



BESCHLUSSVORLAGE

Fachamt/Antragsteller/in

Datum

Drucksachen-Nr.: - AZ:

Tiefbauamt	01.03.2023	0727/23 - I/246 -
------------	------------	-------------------

Beratungsfolge:

Gremium	Sitzungsdatum	Top	Abst. Ergebnis
Magistrat	27.03.2023		
Umwelt-, Verkehrs- und Energieausschuss			
Bauausschuss			
Stadtverordnetenversammlung			

Betreff:

**Ausbau der Hausertorstraße zwischen Haarbach- und Brückenstraße
im Zuge des Radwegekonzeptes Wetzlar**

Anlage/n:

Lageplan Variante 1
Lageplan Variante 2

Beschluss:

Die beigefügte Vorlage mit der alternativen Planung des Büros Oppermann aus Kassel wird zur Kenntnis genommen und der Vorzugsvariante zugestimmt.

Wetzlar, den 01.03.2023

gez. Dr. Viertelhausen

Begründung:

Im Zuge des Radverkehrskonzeptes wurden sog. Klein- oder Teilmaßnahmen ausgewählt, die zu einer mittelfristigen Umsetzung möglich wären. Hierzu wurde im Rahmen einer Markterkundung das Büro Oppermann beauftragt, welches mögliche Varianten im Stadium einer Vorentwurfsplanung ausarbeiten sollte. Unter anderem ist der Teilbereich der Hausertorstraße von der Einmündung Brückenstraße bis zur städtischen Grünanlage Teil des Auftrages.

Ergebnis dieser Vorentwurfsplanung waren insgesamt sechs verschiedene Varianten, von denen sich zwei als umsetzbar erwiesen. Berücksichtigt wurde bei den Varianten die Vereinbarkeit von Rad- und Fußverkehr sowie ÖPNV und motorisiertem Individualverkehr.

Weiterhin ist zu berücksichtigen, dass seit Jahren die Problematik besteht, dass die vorhandene Fahrbahnengstelle im Bereich Blumen Dörfler zu Problemen im Verkehrsfluss führt. Zudem ergab ein Gutachten, dass der Hang des Hauserbergs zur Hausertorstraße hin mit Absturzsicherungsmaßnahmen abgestützt werden muss.

Es bietet sich hier die Gelegenheit, diese Absturzsicherungsmaßnahme mit dem notwendigen und sinnvollen Radwegebau zu verknüpfen.

In der Anlage sind zwei Varianten dargestellt.

Die **erste Variante** beinhaltet eine einfache Radverkehrslösung, ohne die Hangsicherungsmaßnahme. Diese Maßnahme umfasst lediglich auf der nördlichen Seite der Hausertorstraße die Markierung eines 1,85m breiten Radfahrstreifens, der es ermöglicht, die Radfahrenden von der Brückenstraße kommend gesichert in die Altstadt zu führen. Zudem werden bei dieser Variante die Fahrbahnengstelle zurückgebaut und die Fahrbahnmarkierungen neu aufgebracht (im angehängten Plan nur textlich erläutert).

Die Kosten hierfür belaufen sich gemäß Kostenschätzung auf rd. 65.000 €.

Vorteil sind die geringen Kosten und die gesicherte Radverkehrsführung in Richtung Altstadt. Negativ zu bewerten ist, dass die Fragestellungen der Absturzsicherung sowie der Radverkehrsführung in Richtung Brückenstraße nicht gelöst werden. Zudem müssten die vorhandenen Stellplätze entlang der Hausertorstraße entfallen.

Variante 2 übernimmt den nördlichen Radfahrstreifen von Variante 1. Auf eine gesonderte Radverkehrsführung in Richtung Brückenstraße wird verzichtet, da der Radverkehr vor und hinter diesem Straßenabschnitt ebenfalls im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt wird und keine weiterführende Radverkehrsanlage vorhanden ist. In dieser Variante sollen die Stellplätze erhalten werden und dafür in den Bereich des vorh. Gehweges verlegt werden. Hierfür muss ein neuer Gehweg im Bereich der Grünanlage angelegt werden. Vor der Lichtsignalanlage werden zur Absicherung des Radverkehrs separate Radfahrstreifen je Fahrtrichtung vorgesehen sowie vorgezogene Aufstellbereiche an der LSA. Im Rahmen dieser Variante ist zudem die Herstellung der Hangabsicherung auf einer Länge von rd. 55m vorgesehen.

Vorteil dieser Variante ist, dass der Radverkehr wie bei der ersten Variante in Richtung Altstadt gesichert und getrennt vom MIV in Richtung Altstadt geführt wird. In Richtung Brückenstraße werden dem Radverkehr vor der LSA Radfahrstreifen angeboten.

Durch die getrennten Aufstellflächen je Fahrtrichtung an der LSA können die Verkehrsströme weiterhin getrennt voneinander geschaltet werden, wodurch ein optimaler Verkehrsfluss erzielt werden kann. Die Absicherung der Stützwand kann im Zuge der Arbeiten erfolgen. Zudem können die Stellplätze erhalten werden.

Die Kosten für die Herstellung der Radverkehrsanlage betragen gem. Kostenschätzung ca. 300.000 € sowie rd. 240.000 € für die Herstellung der Stützwand zur Hangsicherung.

Hinweis: Die Planungen der Variante 2 erfordern für die Umsetzung den **Grunderwerb** einer Teilfläche von Haus-Nr. 46 (private Grünfläche). Sollte sich für diese Variante entschieden werden, müssen Verhandlungen mit den Eigentümern geführt werden.

Seitens des Fachamtes wird die **Variante 2 empfohlen**, da diese die Radverkehrsführung in diesem Bereich optimiert, den Verkehrsfluss des MIV fördert und die öffentlichen Stellplätze sowie die Bäume erhalten werden können.

Für die Finanzierung stehen Haushaltsmittel auf dem Konto 1210700 842290005 zur Verfügung.

Wir bitten um Zustimmung zur Vorzugsvariante (Variante 2).