

Stadtvertretung und Stadtverwaltung Schwerin
Am Packhof 2-6
19055 Schwerin

Betreff: Antwort der Stadt zur Fragenübersicht für die Bauausschusssitzung am
05.01.2017 Planung Neubau Rad- und Gehweg Gadebuscher Straße

Sehr geehrte Damen und Herren des Bauausschusses,

als Anlage überreichen wir Ihnen unsere Stellungnahme/Nachfragen zu einem Teil ihrer Antworten zum Fragenkatalog vom 05.01.2017 und möchten weitere Fragen zur Beantwortung einreichen. Die neuen Fragen befinden sich unter den dazugehörenden ersten Fragen mit ihren Antworten und sind fettgedruckt sowie mit Buchstaben versehen. (Bsp: **12a**) Fragen die ausreichend Beantwortet sind haben wir in diesem Schreiben gelöscht. Wir bitten auch hier um schriftliche Übergabe ihrer Antworten.

1. Auf welcher Grundlage/Beschlusses wurde durch die Stadtverwaltung die Planung eines nagelneuen beidseitigen separaten Radweges zusätzlich zum Gehweg in die Wege geleitet?
Wo doch die Verbesserung des Zustandes des vorhandenen Gehweges und „Sommerweges“ für die Fußgänger/Radfahrer der Auftrag aus dem Jahr 2013 war? (OBR Lankow Beschluss 01442/2013 „Ausbau/Wiederherstellung des Fuß- und Radweges Gadebuscher Straße“)

Der StV-Beschluss 01442/2013 beinhaltet die Formulierung „Gehweg für Radfahrer frei“. Lt. der einschlägigen Richtlinie für Radverkehrsanlagen ERA ist jedoch die gemeinsame Führung von Fußgänger- und Radverkehr u.a. dann ausgeschlossen, wenn es sich um eine Hauptverbindung des Radverkehrs handelt. Dies ist hier der Fall (Hauptroute für den Alltagsradverkehr Friedrichsthal – Lankow – Stadtzentrum, außerdem verlaufen über die Gadebuscher Str. touristische Radrouten). Somit kann der Beschluss sinngemäß nur durch die Herstellung eines Gehweges mit daneben liegendem separaten Radweg umgesetzt werden. Hinzu kommt, dass die Prüfung der Fördermöglichkeiten ergeben hat, dass nur ein reiner Radweg förderfähig ist, nicht aber ein Gehweg oder ein kombinierter Geh-/Radweg.

Ihrer Argumentation stimmen wir nicht zu, der Beschluss der Stadtvertretung kann nicht nur durch die Herstellung eines Gehweges mit daneben liegendem separatem Radweg umgesetzt werden. Die Umsetzung des Beschlusses kann sehr wohl durch die Herstellung des Gehweges und Instandsetzung der vorhandenen Fahrbahn/Mischverkehrsfläche (siehe Antwort zu Frage 14) erfolgen. Diese Variante würde allen Interessen gerecht werden. Es muss kein Radweg nur um der Förderung willen gebaut werden!

3. Warum hat die Stadtverwaltung den vorhandenen Gehweg jahrzehntlang verkommen lassen? Und will ihn jetzt auf Kosten der Anwohner grundhaft neu Bauen!?

Fehlende Finanzmittel für die laufende Unterhaltung.

3a. Die Stadt verstößt gegen geltendes Recht, wenn sie keine Unterhaltungsmaßnahmen an Straßenverkehrsanlagen vornimmt. Warum wird dies durch die Stadtvertreter/Stadtverwaltung nicht verhindert?

Obwohl kein Geld für die Sanierung alter Anlagen vorhanden ist, soll fleißig neu gebaut werden und dieses zum großen Teil auf Kosten der Anwohner!

3b. Wie kann es sein, dass die Volksvertreter der Stadtverwaltung gestatten, Geld, über das die Stadt jahrzehntlang nicht verfügt, anschließend bei den Bürgern einzutreiben.

