

Radverkehrskonzept für das Gebiet des Landkreises Kassel

Gemeindesteckbrief Wahlsburg



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

6. November 2017

Inhaltsverzeichnis

1	Basisdaten	2
2	Geografische / Topografische Lage	3
3	Verkehrsräumliche Lage	4
4	Klassifizierte Straßen	5
5	Fahrradnutzung	6
6	Radverkehrsverbindungen	8
6.1	Radverkehrsverbindungen innerhalb des Gemeindegebiets	8
6.2	Radverkehrsverbindungen zu benachbarten Gemeinden / Regionen	9
7	Freizeit / Tourismus / Radrouten	11
8	Wegweisung	12
9	Impressum	13

Kapitel 1

Basisdaten

Die kleine Landgemeinde ist im Norden des Landkreises zu finden. Hier liegt sie am Oberlauf der Weser und deren Zufluss Schwülme. Eingerahmt wird die Klostersgemeinde von den bewaldeten Höhenzügen des Reinhardswaldes und des Sollings mit seinen Ausläufern im Grenzgebiet von Hessen und Niedersachsen.

Liste der Basisdaten

- **Einwohner:** ca. 2.000
- **Fläche:** 11,43 km²
- **Bevölkerungsdichte:** 178 EW pro km²
- **Regionale Raumstruktur:** Ländlicher Raum, Grundzentrum (Gemeinde nicht im Zweckverband Raum Kassel)
- **Ortsteile:** Lippoldsberg und Vernawahlshausen
- **Zentraler Ortsteil:** Lippoldsberg
- **Verwaltung:** Gemeindeverwaltung in Lippoldsberg
- **Schulen:** Grundschule in Lippoldsberg, weiterführende Schulen in Bodenfelde, Bad Karlshafen, Hofgeismar, Uslar, Beverungen?
- **Wirtschaft:** überwiegend Wohngemeinde, ein Klinik- und Reha-Zentrum (im Pfeifengrund), sonst nur wenige Gewerbebetriebe (Landwirtschaft, Gartenbau, Tourismus)
- **Versorgung / Einzelhandel:** in Lippoldsberg.
- **Bahnanschluss:** ja (Regionalbahnanschluss mit Radmitnahme in Vernawahlshausen sowie für Lippoldsberg im benachbarten Flecken Bodenfelde, nächster Fernbahnanschluss in Göttingen)
- **Meldeplattform Radverkehr:** ja
- **Mitgliedschaft AGNH:** ja

Kapitel 2

Geografische / Topografische Lage

Wahlsburg liegt an der Nordspitze Hessens an der Oberweser und am Unterlauf des aus Richtung Göttingen kommenden Weserzuflusses Schwülme. Ein Großteil der Gemeinde liegt östlich der Weser, ein kleines Gebiet (Vorwerk) westlich davon vor dem Höhenrücken des Reinhardswalds. Die Weser knickt hier von ihrem Lauf in nördlicher Richtung nach Westen ab und teilt in einem engen Durchbruchstal die bewaldeten Höhenzüge von Reinhardswald im Süden und Solling im Norden. Naturräumlich zugeordnet ist dieser Talabschnitt der Mündener Fulda-Werra-Talung. Diese wiederum ist Teil des Weser-Leine-Berglands. Das Waldgebiet des Sollingausläufers Kiffing grenzt das Gemeindegebiet nach Süden ab.

Tiefster Punkt ü. NHN: ca. 100 m (Gemeindegrenze zu Oberweser-Gewissenruh an der Weser). Höchster Punkt ü. NHN: ca. 250 m (südlich Vernawahlshausen am Rand des Kiffings, Gemeindegrenze zu Oberweser).

Der an der Weser liegende Hauptort Lippoldsberg befindet sich in unmittelbarer Nachbarschaft zum niedersächsischen Flecken Bodenfelde (ca. 1,5 km). Etwas weiter entfernt ist es zu Gieselwerder (ca. 3 km), dem Hauptort der südlich an der Weser gelegenen Gemeinde Oberweser, sowie zum östlich gelegenen Ortsteil Vernawahlshausen (ca. 4,5 km) und Weser abwärts zu Bad Karlshafen (ca. 8 km). Vernawahlshausen, östlich von Lippoldsberg, liegt nicht weit im Süden vom Mittelzentrum Uslar (ca. 4 km). Lippoldsberg liegt näher zum ostwestfälischen Mittelzentrum Beverungen (ca. 14 km) als zur ehemaligen Kreisstadt Hofgeismar (ca. 19 km), und auch näher zu Göttingen (ca. 28 km) als zu Kassel (ca. 35 km).

