

| | | |
|---|-----------|-------------------|
| Vorlage Nr. VI 41/2022 | | |
| für die Sitzung des Bau- und Umweltausschusses. | | |
| Beratung in öffentlicher Sitzung: | ja | Anzahl Anlagen: 3 |

**Fahrradachse nach Norden ausbauen
Abschnitt Dwarsweg – Friedhof Lehe
-Variantenvorstellung und Finanzierung-**

A Problem

Der Bau- und Umweltausschuss hat in seiner Sitzung am 12.11.2020 den Magistrat aufgefordert eine Fahrradtrasse von der Stadtmitte in den Norden als Teil der Nord-Süd-Achse für den Fahrradverkehr auszubauen (VI 92/2020). Ein Teilabschnitt dieser Nord-Süd-Achse ist der Dwarsweg im Bereich des Friedhofs Lehe. Auf Grund der zu erwartenden Nutzungsansprüche, Fahrradfahrer und Friedhofsbesucher, ist die alleinige Herrichtung einer 4,0 m breiten Fahrbahn für den Radverkehr an dieser Stelle nicht ausreichend. In der Folge ist neben der Fahrbahn für den Radverkehr auch der Parkplatz für die Friedhofsbesucher auszubauen. Für die Finanzierung des Ausbaus der Fahrbahn wird ein Förderantrag im Rahmen des Sonderprogramms „Stadt und Land“ gestellt. Der Ausbau des Parkplatzes für die Friedhofsbesucher kann nicht aus diesem Sonderprogramm finanziert werden.

B Lösung

In Vorbereitung der noch ausstehenden Bürger- und Ämterbeteiligung sind drei Varianten für eine Neugestaltung des Dwarsweg im Bereich des Friedhofs Lehe erarbeitet worden. Alle Varianten beinhalten den Bau einer Fahrradstraße mit einer 6,0 m breiten Fahrbahn im Bereich der Parkplätze. Die um 2,0 m breitere Fahrbahn gegenüber der unter „A Problem“ genannten 4,0 m Breite resultiert hierbei aus den Anforderungen der Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) an Fahrbahnbreiten bei Senkrechtaufstellung des ruhenden Verkehrs. Die Senkrechtaufstellung für den ruhenden Verkehr wurde bei allen Varianten gewählt, um den vorhandenen Straßenraum optimal auszunutzen. Zwischen den Stellplätzen in Senkrechtaufstellung und der Fahrbahn ist ein Sicherheitsstreifen von 1,0 m Breite geplant um den Radverkehr vor zurückstoßenden Kfz zu schützen. Die Stellplätze selbst werden in allen Varianten mit einer Breite von 2,75 m vorgesehen, um gerade älteren Friedhofsbesuchern das Ein- und Aussteigen zu erleichtern.

Variante 1

Die Variante 1 beinhaltet im Süden die Anordnung der Stellplätze auf der Friedhofsseite bis zum Zugang zur Kapelle. Diese Anordnung bietet den Vorteil das Besucher des Friedhofs nicht die Fahrbahn der Fahrradstraße queren müssen. Die Anzahl der Stellplätze ist für den tagtäglichen Besuchsverkehr als ausreichend anzusehen. Ab dem Zugang zur Kapelle Richtung Norden werden die Stellplätze auf der Bahnseite angeordnet. Diese Anordnung vermeidet Konflikte mit den in diesem Bereich vorhandenen Bäumen und deren Wurzelbereich. Trotz der gesplitteten Anordnung der Stellplätze wird jedoch für Trauergesellschaften bei Beerdigungen genügend Parkraum zur Verfügung gestellt. Insgesamt werden 34 Stellplätze zzgl. 2 Behindertenstellplätzen hergestellt.

Variante 2

Wie bei Variante 1 wird Trauergesellschaften bei Beerdigungen Parkraum im ausreichenden Maße zur Verfügung gestellt. Bei Variante 2 werden die Stellplätze jedoch auf der Friedhofsseite in Senkrechtaufstellung angeordnet und durch Stellplätze in Längsaufstellung auf der Bahnseite ergänzt. Nachteilig wirkt sich die Anordnung der Stellplätze ab dem Zugang zur Kapelle Richtung Norden auf der Friedhofsseite aus, da es hier zu Konflikten mit dem Wurzelbereich der vorhandenen Bäume kommt. Insgesamt werden 39 Stellplätze zzgl. 2 Behindertenstellplätzen hergestellt.

Variante 3

Wie die Varianten 1 und 2 stellt auch die Variante 3 Trauergesellschaften bei Beerdigungen Parkraum im ausreichenden Maße zur Verfügung. Die Stellplätze werden in Gänze auf der Bahnseite in Senkrechtaufstellung angeordnet. Hierdurch entstehen keine Konflikte mit den Wurzelbereichen der Bäume auf der Friedhofsseite. Nachteilig gegenüber den Varianten 1 und 2 ist, dass jeder Friedhofsbesucher die Trasse der Fahrradstraße queren muss, um zum Friedhof zu gelangen. Insgesamt werden 38 Stellplätze zzgl. 2 Behindertenstellplätzen hergestellt.

