

Radverkehrskonzept für das Gebiet des Landkreises Kassel

Gemeindesteckbrief Liebenau



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

4. Juni 2020

Inhaltsverzeichnis

1	Basisdaten	3
1.1	Strukturdaten	3
1.2	Geografische / Topografische Lage	4
1.3	Verkehrsräumliche Lage	5
2	Bestandsaufnahme	6
2.1	Verknüpfung Rad und Bahn	7
3	Radverkehrsverbindungen innerhalb des Gemeindegebiets	8
3.0.1	Diemelradweg bei Haueda	8
3.0.2	Ortsverbindungen Kernstadt / Zwergen - Ostheim	9
3.0.3	Ortsverbindung Kernstadt - Zwergen	10
3.0.4	Ortsverbindungen Haueda - Ersen - Grimelsheim	11
3.0.5	Ortsverbindung Ersen - Niedermeiser	11
3.0.6	Diemel-Radweg auf der Brücke der L3210 in der Ortsdurchfahrt Lamerden	12
3.0.7	Ortsdurchfahrt Kernstadt	13
3.0.8	R 4 in der Ortsdurchfahrt Niedermaiser	13
3.0.9	Verknüpfung Rad&Bahn: vertiefende Betrachtungen zur Ideenstudie „Neuer Bahnhalt Liebenau?“	14
4	Radverkehrsverbindungen zu benachbarten Gemeinden / Regionen	16
4.1	Ortsverbindungen in benachbarte Gemeinden	17
4.1.1	Kernstadt bzw. Ostheim - Hofgeismar / Friedrichsdorf	17
4.1.2	Ortsverbindung Niedermeiser – Hofgeismar	17
4.1.3	Ortsverbindung Niedermeiser – Obermeiser	17
4.1.4	Ortsverbindung Niederlistingen - Niedermeiser	18
4.1.5	Ortsverbindung Niedermeiser - Kelze	18
4.1.6	Ortsverbindung Ersen - Nieder- / Oberlistingen	18
4.1.7	Ortsverbindung Dalheim - Haueda auf dem Diemel-Radweg	18
4.1.8	Ortsverbindung Daseburg - Haueda	19
4.1.9	Ortsverbindung Muddenhagen - Lamerden	19
4.1.10	Ortsverbindung Lamerden - Hofgeismar	19
4.2	Einbindung in das Grundnetz	20
4.2.1	Grundzentrenverbindung nach Hofgeismar	21
4.2.2	Grundzentrenverbindung nach Warburg	21
4.2.3	Grundzentrenverbindung nach Trendelburg	21
4.2.4	Grundzentrenverbindung nach Breuna	21
4.2.5	Grundzentrenverbindung nach Borgentreich	21
4.2.6	Grundzentrenverbindung nach Zierenberg	22
4.2.7	Grundzentrenverbindung nach Grebenstein	22
4.2.8	Grundzentrenverbindung Breuna - Hofgeismar	22

4.3	Mittelzentrenverbindungen über das Gemeindegebiet	23
4.3.1	Mittelzentrenverbindung Warburg - Hofgeismar	24
4.3.2	Mittelzentrenverbindung Bad Arolsen - Hofgeismar	25
5	Freizeit / Tourismus / Radrouten	26
5.0.1	Diemel-Radweg	26
5.0.2	Hessischer Radfernweg R 4	27
5.0.3	Warmetal-Radweg	27
5.0.4	weitere Freizeitrouten	27
6	Wegweisung	28
7	Abkürzungsverzeichnis	29
8	Impressum	31

Kapitel 1

Basisdaten

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

1.1 Strukturdaten

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

1.2 Geografische / Topografische Lage

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

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

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

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

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

1.3 Verkehrsräumliche Lage

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

Zwischen Hueda und Warburg verläuft keine direkte übergeordnete Straßenverbindung im Korridor des Diemeltals (Landesgrenze). Parallel zur Diemel wird der Verkehr aus dem Weserbergland ab Beverungen über Borgentreich nach Warburg ins mittlere Diemeltal geleitet.

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

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

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

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

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

Kapitel 2

Bestandsaufnahme

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

Die Nutzung des Fahrrads zu Alltagszwecken ist, wie in anderen ländlich geprägten Kommunen im Landkreis, abseits der bekannten touristischen Routen, eher gering. Laut VEP Region Kassel 2030 liegt der Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr bei ca. 4 % (modal split) für die Kasseler Umlandgemeinden. Da es keine verlässlichen Zahlen hierzu für den Landkreis gibt, muss angenommen werden, dass der Wert in Liebenau im Jahresmittel niedriger liegt.

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

Eine Fahrradnutzung ist in den bergigen Regionen der Gemeinde durchaus ausbaufähig, gerade in Hinblick auf die sich noch erhöhende Nutzung von Elektrofahrrädern und auch durch ein verstärktes Angebot an attraktiven, sicheren und auch als sicher empfundenen Wegen. Durch geeignete Maßnahmen kann der Radverkehrsanteil nachhaltig erhöht werden und durch eine damit verbundene größere Präsenz von Radfahrern im Verkehrsgeschehen auch sicherer gemacht werden.

