

Radschnellweg OWL
Herford – Löhne
– Bad Oeynhausen –
Porta Westfalica – Minden

Herausgeber
Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD)
Kreisverband Minden-Lübbecke Herford
Thomas Dippert, Uwe Hofer, Gotthard Korella, Clemens Niemann
Bültestraße 70b
32585 Löhne
www.vcd.org/minden-herford/
© VCD e.V. Oktober 2015.korr

Inhalt

1	Der Radschnellweg in der City von Herford	4
2	Radschnellweg Ortsgrenze Löhne / Bad Oeynhausen.....	5
3	Der Radschnellweg von Bad Oeynhausen nach Porta.....	7
4	Der Radschnellweg Porta - Minden mit Weserbrücke	8
5	Der Radschnellweg durch die City von Minden.....	10
6	Der Radschnellweg im Mindener Norden.....	11
7	Quellen-Verzeichnis.....	12

Präambel

Ein Radschnellweg braucht kommunale Initiative für Radwegenetze in den beteiligten Städten.

Die Initiative des Landes NRW zur Einrichtung eines Radschnellwegs OWL zwischen Minden und Herford (und darüber hinaus) ist aus Sicht des VCD uneingeschränkt zu befürworten.

Eine möglichst **direkte Führung**, eine **vier Meter breite Trasse**, **durchgehende Beleuchtung** (auf Basis LED-Technik gekoppelt mit Bewegungsmeldern, alternativ im Boden eingelassene Leuchtstreifen), und entsprechend **ganzjährig eine Reinigung und Pflege der Trasse inkl. Winterdienst** sind **Mindeststandards**, die der VCD für eine Trasse in der Region verbindlich verankern will.

Nur in ganz wenigen Einzelfällen mag man in Planung und Machbarkeitsstudie davon abweichen, um in der Abwägung mit lokalen Gegebenheiten insbesondere konkurrierenden Interessen des Natur- und Landschaftsschutzes entgegenzukommen.

Der Radschnellweg darf nicht zur Rad-„Autobahn“ verkommen, die rücksichtslos Landschaft zerschneidet und versiegelt und Natur plant.

Dabei gilt:

Radfahrer suchen sich den schnellsten Weg, die zeitlich kürzeste Verbindung.

Sowohl in der Region, insbesondere aber auch bei der Durchquerung der Städte gilt: Trassenverläufe, die diesem Kriterium nicht entsprechen, sind ungeeignet und damit Fehlinvestitionen.

So sehen wir bei der Durchquerung von Minden für den Radschnellweg eben nicht eine hinreichend bevorzugte Wegführung, die als Bresche durch die Kernstadt „geschlagen“ werden könnte. Und auch in Herford ist entsprechend umsichtig, aber nicht vorschnell vor dem Autoverkehr einknickend die Trassenführung festzulegen.

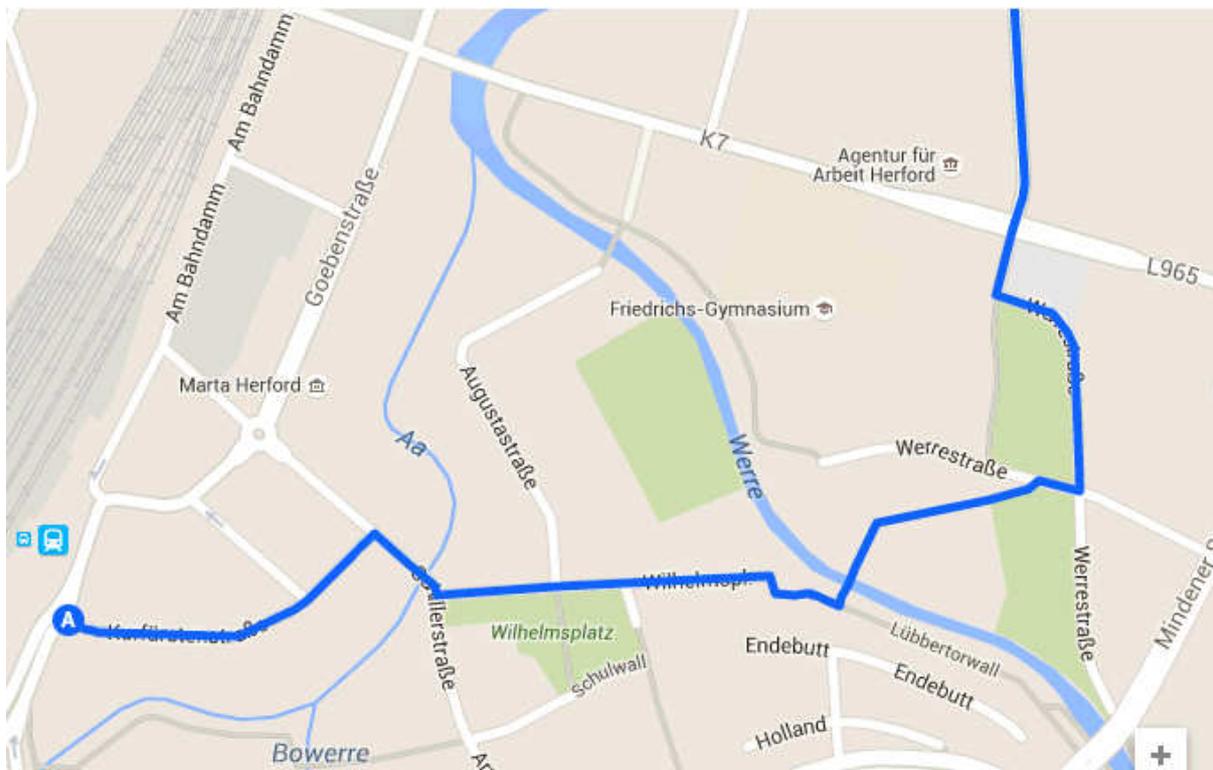
.

1 Der Radschnellweg in der City von Herford

Bezug: Abschnitt Hf3 [Befahrung 09/2015, Karten]

Der VCD favorisiert von den vorgeschlagenen Varianten diese:

1. Kurfürstenstraße, Schillerstraße, Wilhelmsplatz,
2. **Lübbertorwall, links: Fußgänger-Fahrrad-Brücke über die Werre,**
3. **Weg durch Werregärten, links: Werrestraße,**
4. **kreuzen Hansastraße, weiter Werrestraße**
5. **rechts: B61, Weg am südlichen Rand der B 61,**
6. links Eimterstraße



Begründung:

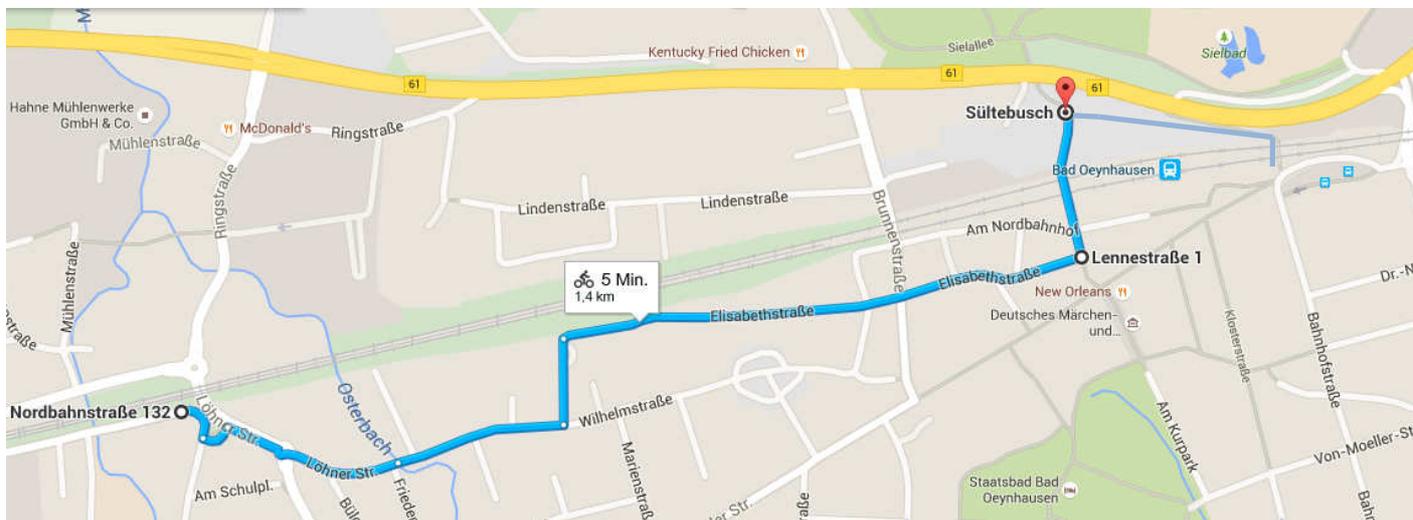
- An dieser Trasse liegen zwei Gymnasien.
- An der Kreuzung Werrestraße/Hansastraße ist bereits eine Ampelanlage vorhanden. – Anders bei der Alternative „Augustastraße“. Die ist zwar bereits jetzt zwischen Wilhelmsplatz und Werre als Fahrradstraße ausgewiesen, aber an der Kreuzung mit den Einmündungen der Hansastraße und der Waltgerstraße gibt es keine Ampel. Auch wären etwa vierzig Meter auf der vielbefahrenen Hansastraße zu bewältigen, bis dort, wo sie gekreuzt wird.)
- Die Werrestraße ist zwischen Hansastraße und B 61 in einem mäßigen Zustand. Bei einer Sanierung käme es uns relativ leicht vor, durch Verengung der Autofahrbahn, zum Beispiel auf sechs Meter Breite, wenigstens einen großzügigen Radweg zu erhalten.

2 Radschnellweg Ortsgrenze Löhne / Bad Oeynhausen

Bezug: Abschnitt Bo1 [Befahrung 09/2015, Karten]

Der VCD empfiehlt die nachfolgend gelistete Route als Fahrradstraße auszuschildern:

1. Einmündung Nordbahnstr u. Mittelbach in Löhner Str
2. Löhner Str, Wilhelmstr
3. links: Elisabethstr
4. Elisabethstr bis Ende
5. Querung Tambarare-Platz / Nordbahn-Unterführung



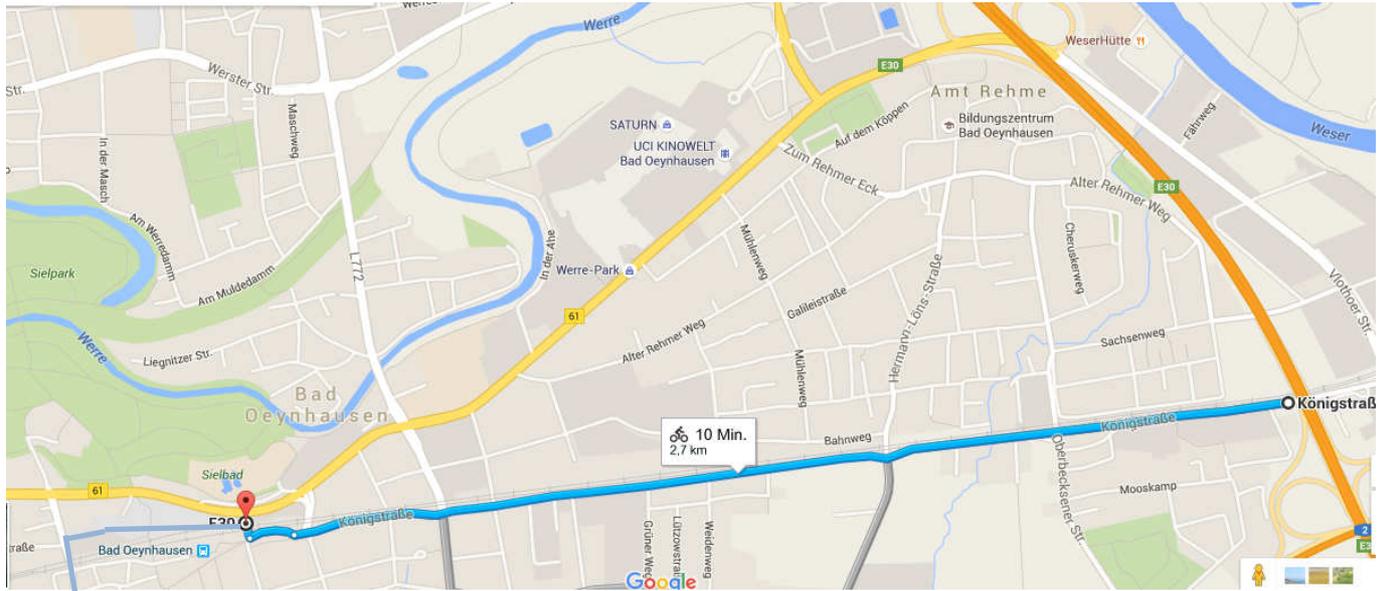
Am Sültebusch sollte ein Überführungsbauwerk an die Radwegeführung entlang der B61 Kanalstraße anbinden.

So kann der derzeitige Unfallsschwerpunkt im Bereich der Unterführung entschärft werden:

Bergan wird Einbahn-Führung stadteinwärts.

Stadauswärts bzw. im Gegenverkehr wird über das neu zu errichtende Bauwerk auf die Sielseite der Kanalstraße überführt und dort auf die Sielallee angebunden.

Der eigentliche Radschnellweg wird – sobald die Nordbahn via Tambarare-Platz unterquert ist - entlang der Nordseite der Bahn über eine ca. 200 m Neubautrasse nördlich um den Nordbahnhof Bad Oeynhausen herumgeführt, um dann erneut durch eine bestehende Bahnunterführung auf die Südseite der Bahn zu wechseln. Erstmals und konsequent weiter wird die Trasse des Radschnellwegs nun über die Königstraße südlich der (Nord-)Bahnlinie entlang bis zur Autobahn geführt.



3 Der Radschnellweg von Bad Oeynhausen nach Porta

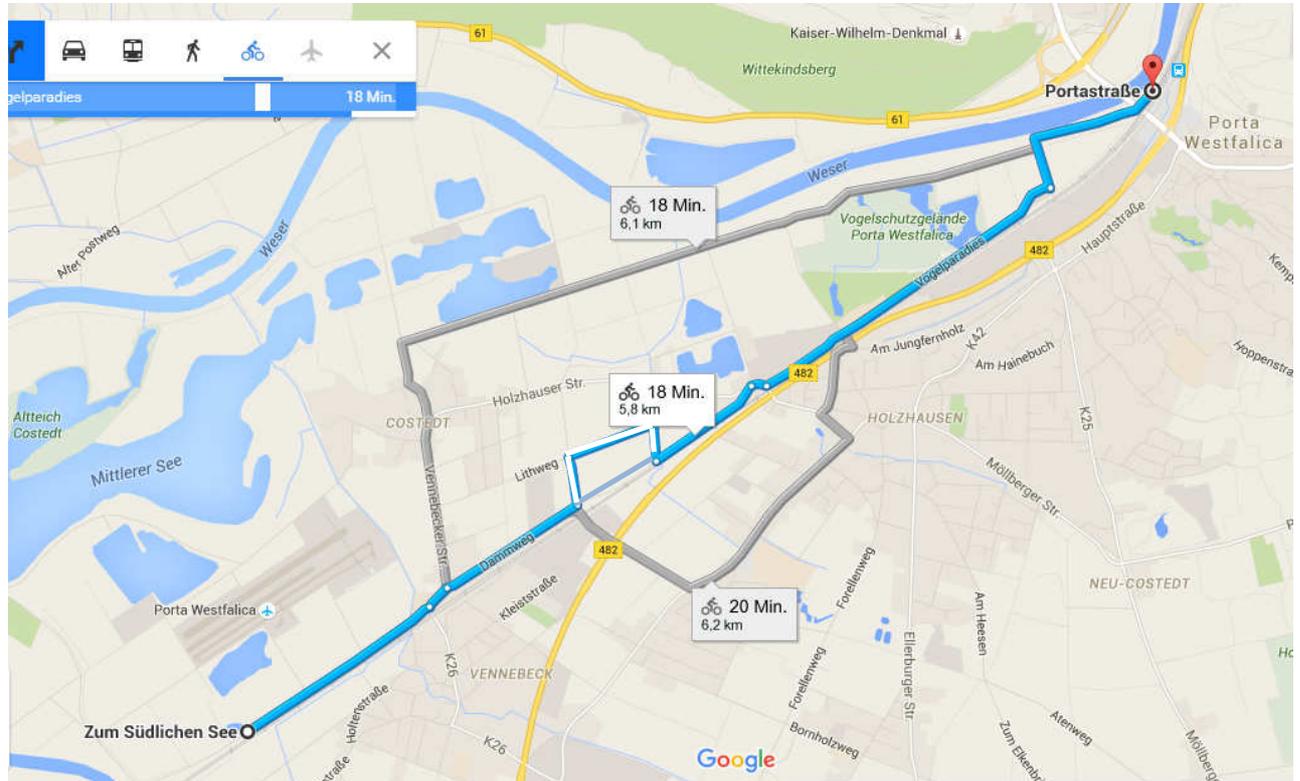
Ausgehend von Bad Oeynhausen Nordbahnhof sollte der Radschnellweg konsequent auf die Königstraße in Bad Oeynhausen gelegt werden und genauso konsequent entlang der Bahnlinie über die Weser nach Porta Vennebeck und weiter nach Porta Hausberge geführt werden.

Die bestehenden Brückenbauwerke der Nordbahntrasse (über die Autobahn und weiter über die Weser) erhalten eine Fahrraddoppelspur als Hängekonstruktion ergänzt.

Auch ab dem rechten Weserufer wird der Radschnellweg konsequent entlang der Nordbahnlinie geführt, schon derzeit ist diese Wegung fast durchgängig vorhanden, ein Ausbau auf Standard Radschnellweg muss erfolgen.

Die Führung auf der rechten Weserseite bindet die Mehrzahl der Bewohner von Porta Westfalica mit weniger als fünf Minuten Zuwegung an die Trasse des Radschnellwegs an:

Vennebeck, Holzhausen, Hausberge Lerbek erhalten eine gute Anbindung mit dem Radschnellweg.

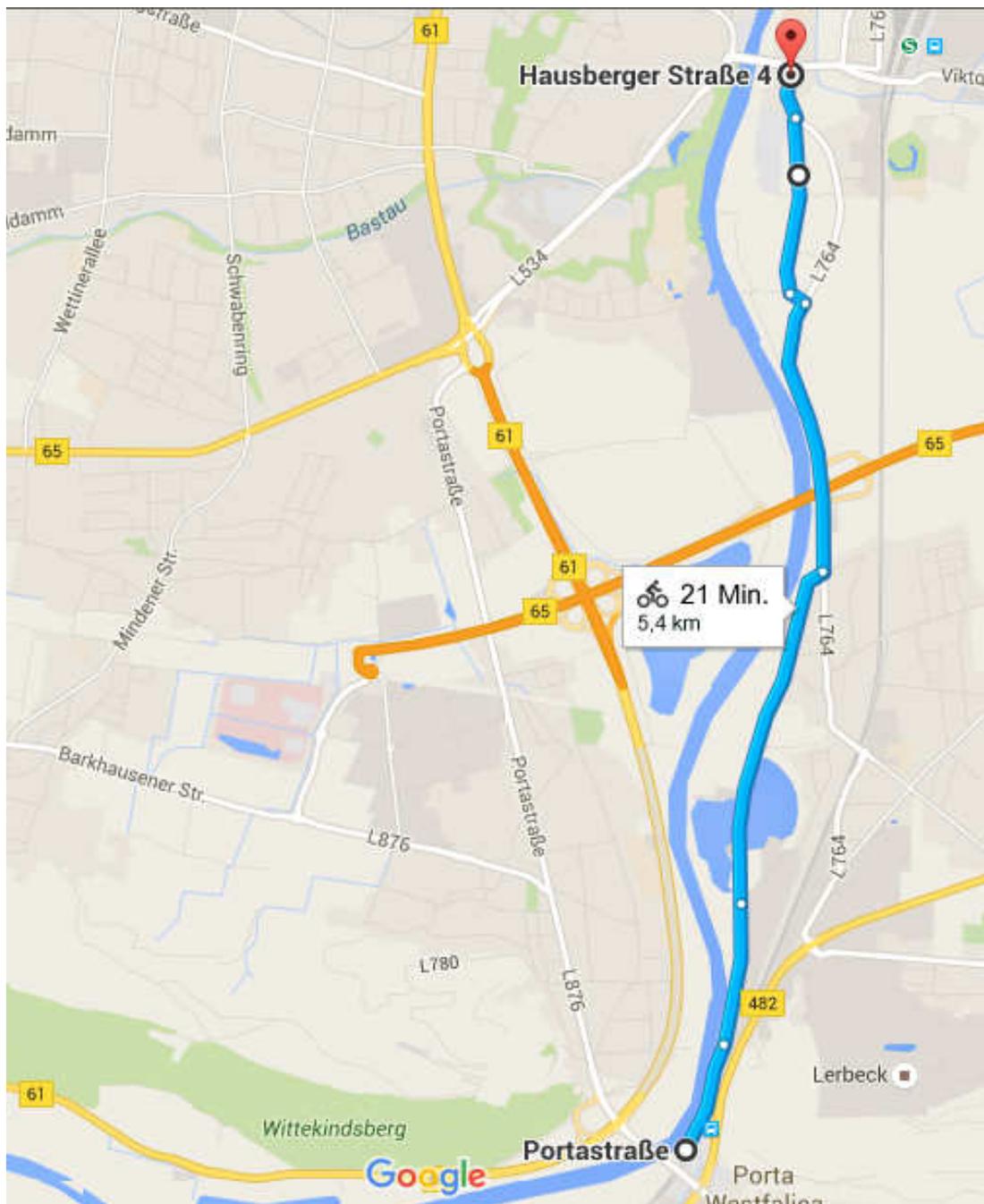


4 Der Radschnellweg Porta - Minden mit Weserbrücke

Von Porta Hausberge in Richtung Minden empfiehlt der VCD zum einen die Führung auf der rechten Weserseite.

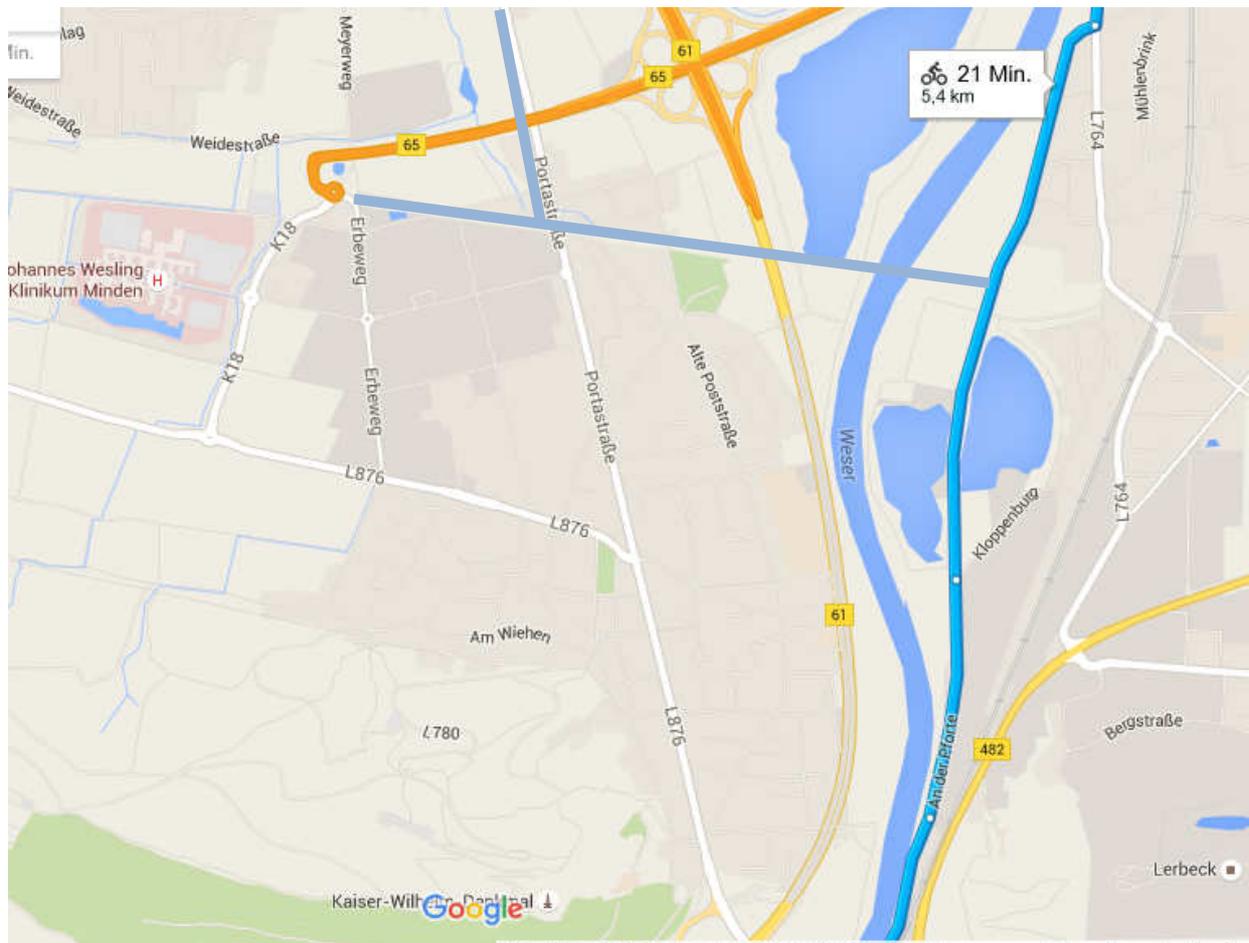
Die Trasse sollte konsequent rechts der Weser bis zum Brückenkopf Kaiserstraße Minden geführt werden.

Auch dabei kann auf weitestgehend bestehende Wege zurückgegriffen werden, die entsprechend auf Radwegstandard ausgebaut werden müssen.



Ein Streckenast wird über die Weser nach Porta Barkhausen geführt:

Dazu wird die Eisenbahnbrücke „Grüne Brücke“ ertüchtigt und auf der ehemaligen Bahntrasse das Gewerbegebiet Barkhausen angebunden. Im weiteren Verlauf wird der Radschnellweg-Streckenast links der Weser über die Portastraße zur Ortsgrenze Minden geführt.



Zu den technischen Möglichkeiten, die „Grüne Brücke“ für den Radverkehr zu ertüchtigen, liegt eine Diplomarbeit vor. Diese wird – sobald verfügbar – nachgereicht.

5 Der Radschnellweg durch die City von Minden

Rechts der Weser sieht der VCD den Radschnellweg wie schon beschrieben an den Brückenkopf Kaiserstraße anbinden.

Eine Verlängerung möglichst weit nach Norden halten wir für wünschenswert.

Die Anbindung der Nordstadt von „Minden City“ (links der Weser) sieht der VCD durch den Brückenschlag Kaiserstraße und weiter Grimpenwall gewährleistet (weiteres dazu im nachfolgenden Kapitel).

Für **die Anbindung der Mindener Innenstadt** gilt:

Radfahrer suchen sich ihren Weg. Wenn die ausgebaute Strecke nicht die zeitlich kürzeste Verbindung entwickelt, so wird sie wertlos.

Eine solch dominant nutzbare Radschnellwegverbindung durch „Minden City“ sehen wir nicht.

Die Weststadt und auch der Süden Mindens sollen vielmehr durch ein netzförmig durch die Stadt Minden zu entwickelndes Radwegenetz erschlossen werden.

Ziel ist die konsequente Durchgängigkeit hin zur Portastraße, die dann als Radschnellweg ausgebaut und über Porta Barkhausen und weiter über die Weser via „Grüne Brücke“ dann an die leistungsfähige Radschnellweginfrastruktur in Hausberge anbindet.

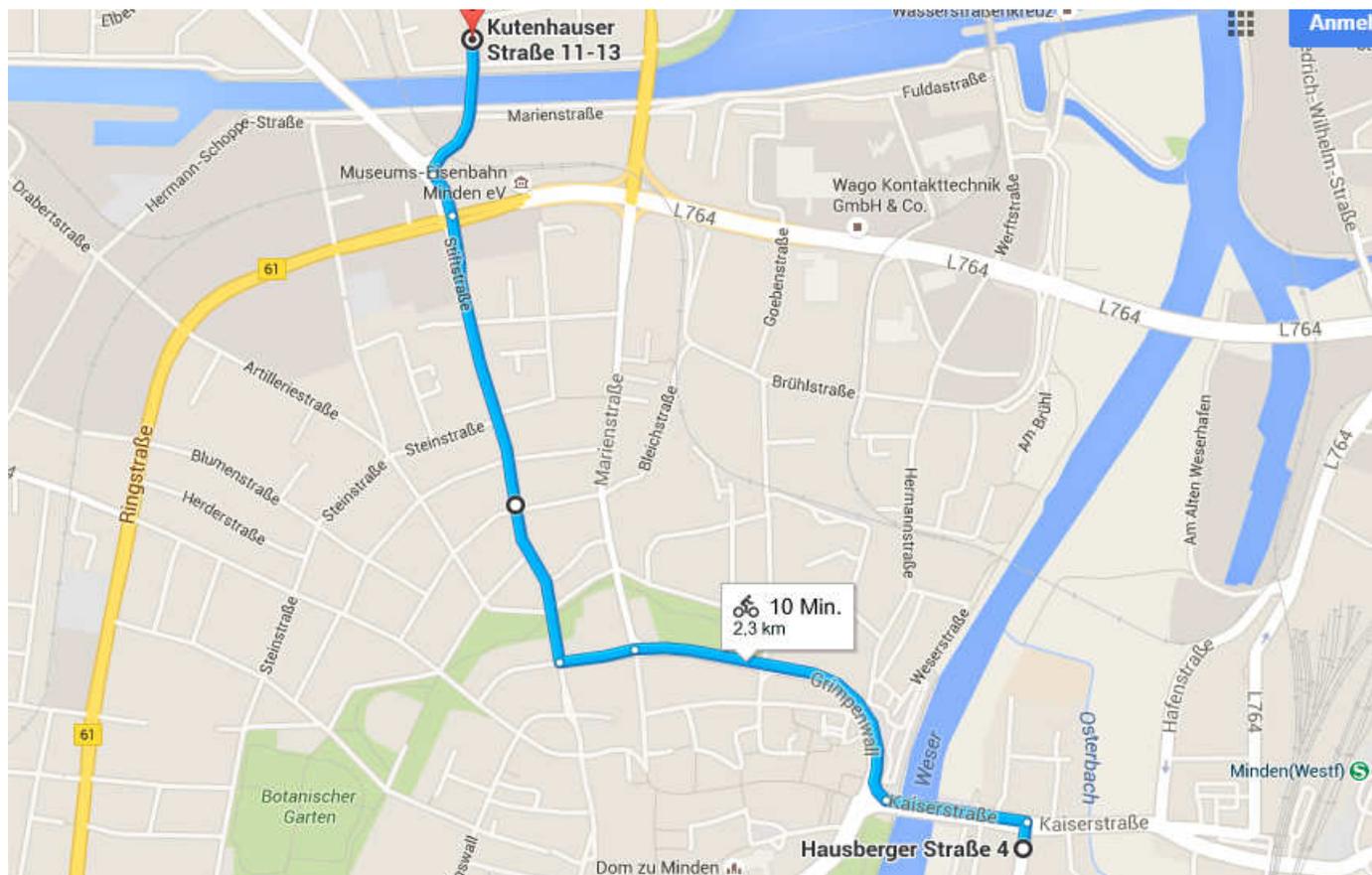
6 Der Radschnellweg im Mindener Norden

Zwei „Knackpunkte“ hat der Radschnellweg im Mindener Norden zu meistern:

- + Es muss eine Route von überregionaler Bedeutung „angeboten“ werden. Radfahrer suchen sich ihren Weg, und wenn die ausgebaute Strecke nicht die zeitlich kürzeste Verbindung entwickelt, so wird sie wertlos
- + Unter der vorstehenden Maßgabe muss die Querung Mittellandkanal / Bahnlinie / Ringstraße attraktiv gelöst werden.

Der VCD-Vorschlag für diesen Abschnitt priorisiert stadtauswärt die Führung des **Radschnellwegs über die Kutenhauser Straße**.

Darauf aufbauend ist die notwendige Verknüpfung zur südlichen Trasse über Stiftstraße – Grimpenwall zu organisieren.



7 Quellen-Verzeichnis

[Befahrung 09/2015, Karten]

Informations-Mappe.

Landkarten mit Führungsvarianten u. Befahrungsrouten.

Projekt-Arbeitsgruppe.

Befahrung, 05.09.2015.

