

Arbeitsgruppe Infrastruktur und Gebäude/ Ökonomie und Ökologie

# Dorfachse

Eine Entwicklungsachse für Löhne-Ort

31.7.2013

## Inhalt

1. Ausgangslage .....	1
2. Die Maßnahmen .....	5
2.1. Fußgänger-/Radfahrertunnel .....	5
2.1.1. Fußgänger-/Radfahrertunnel Bahnunterführung Herforder Straße .....	5
2.1.2. Tunnel Dickendorner Weg .....	5
2.2. Maßnahme Dorfweg .....	6
2.3. Radweg Raiffeisenstraße / Auf dem Drohn / Anbindung an den „Else-Werre-Kuss“ .....	7
2.4. Tempo 30 im Ortskern .....	7
2.5. Verlegung der Fußgängerampeln im Kreuzungsbereich Bündler Straße / Herforder Straße ...	9

## 1. Ausgangslage

Auf den vorliegenden Masterplan für Löhne-Ort wird Bezug genommen.

Löhne-Ort teil sich in ein Siedlungsgebiet zwischen der Osnabrücker und der Kölner Bahn (hier liegt auch das alte Dorfzentrum) und das wesentlich größere Siedlungsgebiet südlich der Kölner Bahn.

Das südliche Siedlungsgebiet ist durch die Bahnlinie praktisch vom Dorfkern abgeschnitten, was ein Erleben und eine Identifikation dieses Bereiches als Zentrum Löhne-Orts erheblich erschwert. Im südlichen Bereich hat sich daher um den dort ansässigen Markt eine Art „Ersatzzentrum“ gebildet, wo sich die Einwohner beim täglichen Einkauf treffen und in einem an die Bäckerei angeschlossenen Sitzbereich einen Kaffee trinken können. Dem alten Ortskern fehlt es an zentralen Einrichtungen, die ihn als solchen kennzeichnen (z.B. Dorfhaus, Gastronomie, Lebensmittelgeschäft). Für die Einwohner von Löhne-Ort gibt es somit kein Ortszentrum, mit dem man sich identifizieren kann. Im Hinblick auf den demografischen Wandel gilt es aber, altengerechtes Wohnen auch in den jeweiligen Ortsteilen zu etablieren. Schafft man hier keine Identifikation mit seinem Ortsteil/Dorf werden ggf. andere Angebote in anderen Ortsteilen oder ggf. Städten in Anspruch genommen. Zur Zeit ist Löhne-Ort mit einem großen Angebot an Wohngrundstücken im Neubaugebiet Oberfeld gut aufgestellt und hat in den vergangenen 10 bis 15 Jahren einen erheblichen Zuzug von jungen Familien mit Kindern erfahren. Aufgrund der geschilderten Situation ist allerdings nicht damit zu rechnen, dass die nachkommende Generation Löhne-Ort als Lebensmittelpunkt begreift und für sich hier eine Zukunft sieht. Bei einem sich wechselseitig bedingtem Wegzug aller Altersschichten droht Löhne-Ort schon in den nächsten 20 bis 30 Jahren ein erheblicher Bevölkerungsverlust.

Die Arbeitsgruppe „Löhne-Ort hat Zukunft“ hat es sich zum Ziel gesetzt, eine solche Entwicklung zu verhindern. Es ist beabsichtigt, den zwischen den beiden Bahnlinien (Osnabrücker Bahn und Kölner Bahn) liegenden Ortskern weiter zu entwickeln. Hier befindet sich die Kirche und das Gemeindehaus sowie Reste des historisch ursprünglichen Dorfes. Der Dorfkern soll durch zusätzliche Bebauung auf-

gewertet, für Handel, Gewerbe und Gastronomie attraktiver gestaltet und die prekäre Verkehrssituation entschärft werden. Das Angebot soll durch ein alten- und mehrgenerationengerechtes Wohnen ergänzt werden. Handel und Gewerbe im Ort soll den nachfolgenden Generation Beschäftigungschancen bieten und durch zusätzliche Wohnbauten eine Verdichtung der Einwohner erfolgen, was wiederum den wirtschaftlichen Erfolg z.B. einer Gastronomie unterstützt. Durch eine Anbindung des Dorfkerns an den Else-Werre-Radweg könnte eine Belebung durch Tagestouristen erfolgen, die zu einer weiteren Auslastung eines gastronomischen Angebotes führen und die Freizeitqualität des Umfeldes auch für die Einwohner von Löhne-Ort steigern würde.

