



Einreicher: Gruppe Die Andere

öffentlich

Betreff:
Pflasterung Mangerstraße

Erstellungsdatum 23.02.2010

Eingang 902:

weitergeleitet an

das Büro OBM:

Termin der

Beantwortung:

Anlass des Auskunftersuchens gem. § 29 Abs. 1 BbgKVerf.:

Die Anfrage dient der Vorbereitung eines Beschlusses der Stadtverordnetenversammlung.

In den letzten Wochen hat sich die überwiegende Anzahl der Anwohner/innen der Mangerstraße in Briefen und Mails an die Stadtverordneten gegen die unter Anspruchnahme von Mitteln aus dem Konjunkturpaket II vorgesehene Neupflasterung der Mangerstraße ausgesprochen.

Der Oberbürgermeister hat die Maßnahme bisher vor allem mit der angestrebten Lärminderung begründet. Diese Argumentation erscheint wenig stichhaltig, wenn die in erster Linie Betroffenen die Maßnahme für überflüssig halten.

Aus Sicht unserer Gruppe besteht kein Bedarf an einer Neupflasterung der Straße. Allerdings halten wir eine Verbesserung für den Radverkehr und Rollstuhlfahrer/innen für wünschenswert.

Daher fragen wir den Oberbürgermeister:

1. Welche Maßnahmen sind erforderlich, um die Interessen von Rad- bzw. Rollstuhlfahrer/innen in der Mangerstraße hinreichend zu berücksichtigen ohne eine komplette Neupflasterung der Straße vorzunehmen?
2. Welche Kosten würden für diese Maßnahmen entstehen?
3. Bitte erläutern Sie den Sachstand der Planung und Umsetzung des bislang geplanten Umbaus der Mangerstraße.
4. Legen Sie bitte dar, welche Rechtsfolgen für die Inanspruchnahme der Fördermittel sich aus einer Anpassung der Planungen an den tatsächlichen Bedarf ergeben würden.

Unterschrift



Landeshauptstadt

Potsdam

Der Oberbürgermeister

Geschäftsbereich/FB: 4/FB Grün- und Verkehrsflächen/474.1

Bearbeiter: Frau K. Schulz Telefon: 27 24

Erstellungsdatum: 02.03.2010

Eingang 902: 2.03.2010

Termin: 11.03.2010

Beantwortung der

Anfrage / Kleinen Anfrage - Drucksachen Nr.: 10/SVV/0189

Betreff: Pflasterung Mangerstraße

In Beantwortung o. g. Drucksache teile ich Ihnen Folgendes mit:

Zu Frage 1:

Welche Maßnahmen sind erforderlich, um die Interessen von Rad- bzw. Rollstuhlfahrer/innen hinreichend zu berücksichtigen, ohne eine komplette Neupflasterung der Straße vorzunehmen?

Bauliche Anlagen sind barrierefrei, wenn sie für behinderte Menschen in der allgemein üblichen Weise ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind. Diese Definition der Barrierefreiheit wurde mit dem Inkrafttreten des Behindertengleichstellungsgesetzes des Bundes (BGG) im Mai 2002 gesetzlich eingeführt und wird auch unter dem Gesichtspunkt des demographischen Wandels zukünftig immer mehr an Bedeutung gewinnen.

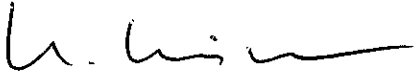
Um eine Verkehrsfläche barrierefrei, und damit nutzbar für Rollstuhlfahrer/innen, herzustellen, müssen bestimmte Mindestanforderungen umgesetzt werden:

u.a.

- Gehwege und Grundstückszufahrten mit ebenen Oberflächenbelägen
- ausreichende Breite der Gehwege
- Längs- und Querneigung in den Nebenanlagen, so dass eine Benutzung ohne Hilfe und bei jeder Witterungslage möglich ist
- Bordabsenkungen
- ebene Fahrbahnquerungen, die nicht durch parkende Fahrzeuge verstellt sind
- ausreichende Beleuchtung

Fortsetzung siehe Rückseite


Oberbürgermeister


Beigeordnete/r

Drucksachen Nr.: 10/SVV/0189

Zu einer radfahrerfreundlichen Innenstadt gehören gut und sicher befahrbare Verkehrsanlagen. In der Mangerstraße ist gemäß StVO (Tempo-30-Zone) die Herstellung eines separaten Radweges nicht möglich, demzufolge muss der Oberflächenbelag der Fahrbahn eben sein.

Der vorhandene Zustand der Mangerstraße ist im Bereich der Fahrbahn als auch in den Nebenanlagen sehr uneben und desolat. Die Pflasterflächen sind stark verworfen. Innerhalb der Fahrbahn befinden sich große Fehlstellen und ein großer Teil des vorhandenen Materials ist für eine Wiederverwendung nicht geeignet. Die Befahrbarkeit mit dem Fahrrad ist stark eingeschränkt und eine Nutzung für Rollstuhlfahrer ohne Hilfe nicht möglich. Über kleinteilige Instandsetzungsmaßnahmen kann keine Verbesserung der Situation erreicht werden.

Um die Mangerstraße in einen barrierefreien und radfahrfreundlichen Zustand zu versetzen, ist eine grundlegende Objektplanung der Verkehrsanlage notwendig. Das hier oft geforderte „gerade Rücken“ der Borde und Ausbessern der Unebenheiten ist technisch nicht umsetzbar und würde nicht die notwendigen großflächigen Veränderungen bewirken. Das reine Schließen der nach dem Leitungsbau offenen Aufgrabungsflächen führt zu keiner wesentlichen Verbesserung des Gesamtzustandes und ist wirtschaftlich nicht sinnvoll, da auch die Restbereiche umgepflastert bzw. angepasst werden müssen.

Zu Frage 2:

Welche Kosten würden für diese Maßnahmen entstehen?

Die Kosten für eine Reparatur sind nicht realistisch ermittelbar. Eine fiktive Kostenberechnung ohne Berücksichtigung der Nebenanlagen ergab einen Kostenansatz von ca. 1.099.000,- €, welcher einer Investitionsmaßnahme gleichkommt. Damit steht der zu erwartende Aufwand in einem Missverhältnis zum Nutzen, so dass die Umsetzung dieser Maßnahme unter dem Aspekt der Nachhaltigkeit abgelehnt werden muss.

Zu Frage 3:

Bitte erläutern Sie den Sachstand der Planung und Umsetzung des bislang geplanten Umbaus der Mangerstraße

Für den geplanten Umbau der Mangerstraße wird zurzeit die Genehmigungssplanung des Amtsentwurfes erarbeitet. Die Anhörungsschreiben zur Anliegerbeteiligung vor Beginn der straßenbaulichen Maßnahme wurden in der 7. KW versendet. Die Auswertung der Anhörung erfolgt in der 12. KW. Durch die EWP wird zeitgleich die Ausführungsplanung für den notwendigen Leitungsbau vorbereitet.