Radverkehrskonzept für das Gebiet des Landkreises Kassel

Gemeindesteckbrief Breuna

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

8. Juni 2020

Inhaltsverzeichnis

1 Basisdaten **3**
1.1 Strukturdaten . . . 3
1.2 Geografische / Topografische Lage . . . 4
1.3 Verkehrsräumliche Lage . . . 5

2 Bestandsaufnahme **6**

3 Radverkehrsverbindungen innerhalb des Gemeindegebiets **8**
3.0.1 Ortsverbindung Breuna - Oberlistingen . . . 8
3.0.2 Ortsverbindung Breuna - Wettesingen . . . 8
3.0.3 Ortsverbindung Wettesingen - Oberlistingen . . . 8
3.0.4 Ortsverbindung Oberlistingen - Niederlistingen . . . 9
3.0.5 Ortsverbindung Rhöda - Breuna . . . 9
3.0.6 Ortsdurchfahrt Breuna . . . 9

4 Radverkehrsverbindungen zu benachbarten Gemeinden / Regionen **11**
4.1 Ortsverbindungen in benachbarte Gemeinden . . . 12
4.1.1 Ortsverbindung Breuna - Niederelsungen . . . 12
4.1.2 Ortsverbindung Wettesingen - Volkmarsen . . . 12
4.1.3 Ortsverbindung Wettesingen - Herlinghausen / Dalheim . . . 13
4.1.4 Ortsverbindungen Wettesingen - Calenberg . . . 14
4.1.5 Ortsverbindung Oberlistingen - Herlinghausen . . . 14
4.1.6 Ortsverbindung Oberlistingen - Ersen . . . 14
4.1.7 Ortsverbindung Niederlistingen - Ersen . . . 15
4.1.8 Ortsverbindung Niederlistingen - Niedermeiser . . . 15
4.1.9 Niederlistingen - Obermeiser . . . 15
4.2 Einbindung in das Grundnetz . . . 16
4.2.1 Grundzentrenverbindung nach Volkmarsen . . . 17
4.2.2 Grundzentrenverbindung nach Breuna . . . 18
4.2.3 Grundzentrenverbindung nach Zierenberg . . . 18
4.2.4 Grundzentrenverbindung nach Calden . . . 18
4.2.5 Grundzentrenverbindung nach Grebenstein . . . 18
4.2.6 Grundzentrenverbindung nach Hofgeismar . . . 19
4.2.7 Grundzentrenverbindung nach Liebenau . . . 19
4.2.8 Grundzentrenverbindung nach Warburg . . . 19
4.3 Mittelzentrenverbindungen über das Gemeindegebiet . . . 20

5 Freizeit / Tourismus / Radrouten **21**

6 Wegweisung **22**

7 Impressum **23**

Kapitel 1

Basisdaten

Die ländlich strukturierte Gemeinde Breuna liegt auf einer Hochfläche am nördlichen Rand des Habichtswälder Berglandes. Ihr Gemeindegebiet grenzt an das Stadtgebiet der nordrhein-westfälischen Stadt Warburg.

1.1 Strukturdaten

- **Einwohner:** ca. 3.500
- **Fläche:** 40,47 km^2
- **Bevölkerungsdichte:** 89 EW pro km^2
- **Regionale Raumstruktur:** ländlicher Raum, Grundzentrum
- **Ortsteile:** Breuna, Niederlistingen, Oberlistingen, Rhöda und Wettesingen
- **Zentraler Ortsteil:** Breuna
- **Verwaltung:** Gemeindeverwaltung in Breuna
- **Schulen:** Grundschule in Breuna, weiterführende Schulen in Volkmarsen (Haupt- und Realschule) und Wolfhagen (kooperative Gesamtschule mit gymnasialer Oberstufe)
- **Wirtschaft:** Wohn- und Pendlergemeinde, interkommunales Gewerbegebiet mit Stadt Wolfhagen (A 44 / Hiddeser Feld), Landwirtschaft
- **Versorgung / Einzelhandel:** überwiegend in Breuna, eingeschränkt in Wettesingen
- **Bahnanschluss:** nein, nächster Anschluss an den Regionalverkehr in Volkmarsen, an den Regional- und Fernverkehr in Warburg
- **Meldeplattform Radverkehr:** ja
- **Mitgleidschaft AGNH:** nein

1.2 Geografische / Topografische Lage

Die Gemeinde Breuna liegt am Nordrand des Malsburger Walds, einem Ausläufer des Habichtswälder Berglands. Das Gemeindegebiet zählt schon zur Warburger Börde. Nordöstlich schließt das Oberwälder Land an, einem Südausläufer des Weserberglands (das Diemelgebiet um Liebenau), im Südwesten die Ostwaldecker Randsenken (Erpe- und unteres Twistetal). Die Gemeinde liegt vollständig im Gewässersystem des Weserzuflusses Diemel.

Die Ortsteile der Gemeinde verteilen sich auf einer niedrigen Hochfläche oberhalb der umgebenden Täler, Breuna (ca. 290 m ü. NHN) und Rhöda (ca. 220 m ü. NHN) im Südwesten nahe der Stadt Volkmarsen (ca. 185 m ü. NHN) im Erpetal, Wettesingen (ca. 235 m ü. NHN) im Nordwesten nahe der Stadt Warburg (ca. 165 bis 210 m ü. NHN) an der Diemel und dessen nahem Ortsteil Calenberg (ca. 205 bis 225 m ü. NHN), sowie Nieder- und Oberlistingen (ca. 250 bzw. 270 m ü. NHN) im Nordosten nahe Niedermeiser im Warmetal (ca. 175 m ü. NHN). Wie ein Riegel schiebt sich die nordwestlichste Spitze des Malsburger Walds (Steinberg bei Escheberg) zwischen Breuna und Oberlistingen.

Der tiefste Punkt der Gemeinde liegt auf ca. 210 m ü. NHN (Gemeindegrenze zu Volkmarsen, am Rhödaer Bach), der höchste Punkt auf ca. 374 m (Igelsbett, südöstlich Nieder- und Oberlistingen).

Zum Hauptort Breuna liegen die anderen Ortsteile Rhöda ca. 2 km, Wettesingen ca. 4 km, Nieder- und Oberlistingen ca. 6 bzw. 5 km entfernt. Zu Breuna liegen andere Ortschaften, z. B. Volkmarsen ca. 5 km, Niederelsungen ca. 3 km, Stadt Zierenberg ca. 10 km entfernt, zu den benachbarten Mittelzentren Stadt Bad Arolsen ca. 13 km, Stadt Warburg ca. 9 km, Stadt Hofgeismar ca. 16 km sowie Stadt Wolfhagen ca. 10 km, zum nächstgelegenen Oberzentrum Kassel ca. 25 km.

1.3 Verkehrsräumliche Lage

Die Gemeinde Breuna liegt in einem Korridor des kontinentalen Straßenverkehrsnetzes zwischen Niederlande / Ruhrgebiet und Sachsen / Bayern. Die Gemeinde ist mit der A 44 (Kassel – Dortmund) direkt verbunden, die Bundesautobahn führt südöstlich an ihr vorbei. Die Anschlussstelle „Breuna“ (Gemarkung Niederelsungen, Wolfhagen) befindet sich ca. 1,5 km südlich des Hauptorts Breuna am interkommunalen Gewerbegebiet „A 44 – Hiddeser Feld“. Die Bundesstraße B 7 verläuft zur A 44 nordöstlich parallel.

Annähernd im rechten Winkel zu diesen Hauptverkehrsachsen verläuft zwischen Bad Arolsen (B 252) und B 7 bzw. Hofgeismar (B 83) eine wichtige überregionale Landesstraßenverbindung. Diese führt direkt, ohne Umgehungsstraßen, durch die Ortslagen von Breuna, Ober- und Niederlistingen. Der Autobahnanschluss der A 44 ist nicht direkt an diese Hauptverkehrsstraße angebunden, sondern erst im Zentrum Breunas über eine aus Richtung Wolfhagen kommende Landstraße. Diese schließt nördlich Breuna über Wettesingen an die B 7 in Richtung Warburg an.

