

|                                                            |                           |
|------------------------------------------------------------|---------------------------|
| <b><u>öffentlich</u></b>                                   |                           |
| Verantwortlich:<br>Fachdienst Ordnung und Einwohnerservice | <b>MITTEILUNGSVORLAGE</b> |

|                             |                     |                    |
|-----------------------------|---------------------|--------------------|
| Geschäftszeichen<br>1-301/V | Datum<br>25.08.2025 | <b>MV/2025/085</b> |
|-----------------------------|---------------------|--------------------|

|                       |                      |                |
|-----------------------|----------------------|----------------|
| <b>Beratungsfolge</b> | <b>Zuständigkeit</b> | <b>Termine</b> |
|-----------------------|----------------------|----------------|

**Auftrag aus dem UBF vom 22.05.2025 zur Prüfung der MV2025/027 hinsichtlich der Einrichtung einer Einbahnstraßenregelung in der Straße Breiter Weg**

### **Inhalt der Mitteilung:**

Die Verkehrsaufsicht verweist inhaltlich auf die MV/025/027. Die gesetzliche Grundlage für die Einrichtung einer Einbahnstraße in Deutschland ist § 45 der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO), insbesondere Absatz 1 in Verbindung mit Absatz 9. Gem. § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO sind die Straßenverkehrsbehörden berechtigt, aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs die Benutzung bestimmter Straßen zu beschränken, zu verbieten oder den Verkehr umzuleiten. Nach § 45 Abs. 9 StVO dürfen Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen - dazu zählt auch das Zeichen „Einbahnstraße“ (Zeichen 220) - nur dort angeordnet werden, wo dies aufgrund besonderer Umstände zwingend erforderlich ist, insbesondere wenn eine qualifizierte Gefahrenlage vorliegt, die das allgemeine Risiko erheblich übersteigt.

Die Einrichtung einer Einbahnstraße kann also nur erfolgen, wenn besondere örtliche Verhältnisse und eine konkrete Gefahrenlage dies für die Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs zwingend erfordern. Diese Gefahrenlage wird häufig anhand von Unfallstatistiken und konkreten Verkehrsanalysen bestimmt und ist, wie bereits mitgeteilt, in den genannten Straßenzügen nicht vorhanden.

Der in der Stellungnahme genannte Verweis auf § 45 (1) Nr. 7 StVO hinsichtlich der Verkehrsanpassung zum Zwecke des Klimaschutzes und zur Schaffung von angemessenem Verkehrsraum für den Radverkehr, sofern die Leichtigkeit des Verkehrs berücksichtigt ist und die Sicherheit des Verkehrs nicht beeinträchtigt wird, kommt aus den in der MV/2025/027 genannten Gründen nicht in Betracht.

Der in der Stellungnahme genannte § 45 (9) Nr. 1 - 10 StVO kommt hier ebenfalls nicht in Betracht, da die Anordnung einer Einbahnstraße unter keinen der aufgeführten Punkte fällt. Nur, wenn es sich um die direkte Anordnung einer der unter Nr. 1 - 10 genannten Maßnahme handelt, ist eine Gefahrenlage auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse nicht erforderlich.

Im Weiteren verweist die Verkehrsaufsicht inhaltlich auf die in der MV /2025/027 gemachten Angaben.

### **Anlage/n**

- 1 Stellungnahme Einbahnstraßenring Breiter Weg
- 2 Stellungnahme Holger Craemer\_Pruefauftrag\_Breiter Weg\_UBF\_22\_05\_2025



**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 Einbahnstraßenringsystems 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. 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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub> 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