

Zusammenfassende Sachdarstellung und Begründung

Bau eines Radweges in der Kröllwitzer Straße

- Gestaltungsbeschluss -

Gegenstand dieser Beschlussvorlage ist der Bau eines neuen Radweges in der Kröllwitzer Straße in Höhe der Straßenbahnhaltestelle Talstraße, verbunden mit einem Abriss und Neubau einer Stützmauer in diesem Bereich (Länge ca. 110 m).

Diese Baumaßnahme ist erforderlich, da sich in den vergangenen Jahren im benannten Bereich der Kröllwitzer Straße zahlreiche Unfälle insbesondere mit Radfahrern ereignet haben, bei denen es auch eine Reihe von Schwerverletzten und sogar einem Toten gab.

Nach Prüfung von verschiedensten Varianten (sowohl verkehrsorganisatorische als auch bauliche) ist die Verwaltung zum Schluss gekommen, dass eine wirksame und dauerhafte Entschärfung des Unfallschwerpunktes nur durch Bau eines zusätzlichen Radweges in diesem Bereich möglich ist. Hierfür ist es erforderlich, die vorhandene Stützmauer abzureißen und eine neue, um 0,85 m bis 1,75 m weiter in den Hang versetzte Stützmauer zu errichten. Dieser Versatz der Stützmauer ist Voraussetzung dafür, dass im betreffenden Bereich ein Radweg mit einer durchgängigen Breite von 1,60 m hergestellt werden kann. Der Radweg soll dabei auf gesamter Länge unmittelbar neben dem Fahrbahnbord angelegt werden. Diese von der HAVAG abgelehnte Lösung verspricht nach Meinung der Stadtverwaltung, der Polizei sowie der betroffenen Verbände erhebliche funktionelle und gestalterische Vorteile.

Um Radfahrern auch in den angrenzenden Abschnitten der Kröllwitzer Straße verkehrssichere Verhältnisse anzubieten, soll der bestehende Fußweg zwischen der Einmündung Hoher Weg und dem o. g. Bauabschnitt per Beschilderung für Radfahrer frei gegeben werden. Auf der sich stadteinwärts an dem Bauabschnitt anschließenden Giebichensteinbrücke soll dagegen auf dem vorhandenen Fußweg ein separater Radweg per Markierung hergestellt werden.

Für den Gestaltungsbeschluss für dieses Bauvorhaben wurde eine Familienverträglichkeitsprüfung durchgeführt (s. Anlage 3).

Das hier zu beschließende Planungskonzept ist Grundlage für die weitere Planung dieser Baumaßnahme.

Die bauliche Realisierung soll voraussichtlich im Jahr 2012 erfolgen.

Gestaltungsbeschluss zum Bau eines Radweges in der Kröllwitzer Straße

Inhaltsverzeichnis:

1. Veranlassung
2. Unfallstatistik
3. Verkehrsbelegung und daraus resultierende verkehrsplanerische Rückschlüsse
4. Bisherige verkehrsplanerische Arbeiten und Überlegungen
 - 4.1 Verkehrsorganisatorische Maßnahmen
 - 4.2 Bauliche Maßnahmen
5. Beschreibung der Vorzugsvariante
6. Kosten und Finanzierung
 - 6.1 Kosten
 - 6.2 Finanzierung
7. Stellungnahme des Radverkehrsbeauftragten und Prüfung der Familienverträglichkeit
8. Weiteres Vorgehen und Termine

Inhaltliche Ausführungen:

1. Veranlassung

Nach der baulichen Umgestaltung der Kröllwitzer Straße im Jahr 2001 hat sich der Kurvenbereich nahe der Einmündung Talstraße zu einem Unfallschwerpunkt entwickelt. Besonders betroffen sind dabei Radfahrer. Bei dieser Gruppe ereigneten sich in den vergangenen Jahren eine Reihe von Unfällen mit Schwerverletzten und sogar ein Unfall mit tödlichem Ausgang (näheres zur Unfallstatistik in Punkt 2).

Die Ursache für die meisten Radfahrer-Unfälle ist die, dass Radfahrer in stadteinwärtiger Richtung (bergab) aufgrund der Gleisführung im Bereich der Straßenbahnhaltestelle Talstraße (Heranschwenken an den Bahnsteig) zunächst zwischen die Schienen wechseln müssen. Im darauf folgenden Kurvenbereich, wo die Straßenbahngleise in die Straßenmitte geführt werden, müssen die Radfahrer dann sehr spitzwinklig über die äußere Schiene fahren. Bei dieser Überfahrt über die äußere Schiene passieren dann die meisten Unfälle. Aufgrund der relativ hohen Geschwindigkeiten, die aus der starken Gefälle-Situation in der Kröllwitzer Straße resultieren, sind diese Stürze zum Teil sehr folgenschwer.

Angesichts der möglichen Unfallgefahren für Radfahrer auf der Fahrbahn benutzen zahlreiche Radfahrer widerrechtlich den Fußweg, der im betreffenden Bereich gleichzeitig Wartefläche für Fahrgäste der Straßenbahn (Haltestelle Talstraße) ist. Aufgrund der Gefällesituation und der daraus resultierenden Geschwindigkeiten der Radfahrer entstehen hierdurch starke Gefährdungen für Fußgänger und Fahrgäste.

Angesichts dieser Gefahrenlage, ist die Stadt Halle daher als Straßenbaulastträger gesetzlich verpflichtet, diesen Konfliktpunkt im Sinne der öffentlichen Sicherheit und Ordnung dauerhaft zu entschärfen (vgl. § 10, Abs. 2 Straßengesetz LSA).

2. Unfallstatistik

Laut Unfallstatistik der Polizei ereigneten sich im Bereich des Knotens Kröllwitzer Straße/ Talstraße im Zeitraum zwischen dem 01.01.2005 und dem 31.08.2010 insgesamt 69 Verkehrsunfälle. Dabei gab es insgesamt 27 Leichtverletzte, 9 Schwerverletzte und einen Toten.

Aus Sicht der Polizei gab es für diese Unfälle im Wesentlichen 2 Hauptursachen:

1. Bergab fahrende Fahrzeuge (vor allem Kfz) kamen in der Kurve ins Schleudern und gerieten auf die Gegenfahrbahn.
2. Radfahrer kommen im Kurvenbereich beim Überfahren der Schiene zum Sturz.

Nachdem im Jahr 2008 eine Aufräufung des Fahrbahnbelages erfolgte, konnte ein deutlicher Rückgang der erstgenannten Unfallursache festgestellt werden, was sich auch in der Menge der absoluten Unfallzahlen widerspiegelte (47 zwischen 2005 und 2007, 22 zwischen 2008 und August 2010).

Keinen signifikanten Rückgang gab es dagegen bei den Radfahrerunfällen. Allein in der ersten Jahreshälfte 2010 ereigneten sich 5 Unfälle mit Beteiligung von Radfahrern, bei denen es 2 Leichtverletzte und 3 Schwerverletzte gab.

3. Verkehrsbelegung und daraus resultierende verkehrsplanerische Rückschlüsse

Die Kröllwitzer Straße wird in Höhe der Haltestelle Talstraße momentan von insgesamt ca. 19.000 Kfz pro Tag befahren. Aufgrund des angrenzenden Einbahnstraßenringsystems Talstraße – Kreuzvorwerk fahren deutlich mehr Fahrzeuge stadteinwärts (ca. 12.000 Kfz pro Tag) als stadtauswärts (ca. 7.000 Kfz pro Tag).

Die Anzahl der Radfahrer beträgt in stadteinwärtiger Richtung (bergab) ca. 500 pro Tag und in stadtauswärtiger Richtung (bergauf) ca. 400 pro Tag.

