

Retouren an Geschäftsstelle für Gemeinderat und Stadtsenat

Herrn
Bürgermeister
Georg WILLI
HIER

Stadtmagistrat

Geschäftsstelle für Gemeinderat

und Stadtsenat

Sachbearbeiter

Telefon

Fax

Email

Ort, Datum

Mag.^a Susanne Plankensteiner
+43 512 5360 2302
+43 512 5360 1709
post.geschaeftsstelle.gemeinderat
@innsbruck.gv.at

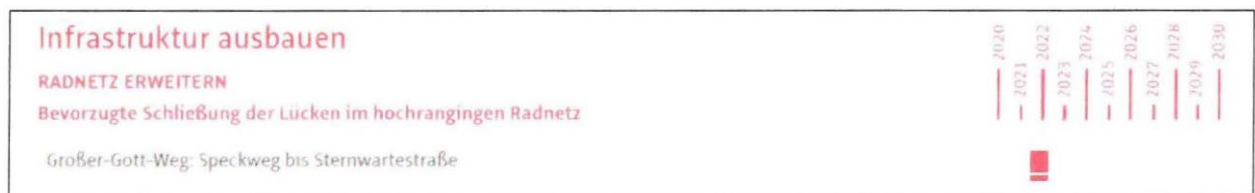
Innsbruck, 13.07.2021

**Masterplan Radverkehr 2030, Ausbau Speckweg-Sternwartestraße, Eingriff in Privateigentum; Zahl GfGR/154/2021;
ANFRAGE von GR Mayer vom 24.06.2021;
BEANTWORTUNG unter Einbeziehung der Stellungnahmen der betroffenen Dienststellen**

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,

GR Mayer hat am 24.06.2021 folgende Anfrage eingebracht, zu deren einzelnen Punkten die Antworten eingefügt wurden:

Ihr "Masterplan Radverkehr 2030" sieht unter anderem einen Lückenschluss "Großer-Gott Weg" vom Speckweg bis zur Sternwartestraße vor. Hiefür müssen auch mehrere GrundstückseigentümerInnen enteignet werden. Laut Ihrem Zeitplan soll diese Maßnahme bereits im kommenden Jahr 2022 umgesetzt werden.



Aus diesem Sachverhalt ergeben sich folgende Fragen:

Frage 1: *Wie ist der konkrete, detaillierte Verlauf dieses angedachten Lückenschlusses?
(Bitte auch um planliche Darstellung in entsprechender Qualität)*

Antwort: Der Verlauf des Weges ergibt sich mit den festgelegten Straßenfluchtlinien aus dem Bebauungsplan HÖ-B7/1. Siehe nachstehender Auszug (Straßenfluchtlinien sind schwarz strichliert dargestellt). Die Fuß- und Radtrasse folgt den Straßenzügen Hans-Untermüller-Straße – Harterhofweg – Saur- weinweg – Mittenwaldweg – Grauer-Stein-Weg bzw. Anschluss Schneeberggasse – Großer-Gott-Weg – Sternwartestraße – Frau-Hitt-Straße – Dr.-Sigismund-Epp-Weg – Kirschtalgasse – Anbindung an den Radweg parallel des Inns in der Mariahilfstraße. Im Verlauf dieser gesamten Trasse fehlt nur der betreffende Abschnitt Großer-Gott-Weg zwischen Schneeberggasse und Sternwartestraße. Mit der Innbrücke Kirschtal würde sich die Fuß- und Radwegachse in die Innenstadt verlängern.

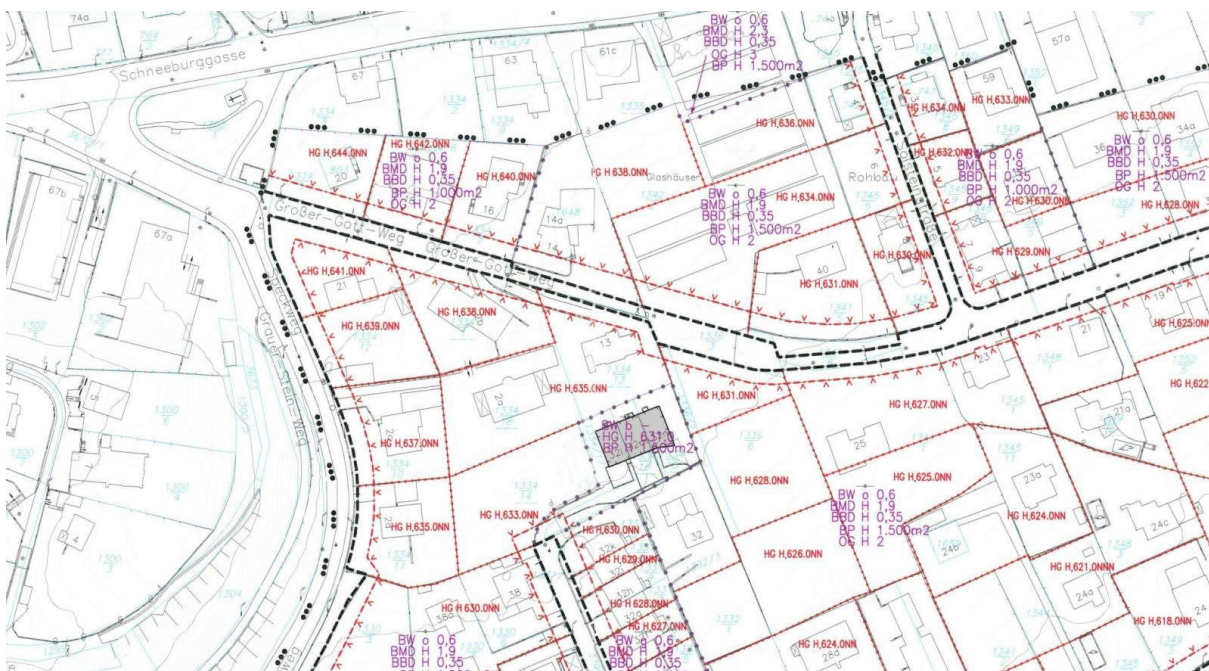


Abbildung: Auszug aus dem Bebauungsplan Hötting B7/1 (seit 05.08.2010 rechtsgültig)

Frage 2: *Wie viele und welche konkreten Grundstücke in Privateigentum sind Ihren aktuellen Plänen zu Folge von dieser Maßnahme bzw. diesem Lückenschluss betroffen?*

Antwort: Betroffen sind die sieben Grundstücke der KG Hötting;

Gst. 1334/5, Gst. 1334/6, Gst. 1334/7, Gst. .1648, Gst. 1341/1, Gst. 1334/13 und Gst. 1341/5

Frage 3: *Warum ist Ihrer Meinung nach genau dieser Abschnitt für einen Lückenschluss notwendig?*

Antwort: Es handelt sich um eine durchgehende Fuß- und Radwegachse, welche in einem moderaten Gefälle/Steigungen zentrale Bereiche von Hötting-Allerheiligen an die Innenstadt anbinden. Gerade für Radfahrende ist diese Trassenführung derart attraktiv, dass sie einen Anreiz zum Umstieg auf das Fahrrad bieten kann. Hervorzuheben ist ebenso die Bedeutung für den Fußgängerverkehr in der gesamten Länge, aber auch in Teilabschnitten des Siedlungsgebietes.

Kommentar 3 Für den **Alltagsradverkehr** handelt es sich NICHT um moderate Steigungen.

ARGE: Die Attraktivität ist alles andere als „**derart attraktiv**“ da **unnötige Höhenmeter**
Die Anbindung von **Hötting/Allerheiligen an die Innenstadt begründet nicht die Auszeichnung als Regionale Radroute.**

Hervorzuheben ist die Bedeutung der sicheren Spazierwege

Frage 4: *Haben Sie hier eine Bedarfsanalyse durchgeführt?*

Antwort: Es wurde eine **Kosten-Nutzen-Bewertung** durchgeführt, anhand des Modells des Städtebundes, welches auch zur Quantifizierung der Verkehrswirksamkeit vom Fördergeber herangezogen wird. Demnach besteht eine hohe Rentabilität. Der Lückenschluss wurde auch beim Innsbrucker Radworkshop (Februar 2020) und von Eltern von Schulkindern als dringlicher Wunsch genannt.

Kommentar 4 ARGE: *Wir zweifeln diese Kosten/ Nutzenrechnung stark an, da viele Kosten nicht berücksichtigt wurden, insbesondere jene für Grundablöse, Schaffung der Sicherheit ev. sogar mit Ampelanlagen, etc.*

Beim angesprochenen Radworkshop wurde der Lückenschluss nicht als essentiell beachtet, und eine Routenführung über die Schneeberggasse / Solsteinstraße ausgewiesen. (Siehe Rad-Masterplan S:XX)

Bez. Schulkinder:

Für Schulkinder gibt es zu den Schulen im jeweiligen Einzugsgebiet sehr wohl sichere Fußwege.

- Alle Schulen sind über Gehsteige, und mit Schutzwegen gesicherten Überquerungen erreichbar
- Von der Fahrbahn baulich getrennte Schutzwege sind sicherlich weniger gefährlich als kombinierte Radwege mit langem Gefälle, die nicht baulich getrennt sind, mit angeblich bis zu 2700 Radfahrern / Tag.

Frage 5: *Wenn ja, wie sieht diese konkret aus?*

Antwort: Errechnet wurde der rund vierfache Nutzen gegenüber den Kosten. Zur qualitativen und objektiven Bewertung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses von geplanten bzw. notwendigen Infrastrukturmaßnahmen wird das Rankingmodell des österreichischen Städtebundes herangezogen. Im Wesentlichen beruht es darauf, die Verkehrswirksamkeit mit den Kosten der Lückenschlüsse in ein Verhältnis zu setzen.

