

Die Sanierung des Geh- und Radweges an der Aachener Straße

Januar bis Juli 2011

Recherchearbeit von Josephine Pabst

Sommersemester 2011

Kölner Journalistenschule für Politik und Wirtschaft e. V.

Dozent: Matthias Brendel

Inhaltsverzeichnis

1. Zusammenfassung	4
2. Kurzer Überblick über den Geh- und Radweg	4
a. Warum wird saniert?	5
b. Eigener Eindruck	5
3. Die Sanierung	6
a. Was wird genau gemacht?	6
b. Was ist neu?	6
4. Die Finanzierung	6
a. Warum sind die Kosten gestiegen?	7
5. Ausführende Firma: Köstra Straßen- und Tiefbau GmbH	7
a. Gesellschafter	7
b. Bilanzen	8
6. Kritisches und Problematisches	8
a. War das wirklich nötig?	8
b. Das Baustellenmanagement	9
i. Umleitung	9
ii. Splitt	9
c. Asphalt oder Platten?	10
d. Ist der neue Weg breit genug?	10
7. Schlussbetrachtung	11
8. Gesprächsprotokolle	12
9. E-Mail-Verkehr	21
10. Kontaktpersonen	36
11. Anhänge	
I. Pressematerial	38
II. Presseberichte	40
III. Bürgerhaushalt, Teil 1	44

IV.	Bürgerhaushalt, Teil 2	45
V.	Beschluss des Verkehrsausschusses am 29.4.2009	46
VI.	Ratsbeschluss, 12.7.2010	48
VII.	Anlage Nr. 1	51
VIII.	Beschluss der Bezirksvertretung Lindenthal, 23.3.2009	54
IX.	Niederschrift der Sitzung des Verkehrsausschusses, 15.2.2011	55
X.	Auszug aus „ffmobil“	56
XI.	Auszüge aus dem Handelsregister	57
XII.	Bilanz der Firma Köstra, 2010	59
XIII.	Bilanz der Firma Köstra, 2009	60
XIV.	Bilanz der Firma Köstra, 2008	61
XV.	Kommentare auf www.ksta.de	62
XVI.	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)	63
XVII.	Ausschreibung	64
XVIII.	Artikel auf www.stadt-koeln.de anlässlich des Beginns der Arbeiten	66
XIX.	Fotos	66
XX.	Erläuterungen zum Übersichtsplan	73
XXI.	Übersichtsplan	74

1. Zusammenfassung

Im Bürgerhaushalt der Stadt Köln wurde 2008 der Vorschlag gemacht, den etwa sechs Kilometer langen Radweg an der viel befahrenen Aachener Straße zu sanieren.¹ Er sei in einem mangelhaften Zustand, mit den vielen Wurzeln, den parkenden Autos auf der linken und den Passanten auf der rechten Seite.² Die Stadt prüfte den Vorschlag, hielt ihn für angemessen und stellte 1,35 Millionen Euro aus dem Topf des Bürgerhaushaltes zur Verfügung.³ Zwei Jahre später, noch vor Beginn der Arbeiten, beschloss die Verwaltung, dass man die Gullydeckel ebenfalls sanieren könnte⁴ – unter anderem deshalb reichte das Geld nicht aus, es wurde auf rund 2,2 Millionen Euro aufgestockt.⁵ Politiker und Radfahrer bezweifeln, dass der Radweg in so schlechtem Zustand war, dass man ihn überhaupt sanieren musste – es gebe viel schlimmere Wege, heißt es.⁶ Trotzdem waren Abstimmungen in den Ausschüssen und im Rat immer einstimmig – kein Wunder, schließlich war das Geld zweckgebunden und hätte nicht anders verwendet werden können.⁷ Bevor also kein Geld investiert wird, saniert die Stadt einen Radweg, der es vielleicht noch gar nicht nötig hat – und präsentiert dann ihr Engagement vor versammelter Presse.⁸ Obwohl das Baustellenmanagement durchaus kritisiert wurde,⁹ soll die Baustelle als „Kölns radfahrfreundlichste Baustelle“ ausgezeichnet werden und nach Abschluss der Arbeiten allen Beteiligten bei einem großen Fest gedankt werden.¹⁰

(1.935 Zeichen)