2.1 Verknüpfung Rad und Bahn

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

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

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

Kapitel 3

Radverkehrsverbindungen innerhalb des Gemeindegebiets

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

3.0.1 Diemelradweg bei Hueda

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

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

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

3.0.2 Ortsverbindungen Kernstadt / Zwergen - Ostheim

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

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

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



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

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

3.0.3 Ortsverbindung Kernstadt - Zwergen

Die breit ausgebaut und schnell befahrene L 3211 (DTV ca. 1.400 Kfz / 24 h) zwischen Zwergen und der Einmündung in die L 3210 bei Liebenau verfügt über keine Radverkehrsanlage, obwohl auf ihr eine regionale Freizeitradroute (Warmetal-Radweg) verläuft. Der als Alternative zur L 3211 neu hergestellte mittlere Teilabschnitt des Wirtschaftswegs zwischen Zwergen („Am Eichölzchen“) und Liebenau (L 3210, Friedhof) genügt nicht den Ansprüchen an eine nutzergerechte Radverkehrsführung. Er stellt zwar die direkteste Verbindung zwischen beiden Ortsteilen her, aber mit seinen Steigungen (teils extreme Schiebestrecken, ca. 25 bis 30 %) und seinem schmalen Asphaltband in Wegmitte (Breite 1,2 m), auf dem sich lockerer Schotter sammelt (erhebliche Sturzgefahr), ist er nicht nur unkomfortabel, sondern nur unter Selbstgefährdung zu befahren (Einschätzung Befahrung Autor Herbert Iba, Strecke mit Bildern siehe LIE_17).

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



Abbildung 3.2 Als Lückenschluss wurde der Schotterweg mit einer 1,2 m breiten Asphaltfahrbahn versehen: es besteht die Gefahr offener Bankette und bei Gegenverkehr des RV muss ein Verkehrsteilnehmer in den Schotter ausweichen. Sturzgefahr durch evtl. offene Bankette (LIE_17).

Anmerkung Dirk Schmidt: Für die Nahmobilität bzw. Spaziergänge zu Fuß zwischen Liebenau und Zwergen (Strecke 1,5 bis 2 km) ist die kleine Ausbaustrecke auf der Direktverbindung in jedem Fall eine kleine Verbesserung (das Gehen ist bei 20 % Steigung auch auf Asphalt bereits anstrengend - vom alten Grobschotterweg aber ganz zu schweigen).

3.0.4 Ortsverbindungen Haudea - Ersen - Grimelsheim

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

Nach RAL 2012 sollte bei einem Straßenneubau bei 5 m Fahrbahnbreite ein Ausbau ohne Mittellinie erfolgen und eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 70 km/h angeordnet werden.

Die Herstellung einer nichtbenutzungspflichtigen Radverkehrsanlage (als etwa 1000 m lange Nahmobilitätsverbindung auch für den FV) zwischen dem Knoten L 3210 / K 62 in Ersen und Rittergut Grimelsheim wäre nach Wunsch Autor Herbert Iba langfristig sinnvoll. Weiter nach Haudeda sind dann alternativ befestigte Wirtschaftswege vorhanden.

Anmerkung Autor Dirk Schmidt dazu: In Anbetracht des kreisweit bereits sehr hohen Bedarfs an Radinfrastruktur mit klar höherer Priorität, wurde dieser Streckenwunsch von Herbert Iba mit eher geringer Priorität nicht als Maßnahme in die Datenbank / Netzkarte mit aufgenommen.

3.0.5 Ortsverbindung Ersen - Niedermeiser

An der K 61 zwischen Ersen und Niedermeiser ist die Verkehrsstärke unbekannt (geschätzt sind es ca. 1.000 Kfz / 24 h). Damit ist die Landstraße zwar relativ verkehrsschwach, aber der Ausbauzustand und das hohe Geschwindigkeitsniveau machen eine Nutzung durch die Mehrheit der Radfahrer eher unwahrscheinlich. Eine Alternativverbindung ist nicht vorhanden, die Herstellung einer Radverkehrsanlage wäre nach Wunsch Autor Herbert daher sinnvoll.

Anmerkung Autor Dirk Schmidt dazu: In Anbetracht des kreisweit bereits sehr hohen Bedarfs an Radinfrastruktur mit klar höherer Priorität, wurde dieser Streckenwunsch von Herbert Iba mit eher geringer Priorität nicht als Maßnahme in die Datenbank / Netzkarte mit aufgenommen.

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

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



Abbildung 3.3 Der Diemelweg: Blick über die Brücke auf Lamerden

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

Idee Herbert Iba 2017: Kurzfristig wäre hier die Anlage von Schutzstreifen (Regelmaß jeweils von 1,5 m Breite bei einer Gesamtfahrbahnbreite von ca. 7,5 m nach ERA 2010 möglich) mit Entfernung der Mittellinie sinnvoll. Diese Maßnahmen sollten durchgeführt werden zwischen der Einmündung der K 66 und Höhe der Bahnbrücke.

