

Machbarkeitsstudie

Geh- und Radweg Geestrand mit Querung Wedeler Au

Im Auftrag
Stadt Wedel
Der Bürgermeister
Rathausplatz 3-5
22871 Wedel

Oktober 2018

Machbarkeitsstudie

Radweg Geestrand mit Querung Wedeler Au

Auftraggeber: Stadt Wedel
Der Bürgermeister
Rathausplatz 3-5
22871 Wedel

Auftragnehmer: SBI Beratende Ingenieure für
Bau-Verkehr-Vermessung GmbH
Hasselbrookstraße 33
22089 Hamburg
040/25 19 57-0
office@sbi.de
www.sbi.de

Bearbeiter: Dipl.-Ing. Peter Hitsch
M.Eng. Oliver Willing

Stand: Oktober 2018

Projekt: 7393A01
G:\PRJ\7300-7399\7393-Wedel-Radwege\20-VPL\Bericht\7393_Machbarkeitsstudie Radweg
Geesthang_180930.docx

Inhalt

1	Aufgabenstellung	3
2	Bestandsaufnahme	4
2.1	Heutige Situation	4
3	Variantenvergleich / -bewertung	6
3.1	Abschnitt 1	6
3.2	Abschnitt 2	7
3.3	Abschnitt 3	7
3.4	Abschnitt 4	8
4	Vorzugsvariante	9
5	Grober Kostenrahmen	11
6	Fazit	12

Anlagen

- Anlage 1: Bewertungstabelle
- Anlage 2: Lageplan Bestand
- Anlage 3: Variantenvergleich
- Anlage 4: Vorzugsvariante
- Anlage 5: Lageplan Längsprofil
- Anlage 6: Lageplan Querschnitte
- Anlage 7: Lageplan Anschlussbereiche

1 Aufgabenstellung

Die Stadt Wedel plant im Rahmen des übergeordneten Radverkehrsnetzkonzeptes den Neubau eines Geh- und Radweges Geestrand zwischen Schulauer Straße und Gorch-Fock-Straße mit Querung der Wedeler Au. Des Weiteren ist in den Verlauf des geplanten Weges eine Anbindung an die Schulstraße zu integrieren (vgl. Abbildung 1).

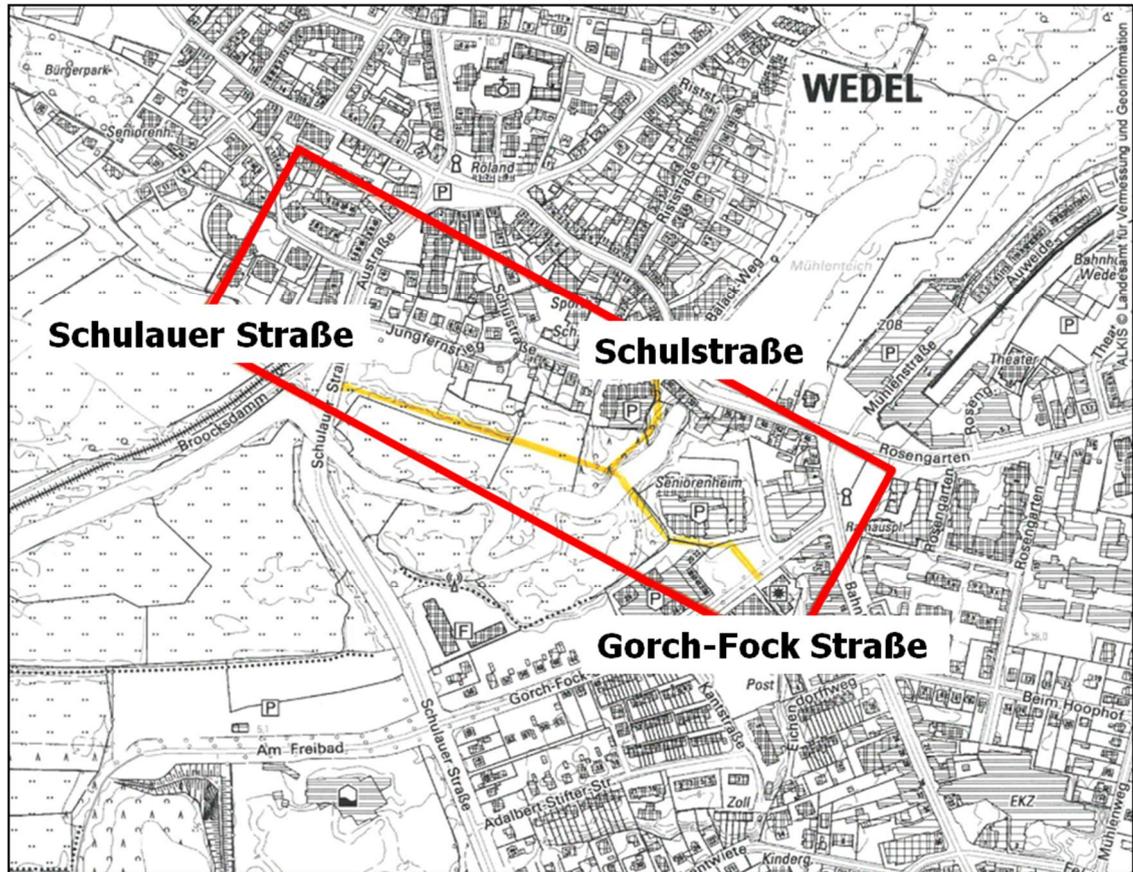


Abbildung 1: Lage des Untersuchungsraums im Innenstadtgebiet Wedel

Im Rahmen der vorliegenden Machbarkeitsstudie wurden die IGB Ingenieurgesellschaft mbH mit der Durchführung einer Untergrund- und orientierenden Schadstofferkundung und Ausarbeitung eines geotechnischen Gutachtens sowie die bci Ingenieure GmbH mit einer Machbarkeitsstudie für den Neubau der Fuß und Radwegbrücke beauftragt. Die beiden Gutachten liegen der Stadt Wedel als separate Unterlage vor.

Vom Fachbereich Bauen und Umwelt der Stadt Wedel wurde das Ingenieurbüro SBI GmbH mit der Machbarkeitsstudie der verkehrsplanerischen Belange und der möglichen Trassenführung des neuen Geh- und Radweges beauftragt.

Die folgende Machbarkeitsstudie beinhaltet neben einer kurzen Bestandsanalyse einen Variantenvergleich mit anschließender Bewertung. Im Weiteren ist darauf aufbauend eine Vorzugsvariante entwickelt und dargestellt sowie mit einer ersten groben Kostenschätzung belegt.

2 Bestandsaufnahme

2.1 Heutige Situation

Der zukünftige Fuß- und Radweg Geestrand soll von der Schulauer Straße im Westen bis zur Gorch-Fock-Straße im Südosten einschließlich des Brückenbauwerks über die Wedeler Au verlaufen. Eine Anbindung an die im Norden gelegene Schulstraße ist zusätzlich vorgesehen (vgl. Abbildung 2).

