

Radverkehrskonzept für das Gebiet des Landkreises Kassel

Gemeindesteckbrief Söhrewald



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

7. Juni 2020

Inhaltsverzeichnis

1	Basisdaten	2
1.1	Strukturdaten	2
1.2	Geografische / Topografische Lage	3
1.3	Verkehrsräumliche Lage	4
2	Bestandsaufnahme	5
3	Radverkehrsverbindungen innerhalb des Gemeindegebiets	8
4	Radverkehrsverbindungen zu benachbarten Gemeinden / Regionen	9
4.1	Ortsverbindungen in benachbarte Gemeinden	9
4.1.1	Ortsverbindung Wellerode - Vollmarshausen	9
4.1.2	Ortsverbindung Wattenbach - Quentel	9
4.1.3	Ortsverbindung Eiterhagen - Quentel	9
4.1.4	Ortsverbindung St. Ottilien - Quentel / Eiterhagen	10
4.1.5	Ortsverbindung Eiterhagen - Ober-Empfershausen	10
4.2	Einbindung in das Grundnetz	11
4.2.1	Grundzentrenverbindung Söhrewald-Wellerode - Lohfelden	12
4.2.2	Grundzentrenverbindung Söhrewald-Wellerode - Ober- / Niederkaufungen	12
4.2.3	Grundzentrenverbindung Söhrewald-Wellerode - Helsa	12
4.2.4	Grundzentrenverbindung Söhrewald-Wellerode - Hessisch-Lichtenau . .	12
4.2.5	Grundzentrenverbindung Söhrewald-Wellerode - Körle	12
4.2.6	Grundzentrenverbindung Körle - Hessisch-Lichtenau	12
4.2.7	Grundzentrenverbindung Söhrewald-Wellerode - Guxhagen	13
4.2.8	Grundzentrenverbindung Söhrewald-Wellerode - Fuldatal-Dörn- hagen . .	13
4.2.9	Grundzentrenverbindung Söhrewald-Wellerode - Fuldatal-Bergs- hausen .	13
4.3	Einbindung in das „Radpendlernetz Region Kassel“	14
4.3.1	Radpendlerroute „Söhrebahn“	17
4.4	Mittelzentrenverbindungen über das Gemeindegebiet	18
4.4.1	Mittelzentrenverbindung Baunatal - Hessisch Lichtenau	19
5	Freizeit / Tourismus / Radrouten	22
6	Wegweisung	23
7	Abkürzungsverzeichnis	24
8	Impressum	26

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 Strukturdaten

- **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

Bestandsaufnahme

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 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.

Kapitel 4

Radverkehrsverbindungen zu benachbarten Gemeinden / Regionen

4.1 Ortsverbindungen in benachbarte Gemeinden

Im folgenden Abschnitt wird auf ausgewählte Ortsverbindungen in benachbarte Gemeinden eingegangen.

4.1.1 Ortsverbindung Wellerode - Vollmarshausen

Quell- und Zielverkehre zwischen Wellerode nördlicher Ortsteil in Tallage und Vollmarshausen nutzen statt der Söhrebahn 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).

4.1.2 Ortsverbindung Wattenbach - Quentel

Die Strecke wurde aufgrund ihrer geringeren Netzbedeutung (aunsprucsvolle Topografie) als „freizeitorientierte Ortsverbindung“ eingestuft. Eine radtaugliche Schotterdecke ist hier ausreichend.

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).

4.1.3 Ortsverbindung Eiterhagen - Quentel

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.

4.1.4 Ortsverbindung St. Ottilien - Quentel / Eiterhagen

Die von der Topografie her optimale Route führt über das Gemeindegebiet von Söhrewald. Die Strecke wurde aufgrund ihrer geringeren Netzbedeutung als „freizeitorientierte Ortsverbindung“ eingestuft. Eine radtaugliche Schotterdecke ist hier ausreichend.

