

Beschlussvorlage

Federführende Stelle: 61 Sachbearbeitung: Winkler	Drucksache Nr.: 175/2022 Az.: -0721/MW
--	---

An der Vorlagenerstellung beteiligte Stellen

201	302	602	605		
-----	-----	-----	-----	--	--

Beratungsfolge	Termin	Beratung	Kennung	Abstimmung
Verwaltungs- und Vorlagenkonferenz	24.08.2022	vorberatend	nichtöffentlich	Freigabe
Verwaltungs- und Vorlagenkonferenz	31.08.2022	vorberatend	nichtöffentlich	Freigabe
Technischer Ausschuss	14.09.2022	vorberatend	nichtöffentlich	12 Ja-Stimmen 0 Nein-Stimmen 1 Enthaltung
Gemeinderat	26.09.2022	beschließend	öffentlich	

Betreff:

Ausbau und Umgestaltung des westlichen Rosenwegs zwischen Willy-Brandt-Straße und Rosenpark

Beschlussvorschlag:

Vorbehaltlich der Mittelbereitstellung in einem der nächsten Haushaltspläne der Stadt Lahr wird der westliche Rosenweg zwischen Willy-Brandt-Straße und Rosenpark entsprechend der beigefügten Planung ausgebaut und der Straßenquerschnitt zur Förderung des Rad- und Fußverkehrs neu aufgeteilt. Die Anordnung einer Fahrradstraße für den gesamten Rosenweg nach Abschluss der Sanierung wird zur Beratung in den Beirat für Verkehrsangelegenheiten gebracht.

Zusammenfassende Begründung:

Der westliche Abschnitt des Rosenwegs zwischen Willy-Brandt-Straße und Rosenpark ist stark sanierungsbedürftig und weist deutliche Defizite bei der Führung des Rad- und Fußverkehrs auf. Im Zuge des Ausbaus und der Umgestaltung soll eine sichere und komfortable Infrastruktur durch eine Neuaufteilung des Straßenquerschnitts geschaffen werden, die der aktuellen sowie zukünftigen Netzbedeutung des Rad- und Fußverkehrs gerecht wird.

Sachdarstellung

Aktuelle Situation und Handlungsnotwendigkeit:

Eine der wichtigsten Hauptverkehrsachsen für den Rad- und Fußverkehr zwischen der Innenstadt Lahr und dem Schuttertal führt über die Max-Planck-Straße, den Klostermattenweg, den Rosengarten, den Rosenweg, den Geh- und Radweg entlang der Schutter und die Straßen Breitmatten und Hexenmatt. Sie erschließt die Geroldsecker Vorstadt im Osten der Kernstadt als auch die beiden Stadtteile Kuhbach und Reichenbach sowie die Nachbargemeinde Seelbach. Auf dieser Achse findet eine Bündelung des Pendlerverkehrs (Schüler, Auszubildende, Berufstätige) sowie des Freizeitverkehrs statt. Auf der parallel verlaufenden B 415 ist kein Angebot einer gesicherten Radverkehrsführung vorhanden.

Als zentraler Abschnitt dieser Hauptverkehrsachse für den Rad- und Fußverkehr befindet sich der Rosenweg westlich der Willy-Brandt-Straße in einem schlechten Zustand mit zahlreichen Netzrissen, Ausbrüchen und Unebenheiten in der Fahrbahndecke.

Im Rosenweg ist keine öffentliche Verkehrsfläche, die erkennbar dem Fußverkehr dient (Gehweg), angelegt. Stattdessen befindet sich ein Seitenstreifen rechts neben Fahrbahn. Dieser wird trotz den vorhandenen Abstellmöglichkeiten auf den Grundstücken der Anwohner sowie 9 Stellplätzen in der Wendeanlage des Rosenwegs, primär zum Abstellen von Kfz genutzt. Infolgedessen verläuft der Verkehr im Rosenweg (Tempo 30-Zone) im Mischverkehr (Kfz-/Rad-/ und Fußverkehr) auf der Fahrbahn.

Zielsetzung:

Die Zielsetzungen der Stadt Lahr bei der künftigen Verkehrsplanung sind im Verkehrsentwicklungsplan (VEP) festgehalten und definiert. Sie werden auch bei Straßensanierungen berücksichtigt. So sieht es das Maßnahmenfeld C2 Gestaltung von Straßenräumen vor. Aus dem Zielkonzept des VEP werden bei dieser Maßnahme folgende Oberziele verfolgt: Förderung sicherer Mobilität für Alle, Stärkung aktiver Mobilität, Reduzierung verkehrsbedingter Umweltbelastungen durch den Kfz-Verkehr (Lärm, Schadstoffe, Flächenverbrauch) und Gestaltung lebenswerter öffentlicher Räume. Damit wird ein Beitrag zur beabsichtigten Modal Split-Veränderung zu Gunsten des Umweltverbands gemäß dem Entwicklungsszenario „Mut zur Verkehrswende“ aus dem VEP erreicht. So soll bis 2030 der Anteil des Fußverkehrs von 21 % auf 23 % und der Anteil des Radverkehrs von 14 % auf 21 % gesteigert werden.

