Beschlussvorlage

TOP:
Vorlagen-Nummer: **VII/2024/06789**
Datum: 31.01.2024
Bezug-Nummer.
PSP-Element/ Sachkonto: 58110220/6600.1030
Verfasser: FB Mobilität
Plandatum:

Beratungsfolge	**Termin**	**Status**
Ausschuss für Planungsangelegenheiten	09.04.2024	öffentlich Vorberatung
Stadtrat	24.04.2024	öffentlich Entscheidung

Betreff: **Variantenbeschluss für die Umgestaltung der westlichen Radverkehrsanlage in der Seebener Straße zwischen Mötzlicher und Trothaer Straße und des Radweges von der Kreuzung Trothaer Straße bis Am Krähenberg**

Beschlussvorschlag:

1. Der Umgestaltung der Radverkehrsanlage von einem fahrbahnbegleitenden Radweg zum gehwegbegleitenden Radweg entsprechend Variante 1 wird zugestimmt.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, vorbehaltlich der Bereitstellung entsprechender Haushaltsmittel die Maßnahme planerisch vorzubereiten.

René Rebenstorf
Beigeordneter

Darstellung finanzielle Auswirkungen
Für Beschlussvorlagen und Anträge der Fraktionen

Finanzielle Auswirkungen	☒ ja	☐ nein
Aktivierungspflichtige Investition	☒ ja	☐ nein

Ergebnis Prüfung kostengünstigere Alternative
Derzeit werden verschiedene Förderprogramme vom Bund und Land für den Ausbau der Radinfrastuktur in Aussicht gestellt. Damit wäre ein wirtschaftlicher Ausbau mit geringem Eigenanteil der Stadt Halle (Saale) möglich. In der kostengünstigeren Variante werden die Bedürfnisse für das Anwohnerparken/Andienen ignoriert. Daher wurde diese Variante für die weitere Planung ausgeschlossen.

Folgen bei Ablehnung
Entlang der relativ stark befahrenen Seebener Straße werden im Abschnitt zwischen Trothaer und Mötzlicher Straße auch künftig keine regelkonformen Radverkehrsanlagen existieren, die frei von Hindernissen und mit gut befahrbarer Oberfläche gestaltet sind. Die Verkehrssicherheit für den Radverkehr ist dann in diesem Abschnitt auch weiterhin eingeschränkt.
Auf die Fördermittel kann nicht zugegriffen werden.

A

Haushaltswirksamkeit HH-Jahr ff.		**Jahr**	**Höhe** (Euro)	**Wo veranschlagt** (Produkt/Projekt)
Ergebnisplan	**Ertrag** (gesamt)			
	Aufwand (gesamt)			
Finanzplan	**Einzahlungen** (gesamt)	2025ff.	2.160.000	8.54101186.705
	Auszahlungen (gesamt)	2025ff.	2.400.000	8.54101186.700

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

Sachdarstellung und Begründung

Variantenbeschluss

Umgestaltung der westlichen Radverkehrsanlage in der Seebener Straße zwischen Mötzlicher und Trothaer Straße und des Radweges von der Kreuzung Trothaer Straße bis Am Krähenberg

Die Seebener Straße ist ein wichtiger Radroutenabschnitt im Stadtgebiet von Halle (Saale). Die Radverkehrsanlage verbindet Teile des Stadtteils Halle Trotha mit dem Erholungsgebiet Amselgrund/Peißnitzinsel und ist Teil der Radroute zur Stadtmitte/Altstadt.
Durch Nutzung des Radweges können verkehrsreiche Straßen mit Straßenbahnverkehr attraktiv umfahren werden.
Der oben beschriebene Abschnitt befindet sich derzeit in einem optisch und substanziell schlechten Zustand.

In der Vorlagen-Nr. V/2014/12875 Umsetzungsplan zur Radverkehrskonzeption der Stadt Halle (Saale) wurde die Seebener Straße als zu sanierende Radverkehrsanlage aufgenommen. Zum Teil ist dies bereits erfolgt. Der hier beschriebene Bereich wurde bedingt durch den Baumbestand und fehlender, finanzieller Mittel nicht saniert.
Mit der Weiterführung des Fördermittelprogramms Stadt und Land oder einem anderen Fördermittelprogramm könnte diese Maßnahme in einem absehbaren Zeitraum umgesetzt werden.

In dem beschriebenen Abschnitt verläuft der Radweg derzeit am Fahrbahnrand ohne Sicherheitsabstand zu den parkenden Fahrzeugen. Bedingt durch die sehr nah am Radweg stehenden Baumreihe sind erhebliche Wurzeleinwüchse und -aufwölbungen vorhanden.
Die nach Bundesnaturschutzgesetz § 29 Abs. 3 geschützte einseitige Allee in diesem Bereich wird vorwiegend als erhaltenswert angesehen.
Aus diesem Grund ist ein Ausbau des bestehenden Radweges in eine nicht regelkonforme Radverkehrsanlage aus sicherheitstechnischen, wirtschaftlichen und naturschutzrechtlichen Gründen nicht vertretbar.
Durch die Lageveränderung des Radweges an den bestehenden Gehweg kann der jetzige Radweg entsiegelt werden, was den Baumbestand zu Gute kommen wird.
Zwischen dem bestehenden Gehweg und dem Baumbestand ist ein ca. 3,5 m bis 4,0 m breiter unbefestigter Bereich vorhanden, der für die neue Radverkehrsanlage genutzt werden kann. Gegebenenfalls sind in Bereichen mit Bäumen Wurzelschutzbrücken oder befahrbare Baumscheiben erforderlich.
Im Knotenbereich Trothaer Straße/Seebener Straße wird die Radverkehrsanlage wieder fahrbahnbegleitend geführt, um die Sichtbeziehungen und damit die Verkehrssicherheit zu gewährleisten.
Alternativ könnte der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Dazu müssten die bestehenden Parkplätze ersatzlos entfernt werden, da die Fahrbahn nicht ausreichend breit für die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn mit Sicherheitsabstand zu den parkenden Fahrzeugen ist.

1. Veranlassung

In dem beschriebenen Abschnitt verläuft der zwischen 1,60 und 2,00 m breite Radweg derzeit am Fahrbahnrand ohne Sicherheitsabstand zu den parkenden Fahrzeugen und unmittelbar an der nach Bundesnaturschutzgesetz § 29 Abs. 3 geschützte einseitigen Baumreihe. Bedingt durch die sehr nah am Radweg stehenden Bäume sind Wurzeleinwüchse und -aufwölbungen vorhanden. Borde fehlen zum Teil gänzlich und ein komfortables und sicheres Fahren ist nicht gegeben. Durch die vorhandene Begrenzung ist eine Verbreiterung des bestehenden Radweges nicht möglich.

Der Baumbestand in diesem Bereich wird zum großen Teil als erhaltenswert angesehen. Dies kann im Rahmen der Planung durch ein Baumgutachten nachgewiesen werden. Aus diesem Grund ist eine Sanierung des bestehenden Radweges aus sicherheitstechnischen, wirtschaftlichen und naturschutzrechtlichen Gründen nicht vertretbar.

2. Anforderungen an das Bauvorhaben/Planungsbereich

Aufgrund der im betreffenden Abschnitt der Seebener Straße gezählten Kfz-Menge von ca. 8.000 Kfz pro Tag bzw. 770 Kfz in der Spitzenstunde (beide Fahrbahnen) und einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h werden in Hinsicht auf eine verkehrssichere Führung entsprechend der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) die Herstellung von nicht benutzungspflichtigen Radverkehrsanlagen empfohlen.

In der Seebener Straße, zwischen Oppiner und Trothaer Straße, sind bereits die Radverkehrsanlagen im Bereich der Oppiner Straße bis zur Mötzlicher Straße beidseitig saniert. Ebenfalls saniert ist der Bereich zwischen Am Krähenberg und der Mötzlicher Straße.

In der Beschlussvorlage geht es um den letzten noch nicht sanierten Bereich der nördlichen Seebener Straße auf der westlichen Straßenseite zwischen Mötzlicher und Trothaer Straße sowie um den Bereich von der Kreuzung der Trothaer Straße bis zur Straße Am Krähenberg. Im westlichen Teil des zu sanierenden Bereiches ist der bestehende Radweg bedingt durch die einseitige Baumreihe in einem sehr schlechten Zustand. Die Wurzeln der Bäume sind unter dem Radweg durchgewachsen und haben zum Teil große Aufwölbungen verursacht. Teilweise sind Bordanlagen ausgebrochen bzw. fehlen gänzlich. Des Weiteren kann aus Platzgründen zwischen den parkenden Fahrzeugen und dem Radweg kein Sicherheitsabstand eingerichtet werden, so dass ein Sicherheitsrisiko durch öffnende Fahrzeugtüren stets vorhanden ist.
Der Radweg auf der Ostseite von der Kreuzung Trothaer Straße zum Am Krähenberg wurde in den 90iger Jahren mit heutigen nicht mehr regelkonformen Breiten errichtet. Ein Umbau dahingehend ist erforderlich.

3. Ergebnis der Voruntersuchung

3.1 Allgemeines

Im Ergebnis der durch die Verwaltung durchgeführten Voruntersuchung und der Bestandssituation ist man zu dem Schluss gekommen, das eine Sanierung des Radweges an Ort und Stelle, ohne großflächige Fällung der Bäume und dem Verbot des Parkens am Fahrbahnrand, nicht möglich ist.

Durch eine Änderung der Radwegführung können die bestehenden Sicherheitsmängel und die Erhaltung der einseitigen Baumreihe gewährleistet werden. Eine Entsiegelung der Flächen des jetzigen Radweges kommen der Entwicklung des Baumbestandes zu Gute. Im Zuge der Neugestaltung der Radverkehrsanlagen kann somit eine Verbesserung der Sicherheit der Radfahrenden erreicht werden. In Folge könnten auch die Gehwegsituation einschließlich der fehlenden Beleuchtung in diesem Bereich angepasst werden.

3.2 Untersuchte Varianten für die Radwegführung

Angesichts der örtlichen Verhältnisse und des planerischen Ziels, eine regelkonforme und sichere Radwegführung zu planen sowie das Wohnumfeld aufzuwerten, kamen grundsätzlich folgende Varianten in Frage:

1. Änderung der Radwegführung von einem fahrbahnnahen Radweg zu einem getrennten Geh-/Radweg mit taktiler Trennung im Bereich des bestehenden Gehweges
2. Führung des Radverkehrs als Radweg auf der heutigen Fahrbahnfläche mit Sicherheitsstreifen zu den parkenden Fahrzeugen.

3. Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn mit Radfahrstreifen und Wegfall des derzeit gestatteten Parkens am Fahrbahnrand und somit Nutzung der gesamten Straßenbreite
4. Ausbau des bestehenden Radweges.

Variante 1:
Zwischen dem bestehenden Gehweg und dem Baumbestand ist ein ca. 3,5 m bis 4,0 m breiter unbefestigter Bereich vorhanden, der für die neue Radverkehrsanlage genutzt werden kann (siehe Querschnitte Bestand/Neubau).
Es kann ein grundhafter Ausbau des Radweges mit visueller und taktiler Trennung zum Gehweg geplant werden. In Folge des grundhaften Ausbaues des Radweges kann der bestehende Gehweg angepasst werden. Sollten weiterhin Wurzeln in den vom Baumbestand abgerückten Radweg hineinragen, können diese mit Wurzelschutzbrücken geschützt werden.
In Folge der Verschiebung des Radweges wird eine Änderung der Beleuchtungsanlage erforderlich werden. Eine regelkonforme Beleuchtung ist zu ergänzen.
Die Entwässerung des Geh-/Radweges soll in den vorhandenen unbefestigten Bereich der Bäume abgeleitet werden. Überflüssiges Wasser wird durch die Straßenentwässerung der Fahrbahn aufgenommen.
Im Knotenbereich Trothaer Straße/Seebener Straße wird die Radverkehrsanlage wieder fahrbahnbegleitend geführt. Dazu wird ein Bereich genutzt, wo derzeit zwei kranke Kastanien stehen, für die ein Ausgleich in der Maßnahme geschaffen wird.

Variante 2:
Für die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn und der Beibehaltung des Parkens am Fahrbahnrand ist der Platzbedarf für die Verkehrsteilnehmenden nicht ausreichend. Gemäß ERA 2010 sind 1,85 m, einschließlich Markierung und mind. 0,5 m Sicherheitsabstand zu den parkenden Fahrzeugen erforderlich. Dies würde bedeuten man benötigt für Kfz und den Radverkehr eine Gesamtbreite der Fahrbahn von 10,35 m. Diese setzt sich zusammen aus 2,00 m Parkstreifen, 0,5 m Sicherheitsabstand, 1,85 m Radfahrstreifen und 2 mal 3,0 m Fahrbahn. Vorhanden ist eine Fahrbahnbreite von lediglich 8,35 m.
Daher wurde diese Variante nicht weiterverfolgt.

Variante 3:
Die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn ohne Parkstreifen ist möglich. Der Platzbedarf hierfür wäre ausreichend. Dies hat aber zur Folge, dass die Stellplätze an der Seebener Straße entfallen und der bestehende Parkdruck aus Mangel an Alternativen erhöht wird. Im Planungsbereich existieren keine Parkhäuser oder großflächige öffentliche Parkplätze. Auch Mietparkplätze sind nicht vorhanden. Die vorhandenen Stellflächen im Umkreis und Nebenstraßen sind ständig belegt. Es würden ca. 40 Parkmöglichkeiten entfallen.
Die Fahrbahn würde mit 1,85 m Radfahrstreifen +0,25 m Markierung sowie zwei Fahrbahnen a 3,00 m ausreichend breit sein.

Variante 4
Der Ausbau des bestehenden Radweges ist nicht möglich ohne in den vorhandenen Baumbestand einzugreifen. Die Wurzelaufwüchse sind auf Grund ihren Höhen mit Brücken oder anderen Maßnahmen nicht zu überwinden, so dass eine Fällung und Neupflanzung in Frage käme.
Das Parken am Fahrbahnrand müsse ebenfalls entfallen, da der Platz für einen Sicherheitsabstand nicht vorhanden oder einzurichten ist.

Variante/Bewertungs-merkmal	Variante 1 getrennter Rad/ Gehweg	Variante 3 Radfahrstreifen auf Fahrbahn ohne Parkstreifen	Variante 4 Ausbau des bestehenden Radweges
Verkehrssicherheit	taktile Trennung Geh/Radweg, Sicht an Einmündungen gegeben	separate Radverkehrsführung	durch Begrenzung von Bäumen und parkenden Fahrzeugen eingeschränkt
Sicherheitsabstand zu parkenden MIV	räumliche Trennung	keine parkenden Fahrzeuge mehr vorhanden	Einrichten eines Sicherheitsabstandes nicht möglich
Parksituation des MIV	unverändert	Entfall von 40 Parkplätzen, keine Alternativen für Anwohneenden und Andienung vorhanden	unverändert
Baumerhalt	geringer Eingriff, lediglich Teilversiegelung und Entsieglung, Fällen von abgängigen Bäumen und Ersatz	kein Eingriff, Fällen von abgängigen Bäumen und Ersatz	erhebliche Eingriffe in Teilbereichen erforderlich
Revitalisierung Allee	Entsiegelung des bestehenden Radweges, bei Bedarf Wurzelbrücken für neuen Radweg	Entsiegelung des bestehenden Radweges	nicht umsetzbar
Platzbedarf	unbefestigter Bereich zwischen Gehweg und einseitige Baumreihe vorhanden	Fahrbahnbreite ausreichend	mangelnder Platz für den Radverkehr und parkenden MIV wegen fehlenden Sicherheits-abstand vorhanden
Kosten	ca. 2.400.000 Euro	ca. 1.190.000 Euro	entfällt
Rangfolge	1	2	nicht umsetzbar

