



STADT RADEBEUL

- DER OBERBÜRGERMEISTER -

X	Beschlussvorlage
	Mitteilung über Eilentscheidung
	Informationsvorlage

Vorlagennr.: SR 53/13 – 09/14
Gremium: Stadtrat
federführendes Amt: Stadtbauamt

Stand des Verfahrens:			
Gremium:	Stadtrat		Sitzungstermin: 27.11.2013
Beratungsstatus:	zur Beschlussfassung		Öffentlichkeit:
	zur Vorberatung		

Beschlussfassung:				 Siegel, Unterschrift		
abgestimmt am:	27.11.2013	ausgefertigt am:	28.11.2013			
stimmberechtigte Mitglieder:			35			
davon anwesend:	29	Nichtteilnahme:	0			
dafür:	20	dagegen:	6			Enthaltungen: 3

Gegenstand der Vorlage:

Art und Weise der Ausführung des investiven städtischen Bauvorhabens: Grundhafter Ausbau der Meißner Straße zwischen Dr.-Külz-Straße und Rennerbergstraße (Modifizierung des Bau-beschluss).

Beschlussvorschlag:

Der Stadtrat von Radebeul beschließt zur Anpassung an aktuelle gesetzliche Vorgaben im Bereich der Führung des Radverkehrs die vom Ingenieurbüro IVAS aus Dresden erarbeitete geänderte Entwurfsplanung (Stand 17.10.2013) als Grundlage für den grundhaften Ausbau der Meißner Straße zwischen Dr.-Külz-Straße und Rennerbergstraße in Abänderung des bisherigen Baubeschlusses SR 24/09-09/14 vom 25.11.2009 und erteilt der Vorzugsvariante B seine Zustimmung.

Auf dieser Grundlage sind die weiteren Planungs- und Realisierungsschritte, insbesondere die Einleitung eines Planfeststellungsverfahrens nach Sächsischem Straßengesetz durchzuführen.

bisheriger und weiter vorgesehener Verfahrensgang:							
<i>Gremium</i>	<i>Datum</i>	<i>ö./nö.</i>	<i>Beratungsempfehlung</i>			<i>Änderung Beschlussvorschlag</i>	
			<i>Dafür</i>	<i>Dagegen</i>	<i>Enthaltung</i>	<i>ja</i>	<i>nein</i>
SEA	05.11.2013	nö	5	2	2		x
SR	27.11.2013	ö.	20	6	3		x

Fassung vom: 14.10.2013

SR 53/13 – 09/14 Anpassung Planung Meißner Straße 6. BA

rechtliche Grundlagen:

§ 4 Abs. 3 Hauptsatzung, § 39 Sächsisches Straßengesetz

Angabe der finanziellen Auswirkungen:

finanzielle Auswirkungen:	X	ja		nein
Gesamtkosten der Maßnahme:	ca. 6.100.000 Euro			
davon Kosten des Teilloses Straßenbau:	ca. 2.000.000 Euro			
davon Kosten des Teilloses Straßenbahnanlagen:	ca. 3.400.000 Euro			
davon Kosten des Teilloses Grunderwerb/Planung:	ca. 700.000 Euro			

Finanzierung:

Produkt	Bezeichnung	Betrag	planmässig	üpl	apl	HH-Ermächtigung aus vergangenen Jahren
---------	-------------	--------	------------	-----	-----	--

ERGEBNISHAUSHALT

Ertragswirksam:

Aufwandswirksam:						

FINANZHAUSHALT

Einzahlung:

--	--	--	--	--	--	--

Auszahlung:

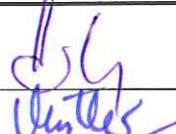
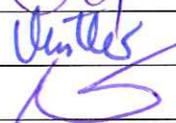
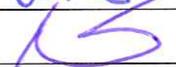
543-001	Ausbau Meißner Str. 6. BA (Inv. 13-07-0037)	80.000 €	x			
---------	--	----------	---	--	--	--

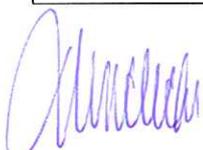
Folgekosten:

Ergebnishaushalt:	50.000 €/Jahr für Abschreibung	Finanzhaushalt:	
-------------------	--------------------------------	-----------------	--

Bemerkungen: Für die weitere Planung bis zum Planfeststellungsverfahren sind im Haushaltsplan 2013 insgesamt 80.000 € etatisiert.

Die Umsetzung des Bauvorhabens ist frühestens ab dem Jahr 2016 realistisch, sofern das Planfeststellungsverfahren erfolgreich abgeschlossen wurde, die Finanzierung im Rahmen der Investitionsvereinbarung zwischen dem Landkreis Meißen gesichert ist, Fördermittel zur Verfügung stehen und die entsprechenden Finanzmittel im Haushaltsplan etatisiert sind. Entsprechend des konkreten Ausführungszeitraumes und steigender Preisentwicklung können sich die Kosten erhöhen.

