

Vorlage Nr. VI 2/2024 - 1		
für die Sitzung des Bau- und Umweltausschusses.		
Beratung in öffentlicher Sitzung:	ja	Anzahl Anlagen: 7

**Fahrradachse nach Norden ausbauen
Am Wischacker II. Bauabschnitt – Spiekaer Weg bis Schlachthofstraße
Vorzugsvariante**

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). Auf Grundlage dieses Beschlusses wurden im Jahr 2022 der I. BA Am Wischacker zwischen Am Fleeth und Spiekaer Weg sowie der I. BA Dwarsweg zwischen Auf der Eeke und Friedhof Lehe fertiggestellt. Für den II. BA Dwarsweg im Bereich Friedhof Lehe ist der Baubeginn auf Ende Februar 2024 terminiert. Ein weiterer Teilabschnitt dieser Nord-Süd-Achse ist die Straße „Am Wischacker“ im Bereich zwischen dem „Spiekaer Weg“ und der „Schlachthofstraße“, dieser wird wie die anderen Abschnitte als Fahrradstraße ausgebaut und angeordnet. Die derzeitige Fahrbahnoberflächenbeschaffenheit ist aus Sicht der Verkehrssicherheit als schlecht anzusehen. Sie senkt den Komfort und ist eine Gefährdung für den Radverkehr.

Auf Grund der zu erwartenden Nutzungsansprüche, Fahrradfahrer, Anliegerverkehre und geringe Lieferverkehre des anliegenden Gewerbes ist die Herstellung einer 4,0 m breiten Fahrbahn für den Radverkehr mit entsprechenden Ausweichstellen für Begegnungsfälle zwischen Anlieger- und Lieferverkehren an dieser Stelle ausreichend. Ein breiterer Ausbau der Fahrbahn ist als kontraproduktiv zu erachten, da er hier zu Schleichverkehren führt, die der Zielsetzung einer Fahrradstraße widersprechen.

Der Ausbau sowie die Anordnung als Fahrradstraße ist Grundlage der Bewilligung von Fördermitteln im Rahmen des Sonderprogramms „Stadt und Land“ zur Finanzierung der Baumaßnahme.

Der Planungsprozess sieht als nächsten Schritt eine Anlieger- und Bürgerbeteiligung vor, in welcher die Vorplanung vorgestellt wird. In der geplanten Veranstaltung wird Gelegenheit gegeben, Anregungen und Kritik zur Vorplanung abzugeben. Die Vorschläge werden dann in die Entwurfsplanung eingearbeitet.

B Lösung

Im Zuge der Vorplanung wurden insgesamt drei Varianten unter dem Arbeitstitel „Am Wischacker“ entwickelt.

Die Varianten für den genannten Abschnitt sehen die Anordnung als Fahrradstraße durch die Straßenverkehrsbehörde vor und wurden dahingehend in Ihrer Straßenraumaufteilung geplant. Eine Fahrbahnbreite von 4m bildet die Grundlage der Aufteilung. Die Positionierung von Grünflächen bzw. Bäumen wird durch die Vielzahl an Leitungen im Straßenverlauf eingeschränkt. Da die im Eigentum der Stadt befindlichen Grundstücke nicht in Gänze für die Umgestaltung der Straße ausgenutzt werden, sollen nicht benötigte Flächen nach Fertigstellung der Straßenanlage an die Anlieger veräußert werden.

Die Varianten unterscheiden sich jeweils in den unterschiedlichen Entwässerungskonzepten und deren Raumbedarf sowie den daraus resultierenden Baukosten.

Variante 1-1:

Die Variante 1 sieht vor, den zu beplanenden Teilabschnitt über eine Muldenrinne in einen Regenwasserkanal zu entwässern. Daher kann die volle Breite des Straßenraumes befestigt werden. Es gelingt somit, neben der 4,0 m breiten Fahrbahn entlang der Wohnbebauung einen höhengleichen und somit überfahrbaren 2,5 m breiten Gehweg bzw. am nördlichen Ende einen rd. 1,6 m breiten Bedarfsstreifen anzulegen, der das Begegnen von Verkehren ermöglicht. Die Führung der Straße orientiert sich an der westlichen Flurstückgrenze, diese gibt eine Verschwenkung vor, welche als verkehrsberuhigende Funktion so auch im Straßenverlauf ausgebildet wird.

