

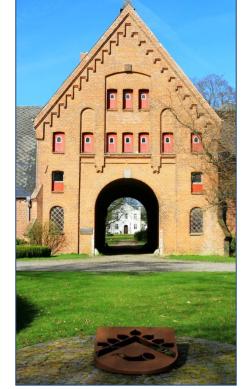
Anlage Straßen und Wegekonzept des Gemeindeentwicklungskonzeptes Ruhwinkel

Stand Juli 2017











Inhaltsverzeichnis:

Thema	Seite
1) Ausgangslage	3
2) Methode zur Hierarchisierung des Straßen- und Wegenetzes der Gemeinde Ruhwinkel	9
3) Auflistung Straßen und Wege der Gemeinde Ruhwinkel	10
4) Gesetzliche Rahmenbedingungen	15
5) Kategorisierung der Straßen und Wege der Gemeinde Ruhwinkel	16
6) Handlungsempfehlungen	
6.1) Handlungsempfehlungen für die kategorisierten Straßen und Wege der Gemeinde Ruhwinkel	19
6.2) Handlungsempfehlungen bei Nutzungskonflikten	24
6.2.1) Langfristige Maßnahmen mit hohem Wirkungsgrat und hohem Finanzmittel- und Zeiteinsatz6.2.2) Kurzfristige Maßnahmen mit geringerem Wirkungsgrat und geringerem Finanzmittel und Zeiteinsatz	24 25
7) Zusammenfassung und Ausblick	26
8) Quellen	
8.1) Quellenverzeichnis	27
8.2) Verzeichnis der Internetquellen	27
8.3) Abbildungsverzeichnis	27





Straßen-und Wegenutzungskonzept Gemeinde Ruhwinkel

Seite | 3

1) Ausgangslage:

Die Rahmendaten zur Gemeinde Ruhwinkel sind im Gemeindeentwicklungskonzept (Stand 2017) im Rahmen der Situationsanalyse beschrieben worden. Die Gemeinde Ruhwinkel besteht aus den drei Ortsteilen Ruhwinkel, Bokhorn und Schönböken.

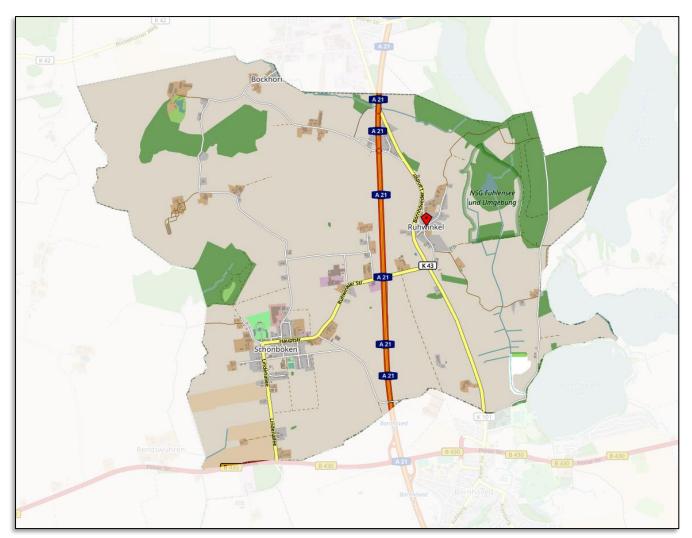
Den Ortsteilen Ruhwinkel und Bokhorn liegen lineare Grundrissformen zugrunde. Die lineare Grundrissform zeichnet sich durch innerörtliche Wege, an denen die Gehöfte und Häuser zweizeilig wie um eine Achse aufgereiht sind, aus. Das Straßendorf ist die häufigste lineare Grundrissform in Norddeutschland, dieser Grundrissform sind auch die beiden Ortsteile Ruhwinkel und Bokhorn zuzuordnen. Bei einem linearen Straßendorf gibt es häufig keinen richtigen Dorfkern, kein Dorfzentrum, was auch bei den beiden Ortsteilen deutlich wird. Im Ortsteil Ruhwinkel ist an dem Kreuzungspunkt ein kleiner zentraler Ort vorhanden, was aber nicht vergleichbar mit einem Platz- oder Angerdorf ist. Der Ortsteil Schönböken ist flächiger strukturiert, allerdings ist auch in dem Ortsteil kein zentraler Ortskern vorhanden.

Im Gegensatz zu anderen Studien mit ähnlicher Aufgabenstellung, bei denen Wegeneubaumaßnahmen mit einem Bodenordnungsverfahren gekoppelt wurden, werden im Rahmen dieses Straßen- und Wegekonzeptes keine neuen Wege vorgeschlagen. Das bestehende Straßen- und Wegenetz wird analysiert und eine Rangfolge der Wege erstellt, die weiterhin eine Mindesterschließung sichert und daher vorrangig beibehalten und ggf. ausgebaut werden sollte.

Die Anlage "Straßen- und Wegekonzept des Gemeindeentwicklungskonzeptes der Gemeinde Ruhwinkel" stellt lediglich eine Empfehlung an die handelnden Akteure der Gemeinde Ruhwinkel vor. Änderungen und Irrtümer vorbehalten.



Übersichtskarte Gemeinde Ruhwinkel



Seite | 4

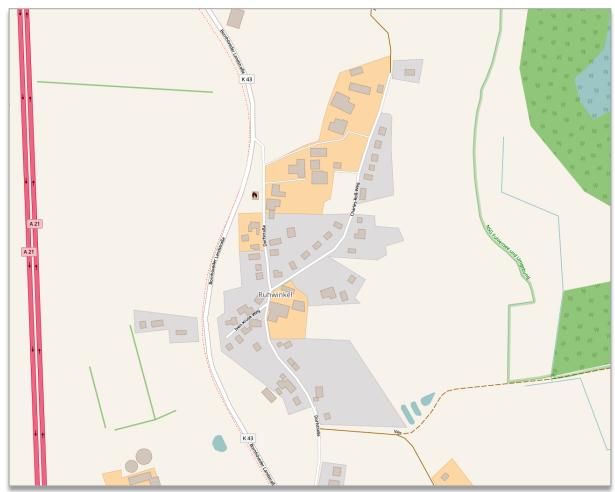
Die "Übersichtskarte der Gemeinde Ruhwinkel" stellt die räumliche Lage der einzelnen Ortsteile zueinander dar. Die Ortsteile werden vom Raumbild her, von der A21 sowie der Bornhöveder Landstraße voneinander getrennt.

Quelle: OpenStreetMap; Zugriff: 23.06.2017





1) Wegenetz Ruhwinkel



Die Karte "Wegenetz Ruhwinkel" stellt schematisch das Straßendorf Ruhwinkel dar. Gut sichtbar ist die lineare Grundrissform des Ortsteils

Quelle: OpenStreetMap; Zugriff: 23.06.2017

Ruhwinkel.





2) Wegenetz Schönböken



Seite | 6

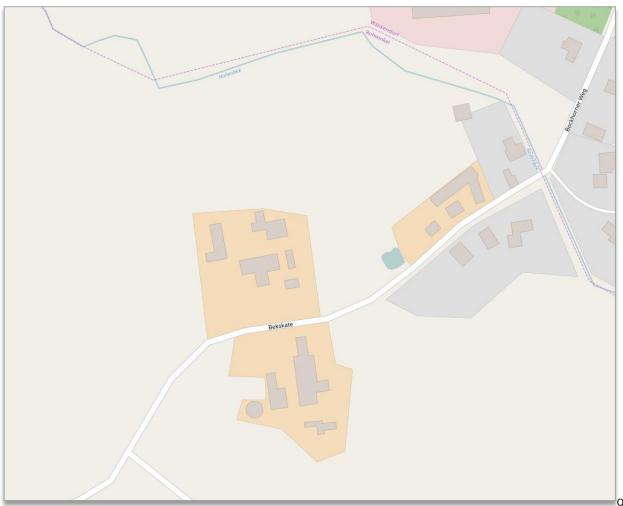
Der Ortsteil Schönböken ist flächiger strukturiert. Anhand dieser Übersichtskarte lässt sich gut erkennen, dass auch dieser Ortsteil keinen traditionellen Ortskern in Form eines Platzes oder Angers hat.

Quelle: OpenStreetMaps; Zugriff: 23.06.2017





3) Wegenetz Bokhorn



Seite | 7

Dem Ortsteil Bokhorn liegt ein klassisches, lineares Straßendorfmuster zugrunde in Form einer Achse, der Straße Bekskate. Einen Ortskern ist in diesem Ortsteil ebenfalls nicht vorhanden.

Quelle: OpenStreetMap; Zugriff: 23.06.2017





Der Ortsteil Ruhwinkel hat die Grundrissform eines zweizeiligen Straßendorfes. Durch die Überkreuzung der beiden Hauptachsen ist an dem Kreuzungspunkt eine zentral gelegene, platzartige Struktur entstanden. Der Ortsteil Schönböken wird von einer Hauptverkehrsstraße, der Hauptstraße durchzogen, die im weiteren Verlauf in die Lindenallee übergeht. Abgehend von dieser Hauptstraße verlaufen südlich zwei kleinere Straßen zur, parallel zur Hauptstraße verlaufenden, Sandskoppel. Nördlich der Hauptstraße verlaufen drei kleinere Straßen, wobei die Straße "Am Teich" in die mittlere der Straßen mündet. Insgesamt ist das Straßen- und Wegenetz in der baulichen Grundstruktur eines Schachbrettmusters aufgebaut. Dem Ortsteil Bokhorst liegt eine lineare Grundrissform zugrunde, in der Grundstruktur eines klassischen Straßendorfes.

Seite | 8

Die A 21 führt mittig durch die Gemeinde Ruhwinkel, mit einer Abfahrt im nahe gelegenen Bornhöved im Süden und in Wankendorf, nördlich von Ruhwinkel. Die Ruhwinkler Straße verbindet die beiden Ortsteile Ruhwinkel und Schönböken. Die Straßen Tanneneck bzw. Drögenkuhlen verbinden die Ortsteile Bokhorst und Ruhwinkel.

Das Hauptproblem ist nach Expertengesprächen und dem zugrunde liegenden Workshop, der kostenintensive Erhalt der Straßen und Wege. Die Straßen und Wege in der Gemeinde Ruhwinkel werden multifunktional genutzt. Es bestehen starke Abnutzungserscheinungen durch Befahrung unterschiedlicher Verkehrsteilnehmer und Witterungseinfluss.

Ein Lösungsansatz kann die Optimierung des Wegenetzes sein. Unter einer Optimierung ist ein Vorgehen, weg vom Gießkannenprinzip (alles immer gleichermaßen instand zu halten) hin zu einer zielgerichteten Investition, zu verstehen. Die wesentlichen Wege bleiben, selten genutzte Wege mit geringer Bedeutung werden zurückgefahren.

Im Gegensatz zu anderen Studien mit ähnlicher Aufgabenstellung, bei denen Wegeneubaumaßnahmen mit einem Bodenordnungsverfahren gekoppelt wurden, werden im Rahmen des Strategischen Straßen- und Wegekonzeptes keine neuen Wege vorgeschlagen. Das bestehende Straßen- und Wegenetz wird analysiert und eine Rangfolge der Wege erstellt, die weiterhin eine Mindesterschließung sichert. Die Anlage "Straßen- und Wegekonzept des Gemeindeentwicklungskonzeptes" stellt lediglich eine Empfehlung an die handelnden Akteure der Gemeinde Ruhwinkel vor. Änderungen und Irrtümer vorbehalten.





