

Radverkehrskonzept für das Gebiet des Landkreises Kassel

Gemeindesteckbrief Trendelburg



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	Geografische / Topografische Lage	4
1.3	Verkehrsräumliche Lage	5
2	Bestandsaufnahme	6
3	Radverkehrsverbindungen innerhalb des Gemeindegebiets	8
3.0.1	Diemel-Radweg bei Eberschütz	8
3.0.2	Ortsverbindung Kernstadt - Friedrichsfeld - Gottsbüren	8
3.0.3	Diemelradweg mit Carlsbahntunnel Höhe Deisel	9
3.0.4	Ortsverbindung Eberschütz - Sielen	9
3.0.5	Ortsverbindung Sielen - Stammen - Kernstadt	9
3.0.6	Ortsverbindung Deisel - Kernstadt	10
3.0.7	Diemelbrücke B 83 in der Kernstadt	11
3.0.8	Ortsverbindung Langenthal - Kernstadt	11
3.0.9	Freizeitorientierte Ortsverbindung Gottsbüren - Wülmersen	11
4	Radverkehrsverbindungen zu benachbarten Gemeinden / Regionen	12
4.1	Ortsverbindungen in benachbarte Gemeinden	13
4.1.1	Ortsverbindungen aus dem Diemeltal nach Muddenhagen	13
4.1.2	Ortsverbindungen Eberschütz / Sielen - Hümme	13
4.1.3	Ortsverbindungen Stammen - Hümme	13
4.1.4	Ortsverbindung Deisel - Herstelle	14
4.1.5	Ortsverbindung Deisel - (Wülmersen) - Helmarshausen	14
4.1.6	Ortsverbindung Langenthal - Helmarshausen	14
4.1.7	Ortsverbindung Langenthal - Haarbrück	14
4.1.8	Ortsverbindung Langenthal - Manrode	15
4.1.9	Ortsverbindung Helmarshausen - Gottsbüren	15
4.1.10	Ortsverbindung Gottsbüren - Sababurg	16
4.1.11	Verbindung Stammen / Friedrichsfeld - Beberbeck	16
4.2	Einbindung in des Grundnetz	17
4.2.1	Grundzentrenverbindung nach Hofgeismar	17
4.2.2	Grundzentrenverbindung nach Bad Karlshafen	18
4.2.3	Grundzentrenverbindung nach Beverungen / Lauenförde	18
4.2.4	Grundzentrenverbindung nach Liebenau	18
4.2.5	Grundzentrenverbindung nach Oberweser-Gieselwerder	19
4.2.6	Grundzentrenverbindung nach Borgentreich	19
4.2.7	Grundzentrenverbindung nach Reinhardshagen-Veckernhagen	19
4.2.8	Grundzentrenverbindung nach Immenhausen	20
4.3	Mittelzentrenverbindungen über das Gemeindegebiet	21

4.3.1	Mittelzentrenverbindung Hofgeismar - Beverungen	21
4.3.2	Mittelzentrenverbindung Warburg - Uslar	21
5	Freizeit / Tourismus / Radrouten	22
6	Wegweisung	24
7	Abkürzungsverzeichnis	26
8	Impressum	28

Kapitel 1

Basisdaten

Die ländliche Kleinstadt liegt zwischen Reinhardswald und Warburger Börde. Hier findet sie sich unweit der nordrhein-westfälischen Landesgrenze am Unterlauf der Diemel.

1.1 Strukturdaten

- **Einwohner:** ca. 5.000
- **Fläche:** 69,35 km²
- **Bevölkerungsdichte:** 73 EW pro km²
- **Regionale Raumstruktur:** ländlicher Raum, Grundzentrum (Stadt nicht im Zweckverband Raum Kassel)
- **Ortsteile:** Deisel, Eberschütz, Friedrichsfeld, Gottsbüren, Langenthal, Sielen, Stammen und Trendelburg (mit Weiler Wülmersen)
- **Zentraler Ortsteil:** Trendelburg
- **Verwaltung:** Rathaus in Trendelburg
- **Schulen:** Grundschulen in Trendelburg sowie in Hümme (Hofgeismar) für Eberschütz und Sielen, weiterführende Schulen in Hofgeismar und Bad Karlshafen
- **Wirtschaft:** überwiegend Wohngemeinde, kleine Gewerbegebiete in Deisel und Eberschütz, sonst nur wenige Gewerbebetriebe (Landwirtschaft, Tourismus, etc.)
- **Versorgung / Einzelhandel:** vorwiegend in Trendelburg
- **Bahnanschluss:** nein, nächste Regionalbahnanschlüsse mit Radmitnahme in Hümme (Strecke Kassel - Warburg) und Bad Karlshafen (Strecke Göttingen – Paderborn), nächste Fernbahnanschlüsse in Göttingen, Kassel und Warburg)
- **Meldeplattform Radverkehr:** ja
- **Mitgliedschaft AGNH:** nein

1.2 Geografische / Topografische Lage

Die Stadt Trendelburg liegt an der Nordspitze Hessens am Unterlauf der in nordöstlicher Richtung der Weser zufließenden Diemel. Deren Tal zählt zur Westhessischen Senke, die sich im Großen und Ganzen in Nord-Süd-Richtung von der unteren Diemel bis zum Vogelsberg zieht (Diemel, Esse, Fulda, Eder, Schwalm). Östlich der Diemel grenzt das nördliche Gebiet der Stadt an den bewaldeten Höhenzug des Reinhardswalds (bis 472 m ü. NHN), westlich erstreckt sich die Warburger Börde bis zum Eggegebirge. Diemelabwärts, unterhalb vom Mittelzentrum Warburg und der Kleinstadt Liebenau (ca. 145 m ü. NHN), liegen in Folge die Ortsteile Eberschütz (ca. 130 m ü. NHN), Sielen (ca. 130 m ü. NHN), Stammen (ca. 125 m ü. NHN), Trendelburg (ca. 120 bzw. 165 m ü. NHN), Deisel (ca. 120 m ü. NHN) und Wülmersen (ca. 115 m ü. NHN). Letztere grenzt an das Stadtgebiet von Bad Karlshafen (ca. 105 m ü. NHN) an. Östlich des Flusses auf einer offenen Hochfläche im Reinhardswald liegt Friedrichsfeld (ca. 215 m ü. NHN), noch weiter östlich, oberhalb des Diemelzuflusses Holzape, liegt Gottsbüren (ca. 195 m ü. NHN). Auf einer Hochfläche des Oberwälder Lands (Teil des Oberen Weserberglands), oberhalb des Narrenbachs, einem westlichen Zufluss der Diemel nahe Deisel, liegt die Ortschaft Langenthal (ca. 270 m ü. NHN).

Der tiefste Punkt auf Stadtgebiet liegt bei ca. 110 m ü. NHN (Gemeindegrenze nördlich Wülmersen, an der Diemel), der höchste bei ca. 390 m ü. NHN (Deiselberg westlich Trendelburg)

Die vom Rand des Kasseler Beckens (Espenau) nach Norden fließende Esse mündet bei Stammen in die Diemel. Im Essetal liegen die Kleinstädte Immenhausen, Grebenstein und Hofgeismar, die ehemalige Kreisstadt und Nachbarstadt von Trendelburg. Im Osten grenzt Trendelburg an den Forstgutsbezirk Reinhardswald. Das Stadtgebiet von Trendelburg grenzt an Nordrhein-Westfalen, im Westen an die in der Warburger Börde liegende Kleinstadt Borgentreich und im Norden an die Weserstadt Beverungen.

Die Kernstadt Trendelburg liegt zu seinen Ortsteilen Eberschütz ca. 5,5 km, Sielen ca. 3,5 km, Stammen ca. 1,2 km, Deisel ca. 2,2 km, Wülmersen ca. 3,8 km, Friedrichsfeld ca. 2,8 km, Gottsbüren ca. 5,5 km und Langenthal ca. 5,5 km entfernt. Nach Liebenau sind es ca. 13 km, nach Bad Karlshafen ca. 8 km, nach Gieselwerder (Weserbrücke) ca. 9,5 km und nach Borgentreich ca. 12,5 km. Die nächsten Mittelzentren sind Hofgeismar (ca. 9 km) und Beverungen (ca. 10,5 km). Das nächste Oberzentrum Kassel ist ca. 29 km entfernt.

