

Bekanntmachung

Es findet eine Sitzung des Umwelt-, Bau- und Feuerwehrausschusses am Donnerstag, 14.03.2024 um 19:00 Uhr, im Ratssaal des Rathauses (barrierefrei), Rathausplatz 3-5, 22880 Wedel statt.

Tagesordnung:

Öffentlicher Teil

- 1 Einwohnerfragestunde
- 1.1 Antworten der Verwaltung zu vorausgegangenen Fragen
- 1.2 Aktuelle Fragen der Einwohner*innen
- 2 Anhörung der Beiräte
- 3 Bericht der Feuerwehr
- 4 Öffentlicher Teil des Protokolls der Sitzung vom 11.01.2024
- 5 Öffentliche Mitteilungsvorlagen
- 5.1 Entwicklung von tidebeeinflussten Lebensräumen im Bereich der Wedeler Au
hier: Vorstellung des aktuellen Sachstandes durch die Stiftung Lebensraum Elbe
- 5.2 Erhebung von Erschließungsbeiträgen in Wedel
Hier: Straßenverzeichnis mit Erhebungspflicht von Erschließungsbeiträgen
- 5.3 Erhebung von Erschließungsbeiträgen in den Straßen Sandlochweg, Kleinsiedlerweg und Im Sandloch
hier: Rechtliche und technische Prüfung und Prüfung des Beschlusses des Ersten Senats vom 3. November 2021, 1 BvL 1/19 (Festsetzungsverjährung bei Erschließungsbeiträgen)
- 6 Tinsdaler Weg
- 6.1 Antrag der SPD-Fraktion: Planung des Tinsdaler Wegs (Abschnitt A)
- 6.2 Antrag der Fraktion Bündnis90/Die Grünen
hier: Ausbau der Straße Tinsdaler Weg im Bereich A mit der ADFC-Variante
- 6.3 Ausbau der Straße Tinsdaler Weg - Vorplanung - Ausbauvariante
- 7 Anträge
- 7.1 Interfraktioneller Antrag
hier: Machbarkeitsstudie Feuerwache Wedel
- 7.2 Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen
hier: Aktualisierung umweltfreundliche Beschaffung
- 8 Öffentliche Mitteilungen und Anfragen

- 8.1 Stand der Durchführungen und Kostenentwicklungen wichtiger Hochbauprojekte sowie Außenanlagen
- 8.2 Bericht der Verwaltung
- 8.3 Sachstand Schulbau in Wedel
- 8.4 Anfragen der Politik
 - 8.4.1 Anfrage der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen
hier: Entwicklung des Amphibien- und Brutvogelschutzes am Wespenstieg
 - 8.4.2 Anfrage der Fraktion Bündnis90/Die Grünen
hier: Stand der Flur- und Klassenraumsanierung (018) in der Albert-Schweitzer-Schule
- 9 Sonstiges

Voraussichtlich nichtöffentlicher Teil

- 10 Nichtöffentlicher Teil des Protokolls der Sitzung vom 11.01.2024
- 11 Nichtöffentliche Mitteilungen und Anfragen
 - 11.1 Nichtöffentlicher Bericht der Verwaltung
 - 11.2 Nichtöffentliche Anfragen der Politik
- 12 Sonstiges

Öffentlicher Teil

- 13 Unterrichtung der Öffentlichkeit

gez. **Petra Kärgel**
Vorsitz

F. d. R.:
Mara Katharina Schlüter

Stellungnahme des Umweltbeirates zum Ausbau des Tinsdaler Wegs

Der Umweltbeirat **unterstützt die Umsetzung der ADFC-Variante** (auch „holländische Variante“), da durch die Harmonisierung der Geschwindigkeit und die Stärkung des Radverkehrs die umweltrelevanten Aspekte am meisten Berücksichtigung finden.

Unsere Begründung im Detail:

- Der Rat der Stadt Wedel hat in der Sitzung vom 22.02.2024 die **strategischen Ziele ab 2024** verabschiedet (TOP 4.2, BV/2023/158--1). Darin heißt es in Handlungsfeld 2 (Umwelt und Klimaschutz): „**Wedel schützt Klima und Umwelt**“ und des Weiteren „Die Handlungsfelder 2 (Umwelt und Klimaschutz), 6 (Transparenz und Beteiligung) sowie 8 (Finanzielle Handlungsfähigkeit) **sind bei allen Gremienentscheidungen zu berücksichtigen.**“
- Die angedachten Planungen einer **Reduzierung auf Tempo 30** statt Tempo 50 werden sehr begrüßt, denn
 - der **nicht-motorisierte Verkehr wird gestärkt**
 - die Planungen erfolgen gemäß dem [Mobilitätskonzept](#) der Stadt Wedel vom 6. April 2023, insbesondere den Handlungsbausteinen 2 (Ausdehnung Tempo 30), 6 (Ausbau Radverkehrsnetz) und 9 (Schulwegsicherung)
 - ein **gleichmäßiges Tempo** des motorisierten Verkehrs und die Stärkung der Attraktivität von Straßen für den Radverkehr ist ein Mehrwert aus ökologischer Sicht (weniger Schadstoffeintrag in die Umwelt durch Reduktion des Reifen- und Bremsenabriebs)
 - es zieht eine **Reduktion von CO₂-Emissionen** nach sich. Die Stadt Wedel hat sich unter anderem als Ziel gesetzt, von 2012 bis 2035 die CO₂-Emissionen um 41% zu reduzieren. Bis 2019 (zu 2012) waren es laut Herrn Germann erst 10%.
 - Es zielt unmittelbar auf den [Lärmschutzplan](#) (TOP 4 PLA, 06.02.2024):
 - Eine Reduktion von Tempo 50 auf Tempo 30 führt zu einer Lärminderung von 2-3 dB(A) (S. 9 Foliensatz)
 - Fahrradgerechter Umbau des Tinsdaler Wegs (S. 10 Foliensatz)
- Im Falle eines Umbaus des Tinsdaler Wegs sind aus **umweltrelevanten Gesichtspunkten** das [Gesetz zur Energiewende und zum Klimaschutz in Schleswig-Holstein \(EWKG\)](#) und das [Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts \(Wasserhaushaltsgesetz - WHG\)](#) zu berücksichtigen:
 - gemäß EWKG §13(4) sind nicht-motorisierte Verkehrsträger zu fördern, wie dies durch die Radstrategie des Landes „Ab aufs Fahrrad im echten Norden“ vorgesehen ist.
 - Gemäß der EU-Wasserrahmenrichtlinie und dem Wasserhaushaltsgesetz (WHG) §27 gilt ein **Verschlechterungsverbot** und ein **Verbesserungsgebot** für **Gewässer**. Bei einer Trennkanalisation ist der **Reifenabrieb** eine (in)direkte Emission in ein oberirdisches Gewässer, welche den ökologischen und chemischen Zustand des Gewässers direkt negativ beeinflusst.
 - Aus Forschungsergebnissen ist bekannt, dass **Reifenabrieb in Bezug auf Mikroplastik-Emissionen eine relevante Größe** ist, die negative Folgen in der Umwelt hat.
 - Als gesichert gilt: **möglichst gleichmäßiges Fahren** wirkt sich am stärksten auf die **Reduktion des Reifenabriebs** aus. In Zeiten von immer **schwerer werdenden Autos** (auch neuen Antriebstechniken geschuldet) und dem daraus resultierenden höheren Reifenabrieb, hält der Umweltbeirat eine **Geschwindigkeitsharmonisierung** für sinnvoll.

Der Umweltbeirat bittet um Berücksichtigung der erwähnten Punkte dieser Stellungnahme.

Die Mitglieder des Umweltbeirats

**Ausbau der Straße Tinsdaler Weg in Wedel
Beteiligung der TÖB**

Stellungnahme des Seniorenbeirates zur vorgelegten Planung

(beschlossen in der Sitzung des Seniorenbeirates am 31.5.2023)

Der Seniorenbeirat hat die von der Verwaltung vorgelegten Planunterlagen zum Ausbau der Straße Tinsdaler Weg in Wedel zur Kenntnis genommen und nimmt dazu wie folgt Stellung:

Der Tinsdaler Weg ist eine Hauptsammelstraße in Wedel mit einem hohen Anteil von Schwerlastverkehr. Sie ist dem Vorbehaltsnetz der Stadt zugeordnet. Rettungsverkehre, ÖPNV und Wirtschaftsverkehr können gut abfließen. Der Tinsdaler Weg hat beidseitig hochbordgeführte Gehwege. Der Radverkehr wird im Bereich A auf der Fahrbahn geführt. Im Bereich B wird der Radverkehr neben dem Gehwegen ebenfalls hochbordig geführt.

Die vorgelegten Planungsvarianten im Bereich A verändern den Querschnitt dahingehend, dass die Gehwegbreiten verringert werden sollen. Beide vorgelegten Varianten beinhalten eine Gehwegbreite von kleiner als 2,50 m. Der Gehweg wird von vielen unterschiedlichen Nutzern wie z.B. Rollstuhlfahrern, kleinen Kindern mit Begleitung, Rollatoren und e-scootern frequentiert.

Im Bereich B sollte geprüft werden, ob hier ebenfalls eine Gehwegbreite von 2,50 m umsetzbar wäre.

Eine Reduzierung der Breite der geplanten Gehwege auf 1,70 m bzw. 2,00 m im Bereich A wird vom Seniorenbeirat abgelehnt. Auf eine sichere und bequeme Führung des nichtmotorisierten Verkehrs wird hingewiesen.

Seniorenbeirat der Stadt Wedel

Gabriele Winter
AG Mobilität des SBR



Interfraktioneller Antrag zum Ausschuss für Umwelt-, Bau- und Feuerwehrangelegenheiten am 14.03.2024

Betreff: Machbarkeitsstudie Feuerwache Wedel

Die Fraktionen der CDU, Bündnis 90 Die Grünen, SPD, FDP, der WSI und die LINKE im Rat beantragen folgendes:

Die Mitglieder des UBF-A beschließen und beauftragen den Bürgermeister, den Mitgliedern des UBF-A die der Verwaltung vorliegende Machbarkeitsstudie bis spätestens zum 26.04.2024 vorzustellen oder von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Verwaltung vorstellen zu lassen.

Zusätzlich soll geprüft werden, ob das mit der Ausarbeitung beauftragte Büro, ggf. durch vertragliche Vereinbarungen zur Präsentation der Machbarkeitsstudie herangezogen werden kann.

Begründung:

Allen Fraktion, fraktionslosen Mitgliedern des Rates und der Verwaltung ist bekannt, dass es rund um das Gebäude der Feuerwache Wedel erhebliche Mängel gibt. Die Liste reicht von fehlender Trennung des schwarz/weiß – Bereiches, nicht einhalten von Sicherheitsabständen bis hin zu fehlenden Sanitärräumen für die wichtige Hygiene nach Einsätzen zum Gesundheitsschutz der Kameradinnen und Kameraden, sowie zur Vermeidung von Kontaminationsverschleppung.

Die FUK mahnt dieses regelmäßig an.

Nachdem ein Feuerwehrbedarfsplan Aufschluss über die Bedarfe und Standortfrage gegeben hat, wurde eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben, um allen eine fachliche Beratung zu geben, wie wir mit dem Thema Neubau oder Sanierung verfahren, um die beste Lösung im Sinne der Feuerwehr Wedel und schließlich auch der Bürgerinnen und Bürger herbeizuführen.

Trotz der angespannten Haushaltslage sehen die Fraktionen und fraktionslosen Mitglieder der LINKEN im Rat es als zwingend notwendig an, dass die Planungen zum Ausbau der Sicherheitsinfrastruktur für unsere wachsende Stadt vorangetrieben werden und in die Priorisierung mit einbezogen werden.

Torben Wunderlich für die Fraktion der CDU
Holger Crämer für die Fraktion Bündnis 90 Die Grünen
Rainer Hagendorf für die Fraktion der SPD
Jörg Hohner für die Fraktion der FDP
Manfred Schlund für die Fraktion der WSI
Patrick Eichberger für die LINKE im Rat

Anfrage Bündnis 90/DIE GRÜNEN „Stand der Flur- und Klassenraumsanierung (018) in der Albert-Schweitzer-Schule; UBF 14.03.2024

Fragen und Antworten:

- **Wie lautet das Sanierungskonzept für den Gebäudeteil der Albert-Schweitzer-Schule, in dem die Flur- und Raumsanierungen (R018)?**

Das Sanierungskonzept heißt „Sanierung Flure und Klassen - Brandschutzmaßnahmen“.

Nach Abschluss der Maßnahmen können durch Neuaufteilung der Brandabschnitte die Flure offiziell genutzt werden. Zusätzlich entsteht hierdurch ein neuer Gruppenraum.

Mittel sind in der Bauunterhaltung eingeworben worden und die Leistungen sind beauftragt. Nur die Elektroarbeiten sind noch nicht beauftragt. Die Ausschreibung hierzu, ist bereits veröffentlicht.

- **Liegt das Schadstoffgutachten für die Raum (-018) sowie Flursanierung jetzt vor?**

Wie lauten die Ergebnisse zur Schadstoffbelastung?

Die Ergebnisse liegen vor und sind bereits an den Kreis Pinneberg Fachdienst Umwelt Abfallüberwachung und gesundheitl. Umweltschutz weitergeleitet worden. Dem Baujahr entsprechend wurden in diesem Gebäudeteil besonders umfangreiche Untersuchungen hinsichtlich möglicher Schadstoffe vor der Sanierung untersucht. Hierzu gehören teerhaltige Stoffe, Dämm- und Holzwerkstoffe; Asbest; usw. Alle Schadstoffe die gefunden worden sind, sind gebunden und es geht derzeit keine Gefährdung hiervon aus. Während der Sanierung der Räumlichkeiten werden sämtliche Schadstoffe fachgerecht entsorgt. Schimmel - und Bakterien konnten nicht nachgewiesen werden.

In den Brandschutztüren und Heizungsdichtungen wird Baujahr bedingt immer Asbest vermutet, allerdings nicht beprobt. Auch hier ist, solange keine Beschädigung der vorhandenen Materialien vorliegt, nicht von einer Gefährdung auszugehen. Der Austausch ist beauftragt.

- **Befinden sich die im Frühsommer 2023 begonnen Sanierungsmaßnahmen im Zeitplan und wann ist mit dem Abschluss der Sanierungsarbeiten zu rechnen?**

Die Sanierung der Flure und Klassenräume im Bestand wird zu Beginn der Frühjahrsferien 2024 mit den Innenabdichtungsarbeiten im 1. Bauabschnitt beginnen und wird voraussichtlich bis Ende des Jahres 2024 dauern. Der Raum 018 wird in den Sommerferien 2024 fertiggestellt.

- **Sieht das Gebäudemanagement Möglichkeiten, den Klassenraum 018 vorrangig zu bearbeiten bzw. schon jetzt einige der notwendigen Reparaturen vorzunehmen?**

Das Gebäudemanagement hat dies in Erwägung gezogen. Allerdings sind die Maßnahmen sehr umfangreich und sind als Gesamtmaßnahme ausgeschrieben worden. Das ist insgesamt kostengünstiger als Einzelmaßnahmen einzuleiten. Außerdem ist ein Farbkonzept, das sich im Neubau begründet, in diesen Schulbereichen angedacht.

Die marode Tafel sollte allerdings bereits ersetzt worden sein.

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

Geschäftszeichen 2-61/Ma	Datum 03.01.2024	MV/2024/110
-----------------------------	---------------------	--------------------

Beratungsfolge	Zuständigkeit	Termine
Umwelt-, Bau- und Feuerwehrausschuss	Kenntnisnahme	14.03.2024

**Entwicklung von tidebeeinflussten Lebensräumen im Bereich der
Wedeler Au
hier: Vorstellung des aktuellen Sachstandes durch die Stiftung
Lebensraum Elbe**

Inhalt der Mitteilung:

Die Stiftung Lebensraum Elbe (SLE) verfolgt das Ziel, der Verbesserung des ökologischen Zustandes der Tideelbe und ihrer Nebenflüsse, siehe Planungsausschuss 27.09.2016¹.

Die SLE hat 2016 eine „Machbarkeitsstudie zur Entwicklung von tidebeeinflussten Lebensräumen im Bereich der Wedeler Au unter besonderer Berücksichtigung der Standortanforderungen des Schierlings-Wasserfenchels“ erstellen lassen, siehe Planungsausschuss 26.09.2017², BV/2017/109.

In Fortführung und Ergänzung zu den Informationen im Planungsausschuss am 23.08.2022³ MV/2022/053 wird nun die Stiftung Lebensraum Elbe den aktuellen Stand der Ausführungsplanung im Umwelt-, Bau- und Feuerwehrausschuss vorstellen.

Anlage/n

Keine

¹ <https://www.wedel.sitzung-online.de/public/to020?TOLFDNR=20630&SILFDNR=999>

² <https://www.wedel.sitzung-online.de/public/to010?SILFDNR=1135&refresh=false>

³ <https://www.wedel.sitzung-online.de/public/to010?SILFDNR=1000206&refresh=false>

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

Geschäftszeichen 2-601/Bn	Datum 10.01.2024	MV/2024/004
------------------------------	---------------------	--------------------

Beratungsfolge	Zuständigkeit	Termine
Umwelt-, Bau- und Feuerwehrausschuss	Kenntnisnahme	

**Erhebung von Erschließungsbeiträgen in Wedel
Hier: Straßenverzeichnis mit Erhebungspflicht von
Erschließungsbeiträgen**

Inhalt der Mitteilung:

Die Verwaltung wurde gebeten eine Aufstellung über die bisher nicht endgültig erstmalig hergestellten Straßen im Stadtgebiet zu erstellen, für die, nach einer zukünftigen endgültigen erstmaligen Herstellung, noch Erschließungsbeiträge erhoben werden müssen.

Grundsätzliches zum Erschließungsbeitragsrecht

Erschließungsbeiträge werden nach den §§ 127 ff. Baugesetzbuch in Verbindung mit der städtischen Satzung über die Erhebung von Erschließungsbeiträgen erhoben. Dabei wird der endgültige erstmalige Ausbau einer Erschließungsanlage mit den Beitragspflichtigen abgerechnet. Bei den gegenüber den Erschließungsbeiträgen nachrangig zu behandelnden Straßenbaubeiträgen sind dagegen die Kosten für den nochmaligen Ausbau einer Straße zu erstatten. Da aktuell die Erhebung von Straßenbaubeiträgen ausgesetzt ist, werden derzeit ausschließlich Erschließungsbeiträge erhoben.

Die Merkmale der endgültigen Herstellung einer Erschließungsanlage sind in § 10 der Satzung der Stadt Wedel über die Erhebung von Erschließungsbeiträgen geregelt. Danach sind Erschließungsanlagen [...] endgültig hergestellt, wenn ihre Flächen im Eigentum der Stadt Wedel stehen und sie über betriebsfertige Entwässerungs- und Beleuchtungseinrichtungen verfügen. Die flächenmäßigen Bestandteile (die sich aus dem Bauprogramm ergeben) sind endgültig hergestellt, wenn Fahrbahnen, Gehwege und Radwege eine Befestigung auf tragfähigem Unterbau mit einer Decke aus Asphalt, Beton, Platten, Pflaster aufweisen; die Decke kann auch aus einem ähnlichen Material neuzeitlicher Bauweise bestehen. [...].

Davon zu unterscheiden ist ein lediglich provisorischer Ausbau, der die Befahrbarkeit einer Straße sicherstellen soll, so z.B. auch das mehrmalige Auftragen eine Asphalttragschicht.

Bisher nicht endgültig erstmalig hergestellte Straßen im Stadtgebiet

Im Stadtgebiet von Wedel gibt es z.Zt. rund 230 Straßen, die sich auf Bundes-, Landes- und Gemeindestraßen sowie Feld- und Wirtschaftswege aufteilen. Für die folgende Aufstellung wurden alle Straßen im Stadtgebiet nach Aktenlage, Augenschein und der aktuellen Rechtsprechung geprüft. Bisher nicht vorhandene Straßen werden, auch wenn Sie nicht in dieser Aufstellung aufgeführt werden, nach der Satzung über die Erhebung von Erschließungsbeiträgen abgerechnet. Straßen, die sich aktuell im Außenbereich befinden, können z.B. durch einen Bebauungsplan beitragspflichtig werden. Sollte eine Straße in diesem Verzeichnis nicht genannt worden sein, ist grundsätzlich davon auszugehen, dass sie bereits endgültig erstmalig hergestellt wurde.

- Aastwiete
- Autal
- Blöcktwiete
- Breiter Weg
- Bündtwiete
- Ennbargweg/Mittelweg
- Fährenkamp
- Gröner Born
- Haidbrook zw. Hausnummer 13/14 und Einmündung Im Sandloch
- Im Sandloch
- Kleinsiedlerweg
- Klintkamp
- Lüttdahl zwischen Ansgariusweg und Bürgerpark
- Roggenhof
- Sandlochweg
- Schlödelsweg
- Schulauer Moorweg, inkl. Abzweig zum Auweidenweg
- Wiede

Anlage/n

Keine

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

Geschäftszeichen 2-601/Bn	Datum 09.02.2024	MV/2024/011
------------------------------	---------------------	--------------------

Beratungsfolge	Zuständigkeit	Termine
Umwelt-, Bau- und Feuerwehrausschuss	Kenntnisnahme	14.03.2024

**Erhebung von Erschließungsbeiträgen in den Straßen Sandlochweg,
Kleinsiedlerweg und Im Sandloch
hier: Rechtliche und technische Prüfung und Prüfung des Beschlusses
des Ersten Senats vom 3. November 2021, 1 BvL 1/19
(Festsetzungsverjährung bei Erschließungsbeiträgen)**

Inhalt der Mitteilung:

Die Verwaltung hat die Erhebung von Beiträgen für die Straßen Sandlochweg, Kleinsiedlerweg und Im Sandloch erneut geprüft. Die Ergebnisse der Prüfung liegen dieser Mitteilungsvorlage bei.

Weiterhin wurde der Beschluss des Bundesverfassungsgerichts vom 03.11.2021 dahingehend geprüft, ob er auf die Erhebung von Erschließungsbeiträgen insb. für die o.g. Straßen anzuwenden ist.

Antwort:

In den Leitsätzen des Beschlusses vom 03.11.2021 hat das Bundesverfassungsgericht folgendes ausgeführt:

1. Das Gebot der Belastungsklarheit und -vorhersehbarkeit (Art. 2 Abs. 1 in Verbindung mit Art. 20 Abs. 3 GG) erstreckt sich auf alle Abgaben zum Vorteilsausgleich. Daher muss auch die Möglichkeit zur Erhebung von Erschließungsbeiträgen nach Eintritt der tatsächlichen Vorteilslage zeitlich begrenzt werden (Fortführung von BVerfGE 133, 143).

2. Das Gebot der Belastungsklarheit und -vorhersehbarkeit verlangt zudem, dass der Zeitpunkt des Eintritts der tatsächlichen Vorteilslage für die Beitragspflichtigen erkennbar ist.

[...]

Sachverhalt (verkürzt):

Die technische Fertigstellung der abgerechneten Verkehrsanlage war im Jahr 1986. Als letzte Voraussetzung zur Entstehung des Beitragsanspruches erfolgte die Widmung der Straße im Jahr 2007. Der Kläger wendet sich gegen den am 24.08.2011 erlassenen Beitragsbescheid.

Beschluss (verkürzt):

Das verfassungsrechtliche Gebot der Belastungsklarheit und -vorhersehbarkeit verlangt, dass Betroffene nicht dauerhaft im Unklaren gelassen werden dürfen, ob sie noch mit Belastungen rechnen müssen. Daher muss der Zeitpunkt, in dem der abzugeltende Vorteil entsteht, für die Betroffenen objektiv erkennbar sein.

Der Vorteil entsteht mit der baulichen Fertigstellung der Erschließungsanlage, wenn die Erschließungsanlage die nach den in der Satzung geregelten Merkmalen der endgültigen Herstellung und die nach dem Bauprogramm erforderlichen Teileinrichtungen aufweist. Dieser Zeitpunkt ist auch für Anlieger ohne weiteres festzustellen.

Demgegenüber kommt es nicht darauf an, ob weitere rechtliche Voraussetzungen für das Entstehen der Beitragspflicht vorliegen. Es kommt hierfür weder auf die wirksame Widmung der Erschließungsanlage noch auf die Wirksamkeit der Beitragsatzung, die planungsrechtliche Rechtmäßigkeit ihrer Herstellung, den Eingang der letzten Unternehmerrechnung, die Mängelfreiheit der technischen Ausführung oder den vollständigen Grunderwerb an.

Resümee:

Da die Teileinrichtungen des Sandlochweges, der Straße Im Sandloch und des Kleinsiedlerweges bisher nicht technisch erstmalig nach den Satzungsmerkmalen der Satzung der Stadt Wedel über die Erhebung von Erschließungsbeiträgen und eines Bauprogrammes hergestellt wurden, ist auch keine Verjährung, wie sie im Beschluss des Bundesverfassungsgerichtes dargestellt wurde, eingetreten. Beiträge können und müssen erhoben werden.

Anlage/n

- 1 Im Sandloch
- 2 Kleinsiedlerweg
- 3 Sandlochweg

Rechtliche Würdigung zu Erhebung von Erschließungsbeiträgen in der Straße Im Sandloch

Erschließungsbeiträge sind gegenüber Straßenbaubeiträgen vorrangig. Eine Maßnahme ist erschließungsbeitragsfähig, wenn gemäß § 128 Abs. 1 Nr. 2 BauGB die Anlage einschließlich der Einrichtungen für ihre Entwässerung und ihre Beleuchtung erstmalig hergestellt wurde.

Die Straße Im Sandloch erhielt ihren Namen im Jahr 1937 nach dem Flurstück. In den örtlichen Erfassungsblättern zur Statistik der Gemeindestraße ist die Straße Im Sandloch bis ins Jahr 1966 nicht oder als unbefestigte Straße erfasst.

Für die Feststellung, ob die Straße bereits in der Vergangenheit den Merkmalen einer Erschließungsbeitragssatzung (oder deren Vorgängern) entsprochen hat, kann frühestens die Ortssatzung der Stadt Wedel über die Erhebung von Erschließungsbeiträgen vom 21.04.1967 herangezogen werden. Eine unbefestigte Straße hat zu keinem Zeitpunkt den Merkmalen der erstmaligen Herstellung entsprochen.

