

10 Fragen an die OB-Kandidaten

	Jens Hofschröder	Dieter Krone	Wilfried Fenslage	Peter Altmeppen	Silvia Köttering
1.	Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer				
	Grundsätzlich sollte der innerstädtische Radverkehr in Lingen gleichberechtigt gegenüber dem motorisierten Individualverkehr geführt werden.				
1. a	Wie bewerten Sie diesbezüglich den Status Quo in Lingen?				
Antw.:	<p>Die Gleichberechtigung des innerstädtischen Radverkehrs gegenüber dem motorisierten Individualverkehr ist für mich ein wichtiger Bestandteil moderner Stadtentwicklung. Lingen hat hier in den vergangenen Jahren Fortschritte gemacht, dennoch erleben viele Menschen im Alltag noch Unsicherheiten und Lücken im Radwegenetz. Daher ist dieses Anliegen inzwischen deutlich stärker anerkannt als noch vor einigen Jahren – sowohl in der öffentlichen Diskussion als auch in politischen und planerischen Prozessen.</p> <p>Gleichzeitig zeigt der Status quo, dass wir uns weiterhin in einem Entwicklungsprozess befinden. Es sind bereits erste Fortschritte sichtbar. Für eine deutliche Verbesserung bis hin zu einer Gleichberechtigung bleibt aber noch einiges zu tun. Damit sich Menschen jeden Alters sicher und</p>	<p>Im Rahmen der Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer ist der innerstädtische Radverkehr in den letzten Jahren in Lingen mit hohen finanziellen Mitteln stark ausgebaut worden. Gleichwohl bleibt dies eine Daueraufgabe, da eine Stadt mit rund 60.000 Einwohnerinnen und Einwohnern nur sukzessive umgestaltet werden kann.</p>	<p>Lingen hat gute Ansätze, aber das Auto dominiert in der Praxis noch zu stark. Von echter Gleichberechtigung sind wir – besonders bei der Netzanbindung wie z.B. der Ortsteile Darne – noch ein gutes Stück entfernt.</p>	<p>In Lingen ist der Radverkehr zwar sichtbar, aber nicht gleichberechtigt. Viele Radwege sind zu schmal, enden abrupt oder verlaufen unsicher entlang stark befahrener Straßen. Gleichzeitig dominiert der Autoverkehr weiterhin die Flächenverteilung.</p>	<p>Lingen ist grundsätzlich eine fahrradfreundliche Stadt. Es gibt aber immer noch Verbesserungsbedarf, und zwar dort, wo verschiedene Verkehrsarten zusammentreffen. Für mich ist wichtig, dass alle Verkehrsteilnehmer sicher und miteinander unterwegs sein können.</p>

	selbstverständlich mit dem Fahrrad durch Lingen bewegen können, müssen wir Hauptachsen stärker auf sichere, durchgängige Radverbindungen überprüfen und bestmöglich ausrichten.				
1. b	Welche konkreten Maßnahmen werden Sie ergreifen, um diese Gleichberechtigung zu gewährleisten?				
