

Löhne-Ort hat Zukunft¹

Wir gestalten unser Dorf mit ...

- Auszug -

An die
Stadt Löhne
Der Bürgermeister
Oeynhausener Straße 41
32584 Löhne

Löhne, den 14.08.2013

Anregung nach § 5 der Hauptsatzung der Stadt Löhne, § 24 GO NRW; Anregungen für die Verkehrskommission

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,
sehr geehrte Damen und Herren,

die Arbeitsgruppe „Infrastruktur und Gebäude/ Ökonomie und Ökologie“ der Initiative „Löhne-Ort hat Zukunft“ hat in ihrer letzten Sitzung am 24.07.2013 beschlossen, bei der Stadt Löhne folgendes zu beantragen:

1. Tempo 30 im Ortskern Löhne-Ort/Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht
2. Beleuchtung Eisenbahnunterführung Dickendorfer Weg unter der Kölner Bahn
3. Durchführung einer Informationsveranstaltung für die vom Ausbau der Straße Oberfeld betroffenen Anlieger (1. und 2. Bauabschnitt)
4. Anfrage der Stadt Löhne bei Straßen NRW zum Zeitplan einer Sanierung der Bündler Straße in Löhne-Ort
5. Entschärfung der Verkehrssituation im Einmündungsbereich Noltestraße/Brunnenstraße/Herforder Straße in Löhne-Ort

Zu 1: Tempo 30 im Ortskern Löhne-Ort/Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht:

Die Sicherheitslage im Straßenverkehr wird von den Radfahrern und Fußgängern als unsicher empfunden und gemessen an den gesetzlichen Vorgaben ist sie es auch. Fußgänger und Radfahrer werden an den Rand gedrängt, damit der Kraftverkehr ungebremst durch den Ortskern fahren kann.

So haben beispielsweise innerörtliche rechtsseitige Radwege nach VwV-StVO eine Mindestbreite von i.d.R. 2,0 m, welche in Ausnahmefällen auf 1,5 m reduziert werden dürfen. Die vorhandenen Radwege genügen schon diesen einfachen Vorgaben nicht. Beachtet ein Radfahrer nun auch noch einen Sicherheitsabstand von 80 cm von geparkten Fahrzeugen, wie ihn die

¹Die Initiative „Löhne-Ort hat Zukunft“ ist eine Arbeitsgruppe des Vereinsringes Löhne-Ort

Rechtsprechung fordert, so ist der durchschnittliche Löhne-Orter Radweg unbenutzbar, weil dieser zum Teil schmaler ist, als das Fahrzeug welches ihn benutzen soll. Die vorgegeben Benutzungspflichten sind schon aus dieser Tatsache heraus rechtswidrig/abzulehnen. Im Bereich der gemeinsamen Fuß- und Radwege im Bereich der Eisenbahnbrücke „Herforder Straße“ muss man nicht nur aufgrund der fehlerhaften Beschilderung, sondern auch wegen der zuvor genannten Gefahrenlage von einer Nichtigkeit der verkehrsrechtlichen Anordnung ausgehen.

In der Praxis zeigt sich, dass viele Radfahrer - sofern sie nicht auf die Fahrbahn - wechseln den Gehweg und viele Fußgänger den Radweg mitbenutzen. Auch hierdurch ergibt sich ein erhöhtes Gefahrenpotential, welches gerade Fußgänger vom Schlendern und dem Aufsuchen von Geschäften abhalten wird. Der Ortskern wird so zu einer reinen Durchgangsstraße, sowohl auf der Fahrbahn, als auch auf den begleitenden Sonderwegen.

Führt man sich nun vor Augen, dass Radwegebenutzungspflichten nur bei einer besonderen Gefahrenlage als Einschränkung des fließenden Fahrzeugverkehrs (wozu ausdrücklich auch der Radverkehr gehört) zulässig sind, ergeben sich zwei mögliche Konsequenzen:

- a) Sollte eine aktuelle Betrachtung der Gefahrenlage keine außergewöhnliche Gefährdung für Radfahrer auf der Fahrbahn ergeben, so ist die Benutzungspflicht ersatzlos aufzuheben. Ob der bestehende Radweg in dieser Form als nicht benutzungspflichtig erhalten bleiben kann, oder eine Umwandlung in einen reinen Gehweg erfolgt bedarf einer weiteren Betrachtung.
- b) Sollte eine aktuelle Betrachtung eine außergewöhnliche Gefahr für Radfahrer auf der Fahrbahn ergeben, so ist es weder erlaubt noch zielführend, dieser durch einen ebenso gefährlichen Radweg mit Benutzungspflicht zu begegnen. Stattdessen ist auch in diesem Fall die Benutzungspflicht aufzuheben und die Gefahr z.B. durch Tempolimits zu minimieren. In jedem Fall ist einer durch den motorisierten Kraftverkehr erzeugten Gefahr nicht dadurch zu begegnen, dass diesem eine freie Bahn geschaffen wird und die restlichen Verkehrsteilnehmer an den Rand gedrängt werden. Dieses Faktum hat der Gesetzgeber in Berlin bereits mit der Novellierung der StVO im Jahre 1997 festgesetzt.