Vor allem aufgrund der relativ hohen Kfz-Verkehrsstärken sind aus planerischer Sicht separate Radverkehrsanlagen wünschens- und empfehlenswert (vgl. entsprechende Aussagen in Planungsrichtlinien und –empfehlungen wie RASSt oder ERA). Aufgrund der nicht geringen Radverkehrsmengen ist auch ein entsprechender Bedarf vorhanden.

4. Bisherige verkehrsplanerische Arbeiten und Überlegungen

4.1 Verkehrsorganisatorische Maßnahmen

In einer ersten Untersuchung wurden 4 Varianten erarbeitet, die alle samt unter der Prämisse der Anwendung von verkehrsorganisatorischen Maßnahmen bei gleichzeitiger Vermeidung von baulichen Maßnahmen standen. Dabei handelte es sich um folgende Varianten:

1. Freigabe des südwestlichen Fußweges für Radfahrer (Beschilderung Fußweg + Radfahrer frei),
2. Markierung eines schmalen Radweges (1,0 m) auf dem südwestlichen Fußweg (Restbreite 1,75 m),
3. Veränderung der Führung des Fahrzeugverkehrs auf der vorhandenen Fahrbahn im Sinne eines Verschiebens der Überfahrt über die Schiene bis hinter die Kurve durch Markierung,
4. Freigabe des nordöstlichen Radweges für Radfahrer in Gegenrichtung bei gleichzeitigem Verbot des stadteinwärtigen Radverkehrs zwischen den Einmündungen Hoher Weg und Talstraße.

Bei der Betrachtung der jeweiligen Vor- und Nachteile dieser Varianten wurde allerdings deutlich, dass jede dieser Varianten solch entscheidende Nachteile aufweist, die eine dauerhaft zufriedenstellende Lösung nicht ermöglichen (s. Anlage). Diese Erkenntnis führte zum Rückschluss, dass eine wirksame Entschärfung des Unfallschwerpunktes nur mit Hilfe von baulichen Veränderungen möglich ist.

4.2 Bauliche Maßnahmen

Um die aus Kosten- und Nutzensicht günstigste Variante einer baulichen Umgestaltung zu ermitteln wurde eine entsprechende Untersuchung durchgeführt. Hierbei wurden folgende 4 Varianten betrachtet:

1. Verbreiterung der Nebenanlage zwischen Zufahrt und Treppenaufgang Bergschänke und Schaffung eines neuen Radweges (Abriss und Neubau der Stützmauer auf gesamter Länge),
2. Bau eines neuen Radweges oberhalb der vorhandenen Stützmauer (ggf. Bau einer weiteren Stützmauer am neuen Radweg),
3. Verbreiterung der Nebenanlage auf Länge der Haltestelle und Markierung eines Radweges (abschnittsweiser Abriss und Neubau der Stützmauer),
4. Verbreiterung der Nebenanlage nur im Bereich des Wartehäuschens sowie im oberen und unteren Abschnitt und Markierung eines Radweges (abschnittsweiser Abriss und Neubau der Stützmauer).

Aus Sicht der Verwaltung haben diese Varianten (Querschnitte siehe Anlage 2) folgende Nachteile:

Var.	Geschätzte Kosten	Nachteile
1	300.000 €	<ul style="list-style-type: none"> • Keine
2	340.000 bzw. 400.000 €	<ul style="list-style-type: none"> • Konflikte an den Übergangsstellen des Radwegs über den Fußweg. • Starkes Gefälle am Ende des neuen Radweges.
3	230.000 €	<ul style="list-style-type: none"> • Aufgrund des zu schmalen Radweges (1,20 m) ist zu befürchten, dass Radfahrer auf den Fußweg ausweichen, was zu Konflikten mit Fußgängern führt. • Für Radfahrer existiert kein Sicherheitsabstand zur Fahrbahn, was zu Konflikten mit Kfz führen kann.
4	200.000 €	<ul style="list-style-type: none"> • Aufgrund des zu schmalen Fußweges (1,20 m) ist zu befürchten, dass Fußgänger auf den Radweg ausweichen, was zu Konflikten führt.

