



Bestandsaufnahme

Bearbeitung:

M+O Projektkontor Gesellschaft
für Kommunikation und Steuerung mbH
Gewerbering 2
D-22113 Oststeinbek

Auftraggeber:

Amt Geltinger Bucht
Holmlück 2
24972 Steinbergkirche

Bearbeiter:

Joachim Julius, Dipl. Geogr.
Sebastian Unger, M.Sc.

Stand:

30.03.2021

Wir fördern Wirtschaft



Landesprogramm Wirtschaft. Gefördert durch
die Europäische Union - Europäischer Fonds
für regionale Entwicklung (EFRE), den Bund
und das Land Schleswig-Holstein



Schleswig-Holstein
Ministerium für Inneres,
ländliche Räume,
Integration und Gleichstellung



AktivRegion
SCHLEI-OSTSEE



Inhaltsverzeichnis

1 Einleitung	1
2 Grundlagen	1
3 Allgemeine Definitionen	1
3.1 Strecke.....	2
3.2 Wegebelaag.....	3
3.3 Breiten.....	4
3.4 Verkehrsart.....	6
3.5 Rastmöglichkeiten.....	7
4 Bestandsanalyse	8
4.1 Wegebreiten.....	8
4.2 Wegebelaag.....	8
4.3 Hervorzuhebende Streckenabschnitte.....	9
4.4 Verkehrsart.....	13
4.5 Rastmöglichkeiten.....	14
5 Handlungsempfehlungen	15
5.1 Handlungsbedarf.....	15
5.2 Maßnahmen.....	15
5.3 Hervorzuhebende Streckenabschnitte.....	17
5.4 Rastplätze/Servicestationen.....	20
5.5 Alternativ-Routen.....	21
5.6 Kosten.....	26
6 Fazit	26

1 Einleitung

Die M+O Projektkontor Gesellschaft für Kommunikation und Steuerung mbH (MOPK) wurde durch das Amt Geltinger Bucht (Projektkoordination durch Ostseefjord Schlei GmbH (OfS)) beauftragt, eine Projektskizze eines Teilabschnitts des Ostseeküstenradwegs (OSKR) zwischen Olpenitz und Neukirchen zu erstellen.

Ziel ist es, die Qualität des Teilabschnitts inkl. vorgegebener Alternativrouten durch Befahrung und Begutachtung zu ermitteln, zu dokumentieren und bei baulichen Auffälligkeiten Lösungsansätze zu erarbeiten sowie Kostenansätze hierfür zu ermitteln.

2 Grundlagen

Grundlage dieses Berichtes ist eine im Oktober 2020 durchgeführte Befahrung des Ostseeküstenradwegs in beide Richtungen auf dem Abschnitt Olpenitz - Neukirchen. Bei der Befahrung wurde der Weg per Video und durch Fotos dokumentiert und vor Ort bewertet. Die Ergebnisse der Bestandsaufnahme sind in den Anlagen 1 sowie den Planunterlagen in Anlage 4 dargestellt.

Des Weiteren wurden in Abstimmung mit der Ostseefjord Schlei GmbH, den Gemeinden, dem Amt Geltinger Bucht sowie der Stadt Kappeln Ziele für die Untersuchung und diesen Bericht festgelegt. Hierbei sind hochwertige Fahrradwege auf dem untersuchten Abschnitt des Ostseeküstenradweges das übergeordnete Ziel.

Zudem wurden die Vorgaben der Empfehlung für Radverkehrsanlagen (ERA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) sowie die Qualitätsvorgaben des ADFC, welche der nachträglichen Bewertung und Erarbeitung von Handlungsmaßnahmen dienen, herangezogen.

Eine Erhebung von Verkehrsdaten auf dem Ostseeküstenradweg lag zur Erstellung dieses Berichtes nicht vor.

3 Allgemeine Definitionen

3.1 Strecke

Im Rahmen des Gesamtauftrages wurde die Strecke des Ostseeküstenradweges zwischen Olpenitz und Neukirchen untersucht (siehe Abbildung 1).



Abbildung 1: Streckenverlauf der untersuchten Strecken (rot: derzeitige Hauptroute, blau: Alternativrouten)

Dieser beginnt nahe dem Kappeler Stadtteil Olpenitz am Kreisverkehr zwischen Hafenstraße und Ostseestraße nahe dem Ausgang des Hafens Olpenitz und führt von dort aus auf der Ostseestraße in Richtung Westen bis in das Zentrum Kappels. Eine alternative Routenführung biegt anfangs von der Ostseestraße ab und führt durch den Ort Olpenitz Dorf, um später wieder auf die Ostseestraße zurückzuführen.

Von Kappeln aus führt der Ostseeküstenradweg nordwärts bis nach Stutebüll, wo eine in diesem Bericht untersuchte Alternativroute entlang der Küste über Rabel und Maasholm nach Osten abbiegt und bei Hasselberg auf die Hauptroute zurückkehrt.

Die Hauptroute verläuft nach Norden weiter im Inland bis nach Schwackendorf und biegt dort zur Küste nach Osten ab. Angekommen an der Küste in Hasselberg verläuft der Weg nördlich entlang der Küste bis nach Pottloch und führt von da aus in einem Bogen nach Nordosten zur Geltinger Bucht.

Eine weitere untersuchte Alternativroute führt an der Küste der Geltinger Birk entlang und trifft in der Geltinger Bucht wieder auf die Hauptroute.

Der Ostseeküstenradweg passiert der Küstenlinie folgend die Geltinger Bucht und läuft weiter an der Nordküste in Richtung Nordwesten. Der untersuchte Abschnitt endet dort in Neukirchen, Ortsteil der Gemeinde Steinbergkirche.

Die Strecke wird im Gesamtlageplan (siehe Anlage 4) dargestellt.

Die Länge der Hauptstrecke beträgt etwa 54 km. Insgesamt, inklusive der Alternativstrecken wurde in diesem Bericht eine Strecke von etwa 74 km untersucht.

3.2 Wegebelaag

Ziel der Untersuchung ist die Bewertung der Qualität der Fahrradstrecken. Im Gegensatz zu Untersuchungen von Alltags-Verkehrswegen, spielen beim Ostseeküstenradweg, als hauptsächlich touristisch genutzte Strecke, neben der Sicherheit auch das Fahrerlebnis eine Rolle. Dieses wird vornehmlich vom Umfeld der Wege, insbesondere der außergewöhnlich schönen Landschaft geprägt, welche die Region Ostseefjord Schlei zu einem touristischen Ziel macht.

Für eine touristisch genutzte Strecke sollte darum ein gutes und sicheres Fahrerlebnis anzustreben sein, welches erlaubt, die Landschaft beim Fahren zu genießen, ohne dabei zu viel Aufmerksamkeit auf Fahrbahn an sich verwenden zu müssen.

Eine gleichbleibend gute Belagsqualität ist hierfür die Voraussetzung.

Grundsätzlich wurden auf Gesamtstrecke des OKRW (Olpenitz – Neukirchen) drei Haupttypen von Wegebelaag angetroffen:

- Asphaltdecken
- Pflasterdecken oder
- wassergebundene Decken.

Diese Beläge sind grundsätzlich in unversehrtem Zustand sehr gut mit dem Fahrrad befahrbar.

Eine Besonderheit der wassergebundenen Wegdecke ist jedoch, dass die gute Befahrbarkeit nicht bei jeder Witterung gegeben ist und der Belag eine konsequente und regelmäßige Unterhaltung benötigt. Andererseits vermitteln wassergebundene Wegdecken eine naturnahe Ausführung und tragen entsprechend zum Landschaftsbild bei. Die Durchlässigkeit von wassergebundenen Wegdecken ist aufgrund der hohen Verdichtung der Durchlässigkeit von Asphalt sehr ähnlich.

Asphalt ist auch nach Aussage des ADFC der zu präferierende Belag für Fahrradfahrende und bietet außerdem Vorteile in der Unterhaltung. Für einen geringeren Einfluss auf das Landschaftsbild lässt sich der Asphalt in helleren Farben herstellen und ggf. mit Split abstreuen, um so ein natürlicheres Bild zu erzeugen.

Mit vermehrten Beschädigungen der Beläge durch Auswaschungen, Wurzelwerk, Spurrillen oder Versätzen wurde das Befahren zunehmend unangenehmer oder schwierig, bis hin zu Strecken, welche kaum befahrbar oder zumindest nur unter erhöhtem Risiko befahrbar waren.

Hieraus haben wir 5 verschiedene Kategorien entwickelt.

- ++ : Sehr gute Belagsqualität, kein Handlungsbedarf
- + : Gute Belagsqualität mit geringen Fehlstellen, noch kein Handlungsbedarf
- 0 : Fehlstellen mindern das positive Fahrerlebnis, um eine hochwertige Belagsqualität zu erreichen sollten Maßnahmen ergriffen werden
- : Durch Fehlstellen entsteht ein negatives Fahrerlebnis, es sollten Maßnahmen ergriffen werden
- : Die Qualität des Belags schränkt die Befahrbarkeit des Wegabschnittes stark ein, es sollten dringend Maßnahmen ergriffen werden

Die Bewertung bezieht sich ausschließlich auf die Belagsqualität, die Breiten der Wege wurden hierbei nicht mitberücksichtigt.

Die entsprechende Einordnung ist auf den Lageplänen (Anlage 4) zu erkennen.

3.3 Breiten

Eine ausreichende Breite von Radwegen oder gemeinsamen Geh- und Radwegen bietet zum einen die Sicherheit nicht vom Weg abzukommen, zum anderen die Sicherheit beim Passieren anderer Verkehrsteilnehmer insbesondere im Begegnungsverkehr. Neben der Sicherheit ist auf touristischen Routen auch ein Nebeneinanderfahren von Radfahrenden gewünscht und Ausdruck der Qualität des Fahrerlebnisses.

Die Radwegbreiten werden in diesem Bericht auf Grundlage der Empfehlung für Radverkehrsanlagen (ERA) bewertet. Da jedoch für eine eindeutige Vorgabe teilweise das Einbeziehen des Verkehrsaufkommens von zu Fuß Gehenden, Radfahrenden oder motorisiertem Verkehr erforderlich ist (siehe Abbildung 2), diese Zahlen im Rahmen dieser Studie jedoch nicht zur Verfügung standen, kann die Bewertung und daraus folgende Empfehlungen nur in Anlehnung an die Vorgaben der ERA erfolgen.

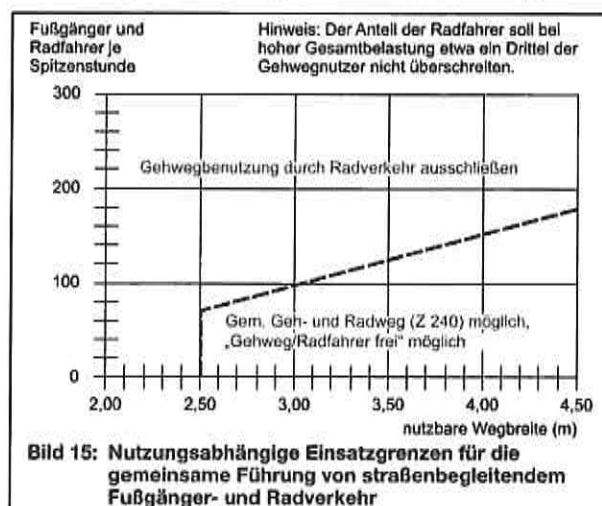


Abbildung 2: Einsatzgrenze für gemeinsame Geh- und Radwegen gemäß ERA (Bild 15, ERA)

Eine gemeinsame Führung von Geh- und Radweg wird durch die ERA nur bei geringer Frequentierung durch zu Fuß Gehenden und/oder Radfahrenden und nicht für Hauptverbindungen des Radverkehrs empfohlen. Die empfohlenen Breiten gemäß ERA sind in Abbildung 3 dargestellt.

Da der Ostseeküstenradweg als Hauptverbindung des Radverkehrs zu sehen ist und von einer starken Frequentierung ausgegangen wird, ist eine gemeinsame Führung, insbesondere innerorts, zu vermeiden. Außerorts kann hingegen in den vielen Fällen von geringen Fußverkehrszahlen ausgegangen werden.

Tabelle 5: Breitenmaße von Radverkehrsanlagen und Sicherheitstrennstreifen

Anlagentyp	Breite der Radverkehrsanlage (jeweils einschließlich Markierung)		Breite des Sicherheitstrennstreifens		
			zur Fahrbahn	zu Längsparkständen (2,00 m)	zu Schräg-/ Senkrechtpark- ständen
Schutzstreifen	Regelmaß	1,50 m	-	Sicherheitsraum ¹⁾ : 0,25 m bis 0,50 m	Sicherheitsraum: 0,75 m
	Mindestmaß	1,25 m			
Radfahrstreifen	Regelmaß (einschließlich Markierung)	1,85 m	-	0,50 m bis 0,75 m	0,75 m
Einrichtungs- radweg	Regelmaß (bei geringer Rad- verkehrsstärke)	2,00 m (1,60 m)	0,50 m 0,75 m (bei festen Einbauten bzw. hoher Verkehrs- stärke)	0,75 m	1,10 m (Überhang- streifen kann darauf angerechnet werden)
beidseitiger Zwei- richtungsrweg	Regelmaß (bei geringer Rad- verkehrsstärke)	2,50 m (2,00 m)		0,75 m	
einseitiger Zwei- richtungsrweg	Regelmaß (bei geringer Rad- verkehrsstärke)	3,00 m (2,50 m)			
gemeinsamer Geh- und Radweg (innerorts)	abhängig von Fuß- gänger- und Rad- verkehrsstärke, vgl. Abschnitt 3.6	≥ 2,50 m			
gemeinsamer Geh- und Radweg (außerorts)	Regelmaß	2,50 m	1,75 m bei Landstraßen (Regelmaß)		

¹⁾ Ein Sicherheitsraum muss im Gegensatz zum Sicherheitstrennstreifen nicht baulich oder markierungstechnisch ausgeprägt sein.

Abbildung 3: Breitenvorgaben für Radverkehrsanlagen gemäß ERA (Tabelle 5, ERA)

Angelehnt an die Vorgaben der ERA wurden für die Wegbreiten folgende Maßgaben für unsere Empfehlungen verwendet:

- **gemeinsame Geh- und Radwege, innerorts:** Mindestens 2,50 m, jedoch allgemein nicht empfohlen. Eine Trennung von Geh- und Radweg, oder eine Führung des Radverkehrs auf der Straße ist anzustreben, ansonsten sind deutlich größere Breiten (4,00 m entsprechend Fahrradstraßen) zu empfehlen.
- **getrennte Geh- und Radwege, 2-Richtungsverkehr, innerorts/außerorts:** Jeweils mindestens 2,50 m, größere Breiten empfohlen insbesondere bei Hauptverbindungen des Radverkehrs und bei hohen Rad- oder Fußverkehrszahlen.