Von regionaler Bedeutung sind noch die Straßenverbindungen nach Liebenau, entweder über Haueda direkt an die Diemel oder über Niedermeiser durch das Warmetal. Nach Zierenberg sind es zwei Verbindungen, von Breuna, Rhöda und Wettesingen aus über Nieder- und Oberelsungen sowie von Nieder- bzw. Oberlistingen aus auf der B 7 nach Obermeiser und weiter im Warmetal aufwärts.

Die Gemeinde Breuna verfügt über keinen direkten Bahnanschluss im Personenverkehr. Der nächste Zugang zum Regionalverkehr der Bahn ist in der Nachbarstadt Volkmarsen vorhanden (Kassel – Korbach). Nächste Anschlüsse an den Fernverkehr bestehen in Warburg und Kassel.

Kapitel 2

Bestandsaufnahme

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 Breuna niedriger liegt.

Die Ausgangsbedingungen für den Radverkehr in der Gemeinde sind allgemein nicht gut. Auf bestimmten Streckenabschnitten kann aber durchaus Radverkehr wahrgenommen werden, auch dort, wo man ihn nicht unbedingt erwartet, z. B. auf der stärker verkehrsbelasteten L 3080 zwischen Volkmarsen und Breuna.

Zwei Radverkehrsanlagen gibt es in der Gemeinde. Diese verlaufen außerorts, an der L 3080 zwischen Ober- und Niederlistingen sowie an der L 3312 zwischen Kreisverkehr am Gewerbegebiet Hiddeserfeld und Breuna. Ansonsten muss der Radverkehr auf Landstraßen die Fahrbahn benutzen. Auch wenn die Straßen nur gering oder mäßig belastet sind, meiden Radfahrer wegen der hohen Fahrgeschwindigkeiten (meist Regelgeschwindigkeit 100 km/h) aus Sicherheitsgründen solche Verbindungen.

Alternative Verbindungsmöglichkeiten zu Landstraßen auf Wirtschaftswegen gibt es mehrere, diese sind aber meist nicht nutzer- und alltagsgerecht ausgebaut. Die Oberflächenqualität dieser Wege sollte dem Bedarf entsprechend verbessert werden, das Wegenetz erweitert und durchgängig gemacht werden.

Mehrere gravierende Netzlücken sind vorhanden, innerhalb der Gemeinde als auch nach außerhalb. Auffallend sind eine Anzahl an Mängeln im Verlauf der L 3080.

Dazu zählt vor allem die Nahmobilitätsverbindung zwischen dem Hauptort Breuna und dem Ortsteil Oberlistingen. Das Befahren der L 3080, als direkter Radverbindungsachse beider Orte, muss als sehr gefährlich eingestuft werden. Die weitläufigen Umfahrungsmöglichkeiten, durch den Malsburger Wald (auf unbefestigten Forstwegen) oder über Wettesingen (teils auf unbefestigten Wirtschaftswegen, teils auf Landstraßen) sind kein Ersatz für eine sichere und direkte Führung).

Ähnlich sieht es aus auf der wichtigen Verbindung (Versorgung, Bahnanschluss) zwischen Volkmarsen und Breuna. Auch hier gibt es zwei nicht alltagstaugliche alternative Verbindungen, die aber kaum verbesserungsfähig sind. Die Netzlücke an der L 3080 beträgt hier gerade einmal ca. 1,4 km.

Eine weitere erhebliche Lücke besteht zwischen Niederlistingen und Niedermeiser auf der Verbindung Breuna – Hofgeismar. Hier könnten parallel verlaufende Wirtschaftswege ausgebaut und lediglich ein kurzes Wegstück neu hergestellt werden.

Abbildung 2.1 Bedeutende Lücke im Radverkehrsnetz zwischen Volkmarsen und Breuna: die L 3080 am Abzweig der K 91 bei Rhöda mit Blick in Richtung Volkmarsen

Bedeutend ist eine Lücke im Alltagsnetz auf der Mittelzentrenverbindung Warburg – Kassel, die zukünftig, wegen des topografisch günstigen Verlaufs im Korridor der B 7 verlaufen könnte. Das betrifft die Verbindung zwischen Niederlistingen und Obermeiser, wo eine vergleichsweise kleine Maßnahme im Bereich der Gemeindegrenze einen großen Effekt bringen könnte.

Eine Fahrradnutzung ist in den bergigen Bereichen der Gemeinde sowie auf längeren Strecken durchaus ausbaufähig. Gerade in Hinsicht auf die sich noch erhöhende Nutzung von Elektrofahrrädern kann der Radverkehrsanteil durch ein verstärktes Angebot an attraktiven, sicheren und auch als sicher empfundenen Wegen nachhaltig gesteigert werden. Die damit verbundene größere Präsenz von Radfahrern im Verkehrsgeschehen kann zudem maßgeblich die allgemeine Verkehrssicherheit erhöhen.

Kapitel 3

Radverkehrsverbindungen innerhalb des Gemeindegebiets

3.0.1 Ortsverbindung Breuna - Oberlistingen

Der Radverkehr auf der Verbindung zwischen dem Hauptort Breuna und dem Ortsteil Oberlistingen kann außerorts auf der Fahrbahn der L 3080 nicht sicher geführt werden.

Da die alternativen Umfahrungsmöglichkeiten mit erheblichen Umwegen verbunden sind und sie teils nicht alltagstauglich ausgebaut, teils ebenfalls Kfz-belastet sind, sollte möglichst auf der Nordseite der Landstraße ab „Birkenweg“ in Breuna bis zur Ortseinfahrt Oberlistingen eine asphaltierte 2,5 m breite Radverkehrsanlage hergestellt werden (BRE_1). Am jeweiligen Radwegende bzw. -beginn sollten sichernde Maßnahmen für den Radverkehr umgesetzt werden (Fahrbahnteiler mit Mittelinsel).

3.0.2 Ortsverbindung Breuna - Wettesingen

Die Verbindung zwischen Breuna und Wettesingen kann sowohl über die L 3312 als auch über einen westlich parallel verlaufenden Wirtschaftsweg geführt werden. Die Landstraße ist mit ca. 1.600 Kfz / 24 h (DTV) belastet, es gilt die Regelgeschwindigkeit von 100 km/h. Der Radverkehr kann somit auf der Fahrbahn nicht ausreichend sicher geführt werden. Der parallel verlaufende Wirtschaftweg beginnt aber erst ca. 300 m nördlich Ortseinfahrt Breuna (Waldrand, Sportanlage) und ist auf seinem mittleren Abschnitt auf einer Länge von ca. 1.400 m nicht befestigt ausgeführt (Schotter). Zwischen Ortseinfahrt Breuna und Abzweig des Wirtschaftswegs verläuft östlich parallel der Fahrbahn ein schmaler unbefestigter nicht radverkehrstauglicher Pfad.

Es wird empfohlen, den unbefestigten Abschnitt des Wirtschaftswegs mit einer Asphaltdecke zu versehen (BRE_20). Des weiteren sollte von der Ortseinfahrt Breuna bis zum Abzweig des Wirtschaftswegs ein 2,5 m breiter asphaltierter Weg hergestellt werden (BRE_24). Dieser Weg sollte nicht als benutzungspflichtig, sondern mit VZ 260 (Verbot für Kraftfahrzeuge) beschildert werden. Sinnvoll wäre es diese Nahmobilitätsverbindung nach Norden bis zum Sportplatz Breuna fortzuführen.

3.0.3 Ortsverbindung Wettesingen - Oberlistingen

Ähnlich sieht es mit der Verbindung Wettesingen – Oberlistingen aus. Die Verbindung auf der K 84 ist mit lediglich ca. 380 Kfz / 24 h (DTV) belastet, aber es gilt die Regelgeschwindigkeit von 100 km/h. Der schwächere Radverkehr kann somit auf der Fahrbahn nicht ausreichend sicher geführt werden. Ca. 900 m östlich der Ortseinfahrt Wettesingen zweigt ein Wirtschaftsweg ab,

der bis in die Ortslage von Oberlistingen führt und vom Radverkehr genutzt werden kann. Ein Wegabschnitt ist unbefestigt und für den Radverkehr nicht alltagstauglich.

Von Wettesingen aus sollte bis zum Abzweig des Wirtschaftswegs ein 2,5 m breiter Weg mit einer Asphaltoberfläche hergestellt werden (BRE_21). Dieser Weg sollte nicht als benutzungspflichtig, sondern mit VZ 260 (Verbot für Kraftfahrzeuge) beschildert werden. Der unbefestigte Abschnitt des bestehenden Wirtschaftswegs sollte asphaltiert werden (BRE_2).

3.0.4 Ortsverbindung Oberlistingen - Niederlistingen

Zwischen Ober- und Niederlistingen verläuft an der L 3080 eine benutzungspflichtige ca. 2 m breite Radverkehrsanlage. Nach den Empfehlungen der ERA (2010) sollte dieser Weg langfristig auf 2,5 m verbreitert werden. In Anbetracht des kreisweit hohen Bedarfs für Radinfrastruktur wurde dieser aktuell eher nachrangige Punkt nicht als Maßnahme aufgenommen.

In Oberlistingen ist der unbefestigte Wirtschaftsweg zwischen Falkenweg und K 86 ein wichtiger Abschnitt im lokalen verkehrsarmen Radverkehrssystem (Teilumgehung der stark befahrenden Ortsdurchfahrt der L 3080). Eine Befahrung des Weg ist nur dem landwirtschaftlichen Verkehr gestattet, obwohl eine wegweisende Beschilderung für den Radverkehr hierüber vorhanden ist. Der Weg sollte für den Radverkehr freigegeben (mit VZ 1022-10, siehe BRE_13 und BRE_14) werden und er sollte eine Asphaltdecke erhalten (BRE_15).

3.0.5 Ortsverbindung Rhöda - Breuna

Auf der nur ca. 4 m breiten, schwach verkehrsbelasteten K 91 gilt außerorts die Regelgeschwindigkeit von 100 km/h. Für die Nahmobilitätsverbindung zwischen Rhöda und Breuna, zu der es keine alternative Fahrtmöglichkeit gibt, ist ein solches Geschwindigkeitsniveau eindeutig zu hoch. Die Strecke ist ferner Teil der Grundzentrumsverbindung Breuna - Volkmarsen.

Eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 60 km/h bis maximal 70 km/h sollte angeordnet werden (BRE_17).

3.0.6 Ortsdurchfahrt Breuna

Die Ortsdruchfahrt Breuna ist beispielsweise von der Anschlussstelle der A44 kommend über die L 3312 und L 3080 Richtung Hofgeismar stark mit KFZ-Verkehr belastet (etwa 1,4 km Länge innerhalb der Ortseingänge). Innerorts ist bei Tempo 50 keine Sicherung des RV vorhanden. Vom Querschnitt der Straßenräume her ist hier auch keine separate Sicherung in Form von Radverkehrsanlagen herstellbar.

Der inner- und überörtliche Radverkehr kann je nach Fahrtziel die Ortsdurchfahrten zum Teil auf Nebenstraßen umgehen. Allerdings ist dies nicht in jeder Fahrtbeziehung möglich / zielführend. Viele Quell- und Zielverkehre haben einen Bezug zu den Hauptstraßen.

Bereits im Jahr 2011 konnte der HNA entnommen werden, das Überlegungen für eine Ortsumgehung Breuna bestehen. Im damaligen Artikel wurde als möglicher Korridor eine Trasse vom Gewerbegebiet Hiddeser Feld an der A 44 östlich um Breuna herum zur L 3080 genannt. Von hier verläuft der Korridor entlang der bestehenden L 3080 und weiter mit einer Umfahrung von Oberlistingen zur B 7. Die im Artikel genannte potentielle Mehrbelastung durch den neuen Regionalflughafen in Calden kann (mit Stand 2017 betrachtet) als eher vernachlässigbare Große für die Verkehrsbetrachtung der Strecke angesehen werden. 2010 betrug die durchschnittlich tägliche Verkehrsmenge auf der L 3080 zwischen Breuna und Oberlistingen etwa 3602 Fahrzeuge (davon 6,5 % Schwerverkehrsanteil) 2015 wurden hier etwa 3200 Kfz/24h gezählt (davon

6,5% Schwerverkehrsanteil). Damit ging mit Öffnung des Flughafens auf dieser Strecke der Verkehr sogar zurück. Das aber nun durch die demografische Entwicklung die Verkehrsstärke in naher Zukunft soweit sinkt, das sich für den Radverkehr verträgliche Verkehrsverhältnisse ergeben, ist nicht zu erwarten (so besitzt Hofgeismar aktuell gerade neu erschlossene Wohn- und Gewerbegebiete).

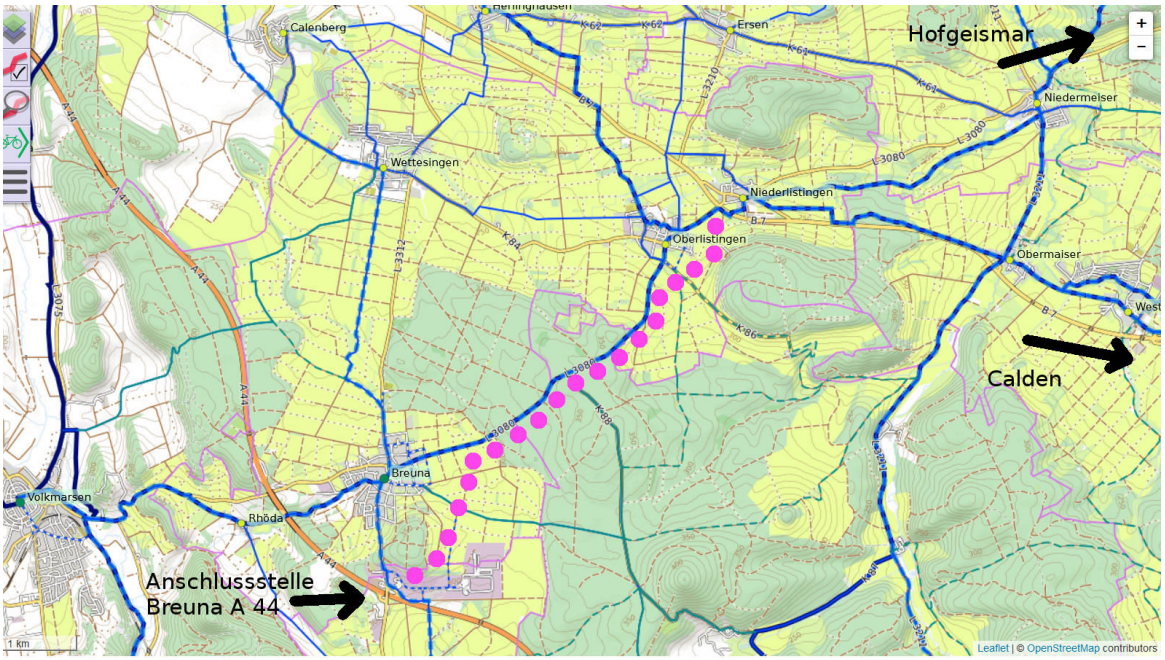

Abbildung 3.1 Korridor für eine mögliche Umfahrung von Breuna und Oberlistingen, der 2011 im oben genannten HNA-Artikel skizziert wurde.

Es stellt sich allerdings die Frage in wie weit mit dieser angedachten Süd-Ost-Umgehung Breuna vom Verkehr entlastet werden kann, denn die L 3080 zwischen Breuna und Volkmarsen besitzt sogar mit 3900 Fahrzeugen (davon 6,4 % Schwerverkehrsanteil) sogar noch eine höhere Verkehrsbelastung als die Strecke östlich des Ortes. In wie weit KFZ-Verkehr aus dem Raum Volkmarsen durch Breuna zur Anschlussstelle an der A 44 fließt ist unklar. Nähere Daten zu den Durchgangs- und Zielverkehren in Bezug auf Breuna liegen nicht vor.