Demnach ist festzustellen, dass die Varianten 2, 3 und 4 mit zum Teil recht schwerwiegenden Nachteilen verbunden sind, was bei Variante 1 nicht der Fall ist.

Im Ergebnis einer außerdem durchgeführten Baugrunduntersuchung wurde festgestellt, dass die Variante 2 nicht empfehlenswert ist, da bei Realisierung dieser Variante Schäden an der vorhandenen Stützmauer zu erwarten sind. Vor dem Hintergrund einer mittelfristig ohnehin erforderlichen Erneuerung der Stützmauer sollte die Stützmauer im Übrigen nicht nur abschnittsweise sondern komplett abgerissen und neu errichtet werden, was ein weiteres Argument für die Realisierung der **Variante 1** ist.

5. Beschreibung der Vorzugsvariante

Entsprechend der Ausführungen im Punkt 4 wird im Ergebnis mehrerer Untersuchungen und Abstimmungen die Umbauvariante favorisiert, bei der die vorhandene Nebenanlage auf kompletter Länge zwischen Zufahrt Bergschänke und Treppenaufgang Bergschänke verbreitert und dazu die vorhandene Stützmauer auf eben dieser Länge abgerissen und neu errichtet wird. Gemäß der gültigen Richtlinien und Empfehlungen soll die Breite des neuen Radweges 1,60 m betragen (s. Plan in Anlage 3). Der Radweg soll dabei auf gesamter Länge unmittelbar neben dem Fahrbahnbord errichtet werden. Diese von der HAVAG abgelehnte Lösung verspricht nach Meinung der Stadtverwaltung, der Polizei sowie der betroffenen Verbände erhebliche funktionelle Vorteile gegenüber einer vom Fahrbahnbord abgesetzten Radwegführung. Diese sind vor allem:

- Vermeidung von 2 Kreuzungspunkten (= Gefahrenpunkten) des Radwegs über den Fußweg,
- Möglichkeit zur Errichtung des Fahrgastunterstandes unmittelbar vor der neuen Stützmauer (damit kein Verkehr vor und hinter den wartenden Fahrgästen).

Die genannten Vorteile kommen allerdings nur dann vollends zum Tragen, wenn Radfahrer dazu gebracht werden, beim Stopp einer Straßenbahn anzuhalten. Diese Wartepflicht könnte ggf. mit einer entsprechenden Markierung und/oder Belagswechsel auf dem Radweg verdeutlicht werden. In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass in der Kröllwitzer Straße lediglich die Linie 7 im 15-min-Takt verkehrt.

Hinter dem Radweg soll ein Fußweg geschaffen werden, der eine Breite von 2,0 m hat. Im Bereich der 45 m langen Straßenbahnhaltestelle soll dieser Fußweg auf 2,90 m verbreitert werden. Diese Verbreiterung wird als erforderlich angesehen, um Nutzungskonflikte zwischen wartenden Fahrgästen und Fußgängern entlang der Kröllwitzer Straße zu verhindern. Der Fahrgastunterstand soll dabei in etwa der Mitte der Haltestelle, unmittelbar vor der Stützmauer, wieder errichtet werden.

Im Fußwegbereich der Haltestelle sollen Blindenleitstreifen als Auffangstreifen und Aufmerksamkeitsfelder ausgebildet werden (analog neue Haltestellen Beesener Straße). Eine Orientierung mit dem Langstock muss zweifelsfrei möglich sein (Rillenbreite 50 mm, trapezförmig).

Zum erforderlichen Grunderwerb wurden bereits erste Gespräche mit dem betroffenen Eigentümer geführt. Probleme sind in dieser Hinsicht nicht zu erwarten.

Um Radfahrern auch nach der Haltestelle Talstraße eine gesicherte Verkehrsführung anbieten zu können, soll auf dem vorhandenen Fußweg ein separater Radweg markiert werden. Aufgrund der vorgegebenen Fußwegbreite auf der Giebichensteinbrücke soll der Radweg dort in einer Breite von 1,60 m und der verbleibende Fußweg in einer Breite von 1,90 m hergestellt werden. Wohl wissend, dass diese Fußwegbreite insbesondere an sonnigen Wochenenden nicht bedarfsgerecht ist, sollte dennoch dieser Kompromiss eingegangen werden, da ansonsten der Radverkehr auf der stark befahrenen Fahrbahn geführt werden müsste. Die Ausweisung eines gemeinsamen Fuß- und Radweges auf der Brücke ist dagegen aufgrund der zu geringen Geländerhöhe nicht möglich.

Das Ende des neuen Radweges ist im Bereich der Einmündung Fährstraße/Riveufer, wo die Möglichkeit besteht, in diese Fahrradstraße einzubiegen. Dabei sollte der Radweg unmittelbar nach der Einmündung Fahrstraße enden.

Für Radfahrer, die in die Talstraße einbiegen wollen, soll gegenüber dieser Einmündung eine Aufstellfläche geschaffen werden. Dazu ist der neue Radweg an der betreffenden Stelle auf 3,0 m aufzuweiten und mit entsprechenden Pfeilmarkierungen zu versehen (s. o. g. Plan).

Angesichts dieser Maßnahmen bleibt festzustellen, dass zwischen der Einmündung Hoher Weg und der Zufahrt zur Bergschänke ein Abschnitt verbleibt, an dem auch nach der beschriebenen Baumaßnahme keine Radverkehrsanlagen existieren werden. Diese sind insbesondere deshalb nicht möglich, da in Höhe der Häuser Nr. 42 und 43 die vorhandene Straßenraumbreite die Herstellung von beidseitigen Radverkehrsanlagen nicht erlaubt. Um aber dennoch insbesondere schwächeren Radfahrern eine sichere Verkehrsführung anzubieten, soll der vorhandene Fußweg für den Radverkehr frei gegeben werden. Da der Fußweg im Bereich einer vorhandenen Telefonzelle eingeengt ist, wird angestrebt, diese Telefonzelle zu versetzen oder ersatzlos zu entfernen.

6. Kosten und Finanzierung

Entsprechend einer ersten Grobkostenschätzung (Stadium Vorplanung) wird bei der im Punkt 5 beschriebenen Vorzugsvariante mit **Gesamtbruttokosten in Höhe von 298.000 €** gerechnet.

Für die Finanzierung des Bauvorhabens wurden beim Land Sachsen-Anhalt EFRE-Mittel beantragt. Eine verbindliche Bewilligung liegt allerdings noch nicht vor. Für den Fall der Förderung wird von einer Förderquote von 80% der förderfähigen Kosten (295.000 €) ausgegangen, woraus sich ein Fördermittelbetrag von 236.000 € ergibt. Die übrigen **62.000 € sind als Eigenmittel** aus dem städtischen Vermögenshaushalt zu finanzieren. Eine entsprechende Haushaltsposition ist eingeplant.

7. Stellungnahme des Fuß- und Radverkehrsbeauftragten sowie Familienverträglichkeitsprüfung

Auch aus Sicht des Rad- und Fußverkehrs wird die im Pkt. 5 beschriebene Vorzugsvariante favorisiert (siehe Anlage 4).

Die Ergebnisse der Prüfung der Kriterien der Familienverträglichkeit laut Katalog B sind in Anlage 5 dargestellt. Aufgrund der Schaffung eines getrennten Fuß- und Radweges (Vorzugsvariante) ab Zufahrt Bergschänke ist das Vorhaben grundsätzlich familienverträglich. Dies wurde auch im *Jour Fixe Familienverträglichkeit* am 13.01.2011 bestätigt. Als problematisch wird allerdings die geplante gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr im Abschnitt zwischen der Einmündung Hoher Weg und der Zufahrt Bergschänke angesehen. Da andernfalls jedoch die Radfahrer die stark befahrene Fahrbahn benutzen müssten, stellt diese Lösung auch angesichts des relativ wenig frequentierten Fußweges einen Kompromiss mit den geringeren Nachteilen dar.

