

FACHDIENST	BESCHLUSSVORLAGE
Fachdienst Bauverwaltung, Tief- u. Gartenbau	

Geschäftszeichen	Datum	
2-602 / Boe	16.02.2016	BV/2016/016

Gremium	Beratungs- folge	Termin	Beschluss	TOP
Umwelt-, Bau- und Feuerwehrausschuss	1	03.03.2016		

Straßenbau Friedrich-Großheim-Straße und Eichkamp - Vorplanung

Beschlussvorschlag:

Der Umwelt-, Bau- und Feuerwehrausschuss beschließt, die Straßenbauplanung für die Friedrich-Großheim-Straße und den Eichkamp entsprechend der in dieser Beschlussvorlage unter Punkt 4) dargestellten Ausbauvarianten fortzusetzen und eine Anliegerbeteiligung im Rahmen einer Planauslegung in der Zeit vom 21.03.2016 bis zum 08.04.2016 im Rathaus, Fachbereich Bauen und Umwelt, Fachdienst Bauverwaltung, Tief- und Gartenbau, durchzuführen.

Finanzielle Auswirkungen? ☒ Ja ☐ Nein			
		FINANZIERUNG	
Gesamtkosten der Maßnahmen	Jährliche Folge- kosten/-lasten	Eigenanteil	Zuschüsse /Beiträge
690.000,00 EUR	EUR	105.000,00 EUR	585.000,00 EUR
Veranschlagung im			
Ergebnisplan		Finanzplan (für Investitionen)	Produkt
2015 Betrag:	EUR	2013 Betrag:	40.000,00 EUR
2016 Betrag:	EUR	2016 Betrag:	200.000,00 EUR
2017 Betrag:	EUR	2017 Betrag:	375.000,00 EUR
2018 Betrag:	EUR	2018 Betrag:	75.000,00 EUR
			5410 - 01723

Begründung:

1. Ziel(e) der Maßnahme und Grundlage(n)/Indikator(en) für die Zielerreichung:

Mit den geplanten Maßnahmen soll die Qualität der innerstädtischen Infrastruktur verbessert werden.

2. Darstellung des Sachverhalts:

Der Ausbau dieser Straßen ist schon seit längerer Zeit geplant und wurde dem UBF-A mit der Beschlussvorlage BV/2013/110 zur Entscheidung vorgelegt. In der Sitzung vom 26.09.2013 wurde die BV abgelehnt mit der Begründung: „... die Straßenbauplanung ... 2 Jahre bis 2016 zu schieben.“. Hiermit wird die BV dem UBF-A erneut zur Entscheidung vorgelegt.

Die Friedrich-Großheim-Straße und der Eichkamp sind Anliegerstraßen im Bereich einer Tempo 30-Zone. Die Straßen dienen der Erschließung der angrenzenden Grundstücke. Sie stellen auch eine Verbindung zwischen der Straße Krons Kamp und der Rudolf-Breitscheid-Straße dar. Über beide Straßen ist die Zufahrt zur Straße Gröner Born gewährleistet, wodurch die dort angrenzenden Grundstücke erschlossen werden.

Die beiden Straßen wurden bisher noch nicht erstmalig hergestellt. Lediglich im Zuge der Einrichtung des Trennwassersystems im Jahre 1973 wurden Straßenbauarbeiten vorgenommen. Seit dem liegt eine ca. 4,20 m breite Asphaltfahrbahn vor, die einen befestigten Aufbau von 7-10 cm hat. Darunter befindet sich eine Ziegelschotterschicht.

Der Straßenaufbau entspricht nicht mehr den heutigen technischen Erfordernissen.

Die Asphaltbefestigung (Fahrbahn) ist rissig und weist große Schadstellen auf.

Die beidseitig vorhandenen, weitestgehend unbefestigten Nebenflächen (Gehwege) weisen ebenfalls große Schadstellen (Lunken) auf. Insbesondere nach starken Regenereignissen sind diese Wegflächen nur eingeschränkt nutzbar, da aufgeweicht.

Die Straßen (Befestigung) befinden sich nunmehr in einem sehr desolaten Zustand.

Im Eichkamp stehen derzeit 18 Straßenbäume (17 Gemeine Eschen und 1 Stiel-Eiche). Gemäß baumgutachterlicher Stellungnahme der Firma U. Thomsen vom 22.03.2013 weisen die Bäume Vitalitätsprobleme auf. Sie werden als erhaltenswert eingestuft, wenn keine wesentlichen Beeinträchtigungen erfolgen. Straßenbauarbeiten hätten zur Folge, dass Großteile der weit verzweigten, oberflächennah liegenden Wurzelsysteme entfernt werden müssen und somit die Bäume absterben werden. Es wird empfohlen, die Bäume im Falle von Straßenbaumaßnahmen zu fällen und zu ersetzen. Bei Fällung sind mindestens 12 Ersatzbäume zu pflanzen, da 6 der vorhandenen Bäume der Baumschutzsatzung unterliegen.

Mit Blick auf den ruhenden Verkehr ist festzuhalten, dass in den Abendstunden weitestgehend alle nutzbaren Nebenflächen (Gehwege) beparkt werden. Eine Nutzung der Gehwege ist dann nicht mehr gegeben. Derzeit wird dieses verkehrsrechtlich geduldet und nicht geahndet. Zählungen ergaben bis zu 65 parkende Pkw in beiden Straßen. Hierbei wurde jedoch bemerkt, dass die Vorgärten / Stellplätze leer bleiben und nicht genutzt werden.

3. Stellungnahme der Verwaltung:

Auf Grund des desolaten Zustandes der Straßen sollen diese auf gesamter Länge (Fr.-Großheim-Straße ca. 200 m, Eichkamp ca. 300 m) und Breite (je ca. 10 m) ausgebaut werden.

Durch diese Maßnahme wird der derzeitige Straßenzustand an die heutigen technischen und verkehrsrechtlichen Anforderungen angepasst.

Es handelt sich um eine Maßnahme im Sinne des Straßenbaubeitragsrechts.

Die betroffenen Eigentümer/Anlieger werden schriftlich über die geplante Planauslegung unterrichtet. Im Rahmen dieser Planauslegung besteht die Möglichkeit, Anregungen oder Bedenken zur Planung zu äußern oder schriftlich abzugeben.

Der Umwelt-, Bau- und Feuerwehrausschuss wird anschließend über die vorliegenden Anregungen und Stellungnahmen mit entsprechenden Abwägungsvorschlägen der Verwaltung unterrichtet.

4. Entscheidungsalternativen und Konsequenzen:

Rechtskräftige B-Pläne mit Festlegungen zu den Verkehrsflächen liegen nicht vor.

Der geplante Ausbau erfolgt nur innerhalb der bestehenden Straßengrenzen (kein Grunderwerb).

Die Ausweisung als Tempo 30-Zone soll beibehalten werden.

Folgende Ausbauvarianten wurden bisher erarbeitet und verwaltungsintern diskutiert:

Ausbauvariante 1 bzw. 1.1

Var.1: beidseitig befestigte, 2 m breite Gehwege auf Hochbord (12 cm); 5,50 m breite Fahrbahn aus Asphalt; beidseitiger Wasserlauf am Bord

Var.1.1: beidseitig befestigte, 2 m breite Gehwege auf abgesenktem Rundbord (4 cm); 5,50 m breite Fahrbahn aus Pflaster; Wasserlauf mittig in der Fahrbahn

- wechselseitiges Parken am Fahrbahnrand möglich

- wechselseitig angeordnete Baum-/Grüninseln (Einengungen)

Vorteil: grundsätzlich ausreichend breite Fahrbahn für Begegnungsverkehr vorhanden; beidseitig ausreichend breite Gehwege nutzbar; Geschwindigkeitsreduzierung durch wechselseitiges Parken bzw. Baum-/Grüninseln.

Nachteil: ggf. keine zügige Durchfahrt möglich; evtl. Befahren/Beparken der Gehwege möglich

Ausbauvariante 2

einseitig befestigter, 1,75 m breiter Gehweg auf Hochbord (12 cm); 5,00 m breite Asphaltfahrbahn; 2,00 m breiter Parkstreifen mit Betonsteinpflaster befestigt zzgl. ca. 0,75 m breiten Schutzstreifen auf Hochbord; Grünflächen/Bauminself

Vorteil: Begegnungsfall Lkw/Pkw bei geringer Geschwindigkeit immer möglich; separate Parkmöglichkeiten

Nachteil: nur ein einseitiger schmaler Gehweg nutzbar, ggf. Fahrbahnquerung notwendig; keine Zwangspunkte zur Geschwindigkeitsreduzierung

Ausbauvariante 3

niveaugleicher Ausbau; wechselseitig einseitig befestigter, 1,90 m breiter Gehweg auf Rundbord (4 cm); 4,75 m breite Asphaltfahrbahn; wechselseitig 2,00 m breiter Parkstreifen mit Betonsteinpflaster befestigt zzgl. ca. 0,75 m breiten Schutzstreifen auf Rundbord; Grünflächen/Bauminself

Vorteil: Begegnungsfall Lkw/Pkw bei geringer Geschwindigkeit immer möglich; separate Parkmöglichkeiten

Nachteil: nur ein einseitiger Gehweg nutzbar, Fahrbahnquerungen notwendig; keine Zwangspunkte zur Geschwindigkeitsreduzierung

Die Möglichkeit einer Einbahnstraßenregelung wurde im Planungsprozess angesprochen, jedoch planerisch nicht weiter präzisiert, da dann nur eingeschränkt mögliche Verkehrsbeziehungen und zusätzliche Belastungen der umliegenden Straßen entstehen.

Gemäß Nachbarrechtsgesetz S-H ist es zulässig, öffentliche Straßenbäume nahe der privaten Grundstücksgrenzen zu setzen, da Anlieger einen Überhang der Baumkronen zu dulden haben. Bei Beschwerden ist jedoch mit hohen Folgekosten z. B. für Kronenrückschnitte zu rechnen. Die Bauminself/-pflanzungen sollten daher Abstand zu den Grundstücken haben. Bauminself innerhalb der Fahrbahn sind akzeptabel.

Grundsätzlich hat sich der eigentlich schon vorhandene Straßenquerschnitt (Fahrbahn mit beidseitigem Gehweg) bewährt. In dem zur Verfügung stehenden Verkehrsraum von 10 m Breite sind alle Verkehrsteilnehmer gleichermaßen zu berücksichtigen. Obgleich die Bebauung in den Straßen überwiegend aus Einzelhäusern/-grundstücken besteht, ist ein hoher Parkdruck in den Abendstunden zu verzeichnen. Als grundsätzliche Verkehrsberuhigungsmaßnahme soll das Parken am Fahrbahnrand zugelassen werden. Darüber hinaus soll die Straßenflucht gestalterisch durch Bauminself unterbrochen werden, um einerseits die Fahrgeschwindigkeit zu reduzieren und andererseits die Lage des ruhenden Verkehrs vorzugeben und einzugrenzen. In den Ausbauvarianten sind ca. 25-35 Parkmöglichkeiten berücksichtigt/dargestellt.

Seitens der Verwaltung wird Ausbauvariante 1 bzw. 1.1 favorisiert.

5. Darstellung der Kosten und Folgekosten:

Fortsetzung der Beschlussvorlage Nr. **BV/2016/016**

Nach vorläufiger Kostenschätzung belaufen sich die Gesamtkosten für die Umsetzung der Baumaßnahme, inklusive Ingenieur- und Nebenleistungen auf max. ca. 690.000,- €.
Davon liegen die grob geschätzten Baukosten (Straßenbau), je nach Variantenwahl, zwischen ca. 500.000,- € (Var.1.1) und 530.000,- € (Var.1).

Gemäß der Satzungen der Stadt Wedel werden die Anlieger zu Beiträgen herangezogen.

Seitens der Stadtentwässerung ist eine Sanierung/Erneuerung der RW- und SW-Kanäle geplant. Der von der Stadt zu tragende Anteil (50 % für RW) liegt bei max. 150.000,00 €.

Seitens der Stadtwerke Wedel ist die Erneuerung von Versorgungsleitungen geplant.
(Detailplanungen hierzu liegen der Stadt noch nicht vor.)

Anlagen

Lagepläne und Querschnitte der Ausbauvarianten (*werden separat verteilt*).

Die Anlagen sind auch unter www.wedel.de - Rathaus & Politik - Bürger- und Ratsinformationssystem einzusehen.