AZ: - 60.3 - Herr Schnittker

Drucksache Nr.: 0410/2013/DS

=====

Beratungsfolge	Termin	Status	Behandlung
Bau-, Planungs- und Umweltausschuss	19.03.2015	Ö	Endg. entsch. Stelle

Berichterstatter:

Oberbürgermeister Dr. Taurus

Verhandlungsgegenstand:

**Radverkehrsanbindung des
Gewerbeparks Eichhof an das
Radwegnetz**

A n t r a g :

Die Radverkehrsführung auf der Rendsburger Straße/K 1 bis zum Gewerbepark Eichhof soll durch eine Markierung eines Schutzstreifens für Fahrräder auf der Fahrbahn erfolgen.

Falls in absehbarer Zeit eine Radverkehrsführung auf der Fahrbahn nicht umgesetzt werden kann, ist dem BPU dieses mitzuteilen.

Der Beschluss erfolgt unter dem Vorbehalt einer Zustimmung im Stadtteilbeirat Gartenstadt am 25.03.2015.

Finanzielle Auswirkungen:

2016 Planungskosten 5.000,00 Euro, spätere Baukosten 35.000,00 Euro

Begründung:

Anlass und Ziel

Der Stadtteilbeirat Gartenstadt fasste in seiner Sitzung am 28.08.2013 den Beschluss, einen Radweg an der Rendsburger Straße, K1 ab Stoverbergskamp bis zum Gewerbepark Eichhof, Erschließungsstraße Krimm einzurichten.

Die Ratsversammlung hat in ihrer Sitzung am 26.11.2013 diesen Antrag (0044/2013/An) an den Bau- Planungs- und Umweltausschuss überwiesen.

Der Bau- Planungs- und Umweltausschuss fasste am 03.04.2014 folgenden Beschluss:
„Radverkehrsanbindung der Entwicklungsfläche Nord an das Radwegenetz

Die Verwaltung wird beauftragt, umgehend eine entsprechende Planung aufzunehmen und in den städtischen Gremien über den Planungsstand zu berichten.

Die Verwaltung wird beauftragt, sicherzustellen, dass der Radweg vor / mit Inbetriebnahme der Entwicklungsfläche Nord hergestellt wird.“

Der gewünschte Radweg sollte als kombinierter Geh und Radweg ausgebaut werden. Durch einen von der Fahrbahn getrennten gemeinsamen Geh- und Radweg wird der Verkehr für Fußgänger, Radfahrer und Kraftfahrer sicherer.

Durch die vorhandene Trasse der Rendsburger Straße ist die Trasse des geplanten Geh- und Radweges unmittelbar vorgegeben. Die Anschlusspunkte sind an der neuen Erschließungsstraße Krimm und am vorhandenen Radweg bis zum Stoverbergskamp festgelegt. Der geplante kombinierte Geh- und Radweg würde eine Gesamtlänge von ca. 890m erhalten.

Um die möglichen Varianten realistisch betrachten zu können, wurden mit den Eigentümern, der in Frage kommenden Flächen für einen Radweg, Gespräche geführt. Dabei wurde deutlich, dass nur die nördliche Seite entlang der Rendsburger Straße für den Radweg betrachtet werden kann.

Das Ingenieurbüro URBAN erhielt daraufhin den Auftrag, erste Vermessungsarbeiten und die Vorplanung mit Kostenschätzungen zu erarbeiten. Ende Dezember 2014 wurde die Vorplanung an die Verwaltung übergeben.

Planungsvarianten und Kosten

Es wurden zwei Varianten der Trassenführung nördlich der Rendsburger Straße betrachtet. Sie unterscheiden sich nur in wenigen Punkten. (Anlage 1: Pläne, Tabelle)

Vorbehaltlich der Annahme, dass tragfähiger Untergrund vorhanden ist und eine Versickerung des Regenwassers möglich ist, wurden Kostenschätzungen für die Varianten erstellt. Eine Beleuchtung des Geh- und Radweges wurde bisher nicht vorgesehen.

Sollte im Bezug der entstehenden Angsträume Bedarf bestehen, sind zusätzliche Kosten von 50.000 € erforderlich. Erforderliche Grunderwerbskosten sind noch nicht berücksichtigt.

Variante 1 teilweise nahe der Fahrbahn: 365.000,00 €

Variante 2 nordöstlich des Knicks: 350.000,00 €.

Abmarkierung

Neben zwei Planungsvarianten einer separaten Verkehrsführung besteht eventuell zukünftig die Möglichkeit einer Markierung auf der vorhandenen Fahrbahn: Der geringste Aufwand wäre, überfahrbare Fahrradschutzstreifen auf der Fahrbahn zu markieren. Diese Markierung der Schutzstreifen Außerorts würde bei den geringen Verkehrsstärken eine Verbesserung und Verdeutlichung der Radverkehrsführung bedeuten.

geschätzter Kostenaufwand: 40.000 €

Die Markierung von Schutzstreifen Außerorts ist derzeit jedoch in Deutschland nach den

Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung (StVO) nicht zulässig und damit wird diese Variante vom Landesamt für Straßenbau und Verkehr (LBV SH) derzeit nicht genehmigt. Zurzeit werden dazu in Schleswig-Holstein Modellversuche durchgeführt. Wie der Artikel vom 23.01.2015 im Holsteinischen Courier belegt, wurden in Schleswig-Holstein gute Erfahrungen mit der Markierung gemacht (Anlage 2). Bis Mitte des Jahres sollen die Gutachter Empfehlungen hinsichtlich einer möglichen Änderung der Straßenverkehrsordnung machen. Nach Rückfragen beim LBV in Kiel ist von einer zeitnahen Regelung solcher Maßnahmen allerdings nicht auszugehen. In Anbetracht der Tatsache, dass bis zur vollständigen Erschließung des Geländes und der damit verbundenen intensiven Nutzung des Radweges voraussichtlich noch einige Jahre verstreichen, sollte diese Variante aus Sicht der Verwaltung durchaus in Betracht gezogen werden.

Die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) bilden die Grundlage für die Planungen, Entwurf und Betrieb von Radverkehrsanlagen. Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass fahrbahnbegleitende Radwege grundsätzlich erst bei einem DTV größer 2.500 Kfz/24 h sinnvoll sind. Die Rendsburger Straße, K1, erfüllt gemäß Verkehrsgutachten vom 17.12.2012 diese Verkehrszahlen nicht. Zurzeit sind es 877 Kfz/24 h und auch zukünftig unter 2.500 Kfz/24 h prognostiziert. Die Rendsburger Straße wird Außerorts mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h bzw. 70 km/h von Kraftfahrzeugen befahren.

Auf Grund des naturschutzrechtlichen Prüferfordernisses für den geringsten Eingriff in Natur und Landschaft (vergl. § 13 BNatSchG) hält die Untere Naturschutzbehörde die Eingriffe für eine neue Verkehrsführung für vermeidbar. Da das KFZ-Verkehrsaufkommen auf der Rendsburger Straße ebenso wie der Fahrradbetrieb derzeit sehr gering ist, bietet sich eine gleichermaßen umweltschonende und kostengünstige Trassenführung auf dem vorhandenen Fahrbahnrand durch einfache Markierung einer Radtrasse an.

Rechtsgrundlagen

Die Rendsburger Straße ist eine Kreisstraße K1; Träger der Straßenbaulast ist gem. § 12 Straßen- und Wegegesetz SH (StrWG SH) die Stadt NMS.

Der überwiegende Teil der Trasse (ca. 570 m) befindet sich im sog. Außenbereich nach § 35 BauGB und der westliche Bereich (ca. 330 m) im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 177 „Entwicklungsfläche Nord/A7“.

Im Außenbereich ist der Radweg nach § 35 Abs. 2 BauGB zulässig, sofern er keine öffentlichen Belange nach § 35 Abs. 3 BauGB beeinträchtigt. Davon ist nicht auszugehen, da sämtliche Belange im Rahmen der internen Koordination zur baufachlichen Prüfung von der Tiefbau-Abteilung berücksichtigt werden. Notwendige Genehmigungen werden in diesem Zuge eingeholt. Das betrifft insbesondere eine naturschutzfachliche Genehmigung der Eingriffs-Ausgleichs-Bilanzierung, da der Bau mit erheblichen Eingriffen in den Naturhaushalt verbunden wäre (nicht so bei der Markierung). Außerdem wäre eine Genehmigung für die Lage im Landschaftsschutzgebiet bei der Unteren Naturschutzbehörde anzufordern: In einem Teilbereich von ca. 750m Länge befindet sich der Radweg in dem Landschaftsschutzgebiet „Stadt Neumünster“. Laut Schutzgebietsverordnung ist das Anlegen von Wegen bei der UNB genehmigungspflichtig.

