

Bekanntmachung

Es findet eine Sitzung des Planungsausschusses am Dienstag, 15.03.2022 um 18:00 Uhr, im Ratssaal des Rathauses (barrierefrei), Rathausplatz 3-5, 22880 Wedel statt.

Sollten sich die Rahmenbedingungen für die Durchführung der Sitzung aufgrund des Infektionsgeschehens ändern, behält sich der Vorsitzende vor, die Sitzung kurzfristig abzusagen.

Für diese Sitzung gelten besondere Zugangsvoraussetzungen („3-G-Regel“):

Der Zugang zur Sitzung wird nur unter Vorlage eines negativen Corona-Schnelltests, eines nachgewiesenen Impfschutzes oder einer nachgewiesenen Genesung einer Sars-Cov-2-Erkrankung gestattet.

Beachten Sie hierzu die beigefügte 3-G-Regel-Checkliste. Halten Sie Ihren Nachweis sowie einen Identifikationsnachweis beim Betreten des Gebäudes bereit.

Der Vorsitzende behält sich vor, das Tragen der Maske während der Sitzungsdurchführung und über die gesamte Sitzungsdauer festzulegen.

Hinweise für die Öffentlichkeit

Aufgrund der derzeitigen Situation finden die Sitzungen der politischen Gremien unter besonderen Bedingungen statt. Die maximale Besucherzahl im Ratssaal ist begrenzt auf 10 Personen.

Der Einlass findet nur 15 Minuten vor Sitzungsbeginn durch den Haupteingang des Rathauses statt. Nach Einlass der maximal zulässigen Zuschauerzahl ist der Einlass ausgeschlossen. Ein nachträglicher Einlass ist leider nicht möglich. Seien Sie daher bitte rechtzeitig vor Ort. Besucherinnen und Besucher des Rathauses müssen beim Betreten einen Mund-Nase-Schutz tragen. Ohne diesen Schutz darf das Rathaus nicht betreten werden. Während der Sitzung kann der Mund-Nase-Schutz abgenommen werden.

Bitte haben Sie Verständnis für diese Regelungen und achten Sie auf sich und Ihre Mitmenschen. Kommen Sie bitte nicht ins Rathaus, wenn Sie Erkältungssymptome aufweisen.

Tagesordnung:

Öffentlicher Teil

- 1 Einwohnerfragestunde
 - 1.1 Antworten der Verwaltung zu vorangegangenen Fragen
 - 1.2 Aktuelle Fragen der Einwohner*innen
- 2 Anhörung der Beiräte
- 3 Genehmigung des Protokolls der Sitzung vom 08.02.2022
- 4 Mobilität
 - 4.1 Vorstellung des neuen Mobilitätmanagers
 - 4.2 Mobilitätskonzept Wedel
hier: Inhaltliche Ausrichtung des Mobilitätskonzeptes
- 5 Mitgliedschaft Rad.SH
hier: Beschluss über die Mitgliedschaft
- 6 Ausbau der Straße Tinsdaler Weg - Vorplanung - Festlegung von möglichen Ausbauvarianten
- 7 Präsentation geplantes Wohnungsbauprojekt Schulauer Str. 9
- 8 Präsentation geplantes Mehrgenerationenquartier am Ansgariusweg
- 9 Grundstücksangelegenheit im BusinessPark Elbufer / Änderung von vertraglichen Bauverpflichtungen

- 10 Anträge
 - 10.1 Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen; hier: Erhalt der ÖPNV-Anbindung während längerer Straßensperrungen
 - 10.2 Fraktionen SPD, Bündnis 90 / Die Grünen, FDP und die Linke, sowie Olaf Wuttke; hier: Rahmenplan Wedel Nord: Vierte Grundschule
- 11 Prüfauftrag zur Einrichtung eines Fußgängerüberweges (FGÜ) in der Bahnhofstraße in Höhe der Post
- 12 Städtebauliche Sanierungsmaßnahme "Stadthafen Wedel"
 - 12.1 Mündlicher Sachstandsbericht der Verwaltung
- 13 Öffentliche Mitteilungen und Anfragen
 - 13.1 Bericht der Verwaltung
 - 13.2 Anfragen der Politik
 - 13.3 Sonstiges

Voraussichtlich nichtöffentlicher Teil

- 14 Mitteilung über bedeutsame Vorhaben
- 15 Mitteilung über bedeutsame Vorhaben
- 16 Mitteilung über bedeutsame Vorhaben
- 17 Nichtöffentliche Mitteilungen und Anfragen
 - 17.1 Bericht der Verwaltung
 - 17.2 Anfragen der Politik
 - 17.3 Sonstiges

Öffentlicher Teil

- 18 Unterrichtung der Öffentlichkeit

**Sollte die Tagesordnung bis 22.00 Uhr nicht abschließend behandelt werden können, lädt der Vorsitzende vorsorglich zu einer weiteren Sitzung am Dienstag, den 22.03.2021 um 18.00 Uhr im Ratssaal des Rathauses ein.
Der Termin am 22.03.2022 dient allein der Erledigung der beschlossenen Tagesordnung der Sitzung des Planungsausschusses 15.03.2022.
Sofern die Tagesordnung in der Sitzung 15.03.2022 vollständig abgeschlossen werden kann, findet der Folgetermin nicht statt.**

gez. Kay Burmester
Vorsitz

F. d. R.:
Katrin Matthies

3-G- Checkliste

Getestet

- Antigen-Schnelltest nicht älter als 24 Stunden
- PCR-Test nicht älter als 48 Stunden
- Selbsttests zählen nicht

Geimpft

- Vollständiger Impfschutz muss gegeben sein
 - Eine Impfung mit Johnson&Johnson (*Janssen*)
oder
 - eine Impfung mit einem anderen Wirkstoff nach Infektion
oder
 - Zwei Impfungen mit allen anderen Wirkstoffen
- Nachweis über Impfausweis oder per App über den digitalen Impfpass
- Es müssen mindestens 14 Tage seit der letzten Impfung vergangen sein

Genesen

- Positiver PCR-Test erforderlich
- Nachweis auch über den digitalen Coronapass möglich
- Muss mindestens 28 Tage und darf höchstens sechs Monate alt sein

<u>öffentlich</u>	BESCHLUSSVORLAGE
Verantwortlich: Fachdienst Stadt- u. Landschaftsplanung	

Geschäftszeichen	Datum 30.11.2021	BV/2021/135
------------------	---------------------	--------------------

Beratungsfolge	Zuständigkeit	Termine
Planungsausschuss	Entscheidung	11.01.2022

Mobilitätskonzept Wedel

hier: Inhaltliche Ausrichtung des Mobilitätskonzeptes

Beschlussvorschlag:

Der Planungsausschuss beschließt die inhaltliche Ausrichtung des Mobilitätskonzeptes auf der Grundlage von 15 Handlungsbausteinen (s. Anlage 2 Seite 4).

Ziele

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

Unter Handlungsfeld 3 „Stadtentwicklung“ wird als strategisches Ziel genannt: „Die Stadt sorgt für einen ausgewogenen, zukunftsorientierten Verkehrsmix, der sowohl Belange der Umwelt als auch des Wirtschaftsstandortes berücksichtigt“.

2. Maßnahmen und Kennzahlen für die Zielerreichung des Beschlusses

./.

Darstellung des Sachverhaltes

Die von der AktivRegion Pinneberger Marsch & Geest e.V. geförderte Erstellung eines Mobilitätskonzeptes wurde am 10.09.2019 vom Rat der Stadt Wedel beschlossen.

Wesentlicher Bestandteil war bzw. ist eine dialog-orientierte Ausrichtung (s.a. Projektablauf Anlage 1)

Im Rahmen der Projektbearbeitung wurden bisher umfangreiche Beteiligungen der Öffentlichkeit durchgeführt und ausgewertet:

- Online Mobilitätsumfrage vom 21.09 bis 12.10.2020
- Bürgerforum am 20.04.2021
- Planungswerkstatt 1 am 21.09.2021
- Planungswerkstatt 2 am 27.10.2021.

Mit der Einrichtung einer AG Mobilität, die bisher viermal tagte, wurden die Voraussetzungen für eine enge Einbeziehung der Politik in den Prozess geschaffen. Gespräche mit Fachleuten, Analysen, Beobachtungen, fachplanerische Überlegungen u.a. haben den Prozess ergänzt.

Nach Abschluss der Phase der Beteiligung der Öffentlichkeit wurden 15 Handlungsbausteine herausgearbeitet (siehe Anlage 2). Bei den Handlungsbausteinen handelt es sich um inhaltliche Schwerpunktsetzungen des Mobilitätskonzeptes. Sie leiten sich aus den Ergebnissen des Beteiligungsprozesses ab, ergänzt um eine fachliche Expertise und Einschätzung. In der zuletzt stattgefundenen Sitzung der AG Mobilität am 24.11.2021 wurden die 15 Handlungsbausteine von den politischen Vertretern der Fraktionen bestätigt.

Um sicherzustellen, dass diese Ausrichtung so politisch mitgetragen wird, wird vorliegend ein Zwischenbeschluss herbeigeführt.

Weiteres Vorgehen:

1. Für jeden Handlungsbaustein werden im weiteren Verfahren vertiefende Maßnahmen bzw. -pakete erarbeitet.
2. Politische Beschlüsse begleiten die Festlegung von Maßnahmen. Eine Prioritätensetzung der enthaltenen Maßnahmen soll erst zum Abschluss des Projektes erfolgen.
3. Prüfung von Fördermöglichkeiten für umzusetzende Maßnahmen.
4. Umsetzung

Begründung der Verwaltungsempfehlung

Die Vorgehensweise entspricht dem festgelegten Beteiligungsverfahren.

Mit der 2. Planungswerkstatt ist die aktive Beteiligungsphase für die Bürger zunächst abgeschlossen. Es folgt die konzeptionelle Bearbeitung der Beteiligungsergebnisse in Form von Handlungsbausteinen

Eine Bestätigung des Planungsausschusses durch Beschluss trägt zur Verfahrenssicherheit bei.

