



Beschlussvorlage

TOP:
Vorlagen-Nummer: **VII/2023/06244**
Datum: 01.11.2023
Bezug-Nummer.
PSP-Element/ Sachkonto: 58110220/6600.1030
Verfasser:
Plandatum:

Beratungsfolge	Termin	Status
Ausschuss für Planungsangelegenheiten	13.02.2024	öffentlich Vorberatung
Ausschuss für städtische Bauangelegenheiten und Vergaben	22.02.2024	öffentlich Entscheidung

Betreff: Variantenbeschluss zur Herstellung von straßenbegleitenden Radverkehrsanlagen entlang der Weststraße zwischen Göttinger Bogen/Theodor-Storm-Straße und Kaolinstraße

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für städtische Bauangelegenheiten und Vergaben beschließt die Vorzugsvariante zur Herstellung von straßenbegleitenden Radverkehrsanlagen entlang der Weststraße zwischen Göttinger Bogen/Theodor-Storm-Straße und Kaolinstraße. Die bauliche Umsetzung erfolgt vorbehaltlich der Bewilligung von Fördermitteln aus dem Sonderprogramm Stadt und Land.

René Rebenstorf
Beigeordneter

Darstellung finanzielle Auswirkungen

Für Beschlussvorlagen und Anträge der Fraktionen

Finanzielle Auswirkungen

☒ ja

☐ nein

Aktivierungspflichtige Investition

☒ ja

☐ nein

Ergebnis Prüfung kostengünstigere Alternative

Der Bund stellt im Rahmen des Sonderprogramms „Stadt und Land“ Fördermittel in Aussicht.

Folgen bei Ablehnung

Entlang der stark befahrenen Weststraße werden im Abschnitt zwischen Göttinger Bogen/Theodor-Storm-Straße und Kaolinstraße auch künftig keine durchgängigen Radverkehrsanlagen existieren. Die Verkehrssicherheit für den Radverkehr ist dann in diesem Abschnitt auch weiterhin stark eingeschränkt. Da im Abschnitt zwischen Göttinger Bogen/Theodor-Storm-Straße und Kaolinstraße in südlicher Fahrtrichtung keine Radverkehrsanlage existiert, besteht eine Netzlücke für den Radverkehr.

Auf die Fördermittel aus dem Sonderprogramm „Stadt und Land“ kann nicht zugegriffen werden.

A	Haushaltswirksamkeit HH-Jahr ff.	Jahr	Höhe (Euro)	Wo veranschlagt (Produkt/Projekt)
---	----------------------------------	------	-------------	--------------------------------------

Ergebnisplan	Ertrag (gesamt)			
	Aufwand (gesamt)			
Finanzplan	Einzahlungen (gesamt)	2022-2023	265.500	8.54101178.705
	Auszahlungen (gesamt)	2022-2023	295.000	8.54101178.700

B	Folgekosten (Stand:	ab Jahr	Höhe (jährlich, Euro)	Wo veranschlagt (Produkt/Projekt)
Nach Durchführung der Maßnahme zu erwarten	Ertrag (gesamt)			
	Aufwand (ohne Abschreibungen)			
	Aufwand (jährliche Abschreibungen)			

Auswirkungen auf den Stellenplan

☐ ja

☒ nein

Wenn ja, Stellenerweiterung:

Stellenreduzierung:

Familienverträglichkeit:

☒ ja

Gleichstellungsrelevanz:

☒ ja

Klimawirkung:

☒ positiv

☐ keine

☐ negativ

Inhaltsverzeichnis

1. Veranlassung
2. Anforderungen an das Bauvorhaben/ Planungsbereich
3. Ergebnisse der Vorprüfung
 - 3.1 Untersuchte Varianten
 - 3.2 Vor- und Nachteile der untersuchten Varianten
 - 3.2.1 Herstellung eines Radfahrstreifens (RFS) als Anschluss an die bestehende Radverkehrsanlage bis zu Kreuzung Göttinger Bogen, einhergehend mit der Umwandlung eines der beiden durchgehenden Kfz-Fahrstreifens in den RFS
 - 3.2.2 Herstellung eines getrennt vom Kfz-Verkehr geführten Radweges, parallel zur Fahrbahn
 - 3.3 Vorzugsvariante
 - 3.3.1 Auswahl der Vorzugsvariante
 - 3.3.2 Beschreibung der Vorzugsvariante
4. Kosten und Finanzierung
5. Stellungnahme des Fuß- und Radverkehrsbeauftragten sowie Prüfung der Familienverträglichkeit und der Barrierefreiheit
6. Klimawirkung
7. Weiteres Vorgehen

Anlagen gesamt:

