

Radverkehrskonzept für das Gebiet des Landkreises Kassel

Gemeindesteckbrief Grebenstein



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

8. Juni 2020

Inhaltsverzeichnis

1	Basisdaten	3
1.1	Strukturdaten	3
1.2	Topografische und Geografische Lage	4
1.3	Verkehrsräumliche Lage	4
2	Bestandsaufnahme	5
3	Radverkehrsverbindungen innerhalb des Gemeindegebiets	6
3.1	In der Kernstadt	6
3.1.1	Nahmobilitätsnetz"Kernstadt mit neuer Bahnquerung	6
3.2	Anbindung der Ortsteile	8
3.2.1	Ortsverbindung Udenhausen - Grebenstein	8
3.2.2	Ortsverbindung Burguffeln - Grebenstein	8
3.2.3	Ortsverbindung Schachten - Grebenstein	8
3.2.4	Ortsverbindung Friedrichsthal - Grebenstein	8
4	Radverkehrsverbindungen zu benachbarten Gemeinden / Regionen	9
4.1	Ortsverbindungen zu benachbarten Gemeinden	10
4.1.1	Ortsverbindung Grebenstein - Westuffeln	10
4.1.2	Ortsverbindung Burguffeln - Calden	11
4.1.3	Ortsverbindung Burguffeln - Immenhausen	11
4.1.4	Ortsverbindung Udenhausen - Carlsdorf / Hombressen	11
4.1.5	Ortsverbindung Udenhausen - Immenhausen	12
4.1.6	Ortsverbindung Udenhausen - Mariendorf	12
4.1.7	Ortsverbindung Grebenstein - Mariendorf	12
4.2	Einbindung in des Grundnetz	13
4.2.1	Grundzentrenverbindung Grebenstein - Hofgeismar	14
4.2.2	Grundzentrenverbindung Grebenstein - Immenhausen	15
4.2.3	Grundzentrenverbindung Grebenstein - Breuna / Warburg	16
4.2.4	Grundzentrenverbindung Grebenstein - Calden	16
4.2.5	Grundzentrenverbindung Grebenstein - Espenau - (Vellmar)	16
4.2.6	Grundzentrenverbindung Grebenstein - Reinhardshagen	16
4.3	Mittelzentrenverbindungen über das Gemeindegebiet	17
5	Freizeit / Tourismus / Radrouten	18
5.0.1	Märchenland-Radrundweg	18
5.0.2	Lokale Radrundwege	19
5.0.3	Als Notiz - Projektidee überregional: Hessischer Radfernweg R10	19
6	Wegweisung	20

7	Abkürzungsverzeichnis	21
8	Impressum	23

Kapitel 1

Basisdaten

Die ländliche Kleinstadt liegt zwischen Hohem Habichtswald und Reinhardswald. Hier findet sich die Pendlergemeinde in der Talniederung der Esse.

1.1 Strukturdaten

- **Einwohner:** etwa 5800
- **Fläche:** 49,85 km²
- **Bevölkerungsdichte:** 117 EW pro km²
- **Regionale Raumstruktur:** Ordnungsraum, Grundzentrum
- **Ortsteile:** Kernstadt Grebenstein (mit Friedrichsthal), Udenhausen, Burguffeln, Schachten
- **Zentraler Ortsteil:** Grebenstein
- **Verwaltung:** Rathaus in der Kernstadt
- **Schulen:** Grundschule und weiterführende Schule (Gesamtschule) im Kernort
- **Wirtschaft:** Pendlergemeinde mit ausgedehnten landwirtschaftlichen Flächen, aber sonst geringem Gewerbeanteil (Airport Kassel liegt teilweise auf Grebensteiner Grund)
- **Versorgung / Einzelhandel:** vorwiegend in der Kernstadt
- **Bahnanschluss:** ja (Regionalbahnananschluss in Grebenstein), nächste Fernbahnan schlüsse in Kassel und Warburg
- **Meldeplattform Radverkehr:** ja
- **Mitgliedschaft AGNH:** nein

1.2 Topografische und Geografische Lage

Die Kleinstadt Grebenstein (193 m ü. NHN) liegt nördlich Calden, nordwestlich Immenhausen und südlich Hofgeismar in weitgehend offener, landwirtschaftlich geprägter Landschaft. Östlich erstreckt sich der Höhenzug des Reinhardswalds in Nord-Süd-Richtung.

Der historische Stadtkern erstreckt sich nördl. der Burganlage hügelig zu beiden Seiten der Esse. Die Esse entwässert in die Diemel.

Die weiteren Ortsteile liegen an Essezuflüssen in höheren Lagen: Friedrichsthal (ca. 235 m), Udenhausen (ca. 270 m), Burguffeln (ca. 225 m) und Schachten (ca. 220 m).

Neubaugebiete in bedeutendem Umfang finden sich in der Kernstadt und in Udenhausen. Kleinere sind in Burguffeln und Schachten zu finden.

Tiefster Punkt ü. NHN.: ca. 155 m (Stadtgrenze zu Hofgeismar, Esse).

Höchster Punkt ü. NHN.: ca. 340 m (östl. Udenhausen vor dem Reinhardswald).

1.3 Verkehrsräumliche Lage

Die Gemeinde liegt in relativer, räumlicher Nähe zum Oberzentrum Kassel. Vom Kernort sind es etwa 16 km bis in das Kasseler Becken.

Die Hauptverkehrsachsen verlaufen in Nord-Süd-Richtung durch die Kernstadt: Die B 83 verläuft von Kassel kommend über Schäferberg (Wasserscheide Fulda / Diemel, ca. 300 m NHN) und Hofgeismar als kürzeste Straßenverbindung ins mittlere Wesertal / Weserbergland (Höxter, Hameln, Minden). Auch die Bahnlinie Kassel – Warburg (Friedrich-Wilhelms-Nordbahn; mit weiteren Anschlüssen ins Ruhrgebiet und nach Westfalen) verläuft durch die Kernstadt.

In Westrichtung nach Warburg sind einige niedrige Höhenzüge zu überwinden. Im Osten Richtung Göttingen / Northeim liegt schwieriges Gelände: der Reinhardswald sowie der Bramwald, dazwischen das tief eingeschnittene Wesertal. In Richtung Werratal nutzt man den relativ niedrigen Übergang auf der Südflanke des Reinhardswalds über Holzhausen, Wilhelmhausen nach Hann. Münden.

Kapitel 2

Bestandsaufnahme

Im Alltagsverkehr ist der Gebrauch des Fahrrads gering. Der Radverkehrsanteil wird grob auf 2 bis 5 % geschätzt (Anteil der Wege von 100 %).

Innerorts sowie auf der Radverkehrsverbindung im Verlauf der B 83 sind regelmäßig Radfahrende anzutreffen, vereinzelt auch auf dem Märchenlandweg zwischen Burguffeln und Immenhausen, sowie auf befestigten und durchgängigen Wegen in der Feldflur.

