

Antrag aus der Politik öffentlich Verfasser/in: Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen / Fraktion Liberale Liste – FDP / Fraktion FÜR-WISMAR-Forum / Schubach, Bernhard / Fraktion DIE LINKE.	Nr.	VO/2021/3829 öffentlich
	Datum:	15.02.2021
Barrierefreie und gesondert zu führende Geh- und Radwege bei Planung des Hochbrückenersatzbaus berücksichtigen		

Status	Gremium	Zuständigkeit
Öffentlich	Bürgerschaft der Hansestadt Wismar	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Bürgerschaft beschließt, dass die Verwaltung der Hansestadt Wismar folgende Prämissen für die weitere Planung und Entwicklung der Geh- und Radwege im Zusammenhang mit dem Hochbrückenersatzbau berücksichtigt bzw. gegenüber dem Straßenbauamt (SBA) vertritt:

1. Die der Landesstraße L 12 zugeordneten und im Zusammenhang mit dem Hochbrückenersatzbau neu zu errichtenden Geh- und Radwege sind barrierefrei und kreuzungsarm zu planen und in das bestehende Geh- und Radwegenetz einzubinden.
2. Die der Landesstraße L 12 zugeordneten und im Zusammenhang mit dem Hochbrückenersatzbau neu zu errichtenden Geh- und Radwege sind nicht direkt parallel zum Hochbrückenersatzbau zu planen.

Begründung:

Die Hansestadt Wismar als Träger der Planungshoheit innerhalb der Grenzen der Hansestadt hat gemäß Art. 28 Abs. 2 GG und §1 Abs. 1 ff BauGB das Recht und die Pflicht, bei Planungen Dritter städtebauliche Vorgaben zu formulieren, die beim Bau zu berücksichtigen sind.

Anlässlich der Planung des Hochbrückenersatzbaus sollte die Verkehrssicherheit durch eine klare Trennung von motorisierten Verkehrsteilnehmern einerseits und Fußgängern und Radfahrern andererseits gewährleistet sein. Gerade ältere Bürgerinnen und Bürger als auch Kinder und Jugendliche auf dem Weg zur Evangelischen Schule Robert Lanseman, zur Integrierten Gesamtschule J. W. von Goethe oder zur Großen Stadtschule oder radfahrende Eltern auf dem Weg von oder zur Kita Stadtpatzen würden einem deutlich geringeren Risiko ausgesetzt.

Gemäß Richtlinien für die rechtliche Behandlung von Ortsdurchfahrten im Zuge der Bundesstraßen(Ortsdurchfahrtsrichtlinien – ODR) und der Richtlinie für integrierte Netzgestaltung (RIN 2008) sollen straßenzugeordnete Radwege möglichst direkt (Umfwegfaktor max. 1,2 zur Luftlinienverbindung) barrierefrei und attraktiv und nicht parallelstraßenbegleitend geführt werden.

Es entspricht somit einer zeitgemäßen Verkehrsplanung, wenn der Verlauf von Geh- und Radwegen barrierefrei und möglichst ohne Kreuzung geplant wird. Zum einen fördert dies den Verkehrsfluss auf der Straße und vermeidet Stausituationen und zum anderen gewährleistet diese Planung eine Reduzierung von Wartezeiten für Radfahrer und Fußgänger auf ein Mindestmaß.

Dem BA/2020/3719 vom 10.11.2020 auf eine Anfrage der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen war zu entnehmen, dass die Hansestadt Wismar an der Finanzierung des Hochbrückenersatzbauwerkes für den Bau der Gehwege am Bau des Hochbrückenersatzbauwerkes auf der Basis der Ortsdurchfahrtsrichtlinie (ODR) beteiligt wird (**Anlage 1**). Wie in der **Anlage 2** dargestellt könnte die Stadt mit Einsparungen von 2 bis 3 Mio. Euro für den von der Hansestadt Wismar zu erbringenden Anteil rechnen.

Durch eine gesonderte nicht parallele Führung der Geh- und Radwege könnte der Hochbrückenersatzbau schmaler gestaltet werden, wodurch Baumaterial und Eingriff in die Natur reduziert werden und angrenzende Grundstücke geringer beeinträchtigt werden.

Anlagen:

(Diese Vorlage wurde maschinell erstellt und ist ohne Unterschrift gültig.)