Anlagen:

1. Vor- und Nachteile der untersuchten verkehrsorganisatorischen Varianten
2. Querschnitte der untersuchten baulichen Varianten
3. Plan mit der Vorzugsvariante
4. Stellungnahme des Fuß- und Radverkehrsbeauftragten
5. Familienverträglichkeitsprüfung/ Kriterienkatalog
6. Kurzprotokoll Jour Fixe Familienverträglichkeit vom 13.01.2011

Anlage: 1

Vor- und Nachteile der untersuchten verkehrsorganisatorischen Varianten

Variante	Vorteile	Nachteile
1 (Freigabe des südwestlichen Fußweges für Radfahrer)	<ul style="list-style-type: none"> • Relativ verkehrssichere Führung des Radverkehrs 	<ul style="list-style-type: none"> • Starke Gefährdung von Fußgängern (insbesondere wartender Straßenbahn-Fahrgäste) wegen zu erwartender hoher Rad-Geschwindigkeiten aufgrund der Gefällesituation
2 (Markierung eines schmalen Radweges (1,0 m) auf dem südwestlichen Fußweg)	<ul style="list-style-type: none"> • Getrennte Führung von Radfahrern und Fußgängern • Keine Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn (mit Schienen) 	<ul style="list-style-type: none"> • Aufgrund zu schmaler Anlagen für Fußgänger und Radfahrer ist zu befürchten, dass Fußgänger auf Radweg ausweichen, was zu Konflikten führt. • Für Radfahrer existiert kein Sicherheitsabstand zur Fahrbahn. • Radfahrer werden durch eigenen Radweg beschleunigt (im Gegensatz zur gemeinsamen Führung mit Fußgängern).
3 (Veränderung der Führung des Fahrzeugverkehrs auf der vorhandenen Fahrbahn im Sinne eines Verschiebens der Überfahrt über die Schiene bis hinter die Kurve durch Markierung)	<ul style="list-style-type: none"> • Keine Konflikte zwischen Radfahrern und Fußgängern (Ausnahme: widerrechtlich fahrende Radfahrer auf Fußweg) 	<ul style="list-style-type: none"> • Weiterhin Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn (mit Schienen), dadurch ggf. Konflikte mit Kfz und bei Überfahrt über Schiene • Grund für Radfahrer, weiterhin widerrechtlich auf dem Fußweg zu fahren
4 (Freigabe des nordöstlichen Radweges für Radfahrer in Gegenrichtung bei gleichzeitigem Verbot des stadteinwärtigen Radverkehrs zwischen den Einmündungen Hoher Weg und Talstraße)	<ul style="list-style-type: none"> • Keine Radfahrer im Bereich der stadteinwärtigen Haltestelle Talstraße (weder auf Fußweg noch auf Fahrbahn) • Führung des stadteinwärtigen Radverkehrs auf einem separaten Radweg 	<ul style="list-style-type: none"> • Radfahrer müssen die stark befahrene Kröllwitzer Straße zweimal überqueren (relativ lange Wartezeiten an betreffenden Bedarfsampeln). Hierdurch ist mit Akzeptanzproblemen zu rechnen. • Radfahrer aus dem Hohen Weg (zahlreiche Studenten) müssen Kröllwitzer Straße ungesichert überqueren. • An den Einmündungen Senffstraße und Grellstraße sowie an Grundstücksausfahrten sind Konflikte zwischen linksseitigen (bergab fahrenden) Radfahrern und einbiegenden Kfz zu befürchten. • Der vorhandene Radweg auf der Nordostseite ist zu schmal für 2-Richtungs-Radverkehr. Deswegen müsste für Radfahrer in stadtauswärtiger Richtung der Fußweg frei gegeben werden, was wiederum zu Konflikten mit Fußgängern führt.