Erstaunlich ist, dass scheinbar mehr Radfahrer die Wirtschaftsweg rechts und links der B 83 zwischen Grebenstein und Hofgeismar nutzen als den neu geschaffenen Märchenlandweg: der eine ist die direkteste Verbindung zwischen beiden Zentren, der andere führt parallel, aber etwas abseits! Dort, wo es durchgängige, befestigte RV-Verbindungen nur auf der Fahrbahn von Landstraßen gibt (auch nur abschnittsweise), sind in der Regel allein Radsportler unterwegs.

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



Abbildung 2.1 Klein, aber mit wichtigen Informationen bestückt. Die Ortsinformationstafel des Märchenland-Radrundwegs am Ortseingang Grebenstein von Hofgeismar kommend. Ortseingangstafeln an touristischen Radrouten sind deutschlandweit leider längst noch nicht Standard.

Kapitel 3

Radverkehrsverbindungen innerhalb des Gemeindegebiets

3.1 In der Kernstadt

3.1.1 Nahmobilitätsnetz"Kernstadt mit neuer Bahnquerung

Aktuell fehlt eine direkte Anbindung für das Quartier "Über der Bahn" östlich der Gleise zum Bahnhof und auch zur Stadtmitte.

Aktuell muss der Radverkehr bzw. auch der Fußverkehr die unübersichtliche Bahnunterführung der L3233 nutzen oder aber den nördlich gelegenen Bahnübergang mit großem Umwegfaktor zur Stadtmitte.

Als Ideenstudie: Errichtung einer Fahrrad- und Fußgängerbrücke mit fahrbaren Rampen (mit 5 bis max. 6 % Steigung) nördlich des Bahnhofs. Die Breite der Brücke und Rampen sollte mindestens 3 m betragen. Lage siehe Punkt GRE_10. Zum Mittelbahnsteig könnte von der Brücke evtl. auch eine Rampe angelegt werden (siehe auch Punkt Barrierefreiheit Bahnhof Grebenstein GRE_32).

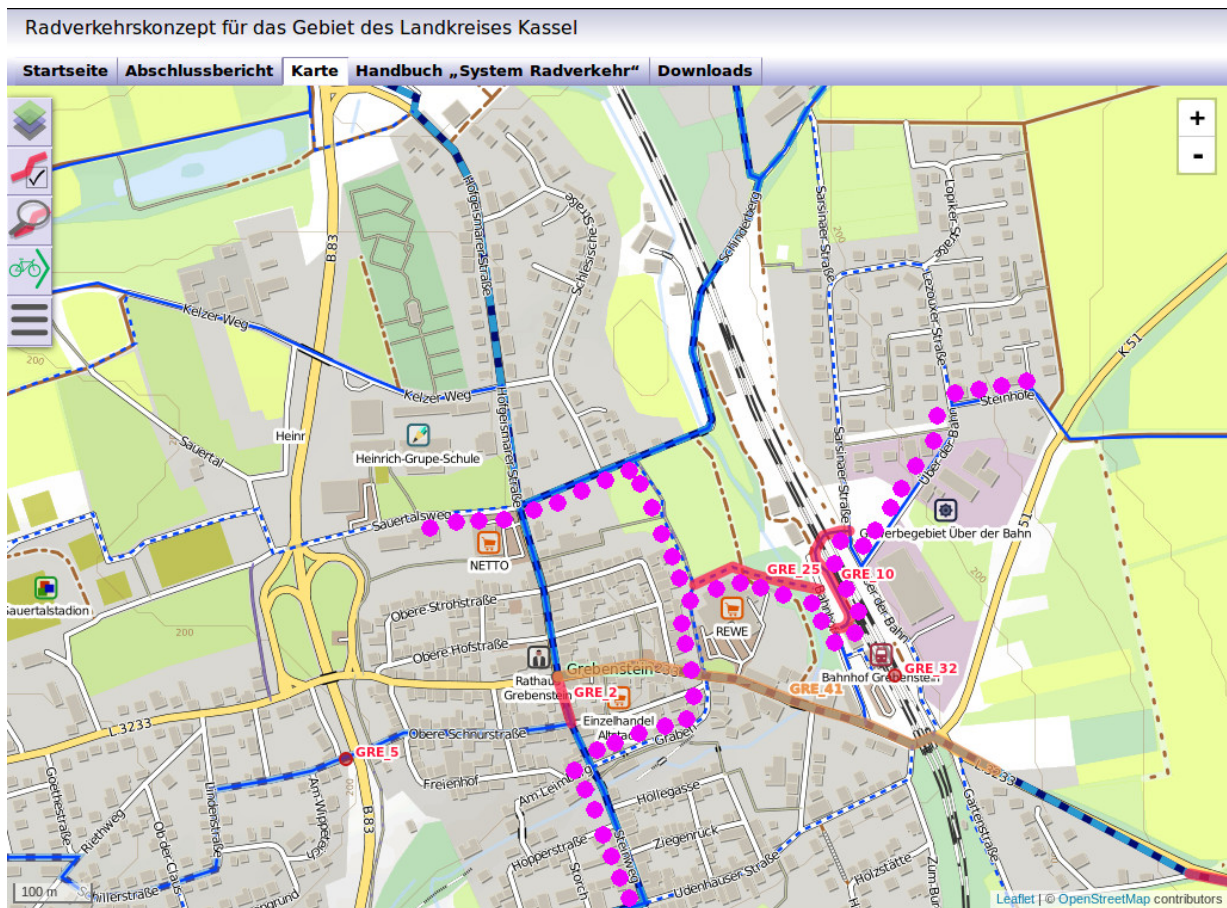
Diese und weitere Fragen könnten in einer Machbarkeitsstudie geklärt werden.

Im weiteren Verlauf Richtung Stadtmitte bei Realisierung der Brücke in Maßnahmenvorschlag GRE_10: Neue Anbindung zu dieser Fußgänger und Fahrradbrücke zur Stadtmitte

Errichtung einer Nahmobilitätsverbindung (GRE_25) mit Wegbreite von 3 m (neue Brücke über die Esse ist notwendig). Mit dieser Verbindung würde sich eine komplett neue, direkte Nahmobilitätsverbindung vom Quartier östlich der Bahn zum Bahnhof und Richtung Stadtmitte ergeben. So ließe sich auch eine neue direkte Anbindung des Lebensmittelmarktes (REWE) abseits des KFZ-Verkehrs herstellen. Sinnvoll wäre dann evtl. ein neuer Zugang zum Bereich des Lebensmittelmarktes von der Nordostseite her.

Dieser Punkt GRE_25 wurde nur als Ideenstudie gelistet. Verlauf ebenfalls nur schematisch, da wohl noch Teile des alten Bahndamms im Trassenbereich. Wahrscheinlich ist Grundankauf notwendig.

Diese neue Verbindung entfaltet erst in Kombination der Punkte GRE_10 (Brücke) und GRE_25 (neuer Weg) ihre ganze Wirkung. Da die Machbarkeit unklar ist, wurde der Punkt als Ideenstudie vermerkt.



3.2 Anbindung der Ortsteile

3.2.1 Ortsverbindung Udenhausen - Grebenstein

Grebensteins größter Ortsteil mit fast 1.000 Einwohnern findet sich knapp 5 km östlich der Kernstadt. Es sind ferner etwa 80 Höhenmeter zu überwinden.

Im Routenkorridor liegt die schnell befahrene Kreisstraße 52 mit substanziellem Verkehr. Es gibt keine Sicherung für den nichtmotorisierten Verkehr. Zahlen zur durchschnittlich täglichen Verkehrsmenge (DTV) liegen den nicht vor.

Im westlichen Verbindungsbereich können von Grebenstein ausgehend Wirtschaftswege als Alternative genutzt werden. Im östlichen Streckenbereich fehlen taugliche Alternativrouten.

Hier sollte nördlich der K 51 eine straßenbegleitende Radverkehrsanlage angelegt werden (GRE_1).

3.2.2 Ortsverbindung Burguffeln - Grebenstein

Burguffeln liegt etwa 3 km südlich der Kernstadt.

Der Radverkehr nutzt eine hügelige Wirtschaftswegeverbindung parallel der viel befahrenen B 83, die mit dem Pedelec gut befahrbar ist.

Zum Teil gibt es allerdings hier substanziellen KFZ-Verkehr. **Außerorts gilt hier Tempo einhundert.** Einige KFZ, wie etwa manche Lieferfahrzeuge, aber auch PKW, fahren an schwer einsehbaren Stellen sehr schnell und gefährden dadurch den Radverkehr. Inwieweit die Verbindung auch von nicht berechtigten KFZ genutzt wird, ist unklar.

Beschränkung der gesamten Strecke auf Tempo 30. In Grebenstein sollten ferner Tempo 30 auch im Südbereich der Schachtener Straße wie auch in der Burguffelner Straße gelten.

3.2.3 Ortsverbindung Schachten - Grebenstein

Der kleine Ortsteil findet sich etwa 2,5 km westlich der Kernstadt.

Als Alternative zur Kreisstraße K 50 stehen weitgehend asphaltierte Wirtschaftswege zu Verfügung.

Im Bereich der B 83 fehlt allerdings ein kurzes Routenstück. Radfahrende stadtauswärts müssen hier aktuell zweimal die K 50 queren und einmal evtl. Gegenverkehr auf der KFZ-Fahrbahn abwarten.

Daher Herstellung eines kurzen, knapp 50 bis 100 m langen Nahmobilitätswegs auf der Südseite der K 50 (GRE_4, keine Radwegebenutzungspflicht).

Im Bereich Schachtener Straße wäre es sinnvoll, Tempo 30 auch im südlichen Bereich anzuordnen.

3.2.4 Ortsverbindung Friedrichsthal - Grebenstein

Der Weiler Friedrichsthal liegt etwa 3 km westlich der Kernstadt.

In Tallage besteht eine Verbindung in den nördlichen Teil Grebenstein (eingestuft als freizeit-orientierte Ortsverbindung).

Hier muss ein kurzes Stück die Landesstraße genutzt bzw. gequert werden.

Topografisch etwas ungünstiger liegt die Strecke südlich der Landesstraße. Sie ist dafür komplett asphaltiert. Des Weiteren muss bis zur Stadtmitte keine Hauptstraße gequert werden.

Kapitel 4

Radverkehrsverbindungen zu benachbarten Gemeinden / Regionen

In diesem Kapitel werden nur ausgewählte Verbindungen vorgestellt. Eine komplette Netzerörterung würde den Rahmen sprengen. Hier in die Netzkarte des Digitalkonzepts und die Maßnahmenliste schauen.

In der Netzkarte des Digitalkonzepts (www.rvk.lk-kassel.radinformation.de/karte.html) ist das hierarchisch geplante Netz aufbauend auf dem System der zentralen Orte abrufbar. Für die folgenden Netzauszüge in diesem Dokument ein Beispiel für die Legende der Netzkarte. Weitere Erklärungen zur Netzplanung dieses Projekts finden sich im Abschlussbericht unter www.rvk.lk-kassel.radinformation.de.

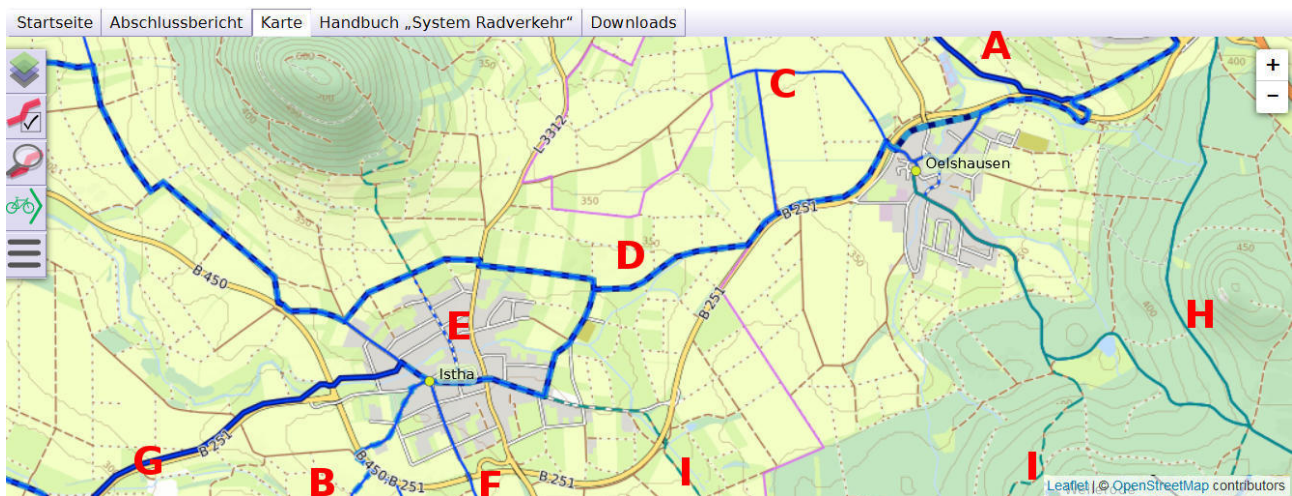


Abbildung 4.1 Beispiele Netzkategorien im Digitalkonzept: Die Kategorien II, III und IV werden grafisch gestuft angezeigt. **A** = reine Mittelzentrumsverbindung der Kategorie II; **B** = Grundzentrumsverbindung der Kategorie III überlagert mit einer Ortsverbindung der Kategorie IV; **C** = einzelne Ortsverbindung der Kategorie IV; **D** = Dreifachkombination einer Mittelzentrumsverbindung Kat. II mit einer Grundzentrumsverbindung Kat. III und Ortsverbindung Kat. IV; **E** = Lokalnetz; **F** = einzelne Ortsverbindung der Kategorie IV; **G** = Mittelzentrumsverbindung der Kategorie II überlagert mit einer Ortsverbindung der Kategorie IV; **H** = freizeitorientierte Ortsverbindung (Sonderfall der Netzkategorie III oder auch IV, hier ist eine radtaugliche Schotterdecke ausreichend), **I** = reine Freizeitverbindung (hier ist eine radtaugliche Schotterdecke ausreichend)