- Anlage 1: Lageplan Vorzugsvariante
- Anlage 2: Regelquerschnitte Vorzugsvariante
- Anlage 3: Stellungnahme des Fuß- und Radverkehrsbeauftragten
- Anlage 4: Familienverträglichkeitsprüfung auf Grundlage des Kriterienkataloges B
- Anlage 5: Checkliste barrierefreie Gestaltung der Verkehrsanlagen

1. Veranlassung

Der Bedarf für eine gesicherte Radverkehrsführung wird durch die Radverkehrskonzeption der Stadt Halle (Saale) gestützt, welche eine möglichst lückenlose Erschließung der Stadtteile und deren Anbindung an das Stadtzentrum sowie die Zuwegung zum Umland sicherstellen soll. Weiterhin soll die Erschließung des Gewerbegebietes und des Wohngebietes Neustadt gewährleistet werden, wofür die Weststraße die wichtigste Verbindung für den Radverkehr darstellt. Aufgrund der relativ hohen Kfz-Frequenzierung in diesem Bereich sind Radfahrende hier beim Fahren auf der Fahrbahn gefährdet. Vor diesem Hintergrund ist die Herstellung einer Radverkehrsanlage, in Form eines Radfahrstreifens (RFS) auf dem Abschnitt der Weststraße zwischen Göttinger Bogen/Theodor-Storm-Straße und Kaolinstraße als Lückenschluss vorgesehen.

Entsprechend der gültigen Radverkehrskonzeption der Stadt Halle (Saale) besteht Bedarf für eine verkehrssichere Führung des Radverkehrs entlang der Weststraße auf dem genannten Abschnitt als Verbindung der Stadtteils Neustadt mit dem angrenzenden Gewerbegebiet. Es handelt sich hierbei um die Fahrtrichtung Süden bzw. stadtauswärts. Derzeit existiert lediglich im gegenüberliegenden Abschnitt zwischen Kaolinstraße und Theodor-Storm-Straße ein in einer Richtung nutzbarer Geh-/Radweg.

Zur Beschleunigung und Vereinfachung der Planung und Umsetzung der relativ kleinen Maßnahme, soll der Variantenbeschluss auf der Grundlage von stadtverwaltungsinternen Planungen und Abstimmungen herbeigeführt werden. Dies soll vor der Vergabe der konventionellen Planung an ein Ingenieurbüro erfolgen. Der Baubeschluss erfolgt dann anschließend zu gegebener Zeit.

Im Rahmen dieser Maßnahme soll außerdem eine kurze Radweglücke auf der Ostseite der Weststraße in diesem Abschnitt geschlossen werden. Es handelt sich dabei um den Bereich des Knotenpunktes mit der Fontanestraße, wo derzeit lediglich eine nicht mehr regelkonform signalisierte Fußgängerquerung existiert. Hier soll eine geradlinige Radverkehrsfurt hergestellt werden, die an den weiterführenden separaten Radweg in Richtung Norden anschließt. Es sind eine Bordabsenkung und Anpassungen an der Lichtsignalanlage erforderlich.

Gegenwärtig werden für Radverkehrsanlagen über das Sonderprogramm „Stadt und Land“ Fördermittel in Aussicht gestellt.

In 2021 hatte die Stadt für das Vorhaben beim Ministerium für Infrastruktur und Digitales ein Erstantrag eingereicht, welcher unter anderem aufgrund ausgeschöpfter Fördermittel durch das Land vorerst zurückgestellt wurde.

Mit der Fortschreibung des Finanzhilfeprogrammes „Stadt und Land“ bis 2028 besteht nun die Möglichkeit einer Förderung.

Fördervoraussetzungen sind u. a. die Herstellung von richtlinienkonformen Radverkehrsanlagen, die für eine gesicherte Führung des Radverkehrs sorgt und gleichzeitig die interkommunale Verbindung von Radwegen zum Ziel haben.

2. Anforderungen an das Bauvorhaben/Planungsbereich

Aufgrund der im betreffenden Abschnitt der Weststraße festzustellenden Kfz-Verkehrsstärke von ca. 10.000 Kfz pro Tag bzw. 1.000 Kfz in der Spitzenstunde und einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit zwischen 50 km/h und derzeit abschnittsweise 60 km/h wird in Hinsicht auf eine verkehrssichere Führung entsprechend der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) die Herstellung von geeigneten Radverkehrsanlagen als erforderlich angesehen.

Der Planungsbereich erstreckt sich zwischen dem Ende des Radfahrstreifens südlich des Knotenpunktes Göttinger Bogen/Theodor-Storm-Straße und der Führung auf den bestehenden gemeinsamen Geh-/Radweg südlich der Kaolinstraße. Es handelt sich um eine einseitige Lösung auf der westlichen Seite der Weststraße (Fahrtrichtung Süden) für den

Lückenschluss im Radwegenetz. Die Maßnahme ist untypischerweise nur für den Radverkehr ausgelegt, da die Seite der Weststraße unbebautes Gebiet darstellt und somit auch zukünftig die Notwendigkeit eines beidseitigen Gehweges nicht gegeben ist. Daraus ergibt sich eine Gesamtlänge der geplanten Radverkehrsanlagen von ca. 400 m.

3. Ergebnisse der Vorprüfung

Die Untersuchung der Bestandsituation entlang des Planungsbereiches der Weststraße wurde auf der Grundlage einer Ortbesichtigung, der Sichtung des vorhandenen Kartenmaterials sowie den vorliegenden Verkehrszahlen durchgeführt.

3.1 Untersuchte Varianten

Angesichts der örtlichen Verhältnisse und des planerischen Ziels, einen Lückenschluss im bestehenden Radwegenetz herzustellen, kamen grundsätzlich folgende Varianten in Frage:

1. Herstellung eines Radfahrstreifens (RFS) als Anschluss an die bestehende Radverkehrsanlage bis zu Kreuzung Göttinger Bogen, einhergehend mit der Umwandlung eines der beiden durchgehenden Kfz-Fahrstreifens in den RFS
2. Herstellung eines getrennt vom Kfz-Verkehr geführten Radweges, parallel zur Fahrbahn
3. Herstellung eines Schutzstreifens als Anschluss an die bestehende Radverkehrsanlage bis zur Kreuzung Göttinger Bogen.

Die Variante 3 mit der Herstellung eines Schutzstreifens ist bei zu Grunde legen der ERA 2010 aufgrund der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h und derzeit abschnittsweise 60 km/h und den vorliegenden Verkehrsstärken von ca. 10.000 Kfz/Tag nicht regelkonform und wird demzufolge nicht näher vorgestellt.

3.2 Vor- und Nachteile der untersuchten Varianten

3.2.1 Herstellung eines Radfahrstreifens (RFS) als Anschluss an die bestehende Radverkehrsanlage bis zu Kreuzung Göttinger Bogen, einhergehend mit der Umwandlung eines der beiden durchgehenden Kfz-Fahrstreifens in den RFS (geschätzte Baukosten: ca. 302.000 Euro)

Wesentliche Vorteile:

- stetige und sichere Führung des Radverkehrs im Richtungsverkehr, getrennt vom Kfz-Verkehr geführt
- günstige Flächenverfügbarkeit durch Umwandlung einer Kfz-Fahrspur in den RFS,
- ebene Führung des Radverkehrs ohne Rampen und Bordauffahrten bzw. -absenkungen
- erhöhte Sicherheit der Radfahrenden gegenüber dem Kfz-Verkehr durch farbliche Hervorhebung im Bereich der freien Rechtsabbieger
- Havariesicherheit der Fahrbahn durch die Möglichkeit der Vorbeifahrt an Lkw

Wesentliche Nachteile:

- keine einheitliche Führungsform entlang des kompletten Straßenzuges (Wechsel von Radweg auf RFS auf gemeinsamer Geh- und Radweg)

3.2.2 Herstellung eines getrennt vom Kfz-Verkehr geführten Radweges, parallel zur Fahrbahn (geschätzte Baukosten: ca. 395.000 Euro)

Wesentliche Vorteile:

- sichere Führung des Radverkehrs im Richtungsverkehr, da außerhalb der vielen zu querenden Kfz-Fahrbahnen abschnittsweise eine bauliche Trennung vom Kfz-Verkehr vorliegt
- höherer subjektiver Sicherheitsgrad der Radfahrenden gegenüber dem Kfz-Verkehr durch einen abschnittswisen eigenen Fahrweg

Wesentliche Nachteile:

- höhere Kosten im Vergleich zur Variante RFS
- erhöhter Flächenbedarf
- keine Verkehrsanlage für den Fußverkehr auf der Westseite, daher Fehlnutzung zu befürchten

3.3 Vorzugsvariante

3.3.1 Auswahl der Vorzugsvariante

Im Ergebnis der Abwägung der Vor- und Nachteile der einzelnen Varianten wird die **Variante mit Radfahrstreifen** favorisiert (siehe Pkt. 3.2.1 und Lageplan in Anlage 1). Im Vergleich zur Variante mit eigenständigem Radweg (siehe Pkt. 3.2.2) wird bei der Variante mit Radfahrstreifen vor allem der Vorteil der geringeren Kosten und der schnelleren Umsetzbarkeit gesehen.