	Jens Hofschröer	Dieter Krone	Wilfried Fenslage	Peter Altmeppen	Silvia Köttering
Antw.:	Der Konrad-Adenauer Ring ist seit Jahren ein Problemfeld für den Radverkehr. Die heutige Situation ist für viele Radfahrende nicht sicher genug. Hier besteht aus meiner Sicht Handlungsbedarf. Auch wenn die Flächen begrenzt sind, müssen wir bestehende Aufteilungen neu bewerten und tragfähige Lösungen entwickeln, die Sicherheit und Verkehrsfluss besser miteinander verbinden.	Aktuell wird mithilfe eines professionellen Fachbüros erstmals ein übergreifendes Mobilitätskonzept 2030+ für die Stadt Lingen erarbeitet. Mittels umfangreicher Zählungen, Unfallanalysen und Nutzungsdaten wird in den nächsten Wochen objektiv aufgezeigt, wo Handlungsbedarf besteht und welche Maßnahmen die größten Wirkungen entfalten.	Ich werde lückenlose Haupttrouten ohne gefährliche Unterbrechungen schaffen und fahrradfreundliche Ampelschaltungen ohne „Betteln“ einführen. Ein digitaler Ampelmelder soll zudem Schlaglöcher in Lingen und z.B. Ortsteile wie Darne schneller beseitigen durch den Bauhof.	Ich setze auf eine klare Neuaufteilung des öffentlichen Raums: - Ausbau sicherer, durchgängiger Radverkehrsnetze nach niederländischem Vorbild - Breitere Radwege - Konsequente Trennung von Rad- und Autoverkehr an Hauptachsen - Gleichrangige Berücksichtigung bei allen Verkehrsplanungen - Kreisverkehre neu denken. Hier gibt es Unfall - Schwerpunkte - das oberste Ziel muss sein, dass jeder Verkehrsteilnehmer sicher ans Ziel kommt. (Ich habe zwei liebe Menschen, beide radfahrend, im Straßenverkehr verloren)	Ich möchte bestehende Schwachstellen mit den Bürgerinnen und Bürger gemeinsam, mit der Verwaltung und Fachleuten nach und nach verbessern. Es sollten zukünftigen Projekte mit dem Verkehrsteilnehmer berücksichtigt werden.

2.	Verkehrssicherheit als kommunale Pflicht				
2.a	Wo sehen Sie aktuell die größten Sicherheitsdefizite für Radfahrende in Lingen?				
	Jens Hofschröer	Dieter Krone	Wilfried Fenslage	Peter Altmeyen	Silvia Köttering
	<p>Insbesondere schmale Radfahrstreifen an einzelnen Hauptstraßen bergen ein großes Sicherheitsdefizit für verschiedene Verkehrsteilnehmende. Die größten Risiken entstehen an Kreuzungen, schmalen Radfahrstreifen und Mischsituationen mit dem ruhenden Verkehr.</p>	<p>Eine höchstmögliche Verkehrssicherheit für alle Radfahrende ist oberste Priorität. Aktuelle Sicherheitsdefizite sind zum Beispiel Mindestabstände beim Überholen, das Überqueren von Kreuzungspunkten oder auch das Tempo auf den Straßen.</p>	<p>Die größten Gefahren liegen an unübersichtlichen Kreuzungen (Abbiege Unfälle), zu schmale Radwege wie an der Schüttorfer Straße in Darme. Auch mangelnde Beleuchtung auf Haupttrouten sind ein großes Defizit.</p>	<p>- Gefährliche Kreuzungen und Einmündungen - Zu geringe Abstände beim Überholen - „Dooring“-Risiken durch parkende Autos - Fehlende Sichtbeziehungen - Kreisverkehre - aber auch: Radfahren auf der falschen Straßenseite.</p>	<p>An Schulwegen, stark befahrenen Kreuzungen, wo Autofahrer, Fußgänger und Radfahrer auf engem Raum unterwegs sind und wo fahrradausgewiesene Straßen nicht richtig verstanden werden von den Autofahrern.</p>
2.b	Welche drei Maßnahmen werden Sie diesbezüglich prioritär angehen?				
