



Sachstandsmitteilung Nr.:	091/2026	Datum:	07.05.2026
Beratungsart:	☒ öffentlich	☐ nicht öffentlich	

Beratungsfolge			
Nr.		Stadtvertretung / Fachausschuss	Sitzungstag
1		Ausschuss für Soziales, Sport und Kultur	
2		Bildungsausschuss	
3	x	Ausschuss für Umwelt und Verkehr	18.05.2026
4	x	Ausschuss für Stadtentwicklung und Bauwesen	11.05.2026
5		Ausschuss für Wirtschaft, Tourismus, öffentliche Sicherheit und Digitalisierung	
6		Hauptausschuss	
7		Stadtvertretung	

nachrichtlich: Junger Rat

Schluss- und Mitzeichnungen			
gez. Th. Haß	gez. Hansen	gez. Conrad	gez. Jebe
Bürgermeister	Büroleiterin	Amtsleitung	Sachbearbeitung

1. TOP: Fahrradschutzstreifen und Oberflächensanierung Preetzer Chaussee

2. Sachstandsmitteilung

Die Stadt Schwentinental hat sich mit ihrem Klimaschutzkonzept (2021) sowie dem Leitbild (2023) die Förderung klimafreundlicher Mobilitätsangebote zum Ziel gesetzt. Im Rahmen der Umsetzung des Radwegekonzeptes (2020) kommt dabei der Verbesserung des Radwegenetzes und dem Ausbau der drei Hauptradrouten in Schwentinental eine besondere Bedeutung zu.

Als Schnellverbindung entlang der Achse Kiel-Schwentinental-Preetz ist die städtische Radroute 1 (Preetzer Chaussee- Kieler Straße- Bahnhofstraße- Preetzer Str.) eine viel frequentierte Alltags- und Pendelstrecke für Berufstätige und Schüler/innen in Schwentinental. Darüber hinaus ist die Route von überregionalem Interesse der KielRegion und im Rahmen des Ostuferverkehrskonzeptes als wichtiger Teilabschnitt einer ggfs. künftigen Premiumradroute enthalten.

Bei der Preetzer Chaussee handelt es sich um eine vielbefahrene, sanierungsbedürftige Gemeindestraße, die den ersten Streckenabschnitt der städtischen Radroute 1 bildet. Baulich getrennt von der Fahrbahn befindet sich im südwestlichen Bereich der Preetzer Chaussee ein schmal ausgebauter und von Wurzelaufrüchen stark beschädigter Bestandsgehweg (ca. 1,50 m), der für den Radverkehr freigegeben ist. Dieser wird von Fußgängern, Radfahrern sowie von Reitern genutzt, was aufgrund der geringen Breite und der Oberflächenschäden häufig zu Konflikten und Gefahrensituationen führt.

Das Radfahren auf der Fahrbahn ist grundsätzlich verkehrsrechtlich zulässig (Tempo 50), stellt aber angesichts des mangelhaften Zustandes (Schlaglöcher, Spurrinnen, Risse, Unebenheiten, Aufbrüche im bereits mehrfach geflickten Asphalt) ein mitunter gefahrenträchtiges Hindernis dar. Im nordöstlichen Seitenbereich der Preetzer Chaussee ist weder ein Rad- bzw. Gehweg noch eine etwaige Fläche für den zulässigen Radverkehr auf der Fahrbahn vorhanden, sodass es auch hier häufig zu Konflikten mit dem KFZ- und Schwerlastverkehr kommt. Dies wurde zuletzt auch durch die Ortsfahrten des städtischen Fahrradforums bestätigt.

Vor diesem Hintergrund hat der Ausschuss für Umwelt und Verkehr die Verwaltung am 07.06.2022 mit der Prüfung einer möglichen Förderung für die Sanierung der Preetzer Chaussee inkl. dem Markieren von Fahrradschutzstreifen beauftragt (SM 089/2022).

Eine durch das Ingenieurbüro Levsen Anfang 2023 vorgelegte Vorplanung sah diesbezüglich zunächst eine grundsätzliche Sanierung der Asphaltdecke als zwingendes Erfordernis für das Aufbringen von Schutzstreifen vor. Aufgrund der damit verbundenen hohen Kosten hat sich der Ausschuss am 23.01.2023, ohne Beschlussfassung, einstimmig dafür ausgesprochen, die Sanierung der Preetzer Chaussee zurückzustellen (SM 223/2022).

Mit dem Sonderprogramm des Bundes „Stadt und Land in Schleswig-Holstein“ stehen nun bis zum Jahr 2028 hohe Fördermittel für den Ausbau von Radwegen und Investitionen in die Radinfrastruktur zur Verfügung. Derartige Vorhaben, wie etwa bauliche Maßnahmen und/oder Markierungsarbeiten zur Verbesserung des Radverkehrs, werden mit einem Zuschuss von 90 % der förderfähigen Gesamtausgaben für finanzschwache Kommunen gefördert.

