

<u>öffentlich</u>	
Verantwortlich: Fachdienst Bauverwaltung und öffentliche Flächen	BESCHLUSSVORLAGE

Geschäftszeichen 2-60/602 Boe	Datum 06.12.2021	BV/2021/137
----------------------------------	---------------------	--------------------

Beratungsfolge	Zuständigkeit	Termine
Planungsausschuss	Vorberatung	08.02.2022
Umwelt-, Bau- und Feuerwehrausschuss	Entscheidung	10.02.2022

Ausbau der Straße Tinsdaler Weg - Vorplanung - Festlegung von möglichen Ausbauvarianten

Beschlussvorschlag:

I)

Der **Planungsausschuss** beschließt, mit Verweis auf die Handlungsbausteine „Ausbaustrategie Radverkehrsnetz“ und „Perspektive Kfz-Verkehrsnetz“ des Mobilitätskonzeptes, in der Vorplanung zum Ausbau der Straße Tinsdaler Weg Verbesserungen für die Radverkehrsführung vorzusehen. Der Planungsausschuss empfiehlt dem Umwelt-, Bau- und Feuerwehrausschuss für den Ausbaubereich A, zw. Am Lohhof und Galgenberg, beidseitig Schutzstreifen (Radfahrangebotsstreifen) und für den Ausbaubereich B, zw. Galgenberg und Grenzweg, beidseitig Radwege anzulegen.

II)

Der **Umwelt-, Bau- und Feuerwehrausschuss** beschließt, die Vorplanungen für den Ausbau der Straße Tinsdaler Weg in zwei Ausbaubereiche aufzuteilen und jeweils Verbesserungen für den Radverkehr vorzusehen.

Im Ausbaubereich A, zw. Am Lohhof und Galgenberg, soll mit beidseitigen Schutzstreifen (Radfahrangebotsstreifen) weiter geplant werden.

Im Ausbaubereich B, zw. Galgenberg und Grenzweg, soll mit beidseitigen Radwegen weiter geplant werden.

Die Vorplanungen sollen bis zum Sommer 2022 im Rahmen einer Öffentlichkeitsbeteiligung (Anlieger / Eigentümer / TÖB) zur Diskussion gestellt und Stellungnahmen eingeholt werden. Die Einwendungen sind abzuwägen und dem Ausschuss zur Abstimmung vorzulegen.

Ziele

1. Strategischer Beitrag des Beschlusses (Bezug auf Produkt / Handlungsfeld / Oberziele):

HF 2 Stadtentwicklung und Umwelt: Die Stadt sorgt für einen ausgewogenen Verkehrsmix, der sowohl Belange der Umwelt als auch des Wirtschaftsstandortes berücksichtigt.

2. Maßnahmen und Kennzahlen für die Zielerreichung des Beschlusses: . / .

Darstellung des Sachverhaltes

Die Straße Tinsdaler Weg befindet sich im Südosten der Stadt Wedel und erstreckt sich auf einer Länge von ca. 2 km von der Straße Bei der Doppeleiche / Am Lohhof bis zum Grenzweg / Stadtgrenze zu Hamburg.

Die Straße ist eine Hauptsammelstraße mit Erschließungsfunktion für angrenzende Wohngebiete. In Teilbereichen sind dort täglich bis zu 8.000 Fahrzeuge unterwegs, darunter auch viel Schwerlastverkehr. Die Straße ist dem Vorbehaltsnetz der Stadt zugeordnet, d. h. ÖPNV und Wirtschaftsverkehre sowie das Rettungswesen (z. B. Feuerwehr) müssen darauf gut abfließen.

Die Straße liegt in einem baulich sehr schlechten Zustand vor. Im Fahrbahnbereich (Asphalt) befinden sich zahlreichen Risse, alte Aufgrabeflächen, ausgebesserte Stellen und Lunken. Die Nebenflächen (Gehwege) sind in Teilen in einem desolaten Zustand, mit unebenen, defekten Platten und Lunken (Pfützenbildung).

Die Straße Tinsdaler Weg kann auf Grund unterschiedlicher Straßenbreiten in zwei Bereiche, wie folgt, aufgeteilt werden:

Die Straßenfläche zwischen Am Lohhof und Galgenberg hat eine durchschnittliche Breite von ca. 12 m, aufgeteilt in: ca. 2,50 m Gehweg - ca. 7,00 m Fahrbahn - ca. 2,50 m Gehweg.

