

# Radverkehrskonzept für das Gebiet des Landkreises Kassel

## Gemeindesteckbrief Wahlsburg



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

8. Juni 2020

# Inhaltsverzeichnis

|          |                                                                        |           |
|----------|------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1</b> | <b>Basisdaten</b>                                                      | <b>2</b>  |
| 1.1      | Liste der Basisdaten . . . . .                                         | 2         |
| 1.2      | Geografische / Topografische Lage . . . . .                            | 3         |
| 1.3      | Verkehrsräumliche Lage . . . . .                                       | 4         |
| <b>2</b> | <b>Bestandsaufnahme</b>                                                | <b>5</b>  |
| <b>3</b> | <b>Radverkehrsverbindungen innerhalb des Gemeindegebiets</b>           | <b>7</b>  |
| 3.0.1    | Ortsverbindung Lippoldsberg - Vernawahlshausen . . . . .               | 7         |
| 3.0.2    | Anbindung Klinik und Reha-Zentrum im Pfeifengrund . . . . .            | 8         |
| 3.0.3    | Ortsdurchfahrten . . . . .                                             | 8         |
| <b>4</b> | <b>Radverkehrsverbindungen zu benachbarten Gemeinden / Regionen</b>    | <b>9</b>  |
| 4.1      | Ortsverbindungen zu benachbarten Gemeinden . . . . .                   | 10        |
| 4.1.1    | Ortsverbindung Vernawahlshausen - Schoningen / Verliehausen . . . . .  | 10        |
| 4.1.2    | Ortsverbindung Vernawahlshausen - Wiensen / Uslar . . . . .            | 10        |
| 4.1.3    | Ortsverbindung Vernawahlshausen - Oedelsheim . . . . .                 | 11        |
| 4.1.4    | Ortsverbindung Vernawahlshausen - Arenborn / Heisebeck . . . . .       | 11        |
| 4.2      | Einbindung in das Grundnetz . . . . .                                  | 12        |
| 4.2.1    | Grundzentrenverbindung Lippoldsberg - Bodenfelde . . . . .             | 13        |
| 4.2.2    | Grundzentrenverbindung Lippoldsberg - Oberweser-Gieselwerder . . . . . | 13        |
| 4.2.3    | Grundzentrenverbindung Lippoldsberg - Uslar . . . . .                  | 13        |
| 4.2.4    | Grundzentrenverbindung Lippoldsberg - Bad Karlshafen . . . . .         | 13        |
| 4.2.5    | Grundzentrenverbindung Lippoldsberg - Adelebsen . . . . .              | 13        |
| 4.3      | Mittelzentrenverbindungen über das Gemeindegebiet . . . . .            | 14        |
| 4.3.1    | Mittelzentrenverbindung Hofgeismar - Uslar . . . . .                   | 15        |
| 4.3.2    | Mittelzentrenverbindung - Hann Münden - Uslar . . . . .                | 15        |
| 4.3.3    | Mittelzentrenverbindung Beverungen - Göttingen / Uslar . . . . .       | 15        |
| <b>5</b> | <b>Freizeit / Tourismus / Radrouten</b>                                | <b>16</b> |
| 5.1      | Weser-Radweg . . . . .                                                 | 16        |
| 5.2      | Schwülme-Radweg . . . . .                                              | 17        |
| 5.3      | Weitere Freizeitverbindungen . . . . .                                 | 17        |
| <b>6</b> | <b>Wegweisung</b>                                                      | <b>18</b> |
| <b>7</b> | <b>Abkürzungsverzeichnis</b>                                           | <b>19</b> |
| <b>8</b> | <b>Impressum</b>                                                       | <b>21</b> |

