

Bürgerinitiative Gadebuscher Straße
Gadebuscher Straße 110
19057 Schwerin

04.05.2017

Stadtvertretung und Stadtverwaltung Schwerin
Am Packhof 2-6
19055 Schwerin

Betreff: Antwort der Stadt auf die Fragenübersicht vom 3.5.2017 zum Neubau Rad- und Gehweg Gadebuscher Straße

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Stadtverwaltung hat auf unseren Fragenkatalog geantwortet und dafür bedanken wir uns. Wir haben begonnen, die Antworten zu prüfen und mit der Präsentation auf der Ortsbeiratssitzung vergleichen. Hier schon mal ein Auszug zu den Antworten die unsere Annahmen/Befürchtungen bestätigen.
Eine weitere detaillierte Stellungnahme und ggf. Fragen zur bevorzugten Variante werden wir ihnen in nächster Zeit übergeben.

Zu Antwort 12a: Die Zählung der Rad- und Fußgängerverkehre in einer Spitzenstunde an einem Tag hat sehr geringe Fahrradfahrfrequenzen ergeben. **Nach welchen Kriterien wurde gezählt?** Die Zählung in der Spitzenstunde nördliche Seite ergab dort **28 Fahrräder** und **4 Fußgänger** gehen dort pro Stunde auf der südlichen Seite **24 Radfahrer** und **13 Fußgänger**. **Diese geringen Zahlen rechtfertigen so eine umfangreiche Baumaßnahme wie in Variante 2b geplant aus unserer Sicht nicht.**

In der Vorstellung des Planungsstandes im Ortsbeirat Lankow erklärte der Vertreter der Stadt dann auf Nachfrage, es lägen mehrere ordnungsgemäße Zählungen vor. Was haben die Zählungen 2011 und 2013 ergeben und wie hoch ist die Frequentierung auch außerhalb der Spitzenstunde? Warum werden diese den Abgeordneten und den Bürgern nicht komplett zugänglich gemacht?

Ergaben die Zählungen dort eine noch geringere Anzahl von Radfahrern und Fußgängern in der Spitzenstunde oder ist das „Geheimsache“?

Zu Antwort 16a: Zur Variante 1, die Basis des Beschlusses des Hauptausschusses (DS 01442/2013) ist, wird im Ortsbeirat vom Vertreter der Stadt (auf Seite 2 des Vortragsausdruckes) ausgesagt, dieser sei nicht förderfähig. **In der Antwort vom 04.04.2017 auf Frage 16a der Bürgerinitiative erklärt die Stadtverwaltung dagegen, diese Variante (Kombinierter Rad-/Gehweg siehe Tabelle) sei auch förderfähig zwischen 60-90%!!!** Der kombinierte Geh-Radweg kann nach aktueller Angabe der Stadtverwaltung also nun doch gefördert werden!? **Der Stadtverwaltung gelingt es nicht, Abgeordnete und Bürger gleich zu informieren, das ist aus unserer Sicht von der Stadtverwaltung gewollt und befördert.**

In der Sitzung des Ortsbeirates erklärt sich der Vertreter der Stadt auf Nachfragen der Bürgerinitiative zu den Unterschieden zwischen den Inhalten des Vortrages und des Antwortschreibens an die Bürgerinitiative vom 04.04.2017. Er als Vertreter der Stadt kenne das Schreiben der Stadtverwaltung an die Bürgerinitiative nicht. In der Kopfzeile des Schreibens vom 04.04.2017 wird dieser Vertreter der Stadt als Bearbeiter des Schreibens vom 04.04.2017 genannt. **Die Stadtverwaltung versucht anscheinend**, Informationen zu verschleiern und **unterschiedliche Informationsinhalte** in verschiedenen Gremien zu platzieren. Das ist unseres Erachtens eine besondere Form der Nichtachtung der Abgeordneten und der Bürger. Müssen die Abgeordneten ihre kostbare Zeit durch erkennbare Fehlinformationen der Stadt nutzlos aufwenden, da die Informationsbasis für gute Politik augenscheinlich nicht durch die Stadtverwaltung zur Verfügung gestellt wird.

Die Stadtverwaltung benennt Kosten für die verschiedenen Varianten. die Vorzugsvariante der Stadt mit 4,5 m breiten Asphalt- und Gehwegbelag soll 733.000,- € kosten. Dazu wird ein Fläche von 11.500 m² neu gebaut mit einem Bodenaustausch von ca. 40 cm.

Die Sanierung des vorhandenen Gehweges und die Wiederherstellung des Wirtschaftsweges soll nach Auskunft der Stadtverwaltung 550.000,- € kosten.

Die Wiederherstellung der Bestandssituation berechnet auf Basis der von der Stadtverwaltung genannten Preise kostet dann geschätzt maximal 255.000,- €. Es werden also keine klaren Informationen zur Verfügung gestellt. Für die Wiederherstellung der Bestandssituation nennt die Stadtverwaltung nur eine nicht überprüfbare Zahl.

Dazu folgende Berechnung:

Der Neubau des Gehweges mit 1,5 m Breite, also einem Drittel der Neubaupläche kostet also nach den Zahlen der Stadtverwaltung ca. 245.000,- € und die Ausbesserung des Wirtschaftsweges neben dem Gehweg, also ca. 5 cm Materialauftrag nach den Preisen der Stadt $8000\text{m}^2 \cdot 0,05\text{ m} = 400\text{m}^3 \cdot 16,00\text{ €/m}^3 = 6.400,-\text{ €}$ zuzüglich Planum mit $8.000,-\text{ €} \cdot 0,50\text{€/m}^2 = 4.000,-\text{ €}$, = 10.400. Gesamtkosten betragen somit ca. 255.000,- €.

Alle Angaben enthalten keine Planungskosten. Warum eigentlich nicht? Werden diese Kosten von der Stadt selbst getragen???

Zu Antwort 20a/b: Nach aktueller Gehwegreinigungssatzung sollen die Anwohner den 4,5 m breiten Geh- und Radweg wöchentlich fegen und im Winter Schnee räumen. Das widerspricht den bisherigen Angaben im Schreiben vom 04.01.2017 komplett. Die Anwohner sollen also, im teilweise betagten Alter nun eine 4,5 m breite Geh- und Radwegfläche mit dem Besen reinigen. Das ist völlig überzogen und im Gesamtkontext unnötig.

Zu Antwort 21a: Die Polizei hat gemäß Schreiben der Stadtverwaltung vom 04.04.2017 Bedenken gegen die Planung Variante 2b und erwartet weitere Abstimmungen wegen der Einsehbarkeit der vielen Einfahrten. Das bestätigt die Erwartungen und Befürchtungen der Bürgerinitiative. Im Schreiben vom 05.01.2017 heißt es in der Antwort zu Frage 21 noch, das keine Unfallgefahren entstehen. Die Stadtverwaltung hat also keine Einschätzung, welche Auswirkungen ihre Planungen auf die Verkehrssicherheit haben, plant aber munter weiter und erzeugt unnötige Kosten.

Die Bürgerinitiative erklärt, da eine entsprechende Frage im Bauausschuss (durch Herrn Klinger) angedeutet wurde, folgende Zusammenhänge:

Herr Hildebrandt ist Ansprechpartner/Sprecher der Bürgerinitiative.

Er vertritt die Bürgerinitiative aber nicht ausschließlich. Auch die anderen Mitglieder des Gründungsausschusses der Bürgerinitiative äußern sich zu Fragen oder auf Besprechungen.

Die Ziele der Bürgerinitiative sind von ihr klar formuliert worden:

- **Herstellung des Gehweges auf Kosten der Stadt (Grund: aufgeschobener Reparaturbedarf)**
- **Instandsetzung des Sommerweges mit dem bisherigen Charakter (nutzbar auch für Radfahrer) – Anmerkung: eine ordnungsgemäß instandgehaltene sandgeschlämmte Schottertragschicht ist sehr wohl für Radfahrer geeignet und wird in vielen Regionen genutzt)**

Dies entspricht in etwa der in der Planung untersuchten Variante 5.

Mit freundlichen Grüßen
Bürgerinitiative Gadebuscher Straße



i.A.
R. Hildebrandt

Not 15/15

Matt

Landeshauptstadt Schwerin
Fachdienst Verkehrsmanagement
Fachgruppe Verkehrsplanung
12. Mai 2017

Bearbeiter: H. Böcker, H. Mattenklott

Fragenkatalog der Bürgerinitiative Gadebuscher Straße vom 04.Mai 2017 hier: Antworten der Verwaltung zu den zusätzlichen Fragen

Frage:

1. Wir sind als Bürgerinitiative nicht gegen die Verbesserung der Geh- und Radwegsituation – nur mit der Art und Weise wie diese erfolgen soll sind wir nicht einverstanden!

