STADT WETZLAR

BESCHLUSSVORLAGE

Fachamt/Antragsteller/in	Datum	Drucksachen-Nr.: - AZ:
Tiefbauamt	24.11.2009	1561/09 - I/547

Beratungsfolge

Gremium	Sitzungsdatum	TOP	Abst. Ergebnis
Magistrat	30.11.2009	7.1	
Umwelt-, Verkehrs- und Energieausschuss	01.12.2009	7	
Bauausschuss	07.12.2009	9	
Umwelt-, Verkehrs- und Energieausschuss	09.02.2010	5	

Betreff:

Hessischer Fernradweg Radweg R 7 -Radweg Lahn-
Fortführung Hausertorbrücke - Inselstraße

Anlage/n:

Übersichtsplan

Variante 1

Variante 2

Variante 3

Beschluss:

Das Ergebnis der Untersuchung von 3 Varianten zur Fortführung des Hessischen Fernradweges R 7 entlang der Lahn zwischen Hausertorbrücke und Inselstraße wird zur Kenntnis genommen.

Der Magistrat wird beauftragt, auf der Grundlage der Variante 2 mit Gegenüberstellung der Variante 3 die weiteren Planungsschritte einzuleiten und den Antrag auf Zuwendungen nach GVFG zu stellen.

Wetzlar, den 24.11.2009 gez. Beck

Begründung:

Im Radwegenetz der Stadt Wetzlar wird der hessische Lahn-Fernradweg R 7 im Abschnitt zwischen der Inselstraße und der Hintergasse derzeit über den Karl-Kellner-Ring entlang des vorhandenen Straßennetzes gemeinsam mit den Fußgängern geführt. Diese Linienführung ist kritisch zu bewerten und verursacht in der Praxis erhebliche Konflikte zwischen IV/Fußgänger/Radfahrer. In der Vergangenheit war das Brückenbauwerk „Eiserne Brücke“ ein unüberwindbares Hindernis für eine durchgängige Wegeführung entlang der Lahn. Nach dem Neubau der Hausertorbrücke konnte die Grundlage für eine Verbesserung der Linienführung geschaffen werden. Durch die Zurücknahme des westlichen Brückenwiderlagers war es möglich, ausreichend Platz für die Fortführung des Radweges entlang der Lahn in Richtung Inselstraße freizuhalten.

Mit dem Ziel, die Radwegeverbindung zwischen der Inselstraße und dem Radweg am Freibad „Domblick“ entlang der Lahn zu schließen, wurden Planungen angestoßen und nach Lösungsmöglichkeiten gesucht. Insgesamt wurden 3 Varianten einer näheren Betrachtung unterworfen.

Variante 1: Fortführung der Radweges R 7 ab Hausertorbrücke bis Inselstraße entlang des Uferbereiches der Lahn mit Anschluss an die Inselstraße über private Park-Parkplatzflächen.

Variante 2: Fortführung des Radweges R7 ab Hausertorbrücke bis Inselstraße entlang des Uferbereiches der Lahn mit Anschluss an die Inselstraße über das Grundstück der Rudergesellschaft Wetzlar (Bootshaus) unter Inanspruchnahme von Gebäudeteilen.

Variante 3: Fortführung des Radweges R7 ab Hausertorbrücke bis Inselstraße entlang des Ufers zwischen Bootshaus und Lahn bis zum Radweg Inselstraße (Zufahrt ehem. Parkplatz IG. Müller)

Besondere Schwierigkeiten ergaben sich zu Beginn der Planung durch den sehr beengten Planungskorridor welcher durch die Lage der Lahn sowie nahe Bebauung in der Örtlichkeit vorgefunden wird. Ohne die Akzeptanz der angrenzenden Nachbarschaft ist keine der Varianten möglich. Daher wurden mit den jeweils betroffenen Anliegern und Grundstückseigentümern vorab Gespräche geführt um deren Meinungsbild zu einzelnen Linienführungen abzufragen. Hieraus entwickelte sich ein sehr aufwendiger und kontroverser Abstimmungsprozess.

Ergebnis:

Nach dem Projekteinstieg wurde zunächst die Variante 1 unter den Aspekten - kurzer Weg, geringe Kosten- ausgearbeitet. Diese Variante sieht die Fortführung des Radweges ab der Hausertorbrücke lahnaufwärts im Uferbereich bis ca. zur Mitte zwischen den Bebauungen Bootshaus und Bebauung Brückenstraße (Garagengebäude) auf den Privatparkplatz Inselstraße vor. Hierbei ist im Uferbereich eine 2,50 m breite Kragarmkonstruktion mit Bohrpfählen aus Stahlbeton notwendig. Eine Untervariante, welche eine Wegeführung ohne Betonbauwerk auf dem längsverlaufenden Privatgrundstück vorsieht, wurde in das Prüfverfahren mit einbezogen. Da diese Linienführungen fast ausschließlich über Privatgrundstücke verlaufen, wurden zeitnah die betroffenen Grundstückseigentümer in das Abstimmungsverfahren eingebunden. Eine Zustimmung konnte nicht erlangt werden. Die Eigentümer lehnen einen Verkauf oder Nutzung Ihrer Grundstücke für einen Radweg

ab. Als Gründe werden Einschränkungen in den Eigennutzungen, Behinderungen bis zu Gefährdungen auf den Parkplätzen benannt.

Daher wurde zwei weitere Varianten in das Prüfverfahren einbezogen. Die als Variante 2 bezeichnete Linienführung sieht eine Verbindung analog der Variante 1 entlang der Lahnuferböschung aber mit Anbindung an die Inselstraße unter Inanspruchnahme von Gebäudeteilen des Bootshauses und eine Variante 3 mit einer durchgängigen Wegeführung im Lahnufer bis zum Lahnuferweg Richtung Gießen in Höhe ca. Ausfahrt Parkplatz ehem. IG. Müller. Beide Varianten erfordern die Zustimmung der Eigentümer des Bootshauses. Daher wurde die Rudergesellschaft Wetzlar, vertreten durch den geschäftsführenden Vorstand, in das Abstimmungsverfahren eingebunden. Grundsätzlich sieht der Vorstand Möglichkeiten zur Realisierung der Variante 2 wo ein Nebengebäude in Anspruch genommen werden muss. Dieser Gebäudeteil war ehemals Lagerhalle und ist heute im oberen Teil Kraft- und Ausdauertrainingsbereich und im unteren Teil Bootslager mit einem alten Trainingsbecken. Im Falle des Radweges muss dieser Gebäudeteil neu gebaut werden. Durch Neubau ergibt sich die Möglichkeit im unteren Teil einen 3,0 m breiten Rad-Gehweg entlang der Grundstücksgrenze als Arkadenweg anzulegen und im oberen Teil die Trainingsfläche für die Rudergesellschaft als Überbau wieder herzustellen. Die untere Gebäudefläche wird durch den Radweg erheblich reduziert, sodass für die wegfallenden Lagerflächen Ersatz geschaffen werden müsste. Dies wäre durch einen Hallenneubau in Leichtbauweise auf der Gebäudenordseite möglich. Ein Umbau des Nebengebäudes ist aus konstruktiven Gründen nicht möglich. Die Konsequenz der Gebäudeneubauten ist ein erheblich höherer finanzieller Aufwand. Daher wurde alternativ eine dritte Variante untersucht, welche eine Linienführung von der Hausertorbrücke bis zum Lahnuferweg auf ganzer Länge im Uferbereich der Lahn vorsieht. Auch diese Variante ist durch den größeren Aufwand an Ingenieurbauwerken nicht kostengünstiger als die Variante 2 mit den Gebäudeneubauten, hätte aber zusätzlich noch das Problem, dass der Bootsausleger am Bootshaus zum Einsetzten der Ruderboote neu gebaut werden müsste. Aufgrund der notwendigen Abmessungen und Rampen würde dieser Bootsausleger ca. Mitte der Lahnwasserfläche zum liegen kommen was aus Gründen des Ruderbetriebes nicht geht. Daher wird diese Lösung vom Vorstand der Rudergesellschaft abgelehnt, Eine solche Wegeführung wäre lediglich als Bogenbrücke denkbar, welche aber eine Länge von ca. 150 m haben müsste (2,50 m Durchgangshöhe, 0,5 m Konstruktion, 4 % Gefälle) mit einem entsprechend hohen finanziellen Aufwand.

Baukosten:

Variante 1

Neugestaltung Inselstraße (farbig angelegter Teil)		220.000,00 €
Radwegeanschluss R 7 bis Hauserbrücke		145.000,00 €
Gesamtkosten	**ca.**	**365.000,00 €**

Variante 2

Neugestaltung Inselstraße (farbig angelegter Teil)		220.000,00 €
Radwegeanschluss R 7 bis Hauserbrücke		202.000,00 €
Um- und Neubau Nebengebäude und Lagerhalle		340.000,00 €
Gesamtkosten	**ca.**	**732.000,00 €**

Variante 3

Neugestaltung Inselstraße (farbig angelegter Teil)		220.000,00 €
Radwegeanschluss R 7 Lahnuferbereich bis Hauserbrücke (150 m)		546.000,00 €
Gesamtkosten	**ca.**	**766.000,00 €**
Radwegeanschluss R 7 wie Var. 3 als Bogenkonstruktion um Lahnuferbereich		
bis Hauserbrücke Länge 150 m		750.000,00 €
Gesamtkosten mit Inselstraße	**ca.**	**970.000,00 €**

Bei den benannten Gesamtkosten handelt es sich um Kostenschätzungen die im weiteren Planungsverfahren und Detailuntersuchungen noch zu modifizieren sind. Bei der Preisbildung wurden Kostenansätze aus vergleichbaren Projekten der letzten Zeit herangezogen.

Grundsätzlich besteht Förderfähigkeit nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG). Mit der Bewilligungsbehörde, hier Amt für Straßen- und Verkehrswesen Darmstadt (ASV), wurde bereits Kontakt aufgenommen und die Förderfähigkeit hinterfragt. Das ASV unterstützt die vorgelegten Planungen mit dem Vorbehalt das die kostengünstigste Variante (Variante 2 oder Variante 3) dem Zuwendungsantrag zugrunde gelegt wird. Bei der Weiterentwicklung der Varianten erwartet das ASV eine Vergleichsrechnung und stellt in Aussicht, nur die günstigste Variante zur Förderung heranzuziehen. Ergänzend wurde die Bedeutung der Rad- Gehwegverbindung zum Hessentag 2012 und damit verbundene Verbesserung der Erreichbarkeit Bahnhof/Arena/Altstadt hervorgehoben.

Nach den vorläufigen Erkenntnissen scheidet die Variante 1 wegen der ablehnenden Haltung der betroffenen Anwohner und Grundstückseigentümer aus.

Nach Abwägung der Kosten/Risiken wird empfohlen die weiteren Planungsschritte auf der Grundlage der Variante 2 weiter zu führen. Die Varianten 3 und 3 a werden aus Vergleichgründen mitgeführt. Voraussetzung für die Umsetzung der Variante 2 ist die Zustimmung zur Förderfähigkeit der Gesamtmaßnahme mit dem notwendigen Gebäudeneubau am Bootshaus. Der Baubeginn wird frühestens 2011 erwartet, da wir davon ausgehen, das wir das Jahr 2010 benötigen werden, um die notwendigen Planungen und Abstimmungen herbeizuführen.