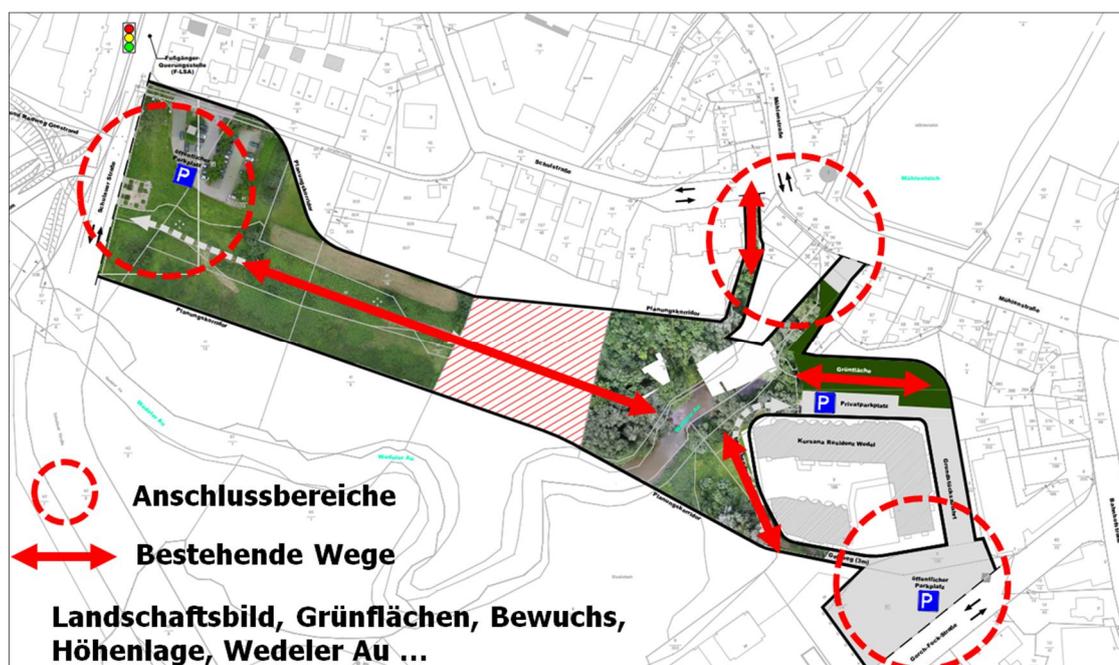


Abbildung 2: Untersuchungsraum mit Anschlussbereichen

Auf den für die Baumaßnahme vorgesehenen Flächen sind derzeit größtenteils Grünflächen vorhanden. Teilweise befinden sich diese Flächen derzeit noch in privatem Eigentum. Verkehrlich erschlossen werden die Grundstücke über einen Wirtschaftsweg von der Schulauer Straße aus. Nordwestlich dieses Weges befinden sich an der Schulauer Straße ein Kulturdenkmal und ein öffentlicher Parkplatz mit etwa 40 Parkständen. Im weiteren Verlauf in Richtung Westen ist der Wanderweg Lüttdahl – Schulauer Straße angeschlossen. Nördlich der geplanten Maßnahme befinden sich allgemeine Wohnbebauungen. Am westlichen Ufer der Wedeler Au liegt ein Sukzessionswald auf Schotterfläche.

Am östlichen Ufer ist ebenfalls Bewuchs vorhanden. Maßgebend bestimmt wird dieser Bereich durch den Gebäudekomplex der „Kursana Residenz Wedel“. Umlaufend um das Gebäude sind befestigte Geh- und Parkplatzflächen vorhanden. Zwischen Residenz und Gorch-Fock Straße liegt ein öffentlicher Parkplatz. Verkehrlich erschlossen werden die Grundstücke über eine Gehwegüberfahrt von der Gorch-Fock Straße.

Die Abbildungen 3 bis 10 auf der folgenden Seite zeigen beispielhaft einen Eindruck zu den vorhandenen Wegen und Anschlussbereichen.

Die Bestandssituation ist zusammengefasst im Lageplan Bestand in der Anlage 2 dargestellt.



Abbildung 3: Schulauer Straße



Abbildung 4: Bestandsweg



Abbildung 5: Zugang von der Schulstraße



Abbildung 6: Zugang von der Schulstraße



Abbildung 7: Parkplatz Kursana Residenz



Abbildung 8: Grundstückszufahrt Kursana



Abbildung 9: Fußweg Rtg. Parkplatz (G-F-Str.)



Abbildung 10: Zugang von der Gorch-Fock Str.

3 Variantenvergleich / -bewertung

Nach derzeitigem Planungsstand ist ein Ausbau der Wegeverbindung in einer Breite von 4 m vorgesehen. Die Führung der Fußgänger und Radfahrer soll auf einem kombinierten Geh- und Radweg erfolgen. Die Befestigung der westlichen Wegeflächen soll der Befahrung mit landwirtschaftlichem Schwerverkehr standhalten. An den östlichen Bereich des geplanten Weges im Bereich des Gebäudekomplex der „Kursana Residenz Wedel“ mit Anschluss an die Gorch-Fock-Straße sowie an das Brückenbauwerk wird diese Forderung nicht gestellt. Die Oberflächenbefestigung des kombinierten Geh- und Radweges soll in Pflaster erfolgen.

Um unterschiedliche Varianten vergleichen und bewerten zu können und die Kombination mit anderen Bereichen zu erleichtern wurden funktionsbezogen die folgende vier Abschnitte gebildet (vgl. Abbildung 12).

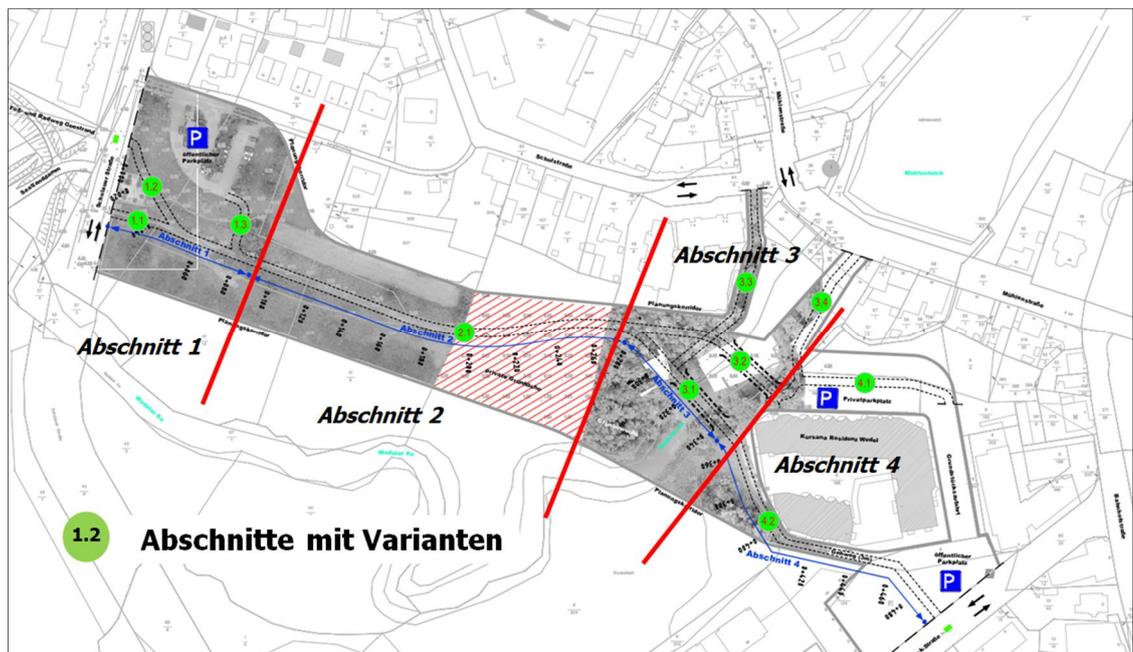


Abbildung 11: Abschnittsbildung

3.1 Abschnitt 1

Der Abschnitt 1 betrachtet die Anbindung an die Schulauer Straße. Hier wurden drei Varianten erarbeitet.

- Die Variante 1.1 sieht eine Führung des Geh- und Radweges auf dem bestehenden nicht öffentlichen Wirtschaftsweg vor. Als Vorteile sind hier die bereits vorhandene Querschnittsbreite, der entfallende Umbau der Nebenfläche und die gerade Linienführung zu werten. Als nachteilig sind die voneinander getrennten Netze von Geestrand West zu Ost, sowie die hinzukommende unklare Radverkehrsführung entlang der Schulauer Straße zu nennen. Bei einer möglichen Umsetzung dieser Variante kann mit der Herstellung einer Querungshilfe eine Querschnittsanpassung der Schulauer Straße notwendig werden.

