

Auszug

aus dem Protokoll der

Sitzung des Umwelt-, Bau- und Feuerwehrausschusses

vom 22.05.2025

Top 5.1 Ausbau der Straße Breiter Weg - Beantwortung der Fragen des interfraktionellen Prüfauftrages vom 27.06.2024 MV/2025/027

Die SPD-Fraktion und die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen verlesen die im Anhang angefügten Stellungnahmen zur Mitteilungsvorlage.

Sowohl Herr Eichberger als auch der Jugendbeirat hoffen auf eine Verhaltensänderung beim Thema Eltern-Taxi, wenn es zu einem entsprechenden Umbau des Breiten Weges kommen würde.

Die SPD-Fraktion betont, dass eine Sanierung der Straße grundsätzlich erforderlich sei. Eine Sanierung analog zum derzeitigen Bestand könne sie jedoch nicht mittragen. Auch das Fällen von 41 Bäumen lehne sie ab. Aufgrund der Kostenlage spreche sie sich für eine Verschiebung des Vorhabens aus.

Die CDU-Fraktion fragt, ob der Zustand des Fußwegs tatsächlich eine sofortige Sanierung erfordere. Aus ihrer Sicht sei dieser zwar nicht ansprechend, jedoch noch nutzbar.

Frau Woywod erläutert, dass im Rahmen der Bürgerbeteiligung zahlreiche Anlieger den schlechten Oberflächenzustand des Weges bemängelt hätten, insbesondere bei Nässe. Dieser sei ihnen zwar seit über 30 Jahren bekannt, werde jedoch zunehmend kritisch gesehen. Die Unterhaltung des Weges erfolgt zwar regelmäßig, reiche aber insgesamt nicht mehr aus. Auch die Fahrbahn befindet sich in einem schlechten Zustand und muss grundlegend saniert werden. Sie macht deutlich, dass solange keine endgültige Abstimmung über den Beschlussvorschlag zum Ausbau stattgefunden hat, auch keine Sanierung erfolgen kann.

Die Vorsitzende stellt fest, dass genügend Zeit vorhanden ist, um alle Fragen zu klären, da das Projekt für den nächsten Haushalt keine Priorität hat. Sie bittet um eine fachliche Prüfung der Stellungnahmen, insbesondere unter Berücksichtigung von § 45 Absatz 9 StVO.

Die Vorlage wird zur Kenntnis genommen.



**SPD Stellungnahme zur MV 2025/027
UBF 22.05.2025**

In der o.a. MV handelt es sich um eine Stellungnahme der Verwaltung zum interfraktionellen Prüfauftrag im Zusammenhang mit der Sanierung des Breiten Wegs zwischen der Höhe Egenbüttelweg und Hasenkamp. Primäres Ziel ist es, die im Sanierungsabschnitt befindlichen gesunden Straßenbäume zu erhalten, was ggf. durch die Einführung eines Einbahnstraßenringssystems erreicht werden soll.

Bei einer konventionellen Sanierung müssten aufgrund der Baumaßnahme eine Vielzahl der schutzwürdigen Straßenbäume gefällt werden.

Als Ergebnis des Prüfauftrags hält die Verwaltung die Einführung eines Einbahnstraßenrings zum Schutz der Bäume für nicht umsetzbar.

Aus Sicht der SPD hat die Verwaltung bei der Betrachtung der Sachlage und ihrer Schlussfolgerung aber wichtige Fakten unberücksichtigt gelassen:

Zu a)

Laut Verwaltung ist nach § 45 Abs. 9 Satz 3 der StVO die Einführung von Einbahnstraßen nur dann zulässig wenn eine Gefahrenlage besteht. Die SPD sieht hier Klärungsbedarf, da bereits im § 45 Abs. 1 Punkt 7 und 7.2 mehrere Regelungen vorgesehen sind, die eine Umgestaltung des Straßenverkehrs erlauben, ohne dass eine Gefahrenlage vorliegen muss. (Verkehrsanpassung zum Zwecke des Umwelt- und Klimaschutzes und zur Schaffung von angemessenem Verkehrsraum für den Radverkehr.) Hier sieht das Gesetz keine erkennbare Beschränkung für Einbahnstraßen vor.

Ein Einbahnstraßenring vom Egenbüttelweg, über Gerhardt-Hauptmann-Str. und Hasenkamp in den Breiten Weg würde sich aus Sicht der SPD neben den im Prüfauftrag genannten Optionen für einen Einbahnstraßenring besonders anbieten.

Aus Sicht der SPD hätte diese Verkehrsführung deutlich mehr Vorteile als Nachteile für die Anwohner und alle Verkehrsteilnehmer. Mit dem Erhalt der Straßenbäume wäre ein großer ökologischer und gestalterischer Vorteil verbunden.

In den kleineren aufgeführten Straßen entfielen der Verkehr in Südrichtung, was das zusätzliche Verkehrsaufkommen in Nordrichtung voraussichtlich durchaus kompensieren würde.

Mit Ausnahme von möglichen Änderungen in der Heinestraße, ist in anderen kleineren Straßen kaum eine Veränderung des Verkehrsaufkommens zu erwarten. Die Heinestraße bliebe ebenso wie der weitaus größte Teil des Egenbüttelwegs und des Breiten Wegs im Vorbehaltsnetz.

Ganz offensichtlich wurde die naheliegende Möglichkeit der Verkehrsführung von der Verkehrsaufsicht nicht überprüft, obwohl auch hier § 45 Abs. 1 Punkt 7 der StVO anwendbar ist.

Die zu sanierende Teilstrecke am Breiten Weg, die in die Einbahnstraßenregelung einbezogen werden würde hat eine Länge von ungefähr 450 Meter. Da die Feuerwehr von Süden kommt, wären die meisten Wohngebiete problemlos erreichbar. Auch die Anfahrt der Einsatzkräfte zur Wache sollte durch die Regelung ungehindert erfolgen können.

Um die Moorwegschule zu erreichen, könnte es zu bestimmten Tageszeiten zu geringen Verzögerungen kommen. Durch die Verbesserung der Fahrradinfrastruktur werden Anreize zur Nutzung des Rades und zur CO2 Einsparung geschaffen, wozu die Stadt Wedel auch im Verkehrsbereich ohnehin verpflichtet ist. Mit dem Prinzip „weiter so im Vorbehaltsnetz“ ist das nicht zu schaffen.

Angesichts der Fakten, die durchaus im Einklang zur Umgestaltung des Verkehrs stehen, halten wir die Maßnahme durchaus für umsetzbar, zumal dadurch der weitaus größte Teil der Bäume für Anwohner und Verkehrsteilnehmer in diesem Abschnitt erhalten werden könnte.

b) Die Begründung der Verwaltung unter Punkt b ist bereits im Punkt a enthalten und widerlegt.

Welche gesetzliche Regelung (außer der Baumschutzsatzung) sieht der Naturschutz für den Erhalt der Bäume vor ? Hierzu gibt der Prüfauftrag keine Auskunft.

c) Auf der Nordseite des Abschnitts befinden sich überwiegend Sträucher. Ein Fußweg in vorschrittsmäßiger Breite hätte hier Priorität. Die Änderung der Fahrbahnachse müsste ohnehin erfolgen.

d) Widerspruch. Die Fahrbahnbreite kann aus den genannten Gründen reduziert werden. Nach Schätzungen und Gesprächen Vor Ort ist die Fahrbahnbreite voraussichtlich ausreichend, um dort eine Radspur anzulegen und gleichzeitig fast alle Bäume zu erhalten. Voraussetzung ist der Einrichtungsverkehr.

e) Eine zusätzliche Ausgabe von 74.000 € wäre unter den gegebenen Umständen zwar eine finanzielle Belastung, aber eine weitere Verkehrsplanung die nicht zukunftsfähig ist, würde wieder an den Zielen des Mobilitätskonzept und am Willen vieler Bürgerinnen und Bürger vorbeigehen.

Wedel 24.05

Rainer Hagendorf

Zur Mitteilungsvorlage – MV/2025/027, UBF. 22.05.2025

Fraktion Bündnis 90/Die Grünen. Holger Craemer

Bei der Ablehnung der Prüfaufträge, in diesem Fall Einbahnstraßeneinrichtung im Moorweggebiet bezieht sich die Verwaltung auf die "Gefahrenlage". Diese ist auf den Straßen Egenbüttelweg, Heinestraße, Moorweg und Breiter Weg nicht gegeben.

Die Gefahrenlage ist in der Straßenverkehrsordnung §45, Abs. 9 weiter ausgeführt. Allerdings wird der Umstand nicht weiter betrachtet, dass die Gefahrenlage nicht berücksichtigt werden muss, wenn man folgende baulichen Änderungen einführen möchte:

1. **Schutzstreifen für den Radverkehr (Zeichen 340),**
2. **Fahrradstraßen (Zeichen 244.1),**
3. Sonderwegen außerhalb geschlossener Ortschaften (Zeichen 237, Zeichen 240, Zeichen 241) oder Radfahrstreifen innerhalb geschlossener Ortschaften (Zeichen 237 in Verbindung mit Zeichen 295),
4. **Tempo 30-Zonen nach Absatz 1c und kurzen streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkungen von 30 km/h (Zeichen 274) auf Streckenabschnitten von bis zu 500 Metern zwischen zwei Tempo 30-Strecken,**
5. verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen nach Absatz 1d,
6. **innerörtlichen streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkungen von 30 km/h (Zeichen 274) nach Absatz 1 Satz 1 auf Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) oder auf weiteren Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) im unmittelbaren Bereich von an diesen Straßen gelegenen Fußgängerüberwegen, Kindergärten, Kindertagesstätten, Spielplätzen, hochfrequentierten Schulwegen, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen, Alten- und Pflegeheimen, Einrichtungen für Menschen mit Behinderungen oder Krankenhäusern,**
7. Erprobungsmaßnahmen nach Absatz 1 Satz 2 Nummer 6 zweiter Halbsatz, 7a. Sonderfahrstreifen,
8. **Fahrradzonen nach Absatz 1i,**
9. Bussonderfahrstreifen (Zeichen 245),
10. **Fußgängerüberwegen (Zeichen 293).**

Es geht uns bei der angedachten Einrichtung einer Einbahnstraße hier unmittelbar um die Verbesserung des Rad- und Fußgängerverkehrs durch Einrichtung eines durchgängigen Radstreifens auf der Fahrbahn. Der könnte ohne Existenz einer Gefahrenlage für die Radfahrenden eingerichtet werden. Der Fußgängerverkehr hätte eigene Gehwege ohne Behinderungen durch Radverkehr und der Kraftfahrzeugverkehr könnte sich ähnlich dem Busverkehr über die so entstandene Ringstraße zu jedem Punkt in der Moorwegsiedlung bewegen.

Ich vermisse seitens der Verwaltung bei diesem Projekt den Willen, von der derzeitigen Regelung, die seit den 1970er Jahren besteht, abzuweichen, geschweige denn, irgendetwas für die Verkehrswende, Förderung der emissionsfreien Fortbewegungsmittel oder den Erhalt der Bäume zu tun.

Es wird in der Antwort der Verwaltung auch moniert, dass längere Fahrten mit den Kraftfahrzeugen zu mehr CO₂ und einer höheren Umweltbelastung führen.

Dem halten wir folgende Argumentation entgegen: Der Ist-Zustand verhindert bei dem gültigen Zwei-Richtungsverkehr einen kontinuierlichen Verkehrsfluss. Parkende Kraftfahrzeuge verengen die Fahrbahn derart, dass im Begegnungsverkehr immer wieder angehalten und neu angefahren werden muss. Das ist nicht umweltschonend und führt zu CO₂-Emissionen. Die vorgelegte Planung sieht sogar 10 bauliche Verkehrshindernisse zwischen Egenbüttelweg und Hasenkamp vor, so dass das Problem des Bremsens und Wiederanfahrens künstlich verschärft wird.

Wir haben identifiziert, dass regelmäßig parkende Autos die Straße im Verlauf Breiter Weg/Moorweg de facto schmaler machen. Um den Verkehrsfluss zu harmonisieren, muss man also die Straße breiter machen. ~~und dafür werden dann Bäume geopfert?~~ Wie stehen Sie denn zu der Aussage, dass man die Straße überhaupt mal wieder dem eigentlich Zweck des fließenden Verkehrs zuführt, das Parken verbietet, 2-spurigen Verkehr auf der gesamten Strecke ohne Stop and Go anbietet und das oft zitierte und strapazierte Vorbehaltsnetz auch wirklich wieder zu einem echten Vorbehaltsnetz macht? Dadurch könnte die Straße sogar noch etwas schmaler werden und die alten Bäume könnten alle erhalten bleiben. Was wir im Moment haben ist weder das eine, noch das andere. Man wurschtelt sich halt so durch und es hat ja noch immer irgendwie hingehauen. Klar ist – wir Grünen wollen die für uns alle wichtigen Bäume erhalten, wir wollen den Verkehrsfluss verbessern und wir wollen endlich die von allen eingeforderte Rad- und Fußinfrastruktur verbessern.

Wir vermissen die klare Linie, auch wohin wir bei der Straßenverkehrsentwicklung als Stadt eigentlich gezielt hinwollen. Im Vergleich der Städte in Bezug auf Unfallzahlen und Fahrradfreundlichkeit liegen wir in Wedel wie der HSV in der letzten Bundesligasaison 2017/18 auf den letzten Plätzen.

Jetzt könnte man denken, da muss man aber mal was dran machen... Leider nicht wirklich, denn es gibt zwar ein beschlossenes Mobilitätskonzept, aber nach wie vor

- keine klare Linie hin zu mehr Fahrradfreundlichkeit,
- kein Bekenntnis zu einer vernünftigen baulichen Infrastruktur,
- kein Mehr an Schutz für die Zweiradfahrer,
- keine Gleichberechtigung für alle Verkehrsträger.

Stattdessen wird immer nur mit den Argumenten, Gesetzen und Verwaltungsvorschriften argumentiert, die für das jeweilige Ansinnen gerade so passen und es wird nicht über den Tellerrand geschaut oder mal über alternative Ideen nachgedacht. Es ist ja auch bequemer, alles so zu lassen, wie es jetzt ist. Änderungen sind nicht immer bequem, aber die Situation, die wir seit 50 Jahren in Deutschland haben, haben u.a. zu dem heutigen Klimanotstand geführt. Jede Autofahrt in unserer 10-Minuten-Stadt führt zu einem Anstieg von CO₂ in der Atmosphäre. Wollen wir immer weiter dazu beitragen? Nehmen wir uns Paris, Amsterdam oder Barcelona als Vorbild. Die haben es geschafft, die Verkehrsmittel Fahrrad, ÖPNV und

Fußverkehr so attraktiv zu machen, dass die Leute schon aus Vernunfts- und Bequemlichkeitsgründen darauf zurückgreifen und das Auto freiwillig stehen lassen, obwohl sie es benutzen könnten.

Ich rege mich auf – ja – denn ich vermute, dass wir wie so oft in dieser Stadt nichts davon umsetzen werden. Das wird mich aber nicht davon abhalten, mich weiter für alle Verbesserungen einzusetzen, die wir schon x-mal ins Feld geführt haben.

Holger Craemer für die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen, 22.05.2025