

Frage 1: Allgemeine Situation der Radverkehrsinfrastruktur in Lippstadt

- a) Wie sehen Sie die Qualität der Radwege, der Ampelschaltungen, der Radwege-Einmündungen- und Kreuzungen etc., wenn Sie Lippstadt mit anderen ähnlich großen Städten vergleichen, auf einer Skala von 1 (sehr gut) bis 5 (mangelhaft)?
- b) Wie schätzen Sie das Sicherheitsniveau für Radfahrer ein, besonders für Kinder und Ältere?

1. Michael Bruns Die Linke Ratsfraktion Lippstadt und Die Linke Ortsverband Lippstadt

- a) Kommt darauf an, womit verglichen wird. Im Vergleich zu Soest, Münster oder vielen Städten in den Niederlanden steht Lippstadt schlecht da. Ich würde sagen Note 3,5. Das Wegenetz ist bruchstückhaft und teils baufällig. Hier gibt es einen Radweg, da einen nicht Benutzungspflichtigen Radweg, da einen Schutzstreifen und dort gar nichts für Radverkehr: Das ist nicht hinnehmbar. Bei den Ampelschaltungen haben wir erreicht, dass die Bettelampeln sukzessive abgeschafft werden. Aber es geht kaum voran. Es muss nachgehakt werden. In der Verkehrspolitik sind in Lippstadt harte Bretter zu bohren. Die Verweigerung der Freigabe des Radverkehrs in Gegenrichtung in der Burgstraße und der Kolpingstraße finde ich rechtswidrig und politisch unmöglich. Der Rückbau des Radwegs Cappelstraße/Marktstraße ist der verkehrspolitische Schandfleck dieser Wahlperiode. Beim Autoverkehr würde man so eine "Lösung" nie umsetzen. Bauliches Umgestalten oder zur Not eine Ampel wären echte Lösungen gewesen.

b) Dass die Fahrbahn benutzt werden darf, ist gut. Aber insbesondere Kinder und Ältere brauchen bauliche Radwege, getrennt von der Fahrbahn. Nur Schutzstreifen bei Tempo 50 und viel Verkehr (inkl. Busse und Lkw) geht gar nicht! Leider läuft die Entwicklung in die falsche Richtung. Es werden Schutzstreifen auf der Fahrbahn (Wiedenbrücker Straße) statt Radwege geplant. Die Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht zeigt, dass viele Radwege nicht gut oder zeitgemäß sind. Es müssen Alternativrouten abseits der Hauptverkehrsstraßen hergestellt werden (Fahrradstraßen, Radwege). Am neuen Stadthaus (Jakob-Koenen-Straße) ist leider gar kein Radweg geplant.

2. Jürg Haseloff FDP-Stadtverband Lippstadt

a) Die Radwegestruktur in Lippstadt zeigt ein gemischtes Bild: Es gibt sowohl gut ausgebaut als auch deutlich erneuerungsbedürftige Bereiche. Unser Ziel ist eine kontinuierliche Verbesserung, bei der die Sicherheit und der Komfort aller Verkehrsteilnehmer im Mittelpunkt stehen. Ein wichtiger Ansatz ist die deutlichere Kennzeichnung von Radrouten, auf denen der motorisierte Verkehr nur eingeschränkt oder gar nicht zugelassen ist. In Bereichen mit gemeinsamem Verkehr von Radfahrern und Kraftfahrzeugen setzen wir uns für eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h ein, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen und eine gleichberechtigte Nutzung der Lichtsignalanlagen zu ermöglichen. Auf Hauptverkehrsstraßen hingegen muss ein reibungsloser Verkehrsfluss für alle Verkehrsmittel erhalten bleiben. Wo immer möglich, bevorzugen wir für Radfahrer und Fußgänger direkte, ampelfreie Quermöglichkeiten, um den Verkehrsfluss sicherer und komfortabler zu gestalten

b) Das Sicherheitsniveau insbesondere für Kinder und Ältere muss verbessert werden. Getrennte Wegeführungen für Radfahrer, Fußgänger und motorisierten Verkehr sind dafür ein entscheidender Baustein in einem gesamtheitlichen Verkehrskonzept

3. Elisabeth Körner BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Lippstadt

a) Die Qualität der Radwege halten wir für insgesamt durchschnittlich. Es gibt teilweise besonders schlechte Streckenabschnitte, teilweise aber auch ordentliche. Insgesamt ist daher wohl eine 3 zu vergeben, auch im Vergleich mit anderen ähnlich großen Städten. Dies gilt natürlich nicht für einen Vergleich mit niederländischen oder dänischen Städten

b) Das Sicherheitsniveau dürfte auch durchschnittlich sein. Eine aber vielleicht viel wesentlichere Frage ist das gefühlte Sicherheitsniveau. Hieran ist dringend zu arbeiten. Radfahrende, die sich unsicher fühlen, tendieren eher dazu, Radfahren zu meiden. Dies ist das Gegenteil von dem, was wir wollen

4. Hans-Dieter Marche BG Fraktion

a: Note 5 (mangelhaft)

b. Note 5 (mangelhaft)

5. Alexander Tschense parteilos

a) Eine Einordnung im Vergleich zu anderen Städten fällt mir schwer, da ich die dortigen Gegebenheiten nicht umfassend genug kenne. So beschränke ich mich auf eine subjektive Einordnung der Situation in Lippstadt. Die Qualität der Radinfrastruktur in Lippstadt liegt meiner Meinung nach im Bereich befriedigend bis ausreichend

b) Das Sicherheitsniveau für Radfahrende, insbesondere für Kinder und ältere Menschen, hat klar erkennbaren Verbesserungsbedarf.

Drei grundsätzliche Aspekte, die zu einer Verbesserung beitragen würden sind folgende:

1. Einrichtung sicherer Querungen und Absenkungen an Kreuzungen und Einmündungen

– Barrierearme, gut einsehbare Übergänge mit gesicherter Vorfahrt für Radfahrende

2. Ausbau und Sanierung von Radwegen in den Ortsteilen

– Viele Wege sind derzeit zu schmal, lückenhaft oder enden abrupt. Insbesondere Schul- und Alltagsrouten müssen sicher, durchgängig und regelkonform ausgebaut werden.

3. Tempo 30-Zonen an sensiblen Einrichtungen wie Schulen, Kitas und Seniorenheimen

– Diese Maßnahme reduziert nachweislich Unfallrisiken und erleichtert Kindern und älteren

Menschen die sichere Teilnahme am Verkehr.