Das setzt allerdings einen Umbau der vorhandenen Infrastruktur voraus. Der Verkehr im Ortskern muss fußläufiger (insbesondere für alte und behinderte Menschen) werden. Die Siedlungsstruktur soll insofern durchlässiger für Fußwege werden. Aufgrund der zu schmalen Radwege müssen Radfahrer die Fahrbahn sicher mitnutzen dürfen. Um den „Überholdruck“ des motorisierten Verkehrs zu verringern, ist Tempo 30 erforderlich.

Ohne eine Nutzung des Dorfkerns durch die Bewohner des Siedlungsgebietes südlich der Kölner Bahn ist neuen Betrieben des Einzelhandels und der Gastronomie allerdings von vorn herein die wirtschaftliche Grundlage entzogen. Es ist daher unbedingt erforderlich, den Dorfkern durch eine klar gestaltete Achse von den südlichen Siedlungsgebieten her zu erschließen und fußläufig erreichbar zu machen.

Die starke Trennung des Siedlungsgebietes südlich der Kölner Bahn von diesem Zentrum durch die Eisenbahntrasse führt dazu, dass nur wenig fußläufiger Verkehr stattfindet. 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.

Darüber hinaus ist die Bahnunterführung sehr unattraktiv gestaltet. Ein weiterer vorhandener Durchlass (Dickendorner Weg, Raiffeisenstraße) ist dunkel, verfügt über keine vernünftigen Nebenanlagen, führt nicht direkt ins Zentrum, und ist vom Neubaugebiet Oberfeld schlecht zu erreichen (siehe nächste Abbildung).



Abbildung 3 Tunnel Dickendorner Weg unter Kölner Bahn

## 2. Die Maßnahmen

### 2.1. Fußgänger-/Radfahrertunnel

#### 2.1.1. Fußgänger-/Radfahrertunnel Bahnunterführung Herforder Straße

Die Probleme in der Bahnunterführung Herforder Straße/Kölner Bahn ist nur durch einen Fußgänger-/Radfahrertunnel, der über eine ausreichende Breite verfügt, ggf. mit Tageslicht versehen wird, nachts beleuchtet und attraktiv gestaltet ist, lösbar. Durch Wegfall des westlichen Gehweges könnte der östlich gelegene Rad-/Gehweg verbreitert werden. Der Tunnel ist ein wichtiger Bestandteil der Dorfachse. Mit dem Fußgänger-Radfahrertunnel soll unter anderem eine verbesserte Anbindung des südlichen Siedlungsgebietes an den nördlich der Kölner Bahn angrenzenden Dorfkern erreicht, die Verkehrssicherheit, insbesondere von Kindern, Senioren und Behinderten, erhöht, die Nutzbarkeit des öffentlichen Straßenraums verbessert und das subjektiven Sicherheitsgefühl gestärkt werden.

#### 2.1.2. Tunnel Dickendorner Weg

Aktuell genießt in diesem wenig befahrenen Tunnel der Kraftverkehr Vorrang. Begegnungsverkehr zwischen PKW ist uneingeschränkt möglich. LKW ist die Durchfahrt ohne Gegenverkehr zum Teil gestattet. Dies geht vor allem auf Kosten des fußläufigen Verkehrs. 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.

Zur Steigerung der Attraktivität der vorhandenen Anbindung des südöstlichen Wohngebietes sollte der Tunnel Dickendorner Weg eine hellere, umweltfreundliche und kostensparende LED-Beleuchtung, einen breiteren und gepflasterten Gehweg und insgesamt eine attraktivere Gestaltung erhalten. Hierbei ist vor allem auf einen breiten Gehweg zulasten des KFZ-Verkehrs Wert zu legen. Es ist nicht erforderlich, dass zwei PKW den Tunnel zeitgleich passieren können. Auf die Vorrangregelung für LKW wird in diesem Zusammenhang hingewiesen. Diese könnte so oder ähnlich auch für PKW übernommen werden. Darüber hinaus wird angeregt den Schilderwald an diesem Tunnel zu reduzieren. Separate Durchfahrtsverbote für Fahrzeuge über 3,60 m Höhe und zusätzlich noch einmal für Fahrzeuge über 4,0 m Höhe sind nicht erforderlich. Zumal an den vorhandenen Brückenschäden erkennbar ist, dass LKW mit einer Größe von über 3,60 m mit der suggerierten Freigabe wohl nicht in jedem Fall umzugehen wissen. Auch ist fraglich, weshalb eine Durchfahrt für LKW mit einer Höhe von über 3,60 m an dieser engen Stelle am Rande eines Wohngebietes zwingend erforderlich ist.

Diese Maßnahme kann unabhängig von der Maßnahme zu Ziff. 2.1.1. durchgeführt werden.

## 2.2. Maßnahme Dorfweg

An den Tunnel anschließend soll ein Weg erschlossen werden, der über den Parkplatz der Volksbank entlang der Kirche direkt eine fußläufige Anbindung an die Kirche und an das Gemeindehaus ermöglicht. Der Weg könnte eine eigene farbliche Gestaltung erhalten und ggf. entlang der Kirche eine Beleuchtung. Der im Moment vorhandene Durchlass müsste etwas breiter gestaltet werden und geeignet darauf hingewiesen werden, dass es sich ausschließlich um einen Fußweg handelt. Aktuell ist das Tor nur zu den Gottesdienstzeiten geöffnet.



Abbildung 5 Parkplatz der Volksbank mit „aufgemaltem“ Dorfweg



Abbildung 6 Durchgang zum Grundstück Kirche – Ggf. mit Schild „Fußweg“ – Wird nicht geräumt – Benutzung auf eigene Gefahr versehen

### 2.3. Radweg Raiffeisenstraße / Auf dem Drohn / Anbindung an den „Else-Werre-Kuss“

Der Ortskern von Löhne Ort profitiert zur Zeit nicht von der beliebten Fahrrad-Route „Else-Werre-Weg“. Der Verkehr wird am Ort vorbeigeführt. Eine Anbindung an diesen Weg durch einen Radweg und eine Brücke über die Werre würde zu einer Erschließung des nördlich der Autobahn gelegenen landschaftlich reizvollen Geländes am Zusammenfluss der Flüsse Else und Werre führen und die Freizeitattraktivität von Löhne-Ort steigern. Eine entsprechende Beschilderung könnte Fahrrad-Touristen in den Ort umleiten und zu einer Auslastung möglicher gastronomischer Betriebe beitragen. Die Gestaltung eines Steges am Zusammenfluss könnte einen Zielpunkt für Fahrrad-Touristen darstellen, der die Entscheidung aus dem vielfältigen Angebot an Radwegen in OWL positiv zugunsten des Else-Werre-Weges beeinflussen könnte.

Um eine Anbindung des „Else-Werre-Kusses“ an den Radweg nach Herford, der über die Straße „Oberfeld“ und über den Spatzenberg in Löhne-Ort verläuft, zu erreichen, sollte eine Radwegbeschilderung entlang der Straße Auf dem Drohn und Raiffeisenstraße erfolgen. Weitere Voraussetzung ist der unter Ziff. 2.1.1 beschriebene Fahrradtunnel.

Wünschenswert wäre eine Sanierung der Unterführung zwischen den Straßen „Auf dem Drohn“ und „An der Osnabrücker Bahn“ mit einer Verbesserung der Beleuchtungssituation.



Abbildung 7 Satellitenbild Else-Werre-Zusammenfluss. Quelle: Google Maps

### 2.4. Tempo 30 im Ortskern

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 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“ man nicht nur aufgrund der fehlerhaften Beschilderung, sondern auch wegen der zuvor genannten Gefahrenlage von einer Nichtigkeit der verkehrsrechtlichen Anordnung aus.

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 Benutzungspflicht 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.

Fazit: Rad- und Fußgänger werden im Löhne-Orter Ortskern an den Rand gedrängt, damit der KFZ 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.

### 2.5. Verlegung der Fußgängerampeln im Kreuzungsbereich Bündler Straße / Herforder 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 Bündler Straße. Kraftfahrer, welche der Bündler 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.



