Ausbau der Kreisstraße 69 (K 69) von Wense bis zur Bundesstraße 214 (B 214) mit Neubau der Ersebrücke

Variantenvergleich Radweg: Ortsausgang OD Wense bis KP K 69 / K 65, ohne Berücksichtigung der Eingriffe infolge des Brücken- und Straßenbaues

Nr.	Merkmale	Variante 0		Variante 1 (Südseite)		Variante 2 (Südseite)		Variante 3 (Südseite)		Variante 4 (Nordseite)		Variante 5 (Nordseite)		Variante 6 (Nordseite)		Variante 7 (Nordseite)	
1	Trassenverlauf, Radwegführung	Ohne Radweg		Straßenbegleitend hinter Seitentrennstreifen. Länge ca. 230 m.		Abgesetzt von Baumstandorten am Böschungsfuß. Länge ca. 240 m. lagegleich Geländeverlauf		Abgesetzt von Baumstandorten am Böschungsfuß. Überschwemmungssicher. Länge ca. 240 m.		Straßenbegleitend hinter Seitentrennstreifen, Aufweitung Fahrbahn K 69 Länge ca. 230 m + ca. 50 m (Südseite).		Bis Ersebrücke abgesetzt von Baumstandorten ,am Böschungsfuß, hinter Ersebrücke zwischen den Baumreihen am Fahrbahnrand und am Böschungsfuß, Aufweitung Fahrbahn K 69 Länge ca. 240 m + ca. 50 m (Südseite). Überschwemmungssicher.		Abgesetzt von Baumstandorten am Böschungsfuß, Aufweitung Fahrbahn K 69 Länge ca. 240 m + ca. 50 m (Südseite), lagegleich Geländeverlauf.		Abgesetzt von Baumstandorten, am Böschungsfuß, Aufweitung Fahrbahn K 69 Länge ca. 240 m + ca. 50 m (Südseite). Überschwemmungssicher.	
2	Neuversiegelung infolge Radwegfahrbahn und Bankettbefestigung	0 m²	+	730 m²	o	760 m²	o	760 m²	o	690 m² + ca. 100 m² (Südseite) + ca. 400 m² Straßenfläche infolge Querungshilfe	-	800 m² + ca. 100 m² (Südseite) + ca. 400 m² Straßenfläche infolge Querungshilfe	-	830 m² + ca. 100 m² (Südseite) + ca. 400 m² Straßenfläche infolge Querungshilfe	-	830 m² + ca. 100 m² (Südseite) + ca. 400 m² Straßenfläche infolge Querungshilfe	-
3	Verlust von Bäumen	0 Stück	+	LB Wenser Allee: Ca. 6 Alleebäume Ca. 3 Baumweiden Ca. 10 Jungbäume LSG Erseaue: Ca. 17 Kopfweiden Es sind weitere Eingriffe in den Kronen- und Wurzelbereich angrenzender Gehölze notwendig.	-	LB Wenser Allee: --- LSG Erseaue: Ca. 9 Kopfweiden. Es sind weitere Eingriffe in den Kronen- und Wurzelbereich angrenzender Gehölze notwendig.	o	LB Wenser Allee: --- LSG Erseaue: Ca. 9 Kopfweiden. Es sind weitere Eingriffe in den Kronen- und Wurzelbereich angrenzender Gehölze notwendig.	o	LB Wenser Allee: ca. 15 Alleebaume LSG Erseaue: Ca. 26 Bäume (u.a. Ahorne, Pappeln, etc.). Es sind weitere Eingriffe in den Kronen- und Wurzelbereich angrenzender Gehölze notwendig.	-	LB Wenser Allee: ca. 12 Alleebaume LSG Erseaue: Ca. 26 Bäume (u.a. Ahorne, Pappeln, etc.). Es sind weitere Eingriffe in den Kronen- und Wurzelbereich angrenzender Gehölze notwendig.	-	LB Wenser Allee: ca. 9 Alleebaume LSG Erseaue: Ca. 7 Bäume (u.a. Ahorne, Pappeln, etc.). Es sind weitere Eingriffe in den Kronen- und Wurzelbereich angrenzender Gehölze notwendig.	o	LB Wenser Allee: ca. 9 Alleebaume LSG Erseaue: 7 Bäume (u.a. Ahorne, Pappeln, etc.). Es sind weitere Eingriffe in den Kronen- und Wurzelbereich angrenzender Gehölze notwendig.	o
4	Verlust von geschützten Biotopen	0 m²	+	ca. 550 m²	o	ca. 1100 m²	-	ca. 1350 m²	-	ca. 650 m²	o	ca. 1020 m²	-	ca. 1170 m²	-	ca. 1540 m²	-
