

Bericht	Drucksache-Nr.:
der Kreisverwaltung Segeberg	DrS/2020/244-2
öffentlich	

Fachdienst Bau- und Umweltverwaltung, Kreisstraßen/Tiefbau Datum:
27.01.2021

Beratungsfolge:

Status	Sitzungstermin	Gremium
Ö	17.02.2021	Ausschuss für Wirtschaft, Regionalentwicklung und Infrastruktur
Ö	03.03.2021	Ausschuss für Umwelt-Natur- und Klimaschutz

Stellungnahme der Verwaltung zum Ergänzungsantrag zum Neubau der Travebrücke im Zuge der K-12 in Herrenmühle

Zusammenfassung:

Mit den Drucksachen DrS/2020/244 und DrS/2020/244-1 wurden Anträge gestellt, im Zuge des Neubaus der Travebrücke in Herrenmühle einen kombinierten Geh- und Radweg und mittelfristig einen Radweg bzw. Geh- und Radweg entlang der K 12 von der K 11 (Traventhaler Straße) bis Schwissel zu planen. Beides wird von der Verwaltung nicht empfohlen. Zum einen schließt die angeforderte gutachterliche Stellungnahme (Drs/2020/229) zum Radverkehrskonzept des Kreises mit dem Ergebnis ab, dass eine Radverkehrsanlage an der K 12 nicht vertretbar wäre. Auf die Kommentierung der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen (DrS/2020/229-1) wird hingewiesen. Zum anderen ist sowohl unter Berücksichtigung der geographischen Verhältnisse, als auch der Auswirkungen auf Planung und Baukosten ein (Geh-) Radweg nicht zu empfehlen.

Sachverhalt:

Die vorliegenden Anträge von Bündnis 90/Die Grünen (DrS/2020/244) und der Freien Wähler (DrS/2020/244-1) sehen die Planung eines kombinierten Geh- und Radweges beim Neubau der Travebrücke in Herrenmühle und mittelfristig einen Radweg bzw. Geh- und Radweg entlang der K 12 von der K 11 (Traventhaler Straße) bis Schwissel vor. Diese führen in der Konsequenz zu einer Umplanung der Brücke und einer Überarbeitung der Trassierungen.

Fußgängerverkehr ist im Planungsabschnitt innerhalb der Ortschaft Herrenmühle in nur sehr geringem Maße zu verzeichnen und betrifft überwiegend die Anwohner der Ortschaft Herrenmühle. Aus diesem Grund wurde bislang in den Abschnitten außerhalb der Brücke, in denen ein Ausweichen auf die unbefestigten Seitenbereiche möglich ist, auf einen Gehweg verzichtet. Auf der

Brücke ist auf einer der Brückenkappen und hinter dem Schrammbord ein 1,5 m breiter Notgehweg vorgesehen. Der Radverkehr ist sowohl innerhalb als auch außerhalb der Ortslage bei allen Trassenvarianten im Mischverkehr geplant. Bei den bestandsferneren Varianten ist die Strecke gut einsehbar. Bei den bestandsnahen Varianten ergibt sich die planerische Empfehlung einerseits aus der stündlichen Verkehrsstärke und andererseits aus der Geschwindigkeit von 50 km/h. Aus dem Radverkehrskonzept des Kreises ergibt sich bislang keine Priorisierung.

Mit der Drucksache DrS/2020/229 wurde die gutachterliche Stellungnahme zur Erforderlichkeit einer Radverkehrsanlage im Zuge der K12 übermittelt. Die Gutachter kommen in ihrer fachlichen Stellungnahme zu dem Ergebnis, dass eine Radverkehrsanlage an der K12 auch aus heutiger Sicht weiterhin nicht erforderlich ist und aufgrund der Netzbedeutung sowie der Nachfrage von Seiten des Radverkehrs eine vorsorgliche Anlage einer separaten Radverkehrsführung auf der Travebrücke zu diesem Zeitpunkt nicht vertretbar wäre. Auf die Kommentierung der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen (DrS/2020/244) wird hingewiesen.

Der westlich der Trave erfolgte Grunderwerb des Kreises führt zudem zu einer neuen Trassenvariante, die in der Ortslage verkehrssicherer ist als heute. Die Geschwindigkeit von 50 km/h erfordert deshalb auch nicht den Bau eines Radweges. Aufgrund der Verkehrszahlen wäre eine Führung des Radverkehrs im Mischverkehr durchaus angemessen.

Ein Geh- und Radweg in der Ortslage würde Fläche benötigen, die Stand heute nicht zur Verfügung steht. Der Fußweg stünde zudem in der Baulastträgerschaft der Gemeinde und die Gemeinde wäre insoweit auch für den Grunderwerb zuständig.

Außerhalb der Ortslage würde der Radweg eine Umplanung der bisherigen Trassenvarianten und der Umweltverträglichkeitsstudie erforderlich machen. Dies würde nicht nur eine Erweiterung der bestehenden Verträge, sondern u. U. auch eine Erweiterung des bisherigen Betrachtungsraumes bedeuten. Für eine Weiterführung der Planung an den bisherigen Anschlusspunkten müsste gegebenenfalls ein zusätzlicher Ingenieurvertrag geschlossen werden. Weitere Planungsverzögerungen müssten in Kauf genommen werden.

Bedingt durch die bestehenden örtlichen, insbesondere durch die höhentechischen Verhältnisse, ist eine parallele Führung des (Geh-) Radweges entlang der K 12 mit einer Erhöhung der Bau- und Grunderwerbskosten und zusätzlichen Eingriffen in die Natur sowie Ausgleichsmaßnahmen verbunden.

Die Trassierungsbreite verändert sich mit der Hinzunahme des Radweges im Betrachtungsgebiet um ca. 5 m, die Angleichungsarbeiten an das vorhandene Gelände bei Ein- und Anschnitten sowie Dämmen sind dabei noch nicht berücksichtigt. Dies führt zu einem umfänglichen Flächenmehrbedarf.

Gegebenenfalls müssen Änderungen an der Trassierung vorgenommen werden, um Zwangspunkte im ausreichenden Abstand passieren zu können. Durch diese

Verbreiterung könnten dann Grundstücke, Häuser, naturschutz- und wasserrechtliche Belange berührt werden, die bislang von der Maßnahme noch nicht betroffen waren.

Der Radweg wäre auf der Südseite der K 12 parallel zur Straße zu planen, um den Eingriff in die Natur in bislang nicht berührte Bereiche zu vermeiden bzw. zu reduzieren.

Bei einer Trasse im nördlichen Bereich wären aufgrund der Höhenunterschiede erhebliche Erdbewegungen und Eingriffe in die Natur notwendig. Topografisch wäre ein (Geh-) Radweg für die Verkehrsteilnehmer hier höchst unattraktiv und würde zudem zu weiteren erheblichen Mehrkosten führen.

Unter Berücksichtigung des vorhandenen Geländes und des Baugrunds beträgt die grobe Kostenschätzung ca. 2,4 Mio. €. Hinzu kämen noch die Kosten für erforderliche Planungsleistungen, den Grunderwerb und Entschädigungen.

Im Hinblick auf den hierfür notwendigen Grunderwerb wird darauf hingewiesen, dass sich dieser voraussichtlich sehr langwierig gestalten wird.

Zusammenfassend wird deshalb der Bau eines (Geh-) Radweges seitens der Verwaltung, einerseits mangels Erforderlichkeit, andererseits aufgrund des hohen Planungs- und Realisierungsaufwandes, nicht empfohlen.

Anlage/n: