

Achim Sigge  
Westernkötter Str.40  
59557 Lippstadt

Lippstadt, den 02.08.2021

An die  
Fraktionen der Stadt Lippstadt

Betr.: Ausbau der Westernkötter Straße

Sehr geehrte Damen und Herren,

nach vielen Gesprächen mit meinen Nachbarn stellen sich immer noch Fragen, die die Vorlage der Verwaltung leider nicht beantwortet:

1. Der Verkehrsentwicklungsplan beinhaltet verschiedene Handlungsoptionen für die Westernkötter Straße. Die Nahmobilität soll gefördert und auf den Fuß- und Radverkehr verlagert werden (S.3 der Beschlussvorlage).  
Wie kann das gelingen, wenn die Anwohner mehrheitlich der Meinung sind, dass sie sich bei einem Autoverkehr mit Tempo 50 auf den geplanten Fahrradstreifen sehr unsicher fühlen? Wenn ein Autofahrer einen Fahrradfahrer auf dem Schutzstreifen mit vorgeschriebenem Abstand (1,50m) überholen will, muss er wegen der geringen Fahrbahnbreite (2,25m) zwangsläufig in den Gegenverkehr ausweichen. Er muss notfalls von Tempo 50 auf die Geschwindigkeit des Radfahrers abbremsen. Das führt meiner Meinung nach zu gefährlichen Situationen. Sich begegnende Busse müssen ohnehin auf die Fahrradschutzstreifen ausweichen. Zu beachten ist letztlich auch, dass sich in der Westernkötter Straße 4 Bushaltestellen befinden, die zukünftig alle den Radfahrerschutzstreifen unterbrechen und so zu zusätzlichen Gefahren für ausweichende Radfahrer führen werden.
2. Auf Schutzstreifen darf nicht geparkt und nicht gehalten werden (S.3 der Beschlussvorlage). Wo sollen Lieferdienste ihre Autos parken? Erfahrungsgemäß tun sie das eben doch auf dem Schutzstreifen.
3. Ein separater Radweg muss bei einem angrenzenden Längsparkstreifen einen zusätzlichen Sicherheitsstreifen von 50 cm haben; Stichwort: Dooring (S.5 der Beschlussvorlage). Warum muss das ein schmalerer Schutzstreifen nicht haben, obwohl auch er an parkenden Autos vorbeigeführt wird?
4. Auf der S.7 der Beschlussvorlage wird im vorletzten Absatz darauf hingewiesen, dass die Empfehlungen der Radverkehrsanlagen (ERA) bei der Belastungsstärke der Westernkötter Straße und bei Tempo 50 Schutzstreifen ausdrücklich vorsehen. Daraus kann meines Erachtens aber nicht abgeleitet werden, dass eine Tempobegrenzung auf Tempo 30 nicht sinnvoll ist. Sie kann im Gegenteil die Sicherheit doch nur erhöhen.
5. Auf der S.7 der Beschlussvorlage wird im unteren Absatz erwähnt, dass sich das Durchfahrverbot für LKW positiv auf den Radverkehr ausgewirkt habe. Mit welchen Fakten kann das belegt werden? Gibt es mehr Radverkehr? Fühlen sich Radfahrer jetzt sicherer? Hat es dazu Erhebungen gegeben? Was ist mit den vielen Bussen, die

stündlich durch die Westernkötter Straße fahren, oft auch als besonders lange Gelenkbusse?

6. Auf S.8 der Beschlussvorlage wird gesagt, dass die **derzeitige** Verkehrsfunktion der Westernkötter Straße einer Geschwindigkeitsbegrenzung entgegenstehe. Geht es denn nicht um die **zukünftige** Funktion der Straße? Ist nicht der Neuausbau Gegenstand der Diskussion? Der Rat hat mit seinem Beschluss des „Verkehrsentwicklungsplans klimafreundliche Mobilität“ die Westernkötter Straße als Haupterschließungsstraße betrachtet und ihr diese Funktion für die Zukunft zugewiesen. Muss sich die Verwaltung nicht an diesen Beschluss halten und bei ihren Prognosen von dieser Situation ausgehen? Und kann sich der „Verkehrsausschuss“ einfach darüber hinwegsetzen?

Ferner wird vom „Interesse der Verkehrsteilnehmer an einer **ungehinderten** Nutzung der Straße“ gesprochen. Ist dieser Ausdruck so zu verstehen, dass mit „Verkehrsteilnehmern“ hier nur Autos gemeint sind und dass diese nur bei Tempo 50 die Straße „ungehindert“ nutzen können? Spielen in diesem Fall Fußgänger und Radfahrer keine Rolle?

7. Liegen der Verwaltung bereits Lärmberechnungen vor? Wenn ja, warum sind sie der Vorlage nicht beigelegt? Wenn nein, warum wird das Thema Lärm erst jetzt betrachtet?
8. Warum erfolgt auf S.8 der Vorlage der Hinweis auf ein Urteil des Verwaltungsgerichtes Düsseldorf, dass bei Anordnung einer Geschwindigkeitsreduzierung die Ermessensentscheidung nachvollziehbar sein muss? Wir Anlieger haben der Stadt seit Monaten die Argumente vorgetragen, die nach Abwägung der Interessen aus unserer Sicht zu einer Geschwindigkeitsreduzierung führen müssen.
9. Warum sollte es nicht möglich sein, den Anwohnern weniger Lärm, weniger CO2 und mehr Sicherheit beim Fahrradfahren zu ermöglichen?

Mit freundlichen Grüßen

Achim Sigge