Im Talboden findet sich bei SOE_8 zwischen bestehenden Forstwegen ein kurzer Lückenschluss. es sollte geprüft werden, ob hier ein Lückenschluss mit radtauglicher wassergebundener Decke entstehen könnte. Es geht durch die Bachniederung. Es sind Anpassungen des Geländes für die Wegrampen und eine Bachquerung als Verrohrung notwendig.

In Richtung Eiterhagen wird die Talroute genutzt (siehe hierzu Abschnitt Ortsverbindung Eiterhagen - Quentel).

4.1.5 Ortsverbindung Eiterhagen - Ober-Empfershausen

Der auf der Nordseite der Mülmisch zwischen Ober-Empfershausen (Gemeinde Körle) und Eiterhagen verlaufende unbefestigte Wirtschaftsweg sollte, um den Radverkehr sicherer und komfortabel führen zu können, durchgehend asphaltiert werden (SOE_5).

Sofern außerhalb des Planungsraums bei KOER_4 evtl. keine Asphaltdecke vorhanden ist, sollten beide Abschnitte als gemeindeübergreifende Maßnahme angegangen werden. Anmerkung: Außenaufnahme erfolgte hier durch Autor Herbert Iba, der das Projekt 2017 verlassen hatte. Daher liegen Autor Dirk Schmidt zu KOER_4 keine Informationen vor. Eine Zusatzbefahrung war aus Zeitgründen nicht mehr machbar.

Ist eine solche Maßnahme nicht umsetzbar, sollte entlang der L 3228 eine straßenbegleitende RVA hergestellt werden.

4.2 Einbindung in das Grundnetz

Das Grundnetz, oder auch Kommunalnetz, verbindet alle Grundzentren untereinander (Netz-kategorie III). Ferner werden alle Grundzentren an die Mittel- und Oberzentren angebunden.

Einzelmaßnahmen an den Routen siehe Maßnahmenliste für Söhrewald oder Karte des Digital-konzepts unter www.rvk.lk-kassel.radinformation.de/admin/karte.html

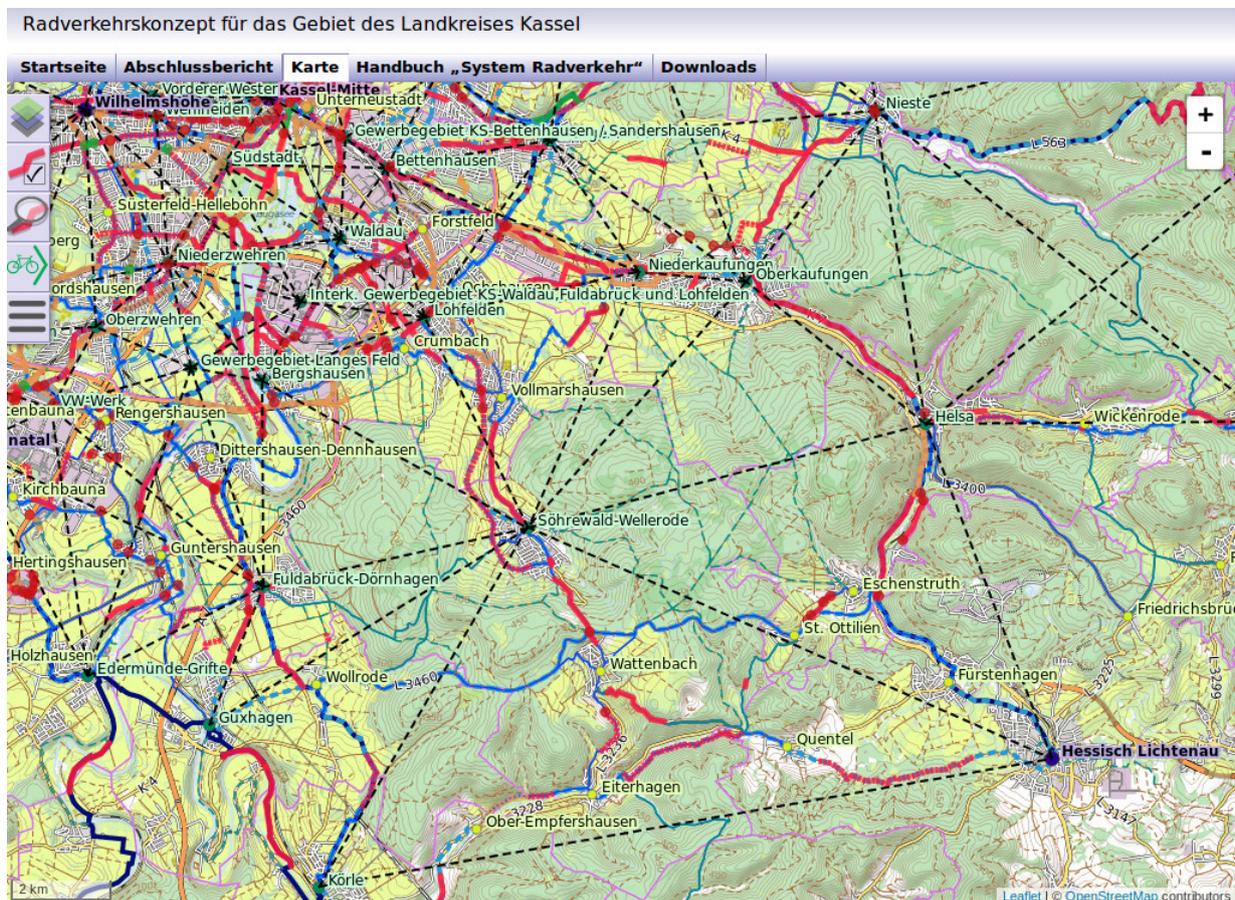


Abbildung 4.1 Auszug aus dem Digitalkonzept: Wunschliniennetz der Netz-kategorie III für Söhrewald-Wellerode.

4.2.1 Grundzentrenverbindung Söhrewald-Wellerode - Lohfelden

Die Hauptverbindung des Radverkehrs zwischen Gemeindegebiet und Kasseler Umland bei Lohfelden ist klar wahrnehmbar die parallel der L 3236 verlaufende Söhreahntrasse zwischen Wellerode und Vollmarshausen.

Diese Trasse ist Teil des Radpendlernetzes der Region Kassel (siehe auch entsprechender Abschnitt).

Sie sollte auf ihren lediglich geschotterten Abschnitten asphaltiert werden (SOE_6).

An den Knotenpunkten mit Gemeindestraßen und Wirtschaftswegen besteht Wartepflicht für den Radverkehr auf dem Söhreahnweg. Da Radfahrer sicherlich die größte Nutzergruppe stellen, sollten sie hier Vorfahrtrecht erhalten.

4.2.2 Grundzentrenverbindung Söhrewald-Wellerode - Ober- / Niederkaufungen

Die Idealverbindung von Ober- / Niederkaufungen nach Söhrewald-Wellerode ist lediglich 6 bis 7 km lang. Sie führt allerdings topografisch ungünstig über die Höhen der Söhre.

Im Netz führt die Strecke daher über Vollmarshausen nach Niederkaufungen (Lückenschloss LOH_1").

4.2.3 Grundzentrenverbindung Söhrewald-Wellerode - Helsa

Die Idealverbindung von Helsa nach Söhrewald-Wellerode ist lediglich 6 km lang. Sie führt allerdings über die Höhen im Bereich des Bilsteins.

In der Netzplanung wurde die Strecke daher über Kaufungen und Vollmarshausen gelegt (Nordvariante).

Als Südvariante besteht die Strecke über Eschenstruth und den Brandt.

4.2.4 Grundzentrenverbindung Söhrewald-Wellerode - Hessisch-Lichtenau

Hessisch-Lichtenau liegt 11 km südöstlich von Wellerode. Der Routenkorridor quert den Hauptkamm der Söhre.

Die Verbindung führt über den Brandt, St. Ottilien, Eschenstruth und Fürstenhagen nach Hessisch-Lichtenau.

4.2.5 Grundzentrenverbindung Söhrewald-Wellerode - Körle

Körle findet sich etwa 8,5 km südwestlich von Wellerode. Die Wunschlinie führt über die Höhen der Söhre.

In der Netzplanung wurde die Strecke daher über den Brandt, Wattenbach, Eiterhagen und Ober-Empfershausen nach Körle geführt.

4.2.6 Grundzentrenverbindung Körle - Hessisch-Lichtenau

Die Grundzentrenverbindung Körle - Hessisch-Lichtenau quert das Südliche Gemeindegebiet.

Die Luftlinie zwischen beiden Zielen beträgt rund 15 km. Die Verbindung folgt dem Tal der Mülmisch, das recht nah an der Ideallinie liegt.

4.2.7 Grundzentrenverbindung Söhrewald-Wellerode - Guxhagen

Guxhagen liegt Luftlinie 7 km südwestlich Wellerode. Die Route ist topografisch sehr anspruchsvoll.

Die Strecke wurde aufgrund ihrer sehr anspruchsvollen Topografie (geringere Nachfrage) als „freizeitorientierte Ortsverbindung“ eingestuft. Eine radtaugliche Schotterdecke ist hier ausreichend.

4.2.8 Grundzentrenverbindung Söhrewald-Wellerode - Fuldatal-Dörnhagen

Dörnhagen liegt Luftlinie knapp 6 km westlich Wellerode. Die Route ist topografisch sehr anspruchsvoll.

Die Strecke wurde aufgrund ihrer sehr anspruchsvollen Topografie (geringere Nachfrage) als „freizeitorientierte Ortsverbindung“ eingestuft. Eine radtaugliche Schotterdecke ist hier ausreichend.

4.2.9 Grundzentrenverbindung Söhrewald-Wellerode - Fuldatal-Bergshausen

Bergshausen findet sich etwa 10 km nordwestlich von Wellerode. Die Wunschlinie führt über die Höhen des Warpel.

Im Netz wurde die Verbindung daher über Vollmarshausen und Crumbach nach Bergshausen geführt.

4.3 Einbindung in das „Radpendlernetz Region Kassel“

Söhrewald-Wellerode liegt bezogen auf KS-Mitte noch im mittleren Radpendlerradius von 10 km.

Ziel des „Radpendlernetzes Region Kassel“ ist es, auf allen relevanten Korridoren in der Region Kassel gute Bedingungen zum Radpendeln zu schaffen. Nur so kommen die positiven Faktoren eines steigenden Radverkehrsanteils der Region umfassend zugute. Dazu ist ein sichereres, attraktives Radverkehrsnetz notwendig, auf dem man zügig ohne größere Konflikte mit dem Kfz-Verkehr, aber auch ohne größere Reibungspunkte mit dem Fußverkehr ans Ziel kommt.

Um auf Hauptstrecken relevante Radverkehrsanteile von jenseits der 20 % zu erreichen, die sich dann auch staumindernd auf den Kfz-Verkehr auswirken, sind im Rahmen einer Angebotsplanung sichere, durchgängige und komfortabel zu befahrende Radrouten notwendig. Die Routenvorschläge sollen ferner aufzeigen, dass die Region Kassel oftmals attraktive Möglichkeiten besitzt, den Radverkehr abseits der „Flächenkonkurrenzen“ der großen Hauptverkehrsstraßen zu fördern. In den amtlichen Planungen wurden diese nur zum Teil berücksichtigt.

Im Gegensatz zur auf Landesebene erarbeiteten Korridorstudie (siehe Seite www.nahmobilhessen.de hier) ist der Ansatz des Radpendlernetzes Region Kassel weiter gefasst.

