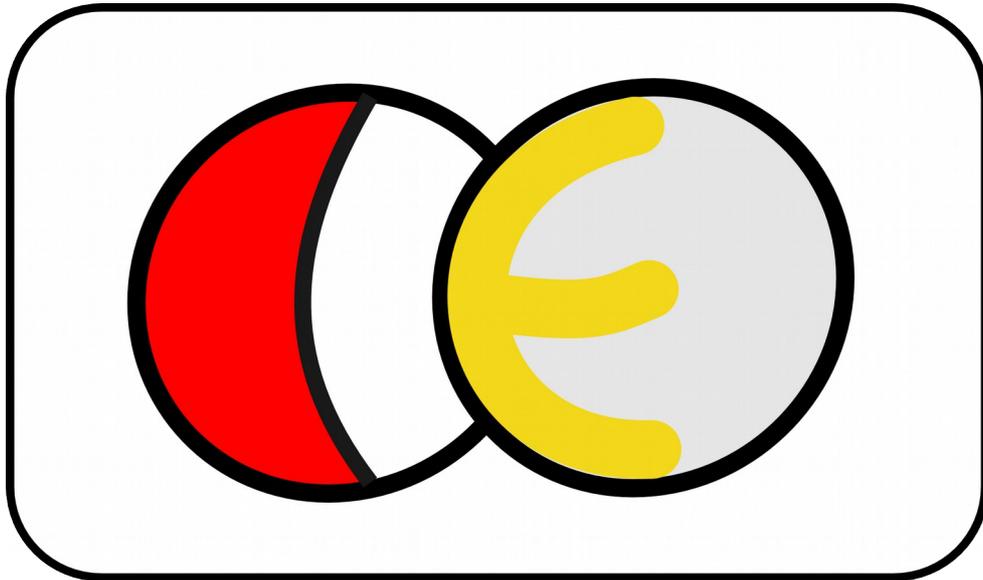


Korridorstudie

„Eckpunkte Radweg der Deutschen Einheit“



private, ehrenamtliche
Ausarbeitung
von

Dirk Schmidt / Kassel

Stand: 2. November 2014

Inhalt

Seite

1. Einleitung	3
2. Allgemeine Punkte zum Projekt	4
2.1 Digitale Daten zum Routenentwurf	4
2.2 Übersicht über die drei Großkorridore	5
2.3 Stichwort „Topografisch bewegtes Gelände“ auf dem Idealkorridor K2	8
2.4 Routenname & Routenlogo	8
2.5 Wegweisung & Information an der Route	8
2.6 Reiseinformation	9
2.7 Rastplätze und weitere Infrastruktur	10
3. Etappenübersicht der Vorzugsroute K2	11
4. Erörterung der Vorzugsroute K2	13 bis 25

1. Einleitung

Aufgrund einer Pressemeldung im Netz vom 3. Oktober 2014 (z. B. hier <http://www.zeit.de/news/2014-10/03/deutschland-dobrindt-plant-radweg-deutsche-einheit-von-bonn-nach-berlin-03103209>) über einen in der Planung befindlichen „Radweg der Deutschen Einheit“, habe ich einfach mal meine persönlichen Überlegungen ehrenamtlich als **Privatperson Dirk Schmidt** dazu niedergeschrieben. Motivation war natürlich zum einen, das Kassel bzw. die Region Nordhessen auf dem Idealkorridor liegen, zum anderen aber auch meine mittlerweile 15-jährige ehrenamtliche Tätigkeit im Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club ADFC (hier u.a. als ADFC-Kartenkoordinator für Radwanderkarten langjährig aktiv). Dieses Papier wurde sonst in einer ersten, etwas kürzeren Vorabfassung vom 6.10 auch schon als elektronische Nachricht an das Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur in Berlin gesandt (an buergerinfo@bmvi.bund.de).

Der Routenentwurf im Bereich des gewählten **Idealkorridors K2** (also der Luftlinie Bonn ↔ Berlin) ist reich an kulturellen Sehenswürdigkeiten und Naturschätzen. Die meisten Teile des Routenvorschlags kenne ich nicht von vor Ort, aber einige Streckenstücke in der Mitte Deutschlands (Regionen Nordhessen, Eichsfeld und Harz) sind mir natürlich persönlich bekannt. Eine weitere interessante Variante wäre die **Variante „K2 / K3“** via Kassel und Mittelthüringen. Diese Variante wurde aber nicht weiter untersucht, da die für dieses Papier zur Verfügung stehende Zeit endlich ist. Sonst bestehen zwischen den drei gewählten Großkorridoren natürlich noch weitere Kombinationsmöglichkeiten, die aber zeitlich einfach nicht alle abbildbar waren. Der Entwurf basiert sonst auf Luftbildern von Bing, der Standardansicht von Openstreetmap.org und der Fahrradkarte des freien Kartenprojekts Openstreetmap.org. Alle Daten ohne Gewähr. Ob die Strecke wirklich überall nutzbar ist (z. B. die eingeplanten Kolonnenwege) kann natürlich nur vor Ort entschieden werden.

Vielleicht gibt es auch schon eine *komplett fertige andere Trassenplanung*. Dann hoffe ich, dass ich mit diesem Entwurf zumindest zur evtl. Verbesserung der schon vorgenommenen Überlegungen beitragen kann. Über Rückmeldungen freue ich mich natürlich: Diese bitte an celsius@email.de senden (bzw. Brunnenstraße 28; 34130 Kassel).

Dirk Schmidt

(Kassel, 02. November 2014)

Anmerkung: Mir ist natürlich bekannt, dass man in Fachpapieren „neutral“ schreibt. Das heißt die eigene Person wird nicht erwähnt. Ich habe es mir hier aber ein paar mal gestattet, da es sich um eine persönliche Ausarbeitung handelt. Auch die externen Verweise wurden einfach unkonventionell in „Klarschrift“ in den Text gesetzt. Und sonst ist zur Auflockerung auch mal etwas Umgangssprache enthalten.

2. Allgemeine Punkte zum Projekt

2.1. Digitale Daten zum Routenentwurf

Zu diesem Papier gehören die digitalen Daten in den Dateien

Radweg_der_Einheit_mit_Varianten_Route_K2_komplett_d_Schmidt_02_11_2014.osm

und

Radweg_der_Einheit_mit_Varianten_Route_K2_komplett_d_Schmidt_02_11_2014.gpx.

Hier finden sich die detaillierten Streckeninformationen des Routenvorschlags. OSM ist das Datenformat des freien OpenStreetMap-Bearbeitungsprogramms „JOSM“ (<https://josm.openstreetmap.de/>). GPX ist ein GPS-Austausch-Datenformat, das viele Programme verarbeiten können. Hinweise zu JOSM: Die Datendienste für den Hintergrund lassen sich oben im Menü unter „Hintergrund“ aufrufen. Alle zur Verfügung stehende Bilddienste finden sich hier im Untermenü „Hintergrund-Einstellungen“. Die gewählten Hintergründe können dann in der Ebenenauswahl rechts ein oder ausgeschaltet werden.

2.2 Übersicht über die drei Großkorridore

Die Luftlinie Bundeshaus (Bonn) ehemaliger Plenarsaal ↔ Reichstag Berlin beträgt **genau 476 km**. Im Suchraum ergeben sich bei näherer Betrachtung der Geografie, vorhandener Radfernwege und den ausgewählten Stätten und Orte der Deutschen Wiedervereinigung drei große Hauptkorridore.



Abbildung 1: Suchraum mit Übersicht der drei Großkorridore

Was die Stätten und Orte zur Geschichte der deutschen Wiedervereinigung angeht ist zu sagen, dass ich als Nichthistoriker hier keine umfassende Dokumentation betrieben habe.

Nordkorridor K1:

Der Großkorridor K1 führt von Bonn den Rhein nordwärts. Dann verläuft er durch das Ruhrgebiet und das südliche Münsterland Richtung Bielefeld. Hier wird am weitgehend ebenen „Bielefelder Pass“ der Teutoburger Wald gequert. Über Herford und Bad Oeynhausen wird die Weser erreicht. Bei Porta Westfalica durchbricht die Route mit der Weser das Wiehengebirge. Ab Minden schwenkt der Routenkorridor ostwärts. Via Steinhuder Meer und Hannover wird bei Helmstedt die ehemalige Innerdeutsche Grenze erreicht. Ab hier ist die Strecke identisch mit dem Idealkorridor K 2. Da weitgehend eben ist dieser Korridor die topografisch einfachste Strecke nach Berlin. In den digitalen Daten ist die route sehr grob skizziert. Bei näherer Betrachtung ließen sich hier sicher Radrouten finden, die für einen Radweg der Einheit nutzbar wären. Aber die Route liegt auf den ersten 2 / 3 weitgehend abseits der Stätten und Orte zur Geschichte der deutschen Einheit.

