

Drucksache	Drucksache-Nr.:
der Kreisverwaltung Segeberg	DrS/2023/086-02
öffentlich	

Fachdienst Kreisplanung, Regionalmanagement, Klimaschutz Datum: 26.10.2023

Beratungsfolge:

Status Sitzungstermin Gremium

Ö 28.02.2024 Ausschuss für Umwelt-, Natur- und Klimaschutz

Machbarkeitsstudie Bahntrassen-Radweg Groß Rönnau - Tensfeld

Ziel 3 - gesundes und soziales Aufwachsen

Ziel 7 - Natur-, Landschafts- und Klimaschutz

Beschlussvorschlag:

Die Verwaltung wird beauftragt, auf der Grundlage der Ergebnisse der Machbarkeitsstudie die betroffenen Gemeinden Groß Rönnau, Blunk, Nehms und Tensfeld um ein Votum zur Umsetzung durch den Kreis zu bitten. Weiterhin wird die Verwaltung beauftragt, unter Berücksichtigung der gemeindlichen Voten Vorschläge zum weiteren Vorgehen zu machen.

Frau Willhaus vom Büro PGV-Alrutz wird die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie für den Bahntrassen-Radweg Größ Rönna – Tensfeld vorstellen.

Frau Willhaus vom Büro PGV-Alrutz wird die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie für den Bahntrassen-Radweg Größ Rönna – Tensfeld vorstellen.

Finanzielle Auswirkungen:

☐ Darstellung der einmaligen Kosten, Folgekosten

Produktkonto:

(Der Hauptausschuss ist an der Beschlussfassung zu beteiligen)

Mindeeraufwendungen bzw. -
auszahlungen beim Produktkonto:

☐ Mehrerträge bzw. -einzahlungen beim Produktkonto:

☐ Keine steuerliche Relevanz gegeben☒ Nein

☐ Ja:

Belange von Menschen mit Beeinträchtigungen wurden berücksichtigt:

☐ Nein

☒ Ja:

Anlage/n:

Machbarkeitsstudie Bahntrassen-Radweg Groß Rönau - Tensfeld



Ausschuss für Umwelt-, Natur- und
Klimaschutz
28. Februar 2024

Elke Willhaus
Jonas Göber
PGV-Alrutz, Hannover



Planungsgemeinschaft Verkehr | PGV-Alrutz GbR

3 Geschäftsführende

15 feste und weitere
freie Mitarbeitende sowie
studentische Hilfskräfte

Seit über **35 Jahren**

Büro in **Hannover**
unser Einsatz **bundesweit**



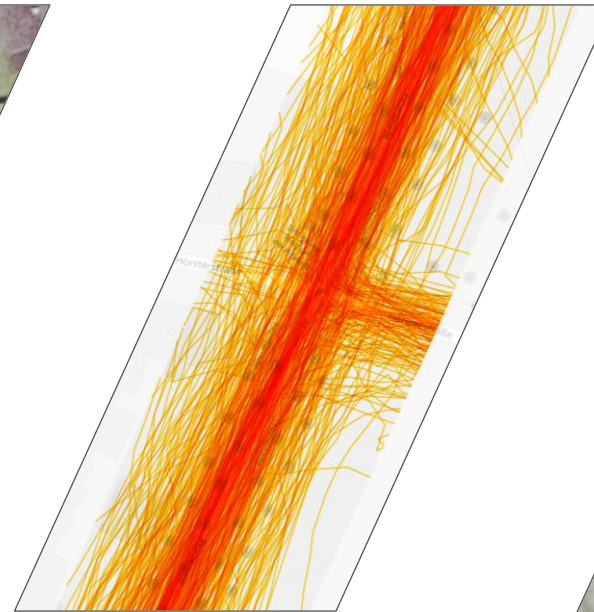
Planungsgemeinschaft Verkehr | PGV-Alrutz



**Strategie
&
Konzeption**



**Planung
&
Entwurf**



**Forschung
&
Analyse**



**Beratung
&
Information**

Themenübersicht

- Ausgangslage und Aufgabenstellung
- Besondere Herausforderungen
- Lösungsansätze und Dokumentation
- Bürgerinformationsveranstaltungen
- Kostenübersicht
- Schlussfolgerungen

