



Stadt Leipzig

HHP

Kategorie: Straßen/nachhaltige Mobilität-Fuß- und Radwege

Änderungsantrag-Nr.: OR 0008/ 21/22

zum Entwurf des Doppelhaushaltes

2021

2022

vom 27.11.2020

Den Antrag stellt:

Ortschaftsrat Rückmarsdorf

Unterschrift

Der Antrag wurde

- eingearbeitet
- in das Antragsverfahren verwiesen
- beschlossen
- abgelehnt
- zurückgezogen

Thema:

Es findet eine schnellstmögliche Errichtung eines Geh- und Radweges entlang der Merseburger Straße zwischen An der Merseburger Straße und Schomburgkstraße in stadteinwärtiger Richtung statt.

Ziel-PSP-Element: <input checked="" type="checkbox"/> Ergebnishaushalt <input type="checkbox"/> Finanzhaushalt (nur für Investitionen)	Dezernat Stadtentwicklung und Bau	Verweisung an FA 31.03.2021 Ratsversammlung (Beschlussfassung Haushalt) 06.03.2021 erw FA F 23.02.2021 FA Stadtentwicklung und Bau
	Amt Verkehrs- und Tiefbauamt	
	PSP-Element ?	
	Summe 2021: EUR Summe 2022: EUR	
Deckungs-PSP-Element:	?	
	<input type="checkbox"/> Ergebnishaushalt <input type="checkbox"/> Finanzhaushalt	

Auswirkungen auf Kennzahlen zu den Schlüsselprodukten: ja nein

Beschlussvorschlag

Es findet eine schnellstmögliche Errichtung eines Geh- und Radweges entlang der Merseburger Straße zwischen An der Merseburger Straße und Schomburgkstraße in stadteinwärtiger Richtung statt.

Begründung

Beschlusstext

Es findet eine schnellstmögliche Errichtung eines Geh- und Radweges entlang der Merseburger Straße zwischen *An der Merseburger Straße* und *Schomburgkstraße* in stadteinwärtiger Richtung statt, dabei soll der Anschluss zur Schönauer Landstraße mitgebaut werden.

Begründung:

Bestand:

Seit 2000 sind Rückmarsdorf, Burghausen und seit 1998 Böhlitz-Ehrenberg Ortsteile der Stadt Leipzig. Leider sind diese Ortsteile aber nie durch einen sicheren, zügigen und bequemen Radweg mit der Innenstadt verbunden worden. Wer nach Rückmarsdorf, Burghausen und teilweise Böhlitz-Ehrenberg an der Merseburger Straße entlang hin und zurück radeln will, sieht sich mit einem Flickenteppich an gemischten Geh-/Radwegen, schmalen, im Nichts endenden Radspuren und von Baumwurzeln hochgedrücktem Pflaster konfrontiert. Wer die längere, indirekte Verbindung über parallellaufende Straßen, Privatwege und Gartenanlagen wählt, über unbefestigte Trampelpfade und ein Stück Kanalradweg fährt, hat das Problem, deutlich länger unterwegs zu sein, oder auf große Barrieren zu stoßen wie steile Treppen und mit Zäunen abgeriegelte Betriebsgeländewege. Die Merseburger Straße wird täglich von mehr als 22.000 Fahrzeugen und mehr mit einem entsprechend hohen Schwerlastanteil befahren. Es gibt stadteinwärts auf einer Länge von ca. 800 m keinen nutzbaren Geh- und Radweg. Die an die Straße in diesem Bereich angrenzenden Grundstücke werden derzeit zum großen Teil nicht genutzt und liegen brach bzw. dienen als Parkflächen für die angrenzende Kleingärten.

Es gibt in Leipzig einen Radverkehrsentwicklungsplan und ein Radwegekonzept, die sich dafür einsetzen, dass Radfahrende über direkte, bequeme, sichere Wege an alle Ziele gelangen können. Das gilt für E-Biker, Fußgänger ebenso wie für Kinder und Jugendliche auf dem Rad. Derzeit sind die Ortsteile Rückmarsdorf, Burghausen und Böhlitz-Ehrenberg nur mangelhaft an das Radverkehrsnetz der Stadt Leipzig angeschlossen. In den Leitlinien der Stadt Leipzig zum Radverkehrsentwicklungsplan 2010-2020 steht: „Um das Radfahren sicher und einladend zu gestalten, soll die Länge der straßenbegleitenden Radwege sowie der Radstreifen wesentlich erhöht werden.“

Es soll ein leistungsfähiges Hauptradnetz in Leipzig entstehen, wozu ein straßenbegleitender Radweg an der Merseburger Straße von Kategorie IR III (innergemeindliche Hauptradverbindung) gehört. Konkret würde das hier einen abgesetzten Geh- und Radweg bedeuten, um die Sicherheit der schwächeren Verkehrsteilnehmenden zu gewährleisten. Angesichts der wachsenden Einwohnerzahl Leipzigs und dem unmittelbar spürbaren Klimawandel brauchen wir jetzt einen beidseitigen, sicheren Radweg an der Merseburger Straße!