Darstellung von Alternativen und deren Konsequenzen mit finanziellen Auswirkungen

./.

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)

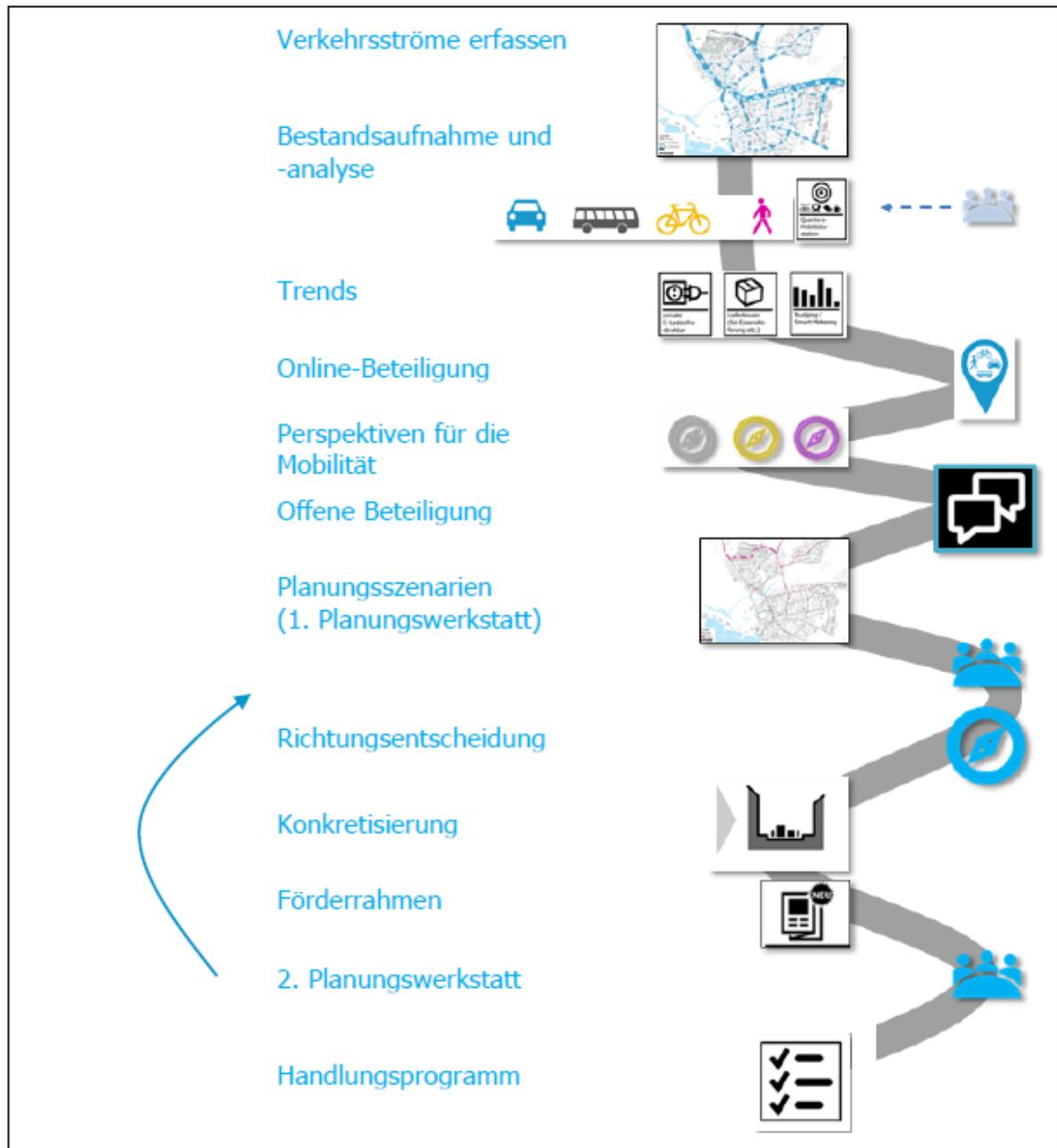
Ergebnisplan						
Erträge / Aufwendungen	2021 alt	2021 neu	2022	2023	2024	2025 ff.
	in EURO					
<small>*Anzugeben bei Erträge, ob Zuschüsse / Zuweisungen, Transfererträge, Kostenerstattungen/Leistungsentgelte oder sonstige Erträge Anzugeben bei Aufwendungen, ob Personalkosten, Sozialtransferaufwand,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

Investition	2021 alt	2021 neu	2022	2023	2024	2025 ff.
	in EURO					
Investive Einzahlungen						
Investive Auszahlungen						
Saldo (E-A)						

Anlage/n

- 1 Mobilitätskonzept - Projektablauf
- 2 Herleitung eines 15-Punkte-Handlungsprogramms

Projekttablauf





Mobilitätskonzept für die Stadt Wedel – Herleitung eines 15-Punkte-Handlungsprogramms

25.11.2021, Hamburg

Dipl.-Ing. Markus Franke

Katrin Fahrenkrug M.A.

Johann Helmann B.Sc.

Teike Scheepmaker M.Sc.

- Das Mobilitätskonzept umfasst die Strategische Ebene der kommunalen Verkehrsplanung.
- Es ist modular aufgebaut und besteht aus fünfzehn aufeinander abgestimmten Handlungsbausteinen, die einer gemeinsamen Leitschnur folgen (69 Handlungsansätze, Stand 25.11.2021).
- Es wird in Teilkonzepten ausformuliert, die jedoch nachfolgend weiterhin zu konkretisieren sein werden.
- Das Mobilitätskonzept wurde sehr dialog-orientiert angelegt: insofern sind die strategischen Grundlinien in hoher Übereinstimmung mit der Bürger:innenmeinung (der Teilnehmenden am Prozess); in Fragen der Umsetzung und Technik dienen die Äußerungen vor allem als Anregungen.
- Darüber hinaus enthält es fachplanerisch und städtebaulich begründete Empfehlungen.
- Die Realisierung möglichst barrierefreier Lösungen ist übergreifend in allen Handlungsfeldern anzustreben.
- Dem Handlungsprogramm soll in seinen groben Zügen – wie nachfolgend dargestellt - vor der weiteren Ausarbeitung politisch zugestimmt werden. Eine Prioritätensetzung soll erst zum Abschluss des Projektes erfolgen.

Vorbemerkungen zum Handlungsprogramm

Tenor zur übergeordneten Handlungsstrategie der Wedeler:innen im Beteiligungsverfahren

- Angebote für ein freiwilliges **Leben ohne Auto** müssen mit höchster Priorität gestärkt werden
- Radverkehrsförderung genießt die größte Unterstützung
- Darüber hinaus stehen die Fußverkehrsbedingungen, das ÖPNV-Netz sowie Verknüpfungsanlagen und Services im Vordergrund
- Autoverkehr soll nicht verhindert, aber erschwert werden
- Kurze Wege / Bewegungsfreiheit, Entschleunigung, Verkehrssicherheit und Straßenraumgestaltung sind ebenfalls Schwerpunktthemen
- Strategien zur Beibehaltung oder Steigerung der Fortbewegungsqualität mit Autos haben überhaupt keinen Zuspruch

15-Punkte-Programm („Handlungsbausteine“)

Perspektive
Kfz-
Verkehrsnetz

Ausdehnung
Tempo 30

Umbau
Bahnhofstraße

Aufbau
Mobilitäts-und
Fahrradstation
am Bahnhof

Verknüpfung
von Bahnhof
und
Bahnhofstraße*

Ausbau
Radverkehrs-
netz

Erleichterung
Fahrradparken

Stärkung
Fußverkehr

Schulweg-
sicherung

ÖPNV-
Entwicklung

Expansion
CarSharing

Einrichtung
StadtRad-
System

Integration der
B 431

Ausweitung
Ladesäulennetz

Initiierung
smart city

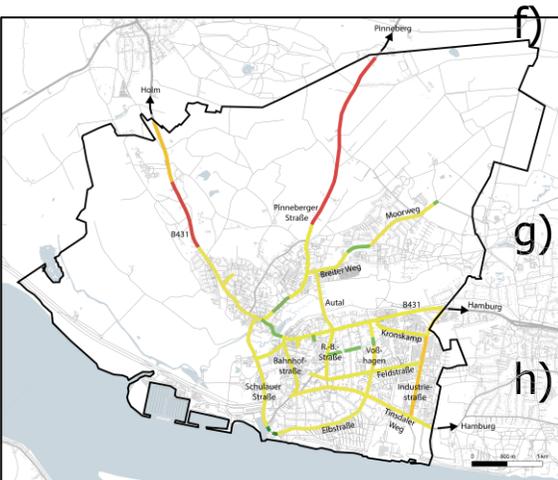
* Die Mobilitätswende vom Bahnhof ausgehend

15-Punkte-Programm („Handlungsbausteine“)

1. Perspektive Kfz-Verkehrsnetz

Perspektive Kfz- Verkehrsnetz

- a) Das Kfz-Verkehrsnetz bleibt im Wesentlichen wie es ist.
- b) Neue Erschließungsstraßen, gezielte Straßennetzunterbrechungen oder Einbahnstraßensysteme im untergeordneten Netz (z.B. Tinsdaler Weg – Feldstraße) sind möglich.
- c) Für die B 431 wird keine Einbahnstraßenlösung verfolgt, dies wird begründet.
- d) Das Vorbehaltsnetz bleibt ebenfalls im Wesentlichen wie es ist, Tempo-30-Regelungen können jedoch auch dort ausgedehnt werden (→ eigenes Teilkonzept „Ausdehnung von Tempo 30“).
- e) Neuverkehre von Wedel Nord können zu Ausbauerfordernissen bestehender Straßen bzw. Knotenpunkte führen. Die Entwicklung des 2. Bauabschnitts bedingt weitergehende Untersuchungen.



