

Der Oberbürgermeister

 Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
 Fraktionsvorsitzende
 Cornelia Nagel

-im Hause-

 Hausanschrift: Eckdrift 43-45, 19061 Schwerin
 Zimmer: B 105
 Telefon: 0385 633-1500
 Fax: 0385 633-1702
 E-Mail: ilka.wilczek@sds-schwerin.de

Ihre Nachricht vom/Ihre Zeichen	Unsere Nachricht vom/Unser Zeichen	Datum	Ansprechpartner/In
		2017-05-19	Ilka Wilczek

Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gemäß § 4 Abs. 4 der Hauptsatzung für die Landeshauptstadt Schwerin hier: Radwegebau Westufer Lankower See

Sehr geehrte Frau Nagel,

die in Ihrem Schreiben gestellten Fragen beantworte ich wie folgt:

1. Warum will die SDS - Städtische Dienstleistungen den Radweg am Westufer LankowerSee nun doch komplett in Asphaltbauweise anlegen?

Die Landeshauptstadt Schwerin hat beschlossen, den Radfernweg Hamburg – Rügen in einem Abschnitt an die Ufer des Lankower-, Ostorfer- und Grimke-Sees zu verlegen. Es handelt sich um den Abschnitt Platz der Jugend bis zur Gadebuscher Straße.

Radfernwege sind überregionale Radwege und sind ganzjährig befahrbar. Aus diesem Grund werden sie in einem befestigten Zustand ausgeführt – vornehmlich in Asphaltbauweise.

Im Rahmen des Genehmigungsverfahrens wurde gemeinsam mit der Unteren Naturschutzbehörde der Kompromiss erarbeitet, in Steigungen über 4 % Gefälle den Weg in sandfarbener Asphaltbauweise auszuführen, darunter erfolgt der Ausbau in wassergebundener Wegedecke. Grundsätzlich wurde diese Vorgehensweise mit dem Fördermittelgeber abgestimmt.

Die Zuständigkeiten für touristische Radwege sind lt. Koalitionsvertrag nach der Wahl im September 2016 vom Wirtschaftsministerium in das Energie- und Verkehrsministerium gewechselt.

Der Fördermittelgeber hat am 30.03.2017 mitgeteilt, dass unbefestigten Ausbauabschnitten ohne gesetzlichen Zwang nicht mehr zugestimmt wird.

2. Liegt eine komplette Planungsvariante für einen landschaftsangepassten Weg vor (Variante „Kein Vollasphalt“) und welche Kosten hat diese Planung verursacht?

Es liegt eine Planung für das Westufer Lankower See vor, wo die Belagsarten je nach Gefälle sich von sandfarbenem Asphalt in wassergebundener Wegedecke ändert.

Die Gesamtplanungskosten für alle Bauabschnitte betragen für die Leistungsphase 3 – 7 inkl. Landschaftspflegerischer Begleitplan rund 110.000,00 €/brutto

Hausanschrift:	Öffnungszeiten:	Bankverbindungen:		
Landeshauptstadt Schwerin	Mo. 08:00 - 16:00 Uhr	Sparkasse Mecklenburg-Schwerin	BIC NOLADE21LWL	IBAN DE73 1405 2000 0370 0199 97
Der Oberbürgermeister	Di. 08:00 - 18:00 Uhr	Deutsche Bank AG	BIC DEUTDE33HAN	IBAN DE62 1307 0000 0309 6500 00
Am Packhof 2 - 6	Do. 08:00 - 18:00 Uhr	VR-Bank e.G. Schwerin	BIC GENODEF1SN1	IBAN DE72 1409 1464 0000 0288 00
19053 Schwerin		HypoVereinsbank	BIC HYVEDE33HAN	IBAN DE22 2003 0000 0019 0453 85
Zentraler Behördenruf: +49 385 115		Commerzbank	BIC COBADE33HAN	IBAN DE83 1404 0000 0202 7845 00
Zentraler Telefonservice: +49 385 545-0	Samstags-Öffnungszeiten			
Internet: www.schwerin.de	des BürgerBüros unter			
E-Mail: info@schwerin.de	www.schwerin.de			
		Gläubiger-Ident-Nr.:	DE87 LHSO 0000 0074 24	



Dieser Bauabschnitt ist Bestandteil der Planungskosten.

a. Wer hat die Planung im Auftrag der SDS - Städtische Dienstleistungen angefertigt?