Kapitel 3

Verkehrsräumliche Lage

Die Hauptverkehrsachse der Region verläuft im Wesertal in Südost-Nordwest-Richtung (B 80). Sie verbindet den Werraraum über Hann. Münden mit dem Weserbergland. Die Verbindungen nach Göttingen und Northeim über das Schwülmetal sind von etwas untergeordneterer Bedeutung. Das mag an der Ländergrenze Hessen / Niedersachsen liegen. Auf niedersächsischem Gebiet verläuft die Hauptverbindung aus dem Leinetal nach Holzminden an der Weser (in das Weserbergland), durch Uslar und Neuhaus (B 241 / B 497) quer über die Sollinghöhen.

In einem Bogen um Hessens Nordspitze herum verläuft die B 241 weiter in Richtung Warburg. Sie dient als weitläufige Nordumfahrung des Kasseler Raums zwischen A 7 (Nörten-Hardenberg) und A 44 (Warburg).

Verkehrstechnisch liegt Wahlsburg etwas ungünstig im Wesertal, da der Straßenverkehr wegen einer fehlenden Brückenverbindung über die Weser bei Lippoldsberg nur ungenügend (mit großem Umweg) in Richtung Bad Karlshafen angebunden ist. Die vorhandene Weserfähre Lippoldsberg verkehrt nur von März bis Oktober und auch in den Tagesrandzeiten nur begrenzt und ist nicht als alltagstaugliche Weserquerung zu betrachten.

Die Straßenverbindung Lippoldsberg – Wiensen – Uslar zweigt hinter der Schwülmebrücke ab und verläuft weiter auf Niedersächsischer Seite nördlich der Bahn.

Die Straßenverbindung nach Hofgeismar führt über die Reinhardswaldhöhen und ist über die Weserbrücke Gieselwerder gesichert.

Auch der Straßenverkehr aus Richtung Göttingen nach Bad Karlshafen biegt schon im Schwülmetal vor Offensen nach Oedelsheim in Richtung Oberweser ab.

Die nächsten Autobahnanschlüsse bestehen in Northeim (A 7), Göttingen (A 7 / A 38), Hann. Münden (A 7), Warburg (A 44).

Der Regionalverkehr der Bahn schließt die Gemeinde nach Göttingen und Paderborn direkt an, dort kann der Fernverkehr erreicht werden. In Richtung Kassel gibt es den nächsten Regionalhaltepunkt erst wieder in Hann. Münden.

Kapitel 4

Klassifizierte Straßen

Die Hauptverkehrsachse auf Gemeindegebiet ist die B 80 , die von Witzenhausen kommend, durch das Werra- und Wesertal bis Bad Karlshafen führt. Auf der westlichen Weserseite durchläuft sie die Lippoldsberger Gemarkung.

Die L 561 ist die östlich der Weser, parallel der B 80, verlaufende Straßenverbindung zwischen Hann. Münden und Lippoldsberg (Landesgrenze), deren Fortsetzung L 551 führt nach Norden in den Solling bis zur B 241.

Die L 3392 bildet die zentrale Gemeindeachse zwischen Lippoldsberg und Vernawahlshausen. Sie verläuft zwischen Lippoldsberg (L 561) und der Landesgrenze östlich Vernawahlshausen. In Fortsetzung auf Niedersächsischer Seite führt sie auf der L 534 und L 554 bis nach Göttingen.

Die K 79 verbindet die B 80 über die Weserfähre Lippoldsberg mit der L 561.

Die K 80 schließt ab Vernawahlshausen (L 3392) nach Norden an die K 449 (Bodenfelde / Lippoldsberg - Uslar) an. Nach Süden hin wird der Ortsteil über die K 81 mit Arenborn und Heisebeck verbunden.

Kapitel 5

Fahrradnutzung

Die Hauptverkehrsachse des Radverkehrs in der Gemeinde Wahlburg ist eindeutig die We-serschiene. Mittlerweile sind die Verbindungen zwischen Hann. Münden und Bad Karlshafen beidseitig überwiegend gut befahrbar, auf Höhe der Gemeinde verlaufen auf beiden Gewäs-serseiten befestigte und größtenteils verkehrsfreie Routenvarianten des Weser-Weges. In der Radreisesaison dominieren darauf Radwanderer und der Freizeitverkehr. In der Nebensaison findet Radverkehr hier durchaus auch im Nahmobilitätsbereich statt.