So kommt es auf den viel zu engen Sonderwegen häufig zu Konflikten zwischen Fußgängern und Radfahrern. Auch Konflikte unter Radfahrern finden häufig statt, da die Infrastruktur Geisterradeln fördert. Der linksseitige Radweg aus Richtung Löhne-Bahnhof wird ohne sinnvolle Möglichkeit der Fahrbahnquerung auf den bis dahin nicht in Gegenrichtung freigegebenen Radweg im Ortskern geführt. Die Bodenmarkierung suggeriert an dieser Stelle zwar eine Freigabe in Gegenrichtung, tatsächlich ist diese aber nicht vorhanden und wäre nach den zuvor genannten Problemen auch nicht sinnvoll. Die Radfahrerblenden in den linksseitigen Ampellichtern verstärken überdies den Eindruck, dass an dieser Stelle Geisterradeln durchaus erwünscht ist.

Prekär ist die Situation insbesondere im Bereich der Bahnunterführung der Herforder Straße unter der Kölner Bahn.

Die Bahnunterführung der Herforder Straße unter der Kölner Bahn ist links- und rechtsseitig von deutlich zu schmalen Fuß-/Radwegen gesäumt. Fuß- und Radweg werden praktisch auf einen gemeinsam zu nutzenden Weg verengt. Hinzu kommt, dass die Herforder Straße und die sich anschließende Kreuzung Bündler Straße/Herforder Straße bekanntlich sehr stark von Schwerlastverkehr betroffen ist. Insbesondere in der Unterführung entstehen für Fußgänger und Radfahrer

unangenehme Belästigungen durch Lärm und Abgase. Bei entgegenkommendem Verkehr ist es schwer möglich in der Unterführung einen als sicher empfundenen Abstand zwischen den Fußgängern/Radfahrern und den Sattelschleppern zu bringen, da die Breite der Fuß-/Radwege wie o.a. deutlich zu schmal ist. Als Radfahrer ist man in solchen Situationen eigentlich gezwungen, auf die Fahrbahn auszuweichen, da der kaum einen Meter breite Geh- und Radweg mit einem nicht spurstabilen Fahrzeug – wie dem Fahrrad – kaum zu befahren ist.

Die nachstehenden Bilder illustrieren die Situation:



Abbildung 1 Bahnunterführung Herforder Straße / Kölner Bahn – Gefährliche Verengung des Rad-/Gehweges zu einem gemeinsam geführten Weg. Erforderliche Mindestbreite nach VwV-StVO 2,5 m. Tatsächlich: ca. 1,0 m.



Abbildung 2 Bahnunterführung Herforder Straße / Kölner Bahn – fehlender Abstand breiter Fahrzeuge zu Gehwegen



Abbildung 3 Bahnunterführung Herforder Straße / Kölner Bahn – Sichere Verkehrsführung für Radfahrer gut sichtbar auf der Fahrbahn und abseits der in den Geh- und Radweg hineinragenden Bruchsteinelemente. Keine Konflikte mit Fußgängern.