Maßnahmen:

Vor jeder Straßensanierung ist zu prüfen, welche Verkehrsfläche den einzelnen Verkehrsteilnehmern im Bestand zur Verfügung steht und ob dies noch den aktuellen Empfehlungen aus der Verkehrsplanung sowie den Zielen der Stadt Lahr entspricht. Beim westlichen Rosenweg kommt die Verwaltung zu dem Ergebnis, dass der Straßenquerschnitt zur Förderung des Rad- und Fußverkehrs neu aufzuteilen ist. Die beabsichtigte Anordnung einer Fahrradstraße wird dabei bereits berücksichtigt.

Der Seitenstreifen, welcher aktuell zum Abstellen von Kfz genutzt wird, wird entfernt und beidseitig durch einen Gehweg ersetzt. Der Gehweg auf der südlichen Straßenseite wird mit einer Breite von 3,00 m dimensioniert, da im östlichen Rosenweg ausschließlich auf der südlichen Seite ein Gehweg vorhanden ist. So kann eine durchgehende, sichere Fußverkehrsverbindung geschaffen werden, insbesondere vor dem Hintergrund, dass im Zuge der beabsichtigten Anordnung einer durchgehenden, bevorrechtigten Fahrradstraße ein Fußgängerüberweg direkt neben der Radverkehrsfurt markiert werden soll. Da der Fußverkehr somit primär auf der südlichen Straßenseite stattfinden wird, wird der nördliche Gehweg mit einer Breite von lediglich 1,20 m dimensioniert. Dieser soll hauptsächlich eine Verbindung zwischen den nördlichen Grundstücken und dem Parkstreifen schaffen und das Ein- und Aussteigen

auf der Beifahrerseite ermöglichen. In diesem Zusammenhang werden auch die Lichtmasten von der nördlichen auf die südliche Straßenseite versetzt.

Auf der nördlichen Straßenseite werden zudem sechs Längsparkstände und sieben Baumbeete angelegt. Somit verbleibt eine Fahrbahnbreite von 5,00 m. Die Voraussetzungen für die Anordnung einer Fahrradstraße sind damit geschaffen.

Alternativ geprüfte Maßnahmen:

Eine alternative Neuaufteilung des Straßenquerschnitts ist unter der Berücksichtigung von Baumbeeten zur Straßenbegrünung aufgrund der zahlreichen Versorgungsleitungen sowie der Festlegung der Fußverkehrsinfrastruktur auf der Südseite wie im östlichen Rosenweg nicht möglich.

Erwartete finanzielle und personelle Auswirkungen:

- Die Maßnahme hat keine finanziellen oder personellen (i.S.v. Personalmehrbedarf) Auswirkungen
- Die finanziellen/personellen Auswirkungen können aufgrund ihrer Komplexität nicht sinnvoll in der Übersichtstabelle dargestellt werden und sind daher in der Sachdarstellung oder als Anlage beigefügt
- Die einmaligen (Investitions-)Kosten betragen weniger als 50.000 EUR und die dauerhaft entstehenden Folgekosten inklusive der Personalmehrkosten betragen jährlich weniger als 20.000 EUR
- Die einmaligen (Investitions-)Kosten betragen mehr als 50.000 Euro und/oder die dauerhaft entstehenden Folgekosten inklusive der Personalmehrkosten betragen jährlich mehr als 20.000 Euro

Einmalige (Investitions-)Kosten	2022	2023	2024	2025	2026 ff.
	in EUR				
<i>Aufwand / Einmalig verminderter Ertrag / Investition / Auszahlung</i>		525.000	0		
<i>Ertrag / Einmalig verminderter Aufwand / Zuschüsse / Drittmittel (ohne Kredite)</i>		0	315.000		
SALDO: Überschuss (+) / Fehlbetrag (-)		-525.000	+315.000		
Jährliche Folgekosten	Jährlich ab Inbetriebnahme / nach Abschluss der Maßnahme in EUR				
<i>Aufwand (inkl. dauerhafter Personalmehrkosten) / Verminderung von Ertrag</i>					
<i>Ertrag / Verminderung von Aufwand</i>					
SALDO: Überschuss (+) / Fehlbetrag (-)					
Davon: Dauerhafter Personalmehrbedarf Stellenbezeichnung, Umfang	Entgelt-/ Besoldungsgruppe		Jährlicher Arbeitgeberaufwand (Lohn- und Nebenkosten) in EUR		
1.					
2.					
	SUMME				

Finanzierung:

Ist die Maßnahme im Haushaltsplan berücksichtigt?		
<input type="checkbox"/> Ja, mit den angegebenen Kosten	<input type="checkbox"/> Ja, mit abweichenden Kosten	<input checked="" type="checkbox"/> Nein

Ist die Maßnahme in der mittelfristigen Planung berücksichtigt? Ja, mit den angegebenen Kosten Ja, mit abweichenden Kosten Nein**Kosten und Förderung:**

Bei dem in der obigen Tabelle angegebenen Betrag handelt es sich um eine Kostenschätzung der Abt. Tiefbau. Sie hat Mittel in dieser Höhe für den Haushaltsplan 2023 der Stadt Lahr angemeldet. Aufgrund der laufenden Haushaltskonsolidierung wird die Maßnahme in der Gemeinderatsklausur im Oktober zur Diskussion gestellt. Im Beschlussvorschlag wurde deshalb kein Umsetzungszeitpunkt genannt.

Das Land Baden-Württemberg fördert Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse nach dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) in den Bereichen Kommunalen Straßenbau, Rad- und Fußverkehr und ÖPNV. Eine Anfrage beim RP Freiburg hat ergeben, dass diese Maßnahme grundsätzlich förderfähig ist, da Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur geschaffen werden soll bei gleichzeitiger Neuordnung und Minimierung des Parkraums.

Die Regelförderquote beträgt maximal 50 % der zuwendungsfähigen Kosten zzgl. 10 % Planungskostenpauschale, insgesamt somit 60 %. Nach einer ersten Einschätzung des RP Freiburg ist die gesamte Straßenbaumaßnahme zuwendungsfähig. Bestenfalls besteht sogar die Möglichkeit einer erhöhten Förderquote von 75 % zzgl. 10 % Planungskostenpauschale für Maßnahmen mit einem besonders positiven Beitrag zum Klimaschutz, insgesamt somit 85 %. Folgende Maßnahmen werden hier erfüllt:

- dem Umbau von Fahrspuren und Stellplätzen des Kfz-Verkehrs zu Rad- und/oder Fußverkehrsanlagen im Längsverkehr,
- der Bau-, Aus- und Umbau von Fußverkehrsinfrastruktur mit besonderer Netzbedeutung innerorts von mindestens 2,50 m Breite, darunter fallen insbesondere Fußwege, die in einem Fußverkehrskonzept als Hauptverbindung ausgewiesen sind, sowie Fußwege in Ortsmitten, im unmittelbaren Schulumfeld und Zuwegungen zu ÖV-Haltestellen,
- Maßnahmen, die der nachträglichen Trennung von Fuß- und Radwegen dienen.

Damit die gesamte Maßnahme förderfähig ist, muss die Anordnung einer Fahrradstraße als radverkehrsfördernde Maßnahme erfolgen. Eine reine Sanierung ohne Fuß- und radverkehrsfördernde Maßnahmen ist nicht förderfähig.

Die Programmanmeldung erfolgt fristgerecht zum 30.09.2022. Die Bestätigung zur Programmaufnahme wird im März/April 2023 ausgestellt, sodass dann der Förderantrag gestellt werden kann. Da das Förderprogramm bis 2027 läuft, muss der Förderantrag bis zum 31.12.2026 gestellt werden. Es empfiehlt sich aber eine Antragsstellung und Umsetzung im Jahr 2023, da die geplante Fahrradstraße ein wichtiger Bestandteil des Fahrradstraßennetzes auf der Hauptradverkehrsachse Innenstadt-Schuttertal ist, welches 2022/2023 realisiert werden soll.

Tilman Petters

Stefan Löhr

Anlage(n):

- Anlage 0
- Anlage 1: Planung Ausbau und Umgestaltung Rosenweg
- Anlage 2: Regelquerschnitt

Hinweis:

Die Mitglieder des Gremiums werden gebeten, die Frage der Befangenheit selbst zu prüfen und dem Vorsitzenden das Ergebnis mitzuteilen. Ein befangenes Mitglied hat sich in der öffentlichen Sitzung in den Zuhörerbereich zu begeben und in der nichtöffentlichen Sitzung den Beratungsraum zu verlassen. Einzelheiten sind dem § 18 Abs. 1-5 der Gemeindeordnung für Baden-Württemberg zu entnehmen.