4.1 Ortsverbindungen zu benachbarten Gemeinden

In diesem Abschnitt wird schwerpunktmäßig auf ausgewählte Ortsverbindungen der Netzkategorie IV zu benachbarten Gemeinden eingegangen. Für eine Umsicht über alle Verbindungen siehe Karte des Digitalkonzepts.

4.1.1 Ortsverbindung Grebenstein - Westuffeln

Auf der Ortsverbindung fehlt eine verkehrsfreie Strecke. Die Landstraße L 3233 besitzt zwar nur eine geringere Verkehrsbelastung, aber für den schwächeren RV, wie Familien, ist dies bereits zu viel. Durchschnittlich tägliche Verkehrsmenge (DTV) hier nach Verkehrsmengenkarte 2010: 1066 / 43.

Die Ortsverbindung ist auch Teil des überörtlichen Netzes: Sie ist Bestandteil der Kommunalverbindung Breuna - Grebenstein (Kategorie III) und der Mittelzentrenverbindung Warburg - Hann. Münden (Kategorie II).

Daher als längerfristige Maßnahme: Bau einer selbständig geführten, asphaltierten Radroute südlich der Landstraße (Strecke siehe CAL_16). Die Route wird als Ersatz für eine straßenbegleitende Radverkehrsanlage im Korridor der L 3233 genutzt. In großen Teilen können so bestehende Wirtschaftswege genutzt werden. Im Waldbereich ist eine Neuanlage notwendig. Die Neubaustrecke ist auch Teil der Ortsverbindung Westuffeln - Schachten. Alternativ sonst straßenbegleitende Radverkehrsanlage direkt südlich an der L 3233.

4.1.2 Ortsverbindung Burguffeln - Calden

Die Ortsverbindung Burguffeln - Calden ist Bestandteil der Grundzentrenverbindung Calden - Immenhausen.

Aktuell besteht auf dieser Ortsverbindung keine alltagstaugliche Route. Es kann entweder die stärker befahrene Kreisstraße genutzt werden, oder ein nicht alltagstauglicher Wirtschaftsweg südlich davon.

Die Ausbaustrecken liegen auf Caldener Gebiet.

Laut Übersichtsplan zur Umgehung Calden bei Hessen Mobil) soll mit dem Bau der zur K-47-Neu (Südumgehung für Burguffeln) die bestehende Kreisstraße zum Wirtschaftsweg rückgestuft werden.

Wichtig auf der rückgestuften Kreisstraße: Es sollten mindestens 4,5 m Fahrbahnbreite für eine sichere, zukünftige Radverkehrsnutzung erhalten bleiben, damit eine gefahrlose Begegnung von landwirtschaftlichem Verkehr und dem Radverkehr möglich ist. Sofern die Strecke als ländliche Fahrradstraße (landwirtschaftlicher Verkehr frei) für den allgemeinen KFZ-Verkehr gesperrt wird, kann auf die Maßnahmen CAL_2, CAL_1 und CAL_31 in Asphalt verzichtet werden.

Falls der KFZ-Verkehr auch mit Ortsumgehung erhalten bleibt, sollte zumindest Tempo 30 angeordnet werden (evtl. Einbau von Bodenschwellen zur wirksamen Geschwindigkeitsreduzierung der KFZ auf 30 km/h). Die Bodenschwellen sind dann so zu platzieren, dass der RV seitlich, eben passieren kann (auch mit Kinderanhänger).

4.1.3 Ortsverbindung Burguffeln - Immenhausen

Die Ortsverbindung Burguffeln - Calden ist Bestandteil der Grundzentrenverbindung Calden - Immenhausen.

Die mit 4.880 Kfz/24h (davon Schwerverkehrsanteil 3,1%) sehr stark befahrene K 48 besitzt aktuell keine Sicherung des Radverkehrs.

Mit dem Bau der K-47-Neu wird die bisher einzige bestehende Ortsverbindung Burguffeln - Immenhausen (Strecke des Märchenland-Radrundwegs) wohl an der Wirtschaftswegeunterführung der B 83 unterbrochen. Da diese Verbindung in Zukunft wohl bedeutend umwegbehafteter ausfallen wird, hat eine neue RVA entlang der K 48 eine recht hohe Priorität (Maßnahmen GRE_11 und IMM_30).

4.1.4 Ortsverbindung Udenhausen - Carlsdorf / Hombressen

Die L 3229 zwischen Udenhausen und Carlsdorf ist stärker befahren (Durchschnittlich tägliche Verkehrsmenge (DTV) nach Verkehrsmengenkarte 2010: mindestens 1.525 / 65.

Zur Herstellung einer sicheren Verbindung sind mehrere Ausbau- und Neustrecken notwendig: GRE_16, GRE_17, GRE_18 und HOG_40.

Mit dieser Route könnte langfristig in Abstimmung mit der Stadt Hofgeismar auch eine neue, direktere Ortsverbindung nach Hombressen entstehen. Etwa 40 % der Maßnahme HOG_63 liegen auf Grebensteiner Gemarkung.

4.1.5 Ortsverbindung Udenhausen - Immenhausen

Die Kernstadt von Immenhausen findet sich rund 4 km südlich Udenhausen.

Zwischen Udenhausen und Immenhausen gibt es für Radfahrer mehrere Fahrmöglichkeiten, entweder über Mariendorf auf befestigten Wegen bzw. einem straßenbegleitenden Radweg (längere Wegstrecke, aber topografisch günstigerer Verlauf) oder über teils unbefestigte Wirtschaftswege.

Ausbaubedarf besteht auf Immenhäuser Gebiet (IMM_16 und MM_17).

4.1.6 Ortsverbindung Udenhausen - Mariendorf

Mariendorf liegt rund zwei km südöstlich von Udenhausen.

Udenhausen und Mariendorf sind über befestigte Wirtschaftswege gut verbunden.

4.1.7 Ortsverbindung Grebenstein - Mariendorf

Mariendorf findet sich etwa 5 km Luftlinie östlich von Grebenstein.

Hier besteht über die Feldflur südlich Udenhausen eine direkte Wirtschaftswegeverbindung, die als Alltagsroute in zwei Bereichen langfristig asphaltiert versehen werden könnte (Maßnahmen GRE_21 bzw. IMM_37).

