

Baurat Thorsten Grote sieht großen Nachholbedarf. Fortschritte gibt es aber nur Schritt für Schritt.

Bundesverkehrsminister Scheuer will Deutschland zum Fahrradland machen. Sein Nationaler Radverkehrsplan 3.0 soll auch eine Leitlinie für die Kommunen sein. Wir haben mit Baudezernent Thorsten Grote und Verkehrsplaner Bernd Schlünder darüber gesprochen.

Was bedeutet der Radverkehrsplan für Iserlohn?

Bernd Schlünder: Er stellt in den nächsten Jahren viel Geld zur Verfügung. Wir bekommen ein Sonderprogramm namens „Stadt und Land“, das den Fördersatz von 70 Prozent auf 90 Prozent erhöht. Das wird einen Planungsschub in Gang setzen. Für die Kommunen wird es gar nicht so einfach sein, mit den Planungen nachzukommen. Noch wichtiger für uns ist aber, dass noch dieses Jahr das Fahrradgesetz NRW als Konsequenz aus der Unterschriftenaktion „Aufbruch Fahrrad“ von vor zwei Jahren verabschiedet wird. Bei Neuplanungen von Landes- und Bundesstraßen müssen die Straßenbauämter dann begründen, wenn sie einen Radweg nicht bauen wollen. Vorher war das andersherum. Das wird einiges ändern.

Sie sagen, es wird nicht einfach sein, mit den Planungen hinterherzukommen. Wie sieht es denn mit den Planungen zur Radfahrinfrastruktur in Iserlohn aus?

Schlünder: Wir haben im Dezember 2016 ein Radverkehrskonzept mit insgesamt 135 Einzelmaßnahmen beschlossen. Davon sind bisher elf umgesetzt worden. Zehn sind in der Umsetzungsphase und werden dieses Jahr begonnen, darunter auch die Neuregelungen auf der Bahntrasse, wo Radfahrer künftig Vorfahrt haben. 21 weitere sind in der Planungsphase, darunter die Fortführung des Lenneradweges bis Hohenlimburg oder die Verbindung von Iserlohn nach Letmathe entlang der A 46. Gerade in Letmathe ist in den letzten Jahren sehr viel gemacht worden.

Mit einer Note von 4,2 hat Iserlohn beim Fahrradklimatetest aber unterdurchschnittlich abgeschnitten und ist auf Platz 32 von 46 Städten in NRW abgerutscht. Wie ist das zu erklären, wenn doch so viel getan wird?

Schlünder: Die Ansprüche haben sich extrem verändert. Es gibt immer Menschen, die sich mit über 60 Jahren ein Pedelec kaufen. Das alte

Argument, dass Radfahren im bergigen Iserlohn nicht geht, gibt es längst nicht mehr. Und wenn die dann aufs Rad steigen, schimpfen sie natürlich über die Infrastruktur. 2016 lagen wir noch auf Platz 5 und wurden als Aufholerstadt ausgezeichnet. Die Ansprüche sind enorm gestiegen.

Thorsten Grote: Wir kennen alle Städte, die unglaublich fahrradfreundlich sind. Wenn man die ins Verhältnis zu Iserlohn setzt, muss man einfach sagen, dass wir hier einen gigantischen Aufholbedarf haben. Das Fahrrad erlebt erst in den letzten Jahren einen Schub und ist jetzt auch bei uns ein Alltagsfahrzeug und nicht nur ein Sportgerät fürs Wochenende geworden. Wenn ich dann mit dem Rad zur Arbeit fahren möchte, und den Anspruch habe, eine ähnlich gute Infrastruktur vorzufinden wie in Städten, die in diesem Bereich wirklich vorbildlich sind, dann bin ich bitter enttäuscht. Daran sieht man, dass sich die Menschen diese Fahrradinfrastruktur wünschen. Es ist unsere Aufgabe dem nachzukommen.

Iserlohn ist keine Fahrradstadt, das stimmt. Um von der Autostadt wegzukommen, ist aber ein Stimmungswechsel nötig – auch in der Politik. Ist der schon erkennbar?

