinde Habichtswald aber nicht.

Die Verbindung zwischen Dörnberg und Zierenberg hat hohe Priorität, da auch der Radverkehr von und nach Kassel hauptsächlich auf dieser Strecke abgewickelt wird. Sinnvoll wäre es, statt

einer straßenbegleitenden Radverkehrsanlage an der Landesstraße, von Dörnberg aus, eine befestigt ausgebaute Verbindung zum „Hessischen Radfernweg R 4“ herzustellen. Die Länge der Fahrstrecke würde sich etwas erhöhen, die starken Anstiege der Landestraße würden aber entfallen. Ausgehen würde eine solche Route vom „Breiten Weg“ in Dörnberg. Im Prinzip kämen zwei Varianten in Frage (Variante 1: HAB_8, ZIE_19, ZIE_10 oder Variante 2: HAB_6, HAB_7). Variante 2 wird priorisiert, da die Ausbaustrecke hier erheblich kürzer wäre als bei Variante 2.

3.2.2 Ortsverbindung Zierenberg - Obermeiser

Die Verbindung zwischen Laar und Obermeiser auf der L 3211 ist Abschnitt einer relativ langen Grundzentrenverbindung Zierenberg – Liebenau. Die Fahrbahn auf diesem Abschnitt ist ca. 5 bis 5,5 m breit und ist mit ca. 1.400 Kfz/24h (DTV 2015) belastet. Eine Radverkehrsanlage ist hier an der Landstraße nicht vorhanden, ebensowenig eine alternative Verbindungsmöglichkeit. Der „Hessische Radfernweg R 4“ und die regionale Freizeitroute „Warmetal-Radweg“ werden im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Zwar sind Zeichen 138 „Radfahrer“ mit Zusatzzeichen „(Radfahrer) Im Längsverkehr“ aufgestellt und es gibt streckenweise Geschwindigkeitsbeschränkungen von 70 oder 50 km/h, aber die Konfliktgefahr ist weiterhin hoch, da meist schneller gefahren wird als erlaubt und auch an unübersichtlichen Stellen überholt wird.

Da dieser Abschnitt der L 3211 im Alltag für den Radverkehr wegen der größeren Entfernungen zum nächsten Ort (Zierenberg – Obermeiser etwa 10 km) keine sehr hohe Verbindungsfunktion besitzt, sollte die Route jedoch (länger- oder mittelfristig) wegen ihrer touristischen und Freizeitbedeutung für den Radverkehr befestigt ausgebaut werden. Er sollte auf mindestens 2,5 m Breite in Asphaltbauweise straßenbegleitend hergestellt werden. Problematisch dabei ist sicherlich der Bereich Gut Hohenborn, wo eine Trassierung erst einmal geklärt werden müsste. Der neue Weg sollte aber als nicht benutzungspflichtig mit Zeichen 260 (Verbot für Kraftfahrzeuge) beschildert werden, da die Route bei Straßenradsportlern beliebt ist, welche lieber die Fahrbahn nutzen.

3.2.3 Ortsverbindung Zierenberg - Ehrsten

Die L 3214 stellt die Verbindung zwischen Zierenberg und Ehrsten her. Sie ist Abschnitt zweier Grundzentrenverbindungen (Zierenberg – Calden / Ahnatal), ist aber auch als Radverkehrsverbindung nach Vellmar interessant. Die ca. 5,5 m breite Straße führt steil (in beiden Richtungen mit teilweise mehr als 10% Steigung / Gefälle) ohne straßenbegleitende Radverkehrsanlage über die Sattelhöhe zwischen Hohem Dörnberg und Schreckenbergen (Abzweig K 97). Die Landstraße ist mit ca. 2.700 Kfz/24h belastet. Nahräumige alternative Routen für den Radverkehr sind nicht vorhanden.

Ideal wäre die Möglichkeit einer Folgenutzung der alten Tunnelröhre (Bahnstrecke Volkmarsen – Obervellmar) durch den Geländesattel zwischen Dörnberg und Schreckenbergen für den Radverkehr, ca. 60 Höhenmeter könnten dem Radverkehr auf der Verbindung Zierenberg – Ehrsten erspart werden. Es ist bekannt, dass die Planfeststellung für das Bahnprojekt schon vorüber ist. Aber solange die alte Tunnelröhre noch nicht mit Abraum verfüllt ist, besteht theoretisch für eine Nachnutzung noch eine Chance. Als Zufahrtswege könnten die jetzigen Baustraßen genutzt werden. Alternativ dazu bleibt die Herstellung eines straßenbegleitenden Wegs entlang der L 3214. Eine Trassenfindung wird sich wahrscheinlich ab dem östlichen Bebauungsrand von Zierenberg schwierig gestalten. Als am wahrscheinlichsten wird sich ein neuer straßenbegleitender Weg an der Südostseite der Landestraße realisieren lassen (unbekannt ist, ob die ehemalige Brücke vor dem Westportal des Tunnels erneuert wird). Es bestünde mit Umsetzung einer solchen Maßnahme die Möglichkeit, den „Hessischen Radfernweg R 4“ in Richtung Norden aus dem Warmetal (wo eine Qualitätsverbesserung des touristischen Wegs nicht in Sicht ist)

heraus über Calden und Grebenstein nach Hofgeismar umzulegen. Ab der Sattelhöhe (K 97) könnten gegebenenfalls die Baustraßen zur heutigen Tunnelbaustelle für die Weiterführung der Radverbindung nach Ehrsten (aber auch nach Fürstenwald) folgegenutzt werden.

3.2.4 Grundzentrenverbindung Zierenberg - Habichtswald-Ehlen

Die L 3220 verbindet Habichtswald-Ehlen mit Zierenberg. Die ca. 6 m breite und mit ca. 3.000 Kfz/24h (DTV 2015) belastete Straße besitzt keine straßenbegleitende Radverkehrsanlage. Alternativ wird vom Radverkehr eine überwiegend straßenunabhängige und sichere Wegführung auf befestigten Wirtschaftswegen genutzt, auf der auch der „Hessische Radfernweg R 4“ und die regionale Freizeitradroute „Kassel-Edersee-Radweg“ liegen. Den beiden relativ kurzen Verbindungsabschnitten jedoch, die außerorts auf den Fahrbahnen von Hauptverkehrsstraßen geführt werden (L 3390 / L 3220 bei Gut Bodenhausen, sowie L 3211 zwischen Bahnviadukt und Ortseinfahrt Zierenberg), wird ein hohes Gefährdungspotential beigemessen.

Ausgehend von Ehlen könnte ab der Einmündung der Wirtschaftswegeverbindung (Kassel-Edersee-Radweg) in die L 3390 die Route auch mittels eines neu herzustellenden Wegs auf dem westlichen Hochufer der Warme weitergeführt werden, bis zum befestigten Wirtschaftsweg (Hessischer R 4) in Richtung Zierenberg (HAB_24). Entlang der L 3211, zwischen Bahnviadukt und Ortseinfahrt Zierenberg, sollte auf der Westseite ein nicht benutzungspflichtiger asphaltierter und mindestens 2,5 m breiter Weg hergestellt werden (ZIE_31).

3.2.5 Ortsverbindung Oberelsungen - Niederelsungen

Die K 89 verbindet Oberelsungen mit Niederelsungen. Eine Radverkehrsanlage ist an der ca. 5 bis 5,5 m breiten und mit ca. 1.000 Kfz/24h (DTV-Wert geschätzt, da Zählraten hierzu nicht vorliegen) nicht vorhanden. Alternativ können vom Radverkehr südlich der Kreisstraße gelegene befestigte Wirtschaftswege als Ortsverbindung genutzt werden.