Im überplanten Bereich des Bebauungsplanes liegt keine Vereinbarkeit der Planung mit dem Planungsrecht vor, weil der neu anzulegende, straßenbegleitende Weg teilweise außerhalb der als öffentlichen Straßenbereich definierten Fläche angeordnet ist (gilt nicht für Markierung). Der Bebauungsplan Nr. 177 ist in diesen Fällen zu ändern; der Radweg ist als Verkehrsfläche auszuweisen. Der Flächennutzungsplan muss nicht angepasst werden, da er die Hauptverkehrsachse darstellt und aufgrund seines Maßstabes Entwicklungsspielräume eröffnet.

Das Verfahren zur Änderung des Bebauungsplanes ist im Normalverfahren, d.h. mit zweifacher Beteiligung der Öffentlichkeit und der Träger öffentlicher Belange durchzuführen.

Für die Änderung von Kreisstraßen ist grundsätzlich ein Planfeststellungsverfahren nach § 40 StrWG SH durchzuführen. Eine erste Prüfung hat ergeben, dass hier voraussichtlich keine Planfeststellung erforderlich ist. Die endgültige Beurteilung ist nach § 52 StrWG SH jedoch von der zuständigen Behörde, dem LBV SH, vorbehalten. Dazu wären alle entscheidungsrelevanten Unterlagen beim LBV einzureichen.

Schlussbetrachtung

Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass der Bau eines Radweges aufgrund der geringen Verkehrsbelastung der Rendsburger Straße / K1 nicht erforderlich ist.

Sollte der Wunsch nach einer Umsetzung eines Radweges weiterhin bestehen, ist die Variante der Markierung zweifelsfrei zu empfehlen. Diese ist aus verschiedenen Gründen zu bevorzugen:

- Finanzen: mit Abstand kostengünstigste Variante
- Naturschutz: sämtliche Eingriffe wären vermeidbar; keine Ausgleichsmaßnahmen oder –kosten notwendig, kein Ausgleichserfordernis (Erhalt aller Bäume, kein Eingriff in den Knick)
- Naturschutz: keine Genehmigung für die Lage im LSG
- Kein umfangreiches Bauleitplanverfahren notwendig
- Aus verkehrsplanerischer Sicht: sinnvoll (andere Varianten sind nicht erforderlich)

Wenngleich sich ihre Umsetzung allerdings noch verzögern würde, bis die geltende Rechtslage diese ermöglichen würde, bietet diese Variante viele Möglichkeiten – vor dem Hintergrund der tatsächlichen Bedarfssituation.

Da der Gewerbepark Eichhof ohnehin noch einige Zeit benötigen wird, um vollständig entwickelt zu sein, besteht kein dringender Bedarf für eine unmittelbare Umsetzung. Sollte das Verkehrsaufkommen in den folgenden Jahren dann signifikant zunehmen, ist es immer noch möglich darauf mit einer separaten Radwegführung zu reagieren. Für den Fall, dass die StVO nicht geändert werden soll, kann die Planung der separaten Wege wieder, bspw. in einem Jahr, wenn sich der LBV abschließend dazu geäußert hat, aufgegriffen werden.

Sollte trotz aller plausiblen Gründe der Wunsch nach einer separaten Verkehrsführung bestehen, ist die Variante 2 zu empfehlen. Um erforderliche Baugrundgutachten, Vermessungen und Planungen beauftragen zu können, müssen für diese Maßnahme im Haushaltsjahr 2015 zusätzliche Mittel von 60.000 € bereitgestellt werden. Da die Bebauungsplanänderung, die Genehmigungsplanungen und sämtliche Prüfungen einen Zeitraum von ca. 18 Monaten in Anspruch nehmen werden, wären die Baukosten von ca. 300.000 € für das Jahr 2017 erforderlich.

Dr. Olaf Tauras

Oberbürgermeister

Anlagen:

Anlage 1: Übersicht- und Lagepläne, Gegenüberstellung der Varianten

Anlage 2: Zeitungsartikel