Grote: Ja. Fast alle Fraktionen reichen inzwischen Anträge ein, um das Fahrradklima zu verbessern. Selbst Parteien, die bisher primär aufs Auto geschaut haben, erkennen, dass das Fahrrad kein Nischenprodukt mehr ist, sondern tatsächlich ein Fortbewegungsmittel. Fahrradfahren spielte ja über Jahrzehnte einfach gar keine Rolle. Wir versuchen das jetzt nachträglich in ein bestehendes Verkehrsnetz einzubauen, das ist eine sehr langwierige Aufgabe. Es ist auch nicht möglich, hier die ganz großen Projekte anzugehen und plötzlich in alle Richtungen große Radfernwege zu bauen. Es geht da immer auch um Grunderwerb, gebaute Strukturen, Topographie und um Konkurrenzen. Mein Eindruck ist, dass eine Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur ein Klein-Klein-Geschäft mit vielen punktuellen Maßnahmen ist, mit denen wir die Situation Schritt für Schritt verbessern. Das ist tatsächlich eine Mammutaufgabe und nichts, bei dem man sagen kann: So, wir haben hier ein Konzept, und in fünf Jahren ist Iserlohn die Fahrradstadt schlechthin.

Schlünder: Es kommt hinzu, dass das alles nicht geht, ohne den anderen, vor allem den Autofahrern, etwas wegzunehmen. Und das ist dann die Gretchenfrage, ob das am Ende politisch auch so gewollt ist.

Auch das sagt Scheuer ja ganz klar: Der Umbau zum Fahrradland geht nur zulasten der Autofahrer.

Grote: Aber auch das ist in der politischen Diskussion ein sehr langwieriger Prozess. Wir merken das an unserem Maßnahmenpaket. Bei der Bevorrechtigung der Bahntrasse haben wir Einigkeit erzielt, bei anderen Maßnahmen, bei denen wir beispielsweise einen straßenbegleitenden Radweg anlegen wollen, kam immer sofort die Frage: Da sind aber doch heute Stellplätze, was macht ihr denn damit? Wenn es um die Verringerung von Parkraum geht, wird die Luft sofort sehr dünn, was Kompromisse angeht. Da erkennt man, dass sich in der politischen Haltung immer noch sehr viel ändern muss. Da geht die Bundesregierung genau den richtigen Weg, indem sie solche Signale setzt.

Iserlohn ist aber nicht so schnell?

Grote: Nein. Die großen Städte gehen da mit neuen und modernen Verkehrskonzepten voran. Bis das dann in Regionen wie Iserlohn schwappt, das dauert. Ein Beispiel: Wir haben in den 70er Jahren das Ziel verfolgt, die Innenstadt mit einem vierspurigen Ring autogerechter zu machen. Das ist inzwischen lange ad acta gelegt. Vor 15 Jahren wurde aber immer noch diskutiert, ob man diesen Ring in der Altstadt nicht doch über die ehemalige Bahntrasse umsetzen kann. In Vorbereitung des Projektes „Soziale Stadt“ haben wir versucht, den politischen Beschluss herbeizuführen, diesen Plan mit der Bahntrasse endgültig aufzugeben. Das ist damals noch gescheitert. Die Politik wollte immer noch an der Möglichkeit festhalten, die Bahntrasse für den Autoverkehr frei zu halten. Zu der Zeit war man eigentlich von den autogerechten Innenstadtplänen schon 20 Jahre entfernt. Da hinkt Iserlohn im Vergleich mit Ballungsregionen immer erheblich hinterher, mitunter bis zu 50 Jahren.

Wenn es um Radwege für Ausflügler geht, ist in Iserlohn schon viel passiert. Radfahrer, die täglich durch die Innenstadt zur Arbeit, Schule oder zum Einkaufen wollen, schimpfen aber zurecht. Immer wieder wird gerade die

schlechte Erreichbarkeit der Innenstadt kritisiert. Berücksichtigen Sie das, wenn Sie heute einen Bereich wie etwa den Theodor-Heuss-Ring neu planen?

Grote: Ja, im Ergebnis gibt es am Ende aber leider immer noch oft keine zufriedenstellenden Lösungen. Wenn wir heute in neue Planungen einsteigen, hängen wir die Latte inzwischen sehr hoch. Unser Auftrag beim Ring an den Planer war, gerade die Erreichbarkeit der Innenstadt für Radfahrer zu verbessern, die Barrierewirkung des Rings und die Gefährdung der Radfahrer aufzubrechen. Dazu wurden verschiedene Varianten entworfen, bei denen eine den Radverkehr ganz klar bevorzugt hat. Bei erheblichen Einschränkungen des Autoverkehrs bin ich inzwischen auch so weit, der Politik vorzuschlagen, das in Kauf zu nehmen. Das ist der Zeit angemessen und das ist das, was man als Planer heute macht.

Wie sieht die Planung am Theodor-Heuss-Ring jetzt aus?

Schlünder: Geplant ist eine zwei Meter breite Fahrradspur auf beiden Seiten zwischen dem zukünftigen Kreisverkehr am Konrad-Adenauer-Ring/ Mendener Straße bis zur Einmündung zur Nordstraße. Das ist aber nur ein erster Entwurf.

Grote: Das wurde so auch nicht in Frage gestellt. Die Verkehrsqualität für Autos leidet bei dieser Lösung nicht. Der Verkehrsplaner war allerdings in einer Variante so weit gegangen, die Rathausstraße zu einer Fahrradstraße zu machen und die Einfahrt in die Lange Straße für Radfahrer entgegen der Einbahnstraße zu öffnen. Da kommt dann aber sofort Gegenwind. Denn wenn man Einbahnstraßen für Radfahrer öffnet oder Fahrradstraßen einrichtet, fallen Parkstreifen weg. Und das wird sehr kritisch gesehen. Unsere bisherigen Fahrradstraßen, etwa am Schleddenhofer Weg, das muss man leider sagen, sind auch sehr inkonsequent. Wir haben die Straßen so gelassen, wie sie sind, und haben nur neue Schilder aufgestellt. Radfahrer müssen sich trotzdem nach wie vor an den geparkten Autos vorbeimogeln. Eigentlich müsste man das konsequenter umsetzen und wirklich einmal die Autos verdrängen. Die Anwohner würden dann erkennen, dass es doch kein Weltuntergang ist, wenn sie ein paar Querstraßen weiter parken müssen. Denn Parkraum ist ja genug vorhanden, nur eben nicht unbedingt vor jeder Haustür.

Aber Förderung bringt's, oder nicht? Holland ist ja das beste Beispiel. Der hohe Fahrradanteil ist da ja auch nicht vom Himmel gefallen. Da sind Mütter in den 60er Jahren auf die Straße gegangen, weil – wie bei uns auch – viel zu viele Kinder von Autos überfahren wurden. Die Politik hat reagiert, Radwege gebaut, und jetzt fahren alle Fahrrad.

Grote: Das ist die klassische Henne-Ei-Diskussion. Die Antwort lautet an der Stelle – und das zieht sich von Bundes- über die Landes- bis in die Kommunalebene durch – dass es unsere Aufgabe ist, Radfahren zu fördern und diese Impulse zu setzen. Damit gehen wir sicherlich nach den Wünschen der Menschen nicht weit genug. Und das drückt sich dann eins zu eins in so einem Fahrradklimatest aus. Unrecht haben diese Leute, die die Situation in Iserlohn kritisieren, nicht.

„Räder gehören auf die Straße“, lautet ein Schlagwort. Im städtischen Straßenverkehr also nicht an den Rand. An der Rahmenstraße beispielsweise ist aber das Gegenteil der Fall: Radfahrer müssen auf einem getrennten Radweg auf dem Bürgersteig Schritt fahren. Wer schnell durchkommen will, fährt dann lieber auf der engen Straße – da sind viele Konflikte vorprogrammiert. Dabei ist die Planung des Stadtbahnhofs ja erst 20 Jahre her. Würden Sie das heute anders machen?

Schlünder: Ich persönlich würde das heute auf jeden Fall anders planen, ja. Ich weiß aber nicht, ob das auch so beschlossen würde.

Grote: Das hätte ich jetzt auch gesagt. Die Planung sähe heute definitiv anders aus. Ob sich die politische Stimmung aber wirklich schon so weit gedreht hat, um das umzusetzen, ist die Frage. Wir würden es uns wünschen. Das ist aber das Grunddilemma, das ich gegenwärtig an vielen Stellen empfinde. Wir befinden uns in einer Umbruchphase. Wir haben neue Ansprüche an die bebaute Stadt. Es gibt einen unglaublichen Trend hin zum Fahrrad. Denken wir 20 Jahre in die Zukunft, dann gibt es diese Diskussionen nicht mehr, weil es das Problem nicht mehr gibt. So weit ist es aber noch nicht. Und jetzt ist die spannende Frage, was machen wir? Bauen wir eine Radfahrinfrastruktur für die Zukunft? Oder muss ich dafür sorgen, dass das, was wir haben, weiter funktioniert? Wir haben ja in der Stadtplanung ein Verschlechterungsverbot. Und dann kommen diese kleinen Maßnahmen, die wir jetzt umsetzen, dabei heraus. In dem Dilemma stehen wir immer wieder. Wir würden uns aber wünschen, dass die Politik bereit

wäre, an der ein oder anderen Stelle einen Kompromiss stärker zugunsten der Radfahrer und zuungunsten der Autofahrer einzugehen, da wo wir diesen Spielraum sehen.