Im Stadtentwicklungskonzept INSEK setzt Leipzig auf Lebensqualität, auf Qualität im öffentlichen Raum, zu der auch der Straßenraum gehört und ebenso auf nachhaltige Mobilität. Es muss ein wichtiges Anliegen der Stadt Leipzig sein, eine Verbesserung der Verkehrssicherheit auf Fahrrad- und Gehwegen, sowie eine Steigerung der Attraktivität der Fahrradwege zu erreichen. Da auch die Anbindung der Ortsteile an den ÖPNV nicht zufriedenstellend ist, ist ein Anschluss an das Radverkehrsnetz besonders wichtig.

Deshalb ist es von großer Bedeutung, schnellstmöglich Abhilfe zu schaffen und den Radweg auszubauen.

Aber auch im Jahr 2020 fehlt ein Radweg in diesem Bereich entlang der Merseburger Straße, der sicheres Radfahren in die Innenstadt ermöglicht.

Kategorie: Straßen/nachhaltige Mobilität-Fuß- und Radwege Einreicher: Ortschaftsrat Rückmarsdorf
Antragsnummer: OR 0008/ 21/22

Block:
Betreff:

Es findet eine schnellstmögliche Errichtung eines Geh- und Radweges entlang der Merseburger Straße zwischen An der Merseburger Straße und Schomburgkstraße in stadteinwärtiger Richtung statt.

Der Stadtrat beschließt:

Es findet eine schnellstmögliche Errichtung eines Geh- und Radweges entlang der Merseburger Straße zwischen An der Merseburger Straße und Schomburgkstraße in stadteinwärtiger Richtung statt.

Begründung:

Bestand:

Seit 2000 sind Rückmarsdorf, Burghausen und seit 1998 Böhlitz-Ehrenberg Ortsteile der Stadt Leipzig. Leider sind diese Ortsteile aber nie durch einen sicheren, zügigen und bequemen Radweg mit der Innenstadt verbunden worden. Wer nach Rückmarsdorf, Burghausen und teilweise Böhlitz-Ehrenberg an der Merseburger Straße entlang hin und zurück radeln will, sieht sich mit einem Flickenteppich an gemischten Geh-/Radwegen, schmalen, im Nichts endenden Radspuren und von Baumwurzeln hochgedrücktem Pflaster konfrontiert. Wer die längere, indirekte Verbindung über parallellaufende Straßen, Privatwege und Gartenanlagen wählt, über unbefestigte Trampelpfade und ein Stück Kanalradweg fährt, hat das Problem, deutlich länger unterwegs zu sein, oder auf große Barrieren zu stoßen wie steile Treppen und mit Zäunen abgeriegelte Betriebsgeländewege. Die Merseburger Straße wird täglich von mehr als 22.000 Fahrzeugen und mehr mit einem entsprechend hohen Schwerlastanteil befahren. Es gibt stadteinwärts auf einer Länge von ca. 800 m keinen nutzbaren Geh- und Radweg. Die an die Straße in diesem Bereich angrenzenden Grundstücke werden derzeit zum großen Teil nicht genutzt und liegen brach bzw. dienen als Parkflächen für die angrenzende Kleingärten. Es gibt in Leipzig einen Radverkehrsentwicklungsplan und ein Radwegekonzept, die sich dafür einsetzen, dass Radfahrende über direkte, bequeme, sichere Wege an alle Ziele gelangen können. Das gilt für E-Biker, Fußgänger ebenso wie für Kinder und Jugendliche auf dem Rad. Derzeit sind die Ortsteile Rückmarsdorf, Burghausen und Böhlitz-Ehrenberg nur mangelhaft an das Radverkehrsnetz der Stadt Leipzig angeschlossen. In den Leitlinien der Stadt Leipzig zum Radverkehrsentwicklungsplan 2010-2020 steht: „Um das Radfahren sicher und einladend zu gestalten, soll die Länge der straßenbegleitenden Radwege sowie der Radstreifen wesentlich erhöht werden.“

Es soll ein leistungsfähiges Hauptradnetz in Leipzig entstehen, wozu ein straßenbegleitender Radweg an der Merseburger Straße von Kategorie IR III (innergemeindliche Hauptradverbindung) gehört. Konkret würde das hier einen abgesetzten Geh- und Radweg bedeuten, um die Sicherheit der schwächeren Verkehrsteilnehmenden zu gewährleisten. Angesichts der wachsenden Einwohnerzahl Leipzigs und dem unmittelbar spürbaren Klimawandel brauchen wir jetzt einen beidseitigen, sicheren Radweg an der Merseburger Straße!