Die bestehende Wirtschaftswegeverbindung zwischen Oberelsungen und Niederelsungen ist als Ortsverbindung akzeptabel, da sie befestigt ausgeführt ist und auch ohne großen Umweg verläuft sowie nur wenige zusätzliche Höhenmeter zu vermerken sind. Verbesserungswürdig sind die Ortseingangssituationen an der K 89 (Anfang bzw. Beginn der Verbindung) in Oberelsungen (Zufahrtsweg zur Kläranlage) wie auch in Niederelsungen. Hier sollten, insbesondere wegen notwendiger Linksabbiegevorgänge von Radfahrern, gesicherte Überquerungshilfen für den Radverkehr hergestellt werden. Die Anlage von Mittellinien markiert am besten eine Ortseingangssituation und reduziert das Geschwindigkeitsniveau an solchen Stellen.

3.2.6 Ortsverbindung Oberelsungen - Altenhasungen

Oberelsungen und Altenhasungen sind nicht direkt über öffentliche Straßen, sondern nur über Nothfeldern miteinander verbunden (L 3214 und L 3312). Östlich dieser Straßenverbindung stehen dem Radverkehr aber direkt geführte Wirtschaftswege zwischen beiden Orten zur Verfügung. Auf einem ca. 1 km langen Abschnitt (etwa in der Mitte der Verbindung) besitzt der Weg aber eine, teilweise stark ausgefahrene Schotterdecke. Der ansonsten akzeptable und auch landschaftlich ansprechend geführte Weg ist somit für den Radverkehr nicht alltagstauglich benutzbar.

Da die Wirtschaftswegeverbindung zwischen Oberelsungen und Altenhasungen nicht nur dem Freizeitradverkehr dient, sondern auch als Ortsverbindung im Alltag, sollte der ca. 1 km lange geschotterte Wegeabschnitt mit einer Asphaltdecke versehen werden (WOH_21).

3.2.7 Ortsverbindung Oberelsungen - Nothfelden

Die L 3214 verbindet Nothfelden mit Oberelsungen. An der ca. 6 m breiten und mit ca. 2.200 Kfz/24h (DTV 2015) belasteten Straße ist keine Radverkehrsanlage vorhanden. Einzig alternativ vom Radverkehr nutzbar ist eine Wirtschaftswegeverbindung östlich der Landesstraße (Ortsverbindung Oberelsungen - Altenhasungen). Diese ist aber nicht alltagstauglich befahrbar (auf ca. 1 km Schotterdecke) und ferner mit einem erheblichen Umweg verbunden (Umwegfaktor ca. 1,6).

Statt der Herstellung eines straßenbegleitenden Wegs an der L 3214 zwischen Nothfelden und Oberelsungen wird vorgeschlagen, den Radverkehr mit dem zwischen Nothfelden und Niederelsungen (L 3312) zu bündeln. Hierzu könnten vorhandene Wirtschaftswege, die teilweise schon befestigt ausgebaut sind, mit in Planungen einbezogen werden. Ein straßenbegleitender Weg



Abbildung 3.1 Blick auf Oberelsungen über einen für Radfahrer bisher unbrauchbaren Weg: mit verhältnismäßig geringem Aufwand könnte hier, von Nothfelden aus, eine Lücke im regionalen Radverkehrsnetz geschlossen werden

könnte, ausgehend von der nördlichen Ortseinfahrt Nothfelden, an der L 3312 angelegt werden, der nach ca. 0,7 bis 1 km von der Straße weg in die Talaue (Wüstung Herksen) abzweigen würde (WOH_19). Nördlich des Filtz könnte, mit weiteren baulichen Maßnahmen, an bestehende befestigte Wege nach Oberelsungen angeschlossen werden (WOH_20). Hierbei würde nur ein geringer Umweg im Verhältnis zu einer Wegeführung entlang der L 3214 entstehen, sowie wenige zusätzliche Höhenmeter. Eine solche strassenunabhängige Trassierung würde sicherlich erheblich kostengünstiger umsetzbar sein, als die Herstellung straßenbegleitender Wege entlang L 3214 und L 3312.

3.2.8 Ortsverbindung Burghasungen - Habichtswald-Ehlen

Zwischen Habichtswald-Ehlen und Burghasungen stellt die B 251 die direkteste Verbindung her. Die Straßenfahrbahn hat auf diesem Abschnitt eine Breite von ca. 7 m zuzüglich beidseitig je ca. 1,75 m breite Seitenstreifen. Die Straße ist hier mit 8.732 Kfz/24h (DTV 2010) belastet. Eine straßenbegleitende Radverkehrsanlage ist nicht vorhanden. Eine durchgehend sicher

und komfortabel befahrbare alternative Radverkehrsverbindung fehlt. Diese Ortsverbindung ist Abschnitt der vorgeschlagenen Ober- / Mittelzentrenverbindung Kassel – Wolfhagen, und somit von höherer Priorität. Es besteht auch heute schon die Möglichkeit, die Seitenstreifen an der B 251 zum Radfahren zu nutzen. Wegen des fehlenden Sicherheitstrennstreifens und des mäßigen baulichen Zustands der Streifen werden sie vom Radverkehr kaum genutzt. Am problematischsten ist aber das Fehlen der Seitenstreifen sowohl an der Ortseinfahrt Ehlen und der Einmündung K 99 bei Burghasungen als auch an den beiden Anschlussstellen der A 44.

Vorgeschlagen wird die Herstellung eines asphaltierten und mindestens 2,5 m breiten straßenbegleitenden Wegs an der B 251 zwischen der westlichen Ortseinfahrt in Ehlen (Knoten 3220) und der Einmündung K 99 bei Burghasungen. Er sollte mit Zeichen 260 (Verbot für Kraftfahrzeuge) beschildert werden. Zwischen Ehlen und Gut Burghasungen könnte der Weg südlich der Bundesstraße geführt werden (HAB_13), um auch den Radverkehr aus dem südlichen Teil Ehlers bzw. aus Richtung Schauenburg besser einbinden zu können (Verbindung über „Im Rosengarten“). Ziel müsste es sein, eine planfreie Radtrasse mit Fahrbahnseitenwechsel über die Bundesstraße, zwischen den Anschlussstellen A 44 und der K 99, zu erreichen. Am Gut Burghasungen könnte eine Wirtschaftswegunterführung zum Wechseln der Fahrbahnseite genutzt werden. An der östlichen A 44-Anschlussstelle sollte möglichst eine Unterführung ein sicheres Queren ermöglichen. Der Weg würde auf Höhe des weiter nach Oelshausen führenden Wirtschaftswegs in die K 99 einmünden (ZIE_15).

Alternativ dazu wäre auch eine durchgehende Führung auf der Südseite der Bundesstraße möglich (unter Einbeziehung der alten Bundesstraßentrasse um Gut Burghasungen). Über die westliche Anschlussstelle A 44 und die B 251 könnten in einem Zuge zwei Brücken hergestellt werden. Der Weg würde, wie oben beschrieben, in der K 99 enden. Vorteil dieser Führung wäre die direkte Einbindung des Pendlerparkplatzes sowie der Wege zum Hundsberg bzw. nach Martinhagen (für Fußgänger und Radfahrer).

3.2.9 Freizeitorientierte Ortsverbindung Burghasungen - Martinhagen

Eine direkte Straßenverbindung zwischen Burghasungen und Martinhagen ist nicht vorhanden. Der Kfz-Verkehr muss den Umweg über Ehlen nehmen. Dem Radverkehr steht eine nicht alltagstaugliche Route zwischen Hundsberg und Wattenberg („Am Kreuz“) über geschotterte Forstwege zur Verfügung. Die Route kann auch als Verbindung nach Breitenbach genutzt werden. Problematisch, mit hohem Gefährdungspotential, ist südlich Burghasungen die plangleiche Querungssituation für Fußgänger und Radfahrer über die B 251 an der Einmündung K 99 / Pendlerparkplatz.

Aufgrund der eher untergeordneten Bedeutung im Alltagsradverkehr (geringes Nutzerpotential in Kombination mit anspruchsvoller Topografie) wurde diese Verbindung als freizeitorientierte Ortsverbindung eingestuft. Eine wassergebundene Wegoberfläche, die radverkehrsgerecht in stand gehalten wird, ist hier soweit ausreichend.

