

# Unzufriedenheit und Aufbruch

## Infrastruktur-Situation für den Radverkehr

■ **Lippstadt (hz).** Die Radwege in Lippstadt sind weder durchgängig noch sicher – und schon gar nicht gut bewertet. Das ist nach den Worten von Karl-Heinz Tiemann das eindeutige Ergebnis der vom „FahrradNetzWerk“, einem Zweig des Lippstädter Klimanetzwerkes, vorgenommenen Erhebung zur Frage I „Allgemeine Situation zur Infrastruktur für den Radverkehr in Lippstadt“. Klarer Konsens der Antworten: Die Infrastruktur ist lückenhaft, uneinheitlich und in vielen Bereichen schlichtweg unzureichend.

Von begeisterter Zustimmung keine Spur: Keine der befragten Personen vergab eine Note besser als „ausreichend“. Bürgermeister Arne Moritz äußerte sich mit einer 2 bis 3 am wohlwollendsten – allerdings mit deutlichen Einschränkungen. Die Bandbreite der Bewertungen reicht von „mangelhaft“ (BG) bis „durchschnittlich“ (SPD, Grüne). Die FDP vermied eine konkrete Schulnote, blieb allgemein. Besonders nachdrücklich kritisieren SPD, Grüne und Linke die Bruchstückhaftigkeit der Radwegführung. Mal Schutzstreifen, mal gar kein Radweg – das derzeitige Netz sei weder durchdacht noch durchgängig. Der parteilose Bürgermeisterkandidat Alexander Tschense und die SPD sprechen von fehlender Planungssicherheit. Die Linke nennt den Rückbau in der Cappelstraße sogar ei-



**Blick in den Beierswinkel im Süden der Kernstadt: Ein Beispiel von fehlender Infrastruktur der innerstädtischen Radwege in Lippstadt.**

**Foto: Karl-Heinz Tiemann**

nen „politischen Skandal“. Der CDU-Mann Moritz bringt eine differenzierte Perspektive ins Spiel: Der Spagat zwischen Bauwerkhalt und Radweg-Ausbau sei ein reales Dilemma. Dennoch bleibt der Tenor deutlich: Das System funktioniert nicht. Parteienübergreifend herrscht Einigkeit: Die aktuelle Radinfrastruktur schützt die verletzlichsten Verkehrsteilnehmenden nicht ausreichend. Ob Kinder oder ältere Menschen – ihre Sicherheit sei, so der Tenor, nicht gewährleistet.

Die Linkspartei beschreibt die Schutzstreifen bei Tempo 50 als „gefährlich“ und fordert, wie

auch SPD und FDP, eine bauliche Trennung der Verkehrsarten. Tschense unterbreitet klare Vorschläge: Tempo 30, sichere Querungen, besserer Ausbau – konkrete Forderungen statt bloßer Beanstandung.

Die Grünen verweisen auf die subjektive Unsicherheit, die durch schlechte Infrastruktur entstehe – ein zentraler Punkt für die gesellschaftliche Akzeptanz einer Mobilitätswende. Die CDU verweist auf mangelnde Fahrkompetenz der Radfahrer – ein Argument, das bauliche Mängel relativiert und Verantwortung zurück auf die Nutzer verlagert. Am deut-

lichsten wird der Befund im Gesamtbild: Alle wissen, dass es nicht gut läuft – doch echte Konsequenzen bleiben aus.

SPD, Grüne und Linke fordern eine radikale Neuausrichtung mit geschützten Wegen, Umbaumaßnahmen und neuen Mobilitätskonzepten. Doch Mehrheiten fehlen. Die CDU warnt vor Sachzwängen, die FDP bleibt vage.

Die BG fällt durch destruktive Ruffel ohne konstruktive Vorschläge auf. Zugleich wirkt die Stadtverwaltung zögerlich. Politische Blockaden – etwa bei der Öffnung der Burgstraße in Gegenrichtung – zeigen: Selbst kleine Veränderungen stoßen auf Widerstand. Ein Wandel ist denkbar, aber derzeit nicht durchsetzbar.

Tiemann fasst für das „FahrradNetzWerk“ zusammen: „Lippstadt steht am Anfang eines möglichen Strukturwandels im Verkehr. Doch zwischen politischer Einsicht und praktischer Umsetzung klappt eine Lücke. Wer den Radverkehr wirklich stärken will, muss bereit sein, Prioritäten zu verschieben – auch gegen Widerstände. Das Potenzial für eine fahrradfreundliche Stadt ist vorhanden. Was fehlt, ist der Mut zur Entscheidung.“

Die Serie wird am kommenden Sonntag mit dem Komplex „Haushaltsbudget für Fahrradmobilität und Fahrradbeauftragter im Stadthaus“ fortgesetzt.