

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

Geschäftszeichen 2-60/602 Boe	Datum 12.04.2022	BV/2021/137-2
----------------------------------	---------------------	----------------------

Beratungsfolge	Zuständigkeit	Termine
Planungsausschuss	Entscheidung	03.05.2022
Umwelt-, Bau- und Feuerwehrausschuss	Entscheidung	05.05.2022

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

Beschlussvorschlag:

I)

Der **Planungsausschuss** beschließt, mit Verweis auf die Handlungsbausteine „Ausbau 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, im Tinsdaler Weg beidseitig sichere Radverkehrsanlagen (Radwege, Schutz-/Fahrstreifen) 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 Schutz-/Radfahrstreifen 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.

Grundsätzlich ist ebenfalls die **Einrichtung einer Einbahnstraße** im Tinsdaler Weg denkbar.

Hierbei ist jedoch zu beachten, dass die Straße zum Vorbehaltsnetz der Stadt gehört. Erforderliche Änderungen dazu wären vom Rat beschließen zu lassen.

In einer Einbahnstraße könnte mit der zur Verfügung stehenden Straßenfläche der Gestaltung mehr Raum gegeben werden. Neben breiten Gehwegflächen wäre die Anlage von beidseitigen, sicheren Radverkehrsanlagen möglich. Andererseits könnten auch Grünflächen (Pflanz-/Bauminseln) und Parkstreifen angelegt werden.

Es ist davon auszugehen, dass eine Einbahnstraße Mehr- und Fremdverkehre in den umliegenden Wohnstraßen erzeugt. Betroffen wären hierbei z. B. die Pulver-, Goethe-, Pestalozzistraße, Am Lohhof und Tannenkamp, aber auch die Feldstraße.

In den nachfolgenden **Querschnittsvarianten** sind Möglichkeiten für eine **Einbahnstraße** dargestellt. Auf Grund der vorhandenen, unterschiedlichen Querschnittsbreiten der Straße wird vorerst nur Abschnitt A (ca. 12 m breit) betrachtet.

Variante E1 - Einbahnstraße mit Radfahrstreifen (auch in Gegenrichtung):

Fahrbahn 3,50 m breit; beidseitig benutzungspflichtige Radfahrstreifen mit je 2,0 m Breite (inkl. Markierung und Wasserlauf); beidseitig Gehweg mind. 2,25 m breit;

Vorteile: Radfahrer erhalten jeweils einen eigenen Verkehrsraum auf der Fahrbahn.

Die Gehwege sind ausreichend breit für Fußgänger und Rad fahrende Kinder. Zügige Durchfahrt für alle Verkehrsarten möglich.

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

Parksuchverkehre werden in umliegende Nebenstraßen ausweichen. Erhöhte Durchfahrts-geschwindigkeit für Fahrzeuge möglich.

Variante E2 - Einbahnstraße mit Radfahrstreifen und Radweg in Gegenrichtung:

Fahrbahn 3,50 m breit; einseitiger benutzungspflichtiger Radfahrstreifen mit 2,0 m Breite (inkl. Markierung und Wasserlauf); einseitiger benutzungspflichtiger Radweg 2,20 m breit auf Hochbord (in Gegenrichtung - inkl. Schutzstreifen: 0,55 m); beidseitig Gehweg mind. 2,15 m breit;

Vorteile: Radfahrer erhalten jeweils einen eigenen, sicheren Verkehrsraum. Die Gehwege sind ausreichend breit für Fußgänger und Rad fahrende Kinder. Zügige Durchfahrt für alle Verkehrsarten möglich.

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

Parksuchverkehre werden in umliegende Nebenstraßen ausweichen. Erhöhte Durchfahrts-geschwindigkeit für Fahrzeuge möglich.

Variante E3 - Einbahnstraße und Schutzstreifen in Gegenrichtung:

Fahrbahnbreite 3,25; einseitiger Grün- bzw. Parkstreifen 2,10 m breit mit vereinzelt Grün-/Bauminseln; einseitiger Schutzstreifen mit 1,65 m Breite (in Gegenrichtung - inkl. Markierung und Wasserlauf); beidseitig komfortabler Gehweg ca. 2,50 m breit;

Vorteile: markierte Radführung in Gegenrichtung; ausreichend breite Gehwege für Fußgänger und Rad fahrende Kinder;

Nachteile: Radfahrer müssen (weiterhin) die Fahrbahn nutzen, gemeinsam mit Pkw / Lkw / Bus - subjektive Unsicherheit - keine Verbesserung!

Wenn Rad fahrende Kinder / Fußgänger die Straße queren wollen, kann es bei parkenden Fahrzeugen am Fahrbahnrand oder hohen Bepflanzungen zu Sichtbehinderungen kommen.

Vorabhinweise der Verkehrsbehörde (auch Feuerwehr):

a) beidseitige Radfahr-/Schutzstreifen:

Bei Radfahr-/Schutzstreifen ist ein Halten / Parken am Fahrbahnrand unzulässig. Dieses gilt für alle Fahrzeuge (Pflege-, Liefer-, Paketdienste und Sonstige; Ausnahmen: Müllabfuhr und Noteinsätze). Ein Halten / Parken ist nur dort möglich, wo eine nutzbare Fahrbahnbreite von mind. 3,0 m verbleibt. Ein kurzzeitiges Be-/Überfahren von Schutzstreifen ist zulässig.

b) Erreichbarkeit Schule (EBG), inkl. Nebengebäude und Sporthalle/-platz Bergstraße:

Bei Einrichtung einer Einbahnstraße ist zu bedenken, dass die EBG von allen Seiten angefahren wird. Da auch Ortsfremde dorthin kommen und diese z. B. die Sportanlagen/-halle nutzen, sollte die Erreichbarkeit nicht eingeschränkt werden. Es würden Such- und Fremdverkehre in den umliegenden Wohnstraßen (z. B. in der Pulverstr. / Goethestr. / Pestalozzistr., aber auch in der Feldstr. und Am Lohhof) erzeugt, die vermeidbar wären.

c) Aufrechterhaltung Ausweichstrecke bei Voll-/Teilspernung einer umliegenden Straße:

Bei Einrichtung einer Einbahnstraße ist zu bedenken, dass im Notfall die Straße als Umleitungsstrecke nutzbar und auch für den Gegenverkehr geöffnet werden müsste. Dieses gelingt nur, wenn die nutzbare Fahrbahnbreite (von Bord zu Bord) ca. 5,50 m breit ist. Markierte Radfahr- und Schutzstreifen sowie Parkstreifen könnten dafür temporär aufgehoben werden (mittels Auskreuzen mit Gelbmarkierung).

d) Erreichbarkeit der Feuerwache (Schulauer Straße):

Im Einsatzfall muss die Feuerwehr schnell zum Einsatzort gelangen. Dazu müssen jedoch auch die Einsatzkräfte der freiwilligen Feuerwehr, vom Wohn- oder Arbeitsort, schnell zur Feuerwache kommen. Geschwindigkeitsreduzierende oder den Verkehrsfluss behindernde Maßnahmen (z. B. Umwegstrecken) im Stadtgebiet sind da kontraproduktiv.

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 zurzeit 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)
- 10 Lageplan Einbahnstraße - mit drei Varianten



ALKIS © Landesamt für Vermessung und Geoinformation



Datenauszug

Erstellt für Maßstab 1:6.000

Ersteller Frau Boettcher

Erstellungsdatum 09.01.2020

0 0.4 km



Stadt Wedel
Rathausplatz 3-5
22880 Wedel

nicht amtlicher Kartenauszug

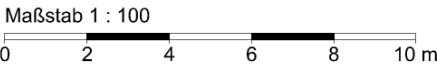
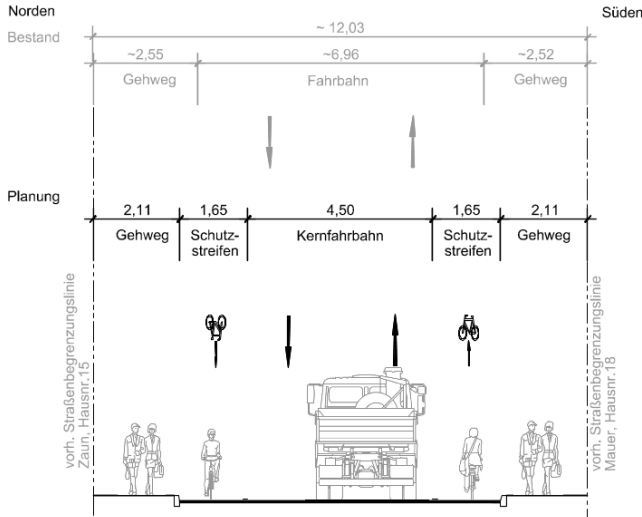
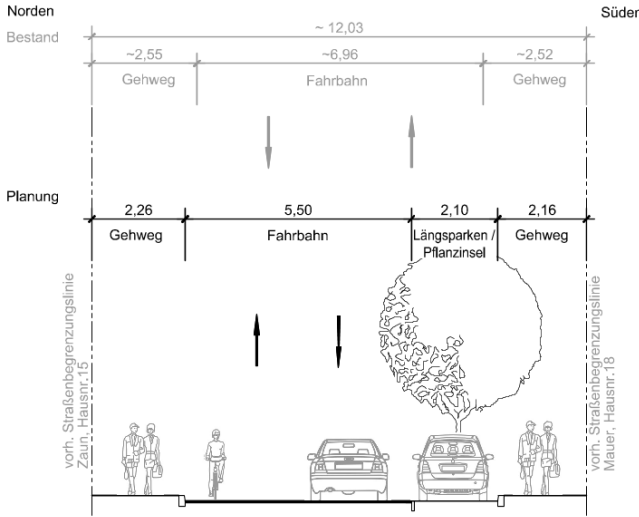
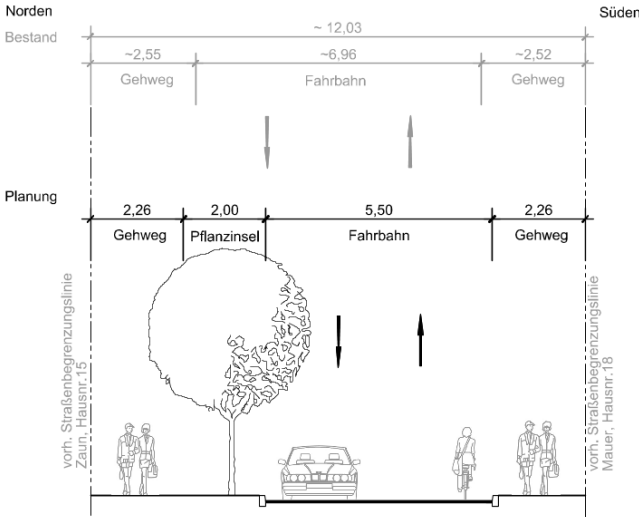


Bereich A, Bauabschnitt 1

Variante a) - Ausbau ähnlich Bestand

Alternative zu Variante a) Ausbau ähnlich Bestand

Grundvariante - Ausbau mit Schutzstreifen



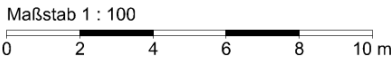
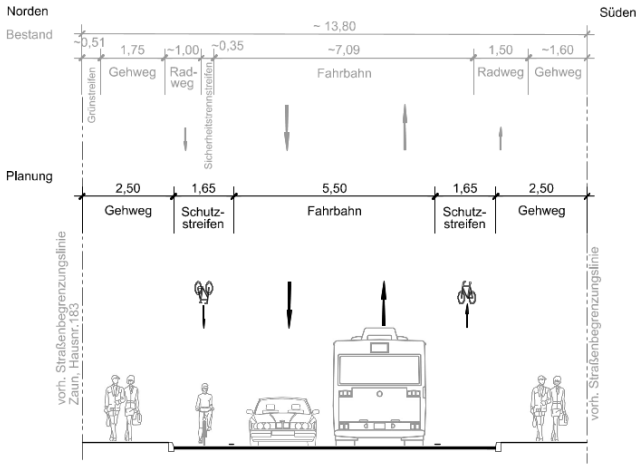
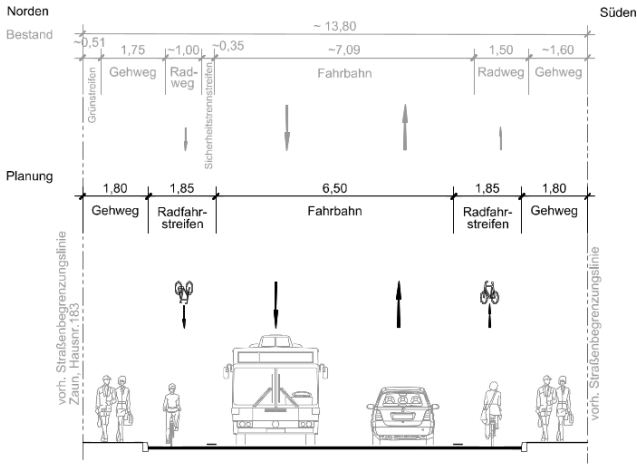
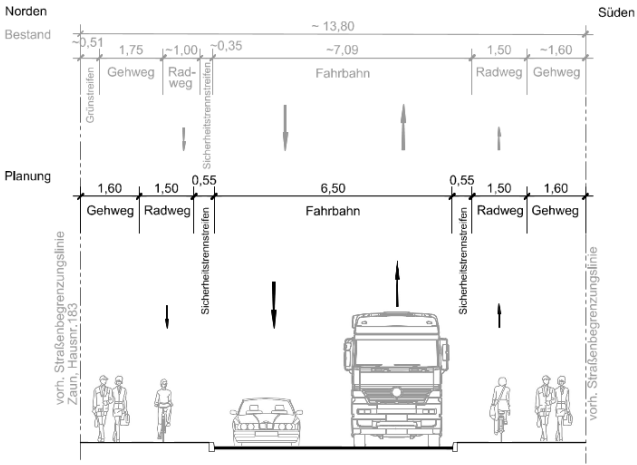
INDEX	ÄNDERUNG	GEZEICHNET	DATUM
BAUHERR	Stadt Wedel Der Bürgermeister, Fachdienst Bauverwaltung und öffentliche Flächen		
MASSNAHME	Ausbau der Straße Tinsdaler Weg		
PLANINHALT	Systemschnitte Bereich A, Bauabschnitt 1		
LEISTUNGSPHASE Vorplanung	MASSTAB 1 : 100	PLAN-NR. SN 01	PROJEKT-NR. A19-344
BEARBEITET Kühner	GEZEICHNET Domroes	DATUM 08.12.2021	GEPRÜFT VERFASST
 MASUCH + OLBRISCH Ingenieurgesellschaft für das Bauwesen mbH Gewerberg 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

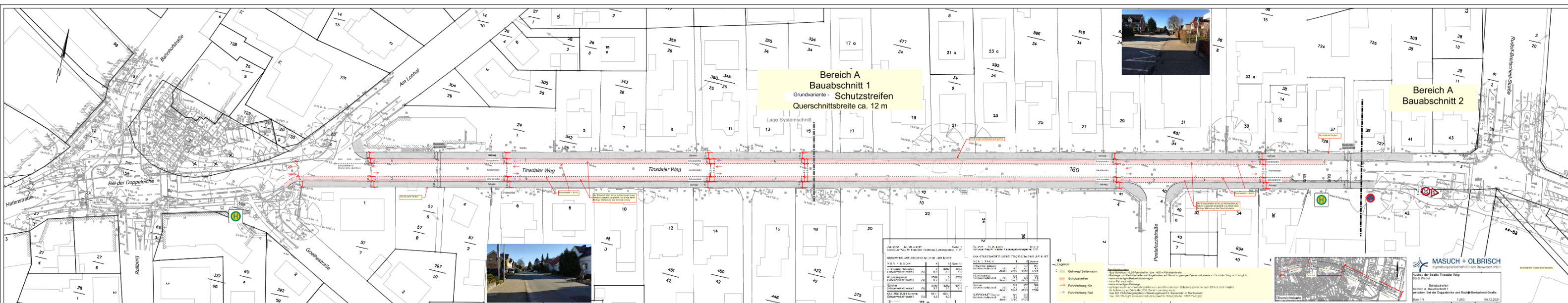


INDEX	ÄNDERUNG	GEZEICHNET	DATUM
BAUHERR	Stadt Wedel Der Bürgermeister, Fachdienst Bauverwaltung und öffentliche Flächen		
MASSNAHME	Ausbau der Straße Tinsdaler Weg		
PLANINHALT	Systemschnitte Bereich B, Bauabschnitt 4		
LEISTUNGSPHASE	Vorplanung	MASSSTAB 1 : 100	PLAN-NR. SN 02
BEARBEITET	Kühner	DATUM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

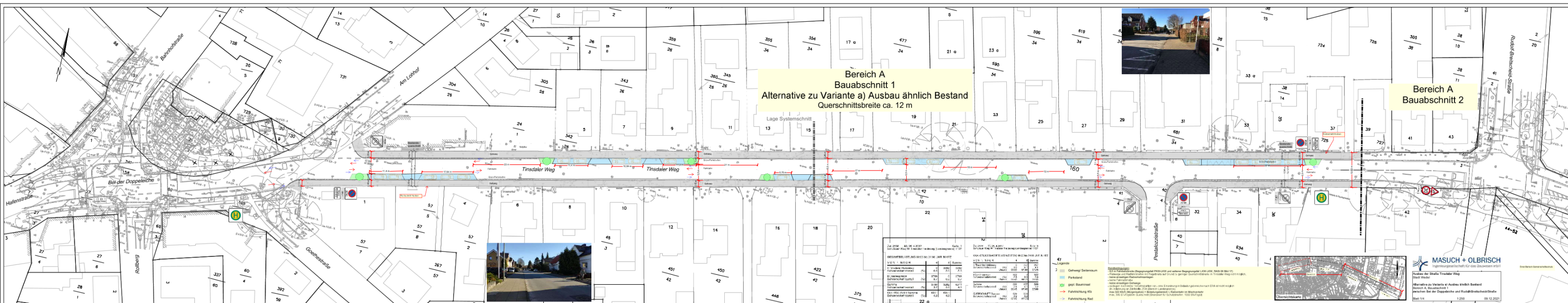


MASUCH + OLBRISCH
Ingenieurgesellschaft für das Bauwesen mbH

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





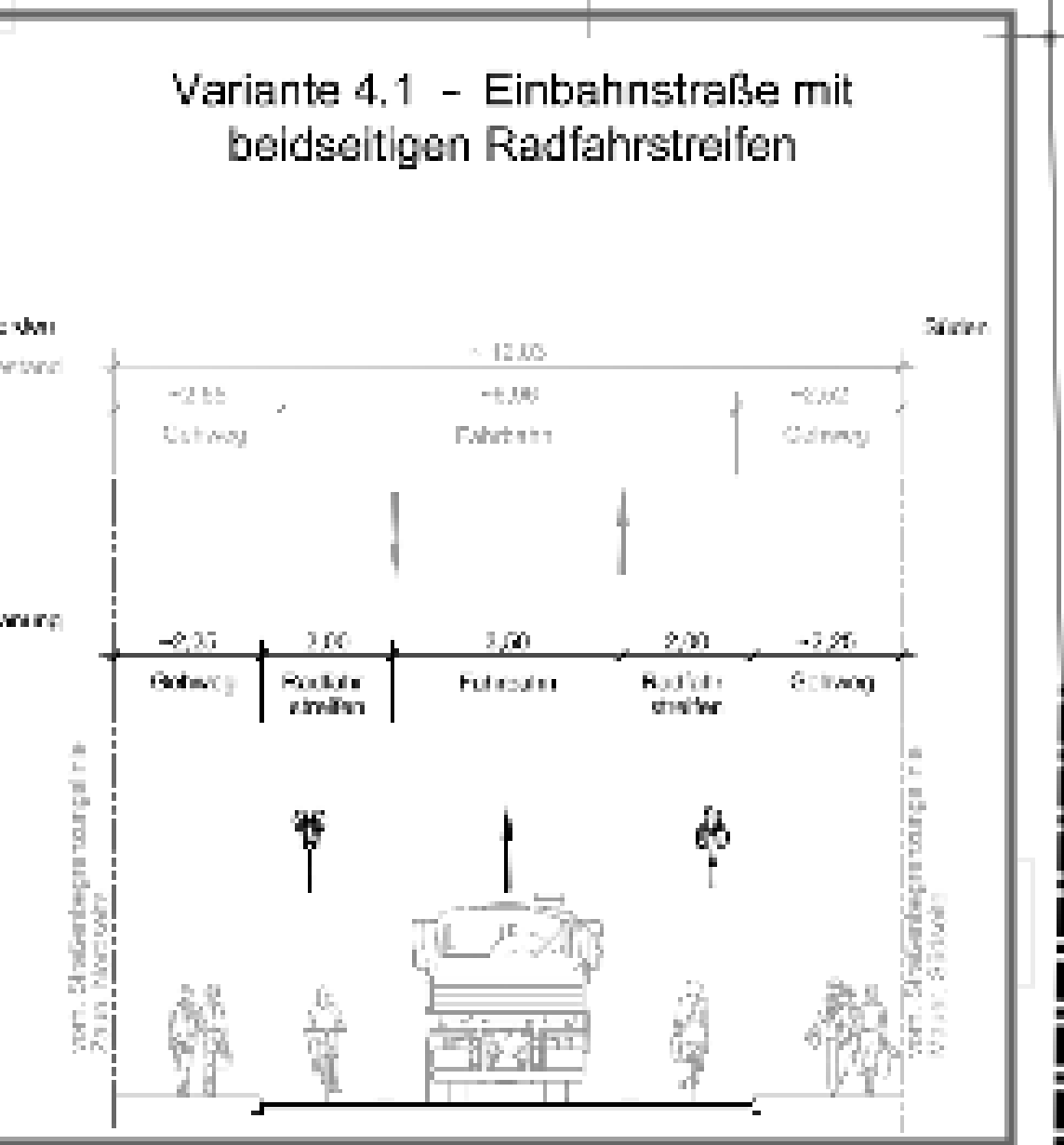




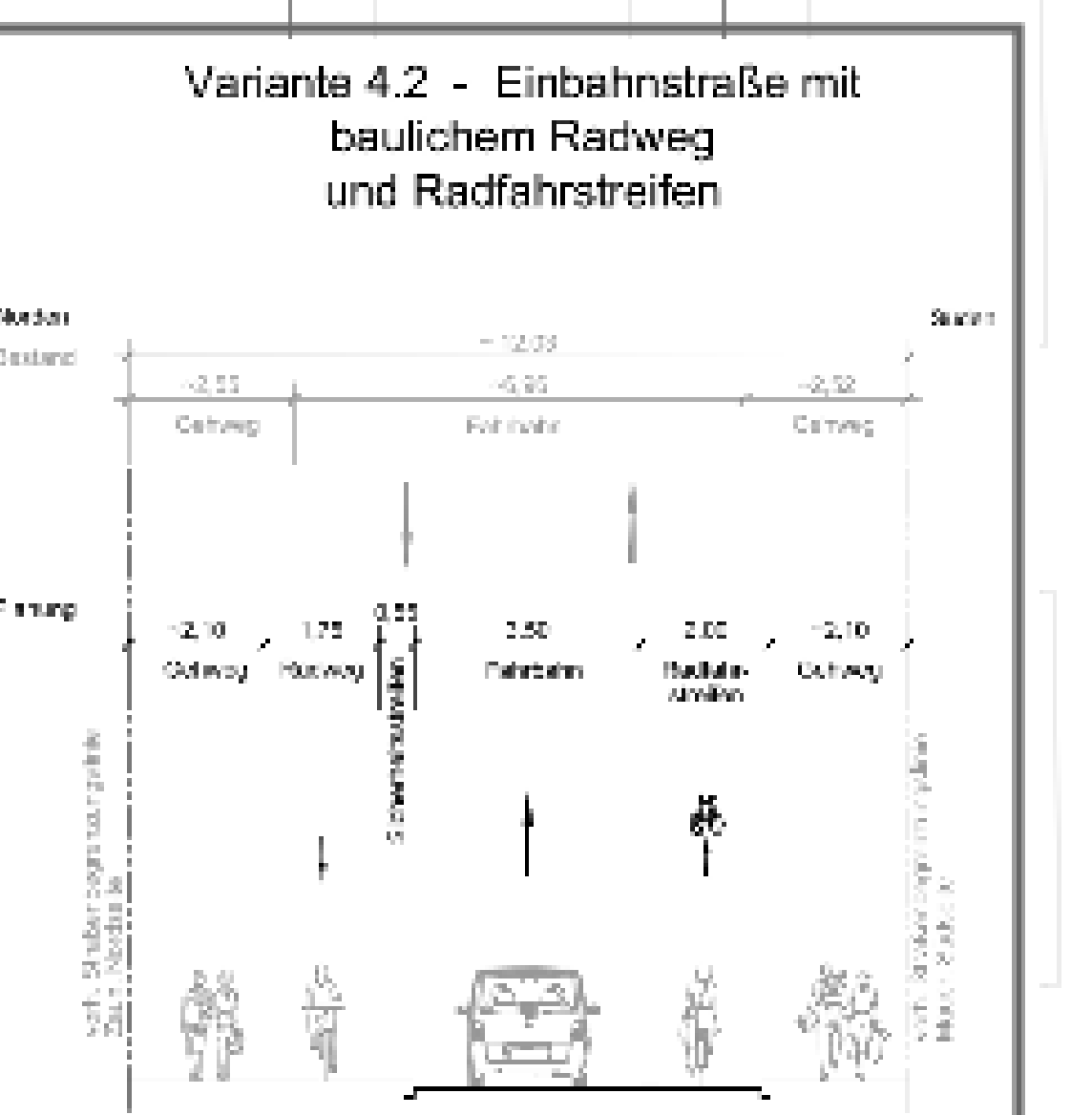


Bereich A Bauabschnitt 1
Variante 4 Einbahnstraße
Querschnittsbreite ca. 12 m

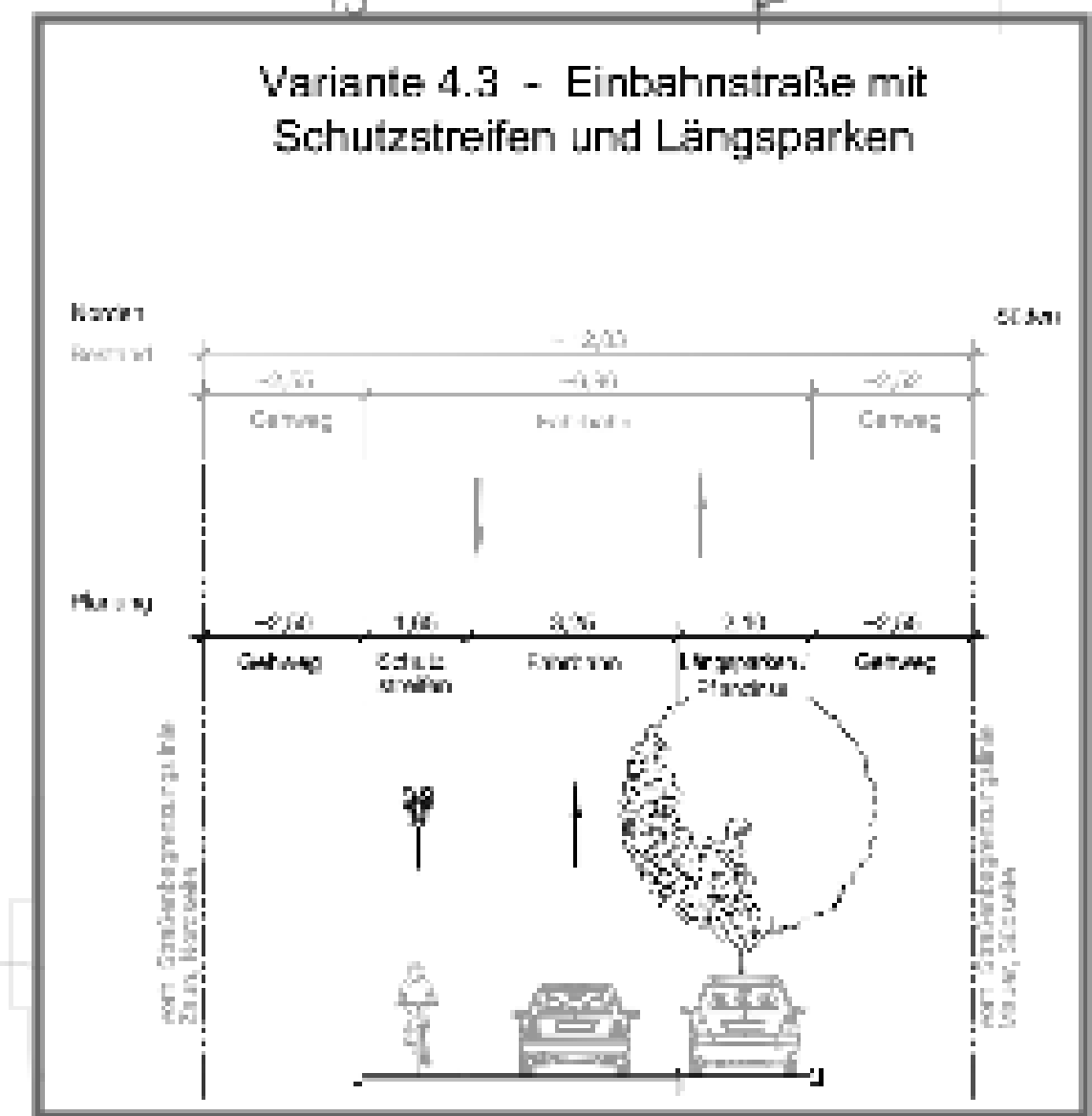
Variante 4.1: Einbahnstraße mit
beidseitigen Radfahrstreifen



Variante 4.2 Einbahnstraße mit
baulichem Radweg und Radfahrstreifen



Variante 4.3: Einbahnstraße mit
Schutzstreifen und Längsparken/ Grünstreifen



Bereich A
Bauabschnitt 2

201 2018 14.04.2022 Seite 1
Schulweg in Tinsdaler Weg (Längsschnitt) 1:100

GESAMTBELASTUNG nach DIN EN 15272

VORNAME	NACHNAME	4	8	Summe
1. Tinsdaler Weg	2. Tinsdaler Weg	100	100	200
3. Tinsdaler Weg	4. Tinsdaler Weg	100	100	200
5. Tinsdaler Weg	6. Tinsdaler Weg	100	100	200
7. Tinsdaler Weg	8. Tinsdaler Weg	100	100	200
9. Tinsdaler Weg	10. Tinsdaler Weg	100	100	200
11. Tinsdaler Weg	12. Tinsdaler Weg	100	100	200
13. Tinsdaler Weg	14. Tinsdaler Weg	100	100	200
15. Tinsdaler Weg	16. Tinsdaler Weg	100	100	200
17. Tinsdaler Weg	18. Tinsdaler Weg	100	100	200
19. Tinsdaler Weg	20. Tinsdaler Weg	100	100	200
21. Tinsdaler Weg	22. Tinsdaler Weg	100	100	200
23. Tinsdaler Weg	24. Tinsdaler Weg	100	100	200
25. Tinsdaler Weg	26. Tinsdaler Weg	100	100	200
27. Tinsdaler Weg	28. Tinsdaler Weg	100	100	200
29. Tinsdaler Weg	30. Tinsdaler Weg	100	100	200
31. Tinsdaler Weg	32. Tinsdaler Weg	100	100	200
33. Tinsdaler Weg	34. Tinsdaler Weg	100	100	200
35. Tinsdaler Weg	36. Tinsdaler Weg	100	100	200
37. Tinsdaler Weg	38. Tinsdaler Weg	100	100	200
39. Tinsdaler Weg	40. Tinsdaler Weg	100	100	200
41. Tinsdaler Weg	42. Tinsdaler Weg	100	100	200
43. Tinsdaler Weg	44. Tinsdaler Weg	100	100	200
45. Tinsdaler Weg	46. Tinsdaler Weg	100	100	200
47. Tinsdaler Weg	48. Tinsdaler Weg	100	100	200
49. Tinsdaler Weg	50. Tinsdaler Weg	100	100	200
51. Tinsdaler Weg	52. Tinsdaler Weg	100	100	200
53. Tinsdaler Weg	54. Tinsdaler Weg	100	100	200
55. Tinsdaler Weg	56. Tinsdaler Weg	100	100	200
57. Tinsdaler Weg	58. Tinsdaler Weg	100	100	200
59. Tinsdaler Weg	60. Tinsdaler Weg	100	100	200
61. Tinsdaler Weg	62. Tinsdaler Weg	100	100	200
63. Tinsdaler Weg	64. Tinsdaler Weg	100	100	200
65. Tinsdaler Weg	66. Tinsdaler Weg	100	100	200
67. Tinsdaler Weg	68. Tinsdaler Weg	100	100	200
69. Tinsdaler Weg	70. Tinsdaler Weg	100	100	200
71. Tinsdaler Weg	72. Tinsdaler Weg	100	100	200
73. Tinsdaler Weg	74. Tinsdaler Weg	100	100	200
75. Tinsdaler Weg	76. Tinsdaler Weg	100	100	200
77. Tinsdaler Weg	78. Tinsdaler Weg	100	100	200
79. Tinsdaler Weg	80. Tinsdaler Weg	100	100	200
81. Tinsdaler Weg	82. Tinsdaler Weg	100	100	200
83. Tinsdaler Weg	84. Tinsdaler Weg	100	100	200
85. Tinsdaler Weg	86. Tinsdaler Weg	100	100	200
87. Tinsdaler Weg	88. Tinsdaler Weg	100	100	200
89. Tinsdaler Weg	90. Tinsdaler Weg	100	100	200
91. Tinsdaler Weg	92. Tinsdaler Weg	100	100	200
93. Tinsdaler Weg	94. Tinsdaler Weg	100	100	200
95. Tinsdaler Weg	96. Tinsdaler Weg	100	100	200
97. Tinsdaler Weg	98. Tinsdaler Weg	100	100	200
99. Tinsdaler Weg	100. Tinsdaler Weg	100	100	200

ÜBERSCHNITT Summe
Belastungsbereich 100% 100% 100%

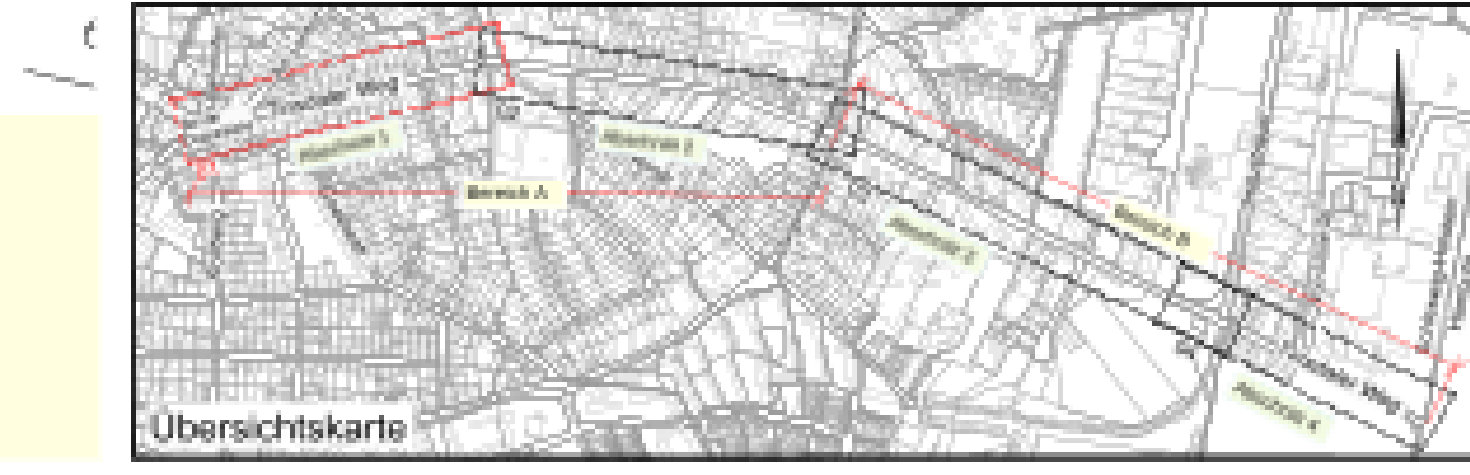
201 2018 14.04.2022 Seite 1
Schulweg in Tinsdaler Weg (Längsschnitt) 1:100

WÄRMELASTUNG nach DIN EN 15272

VORNAME	NACHNAME	4	8	Summe
1. Tinsdaler Weg	2. Tinsdaler Weg	100	100	200
3. Tinsdaler Weg	4. Tinsdaler Weg	100	100	200
5. Tinsdaler Weg	6. Tinsdaler Weg	100	100	200
7. Tinsdaler Weg	8. Tinsdaler Weg	100	100	200
9. Tinsdaler Weg	10. Tinsdaler Weg	100	100	200
11. Tinsdaler Weg	12. Tinsdaler Weg	100	100	200
13. Tinsdaler Weg	14. Tinsdaler Weg	100	100	200
15. Tinsdaler Weg	16. Tinsdaler Weg	100	100	200
17. Tinsdaler Weg	18. Tinsdaler Weg	100	100	200
19. Tinsdaler Weg	20. Tinsdaler Weg	100	100	200
21. Tinsdaler Weg	22. Tinsdaler Weg	100	100	200
23. Tinsdaler Weg	24. Tinsdaler Weg	100	100	200
25. Tinsdaler Weg	26. Tinsdaler Weg	100	100	200
27. Tinsdaler Weg	28. Tinsdaler Weg	100	100	200
29. Tinsdaler Weg	30. Tinsdaler Weg	100	100	200
31. Tinsdaler Weg	32. Tinsdaler Weg	100	100	200
33. Tinsdaler Weg	34. Tinsdaler Weg	100	100	200
35. Tinsdaler Weg	36. Tinsdaler Weg	100	100	200
37. Tinsdaler Weg	38. Tinsdaler Weg	100	100	200
39. Tinsdaler Weg	40. Tinsdaler Weg	100	100	200
41. Tinsdaler Weg	42. Tinsdaler Weg	100	100	200
43. Tinsdaler Weg	44. Tinsdaler Weg	100	100	200
45. Tinsdaler Weg	46. Tinsdaler Weg	100	100	200
47. Tinsdaler Weg	48. Tinsdaler Weg	100	100	200
49. Tinsdaler Weg	50. Tinsdaler Weg	100	100	200
51. Tinsdaler Weg	52. Tinsdaler Weg	100	100	200
53. Tinsdaler Weg	54. Tinsdaler Weg	100	100	200
55. Tinsdaler Weg	56. Tinsdaler Weg	100	100	200
57. Tinsdaler Weg	58. Tinsdaler Weg	100	100	200
59. Tinsdaler Weg	60. Tinsdaler Weg	100	100	200
61. Tinsdaler Weg	62. Tinsdaler Weg	100	100	200
63. Tinsdaler Weg	64. Tinsdaler Weg	100	100	200
65. Tinsdaler Weg	66. Tinsdaler Weg	100	100	200
67. Tinsdaler Weg	68. Tinsdaler Weg	100	100	200
69. Tinsdaler Weg	70. Tinsdaler Weg	100	100	200
71. Tinsdaler Weg	72. Tinsdaler Weg	100	100	200
73. Tinsdaler Weg	74. Tinsdaler Weg	100	100	200
75. Tinsdaler Weg	76. Tinsdaler Weg	100	100	200
77. Tinsdaler Weg	78. Tinsdaler Weg	100	100	200
79. Tinsdaler Weg	80. Tinsdaler Weg	100	100	200
81. Tinsdaler Weg	82. Tinsdaler Weg	100	100	200
83. Tinsdaler Weg	84. Tinsdaler Weg	100	100	200
85. Tinsdaler Weg	86. Tinsdaler Weg	100	100	200
87. Tinsdaler Weg	88. Tinsdaler Weg	100	100	200
89. Tinsdaler Weg	90. Tinsdaler Weg	100	100	200
91. Tinsdaler Weg	92. Tinsdaler Weg	100	100	200
93. Tinsdaler Weg	94. Tinsdaler Weg	100	100	200
95. Tinsdaler Weg	96. Tinsdaler Weg	100	100	200
97. Tinsdaler Weg	98. Tinsdaler Weg	100	100	200
99. Tinsdaler Weg	100. Tinsdaler Weg	100	100	200

- Legende
- Gehweg/Seitenraum
 - Radweg
 - Grünfläche/Bauminsel
 - Fahrrichtung Kfz
 - Fahrrichtung Rad

Handlungsgründe:
- Belastung Verkehrsfläche 50 km/h
- Buschfläche: > 25 Fahrbahnen bzw. > 4,5 m Fahrbahnbreite bei Zweirichtungsverkehr
- keine einseitigen Radverkehrsflächen
- keine Fahrbahnen
- keine einseitigen Gehwege
- es liegen noch keine Verkehrsflächen vor - eine Einordnung in Belastungsbereiche nach EPA ist nicht möglich
(in Abhängigkeit von Tabelle 250 (Bereich Landesgrenze):
max. 322 Kfz (Morgenspitze) - Belastungsbereich 1, Radverkehr im Mischverkehr
max. 346 SV-Fz/Tag im Querschnitt (Grenzwert für Schutzstreifen: 1000 SV-Fz/Tag)



MASUCH + OLBRISCH
Ingenieurgesellschaft für das Bauwesen mbH

Ausbau der Straße Tinsdaler Weg
Stadt Wedel

Variante Einbahnstraße, Untervariante 1 bis 3
Bereich A, Bauabschnitt 1
zwischen Bei der Doppelreihe und Rudolf-Breitscheid-Straße

Blatt 14 1:250 11.04.2022