2. Kurzer Überblick über den Geh- und Radweg an der Aachener Straße und die Sanierung

Die Aachener Straße ist eine der wichtigsten Ost-West-Verbindungen im linksrheinischen Köln. Täglich fahren hier zwischen 2500 und 5000 Fahrradfahrer.¹¹ Im Rahmen des Bürgerhaushaltes 2008 wurde die Sanierung des Radweges gefordert und erreichte in der Prioritätenliste Platz vier.¹² Für den Bürgerhaushalt steht jährlich ein „Extraetat“ zur Verfügung, der unabhängig von allen anderen Verfahren ausgegeben werden kann.¹³ Gleichzeitig wird auch der Gehweg erneuert.¹⁴ Die Sanierung erstreckt sich auf einer Länge von etwa 6 Kilometern, auf der jedoch einige Teilstücke nicht erneuert werden.¹⁵ Straßeneinmündungen werden nicht saniert, unter anderem, weil die daraus resultierenden Verkehrsstörungen erheblich gewesen wären.¹⁶ Die Baustellen sind immer nur

¹ s. Gespräch 2, 1., S. 12, Gespräch 4, 2., S.12, Gespräch 17, 19., S. 19 und Gespräch 20, 2., S. 20

² s. Anhang „Bürgerhaushalt“, S. 44 und 45

³ s. Anhang „Bürgerhaushalt“, S. 44 und 45

⁴ s. Gespräche 4, 3., S. 13, Gespräch 6, 5., S. 14, Gespräch 20, 7., S. 20 sowie 3a, S. 6

⁵ s. Anhang „Ratsbeschluss“, S. 48

⁶ s. Gespräche 17, 4., S. 18, 17, 6., S. 18, 19, 11., S. 19, E-Mail 32, S. 33-35 und 6a, S. 8

⁷ s. Gespräch 17, 3., S. 18 und Gespräch 21, 3., S. 20

⁸ s. Anhang „Presseberichte“, S. 40-43

⁹ s. Gespräche 12, 2., S. 16 sowie Gespräch 19, 9. und 10., S. 19 und 6b, S. 9

¹⁰ s. Gespräch 21, 13., S. 21

¹¹ s. Pressematerial, S. 38

¹² s. Anhang „Bürgerhaushalt“, S. 44 und 45

¹³ s. Gespräch 17, 9., S. 18

¹⁴ s. Pressematerial, S. 38

¹⁵ s. Beschlussvorlage der Bezirksvertretung Lindenthal, S. 54, sowie Anhang „Niederschrift des Verkehrsausschusses am 15.2.11“, S. 55 sowie Übersichtsplan, S. 74

¹⁶ s. Gespräch 4, 10., S. 13 und Gespräch 13, 11., S. 17

maximal 100 Meter lang, sobald etwas fertig ist, ziehen die Arbeiter weiter. Dadurch wird die Behinderung auf ein Mindestmaß begrenzt.¹⁷

Die Arbeiten führt nur eine Firma aus: Köstra Straßen- und Tiefbau GmbH aus Köln, die die öffentliche Ausschreibung für alle vier Bauabschnitte (im Fachjargon Lose genannt) gewonnen hat.¹⁸ Das zuständige Amt für Straßen und Verkehrstechnik plante gemeinsam mit dem Ingenieurbüro Isaplan aus Leverkusen die Sanierung.¹⁹ Insgesamt sind für die Maßnahme 120 Arbeitstage angesetzt, die jedoch nicht ausreichen.²⁰

a. Warum wird saniert?

Anstoß für die Sanierung war ein Vorschlag im Bürgerhaushalt 2008.²¹ Darin wird der ehemalige Zustand als „mehr als mangelhaft“ bezeichnet, insbesondere durch viele Baumwurzeln und eine nicht ausreichende Breite, die teilweise nicht den geltenden Vorschriften entsprach.²² Durch parkende Fahrzeuge wurde zudem der Oberflächenbelag beschädigt, hinzu kamen Frostaufbrüche.²³ In der Beschlussvorlage des Rates heißt es: „Die Asphaltflächen sind stark ausgemergelt und weisen erhebliche Frostschäden und Rissbildungen aus.“²⁴ Insgesamt bestand dadurch eine Gefährdung für Radfahrer.²⁵ In einem vergleichbaren Ausmaß wurde der Weg in der Vergangenheit nie saniert, es wurden lediglich Ausbesserungen auf kurzen Abschnitten vorgenommen. Die letzte Ausbesserung wurde 2007 vor dem Bezirksrathaus vorgenommen, allerdings gibt es auch Teilstücke, die 30 Jahre oder älter sind.²⁶ Zweifelhaft ist, ob es nicht Radwege gegeben hätte, die sich in weitaus schlechterem Zustand befinden.²⁷