Zum Nordkorridor K1 zählt auch noch die Strecke über die D3 nördlich am Harz vorbei

(grün gestrichelt in der Übersichtsgrafik). Diese Route verläuft ebenfalls weitgehend abseits der gelisteten Orte zur Geschichte der deutschen Einheit.

Idealkorridor K2:

Die Variante K2 folgt in etwa der Luftlinie Bonn – Berlin und ist damit die topografisch anspruchsvollste aber auch gleichzeitig direkteste Variante. Der Korridor K 2 verläuft von Bonn aus via Sieg- und Edertal möglichst direkt Richtung ehemalige innerdeutsche Grenze im Bereich Eichenberg / Friedland. Von Bonn erreicht die Strecke via Siegtal die Wasser-Scheide Rhein-Weser. Entlang der Eder geht es Richtung Kassel. Via Werratal und Eichsfeld wird der Harz erreicht.

Von Witzenhausen folgt der „Radweg der Einheit“ über den Harz **auf rund 200 km der ehem. innerdeutschen Grenze** bis zum ehemaligen Grenzübergang bei Helmstadt. Im Abschnitt Friedland – Helmstedt erschließt die Route so einige **wichtige Sehenswürdigkeiten bzw. Gedenkstätten zur deutsch-deutschen Geschichte** und wird damit ihrem Namen gerecht.

Der Harz lässt sich natürlich problemlos umgehen, in diese Variante wurde er aber extra mit aufgenommen, da im Harz auch Grenzgeschichte geschrieben wurde. Die Auffahrt führt von Bad Sachsa kommend recht harmlos auf der **langsam ansteigenden Trasse der Südharzeisenbahn** bis nach Braunlage. Ab hier kann dann die **Wurmbergseilbahn (Radtransport möglich)** im Prinzip bis auf die Höhe von Torfhaus genutzt werden. Durch das nördliche Harzvorland wird schließlich Helmstedt erreicht

Ab Helmstedt geht es entlang des Mittellandkanals (deutscher-deutscher Binnenschiffahrtsweg und Verkehrsprojekt deutsche Einheit) und der Havel Richtung Berlin.

Aufgrund der „Anschmiegung“ an die innerdeutsche Grenze und dem Anfahren wichtiger Sehenswürdigkeiten und Etappenorte ergibt sich so trotz relativ direkter Streckenführung eine Routenlänge von **834 km**. In den 834 km sind dann aber auch wirklich alle Zuführungen zu wichtigen Sehenswürdigkeiten und Strecken in die Ortszentren der Etappenorte usw. enthalten. Der Routenentwurf ist - sofern man auf die „Anschmiegung“ an die ehemalige Innerdeutsche Grenze verzichtet - noch verkürzbar. Allerdings würden dann wichtige Anlaufpunkte zur deutsch-deutschen Geschichte weg fallen. Den Harz könnte man auch problemlos umfahren.

Südkorridor K3:

Eine evtl. noch eine sinnvolle Alternative zu K2 wäre der Südkorridor K3. Die Strecke führt von Bonn den Rhein aufwärts bis Koblenz. Von hier geht es durch das Lahntal und über Vogelsberg Richtung ehemalige Innerdeutsche Grenze. In Osthessen wird nahe des Kegelspielradwegs die **Gedenkstätte Point Alpha** (<http://pointalpha.com/>) angefahren. Entlang der Werra erreicht die Trasse über Eisenach die thüringische Landeshauptstadt Eisenach. Via Erfurt und Leipzig geht es Richtung Berlin. In den digitalen Daten ist die Variante grob skizziert. Grob geschätzt (mit Detailzuschlag) ist diese Variante 850 bis max. 900 km lang.



Abbildung 2: Kombinationsvariante K2 / K3: Deutsch-Deutsche Grenze am Werra-Radweg nördlich Bad Soden-Allendorf (eigenes Bild 10-2014)

Kombinationsvariante K2 / K3:

Diese Kombinationsvariante schließt mit Kassel, Erfurt und Leipzig prominente Stätten der deutschen Einigungsgeschichte ein: **Kassel als Ort des 1. Westtreffens Deutscher Regierungschefs, Erfurt als Ort des 1. Osttreffens Deutscher Regierungschefs** und Leipzig stellvertretend für die **Montagsdemonstrationen** zur Wende. Potsdam mit der **Glieniker Brücke** liegt natürlich ebenfalls auf der Route.

Sofern man zwischen Kassel und Eisenach nicht die direkte Strecke über den Herkules-Wartburg-Radweg nimmt, kann man im Werratal noch zur **Grenzeschichte** auf Entdeckungstour gehen. Hier besaß die ehemalige innerdeutsche Grenze einen zum Teil recht verwinkelten Grenzverlauf links und rechts des Werratal. Das **Museum Friedland** liegt ab Witzenhausen als Stichtour noch in Reichweite (<http://www.museum-friedland.de>). Ferner gibt es bei Bad Soden-Allendorf das **Grenzmuseum Schiffersgrund** (<http://www.grenzmuseum.de/>). Des Weiteren kann der „Grenzberg“ Heldrastein mit dem Turm der Einheit erwandert bzw. bei strammen Waden erradelt werden: <http://de.wikivoyage.org/wiki/Heldrastein/>

Die Länge dieser Kombinationsvariante beträgt je nach Route in Nordosthessen grob geschätzt 850 bis 950 km

Fazit Korridorbetrahtungen

Korridor K1 wird nicht weiter betrachtet, da die Route nur wenig Stätten der deutsch-deutschen Geschichte anfährt.

In Kapitel 3 wird als **Idealkorridor die Variante K2 näher betrachtet**. Die Variante ist Landschaftlich sehr abwechslungsreich. Mit der Eder ist sogar ein kompletter Flussradweg

in der Route enthalten (mit der sehr sehenswerten Edertalsperre). Ferner liegt mit Kassel auf etwa halbe Strecke ein wichtiger Einstiegspunkt per Bahn auf der Strecke (Bahnhof Wilhelmshöhe). So lässt sich der Radweg der Einheit auch gut in zwei Radurlauben absolvieren. Neben diversen Stätten zu Deutsch-Deutschen Geschichte liegen sogar auch zwei Nationalparks an der Strecke, nämlich der Nationalpark Kellerwald-Edersee und der Nationalpark Harz. Der Harz könnte, wie schon oben erwähnt, auch umfahren werden. Aber eigentlich ist das Mittelgebirge zumindest in der Auffahrt von Bonn her kommend mit dem Südhartzbahn-Radweg und der Wurmbergseilbahn recht harmlos im Anstieg.

Der **Südkorridor K3 entfällt ebenfalls**, da er schon recht weit südlich der Luftlinie Bonn ↔ Berlin verläuft und dazu im ersten Teil u. a. im Vogelsberg noch recht bergig ist. Der Sieg-Eder-Übergang der Variante K 2 ist hier nur eine Steigung bergauf.

Die **Kombinationsvariante K2/ K3** mit Kassel, Erfurt und Leipzig ist für mich neben der Idealvariante K2 die Variante, die ich ebenfalls untersuchen würde. Sie setzt natürlich andere Akzente als die Luftlinienvariante K2, ist dieser aber sicher ebenbürtig. Die Strecke K2/ K3 geht zwar in Richtung „Flächenerschließungsvariante“. Dies ist in Anbetracht der zusätzlich angefahrenen prominenten Stätten und Orte zur Deutschen Einigungsgeschichte aber noch akzeptabel. **Allerdings habe ich diese Variante mit Etappen und genauer Routenauswahl nicht näher bearbeitet, da die für dieses Papier zur Verfügung stehende Zeit schlicht endlich ist.**

Die hier oben im Großraum des Idealkorridors skizzierten vier Routenvarianten stellen meiner Meinung nach eine noch ausgewogene Mischung aus zielorientierter Routenführung und „Flächenerschließungsrouten“ zum Anfahren von Stätten und Geschichtsorten der Deutschen Einheit da. Sonst kann nur davon abgeraten werden, dass Projekt „Radweg der Einheit“ zu einer halben Radroute „ehemalige Deutsch-Deutsche Grenze“ oder aber einer fast deutschlandweiten Flächenerschließungsrouten „Stätten und Orte der Deutschen Wiedervereinigung“ aufzublähen. Zum Eisernen Vorhang gibt es schon das Projekt „Iron Curtain Trail“ (<http://www.ironcurtaintrail.eu>)

Laut verschiedenen Pressemeldungen im Netz vom 9/10.10 soll die Radroute ja sogar etwa 1000 km lang werden. Das ist meiner Meinung nach mit einem Umwegfaktor von 2,1 für eine themenorientierte Punkt-zu-Punktverbindung Bonn-Berlin wirklich an der aller obersten Grenze. Mit den 834 km der Vorzugsvariante K 2 ist man bereits bei einem stolzen Umwegfaktor von 1,75!