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

3.0.7 Ortsdurchfahrt Kernstadt

Nach Ansicht Herbert Iba am Diemel-Radweg schwierige Einmündungs- und Abbiegesituation an der K 64 zwischen den Einmündungen Kranweg und Am Anhaltberg. Der auf der Kreisstraße jeweils links abbiegende Radverkehr muss den (KFZ)-Gegenverkehr auf der Fahrbahn Der Kreisstraße abwarten. Es gilt hier wie in der Ortsdurchfahrt Tempo 50.

Vorschlag Herbert Iba 2017: sinnvoll wäre die Anordnung von Tempo 30. Der von Westen her in die Ortslage einfahrende Kfz-Verkehr sollte, zur Sicherung des querenden Radverkehrs im versatz des Diemelradwegs auf der K64, schon vor dem Kurvenbereich und der Einmündung „Nösselweg“ durch Beschilderung und bauliche Maßnahmen (Mittelinsel) im Ortseingangsbereich auf 30 km/h gedrosselt werden.

Anmerkung von Autor Dirk Schmidt aufgrund Ortsbesichtigung in 10-2018: Die Verkehrsbelastung auf der K 64 ist wohl eher gering.

Anmerkung allgemein zum Thema Tempo 30 auf klassifizierten Straßen: Trotz einer Lockerung der diesbezüglichen Regelungen im Sommer 2016 ist die Einführung vom Tempo 30 hier immer noch an höhere Hürden geknüpft (Vergleiche auch Pressemeldung des BMVI „Kabinett beschließt StVO-Novelle für mehr Verkehrssicherheit“ vom 15. Juni 2016“ vom 15. Juni 2016).

Wichtig für die Akzeptanz bzw. Einhaltung vom Tempo 30 ist ferner die Zustimmung der örtlichen Anwohner und Bevölkerung. Bezüglich der Situation am Diemel-Radweg würde Tempo 30 auch mehr Sicherheit bringen.

3.0.8 R 4 in der Ortsdurchfahrt Niedermaiser

Die Strecke des R4 führt hier durch eine stark befahrene Ortsdurchfahrt mit Tempo 50 ohne Sicherung des Radverkehrs. Für separate RVA ist kein Platz vorhanden.

Sinnvoll wäre Tempo 30 zur Teilsicherung des RV. Für separierte Radverkehrsanlage besteht kein Raum. Evtl. könnte mit Maßnahme LIE_38 auf einer Teilstrecke eine sichere Alternativstrecke für den RV angelegt werden:

Laut Luftbild ist wohl im Bereich der Warmequerung ein schmalerer Fußweg(?) vorhanden (in Verlängerung der Anliegerstraße Kirchspiels). In wie weit auf diesem Weg Radverkehr zugelassen ist, bzw. in wie weit die Strecke hier aktuell radtauglich ist, ist unklar. Autor Dirk Schmidt besitzt hier keine Ortskenntnis.

Vielleicht wäre es möglich, hier eine radtaugliche Nahmobilitätsverbindung zu schaffen (Mindestbreite 2,5 m) Da keine Ortskenntnis liegt die Strecke außerhalb des Netzentwurfs. Wie die Situation vor Ort konkret aussieht, ist Autor Dirk Schmidt nicht bekannt, da die Außenaufnahme für die Gemeinde Liebenau 2016 / 2017 größtenteils von Autor Herbert Iba durchgeführt wurde. Er hat das Projekt kurz vor dem vorläufigen Abgabetermin verlassen (ohne das eine geordnete Projektübergabe möglich war). Autor Dirk Schmidt war es aufgrund der Vielzahl der noch offenen "Baustellen" im Projekt zeitlich leider nicht mehr möglich, diesen Punkt noch vor Ort zu klären.

3.0.9 Verknüpfung Rad&Bahn: vertiefende Betrachtungen zur Ideenstudie „Neuer Bahnhof Liebenau?“

Betrachtungen von Autor Dirk Schmidt zum Thema:

Für einen evtl. neuen Bahnhof Liebenau bzw. eine Wiederinbetriebnahme des alten Bahnhofs wären aus heutiger Sicht sehr wahrscheinlich andere Finanzierungsmodelle im ÖV bundesweit notwendig (zumindest was wenig frequentierte Bahnhalte angeht). Trotzdem soll die Situation hier einmal erörtert werden:

Im aktuellen Liebenauer Bahnhof halten seit 2015 keine Züge mehr (siehe auch HNA.DE vom 22. Oktober 2015: Zug fährt künftig an Liebenau vorbei www.hna.de/lokales/hofgeismar/faehrt-kuenftig-liebenau-vorbei-5674127.html).

Der bisherige Bahnhof liegt für die Nahmobilität zu Fuß und per Rad sowieso suboptimal. Die heutigen Bus- und Zugverbindungen ab Liebenau via Hofgeismar in den Raum Kassel sind von den Fahrzeiten her zum KFZ keine ernst zu nehmende Alternative.

