

Radverkehrskonzept für das Gebiet des Landkreises Kassel

Gemeindesteckbrief Liebenau



Planungsgemeinschaft Iba / Schmidt
im Auftrag
des ADFC Kreisverband Kassel Stadt und Land e. V.
Endversion ab Ende September 2018 verfügbar
Zwischenstand

13. August 2018

Inhaltsverzeichnis

1	Basisdaten	3
1.1	Strukturdaten	3
1.2	Geografische / Topografische Lage	4
1.3	Verkehrsräumliche Lage	5
2	Bestandsaufnahme	6
2.1	Verknüpfung Rad und Bahn	7
3	Radverkehrsverbindungen	8
3.1	Radverkehrsverbindungen innerhalb des Gemeindegebiets	8
3.1.1	Ortsdurchfahrt Kernstadt	8
3.1.2	zur Ideenstudie Bahnhof Liebenau	8
3.1.3	Diemelradweg bei Haueda	8
3.1.4	Ortsverbindungen Kernstadt / Zwergen - Ostheim	9
3.1.5	Ortsverbindung Kernstadt - Zwergen	9
3.1.6	Ortsverbindungen Haueda - Ersen - Grimelsheim	10
3.1.7	Diemel-Radweg auf der Brücke der L3210 in der Ortsdurchfahrt Lamerden	10
4	Radverkehrsverbindungen zu benachbarten Gemeinden / Regionen	12
4.1	Ortsverbindungen in benachbarte Gemeinden	12
4.1.1	Kernstadt - Hofgeismar / Friedrichsdorf	12
4.1.2	Ortsverbindung Niedermeiser – Hofgeismar	12
4.1.3	Ortsverbindung Niedermeiser – Obermeiser	12
4.1.4	Ortsverbindung Niederlistingen - Niedermeiser	13
4.1.5	Ortsverbindung Niedermeiser - Kelze	13
4.1.6	Ortsverbindung Ersen - Nieder- / Oberlistingen	14
4.1.7	Ortsverbindung Dalheim - Haueda auf dem Diemel-Radweg	14
4.1.8	Ortsverbindung Daseburg - Haueda	14
4.1.9	Ortsverbindung Muddenhagen - Lamerden	14
4.1.10	Ortsverbindung Lamerden - Hofgeismar	14
4.2	Einbindung in das Grundnetz	15
4.3	Mittelzentrenverbindungen über das Gemeindegebiet	16
4.3.1	Mittelzentrenverbindung Warburg - Hofgeismar	16
4.3.2	Mittelzentrenverbindung Bad Arolsen - Hofgeismar	16
5	Freizeit / Tourismus / Radrouten	17
5.0.3	Diemel-Radweg	17
5.0.4	Hessischer Radfernweg R 4	18
5.0.5	Warmetal-Radweg	18
5.0.6	weitere Freizeitrouten	18

6	Wegweisung	19
7	Abkürzungsverzeichnis	20
8	Impressum	22

Kapitel 1

Basisdaten

Die ländliche Kleinstadt Liebenau liegt im Nordwesten des Landkreises an der nordrhein-westfälischen Landesgrenze. Hier findet sie sich am Rande der Warburger Börde im Diemel- bzw. Warmetal. Im Gemeindegebiet finden sich bedeutende fossile Lagerstätten.

1.1 Strukturdaten

- **Einwohner:** ca. 3.000
- **Fläche:** 48,87 km²
- **Bevölkerungsdichte:** 64 EW pro km²
- **Regionale Raumstruktur:** Ländlicher Raum, Grundzentrum (Stadt nicht im Zweckverband Raum Kassel)
- **Ortsteile:** Ersen, Grimelsheim, Hueda, Lamerden, Liebenau (Hauptort), Niedermeiser, Ostheim und Zwergen
- **Zentraler Ortsteil:** Liebenau
- **Verwaltung:** Rathaus in Liebenau
- **Schulen:** Grundschule im Hauptort Liebenau, weiterführende Schulen in Hofgeismar, Grebenstein und Warburg
- **Wirtschaft:** überwiegend Wohngemeinde, nur wenige Gewerbebetriebe verteilt auf die Ortsteile, ein größerer Bergbaubetrieb (Steinbruch Lamerden), sonst überwiegend Landwirtschaft und Tourismus
- **Versorgung / Einzelhandel:** kleiner Lebensmittelmarkt im Hauptort Liebenau, ansonsten etwas Einzelhandel in Niedermeiser
- **Bahnanschluss:** nein (nächste Regionalbahnanschlüsse mit Radmitnahme in Hofgeismar, Hümme und Warburg (Strecke Kassel - Warburg) sowie in Zierenberg und Volkmarzen (Strecke Kassel – Korbach), nächste Fernbahnanschlüsse in Kassel und Warburg)
- **Meldeplattform Radverkehr:** nein
- **Mitgliedschaft AGNH:** ja

1.2 Geografische / Topografische Lage

Die Kleinstadt Liebenau liegt am nordwestlichen Rand des Landkreises am Unterlauf der in nordöstlicher Richtung der Weser zufließenden Diemel. Deren Tal und das umgebende Hügelland zählen zum Oberwälder Land, einem südlichen Ausläufer des Weserberglands, mit dem Heuberg zwischen Lamerden und Hofgeismar als dessen höchster Erhebung. Höhere Mittelgebirgszüge schließen nicht unmittelbar an das Liebenauer Gebiet an. Nach Süden grenzt diese Landschaft an das Habichtswälder Bergland, nach Nordwesten an die ausgedehnte Warburger Börde, die dem Eggegebirge vorgelagert ist. Weiter im Osten ziehen sich die Höhenrücken von Solling und Reinhardswald in Nord-Süd-Richtung.

