

Antrag Bündnis 90 / Die Grünen zur StV am 20.März 2017:

„Verbesserung der Situation des Radverkehrs in der Gadebuscher Straße wirtschaftlich, sparsam, naturschutzgerecht und anwohnerorientiert umsetzen.“

Nachfolgend wird der Inhalt des Antrages mit der von der Verwaltung ausgearbeiteten und favorisierten Planungsvariante verglichen.



Im Laufe des mehrjährigen Planungsprozesses 8 Varianten untersucht:

## 1.) gemeinsamer Geh-/ Radweg (Gesamtbreite 2,5m)

Nicht weiterverfolgt, weil

- Trennung Rad- und Fußverkehr für Radfernweg unabdingbar,
- nicht förderfähig, damit Kostenanteil Anlieger hoch,
- Sicherheitsbedenken (direkt an Grundstücken / Einmündungen),
- Verbleibende Restflächen für durchgehendes Fahren und Parken nicht ausreichend.



Im Laufe des mehrjährigen Planungsprozesses 8 Varianten untersucht:

2a) getrennter Gehweg (Breite 2,5m) und Radweg (Breite 2,0m)  
Nicht weiterverfolgt, weil Breiten funktional nicht optimal.

2b) getrennter Gehweg (Breite 2,0m) und Radweg (Breite 2,5m)  
***Kostenschätzung Vorplanung: 733 T€***  
***davon auf Anlieger umzulegen: 212 T€***

**Vorzugsvariante, weil**

- Radwegteil förderfähig, damit Kostenanteil Anlieger minimiert,
- funktional zweckmäßig.

Im Laufe des mehrjährigen Planungsprozesses 8 Varianten untersucht:

3a) Radweg (Breite 2,5m), zum vorhandenen Gehweg durch Mulde getrennt

3b) Radweg (Breite 2,5m), zum vorhandenen Gehweg durch Pflasterrinne getrennt

Beide nicht weiterverfolgt, weil

- keine Verbesserung für Fußgänger,
- bautechnisch schwierig.

Im Laufe des mehrjährigen Planungsprozesses 8 Varianten untersucht:

## 4.) Schutzstreifen auf der Gadebuscher Straße

Nicht weiterverfolgt, weil

- nicht förderfähig,
- wegen Kfz-Mengen und Lkw-Anteil unter Sicherheitsaspekten grenzwertig,
- keine Verbesserung für Fußgänger.

Im Laufe des mehrjährigen Planungsprozesses 8 Varianten untersucht:

5.) Gehweg (Breite 2,0m) ohne Radweg, profilierte wassergebundene Decken

Nicht weiterverfolgt, weil

- nicht förderfähig,
- keine nachhaltige Verbesserung für Radfahrer,
- hohe Folgekosten.

6.) Anliegerfahrbahn (Breite 4,5m)

*Kostenschätzung Vorplanung: 844 T€  
davon auf Anlieger umzulegen: 598 T€*

Nicht weiterverfolgt, weil nicht förderfähig, damit Kostenanteil Anlieger hoch.

Wäre aber funktional zweckmäßig.

Im Laufe des mehrjährigen Planungsprozesses erfolgten folgende Bürgerbeteiligungen:

- Sitzung OBR Lankow vom 22.Sep.2015
- Ortstermin mit interessierten Anliegern am 14.Okt.2015
- Sitzung OBR Lankow vom 22.Sep.2016
- Durchführung Einzelgespräche mit diversen Anliegern am 05.Okt.2016
- Sitzung OBR Lankow vom 20.Okt.2016

- Beantwortung Widerspruch mit Unterschriftensammlung vom 30.Okt.2016
- Beantwortung Fragenkatalog Bürgerinitiative vom 29.Dez.2016 in Ausschuss BSV vom 05.Jan.2017
- Durchführung Einzelgespräch mit Anlieger am 08.Mrz.2017
- Beantwortung neuer Fragenkatalog BI vom 05.Mrz.2017 wird bis Ende März 2017 erfolgen



