

DIE LINKE.Fraktion im Lüdenscheider Rat, Albrechtstr. 2,
58507 Lüdenscheid

An den
Bürgermeister
Sebastian Wagemeyer

Vorsitzender
Jens Holzrichter

DIE LINKE

Fraktion im Lüdenscheider Rat

Josef Filipppek

Fraktionsvorsitzender

Albrechtstr. 2

58507 Lüdenscheid

Telefon 0176 54185318

josef.filipppek@rat.luedenscheid.de

Otto Ersching

Ratsherr

Telefon 01525 1017418

otto.ersching@rat.luedenscheid.de

www.dielinke-maerkischer-kreis.de

Antrag zu den Tagesordnungspunkten Ö3, Ö4

06.06.2021

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,
sehr geehrter Herr Holzrichter,

Wir begrüßen die Vorlage 136/2021 „*Rad-Schutzstreifen auf alles Hauptverkehrsstraßen*“ und den Antrag von Bündnis 90/DIE GRÜNEN nach einem Radverkehrskonzept. In der Anlage übersenden wir unseren Entwurf für ein Mobilitätskonzept.

Wir verstehen dieses Konzept als Ergänzung und Konkretisierung der vorliegenden Anträge.

Freundliche Grüße
Torsten Lange
sachkundiger Bürger

Josef Filipppek
Fraktionsvorsitzender

Verkehrswende in Lüdenscheid – JETZT!

Die Stadt muss wieder lebenswert werden!

Das öffentliche Leben muss Vorrang haben, Freiraum für Begegnungen, statt zugeparkter Flächen, muss geschaffen werden, mehr Grün statt Pflaster sollte die Devise sein, und dabei steht stets die Verbesserung von Klima und Umwelt im Vordergrund!

Die massive Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs ist ein wichtiger Schritt bei der Verkehrswende. Der Verkehr erreicht seine Klimaziele nicht – in fast 30 Jahren sind die CO₂-Emissionen des Sektors um kaum ein Prozent gesunken. Die Verkehrswende braucht es aber auch, damit Städte mehr Lebensqualität gewinnen und die Belastungen durch Lärm und Schadstoffe sinken.

Die Mobilitätswende kann nur gelingen, wenn attraktive Alternativen angeboten werden. Notwendig sind eine umfassende Verbesserung und der Ausbau des Nahverkehrs. Zudem müssen flächendeckend Radwege, Fahrradstraßen, Schutzstreifen und geschützte Radstreifen angelegt werden. Fußgänger*innen müssen Vorrang vor dem Individualverkehr haben, insbesondere in der Innenstadt. Innerorts sollte grundsätzlich eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h eingeführt werden. Höhere Geschwindigkeiten, z. B. auf Einfall- und Ausfallstraßen innerhalb der Stadt, müssen ausgewiesen werden.

1. Nahverkehr

Der Märkische Kreis erstellt auf Grundlage von diversen Gesetzen, wie der EU-Verordnung 1370/, dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG), und dem Gesetz über den öffentlichen Nahverkehr in NRW (ÖPNVG NRW), alle 5 Jahre einen Nahverkehrsplan.

Der aktuelle Plan endet im nächsten Jahr und muss fortgeschrieben werden. Die Kommunen sind bei der Erstellung zu beteiligen und anzuhören.

Die Beteiligung muss allerdings so frühzeitig geschehen, dass auch wirklich ein Einfluss auf die Weiterentwicklung des ÖPNV, auf dem Lüdenscheider Stadtgebiet, genommen werden kann.

Das ist bei der Erstellung im Jahr 2017 nicht ausreichend geschehen! Die Beteiligung war viel zu spät und die gemachten Vorschläge, des Rates der Stadt Lüdenscheid, fanden weitestgehend keine Berücksichtigung.

Folgende Vorschläge stellen wir deshalb zur Diskussion:

- ◀ Verknüpfung aller Linien mit dem Bahnhof (ist Bestandteil des aktuellen Plans – wurde bisher aber nicht realisiert).
- ◀ Einführung von City-Buslinien zum Nattenberg, zum Hasley und zum Bahnhof
- ◀ Anrufsammeltaxi in den Abendstunden und ganztägig für schlecht oder gar nicht angebundene Vororte
- ◀ Nachtbusverkehr
- ◀ Anbindung aller Industriegebiete, damit der Verzicht auf die Anfahrt mit dem eigenen Auto möglich ist
- ◀ Taktzeiten, die modernen Arbeitszeiten (flexible Arbeitszeitmodelle) gerecht werden
- ◀ Verkürzung der Taktzeiten und Verlängerung der Hauptverkehrszeiten
- ◀ Bessere Anbindung der außen liegenden Ortsteile (z. B. Wetringhof und Brüninghausen) an den ÖPNV oder als Alternative die Einführung von Anrufsammeltaxis
- ◀ Einführung von Expressfahrten zwischen Lüdenscheid und Schalksmühle
- ◀ Perspektivisch fahrscheinloser ÖPNV – kurzfristig muss die MVG ein 365-Euro-Jahresticket anbieten
- ◀ Etablierung von weiteren Verkaufsstellen, solange es keinen fahrscheinlosen Nahverkehr gibt
- ◀ Einrichtung von „Park and Ride“ Anlagen an der Peripherie der Stadt, wie z. B. an der Hohen Steinert oder am Nattenberg bereits erprobt
- ◀ Fahrradmitnahmemöglichkeiten in allen Bussen

2. Radverkehr

Trotz absolut unzureichender Infrastruktur hat der Radverkehr in den letzten Jahren kontinuierlich zugenommen. Elektrofahrräder machen auch bei einer bergigen Topografie, wie der in Lüdenscheid, das Radfahren für weite Teile der Bevölkerung attraktiv. Die fehlende Sicherheit für Radfahrer hält aber viele Menschen nach wie vor davon ab, auf das Fahrrad umzusteigen.

Die Verkehrsführung ist so zu gestalten, dass alle Punkte in der Stadt, ohne Umwege, erreicht werden können. Das führt in vielen Fällen dazu, dass man mit dem Rad schneller zum Ziel kommt, als mit dem Auto.

Folgende Maßnahmen schlagen wir vor:

2.1 Straßen mit Mischverkehr

Grundsätzlich gilt innerorts 30 km/h. Höhere Geschwindigkeiten müssen ausgewiesen werden.

2.2 Anbringung von Schutzstreifen

Die betreffenden Straßen werden mit einer unterbrochenen Trennlinie markiert. Sie sind Teil der Fahrbahn. Die Trennlinien dürfen nur vom PKW überfahren werden, wenn kein Radfahrer sie nutzt. Diese Form kommt nur dann infrage, wenn Radstreifen bzw. geschützte Radstreifen, aufgrund der baulichen Beschaffenheit, nicht mehr angebracht werden können.

2.3 Anbringung von Radstreifen

Sie sind für Radfahrer markierte Streifen, die als Sonderwege gelten und nicht vom Autoverkehr genutzt werden dürfen (Autos dürfen dann nur an Kreuzungen und zur Anfahrt zu Parkplätzen die Streifen überfahren). Ein solcher Radstreifen sollte an der Weststraße und am Sauerfeld angelegt werden. Durch den Abbruch des Betonmittelstreifens am Sauerfeld wird dafür ausreichend Platz geschaffen.

2.4 Geschützte Radstreifen

Die Streifen werden direkt auf der Fahrbahn angelegt, belegen eine ganze Fahrbahn und werden durch Baken, Poller oder Blumenkübel, begrenzt.

2.5 Radwege

Sie sind Sonderwege, die nur für die Nutzung durch den Radverkehr freigegeben sind. Auf allen Straßen außerhalb des Stadtkerns werden perspektivisch Radwege angelegt.