Das Stadtgebiet nördlich der Diemel zieht sich in einem schmalen Streifen zwischen Hueda und Lamerden entlang der Landesgrenze. Ein Teil des Stadtgebiets zieht sich nach Süden, einige Kilometer aufwärts des Diemelzuflusses Warme. In ihrem Tal liegen die Ortsteile Zwergen (ca. 160 m ü. NHN) und Niedermeiser (ca. 175 m ü. NHN). An den Talrändern der Diemel, westlich und östlich der Warmemündung liegen die Orte Hueda (ca. 155 m ü. NHN), der Hauptort Liebenau (ca. 145 m ü. NHN), Ostheim (ca. 150 m ü. NHN) und Lamerden (ca. 140 m ü. NHN), auf einer Hochfläche südlich Hueda die Ortsteile Ersen (ca. 260 m ü. NHN) und Grimelsheim (ca. 245 m ü. NHN).

Der tiefste Punkt der Gemeinde liegt bei ca. 135 m ü. NHN (Gemeindegrenze nördlich Lamerden, an der Diemel), der höchste Punkt bei ca. 350 m ü. NHN (Wattberg östlich Zwergen).

Der Hauptort Liebenau liegt relativ mittig im Gemeindegebiet, in östlicher, südlicher und westlicher Richtung gruppieren sich die anderen Ortsteile um die Stadt. Niedermeiser ist aber der bevölkerungsreichste Ortsteil vor Liebenau.

Zum Ortsteil Liebenau liegen Zwergen ca. 2 km, Hueda ca. 2,5 km, Ostheim ca. 3 km, Grimelsheim und Ersen jeweils ca. 4 km sowie Niedermeiser und Lamerden je ca. 4,5 km entfernt. Zum benachbarten Mittelzentrum Hofgeismar sind es ca. 7 km, bis Warburg ca. 9,5 km. Das nächste Oberzentrum Kassel liegt ca. 25 km entfernt, Paderborn und Göttingen mit je ca. 45 km erheblich weiter.

1.3 Verkehrsräumliche Lage

Der Liebenauer Raum ist eher von untergeordneter Bedeutung für den Straßenfernverkehr, keine Bundesstraße durchläuft das Stadtgebiet. Hauptverkehrsadern auf Stadtgebiet sind die Verbindungen nach Hofgeismar, zum Mittelzentrum der Region. Auf der Verbindung zwischen Niedermeiser und Hofgeismar verkehren täglich über 4.000 Kfz. Die Straßenverbindungen auf der Diemellinie zwischen Warburg (B 7) und Trendelburg (B 83) sind nicht halb bzw. viertel so stark belastet. Es sind überwiegend Pendlerverkehre bzw. haben regionalen Ursprung.

Zwischen Hueda 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.

Zwischen Warburg und Liebenau bestehender Kraftverkehr nutzt eher die Verkehrswege nördlich der Diemel und zwischen Warburg und Hofgeismar die südliche Verbindung über Niedermeiser zur B 7. Durch das untere Warmetal fließen überwiegend Pendlerverkehre nach Hofgeismar und in den Raum Kassel.

Die anderen Landstraßen und öffentlichen Wege auf Gemeindegebiet dienen eher der lokalen Verbindung zwischen den Ortschaften.

Die nächsten Autobahnanschlüsse bestehen in Warburg, Breuna und Zierenberg (alle A 44 auf der Strecke Kassel - Dortmund).

Bahnverkehr findet zwar in diesem Teil des Diemeltals auf der Strecke Kassel – Warburg statt, aber seit 2015 hält am Bahnhof Liebenau kein Regionalzug mehr. Regionalbahnanschluss mit Radmitnahme besteht in Warburg, Hümme und Hofgeismar. Anschluss an die Regionalstrecke Göttingen - Paderborn gibt es etwas weiter entfernt in Bad Karlshafen.

Die nächsten Fernbahnhalte für Liebenau sind Warburg, Paderborn und Kassel. In Kassel werden alle Ziele im Norden, Osten, und Süden erreicht, in Warburg und Paderborn Ziele in Richtung Ruhrgebiet, Münsterland und Lipper Land.

Kapitel 2

Bestandsaufnahme

Die Hauptverkehrsachse des Radverkehrs liegt im Stadtgebiet von Liebenau eindeutig auf dem touristischen Diemelradweg. Der Diemelradweg auf städtischem Gebiet wird überwiegend abseits der Hauptverkehrsstraßen geführt und ist durchgehend befestigt ausgeführt.



