

Bei dieser beigefügten Matrix bzw. Tabelle zu den Vor- und Nachteilen der unterschiedlichen Bauart der Fahrradstraße Dornierstraße handelt es sich um einen im Ausschuss mündlich vorgetragenen hausinternen Zwischenbericht, der noch weiter mit den Fachbereichen 6 und 1 zu diskutieren und abzustimmen ist. Ein endgültiger verwaltungsinterner Vorschlag für den Ausbau der Dornierstraße als Fahrradstraße und insbesondere der Bauart der Oberfläche liegt noch nicht vor.

Bauart	Rotes Pflaster	Roter Asphalt	Rote Epoxidharzbeschichtung	Roter Kaltplastik	Asphalt
Vorteile	<ul style="list-style-type: none"> • Lange Lebensdauer • Langanhaltende Färbung • Kaum Unterhaltung während der gesamten Lebensdauer 	<ul style="list-style-type: none"> • Einbau wie normaler Asphalt • Lange Lebensdauer • Kaum Unterhaltungsaufwand • Schnelle Verkehrsfreigabe 	<ul style="list-style-type: none"> • Kann auf allen Oberflächen angebracht werden • Zusätzlicher Schutz der darunterliegenden Schichten • Farbauswahl auch durch natürliche Gesteinskörnungen gegeben • Auch für höhere Belastungsklassen geeignet • Schnelle Verkehrsfreigabe 	<ul style="list-style-type: none"> • Einfache Herstellung • Schnelle Verkehrsfreigabe 	<ul style="list-style-type: none"> • Einfache Sanierung • Einfacher Einbau • Schnelle Verkehrsfreigabe • Kaum Unterhaltungsaufwand

Nachteile	<ul style="list-style-type: none"> • Viele Fugen • Etwas längere Bauzeit • Bei bewegten Steinen, Stolperfalle für Radfahrende 	<ul style="list-style-type: none"> • Sanierung kompliziert • Aufwändige Herstellung • Hohe Transportkosten • Hohe Herstellungskosten • Durchscheinen von dunkler Gesteinskörnung • Farblicher Unterschied zum Bestand bei Sanierung • Schwarze Dehnungsfugen 	<ul style="list-style-type: none"> • Hohe Herstellungskosten • Qualität der Beschichtung stark abhängig vom darunterliegenden Asphalt • Einbau und Sanierung nur durch Fachfirma möglich (keine Konkurrenz, somit hohe Kosten) • Farblicher Unterschied zum Bestand bei Sanierung • Reinigungsmöglichkeiten (Kehrmaschine mit Kunststoffbürste) im Bauhof nicht vorhanden • Lebensdauer fraglich (keine Hauseigene Erfahrung) 	<ul style="list-style-type: none"> • Geringe Griffigkeit und somit Rutschgefahr • Keine lange Lebensdauer (Risse, Farbtonveränderung) • Bei starkem Regen geringe Reflektierbarkeit 	
------------------	--	---	---	---	--

- Der Bauhof besitzt nur einen Kehrwagen mit Stahlbürste, Kunststoffbürsten sind für den Stadtgebrauch keine Alternative und der Aufwand für den Besenwechsel beläuft sich auf knapp eine Stunde für jeden Wechsel
- Bei einer Teilerneuerung bzw. Teilsanierung einer Straße, wird nur ein Teil der Straße neu gepflastert, beschichtet etc. für einen einheitlichen Effekt ist schließlich die Sanierung bzw. Erneuerung der gesamten Strecke von Nöten (erhebliche Mehrkosten durch Sanierung, obwohl keine Notwendigkeit besteht -> bezahlen das die Anwohner?) Bei einer normalen Asphaltdecke kann die Bestandsstraße „einfach nur“ markiert werden
- Für eine ausreichende Belastbarkeit sind Pflasterstraßen mit deutlich dickeren Pflastersteinen zu verlegen (14 cm?), das bedeutet, dass höhere Kosten angesetzt werden müssen
- Bei der weiteren Vorgehensweise ist immer zu beachten, ob gleiche Bauweisen auf andere Fahrradstraßen umsetzbar sind
- Förderungen werden wir nicht für alle Bauweisen erhalten, aus der Stadtkasse lässt sich sowas allerdings nicht bezahlen und die Anwohnerbeiträge fassen derartige Kosten nicht
- Förderungen betreffen zudem auch keine Maßnahmen „außerhalb“ der Regelbauweisen