

## **Pressemitteilung zur AUT-Sitzung am 25. Juni - Fahrradstrategie der Stadt**

(Versandt am 28.06.2020 an die Redaktionen in Lörrach: Oberbadische Zeitung, Badische Zeitung, SWR-Redaktion, Der Sonntag, Wochenblatt)

Der Verlauf der AUT-Sitzung am 25. Juni zum Thema Fahrradstrategie verlief nach fragwürdigen Regeln. Unbegrenzt zugelassen wurden einseitige, zahlreiche Wortmeldungen der Grünen, die zusammen mit der SPD und der FDP eine massive, breite Front gegen einen einzigen Gemeinderat der CDU, Bernhard Escher, bildeten, der zurecht auf die Einseitigkeit und überhöhte Bedeutung des Radverkehrs hingewiesen hat, ohne die Notwendigkeit des Ausbaus der Fahrradwege in Frage zu stellen. Entsprechend seiner Verantwortung und Aufgabe als Gemeinderat hinterfragte er zugleich kritisch die Bedeutung und die Entwicklungsprognosen in Bezug auf die übrigen Mobilitätsarten und den ÖPNV, die scheinen, im Blickfeld der Verwaltung nicht mehr vorzukommen. Alle Wortmeldungen, die möglicherweise die Position von Herrn Escher gestärkt hätten, wurden von vornherein nicht zugelassen. Der Sachverhalt wurde nur aus dem Blickwinkel der Grünen erlaubt und lang einseitig kommentiert.

### **Vergleich:**

Seit 2016 wurden für verschiedene Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs bereits 1,5 Millionen ausgegeben, bis 2030 sollen insgesamt 25 Millionen in den Fahrradverkehr investiert werden. Der Bereich wurde deswegen personell erweitert.

Die im Mai 2018 beschlossene Machbarkeitsstudie für die Tram (Kostenfaktor im Vergleich gering), wurde dagegen bis heute nicht vergeben. Es sieht nicht danach aus, dass sie überhaupt vergeben wird. Das Gesamtverkehrskonzept, das alle Mobilitätsarten einschließt, wird seit Jahren diskutiert, seine Umsetzung wird stets in die Zukunft verschoben und immer wieder umbenannt. Heute heißt es ISEK (Integriertes Stadtentwicklungskonzept) mit dem Schwerpunkt „Stadtentwicklung“ und nicht „Mobilität und Verkehr“. Der fest versprochene, pünktlich zur Eröffnung des Zentralklinikums fertig gebaute S-Bahn-Halt solle auf einmal erst 2035 kommen, vermutlich noch später. Es ist davon auszugehen, dass die bereits jetzt schon beim Zentralklinikum eingeplanten circa 1 000 Stellplätze bei Bedarf eher um weitere Hunderte von Stellplätzen erweitert werden. Einen ausgebildeten Verkehrsexperten gab es in der Verwaltung nie, er wurde auch jetzt nicht eingestellt.

### **Prognose:**

Da das Thema „Mobilität und Verkehr“ nur auf Radverkehr reduziert wird, kommen die übrigen Mobilitätsarten zu kurz. Wird die Verwaltung bei ihrer einseitigen Mobilitätsstrategie ausschließlich zugunsten des Radverkehrs bleiben, werden in der Stadt ein paar wenige Fahrradstraßen umgesetzt, mit maximal reduziertem Autoverkehr. Da aber der klimafreundliche ÖPNV nicht mit gleicher Intensität ausgebaut, sondern vernachlässigt wird, können Autofahrer dadurch keine gleichwertige Alternative zum Auto bekommen. Der Autoverkehr wird automatisch steigen. In der Folge kann es zu weiterer Gentrifizierung der Stadt führen: Es werden einerseits sehr ruhige (Fahrrad-)Straßen entstehen, mit hoher Lebens- und Aufenthaltsqualität im Sinne des Klimaschutzes, wie in der Bergstraße geplant. Andererseits kommt es zwangsläufig zur vermehrten Konzentration des Verkehrs in den übrigen Straßen, die nach den Regeln der autogerechten Stadt werden funktionieren müssen. Die zentral zusammengelegten Tiefgaragen auf dem Postareal, die insgesamt etwa 1 000 Stellplätze zählen werden (der zuständige Fachbereich kann keine genaue Zahl nennen) zeugen davon. Zusammen mit den bereits vorhandenen circa 1 000 Parkplätzen des Kreiskrankenhauses

und des Vogelbachareals, der weiteren öffentlich genutzten Tiefgaragen und zusätzlich der oberirdischen Parkplätze entlang der Straßen verfügt die Stadt in der nördlichen Innenstadt zentral jetzt schon weit über 2 500 Stellplätze, die mitten durch das Quartier angefahren werden. Nur aus dem Blickwinkel der autogerechten Stadt kann man diese Entwicklung als „nachhaltig“ bezeichnen. Die dunkle Seite der grünen Fahrradstrategie der Stadt hätte in der AUT-Sitzung unbedingt angesprochen und wenigstens kurz geklärt werden müssen, was schon im Vorfeld unterbunden wurde. Geblieben ist ein Beigeschmack und viele unbeantwortete Fragen in Bezug auf die Mobilitätsentwicklung, auf die weitere, gewollt ungleiche Entwicklung des Ost- und Westteils der Stadt und in Bezug auf den Zustand der Demokratie in Lörrach.

Sprecherin der IG Verkehr

Natali Fessmann