Aus diesem Anlass hat die Verwaltung im Einklang mit den damaligen Beratungen der Selbstverwaltungsgremien und dem Radwegekonzept sowie unter Berücksichtigung der Gefahrenmeldungen durch das Fahrradforum und Bürger/innen die vorliegenden Planungen für eine mögliche Sanierung der Preetzer Chaussee erneut aufgegriffen und hinsichtlich der aktuellen Rahmenbedingungen und Fördermöglichkeiten aktualisiert.

Eine Vorabstimmung mit dem Fördergeber LBV.SH hat ergeben, dass die Sanierung der Preetzer Chaussee dann potentiell förderfähig ist, wenn der Umfang der Fahrbahnsanierung in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Aufbringen der Fahrradschutzstreifen und der Verbesserung des Radverkehrs steht. Eine Vollsanieung der Gemeindestraße nur für den PKW-Verkehr sei ausgeschlossen; eine Teilsanierung als zwingendes Erfordernis für den Radverkehr indes anteilig förderfähig. Etwaige Förderanträge müssten folglich bis zum 30.04.2026 eingereicht sein.

Zu diesem Zweck wurde das Ingenieurbüro Levsen verwaltungsseitig gebeten, die damals erstellten Planungsunterlagen zu aktualisieren und eine Stellungnahme zu der Möglichkeit einer fachgerechten Teilsanierung unter Berücksichtigung der o.g. Fördervorgaben zu erstellen (s. Anlage).

Im Ergebnis kommt das Ingenieurbüro zu dem Schluss, dass eine oberflächliche Teilsanierung der Preetzer Chaussee fachgerecht und nachhaltig im Sinne einer guten Instandhaltung und Lebensdauer der Maßnahme möglich ist. Grobe Schäden und Fahrspuren würden geebnet, die Banketten angeglichen und so eine Verbesserung für die Sicherheit und Attraktivität des Radverkehrs auf Schutzstreifen im Seitenbereich der Fahrbahn erreicht werden können.

Ziel dessen ist es, durch die Bereitstellung von angemessenen Flächen für den Radverkehr gemäß § 45 Abs. 1 Nr. 7b StVO, die verkehrliche Trennung von Fuß- und Radverkehr nach aktuellem Stand der Radverkehrsführung zu bewirken und durch die Fahrbahnsanierung wirtschaftliche und verkehrliche Mehrwerte bzw. Synergieeffekte zu nutzen.

Die Kostenschätzung beläuft sich zum jetzigen Zeitpunkt auf gesamt rund 1 Mio. €. Ausgehend von einer 90 %igen Förderung durch das Stadt-und-Land-Programm (rd. 900.000 €) verbliebe ein Eigenanteil in Höhe von voraussichtlich rund 100.000 € bei der Stadt Schwentinental.

Um der Stadt Schwentinental die Möglichkeit für weitere Planungen zur Sanierung der Preetzer Chaussee zu erhalten und die Frist zur Beantragung der Fördermittel zu wahren, hat die Verwaltung vorsorglich fristgerecht einen entsprechenden Förderantrag eingereicht. Der Förderantrag kann nach Maßgabe der gemeindlichen Gremien jederzeit ohne rechtliche oder finanzielle Folgen zurückgezogen oder das Vorhaben weiterverfolgt werden.

Im Haushalt für das Jahr 2026 stehen im Investitionsplan für die Maßnahme 5610026002 Radwegekonzept – Bauliche Umsetzung 25.000 € zur Verfügung.

Sofern eine weitere Bearbeitung durch die gemeindlichen Gremien gewünscht und beauftragt wird, stehen diese Mittel für die Inanspruchnahme von ebenfalls förderfähigen, konkretisierenden Planungsleistungen gemäß der ersten Leistungsphasen der HOAI zur Verfügung.

Mit dieser Sachstandsmitteilung informiert die Verwaltung die Fachausschüsse über den aktuellen Stand des Vorhabens und bittet die zuständigen Gremien um weitere Beratung.