Außerdem wird dem eigenständigen Radweg kein Sicherheitsgewinn gegenüber dem RFS zugeschrieben, da sich die Sichtbeziehungen (abknickende Routenführung) an den Konfliktpunkten (speziell den freien Rechtsabbiegern) nicht verbessern. Dies rechtfertigt aus Sicht der Stadtverwaltung auch die Reduktion auf einen durchgehenden Kfz-Fahrstreifen in Fahrtrichtung Süden.

3.3.2 Beschreibung der Vorzugsvariante

Um den in der Vorzugsvariante benannten Radfahrstreifen herzustellen, ist gemäß den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RAST 06) sowie den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) eine Breite für den Radfahrstreifen von mindestens 1,85 m (inkl. Breitstrichmarkierung) zu gewährleisten.

Im Planungsbereich sind Breiten des Radfahrstreifens von 2,50 m, für den verbleibenden durchgehenden Kfz-Fahrstreifen von 3,50 m sowie für eine Sperrfläche zwischen diesen beiden Verkehrsflächen von 1,00 m vorgesehen. Diese Maße begründen sich aus den gegebenen örtlichen Verhältnissen, den minimal vorgesehenen baulichen Eingriffen. Weiterhin ist die vergrößerte Fläche für den Radverkehr mit dem vorhandenen Kfz-Verkehrsaufkommen, der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von zukünftig durchgängig 50 km/h und der Realisierung der Möglichkeit zum Überholen für Radfahrende auf der gesicherten Verkehrsfläche zu begründen. Um Konflikte (Nebeneinanderaufstellen) der MIV-Verkehrsteilnehmenden untereinander zu vermeiden, wird deren Fahrbahnbreite in Rücksprache mit der Polizei auf 3,50 m begrenzt und somit eine sogenannte „überbreite Fahrspur“ vermieden. Die konkrete Ausgestaltung und Beschaffenheit der Sperrfläche wird im weiteren Verlauf der Planung festgelegt werden. Im Bereich der freien Rechtsabbieger soll die Fahrbahn auf dem RFS mit rot eingefärbtem Asphalt versehen werden. Dies senkt die Rutschgefahr bei Nässe für Radfahrende im Vergleich zur Aufbringung von Farbe auf die Fahrbahn und beugt Beschädigungen durch „Abfahren“, speziell bei dem vorhandenen Lkw-Aufkommen, entgegen.

Der geplante RFS wird im Norden an die bestehende Radverkehrsführung angebunden und verläuft im Anschluss an die Querung der B 80-Abfahrt auf dem gemeinsamen Geh- und Radweg in südlicher Richtung weiter.

Die Realisierung der geplanten Radverkehrsanlage setzt keinen Grunderwerb voraus. Da bereits eine ausreichende Straßenbeleuchtung vorhanden ist, sind keine weiteren Maßnahmen bzgl. der Beleuchtung erforderlich.

4. Kosten und Finanzierung

Für das Vorhaben Radverkehrsanlagen Weststraße sind gegenwärtig 295.000 Euro im städtischen Haushalt eingestellt.

Mit der weiteren Planung erfolgt die Kostenanpassung.

Für das Vorhaben sind Zuwendungen aus dem Sonderprogramm Stadt und Land mit einer Förderquote von bis zu 90% zu erwarten.

5. Stellungnahme des Fuß- und Radverkehrsbeauftragten sowie Prüfung der Familienverträglichkeit und der Barrierefreiheit

Die Stellungnahme des Fuß- und Radverkehrsbeauftragten ist als Anlage 3, die Prüfung der Familienverträglichkeit als Anlage 4 und die Checkliste zur barrierefreien Gestaltung der Verkehrsanlagen als Anlage 5 beigelegt.

6. Klimawirkung

Die Klimaauswirkungen der Maßnahme sind als positiv zu bewerten, da mit der gesteigerten Attraktivität des Radverkehrs durch den Lückenschluss im Radwegenetz und der sicheren Führungsform ein Beitrag zur Verkehrswende geleistet und somit Emissionen eingespart werden. Eine zusätzliche Flächenversiegelung wird vermieden und der Umstieg auf den klimafreundlichen Verkehrsverbund erleichtert.

7. Weiteres Vorgehen

Für die mit diesem Beschluss bestätigte Vorzugsvariante sollen im Anschluss die nötigen Schritte zur baulichen Realisierung des Vorhabens eingeleitet werden. Eine Notwendigkeit für ein Planfeststellungsverfahren wird derzeit nicht gesehen.

Im Anschluss an den Variantenbeschluss wird die Planung und die Vergabe vorangetrieben um möglichst zügig zum Baubeschluss zu kommen.

Die bauliche Realisierung des Vorhabens wird im Jahr 2024 angestrebt.