Beispielsweise reicht im Radpendlernetz als Grundstandard eine 2,5 m breite, straßenbegleitende Radverkehrsanlage nach ERA 2010 aus.

Merkmale des Radpendlernetzes Region Kassel kurz zusammengefasst:

- Möglichst **direkte, an den Zielen des Alltagsradverkehrs orientierte Routenplanung**. Soweit möglich Nutzung von attraktiven, direkten Korridoren abseits der großen Kfz-Magistralen.
- **Entwurfsgeschwindigkeit 25 km/h**: Für attraktives Radpendeln per Pedelec oder für trainierte Radpendler auf dem Fahrrad purist dies notwendig (auf Gefällstrecken 30 km/h).
- Führung des „Radverkehr als Fahrzeug“: im Kernbereich des Netzes **eigene Radverkehrsflächen** oder verträgliche Führung im Mischverkehr mit Kfz (maximal Tempo 30, möglichst als Fahrradstraße). In Naherholungsschwerpunkten möglichst **bauliche Trennung des Rad- vom Fußverkehrs**. An urbanen Kfz-Hauptachsen Errichtung von breiten Radwegen mit Überholmöglichkeiten.
- **Alltagstaugliche Oberflächen**: in der Regel Asphalt, es kann aber auch Beton bzw. ebenes, radtaugliches Pflaster sein (mit glatten Kanten).
- Im urbanem Kernnetz: Herstellung einer **guten sozialen Sicherheit** durch Beleuchtung und möglichst wenig Angsträumen (z. B. nur Bau gut einsehbarer Unterführungen mit möglichst geradem Durchstich).
- **An den Bedarf angepasste Querschnitte**: Von der 2,5 m breiten, straßenbegleitenden Radverkehrsanlage in Außenbereichen bis hin zum Querschnitt als Radschnellweg (3 - 4 m Radweg & 2 - 2,5 m Gehweg) auf den urbanen Hauptnachfragekorridoren.
- **Möglichst geringe Reisezeitverluste**: An Kreuzungen keine Lichtsignalanlagen mit Anforderungstaster („Bettellampen“), sondern u. a. auch Ampelschaltungen mit „Radpriorität“, Führung auf bevorrechtigten Fahrradstraßen; in Einzelfällen Neubau von Brücken oder Unterführungen.

Die Gemeinde Kaufungen ist mit zwei Strecken an die Nachbarkommunen, sowie an das Oberzentrum Kassel angebunden:

- Der Gemeindeteil Wellerode ist mit der Radpendlerroute Söhrebahn in das Netz integriert.
- Ferner besteht in Tallage abseits der Bahntrasse eine Radpendlerroute über Vollmarshausen nach Kaufungen (nicht im Detail im schematischen Plan enthalten).



Abbildung 4.3 relevanter Auszug für Lohfelden aus dem schematischen Netzplan der vorherigen Seite. (Grafik: Swen Schneider).



Abbildung 4.4 Legende schematischer Netzplan (Grafik: Swen Schneider).

4.3.1 Radpendlerroute „Söhrebahn“

Laut HNA-Artikel „Wie die Söhrebahn vor 50 Jahren Passagiere in die Stadt brachte“ vom 8. Oktober 2016 ist es 50 Jahre her, als auf der Söhrebahn der letzte Zug fuhr. Damals nutzten täglich 7 Züge mit 25 km/h die eingleisige Strecke.

Das Pedelec unterstützt heute Radpendler individuell ebenfalls bis zu 25 km/h. Entsprechend ausgebaut als schnelle, komfortable und sichere Radpendlerstrecke könnte die ehemalige Söhrebahn eine zweite Karriere als „Radpendlerbahn“ für die elektrisch unterstützte Alltagsmobilität von Söhrewald Richtung Lohfelden und Kassel im Fahrradbereich erleben.

Der Knackpunkt einer durchgehenden Radpendlerroute liegt nicht auf Söhrewalder Gebiet, sondern im Bereich der Autobahn A 7 zwischen Kassel und Lohfelden.

