

RADVORRANGROUTE SCHORTENS BIS SANDE AN DER K 294; HIER: ALTERNATIVTRASSE



FACHBEREICH
STRASSENVERKEHR

05.02.2024

LANDKREIS FRIESLAND



AUSGANGSLAGE

- Fahrradkonzept des Landkreises definiert zwei nahezu parallele Teilstücke der Radvorrangroute (= RVR) zwischen Einmündung Nordfrost-Ring und Sande,
 - a.) entlang der Kreisstraße 294;
 - b.) als Alternativtrasse entlang des Realverbandsweges und der Bahntrasse, über die Maade in Richtung Umspannwerk Roffhausen mit Anbindung an Sillandweg

Die beiden Trassen haben zunächst einmal eine nahezu identische Streckenlänge von gut 3,3 km!



QUALITÄTSSTANDARD (FAHRRADKONZEPT)

Führungsformen RVR

„...Außerorts ist eine Separation vom Kfz-Verkehr im gesamten Netz anzustreben, um Störungen zu vermeiden und eine hohe Verkehrssicherheit zu gewährleisten.“

Mischverkehr (bei Tempo 50)
und sonstige Wege nur
„bedingt geeignet“ für RVR

		Verkehrsstraßen / Sonstige Wege							
									
		Einseitiger 2-Richtungs-Radwege	Radfahrstreifen	Kombinierter Fuß- und Radwege	Fahrradstraßen	Sonstige Wege	Mischverkehr bei Tempo 50	Mischverkehr bei Tempo 70	Mischverkehr bei Tempo 100
IR III	Qualitätsanforderungen Rad-Vorrang-Routen	+	+	+	+	○	○	—	—
IR IV	Qualitätsanforderungen Basisradnetz	+	+	+	+	+	○	—	—

Abbildung 18: Mögliche Führungsformen außerorts

QUALITÄTSSTANDARD (FAHRRADKONZEPT)

Querschnitte

Außerorts

Radvorrangroutenstandard

										
			↓↑	↓↑	↑	↑	↑	↓↑	↓↑	↓↑
			Benutzungspflichtiger kombinierter Fuß- und Radweg	Benutzungspflichtiger Radweg (auch getrennter Fuß- und Radweg)	Radfahrstreifen ³	Benutzungspflichtiger kombinierter Fuß- und Radweg	Benutzungspflichtiger Radweg (auch getrennter Fuß- und Radweg)	Fahrradstraßen ⁴	Mischverkehr ⁵	Kfz-freie Straßen (landwirtschaftliche Wege)
VwV-StVO	Gesetzliche Anforderungen ¹	Mindestbreite	-	2,00	1,50	-	1,50	-	-	-
		Regelbreite	2,50	2,40	1,85	2,00	2,00	-	-	-
ERA (RAL)	Richtlinien Anforderungen ²	Mindestbreite	-	2,50	1,85	-	1,60	-	-	-
		Regelbreite	2,50	3,00	2,00	2,50	2,00	-	-	-
AR II	Qualitätsanforderungen Radschnellverbindung	Untergrenze	3,50	2,50	2,50	3,00	2,00	4,00	-	4,00
		Regelbreite	≥ 5,00	≥ 4,00	3,25	≥ 4,00	≥ 3,00	5,00	-	5,00
AR III	Qualitätsanforderungen Rad-Vorrang-Route ²	Untergrenze	2,50	2,00	1,85	2,50	2,00	4,00	5,00	3,50
		Regelbreite	3,50	≥ 3,00	2,75	≥ 3,00	2,50	4,75	5,00	≥ 4,5
AR IV	Qualitätsanforderungen Basisradnetz ²	Untergrenze	2,50	2,00	1,85	2,50	1,60	2,70	5,00	3,50
		Regelbreite	2,50	2,50	2,25	2,50	2,00	4,00	5,00	4,00
Anmerkungen:			EKL	EKL	EKL	EKL	EKL	-	EKL	-
1			1,2,3,4	1,2,3,4	3,4	1,2,3,4	1,2,3,4	-	4	-

Abbildung 21: Empfohlene Dimensionierung von Führungsformen bei Neu- und Umbauten außerorts gemäß H RSV

REALVERBANDSWEG

Es handelt sich nicht (!) um eine öffentliche Straße, sondern um einen Weg des Realverbandes Nr. 46 „Kolk“



REALVERBANDSWEG

Eine erste grobe Abstimmung mit dem Verband hat ergeben, dass bei einer zu vereinbarenden öffentlichen Nutzung“ folgende Hindernisse gesehen werden:

- a.) grds. dient dieser Weg der Erschließung der landw. Flächen, Befahren mit tlw. großen Iof-Fahrzeugen (Verbreiterung, siehe Standards und/oder Ausweichstellen!);
- b.) es sind notwendigerweise Verschmutzungen vorhanden, die einer RVR entgegenstehen (Verkehrssicherungspflicht?);
- c.) Reinigung (s.o.), Unterhaltung allgemein



BAHNÜBERGANG

Abstimmung mit DB Netz hat ergeben, dass der BÜ dort als privater BÜ eingestuft ist, d.h. ein öffentlicher (Rad-)Verkehr auf der Trasse würde zwangsweise Forderung nach technischer Sicherung bedingen!

**Hohe Kosten (> 1.000.000 €) für Schranken-
anlage, Signaltechnik etc.)**

**Ablösezahlung des Mehraufwandes lt.
EKrG**

**Zuvor: Eisenbahnrechtliches Planfest-
stellungsverfahren**



MAADEBRÜCKE

Erforderlich ist ein Brückenbauwerk für Radfahrer/ Fußgänger, pauschal lt. grober Kostenberechnung in Machbarkeitsstudie 450.000 €





UMSPANNWERK ROFFHAUSEN



REALISIERUNGSHINDERNISSE FÜR ALTERNATIVTRASSE LT. MACHBARKEITSSTUDIE

1. Bei dem bereits ausgebauten Weg handelt es sich um einen Realverbandsweg, welcher für die landwirtschaftliche Nutzung vorgesehen ist.
2. Der vorhandene unbeschränkte Bahnübergang dient lediglich der landwirtschaftlichen Nutzung und ist eisenbahnrechtlich kein öffentlicher Bahnübergang.
Für die Nutzung als Radvorrangroute müsste der Bahnübergang grundhaft neu ausgebaut werden.
3. Zur Querung der Maade müsste ein Brückenbauwerk mit einer Spannweite von min. 21,00 m errichtet werden.
4. Im Bereich des Umspannwerkes Roffhausen steht kein Platz für eine Wegetrasse zur Verfügung (Möglichkeit Grunderwerb?)
5. Die Alternativroute würde insbesondere für die Verbindung Schortens-Roffhausen nur wenig Anklang finden.
6. Wesentlich höhere Kosten (lt. Studie ca. 3,046 Mio. € ggü. 1,538 Mio. € entlang K 294). (Die Kosten der Alternativroute würden bei der Stadt Schortens liegen; *Anm.: Kostenaufteilung wäre politisch zu bewerten*)

**Fazit der Studie: Die Variante der Radvorrangroute entlang der Bahngleise bis zum Sillandweg ist aufgrund der Wegeführung nicht zu empfehlen.
Zudem sind die Kosten für einen neuen Bahnübergang (!)
und ein zusätzliches Brückenbauwerk erheblich.**

ZWISCHENFAZIT

- An der Erstellung der Machbarkeitsstudie „Radvorrangroute (RVR) entlang der Alten Bundesstraße“, die die Stadt Schortens beauftragt hat, hat sich der Landkreis Friesland für die Kreisstraße 294 („Abschnitt 2“ der Studie) beteiligt!
- Gegenstand der Studie war die Erstellung von Bestandsaufnahmen und Vorplanungen (auf Basis von Luftbildern) zur Beurteilung der „Machbarkeit“ der RVR!
- In diesem Zusammenhang war auch eine Stellungnahme zur Alternativtrasse entlang Bahntrasse (Realverbandsweg) beauftragt.

Grundsätzlich ist das Ziel einer Machbarkeitsstudie, „eine Entscheidungsgrundlage über die Durchführbarkeit eines Projektes zu schaffen und gezielt vor Projekten zu warnen, deren Misserfolg absehbar ist.“

=> Dieses Ziel ist durch die Studie und die Kernaussagen erreicht, denn die Alternativtrasse ist offenbar grds. „machbar“, aber das Büro IST empfiehlt nicht diese Variante!

WEITERES VORGEHEN

- Beschluss darüber, die Alternativtrasse aufgrund der erkannten Herausforderungen und Unwägbarkeiten (insbesondere Realverbandsweg, Bahnübergang) nicht weiter zu beplanen (siehe vorgelegter Beschlussvorschlag)

Oder alternativ

- Beauftragung einer detaillierten Analyse der Vor- und Nachteile der beiden Trassen (geht weit über die Machbarkeitsstudie hinaus)/ Anregung, das Vorgehen mit der Stadt Schortens zu erörtern, denn eine Realisierung wäre auf jeden Fall nur interkommunal möglich!

VIELEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT...!

FÜR FRAGEN STEHT ZUR VERFÜGUNG:

Thorsten Hinrichs
Landkreis Friesland
Fachbereich Straßenverkehr
Am Bullhamm 13, 26441 Jever
Telefon: 04461 / 919 - 8710 Fax: 04461 / 919 – 8328
E-Mail: t.hinrichs@landkreis-friesland.de

FACHBEEICH
STRASSENVERKEHR

LANDKREIS FRIESLAND