4.2 Einbindung in des Grundnetz

Das Grundnetz verbindet alle Grundzentren untereinander (Netzkategorie III).

Ferner werden alle Grundzentren an die Mittel- und Oberzentren angebunden.

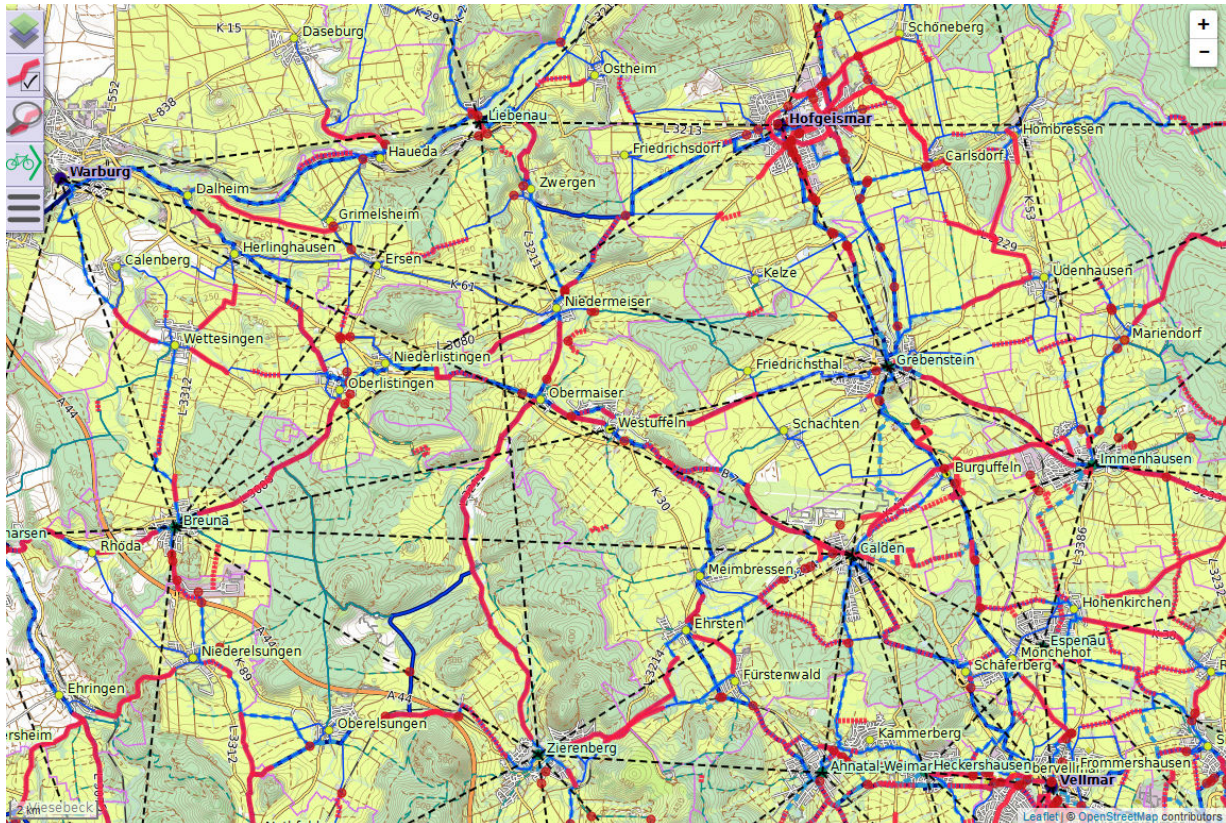


Abbildung 4.2 Auszug aus dem Digitalkonzept: Wunschliniennetz der Netzkategorie III für Grebenstein.

4.2.1 Grundzentrenverbindung Grebenstein - Hofgeismar

Das Mittelzentrum Hofgeismar liegt knapp 6 km nördlich der Kernstadt.

Zwischen Grebenstein und Hofgeismar wurden zwei Verbindungen für den Alltagsradverkehr konzipiert. Grund ist die größere Ausdehnung des Siedlungsraums von Hofgeismar.

Westliche Route im Bereich der B 83:

Die westliche Route führt über Wirtschaftswege parallel der stark befahrenen B 83 Richtung Hofgeismar Stadtmitte.

Im Bereich Kelzer Teiche gibt es mit dem Ausbau der B 83 nun eine sichere Alternativroute auf Wirtschaftswegen. Um von Grenbenstein auf diese Route zu gelangen, muss allerdings ebenerdig die sehr strak befahrene B 83 gequert werden.

Mit dem Bau eines etwa 350 m langen Lückenschlusses (siehe GRE_6) könnte eine südlich gelegene Wirtschaftswegunterführung genutzt werden. Dieser kurze Lückenschluss hat daher eine hohe Priorität.



Abbildung 4.3 Blick auf die Trasse des Lückenschlusses GRE_6 von Norden (Bild: Herbert Iba).

Östliche Route auf dem Märchenland-Radrundweg:

Diese Route bindet Grebenstein an den östlichen Bereich von Hofgeismar an.

Vor einigen Jahren wurden als radtouristisches Projekt hier Wirtschaftswege asphaltiert. Damit entstand auch eine hochwertige Route für den Alltagsradverkehr, die fortentwickelt werden könnte.

Über den Bereich Bahnhof / Industriestraße könnte mit Neubaustrecken (HOG_72, HOG_2 und HOG_86) in Hofgeismar auch direkt, abseits des starken KFZ-Verkehrs, das Industriegebiet Nord per Rad erreicht werden.

4.2.2 Grundzentrenverbindung Grebenstein - Immenhausen

Immenhausen findet sich etwa 4 km Luftlinie südöstlich Grebenstein.

Hier verläuft auf direktem Weg die stärker und schnell befahrene Landstraße L 3233. Die durchschnittlich tägliche Verkehrsmenge (DTV) beträgt hier nach Verkehrsmengenkarte 2010: 1.570 / 63. Das Straßenbauwerk besitzt keine Sicherung für den Radverkehr. Ferner ist die Straße durch Kurven und Kuppen zum Teil uneinsichtig, was zu gefährlichen Überholmanövern von KFZs führt.

Gefährlich sind gerade in diesem Zusammenhang auch die zum Teil vorhandenen Hochborde mit beidseitigen Leitplanken außerorts. Im Gefahrenfall (plötzlich KFZ vom Gegenverkehr als Überholer auf der eigenen Fahrspur oder KFZ-Überholer von hinten auf der eigenen Fahrspur) kann der RV hier noch nicht einmal mehr seitlich auf das Bankett ausweichen. Der Grund für diese Bauwerke ist den Autoren unbekannt (evtl. aufgrund Wasserschutzgebiet).