Bendfeldt-Hermann-Franke Landschaftsarchitekten hat die Planungsarbeiten bis zur Vorlage der Genehmigungsplanung (Leistungsphase 4) erarbeitet. Hier sind Variantenprüfungen bzw. Überarbeitungen aus Auflagen aus der Genehmigung in den zu erbringenden Leistungen enthalten.

b. Wurde vor Beauftragung einer landschaftsangepassten Variante des Wegebau dessen Förderfähigkeit geprüft und wenn ja, mit welchem Ergebnis?

Im Jahr 2014 wurde bereits der Radfernweg Hamburg – Rügen an das Westufer des Ziegelaußensees verlegt.

Hier wurde im Ausnahmefall im Park Sachsenberg aus Denkmalschutzgründen eine wassergebundene Wegedecke als Endlösung gefördert.

Alle Maßnahmen der Machbarkeitsstudie zur Optimierung der Radfern- und Radrundwege in der Landeshauptstadt Schwerin sind dem Grunde nach förderfähig. (Siehe auch unter 1.)

3. Welche Ausführung der Wegetrasse sah die mit dem Umweltamt der Stadt Schwerin erstellte Kompromissvariante vor?

siehe 1

4. Welche Vorteile besaß die mit dem Umweltamt der Stadt Schwerin erstellte Kompromissvariante gegenüber der ursprünglichen Planung in kompletter Asphaltbauweise?

Aus Sicht des zuständigen Unterhaltungsbetriebes gibt es keine Vorteile gegenüber der vollständigen Asphaltbauweise.

Asphaltwege haben eine Lebensdauer von ca. 20 Jahren und sind in den jährlichen Wert-erhaltungskosten von 0,10 €/m² weitaus günstiger als wassergebundene Wegedecken mit 0,90 €/m².

Gleichzeitig entfallen jetzt 17 Belagsarten-Wechselbereiche, die erfahrungsgemäß stark unterhaltungsbedürftig sind. Hier entstehen mit der Zeit durch Regenwasser und auch übermäßigem Bremsverhalten hohe Ausspülungen und Abnutzungen, die zu Absätzen im wassergebundenen Wegebelag führen und nachgearbeitet werden müssen.

5. Wie lautet der aktuelle Finanzplan für den Wegebau am Westufer des Lankower Sees?

Investitionsplan 2016 (Teilhaushalt 10 / Invest-Nummer: 5510112002)

Einzahlung:	1.827.600,00 €
Auszahlung:	2.115.000,00 €

6. Welche Fördermittel wurden für den Wegebau am Westufer des Lankower See beantragt und sind diese bereits bewilligt? Wenn ja, bitte Datum und Aktenzeichen des Zuwendungsbescheides angeben.

Aufgrund des Fördermittelantrages hat die Landeshauptstadt Schwerin eine Zusicherung gemäß § 38 Verwaltungsverfahrens-, Zustellungs- und Vollstreckungsgesetz des Landes Mecklenburg-Vorpommern am 26.11.2015 in Höhe von 1.827.600,00 € erhalten (Az.: GRWI-15-0027).

a. Wann wurden die Fördermittel für diesen Weg beantragt?

29.06.2015

b. Welche Institution ist Fördermittelgeber?

Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Gesundheit

7. In welcher Weise wird beim Wegebau am Westufer Lankower See berücksichtigt, dass es sich hier um ein Landschaftsschutzgebiet handelt?

Auf Basis der aus dem Jahr 1958 stammenden Landschaftsgebiets-Verordnung hatte die Untere Naturschutzbehörde eine relativ landschaftsverträgliche Ausführungsvariante mit einigen nicht asphaltierten Abschnitten vereinbart.

Auf diese Weise sollte der Eingriff in den Naturhaushalt am Seeufer minimiert werden. Anders als in Naturschutzgebieten, Natura 2000-Gebieten oder Nationalparks kann aber der Bau eines Radweges mit wassergebundener Decke in Landschaftsschutzgebieten leider nicht ultimativ eingefordert werden. Auch eventuell zwingende artenschutzrelevanten Gründe erfordern in diesem Fall keinen Verzicht auf eine Asphaltdecke.

Wegen des im Vergleich zur wassergebundenen Decke größeren Eingriffs durch Verwendung einer durchgehenden Asphaltdecke führt die vom Fördermittelgeber eingeforderte Ausbauvariante zu einer höheren Kompensationsverpflichtung. Im Rahmen des Genehmigungsverfahrens wurden zu diesem Zweck weitere Maßnahmen zur Aufwertung des kleinen Verlandungsmoores (Anlage randlicher Kleingewässer zur Erhöhung der Strukturvielfalt und Förderung gesetzlich geschützter Arten (z.B. Moorfrosch)) vereinbart, die gerade genauer bilanziert und geplant werden.

8. In welcher Weise wird beim Wegebau am Westufer Lankower See berücksichtigt, dass es sich hier um einen multifunktionellen Weg handelt, der nicht nur durch Radfahrer, sondern durch viele Spaziergänger und Jogger genutzt wird?

Der neue Weg wird als gemeinsamer Fuß- und Radweg (Zeichen 240) ausgeschildert. Zusätzlich werden auf dem sandfarbenden Asphalt Fahrrad-Piktogramme aufgedruckt.

a. Wie ist die Anlage eines Fernradweges, der ein hohes Aufkommen z.B. auch durch Gruppenfahrten erwarten lässt, mit den (Sicherheits-)Bedürfnissen von Spaziergängern (zumeist auch mit Hund) und anderen Nutzern des Weges vereinbar?

Das Westufer des Pfaffenteiches, die Pfaffenteichpromenade ist ebenfalls ein gemeinsamer Fuß- und Radweg.

Der Radfernweg Hamburg – Rügen verläuft auf der Promenade.

Die Nutzervielfalt besteht hier in einem noch größeren Maße und es sind keine Sicherheitsbedenken seit der Fertigstellung im Jahr 2009 bekannt.

Nach Rücksprache mit dem zuständigen Kontaktbeamten der Polizei für den Bereich Lankower Berge wurden auch seitens der Polizei keine Bedenken zur gemeinsamen Nutzung von Fußgängern, Läufern und Radfahrern geäußert.

Auf Wunsch der Polizei werden an zwei Stellen des Wegeverlaufs am Lankower See Parknischen für Einsatzfahrzeuge geschaffen, um dem Sicherheitsbedürfnis der Bürger entgegenzukommen.

9. Im Gegensatz zu Radwegetrassen, wie zum Beispiel am Südufer Fauler See, ist der Weg am Westufer des Lankower Sees durch die kurvige und bergige Trasse nicht durchgehend übersichtlich. Sieht die Stadtverwaltung keine sicherheitsrelevanten Probleme, wenn –wie auf einem Fernradweg zu erwarten –Radfahrer mit höherer Geschwindigkeit den Weg passieren, während sich dort Spaziergänger, ältere Menschen, Kinder aufhalten?

Nach Rücksprache mit dem ADFC sind die Erfahrungen von Radurlaubern mit Fußgängern oder Skatern auf ausgeschilderten Radrouten außerhalb bebauter Gebiete fernab von Kraftfahrzeugstraßen durchaus positiv. Sollten Nutzungskonflikte auftreten, müssen eventuell zusätzliche Hinweisschilder aufgebaut werden. Dieses gilt es zu beobachten.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Rico Badenschier