2) Methode zur Hierarchisierung des Straßen- und Wegenetzes der Gemeinde Ruhwinkel

Sämtliche Straßen und Wege der Gemeinde Ruhwinkel werden in die Betrachtung einbezogen. Zunächst werden alle Straßen der einzelnen Ortsteile Ruhwinkel aufgelistet. Nach dieser Auflistung erfolgt eine Einsortierung in folgendes Kategoriesystem:

Seite | 9

- Kategorie A: Überörtliches Straßennetz in Ergänzung zu Bundes- und Landesstraßen
- Kategorie B: Weitere für die Öffentlichkeit bedeutsame, verbindende Straßen und Wege
- Kategorie C: Straßen und Wege, mit vorrangiger Anschließungsfunktion,

 aufgeteilt in zwei Unterkategorien: Kategorie C1 für Wohngebiete und Kategorie C2 für Wirtschaftsbetriebe
- Kategorie D: Wege, die zu Erschließung von nachrangiger Bedeutung sind
- Kategorie E: Wege, die kaum bzw. gar nicht mehr genutzt werden

Die Begründung der Einsortierung der einzelnen Straßen erfolgt aufgrund der Auswertung der Sekundärdaten im Zuge der Erstellung des Gemeindeentwicklungskonzeptes sowie umfangreicher Vor-Ort-Begehungen, ebenfalls im Rahmen der Erstellung des Gemeindeentwicklungskonzeptes.

Die Analyse der einzelnen Straßen- und Wege setzt eine Betrachtung ihrer jeweiligen Funktion im Netzzusammenhang voraus. Grundsätzlich sind bei der folgenden Kategorisierung vier Bewertungsprinzipien zugrunde gelegt worden. Bei den vier Bewertungsprinzipien handelt es sich um das Prinzip der Nutzungsüberlagerung, der Sicherung der Verbindungsfunktion, der Sicherung der Erschließungsfunktion sowie der Vermeidung von Mehrfacherschließungen.

Die Empfehlungen im Rahmen der Kategorisierung im Hinblick auf die Breite der Fahrbahnen und Kronenbreite sowie des zu verwendenden Belages folgen einer eigenen Darstellung in Anlehnung an die Richtlinien für den ländlichen Wegebau.



3) Auflistung Wege und Straßen Gemeinde Ruhwinkel:

Straßen in der Gemeinde Ruhwinkel

Im Straßenverzeichnis sind 31 Straßen für die Gemeinde Ruhwinkel eingetragen.

Seite | 10

1. Alte Koppel (OT: Ruhwinkel)

Der Alte Koppel in Ruhwinkel liegt im Postleitzahlengebiet 24601 und hat eine Länge von rund 1471 Metern. Straßenart: Befestigter Weg.

2. Am Dörnsberg (OT: Schönböken)

Am Dörnsberg in Ruhwinkel liegt im Postleitzahlengebiet 24601 und hat eine Länge von rund 212 Metern. In der Umgebung der Straße Am Dörnsberg befindet sich die Haltestelle zum öffentlichen Nahverkehr Schönböken Torhaus. Straßenart: Wohnstraße.

3. Am Teich (OT: Schönböken)

Die Straße Am Teich in Ruhwinkel liegt im Postleitzahlengebiet 24601 und hat eine Länge von rund 143 Metern. In der Straße befindet sich das Feuerwehrgerätehaus des Ortsteils. Straßenart: Wohnstraße.

4. Appellallee (OT: Schönböken)

Die Appellallee in Ruhwinkel liegt in zwei Postleizahlengebieten und hat eine Länge von rund 1021 Metern. Sie verbindet den Ortsteil Schönböken mit der Gemeinde Bornhöved. Straßenart: Befestigter Weg.

5. Baschenberg (OT: Schönböken)

Der Baschenberg liegt im Postleitzahlengebiet 24601. Straßenart: Wohnstraße.





6. Bekskate (OT: Bockhorn)

Die Bekskate in Ruhwinkel liegt im Postleitzahlengebiet 24601 und hat eine Länge von rund 330 Metern. Straßenart: Wohnstraße.

Seite | 11

7. Bockhorner Allee (OT: Bockhorn)

Die Bockhorner Allee in Ruhwinkel liegt im Postleitzahlengebiet 24601 und hat eine Länge von rund 684 Metern. Straßenart: Befestigter Weg.

8. Bockhorner Weg (OT: Schönböken/Bockhorn)

Der Bockhorner Weg in Ruhwinkel liegt im Postleitzahlengebiet 24601 und hat eine Länge von rund 1400 Metern. Er stellt in der Verlängerung der Straße Eichholz die Verbindung zwischen den Ortsteilen Bockhorn und Schönböken dar. Straßenart: Befestigter Weg

9. Bornhöverder Landstraße (OT: Ruhwinkel)

Die Bornhöverder Landstraße in Ruhwinkel, ist Teil der K 43 und liegt in zwei Postleizahlengebieten und hat eine Länge von rund 4018 Metern. An der Bornhöveder Landstraße befinden sich auf Höhe der Kreuzung Ruhwinkler Straße beidseitig Bushaltestellen. Straßenart: Kreisstraße.

10. Charles-Roß-Weg (OT: Ruhwinkel)

Der Charles-Roß-Weg in Ruhwinkel liegt im Postleitzahlengebiet 24601 und hat eine Länge von rund 466 Metern. Am Wegeende lieg ein Teil der örtlichen Kläranlage. Straßenart: Befestigte Straße.

11. Dorfstraße (OT: Ruhwinkel)

Die Dorfstraße in Ruhwinkel liegt im Postleitzahlengebiet 24601 und hat eine Länge von rund 738 Metern. In der Straße befindet sich das Feuerwehrgerätehaus des Ortsteiles. Straßenart: Wohnstraße, Ortsdurchfahrt.

12. Drögenkuhlen (OT: Bockhorn)

Der Drögenkuhlen in Ruhwinkel liegt im Postleitzahlengebiet 24601 und hat eine Länge von rund 1575 Metern. Straßenart: Befestigter Weg





13. Eduard-Wulff-Straße (OT: Schönböken)

Die Eduard-Wulff-Straße in Ruhwinkel liegt im Postleitzahlengebiet 24601 und hat eine Länge von rund 238 Metern. Straßenart: Wohnstraße.

Seite | 12

14. Eichholz (OT: Bockhorn)

Der Eichholz in Ruhwinkel liegt im Postleitzahlengebiet 24601 und hat eine Länge von rund 1531 Metern. Straßenart: Befestigter Weg.

15. Gartenweg(OT: Schönböken)

Der Gartenweg in Ruhwinkel liegt im Postleitzahlengebiet 24601 und hat eine Länge von rund 275 Metern. Straßenart: Wohnstraße.

16. Hauptstraße (OT: Schönböken)

Die Hauptstraße in Ruhwinkel liegt im Postleitzahlengebiet 24601 und hat eine Länge von rund 549 Metern. Straßenart: Wohnstraße, Ortsdurchfahrt

17. Iven-Kruse-Weg (OT: Ruhwinkel)

Der Iven-Kruse-Weg in Ruhwinkel liegt im Postleitzahlengebiet 24601 und hat eine Länge von rund 95 Metern. Straßenart: Wohnstraße.

18. Kurt-Ohlsen-Weg (OT: Schönböken)

Der Kurt-Ohlsen-Weg in Ruhwinkel liegt im Postleitzahlengebiet 24601 und hat eine Länge von rund 125 Metern. Straßenart: Wohnstraße.

19. Lindenallee (OT: Schönböken)

Die Lindenallee liegt im Posteitzahlengebiet 24601. Straßenart: Befestigte Straße, überwiegend Ortsdurchfahrt.

20. Perdöler Weg (OT: Ruhwinkel)

Der Perdöler Weg liegt im Posteitzahlengebiet 24601 und verbindet über das östliche Gemeindegebiet den Norden Bornhöveds mit dem Südosten Wankendorfs und hat auf dem Gemeindegebiet eine Länge von etwa 1.600 m. Straßenart: Befestigter Weg.





21. Rüderkoppel (OT: Schönböken)

Die Rüderkoppel liegt im Postleitzahlengebiet 24601. Straßenart: Wohnstraße.

22. Ruhwinkler Straße(OT: Schönböken)

Die Ruhwinkler Straße in Ruhwinkel liegt im Postleitzahlengebiet 24601 und hat eine Länge von rund 1374 Metern. In der direkten Umgebung von der Ruhwinkler Straße befindet sich die Haltestelle zum öffentlichen Nahverkehr Schönböken Baschenberg. Die Ruhwinkler Straße hat eine Nahverkehrsanbindung zum Bus. Straßenart: Befestigte Straße.

23. Sandskoppel (OT: Schönböken)

Der Sandskoppel in Ruhwinkel liegt im Postleitzahlengebiet 24601 und hat eine Länge von rund 743 Metern. Straßenart: Wohnstraße.

24. Schulweg (OT: Schönböken)

Der Schulweg in Ruhwinkel liegt im Postleitzahlengebiet 24601 und hat eine Länge von rund 292 Metern. Straßenart: Wohnstraße, im östlichen Abschnitt Verbindungsweg.

25. Seeraden (OT: Ruhwinkel)

Erschließungsweg von rund 40 m Länge. Straßenart: Wohnstraße

26. Tanneneck (OT: Ruhwinkel)

Der Tanneneck liegt im Postleitzahlengebiet 24601. Straßenart: Wohnstraße.

27. Vier (OT: Ruhwinkel)

Der Vier in Ruhwinkel liegt im Postleitzahlengebiet 24601 und hat eine Länge von rund 1423 Metern. Straßenart: Befestigter Weg.



Anlage - Straßen- und Wegekonzept des Gemeindeentwicklungskonzeptes Ruhwinkel



28. Vierer Weg (OT: Ruhwinkel)

Der Vierer Weg in Ruhwinkel liegt im Postleitzahlengebiet 24601 und hat eine Länge von rund 1136 Metern. Bei Meter 160 in östlicher Richtung liegt ein Teil der örtlichen Kläranlage. Straßenart: Befestigter Weg.

Seite | 14

29. Vorhof (OT: Ruhwinkel)

Der Vorhof in Ruhwinkel liegt in zwei Postleizahlengebieten und hat eine Länge von rund 1504 Metern. Straßenart: Befestigter Weg.

30. Waldweg(OT: Schönböken)

Der Waldweg in Ruhwinkel liegt im Postleitzahlengebiet 24601 und hat eine Länge von rund 345 Metern. In der direkten Umgebung vom Waldweg befindet sich die Haltestelle zum öffentlichen Nahverkehr Schönböken Torhaus. Der Waldweg hat eine Nahverkehrsanbindung zum Bus. Straßenart: Befestigter Weg

31. Zum Speicher(OT: Schönböken)

Zum Speicher in Ruhwinkel liegt im Postleitzahlengebiet 24601 und hat eine Länge von rund 158 Metern. Straßenart: Wohnstraße.





4) Gesetzliche Rahmenbedingungen

Im Straßen- und Wegegesetz des Landes Schleswig-Holstein (StrWG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 25. November 2003 ist unter § 11 Träger der Straßenbaulast für die Landstraßen und Kreisstraßen verzeichnet, dass

Seite | 15

- (1) Träger der Straßenbaulast sind:
 - a) für die Landesstraßen das Land,
 - b) für die Kreisstraßen die Kreise und die kreisfreien Städte.

Für die Gemeinde Ruhwinkel bedeutet dies, dass die Kreisstraße in der Betrachtung und Kategorisierung im Rahmen des Straßen- und Wegenetzes zunächst nur nachrichtlich aufgeführt wird, da der Träger der Straßenbaulast, welcher für die Instandhaltung zuständig ist, der Kreis Plön ist und es nicht in die Zuständigkeit der Gemeinde Ruhwinkel fällt. Allerdings besteht im Zuge der K 43 (s.u.) aus unserer Sicht planerischer Handlungsbedarf. Aus diesem Grund erfolgt trotzdem im Folgenden die weitere Bearbeitung.

Der Teilabschnitt der A21, welche durch Ruhwinkel führt, ist ebenfalls nicht berücksichtigt, da es nicht in die Zuständigkeit der Gemeinde Ruhwinkel fällt.

Durch das Gemeindegebiet führt folgende Kreisstraße:

Bornhöverder Landstraße K43

Die Bornhöverder Landstraße in Ruhwinkel, ist Teil der K 43 und liegt in zwei Postleizahlengebieten und hat eine Länge von rund 4018 Metern. An der Bornhöveder Landstraße befinden sich auf Höhe der Kreuzung Ruhwinkler Straße beidseitig Bushaltestellen. Straßenart: Kreisstraße.





5) Kategorisierung der Straßen und Wege der Gemeinde Ruhwinkel

Kategorie A: Überörtliches Straßennetz in Ergänzung zu Bundes- und	Kategorie B: Weitere für die Öffentlichkeit bedeutsame,	Kategorie C: Straßen und Wege, mit vorrangiger Anschließungsfunktion		Kategorie D: Wege, die zu Erschließung von	Kategorie E: Wege, die kaum bzw. gar nicht	Seite 16
Landesstraßen	verbindende Straßen und Wege	C1: Anschließungsfunktion in Wohngebieten	C2: Anschließungsfunktion von Wirtschaftsbetrieben	nachrangiger Bedeutung sind	mehr genutzt werden	
Charakteristik: Straßen mit überörtlicher Funktion	Charakteristik: Multifunktionale Funktion	Charakteristik: Innergemeindliche Funktion	Charakteristik: Innergemeindliche Funktion	Nach Bedarf zu ermitteln.	Nach Bedarf zu ermitteln.	
Handlungsempfehlungen für die Kategorie A: • Fahrbahnbreite: 6,50 m – 7,50 m • Kronenbreite: 9,50 m – 11,50 m • Belag: Asphalt	Handlungsempfehlung für die Kategorie B: • Fahrbahnbreite: 4,00 m – 6,50 m • Kronenbreite: 5,00 m – 9,50 m • Belag: Asphalt	Handlungsempfehlungen für die Kategorie C1: • Fahrbahnbreite: 3,50 m – 5,00 m • Kronenbreite 5,50 m – 6,25 m • Belag: Asphalt, Schotter, Hydraulisch gebundene Tragdeckschichten	Handlungsempfehlungen für die Kategorie C2: • Fahrbahnbreite: 3,50 m – 5,00 m • Kronenbreite 5,50 m – 6,25 m • Belag: Asphalt, Schotter, Hydraulisch gebundene Tragdeckschichten			



	Kategorie A Überörtliches Straßennetz in Ergänzung zur Bundes- u. Landesstraße	Kategorie B Weitere für die Öffentlichkeit bedeutsame, verbindende Straßen und Wege	Kategorie C Straßen und Wege, mit vor Anschließungsfunktion in V C1 Anschließungsfunktion in Wohngebieten		Kategorie D Wege, die zur Erschließung von nachrangiger Bedeutung sind	Kategorie E Wege, die kaum bzw. gar nicht genutzt werden
1)	Bornhöveder Landstr.	Appellallee	Am Dörnsberg	Baschenberg	Alte Koppel	Alter Bahndamm
2)	-	Bekskate	Am Teich	Seeraden	-	-
3)	-	Bockhorner Allee	Eduard-Wulff-Straße	Vier	-	-
4)	-	Bokhorner Weg	Gartenweg	Vierer Weg	-	-
5)	-	Charles-Roß-Weg	Iven-Kruse-Weg	Vorhof	-	-
6)	-	Dorfstraße	Kurt-Ohlsen-Weg	Waldweg	-	-
7)	-	Drögenkuhlen	Rüderkoppel		-	-
8)	-	Eichholz	Schulweg		-	-
9)	-	Lindenallee	Tanneneck		-	-
10)	-	Sandskoppel	Zum Speicher		-	-

In die Kategorie A "Überörtliches Straßennetz in Ergänzung zu Bundes- und Landesstraßen" gehören, in Bezug auf eine Betrachtung der Gemeinde Ruhwinkel, die Kreisstraßen. Sie fällt zwar nicht (wie im Kapitel 4 beschrieben) in die Baulastträgerschaft der Gemeinde Ruhwinkel, birgt aber aufgrund ihrer regionalen Bedeutung und der innerörtlichen Kreuzung mit der Gemeindeerschließungsstraße "Ruhwinkler Straße" ein nicht unerhebliches Planungsinteresse aus Sicht der Gemeinde. In dieser Kategorie sind Straßen eingestuft worden, die überörtliche Bedeutung haben. Für Straßen dieser Kategorie kommt in der Regel nur eine Asphaltschicht in Frage, des Weiteren wird davon ausgegangen, dass dieser Straßen uneingeschränkt durch den Winterdienst geräumt werden.

In der Kategorie B "Weitere Straßen und Wege die der Öffentlichkeit zur Verfügung stehen müssen" sind in erster Linie die Hauptverkehrsadern und verbindenden Straßen der Gemeinde Ruhwinkel mit einbezogen worden. Diese Straßen und Wege dienen der Verbindungsfunktion der einzelnen Ortsteile, sind aber auch innerörtlich von großer Bedeutung. Als Belag kommt, vergleichbar wie in Kategorie A, in der Regel nur als Asphalt in Betracht.





Die Straßen und Wege der Kategorie A und B stellen das Kernwegenetz der Gemeinde Ruhwinkel dar. Dieses Kernwegenetz ist im Rahmen einer strategischen Wegeführung priorisiert zu betrachten.

Die Kategorie C "Erschließung von Nutzungen im außerörtlichen Bereich, die nur einzelnen Interessen dienen" ist in zwei Unterkategorien aufgeteilt. In der Unterkategorie C1 sind hauptsächlich Wohnstraßen genannt. Diese dienen überwiegend den Anwohnern, je nach Straßengröße, sind aber für die Vernetzung der drei Ortsteile von untergeordneter Bedeutung. In der Unterkategorie C2 sind die Straßen erfasst, vorwiegend dem Anschluss von Landwirtschafts- und Gewebebetrieben dienen.

Seite | 18

Die Kategorie D "Wege, die zur Gewährleistung einer funktionierenden Verbindung oder Erschließung von geringer Bedeutung sind" in Bezug auf die Betrachtung der gesamten Straßensituation. Das gleiche gilt für die Kategorie E "Wege, die bereits heute nicht mehr vorhanden sind".