	<p>1. Der konsequente Ausbau sicherer Hauptradrouten 2. Sichere Schul- und Arbeitswege. 3. Als wesentliche Daueraufgabe sehe ich, die vorhandene Infrastruktur regelmäßig zu ertüchtigen und an die sich entwickelnden Bedürfnisse (E-Bikes, Lastenräder etc.) anzupassen.</p> <p>Gerade sichere Schulwege sind mir persönlich wichtig, weil ich selbst während meiner gesamten Schulzeit bis zum Abitur mit dem Fahrrad von Holthausen zum Franziskusgymnasium gefahren bin.</p>	<p>1. Verkehrsknotenpunkte an Kreuzungen mit abgesetzten Haltelinien, eigenen Ampelphasen und guten Sichtbeziehungen verbessern. 2. Sichere Infrastruktur ausbauen durch ausreichend breite Spuren und einer möglichst baulichen Trennung der Fahrbahnen. 3. Temporeduzierungen auf Tempo 30 auf verschiedenen Straßenzügen.</p>	<p>1. Sofortige Entschärfung von Unfallschwerpunkten durch Roteinfärbungen und bessere Sichtachsen. 2. Lückenlose Beleuchtung und Sanierung der Haupttrouten. 3. Beseitigung gefährlicher Engstellen an Brücken wie bei der Schwedenschanze.</p>	<p>1. Sichere Kreuzungen umbauen (geschützte Kreuzungen wie in den Niederlanden) 2. Tempo 30 / 40 auf innerstädtischen Straßen, wo immer sinnvoll 3. Lückenschluss im Radwegenetz mit baulich getrennten Wegen Studien zeigen: Städte mit konsequenter Radverkehrsförderung senken Unfallzahlen deutlich (z. B. aus Dänemark und den Niederlanden).</p>	<p>- Mehr und schnelle Beseitigung bei erkannter Gefahrenstellen -Kritische Kreuzungsbereiche erkennen und verbessern -Mehr Aufmerksamkeit bei Schulwegen</p>

3.	Tempo 30				
	Studien belegen (z. B. die der Björn-Steiger-Stiftung), dass Tempo 30 bedeutet: <ul style="list-style-type: none"> - weniger Unfälle, - vor allem mit weniger Schwerverletzten, - ein positiver Effekt auf die Umwelt, bei nur geringer Fahrzeitverlängerung.				
	Jens Hofschröder	Dieter Krone	Wilfried Fenslage	Peter Altmeppen	Silvia Köttering
3.a	Unterstützen Sie Tempo 30 innerorts als Instrument, um Sicherheit und eine gleichberechtigte Nutzung der Verkehrsflächen zu ermöglichen?				
	Ja. Die vielen Bereiche in Lingen, an denen bereits Tempo 30 gilt, zeigen uns die positiven Effekte.	ja	Ja, ich unterstütze Tempo 30 als wirksames Mittel für mehr Verkehrssicherheit und Lebensqualität. Und natürlich für den Tierschutz. Besonders in Wohngebieten, vor Schulen und Kitas, Pflege- und Seniorenheimen/Wohnungen schützt es Leben und fördert ein faires Miteinander aller Verkehrsteilnehmer.	Ich unterstütze Tempo 30 (wo immer sinnvoll) ausdrücklich. Laut Studien u. a. der Björn-Steiger-Stiftung sinkt das Risiko tödlicher Verletzungen drastisch (bei 30 km/h etwa 10 %, bei 50 km/h über 50 %).	Wo nachweislich Tempo 30 zur Sicherheit beiträgt, halte ich es für sinnvoll.
3.b	Werden Sie für ein generelles Tempo 30 (mit einzelnen Ausnahmen) innerhalb der Stadt Lingen eintreten?				
	Dort, wo viele Menschen unterwegs sind – etwa in Wohngebieten, an Schulen oder in Einkaufsbereichen – ist Tempo 30 ein sinnvolles Instrument für mehr Sicherheit und Lebensqualität.	Tempo 30 in Wohngebieten und auf Nebenstraßen senkt nachgewiesen das Unfallrisiko erheblich. Deshalb möchte ich die Temporeduzierung fortlaufend ausbauen, um den Radverkehr zum Beispiel auch für Berufspendler und aus Umweltgesichtspunkten attraktiver zu machen.	Ja, ich befürworte Tempo 30 als Richtgeschwindigkeit für mehr Sicherheit in Wohngebieten und Ortsteilen. Davon ausgenommen bleiben gut ausgebaute Hauptverkehrsachsen mit baulich getrennten Radwegen für einen flüssigen Autoverkehr.	Ja, ich setze mich für ein generelles Tempo 30 / 40 innerorts ein, mit Ausnahmen der Hauptverkehrsachsen. Das bringt: -mehr Sicherheit -weniger Lärm (bis zu 3 dB weniger) -bessere Lebensqualität -weniger Emissionen	Ein generelles Tempo 30 ist nicht der richtige Weg. An den Gegebenheiten vor Ort bevorzuge ich eine Individuelle Lösung.

