

CDU–Fraktion

im Rat der Stadt Lohne

Vors. Norbert Hinzke, Jägerstraße 41, 49393 Lohne, Handy 0151-54609452, Email: nchinzke@gmail.com

Frau
Bürgermeisterin
Dr. Henrike Voet
Vogtstraße 26
49393 Lohne

Antrag gem. § 56 NKomVG

Die CDU-Fraktion stellt den Antrag, dass die Verwaltung unter Zuhilfenahme eines Planungsbüros prüft, ob die Verkehrsführung im Innenstadtbereich von Lohne gemäß dem nachfolgenden (Rad-)Verkehrskonzept umgestaltet werden kann.

Das Konzept sieht vor, einen Cityring um den unmittelbaren Stadtkern herum zu installieren. Dieser Innenstadtring soll für Kfz als Einbahnstraßenring definiert werden. Er soll folgende Straßen umfassen: Brinkstraße (ab Kreisel Vogtstraße), Lindenstraße (bis Kreisel Marienstr./Falkenbergstr.), Falkenbergstraße, Meyerhofstraße (ab Einmündung Falkenbergstraße), Neuer Markt, Vogtstraße. Die vorgegebene Fahrtrichtung für den Kfz-Verkehr verläuft wie in o.g. Richtung. Die Einfahrt in den Einbahnstraßenring erfolgt von (stadt)auswärts kommend immer nach rechts. Aus dem Innenstadtkern heraus erfolgt die Einfahrt in den Einbahnstraßenring nach links. Durch eine Einbahnstraßenregelung wird die Unfallursache „enge Fahrbahn“ beseitigt. Des Weiteren soll der oben beschriebene Cityring für Fahrradfahrer:innen in beide Richtungen, ggfs. als Fahrradstraße deklariert, freigegeben werden. Hinweis: Laut einer Studie zur Fahrradstraße (Quelle: ndr/fahrradstraße) werden für den Radverkehr entgegen der Fahrtrichtung geöffnete Einbahnstraßen als sehr sicher eingestuft.

Ein flächiges Einfärben der Anfangs- und Endbereiche und der betroffenen Kreuzungsbereiche der Fahrradstraße sowie das Anbringen von Piktogrammen auf der Fahrbahn sollte hierbei in Betracht gezogen werden. Durch die verkehrstechnische Umgestaltung wird der Radverkehr deutlich gestärkt und der Kfz-Verkehr durch die übersichtliche Verkehrsführung deutlich vereinfacht. Mit der Errichtung des o.g. Cityringes soll zur Förderung der Mobilitätswende der Umstieg vom Pkw auf das Fahrrad noch attraktiver und reizvoller gestaltet werden.

In den letzten beiden Jahren hat Lohne im Rahmen der bundesweiten Stadtradel-Aktion u.a. als Preisträger in der Kategorie „Newcomer des Jahres“ (2021) gezeigt, dass dem Fahrradverkehr schon jetzt ein hoher Stellenwert beigemessen wird.

Ziel muss es somit weiterhin sein, Lohne als Fahrradstadt weiterzuentwickeln.

Die Behandlung soll in der nächsten Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Bau und Stadtentwicklung am 10.10.2023 erfolgen.

Thomas Schlarman
Mitglied der CDU-Stadtratsfraktion

Norbert Hinzke
CDU-Fraktionsvorsitzender

Erläuterung / Begründung:

Aus Sicht der CDU bietet der Innenstadtbereich von Lohne die große Chance, durch ein ganzheitliches Konzept den Fahrradverkehr deutlich zu stärken und den Kfz-Verkehr zu vereinfachen. Das Fahrrad ist für viele Strecken das beste Verkehrsmittel. Es verursacht bei seiner Nutzung wenig bis keine Emissionen und benötigt wesentlich weniger Fläche als der Kfz-Verkehr, spart Kosten und hält gesund. Es ist ein großer Bestandteil der erforderlich gewordenen Mobilitätswende, deren Förderung zukünftig noch stärker in den Mittelpunkt der Verkehrspolitik gestellt werden muss. Angesichts des hohen Beitrags des Straßenverkehrs (u.a. Berufsverkehr inklusive Schülerverkehr der weiterführenden Schulen durch Privat-Pkw) zu klimaschädlichen Emissionen sollte die Vorbildfunktion der Stadt Lohne eine Umkehrfunktion zu einer nachhaltigeren Mobilität verlangen.

Das Verkehrskonzept sieht konkret folgendes vor:

1. Einbahnstraßenring um den unmittelbaren Stadtkern herum für folgende Straßen:
Brinkstraße (ab Kreisel Vogtstraße);
Lindenstraße (bis Kreisel Marienstr./Falkenbergstraße);
Falkenbergstraße;
Meyerhofstraße (ab Einmündung Falkenbergstraße);
Neuer Markt;
Vogtstraße.
Durch eine Einbahnstraßenregelung wird die Unfallursache „enge Fahrbahn“, die gerade auf der Vogtstraße, der Brinkstraße und der Lindenstraße immer wieder zu sog. „Spiegelunfällen“ geführt hat, beseitigt.
2. Vorgegebene Fahrtrichtung für den Kfz-Verkehr wie in oben beschriebener Richtung:
Brinkstraße → Lindenstraße → Falkenbergstraße → Meyerhofstraße → Neuer Markt → Vogtstraße.
Vorteil: von stadtauswärts kommend wird immer nach rechts in den Cityring eingefahren!
3. → Ggfs. Ausweisung der o.g. Straßen(abschnitte) als Fahrradstraße (VZ 244).
4. Den o.g. Cityring für Fahrradfahrer:innen in beide Richtungen freigeben.
Hinweis: Laut einer Studie zur Fahrradstraße werden für den Radverkehr entgegen der Fahrtrichtung geöffnete Einbahnstraßen als sehr sicher eingestuft. (Quelle: ndr.de / fahrradstraße)
5. Ein Verbot der Einfahrt (VZ 267) mit Zusatzzeichen „Fahrradfahrer frei“(VZ 1022-10) an den Einmündungen

Brinkstraße in Höhe des Kreisels Vogtstraße, Fahrt-Rtg. Vogtstraße;
Brinkstraße in Höhe der Krankenhausstraße, Fahrt-Rtg. Steinfelder Straße;
Lindenstraße in Höhe des Kreisels Marienstraße/Falkenbergstraße, Fahrt-Rtg. Brinkstraße;
Meyerhofstraße in Höhe der Falkenbergstraße, Fahrt-Rtg. Falkenbergstraße;
Keetstraße in Höhe der Meyerhofstraße, Fahrt-Rtg. Meyerhofstraße;
Bahnhofstraße in Höhe der Vogtstraße, Fahrt-Rtg. Neuer Markt;
Deichstraße in Höhe der Vogtstraße, Fahrt-Rtg. Neuer Markt,
Vogtstraße in Höhe der Gertrudenstraße, Fahrt-Rtg. Bahnhofstraße.

6. Vorgeschriebene Fahrtrichtung rechts (VZ 209) an folgenden Einmündungen:
Krankenhausstraße / Brinkstraße;
Toppstraße / Falkenbergstraße;
Keetstraße / Neuer Markt;
Bahnhofstraße / Vogtstraße;
Deichstraße / Vogtstraße;
Gertrudenstraße / Vogtstraße.
Ein Aufbiegen von (stadt)auswärts kommend auf den Cityring ist somit nur nach rechts möglich (siehe oben).

Aus dem Kern der Innenstadt heraus ist ein Aufbiegen auf den Cityring nur nach links möglich.

Angedachte Ausnahmen:

Von der Tiefgarage der Volksbank ist neben dem Linksabbiegen auf die Vogtstraße auch ein Geradeausfahren auf die Bahnhofstraße möglich.

Von der Marktstraße ist neben dem Linksabbiegen auf die Vogtstraße auch ein Geradeausfahren auf die Deichstraße möglich.

7. Welche Strategien liegen dem Konzept zugrunde:
- Mehr Radfahrer auf der Straße erhöhen die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer;
 - Radfahrer trauen sich aufgrund der vereinheitlichten Führungsform auf der Straße zu fahren;
 - Weniger Konflikte mit Fußgängern auf Gehwegen;
 - Geringer gefahrene Geschwindigkeiten steigern die Sicherheit im öffentlichen Raum;
 - Radfahrer sind bevorzugt, sie erfahren eine starke Aufwertung als Verkehrsteilnehmer;
 - Hauptverbindungen und Verkehrsregeln werden erkennbarer, die Benutzung des öffentlichen Verkehrsraumes wird vereinheitlicht;
 - Die Wegewahl / Fahrtrichtung wird erleichtert / vorgegeben;
 - Erreichung einer Bewusstseinsänderung bei der Wahl des Fortbewegungsmittels für kurze Innenstadtwege;
 - Herausragender Beitrag zur Umsetzung der Mobilitätswende;
 - Merkbare Herabsetzung der Emissionen im Straßenverkehr;
 - Förderung des Umstiegs von motorisierten Fahrzeugen auf das Fahrrad;
 - Deutliche Steigerung des Anteils des Radverkehrs im Gesamtverkehr;
 - Weniger Konflikte zwischen Kfz auf den engen Fahrbahnen speziell der Vogt-, Brink- und Lindenstraße (Verhinderung von sog. „Spiegel-Unfällen“).