Abbildung 2.1 Eine Radverkehrsanlage fehlt an dieser wichtigen Verbindung für den Alltags- und Freizeitradverkehr: die L 3211 im Warmetal zwischen Zwergen und Liebenau (LIE_2)

Wahrnehmbaren Radverkehr gibt es noch auf der im Warmetal verlaufenden Radroute (Hessischer Radfernweg R 4, Warmetal-Radweg) und auf der Verbindung von Zwergen nach Hofgeismar (R 4).

Außer einer bescheidenen Fahrradnutzung bei innerörtlichen Fahrten sowie auf den kurzen lokalen Anschlussverbindungen zu den Routen entlang Diemel und Warme, sind alle anderen Verbindungen bisher verkehrlich von kaum wahrnehmbarer Bedeutung, Radverkehr findet nur sporadisch statt.

Da es an weiterreichenden Nahversorgungsmöglichkeiten auf dem Gebiet der Stadt Liebenau fehlt, wird überwiegend auf das Auto gesetzt.

Die Entfernung zur Grundschule im Hauptort Liebenau liegen für die drei Ortsteile Hueda, Ostheim und Zwergen innerhalb des Dreikilometerbereichs. Eine Fahrradnutzung wäre hier möglich.

Eine Abwicklung von Pendlerverkehren zu den Zielen Hofgeismar bzw. Warburg ist durchaus realisierbar. Von Liebenau aus sind es ca. 9 bzw. etwas mehr als 10 km.

In der Radreisezeit wird der touristische Verkehr auf dem als Qualitätsroute zertifizierten Diemelradweg relativ stark sein. Von gewisser Bedeutung wird der Verkehr auf dem Warmetal-Radweg sein (als Hessischer Radfernweg R 4 zwischen Niedermeiser und Zwergen).

In der Nebensaison findet Radverkehr auf diesen Routen durchaus auch im Nahmobilitätsbereich statt.

Mehrere Abschnitte auf wichtigen Radverkehrsverbindungen im Stadtgebiet sind nicht in einem bedarfsgerechten Zustand, so dass sie von den meisten Nutzergruppen nicht akzeptiert werden und das Fahrrad auch für kürzere Fahrten nicht verwendet wird. Im Wesentlichen betrifft es Verbindungen von Niedermeiser nach Hofgeismar, Obermeiser und Niederlistingen, aber auch die zwischen Zwergen und Liebenau sowie die Diemelbrücke in Lamerden.

Die Nutzung des Fahrrads zu Alltagszwecken ist, wie in anderen ländlich geprägten Kommunen im Landkreis, 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 der Wert in Liebenau im Jahresmittel niedriger liegt.

Es fehlt weitgehend an einer sicheren, attraktiven und direkten Radverkehrsinfrastruktur auf den Verbindungen abseits des Diemelradwegs. Das betrifft sowohl die Verbindungen über die Kreisstraßen auf der nordwestlichen Diemelseite, die in Richtung Warburger Börde führen, als auch die meisten Verbindungen südöstlich des Flusses.

Eine Fahrradnutzung ist in den bergigen Regionen der Gemeinde durchaus ausbaufähig, gerade in Hinblick 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.

2.1 Verknüpfung Rad und Bahn

Am aktuellen Liebenauer Bahnhof halten keine Züge mehr (siehe auch HNA-Artikel "Zug fährt künftig an Liebenau vorbei" vom 22. Oktober 2015: Zug fährt künftig an Liebenau vorbei). Der bisherige Bahnhof liegt für die Nahmobilität zu Fuß und per Rad sowieso suboptimal.

Die heutigen Bus- und Zugverbindungen ab Liebenau via Hofgeismar in den Raum Kassel sind von den Fahrzeiten her zum KFZ keine ernst zu nehmende Alternative.

Eine Ideenstudie für einen möglichen neuen Bahnhof in Liebenau wird im Kapitel "Radverkehrsverbindungen innerhalb des Gemeindegebiets" skizziert.

Kapitel 3

Radverkehrsverbindungen

Im diesem Kapitel werden schwerpunktmäßig ausgewählte Ortsverbindungen und ihre Maßnahmen näher betrachtet. Für alle in das Radverkehrsnetz eingearbeiteten kleinen Maßnahmenpunkte bitte das Menü Karte im Digitalkonzept aufrufen, oder in die Maßnahmenliste der Gemeinde schauen (zu finden unter Downloads auf www.rvk.lk-kassel.radinformation.de).

Zum Teil werden im Text auch noch Maßnahmen erwähnt, die sich nicht in der Datenbank befinden (z. B. potentielle Geschwindigkeitsbegrenzungen außerorts). Diese wurden aufgrund der Übersichtlichkeit nicht komplett in der Karte / Datenbank vermerkt.

3.1 Radverkehrsverbindungen innerhalb des Gemeindegebiets

3.1.1 Ortsdurchfahrt Kernstadt

Abschnitt wird bis Ende September 2018 ergänzt.