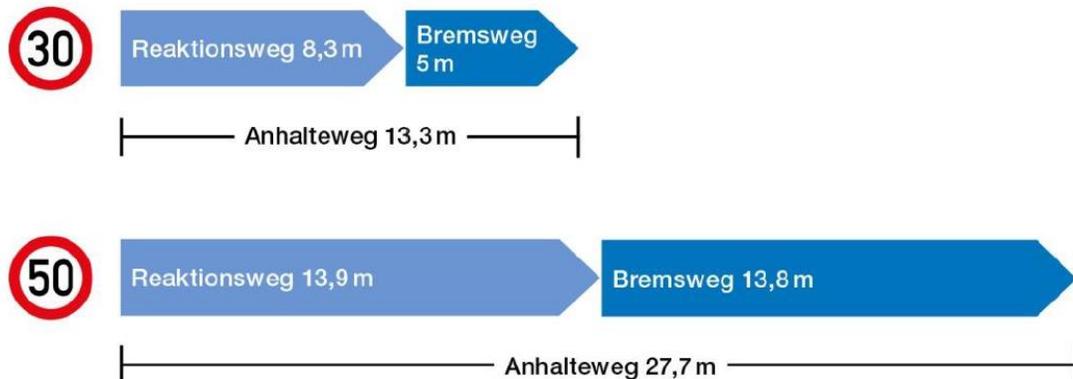
- f) Die Datengrundlage der Verkehrsmengen wird baldmöglichst erneuert. Prognosegrundlagen von Bedarfen werden erneuert - wegen Verhaltensänderungen, „Homeoffice-/ Coworking-Faktor“, demografischem Wandel.
- g) Die Bahnhofstraße stellt ein eigenständiges Thema dar, bei dem jedoch mögliche Verkehrsverlagerungen gesehen werden müssen.
- h) Die B 431 behält ihre Funktion bei, es werden jedoch Maßnahmen entwickelt, die die städtebauliche Integration verbessern (→ eigenes Teilkonzept „Integration B 431“)

15-Punkte-Programm („Handlungsbausteine“)

2. Ausdehnung Tempo 30

Ausdehnung Tempo 30

- a) Im Stadtgebiet Wedel soll möglichst umfassend Tempo 30 angestrebt werden.
- b) Der Rechtsrahmen ist heute noch restriktiv, entwickelt sich jedoch absehbar weiter, ist insofern zu beobachten und hinsichtlich künftiger Handlungsspielräume im Sinne des Oberziels zu nutzen.
- c) Auf Tempo 30-Regelungen ist zu verzichten, wenn unerwünschte Verdrängungen ausgelöst werden könnten.
- d) Außerhalb des Vorbehaltsnetzes sollte kurzfristig flächendeckend Tempo 30 eingerichtet werden, in der Regel als Zonen-Regelung.
- e) Busverkehr ist zu berücksichtigen, stellt jedoch kein Ausschluss-Kriterium dar.



15-Punkte-Programm („Handlungsbausteine“)

3. Umbau der Bahnhofstraße

Umbau Bahnhofstraße

- a) Der Umbau der Bahnhofstraße wird mit dem übergeordneten Ziel angestrebt, die Aufenthaltsmöglichkeiten maximal zu verbessern, ohne unverträgliche Verdrängungseffekte auszulösen.
- b) Der hohen Bedeutung im Radverkehrsnetz ist zu entsprechen.
- c) Das Shared-Space-Prinzip hat als Lösungsmöglichkeit Vorrang.
- d) Ein Verkehrsversuch soll die Wirkungen zunächst austesten.
- e) Die genaue Ausgestaltungsweise und räumliche Ausdehnung für einen temporären Versuchszeitraum werden in einem gesonderten Gremium unter Einbeziehung der lokalen Aktiven ausdiskutiert.



15-Punkte-Programm („Handlungsbausteine“)

4. Aufbau Mobilitäts- und Fahrradstation am Bahnhof

Aufbau Mobilitäts- und Fahrradstation am Bahnhof

- a) Auf dem Gelände des Zentralen Omnibusbahnhofs wird eine „Mobilitätsdrehscheibe“ konzipiert.
- b) Das geplante Angebot sollte neben hochwertigem und erweitertem Fahrradparken diverse Service-Angebote für Radfahrende, CarSharing, Paketstation und andere Sharing-Dienstleistungen umfassen.
- c) Die bereits erfolgten Maßnahmen zur Verbesserung der Umsteigesituation werden dabei möglichst inwertgesetzt (z.B. durch Einrichtung einer Stegverbindung zum Bahnsteig) und bedarfsorientiert weiterentwickelt.
- d) Einzelne Funktionen auf dem ZOB-Areal (z.B. Halten oder Taxenposten) können verschoben bzw. neu geordnet werden.
- e) Im gleichen Zuge wird das Park-and-Ride-Angebot modernisiert und kostenpflichtig.



15-Punkte-Programm („Handlungsbausteine“)

5. Verknüpfung von Bahnhof und Bahnhofstraße

Verknüpfung von Bahnhof und Bahnhofstraße

- a) Ein maximal möglicher, weiterhin leistungsgerechter Rückbau des Knotenpunktes Bahnhofstraße / Mühlenstraße / ZOB / Rosengarten wird vorbereitet und beim LBV auf eine Umsetzung hingewirkt.
- b) Dabei werden ebenfalls die Verkehrssicherheit sowie die Radverkehrsführung verbessert.
- c) Dies umfasst auch Möglichkeiten der Signalsteuerung.
- d) Der Rathausplatz wird stärker als Platz herausgebildet, der die Häuserzeile gegenüber vom Rathaus gestalterisch anbindet; die verkehrlichen Funktionen werden zurückgenommen und optisch untergeordnet.
- e) Eine optische Verbindung zwischen Bahnhof und Rathausplatz / Bahnhofstraße wird angestrebt.



15-Punkte-Programm („Handlungsbausteine“)

6. Ausbaustrategie Radverkehrsnetz

Ausbau Radverkehrs- netz

- a) Grundzüge einer Fortschreibung des bestehenden Radverkehrskonzeptes werden dargelegt. Dies betrifft insbesondere weitere übergeordnete Routen, die das Netz weiterentwickeln.
- b) Übergeordnete Routen können sich aus verschiedenen Arten der Radverkehrsführung zusammensetzen (z.B. Radfahrstreifen, Fahrradstraßen oder selbständige Geh- und Radwege) und haben einen durchgängig (auch über querende Straßen hinweg) hohen Qualitätsstandard.
- c) Das Netz selbständiger Geh- und Radwege wird gleichzeitig in das übergeordnete Netz eingebunden und vervollständigt.
- d) Ausgewählte Routen werden beispielhaft ausformuliert.
- e) Die Schulauer Straße und der Auweidenweg werden Bestandteile neuer übergeordneter Radrouten und es werden Umgestaltungsempfehlungen gegeben.



15-Punkte-Programm („Handlungsbausteine“)

7. Erleichterung des Fahrradparkens

Erleichterung Fahrradparken

- a) Es wird der Aufbau eines Abstellangebotes in einschließbaren Gehäusen und anderen qualitätvollen Abstellmöglichkeiten im öffentlichen Raum des gesamten Stadtgebietes aufgezeigt.
- b) Dabei haben Freizeit- und Tourismusorte (z.B. Elbufer) einen besonders hohen Stellenwert.
- c) Darüber hinaus werden Empfehlungen zur Verbesserung der Fahrradparkmöglichkeiten im privaten Raum dargestellt.
- d) Die Erweiterung des Fahrradparkens am Bahnhof ist ein eigenes Teilkonzept (→ „Mobilitäts- und Fahrradstation“).

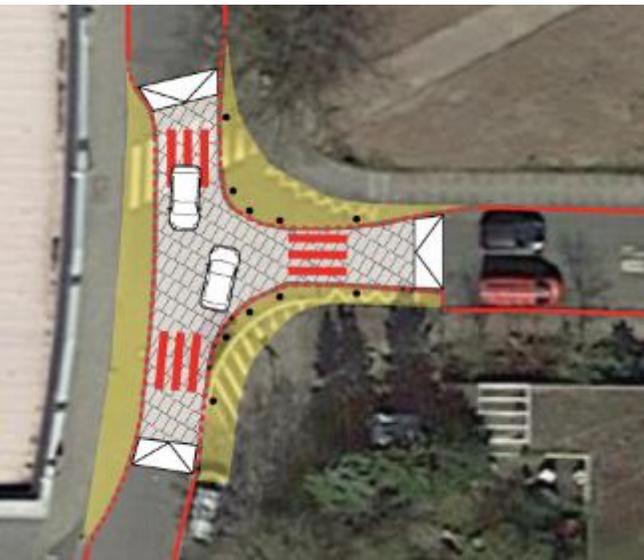


15-Punkte-Programm („Handlungsbausteine“)

8. Stärkung Fußverkehr

Stärkung Fußverkehr

- a) Die Fußverkehrsbedingungen sollen insbesondere im Zentrum, in problematischen Quartieren und auf Haupt-Schulwegen (→ eigenes Teilkonzept „Schulwegsicherung“), komfortabler und verkehrssicherer gestaltet werden.
- b) Für das Quartier Elbhochufer wird modellhaft ausgearbeitet, wie die Fußverkehrsbedingungen flächenhaft aufgewertet und gleichzeitig die sonstigen Straßenraumansprüche – insbesondere das Parken von Kfz – angemessen berücksichtigt werden können.
- c) Darüber hinaus werden im Quartier nördlich der Altstadt Möglichkeiten zur Vermeidung gebietsfremder Kfz-Verkehre aufgezeigt- (→ s. Teilkonzept „Kfz-Verkehrsnetz“).

