

## Radschnellweg OWL Argumentesammlung

1. Die Kommunen sind nicht bereit oder nicht in der Lage, mit eigenen Mitteln die Radwegeinfrastruktur entscheidend zu erweitern – schon die Unterhaltung des Bestandes wird seit Jahren vernachlässigt. Eine zukünftige Verbesserung der Lage ist zumindest für Löhne nicht erkennbar (Haushaltssicherung, Stärkungspakt).
2. Die überörtlichen Baulastträger (Kreis, Land, Bund) verhalten sich ähnlich. Radwege werden – wenn überhaupt - nur als „Beiwerk“ zu Kraftverkehrsstraßen geplant und entsprechend dilettantisch ausgeführt (s. Ampelanlage an der Kreuzung Eidinghauser Str. / Nordumgehung in B.O.).
3. Radwege sind in den Köpfen vieler kommunaler Planer landschaftlich schön gelegene schmale Pfade zur gemeinsamen Nutzung für Fußgänger und Radfahrer. Bestenfalls führt die aktuell erneuerte Ausschilderung über weniger befahrene Straßen in Wohngebieten, die für den motorisierten Anliegerverkehr gebaut wurden. Radverkehrsstraßen, in denen der Autoverkehr nachrangig behandelt wird, findet man äußerst selten.
4. Die gegenwärtige Landesregierung hat sich die Verbesserung der Nahmobilität zum Ziel gesetzt – insbesondere mit der Absicht, die Erreichung der definierten Klimaziele (max. 2 Grad Erderwärmung) zu unterstützen. Zur Erreichung des übergeordneten Ziels „Verbesserung der Nahmobilität“ wird der Wettbewerb Radschnellwege durchgeführt und mit hohen Anteilen von Landesmitteln gefördert. Hier bietet sich für die örtlichen Gebietskörperschaften die (einmalige) Gelegenheit, zu konkurrenzlos günstigen Konditionen einen vorbildlichen Radweg zu bekommen, der in der Baulast des Landes stehen wird.
5. Radwege wurden bisher nicht zur Erschließung von Einkaufszentren, Schulzentren und Wohngebieten geplant. Die mir bekannt gewordenen Planungen zum Projekt Radschnellweg OWL nehmen diese Aufgabenstellung erstmalig ernsthaft in Angriff. Zwar gibt es auch im eingereichten Wettbewerbsbeitrag noch Trassenvorschläge, die sich eher an einer touristischen Aufgabenstellung orientieren, zumindest eine Variante lässt aber klar erkennen, dass der Alltagsradverkehr im Fokus steht.
6. Es wird allerhöchste Zeit, dass ein nach den Vorgaben des Landes für Radschnellwege geplanter und gebauter Radweg als Referenz vor Ort in OWL besichtigt und befahren werden kann. Das könnte dabei helfen, die aktuellen Defizite an anderer Stelle in den Fokus der Politiker und der Verwaltungen zu rücken. Auch die Akzeptanz für Investitionen in Radwege in der Bevölkerung könnte auf diese Weise verbessert werden.
7. Welcher Eindruck würde wohl in Düsseldorf entstehen, wenn ausgerechnet die angeblich so innovativen Ostwestfalen als einzige es nicht fertig bringen, sich auf die Planung eines Radschnellweges zu verständigen?

Georg Hofemann  
(ADFC Löhne)