3.1.2 zur Ideenstudie Bahnhof Liebenau

Abschnitt wird bis Ende September 2018 ergänzt.

3.1.3 Diemelradweg bei Hueda

Die Radverkehrsverbindungen zwischen den Liebenauer Ortsteilen im Diemeltal sind weitestgehend gut und sicher befahrbar und haben eine befestigte Oberfläche. Sie verlaufen außerorts abseits von Landstraßen.

Am Diemel-Radweg in Hueda gibt es in beiden Fahrtrichtungen für Teile des Radverkehrs Durchfahrtsverbote auf weiterführenden Wirtschaftswegen (Aktuelle Kennzeichnung Anlieger frei). Radfahrer, die nicht Anwohner sind, dürfen hier aktuell ihr Fahrrad lediglich schieben.

Es sollten im Verlauf dieser Routenabschnitte entweder mit Zusatzschildern (VZ 1022-10 „Radfahrer frei“) die Wege auch für den gesamten Radverkehr freigegeben werden, oder aber es ist das Verkehrszeichen VZ 250 durch VZ 260 („Verbot für Kraftfahrzeuge“) zu ersetzen (siehe LIE_12 und LIE_13).

3.1.4 Ortsverbindungen Kernstadt / Zwergen - Ostheim

Ostheim liegt etwas abseits des Diemelwegs auf der östlichen Flussseite. Aktuell ist der Ort aus beiden Fahrtrichtungen an die touristische Radroute durch eine Stichverbindung angebunden, die auf einem befestigten Wirtschaftsweg verläuft.

Zwischen Liebenau und Lamerden gibt es entlang den Ortsteil Ostheim durchquerenden L 3210 keine Radverkehrsanlagen. Die Führung der Verbindung Ostheim – Lamerden über den Diemelweg ist gut befahrbar und annähernd unwegfrei. Dagegen verlängern sich die Fahrwege auf der Verbindung Ostheim – Liebenau zwischen beiden Ortszentren erheblich, da zweimal die Diemel überquert werden muss.

Sinnvoll wäre der Ausbau von vorhandenen, aber unbefestigten Wirtschaftswegen (LIE_7 und LIE_15) nordwestlich der L 3210 bis zum Anschluss an den Warmetal-Radweg bei Liebenau (Bahnunterführung).



Abbildung 3.1 Die direkte Verbindung von Ostheim nach Liebenau: unbefestigtes Wegstück entlang der Bahn (LIE_15).

Vor der westlichen Ortseinfahrt von Ostheim sollte ein kurzes 2,5 m breites Wegstück entlang der Landstraße zusätzlich hergestellt werden ((LIE_8, auf ca. 400 m Länge, beschildert mit VZ 260 „Verbot für Kraftfahrzeuge“). Ein Teil dieser Maßnahmen würde auch dem zwischen unterer Diemel und dem Warmetal stattfindenden Radverkehr (Zwergen, Niedermeiser, etc.) nützen, da die heutige Führung über die Ortslage Liebenau einen erheblichen Umweg bedeutet.

3.1.5 Ortsverbindung Kernstadt - Zwergen

Die breit ausgebaut und schnell befahrene L 3211 (DTV ca. 1.400 Kfz / 24 h) zwischen Zwergen und der Einmündung in die L 3210 bei Liebenau verfügt über keine Radverkehrsanlage, obwohl auf ihr eine regionale Freizeitradroute (Warmetal-Radweg) verläuft. Der als Alternative zur L 3211 neu hergestellte mittlere Teilabschnitt des Wirtschaftswegs zwischen Zwergen („Am Eichölzchen“) und Liebenau (L 3210, Friedhof) genügt nicht den Ansprüchen an eine nutzergerechte Radverkehrsführung. Er stellt zwar die direkteste Verbindung zwischen beiden Ortsteilen her, aber mit seinen Steigungen (teils extreme Schiebestrecken, ca. 25 bis 30 %) und seinem

schmalen Asphaltband in Wegmitte (Breite 1,2 m), auf dem sich lockerer Schotter sammelt (erhebliche Sturzgefahr), ist er nicht nur unkomfortabel, sondern nur unter Selbstgefährdung zu befahren (Strecke siehe LIE_17).

Die Herstellung einer straßenbegleitenden Radverkehrsanlage wäre in diesem Fall die einzige sinnvolle Maßnahme (LIE_2). Lediglich auf einem Teilstück der Strecke könnte ab nördlicher Ortseinfahrt Zwergen und westlich der Landesstraße ein vorhandener Wirtschaftsweg in die Ausbaumaßnahme mit einbezogen werden.

3.1.6 Ortsverbindungen Haudea - Ersen - Grimelsheim

Auf den Radverkehrsverbindungen über klassifizierte Straßen zwischen Ersen bzw. Grimelsheim zu den jeweils angrenzenden Liebenauer Ortsteile Hueda und Niedermeiser wird der Radverkehr ungesichert auf der Fahrbahn geführt. Die Strecke Ersen – Grimelsheim – Hueda befahren zwar täglich weniger als 1.000 Kfz, aber es gilt die Regelgeschwindigkeit von 100 km/h und sie ist zweistreifig ausgebaut.

Nach RAL 2012 sollte bei einem Straßenneubau bei 5 m Fahrbahnbreite ein Ausbau ohne Mittellinie erfolgen und eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 70 km/h angeordnet werden. Die Herstellung einer nichtbenutzungspflichtigen Radverkehrsanlage (als etwa 1000 m lange Nahmobilitätsverbindung auch für den FV) zwischen dem Knoten L 3210 / K 62 in Ersen und Rittergut Grimelsheim wäre langfristig sinnvoll. Weiter nach Hueda sind dann alternativ befestigte Wirtschaftswege vorhanden. In Anbetracht des kreisweit bereits sehr hohen Bedarfs an Radinfrastruktur wurde diese Strecke mit eher geringer Priorität nicht als Maßnahme in die Datenbank / Netzkarte mit aufgenommen.

3.1.7 Diemel-Radweg auf der Brücke der L3210 in der Ortsdurchfahrt Lamerden

Lamerden und Eberschütz werden durch die auf der nordwestlichen Diemelseite verlaufenden L 3210 miteinander verbunden. Der Radverkehr wird auf der Lamerden gegenüberliegenden Flussseite über den durchgehend befestigten Diemelradweg geführt. Konfliktsituationen können innerorts auf dieser Strecke noch im Liebenauer Stadtgebiet auf der Diemelbrücke von Lamerden entstehen.

Dort muss der Radverkehr im Verlauf der touristischen Route in beiden Richtungen auf der schneller befahrenen Landstraße ungesichert und ohne Linksabbiegestreifen den Gegenverkehr auf der Fahrbahnfläche abwarten.

Kurzfristig wäre hier die Anlage von Schutzstreifen (Regelmaß jeweils von 1,5 m Breite bei einer Gesamtfahrbahnbreite von ca. 7,5 m nach ERA 2010 möglich) mit Entfernung der Mittellinie sinnvoll. Diese Maßnahmen sollten durchgeführt werden zwischen der Einmündung der K 66 und Höhe der Bahnbrücke.

Längerfristig wäre zur Qualitätsverbesserung des radtouristischen Diemelwegs die Errichtung einer eigenständigen Fußgänger- und Radfahrerbrücke südlich der vorhandenen Straßenbrücke sinnvoll (LIE_10). So wären Fuß- und Radverkehr hier im Verlauf des Diemelradweg von der Ortsdurchfahrt entkoppelt.



Abbildung 3.2 Der Diemelweg: Blick über die Brücke auf Lamerden

Kapitel 4

Radverkehrsverbindungen zu benachbarten Gemeinden / Regionen

4.1 Ortsverbindungen in benachbarte Gemeinden

4.1.1 Kernstadt - Hofgeismar / Friedrichsdorf

Die den Hauptort Liebenau mit Hofgeismar verbindenden Hauptverkehrsstraßen sind die L 3210 und die L 3213, die nicht über straßenbegleitende Radverkehrsanlagen verfügen. Eine Radverkehrsführung ist wegen des steilen Anstiegs aus dem Diemeltal entlang dieser Trasse nicht unbedingt sinnvoll, da sich eine Führung über Zwergen an der L 3211 und weiter auf befestigten Wirtschaftswegen (gemeinsam mit dem Hessischen R 4) nach Hofgeismar anbietet.

Von Ostheim nach Hofgeismar bzw. Friedrichsdorf gibt es zur Straßenverbindung „Triftweg“ in Ostheim, der schmal, steil und zeitweise stark verkehrsbelastet ist, eine alternative Wegführung östlich davon über die Straße „Am Felsroth“ und entlang des FFH-Gebiets Ostheimer Hute.

Der unbefestigte Wegeabschnitt im Forst müsste mit einer Asphaltdecke versehen werden (LIE_9).

4.1.2 Ortsverbindung Niedermeiser – Hofgeismar

Wichtige Verbindungen sowohl im Nahmobilitätsbereich als auch zwischen regionalen Mittelzentren verlaufen über Liebenauer Stadtteile. In erster Linie betrifft dies die Verbindung Niedermeiser – Hofgeismar. Die beide Orte verbindende L 3212 ist erheblich verkehrsbelastet, mehr als 4.000 Kfz befahren diese Strecke täglich. Eine Radverkehrsanlage ist nicht vorhanden. Mit einer Distanz von etwa 7 km ist diese Verbindung auch als Pendlerroute geeignet. Wegen des erheblichen Umwegs und verllorener Höhenmeter eignet sich die vorhandene befestigte Verbindung über Zwergen im Verlauf des Hessischen R 4 nicht als Alternativstrecke.

Als Maßnahmen in Frage kommen der befestigte Ausbau eines Wirtschaftswegs zwischen der Straße „Am Rosenhang“ und dem R 4 südlich Friedrichsdorf (LIE_4 in Kombination mit LIE_3). Ist eine solche Maßnahme nicht umsetzbar, sollte eine durchgehend straßenbegleitende Radverkehrsanlage entlang der L 3212 hergestellt werden.