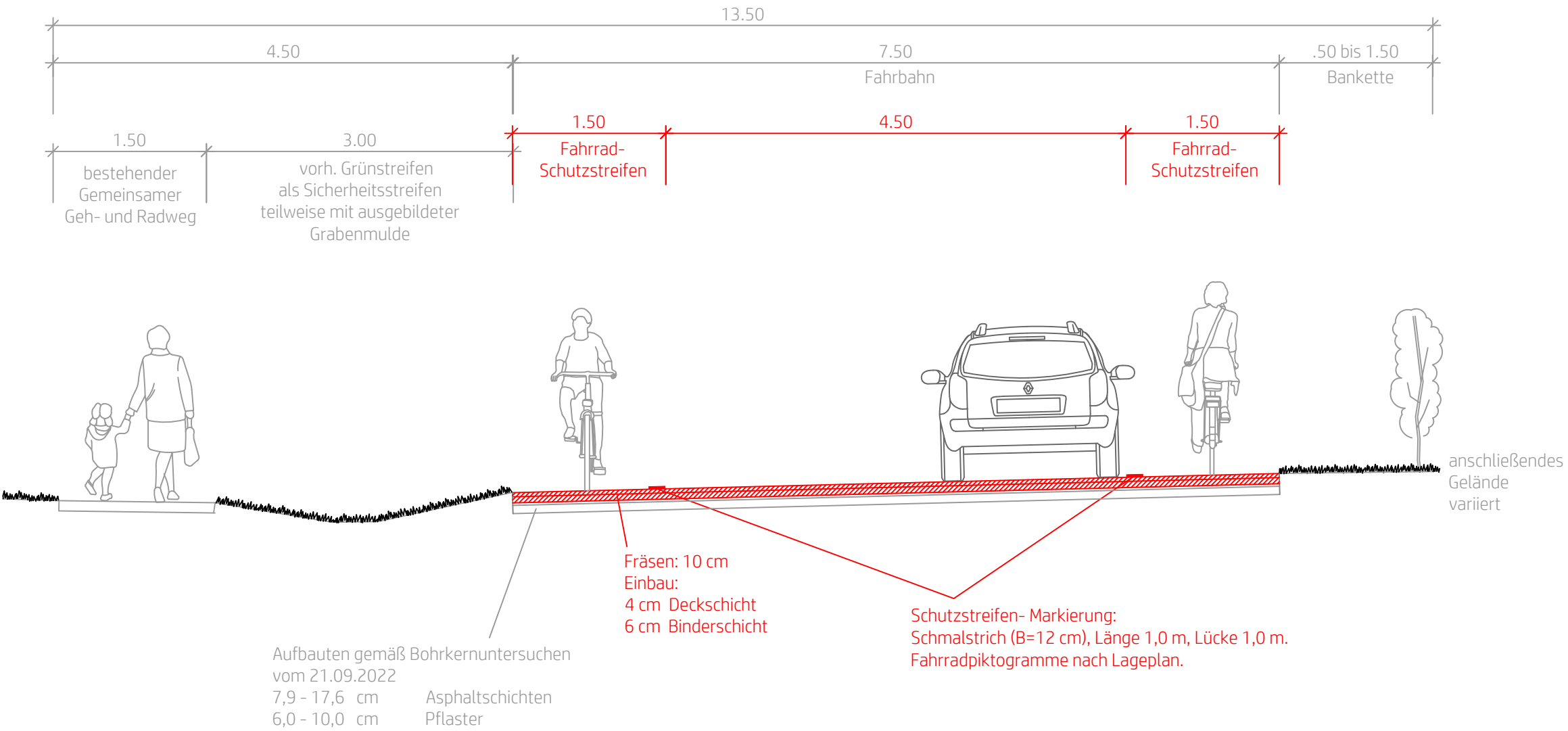
Anlage:

Planungsunterlagen IB Levsen, Stand April 2026

Ende der Sachstandsmitteilung

Preetzer Chaussee - Fahrradschutzstreifen

Regelfallbreiten an Normalstellen



Zuletzt bearbeitet am: 09.05.2022 von: L.Koller
Dateipfad: L:\SV\2026\20 Schwentinental - Fahrradschutzstreifen Preetzer Chaussee\07 Pläne\01 CAD\Querschnitte.dwg

MAßSTAB 1 : 50	BLATT 1	PROJEKT NR. 2026/20	DATUM 15.04.2026	IBL ingenieurbüro LEVSEN
AUFTRAGGEBER Stadt Schwentinental		PROJEKT Fahrradschutzstreifen Preetzer Chaussee Querschnitt		

Erläuterungsbericht

Stadt Schwentidental

**Förderantrag Fahrradschutzstreifen
Preetzer Chaussee in 24223 Schwentidental**

Auftraggeber: Stadt Schwentidental
Theodor- Storm- Platz 1
24223 Schwentidental



Verfasser: Ingenieurbüro Levsen
Neuheikendorfer Weg 37a
24226 Heikendorf





Inhaltsverzeichnis

1. Ausgangssituation / Problemstellung	3
2. Zielsetzung der Maßnahme	4
3. Bestand / Asphaltuntersuchung	4
3.1 Verkehrsbelastung	6
4. Beschreibung der Maßnahme	6
5. Verkehrs- und Wirkungsanalyse	8
6. Einbindung in bestehende Netze	8
7. Planung und Abstimmung	9
8. Kosten und Finanzierung	9
9. Kostenbegründung der Maßnahme	9
10. Zeitplan/ Umsetzung	10
11. Förderfähigkeit/ Begründung	10
12. Anhang	11
12.1 Zeichnungen	11
12.2 Untersuchungsbefund Bohrkern	11
12.3 Kostenschätzung	11



Abbildungsverzeichnis

Abbildung 3-1: Lageplan der Entnahmestellen aus dem Untersuchungsbericht	5
Abbildung 4-1: Lage der geplanten Baumaßnahme: „Fahrradschutzstreifen Preetzer Chaussee“ aus Google Maps	8



1. Ausgangssituation / Problemstellung

Die Stadt Schwentinental plant aufgrund vorhandener Straßenschäden sowie zur Erhöhung der Sicherheit von Radfahrenden die Sanierung der Preetzer Chaussee / Klausdorfer Straße auf einer Länge von rund 1.250 m. Der Maßnahmenbereich erstreckt sich vom Kreisverkehr Lise-Meitner-Straße / Zufahrt zur B76 bis zur Kreuzung Wehdenweg (L52).