# Kapitel 1

## Basisdaten

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

**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. 2.000
- **Fläche:** 11,43 km<sup>2</sup>
- **Bevölkerungsdichte:** 178 EW pro km<sup>2</sup>
- **Regionale Raumstruktur:** Ländlicher Raum, Grundzentrum (Gemeinde nicht im Zweckverband Raum Kassel)
- **Ortsteile:** Lippoldsberg und Vernawahlshausen
- **Zentraler Ortsteil:** Lippoldsberg
- **Verwaltung:** Gemeindeverwaltung in Lippoldsberg
- **Schulen:** Grundschule in Lippoldsberg, weiterführende Schulen in Bodenfelde, Bad Karlshafen, Hofgeismar, Uslar, Beverungen?
- **Wirtschaft:** überwiegend Wohngemeinde, ein Klinik- und Reha-Zentrum (im Pfeifengrund), sonst nur wenige Gewerbebetriebe (Landwirtschaft, Gartenbau, Tourismus)
- **Versorgung / Einzelhandel:** in Lippoldsberg.
- **Bahnanschluss:** ja (Regionalbahnanschluss mit Radmitnahme in Vernawahlshausen sowie für Lippoldsberg im benachbarten Flecken Bodenfelde, nächster Fernbahnanschluss in Göttingen)
- **Meldeplattform Radverkehr:** ja
- **Mitgliedschaft AGNH:** ja

## 1.2 Geografische / Topografische Lage

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

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

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

## 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) quer über die Sollinghöhen.

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

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

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

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

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

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

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

# Kapitel 2

## Bestandsaufnahme

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

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



**Abbildung 2.1** Schotterweg im Schwülmetal zwischen Lippoldsberg und Vernawahlshausen: Abschnitt einer wünschenswerten attraktiven Verbindung von der Oberweser nach Göttingen ins Leinetal

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

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



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

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

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



**Abbildung 2.2** Ortsdurchfahrt L 3392 Vernawahlshausen: Radverkehr kann hier bei Tempo 50 nicht sicher geführt werden

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

Die Fahrradnutzung wird über das Jahr bei geschätzten 2 bis höchstens 5 % (Modal Split, Anzahl Wege) liegen. In der Radreisesaison wird der Anteil höher liegen. Es fehlt aber teilweise an einer alltagstauglichen sicheren und attraktiven Radverkehrsinfrastruktur. Eine Fahrradnutzung ist aber in der Gemeinde durchaus ausbaufähig, gerade in Hinsicht auf die sich noch erhöhende Nutzung von Elektrofahrrädern und auch durch ein verstärktes Angebot an attraktiven, sicheren und auch als sicher empfundenen Wegen. Durch geeignete Maßnahmen kann der Radverkehrsanteil nachhaltig erhöht werden und durch eine damit verbundene größere Präsenz von Radfahrern im Verkehrsgeschehen auch sicherer gemacht werden.

# Kapitel 3

## Radverkehrsverbindungen innerhalb des Gemeindegebiets

### 3.0.1 Ortsverbindung Lippoldsberg - Vernawahlshausen

Die L 3392 (ab Lippoldsberg) und die K 449 (ab Bodenfelde) sind wegen ihrer Verkehrsbelastung, des hohen Geschwindigkeitsniveaus und fehlender Radverkehrsanlagen nicht für eine Radverkehrsführung in östlichen Richtungen geeignet.

Die Ortsverbindung für den Radverkehr zwischen Lippoldsberg und Vernawahlshausen verläuft so abseits der L 3392 auf Wirtschaftswegen sowie im mittleren Abschnitt auf einer eigenständigen RVA.

In der Lippoldsberger und Bodenfelder Gemarkung wurde vor wenigen Jahren ein Wegelücke mit einer Brücke über die Schwülme geschlossen. Der Weg zwischen den Ortsteilen hat eine teilweise nicht alltagstaugliche, wassergebundene Oberfläche und sollte daher durchgehend asphaltiert werden (WAH\_3 und WAH\_9). In Lippoldsberg wäre an der L 561 ein kurzes RVA-Stück sinnvoll (WAH\_2)



**Abbildung 3.1** Strecke WAH\_3 im September 2018. Schotterstrecke mit Blick Richtung Lippoldsberg: Hier aufgrund Grassmitte, die z. B. für Gespanne wie Rad mit Kinderanhänger unkomfortabel zu fahren ist.