Grundsätzlich sollte die Querungssituation über die B 251 südlich Burghasungen verbessert werden. Sicher lösen ließe sich das Problem langfristig wohl lediglich mit einer Brückenkonstruktion über die Bundesstraße (für Fußgänger und Radfahrer) zwischen Anschlussstelle A 44 und Einmündung K 99 (ZIE_4). Die Wanderroute Löwenweg des Hessisch-Waldeckischen Gebirgs- und Heimatvereins quert hier ebenfalls die B 251.

3.2.10 Ortsverbindung Burghasungen - Wenigenhasungen

Die Ortsverbindung zwischen Burghasungen und Wolfhagen-Wenigenhasungen wird über die K 99 und die L 3390 hergestellt. An der ca. 6 m breiten und mit ca. 1.600 Kfz/24h belasteten Landesstraße ist keine Radverkehrsanlage vorhanden. Eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h ist erlaubt. Steigung bzw. Gefälle sind auf diesem Straßenabschnitt erheblich und liegen bei durchschnittlich mehr als 7%, auf einer Strecke von ca. 1,3 km. Der „Hessische Radfernweg R 4“ wird auf der Fahrbahn der L 3390 geführt. Eine Alternativroute ist nicht vorhanden.

Der Radverkehr kann zwischen Burghasungen und Wenigenhasungen besser südlich des Hasunger Bergs geführt werden, von Burghasungen aus parallel der B 251 bis Oelshausen (ZIE_1), ohne aber die Bundesstraße zu unterqueren. Östlich Erpe und K 100 könnte ein Wiesenweg befestigt ausgebaut werden (ZIE_16). Am Wasserwerk (Teichmühle) beginnt dann ein bis nach Wenigenhasungen hineinführender asphaltierter Wirtschaftsweg. Auf dieser verkehrssarmen Route könnte auch der „Hessische R 4“ mit moderateren Steigungen besser und sicherer geführt werden.

3.2.11 Freizeitorientierte Ortsverbindung Oelshausen - Martinhagen

Zwischen Oelshausen und Martinhagen existiert keine direkte Straßenverbindung, diese führt entweder über Isthä oder über Ehlen. Eine nicht komplett alltagstaugliche Ortsverbindung besteht aber auf Wirtschaftswegen in Verlängerung der „Martinhagener Straße“, vorbei am Forsthaus Hundsberg und westlich am Wattenberg. Über den „Mittelweg“ schließt die Verbindung in Martinhagen an. Der unbefestigte Abschnitt im Forst (Schotter) hat eine Länge von ca. 1,9 km. Die Steigungen auf der Strecke sind moderat. Über diese Verbindung kann auch nach Bad Emstal-Balhorn angeschlossen werden. Alternativ kann die Route aber auch östlich des Wattenbergs geführt werden.

Aufgrund der eher untergeordneten Bedeutung im Alltagsradverkehr (geringes Nutzerpotential in Kombination mit anspruchsvoller Topografie) wurde diese Verbindung als freizeitorientierte Ortsverbindung eingestuft. Eine wassergebundene Wegoberfläche, die radverkehrsgerecht instand gehalten wird, ist hier soweit ausreichend.

3.2.12 Ortsverbindung Oelshausen - Wolfhagen

Oelshausen ist mit Wolfhagen-Isthä über die B 251 verbunden. Eine Radverkehrsanlage ist an der stark befahrenen Straße (DTV 2010: 11.113 Kfz/24h) nicht vorhanden. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 100 km/h. Alternativ kann der Radverkehr, von Oelshausen aus, eine Verbindung über befestigte Wirtschaftswege (nördlich der Bundesstraße) sowie im Anschluss die Fahrbahn der L 3312 (DTV 2015: ca. 600 Kfz/24h) benutzen. Diese Verbindung ist aber mit einem Umweg und zusätzlichen Höhenmetern verbunden. Des Weiteren ist die Fahrbahnnutzung der L 3312 wegen des dort vorhandenen hohen Geschwindigkeitsniveaus, trotz geringerer Verkehrsstärke, für die meisten Radfahrer nicht ausreichend sicher genug. Diese Ortsverbindung ist Abschnitt der vorgeschlagenen Ober- / Mittelzentrenverbindung Kassel – Wolfhagen, und somit von höherer Priorität.