Die Sanierungsstrecke gliedert sich in zwei Teilabschnitte. Vom Kreisverkehr bis zum Haus Nr. 60 handelt es sich um die Klausdorfer Straße, ab Haus Nr. 60 bis zur Kreuzung Wehdenweg um die Preetzer Chaussee. Zur Vereinfachung wird im Folgenden einheitlich die Bezeichnung Preetzer Chaussee verwendet.

Die Preetzer Chaussee stellt eine wichtige innerörtliche Verkehrsverbindung und zugleich eine der Hauptverkehrsachsen in Schwentinental dar. Über sie werden die Verkehre der L52 aus bzw. in Richtung Kiel-Ostufer in das Gewerbe- und Stadtgebiet geführt. Die Maßnahme dient sowohl der Verbesserung der Radweganbindung in Richtung Klausdorf und Kiel als auch der bautechnischen Instandsetzung der Asphaltbefestigung.

Der Radverkehr wird derzeit überwiegend über einen gemeinsamen Geh- und Radweg auf der Südseite geführt. Diese Verkehrsführung entspricht nicht mehr den aktuellen Anforderungen an eine sichere und komfortable Radverkehrsinfrastruktur. Insbesondere bestehen Nutzungskonflikte zwischen Fuß- und Radverkehr, die zu Einschränkungen der Verkehrssicherheit und -qualität führen.

Zudem weist die Fahrbahn Unebenheiten in Form von Muldenbildungen auf, insbesondere auf der rechten Fahrbahnseite. Darüber hinaus zeigen sich in der Oberfläche vermehrt Netz-, Quer- und Längsrisse sowie stellenweise Senken. Diese Schäden beeinträchtigen die Fahrqualität und stellen insbesondere für den Radverkehr ein Sicherheitsrisiko dar.

Die Schadenssituation wurde im Rahmen einer Asphaltuntersuchung mittels Bohrkernen im Jahr 2022 detailliert untersucht. Dabei wurden Asphaltaufbauten mit Gesamtstärken von ca. 10 bis 12,5 cm festgestellt. Gleichzeitig zeigen die Untersuchungsergebnisse materialtechnische Defizite, insbesondere altersbedingte Veränderungen der Bindemittel sowie eine erhöhte Verformungsanfälligkeit der Asphaltsschichten.

Darüber hinaus wurden in tieferliegenden, älteren Schichten teilweise teerhaltige Bestandteile mit erhöhten PAK-Gehalten nachgewiesen. Diese Schichten sind der Verwertungsklasse B zuzuordnen und bei baulichen Maßnahmen gesondert zu behandeln und zu entsorgen.

Der Vergleich der Untersuchungsergebnisse mit den aktuellen Schadensbildern zeigt, dass die Tragfähigkeitsdefizite und Verformungen der Fahrbahn fortschreiten. Es liegt somit ein strukturelles Problem des Fahrbahnaufbaus vor.

2. Zielsetzung der Maßnahme

Ziel der Maßnahme ist die Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Verkehrsqualität für den Radverkehr durch eine klare und regelkonforme Führung im Straßenraum.

Hierbei werden insbesondere folgende Ziele verfolgt:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit für Radfahrende
- Entflechtung der Verkehrsarten, insbesondere Trennung von Fuß- und Radverkehr
- Förderung des Radverkehrs als umweltfreundliche Mobilitätsform
- Beitrag zur Stärkung des Umweltverbundes

Die Maßnahme entspricht den Zielsetzungen des Förderprogramms „Stadt und Land“.

3. Bestand / Asphaltuntersuchung

Die Preetzer Chaussee ist als Straße in Asphaltbauweise mit seitlichen Verkehrsräumen für Fußgänger und Radfahrende ausgebildet. Auf der Südseite befindet sich ein gegenläufig genutzter Geh- und Radweg, der durch einen Grünstreifen von der Fahrbahn getrennt ist. Auf der Nordseite befindet sich im Abschnitt der Klausdorfer Straße, von Osten kommend bis Haus Nr. 60, ein Gehweg. Dieser ist mit Hochborden gegen die Fahrbahn abgegrenzt und mit Platten bzw. Pflaster befestigt.

