

Beschlussvorlage

Drucksachen-Nr. 0820/2025
öffentlich

Gremium	Sitzungsdatum	Art der Behandlung
Ausschuss für Mobilität und Verkehrsflächen	30.06.2026	Entscheidung

Tagesordnungspunkt

Schmidt-Blegge-Straße Vorplanung

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss beschließt, die Variante 2 als Grundlage für die weitere Planung und Umsetzung der Sanierung der Schmidt-Blegge-Straße heranzuziehen.

Kurzzusammenfassung:

Kurzbegründung:

(...)

Risikobewertung:

(...)

Auswirkungsübersicht Klimarelevanz:

keine Klimarelevanz:	positive Klimarelevanz:	negative Klimarelevanz:
	x	

Weitere notwendige Erläuterungen:

Durch die Schaffung zweier E-Ladeparkplätze wird die IKSK Maßnahme 2.3 – Ausbau der Ladeinfrastruktur erfüllt.

Mit den Markierungen wird eine Optimierung der Radverkehrsinfrastruktur mitgefördert. IKSK Maßnahme 2.4 – Optimierung der Radverkehrsinfrastruktur.

Durch die verbesserte Verkehrssicherheit für den Fußverkehr wird das zu Fuß gehen attraktiver (erfüllt IKSK Maßnahme 2.5 – Attraktivierung des Fußverkehrs).

(...)

Finanzielle Auswirkungen:

	keine Auswirkungen:	Mehrerträge:		Mehraufwendungen:	
		lfd. Jahr	Folgejahre	lfd. Jahr	Folgejahre
konsumtiv:					
investiv:	1.380.000 €				
planmäßig:	1.380.000 €				
außerplanmäßig:					

Weitere notwendige Erläuterungen:

(...)

Personelle Auswirkungen:

	keine Auswirkungen:	Einsparungen:	Einstellungen:
planmäßig	x		

außerplanmäßig:			
kurzfristig:			
mittelfristig:			
langfristig:			

Weitere notwendige Erläuterungen:

(...)

Sachdarstellung/Begründung:

Anlass und Zielsetzung

Die Schmidt-Blegge-Straße weist erhebliche bauliche Defizite auf und ist im Maßnahmenprogramm 2027 zur grundhaften Sanierung vorgesehen (vgl. Drucksache 0728/2024). Vor dem Hintergrund gestiegener Anforderungen an Verkehrssicherheit, Barrierefreiheit und Nutzungsqualität soll die Maßnahme genutzt werden, um neben der Substanzerhaltung auch eine funktionale und regelkonforme Umgestaltung der Verkehrsflächen vorzunehmen.

Ziel der Planung ist es, die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden nachhaltig zu verbessern, Nutzungskonflikte zu reduzieren sowie die Übersichtlichkeit und Barrierefreiheit im Straßenraum zu erhöhen.

Verkehrssituation im Bestand

Die Schmidt-Blegge-Straße weist bei einer Länge von rund 800 m eine vergleichsweise geringe Straßenraumbreite auf. Insbesondere die bestehenden Gehwegbreiten entsprechen nicht mehr den aktuellen Regelwerken und sind teilweise für Begegnungsverkehr ungeeignet.

Gleichzeitig bestehen vielfältige Nutzungsansprüche:

- Kfz-Verkehr (ca. 2.034 Kfz/24h)
- Linienbusverkehr (Linien 435 und 437)
- ruhender Verkehr
- Fuß- und Radverkehr
- Schul- und Zielverkehre (u. a. Montessori-Kinderhaus und AnnaHaus)

Das Unfallgeschehen ist zwar insgesamt unauffällig, jedoch zeigt sich insbesondere im Bereich des ruhenden Verkehrs ein erhöhtes Konfliktpotenzial.

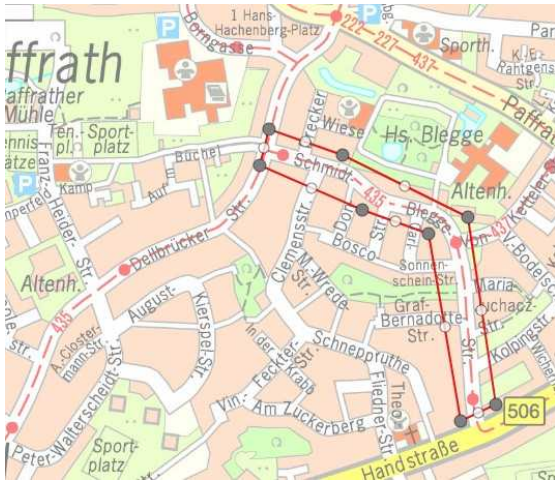


Abbildung 1: Lage Schmidt-Blegge-Straße - Projektbereich

Planungsansatz:

Aufgrund des begrenzten Straßenquerschnitts sind Zielkonflikte zwischen den unterschiedlichen Nutzungsansprüchen unvermeidbar. Die Planung orientiert sich daher an den geltenden technischen Regelwerken (u. a. RSt, EAR) und verfolgt einen ausgewogenen Ansatz zwischen Verkehrssicherheit, Funktionalität und Flächenverfügbarkeit.

Beide Varianten beinhalten wesentliche Verbesserungen, insbesondere:

- barrierefreien Ausbau der Haltestellen
- Neuordnung des ruhenden Verkehrs
- sichere Gestaltung von Einmündungsbereichen und Querungsstellen
- Verbesserung der Sichtbeziehungen
- eindeutige Verkehrsführung und Beschilderung
- durchgängige Markierung und Führung des Radverkehrs im Abschnitt von der Drecker Wiese bis zur Clemensstraße

Abwägung der Varianten:

In beiden Varianten sind Sichtfelder überprüft und der Linienbusverkehr berücksichtigt worden.

Variante 1 bietet abschnittsweise regelkonforme Gehwegbreiten (2,50 m), führt jedoch gleichzeitig dazu, dass auf der jeweils gegenüberliegenden Straßenseite deutlich unterdimensionierte Gehwege (bis ca. 1,20 m) entstehen.

Variante 2 orientiert sich stärker am Bestand, gewährleistet jedoch eine gleichmäßigere Verteilung der Flächen und vermeidet sehr schmale Gehwegbreiten unter 1,40 m.

Im Ergebnis stellt Variante 2 einen ausgewogeneren Kompromiss dar, da:

- kritische Unterbreiten vermieden werden

- die Verkehrssicherheit insgesamt verbessert wird
- die Nutzbarkeit für alle Verkehrsteilnehmenden gewährleistet bleibt

keine zusätzlichen Flächeninanspruchnahmen erforderlich sind

Wirtschaftlichkeit:

Die geschätzten Kosten betragen:

- Variante 1: ca. 1,66 Mio. € brutto
- Variante 2: ca. 1,38 Mio. € brutto

Mit Variante 2 ergibt sich somit eine Einsparung von rund 280.000 € (ca. 20 %) gegenüber Variante 1.

Vor dem Hintergrund begrenzter Haushaltsmittel ist dies ein wesentliches Entscheidungskriterium.

Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung:

Die im Rahmen der Bürgerbeteiligung am 03.12.2025 und am 04.12.2025 eingebrachten Anregungen wurden geprüft und – soweit möglich – in die Planung integriert. Die Hinweise bestätigen insbesondere den Bedarf an Verbesserungen hinsichtlich Verkehrssicherheit, Quersungsmöglichkeiten und Barrierefreiheit.

Empfehlung der Verwaltung:

Variante 2 erfüllt die wesentlichen Zielsetzungen der Maßnahme in angemessener Weise und stellt unter Berücksichtigung der örtlichen Rahmenbedingungen sowie wirtschaftlicher Aspekte die vorzugswürdige Lösung dar. Die Verwaltung empfiehlt daher, Variante 2 zur weiteren Planung und Umsetzung zu beschließen.

Anlagen

Anlage 01 Erläuterungsbericht

Anlage 02 Variante 1

Anlage 03 Variante 2

Anlage 04 Auswertung Öffentlichkeitsbeteiligung