

Begründung

1 Ausgangssituation

Mit der MV0030/2016 hat die Verwaltung im BPU am 20.04.2016 über die Ergebnisse der Vorplanung zur Instandsetzung der Marwitzer Straße informiert. Schwerpunkt der Diskussion zum Planungsstand war insbesondere die Verkehrssicherheit für Radfahrer.

Mit Schreiben vom 27.07.2016 wurde der Stadt eine Unterschriftenliste zum Erhalt einer geschützten Radfahrmöglichkeit (gesonderter Radweg) im Rahmen der Instandsetzung der Marwitzer Straße übergeben. Darin enthaltene Kritikpunkte an der geplanten Radfahrerführung sind insbesondere

- die grundsätzliche Führung des Radfahrers auf einem Schutzstreifen auf der Straße sowie
- das zusätzlich für den Radfahrer entstehende Gefährdungspotential durch die hinter dem Schutzstreifen angedachten Parkstände und die geplante Querunginsel in Höhe der Waldstraße.

2 Planungsprämissen und Lösungsansätze

Zur Erörterung der benannten Hinweise und Forderungen erfolgte eine Beratung mit Vertretern des Landesbetriebes Straßenwesen, der Straßenverkehrsbehörde, dem Planungsbüro Dr. Kalkanke und der Verwaltung.

2.1 Planungsprämissen

Grundlage der Erörterung bildeten die nachfolgenden Sachverhalte:

- Bei der Baumaßnahme „Marwitzer Straße“ handelt es sich um eine dringend erforderliche Instandhaltungsmaßnahme des Landesbetriebes Straßenwesen als Baulastträger. Als Instandhaltungsmaßnahme ist eine durchgängige Verbreiterung der Straße nicht möglich.
- Zur Realisierung des Vorhabens ist die Finanzierung über Unterhaltungsmittel des Landes nur für den Zeitraum 2017 - 2019 gesichert. Die Baumaßnahme kann daher nicht verschoben werden.

Maßnahmen, die dazu führen, dass der geplante Realisierungszeitraum nicht eingehalten werden kann, sind daher auszuschließen. Dies betrifft u.a. auch eine durchgängige Verbreiterung der Straße, welche die Notwendigkeit eines aufwendigen zeitintensiven (und ergebnisoffenen) Planfeststellungsverfahrens bedingen würde.

- Die geschützte Allee, insbesondere im 1. Teilabschnitt zwischen „Alte Fontanestraße“ und „Rigaer Straße“ ist aufgrund ihrer guten Vitalität zu erhalten.
- Infolge dessen kann durch den Baulastträger (Landesbetrieb Straßenwesen) die Fahrbahn im 1. Teilabschnitt nur in einer Breite von 8,00 m und im 2. Teilabschnitt in einer Breite von 6,50 m ausgebaut werden.

Vorgenannte Sachverhalte sind daher zwingend zu berücksichtigen, wenn eine kurzfristige Instandsetzung der „Marwitzer Straße“ realisiert werden soll.

2.2 Führung der Radfahrer im Teilabschnitt 1 „Alte Fontanestraße“ - „Rigaer Straße“

Zur sicheren und rechtssicheren Führung des Radfahrers gab es ein klares Votum der Straßenverkehrsbehörde und des Landesbetriebes Straßenwesen.

1. Die Führung des Radfahrers auf Schutzstreifen ist auch bei höheren Verkehrsmengen sicher und wird mit Berufung auf das Forschungsvorhaben der Bundesanstalt für Straßenwesen „Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen“ und auf der Grundlage von Praxiserfahrungen als zukunftssträchtige und beste Lösung betrachtet. Demzufolge sind Schutzstreifen anzuordnen.
2. Ein baulich separater Radweg wird von der Straßenverkehrsbehörde innerorts **nicht** angeordnet, da innerorts der Fahrradverkehr im Mischverkehr zu führen ist. Abweichungen hiervon sind nach StVO nur denkbar, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der Sicherheit und Ordnung erheblich übersteigt. Diese Voraussetzungen bestehen in der „Marwitzer Straße“ **nicht**.

