

# Mobilitätspolitik: Innenstadt im Wandel

## Wieviel Auto verträgt das Zentrum – und wie viel Wandel braucht es?

■ **Lippstadt (hz).** Der Streit um die Mobilität der Zukunft entzündet sich in Lippstadt an einem Ort, der allen gehört, aber jedem etwas anderes bedeutet: Gemeint ist, erklärt Karl-Heinz Tiemann für das FahrradNetzwerk einem Zweig des Lippstädter Klimanetzwerks, die Innenstadt. Zwischen Visionen und Verwaltungspraxis, zwischen Verkehrswende und Parksuchverkehr ringen die politischen Lager um Antworten auf die Frage: Wie viel Auto verträgt das Zentrum – und wie viel Wandel braucht es wirklich?

Wer sich für weniger Autoverkehr in der Lippstädter Innenstadt stark macht, bekommt zunehmend politische Gesellschaft – allerdings nicht ohne Gegenwind.

Deutlich vorne in Sachen Umgestaltung zeigen sich die Parteien SPD, Bündnis 90/Die Grünen und Linke. Ebenso der parteilose und von der SPD unterstützte Bürgermeisterkandidat Alexander Tschense. Ihre Forderungen gehen über kosmetische Eingriffe hinaus: Sie setzen auf einen stadtplanerischen Paradigmenwechsel. Die Linkspartei spricht offen von einer „Autoluw“-Innenstadt nach niederländischem Vorbild. Weniger Querverkehr, mehr Grün, weniger Parkplätze, mehr Platz fürs Rad – eine klare Vision statt vager Wünsche.

Die Grünen schließen sich dem Ziel einer autoarmen Innenstadt an, fordern aber zugleich soziale Ausgewogenheit: notwendige Verkehre bleiben erlaubt, der ÖPNV soll kostenfrei und damit wirklich attraktiv werden. Tschense fährt zweigleisig – im besten Sinne: Verkehrsversuche, Park&Ride-Angebote, Nahmobilität und eine neue Aufenthaltsqualität im Zentrum sind für ihn die Säulen der Transformation.

Die SPD bleibt konsequent bei einem schrittweisen Umbau

– Rücksicht auf Anwohner, Lieferverkehr und mobilitätseingeschränkte Menschen inklusive.

Anders das Bild auf der konservativ-liberalen Seite: Die FDP redet zwar von intelligenter Verkehrslenkung und erkennt das Ziel prinzipiell an – doch konkrete Einschränkungen lehnt sie ab. Vielmehr setzt sie auf funktionale Entflechtung statt struktureller Veränderung. Die BG-Fraktion mahnt zur Geduld. Ein leistungsfähiger ÖPNV müsse zuerst stehen, bevor am Status quo gerüttelt werde. Die CDU – mit Arne Moritz als Stimme – verteidigt das Auto in der Innenstadt vehement. Eine Reduktion des Verkehrs mit Kraftfahrzeugen ist aus seiner Sicht nicht sinnvoll – die Innenstadt soll auch künftig voll erreichbar bleiben.

Noch kontroverser wird es beim Thema Ladeinfrastruktur. Die zentrale Frage: Soll der Aufbau innerstädtischer Ladepunkte für Elektro-Autos Vorrang haben – oder behindert das nicht nur die Energienetze, sondern auch die Mobilitätswende? Die Linkspartei zieht eine klare Linie: E-Mobilität ersetzt nicht das Grundproblem des Individualverkehrs. Ladepunkte im Zentrum? Ein Rückschritt. Stattdessen will die Partei E-Bike-Infrastruktur stärken und Flächen neu verteilen. Ähnlich kritisch, aber differenzierter positionie-

### Säulen der Transformation

ren sich die Grünen: Innerstädtische Ladepunkte seien problematisch, sollten aber für Anwohner möglich bleiben. Stromnetze und Flächenbedarf müssen bei jeder Entscheidung mitgedacht werden. Die SPD und Tschense setzen auf einen Mobilitätshub – Ladepunkte sol-



Blick auf den Knotenpunkt von Poststraße und August-Kleine-Straße: Ein Beispiel für eine nicht ausreichende Infrastruktur für Radlerinnen und Radler in den Innenstadt. Foto: Karl-Heinz Tiemann

len an den Stadträndern entstehen, um das Zentrum zu entlasten und zugleich moderne Infrastruktur anzubieten. Die FDP spielt auf mehreren Tasten: Sie sieht in der Ladeinfrastruktur ein Lenkungsinstrument – allerdings eher am Innenstadtrand. Die BG hingegen winkt ab: Netzkapazitäten seien kein echtes Problem – Stromnetze würden sich „immer anpassen“.

Ein Vergleich mit Gastronomie und Wasseranschluss lässt erkennen, dass hier die Tiefe der technischen Debatte eher verkannt wird. CDU-Mann Moritz bleibt vage: Ja zum Ausbau – aber ohne Einordnung zu Konflikten mit Netz oder Fläche. Technologische Modernisierung scheint für ihn wichtiger als strukturelle Veränderung.

Was die Antworten zur Innenstadtmobilität zeigen, ist mehr als ein Parteienstreit – es ist ein Ringen um den urbanen Charakter Lippstadts. Die einen wollen Freiräume schaffen, Begegnung

ermöglichen und den städtischen Raum neu denken. Die anderen wollen Vertrautes bewahren, Entwicklung dämpfen und Veränderung behutsam, wenn überhaupt, zulassen. SPD, Grüne und Linke setzen auf Aufenthaltsqualität, Klimaschutz und neue Mobilitätsformen. Ihre Rezepte reichen von Verkehrsversuche über Parkraumbewirtschaftung bis hin zu kostenlosem ÖPNV. Die FDP und BG tre-

### Frage von Mehrheiten

ten auf die Bremse – sie fordern Machbarkeit, Zeit und technische Offenheit, ohne jedoch selbst klaren Veränderungsdruck zu formulieren. Die CDU bleibt beim Altbewährten: Mobilität heißt für sie auch künftig vor allem Autonutzung – mit neuem Antrieb, aber ohne neues

Denken.

Was aus der Innenstadt wird, hängt nicht vom Verkehr ab – sondern von politischen Mehrheiten. Die einen wollen das Zentrum zu einem Ort für Menschen machen, die anderen weiterhin vor allem für Autos. Ob sich Lippstadt auf den Weg macht oder weiter auf der Stelle tritt, wird sich an einer Frage entscheiden: Schafft es die progressive Ecke des Stadtrats, konkrete Mehrheiten für den Wandel zu organisieren? Denn klar ist: Eine autoärmere Innenstadt kommt nicht von allein – und auch nicht nur durch Technik. Sie braucht Mut zur Fläche, Investitionen in Alternativen und vor allem: den politischen Willen, Gewohntes zu hinterfragen. Die Richtung ist gewählt – die Geschwindigkeit noch offen. Die Serie wird am kommenden Sonntag mit den „Maßnahmen zur Verbesserung der Radwege-Situation in Lippstadt“ fortgesetzt.