5	Verkehrssicherheit	Gemeinsame Führung mit dem motorisierten Verkehr (Mischverkehr), eingeschränkte Erkennbarkeit des Radfahrenden durch Beschattung durch vorhandene Bäume, geringe Fahrbahnbreite	-	Getrennte Führung vom motorisierten Verkehr	+	Getrennte Führung vom motorisierten Verkehr	+	Getrennte Führung vom motorisierten Verkehr	+	Getrennte Führung vom motorisierten Verkehr, jedoch zusätzliche Querung der Fahrbahn K 69 erforderlich.	o	Getrennte Führung vom motorisierten Verkehr, jedoch zusätzliche Querung der Fahrbahn K 69 erforderlich.	o	Getrennte Führung vom motorisierten Verkehr, jedoch zusätzliche Querung der Fahrbahn K 69 erforderlich.	o	Getrennte Führung vom motorisierten Verkehr, jedoch zusätzliche Querung der Fahrbahn K 69 erforderlich.	o
6	Einsehbarkeit / soziale Sicherheit	Keine negativen Einschränkungen	+	Keine negativen Einschränkungen	+	Sicht verdeckt durch zweite Baumreihe und Buschwerk, Höhenunterschied der Fahrbahnen.	-	Sicht verdeckt durch zweite Baumreihe und Buschwerk.	-	Keine negativen Einschränkungen.	+	Keine negativen Einschränkungen.	+	Sicht verdeckt durch zweite Baumreihe und Buschwerk	-	Sicht verdeckt durch zweite Baumreihe und Buschwerk	-
7	Benutzungsfreundlichkeit, Fahrqualität	Keine Einschränkungen betreffend der Fahrqualität. Benutzungsfreundlichkeit durch Teilung der Fahrbahn mit dem motorisierten Verkehr eingeschränkt.	-	Keine negativen Einschränkungen	+	Nutzungseinschränkungen durch Überschwemmungen möglich. Behinderung durch Astüberhänge möglich bei nicht ausreichender Unterhaltung. Einschränkung in der Fahrqualität durch Überwinden der Geländeunterschiede (Anrampungen). Umständliche Trassen-führung zwischen OD-Grenze und Brücke	-	Behinderung durch Astüberhänge möglich bei nicht ausreichender Unterhaltung. Umständliche Trassenführung.	-	Keine Einschränkungen betreffend die Fahrqualität, Benutzerfreundlichkeit durch Querung der K 69 gegenüber Südvarianten eingeschränkt.	o	Behinderung durch Astüberhänge möglich bei nicht ausreichender Unterhaltung. Umständliche Trassenführung. Benutzerfreundlichkeit durch Querung der K 69 gegenüber Südvarianten eingeschränkt.	-	Nutzungseinschränkungen durch Überschwemmungen möglich. Behinderung durch Astüberhänge möglich bei nicht ausreichender Unterhaltung. Einschränkung in der Fahrqualität durch Überwinden der Geländeunterschiede (Anrampungen). Umständliche Trassen-führung. Benutzerfreundlichkeit durch Querung der K 69 gegenüber Südvarianten eingeschränkt	-	Behinderung durch Astüberhänge möglich bei nicht ausreichender Unterhaltung. Umständliche Trassenführung. Benutzerfreundlichkeit durch Querung der K 69 gegenüber Südvarianten eingeschränkt.	-
8	Wartungsintensität	Entfällt	+	Entfällt	+	Gelegentliches Beschneiden angrenzender Äste u. Buschwerk, Freiräumen des Radweges nach Überschwemmungen.	-	Gelegentliches Beschneiden angrenzender Äste u. Buschwerk.	o	Gelegentliches Entfernen des Fugenbewuchses in der Querungshilfe.	o	Gelegentliches Entfernen des Fugenbewuchses in der Querungshilfe.	o	Gelegentliches Beschneiden angrenzender Äste u. Buschwerk. Gelegentliches Entfernen des Fugenbewuchses in der Querungshilfe, Freiräumen des Radweges nach Überschwemmungen	-	Gelegentliches Beschneiden angrenzender Äste u. Buschwerk. Gelegentliches Entfernen des Fugenbewuchses in der Querungshilfe	o

Variantenvergleich Radweg: Ortsausgang OD Wense bis KP K 69 / K 65, ohne Berücksichtigung der Eingriffe infolge des Brücken- und Straßenbaues

Nr.	Merkmale	Variante 0		Variante 1 (Südseite)		Variante 2 (Südseite)		Variante 3 (Südseite)		Variante 4 (Nordseite)		Variante 5 (Nordseite)		Variante 6 (Nordseite)		Variante 7 (Nordseite)	
9	Grunderwerb	Entfällt	+	gering.	o	hoch durch abgesetzte Trasse.	-	hoch durch abgesetzte Trasse.	-	gering (vergleichbar mit Variante 1).	o	mittel durch abgesetzte Trasse westlich der Erse.	o	hoch durch abgesetzte Trasse.	-	hoch durch abgesetzte Trasse.	-
10	Wirtschaftlichkeit	Entfällt	+	Teurer als Variante 2 im Vergleich zu anfallenden Baukosten für die Dammverbreiterung und dem Ausgleich des höheren Gehölzverlustes. Geringster Retentionsraumausgleich.	o	Zwar geringere Erdarbeiten und Gehölzverluste gegenüber Variante 1, jedoch deutlich höherer Grunderwerb und umfangreicherer Ausgleich von Biotopflächen. Leicht geringerer Retentionsraumausgleich gegenüber Variante 3.	o	Infolge der durchgängigen Führung auf eigenem Damm umfangreichere Erdarbeiten und höheren Verlust von Biotopflächen gegenüber Variante 1 und 2. Höchster Retetionsraumausgleich (Südvarianten).	-	Teurer als Variante 2 (Vergleichbar mit Variante 1 zzgl. Querungshilfe und Fahrbahnaufweitung) im Vergleich zu anfallenden Baukosten für die Dammverbreiterung und dem Ausgleich des höheren Gehölzverlustes, zusätzliche Querungshilfe. Retentionsraumausgleich vergleichbar mit Variante 1.	-	Infolge der Führung auf eigenem Damm westlich der Erse umfangreichere Erdarbeiten gegenüber Variante 4 Zusätzliche Kosten für die Herstellung der Querungshilfe. Der Umfang des Retentionsraumausgleiches bewegt sich zwischen den Varianten 4 und 7.	-	In etwa wie Variante 2 zzgl. der Kosten für die Querungshilfe, der Fahrbahnaufweitung und der Grabenverdrängung. Retentionsraumausgleich vergleichbar mit Variante 2.	-	In etwa wie Variante 3 zzgl. der Kosten für die Querungshilfe, der Fahrbahnaufweitung und der Grabenverdrängung. Retentionsraumausgleich vergleichbar mit Variante 3 (Höchster bei den Nordvarianten).	-
11	Zusammenfassung der Bewertungen	Positiv + + + + + + + Neutral Negativ - -		Positiv + + + + Neutral o o o o Negativ -		Positiv + Neutral o o o Negativ - - - - -		Positiv + Neutral o o o Negativ - - - - -		Positiv + Neutral o o o o o Negativ - - -		Positiv + Neutral o o o Negativ - - - - -		Positiv Neutral o o Negativ - - - - - - -		Positiv Neutral o o o Negativ - - - - - -	

Gewählte Linie: Ortsausgang OD Wense bis KP K 69 / K 65

Die Variante 0 stellt einerseits die wirtschaftlichste Variante dar, jedoch lassen andererseits die erheblichen Defizite bei der Verkehrssicherheit sowie die Einschränkungen bei der Benutzerfreundlichkeit diese Lösung Im Zusammenhang mit dem Ausbau der Kreisstraße 69 und dem Neubau der Ersebrücke nicht zu.

Im weiteren Vergleich der Varianten 1 bis 7 erschließt sich die Variante 1 als die annehmbarste Lösung.

Verursacht werden hier zwar zahlreiche Gehölzverluste, dem gegenüber fällt jedoch der Eingriff in die Biotopflächen mit am geringsten aus und erzeugt auch die geringste Neuversiegelung. Darüber hinaus würden die Varianten 2, 3, 6 und 7 zu einer Zerschneidung des angrenzenden Landschaftsschutzgebietes führen, was einen Verstoß gegen die Landschaftsschutzgebietsverordnung darstellt. Das mit der Variante 5 verfolgte Ziel, in dem Abschnitt östlich der Erse durch eine Trassenführung zwischen den Baumreihen den Gehölzverlust als auch den Eingriff in geschützte Biotopflächen zu minimieren, lässt sich nicht realisieren. Da das Wurzelwerk der beidseitig stehenden Bäume durch den Radwegdamm überschüttet wird, kann ihnen keine realistische Überlebenschance zugesichert werden. Darüber hinaus verursachen die Varianten 5, 6 und 7 eine weitestgehende Verdrängung des örtlichen Grabens. Als deutlicher Einschnitt bei der Verkehrssicherheit sprechen vor allem die erforderlichen Fahrbahnquerungen gegen die Varianten 4 bis 7. Ein im Zuge der nordseitigen Varianten optionaler Ausbau des bestehenden Fahrbahnteilers (überfahrbar) im Ortseingang Wense würde zu weiteren Baumverlusten und Flächenversiegelungen führen. Die Varianten 3, 5 und 7 erfordern durch ihre abgesetzte überschwemmungssichere Führung separate Flutentlastungsdurchlässe, was zu zusätzlichen Abflussstörungen bei Hochwasserereignissen infolge von Treibgut führen kann.

Bei den Kriterienpunkten Verkehrssicherheit, soziale Sicherheit, Benutzerfreundlichkeit und Wartungsintensität schneidet die Variante 1 im Vergleich durchgängig positiv ab.

Im Ergebnis der Betrachtung und unter Würdigung einer großen Vielfalt von gleichzugewichtenden Belangen stellt im Gesamtkonzept zum „Ausbau der Kreisstraße 69 (K 69) von Wense bis zur Bundesstraße 214 (B 214) mit Neubau der Ersebrücke“ nur die Variante 1(Südseite) dar, dass hier gegenüber dem Gemeinwohl maximaler Einklang erzielt wird.

Variantenvergleich: KP K 69 / K 65 bis B 214 (Ersehof) – Vergleich der südseitigen mit der nordseitigen Radwegführung im Zuge der Variante 2

Die Variante 2 mit der Radwegführung hinter dem Straßenseitengraben und dem notwendigen Eingriff in die Spritzschutzhecke weist für die Südseite der K 69 auf Grund der deutlich geringeren Heckenlänge (rd. 180 m) die annehmbarere und verhältnismäßigere Lösung gegenüber der Nordseite auf, zumal hier für den Radweg auf einer Länge von ca. 250 Metern kein Grunderwerb mehr zu tätigen ist und weiterhin eine Querung der K 69 im Anschlussbereich an die B 214 in Ersehof nicht erforderlich ist. Darüber hinaus ist festzuhalten, dass auf der Nordseite die Spritzschutzhecke nach dem erforderlichen Eingriff für den Radweg in Teilbereichen (insgesamt rd. 300 m) keine Ausreichende Tiefe mehr aufweisen würde, um weiterhin ihrer Funktion gerecht werden zu können. Um diese aufrechtzuerhalten, wäre eine rückseitige Verbreiterung erforderlich, die wiederum eine Verdrängung des hier verlaufenden Unterhaltungsweges mit sich bringen würde. Der einzige Vorteil einer nordseitigen Radwegführung wäre die erstmalige fußläufig gesicherte Erschließung der Bushaltestelle in Ersehof. Dieses Kriterium ist jedoch nicht als ein maßgebliches Ziel des Straßenbaulastträgers im Zuge des Radwegbaues anzusehen, vielmehr ist hier die Gemeinde Wendeburg als Aufgabenträger für eine sichere Erschließung der Bushaltestelle zuständig.