Bestätigung:	Mitzeichnung federführendes Amt für die inhaltliche und finanzielle Absicherung:		Datum:	8.11.13	He 600
	Mitzeichnung Geschäftsbürgermeister:		Datum:	11.11.13	
	Mitzeichnung Kämmereiamt:		Datum:	11.11.13	


Wendsche

SR 53/13 – 09/14 Anpassung Planung Meißner Straße 6. BA





Begründung:

Am 25.11.2009 wurde die Vorplanung Variante 2 für den Ausbau der Meißner Straße im sogenannten 6. Bauabschnitt vom Stadtrat beschlossen. Die Vorplanung beinhaltet eine Radverkehrsführung im Seitenraum über einen Großteil der Gesamtstrecke als gemeinsamer Geh-/Radweg und auf einem Abschnitt auf einem separaten Radweg. Begründet mit der Änderung gesetzlicher Vorschriften und der hierdurch zu vermeidenden Konfliktsituation an den Knotenpunkten ist eine Radverkehrsführung als gemeinsamer Geh-/Radweg an stark befahrenen Straßen nicht mehr zulässig und daher nicht genehmigungs- und förderfähig. Der vor der Änderung vertretene Grundsatz einer Trennung und Entmischung des Kfz-Verkehrs und Radverkehrs sowie der Vorzug für bauliche Radwege aus Gründen der Verkehrssicherheit wurde seitens des Gesetzgebers aufgegeben. Maßgeblich ist die Änderung weiterhin in Bezug auf die Benutzungspflicht von Radwegen, gemeinsamen Geh- und Radwegen und getrennten Geh- und Radwegen die auf die Fälle beschränkt ist, in denen es die Verkehrssicherheit oder der Verkehrsablauf tatsächlich zwingend erfordern.

Grundlage für die Anpassung der Planung an die geltenden Regelungen ist die Vermeidung bzw. Minimierung von zusätzlichem Grunderwerb. Ein weiteres Kriterium ist die Berücksichtigung vorhandener Radverkehrsanlagen auf der Meißner Straße im Sinne einer möglichst einheitlichen und stetigen Radverkehrsführung.

Wahl der Radverkehrsführung

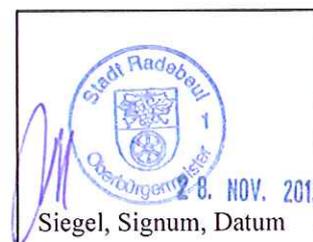
Für die Wahl der Radverkehrsführung sind die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA2010) anzuwenden. Als geeignete Führungsformen bei der vorliegenden Verkehrsstärke und zulässigen Geschwindigkeit kommen Radfahrstreifen, Radweg und gemeinsamer Geh-/ Radweg in Betracht. Alle drei Führungsformen können unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse nicht angewendet werden.

Gemeinsame Geh- und Radwege sind nur bei schwacher Fußgänger- u. Radverkehrsbelastung möglich, wenn getrennte Führungen nicht zu realisieren sind und die Fahrbahnführung des Radverkehrs aus Sicherheitserwägungen nicht vertretbar ist. Es handelt sich bei der Meißner Straße um eine Hauptroute des Radverkehrs und mindestens im Bereich der Straßenbahnhaltstellen ist regelmäßig ein hohes Fußgängeraufkommen zu verzeichnen. Eine besondere Gefahrensituation für Radfahrer liegt nach Prüfung der Unteren Straßenverkehrsbehörde nicht vor, sodass keine sicherheitsrelevanten Gründe gegen eine Fahrbahnführung sprechen.

Bauliche Radwege (Mindestbreite 2,5m) würden zum Einen zu einer Verbreiterung der Seitenräume und damit zu einer weiteren Inanspruchnahme privater Flächen führen. Zum Anderen ist die Benutzungspflicht auf die Fälle beschränkt, in denen es die Verkehrssicherheit oder der Verkehrsablauf tatsächlich zwingend erfordern. Eine besondere Gefahrensituation innerhalb des betreffenden Straßenabschnitts liegt nicht vor (Prüfung Untere Straßenverkehrsbehörde), sodass die Anordnung eines benutzungspflichtigen Radweges nicht zulässig ist. Die Radverkehrsführung im Seitenraum würde zudem im Bereich der zahlreich vorhandenen Grundstückszufahrten und Knotenpunkten zu Konfliktsituationen zwischen Kfz- und Radverkehr führen. Die Benutzung der Fahrbahn durch den Radverkehr ist durch den Ausbau eines nicht benutzungspflichtigen Radweges zulässig und könnte zu Einschränkungen des fließenden Kfz-Verkehrs führen.