Die Straßen und Wege der Kategorien C und D stellen das untergeordnete Wegenetz dar, im Rahmen einer Kategorisierung aufgrund der vier Bewertungsprinzipien Nutzungsüberlagerung, Sicherung der Verbindungsfunktion, Sicherung der Erschließungsfunktion und Vermeidung von Mehrfacherschließungen. Diese Straßen und Wege sind im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten zu pflegen und zu erhalten, gehören aber im Zuge eines strategischen Wegeführungsnetzes nicht zu dem priorisierten Kernwegenetz.



6) Handlungsempfehlungen

6.1) Handlungsempfehlungen für die kategorisierten Straßen und Wege in der Gemeinde Ruhwinkel

Seite | 19

Für die Bornhöveder Landstraße, welche in die Kategorie A einsortiert wurde, sind keine Handlungsempfehlungen formuliert worden, da es sich um eine Kreisstraße handelt und die Baulast damit beim Kreis Plön liegt. Allerdings erscheint eine Sicherung des Kreuzungsbereichs mit der Ruhwinkler Straße für geboten, da Fußgängern und Radfahrern für die Querung der Bornhöveder Landstraße keinerlei Querungshilfen angeboten werden. Fußgänger und insbesondere Schulkiner müssen die breite und in der dunklen Jahreszeit mäßig ausgeleuchtete Kreuzung überblicken und in einem Zug überqueren. Zwar wird mittels Zeichen 274 die Geschwindigkeit auf 70 km/h und anschließend mit Zeichen 310 (Ortstafel= die Durchfahrtgeschwindigkeit nochmals auf die üblichen 50 km/h gebrenzt, allerdings ist das Befolgen, nach eigener Inausgenscheinnahme, eher schwach ausgeprägt. Hier sollten, auch zur Vermeidung weiterer tödlicher Unfälle, dringend Gespräche mit dem Kreis aufgenommen werden, um die Kreuzungssituation für alle Verkehrsteilnehmer sicherer zu gestalten (vgl. Ortsentwicklungskonzept Ruhwinkel, S. 76ff.).

Für die Straßen und Wege der Kategorie D "Wege, die zur Erschließung von nachrangiger Bedeutung sind" und der Kategorie E "Wege, die kaum bzw. gar nicht genutzt werden" sind keine Handlungsempfehlungen formuliert worden, da es im Einzelfall und nach Bedarf entschieden werden sollte, wie mit diesen Straßen und Wege verfahren werden sollte.

Kategorie B Weitere für die Öffentlichkeit bedeutsame, verbindende Straßen und Wege	Nächste Handlungserfordernisse
 Appellallee Bekskate Bockhorner Allee Bokhorner Weg Charles-Roß-Weg 	Bei dem dargestellten Vorgehensverfahren handelt es sich um das Verfahren bei dem Neubau bzw. Änderungsbau von größeren Straßen. Ob diese Schritte im Einzelnen bei den Straßen der Kategorie B und C alle eingehalten werden müssen, ist im Einzelfall zu klären. Im Hinblick auf den demografischen Wandel sollten alle Umbauarbeiten bzw. Neubauten barrierefrei oder zumindest barrierearm gestaltet werden.





Kategorie B Weitere für die Öffentlichkeit bedeutsame, verbindende Straßen und Wege	Nächste Handlungserfordernisse
 Dorfstraße Drögenkuhlen Eichholz Lindenallee Sandskoppel 	 Bei dem Begriff barrierefrei ist zu beachten, dass sich baurechtlich hinter dem Begriff eine DIN Norm verbirgt, welche dann auch einzuhalten ist. Die Straßen sollten nach Ihrer Verkehrstauglichkeit, Umweltverträglichkeit, Wirtschaftlichkeit und Verkehrswirksamkeit geprüft werden Berücksichtigung sogenannter Zwangspunkte wie Gebäudezufahrten, Grundstückszufahrten und unterirdische Versorgungsleitungen Bemessung von der Belastbarkeit von vorhandenen Knotenpunkten Prüfung der Anlegung von Verkehrsanlagen wie Querungshilfen für Fußgänger Raumordnungsverfahren, welches Vereinbarkeit mit den Zielen der Raum- und Landesplanung prüft Ausarbeitung eines Vorentwurfs mit den konkreten Bestandteilen des Straßenentwurfes Genehmigungsverfahren/Planfeststellungsverfahren Bei genehmigten Planfeststellungsverfahren liegt die Baugenehmigung vor Geschwindigkeitserhebung (Hinweistafeln) Geschwindigkeitsreduktion Hinweise auf Engstellen Hinweise auf Fahrradfahrer Ausweichbuchten bei Engstellen





	 Spiegel zur Einsicht in Engstellen Verbreiterung an Engstellen Befestigung der Banketten, überfahrbare Bankette: mittels Bodengitter (http://www.securatek.de/referenzen/item/bodengitter-zur-bankettbefestigung-imstrassenbau.html)
Kategorie C Weitere für die Öffentlichkeit bedeutsame, verbindende Straßen	Nächste Handlungserfordernisse
Kategorie C1 Am Dörnsberg Am Teich Eduard-Wulff-Straße Gartenweg Iven-Kruse-Weg Kurt-Ohlsen-Weg Rüderkoppel Schulweg Tanneneck Zum Speicher Kategorie C2 Baschenberg Seeraden Vier Vierer Weg Vorhof Waldweg	 Die Straßen sollten nach Ihrer Verkehrstauglichkeit, Umweltverträglichkeit, Wirtschaftlichkeit und Verkehrswirksamkeit geprüft werden Berücksichtigung sogenannter Zwangspunkte wie Gebäudezufahrten, Grundstückszufahrten und unterirdische Versorgungsleitungen Bemessung von der Belastbarkeit von vorhandenen Knotenpunkten Prüfung der Anlegung von Verkehrsanlagen wie Querungshilfen für Fußgänger Evtl. Engstellenhinweise Evtl. Spiegel zur Einsicht in Engstellen Evtl. Einrichten einer 20er oder 30er Zone Evtl. Einrichtung Ausweichbuchten





Eine weitere wichtige Handlungsempfehlung stellt die Beantragung und Inanspruchnahme von Fördergeldern dar.

Mögliche Förderprogramme:

1) Zuwendungen des Landes nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz Schleswig-Holstein (GVFG-SH)

Förderquote

Die Fördergrundquote beträgt im Regelfall 60 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten. Erhöhung der Förderquote auf 75 % möglich, wenn folgende Punkte gegeben sind:

- Durch Zuschläge für die Priorität des Vorhabens
- die finanzielle Leistungsfähigkeit der antragsstellenden Kommune
- Status als besonders betroffener Konversionsstandort

Bei Überschreitung kann eine Komplementärförderung aus Mitteln des Finanzausgleichsgesetzes (FAG) bis zur Gesamthöhe von 85 Prozent erfolgen.

Förderfähige Projekte

- verkehrswichtige innerörtlicher Straßen (ausgenommen Anlieger- und Erschließungsstraßen),
- besondere Fahrspuren für Omnibusse
- verkehrswichtiger Zubringerstraßen zum überörtlichen Verkehrsnetz
- verkehrswichtiger zwischenörtlicher Straßen in strukturschwachen Gebieten
- von Straßen im Zusammenhang mit der Stilllegung von Eisenbahnstrecken
- dynamischer Verkehrsleitsysteme
- von Umsteigeparkplätzen zur Verringerung des Individualverkehrs
- öffentlicher Verkehrsflächen für in Bebauungsgebieten ausgewiesenen Güterverkehrszentren





2) Gemeinschaftsaufgabe "Verbesserung der Agrarstruktur und des Küstenschutzes" (GAK)

Gefördert werden Maßnahmen in den folgenden Förderbereichen:

• Integrierte ländliche Entwicklung

- Förderung landwirtschaftlicher Unternehmen
- Verbesserung der Vermarktungsstrukturen
- Markt- und standortangepasste sowie umweltgerechte Landbewirtschaftung einschließlich Vertragsnaturschutz und Landschaftspflege
- Forsten
- Gesundheit und Robustheit landwirtschaftlicher Nutztiere
- Wasserwirtschaftliche Maßnahmen
- Küstenschutz
- benachteiligte Gebiete

Unter dem Förderbereich "Integrierte ländliche Entwicklung" könnte unter "5.0 Dem ländlichen Charakter angepasste Infrastrukturmaßnahmen" evtl. ein Förderantrag für Infrastrukturmaßnahmen gestellt werden.

3) Fördergelder für investive Maßnahmen im Rahmen einer Förderung durch die AktivRegion Schwentine Holsteinische Schweiz

Die Gemeinde Ruhwinkel befindet sich in der Gebietskulisse der AktivRegion Schwentine Holsteinische Schweiz und könnte damit, rein theoretisch, einen Projektantrag für investive Maßnahmen bei der AktivRegion stellen. Da eine AktivRegion aber grundsätzlich keine reinen Ersatzmaßnahmen fördern darf, müsste im Einzelfall mit der AktivRegion geklärt werden, ob diese Maßnahmen förderfähig im Rahmen der Integrierten Entwicklungsstrategie der AktivRegion Schwentine Holsteinische Schweiz sind.



Anlage - Straßen- und Wegekonzept des Gemeindeentwicklungskonzeptes Ruhwinkel



6.2) Handlungsempfehlungen bei Nutzungskonflikten

Als Raumnutzungskonkurrenzen bzw. räumliche Nutzungskonflikte werden konkurrierende Ansprüche mehrerer unterschiedlicher Interessen bzw. Nutzergruppen auf die gleiche Fläche verstanden. Durch Nutzungsüberlagen auf begrenztem Raum kommt es zu gegenseitigen Behinderungen. Um langfristig wirksame Lösungsansätze zu finden, müssen zunächst der räumliche Ort des Konfliktes und die daran teilnehmenden Nutzergruppen analysiert werden.

Seite | 24

6.2.1) Langfristige Maßnahmen mit hohem Wirkungsgrat und hohem Finanzmittel- und Zeiteinsatz

a) Verkehrsentwicklungsplan

Eine Möglichkeit dieses Ziel zu erreichen, wäre die Erstellung eines Verkehrsentwicklungsplanes für die Gemeinde Ruhwinkel.

Im Rahmen eines Verkehrsentwicklungsplanes (VEP) kann ein sinnvolles, langfristiges Instrumentarium entwickelt werden, welches die

Nutzungskonflikte entschärft. Ein VEP ist ein Instrumentarium, das eine sozial-, stadt- und umweltverträgliche Verkehrsentwicklung sowie sichere

Mobilität für alle gewährleisten soll. Alle Verkehrsarten und Verkehrsteilnehmer sollen gleichberechtigt miteinander und aufeinander abgestimmt

berücksichtigt werden. Dabei hat der VEP auch die Aufgabe, verschiedene, z.T. gegensätzliche Ansprüche an Straßenräume verträglich miteinander zu

verbinden. Die Verkehrsentwicklungsplanung dient dabei auch der Sicherstellung der verkehrlichen Funktionsfähigkeit der Verkehrsnetze für den

motorisierten Individualverkehr, für den Rad- und Fußverkehr, für den öffentlichen Verkehr sowie für den ruhenden Verkehr. Im Rahmen eines

Verkehrsentwicklungsplanes wird eine Bestandsanalyse durchgeführt. Anschließend werden die unterschiedlichen Nutzergruppen wie der motorisierte

Individualverkehr, der Fußverkehr, der öffentliche Personennahverkehr sowie der Radverkehr und der Verkehr von landwirtschaftlichen

Nutzfahrzeugen untersucht. Es werden Planungsleitbilder und Handlungsempfehlungen unter Einbezug der Öffentlichkeit und Expertengesprächen

herausgebildet.

b) Investive Maßnahmen zur Verbreiterung hochfrequentierter Wege unterschiedlicher Verkehrsteilnehmer

Ein langfristiger und nachhaltiger Lösungsansatz wären investive Maßnahmen zur Verbreiterung hochfrequentierter Wege. Dieser Lösungsansatz stellt den kosten- und planungsintensivsten Weg dar. Die Konzentrierung auf die Kernwege (Kategorie A und Kategorie B) und die Zuhilfenahme evtl. Fördermittel für Straßenbaumaßnahmen wie im vorherigen Unterpunkt "Handlungsempfehlungen für die kategorisierten Straßen und Wege in der Gemeinde Ruhwinkel" beschrieben, könnten die schrittweise Verwirklichung dieser Handlungsempfehlung erleichtern.





6.2.2) Kurzfristige Maßnahmen mit geringerem Wirkungsgrat und geringerem Finanzmittel- und Zeiteinsatz

a) Aufklärungsarbeit und Sensibilisierung zur gegenseitigen Rücksichtnahme

Eine weitere Möglichkeit, die Nutzungskonflikte im Straßenverkehr zu lösen, wäre eine verstärkte Sensibilisierung der jeweiligen Verkehrsteilnehmer. Bereits in der Straßenverkehrsordnung ist festgehalten, dass "Jeder Verkehrsteilnehmer hat sich so zu verhalten hat, dass kein anderer geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird". [vgl. § 1 Abs. 2 StVO]

Durch verstärkte Öffentlichkeitsarbeit im Hinblick auf das Thema "Gemeinsame Straßennutzung", ggf. Gemeindezusammenkünfte und/oder die Zuhilfenahme eines Mediators könnten evtl. Lösungsansätze erarbeitet werden.

b) Bessere und eindeutigere Beschilderung bei Räumen mit verstärkten Nutzungskonflikten und/oder erhöhtem Unfallaufkommen
Bei räumlichen Konfliktpunkten mit erhöhter Unfallgefahr wäre eine eindeutigere Beschilderung sowie die Vermeidung von natürlichen Barrieren, wie
Überwuchs bei Bäumen und Sträuchern, welche die allgemeine Sicht bzw. die Sicht auf die Schilder erschweren oder behindern, zu vermeiden, ggf.
auch durch konsequente Abholzung.

c) Prinzip der selbst erklärenden Wege

Bei einer selbst erklärenden Straße handelt es sich um eine klare und sofort erkennbare Straßenführung, welche bei dem Autofahrer zu einer unbewussten Informationsaufnahme und den damit verbundenen richtigen verkehrstechnisch relevanten Handlungen führt. Die Wegeführung sowie die Beschilderung müssen klar erkennbar sein. Selbst erklärende Straßen und Wege sind so beschaffen, dass der Fahrer intuitiv richtig handelt.



7) Zusammenfassung und Ausblick

Die Straßen- und Wegesituation der Gemeinde Ruhwinkel ist durch einen Ausbaustandard geprägt, der einer zeitgemäßen und zukunftsorientierten Ausrichtung heute schon nicht mehr entspricht. In der stark durch Landwirtschaft und Gartenbau geprägten Gemeinde sind die Wege über viele Jahrzehnte den gewachsenen Anforderungen nicht angepasst worden. Die Wege muten aus den 50er Jahren an, die die Fahrzeugbreiten moderner landwirtschaftlicher Gespanne und Lkw nicht mehr sicher aufnehmen können. Beschädigungen der Seitenränder und Banketten sind vielfach anzutreffen, eine konfliktfreie Nutzung mit anderen Verkehrsteilnehmern ist aufgrund der mangelnden Wegebreiten und ungenügenden Flächenaufteilung für die verschiedenen Verkehrsarten nicht mehr möglich.

Seite | 26

Neben kosten- und zeitintensiven baulichen Maßnahmen sollte vor allem verkehrslenkende Maßnahme ergriffen werden, die zu einem an die bauliche Situation angepassten Fahrverhalten führen. Zudem gilt es, die jeweiligen Nutzergruppen für die Bedürfnisse und auch Ängste der jeweils anderen zu sensibilisieren und für ein konfliktfreieres Miteinander auf den Gemeindestraßen und –wegen zu sorgen.

Die Anlage Straßen- und Wegekonzept des Gemeindeentwicklungskonzeptes Ruhwinkel stellt lediglich eine Empfehlung an die handelnden Akteure der Gemeinde Ruhwinkel dar und ist kein Verkehrsgutachten. Die Anlage vertieft das Themenfeld Infrastruktur – Mobilität des Gemeindeentwicklungskonzeptes der Gemeinde Ruhwinkel.



8) Quellen

8.1) Quellenverzeichnis

Bathelt, Harald; Glückler, Johannes, Wirtschaftsgeographie, 3. Auflage, Verlag Eugen Ulmer, 2012

Seite | 27

Schwedes, Oliver, Öffentliche Mobilität: Perspektiven für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung, Springer Verlag, 2004

Knoflacher, Hermann, Grundlagen der Verkehrs- und Siedlungsplanung, Böhlau, 2012

Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein, Aktuelle Verkehrsprojekte: mehr Infrastruktur, mehr Wirtschaft; Schleswig-Holstein, Kiel, 2009

M+T Markt und Trend GmbH, Gemeindeentwicklungskonzept der Gemeinde Ruhwinkel, Neumünster, 2007

8.2) Verzeichnis der Internetquellen:

https://www.strassenweb.de/ruhwinkel-10588.html; Zugriff 28.06.2017 https://www.schleswig-holstein.de/DE/Fachinhalte/V/verkehrsinfrastruktur/kommunalerStrassenbau.html; Zugriff: 03.07.2017

8.3) Abbildungsverzeichnis

- 1) Übersichtskarte Gemeinde Ruhwinkel; Quelle: OpenStreetMap; Zugriff: 10.07.2017
- 2) Wegenetz Ruhwinkel; Quelle: OpenStreetMap; Zugriff: 23.06.2017
- 3) Wegenetz Schönböken; Quelle: OpenStreetMap; Zugriff: 23.06.2017
- 4) Wegenetz Bokhorn; Quelle: OpenStreetMap; Zugriff: 23.06.2017

