

K-RD-90-010 in Ost-West-Richtung
zwischen Neuwittenbek im Westen
und Warleberg im Osten

Anlage: 2

Gemeinde Neuwittenbek, Kreis Rendsburg-Eckernförde

Anlage eines Radweges entlang der abzustufenden L46 von km 3.059 bis km 4.679

Entwurf

E r l ä u t e r u n g s b e r i c h t

=====

1. Veranlassung

Die hohe Verkehrsfrequenz auf der heutigen L46 begründete schon seit langem die Forderung der Gemeinde Neuwittenbek, für die langsamen Verkehrsteilnehmer seitlich der Fahrbahn einen risikolosen Bewegungstreifen zu schaffen. Die bisherigen Bemühungen - unter ihnen der Vorentwurf vom 10.4.83 - wurden aus Gründen einer festgeschriebenen Prioritätenfolge verworfen oder scheiterten aus grundsätzlichen Erwägungen.

Im Rahmen der beabsichtigten Abstufung der Straße ist das Projekt jedoch nunmehr unter der Trägerschaft des Kreises Rendsburg-Eckernförde in eine diskutierbare Nähe gerückt.

2. Planungsauftrag

In Erweiterung des Auftrages vom Vorjahre wurde das Ing. Büro Jürgen Tiemer, Am Vörkamp 13, 2303 Altwittenbek anl. der Grundsatzbesprechung vom 11.7.84 mit der Sachbearbeitung beauftragt. Der erforderliche Entwurf konnte zwischenzeitlich fertiggestellt werden und gelangt anliegend zur Vorlage.

3. Umfang

Die Planung bezieht sich auf den ersten Bauabschnitt der Gesamtmaßnahme. Bei einer Länge von 1620 lfdm dehnt sie sich dieser von km 3.059 bis 4.679, d.h. vom Ortsausgang Neuwittenbek bis zum Areal des Gutes Warleberg. Wegen der Längenverschiebung in der Trasse des Radweges wurde für den Entwurf eine eigenständige Stationierung von 0+00 bis 16+20 vorgesehen. Der Abschnitt von Stat 0+00 bis 0+40 liegt dabei innerhalb der offiziellen Ortsdurchfahrt (OD-Stein).

4. Planungsgrundsätze

Nach Auffassung der Gemeinde Neuwittenbek soll der geplante Radweg an der Nordseite der L46 entstehen. Gegenüber einer "Südlösung" gelten die nachfolgenden Argumente als stichhaltig:

a. Die Schule Neuwittenbek liegt an der Nordseite, und innerhalb der Ortslage besteht ebendort ein durch Hochbord abgesicherter Radweg, der ohne Kreuzung der Fahrbahn in die projektierte Fortsetzung eingeführt werden kann.

b. Die Anliegergrundstücke liegen größtenteils auf der Nordseite, sodaß Fahrbahnüberquerungen auf ein Mindestmaß eingeschränkt bleiben.

c. Die Anbindung der K5 in Eckholz erfolgt ebenfalls von Norden, sodaß es auch hier keine Kreuzungskomplikationen geben wird.

Der Kreis Rendsburg-Eckernförde teilt die Auffassung der Gemeinde.

Entgegen der früheren Vorstellung führt die Trasse des geplanten Radweges mit wenigen Ausnahmen über zu erwerbende Privatflächen unmittelbar am jenseitigen Rand des Straßenseitengrabens entlang und schwingt der Höhe nach mit dem vorhandenen Gelände. Bei maßvollen Grunderwerbskosten hat sich dieses Prinzip kostengünstiger und wirkungsvoller erwiesen als eine Trassierung im Bereich des vorhandenen Straßengrabens.