Antwort:

Dies wird zur Kenntnis genommen.

Frage:

2. Im Hinblick auf die Sinnhaftigkeit der Vorzugsvariante mit 4,5m Breite bitten wir darum auch die Anschlussbereiche zu betrachten und nicht nur die geplante Variante selbst

- **Nördliche Seite (Stadt - Friedrichsthal)**

- Von der Stadt kommend gibt es nur einen Geh- und Radweg der bei weitem nicht die Dimensionen von 4,50m hat und trotzdem ausreicht für den Rad/Fußverkehr ist
- von der Kreuzung Grevesmühlener Straße ca. 130m ist nur ein Gehweg geplant in 2,00 m Breite, wo ist denn dort die Radwegführung geplant für den Radschnellweg?
- Die neue Planung endet an der Ratzeburger Straße dahinter gibt es dann auch keinen offiziellen Radweg mehr – im Gegenteil dort gibt es nur einen schmalen Fußweg

- **Südliche Seite (Friedrichsthal - Stadt)**

- Der von Friedrichsthal kommende Geh und Radweg hat auch nicht die breite von 4,50 geht dann ab der Ratzeburger Straße in einen Kombinierten Geh/Radweg über der Teilweise gerade mal über 2,00 m breit ist (Höhe 1 Familiehäuser)
- Am Ende des Neubauabschnittes gibt es wieder einen kombinierten Geh/Radweg (Neubau wegen Gelände) und dieser schließt sich ab dem Neumühler Weg an den vorhandenen Geh- und Radweg mit nur 2,60m an der Höhe Friesensportplatz endet
- Ab Friesensportplatz gibt es auch keinen Radweg mehr der eigenständig genutzt werden kann
- Und auch diese Bereiche sind ausreichend für die Rad- und Fußverkehr

Warum muss dann nördlich 1,3 km und südlich ca. 900 m so groß und in der geplanten Weise gebaut werden, wenn es davor und dahinter sowieso nur mit schmalen Geh- und Radwegen bzw. kombinierten Geh/Radwegen weitergeht und diese Ausreichend sind. Bildlich ausgedrückt es gibt eine Landstraße dann wird ein kleines Stück „Autobahn“ gebaut weil es förderfähig ist und dann kommt wieder Landstraße. Wie ist dieses mit der Argumentation des Radfernweges Rügen vereinbar?

Antwort:

Es ist nicht richtig, dass die Radwege in den an die Gadebuscher Straße anschließenden Straßenabschnitten ausreichend sind. Deshalb sind auch dort Verbesserungen geplant und zwar:

- Lübecker Straße: In Fortführung der im Abschnitt Obotritenring – R.-Beltz-Straße bereits vorhandenen Schutzstreifen ist die Anlage von Schutzstreifen auch im Abschnitt R.-Beltz-Straße - Friesensportplatz einschließlich Anpassung der Ampelanlage für 2017 geplant.

- Knotenpunkt Lübecker Straße/ Grevesmühlener Straße/ Gadebuscher Straße: Auch hier sind grundlegende Verbesserungen für den Radverkehr notwendig und geplant, d.h. es soll eine Anpassung der Ampelanlage geben und die Führung entlang der Gadebuscher Straße zwischen Knotenpunkt und Einmündung Lankower Straße verbessert werden.

Des Weiteren ist anzumerken, dass es westlich der Ratzeburger Straße durchaus eine Fortführung des Radweges gibt und zwar als 2-Richtungs-Radweg auf der Südseite der Gadebuscher Straße/ Lärchenallee.

Unabhängig von den vorgenannten weiteren Planungen ist festzuhalten, dass einzelne Engstellen im Radwegenetz oder unzureichende Ausbaustandards auf bestimmten Streckenabschnitten keine Begründung dafür sein können, auf jegliche weitere Verbesserungen für den Radverkehr zu verzichten. Aufgrund der begrenzten personellen und finanziellen Kapazitäten der Landeshauptstadt Schwerin kann nicht gleichzeitig das gesamte Radwegenetz in der Stadt auf den eigentlich nötigen Ausbaustandard gebracht werden. Vielmehr ist ein schrittweises Vorgehen nötig.

Frage:

3. Der Beschluss über die Verbesserung der Geh- und Radwegsituation besteht seit 2013. Welche Variante hätte die Stadt den gebaut, wenn es diesen Topf über Radwegförderung (der sich 2015 aufgetan hat) nicht geben würde, um der Forderung nachzukommen?

Antwort:

Unabhängig von der Frage der Förderung ist die Variante 2b in jedem Falle sachlich die Vorzugsvariante; ohne Förderung wäre sie aber möglicherweise gar nicht oder erst in späteren Jahren realisierbar. Im Übrigen existierte der Topf für die touristische Radwegförderung schon vor 2013.

Frage:

Zu Antwort 12a: Die Zählung der Rad- und Fußgängerverkehre in einer Spitzenstunde an einem Tag hat sehr geringe Fahrradfahrerfrequenzen ergeben. **Nach welchen Kriterien wurde gezählt?** Die Zählung in der Spitzenstunde nördliche Seite ergab dort **28 Fahrräder** und **4 Fußgänger** gehen dort pro Stunde auf der südlichen Seite **24 Radfahrer** und **13 Fußgänger**.

Diese geringen Zahlen rechtfertigen so eine umfangreiche Baumaßnahme wie in Variante 2b geplant aus unserer Sicht nicht.

In der Vorstellung des Planungsstandes **im Ortsbeirat Lankow erklärte der Vertreter der Stadt** dann auf Nachfrage, **es lägen mehrere ordnungsgemäße Zählungen vor**. Was haben die Zählungen 2011 und 2013 ergeben und wie hoch ist die Frequentierung auch außerhalb der Spitzenstunde? Warum werden diese den Abgeordneten und den Bürgern nicht komplett zugänglich gemacht?

Ergaben die Zählungen dort eine noch geringere Anzahl von Radfahrern und Fußgängern in der Spitzenstunde oder ist das „Geheimsache“?

Antwort:

Die älteren Zählungen ergaben für die Spitzenstunde jeweils folgendes (Fußgänger wurden damals nicht erfasst):

Aug.2011: 44 Radfahrer Nordseite und 26 Radfahrer Südseite,

Okt.2013: 34 Radfahrer Nordseite und 24 Radfahrer Südseite.

Alle Zählungen fanden immer nach den für Verkehrszählungen gültigen Richtlinien statt, d.h. es wird an einem durchschnittlichen Werktag (nämlich Di.-Do. und nicht Fr.-Mo.) gezählt. Aus den mehrstündigen Zählblöcken (06:00-10:00 bzw. 15:00-19:00 Uhr) wird jeweils viertelstundengenau die Spitzenstunde herausgefiltert.

Unabhängig von den Zählwerten ist aber nochmals zu betonen, dass Radwegeplanungen aber auch Angebotsplanungen sind, d.h. durch die Herstellung eines ordnungsgemäß benutzbaren Radwegeangebots wird erst die Voraussetzung zur künftig verstärkten Nutzung des Fahrrades geschaffen.

Frage:

Zu Antwort 16a: Zur Variante 1, die Basis des Beschlusses des Hauptausschusses (DS 01442/2013) ist, wird im Ortsbeirat vom Vertreter der Stadt (auf Seite 2 des Vortragsausdruckes) ausgesagt, dieser sei nicht förderfähig. **In der Antwort vom 04.04.2017 auf Frage 16a der Bürgerinitiative erklärt die Stadtverwaltung dagegen, diese Variante (Kombinierter Rad-/Gehweg siehe Tabelle) sei auch förderfähig zwischen 60-90%!!!** Der kombinierte Geh-Radweg kann nach aktueller Angabe der Stadtverwaltung also nun doch gefördert werden!? **Der Stadtverwaltung gelingt es nicht, Abgeordnete und Bürger gleich zu informieren, das ist aus unserer Sicht von der Stadtverwaltung gewollt und befördert.**

In der Sitzung des Ortsbeirates erklärt sich der Vertreter der Stadt auf Nachfragen der Bürgerinitiative zu den Unterschieden zwischen den Inhalten des Vortrages und des Antwortschreibens an die Bürgerinitiative vom 04.04.2017. Er als Vertreter der Stadt kenne das Schreiben der Stadtverwaltung an die Bürgerinitiative nicht. In der Kopfzeile des Schreibens vom 04.04.2017 wird dieser Vertreter der Stadt als Bearbeiter des Schreibens vom 04.04.2017 genannt. **Die Stadtverwaltung versucht anscheinend, Informationen zu verschleiern und unterschiedliche Informationsinhalte in verschiedenen Gremien zu platzieren.** Das ist unseres Erachtens eine besondere Form der Nichtachtung der Abgeordneten und der Bürger. Müssen die **Abgeordneten ihre kostbare Zeit** durch erkennbare Fehlinformationen der Stadt nutzlos aufwenden, da die Informationsbasis für gute Politik augenscheinlich nicht durch die Stadtverwaltung zur Verfügung gestellt wird.

Die Stadtverwaltung benennt Kosten für die verschiedenen Varianten, die Vorzugsvariante der Stadt mit 4,5 m breiten Asphalt- und Gehwegbelag soll 733.000,- € kosten. Dazu wird ein Fläche von 11.500 m² neu gebaut mit einem Bodenaustausch von ca. 40 cm.

Die Sanierung des vorhandenen Gehweges und die Wiederherstellung des Wirtschaftsweges soll nach Auskunft der Stadtverwaltung 550.000,- € kosten.

Die Wiederherstellung der Bestandssituation berechnet auf Basis der von der Stadtverwaltung genannten Preise kostet dann geschätzt maximal 255.000,- €. Es werden also keine klaren Informationen zur Verfügung gestellt. Für die Wiederherstellung der Bestandssituation nennt die Stadtverwaltung nur eine nicht überprüfbare Zahl.

Dazu folgende Berechnung:

Der Neubau des Gehweges mit 1,5 m Breite, also einem Drittel der Neubaufäche kostet also nach den Zahlen der Stadtverwaltung ca. 245.000,- € und die Ausbesserung des Wirtschaftsweges neben dem Gehweg, also ca. 5 cm Materialauftrag nach den Preisen der Stadt $8000\text{m}^2 \cdot 0,05\text{ m} = 400\text{m}^3 \cdot 16,00\text{ €/m}^3 = 6.400,-\text{ €}$ zuzüglich Planum mit $8.000,-\text{ €} \cdot 0,50\text{€/m}^2 = 4.000,-\text{ €}$, = 10.400. Gesamtkosten betragen somit ca. 255.000,- €.

Alle Angaben enthalten keine Planungskosten. Warum eigentlich nicht? Werden diese Kosten von der Stadt selbst getragen???

Antwort:

- Es gibt keine widersprüchlichen Darstellungen der Verwaltung. Auch in den Darstellungen, die dem Schreiben vom 04.04.2017 beigelegt waren, wird unter Punkt 16a ausschließlich Bezug auf die Variante 2b und ihre Förderfähigkeit genommen. Es ist dort nicht die Rede von der Variante 1. (Anmerkung: Die Variante 2b enthält einen kurzen Teilabschnitt, der aufgrund mangelnder Breitenverfügbarkeit als kombinierter Geh-/Radweg hergestellt werden muss und der Bestandteil der grundsätzlich förderfähigen Gesamtmaßnahme Radweg ist).
- Hinsichtlich der Baukosten für die Varianten 2b und 5 ist folgendes klarzustellen:
Die Variante 2b (Vorzugsvariante der Verwaltung) beinhaltet den Neubau eines 2,0m breiten Gehwegs und eines 2,5m breiten Radwegs. Die Kostenschätzung aus der Vorplanung lautet auf 733T€ brutto.
Die Variante 5 beinhaltet ebenfalls den Neubau eines 2,0m breiten Gehwegs (nicht nur 1,5m breit) und die Instandsetzung der Schotterfahrbahn. Die Kostenschätzung aus der Vorplanung lautet auf 551T€ brutto.
- Bei den bislang benannten Kosten handelt es sich um Baukostenschätzungen aus der Vorplanung, die zwangsläufig nur vorläufig sein können. Zweck der Gegenüberstellung der Schätzkosten war vor allem, die diversen unterschiedlichen Varianten hinsichtlich ihrer Kosten miteinander vergleichen bzw. gegeneinander abwägen zu können. Da sich die Planungskosten proportional zu den Baukosten verhalten, würden sich bei den Kostenvergleichen keine anderen Relationen ergeben. Unabhängig davon werden die Planungskosten grundsätzlich anteilig umzulegen sein.

Frage:

Zu Antwort 20a/b: Nach aktueller Gehwegreinigungssatzung **sollen die Anwohner den 4,5 m breiten Geh- und Radweg wöchentlich fegen und im Winter Schnee räumen**. Das widerspricht den bisherigen Angaben im Schreiben vom 04.01.2017 komplett. Die Anwohner sollen also, im teilweise betagten Alter nun eine 4,5 m breite Geh- und Radwegfläche mit dem Besen reinigen. Das ist völlig überzogen und im Gesamtkontext unnötig.

Antwort:

- Im Schreiben vom 04.01.2017 ging es um die bauliche Instandhaltung der Zufahrten, für die nicht die Anlieger zuständig sind, sondern die Landeshauptstadt Schwerin.
- Hinsichtlich der Zuständigkeiten für die Reinigung und den Winterdienst gilt die Straßenreinigungssatzung der Stadt Schwerin. Es wurde auch im Schreiben vom 04.04.2017 bereits klar gestellt, dass die Anwohner nicht für den Winterdienst auf dem Radweg zuständig sind.

Frage:

Zu Antwort 21a: Die Polizei hat gemäß Schreiben der Stadtverwaltung vom 04.04.2017 Bedenken gegen die Planung Variante 2b und erwartet weitere Abstimmungen wegen der Einsehbarkeit der vielen Einfahrten. Das bestätigt die Erwartungen und Befürchtungen der Bürgerinitiative. Im Schreiben vom 05.01.2017 heißt es in der Antwort zu Frage 21 noch, dass keine Unfallgefahren entstehen. Die Stadtverwaltung hat also keine Einschätzung, welche Auswirkungen ihre Planungen auf die Verkehrssicherheit haben, plant aber munter weiter und erzeugt unnötige Kosten.

Antwort:

Es bleibt bei dem, was schon am 04.04.2017 ausgeführt wurde, nämlich dass es zu der jetzt vorliegenden Planung zu den neuen Zufahrten von Seiten sämtlicher beteiligter Dienststellen keine grundsätzlichen Einwände gab und dass die Polizei darauf hinwies, 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.

Frage:

Die Bürgerinitiative erklärt, da eine entsprechende Frage im Bauausschuss (durch Herrn Klinger) angedeutet wurde, folgende Zusammenhänge:

Herr Hildebrandt ist Ansprechpartner/Sprecher der Bürgerinitiative.

Er vertritt die Bürgerinitiative aber nicht ausschließlich. Auch die anderen Mitglieder des Gründungsausschusses der Bürgerinitiative äußern sich zu Fragen oder auf Besprechungen.

Die Ziele der Bürgerinitiative sind von ihr klar formuliert worden:

- **Herstellung des Gehweges auf Kosten der Stadt (Grund: aufgeschobener Reparaturbedarf)**
- **Instandsetzung des Sommerweges mit dem bisherigen Charakter (nutzbar auch für Radfahrer) – Anmerkung: eine ordnungsgemäß instandgehaltene sandgeschlämmte Schottertragschicht ist sehr wohl für Radfahrer geeignet und wird in vielen Regionen genutzt)**

Dies entspricht in etwa der in der Planung untersuchten Variante 5.

Antwort:

- Für einen grundhaften Ausbau des Gehweges auf alleinige Kosten der Stadt gibt es keine Rechtsgrundlage. Die gültige Ausbaubeitragssatzung ist anzuwenden.
- Die Erfahrung der vergangenen Jahrzehnte hat gezeigt, dass das Befahren der sandgeschlämmten Nebenfahrbahnen mit Kfz dazu führt, dass trotz laufender Instandhaltung durch die SDS die Oberfläche nicht dauerhaft in einem für Radfahrer komfortabel und sicher nutzbaren Zustand erhalten werden kann. Deswegen scheidet die Variante 5 aus.

Frage:

Anlässlich der Sitzung des Finanzausschusses am 11.Mai 2017 fragt ein anwesender Bürger danach, ob die Kosten für die in der Variante 2b enthaltenen Grundstückszufahrten anteilig auf die Anlieger umgelegt werden.

Antwort:

In der Kostenschätzung aus der Vorplanung in Höhe von 733T€ brutto für die Variante 2b sind die Kosten für die Herstellung der Grundstückszufahrten enthalten.

Das Ausbaubeitragsrecht sieht solchen Fällen, in denen im Zuge einer Straßenbaumaßnahme nicht für jeden einzelnen Anlieger eine neue Zufahrt hergestellt wird (so wie das bei der Gadebuscher Straße der Fall ist), vor, dass die Kosten nicht auf die Anlieger umgelegt werden.