Zwischen der B 251-Brücke „Torstraße“ / Friedhof Oelshausen und einer Überquerungsstelle für den landwirtschaftlichen Verkehr (westlich Oelshausen), sollte an der Nordseite der Bundesstraße ein mindestens 2,5 m breiter straßenbegleitender Weg für den Radverkehr neu angelegt werden (ZIE_13). Ab dort sind ca. 300 m asphaltierter Weg vorhanden. Ein weiterführender Wiesenweg, der nördlich des Sportplatzes von Isthä wieder in befestigte Wege übergeht,

sollte ausgebaut werden (WOH_36). Die gesamte Wegeverbindung sollte in Asphaltbauweise ausgeführt werden. Sollte ein Ausbau des Wiesenwegs nicht umsetzbar sein, könnte der straßenbegleitende Weg auch bis zur „Kasseler Straße“ in Isthia weitergeführt werden.

Kapitel 4

Freizeit / Tourismus / Radrouten

4.1 Hessische Radfernweg R 4

Die wichtigste touristisch geprägte Radroute auf Zierenberger Gebiet ist der „Hessische Radfernweg R 4“. Von Nord nach Süd, von Bad Karlshafen an der Weser bis zum Neckar durchquert er auf 415 km ganz Hessen. Der von Hofgeismar kommende, ab Liebenau-Zwergen im Warmetal verlaufende Weg durchquert die Kernstadt Zierenberg in Richtung Ehlen und biegt bei Gut Bodenhausen nach Westen in Richtung Wolfhagen ab. Die Route wird dabei nördlich an Burghasungen vorbeigeführt. Auf städtischem Gebiet verläuft die Route, bis auf eine kurze Strecke auf überwiegend Kfz-freien Wirtschaftswegen (Bahnviadukt Zierenberg bis Gut Bodenhausen), ungesichert auf der Fahrbahn von Landstraßen. Auch die Ortsdurchfahrt L 3211 in der Kernstadt ist weder sicher noch attraktiv für Radtouristen. Das entspricht in keinsten Weise den Ansprüchen an eine touristische Radroute. Dementsprechend verirrt sich auch kaum ein Radtourist auf diesen Weg.

Auf dem Gebiet der Stadt Zierenberg müssten an vielen Stellen Verbesserungen vorgenommen werden, um den Weg attraktiver für Radtouristen zu machen.

Zwischen Obermeiser und Gut Laar sollte ein befestigter straßenbegleitender Weg entlang der L 3211 hergestellt werden, da hier keine andere alternative Lösung erkannt wurde. Zwischen Laar und der Kernstadt bestünde noch die Möglichkeit, die Route auf private Wirtschaftswege zu verlegen, ansonsten sollte der straßenbegleitende Weg bis Zierenberg fortgeführt werden.

Alternativ zum Ausbau der Strecke Obermeiser – Zierenberg könnte die Route auch weiträumig verlegt werden, von Hofgeismar aus über Grebenstein und Calden in die Kernstadt Zierenberg. Attraktiv würde diese Route aber nur mit Nachnutzung der alten Tunnelröhre der Bahnstrecke Volkmarsen – Obervellmar. Diese soll aber mit Fertigstellung der neuen Röhre außer Betrieb genommen und verfüllt werden (laut Planfeststellung).

Südlich der Kernstadt, ab der Ortseinfahrt bis zum Bahnviadukt wäre eine kurze Weglücke an der L 3211 zu schließen.