b. Eigener Eindruck

Ich besuchte die Baustellen am 19.05. zum ersten Mal und am 6.06. zum letzten Mal. Der noch nicht sanierte „miserable“ Asphalt störte mich kaum, weder zu Fuß noch auf dem Fahrrad. Außerdem empfand ich die „alte Breite“ als kein gravierendes Problem, zumal es in der Innenstadt auf vielen Wegen viel enger und stärker befahren ist. Auf den neu sanierten Abschnitten kam ich häufig ins Rutschen, weil der Splitt nicht weggeräumt war.²⁸ Auf dem bereits seit längeren fertiggestellten Abschnitten (z. B. Militärring) fuhr es sich dagegen sehr komfortabel.

3. Die Sanierung

a. Was wird genau gemacht?

¹⁷ s. Gespräch 13, 10., S. 17

¹⁸ s. Gespräch 4, 1., S. 12. Eine Übersicht über die Lose findet sich im Anhang „Übersichtsplan“, S. 74

¹⁹ s. Gespräch 4, 1., S. 12

²⁰ s. Gespräch 4, 8., S. 13 und Gespräch 13, 8., S. 17 sowie Anhang, „Pressematerial“, S. 38

²¹ s. S. 44 und 45

²² s. E-Mail 17, S. 28

²³ s. E-Mail 17, S. 28

²⁴ s. Beschlussvorlage des Rates, S. 48

²⁵ s. E-Mail 7, S. 24

²⁶ s. Gespräch 20, 5., S. 20

²⁷ Näheres hierzu unter 6a, S. 8

²⁸ Näheres zu diesem Punkt unter 6b, S. 9

In Kurzform lautet der Beschluss „Altes raus, Neues rein“.²⁹ Der vorhandene Belag, in den meisten Fällen Asphalt, wird entfernt. Außerdem wird der darunter befindliche Unterboden aus Schotter, der durchschnittlich zehn bis 15 Zentimeter misst, ausgetauscht, sowie, wenn notwendig, die so genannte Frostsicht erneuert.³⁰ Zudem hat sich durch die Maßnahme die Aufteilung zwischen Geh- und Radweg in einigen Teilbereichen verändert, sodass überall die vorgeschriebene Mindestbreite nun eingehalten ist.³¹

Als die Sanierung bereits begonnen hatte, beschloss die Verwaltung, zusätzlich die Abwasserabdeckungen auch zu erneuern, sozusagen „in einem Abwasch“. Runde Gullydeckel wurden gegen zeitgemäße, eckige eingetauscht.³² Unter anderem dadurch erhöhten sich die Kosten beträchtlich.³³

Die Bäume bereiteten der ausführenden Firma Köstra Straßen- und Tiefbau GmbH beträchtliche Probleme. Die Wurzeln von vier Bäumen waren so weitreichend, dass sie gefällt werden mussten.³⁴ Ansonsten wurden rund 300 Baumstandorte (Beete) mitsaniert und zum Teil auch vergrößert, wodurch es auch zu einem geringen Verlust von Parkplätzen kam.³⁵

b. Was ist neu?

Vor der Sanierung gab es keine weißen Abtrennungslinien zu beiden Seiten des Weges.³⁶ Sie sollen Fahrradfahrern und Fußgängern auch im Dunkeln die Erkennung erleichtern, wo welcher Weg verläuft. Der weiße Sicherheitsstreifen trennt außerdem Fahrradfahrer und parkende Autos voneinander ab, um Gefährdungen der Radfahrer zu verringern.³⁷ Zudem finden sich an Straßeneinmündungen und Ampeln weiße Abhebungen mit Noppen, so genannte taktile Elemente für Sehbehinderte, die es zuvor auch nicht gegeben hat.³⁸