Die aktuellen Fahrzeiten der Verbindung Bushalt „Ostheimer Straße“ in Liebenau bis „Kassel HbF“ betragen laut bahn.de per Bus und Zug 1:15 bis 1:20 Minuten (oft mit 9-10 Minuten „Umsteige-Fußweg“ durch Hümme zum Bahnhof). Lediglich um 7:06 gibt es eine schnellere reine Busverbindung mit 0:57 in die Region Kassel.

Mit dem KFZ ist man dagegen von Liebenau in rund einer halben Stunde in Kassel: Routenplaner im Netz geben für die 31 km lange Strecke Liebenau - Kassel Hauptbahnhof 32 Minuten Fahrzeit aus (Strecke via Niedermeiser, ab Obermaiser auf der B 7 Richtung Kassel).

Als Ideenstudie: Errichtung eines neuen Bahnhofs nah der historischen Kernstadt von Liebenau.

Bei LIE_33 bzw. LIE_34 könnte vielleicht ein neuer Bahnhof errichtet werden. Der südliche neue Bahnsteig LIE_34 (Züge Richtung Kassel) könnte durch eine bestehende Feldwegunterführung erschlossen werden. Der neue Standort liegt auch bedeutend näher zum Ortskern, als der alte Bahnhof. Für die Bahnquerung könnte hier eine vorhandene Unterführung genutzt werden.

Die Kombination Rad und Bahn in der Fläche ist für eine lebenswerte, urbane Region Kassel und einen zukunftsfähigen, ländlichen Raum im Bereich Liebenau gleichermaßen wichtig.

Haueda, Liebenau-Kernstadt, Ostheim und Zwergen gehören zum direkten Radeinzugsbereich (bis 3 km) eines möglichen Bahnhof Liebenau. Zum erweiterten Einzugsbereich können noch Körbecke, Daseburg, Rösebeck, Lamerden und auch Niedermeiser gezählt werden.

Grundvoraussetzung für das Funktionieren eines Bahnhofs Liebenau ist allerdings allgemein ein ausreichend finanzierter ÖPNV in der Region Nordhessen bzw auch eine bessere Finanzausstattung im ÖV bundesweit.

Voraussetzung für das Funktionieren eines Bahnhofs Liebenau ist eine schnelle, direkte Zugverbindung bis in den Raum Kassel sowie dafür ein allgemein ausreichend finanzierter ÖPNV in der Region Nordhessen. Welche Züge in Liebenau halten könnten, ist unklar:

Ein Halt der schnellen, übergeordneten **Regionalexpresslinie RRX Kassel-Wilhelmshöhe - Düsseldorf** in einem evtl. neuen Bahnhof Liebenau ist nicht realistisch bzw. dafür ist der Einzugsbereich des Bahnhof als keines Grundzentrum zu klein.

Regiotramhalt in Liebenau?

Wichtig wäre für Liebenau zum Beispiel eine schnelle Anbindung per Regiontram an die benachbarten Mittelzentren Hofgeismar (RRX-Halt) und vor allem Warburg aber auch Kassel (geschätzte Fahrzeit Regiotram ab Liebnau bis Kassel Hbf: 47 bis 50 Minuten, aktuell benötigt die RT1 bis Hümme 37 Minuten). Warburg ist neben RRX-Halt auch Haltepunkt von Intercityzügen. Ferner halten sogar vereinzelt ICE in Warburg. Ein Regiotramhalt würde eine Verlängerung der Regiotramlinie 1 vor Hümme bis Warburg voraussetzen (im Stundentakt). In wie weit aktuell ländliche Bahnhalt mit wenigen Ein- und ausstiegen (wie Liebenau)im aktuellen Gebührensystem evtl. unwirtschaftlich erscheinen ist ein anderes Themenfeld. Für solche Projekt, wie ein neuer Bahnhalt Liebenau, sind hier vielleicht bundesweit Änderungen erforderlich um den Punkt „attraktives ÖV-Angebot im ländlichen Raum als Daseinsvorsorge“ deutlich mehr Rechnung zu tragen.

Bei einer evtl. Regiontramverlängerung bis Warburg sollten zusätzlich neue Haltepunkte in Lamerden und Hueda geprüft werden. Vielleicht käme sogar auch für Eberschütz ein neuer RT-Halt in Frage. Der Ortskern liegt gerade einmal rund 500 von der Bahn entfernt. In Warburg könnte eine verlängerte Regiotramlinie evtl. am Bahnsteig „Gleis 1“ bei Geo 51.49231/9.16620 enden / warten (mit Ausweichgleis direkt an der dortigen Busstation).