Abbildung 4.4 Gefährlich für den RV sind die zum Teil vorhandenen Hochborde mit beidseitigen Leitplanken außerorts. Im Gefahrenfall kann der RV hier noch nicht einmal mehr seitlich auf das Bankett ausweichen (Bild: Herbert Iba).

Daher mittelfristig Bau einer straßenbegleitenden Radverkehrsanlage nördlich der Landstraße L3233.

Die bestehende Radroute des Märchenland-Radrundwegs via Burguffeln nach Grebenstein ist aufgrund ihres hohen Umwegfaktors als mögliche Alternative nicht bedarfsgerecht. Laut RIN 2008 sollen Alltagsrouten möglichst nur einen Umwegfaktor von 1,2 aufweisen.

Auch die mögliche Variante via Kreisstraße K 48 über Burguffeln nach Grebenstein ist noch zu umwegbehaftet. Und an der ebenfalls stark befahrenen K 48 fehlt sowieso noch eine Radverkehrsanlage als direkte Nahmobilitätsverbindung Calden - Burguffeln - Grebenstein.

4.2.3 Grundzentrenverbindung Grebenstein - Breuna / Warburg

Die Verbindung der Kategorie III führt von Grebenstein über Westuffeln, Obermeiser, Niederlistingen nach Oberlistingen. Hier teilt sich im Ort die Verbindung:

- Südwestlich geht es entlang der L 3080 nach Breuna.
- Nordwestlich führt die Strecke über Herlinghausen nach Warburg.

Beide Strecken sind gleichzeitig Bestandteil des Mittelzentrennetzes der Kat. II.

Maßnahmen siehe Karte des Digitalkonzepts.

4.2.4 Grundzentrenverbindung Grebenstein - Calden

Es bestehen zwei Varianten:

Möglichst direkt geht es via "Hügelrecht steil von Grebenstein kommend nach Calden (etwa 10 % Steigung, Strecke ist Teil des Radwegweisungsnetzes).

Über Burguffeln ist es auch stärker hügelig, aber etwa 20 Höhenmeter weniger. Dafür ist die Strecke rund 400 m länger.

4.2.5 Grundzentrenverbindung Grebenstein - Espenau - (Vellmar)

Diese Kommunalverbindung parallel der B 83 ist gleichzeitig als Radpendlerroute Richtung Kasseler Becken eingestuft. Ferner verläuft auf ihr die Regionalverbindung Hofgeismar - Vellmar der höchsten Netzkategorie II.

An der Unterführung könnte mit einer Separierung des Radverkehrs vom KFZ-Verkehr mehr Sicherheit geschaffen werden (siehe GRE_24 und GRE_34).

4.2.6 Grundzentrenverbindung Grebenstein - Reinhardshagen

Reinhardshagen liegt nach Luftlinie gerechnet 14 km östlich Grebenstein im Wesertal.

Im Routenkorridor wird der Reinhardswaldkamm gequert. Als Radroute ist die Strecke vor allem radtouristisch für eine umweltfreundliche Erschließung des Naturparks Reinhardswald relevant.

Die Strecke liegt im Bereich von klassifizierten Straßen, die zum Teil stärker befahren sind. Die Route führt von der Kernstadt über Udenhausen zum Udenhäuser Stock (REI_19). Über verkehrsfreie Alternativstrecken (REI_12 und REI_18) geht es hinab ins Wesertal nach Reinhardshagen-Veckernhagen (auch Fähre Richtung Niedersachsen). In Teilen erfolgt hier eine Routenbündelung mit der Grundzentrenverbindung Hofgeismar - Reinhardshagen.

4.3 Mittelzentrenverbindungen über das Gemeindegebiet

Im Grundzentrum Grebenstein kreuzen sich die beiden Städteverbindungen Hofgeismar - Vellmar und Warburg - Hann. Münden. Ferner verläuft bedingt durch die Topografie auch die Mittelzentrenverbindung Hofgeismar - Hann. Münden über Grebenstein.

Diese Mittelzentrenverbindungen gehören zur Netzkategorie II, die alle Mittelzentren untereinander verbindet sowie die Mittelzentren an die Oberzentren anschließt.

Die Verbindungen sind vor allem für Radwanderer interessant, die zielorientiert per Fahrrad unterwegs sind. Mit ihnen wird so auch Grebenstein besser an die überregionalen Radwanderstrecken angebunden.

Maßnahmen an diesen Verbindungen überregional siehe Karte des Digitalkonzepts.