Ab Gut Bodenhausen wird eine komplett neue Trassenführung vorgeschlagen. Die Route könnte auf auszubauenden Wirtschaftswegen, südlich der heutigen Führung auf der L 3390, näher an der Ortslage Burghasungen vorbeigeleitet werden (ehemalige Klosterruine und Museum). Südlich um den Hasunger Berg geführt, würde die neue Route in Wenigenhasungen wieder an den aktuellen „R 4“ anschließen. Vorteile einer solchen Neutrassierung wäre die überwiegend straßenunabhängige Führung des Radverkehrs und die moderateren Steigungen.

Innerorts von Zierenberg könnte grundsätzlich eine Neutrassierung abseits der L 3211 vorgenommen werden, beispielsweise nah der Warme nördlich der Altstadt, vorbei am Freibad und am Campingplatz bis zum Bahnviadukt. In Anbetracht der kreisweit bereits vielen Maßnahmen in der Datenbank, wurde diese Variante nicht im GIS konkret betrachtet.



Abbildung 4.1 Das idyllische Warmetal mit dem Hessischen Radfernweg R 4 - kurvige Straße mit Leitplanken: Hier kann der RV im Gefahrenfall noch nicht einmal mehr schnell nach rechts ausweichen. An solch einer Strecke ist auch bei geringeren Verkehrsmengen klar eine vom KFZ-Verkehr getrennte Radroute notwendig.

4.2 Kassel-Edersee-Radweg

Die regionale freizeitorientierte Radroute „Kassel-Edersee-Radweg“, erreicht nach Vellmar, Ahnatal und Habichtswald auch auf einem kurzen Streckenabschnitt Zierenberger Gebiet in der Gemarkung Burghasungen. Die Route verläuft hier deckungsgleich mit dem „Hessischen Radfernweg R 4“ und führt weiter über Wolfhagen und Freienhagen zum Edersee.

Für den „Kassel-Edersee-Weg“ in Burghasungen wird die gleiche Trassenumlegung vorgeschlagen wie für den „Hessischen R 4“. Ein weiterer Vorschlag einer Trassenumlegung am „Kassel-Edersee-Radweg“ könnte die Stadt Zierenberg betreffen. Der Vorschlag hängt aber vom Erhalt des alten Zierenberger Tunnels ab und würde eine veränderte Routenführung ab Ahnatal-Weimar über Calden-Fürstenwald nach Zierenberg mit Anschluss an den „Hessischen R 4“ in Richtung Ehlen zur Folge haben.

4.3 Warmetal-Radweg

Eine weitere regionale freizeitorientierte Radroute, der „Warmetal-Radweg“, durchläuft das Stadtgebiet von Zierenberg. Von Schauenburg-Elmhagen ausgehend (in Fortführung des „R 12“ im Schwalm-Eder-Kreis) durchquert er die Gemeinde Habichtswald bis Zierenberg und endet in Liebenau am „Diemelweg“. Auf dem Gebiet der Stadt Zierenberg macht der „Warmetal-Radweg“ dieselben Probleme wie der „Hessische R 4“, da er zwischen Gut Bodenhausen (Habichtswald) und Calden-Obermeiser mit diesem deckungsgleich verläuft.

Wie am „Hessischen Radfernweg R 4“ sollte der „Warmetal-Radweg“ durchgehend eine sichere Radverkehrsführung erhalten. Dies betrifft vor allem die Streckenabschnitte L 3211 zwischen Bahnviadukt und Ortseinfahrt Zierenberg sowie von Zierenberg bis Obermeiser.

4.4 Projektvorschlag Ems-Erpe-Radweg Bereich Oelshausen

Vorgeschlagen wird im Abschlussbericht ferner eine regionale Freizeitroute für den Radverkehr an Ems und Erpe (Ems-Erpe-Radweg) zwischen Felsberg-Böddiger (Eder) und Volkmarsen (Twiste). Dieser Weg würde durch drei nordhessische Landkreise führen, Schwalm-Eder, Kassel und Waldeck-Frankenberg. Von Martinhagen kommend würde der Weg am Wattenberg entlang führen (Scheitelpunkt der Route, Ursprung von Ems und Erpe). Oelshausen würde er auf einem nur kurzen Streckenabschnitt durchqueren und dann weiter in Richtung Wenigenhasungen verlaufen.