Lippstadt hat mit dem Verkehrsentwicklungsplan „Klimafreundliche Mobilität“ eine klare Richtung eingeschlagen. Die Herausforderungen sind erkannt, die Ziele formuliert, aber im Alltag zeigt sich

bislang ein durchwachsenes Bild. Um zu einem „gut“ zu kommen, braucht es konkrete Umsetzungsschritte, sichtbare Verbesserungen im Stadtbild und eine konsequente Priorisierung des Radverkehrs

6. Antwort der SPD :

a) Es gibt durchaus positive Ansätze, etwa in zentralen Bereichen, doch die Qualität der Radwege, unübersichtliche Einmündungen sowie nicht optimal angepasste Ampelschaltungen lassen noch Verbesserungspotenzial erkennen. Aus Sicht der Sozialdemokratie lässt sich sagen: Die Radverkehrsinfrastruktur in Lippstadt verdient eine 3 (befriedigend). Es wurden bereits wichtige Schritte unternommen, um den Radverkehr zu stärken – insbesondere in zentralen Bereichen. Dennoch gibt es in puncto durchgängige und sichere Radwege, verständliche Ampelschaltungen sowie klare Kreuzungslösungen noch deutlichen Verbesserungsbedarf, um die Mobilitätswende sozial gerecht und nachhaltig zu gestalten.

b) Das Sicherheitsniveau für Radfahrerinnen und Radfahrer – besonders für Kinder, Ältere und unsichere Verkehrsteilnehmende – ist noch nicht zufriedenstellend. Die Sozialdemokratie setzt sich dafür ein, dass Radwege sicher, barrierefrei und alltagstauglich gestaltet werden, damit alle Menschen unabhängig vom Alter oder der körperlichen Verfassung angstfrei am Verkehr teilnehmen können. Während geübte Radfahrer meist gut zurechtkommen, bestehen gerade für Kinder und ältere Menschen an einigen Stellen noch Unsicherheiten – zum Beispiel durch fehlende bauliche Trennungen vom motorisierten Verkehr oder unübersichtliche Übergänge. Hier sind gezielte Maßnahmen notwendig, um die Sicherheit weiter zu erhöhen

7. Arne Moritz CDU

Note 2-3

A Oft sind erhebliche bauliche Maßnahmen nötig und manchmal gar unmöglich, Radwege besser zu machen.

Beispiel ist die Südstraße. Hier haben wir schon nachgebessert und letztlich wurde aufgrund des alten Baumbestandes und des Wurzelwerk die Radweg-Benutzungspflicht aufgehoben. Jetzt fahren die Radfahrer, wenn Sie wollen, teilweise auf der Straße. Das ist nicht optimal – aber im Grunde nicht anders zu lösen. Die Alternative wäre, dass die Bäume der Allee gefällt werden - aber das will natürlich keiner.

Es lässt sich nicht immer perfekt lösen – obwohl wir mit sehr hoher Kompetenz und Engagement überall dran sind. Bei Komplett-Umbauten von Straßen, wie z.B. der Westernkötter Straße wird der Radweg auf die Straße mit einem Fahrrad-Schutzstreifen gelegt. Dies ist sicherer im Querverkehr und ist gut zu befahren. Es ist die sicherste Lösung für alle Verkehrsteilnehmer.

B

Das Sicherheit-Niveau für alle Radfahrer ist in der Gesamtheit absolut in Ordnung. Verbesserungsmöglichkeiten gib es oft bei den Kindern bezüglich ihrer Radfahrer-Kompetenz. Unsicherheiten werden immer transparenter. Einhändiges fahren, um zum Beispiel einen Abbiege-Vorgang anzuzeigen, offenbar diese Mängel immer öfter. Dies könnte eine Aufgabe des ADFC sein. Wenn sich auch die Radfahrer etwas mehr die Verkehrsregeln halten würden und natürlich auch die Kraftfahrzeugführer gegenseitige Rücksichtnahme praktizieren würden, wäre das Sicherheitsniveau für alle Radfahrer erheblich höher!

Frage 2: Haushaltsbudget für Fahrradmobilität / Fahrradbeauftragter

a) Wie stehen Sie dazu, das Haushaltsbudget für Fahrradmobilität in Lippstadt (aktuell 200.000 € pro Jahr) für die Ausführung von mehr Instandsetzungs- und Ausbaumaßnahmen und gleichzeitig für den Abbau des Instandsetzungssaus deutlich zu erhöhen?

b) Wie stehen Sie dazu, für die Realisierung der Verkehrswende die Position eines Fahrradbeauftragten in der Lippstädter Stadtverwaltung einzurichten, um dort die Belange des Radverkehrs zu bündeln sowie die Verkehrsprojekte auf Radfahrfreundlichkeit zu prüfen und umzusetzen?

c) Wie stehen Sie dazu, den/die Fahrradbeauftragte(n) als Mitglied der Stadtverwaltung in der Unfallkommission zu etablieren?

1. Michael Bruns Die Linke Ratsfraktion Lippstadt und Die Linke Ortsverband Lippstadt

a) Es gibt einen Investitionsstau, angeblich wegen Personalmangel. Wir haben erfolgreich dafür gekämpft, dass die Maßnahmen im 2023er 200.000-Euro-Budget, die 2023 nicht geschafft wurden, 2024 zusätzlich eingeplant wurden. Die Linke ist der Ansicht, dass durch bessere Arbeitsbedingungen und übertarifliche Anreize Personal gewonnen werden muss. Zum Haushalt 2025 haben wir beantragt, 300.000 Euro festzuschreiben für die Radwege (haushaltsneutral) oder 100.000 Euro zusätzlich bereitzustellen. Damit standen wir leider alleine da.

b) Positiv. Wir haben einen Zuständigen in der Verwaltung für die Radwege. Das reicht aber nicht.

c) Das wäre sinnvoll. Die Unfallkommission ist für uns eine Black Box. Wir haben erwirkt, dass im Umwelt-, Bau- und Mobilitätsausschuss über die Unfallhäufungspunkte berichtet wird.

2. Jürg Haseloff FDP-Stadtverband Lippstadt

a) Für uns ist entscheidend, dass vorhandene Mittel effizient genutzt werden und Maßnahmen in einem umsetzbaren Rahmen bleiben. Eine pauschale Erhöhung des Haushaltsbudgets für Fahrradmobilität lehnen wir ab. Wir unterstützen Investitionen in konkrete Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit und Qualität des Radverkehrs.. Wir sind überzeugt, dass moderne und attraktive Verkehrskonzepte, die Fußgänger, Radfahrer und den motorisierten Verkehr gleichermaßen berücksichtigen, einen entscheidenden Beitrag zur Zukunftsfähigkeit und Attraktivität unserer Stadt Lippstadt leisten.

b) Wir lehnen die Einrichtung eines eigenen Fahrradbeauftragten ab. Die Belange des Radverkehrs sind eine Querschnittsaufgabe für Verwaltung und Politik insgesamt und dürfen nicht isoliert betrachtet werden. Eine bevorzugte institutionelle Vertretung eines einzelnen Verkehrsträgers halten wir zudem für problematisch im Sinne einer ausgeglichenen Gleichbehandlung aller Verkehrsteilnehmer

3. Elisabeth Körner BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Lippstadt

a) Die bloße Erhöhung des Budgets wird keine spürbare Verbesserung herbeiführen. Es gilt insbesondere, politische Mehrheiten zu finden, um wesentliche und strukturelle Veränderungen und Verbesserungen herbeizuführen. Hierfür muss zuerst an einem zu geringen oder gar nichtvorhandenen Bewusstsein bei den Entscheidungsträgern und Verantwortlichen gearbeitet werden.

