



Radler müssen über diese enge Huckelpiste juckeln: Alaa Alasaad fährt extra für unser Foto über Bauwurzeln auf dem Radweg der Mindener Straße.

FOTO: ULF HANKE

Langsam zum Radschnellweg

Die Nordumgehung der A30 ist zweieinhalb Jahre in Betrieb. Warum rollen auf der alten Stadtautobahn immer noch Autos und keine Fahrräder?

Ulf Hanke

■ **Bad Oeynhausen/Löhne.** Die Macher des „Radschnellwegs OWL 2.0“ radeln in Gedanken schon bis Gütersloh, dabei ist in Bad Oeynhausen noch nicht einmal der erste Trassenmeter gebaut. Radverkehr hat derzeit mächtig Rückenwind. Auch im Mühlenkreis ist die anfängliche Skepsis neuem Interesse gewichen. Das geht aus einer NW-Umfrage in den Rathäusern längs der Route hervor.

In Bad Oeynhausen dagegen hat sich der Wind gelegt. Es ist merkwürdig still geworden um das Großprojekt. Radler müssen an der Mindener Straße wie gehabt weiter über enge, teils zerstörte Wege juckeln. Autos haben auf vier Spuren Platz. Selbst Pläne für einen Pop-up-Radweg auf einer Autospur zerplatzen zuletzt wie Seifenblasen.

Eigentlich sollte der Radschnellweg 1.0 in diesem Sommer baurechtlich genehmigt werden. Der technische Beigeordnete Thomas Lürer hat vor zwei Jahren für diesen Zeitpunkt frühestmögliches Baurecht prognostiziert. Schon vor drei Jahren signalisierte das Land NRW, dass nach der Freigabe der Nordumgehung zwei Spuren für den Autoverkehr reichen sollen. Doch erst am Mittwoch, 28. Juli, kommt Landesverkehrsminister Hendrik Wüst ins Rathaus zu Bürgermeister Lars Bökenkröger (beide CDU), um die Planungsvereinbarung für den Radschnellweg zu unterschreiben und diese Pläne zu besiegeln.

Für Bad Oeynhausen ist das Projekt vor allem eine Chance, die alte Bundesstraße auf innerstädtisches Normalmaß zurückzustutzen. In Löhne verläuft die Trasse vor allem über Gemeindestraßen. Beide Städte planen selbst bis zur Bauzeit. Das Land baut, bezahlt den Löwenanteil und finanziert damit den Teilabriss der alten Stadtautobahn.

Warum das alles so lange dauert? Nachfrage im Rathaus der Stadt Bad Oeynhausen; Sprecher Volker Müller-Ul-



rich beginnt die Antwort bei der Freigabe der Nordumgehung und schreibt: „Wegen der Verknüpfung des Radschnellweges mit einer Umgestaltung der Ortsdurchfahrt hat die Stadt eine Planungsvereinbarung mit dem Land angestrebt, die die Planung des Umbaus bei der Stadt vorsieht.“

Mehr Autoverkehr durch zahlreiche Bauprojekte

Es gibt aber auch weitere Gründe. Mehrere Bauprojekte entlang der Mindener Straße wie das Gesundheitszentrum, die neuen Zufahrten zum Freibad, zum Werre-Park und zum ehemaligen Autohaus Fuhrken bedeuten zwar Fortschritte für die Stadtentwicklung – aber auch mehr Verkehr und eine komplizierte Streckenführung. Die Frage ist: Reichen künftig wirklich zwei Auto-spuren aus, um die Verkehrsbelastung aufzunehmen? Bei jüngsten Verkehrszählungen sind seit der Freigabe der Nordumgehung ein Drittel weniger Fahrzeuge auf der ehemaligen Bundesstraße festgestellt worden. Vorm Autohaus Fuhrken sind es trotzdem noch ziemlich viele. 23.600 (2018: 40.900) am Tag. Straßen NRW findet zwei Spuren reichen aus.

In Löhne liegt der Fall an-

ders, Eigentümerin der meisten Straßen ist die Stadt selbst. Daneben ist die Bahn wichtigster Grundstückseigentümer. Nach Angaben des Löhner Baudezernenten Ulrich Niemeyer hat sich Löhne frühzeitig ein Vorkaufsrecht sichern können. Niemeyer: „Die Bahn wäre heute wohl nicht mehr so freigiebig.“

Knackpunkt zwischen den Städten ist der Anschluss über die Gohfelder Ringstraße Richtung Westen. Löhne will hier eine Einbahnstraße anordnen. Wo die Autos dann entlang fahren? Womöglich über die schon jetzt viel befahrene Löhner Straße oder über die Bad Oeynhausener Brunnenstraße und damit mitten durchs Kurviertel. Ein Verkehrsgutachten soll deshalb erst einmal die Auswirkungen der Einbahnstraße untersuchen. Der Löhner Baudezernent Ulrich Niemeyer sagt: „Der Autoverkehr wird sich eine andere Strecke suchen müssen.“ Die Stadt Bad Oeynhausen hat zu den Einbahnstraßen-Plänen der Nachbarn noch keine Meinung.

Verkehrsexperten sehen trotz des Planungsaufwands einen Mehrwert und Potential für mehr Radverkehr. Laut Machbarkeitsstudie für den Radschnellweg OWL fahren von den rund 6.000 Pendlern zwischen Löhne und Bad Oeynhausen drei Prozent mit

dem Fahrrad zur Arbeit, das sind 179 Menschen. Der Radschnellweg könnte im Werretal den Anteil auf fünf Prozent, 299 Radler, steigern. Das Potential zwischen Porta und Minden wird deutlich größer eingeschätzt.

Diese Nachbarstädte haben plötzlich Interesse

Radschnellwege gelten als Leuchtturmprojekte der Verkehrswende. Diese Strahlkraft fasziniert inzwischen auch die bisher in Sachen Radschnellweg so skeptische Nachbarschaft im Mühlenkreis.

Die Stadt Minden teilt über Sprecherin Katharina Heß mit: „Die Planungen zum Radschnellweg RS3 nehmen aktuell Fahrt auf.“ Minden werde im Planungsprozess „wieder eine aktive Rolle einnehmen“.

Auch die Stadt Petershagen, die vor der Machbarkeitsstudie 2016 abgewunken hatte, signalisiert jetzt „grundsätzliches Interesse“, so Sprecherin Tatjana Brast. „Da ein nachträglicher Einstieg in das RS3-Projekt nicht mehr möglich ist, wäre für Petershagen eine anschließende Projektierung denkbar.“ Die nördliche Kommune des Kreises will vorher aber die Pendlerströ-

me durch die Kreisverwaltung analysieren lassen – im Rahmen des Kreis-Radverkehrskonzepts.

Beim direkten Nachbarn Porta Westfalica geht es in wenigen Wochen ans Eingemachte. „Die Diskussion über den Verlauf des RS3 auf Portaner Stadtgebiet soll nach der Sommerpause in den Fachausschüssen begonnen werden“, so Sprecherin Babette Lissner. Die Frage ist: nördlich oder südlich der Weser? Derzeit enden die Trassenplanungen am Klärwerk in Bad Oeynhausen. Das lässt Richtung Osten beide Möglichkeiten zu.

Straßen NRW lässt bereits in einer Umweltstudie prüfen, wo planungsrechtliche Widerstände zwischen Bad Oeynhausen und Porta Westfalica zu verorten sind. Nach Auskunft von Sven Johanning, Sprecher von Straßen NRW in Bielefeld, soll das Ergebnis Anfang 2022 vorliegen.

Außerhalb des Werretals trägt Straßen NRW die Planungsverantwortung für den Radschnellweg OWL. Nur die Stadt Minden plant selbst. Auch in Richtung Herford hat die Landesbehörde bereits erste Planungen vorangetrieben. Die sind jedoch später gestartet und deutlich umfangreicher als Richtung Porta. Straßen NRW prüft mögliche Trassen von Löhne über Herford bis Bielefeld. Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsstudie werden Ende 2022 erwartet, so Sprecher Sven Johanning.

Der Anschluss für die weiteren Pläne Richtung Westen befindet sich mitten in Löhne-Ort, an der Eisenbahnüberführung der Bündler Straße. Die Machbarkeitsstudie hat noch eine Trassenführung über den Spatenberg nach Herford favorisiert. Das ist jedoch umstritten. Die Trasse führt am AWO-Wohnheim für Menschen mit autistischen Behinderungen vorbei. Eine Alternativ-Route würde die Werreauen durchschneiden. Die Gutachter im Auftrag von Straßen NRW nehmen auch eine Wegführung entlang der bestehenden Landesstraßen bis Bielefeld in den Blick.