Lt. der o.g. Ortssatzung aus dem Jahr 1967 sind die Erschließungsanlagen endgültig hergestellt, wenn 1. Straßen, Wege, Plätze und Parkflächen gepflastert oder mit einer Asphalt-, Teer-, Beton- oder ähnlichen Decke neuzeitlicher Bauweise versehen und mit Anlagen zur Entwässerung und Beleuchtung ausgestattet [...] sind und 2. die Abrechnungsunterlagen erstellt sind.

Inhaltsgleiche Regelungen finden sich bis in die Ortssatzung der Stadt Wedel über die Erhebung von Erschließungsbeiträgen mit den Änderungen der I., II., III., und IV. Nachtragsatzung und den Änderungen durch die Satzung vom 22.12.1993.

Seit der Satzung der Stadt Wedel über die Erhebung von Erschließungsbeiträgen vom 24.02.2005 (EBS) sind die Merkmale der endgültigen Herstellung einer Erschließungsanlage jeweils in § 10 der Satzungen geregelt. Danach sind Erschließungsanlagen [...] endgültig hergestellt, wenn ihre Flächen im Eigentum der Stadt Wedel stehen und sie über betriebsfertige Entwässerungs- und Beleuchtungseinrichtungen verfügen. Die flächenmäßigen Bestandteile (die sich aus dem Bauprogramm ergeben) sind endgültig hergestellt, wenn Fahrbahnen, Gehwege und Radwege eine Befestigung auf tragfähigem Unterbau mit einer Decke aus Asphalt, Beton, Platten, Pflaster aufweisen; die Decke kann auch aus einem ähnlichen Material neuzeitlicher Bauweise bestehen. [...].

Die Straße Im Sandloch wird als befestigte Straße erstmalig im örtlichen Erfassungsblatt zur Statistik der Gemeindestraße von 1971 erfasst. Danach war zu diesem Zeitpunkt ein Teppichbelag (leichte Decke) vorhanden. Im örtlichen Erfassungsblatt zur Statistik der Gemeindestraße von 1976 wird die Straße Im Sandloch mit mittelschwerem bituminösen Belag geführt. Im Zuge der Umstellung von der Kameralistik auf die Doppik wurde das gesamte Anlagevermögen der Stadt Wedel bewertet. Dafür wurden alle Baumaßnahmen bis 1977 (35 Jahre Abschreibung) berücksichtigt. In dieser Aufstellung wurde die Straße Im Sandloch als „alt“ bezeichnet. In dem erfassten Zeitraum wurde demnach keine nachhaltigen, investiven Baumaßnahmen durchgeführt.

Bis heute ist von der Einmündung Sandlochweg bis zur Kreuzung mit Haidbrook/Haidbrookweg durchgängig nur ein einseitiger, gegen die Fahrbahn abgegrenzter Gehweg vorhanden.

In seiner Sitzung vom 10.02.1971 beschloss der Bauausschuss für den Sandlochweg neben der Schmutzwasserkanalisation auch die Regenentwässerung herstellen zu lassen:

„Da im Wege der Kostenspaltung ein Teil der Ausgaben für Regenentwässerung als Erschließungsbeiträge erhoben werden können und außerdem bei einer gleichzeitigen Herstellung eine erhebliche Kostenersparnis zu erwarten ist, empfiehlt der Bauausschuß, zugleich mit

der Herstellung der Schmutzwasserkanalisation auch die Regenentwässerung ausführen zu lassen.“ Die Straße Im Sandloch wurde in dem Beschluss zwar nicht explizit erwähnt, allerdings wurde mit Beschluss vom 15.04.1971 der Auftrag an die Simon Nagel GmbH für die Herstellung der Regenentwässerung auch für die Straße Im Sandloch erteilt.

Die Rechnung der Fa. Simon Nagel ist in den städtischen Akten, ebenso wie eine Abrechnung von Erschließungsbeiträgen für diese Teileinrichtung, nicht auffindbar.

Die Beleuchtungseinrichtung ist inzwischen vorhanden. Unterlagen, wann diese Beleuchtungseinrichtung geschaffen wurde, liegen nicht vor.

Ob die Fahrbahn im vorhandenen Ausbauzustand jemals den Vorgaben einer erstmaligen endgültigen Herstellung einer Satzung im Zeitraum 1967-2005 entsprochen hat, kann hier aber dahingestellt bleiben, da der Gehweg nie den Merkmalen der erstmaligen Herstellung nach einer Ortssatzung in diesem Zeitraum erfüllt hat. Den Merkmalen einer erstmaligen endgültigen Herstellung nach den Satzungen ab 2005 hat die Fahrbahn nie entsprochen, da ein tragfähiger Unterbau bis heute nicht vorhanden ist.

Der Teilbereich der Straße Im Sandloch zwischen der Kreuzung Haidbrook/Haidbrookweg und dem Quälkampsweg wurden gem. eines Erschließungsvertrages der Stadt Wedel mit der Fa. Wilhelm Kuhrt vom 29.03.1974 in der Zeit zwischen 1975 und 1976 insgesamt erstmalig endgültig hergestellt und im Oktober 1977 durch Erschließungsbeitragsbescheide mit den Anliegern abgerechnet. Sollten die Straßenbauarbeiten über den Kreuzungsbereich mit dem Haidbrook/Haidbrookweg hinausgehen, würden die entsprechenden Grundstücke in das Abrechnungsgebiet einbezogen werden, die Anlieger aber nicht zu Erschließungsbeiträgen veranlagt werden.

Die tatsächliche Herstellung der beitragsfähigen Erschließungsanlage ist erschließungsrechtlich zulässig.

Da es sich um eine Anbaustraße i.S.v. § 127 Abs. 2 Nr. 1 BauGB handelt, setzt ihre rechtmäßige Herstellung gem. § 125 Abs. 1 BauGB grundsätzlich einen rechtsverbindlichen Bebauungsplan voraus (vgl. Driehaus/Raden, Erschließungs- und Ausbaubeiträge, 10. Aufl., § 7, Rdnr. 2). Eines Bebauungsplanes [...] bedarf es nicht, wenn eine vorhandene im Wesentlichen beidseitige Bebauung der Gemeinde ohnehin keinen nennenswerten Spielraum mehr für die Herstellung der Anlage lässt, wenn also nach der vorhandenen Bebauung und den sonst bestehenden Umständen das Ausmaß und der Verlauf der Straße derart festgelegt sind, dass ein Bebauungsplan nichts mehr ändern könnte (OVG Magdeburg Beschl. V. 25.11.2011, 4 L 245/10, BeckRS 2012, 45341).

Der Verlauf der Straße Im Sandloch ergibt sich aus der beidseitig vorhandenen Bebauung und den bereits hergestellten Teileinrichtungen Entwässerung und Beleuchtung. Dies genügt dem Planerfordernis.

Die Ausdehnung der Straße Im Sandloch mit ca. 10 m überschreitet auch nicht die in § 2 Abs.1 Nr. 1.00 EBS festgesetzte Höchstbreite von 17 m.

Die Voraussetzungen der erstmaligen Herstellung sind in § 10 der Satzung der Stadt Wedel über die Erhebung von Erschließungsbeiträgen vom 29.03.2007 (EBS) genannt. Demnach muss nach § 10 Abs. 1 a EBS die Flächen der Anlage im Eigentum der Stadt Wedel stehen. Dieses ist bei der Straße Im Sandloch der Fall. Weiterhin muss nach § 10 Abs. 1 b EBS die Anlage über eine betriebsfertige Entwässerungs- und Beleuchtungseinrichtung verfügen. Die Entwässerungsanlage und die Beleuchtung wurden bereits zu einem früheren Zeitpunkt hergestellt, allerdings bis heute nicht abgerechnet. Die Kosten für die damalige erstmalige Herstellung der Teileinrichtungen, müssen bei einer Erhebung von Erschließungsbeiträgen mit abgerechnet werden, sofern die Kosten nachgewiesen werden können. Die flächenmäßigen

Bestandteile einer Anlage ergeben sich aus dem Bauprogramm. Dieses ist noch in der Abstimmung. Die mit der anstehenden Baumaßnahme hergestellten flächenmäßigen Teileinrichtungen sind über Erschließungsbeiträge abzurechnen.

Im Zuge der anstehenden Baumaßnahme würde die Straße erstmalig insgesamt im Sinne des § 10 EBS hergestellt. Erschließungsbeiträge müssen dann erhoben werden.

Rechtliche Würdigung zu Erhebung von Erschließungsbeiträgen in der Straße Kleinsiedlerweg

Erschließungsbeiträge sind gegenüber Straßenbaubeiträgen vorrangig. Eine Maßnahme ist erschließungsbeitragsfähig, wenn gemäß § 128 Abs. 1 Nr. 2 BauGB die Anlage einschließlich der Einrichtungen für ihre Entwässerung und ihre Beleuchtung erstmalig hergestellt wurde.

Der Kleinsiedlerweg erhielt seinen Namen durch Beschluss der Stadtvertretung am 19.02.1948. In den örtlichen Erfassungsblättern zur Statistik der Gemeindestraße ist der Kleinsiedlerweg bis ins Jahr 1966 nicht oder als unbefestigte Straße erfasst.

Für die Feststellung, ob die Straße bereits in der Vergangenheit den Merkmalen einer Erschließungsbeitragssatzung (oder deren Vorgängern) entsprochen hat, kann frühestens die Ortssatzung der Stadt Wedel über die Erhebung von Erschließungsbeiträgen vom 21.04.1967 herangezogen werden. Eine unbefestigte Straße hat zu keinem Zeitpunkt den Merkmalen der erstmaligen Herstellung entsprochen.

Lt. der o.g. Ortssatzung aus dem Jahr 1967 sind die Erschließungsanlagen endgültig hergestellt, wenn 1. Straßen, Wege, Plätze und Parkflächen gepflastert oder mit einer Asphalt-, Teer-, Beton- oder ähnlichen Decke neuzeitlicher Bauweise versehen und mit Anlagen zur Entwässerung und Beleuchtung ausgestattet [...] sind und 2. die Abrechnungsunterlagen erstellt sind.

Inhaltsgleiche Regelungen finden sich bis in die Ortssatzung der Stadt Wedel über die Erhebung von Erschließungsbeiträgen mit den Änderungen der I., II., III., und IV. Nachtragsatzung und den Änderungen durch die Satzung vom 22.12.1993.

Seit der Satzung der Stadt Wedel über die Erhebung von Erschließungsbeiträgen vom 24.02.2005 (EBS) sind die Merkmale der endgültigen Herstellung einer Erschließungsanlage jeweils in § 10 der Satzungen geregelt. Danach sind Erschließungsanlagen [...] endgültig hergestellt, wenn ihre Flächen im Eigentum der Stadt Wedel stehen und sie über betriebsfertige Entwässerungs- und Beleuchtungseinrichtungen verfügen. Die flächenmäßigen Bestandteile (die sich aus dem Bauprogramm ergeben) sind endgültig hergestellt, wenn Fahrbahnen, Gehwege und Radwege eine Befestigung auf tragfähigem Unterbau mit einer Decke aus Asphalt, Beton, Platten, Pflaster aufweisen; die Decke kann auch aus einem ähnlichen Material neuzeitlicher Bauweise bestehen. [...].

Der Kleinsiedlerweg wird als befestigte Straße erstmalig im örtlichen Erfassungsblatt zur Statistik der Gemeindestraße von 1971 erfasst. Danach war zu diesem Zeitpunkt ein Teppichbelag (leichte Decke) vorhanden. Im örtlichen Erfassungsblatt zur Statistik der Gemeindestraße von 1976 wird der Kleinsiedlerweg mit mittelschwerem bituminösen Belag geführt. Im Zuge der Umstellung von der Kameralistik auf die Doppik wurde das gesamte Anlagevermögen der Stadt Wedel bewertet. Dafür wurden alle Baumaßnahmen bis 1977 (35 Jahre Abschreibung) berücksichtigt. In dieser Aufstellung wurde der Kleinsiedlerweg als „alt“ bezeichnet. In dem erfassten Zeitraum wurde demnach keine nachhaltigen, investiven Baumaßnahmen durchgeführt. Bohrkernentnahmen aus dem Jahr 2021 lassen darauf schließen, dass der Kleinsiedlerweg jedoch mehrfach eine weitere Asphaltdecke erhalten hat.

Bis heute ist durchgängig nur ein einseitiger, gegen die Fahrbahn nur mit einer Wasserrinne abgetrennter Gehweg vorhanden.

In den Jahren 1971/1972 wurde die Schmutz- und Regenentwässerung im Kleinsiedlerweg hergestellt. Mit Bescheiden aus dem September 1972 wurden die Anlieger zu Erschließungsbeiträgen für die teilweise hergestellte Erschließungsanlage Kleinsiedlerweg im Wege der

Kostenspaltung veranlagt. Mit dem Beitragsbescheid wurde die Herstellung der Regenentwässerungsanlage abgerechnet. Lt. Rechnung der Firma Simon Nagel vom 30.05.1972 wurde vor den Arbeiten eine Straßenbefestigung aufgenommen und die Fahrbahn anschließend in diesen Zustand zurückversetzt.

Die Beleuchtungseinrichtung ist inzwischen vorhanden. Unterlagen, wann diese Beleuchtungseinrichtung geschaffen wurde, liegen nicht vor.

Ob die Fahrbahn im vorhandenen Ausbauzustand jemals den Vorgaben einer erstmaligen endgültigen Herstellung einer Satzung im Zeitraum 1967-2005 entsprochen hat, kann hier aber dahingestellt bleiben, da der Gehweg nie den Merkmalen der erstmaligen Herstellung nach einer Ortssatzung in diesem Zeitraum erfüllt hat. Den Merkmalen einer erstmaligen endgültigen Herstellung nach den Satzungen ab 2005 hat die Fahrbahn nie entsprochen, da ein tragfähiger Unterbau bis heute nicht vorhanden ist. Für eine nicht endgültige erstmalige Herstellung der gesamten Erschließungsanlage spricht auch die im Wege der Kostenspaltung erfolgte Abrechnung der Regenentwässerungsanlage. Wäre durch die damalige Baumaßnahme die Straße insgesamt endgültig erstmalig hergestellt, wäre der Erschließungsbeitrag auch entsprechend abgerechnet worden.

Die tatsächliche Herstellung der beitragsfähigen Erschließungsanlage ist erschließungsrechtlich zulässig.

Da es sich um eine Anbaustraße i.S.v. § 127 Abs. 2 Nr. 1 BauGB handelt, setzt ihre rechtmäßige Herstellung gem. § 125 Abs. 1 BauGB grundsätzlich einen rechtsverbindlichen Bebauungsplan voraus (vgl. Driehaus/Raden, Erschließungs- und Ausbaubeiträge, 10. Aufl., § 7, Rdnr. 2). Eines Bebauungsplanes [...] bedarf es nicht, wenn eine vorhandene im Wesentlichen beidseitige Bebauung der Gemeinde ohnehin keinen nennenswerten Spielraum mehr für die Herstellung der Anlage lässt, wenn also nach der vorhandenen Bebauung und den sonst bestehenden Umständen das Ausmaß und der Verlauf der Straße derart festgelegt sind, dass ein Bebauungsplan nichts mehr ändern könnte (OVG Magdeburg Beschl. V. 25.11.2011, 4 L 245/10, BeckRS 2012, 45341).

Der Verlauf des Kleinsiedlerweges ergibt sich aus der beidseitig vorhandenen Bebauung und den bereits hergestellten Teileinrichtungen Entwässerung und Beleuchtung. Dies genügt dem Planerfordernis.

Die Ausdehnung des Kleinsiedlerweges mit ca. 7,50 m bis 8 m überschreitet auch nicht die in § 2 Abs.1 Nr. 1.00 EBS festgesetzte Höchstbreite von 17 m.

Die Voraussetzungen der erstmaligen Herstellung sind in § 10 der Satzung der Stadt Wedel über die Erhebung von Erschließungsbeiträgen vom 29.03.2007 (EBS) genannt. Demnach muss nach § 10 Abs. 1 a EBS die Flächen der Anlage im Eigentum der Stadt Wedel stehen. Dieses ist beim Kleinsiedlerweg der Fall. Weiterhin muss nach § 10 Abs. 1 b EBS die Anlage über eine betriebsfertige Entwässerungs- und Beleuchtungseinrichtung verfügen. Die Entwässerungsanlage wurde hergestellt und mit den Anliegern abgerechnet. Die Beleuchtung wurde bereits zu einem früheren Zeitpunkt hergestellt, allerdings bis heute nicht abgerechnet. Die Kosten für die damalige erstmalige Herstellung der Teileinrichtung Beleuchtung, müssen bei einer Erhebung von Erschließungsbeiträgen mit abgerechnet werden. Die flächenmäßigen Bestandteile einer Anlage ergeben sich aus dem Bauprogramm. Dieses ist noch in der Abstimmung. Die mit der anstehenden Baumaßnahme hergestellten flächenmäßigen Teileinrichtungen sind über Erschließungsbeiträge abzurechnen.

Im Zuge der anstehenden Baumaßnahme würde die Straße erstmalig insgesamt im Sinne des § 10 EBS hergestellt. Erschließungsbeiträge müssen dann erhoben werden.

Rechtliche Würdigung zu Erhebung von Erschließungsbeiträgen in der Straße Sandlochweg

Erschließungsbeiträge sind gegenüber Straßenbaubeiträgen vorrangig. Eine Maßnahme ist erschließungsbeitragsfähig, wenn gemäß § 128 Abs. 1 Nr. 2 BauGB die Anlage einschließlich der Einrichtungen für ihre Entwässerung und ihre Beleuchtung erstmalig hergestellt wurde.

Bereits um 1936 erhielt der Sandlochweg seinen Namen nach Flur und Volksmund. In den örtlichen Erfassungsblättern zur Statistik der Gemeindestraße ist der Sandlochweg bis ins Jahr 1966 nicht oder als unbefestigte Straße erfasst.

Für die Feststellung, ob die Straße bereits in der Vergangenheit den Merkmalen einer Erschließungsbeitragssatzung (oder deren Vorgängern) entsprochen hat, kann frühestens die Ortssatzung der Stadt Wedel über die Erhebung von Erschließungsbeiträgen vom 21.04.1967 herangezogen werden. Eine unbefestigte Straße hat zu keinem Zeitpunkt den Merkmalen der erstmaligen Herstellung entsprochen.

Lt. der o.g. Ortssatzung aus dem Jahr 1967 sind die Erschließungsanlagen endgültig hergestellt, wenn 1. Straßen, Wege, Plätze und Parkflächen gepflastert oder mit einer Asphalt-, Teer-, Beton- oder ähnlichen Decke neuzeitlicher Bauweise versehen und mit Anlagen zur Entwässerung und Beleuchtung ausgestattet [...] sind und 2. die Abrechnungsunterlagen erstellt sind.

Inhaltsgleiche Regelungen finden sich bis in die Ortssatzung der Stadt Wedel über die Erhebung von Erschließungsbeiträgen mit den Änderungen der I., II., III., und IV. Nachtragsatzung und den Änderungen durch die Satzung vom 22.12.1993.

Seit der Satzung der Stadt Wedel über die Erhebung von Erschließungsbeiträgen vom 24.02.2005 (EBS) sind die Merkmale der endgültigen Herstellung einer Erschließungsanlage jeweils in § 10 der Satzungen geregelt. Danach sind Erschließungsanlagen [...] endgültig hergestellt, wenn ihre Flächen im Eigentum der Stadt Wedel stehen und sie über betriebsfertige Entwässerungs- und Beleuchtungseinrichtungen verfügen. Die flächenmäßigen Bestandteile (die sich aus dem Bauprogramm ergeben) sind endgültig hergestellt, wenn Fahrbahnen, Gehwege und Radwege eine Befestigung auf tragfähigem Unterbau mit einer Decke aus Asphalt, Beton, Platten, Pflaster aufweisen; die Decke kann auch aus einem ähnlichen Material neuzeitlicher Bauweise bestehen. [...].

Der Sandlochweg wird erstmalig im örtlichen Erfassungsblatt zur Statistik der Gemeindestraße von 1971 erfasst. Danach war zu diesem Zeitpunkt ein Teppichbelag (leichte Decke) vorhanden. Im örtlichen Erfassungsblatt zur Statistik der Gemeindestraße von 1976 wird der Sandlochweg mit mittelschwerem bituminösen Belag geführt. Im Zuge der Umstellung von der Kameralistik auf die Doppik wurde das gesamte Anlagevermögen der Stadt Wedel bewertet. Dafür wurden alle Baumaßnahmen bis 1977 (35 Jahre Abschreibung) berücksichtigt. In dieser Aufstellung wurde der Sandlochweg als „alt“ bezeichnet. In dem erfassten Zeitraum wurde demnach keine nachhaltigen, investiven Baumaßnahmen durchgeführt. Bohrkernentnahmen aus dem Jahr 2021 lassen darauf schließen, dass der Sandlochweg jedoch mehrfach weitere Asphaltdecken erhalten hat.

Bis heute ist durchgängig nur ein einseitiger, unbefestigter Gehweg vorhanden, der gegen die Fahrbahn abgegrenzt ist.

In seiner Sitzung vom 10.02.1971 beschloss der Bauausschuss für den Sandlochweg neben der Schmutzwasserkanalisation auch die Regenentwässerung herstellen zu lassen:

„Da im Wege der Kostenspaltung ein Teil der Ausgaben für Regenentwässerung als Erschließungsbeiträge erhoben werden können und außerdem bei einer gleichzeitigen Herstellung

eine erhebliche Kostenersparnis zu erwarten ist, empfiehlt der Bauausschuß, zugleich mit der Herstellung der Schmutzwasserkanalisation auch die Regenentwässerung ausführen zu lassen.“

Lt. Rechnung der Firma Simon Nagel vom 29.09.1972 wurde vor den Arbeiten eine Straßenebefestigung aufgenommen und die Fahrbahn anschließend in diesen Zustand zurückversetzt. Unterlagen zur Abrechnung über die Erhebung von Erschließungsbeiträgen für die Regenentwässerung nach der Ortsatzung sind in den städtischen Akten nicht auffindbar.

Die Beleuchtungseinrichtung ist inzwischen vorhanden. Unterlagen, wann diese Beleuchtungseinrichtung geschaffen wurde, liegen nicht vor.

Ob die Fahrbahn im vorhandenen Ausbauzustand jemals den Vorgaben einer erstmaligen endgültigen Herstellung einer Satzung im Zeitraum 1967-2005 entsprochen hat, kann hier dahingestellt bleiben, da der Gehweg nie den Merkmalen der erstmaligen Herstellung nach einer Ortssatzung in diesem Zeitraum erfüllt hat. Den Merkmalen einer erstmaligen endgültigen Herstellung nach den Satzungen ab 2005 hat die Fahrbahn nie entsprochen, da ein tragfähiger Unterbau bis heute nicht vorhanden ist.

Die tatsächliche Herstellung der beitragsfähigen Erschließungsanlage ist erschließungsrechtlich zulässig.

Da es sich um eine Anbaustraße i.S.v. § 127 Abs. 2 Nr. 1 BauGB handelt, setzt ihre rechtmäßige Herstellung gem. § 125 Abs. 1 BauGB grundsätzlich einen rechtsverbindlichen Bebauungsplan voraus (vgl. Driehaus/Raden, Erschließungs- und Ausbaubeiträge, 10. Aufl., § 7, Rdnr. 2). Eines Bebauungsplanes [...] bedarf es nicht, wenn eine vorhandene im Wesentlichen beidseitige Bebauung der Gemeinde ohnehin keinen nennenswerten Spielraum mehr für die Herstellung der Anlage lässt, wenn also nach der vorhandenen Bebauung und den sonst bestehenden Umständen das Ausmaß und der Verlauf der Straße derart festgelegt sind, dass ein Bebauungsplan nichts mehr ändern könnte (OVG Magdeburg Beschl. V. 25.11.2011, 4 L 245/10, BeckRS 2012, 45341).

Der Verlauf des Sandlochweges ergibt sich aus der beidseitig vorhandenen Bebauung und den bereits hergestellten Teileinrichtungen Entwässerung und Beleuchtung. Dies genügt dem Planerfordernis.

Die Ausdehnung des Sandlochweges mit ca. 9,50 m bis 10,50 m überschreitet auch nicht die in § 2 Abs.1 Nr. 1.00 EBS festgesetzte Höchstbreite von 17 m.

Die Voraussetzungen der erstmaligen Herstellung sind in § 10 der Satzung der Stadt Wedel über die Erhebung von Erschließungsbeiträgen vom 29.03.2007 (EBS) genannt. Demnach muss nach § 10 Abs. 1 a EBS die Flächen der Anlage im Eigentum der Stadt Wedel stehen. Dieses ist beim Sandlochweg der Fall. Weiterhin muss nach § 10 Abs. 1 b EBS die Anlage über eine betriebsfertige Entwässerungs- und Beleuchtungseinrichtung verfügen. Diese Teileinrichtungen wurden bereits zu einem früheren Zeitpunkt hergestellt, allerdings bis heute nicht abgerechnet. Die Kosten für die damalige erstmalige Herstellung der Teileinrichtungen, müssen bei einer Erhebung von Erschließungsbeiträgen mit abgerechnet werden. Die flächenmäßigen Bestandteile einer Anlage ergeben sich aus dem Bauprogramm. Dieses ist noch in der Abstimmung. Die mit der anstehenden Baumaßnahme hergestellten flächenmäßigen Teileinrichtungen sind über Erschließungsbeiträge abzurechnen.

Im Zuge der anstehenden Baumaßnahme würde die Straße erstmalig insgesamt im Sinne des § 10 EBS hergestellt. Erschließungsbeiträge müssen dann erhoben werden.

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

Geschäftszeichen 2-601 Schl	Datum 08.02.2024	ANT/2024/006
--------------------------------	---------------------	---------------------

Beratungsfolge	Zuständigkeit	Termine
Umwelt-, Bau- und Feuerwehrausschuss	Entscheidung	14.03.2024

Antrag der SPD-Fraktion: Planung des Tinsdaler Wegs (Abschnitt A)

Anlage/n

- 1 SPD-Antrag Tinsdaler Weg

SPD-Fraktion im Rat der Stadt Wedel

Hier: UBFA am 14.03.2024

Antrag der SPD-Fraktion Wedel zur Planung des Tinsdaler Wegs (Abschnitt A):

Die SPD beantragt, die Planung des Tinsdaler Wegs, Abschnitt A erneut auf die Tagesordnung des UBFA zu setzen. Die Verwaltung möge anhand einer Matrix veranschaulichen, welche Vor- und Nachteile die wesentlichen Varianten (1-2-1 Variante, Holländische Variante und Variante analog Bestand) aufweisen.

Der ADFC soll ferner die Möglichkeit erhalten, auf Kritikpunkte der Holländischen Variante einzugehen und Anpassungsmöglichkeiten der Variante vorzustellen.

Begründung:

Im März 2023 wurde im UBFA mit Gegenstimme der FDP Fraktion beschlossen, *die Planungen für den Tinsdaler Weg mit der Variante 6 „ADFC“ für den Bereich A zwischen Am Lohhof und Galgenberg und der Variante „Grundvariante Analog Bestand“ mit beidseitigen Radwegen für den Bereich B zwischen Galgenberg und Grenzweg – HH fortzuführen.*

Weitere Beschlussvorlagen hat es nach Kenntnis der SPD zu der Angelegenheit bisher nicht gegeben. Die Rückmeldungen aus den Fraktionen und die im Januar 2024 durchgeführte Abstimmung erfolgte **nicht** auf der Basis einer Beschlussvorlage, womit nach Ansicht der SPD Fraktion der Beschluss vom März 2023 formal noch nicht aufgehoben ist.

Die SPD Fraktion vermisst nach genauer Betrachtung der Angelegenheit außerdem einen objektiven Vergleich zwischen der Variante analog Bestand und der Holländischen Variante auch vor dem Hintergrund des Mobilitätskonzeptes und unter Klimaschutzgesichtspunkten, sowie der möglichen finanziellen Förderung und der Schulwegsicherung.

Wedel, 08.02.2024

Für die SPD Fraktion
Rainer Hagendorf

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

Geschäftszeichen 2-601	Datum 22.02.2024	ANT/2024/010
---------------------------	---------------------	---------------------

Beratungsfolge	Zuständigkeit	Termine
Umwelt-, Bau- und Feuerwehrausschuss	Entscheidung	14.03.2024

**Antrag der Fraktion Bündnis90/Die Grünen
hier: Ausbau der Straße Tinsdaler Weg im Bereich A mit der ADFC-
Variante**

Anlage/n

- 1 Grüne_UBF_ADFC-Variante_Ausbau A_Tinsdaler Weg_14_03_2024

Antrag von Bündnis 90/Die Grünen, UBF 16.2.2023:

Ausbau der Straße Tinsdaler Weg im Bereich A mit der ADFC-Variante, UBF 14.03.2024

Der Umwelt-, Bau- und Feuerwehrausschuss beschließt die Vorplanung für den Ausbaubereich A der Straße Tinsdaler Weg:

- 1. Die Planungen für den Tinsdaler Weg mit der „ADFC-Variante“ für den Bereich A zwischen Am Lohhof und Galgenberg fortzuführen. Der „Rüttelstreifen“ wird entschärft als Asphaltstreifen in einer anderen Farbe als der Asphalt geplant. Das Hauptziel beim „Rüttelstreifen“ soll eine optische Einengung der Fahrstreifen sein, der möglichst keinen Komfortverlust beim Überfahren darstellt.**
- 2. Die erforderlichen Schritte für die Einführung einer Geschwindigkeitsbeschränkung von Tempo 30 für den Bereich A zwischen Am Lohhof und Galgenberg, unter Beibehaltung der bestehenden Vorfahrsregelung an der Pestalozzistraße und Pulverstraße, einzuleiten**

Begründung:

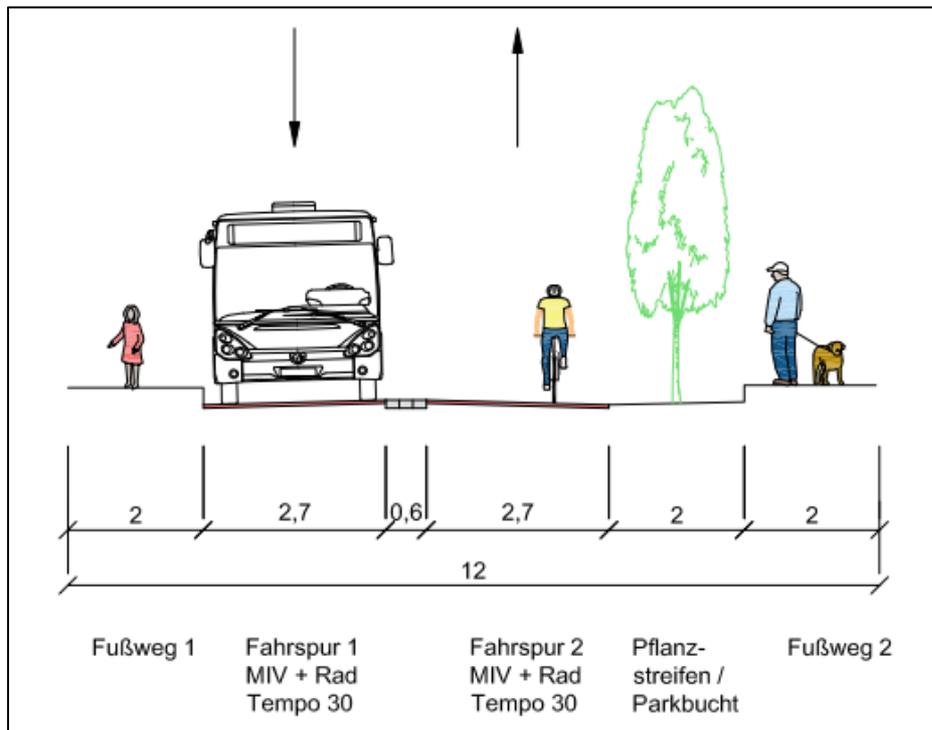
Die durch den ADFC Wedel in der Sitzung des Umwelt-, Bau- und Feuerwehrausschusses vom 12.01.2023 vorgestellte Variante nach holländischem Vorbild fand bei allen Parteien großen Zuspruch. Die Bauweise stellt den bestmöglichen Kompromiss zwischen den unterschiedlichen zu berücksichtigenden Nutzungen der Straße

- Fußverkehr
- Radverkehr
- fließenden und ruhenden KfZ-Verkehr
- Busverkehr
- Feuerwehr-, Polizei- und Rettungsfahrzeugeverkehre
(die Feuerwehr lehnt Einbahnstraßen auf dem Tinsdaler Weg ab)

Der im Februar 2024 im Planungsausschuss vorgestellte Lärmaktionsplan, der für Wedel verabschiedet werden soll, sieht als Maßnahmen zur Lärminderung u.a. mehr Tempo-30-Straßen in Wedel sowie einen fahrradgerechten Umbau des Tinsdaler Weg vor.

Die Variante des ADFC ist die einzige Variante, die aus Sicht der Grünen Fraktion alle Punkte dieses Bedarfskataloges berücksichtigt:

- Die 12 Meter breite Straße wird aufgeteilt in 4 Meter für Fußgänger (1/3) und insgesamt 8 Meter für Kraftfahrzeuge und Radfahrer im Mischverkehr (2/3).
- Der Mischverkehr erfordert Maßnahmen, die die Geschwindigkeit effektiv auf maximal 30 km/h begrenzt, dies wird erzielt durch:
 - Visuell enger Fahrstreifen mit rauer Fahrbahnoberfläche
 - Verschwenkte Fahrbahn
 - Bodenschwellen oder Niveaueinstellungen
 - Sichere / barrierefreie Querungen



© ADFC Wedel

Einen „Rüttelstreifen“ mit einer stark aufgerauten Oberfläche möchten wir in dieser Form nicht weiter planen, sondern schlagen eine starke optische Trennung durch einen Mittelstreifen zwischen den Fahrbahnen vor.

Petra Kärgel, Holger Craemer, Dr. Ralf Sonntag für die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen Wedel

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

Geschäftszeichen FD 2-60 / 602 Boe	Datum 08.01.2024	BV/2024/001
---------------------------------------	---------------------	--------------------

Beratungsfolge	Zuständigkeit	Termine
Umwelt-, Bau- und Feuerwehrausschuss	Entscheidung	08.02.2024

Ausbau der Straße Tinsdaler Weg - Vorplanung - Ausbauvariante

Beschlussvorschlag:

Der Umwelt-, Bau- und Feuerwehrausschuss beschließt die **Vorplanung** für den Ausbau der Straße Tinsdaler Weg und die Aufteilung in zwei Ausbaubereiche, wie folgt:

a) **Ausbaubereich A** (zw. Am Lohhof und Galgenberg): Der Abschnitt soll ähnlich wie der Bestand mit einer 7,50 m breiten Fahrbahn und beidseitigen ca. 2,25 m breiten Gehwegen ausgebaut werden. Es sollen wechselseitig Pflanz-/Bauminseln als optische Einengung der Fahrbahn angelegt werden. Parken am Fahrbahnrand soll ermöglicht werden.

b) **Ausbaubereich B** (zw. Galgenberg und Grenzweg): Der Abschnitt soll ähnlich wie der Bestand mit einer 6,50 m breiten Fahrbahn und beidseitigen ca. 3,65 m breiten Nebenflächen (0,55 m Schutzstreifen / 1,50 m Radweg / 1,60 m Gehweg) ausgebaut werden. Partiiell soll Parken am Fahrbahnrand ermöglicht werden.

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 / HH.

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 weist unterschiedliche Breiten auf. Zwischen Am Lohhof und Galgenberg ist die Straße ca. 12 m breit, aufgeteilt in ca. 7,00 m Fahrbahn und beidseitig ca. 2,50 m Gehweg. Zwischen Galgenberg und Grenzweg ist die Straße ca. 14 m breit, aufgeteilt in ca. 7,00 m Fahrbahn und beidseitig ca. 3,50 m Nebenfläche (mit Radweg und Gehweg sowie teilw. Sicherheitsstreifen).

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

In den beidseitigen Nebenflächen 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. Der politische Beschluss dafür wurde jedoch nicht gefasst.

Im Rahmen des **Mobilitätskonzeptes** wurde bei der 2. Planungswerkstatt in 2021 ebenfalls die Verbesserung der Radverkehrsführung im Tinsdaler Weg thematisiert. Es wurde darauf hingewiesen, dass die Straße in zwei Bereiche geteilt werden sollte (Teilung in „Wohnen“ und „Gewerbe“).

Mit der **BV/2021/137** wurden dem PLA und dem UBFA seitens der Verwaltung eine Vorplanung vorgelegt, die die Aufteilung in zwei Ausbaubereiche und jeweils Verbesserungen für die Radverkehrsführung vorsahen. So sollten im **Bereich A** beidseitig Schutzstreifen (Radfahrangebotsstreifen) und im **Bereich B** beidseitig Radwege angelegt werden.

Mit der **BV/2021/137-2** hat die Verwaltung, auf Wunsch des UBFA, zusätzlich Einbahnstraßenvarianten geprüft und Vorabstellungen der Verkehrsbehörde / Polizei (auch Feuerwehr) eingeholt sowie eine Vorprüfung bzgl. Tempo-30 angestoßen.

Daraufhin haben der PLA und der UBFA beschlossen, Verbesserungen für die Radverkehrsführung vorzusehen. Der PLA empfahl sichere Radverkehrsanlagen (Radwege, Schutz-/Fahrstreifen). Der UBFA hat beschlossen, für **Bereich A** mit beidseitigen Schutz-/Radfahrstreifen und für **Bereich B** mit beidseitigen Radwegen weiter zu planen. Es sollte eine Anliegerbeteiligung mit vorliegenden Varianten durchgeführt werden. Im UBFA hat Bündnis 90 / Die Grünen die Variante E 2 (Radfahrstreifen und gegenläufiger Radweg in Einbahnstraße) favorisiert.

Mit der **BV/2022/099** hat die Verwaltung die Abwägung der Stellungnahmen der Anliegerbeteiligung vorgelegt. Es wurde für den **Bereich A** eine neue Variante „MIX 1-2-1“ (wechselnde Einbahnstraße mit gegenläufigem Radweg sowie Gegenverkehr mit beidseitigen Schutzstreifen) vorgeschlagen. Im UBFA hat Bündnis 90 / Die Grünen den Vorschlag des ADFC aufgegriffen. Es wurde die Vertagung der BV beantragt, um die Variante des ADFC einzubringen.

Anfang 2023 wurde dem UBFA die ADFC-Variante durch Mitglieder des ADFC vorgestellt. Seitens der Verwaltung wurde die **MV/2022/118** vorgelegt. In dieser wurde inhaltlich aufgezeigt, was die ADFC-Variante für Vor- und Nachteile beinhaltet. Die Verwaltung hat darauf hingewiesen, dass die ADFC-Variante der Beschlusslage der PLA und UBFA entgegensteht. Dennoch hat der UBFA die Verwaltung beauftragt, die ADFC-Variante gem. gesetzlicher Vorgaben zu prüfen und diese Variante als Zusatz zu den bisherigen Varianten aus- und aufzuarbeiten.

Mit der **BV/2022/099-01** hat die Verwaltung dem UBFA die Prüfung der ADFC-Variante durch das Büro M+O vorgestellt. Ergebnis der Prüfung: Die Straßenbreite von 12 m lässt eine Gestaltung nach geltender RASSt nicht zu. Eine Unterschreitung der Regelbreiten wird nicht empfohlen. Für die Anlage von beidseitigen Gehwegen, Parkstreifen und einer Fahrbahn mit Begegnungsfall Bus/Lkw wären mind. 14 m notwendig. Die Anordnung von Tempo 30 ist zzt. nicht begründbar (wg. Durchgangsverkehr, Vorbehaltsnetz etc.).

Dennoch wurde im UBFA ein **interfraktioneller Antrag** gestellt und beschlossen, der die Verwaltung beauftragt, für den **Bereich A** mit der ADFC-Variante und für den **Bereich B** mit beidseitigen Radwegen (analog Bestand) weiter zu planen. Es sollten auch die erforderlichen Schritte für die Einführung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h für den Bereich A eingeleitet werden.

Mit der **MV/2023/058** wurden dem PLA und dem UBFA die Abwägung der Stellungnahmen der TÖB-Beteiligung (zu den Vorplanungsvarianten) vorgelegt. Es gab kein eindeutiges Ergebnis. Generell wurden jedoch Tempo-30 und Einbahnstraße sowie Rüttelstreifen und Speedbumps abgelehnt und eine Fahrbahnbreite von 6,50 m gefordert.

Das **Abwägungsergebnis der Verwaltung** lautete somit: **Ausbau ähnlich Bestand**.

Der PLA hat das zur Kenntnis genommen. Der UBFA hat eine rege Diskussion dazu geführt. Daraufhin hat die Verwaltung um Stellungnahme der einzelnen Fraktionen gebeten. Diese liegen nun vor.

Für die beiden Bereiche ergeben sich folgende, grundsätzliche Ausbauvarianten:

Bereich A - Ausbau ähnlich Bestand: Fahrbahnbreite 7,50 m; beidseitig Gehweg mind. 2,25 m breit; ggf. Anlage von wechselseitigen Grün-/Pflanzflächen und Parkmöglichkeiten

Vorteile: Fahrbahn ausreichend breit für Gegenverkehr (Bus/Lkw); Gehwege ausreichend breit für Fußgänger und Rad fahrende Kinder; in Teilbereichen Halten/Parken am Fahrbahnrand möglich; Anlage von Grün-/Pflanzflächen möglich.

Nachteile: subjektive Unsicherheit bei Radfahrenden bei (Mit-)Nutzung der Fahrbahn

Bereich B - Ausbau ähnlich Bestand: Fahrbahnbreite 6,50 m; 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; in Teilbereichen Halten/Parken am Fahrbahnrand möglich.

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

Darstellung von Alternativen und deren Konsequenzen mit finanziellen Auswirkungen

Für den **Bereich A** wird hiermit auf die Präsentation der Verwaltung im UBFA am 14.09.2023 verwiesen, in der alle bisher diskutierten Varianten aufgezeigt wurden.

Für den **Bereich B** sind keine Varianten erarbeitet worden.

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 ggf. 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	2024 alt	2024 neu	2025	2026	2027	2028 ff.
	in EURO					
<small>*Anzugeben bei Erträge, ob Zuschüsse / Zuweisungen, Transfererträge, Kostenerstattungen/Leistungsentgelte oder sonstige Erträge</small>						
<small>Anzugeben bei Aufwendungen, ob Personalkosten, Sozialtransferaufwand, Sachaufwand, Zuschüsse, Zuweisungen oder sonstige Aufwendungen</small>						
Erträge*						
Aufwendungen*						
Saldo (E-A)						

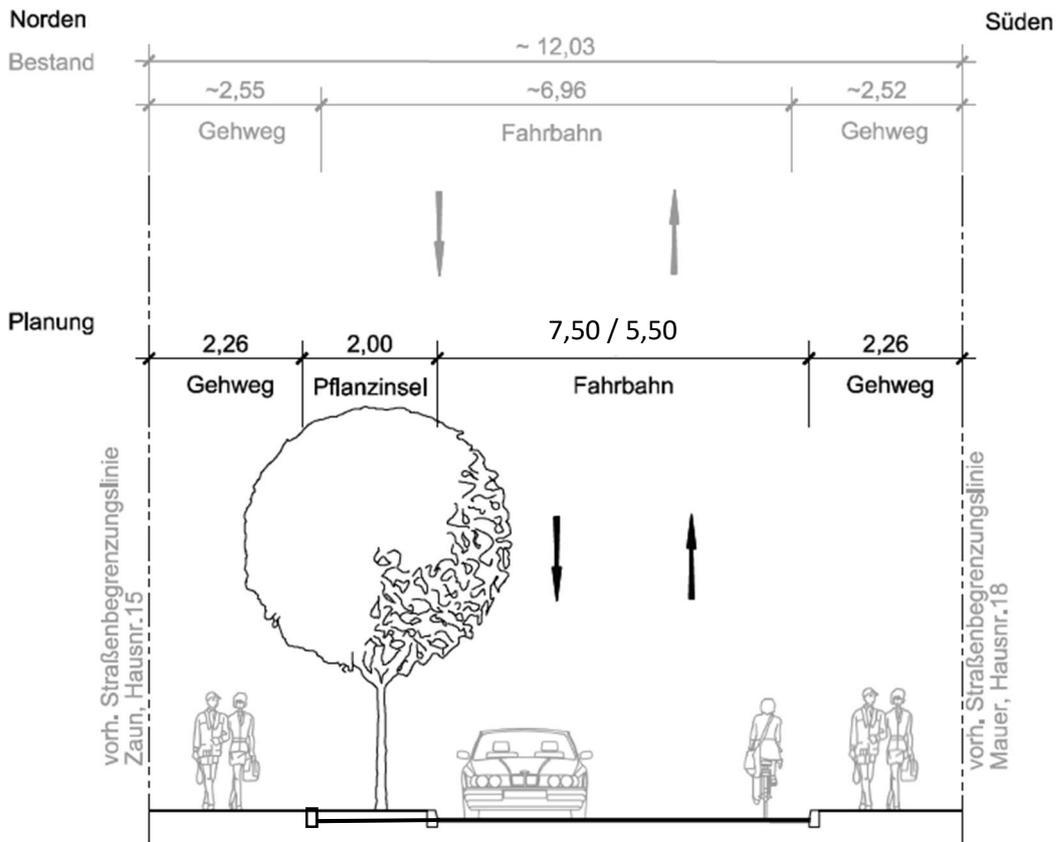
Investition	2024 alt	2024 neu	2025	2026	2027	2028 ff.
	in EURO					
Investive Einzahlungen						
Investive Auszahlungen			1,5 Mio.	1,5 Mio.	1,5 Mio.	1,5 Mio.
Saldo (E-A)			1,5 Mio.	1,5 Mio.	1,5 Mio.	1,5 Mio.

Anlage/n

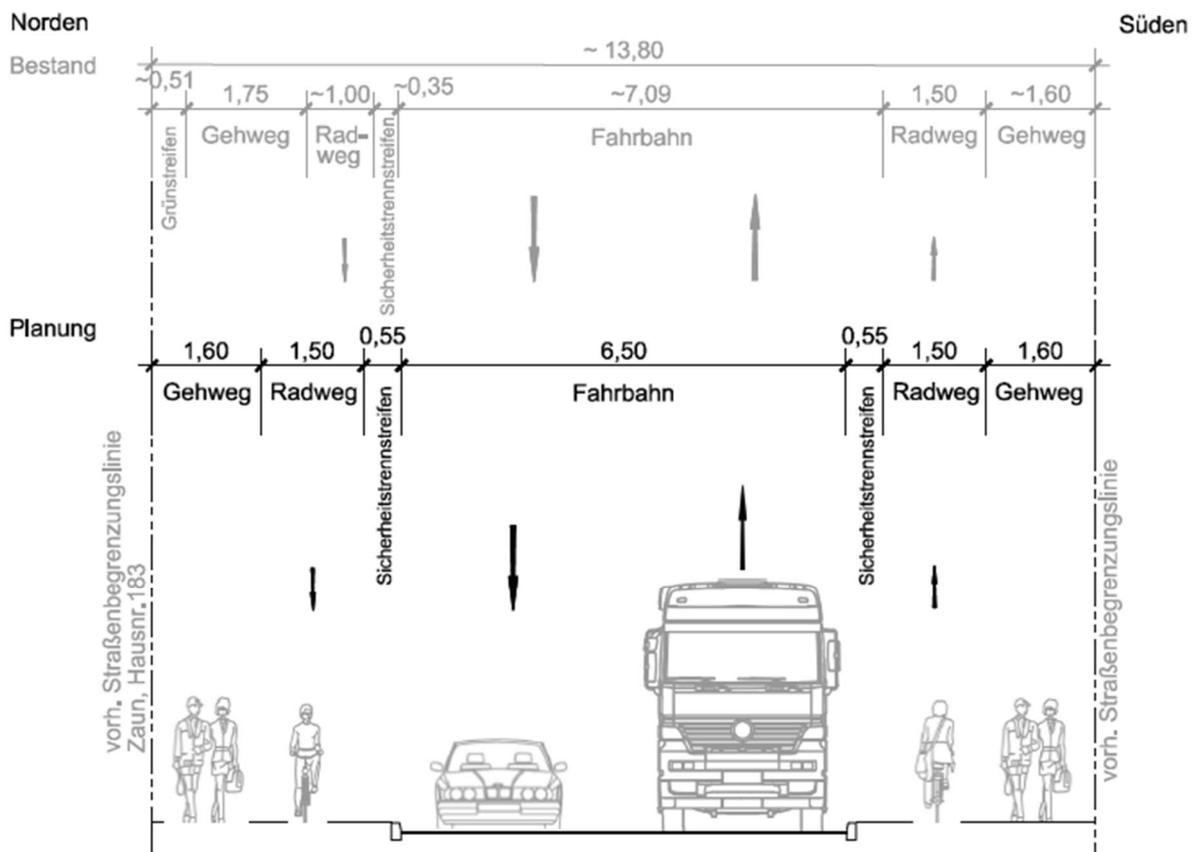
- 1 Querschnitte A und B - Ausbau ähnlich Bestand
- 2 LP - Bereich A - Ausbau ähnlich Bestand
- 3 LP - Bereich B - Ausbau ähnlich Bestand

Querschnitte – Ausbau ähnlich Bestand

Bereich A



Bereich B





11 / 8

596

on-Linné-Straße

183

184

186

188

178 180 182

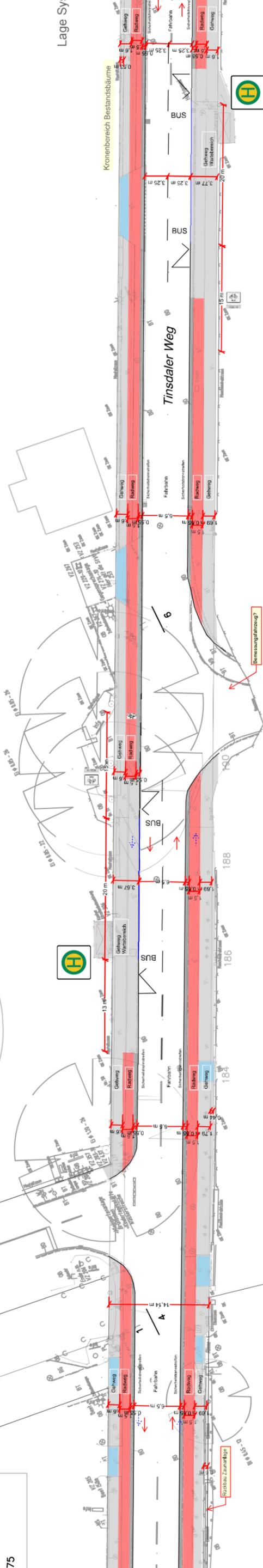
22 / 10

Bereich B
Baubabschnitt 4
Ausbau ähnlich Bestand
Querschnittsbreite ca. 13,8 m

Zit. 2538 Mi. 26. 4.2017 Seite 3
 Schulauer Weg W Tinsdaler Heideweg (Landsgränzen) 1137

MAX-STUNDENWERTE (MONZETEN) 00:00 bis 24:00 UHR IN KFZ

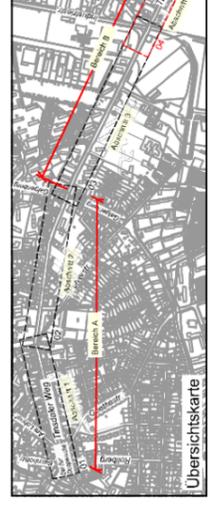
VON \ NACH	4	8	Summe
4 Tinsdaler Heideweg	0	267	267
Schwerenverkehrsanteil (%)	0,0	4,1	4,1
Uhrzeit	00:00	07:45	07:45
8 Landsgränze	322	0	322
Schwerenverkehrsanteil (%)	2,8	0,0	2,8
Uhrzeit	06:58	00:00	06:58
Summe	322	267	589
Schwerenverkehrsanteil (%)	0,6	3,2	3,2
Uhrzeit	06:45	07:45	07:00
QUERSCHNITT Summe	526	526	526
Schwerenverkehrsanteil (%)	3,2	3,2	3,2
Uhrzeit	07:00	07:00	07:00



- Legende**
- Gehweg/ Seitenraum
 - Radweg
 - Sicherheitstreifen
 - Überfahrt
 - gepl. Bauminsel
 - Fahrtrichtung Kfz
 - Fahrtrichtung Rad

Randbedingungen:

- Bus/ Schulbus > 2,25 Fahrfahrfreien bzw. > 6,5 m Fahrbahnbreite
- Radwege und Radfahrfreien mit Regelbreiten nach ERA auf Grund zu geringer Querschnittsbreite im Tinsdaler Weg nicht möglich.
- keine einseitigen Radverkehrsanlagen
- keine einseitigen Gehwege
- es liegen noch keine Verkehrszahlen vor - eine Einordnung in Belastungsbereiche nach ERA ist nicht möglich
- (*) Ableitung an Zählstelle 2538 (Bereich Landsgränze):
- max. 322 Kfz/h (Morgenspitze) = Belastungsbereich I, Radverkehr im Mischverkehr
- max. 346 Stv-Pz/h im Querschnitt (Grenzwert für Schutzstellen: 1000 Stv-Pz/h)



Übersichtskarte

Lage System

Kronenbereich Bestandsbäume

Tinsdaler Weg



Bemessungsfahrzeug?

188

186

184

178

180

182

186

184

184

188

186

184

186

188

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

Geschäftszeichen 2-601/Schl	Datum 20.02.2024	ANT/2024/009
--------------------------------	---------------------	---------------------

Beratungsfolge	Zuständigkeit	Termine
Umwelt-, Bau- und Feuerwehrausschuss	Entscheidung	14.03.2024

**Interfraktioneller Antrag
hier: Machbarkeitsstudie Feuerwache Wedel**

Anlage/n

- 1 2024 03 14 interfraktioneller Antrag_Machbarkeitsstudie



Interfraktioneller Antrag zum Ausschuss für Umwelt-, Bau- und Feuerwehrangelegenheiten am 14.03.2024

Betreff: Machbarkeitsstudie Feuerwache Wedel

Die Fraktionen der CDU, Bündnis 90 Die Grünen, SPD, FDP, der WSI und die LINKE im Rat beantragen folgendes:

Die Mitglieder des UBF-A beschließen und beauftragen den Bürgermeister, den Mitgliedern des UBF-A die der Verwaltung vorliegende Machbarkeitsstudie bis spätestens zum 26.04.2024 vorzustellen oder von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Verwaltung vorstellen zu lassen.
Zusätzlich soll geprüft werden, ob das mit der Ausarbeitung beauftragte Büro, ggf. durch vertragliche Vereinbarungen zur Präsentation der Machbarkeitsstudie herangezogen werden kann.

Begründung:

Allen Fraktion, den Mitgliedern der DIE LINKE im Rat und der Verwaltung ist bekannt, dass es rund um das Gebäude der Feuerwache Wedel erhebliche Mängel gibt. Die Liste reicht von fehlender Trennung des schwarz/weiß – Bereiches, nicht einhalten von Sicherheitsabständen bis hin zu fehlenden Sanitärräumen für die wichtige Hygiene nach Einsätzen zum Gesundheitsschutz der Kameradinnen und Kameraden, sowie zur Vermeidung von Kontaminationsverschleppung.

Die FUK mahnt dieses regelmäßig an.

Nachdem ein Feuerwehrbedarfsplan Aufschluss über die Bedarfe und Standortfrage gegeben hat, wurde eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben, um allen eine fachliche Beratung zu geben, wie wir mit dem Thema Neubau oder Sanierung verfahren, um die beste Lösung im Sinne der Feuerwehr Wedel und schließlich auch der Bürgerinnen und Bürger herbeizuführen.

Trotz der angespannten Haushaltslage sehen die Fraktionen es als zwingend notwendig an, dass die Planungen zum Ausbau der Sicherheitsinfrastruktur für unsere wachsende Stadt vorangetrieben werden und in die Priorisierung mit einbezogen werden.

Torben Wunderlich für die Fraktion der CDU
Holger Crämer für die Fraktion Bündnis 90 Die Grünen
Rainer Hagendorf für die Fraktion der SPD
Jörg Hohner für die Fraktion der FDP
Manfred Schlund für die Fraktion der WSI
Patrick Eichberger für die LINKE im Rat

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

Geschäftszeichen 2-601/Schl	Datum 27.02.2024	ANT/2024/012
--------------------------------	---------------------	---------------------

Beratungsfolge	Zuständigkeit	Termine
Umwelt-, Bau- und Feuerwehrausschuss	Entscheidung	14.03.2024

**Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen
hier: Aktualisierung umweltfreundliche Beschaffung**

Anlage/n

- 1 Gruene_Antrag_Aktualisierung_Umweltfreundliche Beschaffung_14_03_2024

Antrag Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen zum UBF (14.3.24), HFA (18.3.24), Rat (28.3.24).

Die Verwaltung wird beauftragt:

- 1. Der Leitfaden zur umweltfreundlichen Beschaffung der Stadt Wedel wird noch im Jahr 2024 aktualisiert.**

Begründung: Der Leitfaden zur umweltfreundlichen Beschaffung der Stadt Wedel soll in Anbetracht der hohen Veränderlichkeit von Umweltvorgaben und Gütesiegeln sowie in Abhängigkeit der Ergebnisse aus der praktischen Anwendung des Leitfadens ab dem Zeitpunkt des Inkrafttretens nach Bedarf bzw. **mindestens alle 3 Jahre** aktualisiert werden. Der Leitfaden ist am 24.8.2021 vom Rat beschlossen worden und müsste somit noch in diesem Jahr aktualisiert werden.

- 2. Wie lautet die bisherige Bilanz seit Einführung des Leitfadens zur umweltfreundlichen Beschaffung?**

Den betreffenden Ausschüssen wird in einer MV eine Bilanz zur Wirksamkeit, zu möglichen Lücken und zur Praxistauglichkeit des Umweltleitfadens vorgelegt.

Basis könnten dabei die jährlichen Monitoring-Auswertungen über Vergabeverfahren sein sowie folgende Fragestellungen: Gab es Verbesserungen in der umweltfreundlichen Beschaffung? Sorgte der Leitfaden für mehr Klarheit im Verwaltungshandeln bzw. bei der Beschaffung? Wie wirkt sich die Umsetzung des Leitfadens auf die Kosten der Beschaffung aus? Gab es auch Schwierigkeiten und was könnte/müsste im Leitfaden verbessert werden?

Begründung:

Die Stadt Wedel hat im September 2019 den Klimanotstand (Climate Emergency) erklärt und anerkennt damit die Eindämmung des Klimawandels und seiner schwerwiegenden Folgen als Aufgabe von höchster Priorität (einstimmiger Ratsbeschluss). Folgerichtig muss durch entsprechende, vielschichtige Klimaschutzbeschlüsse konsequent gehandelt werden. Im Jahr 2020 stellte unsere Fraktion einen Antrag zur Einführung eines Leitfadens zur umweltfreundlichen Beschaffung in der Stadtverwaltung. Die Verwaltung entwickelte daraufhin einen Leitfaden, der im August 2021 einstimmig vom Rat der Stadt Wedel beschlossen wurde. Seit Einführung ist die Stadtverwaltung dazu verpflichtet, bei der Beschaffung verstärkt nach nachhaltigen, ökologischen und auch sozialen Aspekten zu entscheiden. Schon beim Beschluss des Leitfadens wurde aber darauf hingewiesen, dass der Leitfaden einem Veränderungsprozess unterliegt und regelmäßig auf Basis neuer Anforderungen bei Umweltvorgaben sowie u.a. veränderter Gesetze und Gütesiegeln, aktualisiert werden müsse – eine Aktualisierung soll laut Umweltleitfaden mindestens alle drei Jahre stattfinden. So gibt es u.a. Veränderungen beim Gebäudeenergiegesetz, bei Abgasrichtlinien bzw. -normen, zu Einwegkunststoffen (Getränkbecher etc.), Verbot von bewusst zugesetztem Mikroplastik (z.B. Kunststoffgranulate für Sportplätze), Inkrafttreten des Lieferkettengesetzes und vieles mehr.

Durch unseren Antrag möchten wir erreichen, dass der Umweltleitfaden zur umweltfreundlichen Beschaffung nun entsprechend der gesetzlichen Veränderungen und Vorgaben noch dieses Jahr aktualisiert wird. Zusätzlich wünschen wir uns eine Bilanz zur Wirksamkeit und Praxistauglichkeit des Umweltleitfadens, um ggf. Verbesserungen vorzunehmen.

Petra Kärgel für Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen, 26.02.2024

<u>öffentlich</u>	MITTEILUNGSVORLAGE
Verantwortlich: Fachdienst Gebäudemanagement	

Geschäftszeichen FD 2-10	Datum 08.02.2024	MV/2024/010
-----------------------------	---------------------	--------------------

Beratungsfolge	Zuständigkeit	Termine
Umwelt-, Bau- und Feuerwehrausschuss	Kenntnisnahme	14.03.2024

Stand der Durchführungen und Kostenentwicklungen wichtiger Hochbauprojekte sowie Außenanlagen

Inhalt der Mitteilung:

Anlage/n

- 1 UBFA 14.03.2024 Berichtswesen

Stand der Durchführung und Kostenentwicklung wichtiger Hochbauprojekte sowie Außenanlagen (-Invest-)

Übersicht Gebäudemanagement Stand: 14.03.2024

Bauvorhaben / Projekt (Budget)	Baukosten brutto inkl. Nebenkosten (alle Kostengruppen)	Beschlussvorlage	Bauzeit	Meilensteine Erläuterungen	Sonstiges	Förderung
1) ASS: Ersatzneubau für Klassentrakt 1962 (2110-02706)						
		MV/2016/066		Rat 20.06.2019: Beschluss Weiterverfolgung		
		BV/2019/075		Variante 1.		
Kostenschätzung gem. Vorplanung	4.521.018,00 €	BV/2022/028		mit beschlossener Energievariante (Energievariante fehlt im Haushaltsentwurf 2023)		
Kostenberechnung	5.138.187,00 €			Stand 16.03.2023		
Kostenanschlag nach Ausschreibung						
aktueller Stand der Kosten (gem. laufender Beauftragungen)						
Kosten nach Abschluss der Maßnahme (schlussgerechnet)				Ausschreibung ist in Vorbereitung		
2) JRG: Ersatzneubau Unterstufentrakt (2170-01702)						
Kostenschätzung gem. Vorplanung	10.000.000,00 €	BV/2019/074 BV/2020/079	2019-2023	Rat 17.12.2020: Beschluss Raumkonzept u. Festlegung energetischer Standard		
Kostenberechnung	10.149.000,00 €	BV/2021/012-1		Rat 17.06.2021: Baubeschluss inkl. Hybrider		
Kostenanschlag	12.800.000,00 €	MV/...		Ausschreibung: Tischlerarbeiten, Innentüren, Estrich, Boden		
aktueller Stand der Kosten (gem. laufender Beauftragungen)				bisher abgerechnet ca. 4.825.600,00 €		
Kosten nach Abschluss der Maßnahme (schlussgerechnet)						
Fördermittel IMPULS 2030 II						3.000.000,00 €
3) JRG: Außenanlagen (in Verbindung mit Hochbau)						
Kostenschätzung gem. Vorplanung	noch offen		ab 2024			
Kostenberechnung gem. Entwurf inkl. Planung	1.350.000,00 €		2024			
aktueller Stand der Kosten (gem. laufender Beauftragungen)				bisher abgerechnet 48.000 €		
Kosten nach Abschluss der Maßnahme (schlussgerechnet)				Ausschreibung ist für März 2024 geplant		

4)	JRG: Neugestaltung Mittelstufenhof (2170-01709)					
	Kostenschätzung gem. Vorplanung 12/2018 inkl. Planung	230.000,00 €	BV/2019/017	ab 2024	Bau wird um ein Jahr verschoben.	
	Kostenberechnung gem. Entwurf 06/2022 inkl. Planung	260.000,00 €			Keine Mittel für 2023 vorhanden, für 2024 erneut eingeworben.	
	aktueller Stand der Kosten (gem. laufender Beauftragungen)				bisher abrechnet 23.000 €	
	Kosten nach Abschluss der Maßnahme (schlussgerechnet)					
5)	JRG: Sanierung Bolzplatz und Sportanlage (2170-01710)					
	Kostenschätzung gem. Vorplanung 12/2018 inkl. Planung	961.000,00 €	BV/2018/002	2025	Planungsbeschluss 08.02.2018	
	Kostenberechnung gem. Entwurf 11/2019 inkl. Planung	1.070.500,00 €			Obwohl die Laufbahn stark sanierungsbedürftig ist, hängt die Umsetzung vom zeitlichen Bauablauf des Neubaus Unterstufenstrakt ab.	Keine Fördermittel-zusage.
	aktueller Stand der Kosten (gem. laufender Beauftragungen)				vorgezogene Errichtung des Ballfangzaunes 2021	
	Kosten nach Abschluss der Maßnahme (schlussgerechnet)				bisher abgerechnet 67.000 €	
6)	Steinberghalle - Modernisierung (2170-01715)					
	Kostenschätzung gem. Vorplanung 09/2019	3.046.000,00 €		2023	Fördermittelantrag wurde abgelehnt	
	aktueller Stand der Kosten (gem. laufender Beauftragungen)				Der Bauantrag ist eingereicht, das Bauantragsverfahren läuft noch.	
	Kosten nach Abschluss der Maßnahme (schlussgerechnet)				Die Ausführungsplanung wird nach Baugenehmigung fortgesetzt bis LPH 6.	
7)	GHS: Ersatzneubau Südflügel / sog. 68er Anbau (2182-01708)					
			BV/2017/044		BKS 21.10.2020: Beschluss Raumprogramm	
			BV/2019/076	ab 2021	Rat 25.03.2021: Baubeschluss u. Festlegung	
	Kostenschätzung gem. Vorplanung 01/2021		BV/2020/097		Kostenschätzung ohne energetischen Standard	KfW Fördermittel
			BV/2020/097-1		mit beschlossenen energetischen Standard	f. beschlossenen Energiestandard
	Kostenberechnung	6.015.238,83 €			Einplanung Hybrider Lüftungsanlagen	681.590,00 €
	Kostenanschlag nach Ausschreibung	6.499.577,78 €	Stand 28.04.2022		Baukostensteigerung durch erhöhte Material- und Energiepreise Coronakrise; Lieferengpässe ; Nachtrag im Haushalt Juni 2022 verabschiedet	
	KfW Fördermittel BEG Kommunen (464) Zuschuss	681.590,00 €				

	Kosten nach Abschluss der Maßnahme (schlussgerechnet)	noch offen			Endarbeiten werden durchgeführt. Voraussichtliche Eröffnung 2 Quartal 2024.		
8)	GHS: Außenanlagen 1. BA (in Verbindung mit Hochbau)						
	Kostenberechnung gem. Entwurf inkl. Planung	1.140.000,00 €					
	aktueller Stand der Kosten (gem. laufender Beauftragungen)	1.475.000,00 €	BV/2023/126-1		Baubeginn im April/Mai 2024		
	Kosten nach Abschluss der Maßnahme (schlussgerechnet)						
9)	UK Steinberg - Neubau (3154-01705)						
	Kostenschätzung gem. Vorplanung 10/2020	nur KGr 300+400: 2.118.000,00 €	BV/2020/035-1 BV/2020/075		Rat 25.06.2020: Beschluss Umsetzung Neubau UBFA 11.03.2021: Baubeschluss		Fördermittel 250.000,00 €
	Kostenberechnung gem. Entwurf	3.603.980,00 €	23.11.2021		Baugenehmigung liegt vor		
	Kostenanschlag vorbehaltlich der noch ausstehenden Ausschreibungen	3.830.739,97 €	29.04.2022				
	aktueller Stand der Kosten (gem. laufender Beauftragungen)	3.852.156,04 €	Stand 06.07.2023		80.000 € für Außenanlagen, Nachträge sind erforderlich, Kosten steigen; Versorgung über Wärmepumpen statt Fernwärme		
	Kostenprognose KFW Fördermittel BEG Kommunen (464) Zuschuss	3.997.564,00 € 544.621,50 €	Stand 08.08.2023				
	Kosten nach Abschluss der Maßnahme (schlussgerechnet)				Wasserschaden im Gebäude; Klärung der Zuständigkeiten; Einzugstermin auf unbestimmte Zeit verschoben;		
10)	UK Schulauer Straße - Ersatzneubau (3154-01707)						
	Kostenschätzung gem. Vorplanung	3.000.000,00 €	BV/2020/014		UBFA 14.05.2020: Baubeschluss		
	Kostenberechnung gem. Entwurf 09/2020	3.319.000,00 €	BV/2020/035-1		Rat 25.06.2020: Beschluss Umsetzung Ersatzneubau		
	aktueller Stand der Kosten (gem. laufender Beauftrag.)	Architektenleist. 465.028,00 €			Die Bauanträge sind eingereicht, das Bauantragsverfahren läuft noch.		
	Kosten nach Abschluss der Maßnahme (schlussgerechnet)				Die Ausführungsplanung wird nach Baugenehmigung fortgesetzt bis LPH 6. bis Ende April 2024		

<u>öffentlich</u>	Anfrage
--------------------------	----------------

Geschäftszeichen 2-601	Datum 20.02.2024	ANF/2024/002
---------------------------	---------------------	---------------------

Beratungsfolge	Zuständigkeit	Termine
Umwelt-, Bau- und Feuerwehrausschuss	Kenntnisnahme	

**Anfrage der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen
hier: Entwicklung des Amphibien- und Brutvogelschutzes am
Wespenstieg**

Anlage/n

- 1 Grüne Anfrage_Amphibien- und Brutvogelschutz Wespenstieg_UBF_14_03_2024

Anfrage von Bündnis 90/Die Grünen:

„Entwicklung des Amphibien- und Brutvogelschutzes am Wespenstieg“, UBF 14.3.24

Die Verwaltung wird gebeten, den UBF darüber zu unterrichten, ob sich seit 2022 Entwicklungen beim Amphibien- und Brutvogelschutzes auf der Dauergrünfläche am Wespenstieg ergeben haben:

- 1. Sind Daten zum Amphibienbestand im Amphibienwandergebiet vorhanden? Konnte sich der Amphibienbestand seit dem Totalherbizideinsatz in 2021 erholen?**
- 2. Sind Möglichkeiten zur Umsetzung eines besseren Amphibienschutzes rund um/auf der Fläche 19/1, die zwar der Stadt Hamburg gehört (Forstverwaltung Klövensteen; verpachtet an Hamburger Landwirt), aber im SH-Gemeindegebiet Wedel liegt, gefunden worden?**
- 3. Wurde der Landschaftspflegeverband Pinneberg und die Landgesellschaft SH im Laufe des letzten Jahres in die Thematik einbezogen und gibt es dazu schon Ergebnisse?**
- 4. Wurde dem Pächter ein Vertrag nach Vertragsnaturschutz* vom Land Schleswig-Holstein angeboten und wie lautet der Verhandlungsstand dazu?**
- 5. Wurde eine Institution gefunden, die sich verlässlich um die brütenden Wiesenvögel (u.a. Kiebitze, Feldlerchen) auf der landwirtschaftlichen Fläche 19/1 bzw. auf dem Dauergrünland Wespenstieg kümmert? Gemeint sind u.a. Markierungen der Brutplätze und für den Pächter kostenlose Drohnen-Befliegung vor der Mahd.**
- 6. Wie lautet der Stand der Schutzmaßnahmen des wichtigsten Amphibienwandergebietes im Hamburger Westen und im Außenbezirk Wedel? Sind weitere Entwicklungen / Gespräche zu erwarten?**
- 7. Wie lautet der Stand der Schutzmaßnahmen für die Brutvögel auf der Fläche 19/1? Sind weitere Entwicklungen / Gespräche zu erwarten?**

Begründung:

Ende August 2021 sind durch Totalherbizideinsatz auf einer Dauergrünlandfläche am Wespenstieg zahllose Amphibien umgekommen. Das Dauergrünland stellt ein wichtiges Aufenthalts-/Wanderbiotop für Amphibien dar. Die Fläche grenzt direkt an das von der Unteren Naturschutzbehörde (UNB) geförderte Amphibienleitsystem im Wespenstieg. Das Grünland ist kurz nach dem vernichtenden Herbizideinsatz umgebrochen, bearbeitet und neu eingesät worden. Ob der Amphibienbestand sich bis heute erholen konnte, entzieht sich bislang unserer Kenntnis. Leider werden durch regelmäßige Mahd des nachgewachsenen Grünlands auch Brutvögel wie zum Beispiel Kiebitze und Feldlerchen gefährdet. Auch hier haben wir ein großes Interesse, zu erfahren, ob Maßnahmen etabliert werden konnten, die den Schutz der Brutvögel verlässlich verbessern.

Im September 2022 hat nach unseren Informationen eine Besprechung unter Beteiligung der Stadtverwaltung Wedel, des Bezirksamts Altona, der BUKEA Hamburg sowie der Unteren Naturschutzbehörde (UNB) zu den Themen Amphibienschutz und Brutvogelschutz bezüglich der Grünlandfläche am Wespenstieg stattgefunden. Es ging um die Sondierung von Lösungsmöglichkeiten für bessere Schutzmaßnahmen.

Wir begrüßen es sehr, dass dieser Austausch stattgefunden hat, denn unser Grüner Prüfauftrag von Oktober 2021 zielte genau in diese Richtung. Jedoch erhielten wir im UBF bislang keine weiteren Informationen über die resultierenden Entwicklungen, die wir jetzt bitten, nachzuliefern.

Wir begrüßen es ebenfalls sehr, dass unsere Stadtverwaltung Wedel engagiert dabei ist, eine „Strategie zum Schutz und zur Förderung der biologischen Vielfalt“ zu erarbeiten, denn das Artensterben und die Klimakrise sind fatale Zwillinge, denen wir auch in Wedel aktiv mit entsprechenden Maßnahmen begegnen müssen. In diesem Zusammenhang wünschen wir uns, dass der Umweltausschuss zukünftig auch bei den naturschutzrelevanten Themen „Amphibienwandergebiet Wespenstieg“ und „Brutvogelschutz“ proaktiv von der Verwaltung auf dem Laufenden gehalten wird. Diese Themen berühren die Biodiversitätsstrategie für Wedel und zählen damit zu den Berichtsgegenständen im UBF.

*Erklärung Vertragsnaturschutz, den wir für ein sehr wichtiges Instrument zur Stärkung des Naturschutzes halten: Der Vertragsnaturschutz ist eine landesspezifische, auf den Naturschutz ausgerichtete Agrarumwelt- und Klimamaßnahme (AUKM). Ziel des Vertragsnaturschutzes sind insbesondere die Umsetzung des Netzes Natura 2000 durch angepasste Bewirtschaftung zur Förderung von Arten und Lebensraumtypen innerhalb und außerhalb von Natura 2000-Gebieten sowie die Erfüllung EU-rechtlicher und nationaler Artenschutz-Verpflichtungen (vgl. auch § 44 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG)) sowie die Umsetzung der Strategie zum Erhalt der biologischen Vielfalt in Schleswig-Holstein. Durch die Ausgleichszahlungen sollen die landwirtschaftlichen Betriebe auf freiwilliger Basis zu naturschützenden Landnutzungsformen motiviert werden.

*Petra Kärgel, Dr. Ralf Sonntag, Holger Craemer
für die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen*

<u>öffentlich</u>	Anfrage
--------------------------	----------------

Geschäftszeichen 2-601/Schl	Datum 26.02.2024	ANF/2024/003
--------------------------------	---------------------	---------------------

Beratungsfolge	Zuständigkeit	Termine
Umwelt-, Bau- und Feuerwehrausschuss	Kenntnisnahme	14.03.2024

**Anfrage der Fraktion Bündnis90/Die Grünen
hier: Stand der Flur- und Klassenraumsanierung (018) in der Albert-
Schweitzer-Schule**

Anlage/n

- 1 Anfrage_Gruene_Sanierungsstand-Schadstoffgutachten_ASS_UBF_14_03_2024

Anfrage Bündnis 90/DIE GRÜNEN „Stand der Flur- und Klassenraumsanierung (018) in der Albert-Schweitzer-Schule, UBF 14.03.2024

Die Verwaltung wird gebeten, uns folgende Fragen zu beantworten:

- **Wie lautet das Sanierungskonzept für den Gebäudeteil der Albert-Schweitzer-Schule, in dem die Flur- und Raumsanierungen (R018) vorgenommen werden sollen?**
- **Liegt das Schadstoffgutachten für die Raum- (R018) sowie Flursanierung jetzt vor? Wie lauten die Ergebnisse zur Schadstoffbelastung?**
- **Befinden sich die im Frühsommer 2023 begonnenen Sanierungsmaßnahmen im Zeitplan und wann ist mit dem Abschluss der Sanierungsarbeiten zu rechnen?**
- **Sieht das Gebäudemanagement Möglichkeiten, den Klassenraum 018 vorrangig zu bearbeiten bzw. schon jetzt einige der notwendigen Reparaturen vorzunehmen?**

Begründung

Im Juli 2023 sind besorgte Eltern an Herrn Kaser und an das Gebäudemanagement herangetreten, um auf den desolaten Zustand des Klassenraums 018 aufmerksam zu machen. In den Raum 018 sind die Schulkinder nach Klassenumzug aus dem Schulcontainer gezogen und werden dort immer noch unterrichtet. Am Zustand des Klassenraums hat sich trotz besorgter Nachfragen der Eltern nichts geändert:

- von den Wänden bröckelt der Putz,
- beim Handwaschbecken sind teilweise die Fliesen herausgebrochen (Asbestbelastung?),
- die Wände der gesamten Waschecke zeigen deutliche Abnutzungsspuren,
- die Farbe blättert vom Einbauschränk und von der Tür, die obendrein beschädigt ist,
- die Tafel ist uralt und lässt sich noch nicht einmal mehr richtig putzen,
- überall an den Wänden sind Flecken (Schimmelbelastung?),
- ...

Im Zuge der Flursanierung im 2. Bauabschnitt der Sanierung soll der Raum 018 komplett saniert werden inklusive der Fußböden, Decken, Dämmung, Wandbeschichtung und Beleuchtung. Es sollte ein Schadstoffgutachten erstellt werden, dessen Ergebnis schon letztes Jahr von den Eltern nachgefragt wurde. Uns ist sehr daran gelegen, dass uns nun im UBF Informationen zum Verlauf der Sanierung und auch zum Schadstoffgutachten gegeben werden. Auch um zu klären, ob es möglich ist, für die Schüler*innen im Raum 018 schon jetzt einige Verbesserungen vorzunehmen, denn der Raumzustand ist auch aus unserer Sicht als desolat und als keineswegs förderlich für die Entwicklung einzustufen.

Petra Kärgel, Holger Craemer, Verena Heyer für die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN