

Radverkehrskonzept für das Gebiet des Landkreises Kassel

Gemeindesteckbrief Oberweser



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

8. Juni 2020

Inhaltsverzeichnis

1	Basisdaten	3
1.1	Liste der Basisdaten	3
1.2	Geografische / Topografische Lage	4
1.3	Verkehrsräumliche Lage	5
2	Bestandsaufnahme	6
3	Radverkehrsverbindungen innerhalb des Gemeindegebiets	8
3.0.1	Ortsmitte Gieselwerder	8
3.0.2	Weserbrücke Gieselwerder	8
3.0.3	Ortslage Gieselwerder	9
3.0.4	Ortsverbindung Gieselwerder - Gottsstreu	9
3.0.5	Ortsverbindung Oedelsheim - Heisebeck / Arenborn	10
3.0.6	Ortsverbindung Heisebeck - Arenborn	10
3.0.7	verkehrsfreie Nahmobilitätsverbindung vom Ort Lippoldsberg zur Klinik Lippoldsberg	10
4	Radverkehrsverbindungen zu benachbarten Gemeinden / Regionen	11
4.1	Ortsverbindungen in benachbarten Gemeinden	12
4.1.1	Ortsverbindung Gewissenruh – Helmarshausen	12
4.1.2	Ortsverbindung Gewissenruh - Lippoldsberg	12
4.1.3	Ortsverbindung Arenborn - Vernawahlshausen	12
4.1.4	Ortsverbindung Heisebeck - Fürstenhagen	12
4.1.5	Ortsverbindung Arenborn - Ahlbershausen	12
4.1.6	Ortsverbindung Heisebeck - Offensen / Adelebsen	12
4.2	Einbindung in das Grundnetz	13
4.2.1	Route im Wesertal auf der Westseite	14
4.2.2	Route im Wesertal auf der Ostseite	14
4.2.3	Grundzentrenverbindung Gieselwerder - Trendelburg	14
4.2.4	Grundzentrenverbindung Gieselwerder - Adelebsen	15
4.3	Mittelzentrenverbindungen über das Gemeindegebiet	16
4.3.1	Hann Münden - Beverungen	17
4.3.2	Hofgeismar - Uslar	17
4.3.3	Hann Münden - Uslar	17
5	Freizeit / Tourismus / Radrouten	18
5.0.1	Weser-Radweg	18
5.0.2	Regionales Freizeitradnetz Reinhardswald	19
5.0.3	weitere Freizeitrouten	19
6	Wegweisung	20

7	Abkürzungsverzeichnis	21
8	Impressum	23

Kapitel 1

Basisdaten

Die kleine Landgemeinde findet sich im Norden des Landkreises am Oberlauf der Weser. Hier nahe der Hessisch-Niedersächsischen Landesgrenze wird sie von den bewaldeten Höhenzügen des Reinhardswaldes, Solling und Bramwald eingerahmt.

Anmerkung: Die Gemeinden Wahlsburg und Oberweser schlossen sich am 1. Januar 2020 zur Gemeinde Wesertal zusammen. Da diese Anlagen bereits 2017 erstellt wurden, bleiben die Steckbriefe so mit Altbestand erhalten.

1.1 Liste der Basisdaten

- **Einwohner:** ca. 3.000
- **Fläche:** 41,16 km²
- **Bevölkerungsdichte:** 79 EW pro km²
- **Regionale Raumstruktur:** Ländlicher Raum, Grundzentrum (Gemeinde nicht im Zweckverband Raum Kassel)
- **Ortsteile:** Arenborn, Gewissenruh, Gieselwerder, Gottstreu (mit Weißhütte), Heisebeck und Oedelsheim
- **Zentraler Ortsteil:** Gieselwerder
- **Verwaltung:** Gemeindeverwaltung in Gieselwerder
- **Schulen:** Grundschulen in Gieselwerder und Oedelsheim, weiterführende Schulen in Bodenfelde, Bad Karlshafen, Hofgeismar, Uslar
- **Wirtschaft:** überwiegend Wohngemeinde, ein mittelgroßer Betrieb (ContiTech in Oedelsheim, ca. 300 Beschäftigte), sonst nur wenige Gewerbebetriebe (Landwirtschaft, Tourismus)
- **Versorgung / Einzelhandel:** vorwiegend in Gieselwerder und Oedelsheim
- **Bahnanschluss:** nein (nächste Regionalbahnanschlüsse mit Radmitnahme in Bodenfelde und Vernawahlshausen (Strecke Göttingen – Paderborn) und in Hümme (Strecke Kassel - Warburg), nächste Fernbahnanschlüsse in Göttingen, Kassel und Warburg)
- **Meldeplattform Radverkehr:** ja
- **Mitgliedschaft AGNH:** nein

1.2 Geografische / Topografische Lage

Die Gemeinde Oberweser liegt an der Nordspitze Hessens am Oberlauf der Weser, umschlossen von den bewaldeten Höhenzügen von Reinhardswald, Solling und Bramwald, die dem Weser-Leine-Bergland zugerechnet werden. Die Weser knickt bei Gewissenruh, einer im Norden der Gemeinde gelegenen Exklave, 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 Flussabschnitt der Mündener Fulda-Werra-Talung. Diese wiederum liegt innerhalb des Weser-Leine-Berglands. Der Großteil des Kiffings, ein Südausläufer des Sollings (Kuppiger Solling) und ein Teil der nördlichen Fortsetzung des Bramwaldes, liegen auf Gemeindegebiet.

Tiefster Punkt der Gemeinde (ü. NHN): ca. 100 m (Gemeindegrenze westlich Gewissenruh, an der Weser). Höchster Punkt der Gemeinde (ü. NHN): ca. 385 m (südlich Heisebeck im Kuppigen Solling).

Die Ortsteile verteilen sich auf die linke Seite der Weser zum Reinhardswald hin mit Gewissenruh (ca. 135 m ü. NHN), Gieselwerder (ca. 110 m ü. NHN) und Gottstreu (ca. 120 m ü. NHN), und auf die rechte Seite zum Solling und Bramwald hin mit Oedelsheim (ca. 115 m ü. NHN) sowie mit Arenborn (ca. 235 m ü. NHN) und Heisebeck (ca. 190 m ü. NHN) auf der östlichen Seite des Kiffings.

Arenborn und Heisebeck liegen in einem Seitental der Schwülme, die ihren Ursprung nordwestlich Göttingen hat und die in Lippoldsberg in die Weser einmündet. Von hier im Süden (ab Heisebecks Nachbarort Fürstenhagen) bis nördlich Uslar (Schönhagen) erstreckt sich eine relativ offene Landschaft (Uslarer Becken) zwischen dem Bramwald und den südlichen Sollingausläufern.

Nachbargemeinden im Wesertal sind im Süden die Stadt Hann. Münden (Bursfelde), Adelebsen (im Schwülmetal), Uslar (Ahlberhausen, Verliehausen, Offensen und die Exklave Fürstenhagen), die Gemeinde Wahlsburg sowie der Forstgutsbezirk Reinhardswald. Die Gemeinde Reinhardshagen schließt nicht direkt an Oberweser an.

Vom Hauptort der Gemeinde, Gieselwerder, liegen die Ortsteile Gewissenruh und Oedelheim ca. 3,5 km, Arenborn ca. 6 km sowie Heisebeck ca. 7,5 km entfernt. Zum Hauptort der Nachbargemeinde Wahlsburg im Norden sind es ca. 3 km. Weitere Kommunen liegen in größerer Entfernung, Bad Karlshafen ca. 8,5 km, Reinhardshagen-Veckerhagen ca. 12,5 km, Hann. Münden ca. 22 km, Hofgeismar ca. 17 km, Trendelburg ca. 9,5 km, Uslar ca. 9 km und Adelebsen ca. 15 km. Gieselwerder liegt etwas näher zum Oberzentrum Göttingen (ca. 28 km) als zum Oberzentrum Kassel (ca. 32 km).

1.3 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) 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).

Durch seine Lage an der Weserbrücke ist Gieselwerder recht gut mit allen sonstigen Ortsteilen sowie den Nachbarkommunen verbunden. Neben den Verbindungen in den Tallagen führen Hauptverkehrsstraßen aus dem Wesertal über die Höhenzüge von Reinhardswald (ca. 295 m ü. NHN in Richtung Hofgeismar und Warburg), Kiffing (ca. 275 m ü. NHN in Richtung Göttingen) und Solling (ca. 355 m ü. NHN in Neuhaus).

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

Der Regionalverkehr der Bahn kann in Bad Karlshafen, Bodenfelde und in Vernawahlshausen erreicht werden. Von dort aus wird der Fernverkehr in Göttingen und Paderborn direkt erreicht. Auf der Strecke Bodenfelde – Northeim gibt es keinen Haltepunkt in Vernawahlshausen, hier ist der nächste Bahnhof in Uslar. Kassel, Hann. Münden, Hofgeismar oder Warburg können auf der Schiene nur umständlich erreicht werden.

Kapitel 2

Bestandsaufnahme

Die Hauptverkehrsachse des Radverkehrs ist hier eindeutig die Weserlinie, das Bindeglied der Routen rechts und links des Flusses ist die Weserbrücke Gieselwerder.

Mittlerweile sind die Verbindung zwischen Hann. Münden und Bad Karlshafen beidseitig überwiegend gut befahrbar. Auf Höhe der Gemeinde Oberweser verlaufen auf beiden Gewässerseiten die befestigten und größtenteils verkehrsfreien Routenvarianten des Weser-Radwegs. In der Radreisesaison dominieren darauf Radwanderer und der Freizeitverkehr. In der Nebensaison findet Radverkehr hier durchaus auch im Nahmobilitätsbereich statt.

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 im Schwülmetal zwischen 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 hiermit der weite Bogen im Weser- und Schwülmetal (über Lippoldsberg) abgekürzt werden könnte.

Die Bedingungen innerhalb der Ortslagen in der Gemeinde sind unterschiedlich. Auf den Hauptverkehrsstraßen in den Ortsdurchfahrten wird der Kfz-Verkehr in der Regel mit erlaubter Fahrgeschwindigkeit von 50 km/h abgewickelt, was eindeutig zu hoch für die Mehrheit der Radfahrer ist.

Besonders die Ortsdurchfahrten von Gieselwerder und Oedelsheim sind stärker verkehrsbelastet, um darauf den Radverkehr sicher führen zu können. Daneben existiert hier aber noch ein brauchbares Nebenstraßennetz, das vom Radverkehr genutzt werden kann.

Anders sieht dies für Arenborn und Heisebeck aus. Deren Ortsdurchfahrten sind zwar etwas weniger belastet, es gibt aber nur wenige vom Radverkehr nutzbare Nebenstraßen.

Lediglich in Gewissenruh und Gottstreu führen Umgehungsstraßen (B 80) um die Ortslagen herum und ermöglichen ein sichereres Radfahren.

Die Fahrradnutzung wird bei 2 bis höchstens 4 % (Modal Split, Anzahl Wege) liegen, in der Radreisezeit auch höher, dann fast ausschließlich auf den Wegen im Wesertal.

Es fehlt grundsätzlich an einer sicheren bzw. attraktiven Radverkehrsinfrastruktur auf den Verbindungen abseits des Wesertals.

Das betrifft die Route Gieselwerder – Gottsbüren – Trendelburg / Hofgeismar als auch die Verbindungen nach Arenborn und Heisebeck.



Abbildung 2.1 Die Kreisstraße K 82 mit Blick in Richtung Arenborn: wohl für die meisten Radfahrer ist eine Benutzung der nur 4 m breiten Fahrbahn, auf der keine Geschwindigkeitsbeschränkung angeordnet ist, zu unsicher

Eine Fahrradnutzung ist in den bergigen Regionen der Gemeinde aber 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.

Im diesem und im nächsten 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, aber auch aus Zeitgründen nicht komplett nicht in der Karte / Datenbank vermerkt.

Kapitel 3

Radverkehrsverbindungen innerhalb des Gemeindegebiets

In diesem Kapitel wird auf ausgewählte Verbindungen innerhalb des Gemeindegebiets textlich eingegangen. Für eine gesamte Netzübersicht siehe Karte des Digitalkonzepts (www.rvk.lk-kassel.radinformation.de/karte.html).

Auf den längs des Wesertals verlaufenden Verbindungen kann der Radverkehr überwiegend auf straßenbegleitenden Radverkehrsanlagen, verkehrsberuhigten Gemeindestraßen und auf für den Radverkehr freigegebenen Wirtschaftswegen geführt werden.