Kommentar Wir ersuchen um eine detaillierte Beschreibung dieser Berechnung:

5 ARGE: Welche Werte wurden angenommen?
Welche Kostenpunkte wurde aufgenommen

*Insbesondere die Schaffung von sicheren Kreuzungsbereichen, die Abtretung von Privatgrund, Parkplätze, ...
Und viele Jahre Rechtsstreit!*

Frage 6: Wenn nein, warum nicht?

Antwort: entfällt

Frage 7: Welche einfacher umsetzbaren Alternativen (ohne Eingriff in fremdes Eigentum) sind grundsätzlich denkbar und wurden geprüft?

Antwort: Es sind keine Alternativen gegeben.

Kommentar Das stimmt nicht! Lediglich das Festhalten an einer „Regionalen Radroute“ welche **7 ARGE:** nicht begründet ist, macht es schwieriger, nach alternativen zu suchen.

a) Ersatzlose Streichung, da es bereits viele Ost/West Verbindungen gibt, und diese Höhenmeter-intensive Route nicht attraktiv ist. Teile dürfen schon befahren werden. Gerade für das bergabfahren werden Radfahrer

*) die in westlich der Bahnlinie wohnen über den Lohbach oder den anderen geplanten Lückenschluss Sauerweinweg in die Stadt fahren

*) jene die westlich vom Gr .Gott wohnen über den Speckweg / Sonnenstraße fahren, da hier höhere Geschwindigkeiten und weniger gefährliche Ausfahrten sind.

* jene die östlich des Gr. Gott wohnen, diese Route uninteressant ist.

b) Routenführung über Sonnenstrasse:

Bergab wäre kein Radstreifen notwendig, da die Geschwindigkeit jene des motorisierten Verkehrs entspricht

Bergauf könnte auf der Nordseite der Straße ein Radweg mit strichlierter Abgrenzung errichtet werden. Es würden nur wenige, selten benutzte, Kurzparkzonen Parkplätze wegfallen. Ausbau des Zick-Zack Weges zum Grauen Stein

c) wie im Radworkshop vorgeschlagene Route über die Solsteinstraße (oder Klausener Straße)



d) Man darf auch ein Fahrrad bergauf schieben, wenn es zu steil wird.

Frage 8: Wer hat diese Prüfungen vorgenommen?

Antwort: **Die Fachämter der Mag.-Abt. III, Planung, Baurecht und technische Infrastrukturverwaltung.**

Frage 9: Warum wurden diese Alternativen verworfen?

Kommentar Auch bei der öffentlichen Präsentation wurde angemerkt „es wurden keine Alternativen geprüft“.

9 ARGE:

Wir nehmen an, es besteht kein Interesse an Alternativen, und es gibt Interessen von dritten, die an einem Lückenschluss Interesse haben, bzw. wäre dann die „Regionale Radroute“ nicht möglich, welche höhere Fördergelder des Landes verspricht.

Antwort: **Es sind keine Alternativen gegeben.**

Frage 10: Wer hat diesen nunmehr final angedachten Lückenschluss "Großer-Gott-Weg: Speckweg bis Sternwartestraße" geplant?

Antwort: **Die Fachämter der Mag.-Abt. III, Planung, Baurecht und technische Infrastrukturverwaltung, im Rahmen der raumordnerischen Festlegungen.**

Kommentar Dieser Plan scheint nur am Papier geplant worden zu sein, ohne Einbeziehung der Anrainer, Eigentümer, etc.

10 ARGE:

Frage 11: Welche Grundlagen in Form von Zahlen, Daten und Fakten lagen dieser Planung zu Grunde bzw. wurden im Planungsprozess berücksichtigt?

Antwort: **Der Planungsprozess liegt bereits Jahrzehnte zurück. Der Große-Gott-Weg ist in dieser Trassenführung seit Jahrzehnten Teil der raumordnerischen Festlegungen. Im Rahmen des Masterplans Radverkehr 2030 erfolgte eine Evaluierung mit Verkehrsmodell, welches zur Kosten-Nutzen-Analyse führte und den Nutzen der Wegverbindung bewiesen hat.**

Kommentar Wie oben erwähnt glauben wir, dass viele Kosten-Faktoren nicht berücksichtigt wurden. Verkehrssicherheit in komplexen Kreuzungsbereichen, Grundabtretung, Schadloshaltung, Wartung zusätzlicher Verkehrswege

11 ARGE:

Frage 12: Was ist das konkrete Ziel dieses Lückenschlusses, was möchten Sie damit erreichen?

Antwort: **Umwegigkeit für FußgängerInnen und Radfahrende zu vermeiden und diese Verkehrsträger somit attraktiver zu machen.**

Kommentar 12 ARGE: Für „Umwegigkeit“ in diesem Ausmaß sind wir nicht bereit unser Privateigentum herzugeben. Es erfolgt dadurch keine zusätzliche Erschließung. Alle Bereiche sind bereits jetzt zu Fuß- / mit dem Rad erreichbar. Aus „regionaler Sicht“, ist die gesamte Radroute ein zusätzlicher Umweg mit unnötigen Höhenmetern.

Frage 13: Wie viele Radfahrer werden Ihrer Potentialanalyse zu Folge künftig diese Radroute nutzen?

Antwort: **Auf dem Großen-Gott-Weg werden im Prognosejahr 2030 laut Radverkehrsmodell rund 2.700 RadfahrerInnen/24 Stunden erwartet, welche sich je zur Hälfte auf beide Fahrtrichtungen aufteilen.**

Folgende Rahmenbedingungen liegen der Potentialanalyse zugrunde:

- **Das Prognosemodell bildet den Radverkehr innerhalb 24 Stunden für einen typischen Werktag ab.**
- **Im Modal Split (Verkehrsmittelwahl) verdoppelt sich der Radverkehrsanteil im Vergleich zum Bestand (2030: 19,2 % Radanteil).**
- **Es wird kein Bevölkerungswachstum berücksichtigt.**
- **Voraussetzung ist die vollständige Umsetzung der Radachse.**

Kommentar 13 ARGE:

- **2700 / 24h => Annahme, dass kaum Radverkehr zw. 22 und 6 Uhr, 169 Radfahrer / fast 3 Radfahrer pro Minute (wenn gleichverteilt)**
- Freigegeben für e-Padellacs
- Frage ob derzeit etwa im Kreuzungsbereich bereits 3 Verkehrsteilnehmer pro Minute habe?
- **Derzeit so wenig Fußgänger, dass nicht einmal Zebrastreifen notwendig!**

Sollte diese Annahme tatsächlich eintreten:

- **Extremes Gefahrenpotential für Fußgänger auf nicht getrennten wegen**
- **Kollisionen (bergauf/bergab)**
- **Wie sollen hier noch Müllabfuhr, Paketdienste, etc. tlw rückwärts fahren?**

Frage 14: Warum werden RadfahrerInnen diese Radroute künftig nutzen?

Antwort: Die Routenführung, welche mittels Wegweisung ausgewiesen würde, ist sehr attraktiv, siehe Antwort zu Frage 16. Das Fahrrad ist im Stadtbereich das attraktivste, weil schnellste und günstigste Verkehrsmittel und würde durch diesen Lückenschluss noch attraktiver.

Kommentar 14 ARGE: Bevor von der Ausweisung neuer Radrouten gesprochen wird, sollte dies einmal für den Bestand gut erledigt werden!

Der Radfahrbeauftragte hat im persönlichen Gespräch im Anschluss an das Treffen im März einem Anrainer gesagt, dass er diese Route nicht so auspreisen will, dass sie für nicht lokale Personen erkennbar ist.

Eine Ausweisung für eine regionale Radführung über unnötige Höhenmeter entspricht nicht dem Alltagsplan!

Frage 15: RadfahrerInnen mit welchem geografischen Start bzw. Ziel ihrer Fahrt soll diese Radroute dienlich sein?

Antwort: Radfahrenden von Kranebitten über Allerheiligen, Hötting oberhalb der Schneeberggasse bis in das Zentrum.

Kommentar 15 ARGE: Alle RadfahrerInnen die westlich der Pfarrkirche Allerheiligen sind, werden nicht über unnötige Höhenmeter, gefährliche Ausfahrten, etc. fahren, sondern die Route über die Ebene in der Stadt bevorzugen

Von Kranebitten aus ist diese Route ins Zentrum für den Alltagsverkehr nicht attraktiv „nördlich der Schneeberggasse“: warum wird dann nicht eine Route über die Schneeberggasse gemacht?

Gerade bergab ist die Route auf der Sonnenstraße oder Brandjochstraße attraktiver, da weniger Gefahrenstellen. Bergauf könnte auch Kirschtalgasse gewählt werden
Wenn man vom Westen kommt, wird Großteil über Speckweg / Sonnenstraße fahren, da höhere Geschwindigkeiten möglich, bei weniger Gefahrenstellen

Frage 16: Was sind die konkreten Vorteile bzw. was sind die konkreten Nachteile dieser Radroute?

Antwort: Vorteile sind die Durchgängigkeit und für eine Hanglage günstige Trassierung mit wenig Steigung.

Kommentar 16 ARGE: Die Radroute ist kaum einen Bereich flach, mit unübersichtlichen Kreuzungsbereichen. 90° Kurven und einer hohen Zahl an gefährlichen Hausausfahrten.

Frage 17: Welche VerkehrsteilnehmerInnen werden künftig diesen Lückenschluss und ihre Zubringerrouen nutzen?

Antwort: FußgängerInnen und FahrradfahrerInnen

Kommentar 17 ARGE: Für FußgängerInnen ist es quasi kein Umweg über sichere Gehsteige zu gehen
Für Radfahrer gibt es wenige Meter ober/unterhalb Alternativen.
Es gibt keinen Grund dafür, Privateigentum zu enteignen.

Frage 18: Gibt es hier konkrete Gefahrenstellen auf dieser durch den Lückenschluss entstehenden Radroute?

Antwort: Nein, es sind keine besonderen Gefahrenmomente zu erwarten.

Komment 18 ARGE: Diese Beantwortung ist Realitätsverweigerung! Es zeigt, dass ich die zuständige Stelle sich diese Route noch nie angeschaut hat. Hier scheinen sämtliche zuständige Behörden nicht vor Ort waren.

Bedenken von AnrainerInnen werden nicht wahrgenommen.

Frage 19: Wenn ja, welche, wie haben Sie diese bewertet und wie werden Sie damit umgehen und diese entschärfen?

Antwort: --

Kommentar 19 ARGE: Wir haben uns als Anrainer die Mühe gemacht, aktiv auf die Stadt zuzugehen und Gefahren aufzuzeigen.
Uns wurde gesagt, „Es gibt noch kein Sicherheitskonzept“.
„Von Gefahren, von denen ich nichts wissen will, muss ich auch nicht kritisch hinterfragen!“

Frage 20: Wenn nein, warum nicht?

Antwort: Es handelt sich um eine standardmäßige Wegverbindung, welche nach technischen Richtlinien geplant wird und die Verhaltensvorschriften der StVO anzuwenden sind.

Kommentar 20 ARGE: Gerade bei RadfahrerInnen wird die StVO oft nicht eingehalten!
Wenn es nur nach der StVO gehen würde, müsste man nicht im Nachhinein Bereiche entschärfen.
Wie soll gerade auf so einem Weg, mit so vielen unübersichtlichen Stellen, hohen Geschwindigkeiten, etc. die StVO alleine für Sicherheit sorgen?

Frage 21: Wie sieht Ihr generelles Verkehrskonzept für diesen betroffenen Stadtteil aus?

Antwort: Das Verkehrskonzept 1989/90 hat nach wie vor Gültigkeit.

Kommentar 21 ARGE:

Frage 22: Wie hoch kalkulieren Sie die Kosten für diesen Lückenschluss?

Antwort: In der Nutzen-Kosten-Untersuchung wurden der Kostenrahmen mit € 115.500,-- angenommen.

Kommentar Wir ersuchen um Aufschlüsselung der Beträge!

22 ARGE:

Frage 23: Warum möchten Sie für diesen Lückenschluss in das Privateigentum von Anrainern eingreifen und diese enteignen?

Antwort: Hier wird auf den gültigen Bebauungsplan und die Regelungen des Tiroler Straßengesetzes verwiesen. Zunächst ist von Seiten der Stadt Innsbruck immer eine gütliche Einigung mit den betroffenen GrundeigentümerInnen anzustreben.

Kommentar Vielleicht sollte man mit EigentümerInnen reden, bevor man einen Strich auf einem Plan durch ihr Grundstück macht.

23 ARGE:

Frage 24: Welche Kosten kalkulieren Sie für diese Enteignungsverfahren?

Antwort: Da die Grundstücke noch nicht bewertet wurden, können noch keine Kosten genannt werden.

Kommentar

24 ARGE:

Frage 25: Haben Sie bereits mit dem notwendigen Straßenbauverfahren begonnen?

Antwort: nein

Kommentar

25 ARGE:

Frage 26: Wenn ja, wann und welche Schritte haben Sie bereits gesetzt?

Antwort: entfällt

Kommentar

26 ARGE:

Frage 27: Wenn nein, wann werden Sie damit beginnen?

Antwort: Ziel ist es, im Frühjahr 2022 ein Straßenbauverfahren zu beantragen.

Kommentar Wie sieht es mit der Umsetzung der höher priorisierten Punkte des Masterplans aus. Sind diese in Zeit /Kosten bereits in Plan?

27 ARGE:

Frage 28: Laut Ihrem eingangs dargestellten Zeitplan möchten Sie diesen Lückenschluss im kommenden Jahr 2022 umgesetzt haben. Wie kommen Sie auf diesen Zeitraum?

Antwort: Aufgrund des Nutzen-Kosten-Vergleiches und der hohen Wirksamkeit wurde die Maßnahme auf 2022 gereiht.

Kommentar Die Kosten sind weit unterbewertet, die Anzahl der Radfahrer ist viel zu hoch.
28 ARGE:

Frage 29: *Ist dies realistisch?*

Antwort: **Ja, jedoch ist der Fortgang der Verfahren von der Nutzung der Rechtsmittel und den Abläufen der Rechtsmittelverfahren abhängig, welche nicht abschätzbar sind.**

Kommentar Die Anrainer werden alle Rechtsmittel ausschöpfen.
29 ARGE:

Frage 30: *Wann möchten Sie diesen Lückenschluss umgesetzt haben?*

Antwort: **Ziel ist die Umsetzung Ende 2022.**

Kommentar
30 ARGE:

Frage 31: *Wie hoch sind etwaige Förderungen für diesen Lückenschluss?*

Antwort: **Förderungen können erst nach einem positiven Stadtsenatsbeschluss und Straßenbaubescheid beantragt werden. Die Höhe der Förderung ist von den FördergeberInnen abhängig und wird als Einzelfallentscheidung auf Basis der Förderrichtlinien entschieden.**

Kommentar Die Förderung wird geringer sein als im Masterplan geplant, da die Radroute keiner
31 ARGE: Regionalen Radroute R2 entspricht.

Frage 32: *Wer wäre hier Fördergeber?*

Antwort: **Um Förderung kann beim Amt der Tiroler Landesregierung und bei "klimaaktiv" des Bundes angesucht werden.**

Frage 33: *Was sind die konkreten Voraussetzungen, um diese Förderungen abrufen zu können?*

Antwort: Sowohl Bund und Land Tirol haben Förderrichtlinien aufgestellt, welche im Download von jedermann bezogen werden können. Maßgeblich sind unter anderem die Erfüllung definierten Kriterien wie Routenwirksamkeit, Fahrbahnbreiten, Durchgängigkeit der Verkehrsverbindung, Verkehrswirksamkeit, Oberflächenbelag etc., ebenso wie auch ein rechtskräftiger Straßenbaubescheid.

Kommentar
33 ARGE: Frage: rechtskräftiger Straßenbaubescheid.
Bedeutet dies, das dieser bereit zur Umsetzung ist, sprich alle Einwände abgelehnt wurden (in allen möglichen Instanzen)

Frage 34: *Wie begründen Sie die Regionalität dieser Radroute (Regionale Radroute)?*

Antwort: Begründet mit der Anbindung beginnend an der Ortsgrenze zu Völs und dem Ziel des Zentrums Innsbrucks sowie dem angeschlossenen bebauten Gebiet. Die Routen wurden mit dem Amt der Tiroler Landesregierung "Radland Tirol" abgestimmt.

Kommentar
34 ARGE: Dafür gibt es Radrouten in der Ebene. (S, R1). Dies ist keine regionale Route.

Frage 35: *Warum ist dies keine lokale Radroute?*

Antwort: Weil sie eine Bedeutung im regionalen Netz aufweist.

Kommentar
35 ARGE Keine regionaler Charakter, keine Anbindung zusätzlicher Infrastruktur. Bestenfalls Anbindung von Bereichen von Innsbruck lokal in die Innenstadt.
Von Völs kommen würde niemand hier ins Zentrum fahren.
Es könnte nur eine Freizeitradroute sein, dafür ist der Masterplan nicht angedacht
Wurden BürgerInnen in Völs befragt, ob Sie für Arbeit / Einkauf im Zentrum von Innsbrucks diese Route wählen, wenn es Schnellradwege gibt, die über die Unterführung mit Schnellradwegen verbunden sind. (Umwege, Höhenmeter).

Frage 36: *Wird diese Bewertung auch noch von Seiten der Fördergeber überprüft oder vertrauen diese Ihrer Ansage?*

Antwort: Der FördergeberInnen, speziell "klimaaktiv", überprüft die Angaben. Mit dem Amt der Tiroler Landesregierung wurden die Routen abgestimmt.

Kommentar
36 ARGE Land wurde angefragt – hat Stellungnahme der Stadt erhalten.

Frage 37: *Haben Sie jemals Gespräche mit den zu enteignenden AnrainerInnen über Ihre diesbezüglichen Lückenschlusspläne gesprochen?*

Antwort: ja

Kommentar Ja, aber nur auf Initiative der Anrainer. Das versprochene Protokoll ist seit 16. März 21
37 ARGE ausständig. (Stand 12.8.2021)

Frage 38: Wenn ja, wann?

Antwort: 16.03.2021

Frage 39: Wenn nein, warum nicht?

Antwort: entfällt

Frage 40: Was sind die Einwände bzw. Befürchtungen der AnrainerInnen zu diesem Lückenschluss?

Antwort: Anbei der Fragenkatalog der AnrainerInnen:

- *Wie kommt es zu der Priorisierung dieses Lückenschlusses?*
 - *Was bedeutet die Zahl "8"*
(Brücke Kirschtal hat auch Priorität 8, ist aber später geplant)

- *Wie kommt es zu der Kosten-/Nutzenrechnung* ○ *Wo ist der Nutzen?*
 - *Anbindung von Infrastruktur?*
 - *Anbindung von Wirtschaftsbetrieben?*
 - *Präsentation RMP: Von welcher Schule wurde gesprochen?*

- *Bedarfserhebung / Zählungen bez. ALLTAGSVERKEHR* ○ *Datum / Uhrzeit / Dauer / Aussagekraft*

