

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

Geschäftszeichen 2-60/602 Boe	Datum 23.03.2023	BV/2023/026
----------------------------------	---------------------	--------------------

Beratungsfolge	Zuständigkeit	Termine
Umwelt-, Bau- und Feuerwehrausschuss	Entscheidung	27.04.2023

Vorplanungen zum Ausbau der Adalbert-Stifter-Straße und der Kantstraße - Festlegung einer möglichen Ausbauvariante und Anliegerbeteiligung

Beschlussvorschlag:

Der Umwelt-, Bau- und Feuerwehrausschuss beschließt die Vorplanungen für den Ausbau der Adalbert-Stifter-Straße und der Kantstraße, mit der Festlegung von zwei Ausbaubereichen, mit folgender Querschnittsgestaltung (s. Anlagen):

Bereich a) A.-Stifter-Straße: einseitiger Gehweg mind. 2,15 m breit, Fahrbahn 5,30 m breit, Seitenstreifen 0,30 m breit.

Bereich b) Kantstraße: ostseitige Nebenfläche (Gehweg und Parkplätze) bleibt bestehen, Fahrbahn 5,30 m breit, westseitige Nebenfläche (mit Baumbestand) ca. 2,30 m breit (teilweise un-/befestigt).

In beiden Straßen sind wechselseitig Fahrbahneinengungen mittels Pflanz-/Bauminseln vorzusehen.

Die Vorplanungen sollen bis zum Sommer 2023 im Rahmen einer Öffentlichkeitsbeteiligung (Anlieger / Eigentümer / teilw. 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 Adalbert-Stifter-Straße und die Kantstraße befinden sich im Südwesten der Stadt Wedel und verbinden die Schulauer Straße mit der Gorch-Fock-Straße

Die Straßen sind Wohnstraßen und liegen in einer Tempo-30-Zone.

Die Straßen liegen in einem baulich sehr schlechten Zustand vor. Im Fahrbahnbereich (Asphalt) befinden sich zahlreichen Risse, alte Aufgrabeflächen, schlecht ausgebesserte Stellen und Lunken. Die Nebenflächen (Gehwege) sind sehr schmal und in Teilen in einem desolaten, unebenen Zustand, mit Lunken-/Pfützenbildung.

Die Adalbert-Stifter-Straße hat eine durchschnittliche Breite von ca. 8 m, an der schmalsten Stelle aber nur eine lichte Breite von ca. 7,75 m. Sie ist aufgeteilt in beidseitige, ca. 1,50 m breite Gehwege (zzgl. unbefestigte Randstreifen) und einer ca. 4,50 m breiten Fahrbahn.

Die Kantstraße hat eine durchschnittliche Breite von ca. 10 m und ist aufgeteilt in beidseitige ca. 2,00 m breite Gehwege (zzgl. unbefestigte Randstreifen) und einer ca. 4,50 m breiten Fahrbahn. An der Westseite (vor den Reihenhäusern) befindet sich großer, alter, zu erhaltender Baumbestand. Die Reihenhäuser sind über Stich-/Wohnwege erreichbar, die teilweise sehr schmal und in einem desolaten Zustand sind. Vor Haus Nr. 3 (ostseitig) befindet sich eine Straßenaufweitung, in der eine Parkbucht und der durchlaufende Gehweg angelegt sind.

Ein Halten/Parken am Fahrbahnrand ist in Teilbereichen möglich bzw. zugelassen.

In den beidseitigen Nebenflächen (Gehwege) befinden sich sämtliche Versorgungsleitungen.

Entwässerungsleitungen liegen im Fahrbahnbereich beider Straßen.

Begründung der Verwaltungsempfehlung

Für die Straßen ergeben sich folgende, **grundsätzliche Ausbauvarianten** (Querschnitte) unter Beibehalt der Tempo-30-Zone:

Bereich a) Adalbert-Stifter-Straße: gepflasterte Fahrbahn in 5,30 m Breite; einseitiger, gepflasterter Gehweg in mind. ca. 2,15 m Breite, mit Rundbord von der Fahrbahn abgesetzt; einseitiger unbefestigter Seitenstreifen in 0,30 m Breite; partielle Fahrbahneinengungen auf 3,10 m mittels wechselseitig angelegter Pflanz-/Bauminseln

Vorteile: Fußgänger erhalten eine sichere Gehwegfläche; Begegnungsverkehr Pkw/Lkw möglich; teilweise Halten/Parken am Fahrbahnrand möglich.

Nachteile: Anwohner müssen ggf. die Fahrbahn queren, um den sicheren Gehweg zu erreichen.

Bereich b) Kantstraße: gepflasterte Fahrbahn in 5,30 m Breite; ostseitige Nebenfläche (Gehweg und Parkplätze) bleibt erhalten; westseitige Nebenfläche (mit Baumbestand) wird ca. 2,30 m breit und in Teilen gepflastert bzw. verbleibt unbefestigt, mit Rundbord von der Fahrbahn abgesetzt; partielle Fahrbahneinengungen auf 3,10 m mittels wechselseitig angelegter Pflanz-/Bauminseln

Vorteile: Fußgänger erhalten separate, sichere Gehwegflächen; Begegnungsverkehr Pkw/Lkw möglich; teilweise Halten/Parken am Fahrbahnrand möglich.

Nachteile: Anwohner müssen ggf. die Fahrbahn queren, um den sicheren, befestigten Gehweg zu erreichen.

Vorabstellungnahme der Verkehrsbehörde: Die Anlage eines einseitigen Gehweges ist in diesem Wohnquartier vertretbar, u. a. da eine Fahrbahnquerung bei Tempo-30 generell gut möglich ist. Die gewählte Fahrbahnbreite ist ausreichend, damit sich Pkw/Lkw sicher begegnen können.

Darstellung von Alternativen und deren Konsequenzen mit finanziellen Auswirkungen

Bereich a) Adalbert-Stifter-Straße:

Alternative 1) Ausbau als **Einbahnstraße** mit beidseitigen Gehwegen - mit einer Fahrbahnbreite von 3,50 m und Gehwegbreiten von jeweils ca. 2,20 m

Vorteile: Fußgänger erhalten separate, sichere Gehwegflächen; gute Befahrbarkeit der Straße (Einrichtungsverkehr) und somit zügige Erreichbarkeit der Grundstücke

Nachteile: kein Halten/Parken im Straßenraum möglich; keine Anlage von Grünflächen möglich

Vorabstimmungnahme der Verkehrsbehörde: Es ist mit Mehrverkehr wegen möglicher Umfahrung der Ampel an der Schulauer Str. / G.-Fock-Straße, aber auch mit erhöhten Geschwindigkeiten (wegen Einrichtungsverkehr) zu rechnen. Die Festlegung der Einbahnstraßenrichtung fällt schwer, da die Linksabbiegevorgänge an der Einmündung Schulauer Straße sowohl beim generelle Einfahren als auch beim generellen Ausfahren zu gefährlichen Situationen führen können.

Alternative 2) Ausbau als **Mischverkehrsfläche** (verkehrsberuhigter Bereich) - mit einer befestigten Straßenfläche von ca. 7,50 m und wechselseitig angelegten, einzelnen Parkplätzen und Grünflächen bzw. Bauminseln

Vorteile: Temporeduzierung auf Schrittgeschwindigkeit; Straßenfläche gleichberechtigt von allen Verkehrsteilnehmern nutzbar

Nachteile: subjektive Unsicherheit bei Nutzung der Straßenfläche durch Fußgänger (insbes. Kinder); Schrittgeschwindigkeit wird ggf. nicht eingehalten

Vorabstimmungnahme der Verkehrsbehörde: Die Straße wird wegen der Durchfahrtsmöglichkeit von/zur Schulauer Straße bzw. G.-Fock-Straße über die Kantstraße für „Mischverkehr“ als ungeeignet angesehen; Einhaltung der Schrittgeschwindigkeit ggf. schwierig.

Bereich b) Kantstraße: Die v. b. Alternativen sind für die Kantstraße nicht näher in Betracht gezogen worden. Die Anbindung der Kantstraße (inkl. Stichwege und Sackgasse) an die Gorch-Fock-Straße sollte in beide Richtungen möglich sein/bleiben, u. a. auch um die Erreichbarkeit der Mehrfamilien- und Reihenhäuser uneingeschränkt zu gewährleisten.

Die geschätzten Gesamtkosten der Straßenbaumaßnahme liegen bei ca. 1,2 Mio.€. Hierbei sind ca. 1 Mio.€ für Baukosten und ca. 200 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.

Seitens der Stadtentwässerung Wedel sind zzt. keine baulichen Maßnahmen in den öffentlichen Straßenflächen geplant.

Seitens der Stadtwerke Wedel GmbH sind in beiden Straßen die Erneuerung von Versorgungs-/ Netzleitungen geplant, inkl. Erneuerung einiger Hausanschlüsse.

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	2023 neu	2024	2025	2026	2027 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	2023 neu	2024	2025	2026	2027 ff.
	in EURO					
Investive Einzahlungen						
Investive Auszahlungen	30.000	50.000	450.000	670.000		
Saldo (E-A)	30.000	50.0000	450.000	670.000		

Anlage/n

- 0 Übersicht - Stadtplan
- 1 Querschnitt Kantstraße
- 2 LP-Auszug Kantstraße
- 3 Querschnitt Adalbert-Stifter-Straße
- 4 LP-Auszug einseitiger Gehweg
- 5 LP-Auszug Einbahnstraße
- 6 LP-Auszug Mischverkehrsfläche



Kantstraße

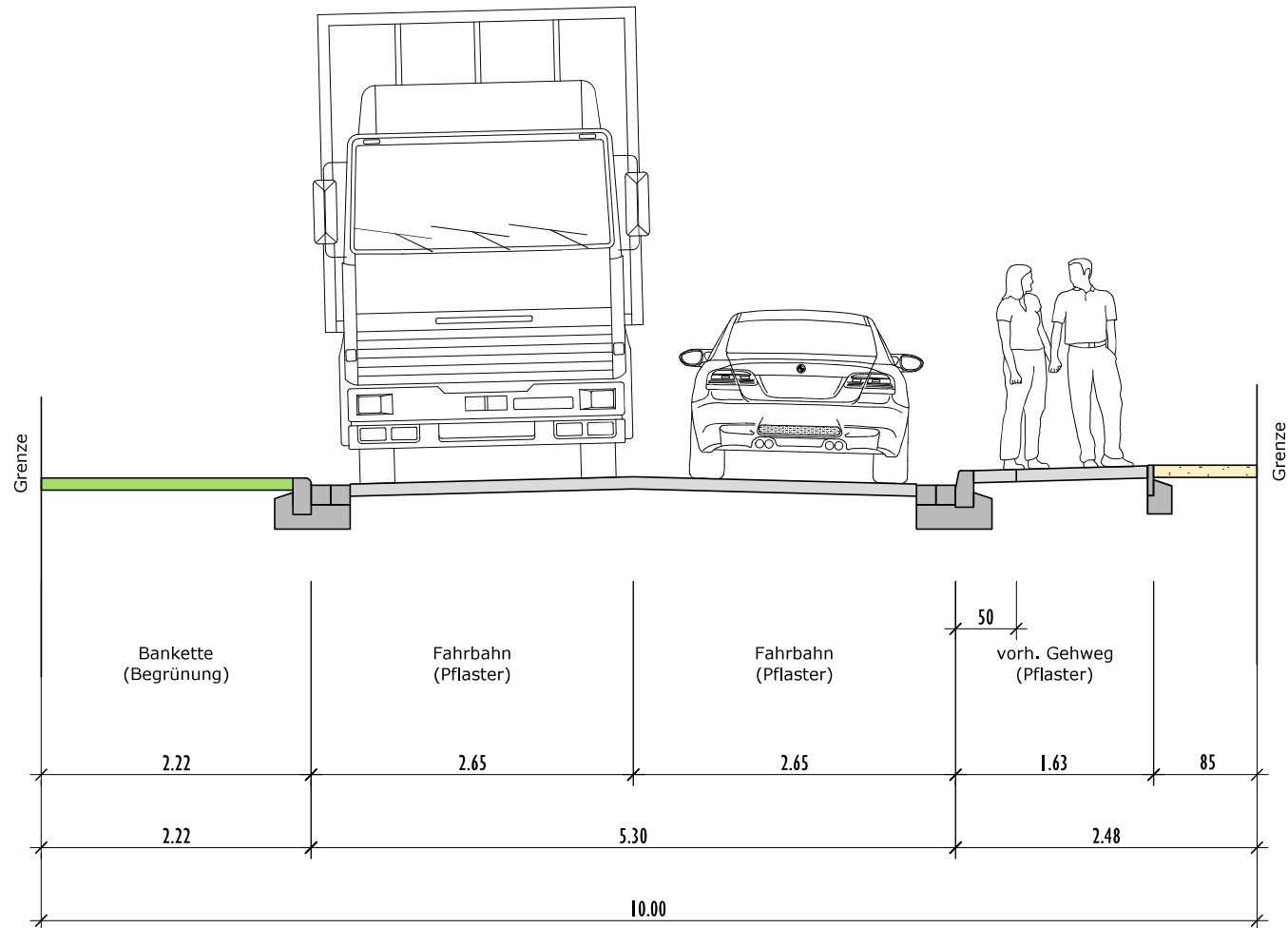
Systemschnitt C-C

verminderte Geschwindigkeit (30 km/h)

Radfahrer auf der Fahrbahn

einseitiger Gehweg

Grüninseln möglich, Parkplätze möglich



Adalbert-Stifter-Straße

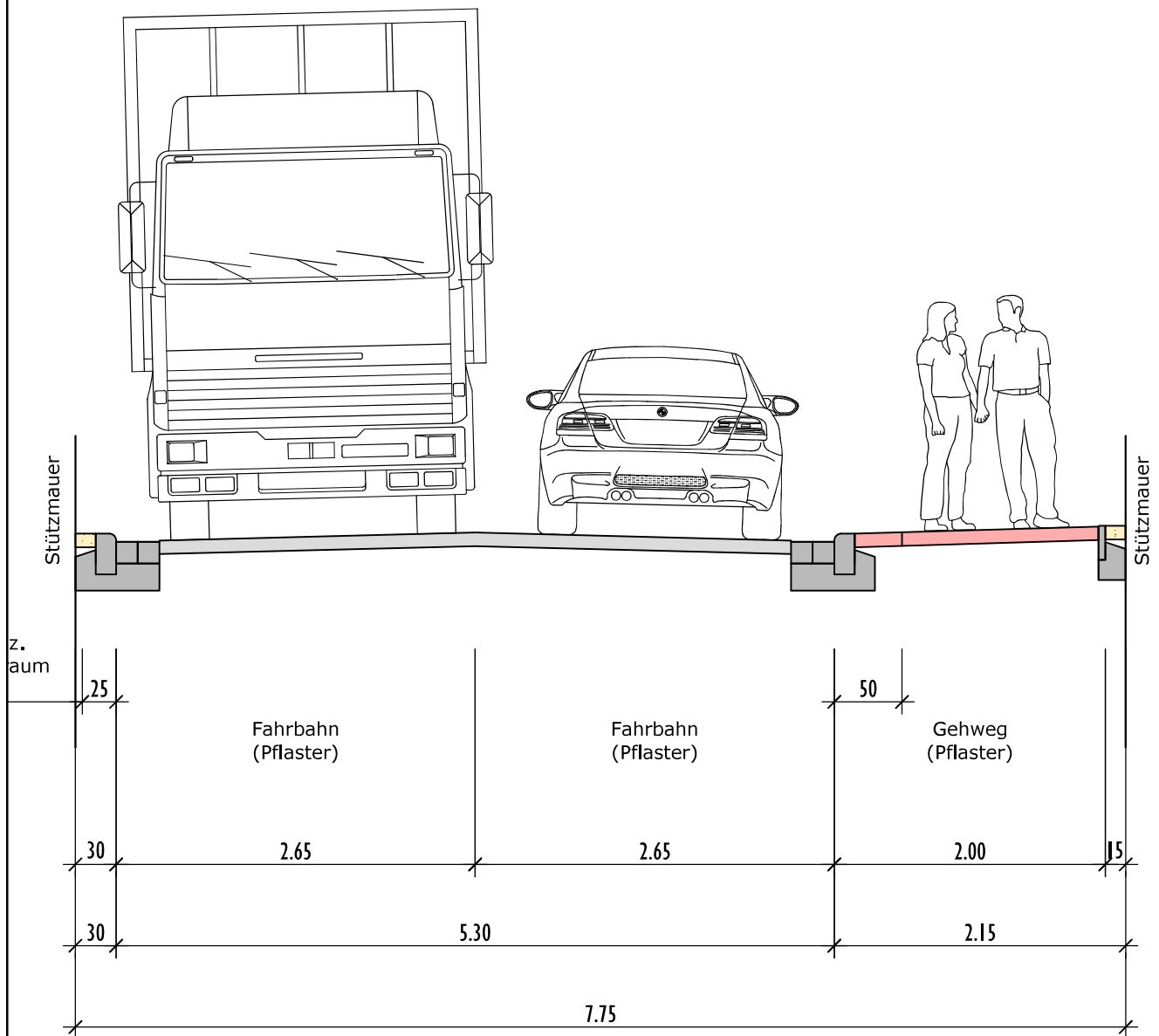
Systemschnitt A-A

verminderte Geschwindigkeit (30 km/h)

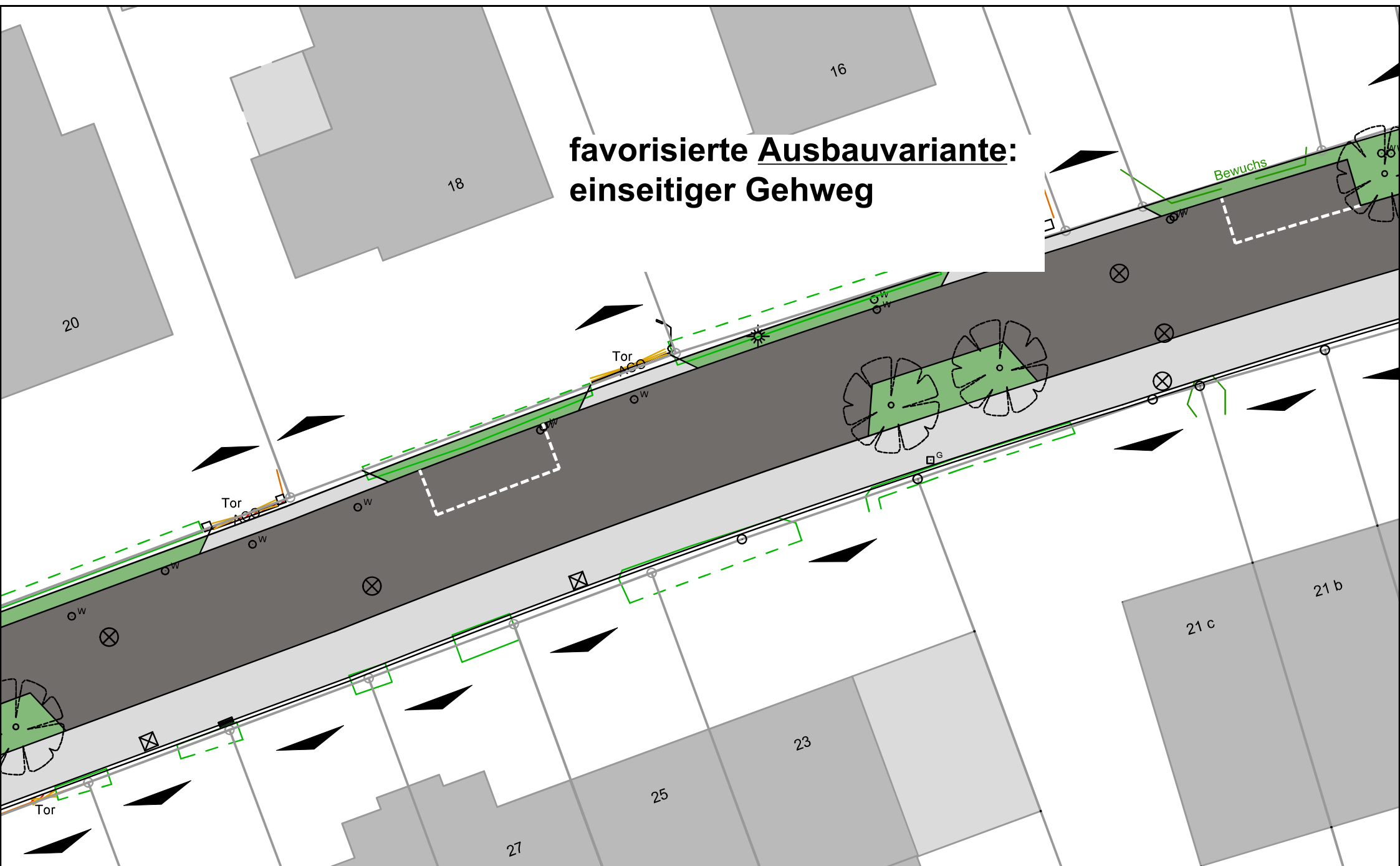
Radfahrer auf der Fahrbahn

einseitiger Gehweg

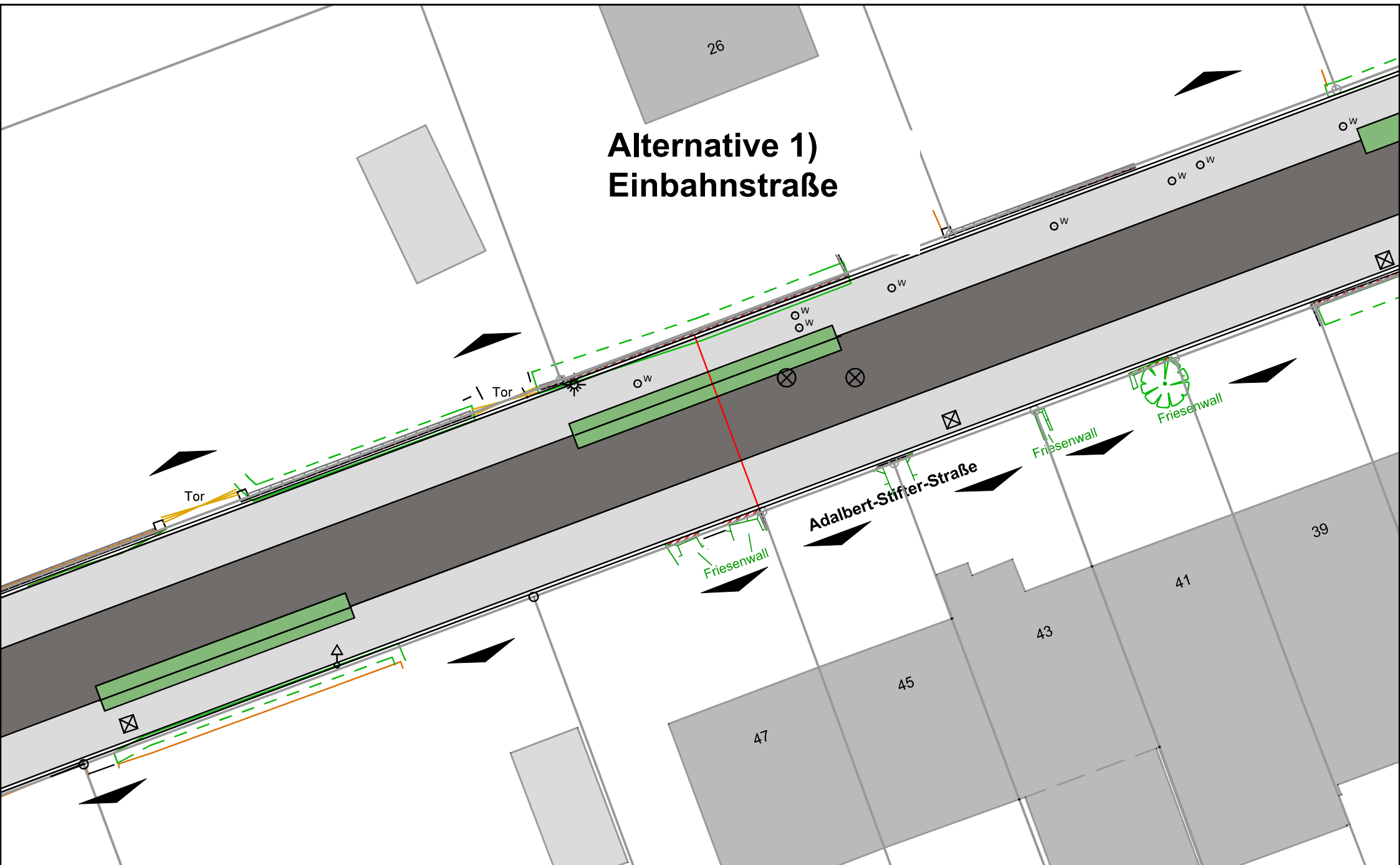
Grüninseln möglich, Parkplätze möglich



**favorisierte Ausbauvariante:
einseitiger Gehweg**



Alternative 1) Einbahnstraße



Alternative 2) Mischverkehrsfläche (verkehrsberuhigter Bereich)