Ausgangslage

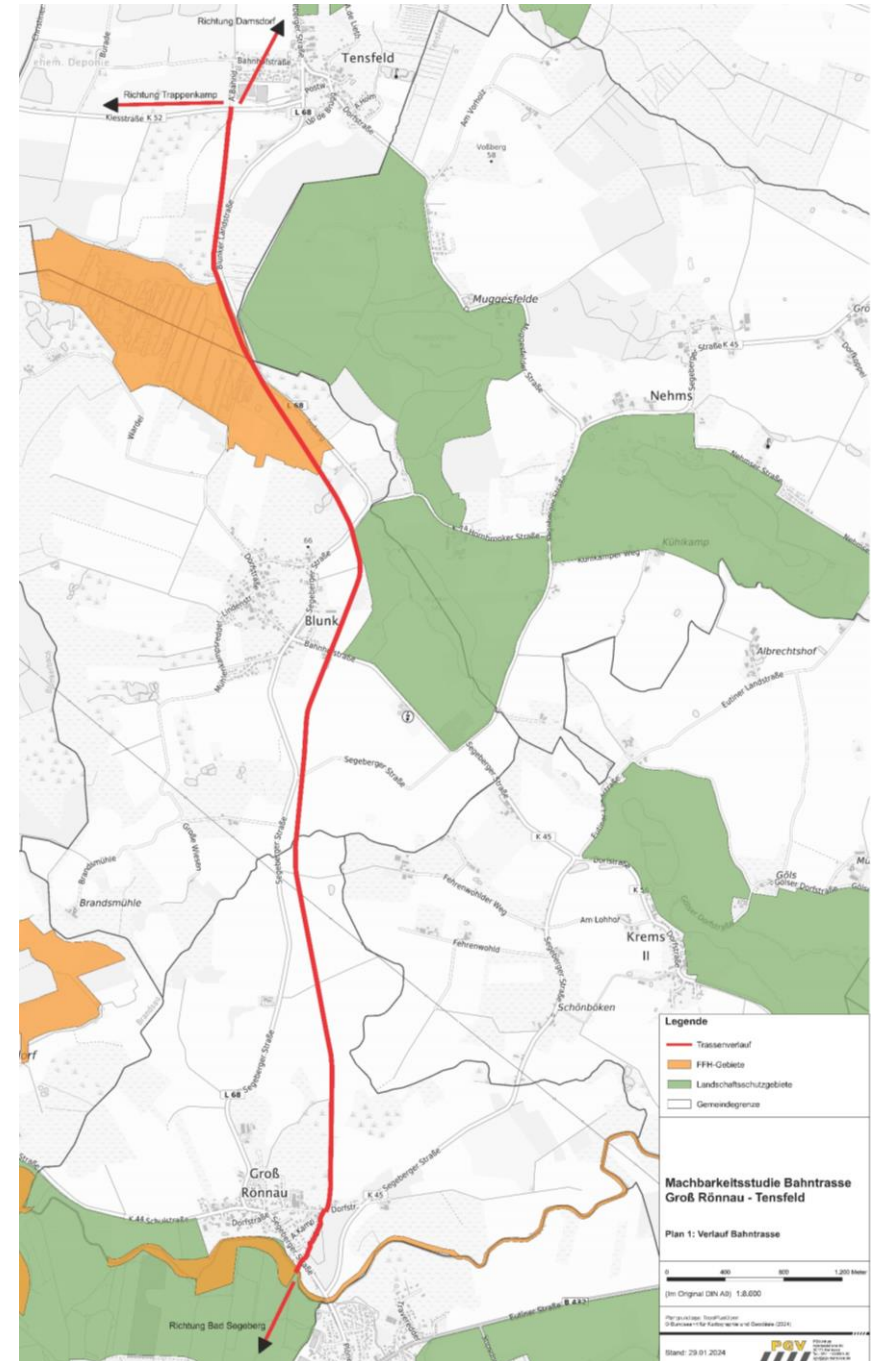
- Der **Kreis** baut sukzessive das **Radverkehrsnetz für den Alltagsradverkehr** aus und trägt so zum Ausbau **klimafreundlicher Mobilität** bei.
- Die **Bahntrasse** ist in Abschnitten bereits **Bestandteil** des kreisweiten **Radverkehrsnetzes** von 2018 und liegt mit knapp **10 km** zwischen Tensfeld und Bad Segeberg in einem Bereich mit gutem Potenzial für den Radverkehr.
- Durch den für 2024 geplanten **Radwegeausbau an der K 52 nach Trappenkamp** werden zusätzliche Potenziale erschlossen.
- **Fehlender Radweg** an der Segeberger Straße (**L 68**).
- Herausforderung: Bahntrasse mit **unterschiedlichen Nutzungsansprüchen**.