4. Warum wurden die Anliegerwege links und rechts (Mischverkehrsflächen) jahrzehntlang vernachlässigt und nicht Instandgesetzt? Bei einer ordentlichen Instandhaltung könnten dort ohne Probleme Radfahrer fahren und ein teurer Neubau eines Radweges wäre nicht notwendig.

Antwort der Stadt wie bei Frage 3.

4a. Warum genehmigen die Stadtvertreter eine Baumaßnahme, die die Stadt mehr Geld kostet als eine Unterhaltungsmaßnahme des betroffenen Verkehrsbereiches?

8. Warum wird über die Presse mit Halbwahrheiten Meinungsmache betrieben?

Die Landeshauptstadt Schwerin hat der Presse stets objektiven Informationen zugearbeitet. Die Art und Weise der Wiedergabe der Informationen liegt aber in alleiniger Verantwortung der Presse selbst.

In einem Presseartikel in der SVZ wurde unter Bezugnahme auf den Stadtbaudezernenten von gesetzbefehlswidrigen Zuständen auf den Nebenflächen der Gadebuscher Straße berichtet, diese liegen gemäß hier vorgelegter Erklärung aber offensichtlich nicht vor. (Presseartikel aus der SVZ vom 01.12.2016 – „....., weil es jetzt quasi keine Regeln gibt.“)

8a. Wann wird die Stadtverwaltung die richtige Information hierzu veröffentlichen und zusätzlich auf die geplanten Kosten sowohl für den Radweg als auch für den neuen Fußweg eingehen? (wie in der Hauspost zu den Bauvorhaben Großer Moor, Schlachtermarkt, Roganer Straße)

12. Hat in der Gadebuscher Straße eine Verkehrszählung der Radfahrer stattgefunden? Dieses wäre ja die Grundvoraussetzung um eine relevante Aussage/Beschluss über den Bau eines neuen eigenen Radweges treffen zu können. Wie oft wurde gezählt und wie viele Radfahrer ergaben die Zählung im Durchschnitt pro Stunde?

Zählungen haben stattgefunden. Radwegeplanungen sind aber auch Angebotsplanungen, d.h. durch die Herstellung eines ordnungsgemäß benutzbaren Radwegeangebots soll erst die Voraussetzung zur künftig verstärkten Nutzung des Fahrrades geschaffen werden.

12a. Sie sind nicht auf alle gestellten Fragen eingegangen. Wie oft wurde gezählt und wie viele Radfahrer ergaben die Zählungen im Durchschnitt pro Stunde. Neu: Wie viele Fußgänger wurden gezählt?

13. In welche Straßenklasse ist der vorhandene Weg (links und rechts) eingestuft?

Die Straße war auch bereits vor Inkrafttreten des Straßen- und Wegegesetzes öffentliche Straße. Deshalb gibt es keinen förmlichen Widmungsakt. Vielmehr gilt sie wegen der ununterbrochenen Nutzung als öffentliche Straße als faktisch gewidmet. Den vorliegenden Unterlagen kann entnommen werden, dass die Straße immer über ihren gesamten Querschnitt einheitlich betrachtet wurde und insofern z. B. Sommerwege keinen gesonderten Widmungszweck besitzen. Diese Art der Betrachtung ist im Übrigen auch der Normalfall. Die Straße ist also eine Gemeindestraße, deren Widmungszweck nicht beschränkt ist.

13a. Ist durch die Widmung der Verkehrsfläche die Stadt für die Unterhaltung der Straße bzw. Nebenflächen zuständig.

16. Sollte gegen den mehrheitlichen Willen der Anwohner zum Bau kommen, wie würde die Aufteilung der Kosten für den geplanten Rad- und Gehweg (Angabe in Prozent) erfolgen?

Radweg				Gehweg			
Anteil Stadt		Anteil Anwohner		Anteil Stadt		Anteil Anwohner	
75%		25%		35%		65%	
Eigenanteil	Förderung	Eigenanteil	Förderung	Eigenanteil	Förderung	Eigenanteil	Förderung
*	*	*	*	100%	0%	100%	0%

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

16a. Wie hoch sind die geschätzten Kosten für a) den Radweg b) den Gehweg der durch die Stadt geplanten Variante.

Wir bitten um Übergabe bzw. Einsicht in die einzelnen Punkte der Kostenschätzung für die geplante Rad- und Gehwegvariante ob auch alle relevanten Kostenpunkte berücksichtigt wurden.

16b. Die Stadt Schwerin ist bei einigen Flächen Anlieger. Wie ist hier der Eigenanteil bei den Kosten geregelt. Genauso wie bei den anderen Grundstücksbesitzern? Bitte eine konkrete Berechnung vorlegen!

16c. Welches konkrete Förderprogramm liegt der Zusage durch das LVI vor und wie sehen die einzuhaltenden Kriterien aus?

16d. Würde die Stadt den Anwohnern zinsfreie Kredite zur Abzahlung der Kosten gewähren?

16e. Wie hoch sind die Ausgaben für das Planungsbüro voraussichtlich?

17. Wie soll die Müllabfuhr ihrer Arbeit nachkommen? Wie weit sollen Anwohner ihre Mülltonnen denn bringen und welcher Anwohner möchte dann Zeitweise bis zu 20 Tonnen vor seinem Haus haben. Wie sollen denn alte Leute diese Wege mit den Mülltonnen schaffen. Und wie wird die Gefährdung des Straßenverkehrs eingestuft, wenn die Müllabfuhr auf der Straße stehen soll bei der Entsorgung? (Rückstau, Gefährdung der Mitarbeiter der Müllabfuhr?

Mülltonnen müssen die Hauptfahrbahn gebracht werden, so wie auch in jeder anderen Straße.

**17a. Hier wurde unsere Frage nicht präzise genug gestellt. Es geht hier um die Bereiche/Anwohner die nicht direkt an die Hauptfahrbahn herankommen, weil es aufgrund der Geländebeschaffenheit nicht möglich ist (es sind die Bereiche in denen auch keine Auffahrten gebaut werden können). Wo sollen die vielen Müllbehälter plus Gelbe Säcke dann abgestellt/abgelegt werden?
Auf die Gefährdung der Müllabfuhr sind Sie gar nicht eingegangen. Wie sieht hier die Gefährdungsbeurteilung aus?**

18. Wie soll der Umbau/Sanierung (Materiallieferung, Abraumcontainer etc...) von Häusern erfolgen, wenn der Radweg nicht befahren werden darf?

Ermöglichung Zufahrt zu Häusern bei Umbau/ Sanierung über Ausnahmegenehmigungen.

**18a. Sollte es entgegen unseren Erwartungen/Forderungen zum Bau des Radweges kommen, ist den Anwohnern eine generelle Ausnahmegenehmigung für die Belieferung/Sanierung/Umbau zu erteilen – Würde die Stadt diesem zustimmen?
Wer müsste für Schäden an dem Radweg aufkommen, wenn der Radweg beim Befahren mit Ausnahmegenehmigung durch die LKW beschädigt wird?**

20. Wer wäre für die Instandhaltung und den Winterdienst der vielen geplanten Auffahrten zuständig?

Die Landeshauptstadt Schwerin erklärt sich für die Instandhaltung der geplanten Auffahrten zuständig.

20a. Die Frage 20 wurde nicht komplett beantwortet: Wer ist für den Winterdienst zuständig?

20b. Wer ist für die Reinigung der Rad-und Gehwege verantwortlich?

21. Wie sieht die Gefährdungsbeurteilung im Sinne des Straßenverkehrs der neuen Auffahrten aus? Beispiel: Hausbesitzer fährt von der Straße auf sein Grundstück vorwärts, Platz zum Parken ist vorhanden Wenden ist dort aber nicht möglich und er muss rückwärts auf die vielbefahrene Straße fahren um sich in den Verkehr einzufädeln. Wie lange wird so etwas wohl gut gehen, bevor es zu einem schweren Unfall kommt?

Die Planungen erfolgen unter Einhaltung der einschlägigen Richtlinien. Damit ist sichergestellt, dass bei regelkonformem Verhalten der Verkehrsteilnehmer keine Unfallgefahren entstehen.

21a. Hier wird sicherlich eine Gefährdungsbeurteilung durch die zuständige Verkehrsbehörde und die Polizei erfolgt sein. Wie sieht diese Beurteilung aus? Wir bitten um Übergabe der Gefährdungsbeurteilung!

22. Warum werden Auffahrten im Kronenbereich von Bäumen geplant?

Bei der Planung der Auffahrten sind einerseits die Lagen der bestehenden Grundstückszufahrten, andererseits die Belange des Baumschutzes zu berücksichtigen. In den nächsten Planungsphasen werden noch Detailabstimmungen erfolgen.

22a. Was sagt das Gutachten zum Baumschutz im Bereich der geplanten Auffahrten aus?

23. Wieso sind nur 29 Parkplätze geplant?

Die Anordnung der öffentlichen Parkplätze orientiert sich an den örtlichen Gegebenheiten. Die Anzahl wird als ausreichend zur Deckung des öffentlichen Parkbedarfs eingeschätzt. Der private Parkbedarf ist auf den Privatgrundstücken abzudecken.

23a. Die von Ihnen als ausreichende Anzahl angesehenen 29 Parkplätze sind aus Sicht der Anwohner viel zu gering bemessen.

Wie sieht es mit der Betrachtung 5 Seenlauf und den Festivals am Lankower Nordufer, wo soll dann geparkt werden? Dafür reichen die Parkplätze bei weitem nicht!?

24. Wo sollen die Anwohner parken die baulich keine Möglichkeit haben mit Autos auf ihr Grundstück zu kommen bzw. ausreichend Parkmöglichkeiten auf ihren Grundstücken zu bauen. (z.B. Nr. 112)

Der private Parkbedarf ist grundsätzlich auf den Privatgrundstücken abzudecken zudem gibt es ein öffentliches Angebot.

24a. Mit ihrer Aussage machen sie es sich hier sehr leicht und geben keine Antwort auf den Sinn der Frage. Wie sollen die Anwohner Parkmöglichkeiten schaffen, wenn es baulich gar nicht möglich ist mit Autos auf das Grundstück zu kommen?

Warum wird auf diese Weise der Bestandsschutz von vorhandenen Baulichkeiten in Frage gestellt?

26. Warum soll der vorhandene 3,00 m breite Asphaltweg weggerissen werden (Maler Haus Nr. 175 bis Abzweig Berufsschule auf der Südseite?)

Die Bedarfe von Anliegerverkehr, Radverkehr und Fußgängerverkehr erfordern hier eine Breite von 4,5m.

26a. Bisher war die Breite dieser Mischverkehrsfläche von 3,00 m völlig ausreichend. Warum erfordert der Bedarf, der sich nicht geändert hat, auf einmal eine Breite von 4,50 m. Wer hat den Bedarf ermittelt und dieses Festgelegt?

27. Welche Gedanken wurde sich in der Stadtverwaltung zur Parkplatzsituation gemacht, wenn der Parkplatz und die Berufsschule umgebaut wird und das neue Wohngebiet entsteht. Schon jetzt parken Schüler in der Gadebuscher Straße, weil die Parkplätze an der Berufsschule nicht ausreichen. Das gleich gilt für Bewohner der Plattenbauten die auch in der Gadebuscher Straße ihre Autos abstellen. Die ausgelegten Planungen lassen hier keine bedarfsbezogene Planung erkennen.

Die Berufsschule und das Wohngebiet stellen ausreichend Parkplätze zur Verfügung.

Wir bitten um Übergabe der Planung für die angedachten Parkplätze im Bereich der Berufsschule und im neuen Wohngebiet. Wir bitte auch um zeitnahe Informationen sollten sich bei den Planungen Änderungen ergeben.

Mit freundlichen Grüßen
Für die Bürgerinitiative Gadebuscher Straße



i.A.
R. Hildebrandt