



Antwort der Landesregierung auf eine Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung

Abgeordneter Sebastian Striegel (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Geplanter Radwegebau entlang der B 181 in Merseburg

Kleine Anfrage - **KA 6/8997**

Vorbemerkung des Fragestellenden:

Entlang eines Teils der B 181 in Merseburg sollen im Stadtgebiet Radwege errichtet werden. Dies betrifft den Abschnitt vom Neumarkt bis zum Kollenbeyer Weg.

Antwort der Landesregierung erstellt vom Ministerium für Landesentwicklung

1. Welche Variantenvergleiche zum oben genannten Vorhaben wurden angestellt?

Folgende 3 Varianten wurden im Rahmen der Vorplanung untersucht:

Variante 1 - gemeinsamer Geh-/Radweg beidseitig

Auf der gesamten Strecke zwischen Neumarkt und Kollenbeyer Weg wird beidseitig ein gemeinsamer Geh- und Radweg angelegt. Die Breite des Geh- und Radweges beträgt jeweils 2,50 m bei abgesetzter Führung und 3,25 m bei Führung am Fahrbahnrand. Das Brückenbauwerk über den Mittelkanal muss auf beiden Seiten verbreitert werden.

Variante 2 - Geh-/Radweg im Zweirichtungsverkehr und anschließender Führung auf beidseitigem Radfahrstreifen

Von Neumarkt bis zur Einmündung Amtshäuser Straße wird der Radverkehr auf einem Zweirichtungsradweg auf der Nordseite der B 181 geführt. Die Breite des Geh-/Radweges wird mit 3,00 m zuzüglich eines 0,75 m breiten Sicherheitsstreifens bemessen. An der Einmündung Amtshäuser Straße wird der landwärtige Radverkehr mittels einer Lichtsignalanlage gesichert auf die südliche Seite der B 181 geführt. Ab dort verkehrt der Radverkehr jeweils auf Radfahrstreifen, welche auf der zu verbreiternden Fahrbahn der B 181 markiert werden. Das Brü-

ckenbauwerk über den Mittelkanal muss auf der nördlichen Seite verbreitert werden.

Variante 3 - nördlicher Geh-/Radweg im Zweirichtungsverkehr mit abgesetzter Führung im Bereich Mittelkanal

Von Neumarkt bis zur Einmündung Amtshäuser Straße wird der Radverkehr auf den Wohnstraßen Venenien und Amtshäuser Straße geführt. Die Querung des Mittelkanals erfolgt auf einem separaten Bauwerk für Fußgänger und Radfahrer mit 2,50 m Wegbreite. Ab der Einmündung Amtshäuser Straße verkehrt der Radverkehr auf einem Geh-/Radweg im Zweirichtungsverkehr auf der Nordseite der B 181. Die Breite des Weges beträgt 3,00 m ggf. zuzüglich eines Schutzstreifens von 0,75 m.

Die Landesstraßenbaubehörde als Vorhabenträger ist im Ergebnis der Vorplanung zu folgendem Abwägungsergebnis gekommen.

Die Variante 1 beinhaltet eine beidseitige Kappenaufweitung des Bestandsbauwerkes über den Mittelkanal zur Aufnahme der Radwegeführung. Die Umsetzung dieser Variante ist baukonstruktiv betrachtet aber wegen der erforderlichen erheblichen Mehrbreiten sowohl aus bautechnologischen Gründen als auch dem notwendigen Eingriff in die Fahrbahnbereiche der B 181 als unrealisierbar aus den weiteren Überlegungen ausgeschieden.

Darüber hinaus war festzustellen, dass sich der Radverkehr ohnehin aufgrund des Gewerbegebietes am Kollenbeyer Weg auf der Nordseite des Bauwerkes konzentriert. Insofern hätte diese Gestaltung der vorhandenen Bebauung und der Ausrichtung des Quell- und Zielverkehrs weniger entsprochen.

Eine symmetrische Anordnung der Radverkehrsanlage hätte in der Folge auch mehr Querungen der B 181 bedingt. Auch hätte der verfügbare Bauraum südlich der B 181 einen regelgerechten Querschnitt eines gemeinsamen Rad-/Gehweges nicht zugelassen.

Die Variante 3 schied aufgrund von Forderungen des zuständigen Wasser- und Schifffahrtsamtes (Bundeswasserstraße) im Kreuzungsbereich Mittelkanal aus. Für ergänzende Erläuterungen wird auf die Beantwortung zu Frage 4 hingewiesen.