- In Variante 1.2 ist eine direkte Anbindung auf Höhe des aus westlicher Richtung an die Schulauer Straße anschließenden Geh- und Radweg Geestrand vorgesehen. Als Vorteile sind die direkte Verbindung zum westlichen Geh- und Radweg und die gemeinsame Querungsmöglichkeit über die Schulauer Straße anzusehen. Nachteilig erscheinen der Umbau des an der Schulauer Straße angeordneten Kulturelements und die Anpassungen, die am Böschungskörper vorgenommen werden müssen. Analog zur Variante 1.2 kann die Anordnung einer Querungshilfe eine Querschnittsanpassung der Schulauer Straße notwendig machen.
- Die Variante 1.3 beinhaltet die Anbindung an den bestehenden Parkplatz Jungfernstieg. Vorteile ergeben sich aus dem kürzeren Trassenverlauf und den bereits vorhandenen befestigten Flächen bis an die Schulauer Straße. Als Nachteile sind die mit dem Mischverkehr auf dem Parkplatz verbundenen Gefahren und die nicht vorhandene Anbindung zum westlichen Geh- und Radweg Geestrand zu nennen. Bei einer Führung des Geh- und Radweges über den Parkplatz kann eine Einbahnstraßenregelung als sinnvoll erachtet werden.

3.2 Abschnitt 2

Der Abschnitt 2 wurde auf eine Variante beschränkt. Aufgrund der aus den topografischen Verhältnissen hervorgehenden Linienführung ist eine solche Führung alternativlos.

- Als Vorteile der Variante 2.1 sind die direkte Verbindung zwischen Schulauer Straße und dem zukünftigen Brückenbauwerk Wedeler Au anzusehen. Ergänzt wird dieses durch eine überwiegend auf dem Bestandsweg verlaufende Führung. Nachteile ergeben sich aus der teilweise ungewissen Flächenverfügbarkeit (zum Teil in Privatbesitz), dem sich hieraus ergebenden Grunderwerb und dem zur Querung der Wedeler Au notwendigen Dammkörper. Der Abschnitt 2 ist zwingend mit einem Grunderwerb der benötigten Flächen verbunden. Andernfalls kann dieses als Ausschlusskriterium der Gesamtmaßnahme gewertet werden.

3.3 Abschnitt 3

Innerhalb des Abschnitts 3 werden der Brückenbereich und eine mögliche Anbindung an die Schulstraße / Mühlenstraße gegenübergestellt. Der Standort der Brücke ist hierbei in Abhängigkeit zu Abschnitt 4 zu betrachten.

Das Brückenbauwerk ist als Einfeldbrücke geplant. Aufgrund der innerhalb des begutachteten Abschnittes gleichbleibenden Bodenverhältnisse ist die Anordnung des Brückenbauwerks auf die Bedürfnisse des Wegebauwerkes abgestimmt worden.

- Die Variante 3.1 sieht einen südlichen Standort des Brückenbauwerks vor. Vorteile sind dabei in der unmittelbaren Anbindung an den Bestandsweg Süd (Abschnitt 4), die kürzere Trassenlänge und der räumlich günstigen Führung des Geh- und Radweges zu sehen. Als Nachteile sind die ungünstige Lage bei einer Anbindung an den nördlichen Bestandsweg (Abschnitt 4) und die aufwendigere Verbindung zur Schul- und Mühlenstraße zu werten.

- Variante 3.2 beinhaltet einen nördlichen Standort der Brücke. Positiv sind hierbei die direkte Anbindung an den nördlichen Bestandsgehweg (Abschnitt 4) und die leichter herzustellenden Wegeverbindung zur Schul- und Mühlenstraße anzusehen. Als nachteilig erscheinen die ungünstige Lage zum südlichen Bestandsgehweg (Abschnitt 4) und die räumliche Nähe zur Wohnbebauung.

Die Varianten 3.3 und 3.4 stellen die jeweilige Möglichkeit einer zusätzlichen Anbindung zur Schulstraße und Mühlenstraße gegenüber. Diese Varianten sind als Ergänzung zur geplanten Wegeverbindung anzusehen.

- Variante 3.3 verbindet den geplanten Geh- und Radweg mit der Schulstraße. Vorteile werden in einer Zusammenführung der innerstädtischen Netze und einer Erhöhung des Naherholungswertes der Innenstadt gesehen. Als nachteilig sind der eventuell notwendige Grunderwerb, die eingeschränkte Querschnittsbereite und die unmittelbare Nähe zur Wohnbebauung zu werden.
- Die Variante 3.4 sieht eine Wegeverbindung zur Mühlenstraße vor. Analog zu Variante 3.3 werden die Zusammenführung der innerstädtischen Netze und die Steigerung des innerstädtischen Naherholungswertes als positiv bewertet. Nachteile ergeben sich aus dem notwendigen Grunderwerb, dem erforderlichen Gebäudeabriss und der unmittelbaren Nähe zur umliegenden Bebauung.

3.4 Abschnitt 4

Der Abschnitt 4 betrachtet eine nördliche oder südliche Umfahrung der „Kursana Residenz Wedel“ und im Anschluss die Anbindung an die Gorch-Fock-Straße.

- Variante 4.1 berücksichtigt einen nördlichen Streckenverlauf. Vorteile sind in der Flächenverfügbarkeit (bis zum Parkplatz kann der Regelquerschnitt geplant werden) und in der unmittelbaren Nähe zum nördlichen Brückenstandort zu sehen. Nachteile ergeben sich aus dem bisher nicht ausgewiesenen Radweg, der Führung im Mischverkehr auf den Parkplatzflächen, der eventuell umzubauenden Grundstückszufahrt und der schwierigen Anbindung an die Gorch-Fock-Straße. Die Anordnung einer Querungshilfe kann die Querschnittsanpassung der Gorch-Fock-Straße notwendig machen.
- Die Variante 4.2 sieht eine südliche Führung um das Residenz-Gebäude vor. Vorteile werden in der bestehenden Führung des Geh- und Radweges, der bis zum öffentlichen Parkplatz separat zum MIV verlaufenden Wegeführung und der unmittelbaren Nähe zur südlichen Brücke gesehen. Als nachteilig sind die erforderliche Querschnittsaufweitung und der notwendige Umbau des öffentlichen Parkplatzes zu werten. Die Anordnung einer Querungshilfe kann Maßnahmen an der Gorch-Fock Straße mit sich ziehen.

Die Abschnittseinteilung sowie die dazugehörigen Varianten sind im Lageplan in der Anlage 3 detailliert dargestellt.

4 Vorzugsvariante

Die zu den einzelnen Abschnitten erläuterten Varianten wurden in einer Bewertungstabelle (vgl. Anlage 1) zusammengefasst.

Nach Abwägung der dargestellten Vor- und Nachteile ergeben sich aus verkehrsplanerischer Sicht folgende Vorzugselemente.

- Abschnitt 1 → Variante 1.2 Anbindung westlicher Geh- und Radweg Geestrand
- Abschnitt 2 → Variante 2.1 Linienführung auf dem bestehendem Wirtschaftsweg
- Abschnitt 3 → Variante 3.1 südlicher Brückenverlauf
Variante 3.3 Wegeverbindung zur Schulstraße
- Abschnitt 4 → Variante 4.2 südlicher Streckenverlauf

Aus der Kombination dieser bevorzugten und ausgewählten Abschnittselemente ergibt sich die folgende Vorzugsvariante (vgl. Abbildung 12).

