

Lübeck, 03.05.2019

Anfrage

Bearbeitung: Astrid Völker (E-Mail: astrid.voelker@luebeck.de Telefon: 122-1051)

Anfrage des AM Thomas-Markus Leber (FDP) zur Materialität und Oberflächenbeschaffenheit von Radwegen in der Hansestadt

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
06.05.2019	Bauausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

Anfrage:

In Norddeutschland scheint es unterschiedliche Ansätze bei der Wahl des Materials und bei der Ausgestaltung von Oberflächen von Radwegen zu geben. Während Städte wie Hamburg, Oldenburg in Oldb und Bremen konsequent und nahezu durchgängig auf Klinker oder Betonverbundsteine setzen, sind im Lübeck wie auch in anderen Städten durchweg asphaltierte Radwege zu finden.

In diesem Zusammenhang drängen sich gleich mehrere Fragen auf:

- Welche Kriterien sind in Lübeck für die Wahl des Fahrbahnmaterials entscheidend?
- Gibt es konkrete kommunale Vorgaben, die sich über Jahre als individuelle Lösung entwickelt haben und zu beachten sind? Eine bundesweit einheitliche Regelung scheint es diesbezüglich nicht zu geben
- Gibt es regionale Erfahrungswerte, die Einfluss auf die Wahl des Materials haben? Radwege in Bremen und in den Niederlanden könnten eine Antwort auf die feuchten, moorigen und morastigen Untergründe sein, die für diese Regionen typisch sind. Wasserreiche Böden geben nach, federn und sind ständig in Bewegung. Asphalt würde der Dauerbelastung kaum standhalten und aufreißen.
- Spielen möglicherweise auch Kostenaspekte bei der Grundsatzentscheidung über die Materialität eine entscheidende Rolle? Ist es korrekt anzunehmen, dass ein mit Klinkern oder Betonverbundsteinen gestalteter Radweg ca. 1,5 bis 1,8 Mal so teuer ist wie ein asphaltierter Radweg?
- Wie bewertet die Verwaltung die Option, situativ zwischen beiden Materialvarianten wählen zu können? Es wäre denkbar, die Materialwahl von der perspektivisch erwarteten Bodenbeschaffenheit abhängig zu machen. Wäre absehbar, dass ein Radweg in einem kritischen Bereich angelegt werden muss, in dem über die nächsten Jahre z.B. Bodenwurzeln zu erwarten sind, dann könnte die flexiblere Variante mit Klinkern oder Verbundsteinen die bessere Wahl sein. Mit einer entsprechend vorausschauenden Planung ließen sich Antworten auf Herausforderungen wie in der Roekstraße finden.

Begründung:

Hintergrund:

Radwege ausgeführt in Asphalt:

- Asphaltflächen wissen mit ihrer besseren Begeh- und Befahrbarkeit sowie dem Kostenvorteil zu überzeugen. Zudem ist von einem geringeren Rollwiderstand bei Asphalt auszugehen.
- Diesen Vorteilen steht der Nachteil gegenüber, dass bei Oberflächenaufbrüchen die Asphaltdecke grundsätzlich beschädigt bleibt.

Radwege ausgeführt mit Klinkern oder Betonverbundsteinen:

- Klinker und Betonverbundsteine haben zwar nicht beim Rollwiderstand die Nase vorne, wissen aber in anderen Bereichen zu überzeugen.
- Schäden und Unebenheiten beispielsweise, die von Baumwurzeln verursacht wurden, lassen sich mit Klinkern und Betonverbundsteinen leichter beheben. Bei etwaigen Aufbrüchen kann die Oberfläche schnell und unkompliziert wieder in den Urzustand versetzt werden.
- Leichter und weniger aufwendig lassen sich auch Wartungsarbeiten an Versorgungsleitungen im Radwegbereich erledigen. Sind die Arbeiten abgeschlossen kann ein mit Klinkern oder Verbundsteinen ausgeführter Radweg rasch wieder in den Urzustand versetzt werden.
- Auch etwaige Ausbesserungsarbeiten lassen sich ohne großen Wartungsaufwand erledigen. Wichtig wäre nur ein kleines Team von Spezialisten vorzuhalten, die schnell und „auf Sicht“ agieren können und etwaige Ausbesserungsarbeiten vornehmen zu können. Die Flächen müssen in einem Top-Zustand gehalten werden!
- Klinker- und Verbundsteinflächen fügen sich in innenstadtnahen Straßenräumen idR harmonischer ein als Asphaltflächen. Dieser Aspekt ist gerade für Lübeck nicht unerheblich.
- Und letztlich sei auch noch ein Hinweis zum Regenwasser erlaubt. Es ist zu erwarten, dass Wasser besser in Klinker- oder auch Verbundflächen versickern und abfließen kann als in Asphaltflächen.

Anlagen :