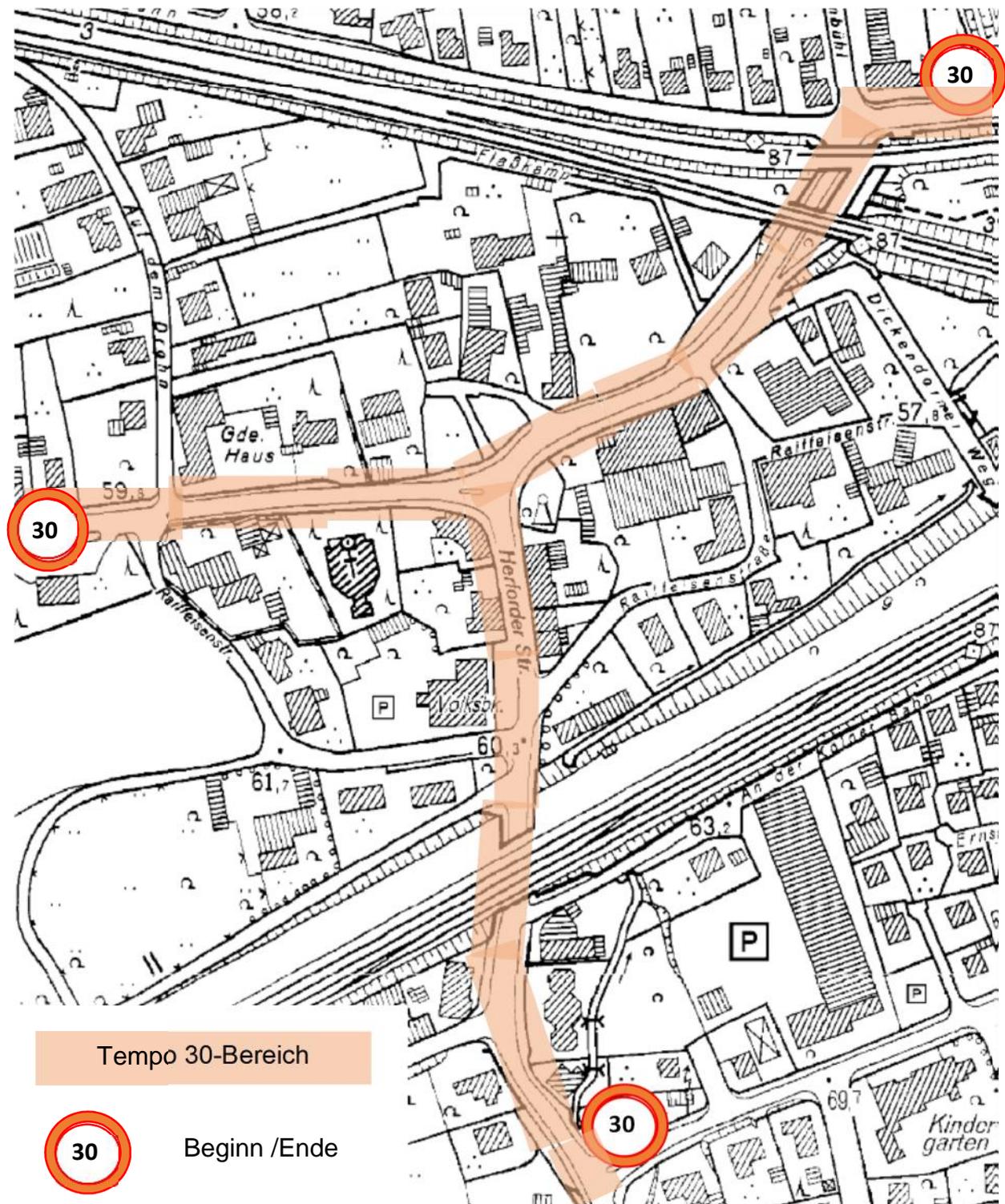
Langfristig sollte die Situation im Bereich der Bahnunterführung durch einen eigenständigen Fußgänger-/Radfahrertunnel gelöst werden.

Fazit: Rad- und Fußgänger werden im Löhne-Orter Ortskern an den Rand gedrängt, damit der KFZ-Verkehr ungebremst durch den Ort fahren kann. In der Folge tendiert die Aufenthaltsqualität gegen Null und auch das subjektive Sicherheitsempfinden leidet. Ein Blick in die einschlägigen Vorschriften bestätigt diesen Eindruck auch objektiv. Es besteht in jedem Fall dringender Handlungsbedarf. Wobei erste Schritte wie eine Geschwindigkeitsreduzierung und die Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht kostengünstig ohne große Baumaßnahmen möglich wären.

Kreuzungssituation Herforder Straße /Bünder Straße

Dass abbiegende Autofahrer die mitunter häufigsten Unfallgegner für Fußgänger und Radfahrer sind ist allgemein anerkannt. Eine besondere Problematik auf Löhner Gebiet ist hierbei die Ampelanlage an der Ecke Herforder- und Bünder Straße. Kraftfahrer, welche der Bünder Straße von Ost nach West folgen können dies bei überfahren der Sperrfläche quasi ungebremst mit bis zu 50 km/h tun und selbst nach kurzem Aufenthalt wird man schnell feststellen, dass diese Möglichkeit gerne und oft in Anspruch genommen wird. Fußgänger, die hier die Straße in Richtung der Apotheke queren, fühlen sich durch dieses Verhalten gefährdet. Auch hier ist durch eine Reduzierung der Geschwindigkeiten eine Verbesserung der Situation möglich.