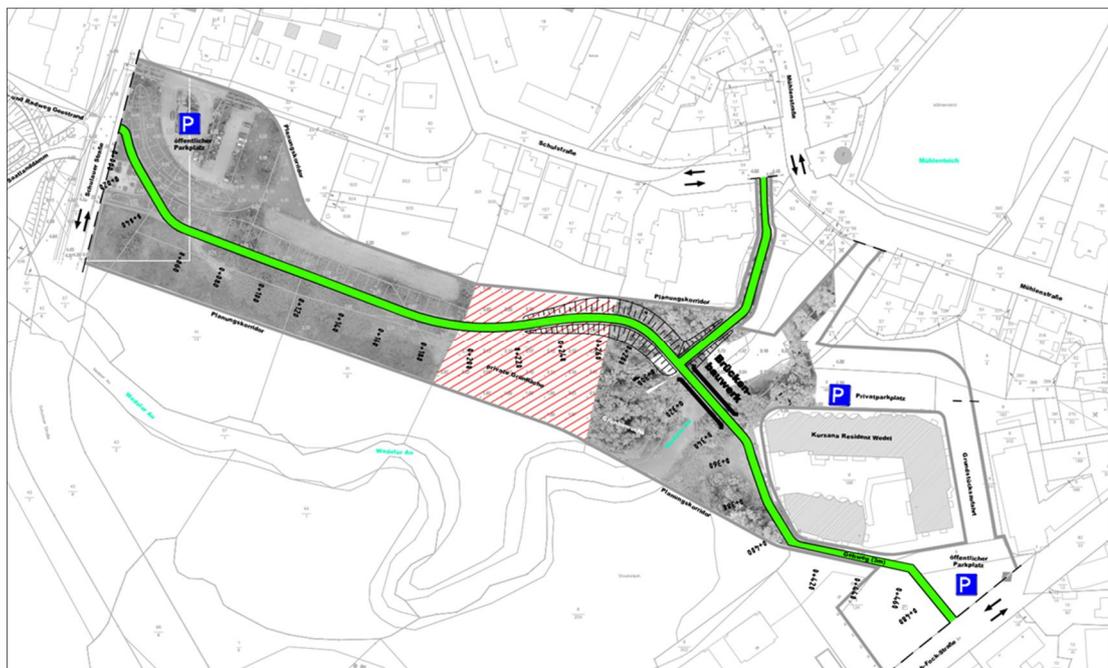


Abbildung 12: Vorzugsvariante

Die Haupttrasse des Geh- und Radweges zwischen Schulauer Straße und Gorch-Fock Straße hat eine Länge von rd. 500 m. Die Anbindung der Schulauer Straße umfasst zusätzliche 100 m. Durch diese Anbindung wird eine Zusammenführung der innerstädtischen Netze erreicht.

Die Querschnittsbreite beträgt durchgehend 4 m. Südlich der Kursana Residenz und zwischen der Wohnbebauung Schulstraße ist eine Aufweitung des bestehenden Weges auf das geforderte Maß notwendig.

Um die Barrierefreiheit der Wegeverbindung zu erreichen ist für den neu herzustellenden Geh- und Radweg eine maximale Steigung von 3% vorgesehen. Diese Maximalsteigung wird innerhalb des Dammkörpers westlich der Wedeler Au erreicht. Östlich des Brückenbauwerks ist im Bestandsweg derzeit eine Längsneigung von 8% vorhanden. Durch einen Umbau des Weges soll hier ebenfalls eine Längsneigung von maximal 3% erzielt werden.

Die Führung des Geh- und Radweges zieht einen notwendigen Umbau des bestehenden öffentlichen Parkplatzes Gorch-Fock Straße mit sich. Durch die Anordnung einer zusätzlichen Grundstückszufahrt wird eine weiterhin zufriedenstellende Verkehrserschließung erreicht.

An den Anbindungen Schulauer Straße und Gorch-Fock Straße sind auch jeweils Querungsstellen vorgesehen. Hierzu sind ggf. Querschnittsanpassungen der zu querenden Straßen vorzunehmen.

Die Darstellung der Vorzugsvariante einschließlich Längsprofile, Querschnittsdarstellungen sowie der einzelnen Anschlussbereiche an das weiterführende Straßennetz sind in den beigefügten Lageplänen (Anlagen 4 bis 7) detailliert dargestellt.

5 Grober Kostenrahmen

Für die innerhalb der Machbarkeitsstudie aufgezeigten Maßnahmen-/Ausbaubedarfe werden die Kosten im Rahmen einer sehr groben Kostenschätzung auf Grundlage der Vorzugsvariante ermittelt. Die verwendeten Kostenansätze repräsentieren aktuelle Erfahrungswerte. Sie sind hier jedoch vor dem Hintergrund der recht geringen Untersuchungstiefe in jedem Fall nur als Vergleichskostenansätze zu verstehen.

In Tabelle 1 sind die sehr groben Kostenansätze dargestellt.

Machbarkeitsstudie Geh- und Radweg Geestrand mit Querung Wedeler Au					
Kostenschätzung					
Nr.	Positionen	Menge	Einheit	E-Preis [€]	Einzelkosten [€]
Straßenbau					
1	Baustelleneinrichtung (pschl. 8%)		pauschal		30.000 €
2	Baufeld räumen (Bäume, Bewuchs etc. entfernen)	2.000	m ²	20	40.000 €
3	Abbruch vorhandener Gehwegbefestigungen	300	m ²	20	6.000 €
4	Erdbau (Abschn.1 Dammkörper versetzen, Abschn.2 Dammkörper herstellen)	1.800	m ³	20	36.000 €
5	Geh- und Radweg herstellen	2.200	m ²	100	220.000 €
6	Umbau des vorhandenen Parkplatzes		pauschal		30.000 €
7	Herstellen der Querungsstellen (Schulauer Straße und Gorch-Fock Straße)		pauschal		20.000 €
8	Verschiedenes 20% (z.B. Beschilderung, Beleuchtung, Möbelierung,...)		pauschal		70.000 €
9	Kostenvarianz 30% der Bausumme		pauschal		140.000 €
Zusammenstellung					
10	Summe Straßenbau				600.000 €
11	MwSt. (19%)				114.000 €
12	Rundung				6.000 €
Gesamtsumme (brutto)					720.000 €

Tabelle 1: Grobe Kostenschätzung Geh- und Radweg

Für die Herstellung des Geh- und Radweges (ohne Brückenbauwerk) wird nach einer erster grober Kostenschätzung ein Kostenrahmen von ca. 720.000 € veranschlagt.

Nicht berücksichtigt werden darüber hinaus gehende Kosten wie z.B. Ausgleichs- und Bodenverbesserungsmaßnahmen, Baumpflanzungen, Ver- und Entsorgung, neue Leitungsverlegungen, Kampfmittelsondierung und -räumung, Grunderwerb, Planung und Verwaltung.

6 Fazit

Die Maßnahme Geh- und Radweg Schulauer Straße – Gorch Fock Straße mit Anbindung der Schulstraße erscheint unter den vorliegenden Rahmenbedingungen technisch machbar. Wesentliche Voraussetzung zur Umsetzung des Vorhabens ist der Grunderwerb der nicht öffentlichen Flurstücke.

Die mittels Brückenbauwerk vorgesehene Querung der Wedeler Au kann hierbei auf die Bedürfnisse des Wegebbaus und der Grünplanung abgestimmt werden. Der Standort ist, unter Berücksichtigung wirtschaftlicher Gesichtspunkte, in Lage und Dimensionierung variabel.

Die derzeit auf ca. 720.000 Euro grob geschätzten Baukosten für den Wegebau legen eine Nutzung bestehender Wegverbindungen zu Grunde. Bei einer Abweichung von der vorgeschlagenen Trasse ist mit einer wesentlichen Änderung des Kostenrahmens zu rechnen.

Durch die Realisierung der hier dargestellten Maßnahme kann eine wesentliche Aufwertung des überregionalen und regionalen Wander- und Radwegenetzes erreicht werden.