2.3 Stichwort „Topografisch bewegtes Gelände“ auf dem Idealkorridor

Sicher ist die gewählte Entwurfstrecke K2 eine zum Teil bergige Mittelgebirgsstrecke (u. a. Übergang Rothaarkamm Sieg/ Eder, Eichsfeld und Harzquerung), **aber dank Pedelec** kann man meiner Meinung nach solch eine anspruchsvollere Route heute **ruhig guten Gewissens anbieten**. Es soll ja der kurzen Pressemitteilung vom 3.10 nach die Elektromobilität in Form des elektrounterstützten Fahrrads mit einbezogen werden. Ich selbst fahre übrigens auch schon ein Pedelec – im Alltag wie in der Freizeit. Es macht einfach Spaß! Das Pedelec wird sicher noch viele Menschen auf das Fahrrad bringen. Warum also nicht einfach mal ein großes, radtouristisches Produkt komplett maßgeschneidert für diesen neuen Fahrradtrend anbieten? **Zu einer Pedelecstrecke gehören einfach auch Berge**. Und die Harzquerung entlang der ehemaligen

innerdeutschen Grenze ist meiner Meinung nach nicht nur geografisch einer der Höhepunkte der Tour. „E-Tankstellen“ für Pedelcs wurden ja eh schon angedacht. **Fazit Topografie:** Es gibt sicher einfachere Strecken wie die Variante K1 aber an die landschaftliche und kulturelle Vielfalt der hier vorgeschlagenen Route K2 kommt zum Beispiel die eben genannte Nordvariante K1 nicht heran.

2.4 Routenname & Routenlogo

- **Routenname: Radweg der Einheit oder Radweg der Deutschen Einheit? Oder weiterer, anders gearteter Titel?** In dieser Ausarbeitung wird die Route einfach kurz als „Radweg der Einheit“ bezeichnet.
- **Routenlogo:** „Deutsche Einheit“ könnte z. B. mit „DE“ abgekürzt werden. Der Bundesadler könnte natürlich auch im Routenlogo vorkommen. Schwarz-rot-goldene Anteile wären auch nicht schlecht. Für die Logoentwicklung würde sich ein **öffentlicher Designwettbewerb** mit attraktiven Preisgeldern anbieten. Sonst ist auf dem Deckblatt dieser Routenstudie auch schon einmal ein persönlich kreierte „Projektsymbol“ zu finden. Das kann gerne als ersten, groben Ansatzpunkt zu einer Logoentwicklung dienen: Die beiden überlappenden Kreise sollen die beiden ehemaligen deutschen Staaten symbolisieren, die wieder zusammen gefunden haben. Sonst stehen die beiden Kreise natürlich auch für das Fahrrad. Das „DE“ für „Deutsche Einheit“ wurde mal eingearbeitet. Allerdings ist in mir kein großer Designer verloren gegangen. ;-)

2.5 Wegweisung & Information an der Route

Auf dem meisten Strecken des Haupttroutenvorschlages dürfte Radwegweisung (oft nach FGSV – Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr - Ausgabe 1998) vorhanden sein. Hier müsste man nur noch das neue Routenlogo einschieben. In einigen Teilbereichen der Route müsste wohl auch neue Hauptwegweisung installiert bzw. alte mangelhafte Wegweisung überarbeitet werden. Das dürfte aber bis Herbst 2015 machbar sein. Sofern nicht vorhanden sind natürlich an den Ortseingängen der Hauptorte **Ortsinformationstafeln** mit Stadtplan, Infos zu Sehenswürdigkeiten, Übernachtungsmöglichkeiten, Gastronomie usw. vorzusehen.

2.6 Reiseinformation

- **Digitales:** Die „Radroute Deutsche Einheit“ benötigt natürlich einen entsprechenden Internetauftritt und eine App für die digitalen Reiseinformationen, die man evtl. unterwegs abrufen möchte. Mit dieser App könnten Infos zu Geschichtlichem am Wegesrand zur Deutschen Einheit, Sehenswürdigkeiten, Stadtrundgängen, Übernachtungsmöglichkeiten, Gastronomie und sonstige Multimediainhalte präsentiert werden.
- **In Papierform:** Auch hier sind natürlich entsprechende Faltblätter/Broschüren zu entwickeln. Sinnvoll wäre es bei solch einem prominenten Projekt auch gleich einen kostenpflichtigen Radreiseführer in Buchform zu entwickeln. Hier bietet sich die Zusammenarbeit mit einem auf Radreiseliteratur spezialisierten Fachverlag an. Je nach wirtschaftlicher Einschätzung des Projekts bringen die Unternehmen solch

einen Führer auch eigenwirtschaftlich auf den Markt. Sonst geschieht das sicher in jedem Fall als Auftragsarbeit.

2.7 Rastplätze und weitere Infrastruktur

Es spricht nichts gegen die Ausstattung von Rastplätzen mit WLAN. Sehr viel wichtiger wären sind aber **blitzsichere Schutzhütten**, auf die bisher bei Rastplätzen für Radfahrer und Wanderer **leider fast kein Wert gelegt wurde**. Weiteres dazu und zum Thema Rastplätze allgemein siehe auf meiner privaten Internetseite unter http://www.radinformation.de/radverkehr/rastplatz_radroute.htm. Der genaue flächendeckende Investitionsbedarf an Rastplätzen ist aktuell nicht betrachtbar. Da mir mit Stand 02-11-2014 der Streckenverlauf und Planungsstand der Strecke komplett unbekannt sind wird dieses Thema in der Routenerörterung nur gestreift.

Toiletten: Wichtig ist eine gute Ausstattung der Route mit Toiletten. Bisher wurde leider dieser Aspekt bei der Konzeption von Radwanderrouten meist **nicht systematisch beachtet**. Sofern man

„Fertigteil-Einzel-WC-Häuschen“ aufstellt lässt sich dieses Problem aber recht schnell beheben – entsprechende Versorgungsanschlüsse vorausgesetzt. In der Regel sollte es aber kein Problem sein entsprechende Standorte in den Ortslagen zu finden. In den Großstädten (z. B. in Dresden bei <http://www.openstreetmap.org/#map=19/51.05211/13.80559>) findet man zum Teil „Fertig-Automatik-WC-Häuschen“ mit sich selbstreinigendem und desinfizierendem WC. Falls eine Benutzungsgebühr erhoben wird, sollte diese maximal 50 Cent - wie in Dresden - betragen. Soweit ich bisher die

„Toilettenbenutzungsgebührendiskussionen“ im Bekanntenkreis mit bekommen habe, empfinden viele 1 € schon als zu hoch. Diesem Standpunkt kann ich mich auch nur anschließen. Bei höheren Gebühren ist der Anteil der Reisenden, der sich unterwegs ein „stilles Örtchen im Grünen“ sucht, wieder recht hoch. Das fördert dann an Rastplätzen wieder die unschönen „Spezialecken“ hinter der Hecke...



Abbildung 3: Automatik-WC in Dresden Naumannstr. Ecke Loschwitzer Str. (eigenes Bild 2010)

Vandalismussicheres Fahrradparken:

Dieses Thema wird leider ebenfalls noch oft vergessen. In Wanfried an der Werra ist man da schon weiter. Da findet man im Hof des Rathauses Fahrradboxen mit Münzschloss. Da kann man ganz entspannt ohne Angst vor Gepäck -und Fahrraddiebstahl auf Erkundung gehen. Vandalismussicheres Fahrradparken ist damit auch noch etwas indirekte Wirtschaftsförderung, denn es fördert sicher die Aufenthaltsbereitschaft der Radtouristen vor Ort.



