



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)?*

Ich fahre in Lippstadt gerne und viel Fahrrad, wie viele Menschen in Lippstadt auch. Durch unsere Stadtgröße (inklusive Ortsteile) und die Lage im flachen Land haben wir beste Voraussetzungen.

Im Vergleich mit anderen deutschen Städten sehe ich uns insgesamt bei einer 3+.

Im Vergleich mit den Niederlanden oder Dänemark bei einer 4.

Wir können also aus meiner Sicht uns gut mit dem Fahrrad in Lippstadt bewegen, aber wir haben noch sehr, sehr viel Potential.

- b) *Wie schätzen Sie das Sicherheitsniveau für Radfahrer ein, besonders für Kinder und Ältere?*

Grundsätzlich halte ich das Sicherheitsniveau für in Ordnung.

Dringend sind für mich die Anbindungen der Ortsteile mit einem sicheren Fahrradweg (Overhagen-Herringhausen-Benninghausen; Esbeck-Hörste...). In der Innenstadt ist die Sperrung des Radweges an der Einmündung der Marktstraße in die Cappelstraße unzumutbar.

Insgesamt gilt es die Rücksichtnahme untereinander, egal in welchem Verkehrsmittel man unterwegs ist, zu stärken.

Aus meiner Sicht kann hier die Stadt durch positives Marketing einwirken.

Es ist sehr positiv, dass insbesondere durch E-Unterstützung mehr ältere Menschen auf dem Fahrrad unterwegs sind.

Das Fahrradfahren auch von Kindern will geübt sein und nicht nur beim Fahrradführerschein.

Hier gilt es Eltern zu unterstützen. Ich kann mir vorstellen durch kleine Radtouren mit konkreten Hinweisen auf Gefahrenstellen oder Hinweisen zu arbeiten.

Ich halte auch Angebote für Senioren, aber auch für Eltern auf einem (Fahrrad-)verkehrsübungsplatz für eine hervorragende Möglichkeit.

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 Instandsetzungsstaus deutlich zu erhöhen?*

Aus meiner Sicht ist die Reservierung eines höheren Haushaltsbudgets bei Instandhaltungsmaßnahmen rein für den Fahrradverkehr nicht zielführend. Das



grundsätzliche Budget für Instandhaltung von Wegen ist auskömmlich. Es gilt innerhalb des Fachausschusses mit der Verwaltung die Mittel insgesamt auf eine veränderte Mobilität auszurichten, sodass insgesamt mehr dem Radverkehr, aber auch dem Fußgängerverkehr zugutekommt.

Viele Städte machen vor, dass man auch mit wenig Geld viel für die Fahrradmobilität tun kann. An einigen Stellen im Stadtgebiet kann durch die Aufhebung der Fahrradwegebenutzungspflicht mehr erreicht werden (z.B. weil der Radweg nicht nur beschädigt, sondern eigentlich auch zu schmal ist). z.B. auch mit Ausweisung von Fahrradstraßen nur mit Markierungen anstatt einem Komplettumbau der Straße.

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?

Grundsätzlich halte ich es für sinnvoll ein zentrales Mobilitätsmanagement in der Stadt zu haben bei dem alle Themen rund um den Verkehr zusammenlaufen, denn Mobilität muss immer vernetzt gedacht werden. Das Thema Fahrradverkehr muss allerdings dabei eine stärkere Rolle spielen, als bisher.

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

Die reine Teilnahme weiterer Personen an Gremien und Terminen und damit auch der Unfallkommission ist nicht immer zielführend. Es geht mir insbesondere darum, dass alle Verkehrsteilnehmenden egal mit welcher Fortbewegung und welchen Alters bei den Überlegungen berücksichtigt werden und das gilt für alle Teilnehmenden der Kommission. Unabhängig von der einzelnen Unfallkommission geht es um Sensibilisierung und hier kann die Stelle des Fahrradbeauftragtenwesens deutlich mehr in Erscheinung treten.

Am konkreten Beispiel ist die „Lösung“ an der Einfahrt Cappelstraße-Marktstraße ja nicht nur für die Radfahrenden, sondern auch mit Personen mit Kinderwagen, Rollstuhl oder blinde Menschen eine Katastrophe.