b) Dies halten wir für sehr wichtig. Nur so kann die Verkehrsinfrastruktur grundsätzlich und im Verbund mit anderen Mobilitätsarten an die bitter notwendige Verkehrswende auch in Lippstadt angepasst werden

c) Die Hinzuziehung eines Fahrradbeauftragten von Fall zu Fall ist in jedem Fall ratsam. Diese Möglichkeit eines weiteren zumindest beratenden Mitgliedes ist gem. Punkt 1.3 Abs. 2 des Unfallkommissionsrunderlasses des Ministeriums des Inneren NRW, Stand 13.05.2025, möglich

4. Hans-Dieter Marche BG Fraktion

a: Eine Erhöhung sehen wir durchaus positiv, jedoch muss das Geld auch tatsächlich hierfür ausgegeben werden. Dies war in der Vergangenheit nicht immer der Fall, da das Thema in der Verwaltung „nur hinten anstand“. Wir werden versuchen eine Position für „Kleinmaßnahmen“ (mit großer Wirkung wie für einzelne Kanaldeckel, Schlaglöcher usw.) zu schaffen. Das jetzige Budget geht oftmals in wenigen Großprojekten unter.

b: Wir wollen eine andere Lösung: Jeder Straßenbausachbearbeiter ist zugleich auch Radwegeverantwortlicher und Fahrradbeauftragter! Bei der Einzellösung wird wieder einer als Nebenaufgabe in Alibifunktion eingesetzt. Haben wir schlechte Erfahrung mit gemacht.

c: Der Fachbereichsleiter sollte die Funktion übernehmen.

5. Alexander Tschense parteilos

- a) **der Verkehrsentwicklungsplan zeigt deutlich, dass es in nahezu allen Stadtteilen gravierende Mängel in der Radinfrastruktur gibt. Gleichzeitig zeigt die Konzeption von 2019 Wege auf die Verkehrssituation in Lippstadt – nicht nur im Hinblick auf den Radverkehr – weiterzuentwickeln und zu verbessern. Dafür braucht es eine Konkretisierung und regelmäßige Fortschreibung der Planung, zu der auch die Bereitstellung der notwendigen finanziellen Mittel über mehrere Jahre hinweg gehört. 200.000 Euro sind sicherlich nicht ausreichend für Neubauprojekte sowie die Sanierung und die Beseitigung bestehender Mängel.**
- b) **eine Fahrradbeauftragter wäre ein zentraler Baustein für die Umsetzung des Mobilitätskonzepts. Die Person könnte die Maßnahmen bündeln und koordinieren, als kompetente Ansprechperson agieren, die auch Querschnittsaufgaben wahrnimmt, Fördermittel akquiriert, Bürgerbeteiligung begleiten und neue Projekte initiieren. Die Einrichtung einer solchen Stelle ist ein klares Signal für die Verkehrswende. Es ist aber zu berücksichtigen, dass eine solche Person allein nicht ausreichend sein wird. Ihr müssen organisatorisch als auch finanziell die Mittel und das Personal zur Verfügung stehen, um die geplanten Maßnahmen durchzuführen. Darüber hinaus bedarf es der Entwicklung eines Bewusstseins, dass Radwegeplanung ein essentieller Bestandteil der Verkehrsplanung ist und nicht ein Anhängse**
- c) **Die Beteiligung der/des Fahrradbeauftragten in der Unfallkommission ist absolut sinnvoll. Viele Unfallschwerpunkte betreffen den Radverkehr. Die systematische Einbindung einer fachkundigen Person mit Radverkehrsperspektive sorgt dafür, dass bestehende Defizite frühzeitig erkannt und gezielt behoben werden.**

6. Antwort der SPD:

a) Eine deutliche Erhöhung des Haushaltsbudgets für Fahrradmobilität in Lippstadt wird von der Sozialdemokratie befürwortet. Mit zusätzlichen Mitteln könnten notwendige Instandsetzungsmaßnahmen beschleunigt, Ausbaumaßnahmen umgesetzt und der bestehende Sanierungsstau im Radwegenetz gezielt abgebaut werden – ein wichtiger Schritt hin zu mehr Verkehrssicherheit und klimafreundlicher Mobilität.

b) Die Einrichtung einer Position für einen Fahrradbeauftragten innerhalb der Stadtverwaltung wird klar unterstützt. Diese Stelle könnte als zentrale Ansprechperson fungieren, Projekte koordinieren und sicherstellen, dass Radverkehrsbelange systematisch in Planungen einfließen – ein entscheidender Baustein für eine gelingende Verkehrswende vor Ort.

C) Die Sozialdemokratie spricht sich dafür aus, den oder die Fahrradbeauftragte*n als festes Mitglied in die Unfallkommission aufzunehmen. So kann die Perspektive des Radverkehrs bei der Analyse und Vermeidung von Unfällen angemessen berücksichtigt werden – insbesondere im Interesse der schwächeren Verkehrsteilnehmenden

7. Arne Moritz CDU

A

Von 1,1 Millionen werden 200.000 jedes Jahr für den Radverkehr investiert, eine höhere Summe muss aber auch umsetzbar sein.

B

Herr Tröger kümmert sich optimal um die Belange der Radfahrer. Ein Fahrradbeauftragter ändert nichts an der Umsetzung.

C

An den Sitzungen der Unfallkommission nimmt Herr Tröger teil. Die Unfallkommission ist gut so, wie sie ist. Es besteht kein Handlungsbedarf.

Frage 3: Reduktion des Autoverkehrs in der Innenstadt/ÖPNV-Ausbau + E-Ladepunkte

- a) Wie stehen Sie dazu, den Autoverkehr in der Kernstadt Lippstadts innerhalb des Altstadttrings so weit wie möglich zu reduzieren, stattdessen den ÖPNV auszubauen und freiwerdende Flächen (z. B. infolge des Entfalls von Parkplätzen) für Rad- und Fußverkehr sowie Grün- und Freizeitflächen zur Steigerung der Aufenthaltsqualität zu nutzen? Die Bedürfnisse durch Lieferverkehr, Anwohner und mobilitätseingeschränkte Personen sollten berücksichtigt werden.
- b) Ladepunkte für E-Autos sehen wir in zweifacher Hinsicht als problematisch an: Zum einen verursachen öffentlichen Ladepunkte zusätzlichen Verkehr und beanspruchen zusätzlichen Raum zum Abstellen der Fahrzeuge. Zum anderen wird die Kapazität des innerstädtischen Stromnetzes durch den angestrebten verstärkten Einsatz von erneuerbarer Energie für Wohn- und Geschäftsgebäude (z.B. Wärmepumpen, Wandboxen der Anwohner) absehbar höher beansprucht werden und nur mit aufwendigen Baumaßnahmen langfristig erweiterbar sein.

Wie stehen Sie, unter Berücksichtigung dieser Aspekte, zur Reduktion von E-Ladepunkten von Autos und der alternativen Einrichtung von E-Ladepunkten für E-Bikes?