4.1.3 Ortsverbindung Niedermeiser – Obermeiser

An der L 3211 zwischen Nieder- und Obermeiser ist keine Radverkehrsanlage vorhanden, eine höhere Verkehrsbelastung ist zu beobachten (DTV ca. 1.400 Kfz) und die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h. Zwei Tourismus- bzw. Freizeitrouten des Radverkehrs werden

auf der Fahrbahn geführt werden (Hessischer R 4, Warmetalweg). Vor der Ortseinfahrt Niedermeiser befindet sich ein für den Radverkehr besonders konfliktträchtiger, unübersichtlicher Straßenabschnitt.

Die Befahrung der zwischen beiden Orten verlaufenden und teilweise unbefestigten Wegeverbindung auf der Ostseite der Warme ist leider dem Radverkehr durch die amtliche Beschilderung untersagt (VZ 250) und nur für den landwirtschaftlichen Verkehr freigegeben.

Die Herstellung einer eigenständigen Radverkehrsanlage entlang der L 3211 zwischen den Ortseinfahrten wird für notwendig erachtet (siehe CAL_7). Dies sollte auf der Westseite der Straße erfolgen. An den Ortseinfahrten sollten Überquerungshilfen angelegt werden.

Der östlich der Warme verlaufende Weg wäre auch wegen seiner nicht umwegfreien Führung eher als Freizeitweg geeignet, beispielsweise könnte der R 4 und der Warmetal-Radweg darüber geleitet werden. Der Weg müsste für den Radverkehr freigegeben (mit Zusatzzeichen VZ 1022-10 „Radfahrer frei“ bzw. Austausch von VZ 250 durch VZ 260 „Verbot für Kraftfahrzeuge“) und die teilweise schwer befahrbare Wegoberfläche für eine komfortablere Radverkehrsnutzung instand gesetzt werden (siehe CAL_8).

4.1.4 Ortsverbindung Niederlistingen - Niedermeiser

Problematisch zwischen Niederlistingen und Niedermeiser ist die ungesicherte Radverkehrsführung auf der Fahrbahn der L 3080 (DTV knapp 2.000 Kfz, zulässige Höchstgeschwindigkeit durchgängig bei 100 km/h, teils unübersichtlicher Straßenverlauf). An dieser für den Radverkehr wichtigen Mittel- und Grundzentrenverbindung (Bad Arolsen – Hofgeismar, Breuna – Hofgeismar) existiert keine Radverkehrsanlage. Eine nördlich der Landstraße geführte und aktuell von Breuna aus beschilderte Route kann wegen ihrer Oberflächenqualität, des erheblichen Umwegs und der zusätzlichen Höhenmeter nicht als Alternative zur Landstraße herangezogen werden.

Als vorzuziehende Alternative zu einer straßenbegleitenden Radverkehrsanlage an der L 3080 käme der befestigte Aus- bzw. Neubau von Wegen südlich der Landstraße und des Ruhrbachs in Frage (siehe LIE_11). Es könnte hier eine landschaftlich sehr reizvolle Radroute in Tallage entstehen.

4.1.5 Ortsverbindung Niedermeiser - Kelze

Eine direkte sichere Radverkehrsverbindung von Niedermeiser nach Kelze ist nicht vorhanden, entlang der L 3212 fehlt eine straßenbegleitende Radverkehrsanlage bis auf Höhe „Frensche Warte“.

Ein vorhandener, von der Landstraße abzweigender Wirtschaftsweg könnte ab der Sattelhöhe ausgebaut werden. In Anbetracht des kreisweit bereits hohen Radinfrastrukturbedarfs besitzt diese potentielle Radverkehrsanlage entlang der L 3212 mit Alleinziel Kelze nur eine stark untergeordnete Priorität. Sie wurde daher als Maßnahme nicht aufgenommen.

Daher bietet sich die Herstellung einer nicht komplett alltagstauglichen Verbindung ab dem „Bruchweg“ in Niedermeiser durch ein Forstgebiet an (zwischen Meßhagen und Langenberg), über das auch eine direkte Verbindung nach Grebenstein erreicht werden könnte. Hier wäre ein nutzergerechter Ausbau von unbefestigten Wegen notwendig (siehe HOG_60). Für die Zukunft ist diese Variante als „freizeitorientierte Ortsverbindung“ erst einmal akzeptabel.

4.1.6 Ortsverbindung Ersen - Nieder- / Oberlistingen

Zwischen Nieder- bzw. Oberlistingen und Ersen ist an der L 3210 keine Radverkehrsanlage vorhanden. Obwohl die Straße nicht stark belastet ist (DTV ca. 700 Kfz) wird sie wegen des hohen Geschwindigkeitsniveaus vor allem vom schwächeren Radverkehr kaum genutzt.

Parallel westlich der Landstraße sind durchgehende Verbindungen über vorhandene Wirtschaftswege möglich, die auf Teilabschnitten aktuell aber nur schwer befahrbar sind. Ein nutzergerechter Ausbau mit einer Asphaltoberfläche wäre sinnvoll (BRE_6 und BRE_5).