4. Die Finanzierung

Ursprünglich wurden die Kosten mit 1.350.000 Euro beziffert, wobei 350.000 Euro aus dem Haushalt des Jahres 2009 und 1.000.000 Euro aus dem Haushalt des Jahres 2010 stammen sollten.³⁹ 2010 bezifferte der Finanzausschuss die Sanierung jedoch mit 2.195.762,30 Euro netto (netto: 1.845.178,34).⁴⁰ Letztendlich beliefen sich die Kosten auf 2.209.801 Euro (netto: 1.854.976,26).⁴¹ Der Rat beschloss am 2.7.2010, 350.000 Euro durch den Haushalt 2009 zu finanzieren, 1.750.000 durch den Haushalt 2010 und 300.000 Euro durch den Haushalt 2011.⁴² Insgesamt standen somit 2.400.000

²⁹ s. Gespräch 6, 7., S. 14

³⁰ s. Anhang Ausschreibung, S. 64, die Gespräche 4.3. (S. 13), 20.6., S. 20 sowie Gespräch 13, 2., S. 16

³¹ s. E-Mail 17, S. 28. Näheres zu diesem Punkt s. 6d, S. 10

³² s. Gespräch 6, 5., S. 14 sowie 4, 3., S. 13 sowie 13, 7., S. 17

³³ s. Gespräch 4, 3., S. 13. Mehr dazu unter 3a, S. 6

³⁴ s. Gespräch 13, 3., S. 16

³⁵ s. Gespräch 4, 12., S. 13 und Gespräch 6, 11., S. 14

³⁶ s. Gespräch 13, 4., S. 17

³⁷ s. E-Mail 17, S. 28

³⁸ s. Gespräch 13, 4., S. 17, Gespräch 6, 6., S. 14 und E-Mail 17, S. 28

³⁹ s. Anhang „Bürgerhaushalt“, S. 44 und 45

⁴⁰ s. Anhang „Beschlussvorlage des Rates, 2.7.2010“, S. 48

⁴¹ s. Gespräch 4, 6., S. 13

⁴² s. Anhang „Beschlussvorlage des Rates“, S. 48

Euro für die Maßnahme zur Verfügung, die jedoch nicht komplett aufgebraucht wurden.⁴³ Der dritte und vierte Bauabschnitt (Lose 3 und 4) waren insgesamt am kostspieligsten.⁴⁴

Die Maßnahme musste neu geprüft werden, da die neuen Berechnungen die alten um ein Vielfaches überstiegen.⁴⁵

a. Warum sind die Kosten gestiegen?

Dazu gibt es mehrere Angaben. Zum einen wurde, nachdem die erste Kostenberechnung bereits abgeschlossen war, festgelegt, dass man neben dem Weg und den Baumstandorten auch noch die Kanalabdeckungen mitsanieren könnte.⁴⁶ Das war der hauptsächliche Grund für den Kostenanstieg. Insgesamt sei es ja auch eine Ersparnis, da bereits eine Firma vor Ort war und die Maßnahme so in einem „Abwasch“ erledigt werden konnte.⁴⁷

Zum anderen wurde im Vorfeld anhand einiger Stichproben überprüft, an welchen Stellen eine Frostschuttschicht vorhanden war und an welchen nicht.⁴⁸ Während des Baus stellte sich heraus, dass diese Schicht an deutlich mehr Stellen fehlte, als zunächst angenommen.⁴⁹ Auch dadurch stiegen die Kosten deutlich an.

5. Die Firma Köstra Straßen- und Tiefbau GmbH, Köln

a. Die Gesellschafter

Köstra ist, abgesehen von dem Ingenieurbüro Isaplan, die einzige Firma, die an der Sanierung beteiligt ist.⁵⁰ Die GmbH wurde am 5. Januar 2000 gegründet, das Stammkapital betrug damals und beträgt bis heute 25.000 Euro. Es gab zunächst zwei Gesellschafter: Gerd Olaf Lück aus Wuppertal (Anteil: 6.250 Euro) und Erich Ziegler aus Köln (Anteil: 18.750 Euro).⁵¹ Unterzeichnet wurde das Dokument von Anton Helmuth Remecki, der damals allerdings noch keine Anteile besaß. Am 29. März 2001 verkaufte Erich Ziegler an Remecki den Großteil seiner Stammeinlagen (12.750 Euro).⁵² Der Grund für die Veräußerung war vermutlich das fortgeschrittene Alter Zieglers (er war zu diesem Zeitpunkt 71 Jahre alt).⁵³