1. Michael Bruns Die Linke

a) Das ist auch unser Programm! Die Linke will den autoverkehrsberuhigten Bereich der Lippstädter Altstadt deutlich ausweiten ("autoluw" nach Vorbild der Niederlande). Die Querverkehre über die Lange Straße wollen wir reduzieren bzw. abschaffen. Die Verlegung der Post und des Stadthauses bieten die Möglichkeit von (zeitweiser) Verkehrsberuhigung auch in der Langen Straße Nord. Der ÖPNV und der Radverkehr müssen gestärkt werden. Zum Beispiel werden in der Cappelstraße Parkplätze für einen guten Radweg entfallen. Die Begrünung der Altstadt und Verschattung gegen die Folgen des Klimawandels und für die Aufwertung der Aufenthaltsqualität sind sehr wichtig. Wir haben erfolgreich beantragt, die Baumstandorte südlich Am Bernhardbrunnen aufzuwerten. An mehreren Stellen soll die Barrierefreiheit verbessert werden (Kopfsteinpflaster, fehlende Leitsystem für sehbehinderte Menschen). Waren können z.B. per Lastenfahrrad angeliefert werden. Wir hätten eine größere Erhöhung der Parkgebühren bevorzugt.

b) Für Die Linke geht die nötige klimafreundliche und soziale Verkehrswende in erster Linie durch mehr ÖPNV, mehr Radverkehr und mehr Fußverkehr. Verbrenner einfach durch E-Mobilität zu ersetzen wird nicht funktionieren. Wir brauchen weniger motorisierten Individualverkehr. Wir wollen eine autoarme Innenstadt und Flächen für den ruhenden und fließenden Autoverkehr für den Fuß- und Radverkehr sowie (sichere) Abstellanlagen (für mitunter teure Bikes) und Grün zurückerobern.

Danke für den Hinweis mit den Kapazitäten, das ist interessant, wir sitzen bisher nicht in den Gremien der Stadtwerke.

2. Jürg Haseloff FDP-Stadtverband Lippstadt

a) Die Attraktivität der Innenstadt wollen wir durch intelligente Verkehrslenkung steigern, nicht durch pauschale Einschränkungen. Wir bekennen uns klar zu klimafreundlichen Mobilitätsformen wie dem Radverkehr, dem ÖPNV und dem Fußgängerverkehr.

Wir setzen dabei ganz konkret – wo immer möglich – auf eine klare Trennung der verschiedenen Verkehrsarten, um die Leistungsfähigkeit des Gesamtsystems quantitativ und qualitativ zu verbessern. Eine gewisse Reduzierung des motorisierten Verkehrs speziell im innerstädtischen Bereich wird dabei notwendig sein, muss jedoch ausgewogen und pragmatisch erfolgen. Wichtig ist der kontinuierliche Ausbau sicherer Radwegeverbindungen aus den Ortsteilen und angrenzenden Wohnbezirken in die Innenstadt. Unser Ziel bleibt: Alle Verkehrsträger sinnvoll zu verknüpfen und die Innenstadt lebenswerter zu machen – ohne ideologische Einschränkungen.

b) Wir wollen die Parkmöglichkeiten am Innenstadtrand verbessern und gezielt mit Ladeinfrastruktur für E-Mobilität ausstatten, um zusätzlichen innerstädtischen Verkehr zu vermeiden. Darüber hinaus setzen wir uns für den Ausbau von Ladekapazitäten auf Unternehmensparkplätzen ein, um den Pendlerverkehr zunehmend CO₂-neutral zu gestalten.

3. Elisabeth Körner BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Lippstadt

a) Das Ziel ist eine „autoarme“ Innenstadt. Autoarm heißt, dass idealerweise langfristig nur Lieferverkehre, Anwohner und mobilitätseingeschränkte Personen mit dem Auto in die Innenstadt fahren. Gleichzeitig ist die Infrastruktur entsprechend hierauf auszurichten. Nicht nur Radinfrastruktur ist vorzuhalten. Der ÖPNV ist zu attraktivieren, beispielsweise durch kostenfreie Angebote, zunächst zu bestimmten Events und/oder Wochentagen. Wir sind davon überzeugt, dass dies der Innenstadt eine ganz neue Qualität verschafft.

b) Grundsätzlich sind weitere Ladepunkte, insbesondere Schnelllader, in der Innenstadt aus den genannten Gründen aus unserer Sicht unerwünscht. Allerdings sollten auch Anwohner der Innenstadt wegen fehlender Lademöglichkeiten nicht daran gehindert werden, von Verbrennerfahrzeugen auf E-Autos umzusteigen. Nicht jeder Vermieter stellt Wallboxen zur Verfügung.

4. Hans-Dieter Marche BG Fraktion

a: In den nächsten 5 Jahren sehen wir nicht die Chance, die Innenstadt sinnvoll „autofrei“ zu machen. Wir leben nicht nur aus Bequemlichkeit und Gefälligkeit mit Autos, sondern werden sie als Transportmittel in die Innenstadt so lange brauchen, bis wir einen echten ÖPNV mit einer Entfernung der Haltestelle von max. 400 Metern zur Wohnung haben. In den Abendstunden ist das Auto zur Zeit noch das Mittel, um vom Umland in die Stadt zu kommen. Der ÖPNV muss auf jeden Fall erweitert werden!

b: Das Argument der Kapazität der Stromversorgung passt nicht, in der Innenstadt wohnen Menschen, die Autos besitzen. Stromnetze müssen und werden immer Anpassungen durchlaufen. Die Straßen werden zur Zeit z.B. für Glasfasernetze aufgeboren, und es gibt beispielsweise kein Verbot für die Ansiedlung von Gastronomie, nur weil kein Trinkwasser ausreichend vorhanden wäre.

5. Alexander Tschense parteilos

- a) Ich unterstütze dieses Ziel ausdrücklich. Der Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Lippstadt nennt die Verbesserung der Nahmobilität, die Stärkung des Umweltverbunds und die Erhöhung der Aufenthaltsqualität als zentrale Handlungsfelder. Die historische Altstadt ist ein besonderer Raum, sie braucht mehr Platz für Menschen.

Eine Reduktion des Durchgangsverkehrs schafft neue Möglichkeiten für Grün, Gastronomie, sichere Radverbindungen und barrierearme Wege. Das stark ausgeprägte Gefühl vieler Bürgerinnen und Bürger, innenstadtnah zu parken, darf dabei nicht aus dem Blick geraten. Hier braucht es Konzepte wie z.B. kostenlose Park&Ride Angebote. Wenn eine allgemeine Akzeptanz der Verkehrswende erreicht werden soll, müssen alle Verkehrsgruppen gleichermaßen berücksichtigt werden. Zeitlich begrenzte Verkehrsversuche könnten sicherlich zur Akzeptanz und zum Erkenntnisgewinn beitragen. Auch muss es maßgeschneiderte Ausnahmen geben: für Anwohner mit Stellplatzbedarf, für mobilitätseingeschränkte Personen und für die Lieferlogistik.

Mit einem klugen Nutzungsmix und einer behutsamen Umgestaltung kann die Innenstadt lebendig und zugänglich bleiben, aber deutlich lebenswerter werden.

B) Für Besucher der Altstadt sollten PKW-Ladepunkte dort entstehen, wo es Mobilitätshubs gibt. Dies können Orte wie das Cabrioli, der Kuhmarkt, der Parkplatz am Stadttheater, der Bahnhof oder auch der Mobilitätshub im Quartier Südliche Altstadt aber auch auf dem Unionsgelände sein, wenn sie mit geeigneten Möglichkeiten verbunden sind, die Innenstadt von dort zu erreichen (Stichwort: Park&Ride). Dies hat eine lenkende Wirkung.