Abbildung 4: Fahrradparkboxen mit Münzpfandschloss im Rathaus Hof von Wanfried (eigenes Bild Mai 2006)

3. Etappenübersicht der Vorzugsroute K2

Mit dem Pedelec können auch ungeübtere Tourenradler Tagesetappen von 60-70 km in hügeligen /bergigem Gelände in der Ebene schaffen. Hier wurden thematische, sportlichere 9 Etappen gewählt. Die kürzeren Normaletappen (14 Etappen) sind als Unteretappe gelistet.

- **1. Siegetappe: Bonn – Siegtal - Siegen: 64 bis 105 km (je nach Bahnfahrt im Lückenschluss)**
 - Im Siegtal besitzt der Talradweg größere Lückenschlüsse. Als Alternative steht in Tallage nur die sehr stark befahrene Bundesstraße 62 zur Verfügung. Die Seite des Radweg Sieg empfiehlt daher auf 41 km zwischen Bahnhof Au (Sieg) und Bahnhof Mudersbach-Niederschelderhütte die Bahnnutzung.
 - Radweg Sieg Bonn – Au (Sieg): 64 km
 - Bahnfahrt Au (Sieg) - Bahnhof Mudersbach-Niederschelderhütte: 41 km
 - Radweg Sieg Bhf Mudersbach-Niederschelderhütte – Siegen-Stadtmitte: 11 km

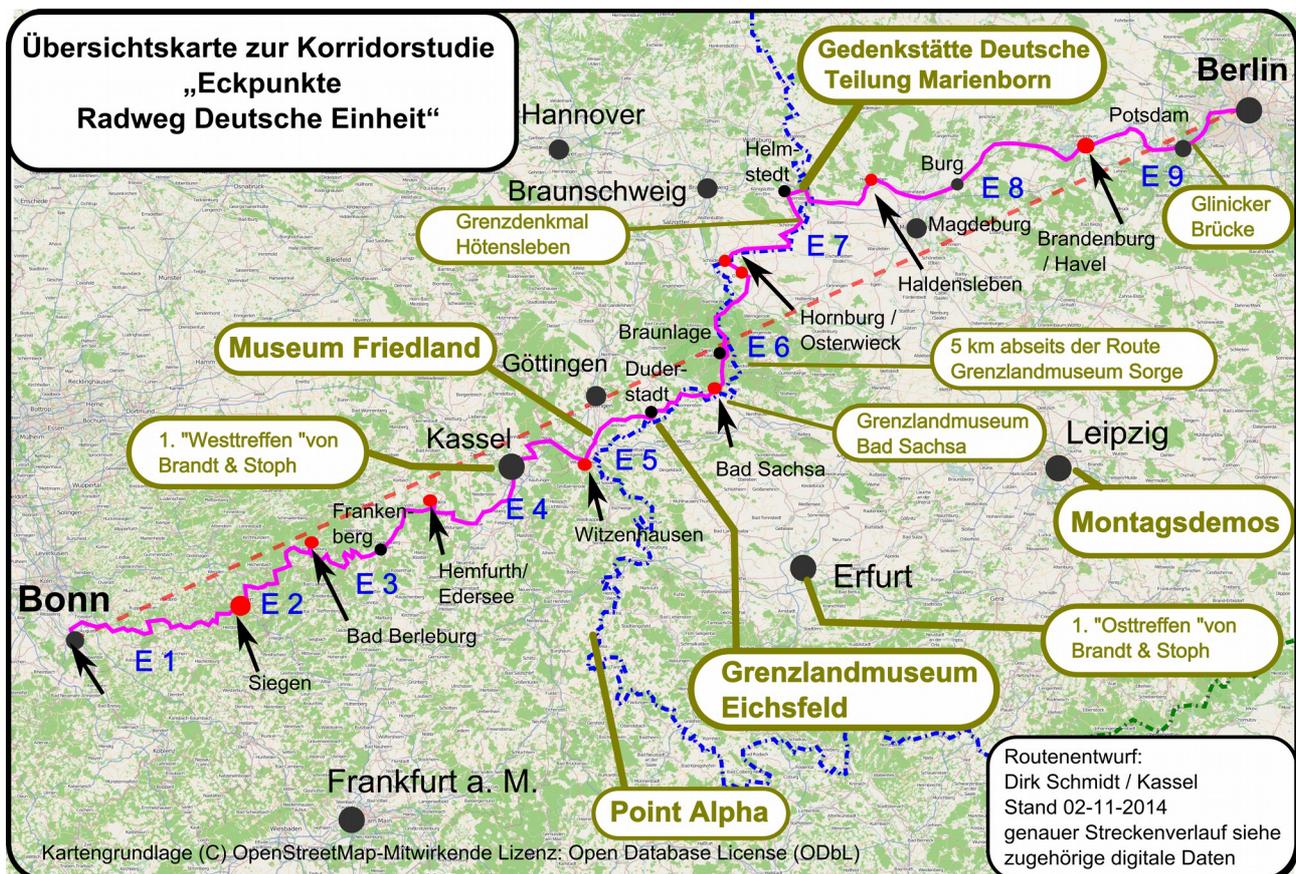
Eine Zusammenfassung der Etappe 1. und 2. ist mit einer Bahnfahrt von Au (Sieg) direkt bis auf den Rothaarkamm nach Lützel ist möglich. Kombietappe dann:

 - Bonn Bundeshaus ↔ Bahnhof Au (Sieg): 64 km
 - Bahnfahrt Au (Sieg) ↔ Lützel via Hbf Siegen: rund 1 ¼ Stunden mit Umstieg in Siegen
 - BHF Lützel ↔ Bad Berleburg Stadtmitte: 28 km
- **2. Siegen – Bad Berleburg: 54 km** mit 350 Höhenmeter zur Wasserscheide Rhein / Weser hinauf.
- **3. Bad Berleburg – Hemfurth/Edersee: 105 km**
 - 3.1 Bad Berleburg – Frankenberg (Eder): 50 km
 - 3.2 Frankenberg (Eder) – Hemfurth/Edersee: 45 km
- **4. Dreiflüsseetappe Eder/Fulda/Werra: Hemfurth/Edersee – Kassel – Witzenhausen: 109 km** Wer die Stadt und das Weltkulturerbe Bergpark Wilhelmshöhe mit den berühmten Wasserspiele besichtige möchte, muss in Kassel übernachten und die lange Etappe auf zwei Tage verteilen. Es lohnt sich!
 - 4.1 Hemfurth/Edersee – Kassel: 61 km via Gudensberg; via Wabern Eder-Radweg 71 km
 - 4.2 Kassel – Witzenhausen: 48 km
- **5. Grenzetappe „Eichsfeld“: Witzenhausen - Bad Sachsa/Walkenried: 88 bis 93 km.** Weitere Übernachtungsmöglichkeit auf dieser Etappe wäre der Bereich Duderstadt, mit den dann folgenden „Normaletappen“:
 - 5.1 Witzenhausen – Duderstadt: 54 km
 - 5.2 Duderstadt – Braunlage: 59 km
- **6. Grenzetappe „Harzquerung“: Bad Sachsa/Walkenried – Osterwieck/Hornburg: etwa 80 bis 90 km** je nach Übernachtungsort (als kürzere Etappe mit Übernachtung in Braunlage oder auch Schierke bei der

Brockenvariante)

→ 6.1 Braunlage - Osterwieck/Hornburg: 53 / 63 km

- **7. „Grenzetape“ Osterwieck/Hornburg – Haldensleben: 94 bis 104 km** je nach Übernachtung in Hornburg oder Osterwieck. Für zwei Kurzetappen kann man im Bereich Helmstedt übernachten.
 - 7.1 Osterwieck/Hornburg – Helmstedt: 56 / 66 km
 - 7.2 Helmstedt – Burg: 75 km
- **8. „Mittellandkanal-Etape“ Haldensleben – Brandenburg / Havel: 102 km** (als zwei Kurzetappen Übernachtung in Burg auf rund halbe Strecke)
 - 8.1 Burg - Brandenburg / Havel: 66 km
- **9. „Haveletappe“ Brandenburg / Havel – Berlin: 87 km** (als zwei Kurzetappen Übernachtung in Potsdam auf rund halbe Strecke)
 - 9.1 Brandenburg / Havel – Potsdam: 52 km
 - 9.2 Potsdam – Berlin: 35 km → nachmittags noch Zeit für die Rückreise oder kleines Berlinprogramm



Übersicht Routenentwurf „Radweg Deutsche Einheit“ mit „Anschmiegung“ an die ehemalige innerdeutsche Grenze: Die in der folgenden Routenbeschreibung zum Teil beschriebenen Streckenvarianten wurden hier der Übersicht halber weg gelassen. Sie sind aber in den digitalen Daten enthalten. Markiert sind hier die längeren Hauptetappen. Die Übernachtungsorte der kürzeren „Normaletappen“ wurden ebenfalls dargestellt.

4. Erörterung der Vorzugsroute K2

Die Auflistung der Routenorte und Sehenswürdigkeiten ist nicht vollständig. Das würde den Rahmen dieser Ausarbeitung sprengen. Die wichtigsten, herausragendsten Punkte wurden aber gelistet.

1. Siegetappe: Bonn – Siegtal - Siegen: 64 bis 105 km

→ Im Siegtal besitzt der Talradweg größere Lückenschlüsse. Als Alternative steht in Tallage nur die sehr stark befahrene Bundesstraße 62 zur Verfügung. Die Internetseite des „Radweg Sieg“ empfiehlt daher auf 41 km zwischen Bahnhof Au (Sieg) und Bahnhof Mudersbach-Niederschelderhütte die Bahnnutzung.

→ Radweg Sieg Bonn – Au (Sieg): 64 km

→ Bahnfahrt Au (Sieg) - Bahnhof Mudersbach-Niederschelderhütte: 41 km

→ Radweg Sieg Bhf Mudersbach-Niederschelderhütte – Siegen-Stadtmitte: 11 km



Abbildung 5: Blick vom Drachenfels Richtung Bonn - hier startet der „Radweg der Einheit“ (eigenes Bild 08-2008)

Eine Zusammenfassung der Etappe 1. und 2. ist mit einer Bahnfahrt von Au (Sieg) bis direkt auf den Rothaarkamm nach Lützel möglich. Kombietappe dann:

→ Bonn Bundeshaus ↔ Bahnhof Au (Sieg): 64 km

→ Bahnfahrt Au (Sieg) ↔ Lützel via Hbf Siegen: rund 1 ¾ Stunden mit Umstieg in Siegen

→ BHF Lützel ↔ Bad Berleburg Stadtmitte: 28 km

- **Bonn (Bundeshaus) – Start der Route:** Info altes Regierungsviertel: <http://www.wegderdemokratie.de/> für die Stadt: http://www.bonn.de/tourismus_kultur_sport_freizeit/tourist_information_aktuell/index.html?lang=de

→ nach 64 km beginnt im **Siegtal** (<http://www.naturregion-sieg.de/>) gleich das größte Problem auf der gesamten Strecke nach Berlin:

→ **Lückenschlüsse Siegtal-Radweg:** Das Problem könnte man im Rahmen des Projekts „Radweg der Einheit“ langfristig mit lösen. **Aktuell empfiehlt die Seite des „Radweg Sieg“ daher auf 41 km zwischen Mudersbach-Niederschelderhütte und Au/Sieg die Bahnnutzung** (<http://naturregion-sieg.de/radweg-sieg/radweg/>). Es handelt sich hier um längere Lückenschlüsse entlang der sehr stark befahrenen Bundesstraße 62, die in die finanzielle Zuständigkeit des Bundes fallen. **Sinnvolle**

Alternativen zum Siegtal bestehen eigentlich nicht, es sei denn man umfährt das Siegtal großräumig im Norden z. B. über das Rothaargebirge oder im Süden über das Lahntal. Beide Routen liegen aber abseits des Routenkorridors Bonn ↔ Berlin. Von daher muss man für das langfristige Gelingen des Projekts „Radweg der Einheit“ dringend an die Lücken der Radroute im Siegtal - die gleichzeitig die Route D 4 ist - ran.

Mögliche Umfahrung der Problemstrecke im Siegtal:

→ In der GPS-Datei wurde grob eine nördliche Rothaargebirgsvariante skizziert, die bei Kassel wieder auf die Route führt. Die Strecke ist natürlich bergiger und der schöne Edersee wird ebenfalls links liegen gelassen...

→ Sonst gäbe es noch die sehr großräumige Südvariante K3 über Osthessen und die Werra. Diese liegt aber weit abseits der Ideallinie.

→ Von daher bleibt es bei der Empfehlung der Bahnfahrt wie auf dem bisherigen Siegtalradweg. Wer mit der Bahn von Au (Sieg) gleich bis Lützel auf den Rothaarkamm fährt kann die Etappen eins und zwei auch zusammenfassen.

- **Siegen: Etappenstadt mit quirliger Altstadt.** Für Besucher:
<http://www.siegen.de/standard/page.sys/31.htm/>

2. Etappe Rothaarkamm: Siegen – Bad Berleburg: 54 km

→ Von Siegen steigt die Route auf der D 4 via Netphen (<http://www.netphen.de/Kultur-Tourismus/Tourismus>) bis zur Ederquelle am Rothaarkamm auf 650 m Höhe an. Unterwegs kommt man im Anstieg an der Obermautalsperre vorbei.

- **Rothaarkamm auf 650 m Höhe:** Wasserscheide Rhein/Weser. Hier oben entspringt die **Eder**.

→ Der „Radweg der Einheit“ begleitet nun die Eder bis zu ihrer Mündung bei Grifte: <https://de.wikivoyage.org/wiki/Eder-Radweg>. Somit findet sich im Prinzip ein **kompletter Flussradweg in der Route!**

→ Nach der Abfahrt von der Ederquelle (über geschotterte Waldwege) ist bald Erdtebrück erreicht (<http://www.erndtebrueck.de>).

- **Bad Berleburg: Etappenstadt mit Schloss und Wisentdenkmal:**
<http://www.touristik-bad-berleburg.de/> Im Rahmen eines Wiederansiedlungsprojekts wurde in den weiten Wäldern des südlichen Rothaargebirges wieder eine Gruppe Wisente ausgesetzt. Das man als Mensch die scheuen Tiere in freier Wildbahn zu Gesicht bekommt ist aber sehr unwahrscheinlich. Im Inforum kann der Reisende aber Näheres erfahren: <http://www.wisent-welt.de/wisent-erlebnisausstellung/>. Tiere gibt es evtl. in der Wisentwelt am Rothaarsteig zu sehen.

3. Etappe Bad Berleburg – Hemfurth/Edersee:105 km

- 3.1 Bad Berleburg – Frankenberg (Eder): 50 km
- 3.2 Frankenberg (Eder) – Hemfurth/Edersee: 45 km

→ Die Route folgt der Eder weiter flussabwärts.

→ Unterhalb von Hatzfeld / Eder (<http://hatzfeldeder.de>) führt der Eder-Radweg attraktiv auf der Trasse der alten Edertalbahn: **Es gibt mehrere beachtenswerte Brücken und auch einen Radtunnel zu „erfahren“.**

→ Ab **Battenberg / Eder** (<http://www.battenberg-eder.de/seite/25228/tourismus.html>), das mit seiner kleinen Altstadt hoch auf dem Berg liegt, weitet sich das Tal. In Allendorf/ Eder dominiert das Viessmannwerk die Szenerie. Durch weite Felder und Wiesen erreicht man Frankenberg.

- **Frankenberg: Altstadt mit bekanntem Fachwerkrahaus:** liegt abseits der Route. Wer die Etappe Bad Berleburg – Edersee teilen möchte, kann hier übernachten: http://frankenberg.active-city.net/index_tourismus.html/

→ **Problemstelle im Eder-Radweg zwischen Ederbringhausen und Schmittlotheim:** Hier besitzt die Radroute bei <http://www.openstreetmap.org/#map=17/51.15222/8.88702&layers=C> auf einem Pfad eine steile Hangkehre, auf der sogar das Schieben eines Fahrrads schwer fällt. Im Tal fehlt an der stark befahrenen Bundesstraße eine Radverkehrsanlage. Evtl. könnte man einfach die Fahrbahn neu aufteilen: aus den beiden wohl vorhandenen Seitenstreifen teilt man zur Flussseite hin mit einer Leitplanke / Betonbarriere einen 2,5 m breiten Zweirichtungsweg ab. Auf der Ortsverbindung könnten im weiteren Verlauf zum Teil auch noch flussseitig vorhandene Wirtschaftswege genutzt werden.