Am 19. Mai 2004 wurden Zieglers verbliebenen Geschäftsanteile unter den beiden Gesellschaftern aufgeteilt: Lück erwarb Anteile von 2.500 Euro und Remecki Anteile von 3.500 Euro. Ziegler war bereits verstorben.⁵⁴ Remecki ist der Geschäftsführer der Firma.

b. Bilanzen

⁴³ s. Gespräch 4, 6., S. 13

⁴⁴ s. Gespräch 4, 7., S. 13

⁴⁵ s. Anhang „Anlage 1“, S. 51 -53

⁴⁶ s. Gespräch 20, 7., S. 20, Gespräch 6, 5., S. 14 und Gespräch 4, 3., S. 13

⁴⁷ s. Gespräch 6, 5., S. 14

⁴⁸ s. Gespräch 4, 3., S. 13

⁴⁹ s. Gespräch 20, 7., S. 20 sowie E-Mail 17, S. 28

⁵⁰ s. Gespräch 4, 1., S. 12

⁵¹ s. Anhang „Handelsregister: Gründung“, S. 57

⁵² s. Anhang „Handelsregister: Verkauf von Anteilen“, S. 57

⁵³ s. Anhang „Handelsregister: Gründung“, S. 57

⁵⁴ s. Anhang „Handelsregister: Aufteilung“, S. 58

Köstra gibt in dem Jahresabschluss des Geschäftsjahres 2010 an, ein Anlagevermögen von 140.359 Euro an, um genau 14.436 Euro geringer als noch ein Jahr zuvor. Besonders auffällig ist, dass die Firma ein enorm hohes Umlaufvermögen (genauer: Vorräte) aufweist. Fast ebenso hoch sind die Verbindlichkeiten (Vorräte: 2.751.500 Euro, Verbindlichkeiten: 2.758.223 Euro). Im Vergleich zum Vorjahr haben sich beide Posten um etwa 500.000 Euro gesteigert. Auch in den Geschäftsjahren 2009 und 2008 weist die Firma ähnliche Zahlen auf. Ein großer Anstieg kann zwischen den Jahren 2007 und 2008 verzeichnet werden.⁵⁵ Dieser Anstieg stammt jedoch nicht aus der Sanierung der Aachener Straße, weil laut Ausschreibung der Auftrag per Rechnung bezahlt wird.⁵⁶

6. Problematisches und Kritisches

a. War das wirklich nötig?

Es gibt einige Anhaltspunkte dafür, dass der Weg an der Aachener Straße längst nicht derjenige war, der am dringendsten hätte saniert werden müssen. Ein Vertreter der Bezirksregierung Lindenthal beispielsweise verweist auf die Radwege rund um die Universität: „Manch eines traut man sich gar nicht zu erwähnen. Dazu gehört beispielsweise die Radwegsituation rund um die Universität und das Uniklinikum. Dort besteht eigentlich ein beidseitiger Radweg, der seit vielen Jahren aufgrund von Baustellen und des desolaten Zustandes nicht benutzt werden kann.“⁵⁷ Dies sei ein Projekt, das seit 30 Jahren vor sich hin geschoben werde. Der Asphalt sei in einem nicht haltbaren Zustand, parkende Autos versperren Fahrern ihren Weg und das Geld wäre dort insgesamt wesentlich sinnvoller angelegt.⁵⁸ Ähnlich sehen es auch zwei Hobbyfahrradfahrer, die in ihrer Freizeit Fahrradblogs betreiben: „Die meisten Radfahrer werden keinen großen Unterschied bemerken, weil der Zustand noch nicht so dramatisch war. Da gibt es schlimmere Ecken.“⁵⁹ Auch der stellvertretende Bürgermeister von Lindenthal, Roland Schüler, räumt ein, dass es durchaus Diskussionsbedarf gebe, welcher Radweg in Köln im dem schlechtesten Zustand sei.⁶⁰ Da die Sanierung allerdings von dem Bürgerhaushalt angestoßen worden war, waren auch die dafür zur Verfügung gestellten Mittel zweckgebunden und hätten nicht anders verwendet werden können.⁶¹ Daher wurde zwar einstimmig über das Projekt entschieden, allerdings nur, weil es keine andere Möglichkeit gegeben hätte, die Mittel einzusetzen.⁶²

b. Das Baustellenmanagement

i. Absicherung

Über die Baustellenabsicherung gibt es geteilte Meinungen. Aus dem Team des Fahrradbeauftragten gibt es durchweg positive Stimmen.⁶³ Ähnlich bewertet auch Roland Schüler die Umleitungen.⁶⁴ Von

⁵⁵ s. Anhang „Bilanz Köstra 2008“, S. 61

⁵⁶ s. Anhang „Ausschreibung“, S. 64

⁵⁷ s. Gespräch 17, 4., S. 18

⁵⁸ s. Gespräch 17, 5., S. 18

⁵⁹ s. Gespräch 19, 11., S. 19 sowie E-Mail 32, S. 33-35

⁶⁰ s. Gespräch 21, 5., S. 20

⁶¹ s. Gespräch 17, 3., S. 18 sowie Gespräch 21, 3., S. 20

⁶² s. Gespräch 17, 6., S. 18

⁶³ s. Gespräch 6, 9., S. 14

Bürgern habe es viel Lob gegeben. Bei über 99 Prozent aller städtischen Baustellen begnüge sich die ausführende Firma damit, das Schild „Radfahrer bitte absteigen“ aufzustellen. Köstra dagegen richtete mit Absperrplanken eine Gasse auf der Fahrbahn ein, in der die Radfahrer weiterfahren konnten.⁶⁵ Insgesamt sei das „vorbildlich“.⁶⁶

Allerdings gibt es auch kritische Stimmen: So bewertete Joachim Schalke (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club, ADFC, und Polizeibeamter) die Baustellenabsicherung als problematisch, da sie an Straßeneinmündungen in vielen Fällen nicht gekennzeichnet sei.⁶⁷ Außerdem finden sich auf fertigen Abschnitten noch Überreste von der Umleitung, Paletten und Baustellenabfall.⁶⁸ Kritik äußert auch Roland Brüche, der einen Fahrradfahrer-Blog betreibt. Auch ihn stört die mangelhafte Kennzeichnung.⁶⁹ Weil die Umleitung sehr schmal war und Fußgänger sie ebenfalls benutzen, wichen er auf die Fahrbahn aus - gefährlich, weil Autofahrer nicht damit rechneten.⁷⁰ Ebenfalls kritisch bewertet Blogbetreiber Marco Laufenberg die Absicherung.⁷¹

ii. Splitt

Nach dem Pressetermin kritisierten Leser der berichtenden Zeitungen unter anderem, dass sich auf den bereits freigegebenen Teilstücken noch viel Splitt befände.⁷² Gerade dadurch entstehe auch eine Sicherheitsgefährdung beim Abbremsen, weil man relativ schnell ins Rutschen kommt. Ich machte bei meinem ersten Besuch vor Ort ähnliche Beobachtungen.⁷³ Auch Joachim Schalke deutete auf die Gefährdung der Fahrer hin.⁷⁴

Der Oberbauleiter von Köstra, Oliver Stroß, betonte, dass der Rollsplitt bewusst nicht entfernt worden sei. Wie auf Fahrbahnen habe das den Vorteil, dass der Splitt durch Niederschläge, Wind und Fahrradfahrer die Fugen bestmöglich fülle. Dadurch werde die Haltbarkeit des Weges insgesamt verlängert.⁷⁵

c. Asphalt oder Platten?

Die Diskussion, welcher Untergrund der beste ist, führen die Verwaltung und die Radfahrer in Köln bereits länger. Für Radfahrer fährt sich Asphalt am besten, weil es kaum Widerstände gibt.⁷⁶ Zudem wird befürchtet, dass sich Platten durch wurzelnde Bäume viel schneller anheben und dadurch gefährliche Stolperfallen entstehen können.⁷⁷

Das zuständige Amt argumentiert, dass Platten sich bei jedem Schaden viel besser austauschen lassen, während man Asphalt großflächig abtragen müsste.⁷⁸ Zudem haben Platten den Vorteil, dass

⁶⁴ s. Gespräch 21, 7., S. 21

⁶⁵ s. Anhang: „Foto 8“, S. 70

⁶⁶ s. Gespräch 21, 7., S. 21

⁶⁷ s. Gespräch 12, 1., S. 15 und Anhang „Foto 7“, S. 69

⁶⁸ s. Gespräch 12, 3., S. 16 und Anhang „Foto 5“, S. 68

⁶⁹ s. Gespräch 19, 8. und 9., S. 19

⁷⁰ s. Gespräch 19, 9., S. 19 sowie Anhang: Fotos 1 (S. 66), Foto 2 (S. 67) und Foto 8 (S. 70)

