

Drei sind zwei zu viel

Bei der Trassenführung des Radschnellweges liegen für den Übergang zwischen Löhne und Herford mehrere Vorschläge auf dem Tisch. Nachteile haben alle Varianten, bei manchen aber überwiegen die Vorteile.

Felix Eisele

■ **Löhne.** Acht Jahre sind vergangen, seit in Löhne erstmals die Idee eines Radschnellweges aufkam. Der Gedanke: Eine fahrradfreundliche Verbindung von Herford über Löhne nach Minden schaffen. Bei der Umsetzung aber hakt es noch immer an etlichen Stellen, insbesondere die Trassenführung wird immer wieder zum Knackpunkt. Und die jüngste Debatte über den Abschnitt zwischen Löhne-Ort und der Stadtgrenze zu Herford lässt wenig Hoffnung auf eine rasche Lösung. Schließlich stehen mittlerweile nicht weniger als drei Varianten zur Diskussion, um die teils heftig gerungen wird.

Naturschutz und Verkehrssicherheit, kurze Strecken und Landbesitz, Ruhestörung und landwirtschaftliche Interessen – all diese Dinge werden derzeit ins Feld geführt, wenn es um die Route des geplanten Radschnellweges im Südosten der Werrestadt geht. So auch am Dienstag in der Sitzung des städtischen Radverkehrsbeirates, bei der über verschiedene Möglichkeiten gesprochen wurde.

Spatzenberg soll außen vor bleiben

Hintergrund war ein gemeinsamer Antrag der Ratsfraktionen von CDU und Linke. Die beiden Parteien hatten sich in einem kooperativen Akt insbesondere gegen einen Weg über den Spatzenberg ausgesprochen. Einen solchen hatte der Landesbetrieb Straßen NRW in einer Trassenplanung ursprünglich vorgesehen, stieß damit aber auf Widerstand. Zu groß, so der Einwand von Christdemokraten und Linken, sei der Einfluss auf die heimische Fauna und Flora. Die Landschaft würde zerschnitten und teils zusätzlich asphaltiert, in der kalten Jahreszeit müsse zudem ein motorisierter Winterdienst anrücken. Bewohner des Autistenwohnheims der AWO würden durch den zunehmenden Radverkehr erheblich gestört und auch die Radfahrer selbst hätten auf der vorgesehenen Route mit gefährlichen Querun-



gen und Konflikten mit landwirtschaftlicher Arbeit zu rechnen.

Der Gegenvorschlag: Statt eine Trasse westlich der Herforder Straße zu wählen sei eine östlich verlaufende Route denkbar, die erst am Kreisverkehr zur Brunnenstraße auf die Herforder Straße führt. In mühevoller Fleißarbeit hatte sich zu diesem Zweck die CDU-Politikerin Alina Sauerland die Begebenheiten angesehen, Gespräche geführt und schließlich einen entsprechenden Weg ausgearbeitet. Dem Beirat präsentierte sie zudem ein Video, in dem sie sowohl die von Straßen NRW vorgesehene Trasse, als auch die selbst erarbeitete

mit dem Fahrrad abfuhr und die Vor- und Nachteile beider Varianten verdeutlichte.

Tatsächlich stieß die Christdemokratin damit zumindest zum Teil auf offene Ohren der Ausschussmitglieder. Insbesondere die mögliche Störung des Autistenheims wurde dabei mehrheitlich als Problem wahrgenommen. Auch von den beiden Radverkehrsexperten Georg Hofemann (ADFC) und Kurt Begemann (Förderverein Radverkehr), die mit dem Alternativ-Vorschlag von CDU und Linken aber dennoch haderten. Hofemann etwa kritisierte, dass die östliche Trassenvariante sowohl die Grundschule, als auch den

Sportplatz in Löhne-Ort außen vor lasse. „Der Radschnellweg soll aber gerade solche Zentren erschließen und miteinander verbinden.“ Dem schloss sich Begemann an: „Die Route birgt die Gefahr, dass der Radschnellweg gar nicht erst angenommen wird.“

Um das zu verhindern, brachte Georg Hofemann einen dritten Vorschlag ins Spiel, der so auch vom Landschaftsbeirat des Kreises Herford favorisiert wird. Dieser sieht aus Richtung Herford kommend zunächst ebenfalls einen Weg entlang der Hauptstraße vor. Anders als beim CDU/Linken-Vorschlag aber sollen die Radfahrer in diesem

Fall nicht früh nach Osten abbiegen, sondern hinter dem Spatzenberg wieder in westliche Richtung auf die ursprüngliche Trasse geführt werden.

Gleich mehrere Vorteile hat Hofemann bei dieser Variante ausgemacht. „Mir gefällt daran, dass der Spatzenberg umgangen wird, Sportplatz und Schule aber eingeschlossen werden“, warb er für den Vorschlag. Zudem werde ein weiterer Schwachpunkt der Alternativroute von CDU und Linken umgangen: „Zwischen Markant-Kreisel und Bahnunterführung in Löhner-Ort gibt es zu viele Engstellen und kaum Platz für einen breiten Radschnellweg. Bei einer westlichen Route würde dieser Bereich umfahren.“

Tatsächlich sieht der Radschnellweg eine Mindestbreite von 6,50 Metern vor. Allein vier Meter sind dabei für die Fahrbahn reserviert, hinzu kommen 1,50 Meter für einen begleitenden Fußweg. Das aber könnte bei jeder der drei Varianten zum Problem werden. Denn, so betonte auch Baudezernent Ulrich Niemeyer: „Ohne Grunderwerb werden wir dieses Vorhaben nicht realisieren können.“

Die Zeit sitzt im Nacken

Auch deshalb waren sich am Ende alle Beteiligten einig, sich zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht auf eine festgelegte Trasse zu versteifen. „Ein bisschen Flexibilität müssen wir uns bewahren“, sagte etwa Ulrich Adler (Die Linke). Und auch Alina Sauerland kann sich eine Anpassung ihrer ausgearbeiteten Route durchaus vorstellen: „Das war nur ein Vorschlag, der vor allem zeigen sollte, dass eine Trasse ohne Spatzenberg durchaus möglich ist.“ In einem nächsten Schritt sollen nun alle möglichen Varianten gesammelt, anhand aller aufgezählten Kriterien bewertet und anschließend neu diskutiert werden. Wobei der Zeitfaktor den Akteuren durchaus im Nacken sitzt, wie Ulrich Adler und Oliver Kleimeier (SPD) unisono feststellten: „Es ist schon so viel Zeit vergangen, da sollten wir das Verfahren jetzt mal beschleunigen.“