1.3 Verkehrsräumliche Lage

Die Hauptverkehrsachse der Region verläuft in Diemel- und Essetal zwischen Bad Karlshafen und Kassel. Diese Achse bildet für den Straßenverkehr die kürzere und auch schnellere Verbindung zwischen diesen Städten im Vergleich zur Weser-Fulda-Route. Zwischen Eberschütz und Warburg verläuft keine direkte übergeordnete Straßenverbindung im Korridor des Diemeltals (Landesgrenze). Parallel zur Diemel wird der Verkehr aus dem Weserbergland ab Beverungen über Borgentreich nach Warburg ins mittlere Diemeltal geleitet.

Von eher untergeordneter Verkehrsbedeutung ist die Ost-West-Verbindung durch die Kernstadt zwischen Oberweser (Gieselwerder) und Warburger Börde (Borgentreich) über die Höhenzüge zu beiden Seiten der Diemel. Vermutlich etwas bedeutender ist die über Gottsbüren führende Verbindung zwischen Gieselwerder und Hofgeismar. Die anderen Landstraßen und öffentlichen Wege auf Gemeindegebiet dienen eher der lokalen Verbindung zwischen den Orten.

Die nächsten Autobahnanschlüsse bestehen in Northeim (A 7), Göttingen (A 7 / A 38), Hann. Münden (A 7), Kassel (A 7, A 44, A 49) und Breuna (A 44).

Bahnverkehr findet im unteren Diemeltal, zwischen Hümme und Bad Karlshafen, seit Jahrzehnten nicht mehr statt. Die Schienenverbindung von Kassel aus knickt heute im Diemeltal bei Hümme ab und führt über Warburg und Paderborn weiter in Richtung Ruhrgebiet, Münsterland und Lipper Land. Wenige Kilometer Diemel abwärts, in Bad Karlshafen am Zusammenfluss von Weser und Diemel, gibt es wieder einen Regionalbahnanschluss auf der Strecke Göttingen – Paderborn. Die nächsten Fernbahnhalte für Trendelburg sind Kassel, Göttingen, Warburg sowie Paderborn.

Kapitel 2

Bestandsaufnahme

Die Hauptverkehrsachse des Radverkehrs liegt im Stadtgebiet von Trendelburg eindeutig auf der touristischen Radroute des Diemel-Radwegs (Hessischer Radfernweg R 4 und Märchenland-Radrundweg ab Stammen, Kloster-Garten-Route ab Deisel flussabwärts), die das gesamte Stadtgebiet auf der Ostseite des Flusses durchquert. Von Liebenauer Gebiet aus flussabwärts wird der Radverkehr außerorts noch auf weitgehend befestigten Wegen geleitet. Erhebliche Kon-



Abbildung 2.1 Diemel-Radweg auf der Trasse der Carlsbahn kurz nördlich Wülmersen im Sommer 2017: Die aktuelle Decke ist für solche eine prominente radtouristische Strecke mit gleich vier Routen (Diemel-Radweg, Kloostergartenroute, Hess. Radfernweg R 4 und Märchenlandradrundweg) bundesweit nicht mehr touristisch konkurrenzfähig. Hier erwarten die meisten Radurlauber eine auch nach oder bei Regen gut fahrbare Asphaltdecke.

fliktgefahr besteht an Straßenabschnitten wie z. B. an der L 3210 (ohne Radverkehrsanlage) östlich Eberschütz, wo Radfahrer gezwungen sind, die enge, kurvige Fahrbahn zu nutzen und ungesichert von der Fahrbahn nach links abzubiegen. Wenige hundert Meter weiter verläuft die Radroute auf einem grob geschotterten Weg südlich Sielen neben der asphaltierten Kreisstraße. Am nördlichen Bebauungsrand von Trendelburg beginnt ein auf der ehemaligen Trasse der Carlsbahn verlaufender überwiegend unbefestigter Routenabschnitt.

Eine wichtige Zuführung zum Diemel-Radweg bei Stammen ist die aus Richtung Kassel kommende und weitgehend akzeptable, durch das Tal der Esse über Grebenstein und Hofgeismar führende Verbindung.

Außer einer bescheidenen Fahrradnutzung bei innerörtlichen Fahrten sowie auf den kurzen lokalen Anschlussverbindungen zu den Routen an Diemel und Esse, sind alle anderen Verbindungen bisher für den Radverkehr von kaum wahrnehmbarer Bedeutung.

In der Radreisezeit ist der touristische Verkehr auf dem als Qualitätsroute zertifizierten Diemel-Radweg relativ stark. Von gewisser Bedeutung ist auch der Verkehr auf der Esseroute (R 4 ab Hofgeismar, Märchenland-Radrundweg ab Grebenstein). In der Nebensaison findet Radverkehr auf diesen Routen durchaus auch im Nahmobilitätsbereich statt.

Der auf Gemeindegebiet unbefestigte Reinhardswald-Radweg dagegen wird nur wenig frequentiert, und wenn, dann hauptsächlich von Mountainbikern.

Es fehlt weitgehend an einer sicheren, attraktiven und direkten Radverkehrsinfrastruktur auf den Verbindungen abseits des Diemel-Radwegs. Das betrifft die Verbindungen auf der westlichen Diemelseite zwischen Eberschütz und Sielen und von Trendelburg nach Deisel. Auf der Ostseite betrifft es vor allem die Verbindung Eberschütz – Hümme (Regionalbahnanschluss). Auch die höhergelegenen Ortsteile sind an kein Radverkehrsnetz angebunden. An der Reinhardswaldroute Gieselwerder – Gottsbüren – Friedrichsfeld – Trendelburg als auch auf den Verbindungen von Langenthal ins Diemeltal nach Deisel und Helmarshausen existiert keinerlei Radverkehrsinfrastruktur, ebenso an der Landstraßenverbindung zwischen Trendelburg und Borgentreich.

Die Nutzung des Fahrrads zu Alltagszwecken ist, wie in anderen ländlich geprägten Kommunen im Landkreis, vor allem abseits der bekannten touristischen Routen, eher gering. Laut VEP Region Kassel 2030 liegt der Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr bei ca. 4 % (modal split) für die Kasseler Umlandgemeinden. Da es keine verlässlichen Zahlen hierzu für den Landkreis gibt, muss angenommen werden, dass trotz einer erhöhten Fahrradnutzung während der Radreisesaison der Wert für Trendelburg niedriger liegt.

Die vordergründig dem Radtourismus und dem Freizeitverkehr auf Gemeindegebiet dienenden Wege sind aktuell auch von wesentlicher Bedeutung für den Alltagsradverkehr. Neben einer Fahrbahnführung und einer Führung auf routenorientierten Wegen wurde bisher ein Bedarf an direkten, sicheren, alltagstauglichen und verbindungsorientierten Wegen nicht erkannt. Wer sich als Radfahrer insbesondere außerorts nicht der erhöhten Gefahr auf der Fahrbahn aussetzen möchte, nimmt in der Regel Komforteinbußen, Umwege, zusätzlich gefahrene Höhenmeter und Zeitverluste in Kauf.

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

Kapitel 3

Radverkehrsverbindungen innerhalb des Gemeindegebiets

3.0.1 Diemel-Radweg bei Eberschütz

Über die auf der Ostseite des Diemeltals verlaufenden Verbindungen kann der Radverkehr weitgehend akzeptabel abgewickelt werden. Verbesserungsmöglichkeiten gibt es an der L 3210 (Fahrbahnbreite ca. 5 m) zwischen Weserbrücke Eberschütz und Abzweig Diemel-Radweg in Richtung Hümme. Dieser recht schmale und kurvige Straßenabschnitt stellt eine bedeutende Netzlücke am Diemel-Radweg dar. Die Radroute ist hier nicht mehr familientauglich, da der Kfz-Verkehr zeitweise relativ stark ist und ein hohes Geschwindigkeitsniveau vorherrscht. Des Weiteren können problematische Linksabbiegesituationen an den Ableitungen des Diemel-Radwegs in beiden Fahrtrichtungen entstehen.

Die Herstellung einer Radverkehrsanlage in diesem Abschnitt ist zur Sicherung des Radverkehrs sinnvoll (TRE_25). Realisierbar wäre diese Maßnahme höchstwahrscheinlich auf der Südseite der Landstraße. Wichtig in diesem Zusammenhang wäre die Einrichtung gesicherter Überquerungsstellen an den Abzweigungen und den Enden der Radverkehrsanlage.

