

## **Ausbau der Rendsburger Landstraße zwischen Achterwehrer Straße und Haus-Nr. 133**

### **1. Anlass**

#### 1.1 Grundlagen und Kfz- Verkehr

Die Rendsburger Landstraße (K 28) zwischen Achterwehrer Straße und Haus Nr. 133 ist gekennzeichnet durch einen mangelhaften Zustand der Oberflächen und einem erneuerungsbedürftigen Straßenaufbau. Bereits im Verkehrsentwicklungsplan der Landeshauptstadt Kiel (VEP 2008) ist die Rendsburger Landstraße zur Grundsanierung verkehrswichtiger Straßen vorgesehen. Dabei ist auch der anschließende westliche Bereich vorgesehen, der jedoch wegen mangelnder Haushaltsmittel erst zu einem späteren Zeitpunkt zur Erneuerung bzw. zum Umbau ansteht.

Dringende Maßnahmen der Stadtentwässerung in diversen Straßenabschnitten greifen bereits jetzt erheblich in den Straßenaufbau ein. Die möglichen Synergieeffekte sollen genutzt werden, um im Zusammenhang mit diesen Maßnahmen kostengünstig, sowohl für die Anlieger/Eigentümer als auch für die Landeshauptstadt Kiel, den Straßenausbau durchzuführen.

#### 1.2 ÖPNV

Durch die mangelhaften Verkehrsverhältnisse ist die ÖPNV-Trasse mit zwei innerstädtischen Linien und drei regionalen Linien nur eingeschränkt nutzbar. Die vorhandenen Bushaltestellen sind nicht barrierefrei.

#### 1.3 Radverkehr

Der Straßenzug ist ein wichtiger Teil der Velonebenroute im vorhandenen Radwegenetz. Ein sicherer Begegnungsverkehr bzw. das Überholen durch schnellere Radverkehre sind heute nicht gegeben. Ein möglicher Ausbau der Straße muss daher auch die notwendige Verbesserung der Radverkehrsanlagen berücksichtigen. Im Radwegeplan ist der Straßenabschnitt zum Ausbau vorgesehen.

#### 1.4 Fußverkehr

Die Rendsburger Landstraße weist in den schmalen Nebenflächen für die Fußgänger in weiten Abschnitten mangelhafte Oberflächen auf. Die erforderlichen Breiten zur Abwicklung der Fußverkehre, insbesondere aus der Schulwegesicherung, sind nicht vorhanden. Die erforderlichen Standards zur Barrierefreiheit sind nicht eingehalten. Diverse Wurzelaufbrüche im Geh- und Radwegbereich schränken darüber hinaus die Nutzbarkeit und damit die Verkehrssicherheit ein. Auch diesbezüglich sind entsprechende Ausbaumaßnahmen zwingend erforderlich.

### **2. Planung**

#### 2.1 Grundlagen und Kfz-Verkehr

Zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse hat die Verwaltung eine Vorentwurfsplanung (Verwaltungsentwurf) erstellt.

Der Bauabschnitt der Rendsburger Landstraße zwischen der Achterwehrer Straße und der Haus-Nr. 133 beträgt ca. 1.200 m. Darüber hinaus soll bis zur Gärtnerstraße auf der Nordseite eine Markierungslösung für den Radverkehr angeboten werden.

Der vorliegende Entwurf mit der Querschnittsaufteilung entspricht den Vorgaben der „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“ (RASt 06) sowie den „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA 2010). Durch die verkehrsgerechte Neuordnung des Querschnitts und die dadurch erzielbaren Verbesserungen in den Verkehrsabläufen des fließenden Kfz-Verkehrs reduzieren sich die Schadstoff- und die Umweltbeeinträchtigungen wie z. B. Lärm durch eine glattere Fahrbahnoberfläche. Dies entspricht auch den übergeordneten Zielen des Verkehrs-

entwicklungsplanes 2008 der Landeshauptstadt Kiel (VEP) mit der nachhaltigen Förderung des Umweltverbundes (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr).

Der durchschnittliche Tagesverkehr (DTV) der Rendsburger Landstraße beträgt ca. 10.000 Kfz/24h mit einem Schwerverkehrsanteil von ca. 5%. Aktuelle Verkehrserhebungen bestätigen diese Werte. Derzeit wird nicht von einer maßgeblichen Änderung von Kfz-Verkehren im Zuge der Rendsburger Landstraße ausgegangen. Dies berücksichtigt auch punktuelle Nutzungsänderungen im gewerblichen Bereich. Hierbei handelt es sich um Werte, die auch in anderen Straßen mit ähnlichem Charakter und gleicher Klassifizierung in der Landeshauptstadt Kiel vorkommen.

Die Vorentwurfsplanung (Straßenplanung) ist mit dem Vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 984 V, Famila abgestimmt.

Vorhandene Bereiche in den Nebenflächen, die für die Fuß- bzw. Radverkehre nicht erforderlich sind können dem Kfz-Parken wie bisher zur Verfügung gestellt werden. Darüber hinaus ist darauf hinzuweisen, dass für die Unterbringung des Ruhenden Verkehrs der Nutzer der privaten Grundstücke in erster Linie die Grundstückseigentümer zuständig sind. Der öffentliche Verkehrsraum kann beim Anliegerbedarf maximal ergänzende Angebote bieten, nicht aber den Bedarf überwiegend oder vollständig übernehmen.

## 2.2 ÖPNV

Die besondere Bedeutung der Rendsburger Landstraße ist dem Regionalen Nahverkehrsplan für die Landeshauptstadt Kiel zu entnehmen. Die geplante Fahrbahnbreite gewährleistet einen Bus/Bus-Begegnungsverkehr als ÖPNV-Trasse mit den städtischen und regionalen Linien (Linien 61/62, 620, 4610, 4630) ohne die Fahrradstreifen zu beeinträchtigen. An den Bushaltestellen erfolgt das Aufstellen des Busses auf der Fahrbahn bzw. der Radfahrstreifen wird unterbrochen. Ein vorbeifahren am Bus ist nur unter besonderer Berücksichtigung der baulichen Gegebenheiten (Fahrbahnrestbreite) und der jeweiligen Verkehrssituation (Gegenverkehr) möglich.

Dem Bus wird es so ermöglicht ohne besondere zeitliche Verzögerungen prioritär am fließenden Verkehr teilzunehmen.

Die Bushaltestellen Strucksdiek, Hassee-Marienlust und Hasseer Straße werden barrierefrei und behindertengerecht ausgebaut.

Die Planung und der Bau der Bushaltestellen als Bestandteil der Straße erfolgt in Abstimmung mit dem Eigenbetrieb Beteiligungen (83.2). Die Aufwendungen sind in der Kostenschätzung berücksichtigt.

## 2.3 Radverkehr

Grundsätzlich wird das Ziel verfolgt, den Radverkehr als Fahrverkehr sicher auf der Straße anzuordnen. Im innerörtlichen Bereich mit einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 50 km/h soll der Radverkehr im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs geführt werden.

Für den Radverkehr (Velonebenroute) werden auf beiden Seiten der Fahrbahn Radfahrstreifen angeordnet. Die Breite von ca. 2,0 m kann i.d.R. eingehalten werden und liegt somit über der Mindestbreite von 1,6 m gemäß ERA 2010. Es ist davon auszugehen, dass sich weniger geübte Radfahrer sicher fühlen werden und Forderungen z.B. aus dem Seniorenbeirat erfüllt werden.

Die Radverkehrslösung wird schlüssig an das vorhandene Netz angebunden. In Höhe Haus-Nr. 133 wird der Radverkehr dazu in Richtung Osten auf den vorhandenen beidseitigen Radfahrstreifen überführt. Für den in Richtung Westen fahrenden Radverkehr wird eine Mittelinsel zur Erleichterung der Querung der Rendsburger Landstraße vorgesehen. Darüber hinaus wird bereits ab der Einmündung Gärtnerstraße der Richtung Westen fahrender Radverkehr über eine bauliche Absenkung sicher auf die Rendsburger Landstraße geführt.

Die vorliegende Variante der Planung und insbesondere die Radverkehrsführung wurden mit dem Fahrradforum der Landeshauptstadt Kiel diskutiert mit der Empfehlung als Vorzugsvariante weiter zu verfolgen. Alternative Querschnittsaufteilungen wurden insbesondere aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht weiterverfolgt. Das Protokoll des Fahrradforums wurde dem Bauausschuss am 07.03.2013 (Drs. 0152/2013) zur Kenntnis gegeben.

## 2.4 Fußverkehr

Die Rendsburger Landstraße ist im Fußwegeachsen- und Kinderwegekonzept in diesem Bereich als Allzeitweg und die Querung Achterwehrer Straße bis Strucksdiek zusätzlich als Kinderweg gekennzeichnet und ist somit von maßgeblicher Bedeutung für die Fußnetzqualität im Quartier und besitzt die entsprechenden Potentiale zur Steigerung des Fußverkehrs im Stadtteil. Daher sind die entsprechenden Gehwege auf beiden Seiten der Rendsburger Landstraße anzuordnen. Die Breiten der Gehwege sind aus Gründen der Schulwegsicherheit erforderlich. Die Kieler Standards der Barrierefreiheit werden für Fußverkehre eingehalten. Für Blinde und sehbehinderte Menschen werden die einzelnen Maststandpunkte der Lichtsignalanlagen mit akustischen und taktilen Bodenindikatoren ausgestattet.

Zur Verbesserung der Gleichmäßigkeit der Beleuchtung und zur Vermeidung von Angsträumen, wird die Straßenbeleuchtung erneuert und die Masten werden in ihren Standorten optimiert.

Mit dem vorhergesehenen Ausbau wird darüber hinaus die Verkehrssicherheit, insbesondere für die schwächeren Verkehrsteilnehmer, erhöht.

## 2.5 Straßenbegleitgrün und Baumkonzept

Die Maßnahmen der Stadtentwässerung erfordern ein teilweise massives Eingreifen in den Straßenraum. Hinzu kommen die notwendigen Fahrbahnaufbrüche für die Hausanschlussleitungen bzw. deren Umschluss. Damit verbunden müssen bzw. mussten bereits diverse vorhandene Bäume im Zuge der Rendsburger Landstraße entfernt werden.

Um ein schlüssiges Gesamtbild von Straßenbäumen zu erhalten, werden einheitliche neue Baumpflanzungen auf Grundlage eines Baumkonzeptes des Grünflächenamtes vorgenommen. Dieses fördert auch die Gliederung des Straßenraumes und verbessert die stadtplanerische Gestaltung.

## 3. Zeitplan

Es ist geplant, die Baumaßnahmen im Nachgang der Baumaßnahme der Stadtentwässerung ab Frühjahr 2016 auszuführen, sofern die Beschlusslage durch die Selbstverwaltung und die Finanzierung sichergestellt werden.

## 4. Kosten und Finanzierung

### 4.1 Baukosten

Die Baukosten betragen insgesamt gemäß Kostenschätzung ca. 3,26 Mio. €. Dabei sind auch die Kosten des barrierefreien Ausbaus der Bushaltestellen berücksichtigt. Grundlagen der Kostenschätzung sind vergleichbare aktuelle Straßenbaumaßnahmen in der Landeshauptstadt Kiel.

Der Planungsprozess hat erst eine Planungstiefe der Vorentwurfsplanung erreicht. Somit liegen noch keine belastbaren detaillierteren Einzelpositionen vor.

Die Maßnahme soll dem Land zur Prüfung der Förderfähigkeit nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) und dem Finanzausgleichsgesetz (FAG) vorgelegt werden.

### 4.2 Veranlagung

Bei den geplanten Straßenbauarbeiten handelt es sich um Maßnahmen, für die anteilig Ausbaubeiträge zu erheben sind. Die Rechtsgrundlagen dafür bilden das Kommunalabgabengesetz des Landes Schleswig-Holstein (§ 8 KAG) sowie die städtische Ausbaubeitragssatzung.

Die Höhe des Kostenanteils, der auf die Beitragspflichtigen umgelegt wird, richtet sich nach der Straßenklassifizierung der jeweiligen Straße. Die Ausbaubeitragssatzung unterscheidet aktuell zwischen vier Kategorien:

- 1 Anliegerstraßen (Anliegeranteil 85%),
- 2 Innerortsstraßen (Anliegeranteile für Gehwege/Parkflächen 60%, kombinierte Geh- und Radwege 55%, sonstige Teileinrichtungen 50%),
- 3 Durchgangstraßen (Anliegeranteil für Fahrbahnen/Beleuchtung/Grünanlagen/Radwege 25%, kombinierte Geh- und Radwege 55%, Parkflächen/Gehwege 60%),
- 4 Fußgängerzonen (Anliegeranteil 60%).

Für die beitragsrechtliche Klassifizierung einer Straße ist ihre tatsächliche Verkehrsbedeutung maßgebend. Dabei wird auf charakterisierende Merkmale abgestellt (z. B. Funktion der Straße im Gesamtverkehrsnetz, Art der Ausgestaltung, Belastungen). Letztlich entscheidend ist, welche Merkmale überwiegen. Die Rendsburger Landstraße ist in diesem Sinn eine Innerortsstraße, da sie überwiegend der Erschließung von Grundstücken und dem innerörtlichen Verkehr von Baugebieten bzw. dem Verkehr innerhalb im Zusammenhang bebauter Ortsteile dient. Überörtliche Durchgangsverkehre sind zwar auch vorhanden, überwiegen aber nicht.

Der Anteil am beitragsfähigen Aufwand, der auf Grund der Straßenklassifizierung 'Innerortsstraße' voraussichtlich auf die Beitragspflichtigen umzulegen ist, beträgt ca. 1,9 Mio. EUR (basierend auf Schätzkosten).

Nach dem aktuellen Stand der Rechtsprechung erstrecken sich die beitragsrechtlichen Vorteile nicht nur auf die Grundstücke, die direkt an die ausgebaute Teilstrecke der Straße angrenzen, sondern auf alle von der Straße erschlossenen Grundstücke. Das bedeutet für die Rendsburger Landstraße, dass sich das Abrechnungsgebiet vom Wulfsbrook bis zur Stadtgrenze erstrecken wird. Der Teil der Rendsburger Landstraße vom Waldwiesenkreisel bis zum Wulfsbrook gehört nicht zum Abrechnungsgebiet, weil er eine andere Straßenklassifikation als Anliegerstraße hat.

Die Bauarbeiten werden in Teilabschnitten erfolgen; voraussichtliches Bauende ist das Jahr 2019. Erst danach werden die Ausbaubeitragsbescheide innerhalb der gesetzlichen, vierjährigen Festsetzungsfrist versandt.

#### 4.3 Finanzierung

Für die notwendigen Baukosten der Rendsburger Landstraße für einen ersten Bauabschnitt zwischen Hasseer Straße und Aral-Tankstelle sind Finanzmittel vorgesehen. Darüber hinaus sind für den hier vorgestellten Abschnitt der Rendsburger Landstraße die Kosten in der mittelfristigen Finanzplanung der Landeshauptstadt Kiel vorzusehen. Über die Finanzierung des Haushaltes entscheidet die Ratsversammlung der Landeshauptstadt Kiel.

#### Anlage:

- Übersichtsplan in M. 1:1.000