Die Fahrbahnbreite variiert zwischen ca. 7,65 m und 8,15 m. An Knotenpunkten sowie vor dem Kreisverkehr weitet sich die Fahrbahn zusätzlich auf. Insgesamt ist die Fahrbahn in der Strecke ausreichend breit bemessen.

Das Alter der vorhandenen Oberflächenbefestigung ist nicht eindeutig bekannt. Die Bohrkernuntersuchungen zeigen jedoch eine historische Entwicklung des Straßenoberbaus. Demnach bestand der ursprüngliche Fahrbahnbelag zunächst aus Natursteinpflaster, welches später mit einer asphaltierten Befestigung überbaut wurde. Auf diesen Belag wurde in einer weiteren Bauphase eine zusätzliche Sanierungslage in Asphaltbauweise im Hocheinbau aufgebracht.

Es ist davon auszugehen, dass die Pflasterbeläge aus den Anfängen des 20. Jahrhunderts stammen und damit ein Alter von rund 100 Jahren aufweisen können. Die ersten Asphaltschichten stammen nach gutachterlicher Einschätzung aus den 1960er Jahren. Diese älteren Asphaltschichten sind PAK-belastet und damit nicht nach 1970 eingebaut worden.

Die Bohrkernuntersuchung umfasste die Entnahme und Analyse mehrerer Bohrkern entlang der Strecke. Dabei wurden Schichtdicken, Materialeigenschaften sowie umweltrelevante Parameter untersucht. Die Ergebnisse lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Asphaltaufbau mit Gesamtstärken von ca. 10 bis 12,5 cm
- Hinweise auf materialtechnische Alterung der Bindemittel
- erhöhte Verformungsanfälligkeit der Asphaltschichten
- teilweise teerhaltige Bestandteile mit erhöhten PAK-Gehalten, Verwertungsklasse B

Hinsichtlich der Tragfähigkeit der Unterlagen wurden bei drei von sechs Bohrkernentnahmen auch die ungebundenen Schichten unterhalb des Pflasters bis in Tiefen von ca. 50 bis 80 cm untersucht. Unterhalb der gebundenen Befestigungen stehen überwiegend Sand- bzw. Kies-Schluff-Gemische, Packlagen oder Schotterlagen an.

Die augenscheinliche Frostsicherheit des vorhandenen Oberbaus wurde mit lediglich 22 cm bis 35 cm festgestellt. Ein aus heutiger Sicht ausreichend frostsicherer Oberbau weist demgegenüber eine Stärke von mindestens 60 cm auf. Daraus wird deutlich, dass bei früheren Sanierungen auf eine historisch gewachsene Gründung und Sicherung gegen Frosteinwirkungen aufgebaut wurde, die heutigen technischen Anforderungen jedoch nicht mehr entspricht.

Die vorhandenen Schäden in Form von Rissen, Mulden und Senken sind daher im Wesentlichen auf unzureichend tragfähige und nicht ausreichend frostsichere Unterlagen zurückzuführen. Die Untersuchung zeigt, dass die vorhandene Asphaltkonstruktion die Anforderungen an Tragfähigkeit, Dauerhaftigkeit und Verformungsbeständigkeit nicht mehr erfüllt.

Im Rahmen der Untersuchung wurden alle sechs Bohrkern im Lacksprühverfahren auf das Vorhandensein carbostämmiger Bindemittel untersucht. Dabei wurden Verfärbungen an den unteren und damit älteren Asphaltschichten festgestellt. An zwei Mischproben wurde der PAK-Gehalt analytisch bestimmt. Die betreffenden Schichten sind der Verwertungsklasse B zuzuordnen. Diese Materialien können nicht wiederverwendet werden und sind gesondert zu entsorgen.

An den oberen Schichten der Bohrkern wurden zusätzlich Untersuchungen zur Bestimmung von Bindemittelkenndaten durchgeführt. Die Ergebnisse zeigen, dass eine Wiederverwendung der oberen Schichten innerhalb des Materialkreislaufs grundsätzlich möglich ist. Damit kann dieses Material als Wertstoff berücksichtigt werden.

Die Ergebnisse sind der Anlage zu entnehmen.