### **3.0.2 Anbindung Klinik und Reha-Zentrum im Pfeifengrund**

Es fehlt eine gesicherte Radverkehrsverbindung an der L 3392 bis zum Abzweig der Zufahrtsstraße, die zur Klinik und dem Reha-Zentrum im Pfeifengrund führt, da der Schwülmeweg auf der falschen Gewässerseite entlang geführt wird. Am sinnvollsten wäre, vom Schwülmeweg aus, die Herstellung einer Brücke über das Gewässer auf Höhe der Klinikzufahrt.

### **3.0.3 Ortsdurchfahrten**

Innerorts von Lippoldsberg ist insbesondere die Ortsdurchfahrt der L 3392 für den Radverkehr problematisch, da hier Tempo 50 gilt und ein hohes Verkehrsaufkommen vorhanden ist. Dies gilt vor allem für die betroffenen lokalen Quellverkehre. Der Durchgangsverkehr kann mit leichtem Umweg diesen Straßenabschnitt umfahren (über „Scheuerbreite“, „Schäferhof“ und „Schulstraße“).

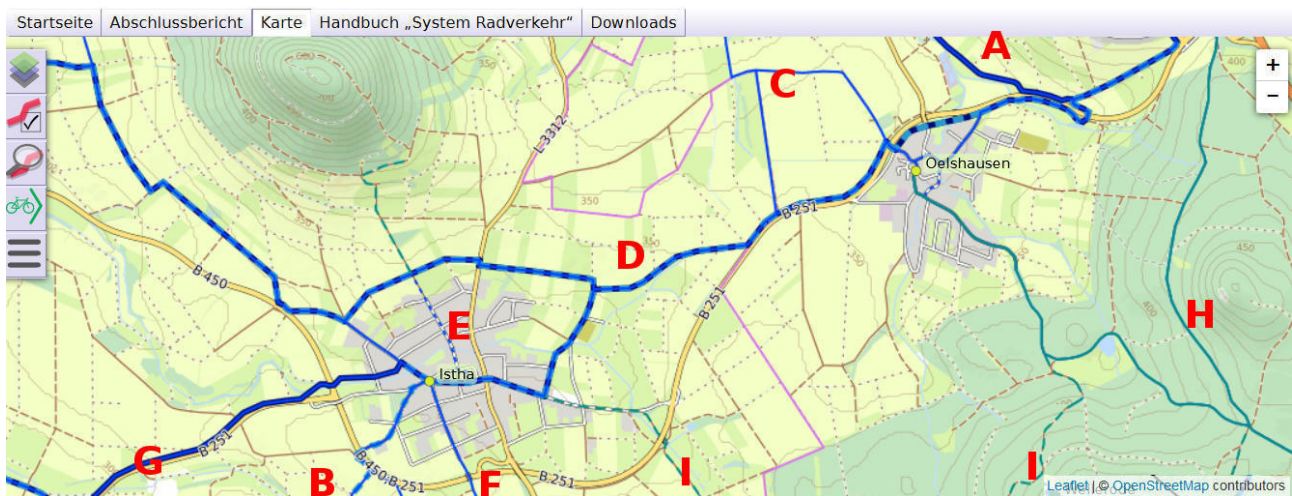
In Vernawahlshausen betrifft es ebenfalls die Ortsdurchfahrt L 3392, da auch hier Tempo 50 erlaubt ist und eine höhere Verkehrsbelastung zu verzeichnen ist. Auch auf den weniger belasteten Kreisstraßen 80 und 81 besteht innerorts Tempo 50. Im Ortsteil gibt es nur begrenzt Umfahrungsmöglichkeiten für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

# 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](http://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](http://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 zu benachbarten Gemeinden**

In diesem Abschnitt wird auf ausgewählte Ortsverbindungen zu benachbarten Gemeinden eingegangen.

### **4.1.1 Ortsverbindung Vernawahlshausen - Schoningen / Verliehausen**

Ab Vernawahlshausen, in Richtung Verliehausen / Schoningen, fehlt im Tal eine sichere und alltagstaugliche Radverkehrsinfrastruktur. Hier sind auch keine alternativen Wege in der Feldflur vorhanden.