Sinnvoll wäre neben einem Regiontramhalt evtl. auch ein **Halt der schnelleren Regional-expresslinie Kassel-Wilhemshöhe - Hagen** in Liebenau. Diese Linie hält aktuell zum Teil auch in kleinen Bahnhöfen wie Bredelar - die von Größe her durchaus mit Liebenau vergleichbar sind. Geschätzte Fahrzeit: Liebenau bis Kassel Wilhemshöhe: 27 bis 30 Minuten (ab Warburg benötigt diese Linie aktuell 34 Minuten).

Falls einer neuer Bahnhalt näher an der Stadtmitte zu aufwendig ist, wäre auch die Wiedereröffnung des alten Bahnhofs ein wertvoller Gewinn für die Verknüpfung von Rad und Bahn ab Liebenau.

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.

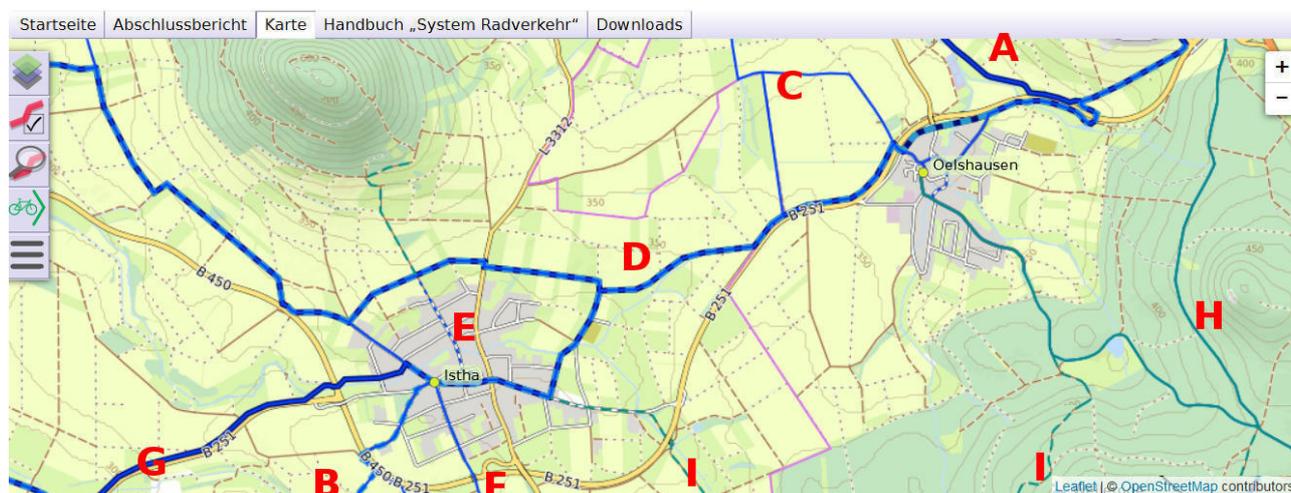


Abbildung 4.1 Beispiele Netzkategorien im Digitalkonzept: Die Kategorien II, III und IV werden grafisch gestuft angezeigt. **A** = reine Mittelzentrumsverbindung der Kategorie II; **B** = Grundzentrumsverbindung der Kategorie III überlagert mit einer Ortsverbindung der Kategorie IV; **C** = einzelne 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 Kernstadt bzw. Ostheim - Hofgeismar / Friedrichsdorf

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

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

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

4.1.2 Ortsverbindung Niedermeiser – Hofgeismar

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

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

4.1.3 Ortsverbindung Niedermeiser – Obermeiser

An der L 3211 zwischen Nieder- und Obermeiser ist keine Radverkehrsanlage vorhanden, eine höhere Verkehrsbelastung ist zu beobachten (DTV ca. 1.400 Kfz) und die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h. Zwei Tourismus- bzw. Freizeitrouten des Radverkehrs werden auf der Fahrbahn geführt werden (Hessischer R 4, Warmetalweg). Vor der Ortseinfahrt Niedermeiser befindet sich ein für den Radverkehr besonders konfliktträchtiger, unübersichtlicher Straßenabschnitt.