Im Schwülmetal, zwischen beiden Ortsteilen Wahlburgs, existiert dagegen keine alltagstaugliche Radverkehrsverbindung (Schotterweg). Ab Vernawahlshausen nach Uslar und dessen Bahnhof



Abbildung 5.1 Schotterweg im Schwülmetal zwischen Lippoldsberg und Vernawahlshausen: Abschnitt einer wünschenswerten attraktiven Verbindung von der Oberweser nach Göttingen ins Leinetal

(bei Allershausen) verläuft dann wieder eine akzeptable Verbindung. Anders sieht es aus in Richtung Adelebsen / Göttingen. Zwischen Vernawahlshausen und Verliehausen gibt es keine gesicherte Radverkehrsverbindung. Radverkehr findet hier kaum noch statt. Der Umweg nördlich um den Allenberg herum und über Schoningen kann nicht als eine Alternative zu einer Führung in Tallage der Schwülme gelten.

Die Verbindung von Vernawahlshausen nach Arenborn und Heisebeck auf der wenig befahrenen Landstraße wird von Radfahrern wegen der vorhandenen Steigungen, aber auch der hohen

Fahrgeschwindigkeiten des motorisierten Verkehrs kaum genutzt. Als südliche Umfahrungsmöglichkeit der Netzlücke Vernawahlshausen und Verliehausen ist diese Route deshalb auch nicht geeignet.

Eine Mittelzentrenverbindung Hann. Münden – Uslar würde sicherlich im Wesertal verlaufen und nicht über das Scheede- und Auschnippetal. Die ehemalige K 80 zwischen Oedelheim und Vernawahlshausen könnte Teil dieser Verbindung sein, weil hierdurch der weite Bogen im Weser- und Schwülmetal (über Lippoldsberg) abgekürzt werden könnte.

Auf den Ortsdurchfahrten der beiden Ortsteile wird der Straßenverkehr in der Regel mit erlaubten 50 km/h abgewickelt. Das ist für die Mehrheit der Radfahrer zu viel, sie meiden diese Straßen. In



Abbildung 5.2 Ortsdurchfahrt L 3392 Vernawahlshausen: Radverkehr kann hier bei Tempo 50 nicht sicher geführt werden

Lippoldsberg können Radfahrer noch gut auf ein ausgedehntes Nebenstraßennetz ausweichen, in Vernawahlshausen ist dies in dem Maße nicht möglich.

Die Fahrradnutzung wird über das Jahr bei geschätzten 2 bis höchstens 5 % (Modal Split, Anzahl Wege) liegen. In der Radreisesaison wird der Anteil höher liegen. Es fehlt aber teilweise an einer alltagstauglichen sicheren und attraktiven Radverkehrsinfrastruktur. Eine Fahrradnutzung ist aber in 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 6

Radverkehrsverbindungen

6.1 Radverkehrsverbindungen innerhalb des Gemeindegebiets

Die Ortsteilverbindung für den Radverkehr zwischen Lippoldsberg und Vernawahlshausen verläuft abseits der L 3392 auf Wirtschaftswegen sowie im mittleren Abschnitt auf einer eigenständigen RVA. In der Lippoldsberger und Bodenfelder Gemarkung wurde vor wenigen Jahren ein Wegelücke mit einer Brücke über die Schwülme geschlossen. Der Weg zwischen den Ortsteilen hat eine teilweise nicht alltagstaugliche wassergebundene Oberfläche und sollte daher durchgehend asphaltiert werden (WAH_3). In Lippoldsberg wäre an der L 561 ein kurzes RVA-Stück sinnvoll (WAH_2)

Es fehlt eine gesicherte Radverkehrsverbindung an der L 3392 bis zum Abzweig der Zufahrtsstraße, die zur Klinik und dem Reha-Zentrum im Pfeifengrund führt, da der Schwülmeweg auf der falschen Gewässerseite entlang geführt wird. Am sinnvollsten wäre, vom Schwülmeweg aus, die Herstellung einer Brücke über das Gewässer auf Höhe der Klinikzufahrt. Innerorts von Lippoldsberg ist insbesondere die Ortsdurchfahrt der L 3392 für den Radverkehr problematisch, da hier Tempo 50 gilt und ein hohes Verkehrsaufkommen vorhanden ist. Dies gilt vor allem für die betroffenen lokalen Quellverkehre. Der Durchgangsverkehr kann mit leichtem Umweg diesen Straßenabschnitt umfahren (über „Scheuerbreite“, „Schäferhof“ und „Schulstraße“).