Auf der anderen Seite ist aber zu bedenken, dass die Innenstadt nicht nur Handel, Gastronomie und Kultur ist. Die Aspekte Wohnen und Arbeiten in der Altstadt spielen für die Belebung eine wesentliche Rolle. Den genannten Personengruppen ist eine geeignete Infrastruktur zur Verfügung zu stellen

6. Antwort der SPD:

a) Die Sozialdemokratie unterstützt eine schrittweise Reduktion des Autoverkehrs innerhalb des Altstadtrings in Lippstadt, sofern die Erreichbarkeit für Lieferverkehr, Anwohnende und mobilitätseingeschränkte Personen gewährleistet bleibt. Durch die Umnutzung von Verkehrsflächen zugunsten des Rad- und Fußverkehrs sowie von Grünbereichen kann die Aufenthaltsqualität deutlich gesteigert und ein nachhaltiger Stadtumbau gefördert werden – im Einklang mit einem verbesserten ÖPNV-Angebot.

b) Vor dem Hintergrund der Netzkapazität und der städtebaulichen Zielsetzungen wird eine Verlagerung von E-Ladepunkten in periphere Lagen wie Cabrioli, Bahnhof oder größere Parkplätze grundsätzlich begrüßt. So kann einer Überlastung des innerstädtischen Stromnetzes vorgebeugt und zugleich vermieden werden, dass zusätzlicher Verkehr in die historische Innenstadt gelenkt wird. Eine intelligente Ladeinfrastruktur an gut erreichbaren Standorten ist aus sozialdemokratischer Sicht der richtige Weg

7. Arne Moritz CDU

A Die Kernstadt soll weiterhin auch mit dem Auto erreichbar sein.

B Es ist ein Ziel, die Elektromobilität weiter auszubauen, und dazu gehört auch eine flächendeckende Lade-Infrastruktur.

Frage 4: Verbesserung der Radwege-Situation in Lippstadt

Die Fraktionen der SPD, Bündnis 90/Die Grünen, BG und DIE LINKE haben den **Antrag „Maßnahmen zur Verbesserung der Radwege-Situation in Lippstadt“ vom 18. Februar 2025** für die Sitzung des Umwelt-, Bau- und Mobilitätsausschuss (UBMA) der Stadt Lippstadt eingereicht.

Damit werden für notwendige Maßnahmen aus dem beigefügten Sachstandsbericht der SPD-Gruppe „Vorfahrt für's Fahrrad“ mit 15 Einzel-Positionen beantragt:

1. eine Priorisierung für die Umsetzungen vorzunehmen,
2. die Kostenschätzungen zu erstellen und
3. die Projekte in die nächsten Haushalte einzustellen.

Zugleich wird gebeten, bei den beschriebenen Planungsphasen die Fraktionen im Rat der Stadt Lippstadt und die benannten Fahrrad-Gruppen zu beteiligen.

Die ADFC-Ortsgruppe Lippstadt und das FahrradNetzWerk Lippstadt haben sich bei der Erstellung dieses Antrages beratend beteiligt und unterstützen ihn.

Wie stehen Sie zu dem vorliegenden **Antrag „Maßnahmen zur Verbesserung der Radwege-Situation in Lippstadt“** der Fraktionen der SPD, Bündnis 90/Die Grünen, BG und DIE LINKE insbesondere mit Blick auf die Realisierung der Verkehrswende?

1. Michael Bruns Die Linke Ratsfraktion Lippstadt und Die Linke Ortsverband Lippstadt

Überfraktionelles am gleichen Strang ziehen, ist absolut notwendig, damit es vorangeht. Die Linke begrüßt jeden Schritt in die richtige Richtung. Wir stehen natürlich hinter unserem Antrag, der mehrere Anliegen bündelt. Insbesondere der zurückgebaute Radweg an der Cappelstraße/Marktstraße ist ein Schandfleck. Wir sehen Maßnahmenpakete aber kritisch, es muss immer wieder im Einzelfall nachgehakt werden.

2. Jürg Haseloff FDP-Stadtverband Lippstadt

Grundsätzlich begrüßen wir Maßnahmen, die der Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur dienen und die Mobilität in Lippstadt sicherer und attraktiver machen. Dabei ist uns besonders wichtig, dass Projekte nicht isoliert, sondern im Rahmen eines gesamtheitlichen Verkehrskonzepts geplant werden und dass alle Verkehrsträger – Radfahrer, Fußgänger, ÖPNV und motorisierten Individualverkehr – gleichermaßen berücksichtigt.

Die vorgeschlagene Priorisierung und Kostenschätzung einzelner Maßnahmen halten wir für sinnvoll, da dadurch Transparenz und Planbarkeit geschaffen werden. Für die FDP ist dabei entscheidend, dass jede Maßnahme auf ihre tatsächliche Wirksamkeit,

Wirtschaftlichkeit und den konkreten Nutzen für alle Bürgerinnen und Bürger geprüft wird. Wir befürworten ausdrücklich die Einbindung der Fraktionen und relevanten Interessenvertretungen in die Planungsphasen, erwarten aber ebenso eine offene Diskussion ohne ideologische Vorfestlegungen. Unser Ziel bleibt es, durch kluge Infrastrukturmaßnahmen die Aufenthaltsqualität in Lippstadt nachhaltig zu verbessern – unter Wahrung einer ausgewogenen, freien und pragmatischen Mobilität für alle.

3. Elisabeth Körner BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Lippstadt

Mag der Antrag auch in einzelnen Punkten nicht umsetzbar sein, so demonstriert er doch den unbedingten Willen, das derzeit geradezu schneckentempohafte Voranschreiten in Punkto Verbesserung der Radinfrastruktur anzuprangern und anzugehen.

4. Hans-Dieter Marche BG Fraktion

Sehen als Mitinitiator „BG-Fraktion“ den Antrag positiv!

5. Alexander Tschense parteilos

Ich begrüße den Antrag „Maßnahmen zur Verbesserung der Radwege-Situation in Lippstadt“ ausdrücklich. Der Antrag greift nicht nur konkrete Defizite auf, die seit Jahren bekannt sind, er legt auch ein strukturiertes Vorgehen vor, wie Lippstadt beim Thema Radverkehr endlich vom Reden ins Handeln kommt.

Der Umstand, dass es diesen Antrag braucht zeigt leider auch auf, wie es um die Umsetzung des grundsätzlichen Konzept von 2019 steht. Wäre dies konsequent auf die nächsten Jahre hin geplant worden und gäbe es eine sukzessive Umsetzung des Konzepts würde sich ein solcher Antrag vermutlich erübrigen. Darüber hinaus greift der Antrag lediglich 15 Punkte auf. Die tatsächliche Anzahl notwendiger Maßnahmen liegt ungleich höher. Es ist also nur ein Tropfen auf den heißen Stein.

