

BESCHLUSSVORLAGE

			Vorlage-Nr.: B 19/0536
604 - Fachbereich Verkehrsflächen, Entwässerung und Liegenschaften			Datum: 04.09.2019
Bearb.:	Haß, Christine	Tel.: -366	öffentlich
Az.:	604.20		

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Zuständigkeit
Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr	19.09.2019	Entscheidung

Machbarkeitsuntersuchungen zu Radschnellwegen in der Metropolregion Hamburg hier: Beschluss zur Vorzugstrasse entlang des Radschnellweges Bad Bramstedt bis Hamburg

Beschlussvorschlag

Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr billigt die Vorzugstrasse (04-c1) entlang der Schleswig-Holstein-Straße, die im Rahmen der gemeinsamen Vorberatung mit den zuständigen Fachausschüssen der Städte Norderstedt, Kaltenkirchen, Bad Bramstedt, der Gemeinde Henstedt-Ulzburg sowie des Kreises Segeberg am 02.09.2019 diskutiert wurde und beschließt die sich anschließende Detailplanung für diese Trasse. Dieser Beschluss umfasst auch ggf. entstehende kleinräumige Abweichungen, die sich im Rahmen der Detailplanung ergeben.

Sachverhalt

Beteiligung

Für die Radschnellwege wurde ein zweistufiges Beteiligungsverfahren durchgeführt. Der erste Baustein umfasste eine Online-Beteiligung, in denen die Interessierten ihre Wunschtrassen einzeichnen konnten. Beim zweiten Baustein waren zwei Präsenzveranstaltungen in Kaltenkirchen und am Schmuggelstieg mit Workshop-Charakter vorgesehen. Dort konnten die Anwesenden die zuvor vorgeschlagenen Trassen bewerten und ihre bevorzugte Routenführung darlegen. Im Anschluss wurde in der gemeinsamen projektbegleitenden Arbeitsgruppe der beteiligten Städte und Gemeinden je Abschnitt zwei bis drei geeignete Routenverläufe identifiziert, die vom Gutachter näher untersucht wurden.

Bewertungskriterien

Für die Bewertung der Routenverläufe wurde eine Bewertungsmatrix herangezogen, die in der gesamten Metropolregion für alle acht Untersuchungsräume eingesetzt wird. Folgende Kriterien sind dabei berücksichtigt worden:

1. Infrastruktur:

- Konfliktvermeidung (Umsetzung): Natur- und Landschaftsschutz, Wasserstraßen, Parken, Städtebau / Denkmalschutz
- Konfliktvermeidung (Nutzung): Fußverkehr, ÖPNV, KFZ-Verkehr, Parken, Reiter, Forst- und Wirtschaftsverkehr
- Attraktivität Strecke: Direktheit (Umwegfaktor), Anzahl Knotenpunkte, Topografie, Soziale Sicherheit

Sachbearbeiter/in	Fachbereichsleiter/in	Amtsleiter/in	mitzeichnendes Amt (bei über-/ außerplanm. Ausgaben: Amt 11)	Stadtrat/Stadträtin	Oberbürgermeisterin

2. Erreichbarkeit und Umsetzbarkeit:

- Erschließungsfunktion: Wohnen, Arbeiten, (Hoch-)Schulen, Naherholung / Freizeit
- Haltestellen des ÖPNV
- Umsetzbarkeit/Realisierbarkeit

3. Realisierungsaufwand

- Einbindung in bestehende Netzstrukturen, Baulicher Aufwand, Umsetzbarkeit / Realisierbarkeit, Realisierungsdauer, Grunderwerb (Anzahl Eigentümer), Grunderwerb (Flächenübernahme), Ingenieurbauwerke

Vorzugstrasse

Anhand der oben aufgeführten Bewertungskriterien wurde eine Vorzugstrasse ermittelt.

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. Bislang gibt es zwar keine befriedigende Radverkehrsinfrastruktur am westlichen Randgebiet, allerdings verlaufen dort der Grüne Ring und das untergeordnete Radverkehrsnetz.

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 möglich sein. Die Stadtverwaltung hat zudem schon mal eine Vorplanung für diesen Streckenverlauf beauftragt. Schon damals belief sich die Kostenschätzung auf mehrere Millionen Euro und ist somit wirtschaftlich nicht darstellbar.

Der 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. Eine Anbindung an das Radverkehrsnetz ist gewährleistet: Im Süden kreuzt die Veloroute 4 den potentiellen Radschnellweg, in der Mitte quert die Veloroute 3. Ein Ausbau des vorhandenen östlichen Radweges wird als möglich erachtet. Darüber hinaus existieren in regelmäßigen Abständen Schnittstellen an das untergeordnete Netz. Zudem handelt es sich bei dieser Streckenführung um die kürzeste Strecke. Inwieweit die Ausbauplanungen der Schleswig-Holstein-Straße mit dem Ausbau zum Radschnellweg vereinbar sind, ist im weiteren Projektverlauf zu klären. Die Stadtverwaltung ist mit dem Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr (LBV) dazu im Gespräch.

Ausblick

Wenn die Vorzugstrasse beschlossen ist, wird die Projektarbeitsgruppe diese Trasse befahren und erste Maßnahmen vor Ort diskutieren. Gemäß dem entwickelten Planungs- und Gestaltungshandbuch werden dann die formulierten Standards für die Vorzugstrasse angewendet und der Handlungsbedarf ermittelt, um die Radschnellwegestandards zu erreichen. Auch die Finanzierung, Förderung und Trägerschaft der Radschnellwege sollte in naher Zukunft geklärt werden. Darüber hinaus wird von der Metropolregion ein Logo mit Wiedererkennungswert erarbeitet. All diese Aktivitäten münden in einen umfangreichen Abschlussbericht, der vermutlich Ende 2020 vorliegen wird. Das Maßnahmen- und Umsetzungspaket wird dem Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr erneut zum Beschluss vorgelegt.

Anlage: 01 - Trassenvarianten in Norderstedt
02 – Gesamtübersicht Vorzugsvarianten