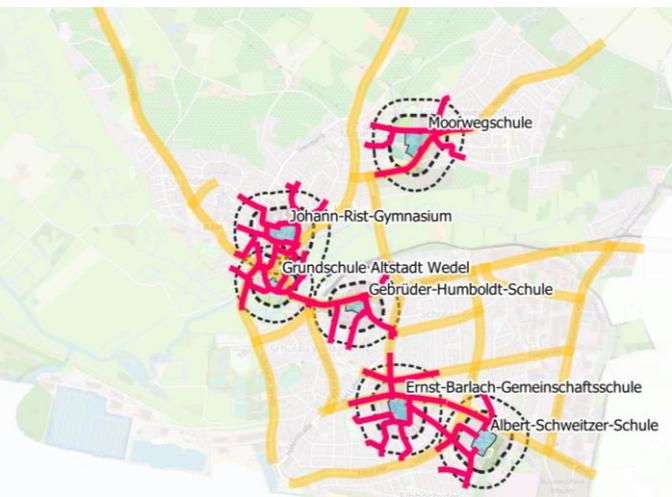


15-Punkte-Programm („Handlungsbausteine“)

9. Schulwegsicherung

Schulweg- sicherung

- a) Für sämtliche allgemeine Schulen in Wedel werden die Hauptschulwege im näheren Einzugsbereich (100 – 200 m) sowie deren Schnittstellen mit dem Vorbehaltsnetz des Kfz-Verkehrs ermittelt.
- b) Die bestehenden verkehrstechnischen Elemente in den Schnittstellenbereichen werden aufgenommen und grob bewertet.
- c) Für ausgewählte Schnittstellen werden beispielhaft Maßnahmen zur Erhöhung der Schulwegsicherheit aufgezeigt.
- d) Für das Johann-Rist-Gymnasium wird ein großflächiger Handlungsansatz hergeleitet, der dem besonderen Radverkehrsanspruch gerecht wird.

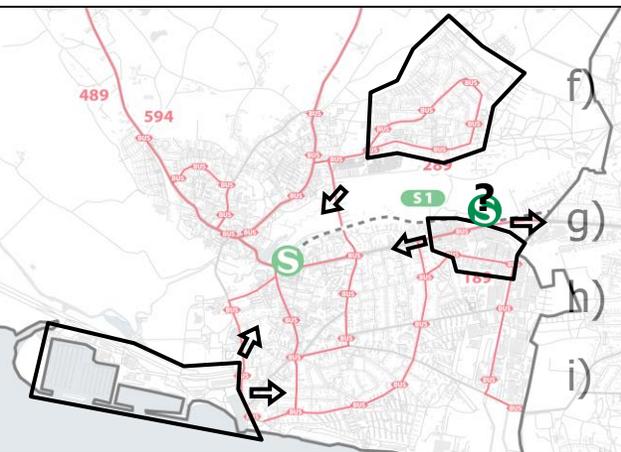


15-Punkte-Programm („Handlungsbausteine“)

10. ÖPNV-Entwicklung

ÖPNV- Entwicklung

- a) Die Stadt wirkt weiterhin auf eine Ausweitung des 10-Minuten-Betriebes der S 1 sowie auf einen zweiten Haltepunkt in Wedel Ost bei der Nah.SH hin.
- b) Aufgabenträger des kommunalen ÖPNV ist der Kreis. Die Stadt kann wahlweise mit dem Kreis über weitere Angebote verhandeln oder zusätzliche Angebote eigenständig finanzieren. Theoretisch wäre ein Eigenbetrieb (Konkurrenzierungsaspekt beachten !) darüber hinaus denkbar.
- c) Eine neue Buslinie nach Wedel Nord soll vorgesehen werden und möglichst gleichzeitig eine durchgehende Verbindung mit dem Hafenumfeld und ggf. dem Fachmarktzentrum Ost geschaffen werden.
- d) Alternativ ist eine ringförmige Linie mit Anbindung des Hafens zu prüfen, ggf. erst im Testbetrieb anlässlich von Festivitäten auszuprobieren.
- e) Die mit dem kommenden Fahrplanwechsel neue Linie 395 soll auch für die Erschließung des von der 395 tangierten Stadtbereichs Wedels optimal nutzbar werden, u.a. durch Anlage einer neuen Richtungshaltestelle am Fahrenkamp.



- f) Die Linie 289 sollte ein verdichtetes Angebot erhalten: 20-Min-Takt bis Betriebsschluss und 10-Min.-Takt während des 10-Min.-Taktes der S-Bahn.
- g) Eine direktere Anbindung des Businessparks an die Linie 189 wird geprüft.
- h) Gezielte Verbesserung der Verknüpfung von Bus- und Radverkehr und ggf. CarSharing
- i) Die Einsatzmöglichkeiten flexiblerer Bedienungsformen werden geprüft.

15-Punkte-Programm („Handlungsbausteine“)

11. Expansion CarSharing

Expansion CarSharing

- a) Das stationsgebundene CarSharing-Angebot in Wedel wird gezielt mit aktiver Unterstützung der Stadt ausgebaut.
- b) Ausweisung von CarSharing-Stellplätzen
- c) Finanzielle und organisatorische Fördermaßnahmen (Wirtschaftlicher Betrieb setzt hohe Auslastung der Fahrzeuge voraus; aktive Ansprache potenzieller Kooperationspartner und möglicher Betreiber)
- d) Kommunikationsmaßnahmen, insbesondere durch „Mobility as a Service“-Apps (→ Teilkonzept „smart city“)



15-Punkte-Programm („Handlungsbausteine“)

12. Einrichtung eines StadtRad-Systems

Einrichtung StadtRad- System

- a) Die Stadt Wedel strebt die Einrichtung eines StadtRad-Systems an.
- b) Sie bemüht sich um eine Mitnutzung des StadtRad Hamburg und klärt den finanziellen und organisatorischen Rahmen sowie die planerischen Eckpunkte (Standorte, Dimensionierung u.a.).
- c) Es wird eine mehrstufige Entwicklung vorgesehen, die mit einem ausreichend attraktiven ersten Stationsnetz beginnt.



15-Punkte-Programm („Handlungsbausteine“)

13. Integration der B 431

Integration der B 431

- a) Die B 431 bleibt in ihrem heutigen Verlauf, auch eine Einbahnstraßenlösung wird nicht weiter verfolgt (→ Teilkonzept „Perspektive Kfz-Verkehrsnetz“)
- b) Im zentralen Abschnitt werden weitergehende Maßnahmen angestrebt, die den Kfz-Verkehr entschleunigen, ggf. verstetigen und die Querungsbedingungen sowie die Verkehrssicherheit verbessern. Dies betrifft insbesondere die Mühlenstraße und den Knotenpunkt Bahnhofstraße / Mühlenstraße / ZOB / Rosengarten. Entsprechende Abstimmungen mit dem LBV sind vorzusehen.
- c) Im umliegenden Straßen- und Wegenetz werden die Radverkehrsbedingungen parallel zur B 431 verbessert. Dies umfasst auch die Vernetzung mit dem Umfeld.



15-Punkte-Programm („Handlungsbausteine“)

14. Ausweitung des Ladesäulennetzes

Ausweitung Ladesäulennetz

- a) Zielsetzung ist es, zwei bis drei Ladesäulen pro Jahr bis zum Jahr 2030 im Stadtgebiet aufzustellen (Potentialanalyse geht von 3.000 in Wedel gemeldeten elektrisch angetriebenen Fahrzeugen bis zum Jahr 2030 aus).
- b) Standorte für neue Ladesäulen werden vorwiegend in Verdichtungsräumen gesucht.
- c) Ein Beratungsangebot für private und öffentliche Interessenten soll gegeben werden.



15-Punkte-Programm („Handlungsbausteine“)

15. Initiierung von „smart-city-Lösungen“

Initiierung smart city

- a) Die Einführung einer Handy-Applikation mit umfassenden und einfach handhabbaren Mobilitätsinformationen und ggf. Buchungsanwendungen wird angestrebt.
- b) Digitalisierungsangebote im Verkehr, insbesondere zur verbesserten Kommunikation mit den Nutzer:innen, sowie Informationsentwicklungen für die städtische Verkehrsplanung werden kontinuierlich beobachtet und im Hinblick auf ihre Nutzungsmöglichkeiten für die Stadt Wedel geprüft.
- c) Ein evt. künftig entstehendes Engagement zur Erprobung / Einführung des autonomen Fahrens von Bussen wird unterstützt.





Vielen Dank
für Ihre Aufmerksamkeit!

<u>öffentlich</u>	BESCHLUSSVORLAGE
Verantwortlich: Fachdienst Stadt- u. Landschaftsplanung	

Geschäftszeichen 2-61/Ba	Datum 10.01.2022	BV/2022/003
-----------------------------	---------------------	--------------------

Beratungsfolge	Zuständigkeit	Termine
Planungsausschuss	Entscheidung	15.03.2022

Mitgliedschaft Rad.SH

hier: Beschluss über die Mitgliedschaft

Beschlussvorschlag:

Der Planungsausschuss beschließt die Mitgliedschaft bei der Arbeitsgemeinschaft für den Rad- und Fußverkehr Rad.SH.

Ziele

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

Unter Handlungsfeld 3 „Stadtentwicklung“ wird als strategisches Ziel genannt: „Die Stadt sorgt für einen ausgewogenen, zukunftsorientierten Verkehrsmix, der sowohl Belange der Umwelt als auch des Wirtschaftsstandortes berücksichtigt.“

2. Maßnahmen und Kennzahlen für die Zielerreichung des Beschlusses

./.

Darstellung des Sachverhaltes

Im März 2017 startete die kommunale Arbeitsgemeinschaft Rad.SH zur Förderung von Rad- und Fußverkehr mit ursprünglich 10 Mitgliedern. Mittlerweile sind es über 60 Städte, Gemeinden und Landreise in Schleswig-Holstein, die Teil des Netzwerkes sind und gemeinsam versuchen nachhaltige Mobilitätsformen zu etablieren.

Das Kernelement einer Mitgliedschaft ist die Unterstützung durch die Arbeitsgemeinschaft bei den folgenden Themen:

- Beantragung von Fördermitteln
- Landesweite Netzwerkbildung
- Sammlung von Ideen und Materialien
- Entwicklung und Verbreitung von Musterlösungen
- Fachliche Fortbildungen
- Öffentlichkeitsarbeit
- Lobbyarbeit beim Land im Sinne einer nachhaltigen kommunalen Fahrrad- und Fußverkehrsstrategie

Besonders aufgrund der jüngsten Bemühungen der Stadt Wedel, klimafreundliche Mobilitätsformen zu fördern, empfiehlt die Verwaltung, sich der Arbeitsgemeinschaft Rad.SH anzuschließen.

Detaillierte Informationen zur kommunalen Arbeitsgemeinschaft zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs in Schleswig-Holstein können über die Homepage www.rad.sh abgerufen werden.

Begründung der Verwaltungsempfehlung

Als Vorteile einer Mitgliedschaft bei Rad.SH können genannt werden:

- Die Mobilitätswende in Schleswig-Holstein wird aktiv gefördert.
- Durch die Erstellung des Mobilitätskonzeptes bekennt sich die Stadt Wedel zu einer nachhaltigen und zukunftsfähigen Verkehrsstrategie. Die Handlungsbausteine des Mobilitätskonzeptes werden in diesem Bereich neue Projekte initiiert, die ein erweitertes Netzwerk und standardisierte Abläufe erfordern. Zusätzlich zeigen die Ergebnisse der Bürger*Innenbefragung auf, dass ein Ausbau der Fahrradinfrastruktur eine sehr hohe Priorität für künftige Entwicklungsschritte der Stadt haben sollte, was ebenfalls mit den generellen Überlegungen der Verwaltung im Einklang steht und somit auch nach außen hin klar gefördert werden sollte.
- Mittlerweile sind mehr als 60 Städte, Gemeinden und Landreise Mitglied von Rad.SH, darunter auch die Landeshauptstadt Kiel, der Kreis Pinneberg und einige Gemeinden des Kreises. Durch eine Mitgliedschaft ist somit ein spürbarer Netzwerkeffekt zu erwarten, der zu neuen Ideen und Projekten auf kommunaler Ebene führen kann und auch auf Mobilitätsthemen abseits des Rad- und Fußverkehrs fruchtbare Auswirkungen haben wird.
- Die Fördermittellandschaft für den Ausbau der Fahrradinfrastruktur ist in den letzten Jahren ergiebiger, dadurch allerdings auch komplexer geworden. Die Fördermittelberatung der Arbeitsgemeinschaft bietet eine geeignete Möglichkeit, das passende Förderprogramm für die jeweiligen Mobilitätsprojekte zu identifizieren und mit einem darauf abgestimmten Konzept, die Fördermittel anzufordern.
- Der Mitgliedsbeitrag von 2000 € jährlich kann sich durch die erfolgreichen Bewerbungen um Fördergelder schnell wieder amortisieren. Die Mitgliedschaft ist ein Zeichen für die verstärkten Bemühungen um neue Rad- und Fußverkehrsentwicklungen und wird auch dem

Fördermittelgeber eine positive Einstellung vermitteln, wodurch positive Bescheide leichter erreichbar sind.

- Mit Bezugnahme auf die Ablehnung einer Mitgliedschaft seitens der Verwaltung aus dem Jahr 2017 (MV/2017/032), sei auf die weiteren Entwicklungen im Bereich der Verkehrsplanung hingewiesen. Die Fortentwicklung einer neuen Rad- und Fußverkehrsstrategie ist über viele Ebenen hinweg gefordert, was sich unter anderem an dem Mitgliederzuwachs der Arbeitsgemeinschaft Rad.SH seit 2017 ablesen lässt. Außerdem treibt die Stadt Wedel gegenwärtig die Erstellung eines Mobilitätskonzeptes voran, bei dessen Umsetzung neue Lösungsansätze herangezogen werden müssen und auch auf externe Unterstützung gebaut wird. Beispielsweise bei der Inanspruchnahme der umfassenden und komplexen Fördermittellandschaft, verspricht die Nutzung des Rad.SH Netzwerkes und der Beratungsmöglichkeiten einen erheblichen Effektivitätsgewinn.

Die Stadt Wedel treibt einige Mobilitätsprojekte voran, die momentan in der Planungsphase sind. Diese können von einer Mitgliedschaft bei Rad.SH durch Fördermittel, Musterlösungen und öffentlichkeitswirksame Bekanntmachungen profitieren:

- Projekte, die sich gegenwärtig in der Planung befinden sind:
 - o Ein neuer Rad- und Fußweg entlang vom Stadtzentrum in Richtung Nord-Westen sowie die damit verbundene Fahrrad- und Fußgängerbrücke Wedeler Au/Kursana.
 - o Das Pilotprojekt „verkehrsarme Bahnhofsstraße“.
 - o Ein Ausbau der Fahrradbügel und -abstellanlagen im Stadtgebiet (z.B. an Bushaltestellen).
- Zukünftige Projekte können sein:
 - o Ein fahrradgerechter Ausbau des Auweidenwegs (Verlängerung der Veloroute 1 aus HH).
 - o Die dauerhafte Umgestaltung der Bahnhofsstraße.
 - o Die Schaffung eines gesamtstädtischen Radverkehrsnetzes in Wedel.
 - o Weitere Projekte die sich aus dem Mobilitätskonzept ergeben, das momentan noch in der Bearbeitung ist.

Darstellung von Alternativen und deren Konsequenzen mit finanziellen Auswirkungen

Alternativ würde von einer Mitgliedschaft bei der Arbeitsgemeinschaft Rad.SH abgesehen werden. Durch diesen Schritt wäre die Nutzung der vorhandenen Fördermitteln erschwert, wodurch neue Mobilitätsprojekte aufgrund zu geringer Ressourcen verschoben oder eingestellt werden. Zusätzlich wäre dies ein Verzicht auf einen erheblichen Netzwerkeffekt im Mobilitätsbereich, der nachhaltige Projektplanungen begünstigt würde.

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:

Im Produkt 5110 010 Stadt- und Landschaftsplanung stehen die erforderlichen Haushaltsmittel zur Verfügung.

(entfällt, da keine Leistungserweiterung)

Ergebnisplan						
Erträge / Aufwendungen	2022 alt	2022 neu	2023	2024	2025	2026 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*	0	2000	2000	2000	2000	2000
Saldo (E-A)						

Investition	2022 alt	2022 neu	2023	2024	2025	2026 ff.
	in EURO					
Investive Einzahlungen						
Investive Auszahlungen						
Saldo (E-A)						

Anlage/n

Keine

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

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-Plangebietern 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:

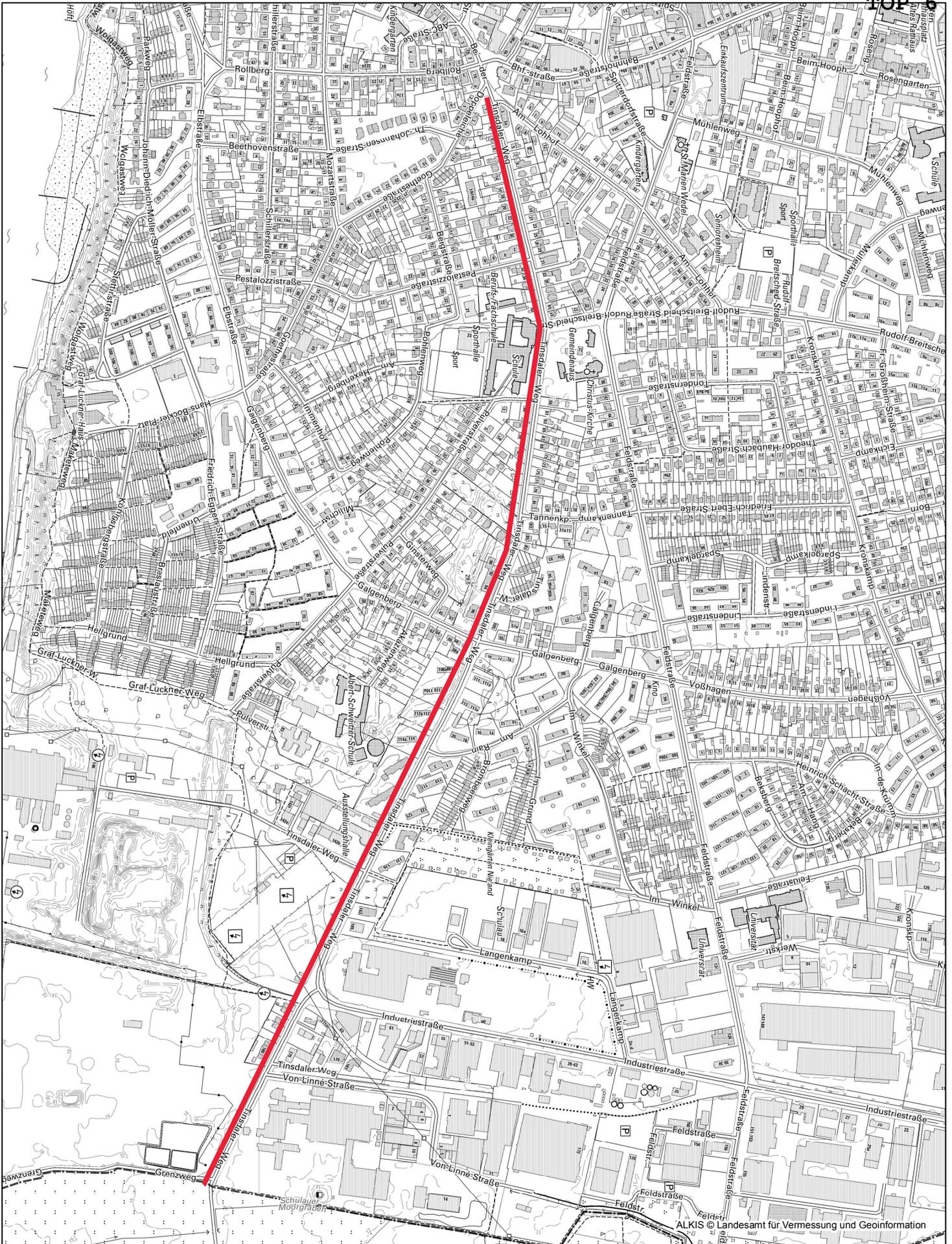
(entfällt, da keine Leistungserweiterung)

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

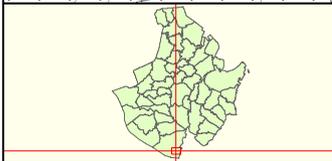
Investition	2021 alt	2021 neu	2022	2023	2024	2025 ff.
	in EURO					
Investive Einzahlungen						
Investive Auszahlungen	100.000	100.000		1 Mio.	1,5 Mio.	3,4 Mio.
Saldo (E-A)	100.000	100.000		1 Mio.	1,5 Mio.	3,4 Mio.

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)



ALKIS © Landesamt für Vermessung und Geoinformation



Datenauszug

Erstellt für Maßstab 1:6.000
 0 0.4 km
 Ersteller Frau Boettcher
 Erstellungsdatum 09.01.2020



Stadt Wedel
 Rathausplatz 3-5
 22880 Wedel



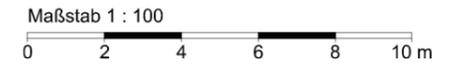
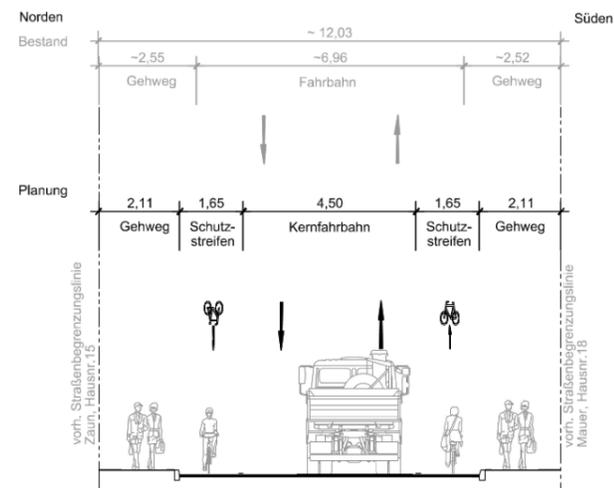
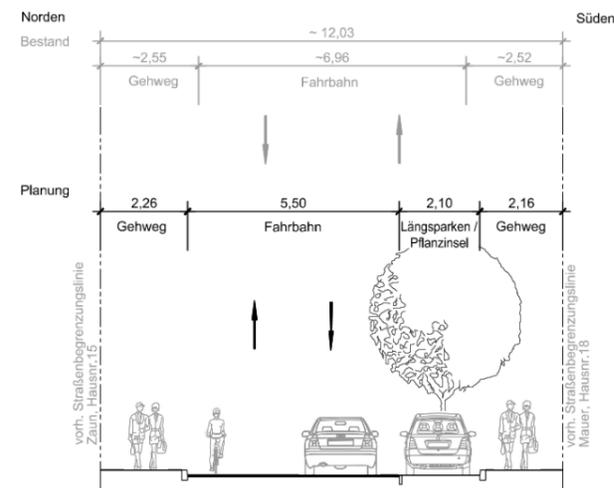
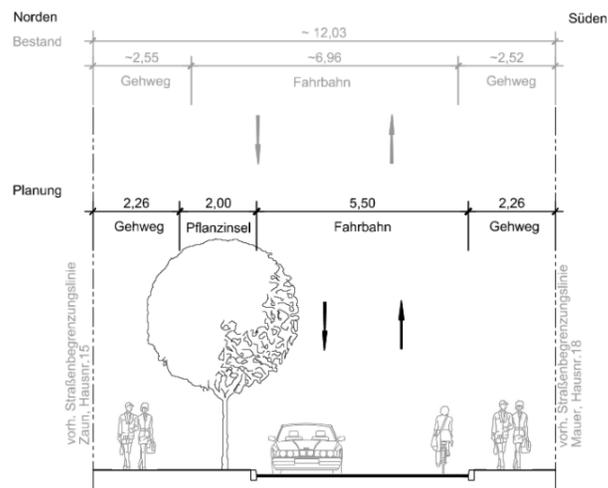
nicht amtlicher Kartenauszug

Bereich A, Bauabschnitt 1

Variante a) - Ausbau ähnlich Bestand

Alternative zu Variante a) Ausbau ähnlich Bestand

Grundvariante - Ausbau mit Schutzstreifen



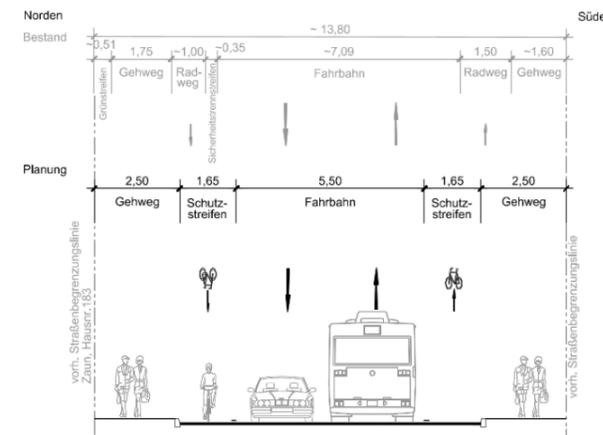
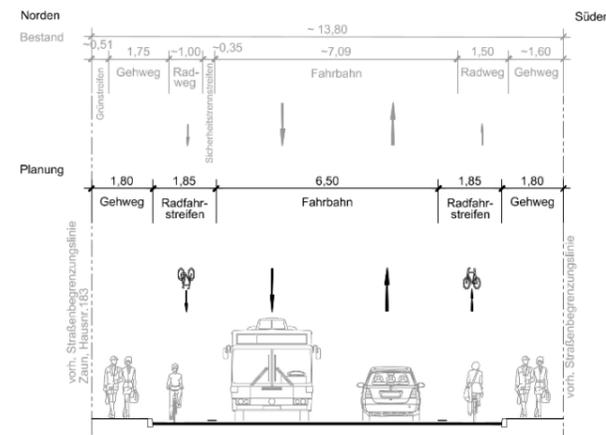
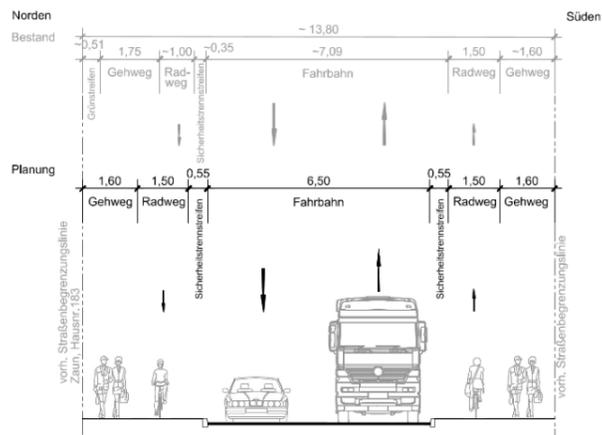
INDEX	ÄNDERUNG	GEZEICHNET	DATUM
BAUHERR		Stadt Wedel Der Bürgermeister, Fachdienst Bauverwaltung und öffentliche Flächen	
MASSNAHME		Ausbau der Straße Tinsdaler Weg	
PLANINHALT		Systemschnitte Bereich A, Bauabschnitt 1	
LEISTUNGSPHASE	MASSSTAB	PLAN-NR.	PROJEKT-NR.
Vorplanung	1 : 100	SN 01	A19-344
BEARBEITET	GEZEICHNET	DATUM	GEPRÜFT
Kühner	Domroes	08.12.2021	VERFASST
		Gewerbering 2 22113 Oststeinbek b. Hamburg Telefon 040 / 713004 (0) Telefax 040 / 713004 10 Internet www.moingenieure.de eMail mo@moingenieure.de	

Bereich B, Bauabschnitt 4

Grundvariante - Ausbau ähnlich Bestand

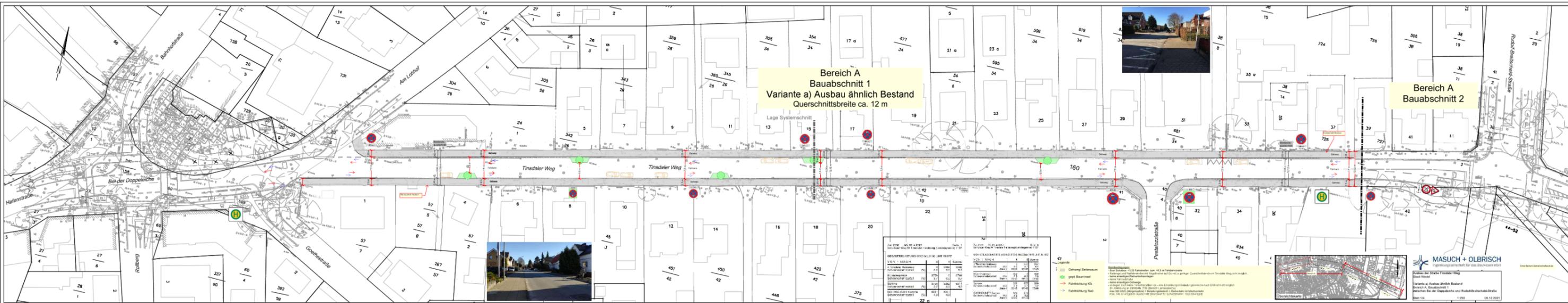
Alternative a) - Ausbau mit Radfahrstreifen (benutzungspflichtig)

Alternative b) - Ausbau mit Schutzstreifen



INDEX	ÄNDERUNG	GEZEICHNET	DATUM
BAUHERR		Stadt Wedel Der Bürgermeister, Fachdienst Bauverwaltung und öffentliche Flächen	
MASSNAHME		Ausbau der Straße Tinsdaler Weg	
PLANINHALT		Systemschnitte Bereich B, Bauabschnitt 4	
LEISTUNGSPHASE		MASSSTAB	PLAN-NR.
Vorplanung		1 : 100	SN 02
BEARBEITET	GEZEICHNET	DATUM	PROJEKT-NR.
Kühner	Domroes	08.12.2021	A19-344
		GEPRÜFT	VERFASST

Georeferenzierung 2
22113 Osterbek b. Hamburg
Telefon 040 / 713004 (0)
Telefax 040 / 713004 10
Internet www.moingenieurs.de
eMail mo@moingenieurs.de





<u>öffentlich</u>	BESCHLUSSVORLAGE
Verantwortlich: Fachdienst Wirtschaft und Steuern	

Geschäftszeichen 3-221	Datum 11.02.2022	BV/2022/015
---------------------------	---------------------	--------------------

Beratungsfolge	Zuständigkeit	Termine
Planungsausschuss	Vorberatung	15.03.2022
Haupt- und Finanzausschuss	Vorberatung	21.03.2022
Rat der Stadt Wedel	Entscheidung	31.03.2022

Grundstücksangelegenheit im BusinessPark Elbufer / Änderung von vertraglichen Bauverpflichtungen

Beschlussvorschlag:

Der Rat der Stadt Wedel beschließt eine Änderung der Bauverpflichtung für die Fassadengestaltung der Elbcubes 2 bis 5 gemäß beiliegender Pläne. Die Fassadengestaltung des geplanten, sich daran anschließenden, Erweiterungsbaus soll mit dieser Neuplanung abgestimmt werden.

Ziele**1. Strategischer Beitrag des Beschlusses
(Bezug auf Produkt / Handlungsfeld / Oberziele)****2. Maßnahmen und Kennzahlen für die Zielerreichung des Beschlusses****Darstellung des Sachverhaltes**

Mit Beschluss des Rates vom 02.06.2016 wurde der Verkauf eines ca. 10.000 m² großen Grundstückes (in der Anlage 1 grau gekennzeichnet) zur Realisierung von fünf Bürogebäuden („Elbcube5“) auf dem BusinessPark Elbufer beschlossen. Gemäß Beschluss sollte der Käufer das Projekt einschließlich einer vorgesehenen Glasfassade (siehe Anlage 2) herstellen. Dies wurde auch in dem daraufhin abgeschlossenen Kaufvertrag vereinbart. Das erste (siebengeschossige) Gebäude wurde in der Zwischenzeit fertiggestellt. Zwei weitere am Elbring gelegenen Gebäude sollen nun erstellt werden. Aus ökologischen Gesichtspunkten und aufgrund der hohen Betriebskosten möchte der Bauherr für die Gebäude 2 bis 5 von der Glasfassade abweichen und eine „Lochfassade“ realisieren (siehe Anlage 3). Diese würde den durch Sonnenschein bedingten Wärmeeintrag und die damit verbundenen Energiekosten beträchtlich reduzieren. Bis auf die Fassadengestaltung sollen alle wesentliche Merkmale der Bauverpflichtung, wie Grundrisse und Gebäudeform, beibehalten bleiben. Lediglich die zwei viergeschossigen Elbcubes sollen im Zuge der Änderung um ein Geschoss aufgestockt werden.

Mit Beschluss des Rates vom 17.06.2021 wurde auch der Verkauf einer weiteren direkt angrenzenden ca. 7.000 m² großen Teilfläche (in der Anlage 1 violett gekennzeichnet) an den Bauherren beschlossen, um darauf vor allem von den Nutzern der Elbcubes benötigte Lagerflächen zu realisieren. Auch hierfür soll gemäß dem bereits erfolgten Beschluss der politischen Gremien eine Bauverpflichtung zum Tragen kommen (siehe Anlage 4). Die dazu vorgesehene Fassadengestaltung soll jetzt zweckmäßigerweise aber aus städtebaulichen Gesichtspunkten an die veränderte Fassade der Elbcubes angeglichen werden (siehe Anlage 5). Zudem ist geplant, die Halle in zwei Bauabschnitten zu erstellen, um flexibler auf den Fortschritt der Vermietung der Büroflächen reagieren zu können.

Begründung der Verwaltungsempfehlung

Die ursprünglichen Planungen für die Elbcubes sind mittlerweile etliche Jahre alt. Heute würde man aus ökonomischen und ökologischen Gründen wahrscheinlich auf die damals geplanten Glasfassaden verzichten. Unter dem Aspekt des Klimaschutzes und der Betriebskosten ist der Wunsch einer veränderten Fassadengestaltung nachvollziehbar. Kritisch gesehen werden kann, dass nun durch die vorgesehenen Lochfassaden der Gebäude 2 bis 5 von dem ursprünglichen Konzept eines Ensembles von fünf Türmen Abschied genommen würde. Sollte einer Fassadenänderung für die restlichen Elbcubes zugestimmt werden, wäre es sinnvoll auch die Gestaltung des Erweiterungsbaus daran anzugleichen.

Darstellung von Alternativen und deren Konsequenzen mit finanziellen Auswirkungen

Seitens der Stadt könnte im Hinblick auf den Kaufvertrag für die fünf Elbcubes auf die Umsetzung der beschlossenen Bauverpflichtungen bestanden werden.

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:

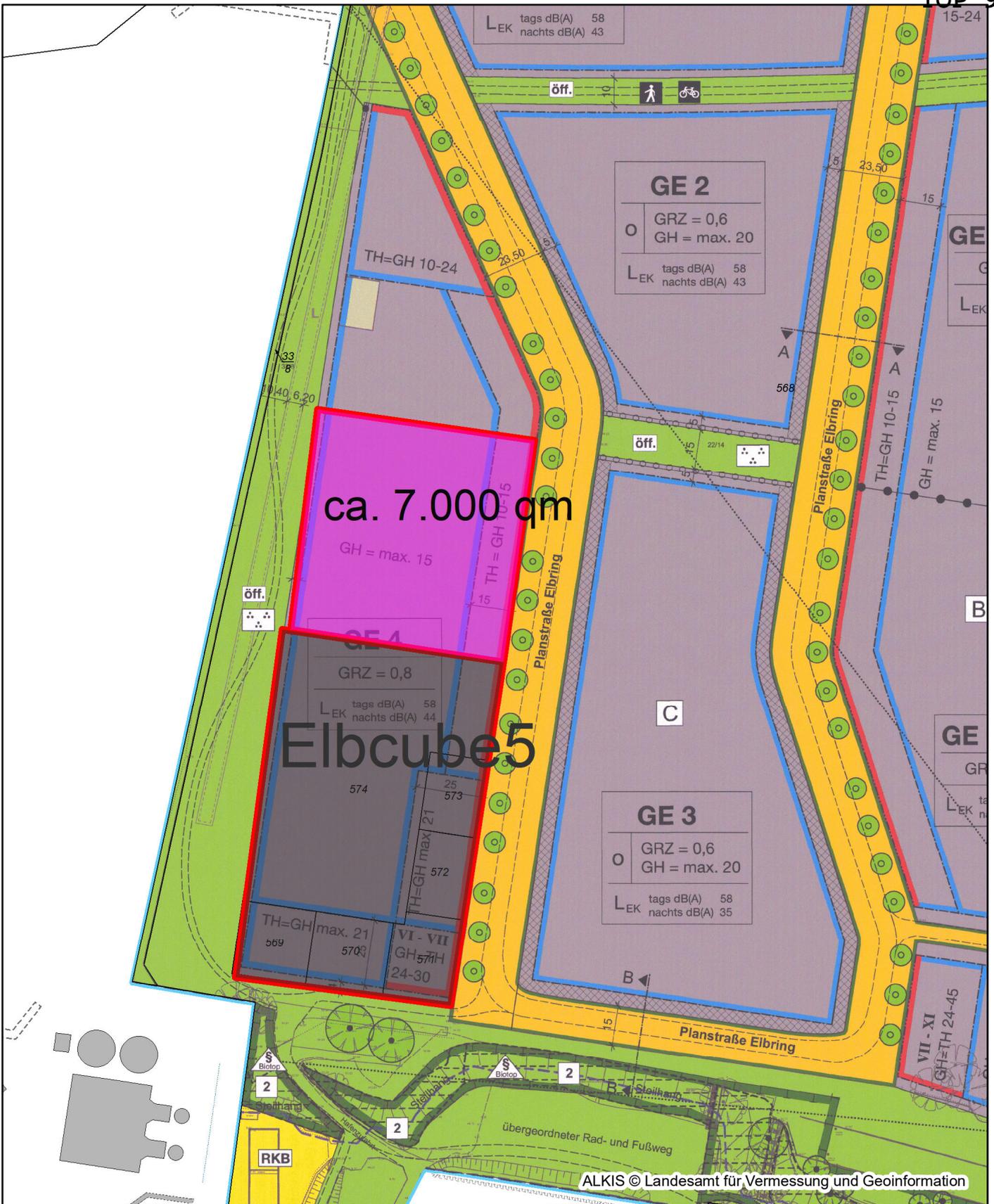
(entfällt, da keine Leistungserweiterung)

Ergebnisplan						
Erträge / Aufwendungen	2022 alt	2022 neu	2023	2024	2025	2026 ff.
	in EURO					
<small>*Anzugeben bei Erträge, ob Zuschüsse / Zuweisungen, Transfererträge, Kostenerstattungen/Leistungsentgelte oder sonstige Erträge Anzugeben bei Aufwendungen, ob Personalkosten, Sozialtransferaufwand, Sachaufwand, Zuschüsse, Zuweisungen oder sonstige Aufwendungen</small>						
Erträge*						
Aufwendungen*						
Saldo (E-A)						

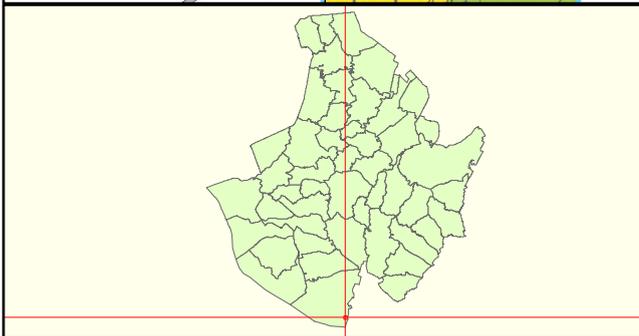
Investition	2022 alt	2022 neu	2023	2024	2025	2026 ff.
	in EURO					
Investive Einzahlungen						
Investive Auszahlungen						
Saldo (E-A)						

Anlage/n

- 1 Anlage 1
- 2 Anlage 2
- 3 Anlage 3
- 4 Anlage 4
- 5 Anlage 5



ALKIS © Landesamt für Vermessung und Geoinformation



Datenauszug	
Erstellt für Maßstab	1:2.000
Ersteller	Herr Baehr
Erstellungsdatum	27.04.2021
Stadt Wedel	
Rathausplatz 3-5	
22880 Wedel	
nicht amtlicher Kartenauszug	







Visualisierung



Visualisierung schematisch:



Anmerkung:

Es handelt sich hierbei um Entwurfspläne, die exakte Struktur und Farbgebung der Fassade wird im weiteren Projektverlauf festgelegt, sodass leichte Abweichungen möglich sind.

<u>öffentlich</u>	öffentlicher Antrag
--------------------------	----------------------------

Geschäftszeichen	Datum 15.12.2021	ANT/2021/066
------------------	---------------------	---------------------

Beratungsfolge	Zuständigkeit	Termine
Planungsausschuss	Entscheidung	11.01.2022

Antrag der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen: Erhalt der ÖPNV-Anbindung während längerer Straßensperrungen

Anlage/n

- 1 Busführung Baumaßnahmen PlanA-Antrag

ANTRAG

zur Sitzung des Planungsausschusses am 11. Januar 2022

Betreff: Erhalt der ÖPNV-Anbindung während längerer Straßensperrungen

Die Grüne Fraktion beantragt, der Planungsausschuss möge beschließen:

Bei Straßensperrungen infolge von Tiefbaumaßnahmen, die länger als nur ein paar Tage dauern und von denen eine Buslinie betroffen ist, soll die Verwaltung in Abstimmung mit dem ÖPNV-Träger und der Politik frühzeitig Möglichkeiten eruieren, wie das betroffene Quartier dennoch weiterhin per Bus angebunden bleiben kann, etwa durch zeitweise Veränderung der Linienführung in diesem Gebiet, Einsatz von Kleinbussen, Angebot von Ruftaxis o.ä.

Ein wochen- oder gar monatelanges Abhängen von Stadtquartieren – wie zuletzt rund um den südlichen Abschnitt der Pinneberger Straße geschehen – konterkariert das Ziel, den motorisierten Individualverkehr zu verringern.

Weitere Begründung erfolgt mündlich.

<u>öffentlich</u>	öffentlicher Antrag
--------------------------	----------------------------

Geschäftszeichen	Datum 24.02.2022	ANT/2022/002
------------------	---------------------	---------------------

Beratungsfolge	Zuständigkeit	Termine
Planungsausschuss	Entscheidung	15.03.2022

Antrag der Fraktionen SPD, Bündnis 90 / Die Grünen, FDP und die Linke, sowie Olaf Wuttke; hier: Rahmenplan Wedel Nord: Vierte Grundschule

Anlage/n

- 1 Interfrak Vierte Grundschule

Planungsausschuss am 15.März 2022

Antrag der Fraktionen SPD, Bündnis 90 / Die Grünen, FDP und die Linke, sowie Olaf Wuttke

Der Planungsausschuss möge beschließen:

Begleitbeschluss des Rates zum Rahmenplan Wedel Nord

Hier: Vierte Grundschule

1. In Abstimmung mit den Investoren ist kurzfristig über einen neuen Grundschulstandort zu entscheiden, der vom südwestlichen Ende des Gebietes Wedel Nord in die südliche Mitte des Geländes nahe der Nord-Süd-Achse verschoben wird.
2. Dieser Standort ist so zu wählen, dass ein Schulneubau zeitlich schon im 1. BA realisiert werden könnte.
3. Falls es dazu einer Erweiterung des 1. BA bedarf, werden die Investoren und die Verwaltung aufgefordert, diese Änderungen im Rahmen des Entwurfes vorzunehmen bzw. einzuleiten.
4. In Abhängigkeit von diesem neuen Standort sind alle bisherigen Festlegungen und Ideen hinsichtlich der sozialen und technischen Infrastruktur, der Straßen- und Wegeführung, der ÖPNV-Anbindung etc. zu überprüfen und zu korrigieren.

Eine Begründung erfolgt mündlich

Sm, 23.02.22

<u>öffentlich</u>	MITTEILUNGSVORLAGE
Verantwortlich: Fachdienst Ordnung und Einwohnerservice	

Geschäftszeichen 1-301	Datum 07.02.2022	MV/2022/011
---------------------------	---------------------	--------------------

Beratungsfolge	Zuständigkeit	Termine
Planungsausschuss	Kenntnisnahme	15.03.2022

Prüfauftrag zur Einrichtung eines Fußgängerüberweges (FGÜ) in der Bahnhofstraße in Höhe der Post

Inhalt der Mitteilung:

Die SPD bittet die Verwaltung um Prüfung, ob die Kriterien nach den Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001), für die Einrichtung eines FGÜ in der Bahnhofstraße vor der Kreuzung Bahnhofstraße/Beim Hoophof/Eichendorffweg in Höhe der Post gegeben sind.

Explizit wird die Verwaltung gebeten zu unterschiedlichen Zeiten die tatsächlichen Fußgänger- und Kraftfahrzeugverkehrsstärken an der Querungsstelle zu ermitteln.

Begründet wird der Prüfauftrag dahingehend, dass sich viele Bürger den seinerzeit, aufgrund der Vollsperrung des Gehwegbereiches im Zusammenhang mit der Baumaßnahme Volksbank provisorisch angelegten Fußgängerüberweg, an dieser Querungsstelle zurückwünschen.

Des Weiteren wird die Maßnahme mit einer erhöhten Sicherheit für die Verkehrsteilnehmer und einer Attraktivitätssteigerung der Wedeler Innenstadt begründet.

An der gewünschten Querungsstelle wurden drei Zählungen zu unterschiedlichen Tageszeiten mit folgendem Ergebnis durchgeführt:

10.01.2022, Montag 09:45 - 10:45 Uhr	14.01.2022, Freitag 15:30 - 16:30 Uhr	19.01.2022, Mittwoch 12:40 - 13:40 Uhr
Fußgänger 77 Fahrzeuge 317	Fußgänger 102 Fahrzeuge 398	Fußgänger 56 Fahrzeuge 275

Nach den in der R-FGÜ-2001 festgelegten Verkehrsstärken wäre aufgrund der vorliegenden Zählergebnisse theoretisch die Einrichtung eines FGÜ möglich, die Kategorie „empfohlen“ wird nur an einem Tag erfüllt.

Aber der Umstand allein, dass die Verkehrszahlen erfüllt sind, ist nicht ausreichend für die Anordnung eines Fußgängerüberweges. Vor einer verkehrsrechtlichen Anordnung sind in die Bewertung und Abwägung die örtlichen Gegebenheiten, die Unfallsituation und die tatsächliche Gefahrenlage mit einzubeziehen.

Örtliche Gegebenheit:

In den Verwaltungsvorschriften zu § 26 der Straßenverkehrsordnung (StVO) heißt es, dass Fußgängerüberwege in der Regel nur angelegt werden sollten, wenn es erforderlich ist, dem Fußgänger Vorrang zu geben, weil er sonst nicht sicher über die Straße kommt.

Das ist im zu prüfenden Fall in keiner Weise zutreffend. Die besagte Querungsstelle befindet sich an einer baulichen Einengung wo die zu querende Fahrbahn bereits auf 3,50 m eingengt ist.

Außerdem hat der Fußgänger durch die Einbahnstraßenregelung nur den Fahrzeugverkehr aus einer Fahrtrichtung zu beachten. Sollte sich der Fußgänger dennoch unsicher fühlen, hat er die Möglichkeit in zumutbarer Entfernung entweder an der Bedarfsampel oder an dem vorhandenen Fußgängerüberweg zu queren, was dann gegebenenfalls zu einer Verlängerung der Gehzeit führen kann.

Unfallgeschehen:

Auf Nachfrage nimmt die Polizei wie folgt Stellung:

„Betrachtet wurden alle Verkehrsunfälle an denen Fußgänger beteiligt waren.

Die Polizei hat in dem dreijährigen Zeitfenster (2019-2021) 12 Unfälle mit unterschiedlichsten Ursachen aufgenommen. In fünf Fällen hatte der jeweilige Fußgänger falsch gehandelt. Die Unfallorte verteilen sich über den gesamten Verlauf der Bahnhofstraße; eine relevante Häufung ist nicht festzustellen.

An der in Rede stehenden Stelle sind überhaupt keine Verkehrsunfälle mit Fußgängern festgestellt worden.“

Tatsächliche Gefahrenlage:

Die verlängerte Gehzeit für die Fußgänger wird in dem Prüfauftrag unter anderem auch als ein Grund für die Einrichtung des Fußgängerüberweges genannt.

Das ist aber kein Grund der eine Anordnung gemäß § 45 (9) der StVO rechtfertigt. Nach § 45 (9) StVO sind Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen nur dort anzuordnen, wo dies aufgrund der besonderen Umstände (Gefahrenlage) zwingend erforderlich ist. Hierzu führt der Kommentar zu

§ 45 (9) StVO Folgendes aus:

Das ist nur der Fall wenn erstens aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die zweitens das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung des Lebens und der Gesundheit der Verkehrsteilnehmer sowie des privaten und öffentlichen Sacheigentums erheblich übersteigt. Eine solche Gefahrenlage ist dann anzunehmen, wenn es ohne verkehrsbehördlichen Eingriff mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit zu Unfällen oder Schäden kommt.

Aus dem dargestellten Sachverhalt ist zu erkennen, dass hier keine besondere Gefahrenlage vorliegt. Demzufolge kommen die Verkehrsbehörde, Polizei und der Straßenbaulastträger einvernehmlich zu der Entscheidung, dass ein Fußgängerüberweg nicht in Betracht kommt.

Anlage/n

Keine