3.0.2 Ortsverbindung Kernstadt - Friedrichsfeld - Gottsbüren

An der L 763 zwischen der Kernstadt Trendelburg und der Weser bei Gieselwerder, fehlen durchgehend Radverkehrsanlagen. Die Landstraße bildet die direkte Verbindung zwischen Kernstadt und dem Ortsteil Friedrichsfeld. Bei einer Entfernung von weniger als 3 km handelt es sich um eine Nahmobilitätsverbindung.

Die Herstellung einer sicheren Radverkehrsverbindung wäre sinnvoll. Eine Trassierung zwischen Ortseinfahrt Trendelburg und Abzweig Exen könnte auf der Südseite durch ein Waldstück (Winterseite, Gutsbezirk Reinhardswald) auf teilweise vorhandenen Forstschneisen verlaufen, da die enge Talführung der Landstraße dort keine straßenbegleitende Führung des Radverkehrs zulässt (TRE_44).

Von Exen könnte im weiteren Routenverlauf eine neue Nahmobilitätsverbindung nach Friedrichsfeld angelegt werden (TRE_13).

Alternativ ist eine Führung über die Höfe Saurestal denkbar, mit Anbindung an Friedrichsfeld. Hierfür müssten Wiesenwege ausgebaut werden (TRE_32). Auf dieser Verbindung liegen auch die übergeordneten Verbindungen im Grund- und Mittelzentrumsnetz.

Im Sinne eines feinmaschigen Nahmobilitätsnetzes würde auch die Herrichtung beider Verbindungen Sinn ergeben.

Ab östlicher Ortseinfahrt Friedrichsfeld in Richtung Gottsbüren könnte die Verbindung weiter auf der Nordseite als straßenbegleitende Radverkehrsanlage über die Holzape bis zum Keßpfuhl und weiter in Tallage auf auszubauenden Wegen am Fuldebach bis Gottsbüren geführt werden (TRE_37).

3.0.3 Diemelradweg mit Carlsbahntunnel Höhe Deisel

Auf dem Diemel-Radweg (2016 ausgezeichnet als Qualitätsradroute mit vier Sternen) liegt der ehemalige Bahntunnel Deisel (Länge 202 m) im Gebiet des Gutsbezirks. Die Wegoberfläche ist in wassergebundener Bauweise ausgeführt. Für den Tunnel besteht eine Wintersperre von November bis März. Die Radroute verläuft von Norden her auf dem unbefestigten Bahndamm durch den Tunnel. Am südlichen Tunnelportal wird der Radverkehr über eine steile und wenig radverkehrstaugliche Schiebestrecke auf einen tiefer gelegenen asphaltierten Weg in der Diemelau geführt. Der Bahndamm führt weiter durch ein Naturschutzgebiet. Dieser Abschnitt ist bisher weder ausgebaut, noch für den Radverkehr befahrbar.

Der Diemel-Radweg hat mit dem Tunnel zwar hier eine Attraktion, dieser Abschnitt ist aber generell verbesserungsfähig. Die Oberfläche des Diemel-Radwegs sollte bei einer Premiumroute, die aktuell auch dem Alltagsradverkehr dient, in befestigter Bauweise ausgeführt sein. Es gäbe auch die Möglichkeit, eine Wintersperre (Fledermauswinterquartier) zu vermeiden: Und zwar mit einem Einbau einer Zwischendecke unter der Tunnelwölbung (z. B. entsprechend der Einrichtung im Tunnel „Großes Schlitzohr“ am Mosel-Maare-Weg, Bild auf bahntrassenradwege.de). Auch sollte die Radroute barrierefrei sein.

Die immer noch offizielle alte Wegeführung mit steilem Anstieg auf grob geschottertem Forstweg sollte geändert werden, entweder indem die Bahndammtrasse südlich des Tunnels durch das Naturschutzgebiet fortgesetzt wird oder indem beispielsweise schon nördlich des Tunnels (auf Höhe ehemaliges Bahnwärterhäuschen) ein neuer Weg hinunter in die Diemelau hergestellt wird, der weiter südlich, an der Spitze des Bergsporns, wieder an die bestehende Route anschließt.

Im Abschlussbericht wurde im Maßnahmenkatalog ein Projektszenario für ein radtouristisches Produkt „Carlsbahnradweg“ angerissen.

3.0.4 Ortsverbindung Eberschütz - Sielen

Die Ortsteile Eberschütz und Sielen sind gerade einmal 1,5 km bis 2 km voneinander entfernt und liegen somit im Nahmobilitätsbereich. Die beide Ortschaften verbindende K 67 verfügt über keine straßenbegleitende Radverkehrsanlage. Eine alternative Wegeführung über den touristischen Diemel-Radweg ist mit einem deutlichen Umweg verbunden (Umfangfaktor ca. 1,3).

Es wird als sinnvoll erachtet, parallel zur K 67 zwischen Eberschütz und Sielen eine sichere und direkte Nahmobilitätsverbindung herzustellen (TRE_4). Umgesetzt werden könnte sie als straßenbegleitende asphaltierte Radverkehrsanlage mit 2,5 m Breite zwischen „In der Bau“ (Eberschütz) und „Auf der Worth“ (Sielen).

3.0.5 Ortsverbindung Sielen - Stammen - Kernstadt

Eine linksseitige, direkte Radverkehrsführung in Tallage parallel zur K 67 zwischen Sielen und der Kernstadt wäre möglich, da auf weiten Strecken in der Feldflur Wirtschaftswege vorhanden sind.

Eine Trassierung am Fuße des Prallhangs, auf etwa halber Wegstrecke, könnte sich möglicherweise u. a. auch aus Naturschutzgründen als schwierig erweisen.

In Anbetracht des kreisweit bereits hohen Infrastrukturbedarfs im Radverkehr wurden für diese potentielle direkte Ortsverbindung keine konkreten Maßnahmen in die Datenbank aufgenommen. Die vorhandene Route ab Sielen auf dem Diemel-Radweg über Stammen in die Kernstadt ist daher in Anbetracht dieser Tatsache soweit, trotz etwas Umweg, erst einmal ausreichend.



Abbildung 3.1 Weg aus der Altstadt von Trendelburg in Richtung Verbrauchermarkt: mit Packtaschen oder Fahrradanhänger wird es eng

3.0.6 Ortsverbindung Deisel - Kernstadt

Von erheblicher Bedeutung dagegen ist eine akzeptable und umwegfreie Nahmobilitätsverbindung zwischen Deisel und Trendelburg. Entlang der B 83 ist zwischen beiden Ortschaften keine Radverkehrsanlage vorhanden. Eine alltagstaugliche Führung über den weitgehend unbefestigten Diemel-Radweg und auch auf dem westlich der B 83 in Hanglage verlaufenden Wirtschaftsweg ist nicht gegeben.

Die Ausgangslage in der Kernstadt für die Verbindung nach Deisel ist unterschiedlich zu bewerten:

Der historische Ortskern ist auf kurzem Wege über die B 83 mit dem Ortsteil Deisel verbunden. Am Knoten mit der L 763 an der nordwestlichen Ortseinfahrt befindet sich ein großer Einkaufsmarkt. Um heute mit dem Fahrrad sicher dieses Ziel erreichen zu können, muss auf der westlich der Bundesstraße verlaufenden Verbindungsvariante ein erheblicher Umweg (Umwegfaktor ca. 1,5) und einige zusätzliche Höhenmeter in Kauf genommen werden. Über den Diemel-Radweg ist der Umweg noch erheblich größer (Umwegfaktor > 2).

Für das östlich der Diemel gelegene Wohngebiet der Kernstadt (mit der Grundschule) ist der Umweg von Deisel aus über den Diemel-Radweg nicht mehr ganz so groß.

Ein Neu- bzw. Ausbau der Radverkehrsverbindungen (in Asphaltbauweise) sowohl entlang der Bundesstraße (TRE_38) als auch des Diemel-Radwegs (TRE_8) wäre sinnvoll.

Zum Diemel-Radweg könnte eine direktere Verbindung von Deisel aus über die „Spiegelstraße“ führen. Voraussetzung wäre der Neubau einer Brücke über die Diemel (TRE_9) im Bereich der asphaltierten Tunnelumfahrung. Die mögliche Maßnahme wurde bereits in der Presse diskutiert.

3.0.7 Diemelbrücke B 83 in der Kernstadt

Die Diemelbrücke der B 83 „Karlshafener Straße“ in der Kernstadt Trendelburg stellt eine wichtige Verbindung her zwischen der Altstadt („Steinweg“, „Zur alten Mühle“) und dem Diemel-Radweg (L 763 „Friedrichsfelder Straße“). Radverkehrsanlagen sind auf der Brücke nicht vorhanden. Konfliktgefahr besteht in beiden Fahrtrichtungen für links von der Bundesstraße abbiegende Radfahrer.

Da sich wegen der begrenzten Breite des Verkehrsraums im erweiterten Brückenbereich vermutlich keine Abbiegespur bzw. Überquerungshilfe für den Radverkehr herstellen lässt, wird empfohlen, unmittelbar südlich, parallel der Brücke, eine Radfahrerbrücke neu zu errichten (TRE_42). Auf der Ostseite könnte der neu geschaffene Überweg an den vorhandenen Geh- und Radweg anschließen und den Radverkehr kreuzungsfrei unter der B 83-Brücke in Nordrichtung des Diemel-Radwegs führen.

3.0.8 Ortsverbindung Langenthal - Kernstadt

Die Verbindung zwischen Kernstadt und Langenthal führt über Deisel. Ab hier verläuft die K 71 ohne Sicherung des Radverkehrs zuerst in Tallage des Narrenbachs, dann führt sie in einem Geländeeinschnitt (Langer Grund) mit einem relativ steilen Anstieg nach Langenthal.

Nordöstlich der Landstraße existiert eine mögliche, aber zur Zeit kaum befahrbare unbefestigte Alternativroute, die durch ein FFH-Gebiet (Stahlberg und Hölleberg) verläuft. Der Ausbau dieser Variante wurde als langfristige Maßnahme in der Datenbank vermerkt (TRE_54, mit Alternative straßenbegleitende Radverkehrsanlage).

Eine weitere Führungsmöglichkeit besteht ab der westlichen Ortseinfahrt Langenthal nach Süden zum Borngrund und weiter am Narrenbach bis zur Kreisstraße. Ab dem Forsthaus Langenthal ist der Weg abwärts teils grob geschottert und recht steil, des Weiteren beginnt er im Oberdorf (zusätzliche Höhenmeter) und ist auch länger als die Kreisstraßenverbindung.

Ist bei beiden genannten Varianten die Anlage einer alltagstauglichen Verbindung nicht realisierbar, wäre zwischen Ortseinfahrt und Brücke Narrenbach die Herstellung einer straßenbegleitenden Radverkehrsanlage sinnvoll. Ab dort könnte der Radverkehr über auszubauende Wirtschaftswege bis in Ortslage Deisel geführt werden.

3.0.9 Freizeitorientierte Ortsverbindung Gottsbüren - Wülmersen

Von Gottsbüren aus führt der Reinhardswaldweg auf der Nordseite des Unterlaufs der Holzape talwärts bis zum Weiler Wülmersen. Im Bereich des Forstes hat der Weg einen groben Schotterbelag.

Da der Weg eher dem Freizeitradverkehr dient, sollte seine Oberfläche zumindest in einem nutzergerechten Zustand gehalten 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.

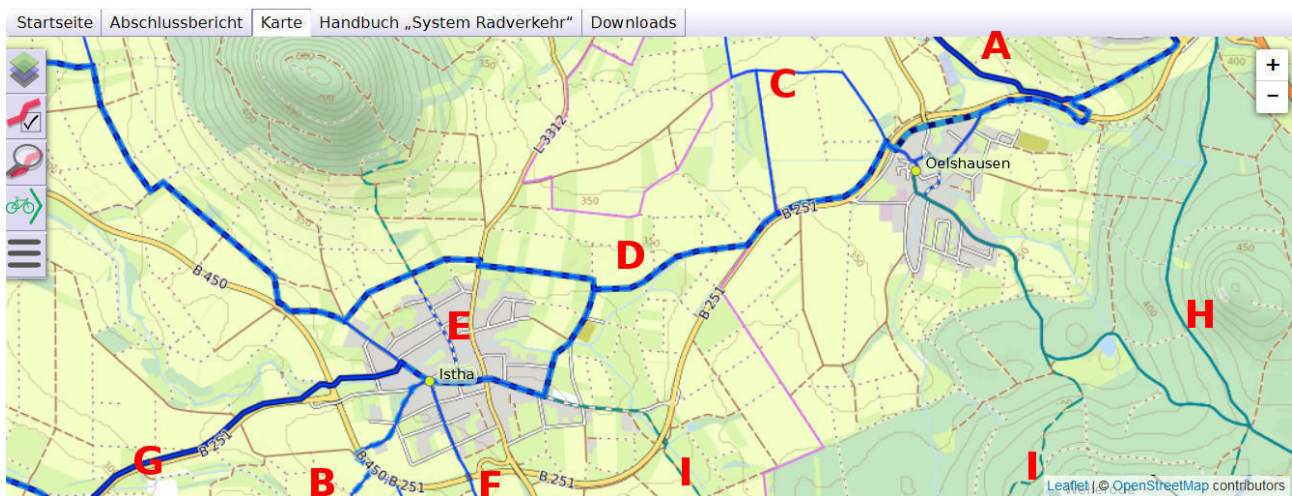


Abbildung 4.1 Beispiele Netzkategorien im Digitalkonzept: Die Kategorien II, III und IV werden grafisch gestuft angezeigt. **A** = reine Mittelzentrumsverbindung der Kategorie II; **B** = Grundzentrumsverbindung der Kategorie III überlagert mit einer Ortsverbindung der Kategorie IV; **C** = einzelne 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 in benachbarte Gemeinden

4.1.1 Ortsverbindungen aus dem Diemeltal nach Muddenhagen

Auf allen Verbindungen aus dem Diemeltal in westlicher Richtung sind teils erhebliche Höhenunterschiede zu überwinden. Von Eberschütz und Sielen führen befestigte und für den Radverkehr befahrbare Wirtschaftswege auf die Diemelhöhen nach Muddenhagen. Für die ca. 3 m breiten Wege bestehen außerorts keinerlei Geschwindigkeitsbegrenzungen.

Die Höchstgeschwindigkeit auf diesen Wegen sollte auf 30 km/h begrenzt werden, um auch Fußgängern und Radfahrern eine sicherere Nutzung der Fahrbahn zu ermöglichen (TRE_49 und TRE_52).

4.1.2 Ortsverbindungen Eberschütz / Sielen - Hümme

Der Radverkehr von Sielen aus in den Richtungen Hümme, Eberschütz und Stammen wird gemeinsam auf der K 68 über die Diemelbrücke bis zum Ortseingang geführt. Hier stößt die Route auf den Diemel-Radweg. In Richtung Hümme und Stammen muss hier nach links von der Kreisstraße abgebogen werden. Diese Abbiegesituation ist für den Radverkehr konfliktträchtig. In Richtung Hümme bzw. Stammen sind, im Verlauf des Diemel-Radwegs, befestigte Wirtschaftswege in der Talniederung von Diemel und Esse vorhanden und gut befahrbar.

Sinnvoll am Abzweig nach Hümme bzw. Stammen wäre eine Abbiegehilfe in Gestalt einer geteilten Mittelinsel (TRE_50). Ein weiterer Nutzen einer solchen Anlage wäre eine bessere Verdeutlichung der Ortseingangssituation von Sielen.

Die L 3210 von Eberschütz nach Hümme verfügt über keine Radverkehrsanlage. Ab der Einmündung des Diemel-Radwegs an der Weserbrücke Eberschütz (Tempo 70) bis etwa zum Bahnübergang wäre die Herstellung einer straßenbegleitenden Radverkehrsanlage sinnvoll (TRE_25). Ab hier geht die Landesstraße (Tempo 100) in einen Steigungsbereich über, der in einer engen Kurve auf ihrem Kammpunkt in einem Hohlweg geführt wird. Auf diesem recht kurzen Straßenabschnitt kommen zwei beschränkte Bahnübergänge an der relativ stark befahrenen Bahnstrecke Kassel – Warburg hinzu.

Es wäre daher sinnvoll, noch vor dem ersten Bahnübergang den Radverkehr in nordöstlicher Richtung entlang der Schienenstrecke abzulenken, entweder um vorhandene Wirtschaftswege zu nutzen und auszubauen oder eine eigenständige Radverkehrsanlage entlang der Gleise zu errichten. Diese würden an die von Sielen nach Hümme führende Verbindung anschließen und gemeinsam über den Bahnhof in die Ortsmitte von Hümme führen (TRE_23 und TRE_24).