3.0.1 Ortsmitte Gieselwerder

Nicht zufriedenstellend ist die Überquerungssituation der „Brückenstraße“ (L 763) in Ortsmitte Gieselwerder im Verlauf der linken Weserroute. Auf der Ortsdurchfahrt gilt Tempo 50. Bei der Bedeutung dieser Stelle für den Radverkehr (insbesondere für größere Gruppen und Familien mit Kindern) ist dieser Zustand nicht bedarfsgerecht. Der nebenstehende signalisierte Fußgängerüberweg ist keine Lösung für den Radverkehr.

Eine Vollsignalisierung des Knotens ist sinnvoll. Andernfalls wäre es, auch für den lokalen Quell- und Zielverkehr (Radverkehr), sinnvoll, die gesamte Brückenstraße auf 30 km/h zu beschränken.

3.0.2 Weserbrücke Gieselwerder

Am problematischsten ist die Situation auf der Weserbrücke Gieselwerder (L 763) zu bewerten. Für die Brücke liegen keine Verkehrszahlen vor. Es ist anzunehmen, dass sie mit den im Umfeld gemessenen Zahlen an B 80 und L 561 in etwa übereinstimmen, also bei grob geschätzt 3.000 Kraftfahrzeugen liegen werden.

Zwischen Ortseinfahrt und L 561 / Weser-Radweg fährt der Radverkehr ungesichert auf der Fahrbahn (Breite 6 m). Dieser Straßenabschnitt verläuft außerorts, es ist keine Radverkehrsanlage vorhanden und keine Geschwindigkeitsbegrenzung angeordnet. Es gilt also Tempo 100.

Über diese Brücke wechseln viele Radfahrer die Flussseite, vor allem in der Radreisesaison. Verbotenerweise, aber aus verständlichem Grund, nutzen viele Radfahrer die schmalen Gehwege. Bei dem bevorstehenden Brückenneubau sind beidseitig Radverkehrsanlagen vorzusehen bzw. bis dahin auf dem gesamten Straßenabschnitt Tempo 30 anzuordnen. Der Knoten L 561 / L 763 ist bedarfsgerecht für den Radverkehr auszubauen.

Da ein kompletter Neubau der Weserbrücke (in unbestimmter Zukunft wohl am gleichen Standort) ansteht, kann die Frage gestellt werden, warum dies nicht westlich des Orts in Verlängerung der L 763 (B 80, Mühlenplatz) direkt zur L 561 geschieht. Durch Umfahrung des Dorfkerns



Abbildung 3.1 Blick über die Weserbrücke hinweg auf Gieselwerder: die meisten Radfahrer vermeiden die stärker verkehrsbelastete Brückenfahrbahn und nutzen stattdessen verbotenerweise die Gehwege

im Durchgangsverkehr, könnte der Ort erheblich an Lebensqualität und Attraktivität gewinnen, vor allem auch für Radtouristen und den Freizeitverkehr. Die alte Brücke könnte dann für Fußgänger, Radfahrer und Anlieger erhalten bleiben.

3.0.3 Ortslage Gieselwerder

Die Freilichtausstellung „Mühlenplatz“ (Bauwerkmodelle in Miniatur) ist vor allem für Familien interessant. Die verkehrliche Erschließung der Anlage ist für Fußgänger und insbesondere für Radfahrer ungenügend. Es fehlt eine radverkehrstaugliche Überquerungsmöglichkeit sowohl an der B 80 als auch an der L 763 (OWE_15).

3.0.4 Ortsverbindung Gieselwerder - Gottstreu

Zwischen der Ortslage Gottstreu („Untere Straße“) und Gieselwerder („Mühlenbachstraße“ / „Im Rottland“) kann der befestigte Wirtschaftsweg südlich parallel der B 80 vom Radverkehr als direkte Verbindung genutzt werden.

In Gottstreu ist die Überquerung der B 80 an den Einmündungen „Untere Straße“ und „Waldstraße“ für Radfahrer nicht gesichert. Es gibt dort keine Geschwindigkeitsbeschränkungen. Tempo 70 sollte für beide Querungsbereiche angeordnet werden (OWE_13 und OWE_17).

Südlich Gottstreu, auf Höhe des Gewerbebetriebs „Bei den Eichen“, besteht sichtlich ein Bedarf für eine Überquerungsanlage. Im Böschungsbereich der B 80 führt eine wohl stark genutzte „wilde“ Zufahrt zum Weser-Radweg. Zwischen Gewerbe und südlicher Ortseinfahrt verläuft außerorts parallel der Bundesstraße ein befestigter öffentlicher Weg (Breite ca. 2,5 bis 4,5 m, Tempo 100 erlaubt, OWE_18). Dieser Weg liegt für den Radverkehr auf der direktesten Route von Gottstreu in Richtung Weißhütte und Veckerhagen. Auf Höhe Gewerbebetrieb sollte daher eine Überquerungsmöglichkeit für den Fuß- und Radverkehr geschaffen werden (OWE_2).

3.0.5 Ortsverbindung Oedelsheim - Heisebeck / Arenborn

Die L 763 auf der Verbindung Oedelsheim – Heisebeck ist nicht mit einer straßenbegleitenden Radverkehrsanlage ausgestattet. Akzeptable alternative Routenführungen für den Alltagsradverkehr finden sich nicht. Auch bei nicht allzu hoher Verkehrsbelastung ist wegen der hohen Fahrgeschwindigkeiten eine Fahrbahnnutzung für den größten Teil der Radfahrer nicht zumutbar. Die Herstellung einer straßenbegleitenden Radverkehrsanlage wäre langfristig sinnvoll (OWE_12).

Eine Führung über einen unbefestigten Forstweg nördlich der L 763 stellt, auch wegen des erheblichen Umwegs und zusätzlicher ca. 20 Höhenmeter, keine alltagstaugliche Verbindung dar. Diese Strecke wurde als Teil der freizeitorientierten Ortsverbindung über die Höhen von Lippoldsberg nach Arenborn in die Netzkarte aufgenommen. Für den Freizeitverkehr wäre diese Route aber besser nutzbar, wenn auf der schmalen ehemaligen K 80 zwischen der Verlängerung der „Oberdorfstraße“ und der Sattelhöhe / Wanderparkplatz der Kfz-Verkehr sich an die vorgegebene Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h halten würde.

Die K 82 ist Teil der Verbindung zwischen Arenborn und dem Wesertal. Auf einer Sattelhöhe des Kiffing bindet sie an die L 763 in Richtung Oedelsheim an. Es ist weder eine Geschwindigkeitsbegrenzung angeordnet, noch ist eine Radverkehrsanlage vorhanden.