In Vernawahlshausen betrifft es ebenfalls die Ortsdurchfahrt L 3392, da auch hier Tempo 50 erlaubt ist und eine höhere Verkehrsbelastung zu verzeichnen ist. Auch auf den weniger belasteten Kreisstraßen 80 und 81 besteht innerorts Tempo 50. Im Ortsteil gibt es nur begrenzt Umfahrungsmöglichkeiten für den Radverkehr. Wegen der engen Straßenräume kommen bauliche Maßnahmen nicht in Frage. Eine Anordnung von Tempo 30 als streckenbezogene Beschilderung wäre auf Teilen der Ortsdurchfahrten in der Gemeinde sinnvoll (u. a. K 80 und K 81). In wie weit solch eine Maßnahme mit den aktuell Gesetzen des Bundesgesetzgeber vereinbar ist, wäre zu klären, da es sich um klassifizierte Durchgangsstraßen handelt. Trotz einer Lockerung der diesbezüglichen Regelungen im Dezember 2016 ist die Einführung vom Tempo 30 hier immer noch an höhere Hürden geknüpft (Vergleiche auch Meldung des BMVI „Neueste Änderungen der Straßenverkehrs-Ordnung“) Wichtig für die Akzeptanz bzw. Einhaltung vom Tempo 30 ist ferner die Zustimmung der örtlichen Anwohner.

6.2 Radverkehrsverbindungen zu benachbarten Gemeinden / Regionen

Die Radverkehrsverbindung von Lippoldsberg aus südwärts nach Gieselwerder ist gut befahrbar. Sie führt auf verkehrsarmen bzw. -freien befestigten Wegen flussnah bis zur Weserbrücke bei Gieselwerder.



Abbildung 6.1 Die Radwegweisung an der rechten Weserroute, hier in Lippoldsberg, wird leicht übersehen)

Ebenso die nach Bodenfelde und Bad Karlshafen, auch wenn die Routenführung heute über die „Brauhaus-“, „Mühlen-“ und „Marktstrasse“ sowie über die „Vogtei“ durch die Ortslage geführt wird. Die flussnahe enge und unübersichtliche ehemalige Führung, vorbei an der Fähre, kann aber weiterhin genutzt werden.

Direkt in Richtung Westen zur B 80 (schnelle Verbindung nach Bad Karlshafen) und nach Gewissenruh steht lediglich die Weserfähre zur Verfügung. Diese verkehrt aber weder über die Wintermonate noch in den Tagesrandzeiten. Es wird sich zeigen, ob die Ostroute über Bodenfelde und Wahmbeck auch in der kalten Jahreszeit durchgängig befahrbar gehalten wird. Sonst müssten Radfahrer den Umweg über die Brücke Gieselwerder in Kauf nehmen. Auf der westlichen Weserseite verläuft über Gemeindegebiet die für Radfahrer gut befahrbare Westroute des Weser-Radwegs.

Die L 3392 (ab Lippoldsberg) und die K 449 (ab Bodenfelde) sind wegen ihrer Verkehrsbelastung, des hohen Geschwindigkeitsniveaus und fehlender Radverkehrsanlagen nicht für eine Radverkehrsführung in östlichen Richtungen geeignet. Auf dem (inoffiziellen) Schwülme-Radweg läuft aktuell der überwiegende Teil des Radverkehrs. Dieser ist auf weiten Streckenabschnitten nicht befestigt (Ausnahme der Wegeabschnitt in Bodenfelder Gemarkung) und sollte asphaltiert werden (WAH_3), da er als wichtige Alltagsverbindung dient und auch ein Abschnitt einer Mittelzentrenverbindung Beverungen – Uslar / Göttingen wäre. Weitere Maßnahmen auf der Verbindung Vernawahlshausen – Uslar (und weiter Richtung Northeim) wären auf niedersächsischer Seite umzusetzen.

Ab Vernawahlshausen, in Richtung Adelebsen / Göttingen, fehlt eine sichere und alltagstaugliche Radverkehrsinfrastruktur. Komplett fehlt diese zwischen Vernawahlshausen und Verliehausen. Hier sind auch keine alternativen Wege in der Feldflur vorhanden. Auf Wahlsburger Seite käme entweder der Bau einer straßenbegleitenden Radverkehrsanlage in Frage (WAH_4) oder durch die Feldflur südlich der Bahntrasse (hier keine Trasse im Gebiet des Planungsraums im GIS festgelegt). Bei letzterer Variante müsste insbesondere auf Uslarer Seite die genaue Linienführung bis zur K 443 geklärt werden.

Die K 80 als Zubringer ab Vernawahlshausen zur K 449 nach Wiensen wird nicht im Radverkehrsnetz benötigt, da diese Erschließungsfunktion von dem nördlich der Bahnstrecke (Bodenfelde - Northeim) verlaufenden Wirtschaftsweg übernommen wird.