## Beschlussvorschlag Bündnis 90 / Die Grünen:

„Die Stadtverwaltung wird beauftragt, die Verbesserung der Bedingungen für den Radverkehr in der Gadebuscher Straße im Interesse der Bürgerinnen und Bürger so umzusetzen, 1.) dass dies der Absicht des Stadtvertreterbeschlusses 01442/2013 entspricht und zwar unter der Maßgabe, einen beidseitigen Fußweg (Radfahrer frei) anzulegen bzw. auszubauen,“

Wird durch die von der Verwaltung ausgearbeiteten und favorisierten Variante 2b erfüllt, denn:

- Variante 1 (Gehweg / Radfahrer frei) ist nicht umsetzbar.
- Variante 2b (Gehweg 2,0m plus Radweg 2,5m) entspricht der Absicht des Beschlusses 01442/2013 insoweit, als sowohl für die Fußgänger, als auch für die Radfahrer die Bedingungen optimiert werden.

## Beschlussvorschlag Bündnis 90 / Die Grünen:

„Die Stadtverwaltung wird beauftragt, die Verbesserung der Bedingungen für den Radverkehr in der Gadebuscher Straße im Interesse der Bürgerinnen und Bürger so umzusetzen, 1.) dass dies der Absicht des Stadtvertreterbeschlusses 01442/2013 entspricht und zwar unter der Maßgabe, einen beidseitigen Fußweg (Radfahrer frei) anzulegen bzw. auszubauen,“

Variante 1 (Gehweg / Radfahrer frei) ist nicht umsetzbar, weil:

- Nicht förderfähig.
- Sicherheitsrisiken, weil Führung Radfahrer dicht an Grundstückseinfahrten und Straßeneinmündungen.
- Sicherheitsrisiken, weil Konflikte langsame Fußgänger / schnelle Radfahrer auf zu schmaler Fläche.
- Daher ungeeignet für Alltagsradverkehr Friedrichsthal – Lankow – Zentrum und ungeeignet für touristische Radroutenführung.



## Beschlussvorschlag Bündnis 90 / Die Grünen:

„Die Stadtverwaltung wird beauftragt, die Verbesserung der Bedingungen für den Radverkehr in der Gadebuscher Straße im Interesse der Bürgerinnen und Bürger so umzusetzen, 2.) dass dabei die Anlieger so wenig wie möglich finanziell belastet werden,“

Wird durch die von der Verwaltung ausgearbeiteten und favorisierten Variante 2b erfüllt, denn:

- Teileinrichtung Radweg förderfähig (einschließlich Anliegerförderung) aus Förderprogramm „Touristische Radwege“.
- Nur Teileinrichtung Gehweg muss gemäß Beitragssatzung komplett anteilig auf Stadt und auf Anlieger umgelegt werden.

## Beschlussvorschlag Bündnis 90 / Die Grünen:

„Die Stadtverwaltung wird beauftragt, die Verbesserung der Bedingungen für den Radverkehr in der Gadebuscher Straße im Interesse der Bürgerinnen und Bürger so umzusetzen, 3.) dass nur die Baumaßnahmen planerisch weiter verfolgt werden, die insbesondere unter Einbeziehung der Folgekosten für die Unterhaltung der Wege die wirtschaftlichsten und sparsamsten Baumaßnahmen sind,“

Wird durch die von der Verwaltung ausgearbeiteten und favorisierten Variante 2b erfüllt, denn:

- Geh- und Radweg werden mit Gehwegpflaster bzw. mit Asphalt befestigt, was nur geringe Folgekosten für Unterhaltung bedeutet.
- Dagegen hätte Variante 1 (nur Gehweg) einen Erhalt eines größeren Teils der wassergebundenen Decken zur Folge, mit entsprechend hohen Folgekosten für die Unterhaltung.

## Beschlussvorschlag Bündnis 90 / Die Grünen:

„Die Stadtverwaltung wird beauftragt, die Verbesserung der Bedingungen für den Radverkehr in der Gadebuscher Straße im Interesse der Bürgerinnen und Bürger so umzusetzen, 4.) dass dabei Eingriffe in den Kronentraufbereich der Alleebäume weitestgehend vermieden werden“

Wird durch die von der Verwaltung ausgearbeiteten und favorisierten Variante 2b erfüllt, denn:

Unabhängig von der gewählten Ausbauvarianten ist eine Eingriffs- und Ausgleichsbilanzierung zu erarbeiten. Im Zuge der weiteren Planung werden die Starkwurzeln der Alleebäume erkundet und geeignete fachgerechte Schutzmaßnahmen vorgesehen.

## Beschlussvorschlag Bündnis 90 / Die Grünen:

„Die Stadtverwaltung wird beauftragt, die Verbesserung der Bedingungen für den Radverkehr in der Gadebuscher Straße im Interesse der Bürgerinnen und Bürger so umzusetzen, 5.) dass die Fachausschüsse der Stadtvertretung an der Variantenfindung beteiligt werden und darüber abstimmen können.“

Folgende Informationen bzw. Beteiligungen erfolgten:

- A) Schriftliche Mitteilungen OB zum Stand Projekt Gadebuscher Straße zu folgenden Sitzungen der StV:
- 02.Sep.2013
  - 28.Apr.2014, 13.Okt.2014
  - 26.Jan.2015, 27.Apr.2015, 07.Dez.2015
  - 13.Jun.2016, 26.Sep.2016
  - 20.Mrz.2017

## B) Gremienbefassungen:

- Beschluss der StV zum Haushalt 2016 (einschließlich Projekt Gadebuscher Straße) vom 07.Dez.2015.
- Beantwortung Widerspruch mit Unterschriftensammlung vom 30.Okt.2016 im Ausschuss BSV vom 03.Nov.2016.
- Beschluss der StV zum Haushalt 2017/18 (einschließlich Projekt Gadebuscher Straße) vom 12.Dez.2016.
- Beantwortung Fragenkatalog Bürgerinitiative vom 29.Dez.2016 im Ausschuss BSV vom 05.Jan.2017.

## C) Fahrradforum:

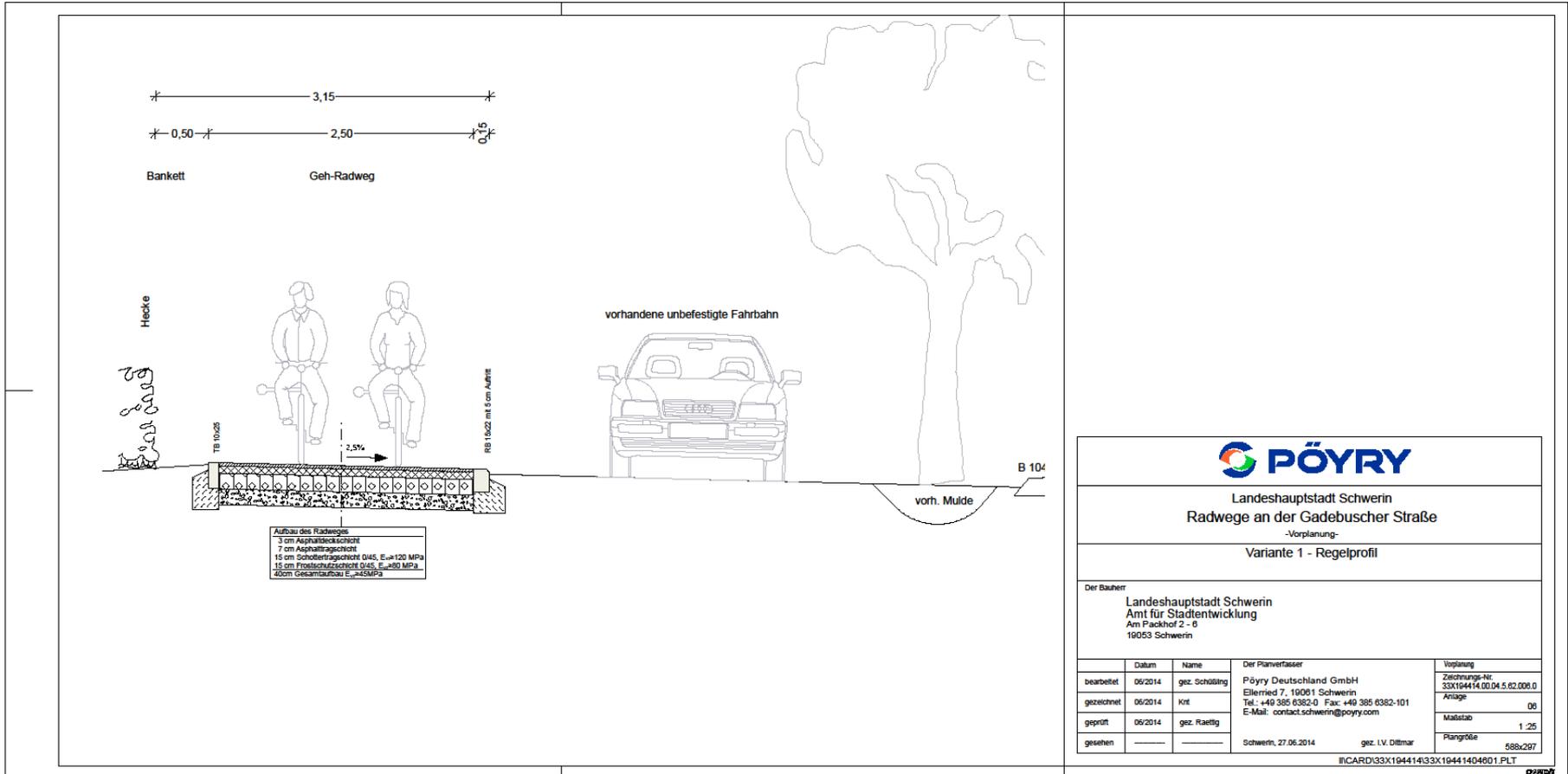
(regelmäßig Eingeladene: Alle Fraktionen der StV, ADFC, IHK, Lokale Agenda, NVS, Polizei, SBA).

