

Sehr geehrte Damen und Herren,
sehr geehrter Herr Vorsitzender,

danke, dass ich heute beim Sondertermin des
Bau- + Verkehrsausschusses zum Thema
Radverkehr in Lüdenscheid das Wort für die
Radfahrenden ergreifen darf.

Was hat sich seit 1970 für die Radfahrenden in Lüdenscheid getan?

Seit 50 Jahren fahre ich in Lüdenscheid mit
dem Rad.

Meine persönliche Wahrnehmung und
Erfahrung zum Thema Radverkehr in
Lüdenscheid ist:

Für die Radinfrastruktur war es ein halbes
Jahrhundert Stillstand bis Rückschritt

Wo stehen wir momentan?

Comeon.de berichtet im März 2023, dass Lüdenscheid im Ranking des ADFC Klima Test, die fahrradfeindlichste Stadt bis 100.000 Einwohner in ganz Deutschland ist.

Wir erreichen als einzige Kommune die Note Mangelhaft

Diese Wertung stammt aus der Zeit vor der Sperrung der A 45.

Wo wollen wir hin?

Wir vom ADFC engagieren uns dafür, das Lüdenscheid lebenswerter wird

Das Fahrrad ist eins der besten Werkzeuge, dieses Ziel zu erreichen

Wir wollen, dass Lüdenscheid in ein paar Jahren die Note „sehr gut“ beim Klimatest erhält

Was macht uns Hoffnung?

Ich beziehe mich auf die Nachhaltigkeitsstrategie der Stadt Lüdenscheid und zitiere daraus das Vorwort unseres Bürgermeisters Sebastian Wagemeyer:

„Stellen Sie sich vor, im Jahr 2030 gehört Lüdenscheid zu den nachhaltigsten und klimafreundlichsten Städten Deutschlands und gilt als Vorbild für viele Kommunen“

nur eine Utopie?

Was sind unsere Forderungen?

Unser Herzenswunsch ist, dass Lüdenscheid innerhalb des nächsten Jahrzehnts, die Utopie unseres Bürgermeisters in die Tat umsetzt und Lüdenscheid zum Vorbild in Sachen Klimaschutz, Nachhaltigkeit und lebenswerte Städte wird.

Dafür benötigen wir eine gemeinsame Vision, ein Ziel und einen Plan.

Die Vision steht aus gutem Grund am Anfang dieses Veränderungs-Prozesses.

Deswegen ist unser Ziel für den heutigen Tag, eine Vision für ein durchgängiges Radwegenetz und für ein lebenswertes Länderscheid zu formulieren.

Unsere Kernforderung ist die massive Stärkung des Radverkehrs.

Worauf gründen wir unsere Überzeugung?

Eine Erkenntnis ist mittlerweile Konsens

Wir stecken tief in einer verkehrspolitischen Sackgasse.

Der einzige Weg aus einer Sackgasse ist die 180° Wende

Welche Experten liefern Lösungsansätze?

Eine Studie des Fraunhofer Institutes vom Mai 2024 beginnt mit der Überschrift:
„wie sich der Radverkehr bis 2035
verdreifachen könnte“

Der Radverkehrsanteil könnte bis 2035
dreimal so hoch sein, wie momentan.

Das wäre gut für das Klima und die
Lebensqualität zeigt die Studie.

Um das Potenzial auszuschöpfen, braucht es
Geld, Gesamtkonzepte und Geduld.

Die Verdreifachung des Radverkehrsanteils bis
2035 setzt voraus, dass eine konsequente
Flächenumverteilung zu Gunsten des Fuß- und
Radverkehrs erfolgen muss.

Auch Tempo 30 wäre als
Regelgeschwindigkeit innerorts Teil eines
Konzepts, ebenso wie preispolitische
Maßnahmen, um den Autoverkehr zu
reduzieren.

Außerdem müsste der Radverkehr in ein qualitativ hochwertiges und günstiges Angebot im ÖPNV integriert werden.

Es bräuchte ein sehr gutes Fahrradnetz aber auch eine „positive Fahrrad Kultur“ d.h. Städte, Gemeinden und Menschen, müssten sich in jeder Hinsicht stärker auf Rad und Fußverkehr ausrichten.

Wenn man so radikal wie in der Studie angenommen, aufs Fahrrad setzen würde, könnte man bundesweit den Anteil des Radverkehrs bis 2035 von aktuell 13 auf 45 % steigern - was Strecken im Nahbereich betrifft!

Das bedeutet, die besonders klimaschädliche Kurzstrecke mit dem Auto könnte im Ideal-Szenario der Forscher stark zurückgehen mit der Radverkehrsförderung.

Wenn wir die Mobilitätswende in der gleichen Geschwindigkeit fortführen, wie sie die Politik aktuell betreibt, würde man laut Studie bis 2035 nur eine geringe Verbesserung von 13 auf 15 % erreichen, was den Rad-Anteil angeht.

Soweit die Studie des Fraunhofer Institutes

Wie soll das funktionieren?

Ich höre von allen Seiten immer wieder, Geld ist nicht das Problem.

Mit Geduld hören wir uns schon seit geraumer Zeit das Argument an, es fehlt am Personal.

Woran es aber aus meiner Sicht vor allem mangelt, ist der gemeinsame Wille, über alle politischen Grenzen hinweg, ein Gesamtkonzept zu entwickeln und umzusetzen.

Wenn der politische Wille da ist und alle Hebel in Bewegung gesetzt werden, die zur Verfügung stehenden Fördermittel abzurufen und externe Planungsbüros mit der Umsetzung eines Gesamtkonzeptes zu beauftragen, sehe ich etwas optimistischer in die Zukunft.

Beteuerungen, man wolle den Radverkehr nach vorne bringen, nützen überhaupt nichts, wenn die Einzelmaßnahmen ein Flickwerk bleiben.

Wenn wir heute beschließen, dass die Mobilitätswände in Lüdenscheid, damit

beginnt, den zur Verfügung stehenden Platz gleichberechtigt aufzuteilen, dann arbeiten wir gerne an dieser Vision mit.

Ich höre in vielen Gesprächen, dass Menschen gerne Fahrrad fahren, aber nicht in Lüdenscheid.

Ein klares Ziel muss sein, dass alle Lüdenscheider angstfrei Fahrrad fahren können und die freie Wahl haben.

Was haben die Lüdenscheider davon?

Bei einer Verdreifachung des Radverkehrs würde sich die Luftqualität drastisch verbessern (ca 12 % weniger Treibhausgase, Feinstaub, Microplastik etc.)

Die Lärmbelästigung würde erheblich reduziert

Der Verkehrssektor ist das größte Sorgenkind der deutschen Klimapolitik und der Verkehr in Lüdenscheid ist einer der größten Stressfaktoren für Anwohner und Verkehrsteilnehmer.

Welcher Weg ist erfolgversprechend?

Dazu das Fraunhofer Institut:

Zuallererst müssen wir weg vom Sammelsurium der Einzelmaßnahmen.

Hier mal eine Radstraße, da ein Fahrradweg, das bringt nur wenig.

Es braucht eine ganzheitliche Planung, die eingebunden ist in eine Vision wie eine Stadt eine Kommune aussehen soll und sich anfühlen soll für ihre Bewohner.

Dabei geht es um weit mehr, als nur ums Radfahren.

Es geht um nichts anderes, als um die Lebensqualität vor Ort.

Radfahren muss sicher sein und darf nicht zur täglichen Mutprobe werden.

Was muss jetzt getan werden?

Für die Umsetzung dieser Vision sind folgende Maßnahmen erforderlich:

Umverteilung der vorhandenen Flächen

Die zur Verfügung gestellten Mittel müssen drastisch erhöht werden.

Welchen Stellenwert das Fahrrad in der deutschen Verkehrspolitik hat, macht ein einfacher Vergleich deutlich:

Pro Jahr und Einwohner, investiert Berlin 5 €

Pro Jahr und Einwohner, investiert Utrecht 132

Um mittelfristig den Rückstand bei der Radinfrastruktur aufholen zu können, müssen wir in Lüdenscheid den finanziellen und personellen Einsatz massiv erhöhen.

Die Infrastruktur in Lüdenscheid muss in den nächsten Jahren sowieso saniert werden.

Diese „Sowieso-Kosten“ würden dadurch die eingesetzten Mittel für die Radinfrastruktur deutlich reduzieren.

Deswegen wäre es klug, diese Sanierungsmaßnahmen immer im Zusammenhang mit Radinfrastruktur und Mobilitätswende zu denken und umzusetzen.

Mit Beginn der Mobilitätswende werden auch in Lüdenscheid dieselben Argumente auftauchen, wie überall:

1. Wenn die Knapper Straße zur Fahrradstraße wird oder die Innenstadt autofrei wird, dann bricht der Einzelhandel zusammen.
2. Für eine Radinfrastruktur fehlt das Geld und auch der Platz.

Diese Aussagen, sind persönliche Meinungen, die durch Fakten und Erfahrungen widerlegt werden können.

Utrecht, Karlsruhe, Kopenhagen, Tübingen, Sevilla, Paris, diese Liste lässt sich beliebig fortsetzen.

Diese Kommunen beweisen, dass nach Umsetzung der oben genannten Maßnahmen die Städte an Attraktivität gewonnen haben.

Die Lebensqualität steigt.

Der Handel profitiert in der Regel von Umsatzzuwächsen von 30 % oder mehr

Die Innenstadt wird lebendiger und lebenswerter.

Die Attraktivität für Handel, Gewerbe und Fachkräfte wird deutlich gesteigert.

**RADINFRASTRUKTUR IST GÜNSTIG
IN DER HERSTELLUNG UND IN DER
UNTERHALTUNG**

Zu den Ergebnissen der oben genannten Studie passen auch 2 gesetzliche Vorgaben:

1. Lärmreduzierung

Laut Bundesgesetz sind Kommunen verpflichtet, Lärmaktionspläne zu erstellen und die Öffentlichkeit frühzeitig und aktiv zu beteiligen:

Um den krank machenden Lärm zu reduzieren, werden diese Maßnahmen vorgeschlagen:

Reduzierung der Kfz-Verkehrsmenge durch weitgehende Modal-Split Änderung

gesamtstädtische Reduzierung der LKW Anteile

Verkehrslenkung und Umverteilung

Reduzierung der Geschwindigkeit.

RADFAHREN IST LEISE

2. Luftreinhaltung

Die EU Richtlinie 2008 fordert die Verbesserung der Luftqualität zum Schutz der menschlichen Gesundheit und der Umwelt.

Insgesamt ist es von besonderer Bedeutung, den Ausstoß von Schadstoffen an der Quelle zu bekämpfen...

deshalb sind Emissionen von Luftschadstoffen zu vermeiden, zu verhindern oder zu verringern

**RADFAHREN IST GUT FÜR DIE
UMWELT**

UND GESUND FÜR DIE RADELNDEN

Wie kann man diese gesetzlichen Vorgaben umsetzen?

Wir setzen uns dafür ein, Parkraum zu reduzieren und angemessen zu bewirtschaften, manche Strassen für den Durchgangsverkehr zu schließen

Den Verkehr innerorts zu beruhigen und jegliche klimaschädliche Subvention zu streichen.

JEDE GESPARTE AUTOFAHRT, REDUZIERT DEN PLATZBEDARF

Was hat unsere Kommune davon?

Radinfrastruktur bekommt man nicht geschenkt, aber sie reduziert auf lange Sicht die Kosten

Wenn man z.B. alle Ausgaben der letzten 15 Jahre für die Kopenhagener Rad Infrastruktur zusammen zählt, kommt man auf eine Summe, die die Erweiterung eines winzigen Autobahnabschnitts gekostet hätte.

RADFAHREN SCHONT DIE UMWELT UND DEN GELDBEUTEL

Was sagt das Verkehrsministerium dazu?

ich zitiere die Broschüre des
Bundesministeriums für digitales und Verkehr

„einladende Radverkehrsnetze“

Herr Wissing unser Verkehrsminister schreibt:

„das Fahrrad kombiniert so gut wie alle
Aspekte, die wir uns für ein modernes
klimafreundliches Verkehrsmittel wünschen:
es ist effizient, bezahlbar, umweltfreundlich,
platzsparend und leise und ganz nebenbei auch
noch ein hervorragender Fitnesstrainer.“

und weiter

„wenn Radverkehr Infrastruktur vielerorts
einem Hindernis Parcours gleicht, dann stimmt
etwas nicht.“

...Deshalb wollen und müssen wir dringend
noch mehr für den Radverkehr tun und mit“
wir“ meine ich auch die Planerinnen und
Planer von Radwegen vor Ort.

Von einer Radverkehr Infrastruktur, die für ein elfjähriges Mädchen geeignet ist, profitieren alle Menschen.

...daher mein Wunsch an alle Planerinnen und Planer: halten Sie sich stets vor Augen, was ein 11 jähriges Mädchen benötigt, um sicher und entspannt Radfahren zu können.

...planen Sie die Radinfrastruktur bei Ihnen vor Ort entsprechend.

... immer mehr Menschen entdecken das Fahrrad für ihre alltäglichen Wege.

Eine tatsächliche oder gefühlte Überforderung durch eine veraltete oder gar fehlende Infrastruktur ist unbedingt zu vermeiden.

Stattdessen braucht es einladende Radwege, die dem Prinzip einer fehlerverzeihenden Infrastruktur folgen und möglichst getrennt vom Kfz Verkehr verlaufen.

Sie haben es in der Hand.

Die gute Nachricht zuerst:

Mobilität lässt sich gestalten.

Sie beeinflussen mit ihren Entscheidungen, wie die Menschen in ihrer Kommune in Zukunft unterwegs sind.

Fühlt es sich in ihrer Kommune gut und sicher an, im Fahrradsattel unterwegs zu sein?

Ist es einfacher und bequemer, den Nachwuchs mit dem Fahrrad in die Kindertagesstätte zu bringen?

Gestalten wir die Infrastruktur so, dass sie die gewünschten Anreize setzt!

Sie haben es in der Hand! Radwege müssen gebaute Einladungen sein....

**LÜDENSCHIED HAT KEIN
PLATZPROBLEM, SONDERN EIN
VERTEILUNGSPROBLEM.**

**DIESER ZUSTAND IST HÖCHST
UNSOZIAL.**

Ich möchte meinen Beitrag mit folgenden Zitaten abrunden:

Willy Brandt:

„kleine Schritte sind besser, als große Worte“

Sebastian Wagemeyer, beschliesst das Vorwort zur Nachhaltigkeitsstrategie mit den Worten:

„Unser gemeinsames Motto für die Zukunft lautet: Auf geht's! Gemeinsam schaffen wir es, die Utopie Wirklichkeit werden zu lassen!“

vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit