

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

Geschäftszeichen 2-602/Kr	Datum 29.06.2022	BV/2022/060
------------------------------	---------------------	--------------------

Beratungsfolge	Zuständigkeit	Termine
Umwelt-, Bau- und Feuerwehrausschuss	Entscheidung	25.08.2022

Ausbau der Straßen Im Sandloch, Sandlochweg und Kleinsiedlerweg - Vorplanung/Ausbauvarianten

Beschlussvorschlag:

1)

Der Umwelt-, Bau- und Feuerwehrausschuss beschließt, die Straßenbauplanung der Straßen Im Sandloch, Sandlochweg und Kleinsiedlerweg mit folgenden Ausbauquerschnitten entsprechend der Variante 1 fortzusetzen:

Niveaufreie Verkehrsfläche in Pflasterbauweise mit optischer Trennung von Fahrbahn und Gehweg und versetzt angeordnete Parkplatzflächen und Pflanzinseln.

Die Oberflächenentwässerung erfolgt über Regeneinläufe im Bereich der Fahrbahn und einseitig angeordneten Versickerungsmulden.

2)

Der Umwelt-, Bau- und Feuerwehrausschuss beschließt, die weitergehende Planung der gesamten Straße Im Sandloch zwischen Quälkampsweg und Sandlochweg fortzuführen.

3)

Der Umwelt-, Bau- und Feuerwehrausschuss beschließt, die Anliegerbeteiligung im Rahmen einer Planauslegung bis Ende 2022 durchzuführen.

Ziele

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

2. Maßnahmen und Kennzahlen für die Zielerreichung des Beschlusses

Darstellung des Sachverhaltes

Die Vorplanung bezieht sich auf die Straßenzüge Sandlochweg, Im Sandloch und Kleinsiedlerweg. Alle Straßen befinden sich im Moorweggebiet und stellen ein zusammenhängendes Straßennetz dar. Der längste Straßenabschnitt ist der Sandlochweg mit einer Gesamtlänge von 480 m und verbindet den Moorweg mit dem Gnäterkuhlenweg.

Der Sandlochweg hat zwischen dem Moorweg und der Straße Im Sandloch eine Querschnittsbreite von ca. 9 bis 10 m; von der Straße Im Sandloch bis zum Gnäterkuhlenweg verringert sich die Querschnittsbreite auf ca. 8 m.

Im Wesentlichen besteht der Querschnitt aus einer 4 bis 5 m breiten Fahrbahn aus Asphalt und beidseitig, ca. 2,00 bis 2,50 m breiten unbefestigten Nebenflächen, wovon eine Seite als einseitiger Gehweg durch ein Granitbord baulich von der Fahrbahn getrennt ist.

In einigen Bereichen verringert sich der nutzbare Querschnitt durch private Hecken zum Teil um 1 bis 2 m.

Westlich vom Sandlochweg befindet sich die Straße Im Sandloch mit einer Gesamtlänge von ca. 185 m und verbindet ihn mit dem Quälkampsweg.

Die Querschnittsbreite und die Querschnittsaufteilung ist vergleichbar mit dem Querschnitt des Sandlochweges. Auch hier befindet sich lediglich ein einseitiger, mit einem Bordstein von der Fahrbahn getrennter unbefestigter Gehweg. Die Fahrbahnbreite beträgt ca. 4 -5 m. Der gegenüberliegende Seitenstreifen ist unbefestigt.

Eine Ausnahme bildet der ca. 70 m lange Abschnitt der Straße Im Sandloch zwischen dem Haidbrookweg und dem Quälkampsweg. Hier befindet sich eine ca. 5,50 m breite Fahrbahn mit beidseitig, durch Borde getrennte befestigte Gehwege.

Der ca. 245 m lange Kleinsiedlerweg verbindet den Sandlochweg und den Moorweg in nord-südl. Richtung.

Die Querschnittsbreite beträgt ca. 7 - 8 m. Im Kleinsiedlerweg ist der einseitige Gehweg ebenfalls mit Asphalt befestigt und optisch durch eine Muldenrinne aus Naturpflaster von der Fahrbahn getrennt. Die östlich gegenüberliegende Nebenfläche ist unbefestigt.

Im Zuge der Besiedelung der Flächen nördlich des Moorweges in den 50iger und 60iger Jahren wurden überwiegend Asphaltschichten im Fahrgassenbereich aufgebracht.

Die Dicke der gebundenen Schichten ist sehr unterschiedlich. Bohrkernuntersuchungen ergeben Schichtdicken von 7 cm bis teilweise ca. 20 cm.

Die Oberflächenbeschaffenheit der Fahrbahnoberfläche stellt sich ebenfalls sehr unterschiedlich dar.

Die in den 70er Jahren im Zuge von Kanalbauarbeiten aufgebrachten Asphaltschichten sind abgängig und durch diverse Aufgrabungen geprägt.

Die Fahrbahn ist zudem uneben und weist eine Vielzahl von Längs- und Querrissen auf.

Eine funktionierende Fahrbahnenwässerung ist über die größtenteils unbefestigten Nebenflächen nur eingeschränkt möglich.

Eine angemessene Straßenunterhaltung ist unter den gegebenen Umständen ebenfalls nur bedingt möglich.

Das Oberflächenwasser wird über Straßenabläufe dem Kanalsystem zugeführt.

Eine Kanalsanierung mittels Inliner erfolgte 2015 Im Sandloch und im Sandlochweg.

Die Dimensionierung und die damit verbundene Leistungsfähigkeit des vorhandenen Kanalnetzes ist für den Fall eines Starkregenereignisses ausgeschöpft.

Im öffentlichen Verkehrsraum befinden sich Versorgungsleitungen wie Gasleitungen, Mittel- und Niederspannungsleitungen und Telekommunikationsleitungen.

Sämtliche Versorgungsleitungen der Stadtwerke sowie die Beleuchtungskabel sind aufgrund ihres Alters erneuerungsbedürftig.

Die **öffentliche Beleuchtung** ist erstmalig 1955 hergestellt worden; die Leuchtköpfe sind im Sommer 2020 für eine LED-Beleuchtung ausgetauscht worden.
Die Straßen befinden sich im Geltungsbereich der B-Pläne Nr. 100 n „Haidbrook“ und Nr. 49 „Moorweggebiet Nord“.

Begründung der Verwaltungsempfehlung

Die Infrastruktursysteme des Quartiers Im Sandloch, Sandlochweg und Kleinsiedlerweg sind veraltet und erfüllen nicht die Anforderungen einer zukunftsfähigen Stadtentwicklung.
Die technische Infrastruktur hat sich dahingehend entwickelt, dass sich die Nutzungsansprüche im öffentlichen Straßenraum stark verändert haben und somit neue Maßstäbe an eine ausgewogene Planung setzt, d.h. es werden höhere Anforderungen an die Verkehrssicherheit, die Barrierefreiheit, die Entwässerung und die gestalterischen Qualitäten gestellt.
Bezogen auf die genannten Straßenzüge ist der bisherige Straßenausbau sowie die Straßenraumgestaltung seit den 50iger Jahren als Provisorium zu sehen.
Sie sollen nunmehr als innerörtliche Straßen entsprechend gestaltet und den technisch erforderlichen Verhältnissen angepasst werden. Dazu gehören die Erneuerungen der Versorgungsleitungen, eine ausgewogene Straßenraumgestaltung und in diesem Zusammenhang eine Erneuerung der Oberflächen und Tragschichten sowie eine ökologisch nachhaltige Entwässerung der Verkehrsflächen.

Auf Grundlage einer detaillierten Zustandserfassung und unter Berücksichtigung der Nutzungsansprüche der Verkehrsflächen erfolgte zunächst eine Vorplanung des Straßenbauentwurfes.

In diesem Zusammenhang kann diese Vorplanung ausschlaggebend für ein langfristiges Verkehrskonzept der gesamten Moorwegsiedlung sein.

Hierbei ist zu erwähnen, dass die vorhandenen Straßenquerschnitte im Moorweggebiet überwiegend für den Fahrzeugverkehr ausgelegt sind.

Die Gehwegflächen sind unbefestigte Seitenflächen und kaum breiter als 1,70 m, sofern sie baulich angelegt sind. Die Nebenflächen spielen als Aufenthaltsfläche eher eine untergeordnete Rolle und sind nicht als barrierefrei für geh- oder sehbehinderte Mitbürger zu bezeichnen.

Im Fall eine Entscheidung der folgenden Ausbauvarianten ist es konsequent, die Straßen im Moorweggebiet zukünftig in gleicher oder ähnlicher Weise auszubauen.

VARIANTE 1

Für die Ableitung eines geeigneten Straßenquerschnittes sind die Erkenntnisse der Zustandserfassung eingeflossen und führten letztlich zu der Wahl eines Querschnittes mit der Charakterisierung einer quartiersbezogenen Wohnstraße.

Es handelt sich dabei um eine **niveaugleiche Verkehrsfläche** mit ausschließlicher Erschließungsfunktion und geringer Verkehrsstärke. Durch bauliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung, wie versetzt angeordnete Parkplätze oder Bauminselformen, sollen mehrere Nutzungsansprüche miteinander verträglich verbunden werden.

Auf den Einsatz von Bordsteinen zur Trennung des Fußgängerverkehrs vom Fahrverkehr wird dabei bewusst verzichtet.

Im Prinzip steht die höhengleiche Ausbildung der Verkehrsfläche allen Verkehrsteilnehmern gleichrangig zur Verfügung und ist somit für eine barrierefreie Benutzung geeignet.

Durch eine unterschiedliche farbliche Gestaltung der Oberflächen, die hier ausschließlich mit Betonpflaster geplant ist, werden die ca. 1,50 m bis 2,00 m breiten Seitenräume mit weißen Noppen-/Rillenplatten von der Fahrgasse getrennt und als Schutzzone zugunsten des Fußverkehrs wahrgenommen. Darüber hinaus wird durch den Einbau von Bodenindikatoren als lineares Element eine taktile und visuelle Führung insbesondere für Sehbehinderte Menschen eingesetzt.

In Abstimmung mit dem FD Ordnung/Verkehrsaufsicht soll der gesamte Verkehrsraum als **Tempo-30-Zone** beschildert werden.

Zusätzlich soll das Tempo-30-Schild durch das Verkehrszeichen "Eingeschränktes Halteverbot" (Beginn oder Ende) und das erläuternde Hinweisschild "Parken in den gekennzeichneten Flächen erlaubt" ergänzt werden.

Das heißt, dass nur in den gekennzeichneten Flächen geparkt, außerhalb dieser Flächen lediglich gehalten werden darf.

Darüber hinaus wurde eine Beschilderung als Verkehrsberuhigter Bereich, häufig auch als „Spielstraße“ genannt, geprüft.

In erster Linie kommen verkehrsberuhigte Bereiche für kleinere Straßen bzw. Straßenabschnitte mit geringem Durchgangsverkehr in Betracht.

In diesem Fall handelt es sich um längere Straßenabschnitte bzw. Straßenbereiche, denen auch eine Verbindungsfunktion zukommt. Aus diesem Grund ist die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereiches in diesem Quartier nicht geeignet.

Insgesamt sind im Quartier 35 öffentliche Parkplätze geplant.

Eine Zählung des ruhenden Verkehrs an einem Donnerstagabend ergab, dass gegen 18:30 Uhr insgesamt 33 Fahrzeuge im öffentlichen Straßenraum abgestellt wurden (10 Pkw Im Sandloch, 15 Pkw Sandlochweg, 8 Pkw Kleinsiedlerweg).

Die Bebauung des Quartiers ist durch Einzel-/Doppelhäuser mit ausreichend großen Privatgrundstücken geprägt, die grundsätzlich über ausreichende Flächen für private Stellplätze verfügen.

Um die öffentlichen Parkplätze deutlich zu definieren und einzugrenzen, sollen diese Flächen als optisch sichtbarer Kontrast zur übrigen Pflasterung eingearbeitet werden. Diese Bereiche sollen mit einem Fugenpflaster hergestellt werden, damit das Oberflächenwasser dort versickern kann. Zukünftig ist mit veränderten Niederschlagsgeschehen zu rechnen, d.h. die Häufigkeit und Intensität von Regenereignissen aber auch die Zeiten der Trockenperioden werden zunehmen.

Die Variante 1 berücksichtigt eine möglichst ortsnahe dezentrale Lösung zur oberflächigen Versickerung und Verdunstung von Regenwasser.

Die dafür erforderlichen Flächen haben in diesem Zusammenhang Einfluss auf die Straßenraumgestaltung, wobei die verkehrlichen Ansprüche nach wie vor gewahrt werden müssen. Bei dieser Variante wird lediglich ein einseitiger Gehweg/Seitenstreifen geplant, wobei der gegenüberliegende Seitenstreifen/Gehweg als Versickerungsfläche des Oberflächenwassers zur Verfügung steht.

Unter diesem Aspekt ist in der Variante 1 ein Dachprofil der Fahrbahnfläche geplant, d.h. der Hochpunkt befindet sich in der Straßenachse und das Quergefälle verläuft entweder zum Wasserlauf als Abgrenzung zum Gehweg oder zur oberirdischen Ableitung in einen straßenbegleitenden Versickerungsstreifen bzw. einer Versickerungsmulde.

Dieser Versickerungsstreifen soll als Abgrenzung zur Fahrbahn durch Borde eingefasst werden, dessen Linienführung zur Ableitung des Regenwasser in regelmäßigen Abständen unterbrochen wird.

Um bei Starkregenereignissen das Wasser in den Versickerungsflächen besser verteilen zu können, sollen diese Flächen im Bereich der Grundstückzufahrten und Zuwegungen durch offene Wasserführungen hydraulisch verbunden werden.

Zusätzlich erhalten die geplanten Versickerungsflächen Notüberläufe, um bei besonderen Starkregenereignissen das anfallende Wasser dem Kanalnetz zuzuführen.

Durch die zusätzliche Versiegelung der Verkehrsfläche fällt mehr Oberflächenwasser an.

Die vorgenannten Maßnahmen ermöglichen eine oberflächige Versickerung und Verdunstung, ohne das vorhandene Kanalnetz zusätzlich zu belasten.

Unabhängig von den Vorteilen dieser Art der zusätzlichen Straßenentwässerung besteht ein erhöhter Unterhaltungsaufwand.

Zur Sicherstellung einer dauerhaften Funktion als Versickerungsfläche, aber auch aus gestalterischen Gründen, müssen diese unbefestigten Flächen in regelmäßigen Abständen gepflegt und gesäubert werden. Hinsichtlich der Pflege sind diese Flächen gem. Rechtsprechung dem Träger der Straßenbaulast zuzuordnen und können nicht durch Satzung auf die Anlieger übertragen werden.

Zur Ermittlung der Versickerungsfähigkeit der anstehenden Bodengruppen wurden Bodenproben bis zu einer Tiefe von 3,00 m entnommen und untersucht.

Hierbei hat sich u.a. herausgestellt, dass im südl. Bereich des Gebietes überwiegend stark durchlässige Kies-Sand-Gemische vorzufinden sind. Im übrigen Gebiet ist der Boden teilweise durch Sand-Ton-Schichten durchsetzt, die aber dennoch eine gute oder ausreichende Sickerfähigkeit von Regenwasser zulassen. Im Zuge der Bohrungen wurde kein Grundwasser angetroffen, lediglich im

Kleinsiedlerweg in Höhe der Hs.- Nr. 19 wurde Grundwasser in 1,60 m Tiefe ermittelt.

Auf Grundlage einer geplanten niveaugleichen Verkehrsfläche stellt sich die Querschnittsgestaltung als Variante 1 im Einzelnen wie folgt dar:

Im Sandloch und z.T. im Sandlochweg erfolgt der Straßenausbau bei einer Querschnittsbreite von ca. 9 bis 10 m in gepflasterter Bauweise.

Bei dieser Variante wird lediglich ein einseitiger ca. 2 m breite Gehweg/Seitenstreifen mit rotem Betonsteinpflaster hergestellt. Der gegenüberliegende Seitenstreifen steht überwiegend als Versickerungsfläche des Oberflächenwassers zur Verfügung.

Die 6,00 m breite graue Fahrgasse wird mit einem weißen einreihigen Pflaster-/Plattenstreifen mit Noppenstruktur und einer ca. 30 cm breiten Wasserlaufrinne vom Seitenstreifen optisch getrennt. Die Fahrgasse wird wechselseitig von 2,50 m breiten Grüninseln und 2,00 m breiten Parkplätzen unterbrochen.

Die Oberfläche der längs zum Straßenverlauf angeordneten Parkplätze wird in anthrazitfarbenem Betonpflaster mit Sickerfugen hergestellt.

Die Straßengestaltung im Kleinsiedlerweg sowie im Sandlochweg (Abschnitt Im Sandloch bis Gnäterkuhlenweg) erfolgt analog der Querschnittsgestaltung Im Sandloch. Auf Grund der geringeren Querschnittsbreite der Verkehrsfläche verringern sich dementsprechend die Querschnittsmaße.

Hier wird der einseitige Gehweg/Seitenstreifen lediglich ca. 1,50 m breit, die Fahrgasse 4,75 m und die Grüninseln 2,00 m breit.

Im Zuge der Ausbauarbeiten sollen sämtliche Versorgungsleitungen erneuert werden. Darüber hinaus ist geplant, das gesamte Quartier mit Lichtwellenkabel auszustatten.

Die geplante Gestaltung und die Nutzung des öffentlichen Verkehrsraums als mischgenutzte Fläche ist vergleichbar mit der im Jahr 2011 umgesetzten Baumaßnahme „Hasenkamp“. Das Prinzip der mischgenutzten Fläche hat sich hinsichtlich der Verkehrssicherheit und als Aufenthaltsraum für den nicht motorisierten Verkehr bewährt.

Darstellung von Alternativen und deren Konsequenzen mit finanziellen Auswirkungen

VARIANTE 2

Auf Grundlage der Variante 1 als niveaufreie Verkehrsfläche stellt sich die Variante 2 mit einem anderen Entwässerungssystem dar.

Grundsätzlich erfolgt die Oberflächenentwässerung über eine mittig der Verkehrsfläche angelegte Muldenrinne mit Abläufen.

Zur Aufnahme der zunehmenden Niederschlagsmengen soll das Regenwasser an den Tiefpunkten der Verkehrsflächen nach einer Vorbehandlung durch Filterschächte in unterirdisch angeordnete Rigolen zugeführt werden.

Rigolen sind Hohlkörper, die als Zwischenspeicherung von Niederschlagswasser dienen, um anschließend das Wasser in versickerungsfähigen Bodenschichten abzuleiten.

Durch diese Maßnahmen soll zum einen das vorhandene Kanalnetz bei Starkregenereignissen entlastet werden, zum anderen wird durch die Versickerung der natürliche Wasserkreislauf wieder hergestellt.

Unabhängig der vorgenannten Lösungsansätze, werden herkömmliche Regeneinläufe angeordnet, die zusätzlich bei Starkregenereignissen als „Überlauf“ dienen, sollte die Möglichkeit einer dezentralen Versickerung ausgeschöpft sein.

In diesem Zusammenhang muss erwähnt werden, dass durch den Einsatz von geschlossenen Entwässerungssystemen ein erhöhter Unterhaltungsaufwand für die Pflege und Reinigung entsteht, damit die Anlage nicht verschlammte.

Derartige Versickerungsanlagen sind grundsätzlich genehmigungspflichtig, d.h. für die Herstellung ist im Vorwege eine Wasserrechtliche Erlaubnis der unteren Wasserbehörde erforderlich.

Im Vergleich zur Variante 1 kann bei dieser Variante der gesamte zur Verfügung stehende Querschnitt als Verkehrsfläche genutzt werden, d.h. es stehen beidseitige Gehwege/Seitenräume zur Verfügung, die optisch mit einem weißen Plattenstreifen mit Noppenstruktur zur Fahrgasse getrennt sind.

VARIANTE 3

Eine Alternative zum Ausbau des Quartiers als höhengleiche Verkehrsfläche wäre eine Querschnittsgestaltung im sogenannten Trennungsprinzip (Separationsprinzip) möglich. Bei einem klassischen Querschnitt wird hierbei die Fahrbahn durch Borde (i.d.R. 12 cm hoch) von den Gehwegen baulich getrennt; jedem Funktionsbereich werden abgegrenzte Flächen im Straßenraum zugewiesen.

Es überwiegt die Erschließungs- und Verbindungsfunktion, die Aufenthalt Funktion tritt bei dieser Variante eher in den Hintergrund.

Bezogen auf das Nutzungsumfeld des Wohnquartiers können sich konstante Fahrbahnquerschnitte über längere Streckenabschnitte negativ auf die Verkehrssicherheit auswirken. Aus diesem Grund sind auch bei dieser Variante Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung erforderlich.

Zur Drosselung der Fahrgeschwindigkeit, sind auch bei dieser Variante versetzt angeordnete gekennzeichnete Parkplätze und Grüninseln, größtenteils mit Baumpflanzungen, vorgesehen.

Die Planung sieht vor, die Fahrbahn in Asphaltbauweise herzustellen.

Unter Berücksichtigung der genannten Maßnahmen fallen die Gehwege sehr schmal aus und können auf Grund der variierenden Maße der Gesamtquerschnitte zum Teil unter 1,50 m breit sein, somit ist eine barrierefreie Straßenraumgestaltung nach DIN nicht möglich.

VARIANTE 4

Ein hoher Bordstein (gem. Variante 3) hat eine größere Trennwirkung als ein niedriger, Belagswechsel oder Rinnen sind für Menschen mit Sehbehinderung oft nicht eindeutig wahrnehmbar.

Daher ist die Zuweisung von Flächen im Trennungsprinzip durch eine sogenannte „weiche Separation“ zu favorisieren. Bei einer „weichen Separation“ erfolgt der Einsatz von Bordsteinen zur Trennung der Verkehrsflächen mit halbhohen Rundborden.

Unabhängig vom Schwerpunkt der Funktionalität des Verkehrsraumes sollen mobilitätsbehinderte Menschen und deren Bedürfnisse bei der Planung berücksichtigt werden.

Auch bei einer „weichen Separation“ müssen sich die Gehwege für sehbehinderte Menschen taktil und visuell von der Fahrbahn abgrenzen, d.h. die Bordhöhe muss als lineare Führung eine ertastbare Niveaudifferenz von 6 cm betragen.

Die flache Bordsteinführung ermöglicht die Querneigung, insbesondere bei Grundstückzufahrten, auf max. 2,5 % zu reduzieren, um die permanente Abdrift von Rollstühlen und Rollatoren zu minimieren.

Darüber hinaus ist bei dieser Variante ein farbiger Belagswechsel im Einmündungsbereich Im Sandloch/Sandlochweg als flächige Querungshilfe vorgesehen, die Fahrzeugen eine allgemeine Wartepflicht suggerieren.

Die Fahrgeschwindigkeit wird auch bei dieser Variante nicht primär durch Geschwindigkeitsbegrenzungen, sondern vielmehr durch die Linienführung und gestalterische Maßnahmen eingeschränkt (wie in allen Varianten).

Zusammenfassend ist bei einer gewünschten Verkehrstrennung, die „weiche Separation“ mit einem Absatz von 6 cm (ausgenommen an Querungsstellen) in Anbetracht der Verkehrsmengen und der Zusammensetzung des Verkehrs in einem Wohnquartier dem klassischen Querschnitt mit einer hohen Bordsteinführung vorzuziehen.

Jedoch sind auch bei dieser Variante die Gehwegbreiten zum Teil geringer als 1,50 m und sind, wie auch bei Variante 3, nicht barrierefrei im Sinne der DIN.

Denkbar wäre eine Kombination zur Variante 1, d.h. Straßenabschnitte mit einer zur Verfügung stehenden Querschnittsbreite von mind. 9,00 m können einen baulich separaten Gehweg mit einer Breite von mind. 1,70 m erhalten. Diese Möglichkeit besteht in den Straßenabschnitten Im Sandloch und im Sandlochweg (zwischen Im Sandloch und dem Moorweg). Für den Kleinsiedlerweg und dem Sandlochweg zwischen Im Sandloch und dem Gnäterkuhlenweg kommt diese Möglichkeit aufgrund der geringen Querschnittsabmessungen nicht in Betracht.

Für die Oberflächenentwässerung wird die Oberflächenversickerung durch Mulden analog zur Variante 1 empfohlen, d.h. es sind auch hier Maßnahmen in der Querschnittsgestaltung zu ergreifen, um das anfallende Wasser aus Niederschlägen oberflächlich abzuleiten.

Die Variantenwahl spielt bei der Ermittlung der **Baukosten** keine relevante Rolle, da der Kostenaufwand der einzelnen Straßenzüge bei allen Varianten nahezu identisch ist. Die Baukosten der Straße Im Sandloch beziehen sich in der folgenden Tabelle auf die gesamte Länge, also zwischen dem Sandlochweg und dem Quälkampsweg:

	Im Sandloch	Sandlochweg	Kleinsiedlerweg
Baukosten brutto	470.000,00 €	1.060.000,00 €	520.000,00 €
Honorare brutto (Lph 3-9 und öBü)	65.000,00 €	125.000,00 €	70.000,00 €
sonstige Nebenkosten	5.000,00 €	5.000,00 €	5.000,00 €
Gesamtkosten brutto	540.000,00 €	1.190.000,00 €	595.000,00 €

Wie in der Darstellung des Sachverhaltes erwähnt, ist die Straße **Im Sandloch** zwischen dem Quälkampsweg und dem Haidbrookweg auf einer Länge von ca. 70 m in einem akzeptablen Zustand. Es ist daher zu entscheiden, ob der Straßenausbau unter diesen Umständen erst am Haidbrookweg beginnen soll.

Aus städtebaulicher Sicht wäre ein Ausbau auf gesamter Länge der Straße sinnvoll, technisch ist aber auch ein Übergang im Kreuzungsbereich Haidbrook/Haidbrookweg/Im Sandloch möglich. Sollte die Straße Im Sandloch zwischen dem Haidbrook und dem Quälkampsweg nicht ausgebaut werden, reduzieren sich die Gesamtkosten von 540.000 € auf 360.000 € brutto.

Für die Umsetzung der Maßnahme ist **Grunderwerb** mehrerer kleinerer Flächen erforderlich, die bereits überwiegend als öffentlicher Gehweg genutzt werden.

Gemäß der Satzungen der Stadt Wedel über die Erhebung von **Erschließungsbeiträgen** bzw. über die Erhebung von Beiträgen für den Ausbau und Umbau von Straßen, Wegen und Plätzen werden die Anlieger zu Beiträgen herangezogen.

Die ca. 116 betroffenen Eigentümer werden schriftlich über die **Planauslegung** unterrichtet. Im Rahmen der Planauslegung hat jeder betroffene Anlieger die Möglichkeit, Anregungen oder Bedenken zur Planung schriftlich, oder zur Niederschrift abzugeben. Der Umwelt-, Bau- und Feuerwehrausschuss wird anschließend über die vorliegenden Anregungen und Stellungnahmen mit entsprechenden Abwägungsvorschlägen von der Verwaltung unterrichtet.

Aufgrund der zu erwartenden hohen **Coronafallzahlen** im Herbst sollen die betroffenen Anlieger/Eigentümer über einen Link/QR-Code die Möglichkeit haben, die Pläne online anzusehen und ggf. Anregungen und Bedenken per E-Mail oder auch telefonisch abzugeben. Rückfragen zu Erschließungsbeiträgen werden in diesem Zusammenhang ebenfalls bearbeitet.

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				
*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	2022 alt	2022 neu	2023	2024	2025	2026 ff.
	in EURO					
Investive Einzahlungen						
Investive Auszahlungen	25.000	25.000	590.000	800.000	400.000	410.000
Saldo (E-A)	25.000	25.000	590.000	800.000	400.000	410.000

Anlage/n

- 1 1_Übersichtsplan
- 2 2_Querschnitte Variante 1 bis 4
- 3 3_Ausschnitt Lageplan_Querschnitt Variante 1