Auf Höhe des Umspannwerkes Lehe (zw. Station 0+160,000 und 0+200,000) entstehen 8 Pkw-Stellplätze sowie eine Grünfläche mit 4 Bäumen.

Für die Variante 1-1 entstehen voraussichtlich Baukosten in Höhe von insgesamt 776.178 €. Diese teilen sich auf in 670.863 € für den Straßenbau und 105.315 € für den Kanalbau. Förderfähig hiervon sind gem. der Verwaltungsvereinbarung zum Sonderprogramm „Stadt und Land“ 776.178 €. Bei einer Förderquote von 90% entfallen dann durch die Komplementierung 77.618 € auf die Stadt.

Variante 1-2:

Als Kombination aus Variante 1-1 und 2 umfasst die Variante 1-2 ein Entwässerungskonzept aus einer Versickerungsfläche sowie einer Muldenentwässerung über einen Regenwasserkanal. Der Systemwechsel erfolgt auf Höhe des Umspannwerkes Lehe, im südlichen Abschnitt erfolgt die Entwässerung über die Muldenrinne in einen Regenwasserkanal, im nördlichen Abschnitt über eine Versickerungsfläche.

Im gesamten Straßenverlauf werden Grünflächen angeordnet; dadurch ist eine Platzierung von 10 Bäumen im Straßenverlauf möglich.

Aufgrund der Grünflächen und dessen Platzbedarf kann kein Gehweg oder Bedarfsstreifen ausgebildet werden. Die 4,0 m breite Fahrbahn verläuft bis zum Umspannwerk Lehe ebenfalls entlang der Flurstückgrenze, anschließend entsteht aufgrund der Versickerungsfläche eine weitere Verschwenkung in der Fahrbahnführung mit verkehrsberuhigender Funktion. Begegnungsverkehre haben an Einfahrten sowie zwei Parkplatzstreifen die Möglichkeit zu passieren. Zusätzlich zu dem Parkstreifen auf Höhe des Umspannwerkes Lehe mit 7 Pkw-Stellplätzen entstehen vor der Wohnbebauung (zw. Station 0+005,000 und 0+025,000) 4 Pkw-Stellplätze. Bei einer Kombination der Variante 1-1 und Variante 2 entstehen voraussichtlich Baukosten in Höhe von 696.745 €. Diese teilen sich auf in 621.775 € für den Straßenbau und 74.970 € für den Kanalbau. Förderfähig hiervon sind gem. der Verwaltungsvereinbarung zum Sonderprogramm „Stadt und Land“ 696.775 €. Bei einer Förderquote von 90% entfallen dann durch die Komplementierung 69.678 € auf die Stadt.

Variante 2:

Die Variante 2 entwässert die Fahrbahn ausschließlich über Versickerungsmulden. Aufgrund der Platzbedarfe ist es nicht möglich Stellplätze, Gehwege oder überfahrbare Bedarfsstreifen anzuordnen. Die Platzierung von 4 Bäumen erfolgt in den Grünflächen.

Um Begegnungsverkehre zu ermöglichen, werden im Straßenverlauf Aufweitungen eingeplant die nach RAST 06 den Begegnungsfall PKW und LKW (Müllfahrzeug) mit 5,55 m Breite abdecken. Abgesehen der eben benannten Begegnungsstellen beträgt die Fahrbahnbreite auch in dieser Variante 4,0 m. Durch die Anordnung der Versickerungsmulden und der Aufweitungen entsteht auch hier eine Verschwenkung im Straßenverlauf.

Die Gesamtkosten der Variante 2 belaufen sich voraussichtlich auf 583.720 €. Förderfähig hiervon sind gem. der Verwaltungsvereinbarung zum Sonderprogramm „Stadt und Land“ 583.720 €. Bei einer Förderquote von 90% entfallen dann durch die Komplementierung 58.372 € auf die Stadt.

Fazit:

Wesentliche Unterschiede resultieren aus der Aufteilung des Verkehrsraumes in Folge der Platzbedarfe der zwei Entwässerungsmöglichkeiten und des damit bedingten Wegfalls eines Gehweges sowie weiterer befestigter Flächen. Dies ermöglicht jedoch zum Teil die Schaffung neuer Baumstandorte.