- **gemeinsame Geh- und Radwege, 2-Richtungsverkehr, straßenbegleitend außerorts:** Mindestens 2,50 m, empfohlener Sicherheitstrennstreifen von 1,75 m zwischen Fahrbahn und Geh- und Radweg. Da beim Ostseeküstenradweg von einer viel befahrenen und wichtigen Fahrradverbindung ausgegangen wird, empfehlen wir eine Breite von mindestens 3,00 m.
- **Straßen mit Mischverkehr:** Straßen, auf denen im Mischverkehr sowohl motorisierter Verkehr als auch der Fahrradverkehr geführt wird.
Bei Führung des Radverkehrs im Mischverkehr, kann je nach Straßenbreite und Verkehrszahlen über Schutzfahrstreifen oder Radfahrstreifen das Mittel der Wahl sein. Für eine Beurteilung sind jedoch Verkehrszahlen erforderlich, die im Rahmen dieser Studie nicht vorlagen.

Des Weiteren gilt innerorts, dass verkehrspolitisch eine Führung des Radverkehrs auf der Straße gewünscht ist. Hierdurch wird die Sichtbarkeit des Radverkehrs verbessert und der Radverkehr in der Stadt gestärkt.

Mischverkehrsflächen oder Geh- und Radwege mit getrennten Spuren (siehe Abbildung 4), ausgelegt auf die Spurbreite von PKW, sind für Radfahrende generell ungeeignet, da hier ein Wechsel der Fahrspur zum Überholen oder Ausweichen nur schwer möglich ist. Außerdem ist diese Wege Hier empfehlen wir die Herrichtung einer durchgehenden Verkehrsfläche.



Abbildung 4: Weg mit zwei getrennten Fahrspuren

3.4 Verkehrsart

Die Verkehrsarten wurden im Rahmen der Untersuchung in drei Kategorien eingeteilt:

- Mischverkehr
- Geh- und Radweg
- Radweg

Der Mischverkehr stellt hierbei primär eine gemeinsame Führung von motorisiertem Verkehr mit dem Radverkehr dar.

Geh- und Radwege sind im Untersuchungsgebiet nicht immer für den motorisierten Verkehr gesperrt, um beispielsweise für einzelne Anlieger eine Zufahrtsmöglichkeit zu gewähren. In

den Fällen, in denen offenbar eine Nutzung als Geh- und Radweg vorherrscht, werden diese trotz fehlender StVO-konformer Beschilderung in dieser Studie als Geh- und Radweg behandelt.

Als Radwege werden ausschließlich diese behandelt, welche unter Ausschluss der anderen Verkehrsteilnehmer als solche ausgeschildert sind.

Für die befahrenen Wege und Straßen standen für diese Studie keine Verkehrszahlen zur Verfügung.

3.5 Rastmöglichkeiten

Auf einem touristisch genutzten Radweg sind Rastmöglichkeiten ein zentraler Bestandteil des Landschaftserlebnisses und Ausdruck für eine hohe Qualität des gesamten Radfahrerlebnisses einer Region. Hier bietet sich die Möglichkeit, sich auszuruhen, die Landschaft zu genießen, Fotos zu machen und zu essen oder zu trinken.

Als Rastmöglichkeit kann bereits eine einfache Bank dienen, aber auch Bänke mit Tischen oder überdachte Sitzmöglichkeiten sind von Vorteil, um vor Sonne, Wind oder Regen zu schützen.

Rastplätze sind zudem Orte, an denen weitere Elemente zur Verbesserung der Infrastruktur platziert werden können. Hierzu sind Servicestationen für Fahrräder, E-Bike-Ladestationen, Grünflächen oder Spielmöglichkeiten für Kinder denkbar.

4 Bestandsanalyse

4.1 Wegebreiten

Auf einem großen Teil der Strecken im untersuchten Abschnitt sind die vorhandenen Breiten der Wege, ob reine Fahrradwege oder Geh- und Radwege, nach heutigen Maßstäben entsprechend der Vorgaben ERA nicht ausreichend.

Insbesondere eine innerörtliche gemeinsame Führung von Rad- und Fußverkehr ist gemäß ERA nur unter bestimmten Bedingungen, abhängig von den Verkehrszahlen zulässig und erfordert bei stärkerer Frequentierung sehr große Breiten. Generell wird jedoch eine Trennung von Radfahrenden und zu Fuß Gehenden empfohlen.

Auf Landstraßen außerorts ist gemäß ERA eine geringere Breite von begleitenden Geh-Radwegen zulässig, die vorhandenen Wege unterschreiten diese jedoch auch in weiten Teilen.

Im Maßnahmenkatalog werden die unsererseits empfohlenen Breiten (angelehnt an die ERA, da entsprechende Verkehrszahlen nicht vorlagen) den tatsächlichen Breiten gegenübergestellt.

Hier wird ersichtlich, dass auf ca. 33 % der Strecke die empfohlenen Mindestbreiten nicht erreicht werden. Auf nur ca. 6 % der Strecke handelt es sich hierbei um eine geringe Abweichung ($\leq 0,5$ m), bei ca. 27 % der Strecke bestehen jedoch auch größere Abweichungen ($> 0,5$ m).

Die Breiten auf Straßen, auf welchen der Fahrradverkehr im Mischverkehr geführt sind, sind wie angetroffen gemeinhin ausreichend. Für eine genauere Betrachtung ist auch hier eine Hinzuziehung von Verkehrsdaten erforderlich, welche im Rahmen dieser Studie nicht zur Verfügung standen.

4.2 Wegebelag

Die angetroffenen Wegebeläge werden in Anlage 1 (Bestandsliste, Maßnahmenkatalog) dargestellt.

Die im Rahmen der Befahrung dokumentierten Arten der Wegebeläge im Bestand ergaben folgende Aufteilung:

Wegebelag	Strecke	Anteil
Asphalt	46.506 m	63%
Pflaster	3.490 m	5%
wassergebundene Wegedecke	24.335 m	33%
	<hr/>	
	74.331 m	

Abbildung 5: Vorhandene Wegebeläge auf dem untersuchten Abschnitt

Demnach ist der Hauptteil, etwa zwei Drittel der Strecke, asphaltiert, ein sehr geringer Anteil gepflastert und der Rest, etwa ein Drittel der untersuchten Wegstrecke, als wassergebundene Wegedecke hergestellt.

Im Zuge der Befahrung wurde der Zustand der Wege lediglich augenscheinlich bewertet und in oben genannte Kategorien eingeteilt. Grundsätzlich werden in dieser Studie Wege mit einer Bewertung von „0“ oder schlechter als maßnahmenbedürftig angesehen. Hieraus ergibt sich aus den erhobenen Daten folgendes Bild:

Wegebelag	Zustand	Strecke	Anteil
Asphalt	++,+	32.852 m	71%
	0,-,--	13.654 m	29%
Pflaster	++,+	1.339 m	38%
	0,-,--	2.151 m	62%
wassergebundene Wegedecke	++,+	6.752 m	28%
	0,-,--	17.583 m	72%
		74.331 m	

Abbildung 6: Qualität der Wegebeläge auf dem untersuchten Abschnitt

Hieraus ist zu erkennen, dass die Asphaltstrecken noch zu einem Großteil in einem guten Zustand sind und nur etwa ein Drittel sanierungsbedürftig ist. Für gepflasterten Wege und Straßen sowie die wassergebundenen Wegedecken ergibt sich das gegenteilige Bild. Hier sind jeweils etwa zwei Drittel der Wegstrecken maßnahmenbedürftig.

Teile der Strecke sind mit Wegen hergestellt, bei denen lediglich zwei Spuren (siehe Abbildung 4 oben) befestigt und durch einen Grünstreifen oder Schotterstreifen getrennt sind. Diese Art von Weg wurde unsererseits immer als ausbaubedürftig angesehen. Rasengitterpflaster, wie in einem Fall vorgefunden wurden für Fahrradwege ebenfalls als ungeeignet erachtet und empfohlen, diese gegen einen geeigneten Belag auszutauschen.

4.3 Hervorzuhebende Streckenabschnitte

a) Kreuzung Ostseestraße bei Kappeln - Abschnitt I-3

Östlich des Kappeler Stadtteils Ellenberg passiert der Ostseeküstenradweg die Kreuzung der abknickenden Ostseestraße mit der Barbarastraße (siehe Abbildung 7). Der jetzige Zustand sieht ein direktes Queren gerade aus über die Barbarastraße vor, was sich bei erhöhtem Verkehrsaufkommen als schwierig darstellt, da hierbei drei Fahrspuren auf einmal zu überwinden sind.



Abbildung 7: Kreuzung Ostseestraße-Barbarastraße

b) Brücke Kappeln-Zentrum - Abschnitt I-5

Im Zentrum von Kappeln quert der Ostseeküstenradweg die Schlei über die Schleibrücke mit einem 2 Richtungsradweg mit einer Breite von 2,0 m.

c) Kreuzung B199 zwischen Grimsberg und Kappeln - Abschnitte II-4/II-5

Zwischen Grimbergen und Kappeln mündet der Ostseeküstenradweg von Kappeln auf die B199 (siehe Abbildung 8). Es sind zwei Fahrspuren zu queren. Momentan ist eine Querung ohne weitere Querungshilfen vorgesehen.



Abbildung 8: Kreuzung B199 zwischen Grimsberg und Kappeln

d) Kreuzung B199 bei Kielholm - Abschnitte II-5/ III-6

Bei Kielholm wird der Ostseeküstenradweg durch die B199 gekreuzt (siehe Abbildung 9). An der Kreuzung bestehen keinerlei Querungshilfen für Fußgehende oder Radfahrende. Beim Queren sind inklusive der Abbiegespuren fünf Fahrspuren zu passieren.



Abbildung 9: Kreuzung B199 bei Kielholm

e) Unterführung B199 bei Rabel - Abschnitte B-2/ B-3

Auf der Alternativroute B ist die B199 ein weiteres Mal bei Rabel zu queren. Hier besteht bereits eine Unterführung, welche sowohl durch Fußgehende als auch von Radfahrenden genutzt werden kann. Die Wegbreite sowie die Durchfahrtsbreite sind mit 1,80 m sehr gering.

f) Deich Maasholm - Abschnitte B14 bis B16 und B19 bis B26

Auf der untersuchten Alternativstrecke B über Maasholm führt ein Großteil des Weges entlang des Deiches an der nordöstlichen Küste entlang. Ein Gehweg verläuft auf der Deichkrone, Fahrradfahrende werden hinter dem Deich geführt (siehe Abbildung 10).

An mehreren Stellen ist der Weg hinter dem Deich durch weitere Nutzungen blockiert (Camping Ostseeblick, Gut Oehe und Reisemobilplatz Maasholm). Hier werden Fahrradfahrende bislang den Deich hinaufgeführt, sodass die Deichkrone über eine kurze Strecke als gemeinsamer Geh- und Radweg genutzt wird. Die aktuelle Breite des Weges beträgt zwischen 1,40 m und 2,50 m und ist für diese Nutzung nicht breit genug, zumal hier von einer hohen Nutzungsintensität durch Fußgehenden und Radfahrenden ausgegangen werden muss.



Abbildung 10: Weg entlang des Deiches bei Maasholm

g) Geltinger Birk - Abschnitte C5, C6 und C7

Der Hauptteil der Alternativroute C führt durch das Naturschutzgebiet Geltinger Birk. Der Weg besteht hier durchgehend aus einer wassergebundenen Wegedecke in sanierungsbedürftigem Zustand. Die vorhandene Breite von etwa 3,00 m ist für den gemeinsamen Geh- und Radweg, insbesondere aufgrund des zu erwartenden hohen Fuß- und Radverkehrsaufkommens, zu gering.

h) Hafbereich Gelting Mole - Abschnitt VI-11

In der Geltinger Bucht passiert der Ostseeküstenradweg den Hafbereich des Sportboothafens Gelting Mole (siehe Abbildung 11). Zunächst verläuft der Weg über befestigte Flächen des Hafbereichs und führt dann als gemeinsamer Geh- und Radweg mit sehr geringer Breite (< 1,00 m) vorbei an einem Parkplatz für Bootsanlieger. Die vorhandene Breite des Weges ist unzureichend.



Abbildung 11: Ostseeküstenradweg im Hafbereich des Sportboothafens Gelting Mole

i) Küstenweg - Abschnitt VI-15

Ein Sonderfall stellt der Abschnitt VI-15 dar. Hier wird ein Privatgrundstück, welches bis weit an die Deichlinie heranreicht über einen Strandabschnitt umfahren.

An dieser Stelle wurden vorhandene Wasserbausteine behelfsmäßig mit einem schmalen Asphaltbelag überdeckt, welcher sowohl für zu Fußgehende als auch für Radfahrende die einzige Alternative darstellt (siehe Abbildung 12).

Abseits von einer sehr geringen Wegbreite (ca. 1,0 m), ist die Qualität der Asphaltdecke sehr schlecht. Offenbar wird zudem der Bereich öfters überflutet, sodass größere Mengen von Wasserpflanzen und Treibgut den Weg bedecken.



Abbildung 12: Strandabschnitt mit Wasserbausteine und Asphaltbelag

j) Brücke Lippingau - Abschnitte VI20/ VI21

Zur Querung der Lippingau besteht eine einfache Fuß- und Radwegbrücke aus Betonteilen mit einer Breite von etwa 1,50 m (siehe Abbildung 13). Für einen gemeinsamen Geh- und Radweg ist die Breite gemäß DWA deutlich zu gering und auch im Vergleich zu dem angrenzenden Bestandsweg von 1,90 m stellt die Brücke eine Engstelle dar.



Abbildung 13: Brücke über die Lippingau

4.4 Verkehrsart

Die durch die ERA ebenfalls gestattete und politisch empfohlene Variante den innerörtlichen Radverkehr im Mischverkehr zu führen ist aus unserer Sicht nur zu empfehlen, wenn mit besonders geringem PKW-Verkehr zu rechnen ist oder aufgrund der Randbedingungen keine andere Radverkehrsführung möglich oder sinnvoll ist.

Auf wenig befahrenen Landwegen oder Straßen in kleineren Orten kann somit Mischverkehr empfohlen werden.

An einzelnen Stellen ist jedoch das Platzangebot auch auf vielbefahrenen Straßen für eine getrennte Wegführung nicht ausreichend. Soweit keine alternative Routenführung möglich ist, muss in diesen Fällen auf eine Führung des Radfahrenden im Mischverkehr zurückgegriffen werden. Als zusätzliche Maßnahmen empfehlen wir hier eine Reduzierung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit sowie eine zusätzliche Beruhigung des Verkehrs durch bauliche Maßnahmen. Dies kann jedoch erst in den nächsten Planungsstufen nach den vorliegenden Randbedingungen festgelegt werden.

4.5 Rastmöglichkeiten

Auf der untersuchten Strecke sind in relativ regelmäßigen Abständen einfache Bänke oder eine Bank-Tisch-Kombination vorzufinden, auf die in diesem Bericht nicht weiter eingegangen wird.

Bis auf einzelne Einkehrmöglichkeiten wurde entlang des untersuchten Abschnittes eine darüberhinausgehende Infrastruktur für Rastangebote nicht vorgefunden.

5 Handlungsempfehlungen

5.1 Handlungsbedarf

Der Ostseeküstenradweg ist ein Fernradweg mit hoher Frequentierung, welcher vornehmlich touristisch genutzt wird. Hierbei spielt sowohl der Fernradverkehr als auch in manchen Abschnitten Alltags-Radverkehr eine Rolle.

Zudem ist ein Großteil der untersuchten Strecken Teil des D-Routennetzes und erhöhten Anforderungen genügen. Konkrete Vorgaben hierzu sind noch nicht beschlossen und werden zurzeit erst erarbeitet. Nach Rücksprache dem Schleswig-Holsteiner Landesministerium für Wirtschaft sollen die zukünftigen Standards noch über die Standards der ERA und ggf. auch über die des ADFC hinaus gehen und konkrete Vorgaben enthalten.

Der Wegebelaag auf weiten Teilen des Ostseeküstenradweges ist zum Teil in schlechtem Zustand und in vielen Bereichen auszubessern.

Zudem sind auf weiten Teilen des untersuchten Abschnittes die erforderlichen Wegebreiten nicht eingehalten, hier sollten die Wege nach Möglichkeit verbreitert werden. Insbesondere auf Teilen des Radweges, welche zusätzlich stark durch zu Fuß Gehenden genutzt werden, ist nach Möglichkeit eine Trennung von Geh- und Radweg anzustreben. Da dies aufgrund der Platzverhältnisse oft nicht möglich oder mit erheblichen Maßnahmen verbunden wäre, werden unsererseits zumindest Verbreiterungen der gemeinsamen Geh- und Radwege empfohlen. Weitere Handlungsempfehlungen können erst im Laufe der anschließenden Planungsphasen bei genauer Kenntnis der Liegenschaftsverhältnisse erarbeitet werden.

Der konkrete Handlungsbedarf ist in Anlage 1 (Bestandsliste/ Maßnahmenkatalog) dargestellt.

5.2 Maßnahmen

Wegebreiten

Allgemein werden mindestens die gemäß ERA vorgeschriebenen Breiten bzw. größere Breiten gemäß Anforderungen eines übergeordneten Fahrradweges empfohlen. Augenscheinlich ist aufgrund des verfügbaren Platzangebotes jedoch eine entsprechende Verbreiterung nicht auf allen Strecken möglich bzw. unverhältnismäßig. Dementsprechend wurde die Empfehlung gemäß Kapitel 3.3 als Zielvorgabe verwendet.

Wegebelaag

Wie vorab beschrieben sind alle Wegebelaage welche nicht mit „+“ oder „++“ bewertet wurden aus unserer Sicht maßnahmenbedürftig. Weiter gehen wir davon aus, dass bei Wegen mit der Bewertung „0“ auch möglicherweise eine Ausbesserung des Belages sinnvoll ist. Bei den schlechteren Bewertungen „-“, und „--“ ist davon auszugehen, dass der gesamte Belag erneuert, also zumindest eine Deckschichtsanierung durchgeführt werden muss.

Ist bislang noch kein Wegebau vorhanden oder nur teilweise (bspw. nur zwei Fahrstreifen), ist ein Vollausbau des Weges erforderlich.

Prinzipiell ist zu Gunsten einer optimalen Befahrbarkeit bei jeder Witterung ein Asphaltbelag für Fahrradwege vorzuziehen. Lediglich in Ausnahmefällen, in denen das Landschaftsbild für eine wassergebundene Wegedecke spricht (bspw. Geltinger Birk) weichen wir von dieser Empfehlung ab.

Verkehrsart

In vielen Fällen wäre die Änderung eines gemeinsamen Geh- und Radweges in getrennte Geh- und Radwege sinnvoll. Da hierfür augenscheinlich nicht immer ausreichend Platz vorhanden ist, bzw. die Möglichkeit der gemeinsamen Führung zunächst anhand von Verkehrszahlen überprüft werden muss, empfehlen wir im Rahmen dieser Studie die Trennung von Geh- und Radwegen nur in Einzelfällen (bspw. Geltinger Birk).

In Fällen in denen gemeinsame Geh- und Radwege deutlich zu schmal an einer Straße entlangführen, wurde jeweils die Möglichkeit geprüft, den Radverkehr im Mischverkehr auf der Straße zu führen. Hierbei stehen zusätzliche Möglichkeiten zum besseren Schutz der Radfahrenden wie Einrichtung von Schutzstreifen, Radfahrstreifen oder Fahrradstraßen zur Verfügung. Diese sind jedoch anhand des vorhandenen Verkehrsaufkommens zu bewerten. Hierfür lagen im Rahmen dieser Studie keine Daten vor.

Kreuzungen

Bei Kreuzungen des Ostseeküstenradweges von vielbefahrenen Straßen ist teilweise die Anordnung von Querungshilfen oder Lichtsignalanlagen (LSA) sinnvoll. Für eine genaue Erarbeitung der möglichen Maßnahmen ist eine genauere Untersuchung auf Grundlage der Verkehrszahlen erforderlich, welche im Rahmen dieser Studie nicht vorlagen.

Sonstiges

In Fällen, welche als Nadelöhr akzeptiert werden müssen, da die Randbedingungen eine den Ansprüchen genügende Bauweise nicht zulassen, wird empfohlen, mit zusätzlicher Beschilderung auf und einen respektvollen Umgang unter den Verkehrsteilnehmenden hinzuwirken, um Engstellen etc. zu entschärfen (siehe Abbildung 14).



Abbildung 14: Beschilderung für respektvollen Umgang (Quelle: <https://schondorf.blog>)

Für alle Maßnahmen empfehlen wir zudem Wert auf eine nachhaltige Bauweise zu legen. Dies beinhalten eine genaue Prüfung der Verkehrszahlen, Baugrunderkundungen im Vorfeld sowie vorrausschauende Planung der Bauweise etwa bezüglich Wurzelschutz oder Setzungen.

5.3 Hervorzuhebende Streckenabschnitte

a) Kreuzung Ostseestraße bei Kappeln - Abschnitt I-3

Im Zuge einer Modernisierung des Ostseeküstenradweges sollte die Querungssituation der Kreuzung Ostseestraße-Barbarastraße verbessert werden. Hierzu empfehlen wir die Umgestaltung der Fuß- und Radwegführung entsprechend untenstehender Abbildung 15 aus der Richtlinie für die Anlage von Landstraßen (RAL). Durch die Anordnung von Mittelinseln wird die Querung hierbei sowohl für Fußgänger als auch Radfahrer deutlich vereinfacht.

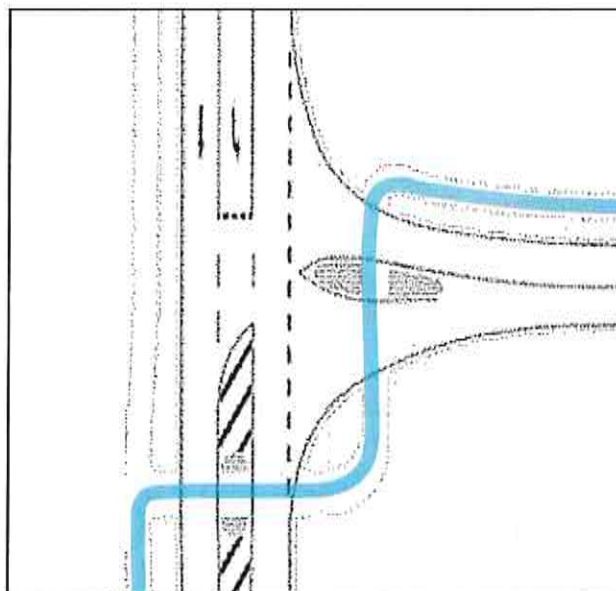


Abbildung 15: Beispiel gemäß RAL für Einmündung ohne Lichtsignalanlage (RAL, Bild 74) mit geplanter Wegführung (blau)

b) Brücke Kappeln-Zentrum - Abschnitt I-5

Der 2-Richtungsradweg über die Schleibrücke mit einer Breite von 2,0 m entspricht nicht den erforderlichen Maßen nach ERA. Eine Verbreiterung scheint jedoch nur mit unverhältnismäßigem Aufwand möglich, da der Verkehrsraum durch die Gesamtbreite der Brücke sehr begrenzt ist, und wird darum nicht empfohlen.

c) Kreuzung B199 zwischen Grimsberg und Kappeln - Abschnitte II-4/II-5

Als Querungshilfen sind an der Einmündung des Ostseeküstenradweges auf die B199 die Anordnung von Mittelinseln denkbar. Dies ist mit hohem Aufwand und hohen Kosten verbunden, da hier eine Aufweitung der Bundesstraße erforderlich würde. Ob diese Lösung in Frage kommt, ist abhängig von den vorherrschenden Verkehrszahlen, die im Rahmen dieser Studie nicht zur Verfügung standen.

Wir empfehlen zunächst eine Analyse der Sichtweiten und einen Abgleich der Verkehrszahlen, um ggf. mit einer Geschwindigkeitsreduzierung und Hinweisschilder zu kreuzenden Fahrradfahrenden, eine sichere Querung zu ermöglichen.

d) Kreuzung B199 bei Kielholm - Abschnitte II-5/ III-6

Beim Ort Kielholm kreuzt der Ostseeküstenradweg die B199. Bisher sind keine Querungshilfen vorgesehen. Aufgrund der Breite der Straße empfehlen wir die Anordnung einer Lichtsignalanlage (LSA) als Anforderungsampel. Die Querungsbreite sollte mithilfe von Fahrbahnteilern, welche die Ein- und Abbiegestreifen abtrennen, zusätzlich verkürzt werden.

e) Unterführung B199 bei Rabel - Abschnitte B-2/ B-3

Zum Passieren der B199 bei Rabel besteht heute lediglich einen gemeinsamen Geh- und Radweg mit einer unzureichenden Breite von ca. 1,80 m, der mit derselben Breite durch eine Unterführung führt. Der Weg zur Unterführung lässt sich ggf. auf das Mindestmaß von 2,50 m verbreitern. Die Unterführung aufzuweiten bedeutet jedoch einen unverhältnismäßig hohen Aufwand und wurde im Rahmen der Studie nicht berücksichtigt.

f) Deich Maasholm - Abschnitte B14 bis B16 und B19 bis B26

Die Engstellen auf der Alternativstrecke B über Maasholm auf dem Wegstück entlang des Deiches führen bislang zu einer gemeinsamen Nutzung des Deichkronenweges von Fußgehenden und Radfahrenden. Da hierfür die Breite der Deichkrone für eine regelkonforme Ausführung nicht ausreicht und eine Verbreiterung der Deichkrone unverhältnismäßig erscheint, empfehlen wir jeweils den Ausbau einer alternative Routenführung abseits des Deiches (über Camping Ostseeblick, Gut Oehe (siehe Abbildung 16) bzw. Reisemobilplatz Maasholm).

Eine alternative Routenführung ist jedoch abhängig von den Liegenschaftsverhältnissen und den Ergebnissen möglicher Verhandlung mit Anliegern und Behörden nicht unbedingt möglich.

In diesem Fall empfehlen über eine kurze Strecke eine Einschränkung in Kauf zu nehmen und ggf. mit zusätzlicher Beschilderung auf eine rücksichtsvolle Nutzung des Weges und einen respektvollen Umgang unter den Verkehrsteilnehmenden hinzuwirken.



Abbildung 16: Weggabelung bei Alternativroutenführung f über Gut Oehe

g) Geltinger Birk - Abschnitte C5, C6 und C7

Das Naturschutzgebiet Geltinger Birk ist eine touristisch besonders interessante Strecke und bislang als Alternativroute des Ostseeküstenradweges ausgeschildert.

Um die Attraktivität des Ostseeküstenradweges auf dem untersuchten Abschnitt zu steigern, empfehlen wir, die Hauptroute hier entlangzuführen.

Aufgrund der Attraktivität des Naturschutzgebietes ist mit einer großen Anzahl an zu Fuß Gehenden und Radfahrenden zu rechnen. Gleichzeitig gilt es in einem Naturschutzgebiet den Flächenverbrauch nicht unnötig zu erhöhen und das Landschaftsbild durch einen optisch naturnahen Weg zu erhalten. Aufgrund des vermuteten hohen Fuß- und Radverkehrsaufkommens ist hier eine Breite von mindestens 5,00 m bei getrenntem Geh- und Radweg zu empfehlen.

Sollten aufgrund der obengenannten besonderen Umstände geringere Breiten mit einem gemeinsamen Geh- und Radweg gewählt werden, kann mit zusätzlichen Maßnahmen (bspw. Hinweise in touristischen Informationen und zusätzliche Beschilderung) auf einen respektvollen Umgang zwischen zu Fuß Gehenden und Radfahrenden hingewirkt werden.

Einem Erhalt des Wegebelaags als wassergebundene Wegedecke steht als Alternative eine Befestigung des Weges mit Asphalt, welcher optisch dem Landschaftsbild angepasst wird. Hierfür stände beispielsweise eine Einfärbung des Asphaltes oder das Einwalzen einer Deckschicht aus farbigem Split zur Auswahl.

Empfohlen und in den Kosten berücksichtigt wird jedoch zunächst ein Erhalt des Wegebelaags als wassergebundene Wegedecke.

h) Hafenbereich Gelting Mole - Abschnitt VI-11

Für die Passage entlang des Parkplatzes für Bootsanlieger, welche sowohl durch Fuß- als auch Radverkehr genutzt wird, ist ein Ausbau unabdinglich. Hierfür sind zusätzliche Flächen erforderlich.

Abhängig von den zur Verfügung stehenden Flächen wird unsererseits eine Trennung von Geh- und Radweg unter Einhaltung der Mindestbreiten gemäß ERA (insgesamt min. 5,00 m) empfohlen.

Bei geringeren Platzangebot ist eine Breite von mindestens 3,00 m für einen gemeinsamen Geh- und Radweg erforderlich.

Ebenfalls denkbar ist eine Trennung der Trassen, sodass verschiedene Routenführungen für den Gehweg und den Radweg entstehen (bspw. Gehwegführung entlang des Sportboothafens). Hierfür sind die Liegenschaftsverhältnisse zu prüfen.

i) Küstenstück - Abschnitt VI-15

Für die Umfahrung des Privatgrundstücks im Abschnitt VI-15 wird unsererseits hoher Handlungsbedarf gesehen.

Zunächst ist eine alternative Routenführung für eine Umfahrung auf der dem der Küste abgewandten Seite des Grundstückes anzustreben. Da diesbezügliche Liegenschaftspläne im Rahmen dieser Studie nicht vorlagen, konnte entsprechende Routenalternativen nicht geprüft werden. Dies sollte Gegenstand einer weiterführenden Planung sein.

Alternativ zu einer Veränderung der Routenführung ist eine Befestigung und ein Ausbau des vorhandenen Küstenweges möglich. Hierzu sind eine fachgerechte Gründung und ein Neubau des Weges mit einer widerstandsfähigen Ausführung gegen Gezeiten und Wellengang zu wählen. Die Ausführungsart ist eng mit dem Küstenschutz abzustimmen.

j) Brücke Lippingau - Abschnitte VI20/ VI21

Die bestehende Geh- und Radwegbrücke zur Querung der Lippingau empfehlen wir durch eine neue deutliche breitere Brücke von mindestens 3,0 m entsprechend der Empfehlung für die Breiten der angrenzenden Wege zu ersetzen. Wir empfehlen eine Breite von 4,0 m um eine Einengung am Rand durch Geländer zu verhindern.

5.4 Rastplätze/Servicestationen

Um die Attraktivität für den Radverkehr zu steigern, ist es sinnvoll über den Ostseeküstenradweg verteilt in größeren Abständen Rastangebot über die einfache Sitzgelegenheit hinaus anzubieten. Autarke Service-Stationen mit Fahrradpumpe, Werkzeug sowie überdachter Rastmöglichkeit sind hier denkbar.

Darüber hinaus könnten Materialautomat (Schlauchautomat) und/oder Ladestationen für elektrisch betriebene Fahrräder ergänzt werden. Hierbei sind jedoch ein erhöhter Wartungsaufwand zu erwarten sowie die Abhängigkeit der örtlichen Strominfrastruktur zu beachten. Daten hierzu lagen bei Berichtserstellung nicht vor.

Für einer erweiterte Rastinfrastruktur wurden im Rahmen der Befahrung geeignete Standorte gesucht.

Zum einen bieten sich vorhandene Parkplatz an Fahrradparkplätze an Sehenswürdigkeiten (Mühle Geltinger Birk, Leuchtturm Falshöft, ...) an, zum anderen sind weitere Standorte, welche landschaftlich reizvoll sind, empfehlenswert.

Folgende mögliche Rastplatzstandorte werden unsererseits vorgeschlagen (siehe auch Abbildung 17):

1. Hafen in Kappeln
2. Waldstück bei Gut Buckhagen
3. Deich Maasholm bei der Seevogelschutzstation
4. Strand bei Kroonsgard
5. Leuchtturm Falshöft
6. Aussichtsturm Geltinger Birk
7. Mühle Geltinger Birk
8. Strandparkplatz Ohrfeldhaff
9. Parkplatz bei der Schleuse Habernis

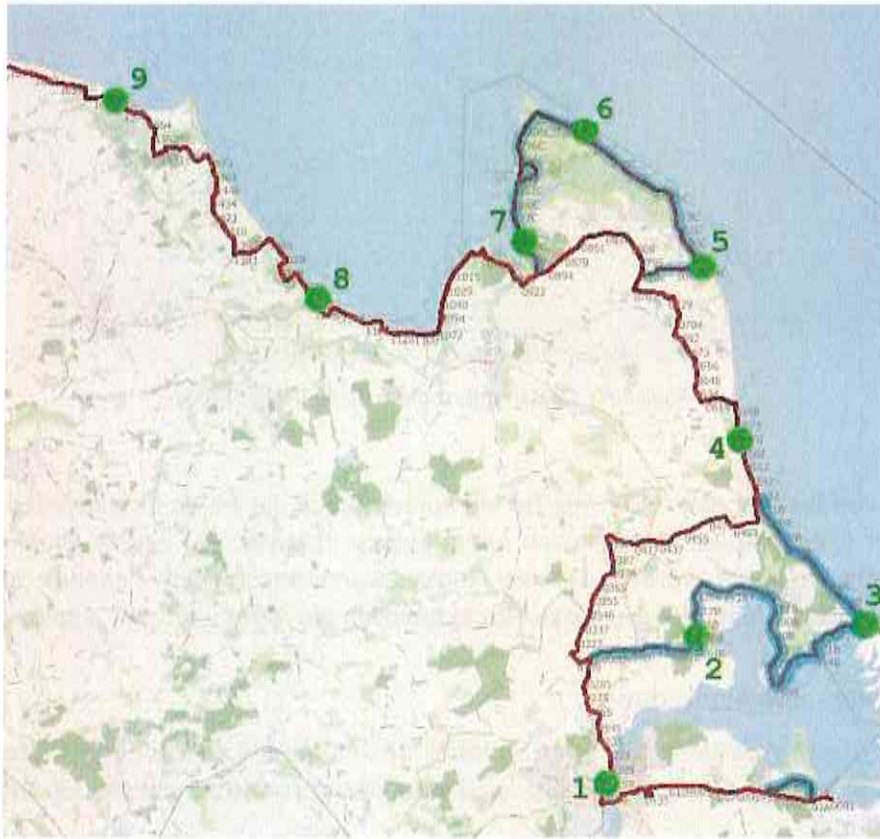


Abbildung 17: mögliche Rastplatzstandorte

Wir schlagen jeweils einen Rastplatz auf befestigter Oberfläche mit Unterstand Fahrradservicestation, Bänken, Tisch und Mülleimer vor.

5.5 Alternativ-Routen

Im Rahmen dieser Studie wurden verschiedene Alternativrouten befahren und bewertet.

Die Haupt-Alternativrouten A, B und C, sind aufgrund der touristisch interessanten Wegführung interessant und sind teilweise bereits als Alternativroute ausgeschildert. Es ist zu prüfen, ob eine Integration in die Hauptroute sinnvoll ist.

Die Alternativrouten d, e, f und g wurden aus verkehrstechnischen Erwägungen untersucht, da diese ggf. eine bessere Routenführung darstellen.

A: Olpenitz Dorf

Alternativroute A (Abbildung 18) geht kurz vor dem Hafen Olpenitz ab von Landstraße und führt durch Olpenitz Dorf, siehe Abbildung 4. Dieser Abschnitt bedeutet zwar eine längere Wegstrecke, führt jedoch durch ruhige Erschließungsstraßen. Der Radverkehr wird im Mischverkehr geführt, der Belag ist gemeinhin in gutem Zustand, lediglich ein kurzer Straßenabschnitt ist gemäß den obengenannten Kriterien aus unserer Sicht sanierungsbedürftig.



Abbildung 18: Alternativroute A durch Olpenitz Dorf

Die Route verlässt auf einem Umweg für ein kurzes Stück die wenig attraktive Routenführung entlang der Ostseestraße. Letztendlich muss jedoch trotzdem ein langes Stück entlang der Ostseestraße gefahren werden. Da die Route zwar landschaftlich schöner, jedoch einen Umweg bedeutet, empfehlen wir diese Route lediglich als Alternativroute auszuschildern.

B: Maasholm - Schleimündung

Alternativroute B (Abbildung 19) führt Stutebüll nach Osten über Rabel nach Maasholm und von dort aus entlang der Ostküste bis nach Hasselberg, um dort wieder auf die Hauptroute zurückzukehren.

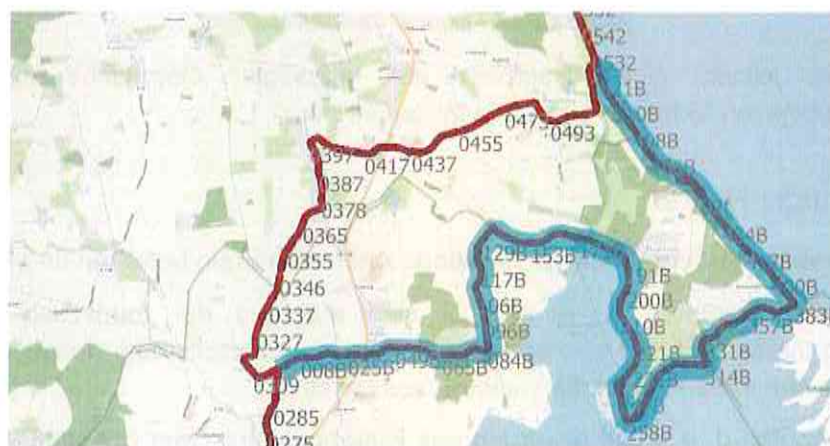


Abbildung 19: Alternativroute B über Maasholm

Die Alternativroute B ist landschaftlich sehr attraktiv muss jedoch wegebauulich auf einem Großteil der Strecke stark angepasst und erneuert werden, um den Anforderungen eines Radwanderweges zu genügen. Stellenweise gibt es Einschränkungen, welche voraussichtlich nicht zu beheben sind.

