

# Sicher radeln

## Umfrage vom „FahrradNetzWerk“ zur Straßenverkehrsordnung

■ Lippstadt (hz). Die Reform der Straßenverkehrsordnung (StVO) vom März 2025 war ein Meilenstein: Kommunen dürfen seither leichter Tempo 30 anordnen, sichere Radwege schaffen oder Zebrastreifen einrichten und haben damit mehr Handlungsspielraum für lebenswertere Städte. Doch wie reagiert Lippstadts Kommunalpolitik auf diese Einladung zur Gestaltung? Die Antworten auf die Frage nach der Nutzung der neuen Spielräume zeigen: „Der politische Wille ist unterschiedlich stark ausgeprägt“, meint Karl-Heinz Tiemann als Sprecher des „FahrradNetzWerkes“, dem Zweig des Lippstädter Klimanetzwerks, und fügt hinzu: „Nicht jeder greift nach dem nun erweiterten Werkzeugkasten“.

Die Antwort von Michael Bruns (Linke) zu der vom „FahrradNetzWerk“ gestarteten Umfrage bei den Lippstädter Parteien klingt ernüchert. Nicht die rechtlichen Rahmenbedingungen seien das Problem, sondern eine blockierende Verwaltung und fehlende politische Mehrheiten. Auch vorher seien schon mögliche Maßnahmen wie Tempo 30 vor Schulen mit abgeschmettert worden. Bruns bleibt kämpferisch und kündigt an, den Druck auf Verwaltung und Stadtrat weiter zu erhöhen. Seine Feststellung: Es hapert nicht an Regeln, sondern am Mut, sie zu nutzen. Die Reform sei eine

### Reform als Chance

Chance – aber nur, wenn man sie nicht verschläfe. Jürg Haseloff (FDP) befürwortet die neue StVO „in pragmatischem Maße“. Was der Liberale damit meint: Sicherheit sei wichtig, aber Einschränkungen für den Autoverkehr sollen möglichst vermieden werden. Die neuen Wege will er „sachlich prüfen“, konkrete Vorhaben nennt er nicht. Tiemann: „Die FDP balanciert zwischen Reformbereitschaft und dem Wunsch, den Verkehrsfluss nicht zu gefährden, ein vorsichtiger Reformkurs mit eingebauter Rückfahrkamera.“ Für Elisabeth Körner (Bündnis 90/Die Grünen) sei die StVO-Reform kaum mehr als ein „Reformchen“. Zwar sei die Stoßrichtung richtig, aber die praktische Reichweite der Änderungen bleibe begrenzt. Körner verweist auf die noch ausstehende Auswertung der neuen Verwaltungsvorschriften. Sie bleibt damit vage, was die konkrete Umsetzung angeht. Die Botschaft der Ratsfrau: Enttäuschung über den kleinen Spielraum, aber kein klarer Impuls, wie man das Beste daraus machen könnte. Die

Kritik sei fundiert, bleibe aber ohne Richtung.

Hans-Dieter Marche von der Bürgergemeinschaft (BG) nutzt die Frage als Gelegenheit, ein konkretes Problem anzusprechen: Die Fahrradverbindung über den Marktplatz sei unbrauchbar, es verlange eine Alternativroute zur Cappelstraße. Die Reform der StVO spielt in seiner Antwort allerdings keine Rolle. Sein Fazit: Eine wichtige infrastrukturelle Forderung, jedoch am Thema der erweiterten Spielräume vorbei. Die BG bleibt pragmatisch, aber auch am eigentlichen Hebel unbeteiligt. Alexander Tschense, parteiloser und von der SPD unterstützter Bürgermeisterkandidat, nennt konkrete Ansatz-

### Rechtliche Möglichkeiten

punkte – etwa den NRW-Erlass zur „Schulstraße“, der zeitlich begrenzte autofreie Zonen ermögliche. Tschenses Ansatz: Die StVO-Reform klug nutzen, um Ziele des Verkehrsentwicklungsplans umzusetzen, praxisnah, partizipativ und wirkungsorientiert. Die SPD signalisiert Umsetzungswillen: Tempo-30-Zonen, Zebrastreifen und sichere Radwege sollen mit den neuen rechtlichen Möglichkeiten zügig und gezielt verwirklicht werden. Die Umsetzung müsse rechtssicher und in enger Abstimmung mit Verwaltung und politischen Gremien erfolgen. Ihr Signal: Die SPD wolle gestalten, nicht mit markigen Ansagen, sondern mit konstruktiver Zusammenarbeit und rechtlicher Sorgfalt. Arne Moritz aus der CDU schränkt die Bedeutung der Reform ein: Es gebe „nur vereinzelt zusätzliche Möglichkeiten“, etwa vor Spielplätzen. Jede Maßnahme müsse im Einzelfall geprüft werden, in Abstimmung mit Polizei und Baulasträgern. Die vom Bürgermeister vertretene Haltung ist korrekt und vorsichtig, aber ohne erkennbaren Gestaltungsanspruch. Die von ihm repräsentierte CDU agiert hier eher als Verwaltungsbegleiter denn als politischer Impulsgeber. Karl-Heinz Tiemann fasst für das „FahrradNetzWerk“ zusammen: „Die neue StVO macht's möglich, aber man muss es auch machen. Die Reform ist kein Selbstläufer, sondern ein Werkzeugkasten. Ob Lippstadt daraus ein zukunftsfähiges Mobilitätskonzept schmiedet oder lieber den Deckel wieder schließt, hängt nicht von Berlin ab, sondern von denen, die hier gestalten. Und die Frage ist längst nicht mehr, ob wir neue Wege gehen, sondern wer bereit ist, den ersten Schritt zu tun.“