In Hinblick auf die, wenn auch geringen, zu erwartenden Lieferverkehre zum anliegenden Gewerbe wie auch zum Materiallager des Amtes für Straßen- und Brückenbau ist in Frage zu stellen, ob eine Gestaltung des Straßenraumes mit einer 4,0 m breiten Fahrbahn ohne Gehweg den Ansprüchen des Fußgängerverkehrs gerecht wird.

Aus Gründen der Verkehrssicherheit wird vorgeschlagen, die Variante 1-1 als Vorzugsvariante zu beschließen.

Der Bau- und Umweltausschuss beschließt die Vorplanung der Variante 1-1 als Vorzugsvariante und beauftragt das Amt für Straßen- und Brückenbau mit der Durchführung einer Anlieger- und Bürgerinformation sowie den weiteren Planungsschritten.

C Alternativen

Keine, die empfohlen werden kann

D Auswirkungen des Beschlussvorschlags

Zur Finanzierung des Umbaus zur Fahrradstraße wurden Fördermittel aus dem Sonderprogramm „Stadt und Land“ in Höhe von 840.000 € inkl. Planungskosten beantragt und bewilligt. Die darin enthaltenen städtischen Komplementärmittel in Höhe von 84.000 € stehen dem Amt 66 in der Drittmittelrücklage ebenfalls zur Verfügung.

Das Baureferat weist darauf hin, dass bei einer endgültigen Herstellung der Erschließungsanlage auf voller Länge (oder zumindest auf einem übergeordneten Teilstück) grundsätzlich nach Erschließungsbeitragssatzung der Stadt Bremerhaven Erschließungsbeiträge von den Anliegern zu erheben sind. Eine genaue Prüfung – auch im Hinblick auf eine An- oder Verrechnung von Fördermitteln – erfolgt jeweils maßnahmenbezogen.

Klimaschutzzielrelevante Auswirkungen bestehen. Es handelt sich bei den Bauvorhaben um Maßnahmen zur Radverkehrsförderung. Das Sonderprogramm „Stadt und Land“ ist Bestandteil des Klimaschutzprogramms 2030 der Bundesregierung. Durch den Aufbau einer sicheren, guten Radwegeinfrastruktur wird eine Verlagerung des Mobilitätsverhaltens hin zu einer verstärkten Nutzung von Fahrrädern angestrebt. Eine Verlagerung der Verkehre zu Gunsten des Radverkehrs fördert die Luftreinhaltung und den Lärmschutz, reduziert den CO₂-Ausstoß und trägt somit zum Klimaschutz bei.

Personalwirtschaftliche Auswirkungen sowie Hinweise auf eine Gleichstellungsrelevanz sind nicht gegeben. Ausländische Mitbürgerinnen und Mitbürger sind von diesem Beschlussvorschlag nicht in besonderer Weise betroffen. Auf die besonderen Belange der Menschen mit Behinderung und auf die besonderen Belange des Sports wirkt sich dieser Beschlussvorschlag nicht aus.

Da sich der Beschlussvorschlag auf den Stadtteil Lehe bezieht, wird die Stadtteilkonferenz Lehe im Rahmen der weiteren Schritte (Bürgerbeteiligung) eingebunden.

E Beteiligung / Abstimmung

Eine Beteiligung des Stadtplanungsamtes und des Gartenbauamtes erfolgt im Zuge der weiteren Planung.

F Öffentlichkeitsarbeit / Veröffentlichung nach dem BremIFG

geeignet / Es besteht eine Veröffentlichungspflicht nach dem BremIFG.

G Beschlussvorschlag

Der Bau- und Umweltausschuss beschließt die Vorplanung der Variante 1-1 als Vorzugsvariante und beauftragt das Amt für Straßen- und Brückenbau mit der Durchführung einer Anlieger- und Bürgerinformation sowie den weiteren Planungsschritten.

gez.
Schomaker
Stadtrat

Anlage 1: Variante 1.1 Blatt 1
Anlage 2: Variante 1.1 Blatt 2
Anlage 3: Variante 1.2 Blatt 1
Anlage 4: Variante 1.2 Blatt 2
Anlage 5: Variante 2 Blatt 1
Anlage 6: Variante 2 Blatt 2
Anlage 7: Wirtschaftlichkeitsuntersuchung