Hier käme der Bau einer Verbindung in der Flur zwischen Bahnlinie und Schwülme in Frage (WAH\_4). Diese Plan verfolgt auch die Gemeinde Wahlsburg. Insbesondere auf Uslarer Seite müsste die genaue Linienführung bis zur K 443 geklärt werden (USL\_1).

Die potentielle Routenalternative nördlich der Bahn (WAH\_11) wurde aussortiert, denn sie enthält einen steilen Hügel. Während einer Nachträglichen Erkundung im September 2018 durch Autor Dirk Schmidt konnte die vom östlichen Fahrweg ausgehende Route (Bilder siehe WAH\_11) noch befahren werden (unbefahrbare /unschiebbare Rückeschneise).

### **4.1.2 Ortsverbindung Vernawahlshausen - Wiensen / Uslar**

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

### **4.1.3 Ortsverbindung Vernawahlshausen - Oedelsheim**

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

### **4.1.4 Ortsverbindung Vernawahlshausen - Arenborn / Heisebeck**

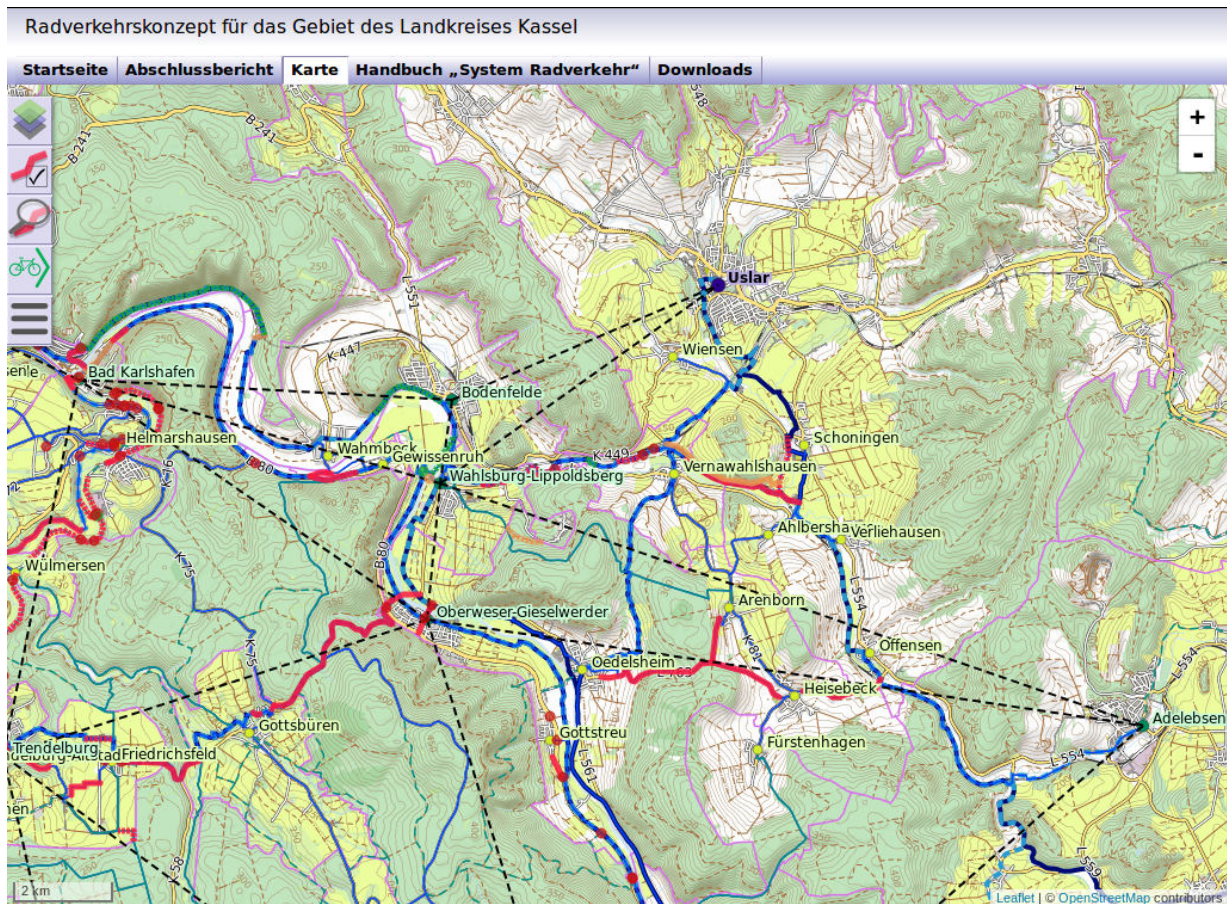
Die K 81, als Verbindung zwischen Vernawahlshausen und den östlich des Kiffings gelegenen Ortsteilen der Gemeinde Oberweser, Arenborn und Heisebeck, verfügt nicht über eine sichere Radverkehrsführung. Auch hier müssen Radfahrer auf der Fahrbahn mit zwar mäßigem, aber schnellem Kraftverkehr rechnen.

Eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 70 wäre sinnvoll. Die Reduzierung würde auch die Sicherheit für KFZ auf der zum Teil kurvigen Strecke erhöhen.

## 4.2 Einbindung in das Grundnetz

Das Grundnetz verbindet alle Grundzentren bzw. Hauptorte der Kommunen untereinander (Netzkategorie III). Ferner werden alle Grundzentren an die Mittel- und Oberzentren angebunden. Im Folgenden wird auf ausgewählte Grundzentrenverbindungen ab Reinhardshagen näher eingegangen.

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



**Abbildung 4.2** Auszug aus dem Digitalkonzept: Wunschliniennetz der Netzkategorie III für Wahlsburg.



### **4.2.1 Grundzentrenverbindung Lippoldsberg - Bodenfelde**

Bodenfeld findet 1,5 bis 2 km südlich Lippoldsberg.

Die Strecke ist gut ausgebaut. An der Grenze zu Bodenfelde wurde vor einiger Zeit die Brücke erneuert.

### **4.2.2 Grundzentrenverbindung Lippoldsberg - Oberweser-Gieselwerder**

Gieselwerder liegt knapp 3 km südlich Lippoldsberg.

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

### **4.2.3 Grundzentrenverbindung Lippoldsberg - Uslar**

Uslar findet sich rund 7 km Luftlinie nordöstlich von Lippoldsberg (keine Asphaltdecke bei WAH\_3 bzw. WAH\_9).

Die Verbindung folgt dem Schwülmetal bis Vernawahlshausen. Ab hier geht es über einen Hügel parallel der Bahnlinie nach Uslar.

Auf der Grundzentrenverbindung Lippoldsberg - Uslar liegt aufgrund der Topografie auch die Verbindung Bodenfelde - Uslar.

### **4.2.4 Grundzentrenverbindung Lippoldsberg - Bad Karlshafen**

Bad Karlshafen findet sich Luftlinie gerade mal 8 km westlich Lippoldsberg.

Real ist die Strecke etwas länger, denn beide Routen folgen der Weser:

- Die nördliche Verbindung führt über Bodenfelde und Wahmbeck. Hier wurde der Weser-radweg bis 2015 mit großem Aufwand ausgebaut (siehe BOD\_3 und BOD\_4). Die Strecke ist hügelig und länger als die Südliche Strecke. Dafür kommt sie ohne Fähre aus.
- Die südliche Variante ist kürzer und nutzt die Fähre Lippoldsberg. Von hier geht es auf Radverkehrsanlagen meist entlang der Bundesstraße nach Bad Karlshafen.

### **4.2.5 Grundzentrenverbindung Lippoldsberg - Adelebsen**

Adelebsen findet sich 15 km Luftlinie südöstlich von Lippoldsberg.

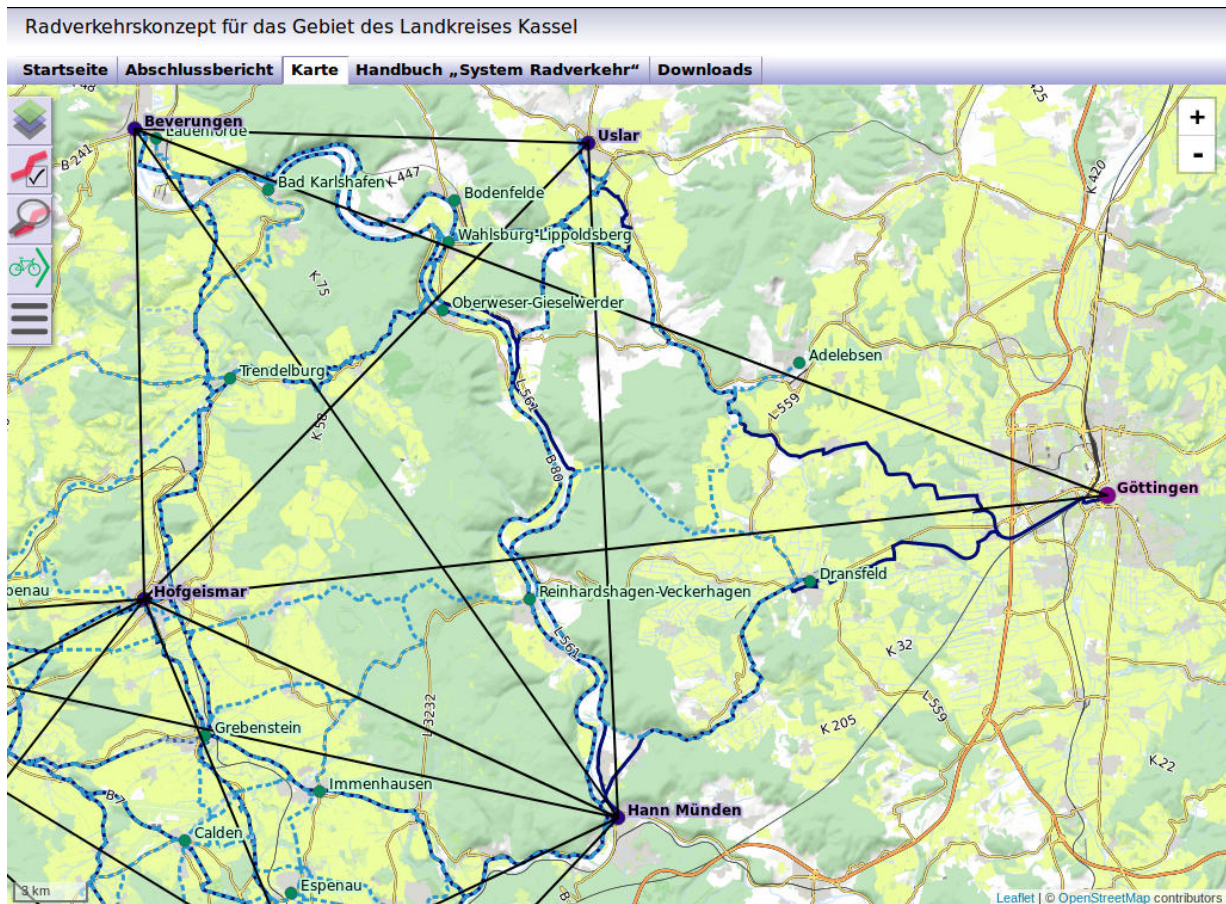
Aufgrund der Topografie folgt die Route dem Schwülmetal.

Ab Vernawahlshausen, in Richtung Adelebsen / Göttingen, fehlt eine sichere und alltagstaugliche Radverkehrsinfrastruktur. Komplette fehlt diese zwischen Vernawahlshausen und Verliehhausen. Hier sind auch keine alternativen Wege in der Feldflur vorhanden. Hier käme der Bau einer Verbindung in der Flur zwischen Bahnlinie und Schwülme in Frage (WAH\_11). Insbesondere auf Uslarer Seite müsste die genaue Linienführung bis zur K 443 geklärt werden (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](http://www.rvk.lk-kassel.radinformation.de/karte.html)).



**Abbildung 4.3** Auszug aus dem Digitalkonzept: Wunschliniennetz der Netzkategorie II großräumig im Bereich des Nordkreises.

### **4.3.1 Mittelzentrenverbindung 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 Vernahwahlshausen nach Uslar.

### **4.3.2 Mittelzentrenverbindung - 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.

### **4.3.3 Mittelzentrenverbindung Beverungen - Göttingen / Uslar**

Die Verbindung Göttingen - Uslar führt nicht über das Gemeindegebiet von Wahlsburg. Sie findet sich daher nicht im Wunschliniennetz. Die vor allem radtouristisch relevante Verbindung Göttingen - Beverungen verläuft dagegen über das Gemeindegebiet.

Anmerkungen zur Route im Landkreis Göttingen: Die Strecke über Barterode und Knutbühren wurde nach Idee von Autor Herbert Iba Anfang 2017 in das Netz aufgenommen. Sie ist Teil einer wichtigen Verbindung von Göttingen in das obere Wesertal (vor allem auch wichtig als radtouristische, verbindungsorientierte Anbindung des Nordkreises an das Oberzentrum Göttingen). Die Strecke enthält allerdings einen Anstieg bis auf 320 m Höhe (Göttingen liegt auf rund 150 m Höhe).

Ob es diesbezüglich nicht sinnvoller ist, die topografisch günstigere und gut ausgebaute Verbindung von Göttingen entlang der Bahn in das Schwülmetal Richtung Weser zu nehmen, ist die Frage. Autor Dirk Schmidt hat daher in 2018 noch die Verbindung von Göttingen über Lengeln, Emmenhausen und Erbsen im Bahnbereich hinzugefügt (Anstieg hier nur auf 190 m Höhe bzw. bei Abkürzung östlich Adelebsen bis auf 220 m Höhe).

Zumindest wer im nördlichen Teil von Göttingen wohnt wird eher diese Variante nehmen.

# Kapitel 5

## Freizeit / Tourismus / Radrouten

### 5.1 Weser-Radweg

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

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

Die Gemeinde Wahlsburg baut den Weserradweg auf 1,9 km Länge auf ihrem Gemeindegebiet aktuell aus (siehe u. a. Strecken WAH\_6 und WAH\_7).

Laut Pressemeldung des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung vom 14. November 2018 „Zuschuss für Ausbau des Weserradwegs in Wahlsburg“ unterstützt das Land Hessen das Projekt mit 410.000 € (bei Gesamtkosten von 513.000 €, inklusive neuer Schwülmebrücke). Bauzeit: März 2019 bis Ende 2021.