Im Radroutennetz 2030 des Verkehrsentwicklungsplans Region / Stadt Kassel 2030 fand die Söhrebahn als Hauptroute keine Berücksichtigung. Im Kasseler Stadtteil Forstfeld wird die bereits ausgebaute Trasse der Söhrebahn noch nicht einmal als Nebenroute dargestellt.

Nach dem VEP-Radnetz soll die Radpendleranbindung Lohfeldens nach KS-Mitte über den Straßenzug Ochshäuser Str. und Lilienthalstraße erfolgen. Wie in diesen Straßenzug allerdings vom Platz her eine bedarfsgerechte Radpendlerverbindung untergebracht werden kann (beispielsweise in KS-Forstfeld), ist den Autoren unklar.

In diesem Planungswerk wurde daher die Trasse der Söhrebahn komplett ab Söhrewald-Wellerode genutzt. Schlüsselstelle ist die Wiederherstellung der Verbindung auf Höhe der Autobahn A 7 bzw. Ochshäuser Straße (siehe Maßnahme LOH_13). Am Leipziger Platz mündet die Radpendlerroute Söhrebahn in die von Kaufungen kommende Radpendlerroute. So ist eine gute Netzverknüpfung beispielsweise für Radpendler gewährleistet, die von Lohfelden nach Niestetal-Sandershausen zu SMA möchten.

Eine Asphaltdecke auf dem Söhrewalder Abschnitt macht auch unabhängig von der Realisierung einer möglichen komplette Radpendlerroute SöhrebahnSSinn. Denn so werden schon die

Weiteres zum Thema „Radpendlernetz Region Kassel“ siehe entsprechender Abschnitt im Abschlussbericht.

4.4 Mittelzentrenverbindungen über das Gemeindegebiet

Das überregionale Netz der Kategorie II verbindet die Mittelzentren im Planungsraum untereinander. Dazu gehören auch Mittelzentren in benachbarten Kreise mit Anschlüssen in den Planungsraum (wie beispielsweise Hessisch-Lichtenau). Ferner werden die Mittelzentren an das regionale Oberzentrum Kassel angebunden.

4.4.1 Mittelzentrenverbindung Baunatal - Hessisch Lichtenau

Formal wurde auch noch die Mittelzentrenverbindung Baunatal - Hessisch Lichtenau in der Netzplanung berücksichtigt.

Die Wunschlinie führt komplett über die Höhen der Söhre und damit über das Gemeindegebiet von Söhrewald.

Es erfolgte daher eine weitgehende Routenbündelung mit der Mittelzentrenverbindung Kassel - Hessisch Lichtenau via Lossetal.

Ab Papierfabrik führt die Strecke dann über Kassel-Forstfeld, Gewerbepark KS-Waldau, Fulda-brücke neue Mühle und Rengershausen nach Baunatal.

Topografisch sinnvoll wäre sonst auch noch die südliche Variante via Guxhagen, Körle und Eit-herhagen. Da die Verbindung eher nur formal für die Abrundung der Netzplanung im Plaungs-raum aufgenommen wurde, fiel die Wahl hier auf die Nordvariante.

Aber die Südvariante hätte mit Realisierung von allen Ausbaustrecken (vor allem unter Abkür-zung der Fuldaschleife Guxhagen) ebenfalls ihre Berechtigung.

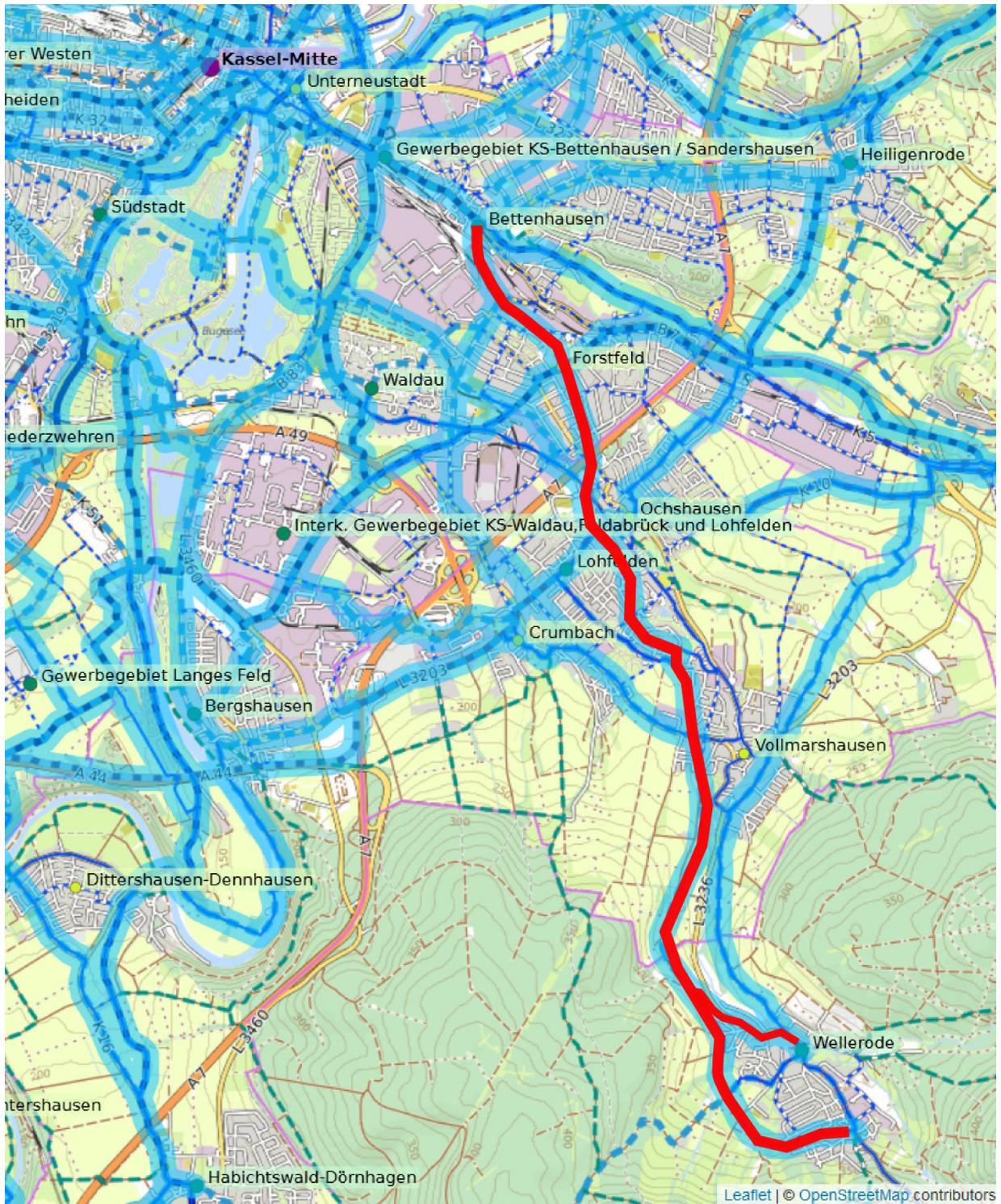


Abbildung 4.5 Verlauf der Radpendlerroute Söhrebahn.

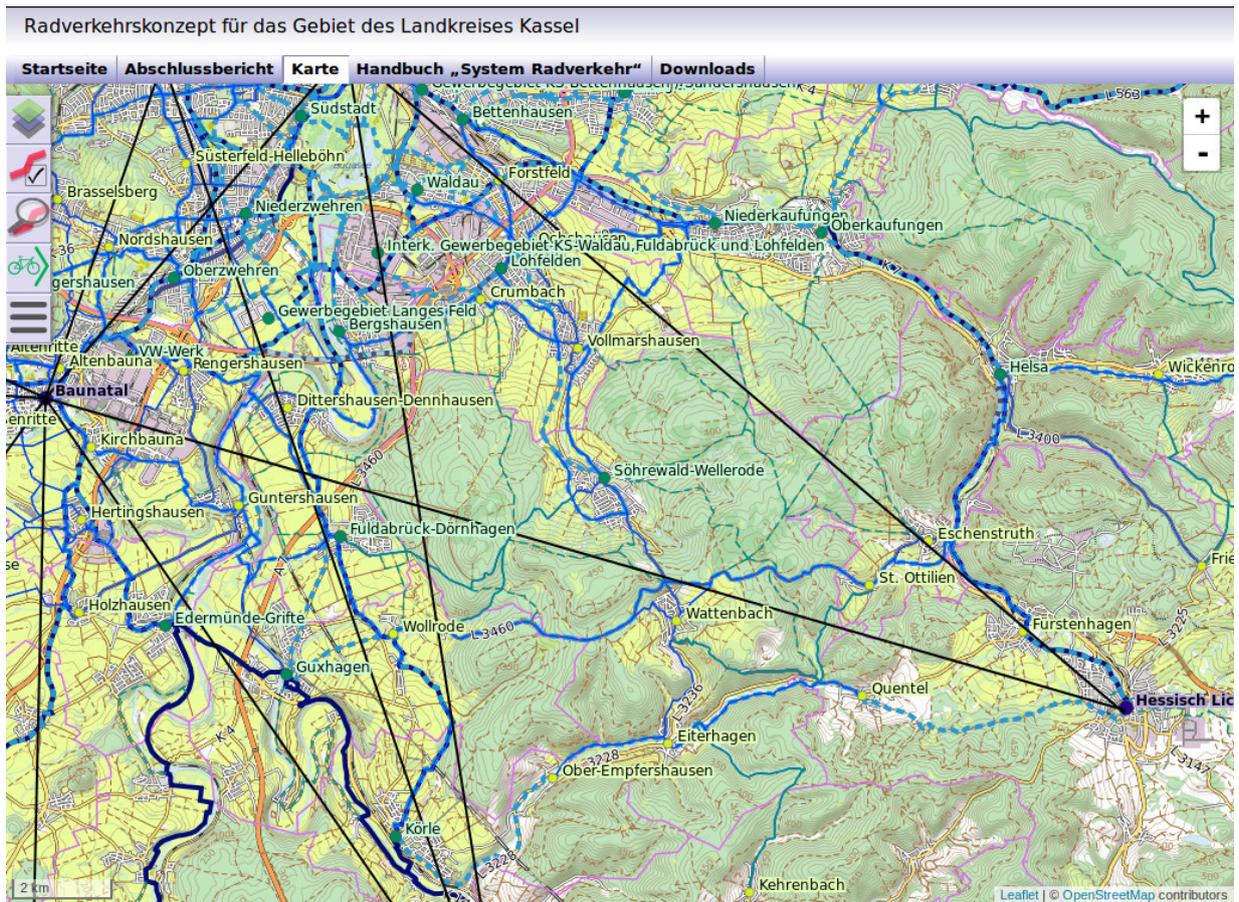


Abbildung 4.6 Auszug aus dem Digitalkonzept: Wunschliniennetz Kategorie II im Bereich Söhrewald: Dargestellt sind u. a. die realen Verbindungen im Mittelzentrennetz (Kat. II, blau-schwarze Linien) und das Grundnetz (Kat. III, oliv-blau gestrichelt)

Kapitel 5

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 6

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.

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 - Damit ist fachlich oft ein Zebrastreifen gemeint.

FV Fußverkehr

Hbf oder auch **HBF Hauptbahnhof**

HBR Hinweise zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr - bundeslandspezifische 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

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. straßenbegeleitend

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: 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 Februar 2019)

Projektförderung durch die Sparkassenstiftung Landkreis Kassel