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

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

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

4.1.4 Ortsverbindung Niederlistingen - Niedermeiser

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

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

4.1.5 Ortsverbindung Niedermeiser - Kelze

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

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

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

4.1.6 Ortsverbindung Ersen - Nieder- / Oberlistingen

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

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

4.1.7 Ortsverbindung Dalheim - Hueda auf dem Diemel-Radweg

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

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

4.1.8 Ortsverbindung Daseburg - Hueda

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

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

4.1.9 Ortsverbindung Muddenhagen - Lamerden

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

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

4.1.10 Ortsverbindung Lamerden - Hofgeismar

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

4.2 Einbindung in das Grundnetz

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

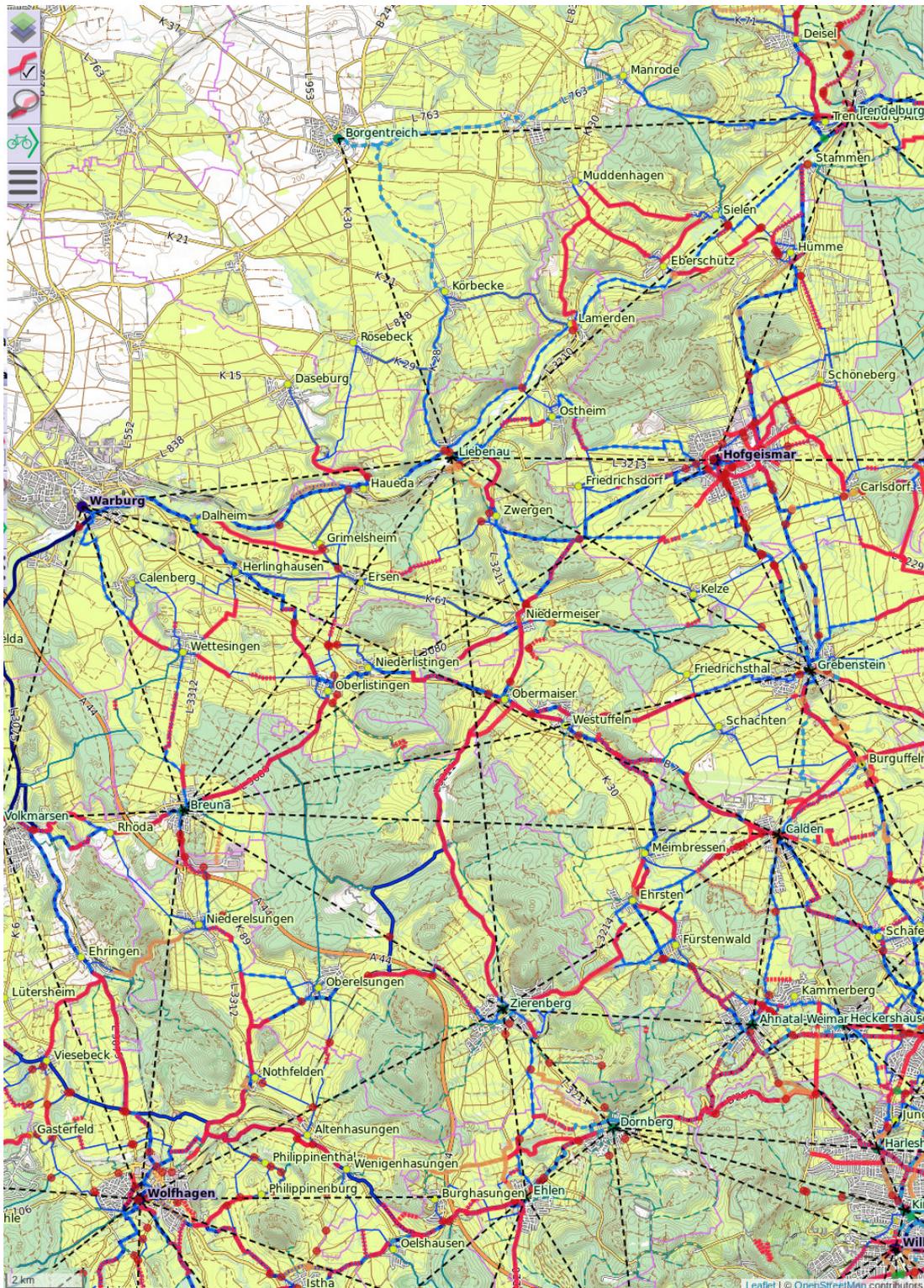


Abbildung 4.2 Auszug aus dem Digitalkonzept: Wunschliniennetz der Netzategorie III für Liebenau.

4.2.1 Grundzentrenverbindung nach Hofgeismar

Liebenau liegt etwa 7 km Luftlinie westlich der Kernstadt.

In Luftlinie führt die stärker befahrene Landesstraße L3213 in das Grundzentrum im Diemeltal. Diese besitzt keine Sicherung des Radverkehrs und ferner ein topografisch sehr anspruchsvolles Höhenprofil. Von Liebenau kommend besitzt die Landstraße eine anspruchsvolle Auffahrt über 140 Höhenmeter. Auf eine straßenbegleitende Radverkehrsanlage wird daher verzichtet (spart auch Fläche ein).

Als Alternative wurden folgende zwei Verbindungen in das Netz aufgenommen:

- **Route via Zwergen:** Auf dieser Strecke fehlt in Tallage zwischen Liebenau und Zwergen entlang der L3211 eine Radverkehrsanlage (siehe LIE_2)
- **Route via Ostheim:** Hier könnte im Wald südlich Ostheim ein Forstweg asphaltiert werden (LIE_9, Grenzlage Liebenau / Hofgeismar der Maßnahme ist unklar).

4.2.2 Grundzentrenverbindung nach Warburg

Warburg findet sich etwa 10 westlich Liebenau.

Von Liebenau aus führt die Strecke auf dem Diemelradweg bis Warburg. hier findet sich auch die Linie des Idealkorridors.

Zwischen Haueda und Dalheim besitzt der Diemel-Radweg einen steileren Hügel (25-30 Höhenmeter).

