

Positionierung zur Stellungnahme des Ministeriums

Wir stellen generell fest, dass die Argumentationslinie des Ministeriums im Schreiben vom 27.7.2016 unverändert ist. Kurz: keine Priorität, keine Mittel, und verkehrssicher. Die von uns zitierten Einwände zur Verkehrssicherheit aus Anmerkungen von Petitionsunterzeichnern haben nichts bewirkt.

Nachfolgend erfolgt punktweise eine Kommentierung der Stellungnahme des Ministeriums:

1. Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht

Die Begründung für die Aufhebung der Benutzungspflicht des Radweges ist sehr zu bedauern. Es verfestigt sich der Eindruck, dass das betreffende Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes Leipzig (2010) zum Anlass genommen wird, notwendige Sanierungen hinten anzustellen. In Zeiten, in denen die Förderung des Radverkehrs als Klimaschutzbeitrag öffentlich erhoben wird, wirkt diese Einstellung widersprüchlich.

2. Benutzungsintensität

Dass das Ministerium vorträgt, dass lediglich 2,1% des Verkehrs auf dem betreffenden Streckenabschnitt Fahrradverkehr beträgt, tut angesichts des allgemeinen politischen Zieles der Förderung der Fahrradnutzung nichts zur Sache. Jede signifikante Erhöhung (oder Vermeidung der Verringerung der Benutzung!) sollte angestrebt werden. Wir hatten in unserem Argumentationspapier ganz klar hervorgehoben, dass Qualität einen wesentlichen Faktor darstellt. Das Ministerium ist mit keinem Wort darauf eingegangen. Übrigens auch nicht auf unseren Hinweis, dass gerade Alltagsradwege in der Förderung offenbar kaum Berücksichtigung finden.

3. Sanierungsstau

Das Ministerium lässt deutlicher als zuvor erkennen, dass der Sanierungsstau in NRW sehr groß ist. Denn ein Radweg, der 20 Jahre lang keinerlei Sanierung erfuhr (und damals mangelhaft saniert wurde), und der trotzdem nicht oben in der Prioritätenliste des Straßenbaubetriebes steht, macht zugleich klar, dass es offensichtlich viele Radwege gibt, die sich in einem noch schlechteren Zustand befinden („anderer, dringenderer Erhaltungsmaßnahmen“). Der Landtag sollte sich darüber im Klaren sein, und so schnell wie möglich mehr Mittel dafür bereitstellen, auch wenn dies auf Kosten von Sanierungen im Kfz-Verkehrsbereich geht, weil man mit gleichen Mitteln wesentlich mehr Fahrradweg-km als Straßen-km sanieren kann. Siehe auch Punkt 5.

Der hiesige Radweg muss so oder so saniert werden. Ob dies 2018 passiert (angenommen, dieser Radweg „rutscht“ bei der Bewertung der Prioritäten in 2017 nach oben), oder so schnell wie möglich, macht heute kostenmäßig kaum Unterschiede. Das Land kann heute zu fast 0% über Anleihen und derlei Investitionen finanzieren. Das bedeutet effektiv gesprochen lediglich, dass Investitionen ohne erkennbare Mehrkosten über die Zeit vorgeschoben werden. Überfällige Investitionen bieten sich dafür an.

4. Anregung neuartiger, innovativer Radwegebelag

Das Ministerium greift unsere Anregung zwar auf, aber das tut als Argument zur Petition nichts zur Sache. Wir wollten mit diesem Punkt lediglich eine attraktive Umsetzungsmöglichkeit vorschlagen.

5. Historie des Radweges

Es wird angegeben, dass der Radweg ca. 30-40 Jahre alt ist und vor ca. 20 Jahren eine Oberflächenanierung erfuhr. Das heißt also, dass in den vergangenen zwanzig Jahren nichts passiert ist außer „Flickwerk“!

6. Kostenangaben

Wir nehmen an, dass der angegebene Straßenbauanteil von 0,6 Mio. € höher ausfallen würde, wenn nicht gleichzeitig eine Kanalsanierung anfiel. Das relativiert den Vergleich zu den Sanierungskosten des Radweges realistischer, wie wir meinen.

Gleichwohl wird eingeräumt, dass die geschätzten Kosten für eine Sanierung des Radweges (60€/lfm.) anhand eines Quellenvergleiches etwas zu niedrig angesetzt erscheint. Die ministeriumsseitige Nennung von rd. 330 €/lfm. bei einer vergleichbaren Sanierung erscheint aber deutlich überteuert. Uns ist zum Beispiel nicht bekannt, ob diese Angabe auf der Nutzung von Spezialgerät für den effizienten Bau eines Radweges basiert.

Pro Rad AG

(Anlage zum Schreiben vom 22.9.2016)