4.5 Stichwort Straßenradspport

Was die einen Radfahrer sich noch wünschen, haben andere schon längst in Zierenberg: gute Bedingungen. Straßenradspportler bevorzugen Straßen mit glatter Oberfläche und ohne benutzungspflichtige Radwege und die sind in Zierenberg zu finden. Was Straßenradspportler nicht freut, das sind benutzungspflichtige straßenbegleitende Radverkehrsanlagen, in der Region meist mit Zeichen 240 (Gemeinsamer Geh- und Radweg) beschildert. Diese müssen dann von ihnen benutzt werden. Diese sind aber meist zu schmal, in einem schlechten Zustand und von „Langsamverkehr“ bevölkert, um darauf schnell (40 km/h und schneller) und sicher fahren zu können.

Bei Umsetzungen von Radverkehrsinfrastrukturmaßnahmen an Straßen ist darauf zu achten, dass neue Wege anschließend nicht als benutzungspflichtig angeordnet werden, denn meist sind diese dann nicht breiter als 2 oder 2,5 m ausgeführt. Auf solchen Wegen lassen sich nicht gleichzeitig, in Zeiten zunehmenden Radverkehrs, Radspportler, schnellere Pedelecs, „normale“ langsamere Radfahrer (oft mit Gepäcktaschen oder Kinder), Mehrspurer (Kinderanhänger, Trikes) und Fußgänger (auch Jogger, Inliner und Hunde) sicher führen. Bestimmte Gruppen von Radfahrern bevorzugen weiterhin die Fahrbahnnutzung, wo sie schneller voran kommen, ohne sich unsicher zu fühlen.

Kapitel 5

Wegweisung

Die Stadt Zierenberg verfügt zur Zeit über kein Radverkehrswegweisungsnetz. Bisher ist lediglich eine routenorientierte wegweisende Beschilderung an Tourismus- und regionalen Freizeitwegen des Radverkehrs vorhanden.



Abbildung 5.1 Nicht mehr auf dem neuesten Stand der Beschilderungstechnik, trotzdem aber in seiner kompakten Form immer noch informativ: ein lokaler Radverkehrswegweiser der Gemeinde Breuna im Malsburger Wald

Geplant ist die Einführung eines kreisweiten integrierten Radverkehrswegweisungs-systems. Dieses würde sowohl die lokalen Netze als auch die Freizeit- und Touristikrouten in das Kreisnetz einbeziehen.

Der touristische „Hessische Radfernweg R 4“ ist ausgestattet mit einer routenorientierten Zielwegweisung, mit Zielwegweisern im Format 1000 x 250 mm (Hauptwegweiser), mit Zwischenwegweisern im Format 400 x 400 mm und mit Einschubplaketten (mit den Routenlogos anderer am Standort verlaufenden Radrouten) im Format 150 x 150 mm. Die Wegweisung ist nur bedingt FGSV-konform, da das Hessen-Logo in die Schilder integriert ist und die Schilder nicht, wie empfohlen, neutral gehalten sind (Routen-Logos sollten in einem integrierten Radverkehrsnetz allein auf den Einschubplaketten dargestellt sein).

Die regionale freizeitorientierte Radroute „Kassel-Edersee-Weg“ ist überwiegend mit Logo-Wegweisern im Format 200 x 200 mm und vereinzelt mit Gesamtroutenübersichten im Format 250 x 1000 mm ausgeschildert. Sie ist nicht FGSV-konform.

Die regionale freizeitorientierte Radroute „Warmetalweg“ ist mit Logo-Wegweisern im Format 200 x 200 mm ausgeschildert. Sie ist nicht FGSV-konform.

Im Malsburger Wald ist eine lokale Zielwegweisung der Gemeinde Breuna im Format 400 x 200 mm vorhanden (auf der Verbindung Breuna – Oberlistingen).

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 Frühjahr 2018)