Für Umgehung des Hügels siehe Ideenstudie LIE_24, die auf Wunsch von Autor Herbert Iba 2016 in der Datenbank vermerkt wurde.

4.2.3 Grundzentrenverbindung nach Trendelburg

Trendelburg liegt rund 13 km nordöstlich von Liebenau.

Im Korridor der Ideallinie findet sich das Diemeltal. Die Grundzentrenroute ist weitgehend identisch mit dem Diemelradweg, der bereits weitgehend gut ausgebaut ist.

In Lamerden wurde als Ideenstudie eine neue Diemelquerung abseits des KFZ-Verkehrs vermerkt (LIE_10).

Bei Eberschütz wäre vor allem für den schwächeren Radverkehr eine verkehrsfreie Route sinnvoll (siehe TRE_25).

4.2.4 Grundzentrenverbindung nach Breuna

Breuna liegt 11 km südwestlich von Liebenau. Die Ideallinie führt über die Höhe bei Ersen.

Aufgrund der Topografie wurde die Verbindung in Routenbündelung über Zwergen, Niedermeiser, Nieder- und Oberlistingen nach Breuna geführt. Es bestehen mehrere Lückenschlüsse parallel zu stärker befahrenen Straßen: LIE_2, LIE_11 und BRE_1.

4.2.5 Grundzentrenverbindung nach Borgentreich

Borgentreich findet sich etwa 9 km nördlich Liebenau.

Die Verbindung führt von Liebenau über Körbecke nach Borgentreich.

4.2.6 Grundzentrenverbindung nach Zierenberg

Zierenberg findet sich Luftlinie rund 14 km nördlich der Kernstadt von Liebenau.

Die Strecke durch das Warmetal ist vor allem radtouristisch relevant. Zwischen Zierenberg und Obermeiser besteht ein Lückenschluss, der langfristig u. a. mit einer straßenbegleitenden Radverkehrsanlage geschlossen werden könnte (ZIE_5).

Auch zwischen Zwergen und Liebenau fehlt in Tallage ein straßenbegleitender Radweg (LIE_2).

4.2.7 Grundzentrenverbindung nach Grebenstein

Grebenstein liegt 11 km südöstlich von Liebenau. Die Ideallinie führt über Topografisch sehr bewegte Gelände.

Bis Zwergen bleibt die Strecke in Tallage (Maßnahme LIE_2). Ab Zwergen nutzt die Strecke Teil des R 4 Richtung Hofgeismar. Auf der Höhe zweigt die Strecke nach Südosten Richtung Grebenstein ab (Ausbaubedarf bei HOG_6 auf Stadtgebiet Hofgeismar). So wird auch das neue Gewerbegebiet Am Jahnsportplatz mit angebunden.

Entlang der B 83 wird Grebenstein erreicht (Lückenschluss bei GRE_6).

Alternativ kann auch über Kelze gefahren werden (kurzer Lückenschluss HOG_5 an der Landstraße auf Stadtgebiet Hofgeismar).

4.2.8 Grundzentrenverbindung Breuna - Hofgeismar

Diese Grundzentrenverbindung quert den Ortsteil Niedermeiser.

Breuna und Hofgeismar liegen rund 16 km Luftlinie Hofgeismar. In der Wunschlinie stellen für den KFZ-Verkehr die Landstraßen L 3080 und L 3212 die Verbindung her.

Außerorts besteht entlang der stark befahrenen Strecke keine Sicherung des Radverkehrs. Die Radverbindung nutzt ebenfalls weitgehend die Linie des Straßenkorridors über Nieder- und Oberlistingen.

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.

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

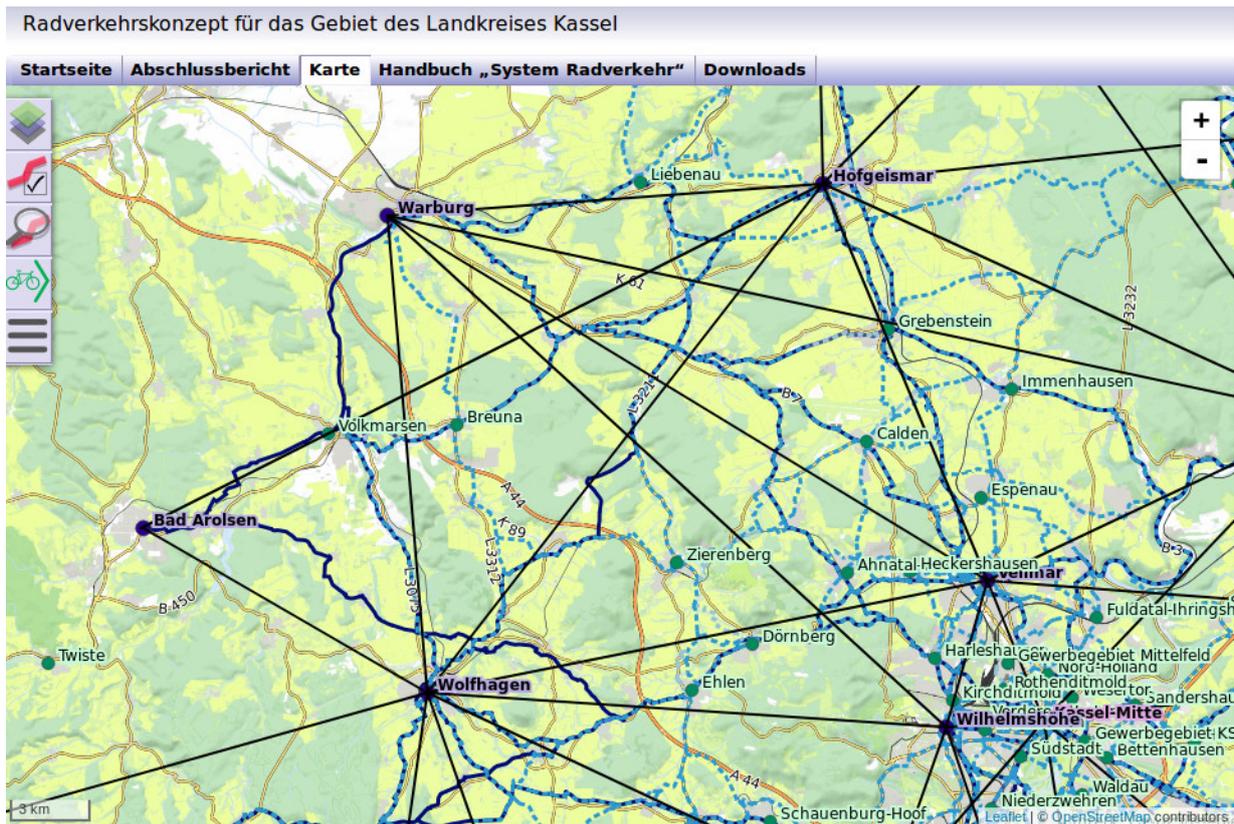


Abbildung 4.3 Auszug aus dem Digitalkonzept: Wunschliniennetz Kategorie II im Bereich Kaufungen / Helsa: Dargestellt sind u. a. die realen Verbindungen im Mittelzentrennetz (Kat. II, blau-schwarze Linien) und das Grundnetz (Kat. III, oliv-blau gestrichelt)

4.3.1 Mittelzentrenverbindung Warburg - Hofgeismar

Warburg und Hofgeismar liegen 17 km auseinander.

Die Ideallinie führt direkt im Korridor der L 3213 Liebenau - Hofgeismar entlang. Diese substanzial befahrene Landesstraße ohne Radweg besitzt von Liebenau kommend eine steile Auffahrt über 140 m Höhenmeter.

Die Mittelzentrenverbindung wurde daher in Routenbündelung mit dem R 4 bis Zwergen geführt (dieser Übergang ist weniger steil und bereits gut ausgebaut).

Zwischen Zwergen und Liebenau fehlt in Tallage eine straßenbegleitende Radverkehrsanlage (LIE_2).

Von Liebenau aus führt die Strecke auf dem Diemelradweg bis Warburg.

4.3.2 Mittelzentrenverbindung Bad Arolsen - Hofgeismar

Diese Mittelzentrenverbindung quert den Ortsteil Niedermeiser.

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

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

Kapitel 5

Freizeit / Tourismus / Radrouten

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

5.0.1 Diemel-Radweg

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



Abbildung 5.1 Auf dem Diemel-Radweg bei Lamerden

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

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

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

5.0.2 Hessischer Radfernweg R 4

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

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

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

5.0.3 Warmetal-Radweg

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

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

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

5.0.4 weitere Freizeitrouten

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

Kapitel 6

Wegweisung

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

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

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

Daneben sind Informationstafeln und, wo notwendig, Ortsschilder vorhanden.

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

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

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

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

Kapitel 7

Abkürzungsverzeichnis

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

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

DTV **Durchschnittlich tägliche Verkehrsmenge**

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

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

Ew **Einwohner**

FGÜ **Fußgängerüberweg**

FV **Fußverkehr**

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

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

LKW **Lastkraftwagen**

LSA **Lichtsignalanlage** - umgangssprachlich auch Ampel genannt

MIV **motorisierter Individualverkehr**

NMIV **nichtmotorisierter Individualverkehr**

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

OE **Ortseingang**

ÖV **öffentlicher Verkehr** kurz für öffentlicher Personennahverkehr

ÖPNV **öffentlicher Personennahverkehr**

PKW **Personenkraftwagen**

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

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

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

RV Radverkehr

RVA Radverkehrsanlage

sb. straßenbegleitend

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

str.begl. straßenbegeleitend

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

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

VMK-2010 bzw. VMK-2015 Verkehrsmengenkarte 2010 / 2015 - Die hessischen Verkehrsmengenkarten der letzten bundesweiten Verkehrszählung 2015 sind unter -> "Über uns> "Downloads & Formulare> 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

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