Im Ergebnis der Vorplanung ging zunächst die Variante 2 als Vorzugsvariante hervor. Die Vorplanung sah dort noch eine beidseitige Radfahrerführung mittels Radfahrstreifen vor. Dies hätte aber bedingt, die in östliche Richtung fahrenden Radfahrer nach der gemeinsamen Passage des Mittelkanals auf der nördlichen Seite nochmals über die verkehrlich hoch belastete Bundesstraße queren zu lassen. Daher wurde dieser Lösungsansatz seitens der Straßenbauverwaltung verworfen.

Im Zuge der Erarbeitung des Vorentwurfs wurde daher eine Kombination aus den Varianten 2 und 3, die in enger Abstimmung mit dem Verkehrsamt des Landkreises Saalekreis und der Stadt Merseburg erfolgte, entwickelt. Diese Lösung beinhaltet die Umsetzung eines durchgängigen Zweirichtungsradweges auf der Straßennordseite auf der gesamten Baulänge.

Da die Umsetzung der aufgezeigten Lösung aufgrund zwischenzeitlich geänderter Richtlinien (z. B. Empfehlungen für Radverkehrsanlagen; ERA 2010) zu erheblichen Eingriffen in die angrenzenden Grundstücke geführt hätte, wurde im Oktober 2011 eine ergänzende Vorplanung auf der Grundlage des aktuellen Richtlinienwerkes durchgeführt.

Die daraus abgeleitete Vorzugsvariante sieht nun einen getrennten Geh-/Radweg im Zweirichtungsverkehr unter dem Ansatz von Mindestbreiten vor. Damit können die erforderlichen Seitenraumbreiten reduziert und Grundstückseingriffe vermieden werden. Maßgebliche Unterschiede zur bisherigen Vorplanung bestehen nun in der Notwendigkeit zur Anordnung eines Gehweges mit Benutzungsmöglichkeit für Radfahrer auf der Straßensüdseite und in der Einordnung einer separaten Radwegbrücke in direkter Nähe zum bestehenden Brückenbauwerk über den Mittelkanal.

2. Welche der beteiligten Ebenen (Stadt Merseburg, Landkreis Saalekreis, Land Sachsen-Anhalt) haben mit welchen Begründungen die Favorisierung welcher Variante befürwortet?

Die Stadt Merseburg hat in ihrer Stellungnahme vom 12.11.2009 zur Vorplanung 2009 im Zuge der schriftlichen Trägerbeteiligung eine Trassierung gemäß der Variante 3 „aus städtebaulicher und verkehrstechnischer Sicht“ als optimal eingeschätzt. Ergänzende Hinweise wurden im Hinblick auf die Bedeutung dieses Teilabschnitts aufgrund der deckungsgleichen Führung der touristischen Radroute „Salzstraße“ sowie des Pilgerweges „Jacobsweg“ gegeben. Im Weiteren wurde in der Stellungnahme auf die Notwendigkeit sicherer Fahrbahnquerungen durch Lichtsignalanlagen hingewiesen und um Überarbeitung des Vorhabens unter Beachtung der gegebenen Hinweise gebeten.

Die Stellungnahme des Landkreises Saalekreis vom 27.10.2009 wurde gebündelt mit Hinweisen der einzelnen Ämter (Planungsamt, Umweltamt, Straßenverkehrsamt) vorgelegt. Eine Gesamtabwägung durch die Bündelungsbehörde im Hinblick auf die Benennung einer Vorzugsvariante erfolgte nicht. Vom Planungsamt wurde die Einrichtung der Radwegeverbindung aus raumordnerischer Sicht befürwortet. Das Umweltamt hat allgemeine Hinweise, die Umsetzung einzelner Varianten betreffend, gegeben. Vom Straßenverkehrsamt wurde der Variante 3 der Vorzug gegeben.

Die Variantenabwägung aus Sicht der Straßenbauverwaltung wurde unter Frage 1 bereits dargestellt und begründet.

3. Was hat den Träger des geplanten Bauvorhabens im Einzelnen bewogen, eine Variante zur Genehmigungsplanung auszulegen, bei der der Radweg im Zweirichtungsverkehr auf einem an den Straßenverlauf der B 181 unmittelbar angrenzenden neu zu errichtenden Brückenbauwerk geführt wird, bei dem aber eine Reihe schwerwiegender Kreuzungskonflikte zwischen Fußgängerinnen und Fußgängern, Radfahrenden und Autoverkehr entstehen?

In Bezug auf die Planungshistorie bzw. grundsätzliche Variantenfindung wird auf die Ausführungen zu Frage 1 verwiesen.

Entstehende schwerwiegende Kreuzungskonflikte, die über das nicht vermeidbare Maß hinausgehen, sind aus der vorliegenden Genehmigungsplanung nicht zu erkennen. Es treten wenige Kreuzungen im Zuge der Radverkehrsanlage auf. Die hier vermutlich gemeinte Kreuzung des Radweges mit dem Gehweg unmittelbar östlich des Bauwerkes Mittelkanal ist durch die notwendige separate Bauwerkslösung und unter Berücksichtigung des vorhandenen Bestandes nicht vermeidbar.

Die nachfolgende Kreuzung mit der reinen Anliegerstraße „Amtshäuser Straße“ entspricht einer Regellösung. Der bisher sehr breit angelegte Einmündungstrichter wird zukünftig deutlich verringert. Die notwendigen Sichtbeziehungen sind eingehalten.

Neben nachfolgenden reinen Grundstückszufahrten, die im angebauten Bereich einer Ortslage als gegeben hinzunehmen sind, ist nur noch der Einmündungsbereich der verkehrlich bedeutsameren „Dorfstraße“ zu betrachten. Dort ist die Errichtung einer Lichtsignalanlage vorgesehen.

Insofern kann die B 181 innerhalb des Planungsbereiches sowohl im Einmündungsbereich „Dorfstraße“ und auch am Bestandsknoten „Kollenbeyer Weg“ sicher unter Nutzung einer Lichtsignalanlage gequert werden.

4. Welche Gründe sprechen im Einzelnen gegen die Variante, den Rad- und Fußweg konfliktärmer im historischen Straßenverlauf Neumarkt-Venienien-Amtshäuser wenige Meter nördlich der B 181 zu belassen und diesen auf einem ebenfalls neu zu errichtenden Brückenbauwerk zu führen?

Maßgebend für die Landesstraßenbaubehörde, diese Variante nicht weiter zu verfolgen, sind die mit den Forderungen des zuständigen Wasser- und Schiffsahrtsamtes verbundenen baulichen Auswirkungen.

Die Gewährleistung der geforderten lichten Höhe des Kreuzungsbauwerkes hätte einen massiven Eingriff in den Bestand der „Amtshäuser Straße“ bewirkt. Die Höhenlage hätte über eine längere Strecke angehoben werden müssen. Dies wäre mit Eingriffen auch in die anliegende Bebauung verbunden gewesen. Im Einzelnen hätte sich z. B. für das Eckgrundstück Haus Nr. 1 eine Einschüttung von bis zu einer Höhe von ca. 2,0 m ergeben; die vorhandene Zufahrtsmöglichkeit in das Grundstück Haus Nr. 1 wäre nicht mehr gewährleistet. Insofern wurde diese Variante nicht weiter verfolgt.

Die Anlieger der Amtshäuser Straße parken ihre Pkw bedingt durch die baulichen Zwänge auf den einzelnen Wohngrundstücken, z. T. auf der Fahrbahn. Der noch verbleibende Straßenraum wird zum An- und Abfahren sowie auch für Wendemanöver genutzt (Sackgasse). Auch vor diesem Hintergrund ist in der Amtshäuser Straße keine konfliktärmere Führung des Radverkehrs als auf der nach Regelwerk ausgebauten separaten Radverkehrsanlage möglich, zumal dort auch keine ausreichenden Gehwege vorhanden sind.

5. Wie stellt sich der vom Bauvorhabenträger beabsichtigte weitere Zeitplan zum geplanten Radwegebau dar?

Die Auslegung der Planunterlagen in der Stadt Merseburg im Rahmen der Genehmigungsplanung ist abgeschlossen. Die Einwendungsfrist endete am 07.12.2015. In einem nächsten Schritt werden die eingegangenen Hinweise und Einwendungen durch die Straßenbauverwaltung in Abstimmung mit der Stadt Merseburg, die eine aktuelle Stellungnahme mit ergänzenden Hinweisen zu Planungsdetails abgegeben hat, und dem Landkreis Saalekreis ausgewertet und einer Entscheidung zugeführt. Im Weiteren ist mit den beteiligten Baulastträgern (Stadt Merseburg und Abwasserzweckverband Merseburg) eine Vereinbarung auf Basis der Ortsdurchfahrtsrichtlinie einvernehmlich abzuschließen. In der Folge sind bauvorbereitende Planungen, Tötigung des Grunderwerbs sowie die Ausschreibung und Vergabe des Vorhabens vorzubereiten.

Belastbare Aussagen zu einem Baubeginn sind derzeit noch nicht möglich.