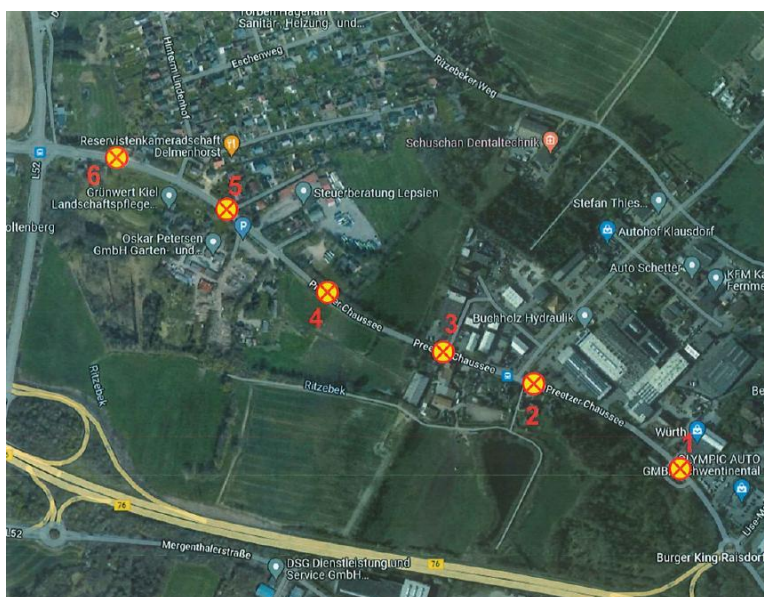


Abbildung 3-1: Lageplan der Entnahmestellen aus dem Untersuchungsbericht



3.1 Verkehrsbelastung

Zur konkreten Verkehrsbelastung der Preetzer Chaussee liegen derzeit keine belastbaren Zählzeiten vor. Aufgrund ihrer Funktion als Haupteinfahrtsstraße sowie ihrer Bedeutung für die Verkehre der L52 in Richtung Kiel-Ostufer ist jedoch von einer verkehrlichen Beanspruchung auszugehen, die eine Einstufung nach RStO 12 in die Belastungsklassen BK 1,8 bis BK 3,2 grundsätzlich plausibel erscheinen lässt.

Eine eindeutige Klassifizierung des vorhandenen Oberbaus nach RStO 12, Tafel 1 ist auf Grundlage der Bohrkernuntersuchungen jedoch nicht möglich. Ursache hierfür sind die festgestellten inhomogenen Schicht- und Materialverläufe sowie der historisch gewachsene Straßenaufbau.

Für die weitere Planung wird daher die Belastungsklasse BK 3,2 zugrunde gelegt.

4. Beschreibung der Maßnahme

Im Zuge der Maßnahme ist in der Preetzer Chaussee die Anlage von beidseitigen Fahrradschutzstreifen mit einer Breite von jeweils 1,50 m vorgesehen.

Der bestehende gemeinsame Geh- und Radweg wird im Zuge der Maßnahme in einen reinen Gehweg umgewidmet. Der Radverkehr wird künftig auf der Fahrbahn geführt. Damit wird die Führung des Radverkehrs an die aktuellen Anforderungen einer sicheren und regelgerechten Radverkehrsanlage angepasst.

Die vorhandene Fahrbahnbreite ist für die Anlage beidseitiger Fahrradschutzstreifen grundsätzlich ausreichend. Für die beidseitige Markierung von Schutzstreifen ist eine durchgängige Mindestbreite von 7,50 m erforderlich. Diese setzt sich wie folgt zusammen:

- 1,50 m Schutzstreifen
- 4,50 m Kernfahrbahn
- 1,50 m Schutzstreifen

Bei der Aufbringung einer Markierung für Fahrradschutzstreifen von jeweils 1,50 m Breite wird die Fahrbahn in ihrer nutzbaren Breite für den Fahrzeugverkehr nicht unzulässig eingeschränkt. Die Markierung schafft einen geschützten Bereich für den Radverkehr, der nur in Ausnahmefällen überfahren werden darf.

Zur Herstellung der Voraussetzungen für die Markierung der Schutzstreifen ist eine Instandsetzung der Fahrbahn erforderlich. Aufgrund vorhandener Verformungen und Schäden ist die notwendige Ebenheit derzeit nicht gegeben.

Die Dimensionierung des Asphalt oberbaus erfolgt unter Berücksichtigung der maßgebenden Verkehrsbelastung gemäß den einschlägigen technischen Regelwerken, insbesondere der RStO 12. Die Preetzer Chaussee ist im Rahmen der Planung der Belastungsklasse BK 3,2 zugeordnet worden.

Zur Herstellung einer ausreichend tragfähigen und dauerhaft verformungsbeständigen Fahrbahn ist folgender Aufbau vorgesehen:



- Abfräsen des vorhandenen Asphaltoberbaus in einer Tiefe von ca. 10 cm
- Einbau einer Binderschicht von ca. 6 cm
- Einbau einer Asphaltdeckschicht von ca. 4 cm

Der gewählte Aufbau entspricht den Anforderungen an eine Verkehrsfläche der Belastungsklasse BK 3,2 und stellt die erforderliche Tragfähigkeit sowie die notwendige Ebenheit für die sichere Führung des Radverkehrs sicher. Eine geringere Eingriffstiefe ist aufgrund der vorhandenen strukturellen Defizite nicht ausreichend.

Dies wird insbesondere vor dem Hintergrund der im Bestand festgestellten unzureichenden Frostsicherheit und der heterogenen sowie teilweise wenig tragfähigen ungebundenen Schichten deutlich. Mit vorhandenen Oberbaustärken von lediglich 22 cm bis 35 cm wird das nach heutigem Stand der Technik erforderliche Mindestmaß von etwa 60 cm deutlich unterschritten, sodass die vorhandene Konstruktion den aktuellen Beanspruchungen sowie den Anforderungen des geltenden Regelwerks nicht mehr entspricht.