4.1.7 Ortsverbindung Dalheim - Haueda auf dem Diemel-Radweg

Für die Verbindung zwischen Dalheim und Haueda würde eine Trassenverlegung bei Umgehung der vorhandenen Anstiege südlich der Bahnlinie eine deutliche Qualitätsverbesserung bringen (kein steiler Hügel mehr).

Zu prüfen wäre, ob sich zwischen Bahnviadukt (Landesgrenze) und „Königsstuhl“ (Haueda) eine Führung des Diemelwegs nördlich der Bahn im Landschaftsschutzgebiet realisieren ließe (LIE_24).

4.1.8 Ortsverbindung Daseburg - Haueda

Die K 63 (K 16) zwischen Daseburg und Haueda ist nicht stark vom Kfz-Verkehr belastet, aber die Fahrbahn ist relativ schmal (Breite ca. 6 m, mit Mittelleitlinie) und das Geschwindigkeitsniveau ist allgemein hoch (Regelgeschwindigkeit 100 km/h). Ferner ist die Straße aufgrund von leichten Kurven zum Teil schwerer einsehbar.

Sehr langfristig wird die Herstellung einer straßenbegleitenden Radverkehrsanlage vorgeschlagen (LIE_25). Als alternative, kurzfristig umsetzbare Maßnahme könnte, entsprechend den Vorgaben der RAL 2012 (Entwurfsklasse 4), eine maximale Fahrgeschwindigkeit von 70 km/h und ein Verzicht auf eine Mittelleitlinie umgesetzt werden.

4.1.9 Ortsverbindung Muddenhagen - Lamerden

Zwischen Muddenhagen und Lamerden verläuft ein öffentlicher, auch für Kfz nutzbarer asphaltierter ca. 3 m breiter Weg. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung gibt es nicht.

Zur Verbesserung der Radverkehrssicherheit sollten eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h angeordnet und längerfristig in geeigneten Abständen Ausweichstellen eingerichtet werden.

4.1.10 Ortsverbindung Lamerden - Hofgeismar

Zwischen Lamerden und Hofgeismar gibt es keine direkte Verbindung, dazwischen liegt der Höhenrücken des Heubergs. Zwei Alternativrouten bieten sich an, einerseits nördlich die längere Talroute über Hümme oder südlich die kürzere, aber steilere Route über die Kammhöhe bei Ostheim (östlich vorbei an der „Ostheimer Hute“).

4.2 Einbindung in das Grundnetz

Abschnitt wird bis Ende September 2018 ergänzt.

4.3 Mittelzentrenverbindungen über das Gemeindegebiet

4.3.1 Mittelzentrenverbindung Warburg - Hofgeismar

Abschnitt folgt bis Ende September 2018.

4.3.2 Mittelzentrenverbindung Bad Arolsen - Hofgeismar

Diese Mittelzentrenverbindung quert den Ortsteil Niedermeiser.

Von Breuna kommend erreicht die Route nach Querung von Ober- und Niederlistingen westlich Niederlistingen Liebenau Gemeindegebiet. Hier fehlt in Tallage eine sichere, verkehrsfreie Nahmobilitätsverbindung (LIE_11).

Zwischen Niedermaiser und Hofgeismar werden alternativ zu einer neuen Radverkehrsanlage entlang der Landstraße bestehende Wirtschaftswege genutzt (Ausbaubedarf bei LIE_4). Im Bereich des Ortseingangs der L 3212 fehlt ein kurzer Radweg (bei LIE_3).

Kapitel 5

Freizeit / Tourismus / Radrouten

Auf dem Gebiet der Stadt Liebenau finden sich mehrere touristische oder der Freizeit dienende Themenradrouten.

5.0.3 Diemel-Radweg

An erster Stelle steht der Diemel-Radweg, der im Waldecker Upland bei Usseln, im hessischen Teil des Sauerlands beginnt und am Weser-Radweg in Bad Karlshafen endet.



Abbildung 5.1 Auf dem Diemel-Radweg bei Lamerden

Der Diemel-Radweg durchläuft das Gebiet von Liebenau, von Hauda bis Lamerden, auf seinem letzten Drittel. Der durchgehend befestigte Weg leitet Radfahrer hier durch eine attraktive Landschaft und er wird weitgehend abseits des Kraftverkehrs geführt.

Eine erhebliche Konfliktstelle besteht aber an einer Versatzstelle des Diemel-Radwegs an der Diemelbrücke in Lamerden (innerorts), wo die Radroute die Flussseite wechselt. Der dem Diemel-Radweg folgende Radverkehr muss, in beiden Fahrtrichtungen, von der Fahrbahn ungesichert nach links abbiegen. Hier ist nach einer akzeptablen nutzergerechten Lösung zu suchen. In Frage kämen, als schnell umsetzbare Lösungen, breite Schutzstreifen und Abbiege-

hilfen im Bereich der vorhandenen Brücke oder, mittelfristig, der Bau einer eigenen Fußgänger- und Radfahrerbrücke direkt südwestlich der Straßenbrücke.

5.0.4 Hessischer Radfernweg R 4

Der Hessische Radfernweg R 4, der von Fritzlar her ins Kreisgebiet eintritt, verläuft nur auf kurzer Strecke über städtisches Gebiet. Er führt, von Süden aus Richtung Zierenberg kommend, Warme-abwärts durch Niedermeiser bis nach Zwergen, von wo aus er nach Osten über die Kammhöhe zwischen Wattberg und Rosenberg nach Hofgeismar geführt wird.

Auf Liebenauer Gebiet leidet die touristische Radroute unter einigen Schwächen. Zwischen Ober- und Niedermeiser wird der Radverkehr über die ungesicherte Landesstraße geleitet, die alles andere als familientauglich ist. Östlich parallel in Tallage verläuft eine landschaftlich attraktivere, teilweise gröbere geschotterte Wirtschaftswegeverbindung, deren Befahrung aber unverständlichlicherweise für den Radverkehr verboten ist.

Hier wären eine Umlegung der Route und eine besser fahrbare Feinschotterdecke sinnvoll (CAL_8)

5.0.5 Warmetal-Radweg

Die regionale Radroute Warmetal-Radweg beginnt in Elmshagen (Gemeinde Schauenburg) an der Grenze zum Schwalm-Eder-Kreis. Er ist die Fortsetzung des dort endenden regionalen R 12.

Ab Gut Bodenhausen verläuft die Route gemeinsam mit dem Hessischen R 4 bis Zwergen. Ab hier sind es nur wenige Kilometer bis zum Ende der Warmetalroute am Diemelradweg in Liebenau. Auf diesem Abschnitt wird der Radverkehr ungesichert auf der Fahrbahn der breit ausgebauten und schnell befahrenen Landesstraße geführt. Ein erst kürzlich für den Radverkehr teilbefestigter Wirtschaftsweg (Asphaltdecke mit 1,2 m Breite) ist wegen einer nicht unerheblichen Schiebestrecke und Rutschgefahr eher unattraktiv und eine Befahrung nicht ungefährlich. Die Warmetalroute wurde aber bisher nicht auf diesen Weg verlegt.

Aus gutem Grund wird die Route radtouristisch, wegen der überwiegenden Fahrbahnführung des Radverkehrs, nicht mehr beworben (auch nicht im Radroutenplaner Hessen).

5.0.6 weitere Freizeitrouten

Darüberhinaus verlaufen mehrere lokale Routen der Stadt Hofgeismar (Rundwege 11, 12 und 13) auf dem Gebiet der Stadt Liebenau.

Kapitel 6

Wegweisung

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

Problematisch an der touristischen Wegweisung ist die teilweise Verwendung des jeweiligen Routenlogos direkt auf den Wegweisern, anstatt diese als Einschubplaketten unter den Hauptwegweisern anzubringen (Hessischer R 4). Dadurch wird es notwendig, bei Umsetzung eines integrierten Wegweisungsnetzes, unnötigerweise zusätzliche neutrale Zwischenwegweiser anzubringen (Doppelbeschilderung).

Der Hessische R 4 ist beschildert mit Zielwegweisern im Format 1000 x 250 mm (Hauptwegweiser) und mit Zwischenwegweisern im Format 400 x 400 mm. Einschubplaketten mit den Routenlogos werden im Format 150 x 150 mm verwendet.

Daneben sind Informationstafeln und, wo notwendig, Ortsschilder vorhanden.

Die Wegweisung ist nur bedingt FGSV-konform, da das Routenlogo des R 4 auf den Wegweisern direkt aufgebracht und nicht als Einschubplakette unter den Hauptwegweisern angebracht ist.

Die touristische Radroute Diemelweg (ehemals R 8) ist beschildert mit Zielwegweisern im Format 1000 x 250 mm (Hauptwegweiser) und mit Zwischenwegweisern 300 x 300 mm. Logo-plaketten im Format 150 x 150 mm sind in den Zielwegweisern eingeschoben. Die Route ist FGSV-konform beschildert.

Der Warmetalweg ist überwiegend mit Logowegweisern im Format 200 x 200 mm ausgestattet. Vereinzelt sind Zielwegweiser im Format 800 x 200 mit Entfernungsangaben vorhanden. Die Route ist nicht FGSV-konform beschildert.

In Niedermeiser sind einzelne Zielwegweiser des bestehenden Breunaer Radwegenetzes im Format 200 x 200 mm zu finden.

Kapitel 7

Abkürzungsverzeichnis

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

Bf oder auch **BF** **Bahnhof**

DTV **Durchschnittlich tägliche Verkehrsmenge**

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

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

Ew **Einwohner**

FGÜ **Fußgängerüberweg**

FV **Fußverkehr**

Hbf oder auch **HBF** **Hauptbahnhof**

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

LKW **Lastkraftwagen**

LSA **Lichtsignalanlage** - umgangssprachlich auch Ampel genannt

MIV **motorisierter Individualverkehr**

NMIV **nichtmotorisierter Individualverkehr**

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

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" -> "Straßenverkehrszählung 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