Aufgabenstellung Machbarkeitsstudie

- Prüfung der **grundsätzlichen Machbarkeit** eines Wegeausbaus auf der Bahntrasse zwischen Groß Rönna und Tensfeld
 - Entwicklung **konkreter Handlungsempfehlungen**:
 - **Berücksichtigung der Ansprüche aller Nutzenden**
(Radfahrende, zu Fuß Gehende, Reitende, Kutschen, Landwirtschaftlicher Verkehr)
 - Ermöglichung **ganzjährige Nutzbarkeit** der Trasse (auch nach langer Trockenheit bzw. Regen)
 - Berücksichtigung der Belange des **Natur- und Landschaftsschutzes**
 - **Sichere Querungen**
 - **Befahrung** der gesamten Trasse und **Bewertung der Ausbauoptionen**
 - Prüfung von **Alternativstrecken**
 - **Abstimmung** mit der Verwaltung und Kommunen sowie Träger öffentlicher Belange
- **Ziel: Entscheidungsgrundlage für die Politik**

Trassenverlauf Untersuchungsstrecke

- Trassenlänge ca. 8,4 km
 - Davon heute eingeschränkt nutzbar: ca. 6,6 km
- Nach Gemeindezugehörigkeit
 - Groß Rönneau: ca. 3,0 km
 - Blunk: ca. 3,5 km
 - Nehms: ca. 0,1 km
 - Tensfeld: ca. 1,8 km



Besondere Herausforderungen Gemeinden Groß Rönau und Blunk

- Viele Nutzergruppen und ihre Anforderungen an eine Wegeverbindung
 - Reitende
 - Gespanne
 - Fußverkehr
 - Radverkehr
 - Landwirtschaftlicher Verkehr

Anforderungen von Radfahrenden und zu Fuß Gehenden

- Möglichst glatte, befestigte Oberfläche (Asphalt oder Pflaster)
 - Für Radfahrende, um ganzjährige Nutzbarkeit auch bei Trockenheit und Regen zu gewährleisten.
 - Für zu Fuß Gehende, um auch mobilitätseingeschränkten Personen eine Nutzung des Weges zu ermöglichen (Barrierefreiheit), u.a. Kinderwagen, Rollatoren und Rollstühle, zudem Erholungswert
- Bei gemeinsamer Führung mit Fußverkehr mindestens 2,50 m Breite, besser 3,00 m. Bei Spurwegen mindestens 1,00 m je Spur.



Spurweg mit Beton



Beispiel: Havelradweg



Gemeinsamer Geh- und Radweg in 3 m Breite

Anforderungen von Reitenden

Grundlage: Handlungsleitfaden für Reit- und Gespannfahrwege in Schleswig-Holstein

- Breite reiner Reitwege idealerweise 1,50 m – 2,00 m, bei Mischnutzung 1,00 m
- Unbefestigte Oberfläche
- Möglichst lockere Beschaffenheit ohne Steine (Sand, Gras)
- Bei Mischnutzung ist Führung in mittleren der Grasnarbe ideal



Quelle: Pferdesportverband Schleswig-Holstein e.V.



Quelle: Pferdesportverband Schleswig-Holstein e.V.



Quelle: Pferdesportverband Schleswig-Holstein e.V.

Anforderungen von Gespannen

Grundlage: Handlungsleitfaden für Reit- und Gespannfahrwege in Schleswig-Holstein

- Ganzjährige Nutzbarkeit
- Kutschenbreiten 1,40 m – 1,50m → Breite für Grünstreifen zwischen Betonspuren 1,00 m bis 1,10 m
- Möglichst glatte Oberfläche



Anforderungen des landwirtschaftlichen Verkehrs

- Spurbreite Landwirtschaftlicher Verkehr: 1,35 m bis maximal 2,50 m
- Möglichst stark belastbarer Untergrund z.B. Beton
- Spurwege in Schleswig-Holstein mit langer Erfahrung/Tradition.



© PGV-Alrutz



Quelle: BetonMarketing Nordost, Oesterheld

Geprüfte Lösungsansätze Groß Rönneau und Blunk

Variante 1



2,50 m

1,00 m

Variante 2



1,20 m

1,10 m

1,20 m

Geprüfte Lösungsansätze

- Vorteil Variante 1:
 - Sehr gute Breite für Rad- und Fußverkehr im Zweirichtungsbetrieb
- Nachteile Variante 1:
 - Breite der Betonplatten knapp ausreichend für landwirtschaftliche Fahrzeuge
→ Abbruchkanten kaum zu vermeiden
 - Fehlender lichter Raum für Reitende durch Bäume/Böschung
 - Lage des Reitwegs am Rand nicht optimal, nicht die gesamte Fläche ist nutzbar



2,50 m

1,00 m

PGV

Geprüfte Lösungsansätze

- Vorteile Variante 2:
 - Ausreichende Breite für Rad- und Fußverkehr
 - Lichter Raum ausreichend für Reitende
 - Gesamte Fläche des Mittelstreifens nutzbar für Reitende
 - Bessere Lastverteilung bei landwirtschaftlichem Verkehr → Verringerung des Unterhaltungsaufwandes
- Nachteile Variante 2:
 - bei Gegenverkehr Quering des Mittelstreifens notwendig
 - Nebeneinanderreiten und Mehrgespannfahrten nur unter Einbeziehung der Betonwege möglich



1,20 m

1,10 m

1,20 m

PGV

Empfohlene Lösung

- Vorteile Variante 2:
 - Ausreichende Breite für Rad- und Fußverkehr
 - Lichter Raum ausreichend für Reitende
 - Gesamte Fläche des Mittelstreifens nutzbar für Reitende
 - Bessere Lastverteilung bei landwirtschaftlichem Verkehr → Verringerung des Unterhaltungsaufwandes
- Nachteile Variante 2:
 - bei Gegenverkehr Quering des Mittelstreifens notwendig
 - Nebeneinanderreiten und Mehrgespannfahrten nur unter Einbeziehung der Betonwege möglich



1,20 m

1,10 m

1,20 m

PGV

Besondere Herausforderungen Gemeinden Nehms und Tensfeld

- Trasse aktuell nicht durchgehend nutzbar (Bewuchs)
- Fläche des ehemaligen Betonwerkes in Privatbesitz
- Belange Natur- und Landschaftsschutz



Natur- und Landschaftsschutz

- Das Tensfelder Moor ist ein Naturschutzgebiet (FFH-Gebiet)
- Bauliche Maßnahmen in FFH-Gebiet müssen eng mit den zuständigen Behörden abgestimmt werden.
- Erfolgt ist die erste Abstimmung mit den Behörden für
 - Natur- und Landschaftspflege
 - Wasser – Boden – Abfall



Privatgelände ehemaliges Betonwerk

- Grunderwerbsfrage Betonwerk noch nicht abschließend geklärt
- Alternative: Neubau eines gemeinsamen Geh- und Radwegs entlang der Blunker Landstraße (L 68)
- Möglicher Verknüpfungspunkt zwischen Bahntrasse und Straße südlich Betonwerk vorhanden