**Abbildung 5.1** Strecke WAH\_7 im September 2018:  
holprig und zu schmal



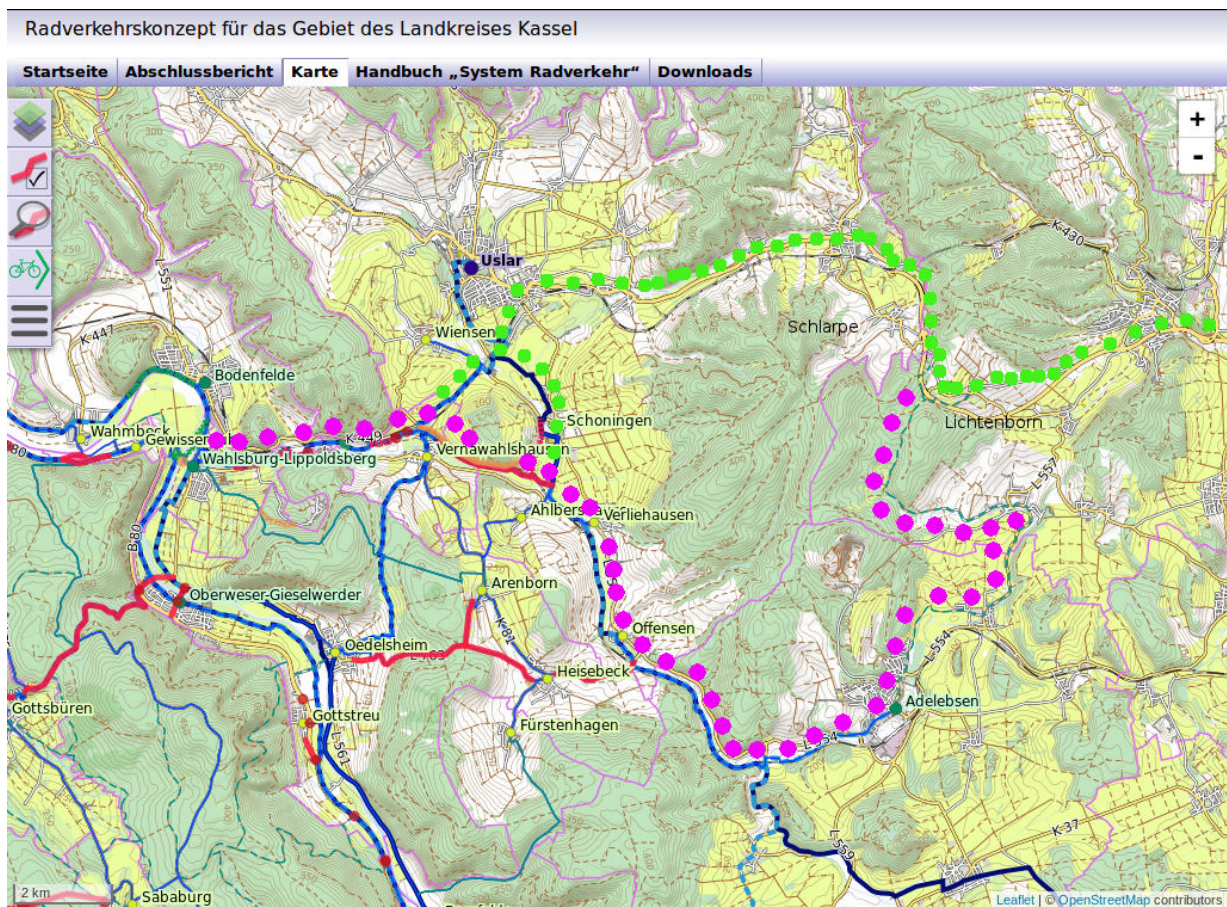
## 5.2 Schwülme-Radweg

Der Schwülme-Radweg wird zwar immer wieder als Radroute genannt, offiziell gibt es ihn als radtouristisches Produkt allerdings nicht. Die Einrichtung einer solchen radtouristischen Route ist nur dann sinnvoll, wenn die Strecke im Tal sicher durchgehend fahrbar ist.

Radtouristisch, aber auch für den Alltagsradverkehr in der Region wäre das ein wichtiges ländereübergreifendes Projekt.

Die Durchgängigkeit der Strecke hängt aktuell vom allem am Lückenschluss Vernawahlshausen - Verliehausen.

Im Bereich der Schwülmequelle würde im Landkreis Northeim Anschluss an die Radroute Uslar - Northeim bestehen. Ab Lödingsen bzw. Adelebsen ist die Strecke Teil der vor allem radtouristisch relevanten Mittelzentrenverbindung Göttingen - Oberes Wesertal / Beverungen.



**Abbildung 5.2** violett gepunktet: potentieller Verlauf des Schwülme-Radwegs; grün gepunktet: Radroute Uslar - Northeim im Landkreis Northeim.

## 5.3 Weitere Freizeitverbindungen

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



# Kapitel 6

## Wegweisung

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

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

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

# Kapitel 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](http://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](http://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](http://www.fgsv-verlag.de); Fachvortrag zur RAL 2012 mit Erklärung der Entwurfsklassen für Landstraßen (EKL) auf [vsvi-mv.de](http://vsvi-mv.de)

**RIN 2008 Richtlinien für integrierte Netzgestaltung 2008** - lesenswerte Info in der deutschen Wikipedia; zu beziehen über den [www.fgsv-verlag.de](http://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](http://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](http://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](http://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](http://www.rvk.lk-kassel.radinformation.de))

### **Auftraggeber**

ADFC Kreisverband Kassel Stadt und Land e. V.  
Wilhelmsstraße 2  
34117 Kassel  
[www.adfc-kassel.de](http://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](http://www.radinformation.de)  
(Fertigstellung des Projekts bis März 2018)

Projektförderung durch die Sparkassenstiftung Landkreis Kassel