

Landeshauptstadt



Hannover



An den Stadtbezirksrat Mitte (zur Kenntnis)

	Antwort
Nr.	15-1840/2015 F1
Anzahl der Anlagen	0
Zu TOP	8.2.4.

Antwort der Verwaltung auf die Anfrage Beschaffenheit von Radweg-Oberflächen Sitzung des Stadtbezirksrates Mitte am 14.09.2015 TOP 8.2.4.

Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN:

In der Landeshauptstadt werden Hochbord-Radwege, wie es auch im „Leitbild Radverkehr“ verankert ist, überwiegend mit Klinkersteinen gepflastert. So wurden schon die in den 1980er Jahren errichteten Radwege in Hannover gedeckt.

In anderen Städten und Ländern ist es hingegen üblich, Radwege zu asphaltieren, da der Rollwiderstand auf Asphalt geringer und die Unterhaltung günstiger ist. Zudem gibt es Untersuchungen, welche die Vorteile von asphaltierten Radwegen verdeutlichen (bspw. <http://www.upi-institut.de/upi41.htm>).

Den besseren Rollwiderstand konnten die Radfahrenden auf der jüngsten Sternfahrt auf den Schnellwegen praktisch erfahren. Auch Fahrbahnen werden überwiegend asphaltiert. Deshalb muss die Frage gestellt werden, welche Vor- und Nachteile sich aus dem „Hannover-Standard“ für den Radverkehr ergeben und welche finanziellen Auswirkungen der verwendete Standard bei Erstellung und Unterhaltung hat.

Wir fragen die Verwaltung vor diesem Hintergrund:

1. Wie stellt sich der Rollwiderstand beim „Hannover-Standard“ gegenüber asphaltierten Radwegen dar (bitte detaillierte Rollwiderstände angeben)?
2. Wie stellt sich die Lebenserwartung von Radwegen nach „Hannover-Standard“ gegenüber asphaltierten Radwegen dar?
3. Wie hoch sind die Unterhaltungskosten und Reparaturmöglichkeiten von Radwegen nach „Hannover-Standard“ gegenüber solchen aus Asphalt?

Antwort der Verwaltung:

Zu Frage 1:

Der Rollwiderstand ist im Wesentlichen abhängig vom Reifen und seiner Beschaffenheit (Gummimischung, Breite, Druck). Die Ebenheit des Untergrundes hat überwiegend Komfortaspekte. Die Rollwiderstände bei Asphalt und Beton sind in etwa gleich. Detaillierte Werte liegen der Verwaltung nicht vor.

Zu Frage 2:

Die Lebenserwartung beider Oberflächenbefestigungen unterscheidet sich nicht.

Zu Frage 3:

Die Reparaturmöglichkeiten von Pflasterbelägen sind erheblich besser, als die von Asphaltbelägen. Punktuelle Schäden im Pflaster lassen sich beheben, ohne ein Reparaturbild zu erzeugen. Vor allem nach Leitungsaufbrüchen hat man in Asphaltbelägen eindeutige Anzeichen von Oberflächenwiederherstellungen. Die Unterhaltungskosten für Pflasterbeläge sind daher vergleichsweise geringer. Asphalt lässt sich zudem nur bei bestimmten Witterungsbedingungen einbauen.

18.62.01

Hannover / 14.09.2015