

Drucksache	Drucksache-Nr.:
der Kreisverwaltung Segeberg	DrS/2019/156
öffentlich	

Fachdienst Kreisplanung

Datum: 17.07.2019

Beratungsfolge:

Status	Sitzungstermin	Gremium
Ö	04.09.2019	Ausschuss für Umwelt-Natur- und Klimaschutz
Ö	24.09.2019	Hauptausschuss
Ö	26.09.2019	Kreistag des Kreises Segeberg

Radschnellweg - Hamburg-Bad Bramstedt - Auswahl einer Vorzugstrasse

Beschlussvorschlag:

Der Kreistag beschließt die Vorzugstrasse, die im Rahmen der Vorberatung des UNK gemeinsam mit den Städten Norderstedt, Kaltenkirchen und Bad Bramstedt sowie der Gemeinde Henstedt-Ulzburg am 02.09.2019 beraten wurde. Dieser Beschluss umfasst auch ggf. entstehende kleinräumige Abweichungen, die sich im Rahmen der Detailplanung ergeben.

Zusammenfassung:

Mit Vergabe an das Planungsbüro PGV aus Hannover begann im November 2018 die Erarbeitung der Machbarkeitsstudie für einen Radschnellweg von Bad Bramstedt über Kaltenkirchen, Henstedt-Ulzburg und Norderstedt nach Hamburg. Nach einer Online-Bürgerbeteiligung im Januar/Februar 2019 sowie zwei Bürgerworkshops im Mai 2019 liegen nun zwei Vorzugstrassen vor. Für die weitere Detailplanung muss eine der zwei entwickelten Vorzugstrassen ausgewählt werden.

Sachverhalt:

Im Rahmen einer fachlichen Vorberatung findet bereits am 02.09.2019 in Norderstedt eine außerordentliche Sitzung der zuständigen Fachausschüsse der Städte Bad Bramstedt, Kaltenkirchen, Norderstedt, der Gemeinde Henstedt-Ulzburg sowie des UNK des Kreises statt.

Aufgrund der Komplexität des Trassenfindungsverfahrens sowie der Beteiligung mehrerer Kommunen wurde die außerordentliche Sitzung geplant.

Das Planungsbüro PGV wird die erarbeiteten Trassen im Detail und das weitere Vorgehen vorstellen. Die Trassenverläufe liegen der Vorlage bei. Dabei sind die dargestellten Vorzugstrassen als Sichtachsen zu verstehen, dass heißt im Rahmen der Detailplanung kann es zu kleinräumigen Veränderungen kommen.

Damit die Detailplanung für die Machbarkeit einer Radschnellverbindung von Bad Bramstedt nach Hamburg als nächster Schritt erfolgen kann, bedarf es der Entscheidung für eine Vorzugsvariante. Diese wird dann anhand einer Bewertungsmatrix auf verschiedenste Aspekte der Machbarkeit geprüft. Die Machbarkeitsstudie für die Trasse Bad Bramstedt-Hamburg soll bis Mitte 2020 fertig gestellt werden.

Finanzielle Auswirkungen:

Nein

Ja:

Darstellung der einmaligen Kosten, Folgekosten

Mittelbereitstellung

Teilplan:

In der Ergebnisrechnung

Produktkonto:

In der Finanzrechnung investiv

Produktkonto:

Der Beschluss führt zu einer über-/außerplanmäßigen Aufwendung bzw. Auszahlung

in Höhe von

Euro

(Der Hauptausschuss ist an der Beschlussfassung zu beteiligen)

Die Deckung der Haushaltsüberschreitung ist gesichert durch Minderaufwendungen bzw. -auszahlungen beim Produktkonto:

Mehrerträge bzw. -einzahlungen beim Produktkonto:

Bezug zum strategischen Management:

Nein

Ja; Darstellung der Maßnahme
Siehe strategische Ziele des Kreises Punkt 3.12 und 3.13

Belange von Menschen mit Behinderung sind betroffen:

Nein

Ja
Barrierefreiheit ist eins der zu untersuchenden Themen in Bezug auf die Machbarkeit der Radschnellverbindung.