Insbesondere wenn es sich um einen Unfallschwerpunkt von Radfahrenden handelt, oder Maßnahmen, welche auch in den Fahrradverkehr eingreifen, macht es Sinn einen Radfahrexperthen hinzuziehen. Früher wurde dabei zum Beispiel auch der ADFC durch aus zur Rate gezogen.

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 Altstadtrings soweit 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.

Insbesondere wir Lippstädter sind seltsame Parkplatznutzende. Wir fahren lieber dreimal durch die verschiedenen Querstraßen, als einmal ins Parkhaus oder etwas außerhalb zu parken.

Ich finde es richtig und wichtig an den Stadträndern die Parkplätze zu erhalten und auszubauen. In der Innenstadt sind öffentliche Autoparkplätze mittelfristig nur auf Anwohnende und mobilitätseingeschränkte Personen zu reduzieren.

Insbesondere für ältere Personen die eingeschränkt sind, aber keinen Behindertenausweis erhalten können, müssen wir über kreative Lösungen einer Berechtigung sprechen.

Nach dem Umzug der Feuerwehr gilt es unsere gesamten Querungsverkehr und die Verkehrsflüsse innerhalb der Stadt neu zu definieren. Aus meiner Sicht sind dann auch die Querverkehre über die Langestraße für den Autoverkehr zu sperren.

Parallel, wie auch von uns Grünen mehrfach beantragt gilt es den Busverkehr zu stärken und auch mehr kostenlose Angebote zu schaffen. Leider hat das nur sehr bedingt Mehrheiten gefunden.

Lippstadt hat eine „noch“ sehr vielfältige und lebendige Innenstadt, dies müssen wir durch deutlich mehr Aufenthaltsqualität erhalten und dazu müssen sich Autoverkehre deutlich in der Altstadt reduzieren.

b) Innerhalb des Altstadtrings sind Ladepunkte für E-Autos in zweifacher Hinsicht problematisch: Zum einen verursachen diese öffentlichen Ladepunkte zusätzlichen fließenden und ruhenden Verkehr. Zum anderen wird die Kapazität des innerstädtischen Stromnetzes durch den notwendigerweise angestrebten Einsatz von erneuerbarer Energie für Wohn- und Geschäftsgebäude (z.B. Wärmepumpen, Wandboxen der Anwohner) höher beansprucht werden. Das vorhandene Stromnetz ist aber nur langfristig und mit größeren Baumaßnahmen erweiterbar. Wie stehen Sie, unter Berücksichtigung dieser Aspekte, zur Vermeidung von PKW-Ladepunkten in der Altstadt zugunsten einer Ladeinfrastruktur in der Peripherie (z. B. Cabrioli, Kuhmarkt, Bahnhof, Parkplätze der Supermärkte)?

Ich halte Schnellladepunkte am Randbereich und nicht im Altstadtbereich für absolut sinnvoll, genau aus den von Ihnen beschriebenen Gründen.

Ich sehe aktuell auch keinen weiteren Druck für öffentliche Ladepunkte in der Altstadt (nur noch im neuen Stadthausparkplatz), allerdings halte ich die geschaffenen Punkte auch für notwendig, da z.B. gerade auch mobilitätseingeschränkte Personen diese Lademöglichkeiten nutzen und auch Anwohnende, welche keine eigene Ladesäule haben (können).

Unabhängig von der Ladeinfrastruktur halte ich den Ausbau des ÖPNV und „P+R-Angebote“ für absolut zwingend, wenn uns die Mobilitätswende gelingen soll.



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?

Nicht nur als Kandidatin für das Bürgermeisteramt, sondern auch als Fraktionsvorsitzende von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN stehe ich hinter dem Antrag.

Er ist allerdings nur ein kleiner Baustein für die Maßnahmen, welche eigentlich dringend notwendig sind.

Einige der Hinweise der Verwaltung sind für mich auch nachvollziehbar.

Die nun teilweise Umsetzung und Priorisierung ist ein erster Schritt. Es gilt dann nun auch konkret in die Umsetzung zumindest dieser Maßnahmen zu kommen.

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 Altstadtring 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?*

Für mich gilt es politisch mit dem nächsten Rad alle Maßnahmen des Mobilitätskonzept noch einmal komplett auf den Prüfstand zu stellen.