Fazit

Obwohl sich die Varianten hinsichtlich der Vor- und Nachteile nur gering unterscheiden, wird seitens des Amtes für Straßen- und Brückenbau die Variante 1 bevorzugt, da sie die beste Lösung für den Alltag darstellt.

Für die Finanzierung der Fahrradstraße ist geplant, Fördermittel aus dem Sonderprogramm „Stadt und Land“ zu beantragen und die städtischen Komplementärmittel zu gegebener Zeit aus den im Amt für Straßen- und Brückenbau veranschlagten Haushaltsmitteln für den Ausbau des Radwegenetzes bereitzustellen. Die Anlage der Stellplätze für den ruhenden Verkehr kann hingegen nicht aus diesem Sonderprogramm finanziert werden. Die Finanzierung der Stellplätze für den ruhenden Verkehr kann sowohl aus den Einnahmen aus der Ablösung für nicht nachgewiesene Einstellplätze als auch aus der entsprechenden Spezialrücklage für die Schaffung von Park- und Einstellplätzen des Amtes für Straßen- und Brückenbau sichergestellt werden. Eine grobe Kostenannahme ergab für die Fahrradstraße einen Finanzbedarf von 300.000,- Euro und für die Parkplatzanlage einen Finanzbedarf von weiteren 300.000,- Euro. Insgesamt sind also Finanzmittel in Höhe von 600.000,- Euro erforderlich. Inwieweit der Ukraine-Konflikt und die damit verbundene Preisentwicklung im Baugewerbe Auswirkungen auf das Projekt hat, kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht gesagt werden. Es ist jedoch von Preissteigerungen zwischen 20% und 30% auszugehen. Diese können jedoch durch Rücklagen und Verschiebungen bei anderen Projekten aufgefangen werden.

Der Bau- und Umweltausschuss beschließt den Entwurf der Variante 1 als Vorzugsvariante und beauftragt das Amt für Straßen- und Brückenbau mit den weiteren Planungsschritten.

Der Bau- und Umweltausschuss stimmt der zweigeteilten Finanzierung aus zu beantragenden Fördermitteln aus dem Sonderprogramm „Stadt und Land“ und aus den Einnahmen aus der Ablösung für nicht nachgewiesene Einstellplätze bzw. aus der entsprechenden Spezialrücklage für die Schaffung von Park- und Einstellplätzen des Amtes für Straßen- und Brückenbau zu.

Der Baubeginn ist für das 2. Quartal 2023 geplant.

C Alternativen

Keine die empfohlen werden kann.

D Finanzielle / Personalwirtschaftliche / Klimaschutzzielrelevante Auswirkungen / Genderprüfung

Die finanzwirtschaftlichen Auswirkungen wurden unter B beschrieben. Die Finanzierung der Maßnahme kann aus den im Amt für Straßen- und Brückenbau vorhandenen Einnahmen aus der Ablösung für nicht nachgewiesene Einstellplätze bzw. aus der entsprechenden Spezialrücklage für die Schaffung von Park- und Einstellplätzen und den Fördermitteln aus dem Sonderprogramm „Stadt und Land“ sichergestellt werden.

Personalwirtschaftliche Auswirkungen sowie Hinweise auf eine Gleichstellungsrelevanz sind nicht gegeben. Die Schaffung neuer Baumstandorte und die dauerhafte artgemäße Entwicklung neuer Bäume haben positive Auswirkungen auf den Klimaschutz. Ausländische Mitbürger sind von diesem Beschlussvorschlag nicht in besonderer Weise betroffen. Auf die besonderen Belange der Menschen mit Behinderungen wirkt sich dieser Beschlussvorschlag aus. Das Amt für Menschen mit Behinderung wird im Zuge der weiteren Planung beteiligt. Die Richtlinie zur barrierefreien Gestaltung wird berücksichtigt. Die Stadtteilkonferenz Lehe wird über den Beschluss informiert.

E Beteiligung / Abstimmung

Baureferat, Gartenbauamt, EBB, Amt für Menschen mit Behinderung im Zuge der weiteren Planung

F Öffentlichkeitsarbeit/ Veröffentlichung nach dem BremIFG

Geeignet./ Es besteht eine Informationspflicht nach dem BremIFG.

G Beschlussvorschlag

Der Bau- und Umweltausschuss beschließt den Entwurf der Variante 1 als Vorzugsvariante und beauftragt das Amt für Straßen- und Brückenbau mit den weiteren Planungsschritten.

Der Bau- und Umweltausschuss stimmt der zweigeteilten Finanzierung aus zu beantragenden Fördermitteln aus dem Sonderprogramm „Stadt und Land“ und aus den Einnahmen aus der Ablösung für nicht nachgewiesene Einstellplätze bzw. aus der entsprechenden Spezialrücklage für die Schaffung von Park- und Einstellplätzen des Amtes für Straßen- und Brückenbau zu.

Der Baubeginn ist für das 2. Quartal 2023 geplant.

gez.
Schomaker
Stadtrat

Anlage 1: Variante 1 - Vorzugsvariante

Anlage 2: Variante 2

Anlage 3: Variante 3