Geprüfter Lösungsansatz Tensfeld und Nehms



3,00 m



3,00 m

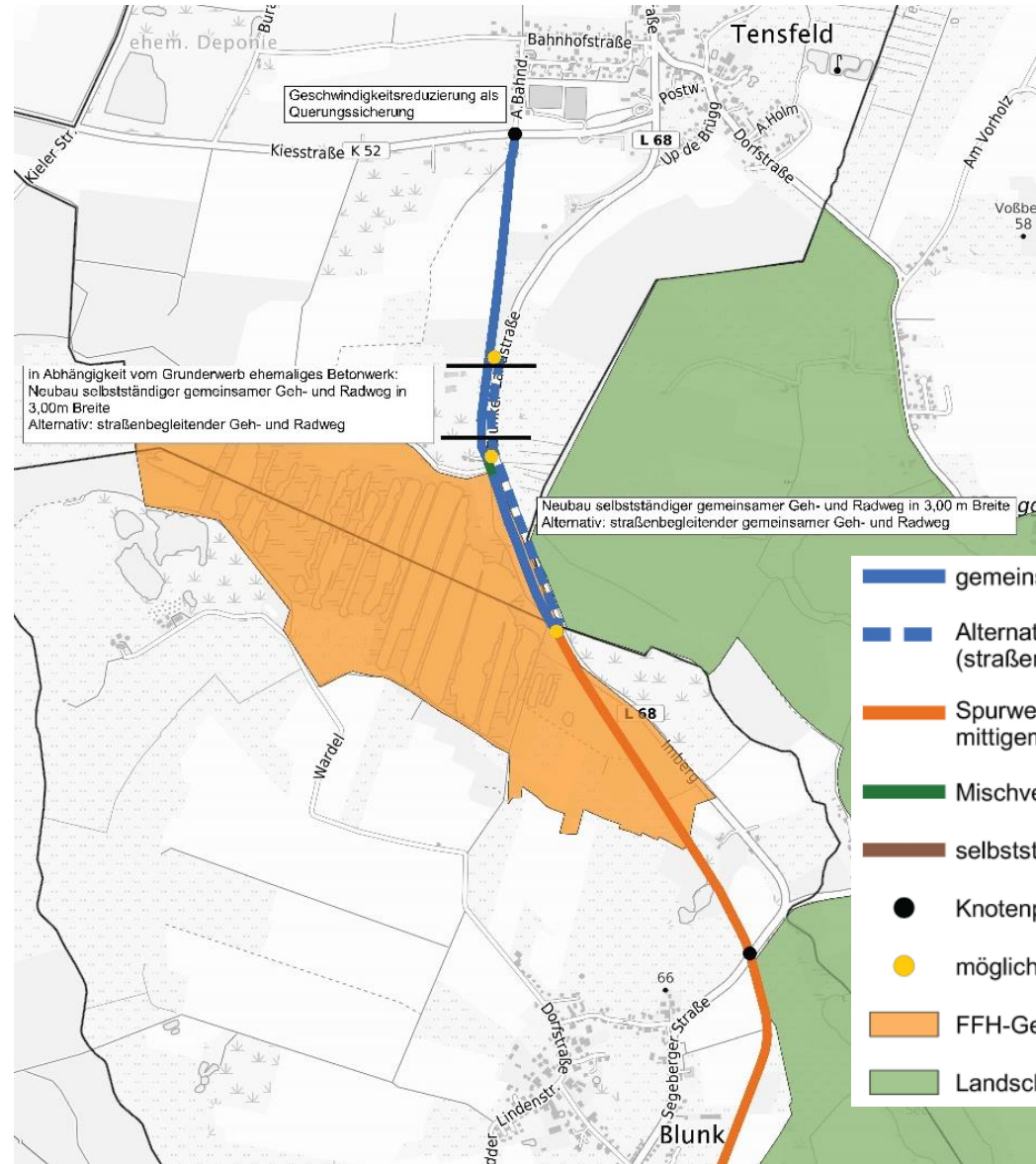
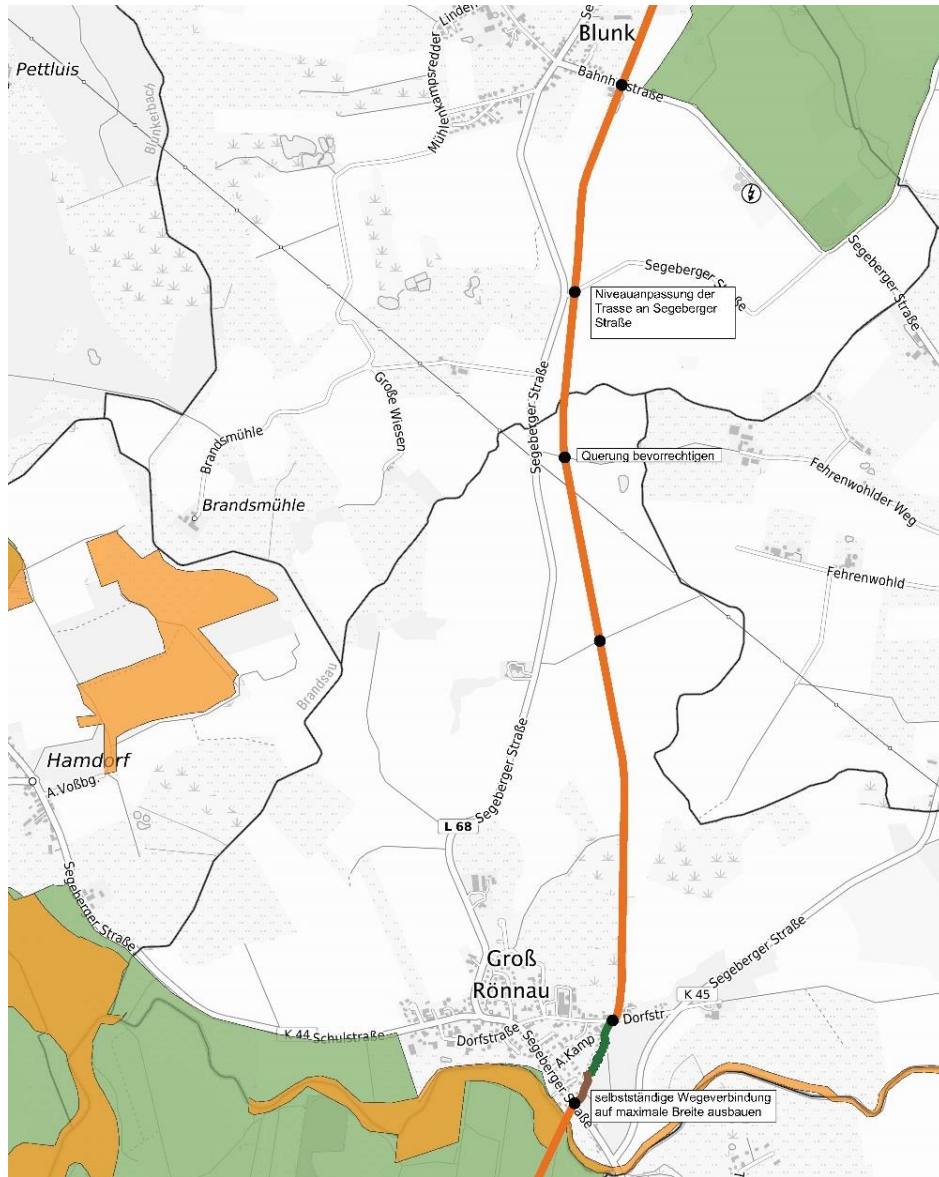
Empfohlene Lösung