Die Ausbaubreite des geplanten Radweges beträgt nach den technischen Richtlinien 2,0 m bzw. über Hochborden 2,50 m. Die Befestigung erfolgt in bituminöser Bauweise wie in den Regelprofilen dargestellt (60 kg/m² AFB 0/5, Splitt-arm, gem. TV bit. 3/72 auf 180 kg/m² Bitumensand 0/32, Type B, gem. TVT 72 auf 20 cm Frostschutzkies GW oder GI gem. DIN 18196, dieser im Bedarfsfalle auf

frostsicherem, verdichtbaren Kiessand o/63 gem. ZTVE-Stb 76).
Planungsdetails gehen aus den Regelprofilen der Anlage 8 hervor.

a. Profiltyp I:

Stat 0+40 bis 2+13, 2+45 bis 3+93 und 6+75 bis 14+15, Befestigungsbreite 2,0 m mit beidseitig 50 cm breiten Banketten, Vermeidung von Böschungen zur Einschränkung des Grunderwerbs (geländegefälliger Angleich), Quergefälle zum Graben hin, Kofferbettentwässerung im Bedarfsfalle durch Steinrigolen, Anschnitt von Stat 6+75 bis 8+75 als Sonderform zur Vermeidung übermäßiger, verllorener Steigungen.

Das Profil I stellt das entspr. dem Aufbauprinzip geforderte Normalprofil dar. Örtliche Zwangspunkte begründen die Abweichung der nachfolgenden Profiltypen.

b. Profiltyp II:

Stat 4+70 bis 5+25 und 6+08 bis 6+75, Befestigungsbreite 2,0 m, Trennung von der Fahrbahn durch einen 1,75 m breiten Grünstreifen, Quergefälle zur Feldseite, Aufnahme und Ableitung des Oberflächenwassers durch eine Mulde am Böschungsfuß.

Begründung: Das seitliche Gelände liegt in den genannten Abschnitten zu tief, sodaß die Entwässerung eines dort trassierten Radweges problematisch erscheint.

c. Profiltyp III:

Stat 0+00 bis 0+40, 2+13 bis 2+45, 14+15 bis 14+72 und 14+78 bis 16+20, Befestigungsbreite 2,50 m, Direktanschluß an die vorhandene Fahrbahn über einen Hochbordstein, Ergänzung der bestehenden Granit-Pflasterrinnen zur Randbefestigung und Wasserführung, Quergefälle zum Bordstein hin fallend, Ableitung des Oberflächenwassers über Gullis durch die zu erstellende Vorflutleitung.

Begründung: Da Straßenseitengräben in den genannten Abschnitten fehlen bzw. durch den Ausbau überdeckt werden, bietet sich die Entwässerungseinrichtung der Fahrbahn zur Mitbenutzung an. Aus Sicherheitsgründen erfolgt der Anschluß mittels Hochbordstein bei entspr. Erweiterung der Befestigungsbreite auf 2,50 m. Zur Anbindung der Bushaltestelle (Stat 2+13 bis 2+45) wird der Radweg über den ebenfalls 2,50 m breiten Standstreifen geführt.

d. Profiltyp IV:

Stat 5+25 bis 6+08, Befestigungsbreite 2,50 m, Direktanschluß an die vorhandene Fahrbahn durch eine 50 cm breite Betonmuldenrinne im Austausch gegen das teilweise bestehende Granitpflaster, Quergefälle nach hinten zur Reduzierung der Höhen und zur Einschränkung des Grunderwerbs, Ableitung des Oberflächenwassers der Fahrbahn über die genannte Rinne und des Radweges gegebenenfalls durch Sickerdränage.

Begründung: Durch die Reduzierung der Rinne auf 50 cm kann die Linde in Stat 5+55 umgangen werden, außerdem wird die durch den Anlieger vorgegebene Begrenzungslinie in Höhe des Gartens nicht überschritten.

e. Profiltyp V:

Stat 3+93 bis 4+70, Befestigungsbreite 2,0 m, Parallelführung zur Fahrbahn im Sicherheitsabstand von 1,75 m (1,25 m Grünstreifen und 50 cm Betonmuldenrinne), Quergefälle zur Muldenrinne hin, Aufnahme des Oberflächenwassers durch Einlaufgullis mit Anschluß an die vorhandene Vorflutleitung.

