

Fragenkatalog der Bürgerinitiative Gadebuscher Straße vom 05.März 2017 hier: Antworten der Verwaltung zu den zusätzlichen Fragen

zu 1:

Eine Instandsetzung der vorhandenen unbefestigten Fahrbahn allein bietet keine ausreichende Grundlage für eine ordnungsgemäße Radverkehrsanlage, zumal durch das weitere Befahren mit Kraftfahrzeugen die Schadensanfälligkeit der Oberfläche weiterhin gegeben ist. Da diese Variante den Interessen des Radverkehrs nicht gerecht wird, ist der Neubau eines eigenständigen Radweges erforderlich.

Außerdem würde bei Realisierung der Variante 1 „Gehweg/ Rad frei“ neben dem 2,5m breiten Gehweg/ Rad frei zwar noch Reste der wassergebundenen Nebenfahrbahnen übrig bleiben, die aber in ihrer nutzbaren Breite (bis zu den Gräben bzw. bis zu den Bäumen) sehr stark schwanken. Der Schwankungsbereich der Restbreite läge bei ca. 1m bis ca. 5m, d.h. die Restbreite würde allenfalls in ausgewählten Abschnitten für Fahren Kfz plus Parken Kfz ausreichen, z.T. noch nicht einmal für eine der beiden Funktionen. Also wäre diese Variante für die Interessen der Anwohner (Fahren + Parken wie gewohnt) nicht besser, als in der Vorzugsvariante 2b.

zu 3a:

Im Rahmen der Möglichkeiten wurden schon Unterhaltungsmaßnahmen an den vorhandenen Verkehrsanlagen durchgeführt. Trotzdem sind nach einer gewissen Nutzungsdauer grundlegende Erneuerungen und bei sich ändernden Bedarfen auch Erweiterungen notwendig.

Ein Radweg war bisher nicht vorhanden. Aufgrund der wachsenden Bedeutung des Radverkehrs durch die Alltagsradfahrer und den touristischen Radverkehr wird ein neuer Radweg auch in der Gadebuscher Straße erforderlich.

zu 3b:

(Die Frage richtet sich an die Politik.)

Grundsätzlich kann die Verwaltung dazu sagen, dass sich die Erhebung der Ausbaubeiträge nach der geltenden Ausbaubeitragssatzung richten muss. Allerdings gibt es aktuell Bemühungen um Modifikationen der Ausbaubeitragssatzung im Sinne der Anlieger.

zu 4a:

(Auch diese Frage richtet sich an die Politik.)

Eine fortlaufende Unterhaltung der wassergebundenen Verkehrsflächen ist aus Sicht der Verwaltung einerseits kostenaufwändig. Andererseits bilden diese Flächen selbst bei bester fortlaufender Unterhaltung wegen ihrer diffusen Nutzung (Kfz-Fahren, Kfz-Parken, Gehen, Radfahren) kein komfortables und sicheres Angebot für den Radverkehr. Sowohl für die touristischen Radverkehre, als auch für die Alltagsradverkehre in der Relation Friedrichsthal – Lankow – Innenstadt kann nur entweder die bauliche Herstellung eines Radweges oder aber die bauliche Herstellung einer Mischverkehrsfläche eine geeignete Lösung bilden.

zu 8a:

Bisher hat die Verwaltung selbst keine falschen Angaben veröffentlicht. Präzisierte Angaben sind erst nach Bearbeitung der nächsten Planungsphase auf der Grundlage der Kostenberechnung und eines dann ggf. vorliegenden Förderbescheides möglich. (Weitere Angaben zur vorliegenden Kostenschätzung siehe unter Punkt 16a).

zu 12a:

Die letzte Zählung hat im September 2015 stattgefunden. Dabei wurden im Abschnitt zwischen Rahlstedter und Lankower Straße folgende Daten erhoben. Die Angaben beziehen sich auf die Spitzenstunde zwischen 16.00 und 17.00 Uhr.

Radfahrer nördliche Seite: 28

Radfahrer südliche Seite: 24

Fußgänger nördliche Seite: 4

Fußgänger südliche Seite: 13

Weitere Zählungen haben in den Jahren 2011 und 2013 stattgefunden.

zu 13a:

Ja, die Stadt ist für Unterhaltung der Straße und der Nebenflächen zuständig.

zu 16a:

Das Gesamtprojekt besteht in der Variante 2b bekanntermaßen aus mehreren Teilen, daher sind die Kosten sinnvollerweise nach diesen Teileinrichtungen zu benennen:

Die Kosten für die längs der Grundstücke verlaufenden Gehwege betragen ca. 290.000 Euro;

die Kosten für die daneben verlaufenden Radwege betragen ca. 305.000 Euro;

für den Bereich des kombinierten Rad-/Gehweges (Haus Nr. 121 – Einmündung Lübecker Str.) betragen die Kosten ca. 50.000 Euro.

In der Anlage wird die Kostenschätzung, Stand Vorplanung beigefügt. Es ist zu betonen, dass es sich dabei um eine vorläufige Schätzung handelt, die sich im weiteren Planungsverlauf mit den sich dann ergebenden sachlichen Konkretisierungen noch verändern kann.