In der nachstehenden Abbildung wird der Bereich, in dem Tempo 30 gelten sollte illustriert:



Tempo 30-Bereich

30

Beginn /Ende

30

Abbildung 4 Tempo 30 im Ortskern von Löhne-Ort

Zu 2: Beleuchtung Eisenbahnunterführung Dickendorner Weg unter der Kölner Bahn

Neben der o.a. Bahnunterführung der Herforder Straße stellt der Straßentunnel Dickendorner Weg unter der Kölner Bahn die einzige Möglichkeit dar, um vom südlichen Siedlungsgebiet ins Ortszentrum zu gelangen. Der Tunnel befindet sich in keinem attraktiven Zustand und ist selbst

bei Tage dunkel und schlecht einsehbar. Die Nebenanlage für Fußgänger ist nicht eindeutig abgehoben. Der Gehweg ist viel zu schmal und vermittelt auch aufgrund der nur sehr flachen Bordsteine nicht den Eindruck, als könne er vor dem Kraftverkehr schützen.

Der Tunnel sollte mit einer modernen und energiesparenden LED-Beleuchtungstechnik ausgestattet werden, die auch tagsüber leuchtet, das Sicherheitsgefühl der Nutzer stärkt und die Einsehbarkeit verbessert.



Abbildung 5 Straßentunnel Dickendorfer Weg

Zu 3.: Durchführung einer Informationsveranstaltung für die vom Ausbau der Straße Oberfeld betroffenen Anlieger (1. und 2. Bauabschnitt)

Von Mitgliedern der Arbeitsgruppe wurde vorgetragen, dass vor Durchführung des 1. Bauabschnittes Oberfeld keine ausreichende Bürgerbeteiligung stattgefunden habe. Die Planungen seien nicht im Detail erörtert worden. Im Ergebnis wurden Straßeneinbauten überpflastert, anstatt diese zu begrünen. Dies sei nach Auskunft der Stadt aus Kostengründen erfolgt. Die Frage einer „Beet-Patenschaft“ wurde somit nicht gestellt. Vor Durchführung des 2. Bauabschnittes sollte daher eine Informationsveranstaltung stattfinden, bei der auch die Bereitschaft der Anlieger abgefragt werden sollte, solche „Beet-Patenschaften“ zu übernehmen. Unabhängig von der konkreten Situation in der Straße Oberfeld können vertraglich abgesicherte „Beet-Patenschaften“ für die Stadt Löhne einen Weg darstellen, um dem steigenden Unterhaltungsaufwand dieser Flächen gerecht zu werden und eine weitere Begrünung nicht an den geringen finanziellen Mitteln scheitern zu lassen. Immerhin machen Grünflächen einen Ort lebenswerter.

Zu 4: Anfrage der Stadt Löhne bei Straßen NRW zum Zeitplan einer Sanierung der Bündler Straße in Löhne-Ort

Die Bündler Straße in Richtung Kirchlengern ist ab der Kreuzung mit der Herforder Straße in einem außerordentlich schlechten Zustand. Die Arbeitsgruppe erreichen Beschwerden von Anwohnern, die sich über durch Fahrbahnunebenheiten und Schlaglöcher verstärkten LKW-Lärm oder lose „Gulli-Deckel“ beschweren. Auch scheint die Straße in der Ortsdurchfahrt zu breit zu sein und eröffnen sich bei einer umfassenden Sanierung für die Dorfentwicklung Chancen für eine Begrünung oder den Ausweis von Parkplätzen. Auch könnten bauliche Maßnahmen durchgeführt werden, die ein Herabbremsen auf die o.a. 30 Stundenkilometer fördern. Es wird daher darum gebeten, dass die Stadt Löhne bei Straßen NRW schriftlich anfragt, wann mit einer umfassenden Sanierung/Erneuerung der Fahrbahn zu rechnen ist. In jedem Fall sollte eine solche angeregt werden.

Zu 5. Entschärfung der Verkehrssituation im Einmündungsbereich Noltestraße/Brunnenstraße/Herforder Straße in Löhne-Ort

Lt. Mitteilung der Stadtverwaltung wurde der im Kreuzungsbereich vor dem Markant in Löhne-Ort geplante Bau eines Kreisverkehrs zugunsten der Anbindung des Industriegebietes Scheidkamp an die B61 verschoben. Die gefährliche Verkehrssituation im Bereich der Kreuzung wird damit bis auf weiteres festgeschrieben. Nach Meinung der Arbeitsgruppe tragen insbesondere die Linksabbieger aus der Noltestraße zu gefährlichen Verkehrssituationen bei.