Im Stadtentwicklungskonzept INSEK setzt Leipzig auf Lebensqualität, auf Qualität im öffentlichen Raum, zu der auch der Straßenraum gehört und ebenso auf nachhaltige Mobilität. Es muss ein wichtiges Anliegen der Stadt Leipzig sein, eine Verbesserung der Verkehrssicherheit auf Fahrrad- und Gehwegen, sowie eine Steigerung der Attraktivität der Fahrradwege zu erreichen.

Da auch die Anbindung der Ortsteile an den ÖPNV nicht zufriedenstellend ist, ist ein Anschluss an das Radverkehrsnetz besonders wichtig. Deshalb ist es von großer Bedeutung, schnellstmöglich Abhilfe zu schaffen und den Radweg auszubauen.

Aber auch im Jahr 2020 fehlt ein Radweg in diesem Bereich entlang der Merseburger Straße, der sicheres Radfahren in die Innenstadt ermöglicht.

Veränderung Ziel 2021:	k.A.	Veränderung Ziel VzÄ 2021:
Veränderung Ziel 2022:	k.A.	Veränderung Ziel VzÄ 2022:

Vorschlag der Verwaltung: **Alternativvorschlag**

Verwaltungsmeinung: **Die Verwaltung prüft die Aufnahme in den Haushaltsplanentwurf 2023/2024.**

Der Bau eines einseitigen oder beidseitigen Geh- und Radweges entlang der Merseburger Straße (B 181) bedingt eine Verbreiterung des vorhandenen Straßenquerschnittes und damit ein- oder beidseitig Grundstückseingriffe und Grunderwerb. Dazu ist eine Planung in Varianten und ein Planfeststellungsverfahren nach Bundesfernstraßengesetz notwendig und der Ausbau der Merseburger Straße (B 181) als Komplexmaßnahme erforderlich.

Die Komplexmaßnahme Merseburger Straße (B 181) ist nicht in der "Mobilitätsstrategie 2030 für Leipzig - Rahmenplan zur Umsetzung (Beschluss RV VII-DS-00547-NF-01) in der Maßnahmenliste II-10a "Komplexmaßnahmen VTA - L-Gruppe und weitere Maßnahmen der LVB" enthalten. Der Bau eines Geh- und Radweges entlang der Merseburger Straße (B 181) vom Grünen Bogen bis zum Ochsenweg ist aber in der Maßnahmenliste II-10 c "Weitere städtische Maßnahmen mit Untersuchungs-/Planungsbeginn bis 2024" unter "Maßnahmen zur Neuaufteilung des Verkehrsraums, Aufrechterhaltung der Durchschnittsgeschwindigkeit und Erhöhung der Verkehrssicherheit" als Nr. 48 Merseburger Straße (Miltitzer Straße bis Schomburgkstraße) mit Planungsbeginn bis Ende 2024, Bau ab 2025 ff. aufgelistet.

In der Fortschreibung "Mittelfristiges Investitionsprogramm im Straßen- und Brückenbau 2020 - 2024" ist die Maßnahme in der Anlage 1 "Prioritätenliste Einzelmaßnahmen einschließlich Bauen mit L-Gruppe", Teil 2 unter Nr. 71 Merseburger Straße (Miltitzer Straße bis Schomburgkstraße) ohne Angabe eines Baujahres enthalten. Entsprechend Punkt 2.6 der Vorlage soll die weitere zeitliche Einordnung und Priorisierung der Maßnahme dem Beteiligungs- und Informationsverfahren im Zuge der "Mobilitätsstrategie 2030 - Rahmenplan" vorbehalten bleiben. Ein Planungsbeginn kann daher frühestens im Doppel-HH 2023/2024 erfolgen.

Verweis auf Antrag: OR 0008/ 21/22; OR 0037/ 21/22

Voten der einzelnen Fachausschüsse:

Ende Antrag: OR 0008/ 21/22