Alternativen

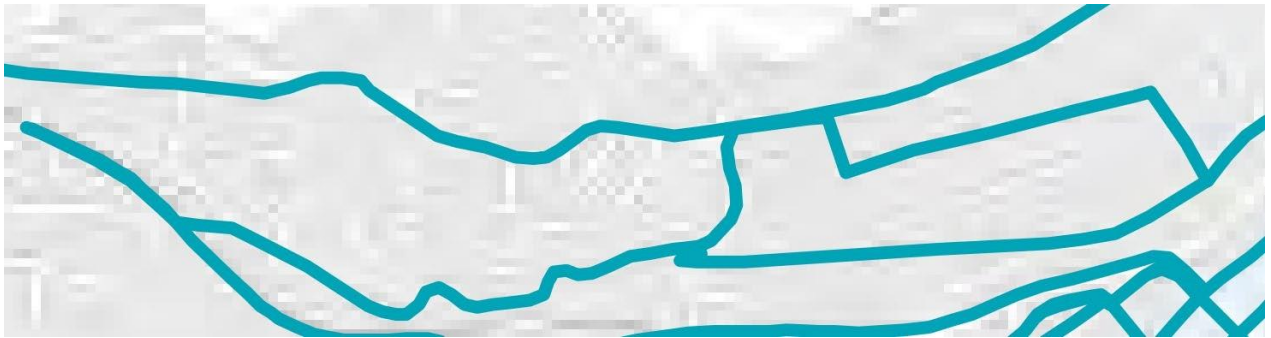
- *Welche Alternativrouten wurden evaluiert?*
 - *Solsteinstraße* ○ *Sonnenstraße* ○ *Horizontale R1 Route entlang Kranebitter Allee besteht, reichen nicht vertikale Verbindungen. Braucht es 4 S/R1/R2 Routen*

- *Ziel sollte es sein, dass Radwege den motorisierten Verkehr zurückdrängt – hier passiert genau das Gegenteil!*

- *Grünland wird asphaltiert!*

Wünsche nach Radrouten?

- *Welche Wünsche für Radrouten in diesem Bereich gibt es?*



Sicherheit

- Die Sicherheit aller VerkehrsteilnehmerInnen ist uns das größte Anliegen – insbesondere Kinder, und SeniorInnen, FußgängerInnen
- Welche Gefahren sehen Sie?
- Welche Gefahren kennen wir:
 - Hohe Geschwindigkeit aller Radfahrer bergab > 30 km/h
 - E-BIKES NICHT IM RMP NICHT BERÜCKSICHTIG!!
 - E-Bike Station am Großen Gott
 - RadfahrerInnen bergauf, welche die Spur nicht halten
 - EXTREM unübersichtliche Ausfahrten mit Steigungen
 - Rückwärtsfahrende Autos
 - Kreuzungsbereich, der jetzt schon schwierig ist
 - Schnee & Eis
 - Uvm.
- Gibt es ein detailliertes Sicherheitskonzept? ○ Von wem?
- Was ist für die Kreuzungsbereiche vorgesehen? ○ Großer-Gott-Weg / Speckweg / Grauer-Stein-Weg ○ Solsteinstraße – Sternwartestraße

Hier wird eine neue "Hoch-Risiko-Strecke" geschaffen! Es gibt so viele Gefahrenstellen in der Stadt, die zuvor eliminiert werden müssen.

- Gerhart-Hauptmann-Straße: "Wenn Glück, wird sie frühestens 2022 behoben."
- Südring
- Lanser Straße

Privatgrund

- Die Trasse führt vom Großen-Gott-Weg 20 – bis zur Solsteinstraße über Privatgrund. Wie plant die Stadt an die benötigten Liegenschaften zu kommen?
 - Wir sind nicht bereit, unseren PRIVATBESITZ herzugeben
 - Wir erhalten unsere Lebensqualität, die seit Generationen geschaffen wurde
 - Wie werden unsere Rechtsmöglichkeiten bis zum Ende ausschöpfen!

Zeitplan

- *Wie ist der Zeitplan?*
- *Wann wird das Straßenbauverfahren eingeleitet?*
- *Wann kommen die nächsten Maßnahmen in den Stadtsenat?*

Parkplätze

- *Was passiert mit den vorhandenen Parkplätzen? ○ Privatparkplätze am Großen-Gott-Weg ○ Anwohnerparkplätze in der Sternwartestraße*
- *Wo sollen die AnwohnerInnen in Zukunft parken?*

Schneeräumung

- *"Den AnrainerInnen darf kein Nachteil entstehen"*
- *Haftung*

Wir sind auf Schneeräumung angewiesen.

- *Von 6-22 Uhr, wie gut das funktioniert, hat man heuer gesehen*

KFZ-Verkehr

- *Wie wird sichergestellt, dass es keinen KFZ-Durchzugsverkehr geben wird?*
- *Trennung in AnrainerInnen Großer-Gott-Weg / AnrainerInnen Sternwartestraße*

Bürgerbeteiligung

- *Wann und wie planen Sie (betroffene) BürgerInnen ○ zu informieren ○ zu involvieren*

Radroute

- *Für Alltagsverkehr nicht von hoher Relevanz!*
- *Grauer Stein wird viele Baustellen in naher Zukunft haben*

Warum?