Der geplante Aufbau ist daher als gezielte Sanierungsmaßnahme der bestehenden Fahrbahn zu verstehen, bei der die vorhandene Substanz soweit wie möglich einbezogen und ertüchtigt wird. Ein vollständiger Ausbau entsprechend aktueller Regelwerke mit einem den heutigen Anforderungen entsprechenden frostsicheren Oberbau wäre zwar technisch zielführend, wird jedoch im Rahmen der wirtschaftlichen Abwägung der Stadt Schwentinental nicht berücksichtigt. Vor diesem Hintergrund stellt die gewählte Lösung einen fachlich vertretbaren und wirtschaftlich angemessenen Kompromiss dar, der die Gebrauchstauglichkeit der Verkehrsfläche nachhaltig verbessert.

Ergänzend wird die Straßenentwässerung instandgesetzt. Die vorhandenen Entwässerungseinrichtungen bestehen überwiegend aus Straßenseitengräben, deren Entwässerungsfunktion augenscheinlich nicht durchgängig gesichert ist. Die Ableitung des Oberflächenwassers in die vorhandenen Straßenbankette bzw. Entwässerungseinrichtungen ist funktional wiederherzustellen.

Zudem ist vor Durchführung der Straßenbaumaßnahme eine Untersuchung vorhandener Kanalanlagen innerhalb der Fahrbahn erforderlich. Aus den Ergebnissen können sich weitere Kanalsanierungsmaßnahmen ergeben.



Abbildung 4-1: Lage der geplanten Baumaßnahme: „Fahrradschutzstreifen Preetzer Chaussee“ aus Google Maps

5. Verkehrs- und Wirkungsanalyse

Durch die Verlagerung des Radverkehrs auf die Fahrbahn und die Markierung von Schutzstreifen wird die Sichtbarkeit und Führung des Radverkehrs deutlich verbessert.

Die Maßnahme führt zu:

- einer Erhöhung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit
- einer Reduzierung von Konflikten zwischen Fuß- und Radverkehr
- einer Verbesserung des Verkehrsablaufs
- einer besseren Erkennbarkeit des Radverkehrs im Straßenraum

Zudem werden Anreize zur verstärkten Nutzung des Fahrrads im Alltagsverkehr geschaffen.

6. Einbindung in bestehende Netze

Die Preetzer Chaussee ist Bestandteil des örtlichen und überörtlichen Verkehrsnetzes und übernimmt eine wichtige Verbindungsfunktion innerhalb des Gemeindegebiets sowie in Richtung Kiel-Ostufer.

Die Maßnahme verbessert die Qualität und Durchgängigkeit bestehender Radverkehrsverbindungen und stellt einen wichtigen Baustein im lokalen Radverkehrsnetz dar. Gleichzeitig wird die Radweganbindung in Richtung Klausdorf und Kiel verbessert.



7. Planung und Abstimmung

Die Planung erfolgt unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten, der vorhandenen Oberbaustärke sowie der einschlägigen technischen Regelwerke, wobei auch die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen entsprechend berücksichtigt werden.

Die Abstimmung erfolgt mit den zuständigen Fachbehörden.

Untersuchung der Kanalanlagen werden in den weiteren Planungsphasen vertieft betrachtet.

Eine grundsätzliche Erneuerung der Beleuchtung ist im Zuge dieser Maßnahme derzeit nicht vorgesehen.

8. Kosten und Finanzierung

Die Kosten der Maßnahme umfassen die zur Herstellung der Fahrradschutzstreifen erforderlichen Bauleistungen einschließlich der hierfür notwendigen Fahrbahninstandsetzung und Anpassung der Entwässerung.

Aufgrund vorhandener Verformungen der Fahrbahn ist die erforderliche Ebenheit für die Anlage der Schutzstreifen nicht gegeben. Die Erneuerung der Asphaltdeck- und Binderschicht ist daher zwingende Voraussetzung für die Herstellung einer regelgerechten und verkehrssicheren Radverkehrsanlage.

Die Notwendigkeit dieser Maßnahmen wird durch die Ergebnisse der Asphaltuntersuchung und der Bestandsauswertung aus dem Jahr 2022 eindeutig bestätigt.

Zudem sind aufgrund der nachgewiesenen PAK-belasteten Schichten besondere Anforderungen an den Umgang mit dem Ausbaupasphalt zu berücksichtigen. Die entsprechenden Materialien sind getrennt zu behandeln und gesondert zu entsorgen.

Die Instandsetzung der Entwässerung dient der Sicherstellung der dauerhaften Funktionsfähigkeit der Verkehrsfläche und steht in unmittelbarem Zusammenhang mit der Maßnahme. Gleiches gilt für gegebenenfalls erforderliche Untersuchungen und Sanierungen vorhandener Kanalanlagen.