Wir empfehlen diese Route auszubauen, jedoch lediglich eine Ausschilderung als Alternativroute vorzunehmen.

C: Geltinger Birk

Alternativroute C (Abbildung 20) biegt nach Pommerby von der Hauptroute in Richtung Ostküste ab und führt dann immer entlang der Küste durch das Naturschutzgebiet Geltinger

Birk. In der Geltinger Bucht trifft die Route nahe der Mühle Geltinger Birk wieder auf die Hauptroute.



Abbildung 20: Alternativroute C durch die Geltinger Birk

Die Alternativroute C ist ebenfalls landschaftlich sehr attraktiv. Auf den Wegen mit zu geringen Breiten ist jedoch mit Nutzungskonflikten zwischen Spaziergehenden und Fahrradfahrenden zu rechnen. Ohne eine Verbreiterung der Wege ist eine Ausschilderung als Hauptroute nicht zu empfehlen.

d: Bushaltestelle Maasholm Schmiedestraße

Die Alternativroute d (Abbildung 21) ist lediglich eine kurze Änderung der Wegeführung, um eine kritische Straßenkreuzung im Kurvenbereich des Uleweg/L22 zu verhindern.



Abbildung 21: Alternativroute d in Maasholm

Die Alternativroute ist aus verkehrsplanerischer Sicht zu empfehlen. Bei der weiteren Planung ist der dort herrschenden Busverkehr zu berücksichtigen.

e: Reisemobilplatz Maasholm

Die Alternativroute e (Abbildung 22) führt über einen Reisemobilplatz, der sich augenscheinlich in Privatbesitz befindet. Die Routenführung bietet sich an, da hierdurch, soweit möglich, eine Nutzung des parallelliegenden Deichweges durch sowohl zu Fußgehende als auch Radfahrende verhindert werden könnte.

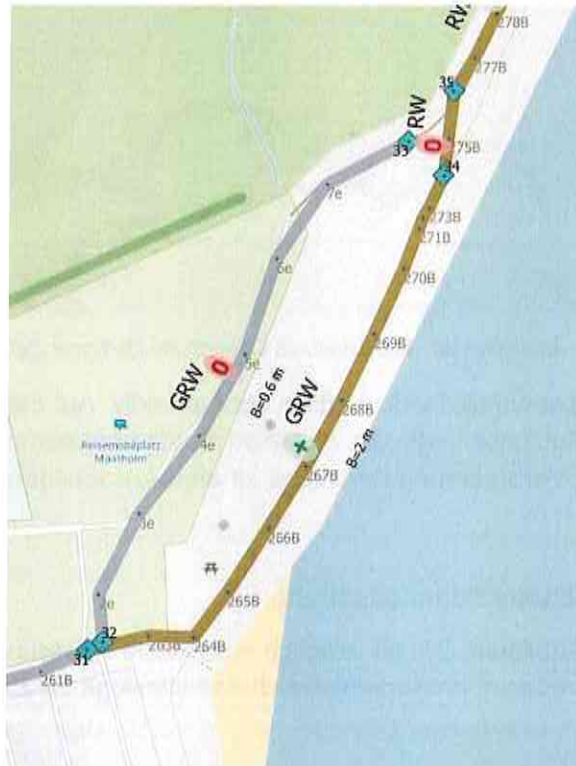


Abbildung 22: Alternativroute e in Maasholm am Deich

Der Ausbau der Alternativroute ist aus verkehrsplanerischer Sicht sinnvoll, ob eine Nutzung möglich ist, muss in weiteren Planungsschritten unter Einbeziehung der Liegenschaftsverhältnisse geprüft werden.

f: Gut Oehe

Bei Alternativroute f (Abbildung 23) handelt es sich augenscheinlich ebenfalls um eine Routenführung auf Privatgelände. Sie wurde untersucht, um auch hier eine Nutzung des Gehweges auf der Deichkrone durch Fahrradfahrende auszuschließen.



Abbildung 23: Alternativroute f über Gut Oehe am Deich

Der Ausbau der Alternativroute ist aus verkehrsplanerischer Sicht sinnvoll, ob eine Nutzung möglich ist, muss in weiteren Planungsschritten unter Einbeziehung der Liegenschaftsverhältnisse geprüft werden.

g: Geltinger Birk Nabu-Hütte

Alternativroute g (Abbildung 24) stellt eine Abkürzung innerhalb der Routenführung der Alternativroute B ab der dort vorhandenen Nabu-Hütte dar.



Abbildung 24: Alternativroute g in der Geltinger Birk

Außer der verkürzten Strecke sprechen keine weiteren Punkte für eine Nutzung dieser Strecke, zumal der vorhanden von Grund auf erneuert und stark verbreitert werden müsste.

5.6 Kosten

Die voraussichtlichen Baukosten für die hier empfohlenen Maßnahmen zum Ausbau des Ostseeküstenradweges sind den Aufstellungen in den Anlagen 2 und 3 zu entnehmen.

Auf der Hauptstrecke sowie den Alternativrouten wurde der vorläufige Kostenrahmen insgesamt mit etwa 9.000.000,00 € netto ermittelt.

Da eine genaue Vermessung sowie Baugrunduntersuchungen im Rahmen dieser Studie nicht vorliegen, beruhen die Kostenangaben auf der Annahme eines grundsätzlich tragfähigen Untergrundes ist. Alle Baunebenkosten sowie weitere begleitende Maßnahmen wurden nicht mit eingerechnet.

6 Fazit

Nach der Befahrung und Begutachtung des Ostseeküstenradweges auf dem Abschnitt Olpenitz bis Neukirchen empfehlen wir einen Ausbau der Radwege auf weiten Teilen der Strecken.

Der Zustand der Wege ist großen Teils sanierungsbedürftig, hauptsächlichlicher Ausbaugrund sind jedoch die vielerorts zu geringen Breiten für eine Hauptroute des Radverkehrs, insbesondere bei gemeinsamer Nutzung durch Fuß- und Radverkehr.

In der Priorisierung der Maßnahmen empfehlen wir zunächst bestehende Gefahrenstellen auf der Hauptroute zu beseitigen. Hier sind vor allem die Querung der B199 bei Kielholm sowie die Trassenführung auf dem Strandabschnitt bei Abschnitt VI-15 zu nennen. Im Weiteren sollte über einen Ausbau der Alternativrouten entschieden werden und die Wegebreiten der zukünftigen Hauptroute der Nutzung entsprechend angepasst sowie Wege mit sehr schlechtem Zustand neu hergestellt werden. Streckenabschnitte, welche als Alternativrouten bleiben, sollten in der Priorisierung hintenangestellt werden.

Die Empfehlungen in diesem Bericht zielen nicht immer auf eine Einhaltung der gemäß ERA empfohlenen Wegbreiten, da es hierdurch teilweise zu unverhältnismäßig aufwendigen Maßnahmen gekommen wäre. Auch können einzelne Engstellen aufgrund von schwer zu beseitigen Hindernissen nicht durch einfache Maßnahmen aufgelöst werden.

Alle vorgeschlagenen Maßnahmen sind in den weiteren Planungsschritten zu prüfen und entsprechend weiterer Randbedingungen anzupassen.

Mit freundlichen Grüßen

M+O Projektkontor Gesellschaft
für Kommunikation und Steuerung mbH

Oststeinbek, den 25.03.2021

Joachim Julius

Anlagen:

- Anlage 1: Bestandsliste, Maßnahmenkatalog
- Anlage 2: Maßnahmenkatalog, Kosten
- Anlage 3: Kosten
- Anlage 4: Pläne 00-23