Damit besteht nur die Möglichkeit, die Schutzstreifen durch zusätzliche Maßnahmen noch sicherer zu gestalten. Folgende Maßnahmen werden vorgeschlagen:

- Die Schutzstreifen werden jeweils 1,50 m breit. Sie sind somit um 0,25 m breiter als die geforderte Mindestbreite von 1,25 m.
- Die verbleibende „Fahrgasse“ zwischen den Schutzstreifen ermöglicht mit 5,00 m den Begegnungsfall PKW/LKW (bei eingeschränkten Bewegungsspielräumen) und ist 0,50 m breiter als die geforderte Mindestbreite.
- Auf Parkplätze entlang der Straße wird verzichtet, um damit einhergehende Gefährdungen des Radfahrers sowohl durch Ein- und Ausparkvorgänge als auch durch das Aufschlagen von Autotüren zu vermeiden.
- In Höhe der Waldstraße wird die geplante Querungsinsel aufgrund des damit verbundenen Eingriffs in die Allee und der erforderlichen Breite der Fahrgassen (ca. 5,00 m stadtauswärts) als nicht zielführend verworfen. Eine zusätzliche Engstelle für Radfahrer auf dem Schutzstreifen wird somit vermieden. Favorisiert wird stattdessen die Errichtung einer Fußgängerbedarfsampel (**Anlage 4**).
- Als zusätzliches Angebot für den Radfahrer werden die Gehwege durchgehend in einer Breite von 2,50 m ausgebaut. Damit können diese mit dem Zusatzzeichen „Radfahrer frei“ gekennzeichnet werden, was dem unsicheren (langsamen) Radfahrer die Möglichkeit eröffnet, anstelle des Schutzstreifens den Gehweg zu benutzen. Der Radfahrer muss sich jedoch dann bei Nutzung des Gehweges dem Fußgänger unterordnen (so darf er zum Beispiel nur Schrittgeschwindigkeit fahren und muss sich an den Kreuzungen wie ein Fußgänger verhalten).

Mit den benannten Maßnahmen sind u.a. folgende zusätzliche Auswirkungen verbunden:

- Mit dem Verzicht auf die Stellplätze werden Eingriffe in den Wurzelbereich der Alleebäume minimiert.
- Der Verzicht auf Stellplätze (Kostenträger Stadt) stellt eine Kostenersparnis in Höhe von ca. 106.000 € dar.
- Den vorgenannten Kosteneinsparungen stehen jedoch Mehrkosten durch die Verbreiterung des Gehweges im 1. Teilabschnitt gegenüber. Diese entstehen u.a. dadurch, dass die Verbreiterung der Gehwege nur mit einem Eingriff in die Vorgartenbereiche/Grünflächen (tlw. ist die Rodung und Neuanpflanzung von Hecken nötig) der angrenzenden Privatgrundstücke möglich ist. Betroffen sind hierbei im Wesentlichen Grundstücke der WGH und der HWB deren Bauzustimmung erforderlich ist. Die Herstellungskosten für die Verbreiterung des Gehweges (Kostenträger Stadt) betragen ca. 170.000 € ohne Grunderwerbskosten. Zusätzlich wären ggf. Flächen in einer Größenordnung von ca. 1.100 qm zu erwerben.

2.3 Führung der Radfahrer im Teilabschnitt 2 „Rigaer Straße“ - „Waidmannsweg“

Im weiterführenden Verlauf der „Marwitzer Straße“ zwischen „Rigaer Straße“ und „Waidmannsweg“ soll die Fahrbahn auf 6,50 m (analog der Bestandsbreite) ausgebaut werden. Die Verbreiterung der Fahrbahn auf 8,00 m und die Anlage eines Schutzstreifens kann aufgrund der unter 2.1 benannten Prämissen nicht erfolgen. Darüber hinaus sind die in diesem Bereich zwischen Fahrbahn und Gehweg bestehenden Grünflächen zur Sicherstellung der Oberflächenentwässerung zu erhalten.

Wie bereits mit der MV0030/2016 erläutert, ist für diesen Teilabschnitt die Errichtung eines Gehweges in einer Breite von 2,50 m mit der Beschilderung „Radfahrer frei“ vorgesehen. Der Radfahrer hat somit die Wahlmöglichkeit.

Die bereits jetzt stark lückenhafte Allee im Teilabschnitt 2 besteht aus unterschiedlichen Baumarten und ist bereits stark geschädigt. Vorgesehen ist daher eine komplette Erneuerung der Allee.

Im Kreuzungsbereich der „Marwitzer Straße“ mit dem „Waidmannsweg“/„Friedrich-Wolf-Straße“ ist eine Querungshilfe in Form einer Querungsinsel vorgesehen.