Die Kosten sind somit ursächlich der Radverkehrsmaßnahme zuzuordnen und als förderfähig im Rahmen des Förderprogramms „Stadt und Land“ unter Beteiligung der Stadt Schwentinental anzusehen.

9. Kostenbegründung der Maßnahme

Die beantragten Kosten sind zur Umsetzung der Radverkehrsmaßnahme zwingend erforderlich und stehen in unmittelbarem funktionalem Zusammenhang mit der Anlage der Fahrradschutzstreifen.

Die vorhandenen Verformungen der Fahrbahn führen zu Unebenheiten und Wasseransammlungen, wodurch eine sichere Nutzung der Schutzstreifen ohne eine vorherige bauliche Ertüchtigung der Fahrbahn nicht gewährleistet werden kann.



Die Ergebnisse der Bohrkernuntersuchungen sowie die Bestandsauswertung zeigen, dass die vorhandene Asphaltkonstruktion deutliche strukturelle Defizite aufweist. Diese bestehen insbesondere in einer unzureichenden Tragfähigkeit, einer eingeschränkten Frostsicherheit, fortgeschrittener materialtechnischer Alterung, einem historisch gewachsenen und inhomogenen Schichtenaufbau sowie in PAK-belasteten tieferliegenden Schichten.

Die Dimensionierung der Sanierungsmaßnahme orientiert sich an den geltenden technischen Regelwerken, insbesondere den RStO 12, sowie an der zugrunde gelegten Verkehrsbelastung der Belastungsklasse BK 3,2.

Ein vollständiger Ausbau entsprechend den aktuellen technischen Regelwerken, die für die vorliegende Verkehrsbelastung einen deutlich stärkeren und durchgehend frostsicheren Oberbau vorsehen, wäre zwar technisch zielführend, wird jedoch im Rahmen der wirtschaftlichen Abwägung der Stadt Schwentinental nicht berücksichtigt.

Der geplante Aufbau mit einer Frästiefe von ca. 10 cm sowie dem anschließenden Einbau einer 6 cm starken Asphaltbinderschicht und einer 4 cm starken Asphaltdeckschicht stellt unter Berücksichtigung der vorhandenen Oberbausituation eine gezielte Sanierungslösung dar. Diese Maßnahme bildet die technisch erforderliche Mindestvariante, um die notwendige Ebenheit, Tragfähigkeit und Dauerhaftigkeit der Fahrbahn für die vorgesehene Radverkehrsführung nachhaltig sicherzustellen.

Auch die festgestellten PAK-belasteten Schichten erfordern eine fachgerechte Behandlung im Zuge der Baumaßnahme.

Die Kosten für Markierung, Fahrbahninstandsetzung, Entwässerung und ggf. ergänzende Randbereichsverbesserungen bilden eine funktionale Einheit und sind gemeinsam zur Zielerreichung erforderlich.

Die Maßnahme beschränkt sich auf das technisch notwendige Minimum zur Herstellung einer regelkonformen Radverkehrsanlage. Darüber hinausgehende Erneuerungen sind nicht vorgesehen. Die Kosten sind somit als wirtschaftlich und angemessen zu bewerten.

10. Zeitplan/ Umsetzung

Die Umsetzung der Maßnahme ist wie folgt vorgesehen:

Planung und Ausschreibung: 2026

Baubeginn: 03/ 2027

Fertigstellung: 11/ 2027

11. Förderfähigkeit/ Begründung

Die Maßnahme ist förderfähig, da sie unmittelbar der Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur dient.



Die Anlage von Schutzstreifen trägt insbesondere bei zu:

- Förderung des Radverkehrs
- Verbesserung der Verkehrssicherheit
- Beitrag zum Klimaschutz

Die erforderliche Fahrbahninstandsetzung steht in direktem funktionalem Zusammenhang mit der Herstellung der Schutzstreifen. Ohne diese Maßnahmen ist eine sichere Nutzung nicht gewährleistet.

Die Maßnahme ist daher als funktional notwendige Gesamtmaßnahme zu bewerten.

12. Anhang

12.1 Zeichnungen

1.0_Fahrradschutzstreifen Preetzer Chaussee ÜKarte

2.0_Fahrradschutzstreifen Preetzer Chaussee Querschnitt

12.2 Untersuchungsbefund Bohrkerne

3.0_Stadt Schwentinental – Untersuchungsbefund Bohrkerne

12.3 Kostenschätzung

4.0_Kostenschätzung Fahrradschutzstreifen Preetzer Chaussee

Erstellt am 17.04.2026

Markus Studt
Staatl. geprüfter Techniker
Zertifizierter Kanalsanierungs- Berater

IBL
ingenieurbüro | LEVSEN

Ing.-Büro Levsen
Neuheikendorfer Weg 37a
24226 Heikendorf
www.ib-levsen.de