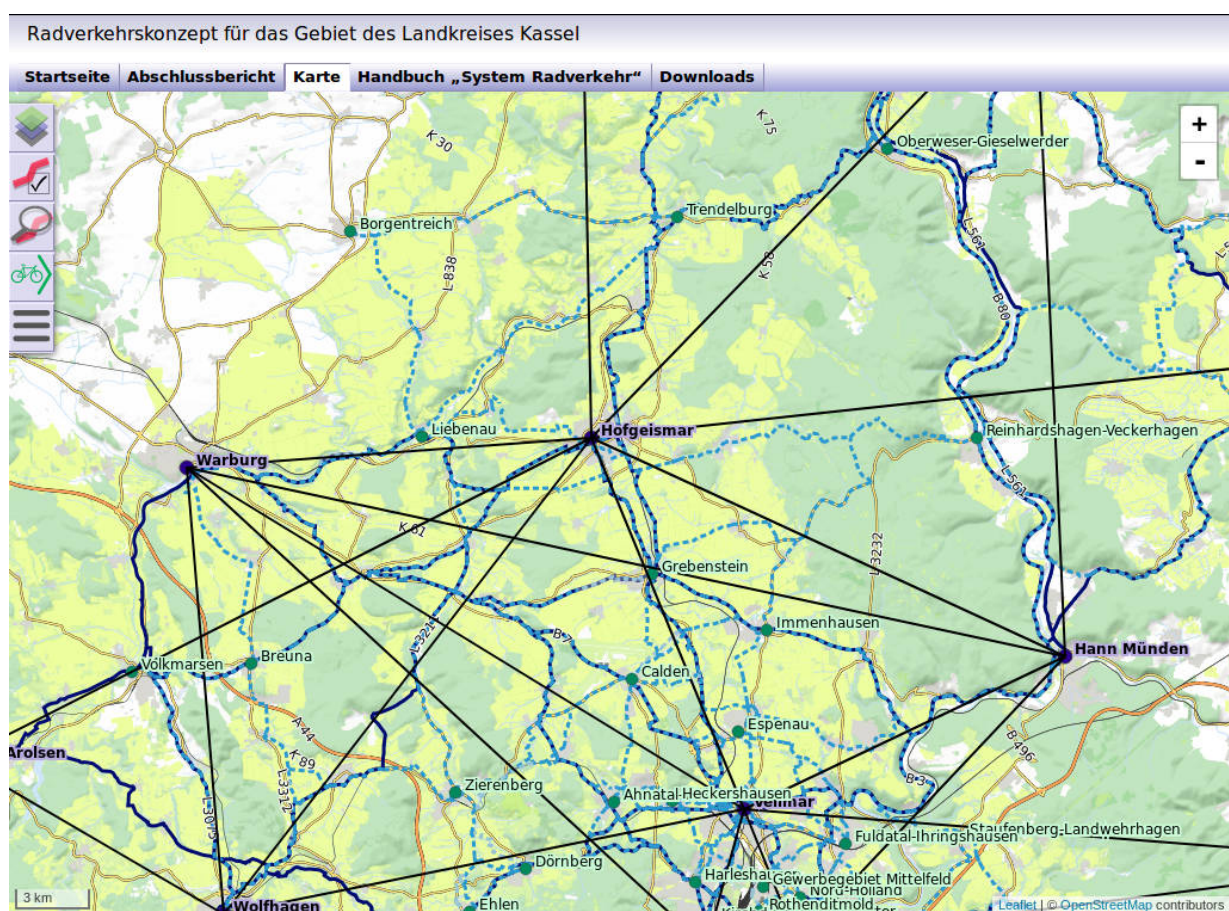


Abbildung 4.5 Auszug aus dem Digitalkonzept im Bereich Großraum Grebenstein: Dargestellt sind 1. das Wunschliniennetz Kategorie II (schwarze Linien) und 2. darunter die realen Verbindungen im Städtenetz (blau-schwarze Linien Kat. II) sowie das Grundzentrennetz (oliv-blau gestrichelt Kat III).

Kapitel 5

Freizeit / Tourismus / Radrouten

5.0.1 Märchenland-Radrundweg

Aktuell unterquert der Märchenland-Radrundweg im Verlauf von Immenhausen kommend bei Burguffeln an einer Wirtschaftswegeunterführung die B 83. Mit dem Anschluss der K-47-Neu an die B 83 entfällt wohl zukünftig diese Direktverbindung (bei GRE_12; Details siehe auch Übersichtsplan zur Umgehung Calden bei Hessen Mobil).

Die neue Strecke wird wohl bis zur K 48 östlich der B 83 verlaufen müssen (GRE_13).

Aufgrund dieser Tatsache macht eine Verlegung des Märchen-Radrundwegs zwischen Burguffeln und Grebenstein in die landschaftlich schöne Esse-Niederung Sinn. So kann die alte Trasse der Friedrich-Wilhelms-Nordbahn mit alter Unterführung als kleine Attraktion im Wegesverlauf einbezogen werden. Hier nördlich der Esse ist dafür die Realisierung eines Lückenschlusses GRE_26 notwendig: Geländeankauf und Errichtung einer 2,5 bis 3 m breiten Freizeitroute mit radtauglicher, wassergebundener Decke. Diese neue Route wäre auch vom Höhenprofil her flacher. Es ist sicherzustellen, dass landwirtschaftlicher Verkehr den Lückenschluss nicht nutzt. Soll das der Fall sein, so ist eine 3,5 m breite Asphaltdecke notwendig.

Weitere Maßnahmen in Bezug auf diese Routenverlegungen wären ein Wirtschaftswegeausbau bei GRE_30 und neue Anschlüsse im Bereich des Knoten K48 / K47 (GRE_15 und GRE_27).

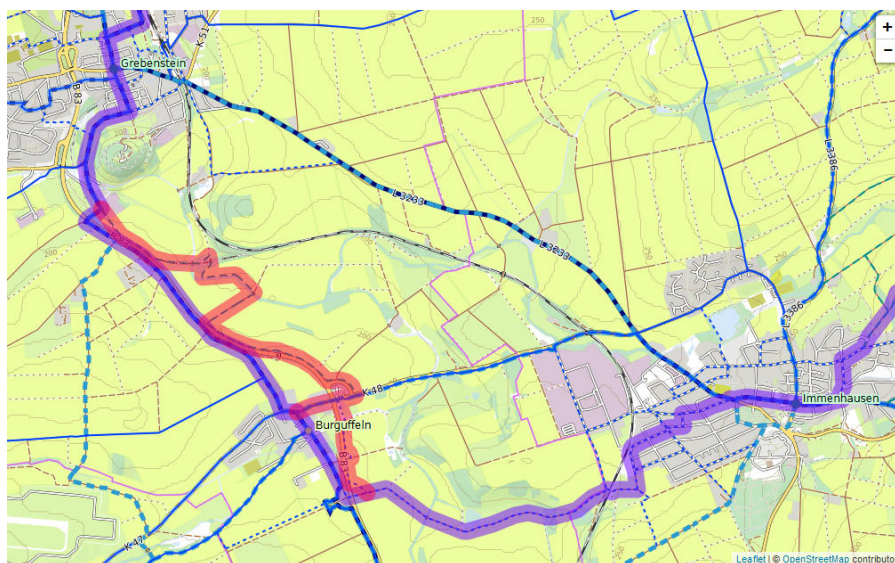


Abbildung 5.1 Auszug aus dem Digitalkonzept zum Märchenland-Radrundweg: blau: Bestandstrecke , rot: potentielle neue Route

5.0.2 Lokale Radrundwege

Einige lokale, ausgeschilderte Radrundwege der Stadt Hofgeismar verlaufen auch über Grebensteiner Gebiet (13, 14, 15, 31, 32).

5.0.3 Als Notiz - Projektidee überregional: Hessischer Radfernweg R10

Im Nord-Süd-Korridor fehlt Grebenstein eine überregionale radtouristische Anbindung. Was in Grebenstein fehlt, fehlt im Prinzip hessenweit: nämlich eine direkte, radtouristische Route auf dem hessischen Hauptkorridor:

Dieser führt von Nord- über Mittelhessen nach Rhein-Main und weiter nach Südhessen. Wer beispielsweise aktuell von Kassel nach Frankfurt am Main einen kleinen Radurlaub unternehmen möchte, muss im aktuellen Netz der hessischen Radfernwege bergig über den Hohen Vogelsberg, oder mit großem Umweg über Fulda nach Frankfurt am Main radeln.

Im topografischen Idealkorridor der Main-Weser-Bahn (Info Wikipedia) existiert keine durchgehend vorhandene Radwanderroute, obwohl dieser Korridor durchaus auch touristisch einiges zu bieten hat. Aber auch der Alltagsradverkehr würde lokal sicher mancherorts durch notwendige Aus- und Neubaumaßnahmen profitieren.

Grober Routenvorschlag:

Die Strecke würde in Bad Karlshafen beginnen und könnte weitgehend dem hessischen Radfernweg R 4 bis Hofgeismar folgen. Ab hier würde es über Grebenstein und Vellmar nach Kassel gehen. **Somit würde die Fachwerkperle Grebenstein die fehlende, direkte radtouristische Nord-Süd-Anbindung an die überregionalen Radfernwege erhalten.** Ab Kassel könnte die Route entweder in Tallage entlang Fulda, Eder und Schwalm nach Treysa verlaufen, oder via Kassel - Baunatal-Mitte, Gudensberg, Fritzlar als Aussichtsrouten mit Talblicken durch den Chattengau. Eine weitere dritte Variante wäre entlang von Fulda und Eder bis Wabern und dann via Homburg (Efze) sowie Frielendorf nach Treysa. Von Homburg (Efze) bis Schwalmstadt-Treysa könnte die Trasse der ehemaligen Kanonenbahn zu einer attraktiven Alltags- und Freizeitroute am Rande des Knülls ausgebaut werden.

Ab Treysa würde es nahe der Main-Weser-Bahn über Wiera, Neustadt, Stadtallendorf, Kirchhain und Cölbe in die Universitätsstadt Marburg gehen. Von hier würde die Route via Gießen, Bau Nauheim, Friedberg und Bad Vilbel direkt in die Frankfurter Stadtmitte verlaufen. Zwischen Frankfurt und Darmstadt könnte langfristig evtl. die Trasse der neuen Raddirekttrasse genutzt werden. Entlang der Bergstraße würde der R 10 bis Bensheim gehen. Hier könnte über Lorsch auf direktem Wege Mannheim erreicht werden. Ein weiterer Ast könnte südlich Heppenheim in Richtung Heidelberg verlaufen. Entlang der Bergstraße gibt es auch bereits erste grobe Überlegungen für eine attraktive Radschnellverbindung von Darmstadt nach Heidelberg. Diese Trasse könnte langfristig vielleicht mit genutzt werden.

Für die Route wurde im Planungsraum **kein Trassenvorschlag im Digitalkonzept erstellt**, da es sich um eine überregionale, hessenweite Projektidee handelt.

Kapitel 6

Wegweisung

In Grebenstein sind einige lokale Zielwegweiser vorhanden (z. B. auf der Radroute parallel der B 83 Richtung Espenau / Vellmar). Diese Radwegweisung ist nicht FGSV-konform, aber trotzdem hilfreich.

Der Märchenland-Radrundweg besitzt eine routenbezogene, FGSV-konforme Wegweisung bestehend aus Hauptwegweisern in Pfeilform und Zwischenwegweisern.

Die Überprüfung vorhandener Radwegweisung war nicht Inhalt dieses Projekts.

Einige lokale, ausgeschilderte Radrundwege der Stadt Hofgeismar verlaufen auch über Grebensteiner Gebiet (13, 14, 15, 31, 32). Diese Strecken sind mit kleineren Zwischenwegweisern ausgeschildert.

In einigen Gemeinden im Kasseler Umland ist eine wegweisende Beschilderung in Form eines integrierten Zielwegweisungssystems vorhanden. Geplant ist mittelfristig eine entsprechende Umsetzung für den gesamten Landkreis.



Abbildung 6.1 Zwischenwegweiser des Märchenland-Radrundwegs an der Ecke Steinweg / Schachtener Straße: Das Routenlogo ist eine Krone.

Kapitel 7

Abkürzungsverzeichnis

Hier findet sich ein kommentiertes Abkürzungsverzeichnis mit Kürzeln, die zum Teil in dieser Ausarbeitung sowie in der Maßnahmenliste verwendet wurden.

Bf oder auch **BF Bahnhof**

DTV Durchschnittlich tägliche Verkehrsmenge

ERA 2010 Empfehlungen für Radverkehrsanlagen 2010 - lesenswerte Info in der deutschen Wikipedia; zu beziehen über den www.fgsv-verlag.de

EKL Entwurfsklasse - benutzt vor allem in Bezug auf die Entwurfsklassen in den Richtlinien für die Anlage von Landstraßen 2012 (RAL 2012)

Ew Einwohner

FGÜ Fußgängerüberweg

FV Fußverkehr

Hbf oder auch **HBF Hauptbahnhof**

HBR Hinweise zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr - bundesland-spezifische Planungshinweise für Radwegweisungssysteme, die in der Regel eingehalten werden müssen, um Fördermittel zu erhalten.

LKW Lastkraftwagen

LSA Lichtsignalanlage - umgangssprachlich auch Ampel genannt

MIV motorisierter Individualverkehr

NMIV nichtmotorisierter Individualverkehr

NRVP Nationaler Radverkehrsplan - Aktionsprogramm der Bundesregierung für einen höheren Radverkehrsanteil. Bis 2020 soll die Fahrradnutzung bundesweit auf 15 % der Wege steigen. nationaler-radverkehrsplan.de

OD Ortsdurchfahrt

OE Ortseingang

ÖV öffentlicher Verkehr kurz für öffentlicher Personennahverkehr

ÖPNV öffentlicher Personennahverkehr

PKW Personenkraftwagen

RF Radfahrer frei - steht als Gehweg/RF für die Kombination von Zeichen 239 (Gehweg) mit weißem Zusatzzeichen 1022-10 (Radfahrer frei).

RAL 2012 Richtlinien für die Anlage von Landstraßen 2012 - in Schriftform zu beziehen über den www.fgsv-verlag.de; Fachvortrag zur RAL 2012 mit Erklärung der Entwurfsklassen für Landstraßen (EKL) auf vsvi-mv.de

RIN 2008 Richtlinien für integrierte Netzgestaltung 2008 - lesenswerte Info in der deutschen Wikipedia; zu beziehen über den www.fgsv-verlag.de

RV Radverkehr

RVA Radverkehrsanlage

sb. straßenbegleitend

SrV System repräsentativer Verkehrsverhaltensbefragungen Verkehrserhebung in Städten mittels einheitlicher Kennzahlen. Das Forschungsprojekt der TU Dresden Mobilität in Städten – SrV" gibt es seit 1972. Projektinformationen auf tu-dresden.de

str.begl. straßenbegleitend

StVO Straßenverkehrs-Ordnung - Die mit Stand Mai 2016 gültige Version von 2013 ist auf <http://www.gesetze-im-internet.de> zu finden (offizielle Seite des Bundesministeriums der Justiz und für Verbraucherschutz).

StVO-VWV Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung - Die offizielle Netzversion ist auf www.verwaltungsvorschriften-im-internet.de zu finden.

VMK-2010 bzw. VMK-2015 Verkehrsmengenkarte 2010 / 2015 - Die hessischen Verkehrsmengenkarten der letzten bundesweiten Verkehrszählung 2015 sind unter -> "Über uns> "Downloads & Formulare> SStraßenverkehrszählung 2015" auf mobil.hessen.de zu finden.

Kapitel 8

Impressum

Inhaltliche Erstellung, Format und Abstimmung mit der Datenbank: Dirk Schmidt

Einzelne Textnotizen: Herbert Iba

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 Ende April 2019)

Projektförderung durch die Sparkassenstiftung Landkreis Kassel