

Streit über Geld, Posten und Prinzipien

„FahrradNetzWerk“-Umfrage: Mobilitätswende eine Frage von Mehrheiten

■ **Lippstadt.(hz)** Wenn es um das Fahrrad geht, teilt sich das politische Feld in Lippstadt entlang einer klaren Linie: Auf der einen Seite die Befürworter einer mutigen, strukturell abgesicherten Verkehrswende – dem gegenüber die Mahner, Bremser und Haushaltswächter. Die Antworten auf Frage 2 der Umfrage der Gruppe „FahrradNetzWerk“, ein Zweig des Lippstädter Klimanetzwerkes, an die Politik in Lippstadt zum Thema „Haushaltsbudget für Fahrradmobilität und Fahrradbeauftragter“ zeichnen ein Bild voller Kontraste. Nach den Worten von Karl-Heinz Tiemann, Sprecher des „FahrradNetzWerk“, lassen die Auslassungen erkennen, woran eine moderne Mobilitätspolitik in der Praxis oft scheitert: nicht am „Wie“, sondern am „Ob“.

Beim Thema Budgetaufstockung für den Radverkehr sind die Fronten verhärtet. Für die SPD, die Grünen, Die Linke und den parteilosen Bürgermeister-Kandidaten Alexander Tschense steht fest: Die derzeitigen 200.000 Euro reichen nicht, um den Sanierungsstau auf den Radwegen abzubauen. Die Linke fordert eine klare Umwidmung oder Aufstockung der Mittel, die SPD pocht auf langfristige Planbarkeit, wie sie im Verkehrsentwicklungsplan angelegt ist. Ein leicht abweichender Ton kommt von Hans-Dieter Marche (BG): Ja zur Erhöhung – aber nur, wenn das Geld auch tatsächlich zielgerichtet eingesetzt wird. Sein Vorschlag: eine zweckgebundene Haushaltsposition für Kleinmaß-



nahmen, um Wirksamkeit messbar zu machen. Konservativ-liberale Stimmen dagegen setzen andere Prioritäten. Bürgermeister Arne Moritz zeigt Verständnis für den Wunsch nach mehr Geld, verweist jedoch auf praktische Grenzen bei der Umsetzung – und verknüpft eine mögliche Aufstockung an die „Machbarkeit“. Ganz auf der Bremse steht die FDP mit Jürg Haseloff: Für ihn zählt nicht mehr Geld, sondern mehr Effizienz. Eine pauschale Erhöhung? Kommt für ihn nicht in Frage.

Ebenso offenbart die Frage nach einem eigenen Fahrradbeauftragten das politische Spannungsfeld. SPD, Grüne, Die Linke und Tschense sehen in der Stelle eine dringend benötigte Koordinationsfigur – ein Bindeglied zwi-

schen Verwaltung, Bürgern und politischer Strategie. Tschense warnt dabei realistisch: Ohne echte Ausstattung bleibt die Rolle wirkungslos. Völlig anders ist der Blick des BG-Mannes Marche: Er hält nichts von Einzelmandaten – die Erfahrungen seien negativ, sagt er, und plädiert für eine dezentrale Verantwortung bei den Fachleuten in der Straßenplanung. Noch deutlicher ist FDP-Repräsentant Haseloff: Der Radverkehr brauche keine Sonderrolle. Verkehrsplanung sei eine Querschnittsaufgabe – Gleichbehandlung statt Extraposten. Auch CDU-Mann Moritz sieht keinen Bedarf: Mit Michael Tröger gebe es bereits einen kompetenten Ansprechpartner. Warum also nachrüsten? Etwas einheitlicher ist das

Sie nahmen in den vergangenen Jahren mehrere Radwege in Lippstadt unter ihre Lupe: Vorne Karl-Heinz Tiemann, Sprecher für das „FahrradNetzWerk“, dahinter Christian Ringel vom ADFC (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club) und Michael Tröger, Fachdienst für Stadtplanung und Umweltschutz. Archiv-Foto: Adrian Tiemann

Bild bei der Frage nach einer Vertretung des Radverkehrs in der Unfallkommission. SPD, Grüne, Die Linke und Tschense befürworten die Einbindung klar – nicht zuletzt mit Verweis auf einen Erlass des NRW-Innenministeriums, der diese Option ermöglicht. Die Hoffnung: gezieltere Unfallprävention und bessere Analyse aus Sicht der Radfahrenden. Marche (BG) ist grundsätzlich offen, bevorzugt aber eine Zuweisung an die Fachbereichsleitung. CDU und FDP sehen hingegen keinen Änderungsbedarf – und Moritz meint, die bestehende Vertretung sei ausreichend. Der Blick aufs Ganze zeigt: Es geht um mehr als nur Verkehrstechnik. Einige Kräfte wie SPD, Grüne, Linke und Tschense stellen den Radverkehr

ins Zentrum ihrer verkehrspolitischen Strategie. Sie fordern mehr Geld, klare Zuständigkeiten und institutionelle Aufwertung – und sehen im Fahrrad nicht nur ein Fortbewegungsmittel, sondern ein Symbol für die Mobilitätswende. Konservative und wirtschaftsliberale Akteure wie CDU, FDP und BG mahnen zur Vorsicht. Sie setzen auf Haushaltsdisziplin, effiziente Verwaltungsstrukturen und ein Gleichgewicht aller Verkehrsteilnehmer. Die Skepsis gegenüber neuen Posten, höheren Budgets und strukturellen Reformen zieht sich wie ein roter Faden durch ihre Antworten. Die Diskussion um Haushaltsmittel und Zuständigkeiten wirkt auf den ersten Blick technisch – tatsächlich aber ist sie zutiefst politisch. Der Reformstau, der den Radverkehr in Lippstadt ausbremst, speist sich nicht aus Unkenntnis, sondern aus grundlegend unterschiedlichen Leitbildern. Ob Lippstadt seine Mobilitätswende schafft, wird sich also nicht an neuen Radwegen oder Kommissionssitzen entscheiden, sondern an Mehrheiten. Solange der politische Wille zur Priorisierung von Fahrradmobilität nur aus einer Hälfte des Stadtrats kommt, bleibt der Fahrradbeauftragte ein Papiertiger – und das Rad dreht sich weiter im Kreis. Die Serie wird am kommenden Sonntag mit dem Komplex „Reduktion des Autoverkehrs in der Innenstadt, Ausbau des Öffentlichen Personennahverkehrs und E-Ladepunkte“ fortgesetzt.