

Vorlage

Drucksachen-Nr.:	BV/241/2017/III-66
Einreicher:	Der Oberbürgermeister
Verantwortlich für die Umsetzung:	Tiefbauamt

Beratungsfolge	Status	Termin	Für	Gegen	Enthaltung	Bestätigung
Dienstberatung des Oberbürgermeisters	nicht öffentlich	25.07.2017				
Dienstberatung des Oberbürgermeisters	nicht öffentlich	08.08.2017				
Dienstberatung des Oberbürgermeisters	nicht öffentlich	29.08.2017				
Ausschuss für Wirtschaft, Stadtentwicklung und Tourismus	öffentlich	19.09.2017				
Ausschuss für Bauwesen, Verkehr und Umwelt	öffentlich	26.09.2017				

Titel:

Infrastrukturvorhaben im Zuge der Trassenänderung des Elberadweges

Beschlussvorschlag:

1. Die vorgeschlagenen Varianten zum Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur entlang der neuen Führung des Elbradweges in der Elballee und der Puschkinallee werden bestätigt.
2. Die Realisierung der Infrastrukturvorhaben Elballee und Puschkinallee sind wesentliche Voraussetzung zur Trassenänderung des Elberadweges. Der Trassenänderungsantrag beim Landesverwaltungsamt ist zu aktualisieren.
3. Die Stadt Dessau-Roßlau beantragt die Förderung der Infrastrukturvorhaben Elballee und Puschkinallee im Rahmen geeigneter Förderprogramme.
4. Die im Haushalt 2017 veranschlagten Eigenmittel der Stadt in Höhe von 45 T € werden zur Beauftragung der erforderlichen Fachplanung freigegeben.

Gesetzliche Grundlagen:	Hauptsatzung der Stadt Dessau-Roßlau Kommunalverfassungsgesetz
Bereits gefasste und/oder zu ändernde Beschlüsse:	Beschluss des Stadtrates zum Radverkehrskonzept der Stadt Dessau-Roßlau (StR/017/2016) Beschluss des Ausschusses für Bauwesen, Verkehr und Umwelt vom 25.10.2016 zur

	Aufwertung der Elballee (BV/319/2016/III-66)
Vorliegende Gutachten und/oder Stellungnahmen:	keine
Hinweise zur Veröffentlichung:	keine

Relevanz mit Leitbild

Handlungsfeld		Ziel-Nummer
Wirtschaft, Tourismus, Bildung und Wissenschaft	☒	W16
Kultur, Freizeit und Sport	☐	
Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr	☒	S08
Handel und Versorgung	☐	
Landschaft und Umwelt	☐	
Soziales Miteinander	☐	

Vorlage nicht leitbildrelevant	☐
--------------------------------	--------------------------

Finanzbedarf/Finanzierung:

1. Elballee

Produkt/Konto: 54100.0962000
Invest-Nr.: 541006609000002

voraussichtliche Gesamtkosten: 2.730.000 €

Priorität 1 – Fahrbahn 466.000 €

Priorität 2 – Rad-/Gehweg 2.264.000 €

Finanzierung Priorität 1:

Haushalt 2017	23.000 €
Haushalt 2018	300.000 €
Verpflichtungsermächtigung	143.000 €
Haushalt 2019	143.000 €

Gesamtausgaben Priorität 1:	466.000 €
Einnahmen aus Straßenausbaubeiträgen	0 €
Eigenmittel Stadt	466.000 €

Die Ertüchtigung der Fahrbahn ist mit GRW-Fördermitteln nicht finanzierbar. Aus diesem Grund muss derzeit von einer Finanzierung mit Eigenmitteln der Stadt ausgegangen werden.

Es wird geprüft, ob eine Städtebauförderung aus dem Programm „Stadtumbau Ost“ in Anspruch genommen werden kann. Bei der Bewilligung der Fördermittel könnten ggf. Einnahmen in Höhe von ca. 310 T € erzielt werden.

Finanzierung Priorität 2:

Haushalt 2017	0 €
Haushalt 2018	0 €
Haushalt 2019	180.000 €
Haushalt 2020	1.242.000 €
Haushalt 2021	842.000 €

Gesamtausgaben Priorität 2:	2.264.000 €
Einnahmen aus Straßenausbaubeiträgen	950.000 €
Fördermittel GRW (90 % der förderfähigen Kosten)	1.182.600 €
Eigenmittel Stadt	131.400 €

2. Verbreiterung nördlicher Radweg Puschkinallee

Voraussichtliche Gesamtkosten: 270.000 €

Finanzierung

Haushalt 2017 (Bereitstellung als ÜP)	22.000 €
Haushalt 2018	148.000 €
Verpflichtungsermächtigung	100.000 €
Haushalt 2019	100.000 €

Gesamtausgaben:	270.000 €
Einnahmen aus Straßenausbaubeiträgen	120.000 €
Fördermittel GRW (90 % der förderfähigen Kosten)	135.000 €
Eigenmittel Stadt	15.000 €

Die in der Finanzierung dargestellten Einnahmen gemäß Straßenausbaubeitragsatzung sind vorläufige Annahmen. Diese sind nach Vorliegen der Fachplanung beitragsrechtlich zu überprüfen und zu präzisieren.

Begründung: siehe Anlage 1

Für den Oberbürgermeister:

Beigeordnete

beschlossen im Ausschuss für Bauwesen, Verkehr und Umwelt am:

Schönemann
Ausschussvorsitzender

Anlage 1:

Begründung:

Trassenänderung Elberadweg (ERW)

Der Stadtratsbeschluss zum Radverkehrskonzept der Stadt Dessau-Roßlau vom 27. Januar 2016 (StR/017/2016) beinhaltet im Kapitel „4.2 Radtouristisches Netz“ eine grundsätzliche Festlegung zur Trassenänderung des Elberadweges durch die Dessauer Innenstadt. Das Dezernat für Stadtentwicklung und Umwelt hat die Ausschüsse für Bauwesen, Verkehr und Umwelt sowie für Wirtschaft, Stadtentwicklung und Tourismus über die geplanten Trassenänderungen überregionaler Radwege im Januar 2017 informiert (IV/077/2016/III-66). Die vorgeschlagene Vorzugslösung des geänderten Elberadweges vom Kornhaus über das Bauhaus, die Innenstadt Dessau und Waldersee wurde bestätigt und war die Grundlage des am 08. März 2017 gestellten Trassenänderungsantrages der Stadt Dessau-Roßlau beim Landesverwaltungsamt Sachsen-Anhalt.

Eine wesentliche Voraussetzung der Trassenänderung ist die Aufwertung der Radverkehrsinfrastruktur im Zuge der neuen Route des ERW. Zu diesem Zweck wurde der Ausbau von Radverkehrsanlagen in der Elballee, der Gropiusallee, der Kleiststraße und der Puschkinallee geprüft.

Festlegung und Begründung der Vorzugslösungen

Die Prüfung mehrerer Lösungsansätze erfolgte mit dem Ziel, verkehrsrechtliche Anforderungen zu gewährleisten, die Verkehrssicherheit zu erhöhen, die Befahrbarkeit zu verbessern und Fördervoraussetzungen zu erfüllen. Die einzuhaltenden Standards der Radrouten Klasse 1 und 2 gibt der Landesradverkehrsplan Sachsen-Anhalt (LRVP LSA) konkret vor.

Regelkonforme verkehrliche Lösungen sind nur umsetzbar, wenn Kompromisse bezüglich der vielfältigen Nutzungsansprüche gefunden werden. In der Elballee und der Gropiusallee stellen die geschützten Alleen Zwangspunkte dar.

Die Elballee ist unverzichtbarer Teil der neuen Trasse des Elberadweges, da diese die einfachste und gradlinigste Verbindung zwischen der Elbe und der Innenstadt dargestellt. Der jetzige Zustand entspricht aber nicht den o. g. Standards der Radrouten. Deshalb wurden verschiedene Ausbauvarianten untersucht.

Nach Abwägung der Vor- und Nachteile werden nachfolgende Varianten vorgeschlagen.

Die Maßnahme **Elballee** wird in zwei Prioritäten geteilt. Die erste Priorität liegt auf der Ertüchtigung der Fahrbahn, die zweite auf der Ertüchtigung der Gehwege.

Straße	Vorzugsvarianten/ Radverkehrsführung	Begründung
Elballee Abschnitt Kornhaus bis Ebertallee	Priorität 1 Sanierung der Fahrbahn (Deckschichterneuerung in Asphaltbauweise), Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn	- Mischverkehr auf der Fahrbahn ist die geeignete Form der Radverkehrsführung in der Elballee (geringes Kfz.-Aufkommen); - Eine Veränderung der Parkordnung ist nicht erforderlich. - Ausbau der Fahrbahn in Asphalt ermöglicht besten Fahrkomfort. - Der Radverkehr ist auf langen Straßenabschnitten vorfahrtsberechtigigt. - Die Fahrbahnsanierung führt zu Verbesserung der Erschließung im Bereich der Elballee für den Kfz.- und Radverkehr (Wohngebiete, soziale und touristische Einrichtungen, Schulen). - Das Vorhaben ist kurzfristig realisierbar.
Elballee Abschnitt Kornhaus bis Ebertallee	Priorität 2 Ausbau der beidseitigen Gehwege Rückbau der Radwege Benutzungsrecht des Radverkehrs auf Gehwegen (Radverkehr frei)	- Durch die Gewährleistung des Benutzungsrechts des Radverkehrs auf den Gehwegen der Elballee soll des Weiteren die Förderung des Ausbaus der beidseitigen Gehwege sowie des Rückbaus der Radwege erreicht werden. - Mit dieser weiteren Maßnahme werden die Bedingungen für den Elberadweg weiter verbessert.

Die Maßnahmen Gropiusallee und Kleiststraße wird durch die Maßnahme **Puschkinallee** ersetzt:

Straße	Vorzugsvarianten/ Radverkehrsführung	Begründung
Puschkinallee	Führung des Radverkehrs auf vorhandenen Radwegen	- Befahrbarkeit möglich - klare und plausible Routenführung - Streckenreduzierung für den Elberadweg um 400 m - Erneuerung (Verbreiterung) des Radweges auf der Nordseite der Puschkinallee wird favorisiert

Der Ausbau der Gropiusallee stellt zwar aus Sicht der Radverkehrsförderung und der Bündelung einer Vielzahl von touristischen Radrouten die optimale Lösung dar, aber aus naturschutz- und verkehrsrechtlichen Gründen (Parkdruck) konnte derzeit keine Lösung zur Verbesserung der Radverkehrsführung gefunden werden.

Daraus folgt die Änderung der bisher favorisierten Trassenänderung des Elberadweges im Bereich Ziebigk/Siedlung unter Vermeidung der Führung über Gropiusallee

und Kleiststraße. Es wird die direkte Route über die Ebertallee und die Puschkinallee favorisiert. Dafür sprechen folgende Gründe:

- plausible Routenführung auf Straßen mit vorhandenen Radverkehrsanlagen;
- die Radstation des Radweges der Deutschen Einheit (RDE) am Kreisverkehr Sieben Säulen ist für 2018 geplant und gibt auch touristische Informationen zur Bauhausarchitektur;
- über das geplante „Gesamttouristische Leit- und Informationssystem“ ist eine direkte Wegweisung zum Bauhaus gegeben;
- aus Richtung Westen kommend werden die Radtouristen bereits an den Meisterhäusern auf die Bauhausarchitektur aufmerksam, aus Richtung Osten kommend am Bauhausmuseum in der Innenstadt;

Bei dieser Route wird der Ausbau des Radweges auf der Nordseite der Puschkinallee über GRW-Förderung geprüft, um die Qualität der Befahrbarkeit zu verbessern.

Finanzbedarf/ Förderprogramme

Straße	Realisierung	Leistung	Gesamtkosten (Brutto) in €	Förderung	Anmerkungen
Elballee	Priorität 1 2018/2019	Fahrbahn	466.000,-	(Städtebauförderung in Prüfung)	Deckschichterneuerung
	Priorität 2 2020/2021	Ausbau der Gehwege Rückbau der Radwege	2.264.000,-	GRW	Baumschutz berücksichtigt
Puschkinallee	2018/2019	Ausbau nördlicher Radweg	270.000,-	GRW	Baumschutz berücksichtigt

Weitere Vorgehensweise

Nach Bestätigung der vorgeschlagenen Trasse erfolgt die Beantragung der Förderung nach dem GRW-Programm (Gemeinschaftsaufgabe zur Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur) und die Prüfung der Inanspruchnahme der Städtebauförderung „Stadtumbau Ost“ noch in 2017.

Der Trassenänderungsantrag ist zu aktualisieren.

Voraussetzung für eine zügige Projektvorbereitung ist die Bereitstellung der finanziellen Mittel für die Bearbeitung der Fachplanungen. Dazu sollen die im Haushalt 2017 verfügbaren Eigenmittel verwendet werden (siehe Finanzbedarf/Finanzierung).

Anlage 2 – Elballee – Straßenquerschnitte

Anlage 3 – Lageplanausschnitt Radwegführung Ebertallee/Puschkinallee mit Darstellung mögliche Anbindung Bauhaus

Anlage 4 – Lageplan Trassenänderung Elberadweg mit Radwegführung Ebertallee/Puschkinallee