3.3 Vorzugsvariante

Im Ergebnis der Abwägung der Vor- und Nachteile der einzelnen Varianten wird die **Variante 1: getrennter Rad/Gehweg mit taktiler Trennung** favorisiert (siehe Lageplan und Querschnitte).
Für diese Variante spricht aus Sicht der Verwaltung die sichere Führung des Radverkehrs getrennt vom Kfz-Verkehr entlang des bestehenden Gehweges, ohne die Fußgängerinnen und Fußgänger zu beeinträchtigen.
Die Variante nutzt den vorhandenen und derzeit nicht genutzten Platz im Bereich zwischen Gehweg und Allee aus. Damit kann eine attraktive und sichere Radwegeverbindung im beschriebenen Bereich der Seebener Straße erstellt werden.
Die bestehende Allee wird dabei weitestgehend nicht berührt. Eine Entsiegelung des derzeit bestehenden Radweges der unmittelbar an den Bäumen und Wurzeln entlangführt, steht einer Teilversiegelung durch den neuen Radweg gegenüber. Die Entsiegelung kommt somit dem langfristigen Erhalt der Bäume zu Gute.
Die vorhandene Parksituation kann beibehalten werden und somit eine dahingehende Verschlechterung des Wohnumfeldes und der -qualität der Anwohnenden vermieden werden.

3.4 Beschreibung der Vorzugsvariante

Um den in der Vorzugsvariante benannten Radweg mit einer Länge von ca. 550 m herzustellen, ist gemäß den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RAST 06) sowie den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) eine Breite für den gemeinsamen Rad-/Gehweg von insgesamt 4,20 m (2,20 m Gehweg/2,00 m Radweg) herzustellen.

In Zuge des Radwegbaus muss in Folge der taktilen Trennung zwischen Geh- und Radweg und der höhenmäßigen Anpassung der bestehenden Gehweganlage eine Anpassung der Bestandsanlage erfolgen sowie eine regelkonforme Beleuchtungsanlage errichtet werden.

Der ruhende Verkehr kann weiterhin, wie bisher, den Straßenrand benutzen. Das Gefahrenpotenzial für Radfahrende durch öffnende Fahrzeugtüren (Dorring) wird ausgeschlossen.
Im Ausbaubereich erfolgt eine Versiegelung des derzeit unbefestigten Bereiches.

Es ist ein grundhafter Ausbau des Radweges mit visueller und taktiler Trennung zum Gehweg geplant. Im Zuge der Anpassung der Gehweganlage kann diese unter Verwendung von bestehendem Altmaterial gepflastert werden. Durch den Bau einer neuen Beleuchtungsanlage im Rad-/Gehwegbereich erhöht sich die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden.
Die Entwässerung des Geh-/Radweges soll in den vorhandenen unbefestigten Bereich der Bäume abgeleitet werden. Überflüssiges Wasser wird durch die Straßenentwässerung der Fahrbahn aufgenommen.
Die Querung der Keplerstraße soll als Teilaufpflasterung bzw. Plateaupflasterung gemäß RAST 06, Abs. 6.2.1.1 für den Rad- und Gehweg erfolgen, um die Sicherheit in der Einmündung zu erhöhen und die Geschwindigkeiten der Fahrzeugführenden zu mindern.
Die Radwegführung wird zur Herstellung der notwendigen Sichtbeziehungen und Nutzung der bestehenden Lichtzeichenanlage im Kreuzungsbereich der Trothaer Straße wieder an die Fahrbahn geführt. Dazu wird ein Bereich mit zwei kranken Kastanien genutzt, für die entsprechende Ausgleiche im Vorhaben geschaffen werden.
Durch die Gestaltung der Einmündungen und der geringen Anzahl von Grundstückszufahrten kann trotz der abgesetzten Führung eine sichere Führung gewährleistet werden.
Gemäß den Hinweisen des Fuß- und Radbeauftragten der Stadt Halle (Saale) in der Anlage 6 wird diese Lösung, Führung des Radweges im Bereich der Keplerstraße, im Rahmen der Planung und des Sicherheitsaudites zur Maßnahme nochmals geprüft.

Der Radwegabschnitt auf der südlichen Seite von der Kreuzung Trothaer Straße zur Straße Am Krähenberg wird gemäß den geltenden Vorschriften regelkonform als Radverkehrsanlage ausgebaut. Die derzeitige Breite von 1,50 m wird auf 2,0 m erweitert.

4. Kosten und Finanzierung

Die konkrete Fachplanung hat noch nicht begonnen. Sie soll erst nach Sicherung der Förderung/Finanzierung beauftragt werden. Bedingt durch die Überschreitung des Schwellenwerts bei den Planungskosten ist ein VOF-Verfahren für die Auswahl des Planungsbüros erforderlich.
Der Baubeschluss erfolgt nach Erarbeitung der Entwurfsplanung (Vorentwurf) auf der Grundlage einer Kostenberechnung.
Eine überschlägige Betrachtung ergibt für die Streckenabschnitte folgende Kostengrößen:

Zum jetzigen Zeitpunkt werden folgende Kosten für die Radverkehrsanlage angenommen:

Radweg mit Gehwegsanierung	ca. 1.666.000 Euro
Beleuchtungsanlage	ca. 309.400 Euro
Planungskosten	ca. 392.700 Euro
Baumgutachten/ ökol. Baubetreuung	ca. 11.900 Euro
Gesamt	ca. 2.380.000 Euro (Variante 1)

Somit beziffern sich die grob geschätzten Gesamtkosten für die Vorzugsvariante auf insgesamt ca. **2.400.000 Euro**.

Es wird eine Förderung von 90 % über ein Radverkehrsförderprogramm angestrebt. Die Förderung von Radverkehrsanlagen ist in aktuellen Förderprogrammen des Bundes/Landes regelmäßig enthalten. Die Förderantragstellung kann jedoch erst zu gegebener Zeit durchgeführt werden, sobald die nötigen Voraussetzungen vorliegen und das Förderprogramm seitens des Landes weitergeführt wird.

5. Prüfung der Familienverträglichkeit, der Barrierefreiheit

Die Checkliste zur barrierefreien Gestaltung der Verkehrsanlagen ist als Anlage 4 und die Prüfung der Familienverträglichkeit als Anlage 5 beigefügt.

6. Klimarelevanz

Mit dem Bau des Radweges parallel des Gehweges wird eine alltagstaugliche Radverkehrsanlage errichtet, welche die Sicherheit des Radverkehrs in diesem Bereich erhöht. Damit wird ein weiteres attraktives Angebot an Verkehrsteilnehmende gemacht, einen Umstieg vom Kfz auf das Rad anzustreben.
Durch den Bau des Radweges werden Teile der unversiegelten, nicht genutzten Fläche befestigt, aber im wesentlichen Bereich der bestehenden Bäume erfolgt eine Entsiegelung des bestehenden Radweges, die den Bestand der Bäume sichert.

Anlagen gesamt:

Anlage 1	Übersichtskarte (zur übergeordneten Route)
Anlage 2	Lageplan Neuplanung
Anlage 3.1-3.12	Querschnittsskizzen II-II, A-A, B-B, C-C, D-D, G-G Bestand u. Neubau
Anlage 4	Checkliste Barrierefreie Gestaltung der Verkehrsanlagen
Anlage 5	Familienverträglichkeitsprüfung
Anlage 6	Stellungnahme Fuß- und Radverkehrsbeauftragter