⁷¹ s. E-Mail 32, S. 33

⁷² s. Anhang „Kommentare auf ksta.de“, S. 62

⁷³ s. S. sowie Anhang: „Foto 3“ (S. 67) und Fotos 4 und 5, S. 68

⁷⁴ s. Gespräch 12, 2., S. 16

⁷⁵ s. Gespräch 13, 9., S. 17

⁷⁶ s. Gespräch 4, 11., S. 13

⁷⁷ s. Anhang „Kommentare auf ksta.de“, S. 62

⁷⁸ s. Gespräch 4, 11., S. 13

sie schnell angehoben werden können, wenn beispielsweise Gas- oder Wasserleitungen verlegt werden müssen.⁷⁹ Letztendlich seien sie in Innenstadtnähe Standard und sorgen so für Einheitlichkeit.⁸⁰ Die Bürger denken einfach zu kurzfristig und vergessen, dass Asphalt nach kurzer Zeit wieder in schlechtem Zustand sei.⁸¹

Die Platten an der Aachener Straße wurden längs verlegt. Einige Radfahrer bemängeln, dass aufgrund von Frost Kanten abplatzen und somit die Fugen breit werden. Dadurch entstehe eine Gefahr für schmale Reifen.⁸² Das zuständige Amt sowie der Oberbauleiter bezweifeln diese Theorie.⁸³ Zudem hat diese Art der Verlegetechnik den Vorteil, dass sie deutlich schneller umzusetzen sei. Zudem müsste bei versetzter Verlegung immer eine Platte durchgeschnitten werden, da es lediglich Platten in den Maßen 20 x 40 gebe, aber keine, die halb so lang sind.⁸⁴ Ob diese Verlegetechnik tatsächlich die bessere ist, ist noch nicht abschließend geklärt.⁸⁵

d. Ist der neue Weg breit genug?

Nach den „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA) muss ein „Einrichtungsradschweg“ im Normalfall mindestens zwei Meter einschließlich der weißen Markierung betragen. Bei geringerer Radverkehrsstärke genügen 1,60 Meter.⁸⁶ In allen sanierten Abschnitten ist der neue Radweg mindestens 1,60 Meter breit, an einigen Stellen auch mehr.⁸⁷ Damit ist die Mindestbreite für wenig befahrene Radwege eingehalten.⁸⁸ Wann genau ein Weg wenig befahren wird oder nicht, ist nirgendwo konkret geregelt.⁸⁹ Es darf allerdings bezweifelt werden, ob bei einem Radweg, den täglich zwischen 2500 und 5000 Fahrradfahrer befahren,⁹⁰ von geringer Radverkehrsstärke gesprochen werden kann.

7. Schlussbetrachtung

Abschließend bleibt zu hoffen, dass zukünftige Vorschläge aus dem Bürgerhaushalt besser geprüft werden, ob sie wirklich notwendig sind bzw. nicht vielleicht dringlichere Sanierungen anstehen. Denn wenn einmal ein Vorschlag hoch bewertet wurde, gibt es keine Möglichkeit, das Geld anderweitig sinnvoll einzusetzen. Und dann wird womöglich an Stellen saniert, obwohl an denen es kaum Bedarf gibt.

(17.565 Zeichen)

⁷⁹ s. Gespräch 4, 13., S. 13

⁸⁰ s. Gespräch 4, 13., S. 13 sowie Gespräch 6, 10., S. 14

⁸¹ s. Gespräch 6, 12., S. 14

⁸² s. Anhang „Kommentare auf ksta.de“, S. 62 sowie E-Mail 32, S. 33-35

⁸³ s. Gespräch 13, 6., S. 17

⁸⁴ s. Gespräch 6, 13., S. 14

⁸⁵ s. Gespräch 6, 14., S. 14

⁸⁶ s. Anhang „ERA“, S. 63 sowie Gespräch 12, 4., S. 16 sowie Gespräch 20, 3., S. 20

⁸⁷ s. Anhang „Übersichtsplan“, S. 74

⁸⁸ s. Gespräch 20, 4., S. 20

⁸⁹ s. Gespräch 20, 3., S. 20

⁹⁰ s. Anhang „Pressematerial“, S. 38