- Gemeinsamer Geh- und Radweg mit 3,00 m Ausbaubreite
- Asphalt als Belag mit besten Eigenschaften für Radfahrende
- Kein landwirtschaftlicher Verkehr
- Kein Reitverkehr
- Keine Beleuchtung notwendig aufgrund der reflektierenden Markierung, ggf. trotzdem empfehlenswert



3,00 m

Vorgeschlagene Führung im gesamten Trassenverlauf



- gemeinsamer Geh- und Radweg
- Alternativ: gemeinsamer Geh- und Radweg (straßenbegleitend)
- Spurweg ausbauen mit Platten und mittigem Grünstreifen als Reiweg
- Mischverkehr auf der Fahrbahn
- selbstständige Wegeverbindung
- Knotenpunkt
- möglicher Verknüpfungspunkt
- FFH-Gebiete
- Landschaftsschutzgebiete

Bürgerinformationsveranstaltungen

- Südlicher Ausbau (Groß-Rönnau und Blunk):
 - Vielfach Bedenken bei Anwesenden in Groß Rönnau hinsichtlich zunehmender Nutzungsintensität und dadurch zunehmender Konflikte. Der angestrebte Ausbaustandard wird als nicht erforderlich angesehen.
 - Aus Sicht der Mehrzahl der Anwesenden in Tensfeld wird der südliche Trassenabschnitt als ausbaubedürftig angesehen.
 - Gutachterlicherseits wird keine Zunahme des Radverkehrs und keine Verlagerung des Modal-Split erwartet, sofern die Bahntrasse nicht durchgehend qualitativ eine deutliche Verbesserung erfährt.
- Nördlicher Ausbau (Tensfeld und Nehms):
 - In beiden Veranstaltungen fast ausschließlich Zustimmung zum Lösungsvorschlag und Wunsch nach schneller Umsetzung.



Bestandsdokumentation & Maßnahmenempfehlungen

- Abschnittsbezeichnung und Verortung
- Zwei Charakteristische Fotos
- Bestandsangaben
- Handlungsbedarf
- Handlungsempfehlungen
- Kostenschätzung (ggf. inkl. Alternativen)
- Priorisierung des Handlungsbedarfs für den Radverkehr anhand von Sicherheitskriterien

Wirtschaftsweg

von Gemeindegrenze zu Groß Rönnau
bis Segeberger Straße

Abschnitts-/Knotennummer

BL01



Bestand

Gemeinde	Blunk	Breite(n)	2,70 m nutzbare Breite (Gesamtbreite 3,50 m)
Baulast	Gemeinde	Belag, Zustand	Unbefestigt (Sand, Schotter) schlechte Nutzbarkeit, vereinzelt Schlaglöcher
Länge	430 m	Beleuchtung	nein
Klassifizierung	---	Ruhender Verkehr	---
Ortslage	außerorts	Regelung Querung / Knoten	---
Zul. Geschwindigkeit	---	Furt	---
DTV	---	Natur u. Landschaft	Parallel verlaufend Knicks
Führungsform	Wirtschaftsweg	Sonstiges: ---	
Netzfunktion	Kreisnetz, Reitweg		

Handlungsbedarf und Handlungsempfehlung

Problembeschreibung / Handlungsbedarf

Stark eingeschränkte Belagsqualität.

Handlungsempfehlung

Ausbau als Spurweg mit einer Ausbaubreite 3,50 m (Plattenbreite je 1,20 m)
1,10 m breiter Grünstreifen in Mittellage als Reitweg.

Alternativ Neubau einer 2,50 m breiten Plattenweges zur Nutzung als gemeinsamer Geh- und Radweg mit angrenzendem Grünstreifen zur Nutzung durch Reitverkehr.

Nutzung durch landwirtschaftlichen Verkehr erforderlich.

Kosten	150.500 €	Priorität	1
Kosten Alternative	86.000 €		

Kostenübersicht

- **Grobe Kostenschätzung** auf Basis von Erfahrungswerten in Abstimmung mit der Kreisverwaltung
- Reine Schätzung der Infrastrukturkosten
- **Gesamtkosten:** **ca. 2.850.000 €**, aufgeteilt nach Gemeindegebieten
 - Groß Rönau: ca. 960.000 €
 - Blunk: ca. 1.250.000 €
 - Nehms: ca. 40.000 €
 - Tensfeld: ca. 600.000 €

Schlussfolgerungen

- Durchgehende Machbarkeit ist gegeben
- Varianten möglich
- Kompromisslösungen zur Vereinbarkeit der verschiedenen Nutzungen
- Radverkehr als gute Alternative zur Kfz-Nutzung im Alltag
- Alltagsradverkehr z.T. zeitlich unabhängig von freizeitorientierten Nutzungen
- Durchgängige Verbindung mit Anschluss an Bad Segeberg als wichtiges Ziel (Arbeit, Schule, Einkauf ...)

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

**Elke Willhaus
Jonas Göber**

**Planungsgemeinschaft Verkehr
PGV-Alrutz
Adelheidstraße 9b, 30171 Hannover
Telefon: 0511 – 220 0601 80
www.pgv-alrutz.de**