An der ca. 5 m breiten K 82 wird eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 70 km/h zur Sicherung des Radverkehrs empfohlen (OWE_14).

3.0.6 Ortsverbindung Heisebeck - Arenborn

Die K 81 außerorts zwischen Heisebeck und Arenborn ist eine relativ schwach befahrene Landstraße, auf der aber weder eine Geschwindigkeitsbegrenzung angeordnet, noch eine Radverkehrsanlage vorhanden ist.

Diese Verbindungsfunktion könnte der Wirtschaftsweg in südlicher Verlängerung der Straße „Rappenshagen“ erfüllen, falls eine Radverkehrsanlage entlang der L 763 (Oedelsheim – Heisebeck) realisiert ist. Eine Begrenzung auf Tempo 70 ist hier wegen der geringen Fahrbahnbreite von ca. 5 m dennoch sinnvoll.

3.0.7 verkehrsfreie Nahmobilitätsverbindung vom Ort Lippoldsberg zur Klinik Lippoldsberg

Vom Lippoldsberg könnte unter Teilnutzung der freizeitorientierten Ortsverbindung nach Arenborn eine KFZ-freie Anbindung der Klinik erreicht werden. Der Lückenschluss liegt im Gemeindegebiet von Oberweser, aber die Route gehört „netztechnisch“ zur Gemeinde Wahlsburg (siehe Punkt OWE_5 als Ideenstudie).

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.

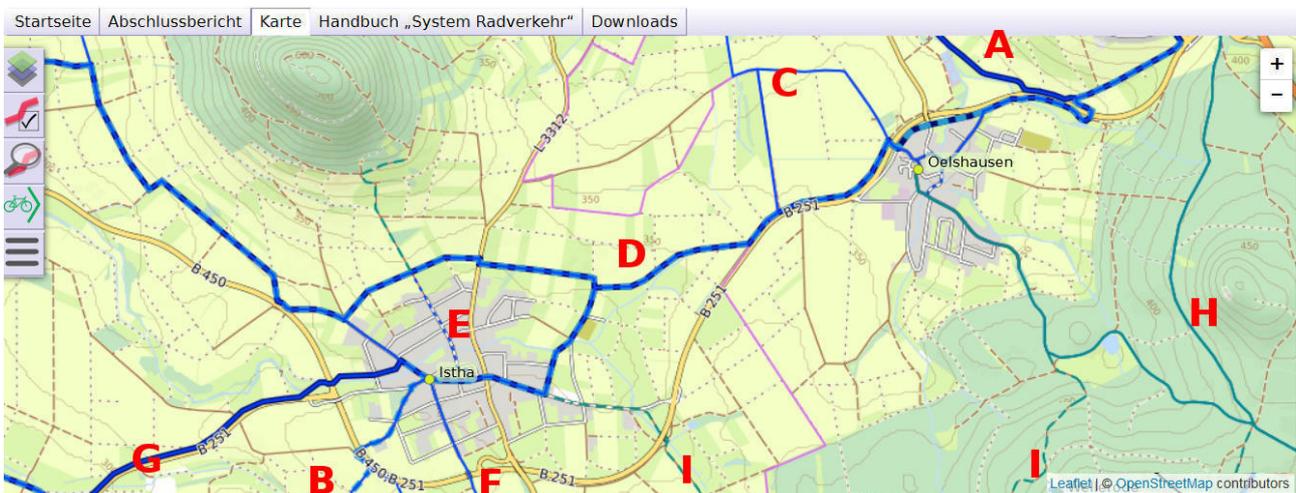


Abbildung 4.1 Beispiele Netzkategorien im Digitalkonzept: Die Kategorien II, III und IV werden grafisch gestuft angezeigt. **A** = reine Mittelzentrumsverbindung der Kategorie II; **B** = Grundzentrumsverbindung der Kategorie III überlagert mit einer Ortsverbindung der Kategorie IV; **C** = einzelne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

4.1.1 Ortsverbindung Gewissenruh – Helmarshausen

Die Verbindung Gewissenruh – Helmarshausen zweigt vom R 1 / Weser-Radweg am Knoten B 80 / K 76 ab. Diese Verbindung ist wesentlich kürzer als die Talstrecke über Bad Karlshafen. Auf der Kreisstraße ist keine Geschwindigkeitsreduzierung angeordnet. Eine Begrenzung auf max. 70 km/h sollte angeordnet werden.

4.1.2 Ortsverbindung Gewissenruh - Lippoldsberg

Die Radverbindung zwischen Gewissenruh und Lippoldsberg wird über die K 79 und die Fähre Lippoldsberg bedient. Die Strecke ist nur bedingt alltagstauglich, da die Fähre nur saisonal und auch dann nur in den Tageskernzeiten betrieben wird. In den Nebenzeiten muss der Umweg über die Weserbrücke Gieselwerder genutzt werden.

4.1.3 Ortsverbindung Arenborn - Vernawahlshausen

Die K 81 verbindet Arenborn nach Nordwesten mit Vernawahlshausen. Die Fahrbahn ist ca. 6 m breit und es ist keine Geschwindigkeitsbeschränkung angeordnet. Eine Radverkehrsanlage ist nicht vorhanden, ebenso fehlen befahrbare Alternativrouten. Es wäre daher für die Radverkehrssicherheit sinnvoll, Tempo 70 anzuordnen.

4.1.4 Ortsverbindung Heisebeck - Fürstenhagen

Die K 83 (K 451) verbindet, als Stichstraße, den Ortsteil Heisebeck mit der Uslarer Exklave Fürstenhagen. Die Fahrbahn ist ca. 5,5 m breit und es ist keine Geschwindigkeitsbeschränkung angeordnet.

Es wäre sinnvoll, eine Beschränkung auf Tempo 70 anzuordnen.

4.1.5 Ortsverbindung Arenborn - Ahlbershausen

Die Verbindungsstraße (außerörtliche Gemeindestraße) zwischen Arenborn und Ahlbershausen zweigt nördlich Arenborn von der K 81 ab (K 443 Arenborner Straße) und verläuft nur auf wenigen Metern auf Kreisgebiet. Die Fahrbahn ist ca. 5 m breit und es ist keine Geschwindigkeitsbeschränkung angeordnet.

Es wäre daher für die Radverkehrssicherheit sinnvoll, Tempo 70 anzuordnen.

4.1.6 Ortsverbindung Heisebeck - Offensen / Adelebsen

Die L 763 außerorts zwischen Heisebeck und Offensen / Adelebsen (Schwülmetal) verfügt weder über eine straßenbegleitende Radverkehrsanlage, noch sind akzeptable Alternativrouten vorhanden. Die Fahrbahn ist ca. 5,5 m breit und es ist keine Geschwindigkeitsbeschränkung angeordnet. Geschätzte 1000 Fahrzeuge befahren die Strecke (DTV-Werte 2010 für diesen Straßenabschnitt liegen nicht vor, an der östlichen Ortseinfahrt Oedelsheim sind es knapp 1500). Empfohlen wird langfristig eine straßenbegleitende Radverkehrsanlage (OWE_10). Vorerst wäre es für die Radverkehrssicherheit sinnvoll, Tempo 70 anzuordnen.

4.2 Einbindung in das Grundnetz

Das Grundnetz verbindet alle Grundzentren bzw. Hauptorte der Kommunen untereinander (Netzategorie III). Ferner werden alle Grundzentren an die Mittel- und Oberzentren angebunden.

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

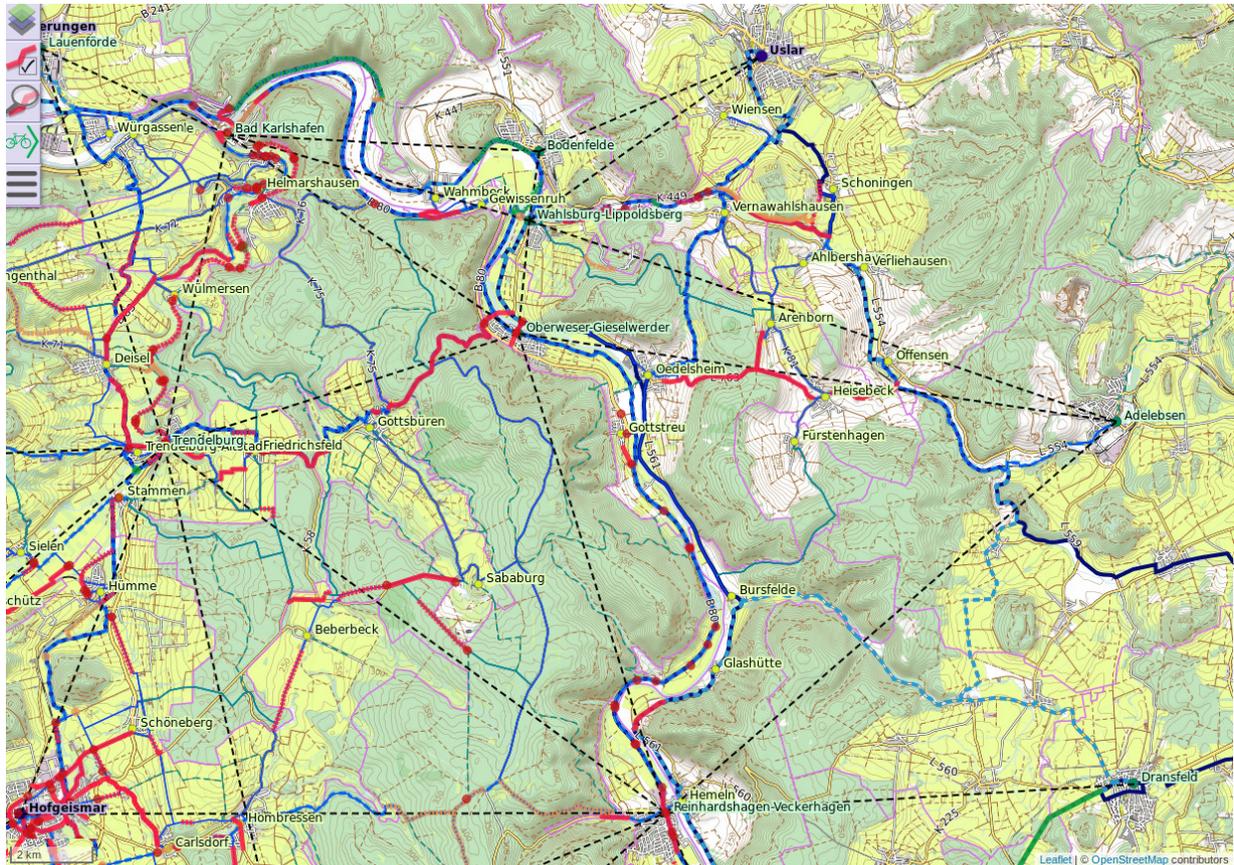


Abbildung 4.2 Auszug aus dem Digitalkonzept: Wunschliniennetz der Netzategorie III für Oberweser.

4.2.1 Route im Wesertal auf der Westseite

Auf dieser Strecke liegen die Grundzentrenverbindungen Reinhardshagen - Gieselwerder und Gieselwerder - Bad Karlshafen.

Entlang der B 80 verläuft der vom Reinhardshagener Ortsteil Veckerhagen kommende touristische Radfernweg Hessischer R 1 / Weser-Radweg (West-Route), ab Eintritt in das Gemeindegebiet Oberwesers als asphaltierte straßenbegleitende Radverkehrsanlage. Auf Höhe Gewerbehof „Bei den Eichen“, zwischen Weißhütte und Gottstreu, verläßt die Radroute die Bundesstraße und führt überwiegend in der Feldflur bis westlich Gewissenruh. Am Abzweig der Zufahrt zur Fähre Wahmbeck (K 78) beginnt wieder eine straßenbegleitende RVA, die bis kurz vor der Ortseinfahrt Bad Karlshafen auf 2,5 m Breite verläuft.

Radfahrer, die die Verbindung zwischen Ortslage Gewissenruh und Bad Karlshafen befahren wollen, nutzen aktuell die „Rosenstraße“ zwischen Weser und Dorf. Diese Wegführung ist nicht umwegfrei und es werden zusätzliche Höhenmeter in Kauf genommen. Vorgeschlagen wird die Herstellung einer Radverkehrsanlage zwischen der westlichen Einmündung der „Dorfstraße“ in die B 80 und dem Abzweig K 38 (OWE_6). Auf etwa zwei Dritteln dieser Strecke ist die Fahrbahn mit einer Sperrmarkierung versehen (ca. 3,25 m Breite). Diese könnte in den Bau mit einbezogen werden. Diese Verbindung würde auch dem Alltagsradverkehr als schnellere Verbindung zwischen Gieselwerder und Karlshafen dienen.

Die Einmündung des Weser-Radwegs in die K 78 am Fähranleger Wahmbeck ist für beide Fahrtrichtungen zu steil. Es sollte mit baulichen Maßnahmen bzw. Verlegung ein besseres Steigungsverhältnis geschaffen werden (OWE_16).

4.2.2 Route im Wesertal auf der Ostseite

Auf dieser Talseite findet sich die Grundzentrenverbindung Gieselwerder – Lippoldsberg.

Die L 561 durchläuft die Gemeinde Oberweser auf der Ostseite der Weser von Bursfelde bis Lippoldsberg. Parallel dazu, flussseits, wird die Ostroute des Radfernwegs Weser geführt, außerorts teils als straßenbegleitende bzw. eigenständige Radverkehrsanlage (Breite ca. 2,5 m) sowie auf Wirtschaftswegen (Breite ca. 3 m).

Problematisch ist für den Radverkehr die Abbiegesituation auf der Relation Gieselwerder – Lippoldsberg am Knoten L 763, vor allem aus Richtung Weserbrücke. Auf der Brücke müssen Radfahrer die Fahrbahn nutzen, sich links einordnen und dann im rechten Winkel auf die Aufstellfläche (Breite < 2 m, Länge ca. 3 m) der baulich angelegten Mittelinsel auffahren. Die Aufstellfläche ist eindeutig zu klein dimensioniert (bedarfsgerecht wäre eine Fläche von mind. 3 x 4 m). Besonders gefährlich sind die hohen Bordsteinkanten beim Abbiegen von längeren bzw. breiteren Fahrrädern (Gespanne, Tandems, Dreiräder). Diese unbefriedigende Situation sollte noch vor dem geplanten Neubau der Weserbrücke entschärft werden (OWE_3).

4.2.3 Grundzentrenverbindung Gieselwerder - Trendelburg

An der L 763 auf der Ortsverbindung Gieselwerder – Gottsbüren gibt es keine straßenbegleitende Radverkehrsanlage. Es stehen auch keine Alternativrouten zur Verfügung. Die Strecke wäre Teilabschnitt einer Mittelzentrenverbindung Hofgeismar / Warburg – Uslar. Die Herstellung einer straßenbegleitenden Radverkehrsanlage wird vorgeschlagen (REI_15).

Im weiteren Streckenverlauf bis Trendelburg fehlt an der L 673 in weiten Teilbereichen eine Sicherung des Radverkehrs. Maßnahmen hier siehe Karte des Digitalkonzepts.

4.2.4 Grundzentrenverbindung Gieselwerder - Adelebsen

Adelebsen findet sich rund 15 km Luftlinie östlich Gieselwerder.

In der Ideallinie findet der Höhenzug zum Schwülmetal (180 bis 200 Höhenmeter).

Über diesen Höhenzug führt die L 763. Wer möchte kann diese Strecke nach Adelebsen nutzen (etwa 16-17 km, sehr langfristig evtl. RVA siehe OWE_12).

Aufgrund der Topografie wurde die Strecke allerdings durch der Schwülmetal geführt (etwa 21-22 km Länge, hier regional bedeutender Lückenschluss außerhalb des Gemeindegebiets, Infos siehe WAH_4 bzw. USL_1).

4.3 Mittelzentrenverbindungen über das Gemeindegebiet

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

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

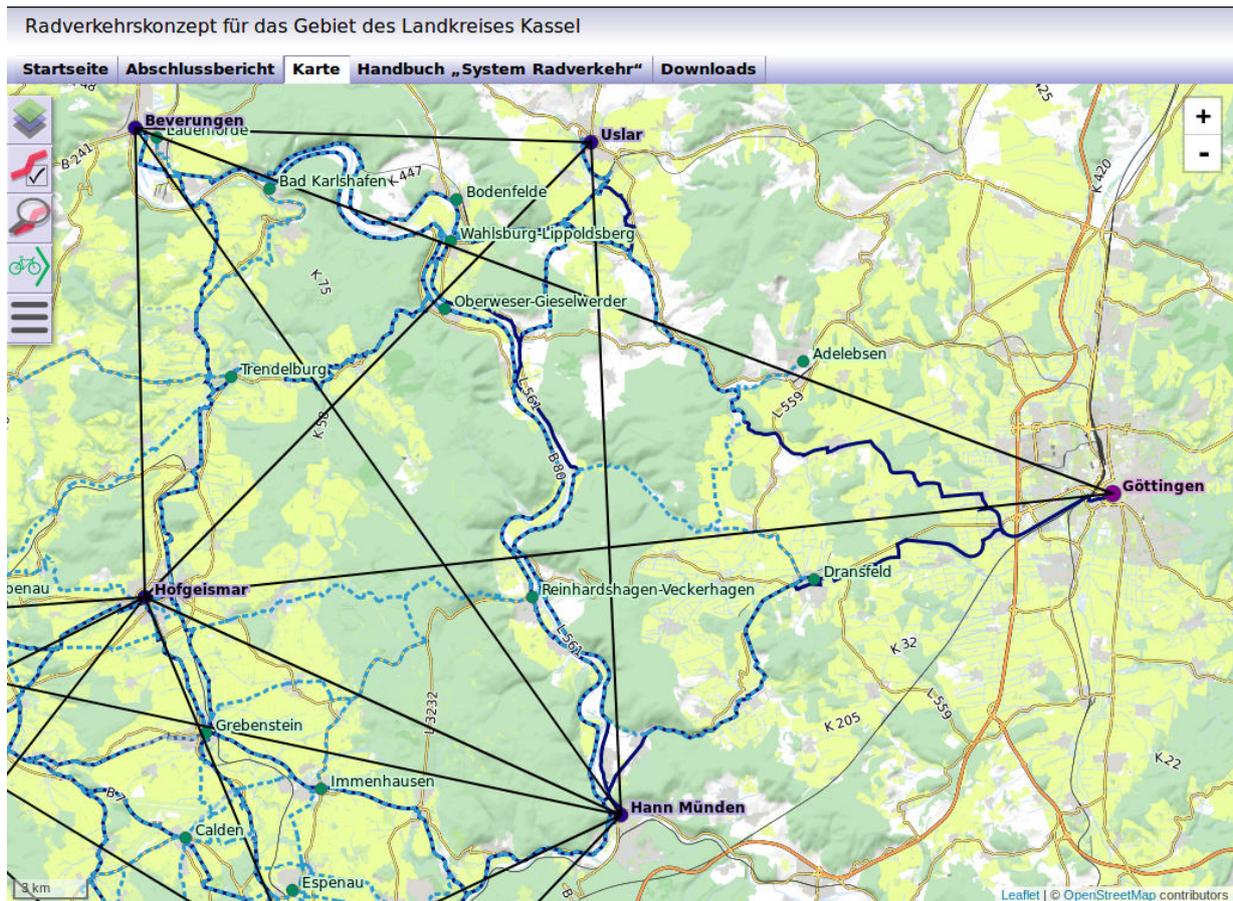


Abbildung 4.3 Auszug aus dem Digitalkonzept: Wunschliniennetz der Netzategorie II großräumig im Bereich Oberweser.

4.3.1 Hann Münden - Beverungen

Die beiden Mittelzentren liegen 34 km Luftlinie auseinander. Die Wunschlinie führt über den zentralen Reinhardswald.

Topografisch folgt die Route der gut ausgebauten Radverbindung weitgehend auf der Westseite im Wesertal. Zwischen Bad Karlshafen und Beverungen kürzt die Strecke über Würgassen auf der Nordseite der Weser ab.

4.3.2 Hofgeismar - Uslar

Uslar und Hofgeismar liegen 25 km Luftlinie auseinander. Die Luftlinie führt über Gottbühren und Gieselwerder.

Auch real folgt die Verbindung weitgehend dieser Wunschlinie: Die Route führt via Hümme, Trendelburg-Kernstadt, Friedrichsfeld, Gottsbühren, Gieselwerder, Lippoldsberg und Vernawahlshausen nach Uslar.

4.3.3 Hann Münden - Uslar

Von der Netzplanung her besteht eine Mittelzentrenverbindung zwischen Hann Münden und Uslar.

Die beiden Mittelzentren liegen Luftlinie 27 km auseinander. Die Wunschlinie führt über die Höhen des Bramwalds östlich der Weser.

Topografisch folgt die Route dem Weser-Radweg auf der Ostseite des Tals.

Ab Oedelsheim führt die Strecke topografisch anspruchsvoll direkt via Vernawahlshausen Richtung Uslar. Diese Variante geht auf Wunsch von Autor Herbert Iba zurück, der die Netzplanung 2017 maßgeblich verantwortete. Gegenüber der ebenen Variante via Lippoldsberg spart man etwa 5,5 km Strecke ein, muss dafür aber 150 m steile Höhenmeter überwinden.

Anmerkung Autor Dirk Schmidt dazu: Die direkte Strecke ist aufgrund der stärkeren Steigungen höchstens für Pedelecfahrer sinnvoll.

Kapitel 5

Freizeit / Tourismus / Radrouten

5.0.1 Weser-Radweg

Der Weser-Radweg, als einer der längsten und bekanntesten radtouristischen Routen Deutschlands, verläuft zwischen Hann. Münden und Bad Karlshafen auf beiden Seiten des Flusses. Beide Routen führen über das Gemeindegebiet.



Abbildung 5.1 Der Hessische Radfernweg R 1 auf der westlichen Weserseite bei Weißhütte: der Grund für die angeordnete Pflicht zum Gewähren der Vorfahrt erschließt sich hier nicht. Ist mit dem Zeichen 205 vielleicht die die Zufahrt zur Straße rechts gemeint? Der Winkel des Zeichens 205 ist dann um 90 Grad falsch.

Die links der Weser verlaufende Route (Hessischer R 1) durchquert Gieselwerder, tangiert aber Gottstreu /Weißhütte und Gewissenruh lediglich.

Die rechtsseitige Strecke entwickelt sich immer mehr zur Hauptroute, bedingt durch den Ausbau der letzten Jahre. Der Oberweser Ortsteil Oedelsheim kann davon profitieren. Ob der Ortsteil Gieselwerder weiterhin von seiner günstigen Lage an der Weserbrücke profitieren kann, hängt davon ab, was auf der rechten Seite der Weserroute Radelnde dazu veranlassen könnte, über die Brücke hinweg die Flussseite zu wechseln. Eine radverkehrsfriendlye Ausführung des geplan-

ten Brückenneubaus macht es Radtouristen sicherlich leichter, Gieselwerder zu besuchen. Bleibt die ungesicherte Weserquerung wie sie ist, werden viele Radfahrer an Gieselwerder vorbeifahren.

Auf der Weserlinie laufen in Oberweser noch folgende Radtouristischen Routen mit:

Der **Hessische Radfernweg R 1** beginnt in der Rhön südöstlich der Stadt Fulda an der bayerischen Landesgrenze und endet in Bad Karlshafen an der Weser (mit dem R 4) an der nordrhein-westfälischen Landesgrenze.

Die **D-Netz-Route D 9** (Deutschlandroute) beginnt in Cuxhaven an der Nordsee und endet in Füssen am Lech, an der Grenze zu Österreich. Die Fortsetzung nach Süden über die Alpen nach Italien ist die Via Claudia Augusta.

Der **Märchenland-Radrundweg** führt um den Reinhardswald herum. Er verläuft abschnittsweise auf gleicher Trasse wie Diemel- und Weser-Radweg (Stammen – Bad Karlshafen – Knickhagen / Spiegelmühle), führt über einen südlichen Reinhardswaldausläufer bei Immenhausen zur Esse und schließt den Kreis nahe der Esse-Einmündung in die Diemel.

Der zukünftige **Radweg Deutsche Einheit** verbindet Bonn mit Berlin, die ehemalige Hauptstadt der Bundesrepublik Deutschlands mit der des wiedervereinigten Deutschlands. Die Route verläuft auf schon vorhandenen touristischen Radrouten entlang des Rheins, der Lahn, der Fulda, der Weser sowie, auf dem letzten Abschnitt, auf dem Europaradweg R 1 (D-Netz-Route D 3). Zwischen Hann. Münden und Bad Karlshafen nutzt er die rechte Weserseite.

5.0.2 Regionales Freizeitradnetz Reinhardswald

Mit der Einrichtung eines Naturparks Reinhardswald rückt auch eine Erschließung des Gebiets für den Radtourismus und Freizeitradverkehr in den Fokus.

Im Abschlussbericht wird ein regionales Freizeitradnetz Reinhardswald vorgeschlagen. Mit diesem Netz könnte in Zukunft mit hoher Wahrscheinlichkeit noch die ein oder andere zusätzliche Übernachtung bei durchreisenden Radwanderern generiert werden (als Radausflugstag). Die Gäste würden so noch für mindestens eine weitere Nacht vor Ort bleiben. Ferner könnte die Region so für radelnde Tagesausflügler z. B. per Rad&Bahn aus Kassel, Göttingen oder auch Paderborn noch attraktiver werden.

Vor allem auch für Aktivurlauber mit Standquartier „Oberes Wesertal“ wäre ein ausgeschildertes Freizeitradnetz im Reinhardswald wichtig.

Ein Einstieg vom Wesertal aus in den Reinhardswald bietet sich in Gieselwerder über die L 763 in Richtung Gottsbüren. Hier fehlt aber zur Sicherung des Radverkehrs eine Radverkehrsanlage. Weitere Einstiege bestehen als reine Freizeitverbindungen ab Gottstreu, oder auch südlich Weiße Hütte.

5.0.3 weitere Freizeitrouten

Von Arenborn aus sind zwei Freizeitrouten zu benachbarten Orten möglich. Nach Lippoldsberg über Forstwege in einem nördlichen Bogen um den Zwerberg herum sowie nach Verliehausen durch die Feldflur ins Schwülmetal.

Von Heisebeck aus über Fürstenhagen sind Wirtschaftswege (überwiegend geschottert) durch Feldflur und Forst vorhanden, die eine Verbindung nach Bursfelde herstellen.

Kapitel 6

Wegweisung

Eine Radverkehrswegweisung für ein Alltagsnetz ist nicht vorhanden. Verstreut sind, neben der touristischen Wegweisung, auf der linken Weserseite (Weser-Radweg, R 1, D-Route 9, Märchenland-Radrundweg) Zielwegweiser (150 x 600 mm?, ohne Entfernungsangaben) vorhanden. Auf der rechten Weserseite gibt es noch weitere Zielwegweiserformate (150 x 700 mm, 200 x 800 mm, mit Entfernungsangaben). Geplant ist gegenwärtig ein Integriertes Wegweisungssystem für den gesamten Landkreis.

Am R1 auf der linken Weserseite (Westroute des Weser-Radwegs) ist eine Zielwegweisung im Format 1000 x 250 mm (Hauptwegweiser) und eine Zwischenwegweisung im Format 400 x 400 mm vorhanden. Diese ist nur 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 dagegen sind im Format 150 x 150 mm eingeschoben. Daneben sind Informationstafeln (Weißhütte) und, wo notwendig, Ortsschilder vorhanden.

Am Weser-Radweg auf der rechten Weserseite (Ostroute) ist vereinzelt eine Logowegweisung im Format 200 x 100 mm vorhanden, die nicht FGSV-konform ist. Im Abschnitt auf dem Gebiet des Landkreises Göttingen ist mittlerweile eine FGSV-konforme Wegweisung vorhanden.

Kapitel 7

Abkürzungsverzeichnis

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

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

DTV **Durchschnittlich tägliche Verkehrsmenge**

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

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

Ew **Einwohner**

FGÜ **Fußgängerüberweg**

FV **Fußverkehr**

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

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

LKW **Lastkraftwagen**

LSA **Lichtsignalanlage** - umgangssprachlich auch Ampel genannt

MIV **motorisierter Individualverkehr**

NMIV **nichtmotorisierter Individualverkehr**

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

OE **Ortseingang**

ÖV öffentlicher Verkehr kurz für öffentlicher Personennahverkehr

ÖPNV öffentlicher Personennahverkehr

PKW **Personenkraftwagen**

RF Radfahrer frei - steht als Gehweg/RF für die Kombination von Zeichen 239 (Gehweg) mit weißem Zusatzzeichen 1022-10 (Radfahrer frei).

RAL 2012 Richtlinien für die Anlage von Landstraßen 2012 - in Schriftform zu beziehen über den www.fgsv-verlag.de; Fachvortrag zur RAL 2012 mit Erklärung der Entwurfsklassen für Landstraßen (EKL) auf vsvi-mv.de

RIN 2008 Richtlinien für integrierte Netzgestaltung 2008 - lesenswerte Info in der deutschen Wikipedia; zu beziehen über den www.fgsv-verlag.de

RV Radverkehr

RVA Radverkehrsanlage

sb. straßenbegleitend

SrV System repräsentativer Verkehrsverhaltensbefragungen Verkehrserhebung in Städten mittels einheitlicher Kennzahlen. Das Forschungsprojekt der TU Dresden Mobilität in Städten – SrV" gibt es seit 1972. Projektinformationen auf tu-dresden.de

str.begl. straßenbegeleitend

StVO Straßenverkehrs-Ordnung - Die mit Stand Mai 2016 gültige Version von 2013 ist auf <http://www.gesetze-im-internet.de> zu finden (offizielle Seite des Bundesministeriums der Justiz und für Verbraucherschutz).

StVO-VWV Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung - Die offizielle Netzversion ist auf www.verwaltungsvorschriften-im-internet.de zu finden.

VMK-2010 bzw. VMK-2015 Verkehrsmengenkarte 2010 / 2015 - Die hessischen Verkehrsmengenkarten der letzten bundesweiten Verkehrszählung 2015 sind unter -> "Über uns"> "Downloads & Formulare"> SStraßenverkehrszählung 2015 auf mobil.hessen.de zu finden.

Kapitel 8

Impressum

Inhaltliche Erstellung: Herbert Iba

Format, inhaltliche Ergänzungen und Abstimmung mit der Datenbank: Dirk Schmidt

Diese Ausarbeitung ist Teil des Projekts „Radverkehrskonzept für das Gebiet des Landkreises Kassel“ (siehe www.rvk.lk-kassel.radinformation.de)

Auftraggeber

ADFC Kreisverband Kassel Stadt und Land e. V.
Wilhelmsstraße 2
34117 Kassel
www.adfc-kassel.de

Auftragnehmer

Planungsgemeinschaft Iba / Schmidt

Dipl.-Ing. Architekt Herbert Iba
Dormannweg 23
34123 Kassel
(im Projekt bis Mitte September 2017)

Ing.-Büro Schmidt
Dipl.-Ing. (FH) Dirk Schmidt
Brunnenstraße 28
34130 Kassel
www.radinformation.de
(Fertigstellung des Projekts bis Ende 2018)

Projektförderung durch die Sparkassenstiftung Landkreis Kassel