Abschnitt	Variante	Bezeichnung	Vorteile	Nachteile	Hinweise
1	1.1	Bestandsführung	<ul style="list-style-type: none"> • Querschnitt bereits vorhanden • Kein Umbau der Nebenflächen erforderlich • Gerade Linienführung 	<ul style="list-style-type: none"> • Kein zusammenhängendes Wegenetz • Unklare Radverkehrsführung Schulauer Straße 	Weg wird derzeit nicht öffentlich genutzt (nur landwirtschaftlichen Verkehr). Querungshilfe Schulauer Straße notwendig --> ggf. Querschnittsanpassung erforderlich.
	1.2	Anbindung Geestrand	<ul style="list-style-type: none"> • Direkte Verbindung Geestrand Richtung Westen • Zusammenhängende Querungsstelle "Schulauer Straße" 	<ul style="list-style-type: none"> • Umbau des Kulturelements • Anpassung des Böschungskörpers 	Querungshilfe Schulauer Straße notwendig --> ggf. Querschnittsanpassung erforderlich.
	1.3	Parkplatzanschluss	<ul style="list-style-type: none"> • Kürzerer Trassenverlauf • Befestigte Flächen vorhanden 	<ul style="list-style-type: none"> • Mischverkehr auf Parkplatz (Gefahrenstelle) • Keine Direkte Anbindung in Richtung Westen 	Eventuell Einrichtungsverkehr auf Parkplatz sinnvoll.
2	2.1	Linienführung	<ul style="list-style-type: none"> • Direkte Verbindung zwischen Schulauer Straße und Querungsstelle Wedeler Au • Verlauf größtenteils auf einem Bestandsweg 	<ul style="list-style-type: none"> • Flächenverfügbarkeit z.T. ungewiss (nicht alle Flächen sind Eigentum der Stadt Wedel) • Grunderwerb zur Umsetzung der Maßnahme zwingend notwendig • Dammkörper in Richtung Wedeler Au notwendig 	Grunderwerb notwendig, sonst Ausschlusskriterium, keine Alternative möglich (Verhandlungen mit Eigentümer notwendig)
3	3.1	Brücke südlicher Verlauf	<ul style="list-style-type: none"> • Unmittelbare Anbindung auf Bestandsweg (Süd) möglich • Kürzere Trassenlänge • Räumlich günstigerer Führung (Abstand zur anliegenden Wohnbebauung) 	<ul style="list-style-type: none"> • Ungünstige Lage bei einer Anbindung nach Norden • Anbindung an Schul- und Mühlenstraße aufwendiger 	keine großen Auswirkungen zur Lage des Brückenbauwerk
	3.2	Brücke nördlicher Verlauf	<ul style="list-style-type: none"> • Unmittelbare Anbindung auf Bestandsweg (Nord) möglich • Herstellen einer Wegeverbindung zur Schulstraße bzw. Mühlenstraße leichter möglich 	<ul style="list-style-type: none"> • Ungünstige Lage bei einer Anbindung nach Süden • Räumliche Nähe zur Wohnbebauung 	keine großen Auswirkungen zur Lage des Brückenbauwerk
	3.3	Wegeverbindung zur Schulstraße	<ul style="list-style-type: none"> • Zusammenführung der innerstädtischen Netze • Naherholungswert der Innenstadt steigt 	<ul style="list-style-type: none"> • Eventuell Grunderwerb notwendig • Eingeschränkte Querschnittsbreite • Unmittelbare Nähe zur Wohnbebauung 	Als Ergänzung zur geplanten Wegeverbindung möglich.
	3.4	Wegeverbindung zur Mühlenstraße	<ul style="list-style-type: none"> • Zusammenführung der innerstädtischen Netze • Naherholungswert der Innenstadt steigt 	<ul style="list-style-type: none"> • Grunderwerb notwendig • Gebäudeabriss notwendig • Unmittelbare Nähe zur umliegenden Bebauung 	Als Ergänzung zur geplanten Wegeverbindung möglich.
4	4.1	Nördlicher Streckenverlauf	<ul style="list-style-type: none"> • Regelquerschnitt bis zum Parkplatz herstellbar • Unmittelbare Nähe zur nördlichen Brücke 	<ul style="list-style-type: none"> • bisher kein ausgewiesener Radweg vorhanden • Führung des Fuß- und Radverkehrs im Mischverkehr zwischen Privatparkplatz und öffentlichem Parkplatz Gorch-Fock-Straße • Eventuell Umbau der Grundstückszufahrten notwendig. • Anbindung an die Gorch-Fock Straße schwierig. 	Querungshilfe Gorch-Fock Straße notwendig. --> Ggf. Querschnittsanpassung erforderlich.
	4.2	Südlicher Streckenverlauf	<ul style="list-style-type: none"> • Bestehende Führung des Fuß- und Radverkehrs • separat zum MIV verlaufende Wegführung bis zum öffentlichen Parkplatz Gorch-Fock-Straße • unmittelbare Nähe zur südlichen Brücke 	<ul style="list-style-type: none"> • Eingeschränkte Querschnittsbreite, Umbau möglich • Umbau des öffentlichen Parkplatzes notwendig 	Querungshilfe Gorch-Fock Straße notwendig --> Ggf. Querschnittsanpassung erforderlich.



Legende

- Fahrrichtungen
- Fotostandort (mit Nr.)
- Parkplatz
- Fußgängerlichtsignalanlage (F-LSA)
- bestehender Weg
- Planungskorridor
- Anschluss an Bestand
- Befestigte Flächen Bestand
- Grünfläche Bestand
- Privatfläche (stehen teilweise derzeit nicht zur Verfügung)
- Gehwegüberfahrt

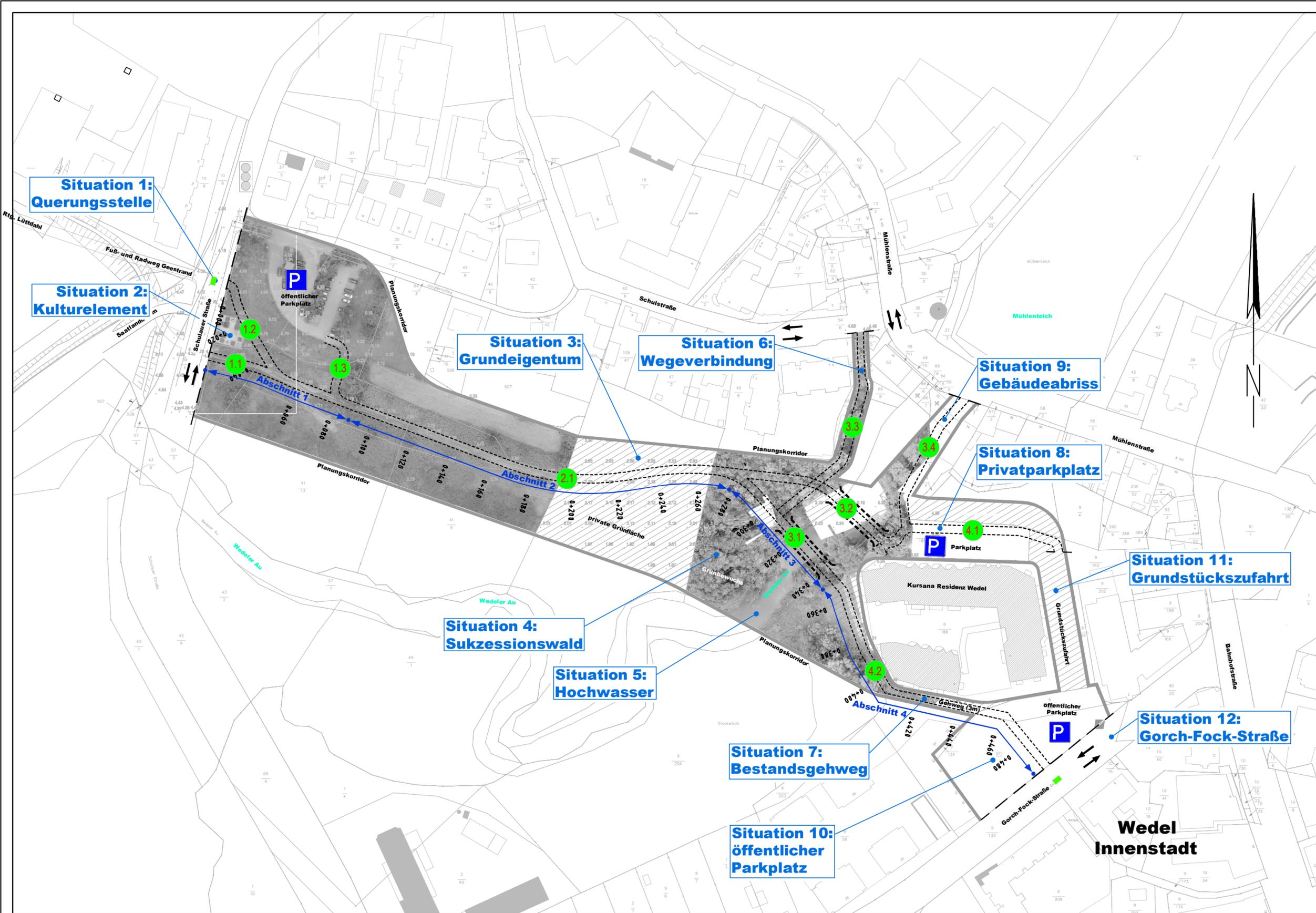
Index	Änderungen und Ergänzungen	Gemessen	Bearb./ Geprüft	Datum
-------	----------------------------	----------	-----------------	-------

SBI Beratende Ingenieure für BAU-VERKEHR-VERMESSUNG GmbH	Hasselbrookstraße 33 22089 Hamburg Tel: 040 - 25 19 57-0 E-Mail: office@sbi.de	
	Name / Kürzel	Datum
	Bearbeitet	Willing / Sen 01.10.2018
	Geprüft	Hitsch 01.10.2018
GF		

Projekt	Machbarkeitsstudie Geh- und Radweg Geestrand mit Querung Wedeler Au	Proj.-Nr. 7393K02
Planart	Lageplan Bestandsaufnahme	Plan-Nr. 01
Auftraggeber	Stadt Wedel, Fachbereich Bauen und Umwelt Postfach 260, 22871 Wedel	Maßstab 1:1.500
Grundlage	7393-S1-EXT_01-alkis_staedt_flaechen_jun17.dwg	
Planname	7393-S2-LP_02-Radweg_Bestand	



**Wedel
Innenstadt**



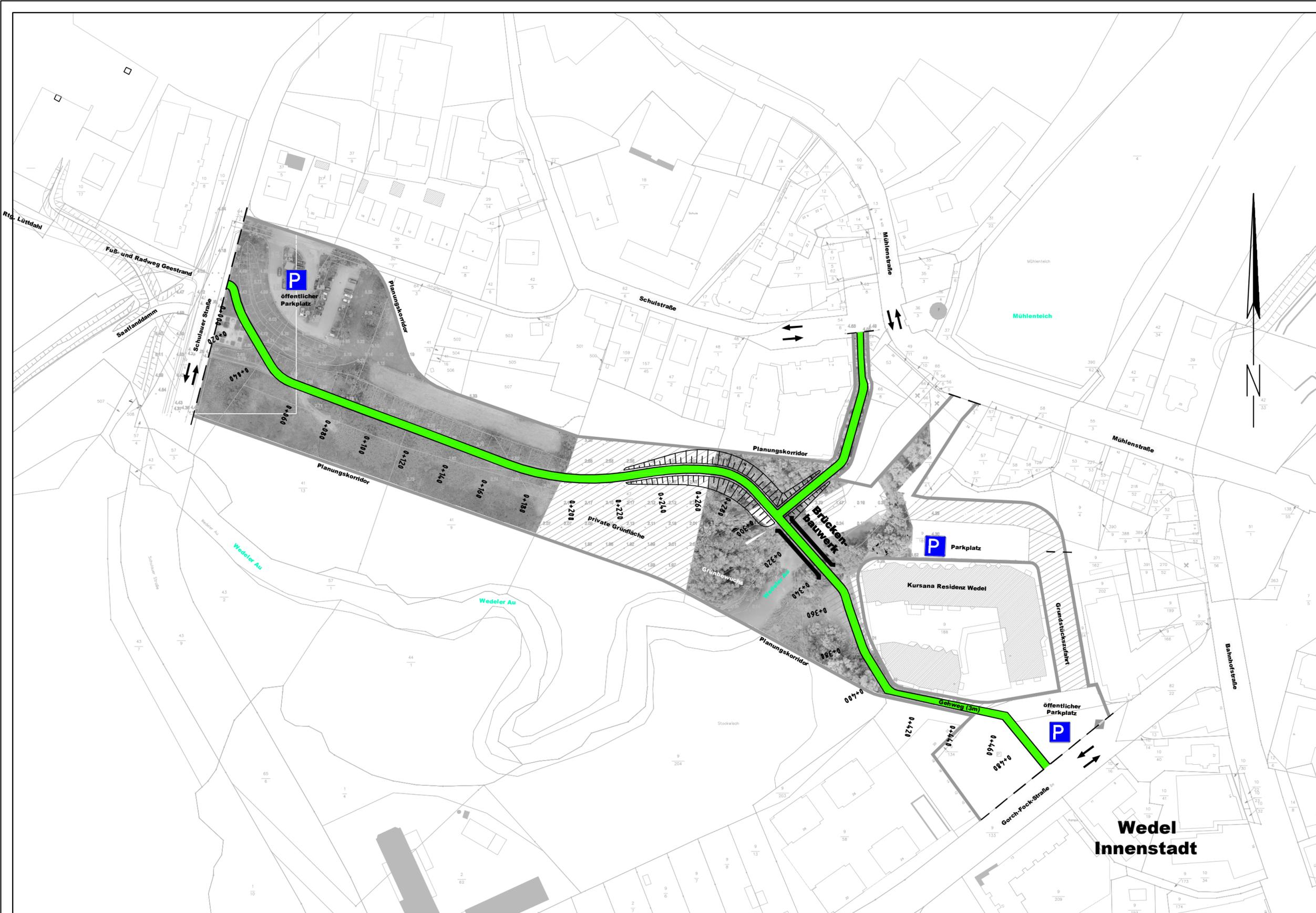
Legende

- Fahrrichtungen
- Parkplatz
- Fußgängerlichtsignalanlage (F-LSA)
- Planungskorridor
- Anschluss an Bestand
- Variantennummer
- Geh- und Radweg Variante
- Brückenbauwerk Variante
- Privatfläche (stehen teilweise derzeit nicht zur Verfügung)
- Planungszwangspunkt / Randbedingung

Index	Änderungen und Ergänzungen	Gemessen	Bearb./ Geprüft	Datum

<p>SBI Beratende Ingenieure für BAU-VERKEHR-VERMESSUNG GmbH</p>	Hasselbrookstraße 33 22089 Hamburg Tel: 040 - 25 19 57-0 E-Mail: office@sbi.de		Name / Kürzel	Datum
	Bearbeitet	Willing / Sen	01.10.2018	
	Geprüft	Hitsch	01.10.2018	
	GF			

Projekt	Machbarkeitsstudie Geh- und Radweg Geestrand mit Querung Wedeler Au	Proj.-Nr. 7393K02
Planart	Lageplan Variantenvergleich / -bewertung	Plan-Nr. 02
Auftraggeber	Stadt Wedel, Fachbereich Bauen und Umwelt Postfach 260, 22871 Wedel	Maßstab 1:1.500
Grundlage	7393-S1-EXT_01-alkis_staedt_flaechen_jun17.dwg	
Planname	7393-S2-LP__03-Radweg_Konzept	



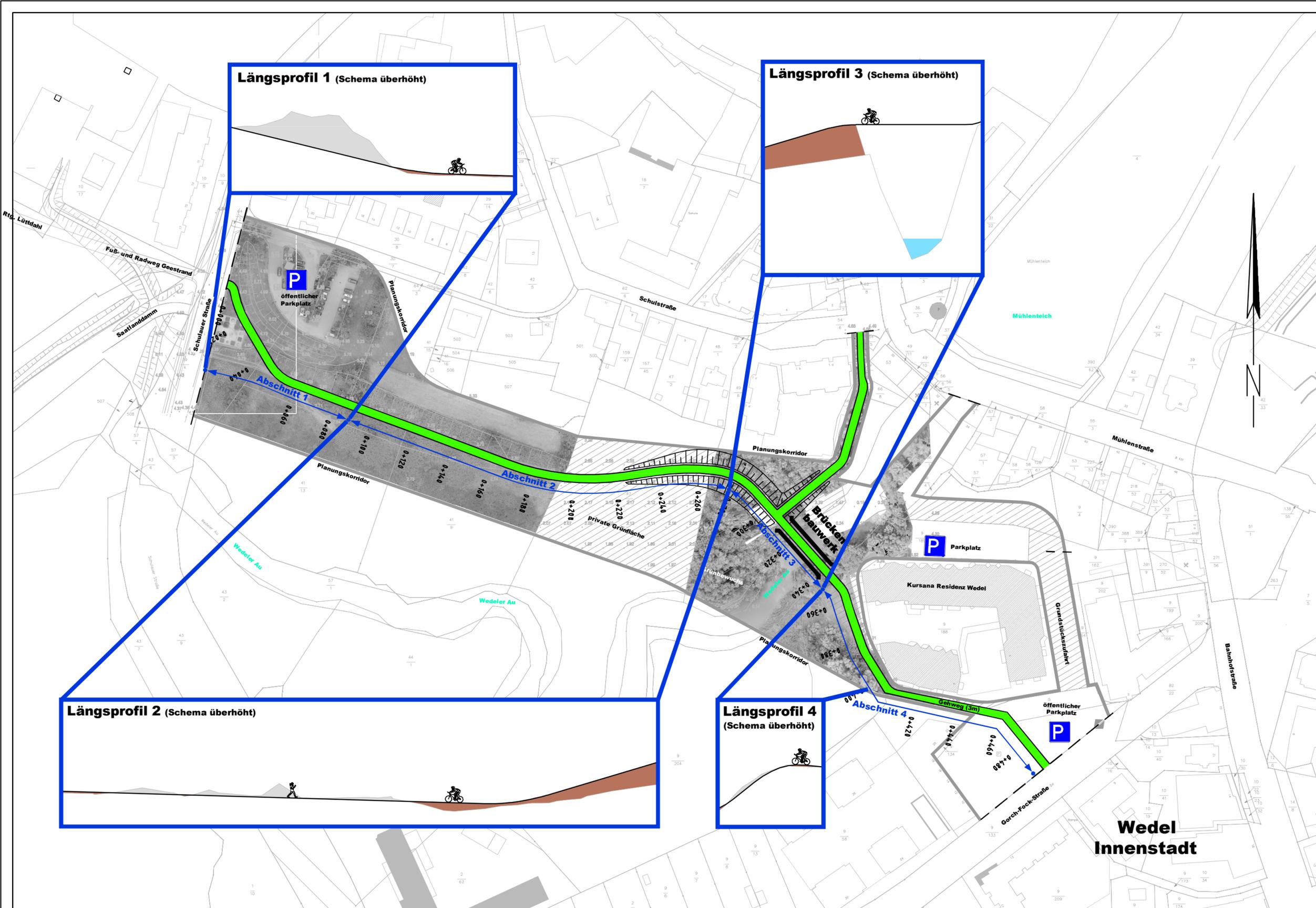
Legende

- Fahrrichtungen
- Parkplatz
- Planungskorridor
- Anschluss an Bestand
- Geh- und Radweg Vorzugsvariante
- Brückenbauwerk
- Privatfläche (stehen teilweise derzeit nicht zur Verfügung)

Index	Änderungen und Ergänzungen	Gemessen	Bearb./ Geprüft	Datum

SBI Beratende Ingenieure für BAU-VERKEHR-VERMESSUNG GmbH	Hasselbrookstraße 33 22089 Hamburg Tel: 040 - 25 19 57-0 E-Mail: office@sbi.de		Name / Kürzel	Datum
		Bearbeitet	Willing / Sen	01.10.2018
		Geprüft	Hitsch	01.10.2018
		GF		

Projekt	Machbarkeitsstudie Geh- und Radweg Geestrand mit Querung Wedeler Au	Proj.-Nr.	7393K02
Planart	Lageplan Vorzugsvariante	Plan-Nr.	03
Auftraggeber	Stadt Wedel, Fachbereich Bauen und Umwelt Postfach 260, 22871 Wedel	Maßstab	1:1.500
Grundlage	7393-S1-EXT_01-alkis_staedt_flaechen_jun17.dwg		
Planname	7393-S2-LP__03-Radweg_Konzept		



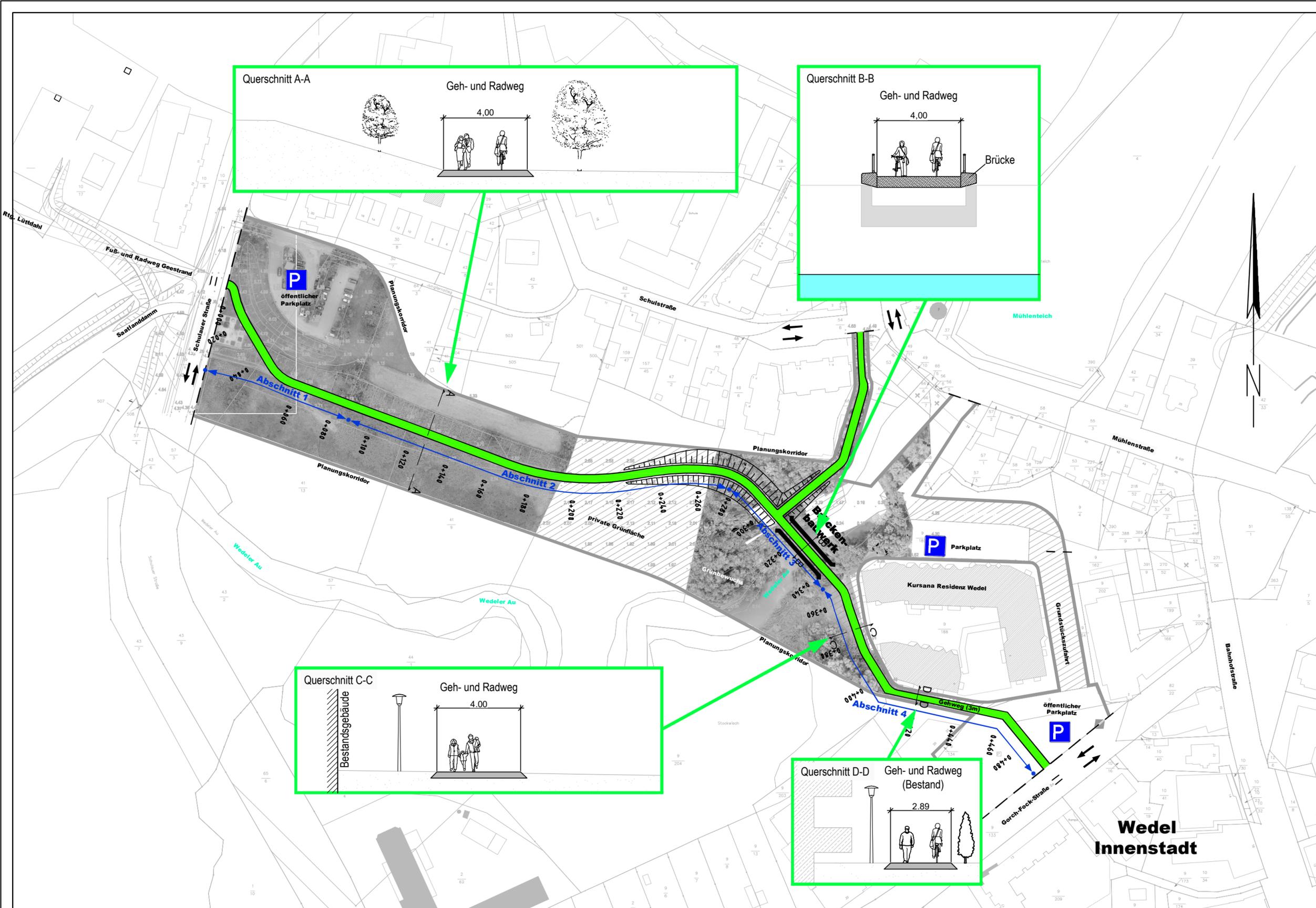
Legende

-  Fahrrichtungen
-  Parkplatz
-  Planungskorridor
-  Anschluss an Bestand
-  Geh- und Radweg Vorzugsvariante
-  Brückenbauwerk
-  Privatfläche (stehen teilweise derzeit nicht zur Verfügung)
-  Höhenschnitt Wasser
-  Höhenschnitt Dammkörper

Index	Änderungen und Ergänzungen	Gemessen	Bearb./ Geprüft	Datum
-------	----------------------------	----------	-----------------	-------

 SBI Beratende Ingenieure für BAU-VERKEHR-VERMESSUNG GmbH	Hasselbrookstraße 33 22089 Hamburg Tel: 040 - 25 19 57-0 E-Mail: office@sbi.de		Name / Kürzel	Datum
	Bearbeitet	Willing / Sen	01.10.2018	
	Geprüft	Hitsch	01.10.2018	
	GF			

Projekt	Machbarkeitsstudie Geh- und Radweg Geestrand mit Querung Wedeler Au	Proj.-Nr. 7393K02
Planart	Lageplan Vorzugsvariante mit Längsprofilen	Plan-Nr. 04
Auftraggeber	Stadt Wedel, Fachbereich Bauen und Umwelt Postfach 260, 22871 Wedel	Maßstab 1:1.500
Grundlage	7393-S1-EXT_01-alkis_staedt_flaechen_jun17.dwg	
Plannamen	7393-S2-LP__03-Radweg_Konzept	



Legende

-  Fahrrichtungen
-  Parkplatz
-  Planungskorridor
-  Anschluss an Bestand
-  Geh- und Radweg Vorzugsvariante
-  Brückenbauwerk
-  Privatfläche (stehen teilweise derzeit nicht zur Verfügung)
-  Querschnitt Geh- und Radweg
-  Querschnitt Brücke
-  Querschnitt Wasser

Index	Änderungen und Ergänzungen	Gemessen	Bearb./ Geprüft	Datum

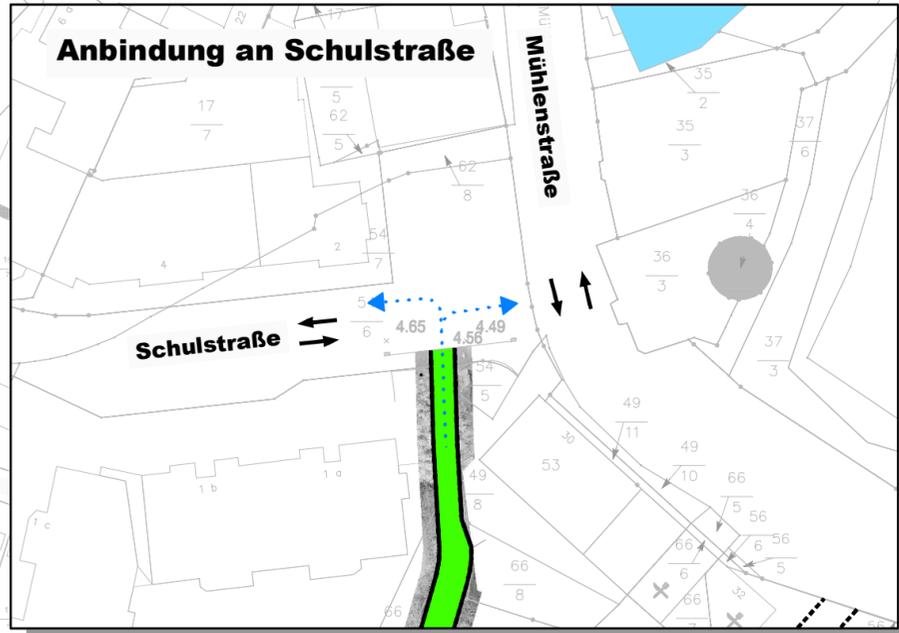
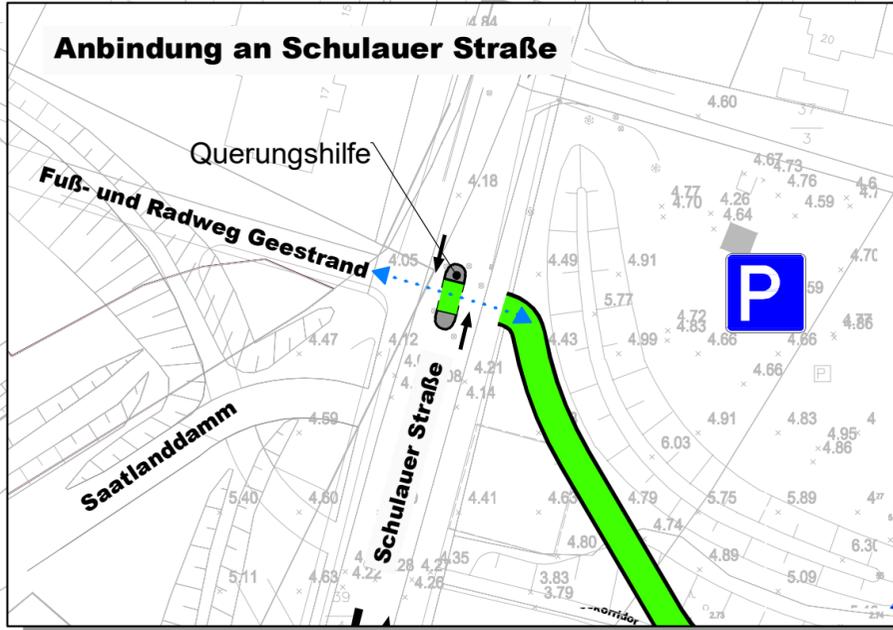
 SBI Beratende Ingenieure für BAU-VERKEHR-VERMESSUNG GmbH	Hasselbrookstraße 33 22089 Hamburg Tel: 040 - 25 19 57-0 E-Mail: office@sbi.de		Name / Kürzel	Datum
	Bearbeitet	Willing / Sen	01.10.2018	
	Geprüft	Hitsch	01.10.2018	
	GF			

Projekt	Machbarkeitsstudie Geh- und Radweg Geestrand mit Querung Wedeler Au	Proj.-Nr. 7393K02
---------	---	----------------------

Planart	Lageplan Vorzugsvariante mit Querschnitten	Plan-Nr. 05
---------	---	----------------

Auftraggeber	Stadt Wedel, Fachbereich Bauen und Umwelt Postfach 260, 22871 Wedel	Maßstab 1:1.500
--------------	--	--------------------

Grundlage	7393-S1-EXT_01-alkis_staedt_flaechen_jun17.dwg		
Planname	7393-S2-LP__03-Radweg_Konzept		



Legende

- Fahrrichtungen
- Parkplatz
- Planungskorridor
- Anschluss an Bestand
- Geh.- und Radweg Vorzugsvariante
- Brückenbauwerk
- Privatfläche (stehen teilweise derzeit nicht zur Verfügung)
- Radwegverlauf

Index	Änderungen und Ergänzungen	Gemessen	Bearb./ Geprüft	Datum

SBI Beratende Ingenieure für BAU-VERKEHR-VERMESSUNG GmbH	Hasselbrookstraße 33 22089 Hamburg Tel: 040 - 25 19 57- 0 E-Mail: office@sbi.de		Name / Kürzel	Datum
		Bearbeitet	Willing / Sen	01.10.2018
		Geprüft	Hitsch	01.10.2018
		GF		

Projekt	Machbarkeitsstudie Geh- und Radweg Geestrand mit Querung Wedeler Au	Proj.-Nr. 7393K02
Planart	Lageplan - Vorzugsvariante Anbindungsstellen	Plan-Nr. 06
Auftraggeber	Stadt Wedel, Fachbereich Bauen und Umwelt Postfach 260, 22871 Wedel	Maßstab 1:1.500 1:750
Grundlage	7393-S1-EXT_01-alkis_staedt_flaechen_jun17.dwg	
Planname	7393-S2-LP_03-Radweg_Konzept	