Dabei gibt es aus meiner Sicht mehrere Kategorien:

- unstrittig, da keine Änderungen des Zielbildes → Priorität: kurzfristig, mittelfristig, längerfristig
- potentiell nicht mehr angemessen → neu Beratung
- weitere notwendigen Maßnahmen

Ein Baustein des Mobilitätskonzeptes sind auch diese durchgängigen Nord/Süd und Ost/West Radrouten, die aus meiner Sicht extrem wichtig sind damit noch mehr Lippstädter sicher auf das Fahrrad umsteigen.

- b) *Mit welchem Zeitplan wollen Sie eine schnelle und sichere Anbindung der Ortsteile an die Kernstadt umsetzen?*

Eine bessere Beschilderung ist wenn politisch gewollt sicher innerhalb von 1,5 Jahren umzusetzen (inkl. Haushaltsberatung).

Bei den Strecken die noch hergestellt werden müssen, ist die Lage leider anders, da eine Einigung mit den Besitzern der Flächen notwendig ist und leider wie wir wissen bereits mehr als 30 Jahre andauern.

Ich kann nicht versprechen, dass es gelingt, aber ich kann versprechen, dass dies für mich ein klares Herzensanliegen ist, für das ich mich einsetze.

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?

Persönlich habe ich mir mehr Möglichkeiten durch die Reform erhofft.

Doch es ist ein guter Schritt, den es nun auszunutzen gibt. Insbesondere weitere Radfahrstreifen sind kostengünstige Alternativen für die heutzutage schnelleren und sicherfahrenden Radfahrenden. Ich sehe hier auch eine positive Stimmung in den Ortsteilen, dieses Vorgehen deutlich breiter umzusetzen.



Bei Zebrastreifen sehe ich keinen ganz großen Handlungsdruck in Lippstadt, aber es ist hilfreich, dass die Hürden deutlich zurück genommen wurden.

Insbesondere bei Tempo 30 hätte ich mir mehr Handlungsspielraum gewünscht, die jetzt möglichen Freiräume sollten wir wo immer möglich konsequent nutzen.

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?

Bereits am 18.03.2021 wurde die Bewerbung zum Beitritt durch BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN nach 2016 erneut beantragt und mit Mehrheit beschlossen. Auch als Bürgermeisterkandidatin stehe ich absolut hinter diesem Beschluss.

Allerdings ist dieser (wie viele andere auch) immer noch nicht umgesetzt.

Auch die konkrete Benennung eines Fahrradbeauftragten wurde auf unseren Antrag hin beschlossen.

Eine Vernetzung mit anderen Kommunen in Bezug auf Fußgänger- und Radfahrerfreundliche Städte ist wichtig um von guten Beispielen lernen zu können, die AGFS NRW wäre dafür genau die richtige Stelle.

Ein Beitritt macht aber nur Sinn, wenn dieses Anliegen auch von der Stadtspitze vorgelebt und eingefordert wird.

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

Lippstadt ist eine vielfältige, lebens- und liebenswerte Stadt, das betrifft auch unsere Mobilität. Für mich ist es entscheidend die verschiedenen Mobilitätsarten nicht gegeneinander auszuspielen, sondern für alle ein modernes angemessenes Angebot zu schaffen, welche der klimagerechten Mobilitätswende dient.

Das bedeutet für mich durchgängige qualitative Radwege und gute Vernetzungspunkte zu anderen Mobilitätsarten. Dazu zähle ich mehr Fahrradständer auch mit Schließfächern, aber

Elisabeth Körner

7 BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Brüderstr. 12; 59555 Lippstadt
kontakt@elisabeth-koerner.de
www.elisabeth-koerner.de



auch eine gute Anbindung an Bus und Bahn.

Die Anbindung der Ortsteile, sowie der Quartiere und der Gewerbegebiete ist dabei von entscheidender Bedeutung und dies sinnvoll auch über die Stadtgrenzen hinweg.

Durch eine Entschleunigung des Autoverkehrs bei gemeinsam genutzten Räumen entsteht ein sicherer Verkehrsraum für alle Beteiligten und eine weitere Stärkung des Fahrradverkehrs.

Wenn wir unsere Radwege-Infrastruktur verbessern, ist dies für alle Lippstädter Menschen egal ob Jung und Alt sinnvoll. Es stärkt auch unsere Innenstadt, z.B. durch Radtourismus.

Bei Fragen stehe ich gerne zur Verfügung und Danke für Ihr Engagement.

Elisabeth Körner
Bürgermeisterin für Lippstadt 2025