4.1.3 Ortsverbindungen Stammen - Hümme

Die B 83 von Stammen nach Hümme verfügt über keine Radverkehrsanlage. Alternativ wird der Radverkehr stattdessen auf einem Wirtschaftsweg östlich parallel der Esse geführt. Auf dieser Route verlaufen Hessischer R 4 und Märchenland-Radrundweg. Auf Hofgeismarer Stadtgebiet ist der Weg mit einer Asphaltdecke versehen, in der Stammer Gemarkung verläuft er als Schotterweg (TRE_3).

Mit seiner Netzbedeutung (touristische Radroute, Zuordnung zur B 83, Mittelzentrenverbindung Hofgeismar – Beverungen, Hauptverbindung zwischen dem Kasseler Raum und dem Unterlauf der Diemel) hat eine alltagstaugliche befestigte Bauweise hohe Priorität.

Auch die Wegeoberfläche der Radverbindung zwischen Bahnhof Hümme und der Einmündung in die Route entlang der Esse, auf der Trasse der ehemaligen Carlsbahn, ist unbefestigt und sollte asphaltiert werden (HOG_38).

4.1.4 Ortsverbindung Deisel - Herstelle

Im Zuge der geplanten Ortsumgehung Bad Karlshafen B 83 sollte zwischen Herstelle und Deisel eine straßennahe Radverkehrsverbindung auf ausgebauten Wirtschaftswegen entstehen.

Wirtschaftswege sind ab dem Knoten K 72 / K 73 bis zur Einmündung westlich Deisel (und Sportanlage) vorhanden. Ab hier bis zur Sportanlage fehlt an der B 83 eine Radverkehrsanlage. Bis über die Ortseinfahrt Deisel hinaus ist dann eine kurze Radverkehrsanlage vorhanden.

Die unbefestigten Abschnitte der Wirtschaftswege zwischen dem Knoten K 72 / K 73 und der B 83 sollten befestigt ausgebaut werden, ab dort sollte eine straßenbegleitende Radverkehrsanlage in Asphaltbauweise bis zum Anschluss an den vorhandenen an der Sportanlage hergestellt werden.

4.1.5 Ortsverbindung Deisel - (Wülmersen) - Helmarshausen

Zwischen Wülmersen und Deisel wird der Radverkehr aktuell über den nicht alltagstauglichen unbefestigten Diemel-Radweg auf der Carlsbahntrasse geführt. Gerade in der dunkleren Jahreszeit wird er möglicherweise wegen seines eher sonnenabgewandten Verlaufs am Waldrand nur schwer austrocknen bzw. bis ins Frühjahr hinein mit Eis oder Schnee bedeckt sein.

Der Diemel-Radweg sollte zwar aus radtouristischen Gründen eine Asphaltdecke erhalten. Sinnvoll ist aber für den Alltagsradverkehr eine eher offene Führung. Vorgeschlagen wird ab Helmarshausen eine links der Diemel verlaufende Radverkehrsverbindung am Rand der Flussaue über schon teilweise vorhandene befestigte Wege (Diemelhof) bis zum Wasserkraftwerk Wülmersen. Da im Zuge der geplanten Ortsumgehung Bad Karlshafen teilweise neue straßenparallele Wirtschaftswege im südlichen Abschnitt der Maßnahme geplant sind, könnte hier für den Radverkehr mit relativ geringem zusätzlichen Aufwand eine Anschlussverbindung ab der K 74 (Stichstraße nach Wülmersen) hergestellt werden, gegebenenfalls schon ab der Einmündung aus Richtung Günnefeld. Der alte Ortskern von Helmarshausen mit der ehemalige Klosteranlage, aber auch Deisel könnten so besser in das radtouristische Routensystem eingebunden werden.

4.1.6 Ortsverbindung Langenthal - Helmarshausen

Die K 72 (Breite ca. 5,5 bis 6 m) verbindet den Trendelburger Ortsteil Langenthal mit Helmarshausen, es gilt die Regelgeschwindigkeit von 100 km/h. Eine straßenbegleitende Radverkehrsanlage ist nicht vorhanden. Unter diesen Bedingungen lässt sich der Radverkehr auf der Fahrbahn nicht sicher führen.

Alternativ kann der Radverkehr auch über eine teilweise unbefestigte, nicht alltagstaugliche Verbindung auf Wirtschaftswegen nördlich der Kreisstraße über Hasselgrund, Hasselhof und Lindenhof geführt werden.

Priorisiert wird ein befestigter Ausbau der Wirtschaftswegeverbindung nördlich der K 72 im Hasselgrund (Gemarkung Langenthal) als Alltagsverbindung für den Radverkehr. Kurzfristiger wäre es aber evtl. sinnvoll, für die K 72 eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 70 km/h anzuordnen und die Mittelleitlinie zu entfernen (EKL 4 nach RIN 2012), um den Radverkehr auf der Fahrbahn nicht übermäßig zu gefährden.

4.1.7 Ortsverbindung Langenthal - Haarbrück

Ebenfalls von Langenthal aus fehlt nach Haarbrück an der K 71 eine Radverkehrsanlage. Südwestlich der Kreisstraße sind Wirtschaftswege vorhanden, die etwa zur Hälfte zwischen beiden Ortschaften befestigt sind.

Es wäre zu überprüfen, ob die Wirtschaftswegeverbindung für den Radverkehr ausgebaut werden kann. Ansonsten wird zur Erhöhung der Verkehrssicherheit empfohlen, langfristig eine straßenbegleitende Radverkehrsanlage entlang der Kreisstraße herzustellen.

Aufgrund des kreisweit bereits sehr hohen Bedarfs an Radinfrastruktur wurde diese Maßnahme erst einmal nicht in die Datenbank mit aufgenommen.

4.1.8 Ortsverbindung Langenthal - Manrode

Zwischen Langenthal und Manrode führt die alltagstaugliche Verbindung über Haarbrück auf der K 71. Auf den beiden anderen, teilweise unbefestigten Alternativrouten sind erhebliche Höhenmeter zu überwinden. Die eine Route führt durch den Borngrund vorbei an der Villa Rothenburg, die andere auf der K71 talwärts und weiter auf der Kloster-Garten-Route nach Manrode.

4.1.9 Ortsverbindung Helmarshausen - Gottsbüren

Die recht ruhige und von der K 76 östlich der Stadtgrenze abzweigende K 75 von Helmarshausen schließt oberhalb Gottsbüren an die L 763 an. Sie verläuft überwiegend innerhalb des Gutsbezirks Reinhardswald. Streckenweise ist die Höchstgeschwindigkeit auf 60 km/h begrenzt.

Auf der schmalen Landstraße mit nur ca. 4,5 m Breite sollte die Höchstgeschwindigkeit bei maximal 70 km/h liegen.

4.1.10 Ortsverbindung Gottsbüren - Sababurg

Der Reinhardswald-Radweg von Gottsbüren zur Sababurg entspricht nicht den Anforderungen an touristische Routen bzw. Freizeitverbindungen. Anstatt durch das offene Fuldetal wird die Route in der Gottsbürener Gemarkung im Wald auf unbefestigten Forstwegen geführt und am Forsthaus Bensdorf auf die Fahrbahn der K 55 geleitet, auf der der Radverkehr Sababurg, Tiergarten und Urwald erreicht.

Attraktiver wäre eine Radverkehrsführung südwestlich der Kreisstraße, auf evtl. noch zu verbessernden Wirtschaftswegen abseits der Straße (Strecke siehe Menü Radrouten im Digitalkonzept).

4.1.11 Verbindung Stammen / Friedrichsfeld - Beberbeck

Begrüßenswert wäre eine Verbindung Stammen – Beberbeck in den Reinhardswald zu den Freizeitzielen Sababurg, Tiergarten und Urwald.

Eine solche Verbindung muss nicht alltagstauglich ausgeführt, dafür aber sicher und möglichst komfortabel befahrbar sein. Diese könnte durch den Kampgrund geführt werden. An der K 55 müsste ein Lückenschluss hergestellt werden (HOG_44).

Der aus Richtung Friedrichsfeld kommende Routenast besitzt am Waldrand Verbesserungsbedarf (TRE_30).

4.2 Einbindung in des Grundnetz

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

Wichtige potentielle Ziele im Alltagsradverkehr ab Trendelburg-Kernstadt sind der Bahnhof Hümme, Hofgeismar-Kernstadt und auch die Stadtmitte von Bad Karlshafen.

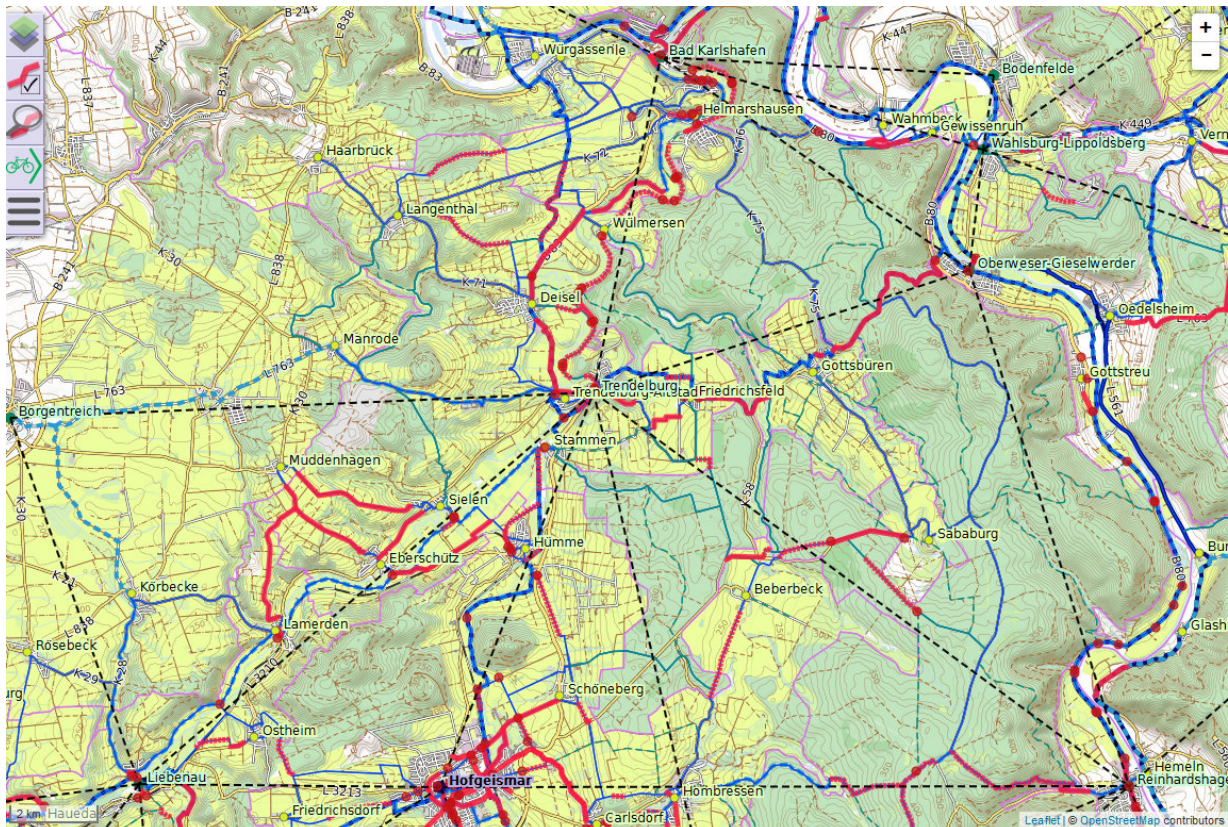


Abbildung 4.2 Auszug aus dem Digitalkonzept: Wunschliniennetz der Netzkategorie III für Trendelburg.

4.2.1 Grundzentrenverbindung nach Hofgeismar

Das Mittelzentrum Hofgeismar liegt etwa 8 bis 9 km Luftlinie südlich Trendelburg. Der Routenkorridor ist bis auf kleine Wellen eben. Diese wichtige Alltagsverbindung folgt weitgehend dem Radfernweg R 4. In Hümme liegt im Routenkorridor der Endhalt der Regiotram (Verknüpfung Rad % Bahn).

Auf der Ortsverbindung Stammen - Hümme besteht auf Trendelburger Gebiet noch Ausbaubedarf (TRE 3).

Auf Hofgeismarer Gemarkung Höhe Hümme verläuft die Grundzentrenverbindung als direkt geführte Alltagsverbindung am Kern des Dorfes östlich vorbei (Ausbaubedarf bei HOG_62).

4.2.2 Grundzentrenverbindung nach Bad Karlshafen

Das Grundzentrum liegt 8 km Luftlinie nördlich der Kernstadt. Die aktuell einzig zweckmäßige und verkehrsfreie Route ist der Diemelradweg, der aber von der Oberfläche nicht alltagstauglich ist und ferner auch Umwege besitzt. Ferner gibt es einen steilen Hanghügel mit Grobschotterdecke Höhe Tunnel Deisel. Auch ist Deisel nicht direkt an diese Route angebunden.

Deshalb langfristig Schaffung einer alltagstauglichen, direkteren Verbindung via Deisel rechts der Diemel möglichst nah im Korridor der Bundesstraße: Neue Radverkehrsanlage entlang der B 83 bis Deisel (TRE_38) und dann Aus- und Neubautrecken bis Helmarshausen (TRE_29 und BADK_14 z. T. können bereits vorhandene Wege genutzt werden).

4.2.3 Grundzentrenverbindung nach Beverungen / Lauenförde

Beverungen und Lauenförde liegen knapp 14 km Luftlinie nördlich der Kernstadt. Eine direkte, gute fahrbare Verbindung fehlt aktuell. In Zeiten des Pedelec macht eine direkt geführte Verbindung „über die Höhe“ Sinn.

Von der Kernstadt bis Deisel fehlt entlang der B 83 langfristig eine Radverkehrsanlage (siehe TRE_38).

Im Routenabschnitt Herstelle - Deisel: Mit Bau der Ortsumgehung Bad Karlshafen sollen hier wohl zum Teil neue Wirtschaftswege angelegt werden. In diesem Zuge wäre es sinnvoll, die gesamte Grobschotterdecke bei BADK_4 zu asphaltieren. Auf Trendelburger Gebiet fehlt entlang der B 83 noch ein Stück Radweg (Südende von Maßnahme TRE_29).

4.2.4 Grundzentrenverbindung nach Liebenau

Etwa 13,5 km Luftlinie sind es von Trendelburg-Kernstadt ins südwestlich gelegene Liebenau. Die Grundzentrenverbindung folgt dem Diemelradweg.

Optimierungspotential für diese Verbindung besteht an der Diemelquerung in Liebenau-Lamerden (siehe LIE_10). Auf Gemarkung Trendelburg besteht Höhe Eberschütz Verbesserungsbedarf (TRE_25).

4.2.5 Grundzentrenverbindung nach Oberweser-Gieselwerder

Gieselwerder findet sich rund 9 km Luftlinie der Kernstadt. Der Routenkorridor ist topografisch anspruchsvoll, aber in Zeiten von elektrisch unterstützten Rädern ist auch solch eine Verbindung relevant. Vor allem auch radtouristisch ist sie wichtig.

Die L 763, eine der wenigen überregionalen Straßenverbindungen im Reinhardswald, verläuft im Routenkorridor. Zwischen Trendelburg und Gieselwerder kann der Radverkehr in weiten Teilen aktuell nur ungesichert auf der stärker befahrenen Fahrbahn geführt werden.

Von der Kernstadt bis Friedrichsfeld besteht via „Schöne Aussicht“ und „Saures Tal“ eine Alternativroute zur L 763. Bei TRE_32 besteht Ausbaubedarf. Radtouristisch wird so auch der Nasse Wolkenbruch angebunden.

Zwischen Friedrichsfeld und Gottsbüren fehlt auf der nördlichen Straßenseite eine Radverkehrsanlage (siehe TRE_37).

In Ortschaft Gottsbüren, Richtung Gieselwerder, ergäbe sich eventuell im Steigungsbereich eine ausbaufähige Fahrtmöglichkeit westlich der Landstraße. Das fehlende Wegestück vom Ortsausgang bis zur K 75 (Grenze Gutsbezirk Reinhardswald) könnte entlang der Fahrbahn hergestellt werden (siehe TRE_47).

Im Gutsbezirk Reinhardswald fehlt langfristig entlang der L 763 eine Radverkehrsanlage (REI_15)

4.2.6 Grundzentrenverbindung nach Borgentreich

Borgentreich liegt etwa 13 km Luftlinie westlich der Kernstadt im Kreis Höxter.

Die L 763 westlich der Diemel verbindet Trendelburg mit Borgentreich über Manrode. Knapp 200 Höhenmeter sind aus dem Diemeltal bis nach Manrode zu überwinden.

Eine Radverkehrsanlage entlang dieser mäßig befahrenen Landstraße könnte prinzipiell hergestellt werden. Sinnvoll wäre eine Anlage auf der Südseite der Straße, da die Radverkehrsverbindung ohne Fahrbahnquerung durch die Siedlung Deiselberg geführt werden könnte.

In Anbetracht der sehr anspruchsvollen Topografie der Ortsverbindung nach Manrode (mit zu erwartender eher geringer Nachfrage trotz vermehrter Pedelecnutzung) und des kreisweit hohen Bedarfs an dringenderer Radinfrastruktur wurde diese potentielle Radverkehrsanlage mit geringer Priorität nicht als Maßnahme in die Datenbank aufgenommen.

4.2.7 Grundzentrenverbindung nach Reinhardshagen-Veckernhagen

Diese Verbindung der Kategorie III wurde als freizeitorientierte Grundzentrenverbindung in das Radverkehrsnetz aufgenommen. Sie besitzt vor allem radtouristische Relevanz. Die Route bindet den Bereich Sababurg mit seinen Sehenswürdigkeiten sowohl an Trendelburg, wie auch ein Reinhardshagen (Weserfähre) an.

Ein Knackpunkt dieser Verbindung ist die Strecke südlich des Tierparks, die heute im Prinzip mit Tourenrädern nicht fahrbar ist (siehe REI_1).

Der Ostanstieg auf den Reinhardswaldkamm erfolgt in Bündelung mit der Grundzentrenverbindung Reinhardshagen - Hofgeismar (mit potentieller Ausbaustrecke bei REI_18).

Im Bereich Trendelburg besteht zwischen Kernstadt und Exen eine Lücke (TRE_44).

4.2.8 Grundzentrenverbindung nach Immenhausen

Im Wunschliniennetz ergibt von der Theorie her eine Grundzentrenverbindung Trendelburg - Immenhausen Sinn. In der Realität wurde diese Verbindung aufgrund der Topografie über Grebenstein und Hofgeismar geführt. In Hofgeismar nutzt die Route die neue, direkte Stadtdurchfahrt in Nord-Süd-Richtung via Bahnhof.

4.3 Mittelzentrenverbindungen über das Gemeindegebiet

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

Maßnahmen an diesen Verbindungen siehe Karte des Digitalkonzepts (abrufbar unter www.rvk.lk-kassel.radinformation.de/karte.html).

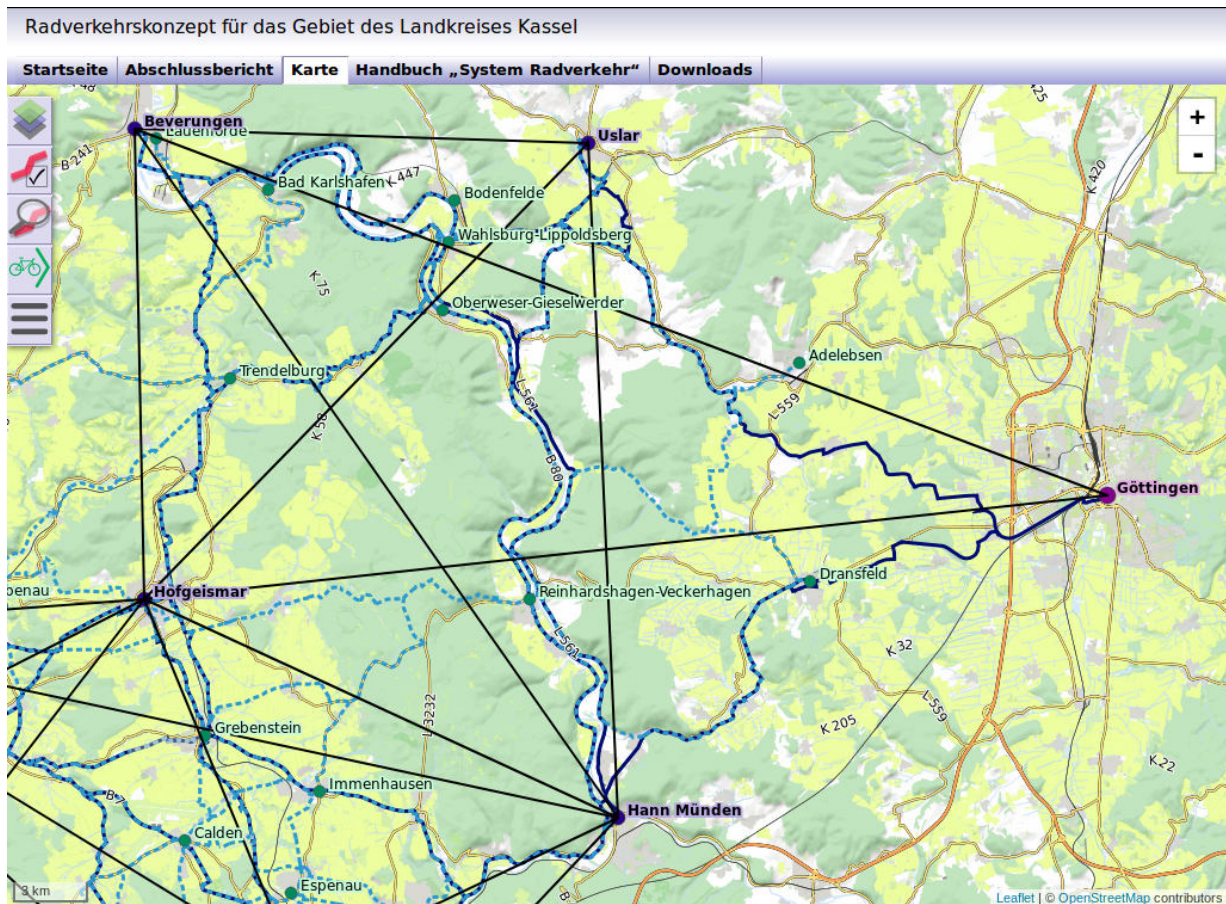


Abbildung 4.3 Auszug aus dem Digitalkonzept: Wunschliniennetz der Netzkategorie II großräumig im Bereich Oberweser.

Trendelburg-Kernstadt liegt im Knoten von zwei Mittelzentrenverbindungen des überregionalen Radverkehrsnetzes der Kategorie II:

4.3.1 Mittelzentrenverbindung Hofgeismar - Beverungen

In Nord-Süd-Richtung verläuft meist auf der Esse- und Diemellinie die Mittelzentrenroute Hofgeismar - Beverungen durch das Gemeindegebiet.

4.3.2 Mittelzentrenverbindung Warburg - Uslar

In West-Ost-Richtung führt die untergeordnete Mittelzentrenverbindung Warburg - Uslar über Trendelburg-Kernstadt und Gottsbüren.

Kapitel 5

Freizeit / Tourismus / Radrouten

Auf dem Gebiet der Stadt Trendelburg finden sich mehrere touristische oder der Freizeit dienende Radrouten, der Diemel-Radweg, der Hessische Radfernweg R 4, der Märchenland-Radrundweg, die Kloster-Garten-Route und der Reinhardswaldweg. In Stammen stoßen der Hessische Radfernweg R 4 sowie der Märchenland-Radrundweg auf den Diemel-Radweg, bei Deisel die Kloster-Garten-Route. Diese vier Routen führen ab hier gemeinsam bis Bad Karlshafen. In Wülmersen endet dann noch der Reinhardswaldweg am Diemel-Radweg. Wülmersen und das Holzapetal bilden das eigentliche Eingangstor von Norden her in das Kerngebiet des Reinhardswalds mit den Sehenswürdigkeiten Sababurg, Tierpark und Urwald. Mit Einrichtung des geplanten Naturparks Reinhardswald sollte das Thema Radtourismus und Freizeitradverkehr eine Rolle spielen. Der Reinhardswald mit seinen Naturzielen und den ausgedehnten Höhenwegen ist auch attraktiv für eine Fahrradnutzung. Eine Erschließung des großen Waldgebiets ist bisher fast ausschließlich für Kfz und Fußgänger (Wanderer und Spaziergänger) geschaffen worden.

An erster Stelle der touristisch geprägten Wege steht der **Diemel-Radweg**, der im Waldecker Upland bei Usseln, im hessischen Teil des Sauerlands beginnt und, kurz vor seinem Ende in Bad Karlshafen am Weserweg, das Stadtgebiet, von Eberschütz bis Wülmersen, durchläuft. Zu Beginn dieses Abschnitts noch überwiegend in Asphaltbauweise hergestellt, nimmt die Oberflächenqualität des Wegs nördlich der Kernstadt ab. Das letzte Wegstück ist dann überwiegend geschottert. Im Stadtgebiet Trendelburgs noch unbefestigte Wegstücke sollten mit einer Asphaltdecke versehen werden.

Auf städtischem Gebiet am Diemel-Radweg liegt auch der historisch bedeutsame Tunnel der ehemaligen Carlsbahn. Dieser ist zwar mittlerweile vom Nordportal aus befahrbar, aber ab dem Südportal muss die Trasse wegen eines Naturschutzgebietes über eine steile Schiebetreppe verlassen werden bzw. es muss bis hinter das Nordportal zurückgefahren werden und über einen grob geschotterten Forstweg, hinunter in die Talaue, die Fahrt fortgesetzt werden. Hier ist weiter nach einer akzeptablen nutzergerechten Lösung zu suchen (TRE_12).

Der **Hessische Radfernweg R 4**, der von Fritzlar her ins Kreisgebiet eintritt, führt ab Stammen gemeinsam mit dem Diemel-Radweg und dem Märchenland-Radrundweg, über das städtische Gebiet bei Wülmersen hinaus, bis nach Bad Karlshafen.

Der **Märchenland-Radrundweg** führt um den Reinhardswald herum, ausgehend vom Abzweig Hessischen R 1 / Fuldaweg (Gemeinde Fuldata, Spiegelmühle) führt er, im Uhrzeigersinn, zum höchstgelegenen Punkt der Route nördlich Holzhausen, dann hinunter über Immenhausen ins Essetal. Ab Hofgeismar verläuft die Route gemeinsam mit dem R 4, In Stammen stößt sie auf den Diemel-Radweg und folgt diesem Weg bis Bad Karlshafen. Von dort schwenkt der Rundkurs nach Süden und führt über Weser und Fulda zum Ausgangspunkt zurück.



Abbildung 5.1 Abgang vom Südportal des Deiseler Tunnels zum Diemel-Radweg: gerade ältere Radreisende sind hier gelegentlich beim Hoch- oder Hinunterschieben ihrer beladenen Pedelecs überfordert

Die **Kloster-Garten-Route** ist ein touristischer Radrundweg, der zwischen den ehemaligen Klöstern Corvey und Hardehausen, zwischen Weser, Diemel, Eggegebirge und Weserbergland verläuft. Sie führt überwiegend durch NRW, ein kurzer Abschnitt liegt aber auf hessischer Seite. Die Route kommt aus Richtung Manrode über die L 763 in das Gemeindegebiet hinein, führt durch den Schwelligengrund nach Deisel, verläuft ab dort auf dem Diemel-Radweg bis Bad Karlshafen und setzt sich weiter wesenabwärts in Richtung Höxter fort. Durch den Schwelligengrund fahren Radler auf Schotterwegen. Ab der Brücke über den Narrenbach südlich Langenthal wird der Radverkehr bis Deisel auf der Fahrbahn der K 71 geführt.

Der **Reinhardswald-Radweg** ist eine regionale Freizeitradroute, die von Kassel aus anfangs am Westrand des Reinhardswalds verläuft und ab Hombressen zur Sababurg verschwenkt (über Lempetal und Kasseler Schneise). Zwischen Sababurg und Gottsbüren ist die Routenführung verbesserungswürdig. Ab dem Tierpark Sababurg wird die Route auf der Fahrbahn der K 55 bis zum Forsthaus Bensdorf geführt und von dort auf einem unbefestigten Weg nach Osten in den Forst. Der Weg verläuft nun überwiegend durch Waldgebiet bis Gottsbüren. Das letzte meist unbefestigte Wegstück folgt der Holzape bis ins Diemeltal.

Zwischen Forsthaus Bensdorf und Gottsbüren wäre eine neue Routentrassierung wünschenswert, da hier die Möglichkeit einer attraktiveren Führung des Radverkehrs in offenem Gelände gegeben wäre. Denkbar ist sowohl eine straßenbegleitende Lösung an der K 55 als auch südwestlich davon in der Feldflur. Im Netzentwurf wurde für eine Neutrassierung der Variante **abseits der Kreisstraße der Vorrang gegeben**, da dies 1. aus radtouristischer Sicht attraktiver ist und 2. es kreisweit bereits ein hoher Radinfrastrukturbedarfs mit bedeutend höheren Priorität besteht. Fern kann 3. mit der Route abseits der Straße bestehende Wegeinfrastruktur mit genutzt werden.

Kapitel 6

Wegweisung

An den touristischen Radfern- und Freizeitwegen ist eine routenorientierte wegweisende Beschilderung vorhanden. Eine Wegweisung für den Alltagsradverkehr dagegen gibt es nicht. Geplant ist gegenwärtig aber ein integriertes Wegweisungssystem für den gesamten Landkreis.

Der Hessische R 4 ist beschildert mit Zielwegweisern im Format 1000 x 250 mm (Hauptwegweiser), mit Zwischenwegweisern im Format 400 x 400 mm sowie mit Einschubplaketten (mit den Logos der anderen auf der selben Trasse verlaufenden Radrouten) im Format 150 x 150 mm. Die Wegweisung ist nur bedingt FGSV-konform, da das Routenlogo auf den Wegweisern



Abbildung 6.1 Wegweisende Beschilderung in Stammen am Verknüpfungspunkt von Diemel-Radweg und Hessischem Radfernweg R 4 / Märchenland-Radrundweg

direkt aufgebracht und nicht als Einschubplakette unter den Hauptwegweisern angebracht ist. Daneben sind Informationstafeln (?) und, wo notwendig, Ortsschilder vorhanden.

Durch die Integration des Hessen-Logos auf Wegweisern der Hessischen Radfernwege wird es notwendig, bei Umsetzung eines integrierten Wegweisungsnetzes, unnötigerweise zusätzliche neutrale Zwischenwegweiser anzubringen (Doppelbeschilderung). Stellenweise sind schon an Schilderstandorten des Hessischen R 4 auf Trendelburger Gebiet neutrale Zwischenwegweiser im Format 300 x 300 mm angebracht.

Die touristische Radroute Diemel-Radweg (ehemals auch als R 8) ist, dort wo die Route vom R 4 abweicht, mit Zielwegweisern im Format 1000 x 250 mm (Hauptwegweiser) und Zwischenwegweisern im Format 300 x 300 mm beschildert. Logoplaketten mit Format 150 x 150 mm sind in den Zielwegweisern eingeschoben. Die Wegweisung ist FGSV-konform.

Der Märchenland-Adrundweg ist beschildert mit Zielwegweisern im Format 1000 x 250 mm (Hauptwegweiser) und Zwischenwegweisern im Format 400 x 400 mm. Die Wegweisung ist nur bedingt FGSV-konform, da das Routenlogo auf den Zwischenwegweisern direkt aufgebracht und nicht in neutraler Form vorliegt.

Der Reinhardswaldweg ist mit Logowegweisern im Format 200 x 200 mm (vereinzelt auch 400 x 400 mm) ausgeschildert.

Die Kloster-Garten-Route (entspricht hier dem R 6) ist mit Logowegweisern 400 x 400 mm und vereinzelt mit Zielwegweisern 400 x 200 mm ausgeschildert. Im Verlauf mit Hessischem R 4 und Diemel-Radweg wird auf Logoplaketten im Format 150 x 150 mm auf die Route hingewiesen.

Darüber hinaus führen mehrere lokale Routen der Stadt Hofgeismar (Rundwege 1 bis 6) durch das Gebiet der Stadt Trendelburg.

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 - 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 Ende Sommer 2018)

Projektförderung durch die Sparkassenstiftung Landkreis Kassel