Die Aufteilung auf die Anlieger wird sich wie folgt darstellen:

Radweg	Anteil Stadt	75%	Eigenanteil	*
			Förderung	*
	Anteil Anwohner	25%	Eigenanteil	*
			Förderung	*
Gehweg	Anteil Stadt	35%	Eigenanteil	100%
			Förderung	0%
	Anteil Anwohner	65%	Eigenanteil	100%
			Förderung	0%
Kombinierter Rad-/Gehweg	Anteil Stadt	55%	Eigenanteil	*
			Förderung	*
	Anteil Anwohner	45%	Eigenanteil	*
			Förderung	*

* Die Förderquote liegt zwischen 60 und 90 %. Nach den mitgeteilten Förderbestimmungen ist diese Zuwendung von den Gesamtkosten abzusetzen und nur der verbleibende Rest wird entsprechend der Satzung auf alle Beteiligten (Gemeinde, Beitragspflichtige) umgelegt.

zu 16b:

Bei den anliegenden Grundstücken der Stadt Schwerin erfolgt die Berechnung genau wie bei allen anderen Eigentümern. Eine konkrete Berechnung kann derzeit aber noch nicht erfolgen (siehe 16a).

zu 16c:

Das betreffende Förderprogramm des Wirtschaftsministerium lautet: Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“- Infrastruktur.
Gegenstand der Förderung sind u.a. touristische Radwege. Wichtige Kriterien sind, dass das Projekt inhaltlich dem bestimmten Zweck entspricht und dass der Antragsteller über die notwendigen Eigenmittel verfügt.

zu 16d:

Es besteht die Möglichkeit, eine Stundung der Beitragszahlung bzw. eine Ratenzahlung zu beantragen.

zu 16e:

Die Planungskosten belaufen sich bisher auf ca. 35.000 Euro. Für die weiteren Planungsphasen werden voraussichtlich noch ca. 40.000 Euro anfallen.

zu 17a:

Dort, wo wegen der Geländesituation keine direkten Zufahrten zur Hauptfahrbahn angelegt werden können, wird es für Müllfahrzeuge eine Ausnahmeregelung zur Befahrung des Geh-/Radweges geben.

zu 18a:

Eine generelle Ausnahmegenehmigung für alle Anwohner für die Belieferung/ Sanierung/ Umbau ihrer Häuser wird nicht erteilt werden.
Jedoch besteht auch hier die Möglichkeit, bei Umbaumaßnahmen eine Ausnahme zu beantragen, so wie dies bei Baumaßnahmen an privaten Häusern in der Innenstadt auch üblich ist. Sollten durch Baufahrzeuge Schäden am Geh-/Radweg auftreten, so muss nach Ermittlung der Ursache der Verursacher haften.

zu 20a und 20b:

In beiden Fällen richtet sich das nach den Regelungen der §§ 3 und 4 Straßenreinigungssatzung der Stadt Schwerin.

Das bedeutet, dass künftig die Anlieger für die Reinigung des neuen Geh- und des Radweges zuständig sein werden, außerdem für den Winterdienst nur auf dem Gehweg.

Auch bisher mussten die Anwohner den Gehweg reinigen und waren für den Winterdienst zuständig. Da bislang kein Radweg vorhanden ist, wird es insofern künftig eine Änderung geben, als die Reinigungspflicht für den Radweg hinzukommt.

zu 21a:

Grundsätzlich gab es zu der jetzt vorliegenden Planung zu den neuen Zufahrten von Seiten sämtlicher beteiligter Dienststellen keine grundsätzlichen Einwände. Allerdings wies die Polizei ausdrücklich darauf hin, dass die Sichtverhältnisse im Zuge der weiteren Planung zu prüfen sind. Wie schon mitgeteilt, erfolgen die Planungen unter Einhaltung der einschlägigen Richtlinien. Da die Lage der Zufahrten in der nächsten Planungsphase noch präzisiert wird, erfolgen die nötigen weiteren Prüfungen und Lösungen des Problems in der Genehmigungsplanung.

zu 22a:

Ein detailliertes Gutachten zum Baumschutz wird in der nächsten Planungsphase vorliegen und Lösungen zu diesem Thema vorschlagen.

zu 23a:

5-Seen-Lauf und ähnliche Veranstaltungen sind besondere Situationen, die für den öffentlichen Straßenraum keine direkte Planungsgröße darstellen können.

Ansonsten gilt auch für die Stellplätze die Feststellung, dass in der nächsten Phase der Planung eine Erhöhung der bisher erreichten Anzahl von 29 angestrebt wird.

zu 24a:

Auch dafür gilt, dass Einzelfälle noch einmal sehr detailliert geprüft werden, wobei es das Ziel der Verwaltung ist, im Rahmen der örtlichen Gegebenheiten möglichst gute Lösungen für die Anlieger zu finden. Sollten sich dies im Einzelfall als absolut unmöglich erweisen, so wird auch die Kooperation der Anwohner selbst erforderlich werden, um ggf. Alternativen zur Befriedigung ihres privaten Stellplatzbedarfs zu finden.

zu 26a:

Beim Neubau der Anlage sind die entsprechenden Richtlinien zu beachten, d.h. bei Trennung von Rad- und Fußgängerverkehr ist eine Breite von 4,50m erforderlich.

zu 27:

In der Anlage erhalten Sie die Planung des neuen Wohngebietes und eine Übersicht zum Parkplatz der Berufsschule.