- *Sicherheit im Straßenverkehr*
- *Einzigartige Lebensqualität, die es zu erhalten gibt ○ Ruhe*
 - *Freiheit der Kinder*
 - *Intimität* ○
 - Sicherheit* ○
 - Nachbarschaft*
- *Grünflächen, die nicht zu Gunsten von Parkplätzen geopfert werden*
- *Wert der Liegenschaften, der über Generationen geschaffen und erhalten wurde!*
- *"Wir wollen hier nicht mit dem Gefühl leben, vor unserer Haustüre eine/n RadfahrerIn / SkateboarderIn / Kind am Roller mit hoher Geschwindigkeit getötet oder schwer verletzt zu haben"*

Conclusio

- *"Wir lehnen jeglichen öffentlichen Weg über unseren Privatgrund ab"*
- *Wir haben schwerste Bedenken bezüglich der Sicherheit, auch wenn StVO-konform*
- *Für den Rad-Alltagsverkehr ist diese Route nicht geeignet*

- *Wir fordern eine offene Kommunikation und Information im Sinne einer offenen – bürgerInnenorientierten Stadt*
- *Wir werden in Form einer BürgerInneninitiative für die tatsächlichen Bedürfnisse kämpfen!*

Frage 41: Wie gehen Sie damit um?

Antwort: Die Fragen wurden im Rahmen des angeführten Termins direkt beantwortet.

*Kommentar
41 ARGE*

Es wurde bei diesem Termin vereinbart, dass genau diese Fragen schriftlich beantwortet werden.

Es wurde die schriftliche Beantwortung der Fragen wiederholt nachgefragt, und bis dato nicht erfüllt (Stand 12.8.2021).

Frage 42: Wo sehen Sie ein öffentliches Interesse an diesem Lückenschluss?

Antwort: Das öffentliche Interesse des Straßenbaus ergibt sich zwingend aus der Umsetzung des Bebauungsplanes für eine geordnete Siedlungsentwicklung und ist dies eine Gemeindeaufgabe. Nur durch die Festlegung der Straßenerschließung im Bebauungsplan war eine Baulandwidmung möglich und liegt die Baulandwidmung mit dieser Erschließung im öffentlichen Interesse. Mit Rechtskraft des Bebauungsplanes ist auch das öffentliche Interesse der Erschließung entschieden.

*Kommentar
42 ARGE*

Es gab keine Bürgerbeteiligung für diesen Bebauungsplan

Frage 43: Ist Ihre geplante Enteignung der GrundeigentümerInnen für diesen Lückenschluss verhältnismäßig?

Antwort: ja

*Kommentar
43 ARGE*

In keiner Weise wäre eine Enteignung Verhältnismäßig,

- Es gibt öffentliche Verkehrsflächen in unmittelbarer Nähe
- Gehsteige mit Schutzwegen sind als sichere Schulwege einzustufen

Frage 44: Wenn ja, wie begründen Sie dies?

Antwort: Die LiegenschaftseigentümerInnen haben auf Grundlage desselben Bebauungsplanes ihre Wohnbauten errichten können. Die Wegverbindung dient auch der Erschließung der AnliegerInnen. Ohne die Ausweisung der Wegverbindung wäre eine Bebauung nicht zu ermöglichen gewesen.

Kommentar
44 ARGE

*Alle Bereiche sind erschlossen, es gilt nichts weiteres zu erschließen
Verlust von Parkplätzen, Eigentum, ...
Alle Gründe sind verkauft.*

Frage 45:

Werden Sie zu diesem Lückenschluss einen Bürgerbeteiligungsprozess starten, um nach Einbindung aller Betroffenen und Interessierten eine vielleicht bessere und allseits akzeptierte Lösung und Routenführung für Ihren Radweg zu finden?

Antwort: **Siehe Antwort zur Frage 48.**

Frage 46: *Wenn ja, wann und in welcher Form?*

Antwort: **Siehe Antwort zur Frage 48.**

Frage 47: *Wenn nein, warum nicht?*

Antwort: **Siehe Antwort zur Frage 48.**

Frage 48: *Warum haben Sie nicht VOR Veröffentlichung und Beschlussfassung des "Masterplan Radverkehr 2030" einen entsprechenden BürgerInnenbeteiligungsprozess gestartet, um wenigstens für jene Abschnitte, bei denen private Grundstücke betroffen sind, Klarheit über die Bereitschaft der GrundeigentümerInnen zu erzielen?*

Antwort: **Die BürgerInnenbeteiligung findet auf Ebene der raumordnerischen Festlegungen statt, insbesondere ÖROKO und Bebauungsplanung. Einige LiegenschaftseigentümerInnen haben in diesen Verfahren auch Stellungnahmen eingebracht.**

Kommentar
48 ARGE *Wann hat es hier welche Beteiligungsmöglichkeiten gegeben.*

.

Angefallener zeitlicher Arbeitsaufwand für die Erstellung der Beantwortung

5 h	30 min
-----	--------

Freundliche Grüße

Mag.^a Susanne Plankensteiner