Zwischen Galgenberg und Grenzweg hat die Straßenfläche eine durchschnittliche Breite von ca. 14 m, aufgeteilt in: ca. 2 m Gehweg - ca. 1,50 m Radweg - ca. 7,00 m Fahrbahn - ca. 0,50 m Sicherheitsstreifen - ca. 1,00 m Radweg - ca. 2 m Gehweg.

Ein Halten / Parken am Fahrbahnrand ist in Teilbereichen möglich / zugelassen. Zählungen zu unterschiedlichen Zeiten ergaben für den Bereich Am Lohhof - Galgenberg 50 - 70 parkende Fahrzeuge und für den Bereich Galgenberg bis Industriestraße 15 - 35 parkende Fahrzeuge.

Teile der Straße Tinsdaler Weg sind in angrenzenden B-Plangebieten erfasst. Aussagen zu möglichen Straßenquerschnitten sind dabei jedoch nicht getroffen worden.

In den beidseitigen Nebenflächen (Gehwege bzw. Geh-/Radwege) befinden sich sämtliche Versorgungsleitungen.

Entwässerungsleitungen liegen im Fahrbahnbereich der Straße.

Begründung der Verwaltungsempfehlung

Schon 2017 wurde in der Klimaschutzkonferenz der Stadt Wedel intensiv über eine Verbesserung für Radfahrer in der Straße Tinsdaler Weg diskutiert; mit dem Ergebnis, dass ein beidseitiger Schutzstreifen dort geeignet wäre. Eine zeitnahe Umsetzung konnte jedoch nicht erfolgen, da der politische Beschluss dafür nicht gefasst wurde.

Im Rahmen des Mobilitätskonzeptes, das zurzeit erarbeitet wird, wurde bei der 2. Planungswerkstatt ebenfalls die Verbesserung der Radverkehrsführung in der Straße Tinsdaler Weg thematisiert. Anwohner diskutierten über Vor- und Nachteile, jedoch ohne eindeutige Tendenz bzw. Ergebnis. Es wurde jedoch darauf hingewiesen, dass die Straße in zwei Bereiche geteilt werden sollte, da der westliche Bereich mehr Wohncharakter und der östliche Bereich mehr Gewerbecharakter hat.

Diese Unterteilung wird im Folgenden aufgenommen / berücksichtigt:

Bereich A geht von Am Lohhof bis Galgenberg, mit mögl. Bauabschnitt 1 von Am Lohhof bis R.-Breitscheid-Str. und mögl. Bauabschnitt 2 von R.-Breitscheid-Str. bis Galgenberg.

Bereich B geht von Galgenberg bis Grenzweg, mit mögl. Bauabschnitt 3 von Galgenberg bis Industriestr./Elbring und mögl. Bauabschnitt 4 von Industriestr./Elbring bis Grenzweg.

Für die beiden Bereiche ergeben sich folgende, grundsätzliche Varianten:

Bereich A - Ausbau mit Schutzstreifen (Radfahrangebot):

Fahrbahn 4,50 m; beidseitig Schutzstreifen mit 1,65 m Breite (inkl. Markierung und Wasserlauf); beidseitig Gehweg mind. 2,10 m breit

Vorteile: Radfahrer erhalten einen eigenen Verkehrsraum auf der Fahrbahn - Verbesserung! Die Gehwege sind ausreichend breit für Fußgänger und Rad fahrende Kinder.

Nachteile: Es wird in der Straße kein Platz für haltende / parkende Fahrzeuge angeboten. Parksuchverkehre weichen ggf. in umliegende Nebenstraßen aus. Subjektive Unsicherheit bei Nutzung des Schutzstreifens und gleichzeitigem Lkw-/Busverkehr.

Bereich B - Ausbau ähnlich Bestand:

Fahrbahnbreite 6,50 m; ggf. Halten/Parken am Fahrbahnrand möglich; beidseitig Rad- und Gehweg auf Hochbord (Schutzstreifen: 0,55 m; Radweg: 1,50 m; Gehweg mind. 1,60 m)

Vorteile: Sichere Radwege, da getrennt vom Fahrzeugverkehr (Lkw/ Bus) auf Hochbord geführt.

Nachteile: Gehwege recht schmal; nutzbare Gehwegfläche ggf. durch Einbauten (Masten, Schränke) eingeschränkt; Fußgänger und Radfahrer müssen sich arrangieren.

Darstellung von Alternativen und deren Konsequenzen mit finanziellen Auswirkungen

Für den **Bereich A** kann alternativ der **Ausbau ähnlich Bestand** als **Variante a)** betrachtet werden: Fahrbahnbreite 7,50 m; wechselseitiges Parken am Fahrbahnrand; wechselseitig Pflanz-/Bauminseln (Einengung auf 5,50 m); beidseitig Gehweg mind. 2,25 m breit

Vorteile : Es wird ausreichend Platz für parkende Fahrzeuge erhalten / geschaffen. Gehwege sind ausreichend breit für Fußgänger und Rad fahrende Kinder. Pflanzinseln dienen dem Klimaschutz, ggf. auch der Entwässerung der Straßenfläche.

Nachteile: Es erfolgt keine Verbesserung für Radfahrer, da diese (weiterhin) die Fahrbahn nutzen müssen, gemeinsam mit Pkw / Lkw / Bus. Ggf. Sichtbehinderung durch parkende Fahrzeuge, bei Straßenquerung für Rad fahrende Kinder / Fußgänger.

Für den **Bereich A - Ausbau ähnlich Bestand** gäbe es noch folgende **Alternative zu Variante a)**: Fahrbahnbreite 5,50 m bis 7,60 m; wechselseitig Pflanz-/Bauminseln; wechselseitig baulich angelegte Parkstreifen (2,10 m breit); beidseitig Gehweg mind. 2,15 m breit

Vorteile: Es wird ausreichend Platz für parkende Fahrzeuge erhalten/geschaffen. Die Gehwege sind ausreichend breit für Fußgänger und Rad fahrende Kinder. Pflanzinseln dienen dem Klimaschutz, ggf. auch der Entwässerung der Straßenfläche.

Nachteile: Es erfolgt keine Verbesserung für Radfahrer, da diese (weiterhin) die Fahrbahn nutzen müssen, gemeinsam mit Pkw / Lkw / Bus. Ggf. Sichtbehinderung durch parkende Fahrzeuge, bei Straßenquerung für Rad fahrende Kinder / Fußgänger.

Für den **Bereich B** gibt es folgende **zwei Alternativen**:

Bereich B - Alternative a) - Ausbau mit Radfahrstreifen (benutzungspflichtig):

Fahrbahn 6,50 m; beidseitig Radfahrstreifen mit 1,85 m Breite (inkl. Markierung und Wasserlauf); beidseitig Gehwege mind. 1,80 m breit

Vorteile: Radfahrer erhalten einen eigenen, sicheren Verkehrsraum auf der Fahrbahn. Die Gehwege sind grundsätzlich ausreichend breit.

Nachteile: Nutzbare Gehwegfläche durch Einbauten (Masten, Schränke) ggf. eingeschränkt.

Es wird in der Straße kein Platz für haltende / parkende Fahrzeuge angeboten.

Parksuchverkehre weichen ggf. in umliegende Nebenstraßen aus.

Bereich B - Alternative b) - Ausbau mit Schutzstreifen (Radfahrangebot):

Fahrbahn 5,50 m; beidseitig Schutzstreifen mit 1,65 m Breite (inkl. Markierung und Wasserlauf); beidseitig Gehwege mind. 2,50 m breit

Vorteile: Radfahrer erhalten einen eigenen Verkehrsraum auf der Fahrbahn. Die Gehwege sind ausreichend breit für Fußgänger und Rad fahrende Kinder.

Nachteile: Es wird in der Straße kein Platz für haltende / parkende Fahrzeuge angeboten. Parksuchverkehre weichen ggf. in umliegende Nebenstraßen aus. Subjektive Unsicherheit bei Nutzung des Radfahr-/Schutzstreifens und gleichzeitigem Lkw-/Busverkehr.

Grundsätzlich ist es auch denkbar, Teilbereiche der Straße Tinsdaler Weg in eine **Tempo-30-Zone** umzuwandeln. Das setzt jedoch eine Änderung des Vorbehaltsnetzes für die Stadt Wedel voraus, was im Planungsausschuss beraten / empfohlen und im Rat beschlossen werden müsste.

In einer Tempo-30-Zone ändert sich die Vorfahrtsregelung an Kreuzungen bzw. einmündenden Straßen auf „rechts vor links“ und Lichtsignalanlagen, auch für Fußgänger, entfallen.