Projekt Fuß-/Radwege Gadebuscher Straße mit Planungsfortschritten und Variantenentwicklungen stand auf der TO folgender Fahrradforen:

- 8. Ff vom 21.Jan.2014
- 9. Ff vom 02.Sep.2014
- 10. Ff vom 13.Jan.2015
- 11. Ff vom 23.Sep.2015
- 12. Ff vom 08.Mrz.2016
- 13. Ff vom 27.Sep.2016
- 14. Ff vom 14.Mrz.2017

## Vorplanung Variante 1 – Musterquerschnitt

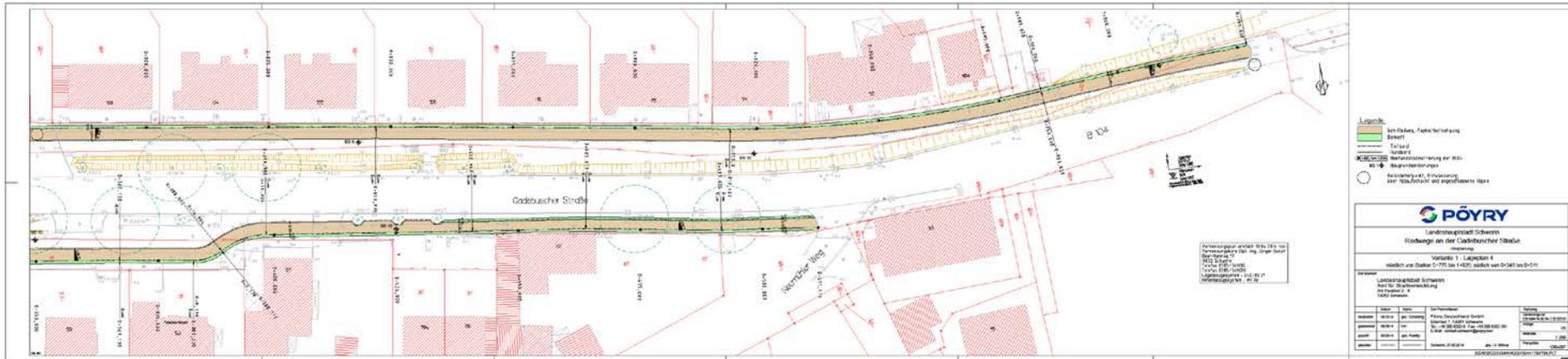
(verbleibende unbefestigte Fahrbahn schwankt in der Breite zwischen 1m und 5m)





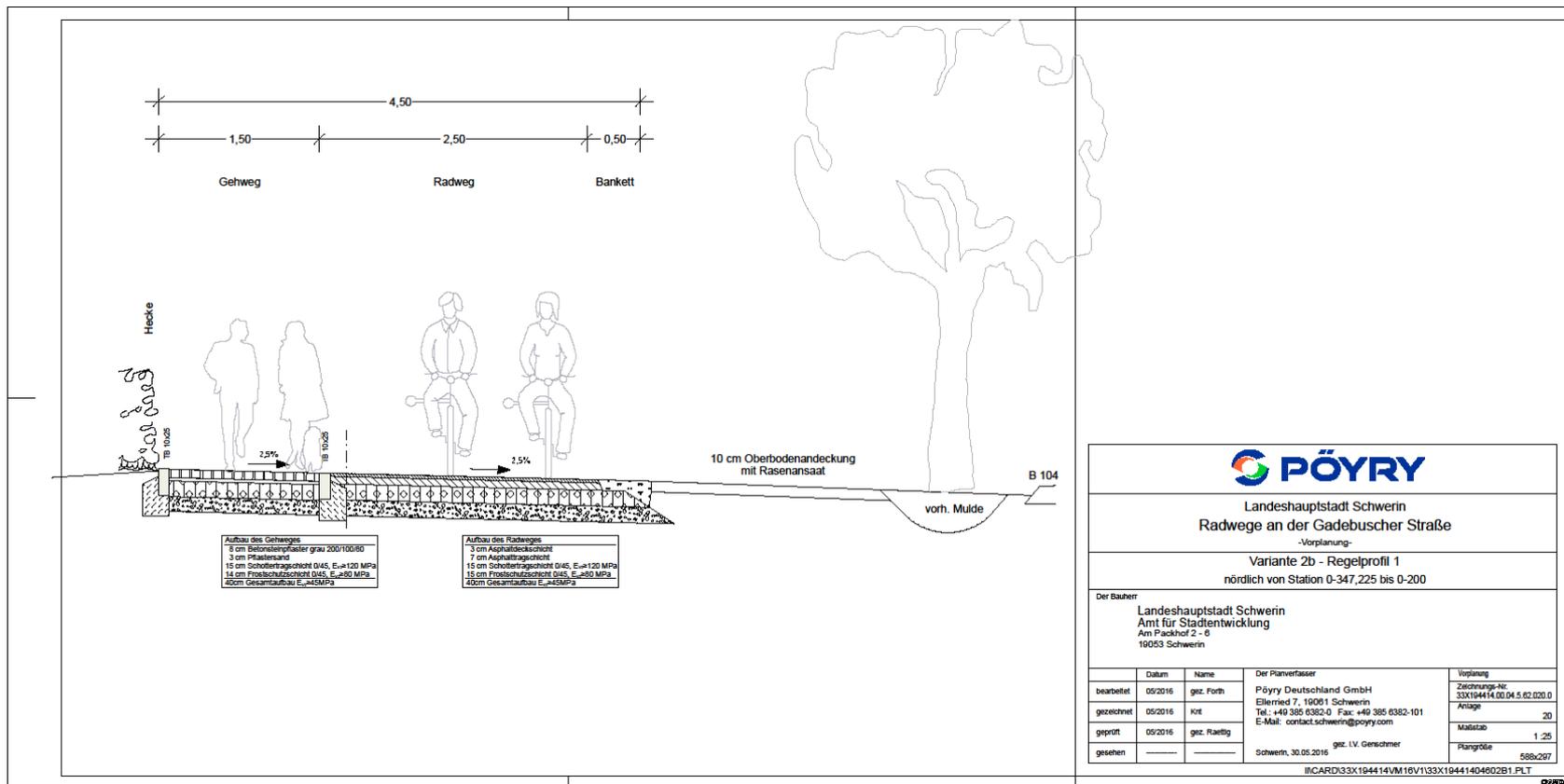


## Vorplanung Variante 1 – Lageplan Beispiel b (Bereich Einmündung Neumühler Weg)





## Vorplanung Variante 2b – Musterquerschnitt





## Vorplanung Variante 2b – Lageplan Beispiel a (Bereich Einmündung Rahlstedter Straße)

