



Kleine Anfrage

der Abgeordneten Martin Habersaat und Kai Vogel (SPD)

und

Antwort

der Landesregierung – Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus

Risse im neuen Radweg an der Möllner Landstraße

Vorbemerkung der Fragesteller:

Das Hamburger Abendblatt berichtet im Stormarn-Teil vom 01.11.19 über Risse im Radweg und zu hohe Bordsteine in Glinde entlang der gerade sanierten Möllner Landstraße.

1. Wie beurteilt die Landesregierung die Risse im Radweg und die Höhe der regulären und abgesenkten Bordsteine von der Straße zu den Radwegen?
2. Sind von Seiten des LBV.SH Nachbesserungen an Radwegen und Bordsteinen an der Möllner Landstraße geplant? Wenn ja, in welcher Form und mit welchem zeitlichen Horizont?

– Aufgrund des Sachzusammenhangs werden die Fragen 1 und 2 zusammen beantwortet:

Bei der Erneuerung der Möllner Landstraße (Landesstraße 94) handelt es sich um eine Erhaltungsmaßnahme zur Wiederherstellung der Bausubstanz. Im Bereich der Fahrbahn war die Asphaltdeckschicht zu erneuern und eine Asphaltbinderschicht zu ergänzen. Zusätzlich wurde u.a. mit dem Kreis Stormarn und den Gemeinden Glinde und Oststeinbek der Neubau eines Linksabbiegestreifens vereinbart. Im Bereich des begleitenden Radwegs war lediglich die Asphaltdeckschicht zu erneuern.

In einem Teilabschnitt in Glinde, in dem neben dem Radweg eine Vielzahl sehr alter Bäume (Eichen) und zwischen Radweg und Fahrbahn vereinzelt Birken stehen, zeigten sich im Oktober 2019 vereinzelt Querrisse in der im Juni 2019 erneuerten Radwegdecke. Vor der Erneuerung war der Radweg in diesem Abschnitt durch sogenannte Wurzelaufrühe (Aufwölbungen der Asphaltbefestigung durch Wurzeldruck von unten) erheblich geschädigt. Da es aus naturschutzrechtlichen Gründen unvertretbar gewesen wäre, die ursächlichen Bäume bzw. deren Wurzeln zu entfernen, ist der Asphalt durch Fräsen begradigt und anschließend mit neuem Asphalt überbaut worden. Diese übliche Art der Sanierung von stark befahrenen Radwegen führt gewöhnlich nicht nach so kurzer Zeit zu erneuten Wurzelaufrühen. Vor der noch ausstehenden Abnahme der Bauleistung werden derzeit andere mögliche Ursachen für die Rissbildung untersucht. Sollte im Ergebnis die Rissbildung auf Material- oder Ausführungsfehler der Baufirma zurückzuführen sein, werden diese Bereiche im Rahmen der Gewährleistung zu Lasten der Baufirma behoben. Sofern die Rissbildung auf Wurzeldruck zurückzuführen ist, kommt eine Erneuerung des Radwegabschnitts in ungebundener Bauweise oder mit wartungsfreundlichem Pflaster in Betracht.

Die Bord- und Rinnenanlagen sind bei der Erneuerung der Asphaltsschichten der L 94 im Bestand nicht verändert worden. Im Bereich der vorhandenen Einmündungen in die L 94 führt der Radweg über abgesenkte Bordsteine und Rinnen. Das Überfahren dieses Bereiches mit dem Fahrrad wird zwangsläufig als verhältnismäßig uneben wahrgenommen. Tatsächlich handelt sich aber um die gleiche Situation wie vor der Fahrbahnerneuerung. Sowohl ein weiteres Absenken des Bordsteines auf Rinnenniveau als auch ein Anheben der Rinne auf Fahrbahnniveau würde dazu führen, dass das Wasser über dem Bordstein auf dem Radweg zum Stehen kommt.

Die Bordsteine mit den Rinnen gehören zum Entwässerungssystem und sind beim Bauen im Bestand unveränderliche Höhenzwangspunkte. Höhenveränderungen an den Bordsteinen sind daher bei Erhaltungsmaßnahmen grundsätzlich weder vorgesehen noch möglich.

3. Mit welchen weiteren Kosten rechnet die Landesregierung bei einer Nachbesserung für weitere einzelne Maßnahmen?

Antwort:

Bei Vorliegen eines Baumangels fallen keine Kosten beim Auftraggeber an. Bei einer Nachbesserung in Form von Aufpflasterung im genannten Abschnitt wird mit Kosten in Höhe von ca. 50.000 € gerechnet. Die Kosten einer ungebundenen Bauweise liegen bei ca. 30.000 €.

4. Greift bei einer Nachbesserung noch die Gewährleistung der beauftragten Firmen?

Antwort:

Die Baufirma gewährleistet grundsätzlich für Schäden, die durch Sie zu vertreten sind.

5. Wie beurteilt die Landesregierung die im Artikel erhobene Forderung, der Radweg hätte umfänglich mit saniert werden müssen?

Antwort:

Der Umfang der Radwegsanie rung im Zuge einer Erhaltungsmaßnahme ist angemessen. Eine umfänglichere Sanierung käme einer Ausbauplanung gleich, die bei den zu berücksichtigenden naturschutzfachlichen Belangen zusätzlich eine Baurechtschaffung erfordert hätte. Vorrangiges Ziel der Landesregierung ist derzeit der Abbau des Erhaltungsstaus auf Landesstraßen und deren begleitenden Radwegen.

6. Was haben die Arbeiten am Radweg gekostet?

Antwort:

In der Summe aller Bauabschnitte der Baumaßnahme belaufen sich die Radwegkosten auf ca. 200.000 €.