In einer Tempo-30-Zone könnte mit dem zur Verfügung stehenden Straßenraum, hier: mind. 12 m Breite, der Gestaltung mehr Raum gegeben werden. Neben breiten Gehwegflächen wäre die Anlage von Grünflächen (Pflanz-/Bauminseln) möglich, die auch der dezentralen Regenwasserableitung (Versickerung) dienen könnten. Separate Parkplatzflächen könnten ausgewiesen werden.

Die nutzbare Fahrbahnbreite würde grundsätzlich mit 5,50 m vorgesehen werden, mit partiellen Einengungen auf 3,50 m, wo Gegenverkehre Vorfahrt zu gewähren haben.

Nachteilig wäre hierbei zu sehen, dass Radfahrer (weiterhin) die Fahrbahn nutzen müssten, gemeinsam mit Pkw / Lkw / Bus, was keine grundsätzliche Verbesserung für Radfahrer wäre.

Durch parkende Fahrzeuge kommt es ggf. zu Sichtbehinderungen bei einer Straßenquerung für Rad fahrende Kinder / Fußgänger. Tempo-30 könnte zur Verdrängung der Durchgangsverkehre auf angrenzenden Nebenstraßen führen, die dafür zurzeit nicht vorgesehen / ausgebaut sind.

Die geschätzten Gesamtkosten der gesamten Straßenbaumaßnahme liegen bei ca. 6 Mio.€. Hierbei sind ca. 5,2 Mio.€ für Baukosten und ca. 800 T€ für Baunebenkosten (Ing.-leistungen, Vermessung, Baugrund, Sonstiges) eingeplant.

Es handelt sich um eine Maßnahme im Sinne des Straßenbaubeitragsrechts (Ausbau). Die Beiträge, gem. Satzung der Stadt Wedel, sind zzt. ausgesetzt.

Bei der Straße Tinsdaler Weg handelt es sich um eine wichtige innerörtliche Verbindungsstraße, deren Ausbau über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) förderfähig wäre. Ein entsprechender Antrag wird beim Land-SH gestellt.

Der Ausbau von separat geführten Radwegen wird zzt. vom Kreis/Land/Bund gefördert. Ein entsprechender Antrag wird dann gestellt.

Finanzielle Auswirkungen

Der Beschluss hat finanzielle Auswirkungen:

☒ ja ☐ nein

Mittel sind im Haushalt bereits veranschlagt

☒ ja ☒ teilweise ☐ nein

Es liegt eine Ausweitung oder Neuaufnahme von freiwilligen Leistungen vor:

☐ ja ☒ nein

Die Maßnahme / Aufgabe ist

- ☐ vollständig gegenfinanziert (durch Dritte)
☒ teilweise gegenfinanziert (durch Dritte)
☐ nicht gegenfinanziert, städt. Mittel erforderlich

Aufgrund des Ratsbeschlusses vom 21.02.2019 zum Handlungsfeld 8 (Finanzielle Handlungsfähigkeit) sind folgende Kompensationen für die Leistungserweiterung vorgesehen:

(entfällt, da keine Leistungserweiterung)

Ergebnisplan						
Erträge / Aufwendungen	2021 alt	2021 neu	2022	2023	2024	2025 ff.
		in EURO				
*Anzugeben bei Erträge, ob Zuschüsse / Zuweisungen, Transfererträge, Kostenerstattungen/Leistungsentgelte oder sonstige Erträge Anzugeben bei Aufwendungen, ob Personalkosten, Sozialtransferaufwand, Sachaufwand, Zuschüsse, Zuweisungen oder sonstige Aufwendungen						
Erträge*						
Aufwendungen*						
Saldo (E-A)						

Investition	2021 alt	2021 neu	2022	2023	2024	2025 ff.
	in EURO					
Investive Einzahlungen						
Investive Auszahlungen	100.000	100.000		1 Mio.	1,5 Mio.	3,4 Mio.
Saldo (E-A)	100.000	100.000		1 Mio.	1,5 Mio.	3,4 Mio.

Anlage/n

- 1 Übersichtsplan
- 2 Querschnitte Bereich A
- 3 Querschnitte Bereich B
- 4 Lageplan Bereich A - Schutzstreifen (Grundvariante)
- 5 Lageplan Bereich B - Radwege (Grundvariante)
- 6 Lageplan Bereich A - Ausbau ähnlich Bestand (Variante a)
- 7 Lageplan Bereich A - Alternative zu Variante a)
- 8 Lageplan Bereich B - Radfahrstreifen (Alternative a)
- 9 Lageplan Bereich B - Schutzstreifen (Alternative b)