Radfahrstreifen (Mindestbreite 1,85m) mit einer Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn eignen sich sehr gut, um Konflikte zwischen Radfahrern und Kfz im Bereich von Knotenpunkten und Grundstückszufahrten zu minimieren. Da Radfahrstreifen nicht von Kfz überfahren werden dürfen, führt deren Anwendung zu einer Verbreiterung der Fahrbahn und damit zu einer weiteren Inanspruchnahme privater Flächen bzw. zum Verlust einer Fahrspur und damit die Abkehr vom Grundsatz zweier separater Fahrspuren pro Fahrtrichtung.

SR 53/13 – 09/14 Anpassung Planung Meißner Straße 6. BA



Fällt die Prüfung der Realisierbarkeit der in der Vorauswahl ausgewählten Führungsformen negativ aus, ist die Wahl anderer Führungsformen bei der Beachtung von Rahmenbedingungen möglich. Gemäß ERA ist der Einsatz von Rad-Schutzstreifen im anzuwendenden Belastungsbereich bei geringem Schwerverkehr und übersichtlicher Linienführung möglich. Bei einer Verkehrsbelastung von ca. 1.700 Kfz in der Spitzenstunde und ca. 3-4% Schwerverkehrsanteil werden die Einsatzgrenzen für Rad-Schutzstreifen eingehalten. Die Zustimmung zur Anwendung von Rad-Schutzstreifen durch die Untere Straßenverkehrsbehörde liegt vor.

Erläuterung Varianten Rad-Schutzstreifen

Der Einsatz von Schutzstreifen wurde in zwei Varianten geprüft.

Variante A

Der Schutzstreifen wird auf der äußeren Fahrbahn markiert ohne dass die Fahrbahn verbreitert wird. Die dadurch verbleibende Restfahrbahnbreite ist für eine Kfz-Fahrspur zu gering, sodass beide separaten Fahrspuren in eine überbreite Fahrspur je Fahrtrichtung (beinhaltet Gleisbereich und Schutzstreifen) umgewandelt werden. Die Straßenbreite entspricht der 2009 beschlossenen Planung.

Der Kfz-Verkehr fährt auf der überbreiten Fahrbahn auf oder neben dem Rad-Schutzstreifen. Im Normalfall wird der Gleisbereich zumindest teilweise mitbenutzt. Neben der Straßenbahn können Kfz nur unter Benutzung des Rad-Schutzstreifens fahren. Zum Überholen eines Fahrrades müssen Kfz in den Gleisbereich ausweichen. Die Variante wurde von den DVB abgelehnt, da Konflikte zwischen Straßenbahn/ Kfz und Radfahrern befürchtet werden.

Grunderwerb ist in gleicher Größenordnung wie in der 2009 beschlossenen Planung erforderlich. Es fallen gegenüber der 2009 beschlossenen Planung Kosten in gleicher Höhe an.

Variante B

Der Schutzstreifen wird auf der äußeren Fahrbahn markiert, welche dementsprechend auf 3,75m verbreitert wird. Pro Fahrtrichtung sind weiterhin zwei separate Fahrspuren vorhanden. Die Gesamtfahrbahn ist um 0,5 m breiter als in der Variante A. Der Seitenbereich ist je nach Medienlage 2,50 bis 3,00 m breit. Pkw müssen zum Überholen von Radfahrern den Fahrstreifen nicht verlassen. Straßenbahn und Kfz sind somit im Normalfall Profil- und damit auch konfliktfrei.

Gegenüber der Variante A fallen geringfügig höhere Kosten an, da der Anteil der (kostenintensiveren) Fahrbahnbefestigung gegenüber der preiswerten Gehwegbefestigung größer ist. Die Fahrbahnverbreiterung ist ca. auf einer Länge von 750 m (ohne Haltestellen) erforderlich. Das führt auf der Südseite zu einer größeren Flächeninanspruchnahme von ca. 375 m². Auf der Nordseite ist voraussichtlich keine zusätzliche Flächeninanspruchnahme nötig.

Variante B entspricht in den grundlegenden Kriterien Anzahl Fahrspuren (Überholmöglichkeit von Kfz), Profilmfreiheit Straßenbahn/Kfz/Radverkehr (Vorbeifahrt an einer Straßenbahn) und Verkehrsqualität der 2009 beschlossenen Planung und wird daher als Vorzugsvariante gewertet.

Anlagen:

- 3 Lagepläne (Stand 17.10.2013)
- Gegenüberstellung Varianten

SR 53/13 – 09/14 Anpassung Planung Meißner Straße 6. BA