Begründung: In dem genannten Abschnitt (vor Grundstück Hülle) fehlen jegliche Entwässerungseinrichtungen, sodaß zur Aufnahme des Oberflächenwassers aus den Radweg- und Bankettflächen eine Muldenrinne erforderlich wurde.

5. Vorfluteinrichtungen

Neben der Verrohrung des Grabens von Stat 15+37 bis 16+12 beschränken sich die Entwässerungsvorkehrungen auf die Verlängerung der Verrohrungen einiger Auffahrten (s. Lageplan).

6. Material

Sämtliche Materialien unterliegen selbstverständlich den einschlägigen Norm- und Güteschutzbestimmungen. Für die Straßenbaustoffe erfolgt ein Qualitätsnachweis.

7. Grunderwerb

Der erforderliche Grunderwerb beläuft sich nach der zeichnerischen Ermittlung rd. 3300 m². Die Grunderwerbsverhandlung führte im Rahmen einer Anliegerversammlung und einiger anschließend geführter Gespräche bereits zu einem positiven Ergebnis. Für den Vertragsabschluß sind somit vermutlich keine besonderen Schwierigkeiten zu erwarten.

8. Naturschutz

Die vorliegende Maßnahme erfordert nur unwesentliche Eingriffe in den Naturbestand. Die Linde in Stat 5+55 und die Eiche auf dem Knick in Stat 8+79 werden bewußt umgangen. So bleibt lediglich das Aufholzen von ca. 180 lfdm Pflanzstreifen und die Rodung von 5 Kopfenden von seitlich abgehenden Knicks mit einer Gesamtlänge von rd. 10 lfdm. *In Stat. 2+45 soll der Baum 8 abgem. gefällt werden.* Demgegenüber sieht der Teil D der Kostenschätzung eine erhebliche Summe für landschaftsgärtnerische Gestaltung vor. Eine Verhandlung mit der Naturschutzbehörde steht noch aus.

9. Kosten und Finanzierung

Nach der Kostenschätzung der Anlage 4 belaufen sich die Gesamtkosten der Maßnahme einschl. Grunderwerb auf rd. ⁴⁵⁵ 410 000.- DM. Verbindlichere Zahlen mögen dem Ausschreibungsverfahren vorbehalten bleiben, da nur dort die Konkreturlage ihren Niederschlag finden kann.

Die Finanzierung soll nach der augenblicklichen Orientierung aus GVFG-Mitteln erfolgen bei einer anteiligen Belastung ~~der Gemeinde Neuwittenbek~~ *des Kreises Rendsburg-Eckernförde* im Rahmen der üblichen Regeln.

10. Genehmigungsantrag

Es wird um Prüfung der Unterlagen und um die behördliche Zustimmung gebeten, damit das Ausschreibungsverfahren baldmöglichst erfolgen kann.

Geprüft:

Straßenbauamt Rendsburg
den 19. Okt. 1984

Regierungsaurat

Aufgestellt:

d. 15.8.84

Gemeinde Neuwittenbek, Kreis Rendsburg-Eckernförde

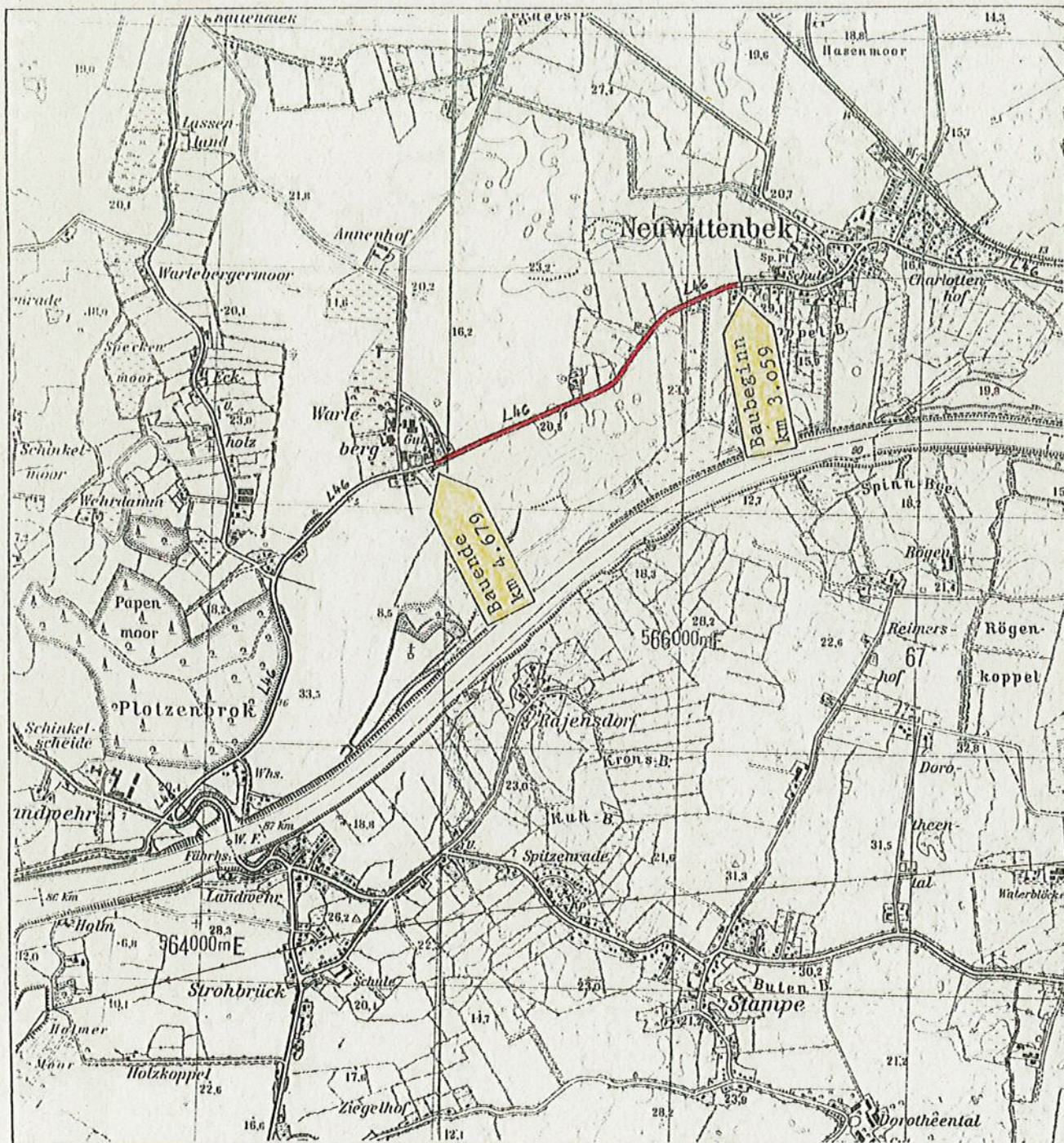
Anlage eines Radweges entlang der abzustufenden L46 von km 3.059 bis km 4.679

Entwurf

Lage des Radweges: Nordseite

Ü B E R S I C H T S K A R T E

1 : 25 000



Meßtischblätter 1625 "Flehmude"
1626 "Kiel"

Aufgestellt: d. 15.8.84

Geprüft:
Straßenbauamt Rendsburg
den 19. Okt. 1984
Regierungsbaudirektor



Gemeinde Neuwittenbek, Kreis Rendsburg-Eckernförde

Anlage eines Radweges entlang der abzustufenden L46 von km 3.059 bis km 4.679
Ergänzung zum Antrag der Einleiterlaubnis

E r l ä u t e r u n g s b e r i c h t

=====

A. Lage

Der geplante Radweg beginnt am östlichen Ortsausgang des Dorfes Neuwittenbek und endet mit dem hier diskutierten Bauabschnitt bei einer Länge von insgesamt 1620 Metern in Höhe des Gutes Warleberg. Er wird an der Nordseite der abzustufenden L46 entlang geführt, in der Regel auf der Feldseite des Straßenseitengrabens. Die Breite des Radweges beträgt 2,0 m bzw. 2,50 m bei einer asphaltierten, d.h. wasserundurchlässigen Befestigung. Weitere Details gehen aus den beigefügten Unterlagen hervor.

B. Entwässerung

Das anfallende Oberflächenwasser fließt von der Radwegfläche direkt oder indirekt (über Rohrleitungen) in den Seitengraben, um an dessen Tiefpunkten von vorhandenen Vorflutanlagen aufgenommen und weiter geführt zu werden. Den Mengenzuwachs gegenüber der heutigen Abflußspende möchte ich mit 60 l/sek x ha einschätzen bei einem Minderungsbeiwert für Versickerung und Verzögerung von 30%, sodaß $60 \times 0,3 = 18$ l/sek x ha verbleiben.

Es sind 3 Rohrleitungen und ein Vorflutgraben vorhanden, die sämtlich in den Nord-Ostsee-Kanal münden.

1. Leitung A:

Aufnahmestation : 6 + 75
 Einzugsstrecke: 0 + 00 bis 8 + 25 = 825 m
 Zuflußmenge: $825 \times 2 \text{ m} = 1650 \text{ m}^2 = 0,165 \text{ ha}$
 $0,165 \times 18 \text{ l/sek} \times \text{ha} = \underline{2,97 \text{ l/sek}}$

2. Leitung B:

Aufnahmestation: 9 + 01
 Einzugsstrecke: 8 + 25 bis 9 + 50 = 75 m
 Zuflußmenge: $75 \times 2 \text{ m} = 150 \text{ m}^2 = 0,015 \text{ ha}$
 $0,015 \times 18 \text{ l/sek} \times \text{ha} = \underline{0,27 \text{ l/sek}}$

3. Leitung C:

Aufnahmestation: 12 + 12
 Einzugsstrecke: 9 + 50 bis 14 + 15 = 465 m
 Zuflußmenge: $465 \times 2 \text{ m} = 930 \text{ m}^2 = 0,093 \text{ ha}$
 $0,093 \times 18 \text{ l/sek} \times \text{ha} = \underline{1,67 \text{ l/sek}}$

Bei einem Durchschnittsgefälle von mindestens 1,0 % liegen die errechneten Werte unter 10% der Aufnahmekapazität der Rohrleitungen und können m.E. schadlos hingenommen werden.

Eigentümer der beschriebenen Leitungen ist der Besitzer des Gutes Warleberg. Von dort bestehen hinsichtlich der vergrößerten Abflußmengen keine Bedenken, die Unterhaltungsfrage sollte jedoch im Rahmen eines Gestattungsvertrages geregelt werden.

4. Das Oberflächenwasser aus dem letzten Streckenabschnitt (Stat. 14 + 15 bis 16 + 20) fließt in Höhe des Gutes Warleberg über eine kurze Rohrzuführung in den Graben VII des Wasser- und Bodenverbandes Schinkel-Warleberg (667-83).

Da das Wasser den Vorflutgraben in Ermangelung von Seitengräben über Pflasterrinnen beschleunigt erreicht, ist hier m.E. mit einem uneingeschränkten Zuwachs von 60 l/sek x ha gegenüber der heutigen Abflußspende zu rechnen.

Aufnahmestation: 16 + 20

Einzugsstrecke: 14 + 15 bis 16 + 20 = 205 m

Zuflußmenge: $205 \times 2,50 \text{ m} = 512,5 \text{ m}^2 = 0,05 \text{ ha}$

$0,05 \times 60 \text{ l/sek} \times \text{ha} = \underline{3,0 \text{ l/sek}}$

Im Hinblick auf das große Gesamteinzugsgebiet des Grabens VII wird die Zuwachsmenge von 3,0 l/sek für unbedeutend gehalten.

C. Genehmigungsantrag

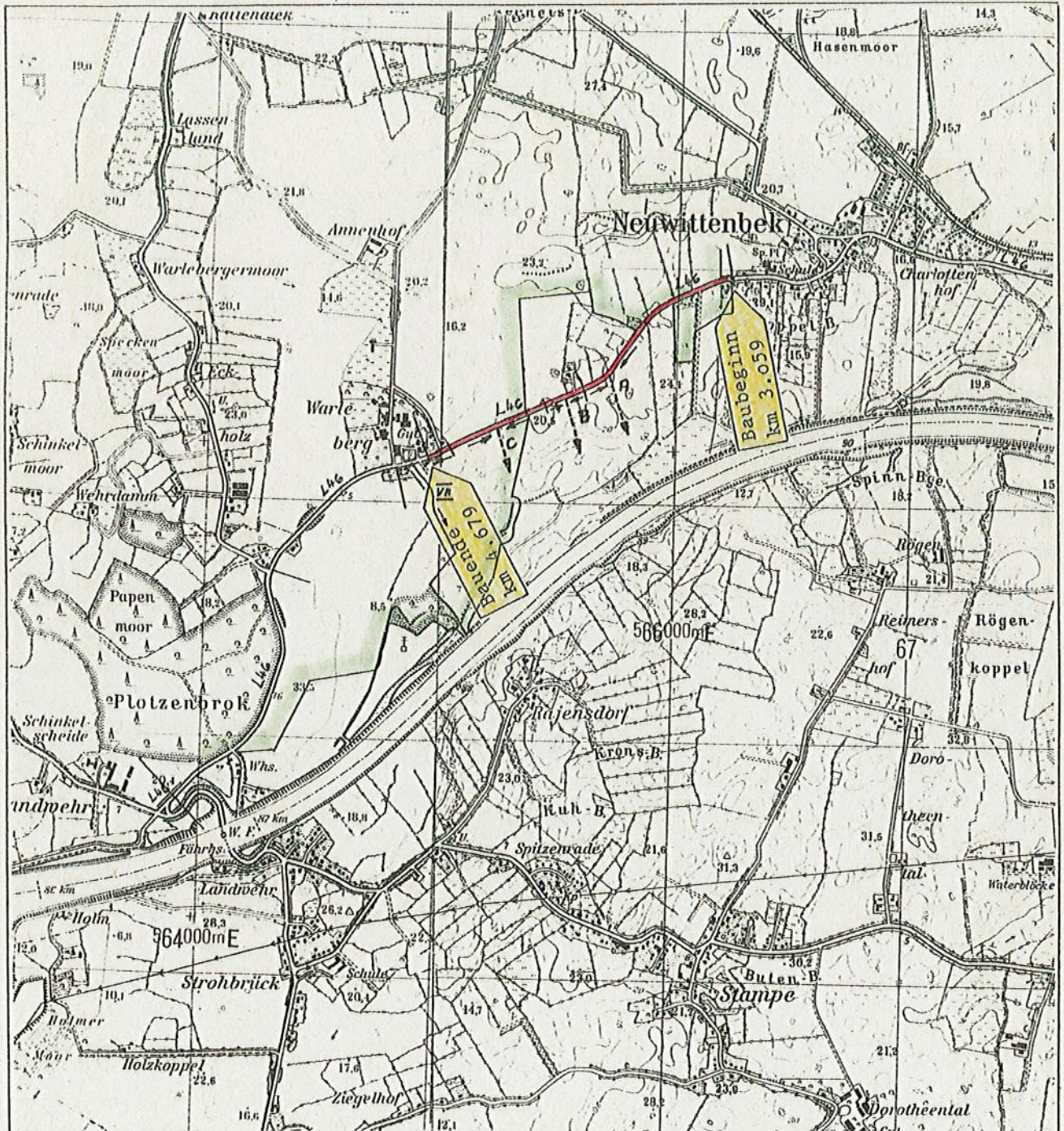
Es wird um Prüfung der Unterlagen und um die Erteilung der Einleiterlaubnis gebeten.

Aufgestellt:

d. 15.8.84



1 : 25 000



Aufgestellt:  d.15.8.84

Grenze N.u.B. Verband
Schinkel-Warleberg (667-83)