



Mitteilung zum Sachstand Radverkehrskonzept 2010/Kostenübersicht Oberflächenvarianten/Zuständigkeiten Radwege

| | |
|---|---|
| VO/2024/073 öffentlich <i>FD 4.5 Infrastruktur</i> | Mitteilungsvorlage öffentlich Datum: 20.02.2024 Ansprechpartner/in: Maïke Delfs Bearbeiter/in: Sarah Kock |
| | |

| Datum | Gremium (Zuständigkeit) | Ö / N |
|------------|--|-------|
| 14.03.2024 | Umwelt- und Bauausschuss (Kenntnisnahme) | Ö |

Begründung der Nichtöffentlichkeit

Sachverhalt

Mitteilung über den Sachstand der laufenden Radwegebaumaßnahmen seit Anstoß zur Umsetzung des Radverkehrskonzeptes 2010, Information über die Zuständigkeit der Radwege in unterschiedlichen Straßenbaulastträgerschaften und die Kosten der möglichen Radwegeoberflächen

Relevanz für den Klimaschutz

ja

Finanzielle Auswirkungen

keine

Anlage/n:

| | |
|---|---|
| 1 | 20240125_Allris Vorlage Fragen aus der Politik zum Radverkehr |
|---|---|



Mitteilung der Verwaltung

Inhalt

1. Sachstand Radverkehrskonzept 2010: 1
2. Abfrage: Premiumroute Planungskosten im Haushalt 2024 eingestellt 3
3. Kostenübersicht: Oberflächenvarianten Radwege..... 4
4. Zuständigkeiten Radwege der einzelnen Ebenen an den jeweiligen Straßen .. 7

1. Sachstand Radverkehrskonzept (RVK) 2010:

In 2018 hat der Kreis beschlossen, die Förderung des Radwegeneubaus wieder aufzunehmen. Grundlage für die Förderung ist die Prioritätenliste aus dem Jahr 2010. Zunächst wurden 3 Millionen Euro für den Ausbau der Prioritäten 1 und 2 zur Verfügung gestellt. Mit dem Haushalt 2020 wurde beschlossen, auch die gemeldeten Maßnahmen aus den Prioritäten 3a und 3b zu fördern. Seitdem stehen verteilt auf die Haushaltsjahre Mittel in Höhe von 6,5 Millionen Euro zur Verfügung. Aufgrund der aktuellen Informationen aus den Ämtern/Kommunen und den Anforderungen, investive Maßnahmen periodengerecht zu planen, wurde die Veranschlagung in 2023 neu auf die Haushaltsjahre aufgeteilt. Die Planung und Umsetzung erfolgen durch die jeweiligen Gemeinden bzw. Ämter.

Fertig gestellte Radwege:

- **K 14** Holtsee – Hofholz
- **K 24** Felm - Felmerholz
- **K 61** Thumbby – Vogelsang
- **K 55** Hütten (Färbereiweg bis Förstereinweg)

Im Bau befindliche Radwege:

- **K 2** Holzbunge – Borgstedt (fast fertig, Abnahme fehlt)
- **K 55** Oberhütten

In Planungsphasen befindliche Radwege:

- **K 9 Krogaspe – Loop:**

Aufgrund schwieriger Verhältnisse ist die Radwegeführung problembehaftet (Baumbestand), so dass der Baustart entgegen der ursprünglichen Planung erst in 2024 erfolgen wird. Das Land hat einem geänderten Baustart in 2024 bereits zugestimmt. Bodengutachten ist erstellt, der landschaftspflegerische

Begleitplan wird bis Ende Februar aufgestellt. Nach Aussage der Bürgermeister sind die Flächenankäufe bis auf 2 Flächen abgeschlossen.

- **K 84 Heinkenborstel – Nindorf:**

Aktuell ist der Entwurf fertiggestellt. Es ist noch kein Grunderwerb getätigt worden und es hat noch keine Vermessung stattgefunden. Es ist geplant, dass die Ausschreibung dieses Jahr veröffentlicht wird und die Arbeiten 2025 begonnen/ausgeführt werden sollen. Am 25.01.2024 erfolgte ein Abstimmungsgespräch mit den beteiligten Bürgermeistern, am 12.02.2024 findet ein Gespräch zwischen Kreis und Amt statt.

- **K 69 Fockbek zwischen K 98 und K 44:**

Die Rodungsarbeiten sind angelaufen, die formelle Zusage der UNB wird erwartet. Die Ausschreibung soll Ende Februar/Anfang März 2024 veröffentlicht werden, Baubeginn ist für Mai 2024 geplant.

Bisher nicht umgesetzte Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept 2010:

- **K 1** Ahlefeld – Schütt am See: Planung auf Eis gelegt, da das Forstamt und die UNB den Eingriff in das FFH (Fauna-Flora-Habitat)-Gebiet als zu hoch bewerten
- **K 14 B 76** – Altenhof - Hofholz: Planung auf Eis gelegt wg. Grunderwerb
- **K 59** Rieseby - Saxtorf
- **K 59** Saxtorf - K 58
- **K 58** Charlottenhof - K 59
- **K 38** Osterstedt - Kreisgrenze
- **K 20** Luhnstedt - Niendorf
- **K 11** Timmaspe – Schülp - Nortorf
- **K 51** Groß Wittensee - Damendorf

Die im Haushalt eingestellten Mittel für das Radverkehrskonzept 2010 i.H.v. 6,5 Mio. Euro verteilen sich auf die Haushaltsjahre wie folgt:

| 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | Gesamt |
|-----------|-------------|-------------|-------------|-------------|-----------|-------------|
| 400.000 € | 1.160.000 € | 1.000.000 € | 2.000.000 € | 1.340.000 € | 600.000 € | 6.060.000 € |

Mit einem Teil der Mittel aus 2025 und 2026 wird das neue Radverkehrskonzept 2022 gestartet, bis neue Gelder beantragt und genehmigt sind.

Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept 2022, Umsetzung geplant ab 2025:

- **K 71** Bordesholm - L49: aus RVK 2010, Umsetzung frühestens 2025
- **K 84** Wapelfeld - Reher Weg: aus RVK 2010, Umsetzung frühestens 2025
- **K 54** Güby - Esprehm: aus RVK 2010, Umsetzung frühestens 2025
- **K 38** Alsen - B530: Umsetzung frühestens 2026
- **K 45** Nortorf – L328: Umsetzung frühestens 2026
- **K 11** Neumünster – Krogaspe: Umsetzung frühestens 2027

Bei den Kosten der Maßnahmen aus dem RVK 22 handelt es sich ausdrücklich um Schätzkosten.

Die Maßnahme an der K84 Niendorf - Heinkenborstel ist im Radverkehrskonzept 2022 enthalten. Abgerechnet wird diese Maßnahme über Mittel aus dem Radverkehrskonzept 2010.

Erläuterungen

Es sind einige Maßnahmen in der Liste des RVK 2010 enthalten, die weder umgesetzt noch geplant sind. Der Grund dafür ist, dass die jeweilige Gemeinde dies proaktiv hätte anstoßen und planen müssen und sich an den Kosten hätte beteiligen müssen.

Das ist für vermutlich für viele Gemeinden finanziell und aus Mangel an Kapazitäten eine zu große Hürde.

Das RVK 2010 hat nicht vorgesehen, dass der Kreis auf die Gemeinden zugeht und sie zur Umsetzung der Maßnahmen auffordert bzw. hierzu motiviert.

Mit dem neuen RVK 22 ist vorgesehen, dass der Kreis aktiv auf die Gemeinden zugeht. Dies wird bereits deutlich gelebt.

2. Abfrage: Premiumroute Planungskosten im Haushalt 2024 eingestellt

Sind Planungskosten für die Premiumroute Kiel-Rendsburg in den Haushaltsmitteln des nächsten Jahres berücksichtigt. Wie ist dort der Sachstand?

Nein, für den Bau dieser Rad-Premiumroute liegen aktuell keine Kostenkalkulationen bzw. Beschlüsse vor. Dem entsprechend sind keine Mittel im Haushalt 2024 berücksichtigt.

Es wurde jedoch über die Kiel-Region bereits eine Machbarkeitsstudie für diese Route beauftragt.

3. Kostenübersicht: Oberflächenvarianten Radwege

Alle Preise verstehen sich als mittlere Preise der vergangenen Jahre (LBV) inklusive Baustelleneinrichtung /-räumung und Verkehrssicherung.

Asphaltiert: Tragschicht plus Deckschicht



Neubau: (ohne Grunderwerb)

- 1 m² = ca. 80-100 Euro
- 100m x 2,5m = ca. 20.000 – 25.000 Euro

Erhaltung/Deckenerneuerung:

- 1 m² = ca. 42 - 45 Euro
- 100m x 2,5m = ca. 10.500 – 11.250 Euro

Punktuelle Schadstellensanierung:

- 1 m²: ca. 30 – 35 Euro

Pro:

- Bester Komfort für die Radfahrenden (für den Alltagsradverkehr von großer Bedeutung)
- Geringster Rollwiderstand
- Winterdienst durch Räumgerät sowie ganzjährliche Reinigung wesentlich einfacher als bei wassergebundener Bauweise
- Somit ist es einfacher, den asphaltierten Radweg sommers wie winters befahrbar zu halten, ohne dass die Oberfläche Schaden nimmt.
- Geringere Instandhaltungskosten

Contra:

- Anfälligkeit für Schäden durch Wurzeldurchbrüche
- Wurzelbrücken schaffen Abhilfe und können an entsprechenden Stellen zielgerichtet eingesetzt werden

Wassergebunden: (HanseGrand) Kiesaufschüttung plus Suspensionsschicht



Neubau: (ohne Grunderwerb)

- 1 m² = ca. 80-100 Euro
- 100m x 2,5m = ca. 20.000 – 25.000 Euro

Erhaltung/Deckenerneuerung:

- 1 m² = ca 60 - 80 Euro
- 100m x 2,5m = ca. 17.500 Euro

Punktuelle Schadensanierung:

- 1 m² = ca. 35 - 50 Euro

Pro

- Eignung für sensible Bereiche (Abstimmung Naturschutzbehörde)
- Besserer Temperatur- und Feuchtigkeitsausgleich

Contra:

- Verringerter Fahrkomfort durch Erosion (Auswaschung, Schlaglochbildung, Spurrillen) und geringe Griffigkeit
- Vermehrt auftretende Reifenschäden bei Fahrrädern
- Nur für Radwege ohne Mitbenutzung durch Mofas, Reitsport etc geeignet
- Teilweise Anwendung ungeeigneter Korngrößen und nicht fachgerechte Bauausführung
- Erhöhte Anfälligkeit für Schäden durch Reinigung und nur eingeschränkt maschineller Winterdienst möglich
- Sehr aufwendige Instandhaltung:
- Mindestens einmal jährliche Verdichtung und Nacharbeitung erforderlich
- Gefahr durch Bewuchs durch Bäume/Sträucher von den Seiten
- Jährliches grubbern und vollständiges Haken erforderlich
- Dadurch wird es erschwert, den wassergebundenen Radweg sommers wie winters befahrbar zu halten, ohne dass die Oberfläche Schaden nimmt.
- Höhere Instandhaltungskosten

- in Überschwemmungsgebieten scheidet der Einsatz von wassergebundenen Decken aus.
- Unter Einbeziehung aller Faktoren nicht günstiger als Asphaltbauweise

Gepflastert



Neubau: (ohne Grunderwerb)

- 1 m² = ca. 110 - 130 Euro
- 100m x 2,5m = ca. 27.500 – 32.500 Euro

Erhaltung/Deckenerneuerung:

- 1 m² = ca. 65 - 70 Euro
- 100m x 2,5m = ca. 16.250 – 17.500 Euro

Punktueller Schadstellensanierung:

1 m²: ca. 30 – 50 Euro

Pro:

- Geringer Rollwiderstand
- Winterdienst durch Räumgerät möglich
- Geringer Aufwand beim Öffnen und Schließen von Kopfblöchern (Baugruben) bei Leitungsarbeiten (außerörtlich laufen die Leitungen größtenteils im Bankettbereich)

Contra:

- Verringerter Fahrkomfort durch Fugen
- Höhere Anfälligkeit für Schäden durch Wurzeldurchbrüche, Bewuchs in den Fugen, seitlichen Bewuchs, Querungen von landwirtschaftlichen Fahrzeugen
- Wurzelbrücken schaffen Abhilfe und können an entsprechenden Stellen zielgerichtet eingesetzt werden
- Hohe Instandhaltungskosten. Durch den Bewuchs in den Fugen ist die Unterhaltung sehr zeitaufwendig und ressourcenbindend. Durch die Straßenmeistereien daher nicht leistbar.

Anmerkung:

Radwege nur innerorts teilweise in gepflasterter Bauweise. Beispielsweise zur Trennung von Rad- und Fußverkehr sowie zur Stadtgestaltung eingesetzt. **Entlang von Kreisstraßen werden keine gepflasterten Radwege** eingerichtet. Abwägungen mit Naturschutzbelangen und Denkmalschutz sind ggf. erforderlich.

Fazit

Asphaltierte Radwege bieten nach wie vor den besten Fahrkomfort, verursachen die geringsten Kosten und sollten daher für den Radwegebau im Außenbereich vorzugsweise verwendet werden. Wassergebundene Decken kosten im Neubau ähnlich viel wie die asphaltierte Bauweise, sind wegen des hohen Unterhaltungsaufwands in den Folgekosten sehr teuer; diese sollten nur verwendet werden, wenn die jährliche Instandsetzung der Wege langfristig gesichert ist. Besondere Abwägungen sind zu treffen etwa bei dichtem Baumbestand, Naturschutzangelegenheiten etc.

4. Zuständigkeiten für Radwege der einzelnen Ebenen an den jeweiligen Straßen:

- An **Bundesstraßen** obliegt die **Zuständigkeit** dem **Bund**. Die Aufgabe der Instandhaltung wird ebenfalls vom **LBV** übernommen.
- An **Kreisstraßen** obliegt die **Zuständigkeit** dem jeweiligen **Kreis**. In unserem Hause wird dieser Bereich über den Fachdienst Infrastruktur Fachgruppe Straßenbau- und Liegenschaften gesteuert und über den **LBV** abgewickelt. (aktuelle Besonderheit durch das bestehende Sanierungsprogramm: Wird eine Kreisstraße saniert, wird i.d.R. der entsprechende Radweg ebenfalls saniert.)
- An **Gemeindestraßen** obliegt die **Zuständigkeit** vorrangig den jeweiligen **Gemeinden**, ausführend durch die entsprechenden Ämter. Diese beauftragen dafür den eigenen Bauhof, externe Dienstleister und können sich nicht dem LBV bedienen.
- An einer **Kreis- bzw. Landesstraße innerhalb der geschlossenen Ortschaft** obliegt die **Zuständigkeit** gemäß dem Straßen- und Wegegesetz S-H § 12 der **Gemeinde/Stadt**, wenn diese **mehr als 20.000 Einwohner** hat. Das gilt gleichermaßen für Radwege und Straßen. Diese beauftragt dafür den eigenen Bauhof, externe Dienstleister und kann sich nicht dem LBV bedienen.
- Wenn in einer **Gemeinde/Stadt weniger als 20.000 Einwohner** leben und der Radweg **nur innerhalb** der Ortschaft **vorhanden** ist, dann ist an einer Kreis- bzw. Landesstraße die **Gemeinde** für die Instandhaltung zuständig. (Kurz: außerhalb des Ortes keine Fortführung der Radwege). Diese

beauftragt dafür den eigenen Bauhof, externe Dienstleister und kann sich nicht dem LBV bedienen.

- Wenn **innerorts der Radweg gepflastert** ist und es einen entsprechenden **Baulastvertrag** gibt, ist die jeweilige **Gemeinde** zuständig. Diese beauftragt dafür den eigenen Bauhof, externe Dienstleister und kann sich nicht dem LBV bedienen.

Gez. Maïke Delfs
Team Straßen- und Radewegebau

Stand: 13.02.2024