In südlicher Richtung über die Kammhöhe im Kiffing verbindet die ehemalige K 80 (Oedelsheimer Straße, heute Gemeindestraße) den Ortsteil Vernawahlshausen auf direktem Wege mit Oedelsheim (Höhendifferenz ab Vernawahlshausen rund 125 m, ab Oedelsheim etwa 140 m, bei einer Streckeneinsparung von etwa 7 km). Per Pedelec macht diese Abkürzung Sinn. Die Strecke ist im geplanten Radverkehrsnetz Teil der real eher untergeordneten Mittelzentrenverbindung Hann. Münden – Uslar. Problematisch ist der für diese schmale Straße relativ starke Kraftfahrzeugverkehr und die unangepassten Fahrgeschwindigkeiten trotz Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h.

Die K 81, als Verbindung zwischen Vernawahlshausen und den östlich des Kiffings gelegenen Ortsteilen der Gemeinde Oberweser, Arenborn und Heisebeck, verfügt nicht über eine sichere Radverkehrsführung. Auch hier müssen Radfahrer auf der Fahrbahn mit zwar mäßigem, aber schnellem Kraftverkehr rechnen. Eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 70 wäre sinnvoll.

Kapitel 7

Freizeit / Tourismus / Radrouten

Der Weser-Radweg, als einer der längsten und bekanntesten radtouristischen Routen in Deutschland verläuft zwischen Hann. Münden und Bad Karlshafen auf beiden Seiten des Flusses. Beide Routen führen über das Gemeindegebiet. Die rechts des Flusses verlaufende Route entwickelt sich immer mehr zur Hauptroute, bedingt durch den Ausbau der letzten Jahre. Der Wahlsburger Ortsteil Lippoldsberg kann sicherlich davon profitieren. Radtouristen haben den Ort bisher kaum wahrgenommen. Entweder sind sie linksseitig gefahren und wenn rechtsseitig, dann möglichst flussnah am Dorfkern vorbei. Die neue Routenführung bringt Interessierte näher an die Sehenswürdigkeiten Klosterkirche und -areal heran.

Die in der Reisesaison verkehrende Weserfähre (Märchenfähre) bringt Radtouristen jeweils zu den auf der anderen Seite verlaufenden Routen.

Der Schwülme-Radweg wird zwar immer wieder als Radroute genannt, offiziell gibt es ihn aber nicht. Die Einrichtung einer solchen radtouristischen Route ist nur dann sinnvoll, wenn sie bis Göttingen zum Leineweg sicher befahrbar und alltagstauglich ausgebaut ist. Radtouristisch, aber auch für den Alltagsradverkehr in der Region wäre das ein wichtiges länderübergreifendes Projekt.

Die weitgehend autofreie Freizeitverbindung zwischen Lippoldsberg (in Verlängerung der „Breslauer Straße“ und Arenborn über den Wanderparkplatz „Auf dem Sattel“) sollte in den unbefestigten Abschnitten für den Radverkehr instand gehalten werden.

Kapitel 8

Wegweisung

Eine Radverkehrswegweisung für ein Alltagsnetz ist, neben der für die touristischen Routen (Ost- und Westroute des Weserwegs), vorhanden, aber nicht FGSV-konform. Es sind mehrere Formate und Größen sowohl bei Ziel- als auch bei Zwischenwegweisern vorhanden, mit und ohne Entfernungsangaben, in Rot-, Grün- oder Blau-Weiß. Geplant ist gegenwärtig, ein integriertes einheitliches Wegweisungssystem für den gesamten Landkreis umzusetzen.

Am R1 (linke Weserseite, Westroute) ist eine Zielwegweisung im Format 1000 x 250 mm (Hauptwegweiser) und eine Zwischenwegweisung im Format 400 x 400 mm vorhanden. Diese Wegweisung ist bedingt FGSV-konform, da das Routenlogo auf den Wegweisern direkt aufgebracht und nicht als Einschubplakette unter den Hauptwegweisern angebracht ist. Die Logoplaketten der trassengleichen Radrouten (Weserweg, D-Route 9, Märchenland-Radrundweg) dagegen sind im Format 150 x 150 mm eingeschoben.

Zwischenwegweiser: Am Weserweg auf der rechten Weserseite (Ostroute) ist lediglich eine nicht FGSV-konforme Logowegweisung vorhanden (200 x 1000 mm bzw. 200 x 200 mm).

Kapitel 9

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 Anfang 2018)