Belange von Menschen mit Behinderung wurden berücksichtigt:

Nein

Ja Im Rahmen der Machbarkeitsstudie werden die Bedarfe an Barrierefreiheit berücksichtigt.

Anlage/n:

Kurzerläuterung zu den Plänen

Trassenvorschläge und Abschnittsbildung

Die zu vergleichenden Trassenvarianten sind Ergebnis einer umfangreichen Quell-Ziel-Analyse einschließlich der Auswertung aller relevanten Daten zur Ermittlung der wichtigen Verbindungen sowie eines umfassenden Beteiligungsprozesses (Onlinebeteiligung und zwei Bürgerveranstaltungen).

Zur Ermittlung der Vorzugstrasse wurden vergleichbare Abschnitte von bis zu ca. 10 km Länge festgelegt, die anhand eines umfangreichen Kriterienkataloges auf ihre Eignung zum Ausbau als Radschnellweg geprüft wurden (s. Abb. 1). Die sich daraus ergebenden Vorschläge für die Vorzugstrasse sind den beigefügten Plänen zu entnehmen.

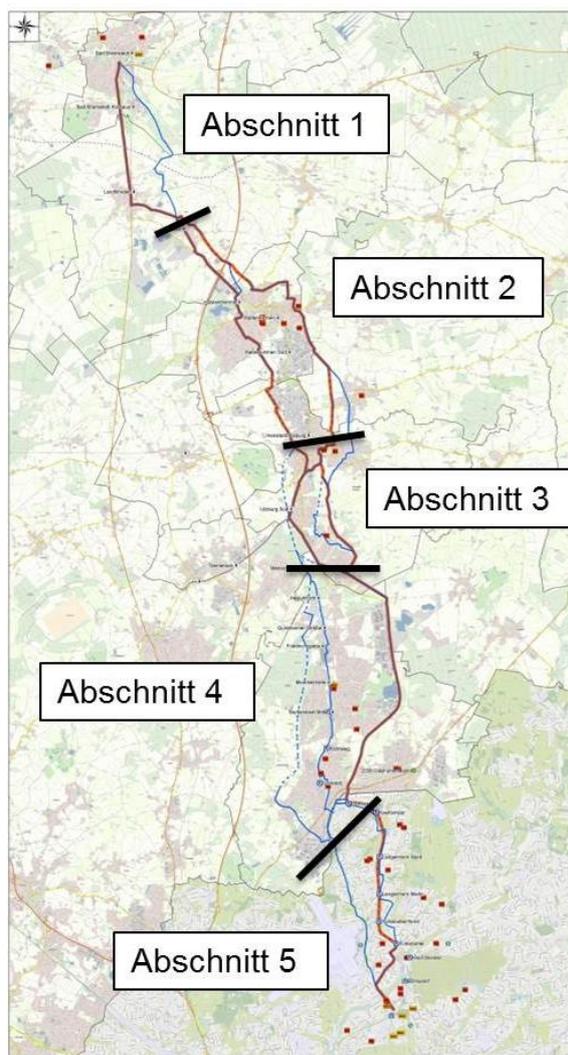


Abb. 1: Übersicht Abschnittsbildung Vorzugstrasse (Abschnitt 1-4 im Kreis Segeberg, Abschnitt 5 in Hamburg)

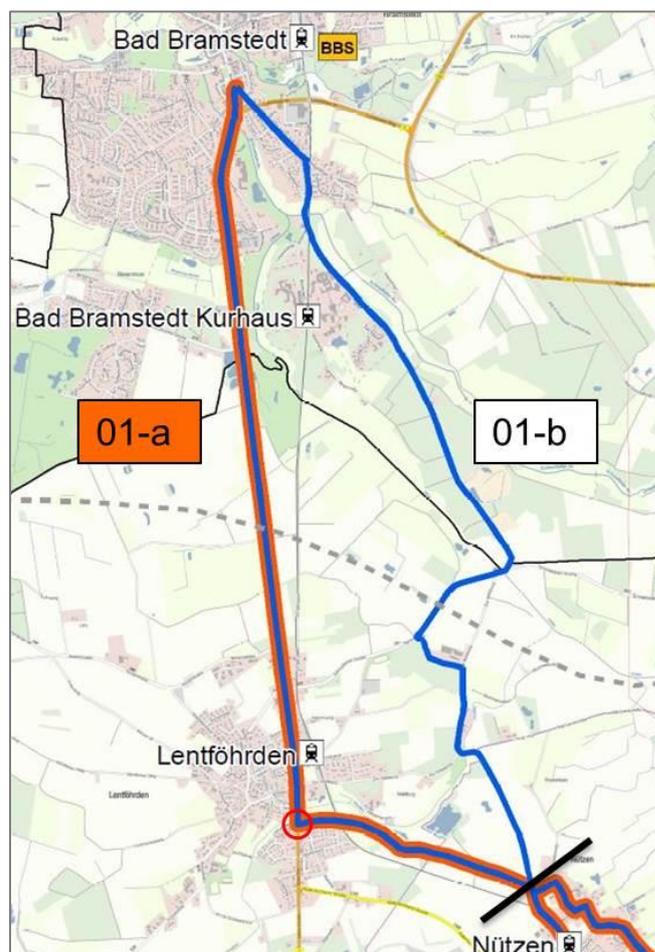
Abschnitt 1: Bad-Bramstedt – Nützen

Die westliche Trasse über die B 4 weist eine klare Linienführung auf und bietet eine direkte Anbindung Lentförhdens. Die sich daraus ergebende gute Erschließungsfunktion ist ebenso wie die höhere soziale Kontrolle als Vorteil gegenüber der östlichen Alternativführung zu werten.

Aufgrund der hohen Kfz-Stärke an der B 4 ist eine Separierung des Radverkehrs erforderlich. Ausbauoptionen werden hier auf der Westseite gesehen. In weiten Teilen kann der Ausbau hier ohne gravierende Eingriffe in den Naturschutz erfolgen. Die östliche Trasse am Kurhaus würde eine größere Neuversiegelung und einen weitreichenderen Eingriff in den Naturschutz nach sich ziehen.

Abschnittsweise in den innerörtlichen Bereichen sowie bei der Querung der Bundesstraße in Lentförhdens werden für die westliche Trasse Problemlagen gesehen, aber auch Lösungsoptionen.

Vorschlag Vorzugstrasse: Westliche Trasse (01-a)



Abschnitt 2: Nützen – Henstedt-Ulzburg

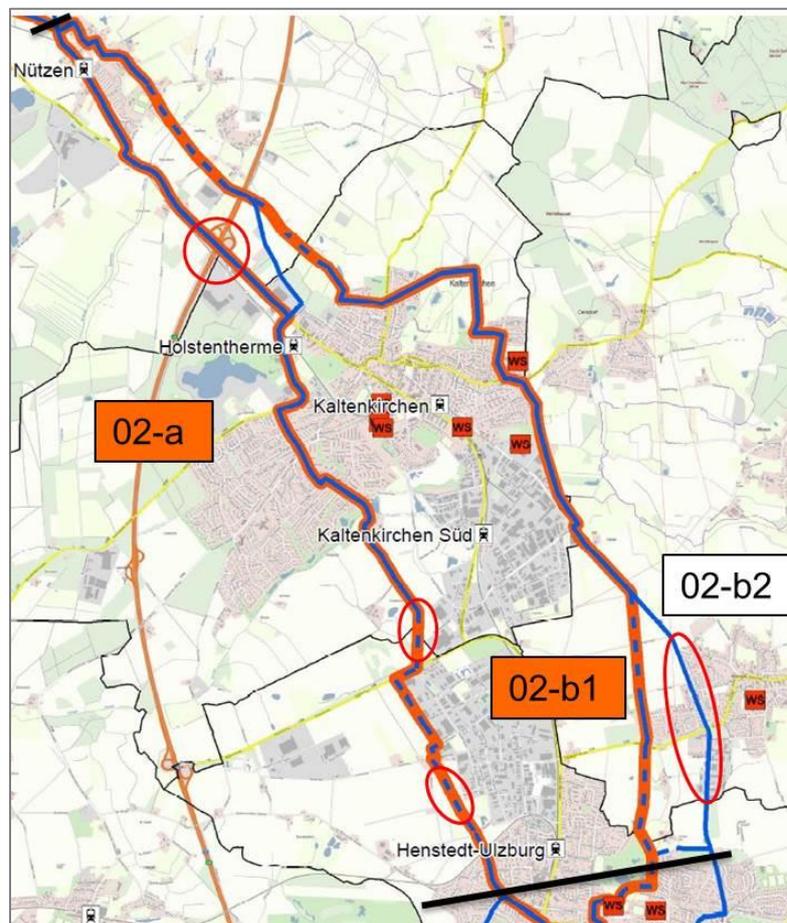
Die westliche Trasse entlang der L 320 und L 210, sowie durch die Wohn- und Gewerbegebiete von Kaltenkirchen und Henstedt-Ulzburg bietet eine optimale Erschließungsfunktion. Zusätzlich kann viel bestehende Infrastruktur genutzt werden. Lediglich die Querung der A 7, sowie die signalisierte Zufahrt zum „Dodenhof“ werden problematisch gesehen.

Die östliche Trasse bindet den nördlichen Teil von Kaltenkirchen, sowie das städtische Gewerbegebiet an, allerdings ist die Erschließungsfunktion gegenüber der westlichen Trasse geringer.

Eine weitere kleinräumige östliche Variante wurde im Zuge der OD Kisdorf geprüft (02-b2). Aufgrund der fehlenden Handlungsspielräume ist diese Variante als nicht geeignet einzustufen.

Der direkte Vergleich der Westtrasse zur Osttrasse ergibt eine leicht bessere Bewertung der Westtrasse, für beide Varianten wird aber eine generelle Machbarkeit gesehen.

Vorschlag Vorzugstrasse: westliche Trasse (02-a) und östliche Trasse (02-b1) möglich



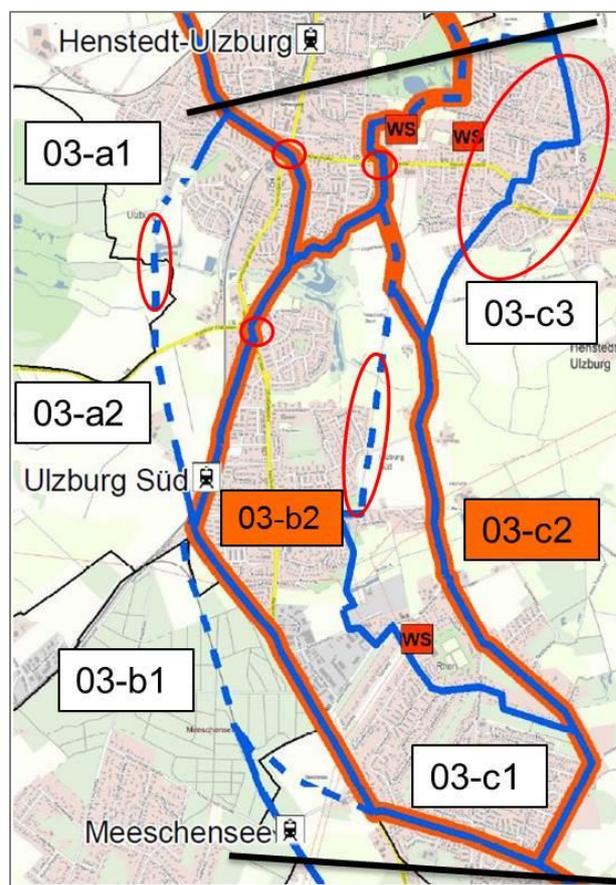
Abschnitt 3: Henstedt-Ulzburg – Ortseingang Norderstedt

Die mögliche westliche Vorzugstrasse bindet weite Teile des Stadtgebiets von Henstedt-Ulzburg sowie den wichtigen AKN-Haltepunkt „Ulzburg Süd“ an. Aufgrund der gut nutzbaren alten Bahntrasse sowie weiterer selbstständiger Wegeverbindungen ist der Ausbau zum Radschnellweg abseits des Kfz-Verkehrs ohne größere Eingriffe in den Natur- und Landschaftsschutz möglich. Als Knackpunkt ist die Wilstedter Straße in Rhen zu sehen, da diese eine der Kfz-Hauptachsen des Ortsteils ist.

Die mögliche östliche Vorzugstrasse bietet gute Ausbaumöglichkeiten entlang der K 51. Des Weiteren wird das Schulzentrum von Henstedt-Ulzburg direkt angebunden. Als Defizit ist die fehlende soziale Kontrolle zu nennen, da der Großteil der Route außerorts geführt wird.

Ausschlusskriterien für weitere geprüfte Trassenvarianten sind u.a. klimasensitive Böden, für die zum jetzigen Zeitpunkt keine Aussagen zu möglichen Nutzungsoptionen getroffen werden können. Weiterhin bietet die Ortsdurchfahrt Henstedt aufgrund der dichten Bebauung in Verbindung mit hohen Kfz-Zahlen keine Handlungsspielräume für den Ausbau zu einem Radschnellweg.

Vorschlag Vorzugstrasse: Westliche Trasse (03-b2) und östliche Trasse (03-c2) möglich



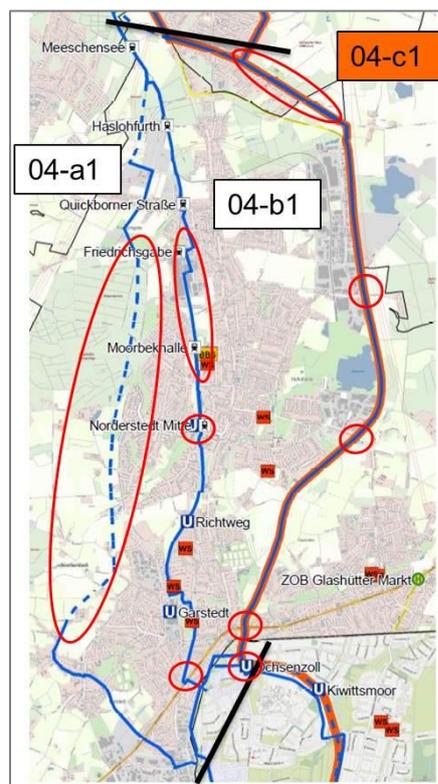
Abschnitt 4: Norderstedt

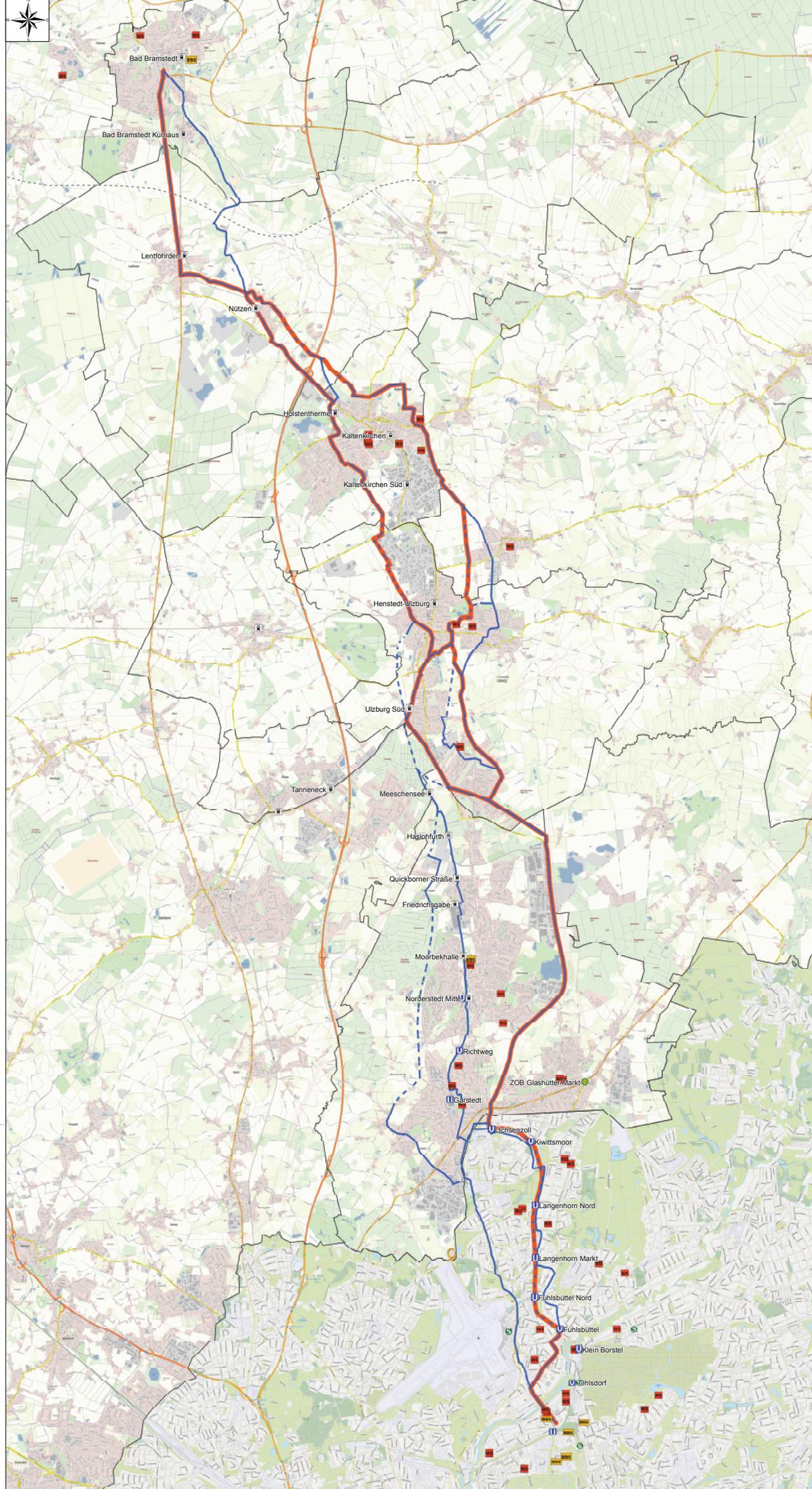
Die westlich zu prüfende Trasse ist in weiten Teilen eine neue Verbindung, die nah am heutigen westlichen Rand der Siedlungsstruktur entlangführt. Ein Ausbau erfordert erhebliche Eingriffe in den Natur- und Landschaftsschutz.

Die mittlere Trasse greift den Verlauf der Veloroute 1 in Norderstedt auf. Für längere Abschnitte sind erhebliche Nutzungsüberlagerungen mit dem Fußverkehr zu berücksichtigen, da zum einen die Anbindung der Haltestellen (U1 und AKN) und zum anderen abschnittsweise die Naherholung zu berücksichtigen ist. Die damit verbundenen Ausbauoptionen werden ohne erhebliche Eingriffe in den Natur- und Landschaftsschutz nicht gesehen. Radschnellwegstandard könnte von daher ggf. nur durch eine Überbauung der Bahntrasse realisiert werden. Dies wäre ein ambitioniertes Vorhaben mit grenzüberschreitender Strahlkraft.

Die östliche Trasse verläuft entlang der Schleswig-Holstein-Straße. Konflikte mit dem Fußverkehr oder ruhendem Kfz-Verkehr sind nicht zu erwarten. Ein Ausbau des vorhandenen östlichen Radweges wird als möglich erachtet. Inwieweit die Ausbauplanungen der Schleswig-Holstein-Straße mit dem Ausbau zum Radschnellweg vereinbar sind, ist im weiteren Projektverlauf zu klären.

Vorschlag Vorzugstrasse: östliche Trasse (04-c1)





Legende

- Vorzugstrasse
- Abschnitt auf bestehender Infrastruktur
- - - Abschnitt ohne bestehende Infrastruktur
- Innenstadt/ Zentrum
- Gewerbegebiet
- Naturschutzgebiete
- Bahnhof/ Haltestelle
- S-Bahnhof
- U-Bahnhof
- Zentrale Bushaltestelle
- weiterführende Schule
- berufsbildende Schule
- Amtsgrenze

Metropolregion Hamburg Machbarkeitsstudie Radschnellweg Bad Bramstedt - Hamburg

Gruppe 3:
Trassenverlauf zwischen Ochsenzoll
und Sengelmanstraße



Kartengrundlage: Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung (LGV) Hamburg
(Im Original AO) 1:32.000