- **Herzhausen / Vöhl /Ferienregion Edersee.** Hier beginnt die Ferienregion Edersee. Der Edersee ist einer der Höhepunkt am Routenentwurf zum „Radweg der Einheit“. In Herzhausen bietet sich ein Besuch des modernen Nationalparkzentrum Kellerwald an: <https://www.nationalparkzentrum-kellerwald.de/>. Das Buchenwaldschutzgebiet des seit 2004 bestehenden Nationalpark Kellerwald-Edersee ist seit 2011 sogar Teil des Weltnaturerbe. <https://www.nationalpark-kellerwald-edersee.de/>. Sonst bietet der Edersee viele Höhepunkte. Neben der Sperrmauer, die an der Route liegt, ist z. B. Schloss Waldeck mit seinem Seepanorama bekannt. Wer den Edersee richtig kennen lernen möchte sollte hier mehrere Tage verweilen. Info Ferienregion Edersee: <http://www.edersee.com/> oder auch <https://de.wikivoyage.org/wiki/Edersee/>

→ Die Route verläuft entlang der Südseite des Edersees bis zur Sperrmauer. Dieses Streckenstück ist mit das schönste des gesamten Eder-Radwegs. Unter anderem geht es auch durch den Nationalpark, der hier bis ans Seeufer reicht.



Abbildung 6: Ederseeblick an der Sperrmauer. Im Hintergrund Schloss Waldeck (eigenes Bild von 2008)

4. Dreiflüsseetappe Eder/Fulda/Werra: Hemfurth/Edersee – Kassel – Witzenhausen: 109 km

kürzere Etappen:

→ 4.1 Hemfurth/Edersee – Kassel: 61 km via Gudensberg; via Wabern Eder-Radweg 71 km

→ 4.2 Kassel – Witzenhausen: 48 km

→ Von Hemfurth geht es die Eder abwärts zur **Fachwerkstadt Fritzlar** (<http://www.fritzlar.de/>). Hier kann man vorher ab Wega einen Abstecher in die **Kurstadt Bad Wildungen** machen (<http://www.bad-wildungen.de/index.php?id=287>). Ab Fritzlar führt die Route über den Chattengau und das **Fachwerkstädtchen Gudensberg** (<http://www.gudensberg.de/>) Richtung Kassel. Wer möchte kann auch entlang der Eder weiter fahren, aber die Strecke ist länger und die Abkürzung über Gudensberg ist eine schöne Panoramastrecke mit oft weiten Talblicken über den Chattengau. Höhepunkt der Abkürzung kann in Gudensberg eine Besteigung der Burgruine mit tollem Panoramablick in die Schwalm-Eder-Niederung sein. Also Abkürzung mit Entdeckungen abseits der bekannten Touristenpfade!.

→ Von Gudensberg fährt man nun landschaftlich schön über den **Kleinbahnradweg** Richtung Grifte zur Edermündung. Über das Fuldataal wird schließlich die **Documentastadt Kassel** erreicht.



Abbildung 7: Kleinbahnradweg Gudensberg <-> Grifte: weiter Talblick Richtung Osten (eigenes Bild im Mai 2013 - leider ohne Sonne)

- **Kassel:** Wer die Stadt mit ihrer Museumslandschaft und **das Weltkulturerbe Bergpark Wilhelmshöhe mit den berühmten Wasserspiele** besichtigen möchte, muss in Kassel übernachten und die lange Etappe auf zwei Tage verteilen. Es lohnt sich! <http://www.kassel-marketing.de/> oder auch <https://de.wikivoyage.org/wiki/Kassel/>

Zeichen der Entspannung im kalten Krieg: Erstes „Westtreffen“ der deutschen Regierungschef: Staatsempfang mit Willy Brandt & Willi Stoph am 21. Mai 1970 in Kassel – Nach dem Willy Brandt am 19. März 1970 zum ersten Treffen in die DDR nach Erfurt gereist war, fand die erste Zusammenkunft auf westdeutschem Boden in Kassel statt. Willi Stoph war mit dem DDR-Regierungszug nach Kassel gekommen. Willy Brandt begrüßte ihn am Bahnhof Wilhelmshöhe. Das Gipfeltreffen selbst fand im Schlosshotel statt. Diese beiden Treffen auf Ebene der deutschen Regierungschef leiteten die neue „Ostpolitik der Entspannung“ unter der damaligen sozial-liberalen Regierung von Willy Brandt ein. Allerdings verlief dieses Treffen in Kassel nicht ganz ohne Probleme und Kontroversen: <http://www.hna.de/lokales/kassel/welt-blicke-kassel-772968.html>



Abbildung 8: Kassel Bergpark Wilhelmshöhe: Wasserspiele mit Stadtblick (eigenes Bild 2006)

→ Zwischen Kassel und Witzenhausen kann man über den Pass „Umschwang“ (<https://de.wikipedia.org/wiki/Umschwang>) im Kaufunger Wald abkürzen: Man spart 15 km muss aber 400 Höhenmeter bergauf. Das lohnt sich meist nur für

Pedelecfahrer.

→ Entlang der D 9 / Fuldaradweg R 1 kommt man nun in die Fachwerkmetropole Hann Münden. Unterhalb von Kassel gibt es ein etwa **5 km langes Problemstück im Fulda-Radweg R 1** das schon seit Jahren ausgebaut werden soll. Das Routenstück ist Teil der D 9. Aber der Schotterweg des Problemstück kann trotzdem als Radweg der Einheit beschildert werden. Ein Ausbau wäre aber – wie schon länger angedacht – sinnvoll.

- **Hann Münden:** Fachwerkstadt am Weserursprung: Hier fließen Fulda und Werra zur Weser zusammen:

→ Von der Dreiflüssestadt **Hann Münden** wird nach 20 km werraaufwärts die Etappenstadt Witzenhausen erreicht:

- **Etappenstadt Witzenhausen** – Übernachtungsort mit **netter Fachwerkstadt**. Witzenhausen ist bekannt für seine Kirschblüte. Dann verwandelt sich das Werratal rund um die Stadt vielerorts in ein weißes Blütenmeer: <http://www.kirschenland.de>

5. Grenzetape „Eichsfeld“: Witzenhausen - Bad Sachsa/Walkenried: 88 bis 93 km

Kurzetappen:

→ 5.1 Witzenhausen – Duderstadt: 54 km

→ 5.2 Duderstadt – Braunlage: 59 km

→ knackiger bergiger Übergang von Witzenhausen über Eichenberg-Dorf ins Leinetal nach Friedland. **Leider fehlt am topografisch sehr viel günstigeren Übergang in Tallage eine auch überregional sehr wichtige Radverkehrsanlage an der stark befahrenen Bundesstraße...**

- **Friedland: ab 2015 Museum „Friedland“ im Grenzdurchgangslager**, dem „Tor zur Freiheit“ <http://www.museum-friedland.de>. Im Ort findet sich ferner das monumentale Heimkehrerdenkmal.

→ bergige, aber landschaftlich nette Strecke nach Duderstadt.



Abbildung 9: Harzblick mit Brocken aus dem schönem Eichsfeld (2012 westlich Duderstadt aufgenommen - leider ohne Sonne)

- **Duderstadt mit historischer Fachwerkkaltstadt** und dem **Grenzlandmuseum Eichsfeld** (<http://www.grenzlandmuseum.de/>): Die Route fährt das große Museum direkt an. Mit Übernachtung in Duderstadt kann die Etappe verkürzt werden: <http://www.duderstadt.de/tourismus.html>
 → Von Duderstadt geht es im Grenzbereich hügelig/bergig Richtung Harz. Kurz hinter Duderstadt liegt das „**Heinz Sielmann Natur-Erlebniszentrum Gut Herbigshagen**“ an der Route: <https://www.sielmann-stiftung.de/umweltbildung/gut-herbigshagen/>
- **Bad Sachsa /Walkenried Etappenorte am Südrand des Harzes**: in Bad Sachsa gibt es auch ein kleines Grenzmuseum: <http://www.gm-badsachsa.de/>.
 Besucherinfos: <http://www.bad-sachsa.de/> und <http://www.walkenried-tourismus.de/>

→ **Harzumfahrung**: In den GPS-Daten ist ab Duderstadt grob eine westliche Harzumfahrung skizziert: Duderstadt – Rhumspringe – Herzberg am Harz – Seesen – Goslar – Hornburg. Übernachtung wäre dann im Raum Bad Grund/Seesen statt in Bad Sachsa/Walkenried.

6. Grenzetape „Harzquerung“: Bad Sachsa/Walkenried – Osterwieck/Hornburg: etwa 80 bis 90 km

Kurzetappe:

→ 6.1 Braunlage - Osterwieck/Hornburg: 53 / 63 km

→ Von Bad Sachsa (auf 300 m Höhe gelegen) geht es ab Walkenried über die **Trasse der ehemaligen Südharz-Eisenbahn** (<https://de.wikipedia.org/wiki/S%C3%BCdharz-Eisenbahn-Gesellschaft>) stetig ansteigend hinauf nach Braunlage. Die **geschotterte Bahntrasse** überwindet ab Walkenried in den weiten Wäldern des Harzes rund 320 m Höhe. Ein Ausbau als attraktiver 2,5 bis 3 m breiter

Bahntrassenradweg wäre sinnvoll. Dann könnte diese topografisch günstig gelegene ehemalige Bahntrasse ihre radtouristische Wirkung als künftige Hauptroute von Süden in den Hochharz voll entfalten.

- **Ab Braunlage, dem zentralen Tourismuszentrum im Hochharz** (<http://www.braunlage.de/>) stehen im Prinzip **mehrere Varianten Richtung Norden zur Auswahl**. Die direkte Route Braunlage – Torfhaus über die Bundesstraße entfällt aber, da diese sehr stark gefahrene Straße zwischen Königskrug und Torfhaus keine Alternativwege im straßennahen Bereich besitzt! Von daher verbleiben folgende Varianten, die touristisch eh bedeutend attraktiver sind:

→ **6.1.: Grenznahe Hauptroute via Wurmberg / dreieckiger Pfahl / Torfhaus / Eckertalsperre**: Ich würde den Radweg der deutschen Einheit hinauf zum Wurmberg führen. Von Wurmberg eröffnet sich ein toller Rundblick über weite Teile des Harzes (u. a. auch zum Brocken, der zum Greifen nah erscheint. Aber die Entfernung täuscht, es sind noch 4,8 km Luftlinie bis zum höchsten Berg des Harzes. Die 400 m Höhenmeter zum Gipfel des Wurmberg können entweder über den asphaltierten Fahrweg zum Gipfel, oder auch bequem mit der Wurmbergseilbahn zurückgelegt werden (Radtransport möglich). Vom Wurmberg erfolgt der hügelige Übergang via **dreieckiger Pfahl** Richtung Torfhaus.



Abbildung 10: Rastplatz Luisenbank an der Hauptroute 6.1: Abendstimmung mit Brocken oberhalb der Eckertalsperre

- **Ansiedlung Torfhaus auf 800 m Höhe**: Gastronomie, Infozentrum des Nationalpark und auch ein paar Übernachtungsmöglichkeiten. Neben Ilsenburg touristischer Ankerpunkt dieser Variante 1. Schon Goethe stieg von hier zum Brocken auf. Im kalten Krieg konnte man hier vom Westen aus gut über die Grenze zum Brocken schauen.

→ Zwischen Braunlage und Torfhaus besteht alternativ evtl. noch die Variante „6.1.2“ über den Oderteich. Ob der Wanderweg der MTB-Route tourenradtauglich ist, ist mir nicht bekannt. Ich war hier bisher nur im Winter per Langlaufski

unterwegs.

→ Von Torfhaus führt die **Route 6.1** dann durch das enge Eckertal hinab zum nördlichen Harzrand. Unterwegs kommt man am Rastplatz Luisenbank oberhalb der Ecktalsperre mit schönem Brockenblick vorbei. Die Talsperre hat im kalten Krieg auch Grenzgeschichte geschrieben, denn sie war die einzige Talsperre, die direkt auf der innerdeutschen Grenze lag: <https://de.wikipedia.org/wiki/Eckertalsperre> → Noch heute ist mitten auf der Sperrmauer, über die ein Wanderweg und eine MTB-Route Richtung Brocken führen, ein alter Grenzpfosten zu finden.

→ **Brockenvariante 6.2:** Diese Variante könnte man als Nebenroute mit aufnehmen, denn der Brocken ist schon was besonders (<https://de.wikivoyage.org/wiki/Brocken>). Mit dem Pedelec sind die Steigungen zumindest für halbwegs geübte eigentlich kein Thema. Die Strecke führt von Braunlage über Elend nach Schierke. An der Bundesstraße zwischen Braunlage und Elend fehlen zum Teil noch Radverkehrsanlagen. Vom **Brockendorf Schierke** (<http://www.schierke-am-brocken.de>) geht es steiler über die Brockenstraße ins „Brockenknie“ auf 900 m Höhe. Von hier oben nahe der **Ilsequelle** (mit Steg in den Urwald) rollt man dann durch das **romantische Ilsetal mit seinen Wasserfällen** abwärts Richtung Harzrand. Die Fahrwege im Ilsetal sind gut tourenradtauglich (Befahrung im April 2012). Wer schon am Brockenknie ist sollte unbedingt auch die die restlichen 250 Höhenmeter der Brockenstraße bis zum Gipfel des Brocken mit erklimmen. Der Brocken fasziniert immer wieder.

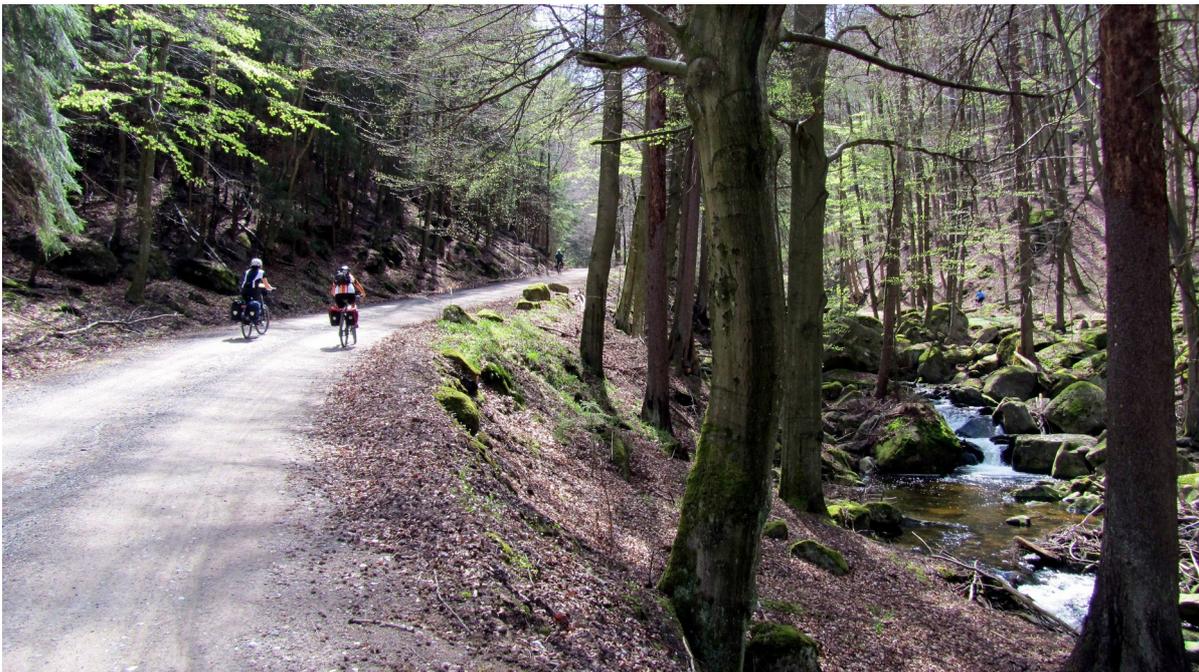


Abbildung 11: Im Ilsetal: Unterwegs per Rad Richtung Brocken (Eigenes Bild April 2012)

- **Ilsenburg:** Die „Sommerfrische“ am nördlichen Harzrand ist wichtiger touristischer Ankerpunkt auf dieser Etappe: <http://www.ilsenburg-tourismus.de>

→ Nun ist es durch das nördliche Harzvorland nicht mehr weit bis zu den nächsten Etappenorten Osterwieck bzw. Hornburg.

- **Osterwieck / Hornburg:** Die beiden Landstädtchen mit jeweils sehenswerten Altstädten wurden als nette Etappenorte abseits der Touristenpfade eingeplant → Mehr Radtourismus wäre hier für den ländlichen Raum auch eine gute Wirtschaftsförderung: <http://www.stadt-osterwieck.de/erlebnis-kulturland> und <http://www.hornburg-erleben.de/>

7. „Grenzetape“ Osterwieck/Hornburg – Haldensleben: 94 bis 104 km

je nach Übernachtung in Hornburg oder Osterwieck. Für zwei Kurzetaffen kann man im Bereich Helmstedt übernachten:

- 7.1 Osterwieck/Hornburg – Helmstedt: 56 / 66 km
- 7.2 Helmstedt – Burg: 75 km

→ Entlang der alten Grenze geht es auf der topografischen Ideallinie weitgehend eben Richtung Helmstedt. Falls der Kolonnenweg nicht gut fahrbar sein sollte, gibt es nahe Alternativwege, über die die Route verlaufen könnte. Im Bereich Jerxheim könnte hügelig abgekürzt werden. Einkehrmöglichkeiten und sonstige touristische Infrastruktur besteht hier an der ehemaligen Grenze auf längerer Strecke allerdings nicht. Falls man über Jerxheim abkürzt kann man aber am Heeseberg einkehren.

- **Grenzdenkmal Hötensleben:** frei zugängliches größeres Grenzdenkmal: <http://www.grenzdenkmal.com>
- **Helmstadt –** Wer möchte kann hier auch übernachten und die Etappe teilen: <http://www.helmstedt.de/staticsite/staticsite.php?menuid=107>
- **Gedenkstätte Deutsche Teilung Marienborn:** Laut Wikipedia war der Grenzübergang bei Helmstedt der bedeutendste Grenzübergang der ehemaligen innerdeutschen Grenze: Die heutige **Gedenkstätte Deutsche Teilung Marienborn** (<http://www.stgs.sachsen-anhalt.de/gedenkstaette-deutsche-teilung-marienborn/>) ist daher ein wichtiger Ankerpunkt, der unbedingt in die Route mit eingebaut werden sollte! Hier endet die „Anschmiegung“ des Radwegs der Einheit an die ehemalige innerdeutsche Grenze und die Route wendet sich endgültig Richtung Osten nach Berlin.
- **Exleben: Schlosskirche:** www.schlosskirche-erleben.de
- **Hundisleben: Schloss und Barockgarten** (www.schloss-hundisburg.de) und **Technisches Denkmal Alte Ziegelei** (<http://www.ziegelei-hundisburg.de/>)
- **Etappenstadt Haldensleben – historische Altstadt mit Stadtmauer usw.** <http://www.haldensleben.de/Start/Tourismus/Sehensw%C3%BCrdigkeiten>
Als Etappenstadt wirkt der „Radweg der Einheit“ in Haldensleben wiederum als gute

Wirtschaftsförderung für den ländlichen Raum.

8. „Kanaletappe“ Haldensleben – Brandenburg / Havel: 102 km

Kurzetappen: Übernachtung in Burg auf rund halbe Strecke

→ 8.1 Burg - Brandenburg / Havel: 66 km

→ Betriebsweg **Kanalbrücke der K 1167?** Mit dem Neubau der Kanalbrücke sieht es im Luftbild von Bing so aus, als wäre hier der südliche Kanalweg an der Brücke unterbrochen und eine Umfahrung entlang der Brückenauffahrt wurde wohl ebenfalls nicht angelegt. Es wurde die Route daher hier auf die nördliche Kanalseite gelegt. Hier scheint es wohl unter der neuen Brücke einen durchgehenden Kanalweg zu geben. So zusätzlicher Erlebnispunkt der Nordvariante: Durchfahrt durch den Kanaltunnel bei Elbei. Endgültig lässt sich das evtl. Problem „Kanalbrücke der K 1167“ aber natürlich erst vor Ort erkunden.

→ **Schiffshebewerk Rothensee:** Touristische Infrastruktur mit Gastronomie vorhanden: Gibt es aber auch ein öffentliches WC? Rastplatzsituation?

→ **Schleuse Hohenwarthe** - Schleusen sind natürlich als Schauplatz für unterwegs eh immer interessant. Rastplatzsituation? Gibt es ein öffentliches WC?

→ Vom Wasserstraßenkreuz Magdeburg führt die Route entlang des Mittellandkanals in die Kreisstadt Burg. Die Altstadt von Burg liegt bisher wohl abseits der großen radtouristischen Pfade. Als **historische Stadt** besitzt Burg aber durchaus ein paar Sehenswürdigkeiten: https://de.wikipedia.org/wiki/Burg_%28bei_Magdeburg%29#Sehensw.C3.BCrdigkeiten
Es macht daher Sinn, über die Kreisstadt Burg eine hier wohl neu auszuschildernde überregionale Radroute zu legen. Natürlich kann man die Kernstadt von Burg auch entlang des Elbe-Radwegs D11 nördlich umfahren und erst bei Parey auf die neue Elbe-Havel-Kanalroute einschwenken. Aber es sollte mit einem Radweg der Einheit dem Radreisenden auch hier mal neues abseits der bekannten Touristenpfade gezeigt werden. Von daher wurde die eh direktere Variante über die Altstadt von Burg eingeplant. Als Übernachtungsort im ländlichen Raum kann der Radweg der Einheit auch hier gute Impulse für die Wirtschaftsförderung setzen.

→ Via **Genthin** (www.touristinfo-genthin.de → **Aussichtspunkt auf dem Wasserturm**) geht es weiter im Kanalkorridor Richtung Osten. An der Schleuse Wusteritz ist die Nutzung des Kanalwegs im Schleusenbereich unklar. Die Entwurfsroute wurde daher erst einmal entlang der L 96 (wohl kurze schlechte Wegstrecke) und dann entlang der Bahnlinie gelegt.

→ Vor Brandenburg / Havel fährt man auf einem attraktiven Seeuferweg Richtung Stadt.

- **Brandenburg / Havel: Etappenstadt** – landschaftlich schöne Lage an der Havel mit viel Wasser, Altstadt mit ein paar Sehenswürdigkeiten: <http://stg-brandenburg.de/startseite.html/>

9. „Haveletappe“ Brandenburg / Havel – Berlin: 87 km

Kurzetappen:

→ 9.1 Brandenburg / Havel – Potsdam: 52 km

→ 9.2 Potsdam – Berlin: 35 km → nachmittags noch Zeit für die Rückreise oder kleines Berlinprogramm

→ Auf dem landschaftlich attraktivem Havelradweg erreicht der „Radweg der Einheit“ über Werder die brandenburgische Landeshauptstadt Potsdam mit ihren vielfältigen Sehenswürdigkeiten. Bei Werder bestehen an der Bahnstrecke leider Treppen. Hier müsste mal eine Rad- und separate Fußgänger /Fahrradbrücke ohne Treppen errichtet werden (Lage der Problemstelle:
<http://www.openstreetmap.org/#map=17/52.39241/12.93514>)

- **Potsdam und Park Sanssouci:** <http://www.potsdamtourismus.de/>. Es gibt laut http://www.spsg.de/fileadmin/user_upload/SN_UEK-Fahrrad_2009.pdf eine Radroute direkt durch den Park oder eine nördliche Umfahrung über die Parkerschließungsstraße „Maulbeerallee“. Soweit ich das noch von 2007 als Besucher zu Fuß in Erinnerung habe, ist diese Straße aber z. T. stärker befahren. Die GPS-Spur wurde trotzdem mal über diese Straße gelegt, da hier schon Radrouten verlaufen.

- **Glinicker Brücke:** bekannt als Agentenaustauschort und damit auch wichtiger Anlaufpunkt auf einem „Radweg der Einheit“
https://de.wikipedia.org/wiki/Glienicker_Br%C3%BCcke

→ Von der Glinicker Brücke aus führt die Route auf der bestehenden Radroute D3 / D11 entlang der Havelseen am Grunewald (Sehenswürdigkeiten hier nicht gelistet). Hier münden die D3/ D11

auf die **Straße des 17. Juni**, die zum Gedenken an den Volksaufstand 1953 in der DDR so betitelt wurde.



Abbildung 12: Glinicker Brücke im Herbst 2007 (eigenes Bild)

- **Berlin** (<http://www.visitberlin.de/de>): Über die große Stadtachse erreicht der „Radweg der Einheit“ schließlich sein Endziel – den Reichstag (<https://www.bundestag.de/>) nahe des Brandenburger Tores



*Abbildung 13: das Ziel: Der herbstliche Reichstag - Portal zur deutschen Demokratie
(eigenes Bild Herbst 2007)*