Langfristig ergibt aus Sicht der Radverkehrssicherheit der Bau einer wie auch immer gearteten Ortsumgehung für Breuna und auch Oberlistingen innerörtlich Sinn, wenn 1. innerörtlich die Ortsdurchfahrten dann auf Tempo 30 begrenzt werden und 2. die Straßen baulich in der Breite zurückgenommen werden. Sinnvoll wäre z. B. die Herstellung einer maximal 5,5 m breiten Asphaltfahrbahn ohne Mittelmarkierung + jeweils rund 0,5 m breiter befahrbarer SSeitenstreifenäus Pflaster zur optischen Straßeneinengung. Damit sind 6,5 m im Begegnungsfall des örtlichen Schwerverkehrs (Landwirtschaft) und des Busverkehrs sichergestellt. In wie weit eine Umgehung allerdings von der Prioritätensetzung her in der Landesverkehrsplanung in absehbarer Zukunft umsetzbar ist, darüber liegen keine Informationen vor.

Mögliche Maßnahmen im Bestand: Während der südliche Ortseingang der L 3312 bereits eine Mittelinsel besitzt und die Mittelmarkierung auf der L3312 bis zum Kreisel Ortsmitte entfallen ist, wurden diese Maßnahmen im Bereich der L 3080 zwischen Kreisel und Ortsausgang Richtung Oberlistingen bisher nicht umgesetzt.

Kapitel 4

Radverkehrsverbindungen zu benachbarten Gemeinden / Regionen

In diesem Kapitel werden nur ausgewählte Verbindungen vorgestellt. Eine komplette Netzerörterung würde den Rahmen sprengen. Hier in die Netzkarte des Digitalkonzepts und die Maßnahmenliste schauen.

In der Netzkarte des Digitalkonzepts (www.rvk.lk-kassel.radinformation.de/karte.html) ist das hierarchisch geplante Netz aufbauend auf dem System der zentralen Orte abrufbar. Für die folgenden Netzauszüge in diesem Dokument ein Beispiel für die Legende der Netzkarte. Weitere Erklärungen zur Netzplanung dieses Projekts finden sich im Abschlussbericht unter www.rvk.lk-kassel.radinformation.de.

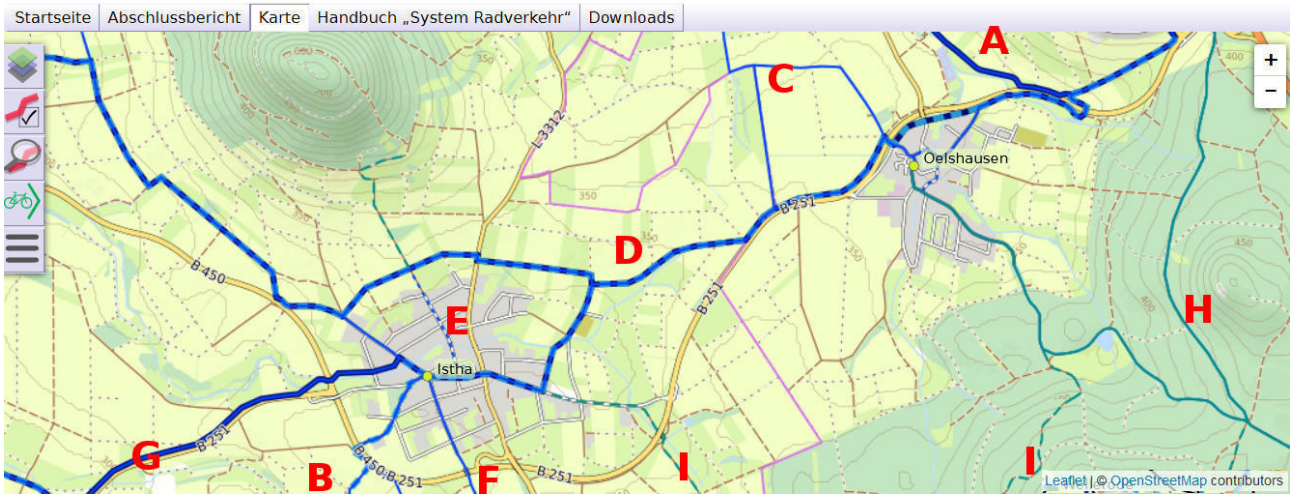

Abbildung 4.1 Beispiele Netzkategorien im Digitalkonzept: Die Kategorien II, III und IV werden grafisch gestuft angezeigt. **A** = reine Mittelzentrumsverbindung der Kategorie II; **B** = Grundzentrumsverbindung der Kategorie III überlagert mit einer Ortsverbindung der Kategorie IV; **C** = einzelne Ortsverbindung der Kategorie IV; **D** = Dreifachkombination einer Mittelzentrumsverbindung Kat. II mit einer Grundzentrumsverbindung Kat. III und Ortsverbindung Kat. IV; **E** = Lokalnetz; **F** = einzelne Ortsverbindung der Kategorie IV; **G** = Mittelzentrumsverbindung der Kategorie II überlagert mit einer Ortsverbindung der Kategorie IV; **H** = freizeitorientierte Ortsverbindung (Sonderfall der Netzkategorie III oder auch IV, hier ist eine radtaugliche Schotterdecke ausreichend), **I** = reine Freizeitverbindung (hier ist eine radtaugliche Schotterdecke ausreichend)

4.1 Ortsverbindungen in benachbarte Gemeinden

4.1.1 Ortsverbindung Breuna - Niederelsungen

An der L 3312 auf der Verbindung Niederelsungen – Breuna ist zwischen dem Kreisverkehr am Gewerbegebiet „A 44 – Hiddeser Feld“ und der südlichen Ortseinfahrt Breuna eine benutzungspflichtige ca. 2 m breite Radverkehrsanlage vorhanden. An zwei Wegeinmündungen fehlen notwendige Furtmarkierungen (BRE_18 und BRE_19).

Abbildung 4.2 Fehlende Furtmarkierung und falsch aufgestelltes Verkehrszeichen 205 „Vorfahrt gewähren!“ am Beginn der Radverkehrsanlage an der L 3312 südlich Breuna

Der Weg besitzt eine Länge von gerade einmal 600 m. Radfahrer müssen in dieser Richtung auf kurze Distanz zweimal die Fahrbahnseite wechseln, was je nach Verkehrserfahrung des Radfahrers mehr gefährdet, als dass es schützt. Aus diesem Grund sollte er in Richtung Breuna (bergab, linker Radweg) nicht als benutzungspflichtig ausgeschildert werden, sondern nur für den Radverkehr mit VZ 1022-10 (Radfahrer frei) beschildert werden (BRE_29).

Die Strecke ist von der Netzplanung her Teil der Grundzentrumsverbindung Breuna - Wolfhagen / Zierenberg.

4.1.2 Ortsverbindung Wettesingen - Volkmarsen

Durch das Waldgebiet Hoher Steiger führt eine relativ direkte Radverkehrsverbindung auf Wirtschaftswegen zwischen Volkmarsen und Wettesingen (unter Umfahrung von Breuna). Diese Strecke ist teilweise unbefestigt und schwer befahrbar. Auf einem Forstweg tritt sie östlich einer Unterführung an der A 44 in Breunaer Gebiet ein und durchquert anschließend den „Schlüsselgrund“. Mehrere Wegabschnitte auf dieser Strecke sind in einem schwerer zu befahrbaren Zustand (vor allem der Wiesenweg bei BRE_25).

Die Strecke besitzt für den Alltagsradverkehr eher eine untergeordnete Funktion. Daher wurde die Route als freizeitorienierte Ortsverbindung in die Netzkarte aufgenommen. In dieser Kategorie sind gepflegte alltagsradtaugliche, wassergebundene Decken ausreichend.

Bei BRE_25 fehlt auf 250 m noch eine alltagsradtaugliche, wassergebundene Decke.

4.1.3 Ortsverbindung Wettesingen - Herlinghausen / Dalheim

Zwischen Wettesingen und den Warburger Ortsteilen Herlinghausen und Dalheim (Diemel) besteht keine sichere Radverkehrsverbindung. Die L 3312 (DTV grob geschätzt 1.500 bis 2.000 Kfz / 24 h), die diese Anschlüsse herstellen könnte, verfügt über keine straßenbegleitende Radverkehrsanlage. Durchgehende alternative und radverkehrstaugliche Verbindungen sind nicht vorhanden.

Zwei Möglichkeiten einer Trassierung werden vorgeschlagen:

Die erste Variante wäre eine Verbindung über auszubauende Wirtschaftswege direkt nach Herlinghausen zwischen Landstraße und „Hängen“, wobei zwischen Ortseinfahrt Wettesingen und Abzweig zum „Hängen“ auf der Ostseite der Landstraße ein kurzer, ca. 250 m langer, nicht benutzungspflichtiger 2,5 m breiter Weg hergestellt werden müsste.

Die zweite Möglichkteit wäre eine straßenbegleitende Radverkehrsanlage westlich an der L 3312 ab dem Scheitelpunkt der Landstraße. Hier müsste ab Wettesingen der Wirtschaftsweg in Verlängerung der „Bergstraße“ bis zum Scheitelpunkt der Landstraße (zum Wäldchen) asphaltiert werden. Bei dieser Variante ist eine Straßenquerung außerrots nötig. Im Gegensatz zur Variante eins besitzt diese Strecke grob geschätzt etwa 10 Höhenmeter weniger. Diese zweite Variante wurde aus gründen der Übersicht nicht im GIS vermerkt. Hier dazu ein Lageplan:

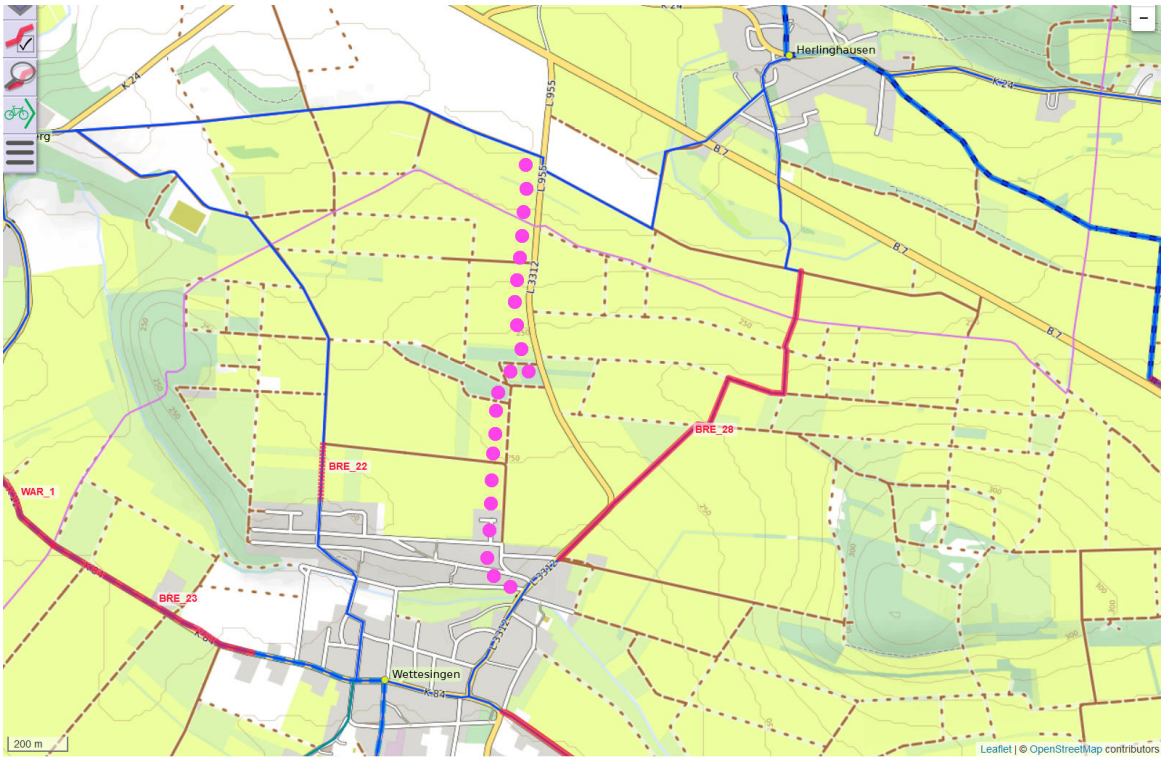

Abbildung 4.3 Lage der Alternativroute: Strecke ist violett gepunktet.

4.1.4 Ortsverbindungen Wettesingen - Calenberg

Ab dem Warburger Ortsteil Calenberg gibt es zwei Verbindungsmöglichkeiten nach Wettesingen, die eine über die K 11 / K 84 (ohne Radverkehrsanlage) bzw. Gut Neu-Calenberg, die andere über das Oberdorf von Calenberg, vorbei an dessen Sportplatz und über teilweise unbefestigte Wirtschaftswege sowie den „Erlenweg“ ins Zentrum von Wettesingen.

Beide Routen sind als Nahmobilitätsverbindungen wichtig. Die Kreisstraße sollte, ab dem Abzweig Gut Neu-Calenberg bis Ortseinfahrt Wettesingen einen nicht benutzungspflichtigen, asphaltierten straßenbegleitenden 2,5 m breiten Weg (mit VZ 260) erhalten (BRE_23 und WAR_1). Am Gut Neu-Calenberg zweigt die Grundzentrumsverbindung Breuna - Warburg ab. Ab hier gibt es ins Unterdorf Calenberg auch Alternativen auf Wirtschaftswegen. An der Wirtschaftswegeverbindung ins Oberdorf von Calenberg sollte der relativ kurze Schotterabschnitte am Ortsausgang Wettesingen asphaltiert werden (BRE_24).

4.1.5 Ortsverbindung Oberlistingen - Herlinghausen

Eine Radverkehrsverbindung von Oberlistingen nach Herlinghausen würde über die K 85 und die B 7 verlaufen. Beide verfügen über keine Radverkehrsanlagen. Die Verbindung wäre auch Teilabschnitt einer zukünftigen Mittelzentrenverbindung Warburg – Kassel. Die K 85 ist nur ca. 4 m breit, erlaubt sind 100 km/h (Regelgeschwindigkeit). Die B 7 ist mit ca. 4.000 Kfz / 24 h (SV ca. 10 %) belastet. Eine sichere Radverkehrsführung ist unter den gegebenen Bedingungen auf diesen Straßen nicht möglich.

Damit der Radverkehr auf dieser Verbindung sicherer geführt werden kann, sollte auf der K 85 außerorts die Höchstgeschwindigkeit auf 60 km/h begrenzt werden (BRE_30). Ab der Einmündung der Kreisstraße in die B 7 sollte ein nicht benutzungspflichtiger straßenbegleitender Weg auf etwa 400 m Länge in westlicher Richtung entlang der Bundesstraße hergestellt werden (Lage entweder südlich oder nördlich der B 7, siehe BRE_7). Die Querung ist am besten mit Fahrbahnteiler (Mittelinsel) zu sicheren. Nördlich der B 7 beginnt ein asphaltierter Weg, der bis Herlinghausen führt. Alternativ könnte evtl. im Routenversatz der B 7 auch ein Wiesenweg eine Feldlänge nördlich der B 7 ausgebaut werden. Die Querung der B 7 im Bereich der Einmündung der K 85 wäre in diesem Fall ebenfalls zu sicheren.

4.1.6 Ortsverbindung Oberlistingen - Ersen

Die zur Zeit zwischen Oberlistingen und Ersen bestehende Radverkehrsverbindung verläuft über den „Hauedaer Weg“ und weiter auf einem nur für landwirtschaftliche Fahrzeuge erlaubten asphaltierten Weg bis zur Einmündung in die B 7. Ab hier muss bis zum Abzweig der L 3210 die Fahrbahn der Bundesstraße (ca. 200 m) genutzt werden. Die L 3210 bis Ersen verfügt nicht über eine straßenbegleitende Radverkehrsanlage. Ein in Verlängerung des „Hauedaer Wegs“ vorhandener und bis zur K 62 (westliche Ortseinfahrt Ersen) führender Wirtschaftsweg wäre für den Radverkehr nutzbar, wenn ein Abschnitt nicht in einem kaum befahrbaren unbefestigten Zustand wäre. Die ungesicherte Überquerungssituation an der B 7, die hier dreispurig verläuft, ist unbefriedigend.

Der Wegabschnitt zwischen Oberlistingen und B 7 sollte für den Radverkehr freigegeben werden (mit VZ 1022-10). An der B 7 sollte die vorhandene Sperrmarkierung, vor der Linksabbiegespur zur L 3210, in westlicher Richtung bis über die Querungsstelle der Wirtschaftswegverbindung hinaus verlängert werden. Da die Fahrbahn der B 7 in Ostrichtung eine erhebliche Überbreite besitzt und sie sich bis zum Abzweig der L 3210 verschmälert, könnte für den Radverkehr ein geschützter Aufstellbereich zwischen den beiden Fahrtrichtungen entstehen (BRE_4). Der

unbefestigte Abschnitt auf dem Wirtschaftsweg zwischen B 7 und Ersen sollte für eine Alltagsnutzung eine Asphaltoberfläche erhalten (BRE_6).

4.1.7 Ortsverbindung Niederlistingen - Ersen

Zwischen Niederlistingen und Ersen existiert keine durchgehend gesicherte Radverkehrsverbindung.

In Verlängerung der Straße „Zum Goldesberg“ müsste der Wirtschaftsweg über die Einmündung in die L 3210 hinaus über die Feldflur bis zum parallel der L 3210 verlaufenden Wirtschaftsweg verlängert werden (Länge der Neubaumaßnahme ca. 200 m, siehe BRE_5). Das für den Radverkehr aktuell nur schwer befahrbare Teilstück der Ortsverbindung Oberlistingen - Ersen müsste befestigt in Asphalt ausgebaut werden (BRE_6).

4.1.8 Ortsverbindung Niederlistingen - Niedermeiser

Die alltagstaugliche Radverkehrsverbindung zwischen Niederlistingen und Niedermeiser verläuft außerorts ungesichert auf der L 3080 (DTV ca. 1.600 Kfz / 24 h), es gilt durchgehend die Regelgeschwindigkeit von 100 km/h. Eine für den Radverkehr mit einer wegweisenden Beschilderung ausgestattete Alternativverbindung ist wegen des erheblichen Umwegs, zusätzlicher Höhenmeter sowie der schlecht befahrbaren und unbefestigten Wegabschnitte für eine Alltagsnutzung nicht geeignet. Südlich der Landesstraße und des Ruhrbachs sind von beiden Ortschaften ausgehende teils unbefestigte Wirtschaftswege vorhanden. Zwischen beiden Wegen ist keine Verbindung vorhanden. Die Lücke beträgt ca. 300 m und befindet sich an den Gemarkungsgrenzen von Niederlistingen, Niedermeiser und Obermeiser.

Priorisiert wird ein für den Radverkehr alltagstauglicher Ausbau der Wirtschaftswegeverbindung südlich des Ruhrbachs gegenüber der Herstellung einer straßenbegleitenden Radverkehrsanlage an der L 3080. Die vorhandene Weglücke müsste in asphaltierter Bauweise geschlossen, die unbefestigten Wegabschnitte zu beiden Seiten ebenfalls asphaltiert werden (LIE_11).

Von der Netzplanung her bündeln sich auf diesem Streckenabschnitt die Grundzentrumsverbindungen Breuna - Hofgeismar und Breuna - Liebenau. Ferner verläuft die Mittelzentrumsverbindung Bad Arolsen - Hofgeismar über diese Ortsverbindung.

4.1.9 Niederlistingen - Obermeiser

Wichtig im überregionalen Radverkehrsnetz ist die Ortsverbindung zwischen Niederlistingen und Obermeiser. Diese Strecke ist von der Netzplanung her Teil der Mittelzentrenverbindungen Warburg – Kassel / Vellmar / Hann Münden und der Grundzentrenverbindungen Breuna - Grebenstein / Calden bzw. Warburg - Calden. Es müssen auf dieser Verbindung heute erhebliche Umwege in Kauf genommen werden, wenn nicht die stark belastete B 7 genutzt werden soll.

Die derzeit vorhandenen alternativen Wegeverbindungen verlaufen nicht umwegfrei, entweder über Niedermeiser (über L 3080 und L 3211) oder Gut Sieberhausen (über K 86, einen schwer befahrbaren Wiesenweg um das Gutsgelände herum und L 3211).
Nördlich der Bundesstraße sind von beiden Ortschaften ausgehende teils unbefestigte Wirtschaftswege vorhanden. Zwischen beiden Wegen ist keine Verbindung vorhanden. Die Lücke beträgt ca. 250 m und befindet sich an der Gemarkungsgrenze von Niederlistingen und Obermeiser (BRE_8). Die vorhandene Weglücke BRE_8 an der B 7 müsste in befestigter Bauweise geschlossen, die unbefestigten Wegabschnitte zu beiden Seiten asphaltiert werden (BRE_16 und CAL_10).

Abbildung 4.4 Neben der B 7 an der Gemeindegrenze zu Calden: hier fehlt dem Radverkehr ein 300 m langes Wegstück zwischen Niederlistingen und Obermeiser (BRE_8)

4.2 Einbindung in das Grundnetz

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

Alle Einzelmaßnahmen an den Routen im Detail siehe Maßnahmenliste für Zierenberg oder gemeindeübergreifend in der Karte des Digitalkonzepts:

www.rvk.lk-kassel.radinformation.de/karte.html

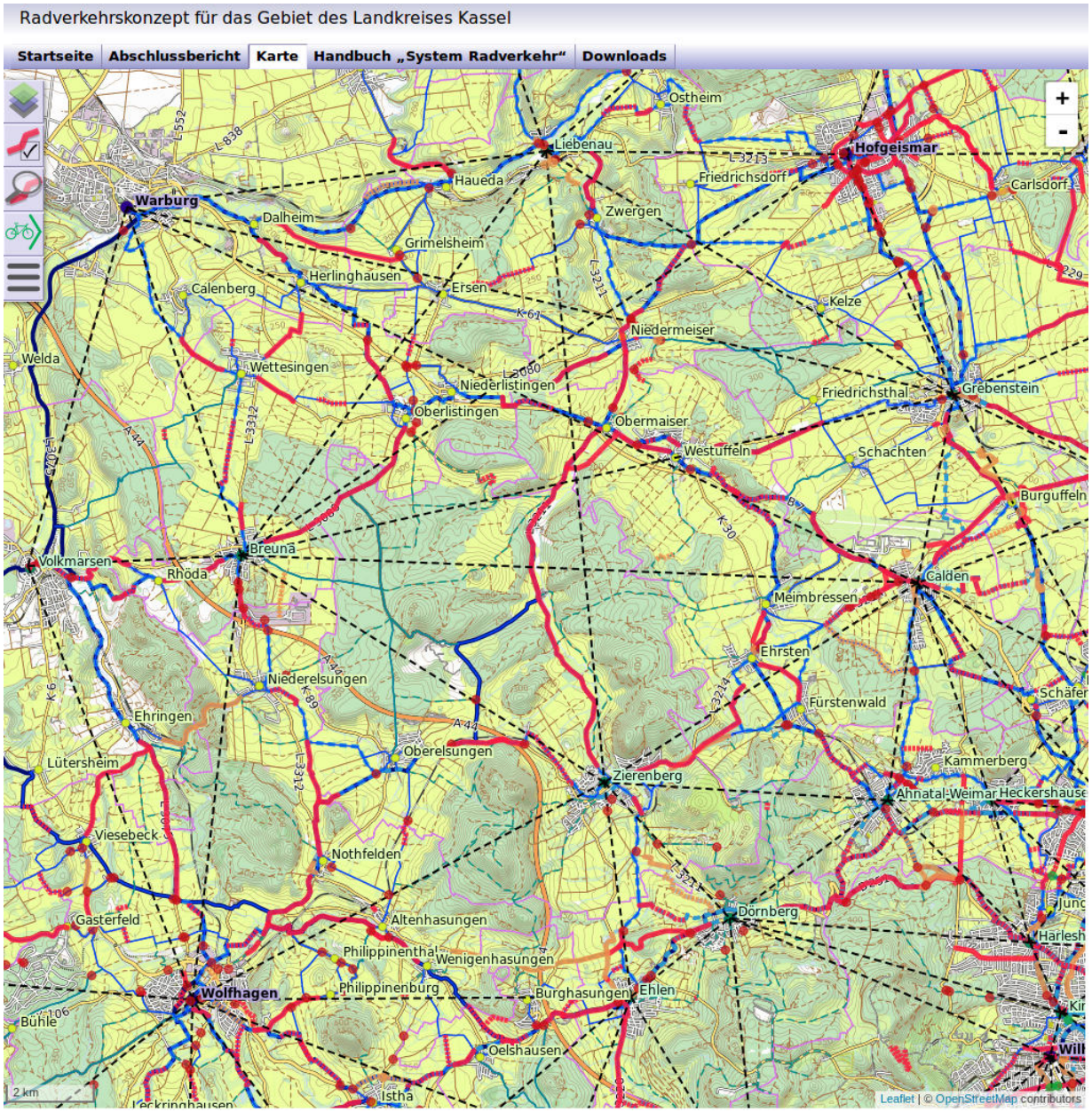

Abbildung 4.5 Auszug aus dem Digitalkonzept: Wunschliniennetz der Kategorie III für Breuna.

4.2.1 Grundzentrenverbindung nach Volkmarsen

Zwischen Volkmarsen (L 3075) und Rhöda (K 91) besteht an der L 3080 auf ca. 1,3 km eine bedeutende Verbindungslücke für den Radverkehr (Grundzentrenverbindung Volkmarsen – Breuna, Mittelzentrenverbindung Bad Arolsen - Hofgeismar). Die mögliche Alternativverbindung am Rhödaer Bach) ist heute nicht alltagstaglich ausgebaut.

Die Strecke am Rhödaer Bach sollte alltagstauglich ausgebaut werden (bevorzugt gegeüber einer möglichen RVA entlang des Landesstraße). Der Knackpunkt stellt eine Umgehung des steilen Hügels da. Dieser findet sich außerhalb des Planungsraums Maßnahmen am Rhödaer Bach siehe BRE_32 und VOLK_10.

Sollte das, wie im Lageplan dargestellt, nicht möglich sein: Herstellung einer asphaltierten Radverkehrsanlage auf der Südseite der Landstraße (BRE_3 und VOLK_6).

Zwischen Rhöda und Breuna ist sonst auf der K 91 für die Sicherung der Radverkehrs außerorts eine Temporeduzierung notwendig (BRE_17 und BRE_30).

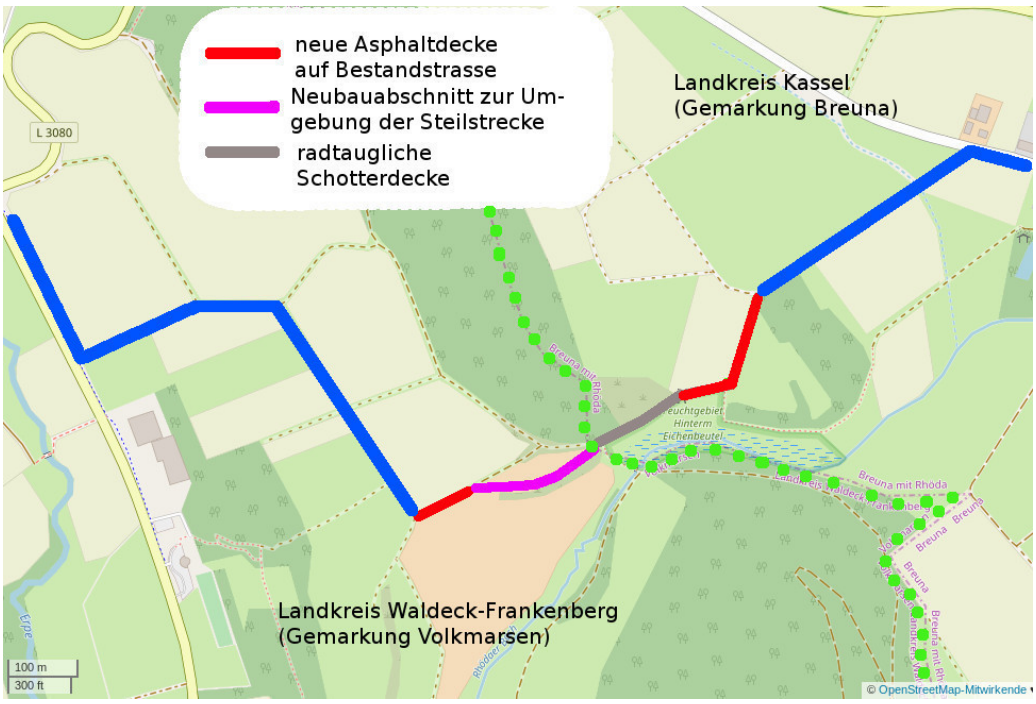

Abbildung 4.6 Lageplan für Ausbau der Strecke am Rhödaer Bach.

4.2.2 Grundzentrenverbindung nach Breuna

Wolfhagen liegt 10 km südlich der Kernstadt von Breuna.

Die Grundzentrenverbindung ist bis Niederelsungen mit Grundzentrenverbindung Breuna - Zierenberg identisch. Es fehlen zwischen Niederelsungen und Wolfhagen auf längeren Abschnitten Neu- und Ausbaustrecken (u. a. WOH_97, WOH_91, WOH_92 und WOH_19).

4.2.3 Grundzentrenverbindung nach Zierenberg

Breuna findet sich etwa 10 km nordwestlich von Zierenberg.

Die Verbindung wurde über Nieder- und Oberelsungen nach Zierenberg geführt. Zwischen Oberelsungen und Zierenberg fehlt im Korridor der stark befahrenen Landesstraße L 3214 eine sichere Route (siehe ZIE_18, ZIE_8 und ZIE_21).

Im Gewerbegebiet "Hiddeser Feld"wäre zudem eine Führung abseits der Erschließungsstraße sinnvoll (WOH_93 und WOH_94).

4.2.4 Grundzentrenverbindung nach Calden

Calden liegt rund 15 km östlich Breuna. Die Wunschlinie führt über topografisch sehr bewegtes Gelände.

Die hier vorhandenen Routen im Forst (Privatwald) wurden daher nur als Freizeitrouten in den Netzentwurf aufgenommen.

Die Verbindung Breuna - Calden führt in Routenbündelung mit dem übergeordneten Mittelzentrennetz über Oberlistingen, Niederlistingen, Obermeiser und Westuffeln nach Calden.

4.2.5 Grundzentrenverbindung nach Grebenstein

Grebenstein findet sich rund 16 km nordöstlich Breuna.

Die Verbindung führt in Routenbündelung mit dem übergeordneten Mittelzentrennetz über Oberlistingen, Niederlistingen, Obermeiser und Westuffeln nach Hofgeismar.

4.2.6 Grundzentrenverbindung nach Hofgeismar

Hofgeismar liegt rund 16 km nordöstlich Breuna.

Die Verbindung führt in Routenbündelung mit dem übergeordneten Mittelzentrennetz über Oberlistingen, Niederlistingen, und Niedermeiser nach Hofgeismar.

4.2.7 Grundzentrenverbindung nach Liebenau

Liebenau liegt rund 12 km nördlich Breuna. Die Wunschlinie führt zum Teil über topografisch sehr bewegtes Gelände.

Die Verbindung führt in Routenbündelung mit untergeordneten Ortsverbindungen über Oberlistingen, Niederlistingen, Niedermeiser und Zwergen nach Liebenau.

4.2.8 Grundzentrenverbindung nach Warburg

Warburg findet sich rund 8 km nordlich Breuna.

Die Verbindung führt über Wettesingen (Schotterstrecke BRE_20) und calenberg nach Warburg.

4.3 Mittelzentrenverbindungen über das Gemeindegebiet

Diese Mittelzentrenverbindungen gehören zur Netzkategorie II, die alle Mittelzentren untereinander verbindet sowie die Mittelzentren an die Oberzentren anschließt.

Die Verbindungen sind vor allem für Radwanderer interessant, die zielorientiert per Fahrrad unterwegs sind.

Durch Breuna führt die Mittelzentrenverbindung Bad Arolsen - Hofgeismar.

Die Ortsteile Ober- und Niederlistingen werden von der Mittelzentrenverbindung Warburg - Vellmar / Kassel gequert.

Maßnahmen an diesen Verbindungen siehe Karte des Digitalkonzepts bzw. entsprechende Erörterungen der Orts- bzw. Grundzentrenverbindungen.

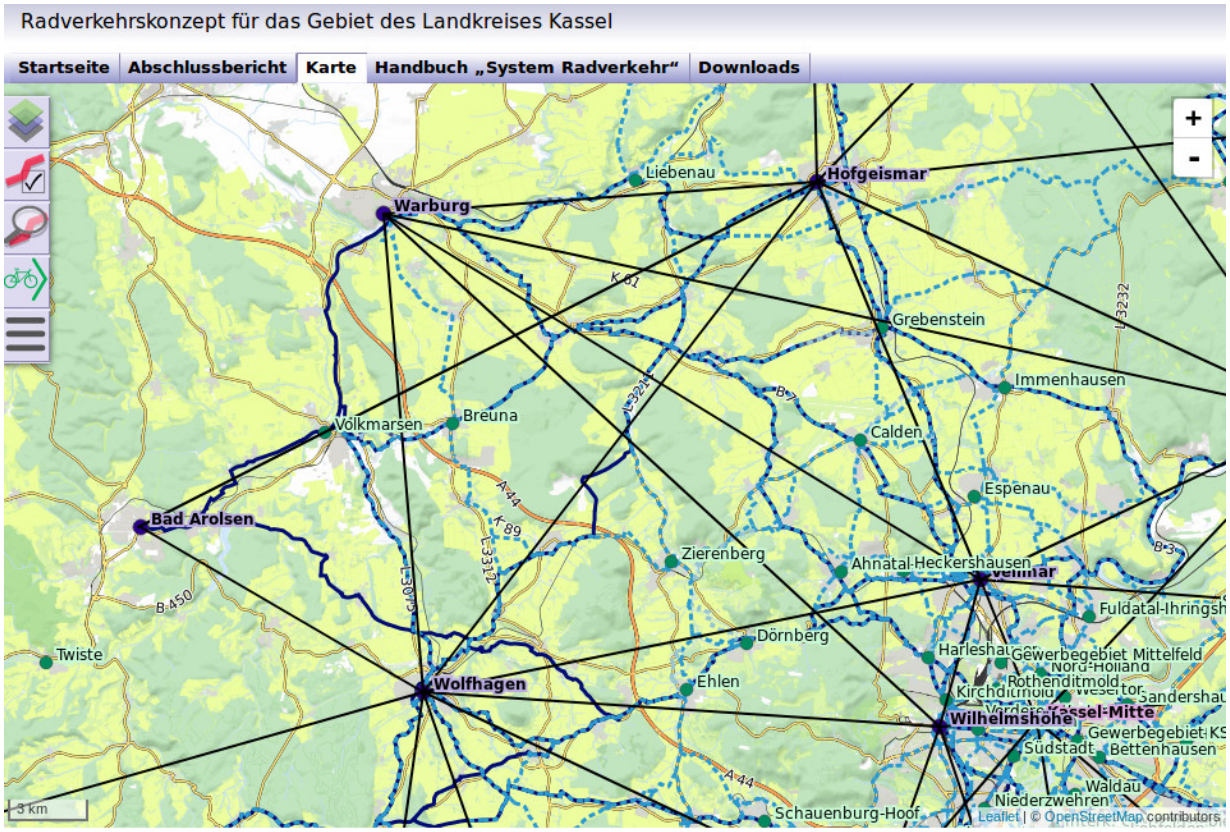

Abbildung 4.7 Auszug aus dem Digitalkonzept: Wunschliniennetz Kategorie II im Bereich Kaufungen / Helsa: Dargestellt sind u. a. die realen Verbindungen im Mittelzentrennetz (Kat. II, blau-schwarze Linien) und das Grundnetz (Kat. III, oliv-blau gestrichelt)

Kapitel 5

Freizeit / Tourismus / Radrouten

Über das Gebiet der Gemeinde Breuna verlaufen weder touristische Radfernrouten noch sonstige Themenrouten des regionalen Freizeitverkehrs.

Es bestehen dagegen Möglichkeiten, vorhandene Kfz-freie bzw. -arme Straßen und Wege zu Freizeitzwecken mit dem Fahrrad zu nutzen. Dafür sollte ein durchgehendes und ortsteilverbindendes Netz bereitgestellt werden, das aber nicht grundsätzlich befestigt ausgeführt, sondern sowohl komfortabel befahrbar als auch sicher sein müsste. Auf eine regelmäßige Instandhaltung wäre dabei zu achten. Wichtig ist eine Verknüpfung mit den vorhandenen regionalen und überregionalen Hauptrouten des Fahrradtourismus und des Freizeitverkehrs (entlang Diemel, Twiste, Warme).

Kapitel 6

Wegweisung

Eine Zielwegweisungsnetz ist für Breuna vorhanden. Die Wegweiser haben ein Format von 200 mm in der Breite und jeweils, abhängig von der Anzahl der aufgeführten Ziele, eine variierende Höhe. Dies entspricht eher der Größe von Zwischenwegweisern. Zum Orientieren während des Fahrens reicht die Schriftgröße der Zielangaben nicht aus. Das Wegweisungssystem ist nicht FGSV-konform.

Die Überprüfung vorhandener Radwegweisung war nicht Inhalt dieses Projekts.

Für die Gemeinde ist ein integriertes Wegweisungssystem für den Radverkehr zur Zeit in Planung, mit einer Zielwegweisung im Format 800 x 200 mm (Hauptwegweiser), einer Zwischenwegweisung im Format 300 x 300 mm sowie Einschubplaketten (mit den Routenlogos) im Format 100 x 100 mm.

Bisher existiert eine solche Wegweisung im Landkreis für einige weitere Umlandgemeinden der Stadt Kassel. Geplant ist eine Umsetzung für den gesamten Landkreis.

Kapitel 7

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

Bis 09-2017: Planungsgemeinschaft Iba / Schmidt

Dipl.-Ing. Architekt Herbert Iba
Dormannweg 23
34123 Kassel

Ing.-Büro Schmidt
Dipl.-Ing. (FH) Dirk Schmidt
Brunnenstraße 28
34130 Kassel

Ab 09-2017: Ing.-Büro Schmidt in alleiniger Projektverantwortung

Ing.-Büro Schmidt
Dipl.-Ing. (FH) Dirk Schmidt
Brunnenstraße 28
34130 Kassel
www.radinformation.de

(Fertigstellung des Projekts bis 2020)

Ab März 2019: Mitarbeit von Swen Schneider am Projekt (über das Ing.-Büro Schmidt).

Projektförderung durch die Sparkassenstiftung Landkreis Kassel