Ein Impuls, der von diesem Antrag ausgehen kann ist, geeignete Maßnahmen der Bürgerbeteiligung zu schaffen. Ein Meldeportal, in dem jede und jeder Schadstellen melden kann gibt es bereits (TellMe). Die einzelnen Meldungen, ebenso wie deren Bearbeitungsstatus, sollten aber transparent und öffentlich sichtbar gemacht werden

7. Antwort der SPD:

Die Sozialdemokratie begrüßt den gemeinsamen Antrag ausdrücklich. Er stellt einen wichtigen und konkreten Schritt zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur in Lippstadt dar und unterstützt damit aktiv die Ziele der Verkehrswende. Die Priorisierung der Maßnahmen, transparente Kostenschätzungen und die frühzeitige Einbindung relevanter Gruppen – wie ADFC und FahrradNetzWerk – schaffen eine gute Grundlage für eine zukunftsorientierte, sichere und nachhaltige Mobilität in unserer Stadt.

8. Arne Moritz CDU

Die Antragsteller sind z.T. im UBMA „zurückgerudert“. Dies zeigt, dass der Antrag sicher gut gemeint, aber so nicht umsetzbar war.

Frage 5: Fahrrad-Schnellverbindungen aus den Ortsteilen

Derzeit existieren nur ansatzweise durchgehende, sogenannte Velorouten im Stadtgebiet mit den folgenden Merkmalen:

1. Durchgängiger Radverkehr Nord-Süd und Ost-West
 - a. Ausreichende Fahrbahnbreite, ausreichende Leistungsfähigkeit und Fahrbahnqualität
 - b. Einheitliche Gestaltung aller Verkehrsführungselemente (Schilder, Ampeln, Fahrbahnmarkierungen usw.)
 - c. Hohe Sicherheitsstandards, auch für junge und ältere Verkehrsteilnehmer
 2. Anbindungen aller Ortsteile an den Altstadttring nach den gleichen o.g. Kriterien
 3. Derzeit existiert keine konkrete Planung, welche diese Ziele mittel- bis langfristig erreichen lässt.
-
- a) Werden Sie sich bei der Stadt Lippstadt verbindlich für durchgängige Nord/Süd und Ost/West Radrouten einsetzen, die von Kindern und Senioren sicher befahren werden können und die auch für Ortsfremde gut ausgeschildert bzw. markiert sind?
 - b) Mit welchem Zeitplan wollen Sie eine schnelle und sichere Anbindung der Ortsteile an die Kernstadt umsetzen?

1. Michael Bruns Die Linke Ratsfraktion Lippstadt und Die Linke Ortsverband Lippstadt

a) Ja, da bleiben wir am Ball. Von einem Netz kann man momentan nicht sprechen. Ein Netz von komfortablen Radwegen/Fahrradsstraßen zumindest von Cappel bis Esbeck (Ost-West) und Bad Waldliesborn bis Lippstadt-Süd muss geschaffen werden! Bisher gibt es nur Stückwerk. Alle Ortsteile müssen gut angebunden sein mit Radwegen. Die zum Teil guten Radwege an der Wiedenbrücker Straße Nord sollen zukünftig auf die Fahrbahn verlegt werden. Das ist eine Verschlimmbesserung. Alternativrouten wie über die Goethestraße müssen her. Um Fahrradstraßen einzurichten, wurden Parkplätze auch am Weinberg und Friedrichstraße (mit unserer Zustimmung) reduziert. - Das ist machbar. Man kann andere Parkangebote entwickeln, abends/am Wochenende auf dem Parkplatz am Klinikum (Evangelisches Krankenhaus) oder auf Supermarktparkplätzen. Macht ein Parkhaus dort Sinn? Große Lösungen werden immer nur für den Autoverkehr angegangen. Der Umweltverbund muss Priorität bekommen!

b) Wir stehen nicht auf der Bremse. Ich hoffe, wir bekommen eine Verwaltungsspitze im technischen Rathaus bzw. einen Bürgermeister, der hier die Prioritäten sieht, endlich Mehrheiten im Rat und weiteren Druck durch ADFC, Klimanetzwerk etc. Dann wird das hoffentlich was! Ich hoffe, wir bekommen das in der neuen Wahlperiode auf den Weg und erste Baumaßnahmen natürlich auch. Wenn die Leute allerdings CDU, FDP und AfD wählen, sehe ich schwarz für solche Vorhaben. Gehen Sie wählen!

2. Jürg Haseloff FDP-Stadtverband Lippstadt

a) Wir befürworten die Schaffung durchgängiger, sicherer und komfortabler Radrouten aus den Ortsteilen in die Innenstadt. Dabei setzen wir auf klare Trennung der Verkehrsströme, um die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer zu gewährleisten.

b) Unser Ziel ist es, innerhalb der nächsten fünf Jahre konkrete, sichtbare Fortschritte zu erzielen – mit einem realistischen, stufenweisen Ausbaukonzept

3. Elisabeth Körner BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Lippstadt

a) Selbstverständlich. dies haben wir bereits mit unserem Antrag, die Geiststr./Esbecker Str. zur einer Fahrradstr. zu machen, unter Beweis gestellt. Wir hatten zwar keinen Erfolg, da die Lippstädter-Politik leider noch nicht soweit ist. Wir bleiben aber hartnäckig dran!

b) Uns ist klar, dass nicht alle Maßnahmen von heute auf morgen durchgeführt werden können, handelt es sich doch teilweise um umfangreiche Baumaßnahmen. Wichtig ist, dass jetzt endlich zumindest begonnen wird.

Es ist ein Skandal, dass die im Verkehrsentwicklungsplan Klimafreundliche Mobilität aus April 2019 aufgeführten empfohlenen grundsätzlichen infrastrukturellen Maßnahmen bis heute, also 7 Jahre später allenfalls rudimentär angepackt wurden. All dies braucht nicht nur durchdachte Maßnahmenkataloge, sondern auch politische Mehrheiten.

4. Hans-Dieter Marche BG Fraktion

a) ja

b) 4 Jahre

5. Alexander Tschense parteilos

a) Ich bin überzeugt: Ein echtes Netz aus sicheren Hauptachsen für den Radverkehr – in Nord-Süd- und Ost-West-Richtung – muss eines der zentralen Infrastrukturprojekte werden. Dazu gehören auch die systematische Beseitigung von Engstellen, Konfliktzonen und uneinheitlichen Übergängen sowie die Integration in ein digitales Routing-System. Sicherlich wird sich ein solches Netz nicht von heute auf morgen erstellen lassen. Die entwickelte Konzeption muss aber konsequent Schritt für Schritt umgesetzt werden und bei jeder sonstigen Tiefbaumaßnahme handlungsleitend sein.

b) Zum jetzigen Zeitpunkt einen Zeitplan vorzuschlagen würde aus meiner Sicht den dritten vor dem ersten Schritt machen.

Neben der fortwährenden Abarbeitung der bekannten Schadstellen braucht es eine schnelle Bestandsanalyse und Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans von 2019 in Zusammenarbeit mit Interessengruppen. Im zweiten Schritt sollte diese Planung in geeigneten Dialogformaten mit den Bürgerinnen und Bürgern diskutiert werden, um die ganze Bandbreite der Mobilitätsbedürfnisse zu erfassen. Der dritte Schritt ist aus meiner Sicht dann eine konkrete Zeitplanung, die durch den Rat zu verabschieden ist und Grundlage der Umsetzung durch die Verwaltung wird. Soll eine breite bürgerliche Akzeptanz des Konzepts erreicht werden, braucht es Zeit.

6. Antwort der SPD:

a) Ja, die Sozialdemokratie wird sich verbindlich für durchgängige und sichere Nord-Süd- sowie Ost-West-Radrouten in Lippstadt einsetzen. Diese sollen eine einheitliche, gut erkennbare Gestaltung aufweisen, für alle Altersgruppen sicher befahrbar sein und insbesondere auch für Ortsfremde eine klare Orientierung bieten. Ziel ist eine Radinfrastruktur, die den Alltag erleichtert und zum Umstieg auf das Fahrrad einlädt.

b) Die Anbindung der Ortsteile an die Kernstadt hat für uns hohe Priorität. Erste Schritte sollen kurzfristig mit konkreten Planungen und Machbarkeitsprüfungen eingeleitet werden, idealerweise ab dem nächsten Haushaltsjahr. Die Umsetzung soll etappenweise innerhalb der nächsten fünf bis sieben Jahre erfolgen – abhängig von Planungsvorlauf, Fördermitteln und verfügbaren Kapazitäten.

7. Arne Moritz CDU

Dies ist Bestandteil des Verkehrsentwicklungsplan und hat es zum Inhalt: es ist die Aufgabe der Verwaltung in den kommenden Jahren die Radwegeverbindungen in die Ortsteile zu verbessern bzw. umzusetzen.

Frage 6: Verkehrsrechtliche Möglichkeiten

Wie werden Sie die Reform der Straßenverkehrsordnung (StVO), die am 21.3.2025 vom Bundesrat bestätigt wurde, welche den Kommunen mehr Spielraum für die Einrichtung von z. B. Radwegen, Zebrastreifen, Tempo 30-Zonen gibt, für Lippstadt nutzen?

1. Michael Bruns Die Linke Ratsfraktion Lippstadt und Die Linke Ortsverband Lippstadt

Die Spielräume wurden bisher nicht genutzt. Warum sollten sie es jetzt? Die Verwaltung wartet Ausführungsbestimmungen ab, das ist mein Stand. Wir bleiben wir am Ball. Die Verwaltung erklärt am liebsten, was alles nicht geht, statt wie es geht. Die Politik geschieht zu oft aus der Lenkradperspektive. Wir stecken den Kopf nicht in den Sand und werden auf neue Spielräume pochen. Ich habe mich beispielsweise für Tempo 30 in der Pappelallee & Nußbaumalle bei Schulen, Kitas etc. eingesetzt und die Zusammenlegung der Abschnitte. Das wurde zurückgewiesen, obwohl die Prüfung im Konzept klimafreundliche Mobilität enthalten war. Aber solche Papiere machen oft eins: Staub ansetzen.

2. Jürg Haseloff FDP-Stadtverband Lippstadt

Die Reform der StVO bietet neue Chancen, die wir pragmatisch nutzen wollen. Maßnahmen wie Tempo-30-Zonen oder neue Radwege sollen dort realisiert werden, wo sie die Sicherheit erhöhen, ohne den Verkehrsfluss unnötig einzuschränken.

3. Elisabeth Körner BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Lippstadt

Leider ist die StVO Reform nur ein „Reförmchen“. Änderungen sind mehr oder weniger nur kosmetischer Natur. Erst vor ca. 2 Wochen sind die - sehr wesentlichen - Verwaltungsvorschriften zur StVO an die neue Gesetzeslage angepasst worden. Diese gilt es zunächst konkret zu durchdringen.

4. Hans-Dieter Marche BG Fraktion

Dringend eine zur Cappelstraße alternative Süd-Nord-Fahrradachse realisieren! Die „Schüttelstrecke“ über den Marktplatz ist völlig ungeeignet!

5. Alexander Tschense parteilos

In Lippstadt sollten wir diese neuen rechtlichen Spielräume gezielt nutzen, um die Ziele des Verkehrsentwicklungsplans „Klimafreundliche Mobilität“ konsequent umzusetzen. Dafür ist eine Sensibilisierung derer notwendig, die für die Verkehrsplanung zuständig sind. An vielen Stellen können bereits durch kleine Maßnahmen Verbesserungen der Verkehrssituation erreicht werden, die auch eine Steigerung der Aufenthalts- und Wohnqualität zur Folge haben können. Interessant ist in diesem Zusammenhang auch der Erlass des NRW-Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr (MUNV) zur rechtssicheren Umsetzung von Schulstraßen. Hier bietet sich ein Potential, welches in zeitlich begrenzten Versuchen evaluiert werden kann

6. Antwort der SPD:

Die Sozialdemokratie wird die erweiterten Möglichkeiten der StVO-Reform aktiv nutzen, um in Lippstadt gezielt Radwege, sichere Querungshilfen wie Zebrastreifen und Tempo-30-Zonen dort einzurichten, wo sie zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Lebensqualität beitragen. Dabei setzen wir auf eine enge Zusammenarbeit mit der Verwaltung und den örtlichen Gremien, um Maßnahmen zügig, rechtssicher und bedarfsgerecht umzusetzen.

7. Arne Moritz CDU

Es gibt mit dieser Reform nur vereinzelte zusätzliche Möglichkeiten, z.B. zusätzliche Tempo 30 Zonen an Spielplätzen mit direktem Zugang zur Straße. Wir prüfen die zusätzlich möglichen Maßnahmen in enger Abstimmung mit Polizei und Baulastträgern.

Frage 7: Mitgliedschaft in der AGFS NRW

Die meisten Städte und Kreise in NRW sind Mitglieder der „Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und radfahrerfreundlicher Städte in NRW“ (AGFS NRW). Die Arbeitsgemeinschaft beschäftigt sich professionell mit der Lebensqualität in Städten. Lippstadt ist im Kreis Soest die größte Stadt, die sich jedoch der AG nicht angeschlossen hat.

<https://www.agfs-nrw.de/agfs-partner/unsere-mitglieder>

*„Für uns ist die ‘Stadt als Lebens- und Bewegungsraum’ Vision und Handlungsansatz zugleich. Ein Leitbild, das nicht nur funktionale Ansprüche (mehr Fuß- und Radverkehr) beinhaltet, sondern dessen Kerngedanke es ist, Städte und Gemeinden zu hochwertigen ‘Lebens- und Bewegungsräumen’ zu transformieren; **zu öffentlichen Räumen, die aktiv zum Bewegen einladen**, in denen körperliche Aktivität ungehindert, sicher und mit Freude stattfinden kann.“*

Wird sich Ihre Partei dafür einsetzen, dass Lippstadt der AGFS beitrifft?

1. Michael Bruns Die Linke Ratsfraktion Lippstadt und Die Linke Ortsverband Lippstadt

Der Beitritt ist beschlossen und nicht umgesetzt. Das ist frustrierend. Die Linke wird nachhaken und auf zusätzliches Personal pochen.

2. Jürg Haseloff FDP-Stadtverband Lippstadt

Wir stehen der Mitgliedschaft offen gegenüber. Eine Teilnahme muss jedoch auf einer ideologiefreien Grundlage erfolgen und konkrete Vorteile für die Mobilitätsentwicklung und Lebensqualität in Lippstadt bringen. Darüber hinaus sind wir überzeugt, dass Politik, Verwaltung und auch Verbände gemeinsam gefordert sind, in Lippstadt ein positives Miteinander der Verkehrsteilnehmer zu gestalten. Nur durch gegenseitigen Respekt und ein konstruktives Zusammenwirken aller Akteure können wir die Verkehrsflächen in unserer Stadt sicher, freundlich und zukunftsfähig nutzen

3. Elisabeth Körner BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Lippstadt

Wir haben uns bereits und zwar erfolgreich dafür eingesetzt. Auf unseren Antrag hin ist dies seit 18.03.2021 Beschlusslage, allerdings noch nicht umgesetzt. Hieran sieht man leider, dass man nicht nur politische Mehrheiten, sondern insbesondere eine in der Sache auch positiv eingestellte Verwaltung haben muss.

4. Hans-Dieter Marche BG Fraktion

Ja

5. Alexander Tschense parteilos

Als parteiloser Kandidat lege ich Wert auf Vernetzung. Wir müssen in Lippstadt nicht jedes Rad neu erfinden. Eine Vernetzung mit Kommunen, die im Transformationsprozess weiter sind als wir ist sinnvoll, auch um von gemachten Erfahrungen zu profitieren

6. Antwort der SPD:

Ja, die Sozialdemokratie setzt sich dafür ein, dass Lippstadt der AGFS NRW beitrifft. Eine Mitgliedschaft bietet wertvolle Impulse, Netzwerke und Fördermöglichkeiten, um die Stadt als lebens- und bewegungsfreundlichen Raum weiterzuentwickeln. Angesichts der Herausforderungen in der Mobilitäts- und Stadtentwicklung wäre ein Beitritt ein zukunftsorientierter Schritt, von dem Lippstadt langfristig profitieren kann

7. Arne Moritz CDU

Es ist ein umfangreicher Antrag. Derzeit nutzen wir unsere Kapazitäten, um konkrete Projekte für die Radfahrer umzusetzen.

Frage 8: Das ist mir/meiner Partei in Bezug auf das Radfahren in Lippstadt wichtig: ...

(freier Text)

1. Michael Bruns Die Linke Ratsfraktion Lippstadt und Die Linke Ortsverband Lippstadt

Wir wünschen uns Fahrradfreundlichkeit wie in Holland. Und wir wünschen uns, dass dafür mehr getan wird von Politik und Verwaltung! Leider tun sich bei dem Anliegen nur Linke und Grüne bisher hervor. Aber die Grünen haben in dieser Wahlperiode z.B. gegen die Fahrradstraße Am Weinberg gestimmt. Ich hoffe, dieser Wahlprüfstein wird in der Öffentlichkeit wahrgenommen.

Am Herzen liegt uns auch der Erhalt und die Erweiterung der Radstation am Bahnhof und, dass das Radverleihsystem hoffentlich so gestaltet ist, dass es gut angenommen wird. Lastenfahrräder sind teuer und kann sich nicht jede:r kaufen.

2. Jürg Haseloff FDP-Stadtverband Lippstadt

Die FDP Lippstadt setzt auf moderne, sichere und attraktive Rahmenbedingungen für alle Verkehrsteilnehmer. Dabei steht die Freiheit der Wahl des Verkehrsmittels ebenso im Mittelpunkt wie der gegenseitige Respekt aller Nutzer des öffentlichen Raums. Ein besonderes Anliegen ist uns der konsequente Ausbau sicherer Radinfrastruktur nicht nur in der Kernstadt, sondern auch die schnelle, komfortable und sichere Anbindung der Ortsteile an das Stadtzentrum. Unser Ziel ist ein Lippstadt, in dem Radfahrer, Fußgänger, Autofahrer und ÖPNV-Nutzer gleichermaßen sicher und mit Freude unterwegs sein können – unter anderem durch eine getrennte Wegeführung, die hilft, unnötige Konflikte zwischen den Verkehrsarten zu vermeiden und insbesondere den Schutz von Fußgängern zu verbessern..

3. Elisabeth Körner BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Lippstadt

Zur Umsetzung der dringend notwendigen und nur sehr schleppend voranschreitenden Verkehrswende ist vieles notwendig, und zwar auf allen Ebenen: Bund, Land und Kommune. In Lippstadt auf der kommunalen Ebene hat die Politik vor Ort dafür zu sorgen, dass der Radverkehr attraktiver wird. Radfahren ist nicht nur umweltfreundlich. Es ist auch gesundheitsförderlich, entschleunigend und trägt gleichzeitig dazu bei, unsere Stadt lebenswerter und attraktiver zu machen

4. Hans-Dieter Marche BG Fraktion

Wir fahren als Fraktion und ich als Vorsitzender im erheblichen Maß Fahrrad. Nach geltenden Verkehrsregeln! Dies ist auch der Maßstab für uns, wie sich alle Fahrradfahrer verhalten müssen!

5. Alexander Tschense parteilos

Ich bin Radfahrer, Autofahrer und Fußgänger. Das gilt für viele Menschen in unserer Stadt. Eine Verkehrsplanung muss daher alle Mobilitätsformen gleichermaßen berücksichtigen. Dabei muss auch berücksichtigt werden, dass die Bedürfnisse der Menschen in den Dörfern andere sind als die in der Kernstadt. Der Blick nach Bocholt oder zu unseren niederländischen Nachbarn zeigt, dass dies kein Widerspruch ist.

Die Umsetzung einer Verkehrswende beginnt im Kopf. Das gilt für Planer ebenso wie für Paketboten, die ihr Auto auf dem Radweg abstellen, um den Verkehr nicht zu behindern, oder für Bauarbeiter, die von Radfahrern das Absteigen erwarten („Bitte absteigen“). Es braucht mehr Sensibilität für die Bedürfnisse der jeweils anderen Verkehrsteilnehmer.

Ich bin selbst Radtourist und Lippstadt liegt an beliebten, überregionalen Radrouten. Diese müssen in das Verkehrswegekonzept einbezogen werden. Die Ausweisung geeigneter Rastplätze und die Einrichtung von Service-Points würden die Attraktivität der Routen innerhalb des Stadtgebiets erhöhen.

Im Hinblick auf die Mobilität werden viele Dinge kritisiert. An vielen Stellen zu Recht. Aber nicht alles ist schlecht! Ich würde mir wünschen, dass wir uns auch mal über die neu aufgestellten Fahrradständer, die umgestaltete Woldemei oder die sich im Bau befindlichen Fahrradstraßen freuen.

6. Antwort der SPD:

Der Sozialdemokratie ist wichtig, dass Radfahren in Lippstadt für alle Menschen sicher, alltagstauglich und attraktiv wird – unabhängig von Alter, Wohnort oder sozialem Hintergrund.

Wir setzen uns für ein durchgängiges, gut ausgebautes und barrierefreies Radwegenetz ein, das die Ortsteile mit der Kernstadt verbindet und den Radverkehr als gleichberechtigtes Verkehrsmittel stärkt. Dabei stehen Sicherheit, Nachhaltigkeit und Lebensqualität im Mittelpunkt unserer Politik für eine zukunftsfähige Mobilität in Lippstadt

7. Arne Moritz CDU

Die gegenseitige Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmer!