

MITTEILUNGSVORLAGE

			Vorlage-Nr.: M 15/0498
604 - Fachbereich Verkehrsflächen, Entwässerung und Liegenschaften			Datum: 15.09.2015
Bearb.:	Möller, Jörg	Tel.:-217	öffentlich
Az.:	604-Herr Möller/Ja		

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Zuständigkeit
-----------------------	-----------------------	----------------------

Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr	17.09.2015	Anhörung
--	------------	----------

Beantwortung der Anfrage von Herrn Grube zu den Varianten der Verlängerung der Oadby-and-Wigston Straße Richtung Norden

Die Verlängerung der Oadby-and-Wigston-Straße nach Norden wird seit Jahren immer im Zusammenhang mit der städtebaulichen Neuordnung des Freizeitstandortes Friedrichsgabe betrachtet (s. Vorlage B09/0605).

Es ging von Anfang an nicht nur um eine isolierte Straßenplanung, sondern darum, ein integriertes Konzept mit allen zentral Betroffenen zu erarbeiten.

Bereits in der Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung und Verkehr am 04.03.2010 wurden die Potentiale und Defizite des Freizeitstandortes dargestellt. Diese wurden im Rahmen der frühzeitigen Einbindung der umliegenden Nutzungen (Vorstand des Kleingärtnervereins Friedrichsgabe e.V., des Sportvereins Friedrichsgabe, des TC Friedrichsgabe, dem Amt für Soziales (Notunterkünfte) und dem THW) ermittelt und diskutiert. (siehe Anlage 1 Potenziale und Anlage 2 Defizite)

Ein zentrales Defizit der heutigen Situation stellt die Anordnung der Sportanlagen des SV Friedrichsgabe beidseitig der Lawaetzstraße dar. Das Vereinsgelände ist auf beide Straßenseiten verteilt, somit nicht nur bedingt wahrnehmbar, da größtenteils hinter der Kleingartenanlage gelegen, sondern in der Nutzung eingeschränkt. Kinder müssen heute die durch Schwerlastverkehr befahrene Straße für die Sportnutzung queren.

Der zentrale Wunsch des Vereins war und ist es daher, die Sportnutzung auf einer Straßenseite zu konzentrieren. (Dieses Ziel ist unabhängig von der Trassenvariante, da bei allen Varianten- auch der Variante 1- künftig eine deutlich höhere Verkehrsbelastung durch das Vereinsgelände führen würde).

Ziel der Gespräche zwischen allen Akteuren, die sehr offen und konstruktiv verliefen, war es, eine Gesamtlösung zu schaffen, die für alle Beteiligten zu Verbesserungen führt.

Vor diesem Hintergrund wurde die Verlängerung der Oadby-and-Wigston-Straße im Rahmen eines Gesamtkonzeptes von allen begrüßt.

Das daraus resultierende Neuordnungskonzept wurde am 04.03.2010 im Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr zur Kenntnis genommen. Die Verwaltung wurde beauftragt, die weiteren Planungen zur Verlängerung der Oadby-and-Wigston-Straße nach Norden einschließlich des städtebaulichen Neuordnungskonzeptes auf der Grundlage der Variante 2 zu konkretisieren. Die Vorlage wurde mit 11 Ja-Stimmen mehrheitlich beschlossen.

Sachbearbeiter/in	Fachbereichsleiter/in	Amtsleiter/in	mitzeichnendes Amt (bei über-/ außerplanm. Ausgaben: Amt 11)	Stadtrat/Stadträtin	Oberbürgermeister
-------------------	-----------------------	---------------	--	---------------------	-------------------

Ziele des Neuordnungskonzeptes sind u.a.

- Maßnahmen zur Attraktivierung und Stärkung des Freizeitstandortes
- Verlängerung der Oadby-and Wigston-Straße nach Norden zur Verbesserung der Lagegunst der Freizeitanlagen
- Zusammenführung der Sportanlagen des SV Friedrichsgabe auf eine Straßenseite
- Verlagerung der Kleingärten an der Lawaetzstraße auf die Fläche westlich der vorhandenen Kleingartenanlage am Pilzhagen und somit Zusammenführung der Kleingartennutzung
- Schaffung von Parkplätzen (insbes. für Sportveranstaltungen und Feste)
- Maßnahmen zur besseren Anbindung des TC Friedrichsgabe an den entstehenden FREDERIKSPARK
- Neuorganisation der THW-Fläche und Verlagerung der Nutzung an die Lawaetzstraße

Insofern werden diese Ziele zur Neuordnung und damit Verbesserung der Situation für die angrenzenden Nutzungen seit Jahren schrittweise verfolgt und umgesetzt. Sie sind entsprechend im Haushalt kalkuliert. Die Kosten der Neugestaltung des Freizeitstandortes liegen dabei deutlich höher als die Baukosten der Straße.