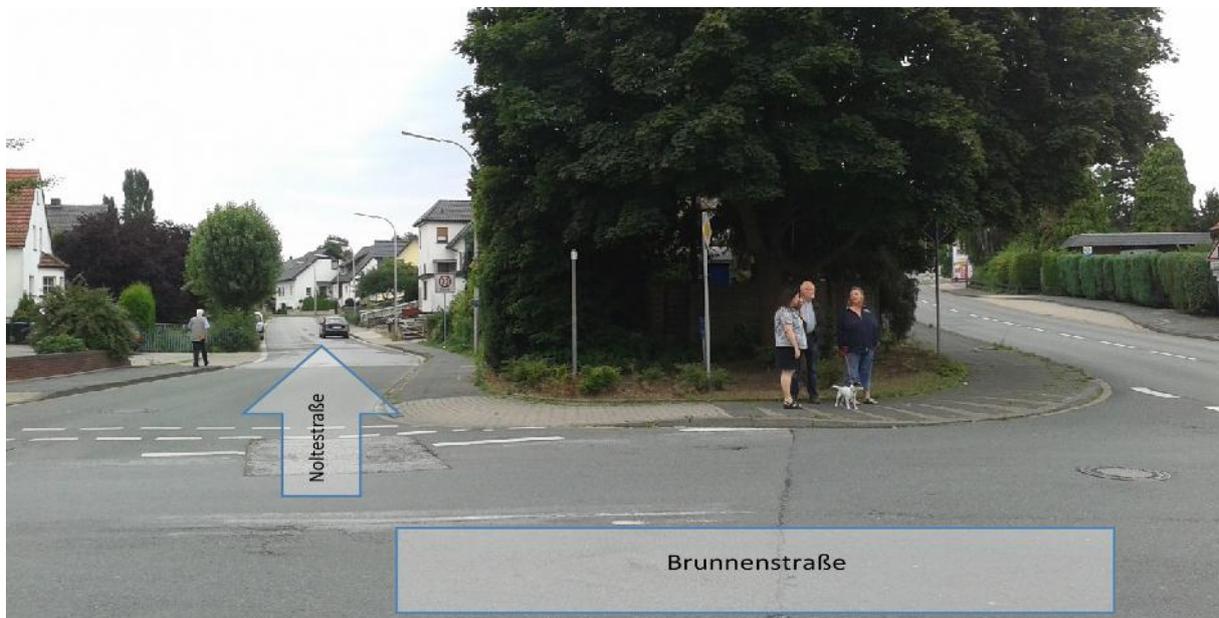


Abbildung 6 Einmündungsbereich der Noltestraße in die Brunnenstraße. Nach rechts schließt sich unmittelbar der Einmündungsbereich zur Herforder Straße an.

Es wird daher beantragt in der Einmündung der Noltestraße zur Brunnenstraße ein Verkehrszeichen StVO Nr. 209 (vorgeschriebene Fahrtrichtung rechts) aufzustellen, um ein Linksabbiegen zu unterbinden. Um den Anliegern des Wohngebietes Noltestraße/Geisebrink eine Auffahrtmöglichkeit auf die Herforder Straße zu schaffen, sollte der Asternweg zukünftig von der Noltestraße

in Fahrtrichtung Herforder Straße geöffnet werden und im Gegenzug die Durchfahrt von der Herforder Straße in Richtung Noltestraße untersagt werden.

Innerhalb des Wohngebietes Noltestraße/Geisebrink wird die Tempo 30 – Zone oft nicht beachtet. Es wird daher angeregt, im Straßenverlauf durch eine Fahrbahnmarkierung an die Geschwindkeitsbegrenzung zu erinnern.



Abbildung 7 Einmündung der Straße „Geisebrink“ (links) in die Noltestraße. Hier erinnert nichts an das weitere Vorhandensein der Tempo 30-Zone. In der Abbildung: Montage mit Tempo 30-Hinweisen.

Es wird gebeten, die Punkte 1 bis 3 und den Punkt 5 in der im September 2013 tagenden Verkehrskommission anzusprechen.

Sofern sich die Verwaltung nicht bereits auf dieses Anschreiben hin von Amts wegen mit den beschriebenen Problemen befasst, wird gebeten, das Verfahren nach § 5 der Hauptsatzung der Stadt Löhne i.V.m. § 24 GO NRW durchzuführen.

Die Unterzeichner stehen Ihnen zu weiteren Gesprächen und Erläuterungen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Unterschriften