2.6 Gemeinsamer Geh- und Radweg

Diese Wege sind für Fußgänger und Radfahrer freigegeben. Solche Mischformen von Geh- und Radwegen sollten unbedingt vermieden werden, um Konflikte unter den schwächeren Verkehrsteilnehmer*innen zu vermeiden, während der Autoverkehr nebenher ungestört weiter laufen kann.

2.7 Fahrradstraßen

Hier hat der Radfahrer Vorrang. Der Kfz-Verkehr (z. B. Anliegerverkehr) kann eingeschränkt zugelassen werden. Anwohnerstraßen können durch einen absenkbaren Poller für den Durchgangsverkehr gesperrt werden. Der ÖPNV und der Anlieferverkehr können trotzdem die Straße weiterhin nutzen. Die Poller sorgen von sich aus für eine Reduzierung der Geschwindigkeit, weil sich nur die Berechtigten in dem Bereich auf Stellplatzsuche bewegen.

Wir schlagen vor, die Knapper Straße zu solch einer Fahrradstraße umzubauen.

Weitere Forderungen:

- ◀ Sichere und kostenlose Parkmöglichkeiten für Fahrräder in der Innenstadt, z. B. in allen Parkhäusern und an den Bahnhöfen
- ◀ Radverleih mit „Pannenstation“
- ◀ Grundsätzlich Nutzung des Fahrradverkehrs in Einbahnstraßen in entgegengesetzter Richtung

3. Fußgängerverkehr

- ◀ Zebrastreifen an allen überquerungsrelevanten Stellen in der Stadt
- ◀ Entfernung der Betonteilung des Sauerfeldes und Schaffung von mehreren Übergangsmöglichkeiten für Fußgänger. Tempo 30 und Anlage eines Radfahrstreifens. Die Busspuren sollten verbreitert werden, sodass Busse noch Radfahrende überholen können, besonders auf der ansteigenden Seite
- ◀ Häufigere und längere Grünphasen der Fußgängerampeln
- ◀ Viele Bürgersteige in Lüdenscheid sind zu schmal, als dass zwei Menschen nebeneinander gehen können. Daher sollen die Bürgersteige, auf Kosten der Fahrbahnbreite, verbreitert werden.

4. Motorisierter Individualverkehr

Verkehrslärm, CO₂, Feinstäube, Unfälle: Die Belastung für unsere Gesundheit, Natur und Klima wird immer größer. Deshalb fordern wir Tempo 30 km/h als Regelgeschwindigkeit innerorts (Hauptverkehrsstraßen ausgenommen). Studien zeigen, dass Tempo 30 sehr sinnvoll ist und leicht umzusetzen wäre. Es bringt viele Vorteile:

- ◀ Mehr Sicherheit auf unseren Straßen, weniger Unfälle, vor allem wesentlich weniger schwere Unfälle mit Verletzten oder sogar Toten
- ◀ Flüssiger und gleichmäßiger Verkehrsablauf
- ◀ Lärmpegel des Straßenverkehrs sinkt erheblich
- ◀ Weniger Hektik und Stress für alle Verkehrsteilnehmer
- ◀ Weniger Schadstoff-Emissionen

Der motorisierte Individualverkehr muss reduziert werden. Diverse Anreize, auf den Einsatz des eigenen Autos so weit wie möglich zu verzichten, müssen geschaffen werden.

Wir fordern daher:

- ◀ Fahrscheinloser Nahverkehr
- ◀ Zuschuss zum Kauf von E-Bikes und von Lastenrädern
- ◀ Carsharing organisiert, durch die Stadtwerke oder den STL

Aber nicht nur der innerstädtische Individualverkehr muss betrachtet werden. Jeden Tag pendeln 20.000 Menschen nach Lüdenscheid zum Arbeiten ein und 10.000 Menschen pendeln aus Lüdenscheid aus. Viele der Menschen kommen aus den umliegenden Kommunen, einige aber auch von weiter weg, wie z. B. aus Köln und dem nahen Ruhrgebiet.

Die geringen Angebote des ÖPNV und des Schienenverkehrs sorgen dafür, dass viele der Pendler*innen mit dem PKW zu ihrem Arbeitsplatz nach Lüdenscheid fahren müssen.

Folgende Ziele müssen es sein:

- ◀ Es müssen den Menschen attraktive Angebote gemacht werden, damit sie den ÖPNV und den Schienenverkehr als echte, sowie günstige, Alternative zum Auto verstehen können
- ◀ Die Stadtplanung muss darauf ausgerichtet werden, dass viele der 20.000 Menschen, die nach Lüdenscheid einpendeln, sich ein Leben in Lüdenscheid dauerhaft vorstellen können.

5. Lieferverkehr

Auch in Lüdenscheid hat der Lieferverkehr zugenommen. Das liegt begründet in dem Aufschwung des Online-Handels und die steigenden Lieferdienstangebote, z. B. von Imbissen und Supermärkten. Staus und verstopfte Straßen durch Liefer-Lkws sind dadurch zum gewohnten Bild geworden.

Der Güterverkehr gehört auf die Schiene, nicht auf die Straße!

Dazu gehört die Nutzung der Umschlagtechnik auf Containerbasis. Der Güterbahnhof Brügge gehört deshalb erhalten und wieder für den Containertransport reaktiviert. Eine ökologische und stauvermeidende Versorgung der Betriebe, rund um Lüdenscheid, insbesondere mit elektrischen, besser sogar wasserstoffbetriebenen, Fahrzeugen, kann damit realisiert werden.

Private Haushalte sind vom Güterbahnhof Brügge aus, vorzugsweise mit Lastenfahrrädern oder elektrischen, besser sogar wasserstoffbetriebenen, Fahrzeugen, zu beliefern. Es ist ein Konzept dazu zu entwickeln.

Eine finanzielle Förderung der Anlieferung mit Lastenfahrrädern soll Anreize schaffen.

6. Verpflichtende Weiterbildung für Verkehrsplaner*innen

Die Verwaltung als Arbeitgeber führt zusammen mit dem Personalrat verpflichtende Weiterbildungen für Verkehrsplaner*innen und Verantwortlichen im Verkehrsbereich, z. B. bei der „Fahrradakademie“ (<https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/fahrradakademie>) ein.

Die Stadt Lüdenscheid tritt der „Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Städte NRW“ (<https://www.agfs-nrw.de/>) bei.

7. Sofortmaßnahmen und Prioritäten

Es können nicht alle genannten Maßnahmen sofort auf den Weg gebracht werden. Es müssen Prioritäten gesetzt werden. Ebenfalls muss eine umfangreiche Öffentlichkeitsarbeit geleistet und Kampagnen entwickelt werden. Es gilt, die Bevölkerung von den Vorteilen der Verkehrswende, für alle Menschen, zu überzeugen.

Mögliche Sofortmaßnahmen, die relativ einfach umzusetzen sind:

- ◀ Öffentlichkeitsarbeit
- ◀ Tempo 30 innerorts
- ◀ Ticketermäßigung im ÖPNV
- ◀ Schutzstreifen für Radfahrer

8. Ideen zusammen mit der Bevölkerung entwickeln, ausbauen und umsetzen

Gerade die Initiativen von „Fridays for Future“, von „Parents for Future“, und von weiteren Umweltverbänden zeigen, dass das Interesse an einem ökologischen Wandel bei vielen Menschen vorhanden ist.

Warum soll man dieses Potenzial nicht nutzen und die Ideen, zusammen mit der Bevölkerung, entwickeln, ausbauen und umsetzen?

Dies könnte sowohl über Online-, als auch über Präsenz-Workshops, erfolgen. Weitere Ideen könnten auch eine größere Akzeptanz in der Bevölkerung erzeugen.