Die erste Maßnahme war die Verlagerung der Kleingartenanlage Lawaetzstraße, die dazu führt, dass die 3 Kleingartenanlagen des Vereins näher beieinander liegen. Sie ist zudem die Voraussetzung dafür, dass die Sportanlagen des SV Friedrichsgabe auf die westliche Seite der Lawaetzstraße verlagert werden können.

Zu Frage 1 und 2:

Vor dem Hintergrund der o.g. Ausführungen wird im Variantenvergleich unter Punkt 4.3. Bewertung Städtebau ausgeführt:

„Die Variante 1 und 2 bieten die besten Möglichkeiten einer Neuordnung. Beide Varianten ermöglichen bei Verlagerung des Kleingartens Lawaetzstraße die Zusammenlegung des Sportvereins....“

Im Ergebnis wird auch bei der Variante 1 das Ziel verfolgt, die Nutzungen entsprechend den Gesprächsergebnissen mit den lokalen Akteuren sowie den politischen Beschlüssen zu optimieren (Vertrauensschutz). Insofern wird auch bei der Variante 1 eine Verlagerung der Kleingartenanlage erforderlich (bereits erfolgt), um die Sportanlagen westlich der Lawaetzstraße anzuordnen.

Entsprechend sind sowohl die Kosten für die Verlagerung der Kleingartenanlage als auch der Sportanlagen in die Bewertung einzustellen.

Zu Frage 3 :

Nachfolgend die Zusammenstellung der Straßenbaukosten aus der Baukostenschätzung für die Variante 1 (Lawaetzstraße):

Baustelleneinrichtung	45.800
Verkehrssicherung	7.900
Vor-, Erd- und Abbrucharbeiten	170.400

Entwässerung	27.800
Trag- und Deckschichten	287.700
Steinsetzarbeiten	404.100
Ausstattung und Markierung	66.800
Bauzustände und Provisorien	9.800
Kontrollprüfungen	13.300
Verschiedenes	37.600
Unvorhergesehenes +Rundung	105.800
Summe:	1.177.000

Zu Frage 4:

Hierzu ist grundsätzlich anzumerken, dass Bauen im Bestand immer wesentlich kostenaufwändiger ist, als auf der „grünen Wiese“. Es müssen z. B. vorhandene Befestigungen aufgenommen und entsorgt werden. Die Bauarbeiten müssen unter Aufrechterhaltung des Verkehrs erfolgen, usw.

Bei der Kostenschätzung für die Variante 1 wird zwar davon ausgegangen, dass die vorhandene Fahrbahn nicht vollständig neu gebaut werden muss. Die Nebenflächen müssen jedoch auch bei der Variante 1 vollständig neu hergestellt werden, da zurzeit fast keine Geh- und Radwege vorhanden sind.

Weiterhin ist die Variante 1 ca. 100 m länger als die Variante 2.

Dennoch ist die Variante 2 um ca. 240.000,- Euro, dies entspricht 13 %, teurer als die Variante 1.

Die Kostenunterschiede zu den übrigen Varianten ergeben sich auf Grund der unterschiedlichen Längen.

Zu Frage 5 und 6:

Die derzeitige bereits recht hohe Nutzung durch Fußgänger und Radfahrer findet mangels Nebenflächen überwiegend auf der Fahrbahn statt. Es ist zu erwarten, dass diese auf Grund der Attraktivität der Verbindung noch steigen wird. Bei dem zu erwartenden Verkehrsaufkommen sind Nebenflächen für Fußgänger und Radfahrer erforderlich.

Außerdem besteht ein hohes Aufkommen an querenden Fußgängern, da Parkplätze und Gewerbebetrieb durch die Straße getrennt werden.

Ein Widerspruch besteht nicht.

Es müssen bei allen Varianten Geh- und Radwege gebaut werden und die Baukosten beinhalten bei allen Varianten auch Geh- und Radwege.

Zu Frage 7:

Eine Muldenentwässerung wäre sicherlich möglich, der Straßenquerschnitt müsste allerdings auf beiden Seiten um ca. 3,0 m Muldenfläche verbreitert werden. Die dafür notwendigen Flächen müssten jedoch zusätzlich erworben werden.

Zu Frage 8:

Die zum Vergleich mit der Variante 1 herangezogene Schleswig-Holstein-Straße ist anbaufrei. Die Anbindung der Gewerbegebiete erfolgt gebündelt über signalisierte Knotenpunkte, z. B. Oststraße und entspricht somit eher der Variante 2.

Allein der anliegende Gewerbebetrieb verfügt im bestehenden Abschnitt der Lawaetzstraße über 3 Betriebszufahrten sowie 4 Zu- bzw. Abfahrten von den gegenüberliegenden Parkplätzen.

Neben den bereits zu Frage 5 beschriebenen Problemen der Querung vom Betriebsgelände zu den Parkplätzen führt dies unweigerlich zu den beschriebenen Nutzungskonflikten bzw. Einschränkungen der Leistungsfähigkeit.

Anlagen:
1 Potenziale
2 Defizite