4.	Verkehrsflächen				
	<p>An vielen stark frequentierten Straßen in Lingen existieren Fahrbahn, Radstreifen und Parkstreifen nebeneinander jeweils nur in Mindestbreite. Gleichzeitig ist gesetzlich geregelt, dass Autofahrer:innen beim Überholen von Radfahrer:innen einen Abstand von 1,50 m einhalten müssen. Und nach gängiger Rechtsprechung sollen Radfahrer:innen ihrerseits zu den parkenden Autos einen Mindestabstand von 0,90 m einhalten (Stichwort „Dooring“). Damit ist aber ein Überholen auf den genannten Straßen bei Gegenverkehr im Grunde ausgeschlossen – geschieht gleichwohl andauernd.</p> <p>Die Verkehrsflächen sind begrenzt. Die Beseitigung der Parkstreifen aber würde Platz für einen breiteren und damit sichereren Radstreifen schaffen (vgl. bspw. Neugestaltung der Nordhorner Straße).</p>				
	Jens Hofschrör	Dieter Krone	Wilfried Fenslage	Peter Altmeyen	Silvia Köttering
4.a	Erkennen Sie hier eine Gefährdung der Radfahrenden?				
	Ja. Überall, wo die vorhandenen Flächen knapp sind, besteht derzeit leider eine solche Gefährdung.	Eine Gefährdung ist in Teilbereichen nicht auszuschließen.	Ja, hier besteht eine akute systematische Gefahr durch geringe Abstände und „Dooring“. Wenn Radfahrende rechtssicher Abstand zu Autos halten unterschreiten KFZ beim Überholen fast immer den Sicherheitsabstand von 1,50 Meter.	Ja, eindeutig. Die aktuelle Flächenaufteilung zwingt zu gefährlichen Situationen. Die bestehenden Mindestbreiten widersprechen realen Sicherheitsanforderungen.	Ja, und zwar auf Grund der Platzverhältnisse kann es zu verschiedenen Situationen kommen. Ich würde dies hier genauer Untersuchen.
4.b	Werden Sie durch Beseitigung der Parkstreifen an den genannten Straßen (und ggf. weiteren) eine Verbesserung zum Schutz der Radfahrenden herbeiführen?				
	Sicherheit muss Vorrang vor der bisherigen Flächenaufteilung haben. Wo Mindestabstände dauerhaft nicht eingehalten werden können, müssen bestehende Verkehrsflächen neu bewertet werden. Dazu kann im begründeten Einzelfall auch die Änderung von Parkstreifen gehören. Ergänzend ist die Schaffung attraktiver Alternativrouten (Stichwort: Erweiterung Hauptradrouten-Netz) zu fokussieren.	Bei Umbaumaßnahmen sollten breitere Radstreifen auch unter Reduzierung von Parkflächen umgesetzt werden.	Ja, Sicherheit hat Vorrang vor Parkraum. An nachgewiesenen Gefahrenstellen werde ich Parkstreifen zugunsten sicherer Radspuren anwenden, wie an der Nordhorner Straße bereits erfolgreich praktiziert. Für Handel und Anwohner klare Ausweichstellen einrichten.	-Parkstreifen dort entfernen, wo sie Sicherheit gefährden -Alternativen schaffen (Quartiersparkhäuser, Anwohnerlösungen)	Eine richtige Antwort gibt es hier nicht, allerdings müsste man hier wieder genauere Untersuchungen anstreben und Maßnahmen anstreben

5.	Fahrradstraßen				
Fahrradstraßen dienen lt. StVO der Bevorzugung des Radverkehrs, können in Lingen aber fast überall auch weiterhin durch Kfz genutzt werden, nicht selten als Abkürzung (bspw. Am Kaninchenberg, Ludwigstraße/Feldstraße, Altenlingener Weg, Damaschkestraße).					
Jens Hofschrör		Dieter Krone	Wilfried Fenslage	Peter Altmeyen	Silvia Köttering
Welche Maßnahmen werden Sie ergreifen, um zukünftig motorisierten Durchgangsverkehr in Fahrradstraßen zu unterbinden (z. B. durch modale Sperren) und damit die gesetzliche Vorgabe konsequent umzusetzen?					
<p>Die Einrichtung von Fahrradstraßen hat sich in Lingen bereits bewährt - auch die Freigabe für Anlieger oder allgemein für den Pkw-Verkehr ist an vielen Stellen sinnvoll. Klar ist aber auch, dass Fahrradstraßen ihrem Namen gerecht werden, sicher und attraktiv bleiben müssen. Modale Sperren können dort ein hilfreiches Mittel sein, wo der auftretende Autoverkehr den Charakter der Fahrradstraßen konterkariert. Wo Abkürzungen und Schleichwege den Charakter der Fahrradstraße beeinträchtigen, sind geeignete Maßnahmen daher zu prüfen und soweit möglich umzusetzen. Grundsätzlich sind attraktive Routen für alle Verkehrsteilnehmenden das zentrale Ziel. Dafür werde ich mich einsetzen.</p>	<p>Fahrradstraßen räumen dem Radverkehr grundsätzlich Vorrang ein. Im Falle von Verstößen durch Autoverkehr, der kein Anliegerverkehr ist und lediglich Abkürzungen sucht, werde ich modale Sperren einbauen, um dies möglichst unattraktiv zu machen und zu unterbinden.</p>	<p>Ich setze auf bauliche Lösungen wie moderne Filter (Poller) an Hotspots wie dem „Am Kaninchenberg“ oder „Damaschkestraße, um den illegalen Schleichverkehr wirksam zu stoppen. Anwohner erreichen ihre Ziele weiterhin, aber der Radverkehr erhält echte Priorität.“</p>	<p>Fahrradstraßen müssen ihrem Namen gerecht werden. Maßnahmen: - Modalfilter (Poller, Durchfahrtsbeschränkungen) -Durchfahrt nur für Anlieger erlauben -Klare Beschilderung und bauliche Gestaltung So verhindern wir Schleichverkehr und stärken echte Fahrradachsen.</p>	<p>Fahrstraßen sollten weiterhin ihren Zweck dienen. Wo Probleme entstehen, sollten geeignete Fachleute Lösungen prüfen und Maßnahmen anstreben.</p>	

6.	Kreuzungen und Ampelschaltungen				
<p>Radfahrende müssen an Kreuzungen häufig erst Grün anfordern (Stichwort „Bettelampeln“) und werden dabei meistens mit dem Fußverkehr geführt. Um sicher links abzubiegen sind die Radfahrenden in Lingen i. d. R. gezwungen, indirekt abzubiegen. Vielfach gibt es für die Autofahrenden so genannte „freilaufende Rechtsabbieger“, die i. d. R. nur mit einem Zebrastreifen versehen sind; dadurch hat der querende Radfahrende keinen Vorrang, es sei denn, er schiebt sein Rad (bspw. Querung unterhalb der Fußgänger-/Radfahrerbrücke im Zuge der Rheiner Straße (am Wasserturm)). Diese freilaufenden Rechtsabbieger stellen bei ohnehin unfallträchtigen Kreuzungen eine zusätzliche besondere Gefährdung für die Radfahrenden dar</p>					
<p>Welche konkreten Maßnahmen an Kreuzungen und Ampelanlagen halten Sie für notwendig, um zukünftig Radfahrende sicher, gleichberechtigt und komfortabel zu führen?</p>					
	Jens Hofschröder	Dieter Krone	Wilfried Fenslage	Peter Altmeppen	Silvia Köttering
	<p>Bei Neuplanungen sind von Beginn an alle Verkehrsarten mitzudenken und in die Planungen einzubinden. Bei Kreuzungen und bestehenden Ampeln gilt es individuell zu überlegen, wie gezielt nachgebessert, Rechtsabbieger-Konflikte verringert und Grünwellen für Radverkehr optimiert werden können. Besonders gefährliche Konflikte zwischen abbiegenden Fahrzeugen und querendem Radverkehr müssen konsequent entschärft werden.</p>	<p>Im Rahmen einer intelligenten Verkehrsführung sind alle Verkehrsteilnehmende gleichermaßen zu berücksichtigen, dies gilt insbesondere auch für den Fußverkehr. Zur Vermeidung von Konflikten sind getrennte Grünphasen zu favorisieren. Mit dem Einsatz von KI-basierter Sensorik, die an den Ampelanlagen unterschiedliche Verkehrsteilnehmende automatisch erkennt und Grün anfordert, ohne dass ein Taster gedrückt werden muss, wird zusätzliche Sicherheit und Komfort erreicht. Bei Kreuzungsanlagen sind zunehmend vorgezogene Aufstellflächen für Radfahrende umzusetzen.</p>	<p>Schluss mit „Bettelampeln“. Radfahrer müssen automatisch Grün erhalten. Gefährliche freilaufende Rechtsabbieger wie am Wasserturm werde ich durch Ampeln sichern und zurückbauen. Ich setze auf Roteinfärbungen und sicheres direktes Linksabbiegen.</p>	<p>Hier liegt ein zentraler Schlüssel zur Sicherheit. Maßnahmen: -Abschaffung von „Bettelampeln“, wo immer machbar. -Eigene Grünphasen für Radfahrende -Verbot oder Umbau freilaufender Rechtsabbieger -Einführung geschützter Kreuzungen (separate Radspuren, bessere Sichtachsen) - Kreisverkehre neu denken, sicherer machen Das Ziel: Radfahren muss intuitiv, sicher und flüssig sein.</p>	<p>seit längerem bin ich der Meinung, das Ampelanlagen und Kreuzungen regelmäßig überprüft werden sollten, um Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmer zu reduzieren. Modernere Ampelanlagen könnten hier eine wichtige Rolle spielen</p>

7.	Planung neuer Bau- und Gewerbegebiete				
7.a	Welche konkreten Aspekte gilt es Ihrer Meinung nach bei der Planung neuer Bau- und Gewerbegebiete zu berücksichtigen, um den Radverkehr von Beginn an (und nicht erst nachträglich!) gleichberechtigt und mit eigener Infrastruktur zu berücksichtigen?				
	Jens Hofschröder	Dieter Krone	Wilfried Fenslage	Peter Altmeyen	Silvia Köttering
	<p>Neue Bau- und Gewerbegebiete müssen von Beginn an, (d.h. bereits im Planungsprozess / Beginn des Bauleitplanverfahren) sichere Radwege, gute Abstellmöglichkeiten und eine sinnvolle Verknüpfung mit dem ÖPNV berücksichtigen. Meine Erfahrungen mit der konzeptionellen Umsetzung von Mobilitätsstationen und vernetzten Verkehrskonzepten möchte ich dabei aktiv in Lingen einbringen.</p>	<p>Ein Teil des neuen Mobilitätskonzeptes umfasst auch die planerischen Empfehlungen einer nachhaltigen Quartiersentwicklung bei neuen Bau- und Gewerbegebieten. Hierbei soll das Fahrrad eine zentrale Rolle in der Alltagsmobilität einnehmen. Dies erfordert eine frühzeitige Integration in die Bauleitplanung.</p>	<p>Radverkehr muss von Beginn an priorisiert werden. Durch direkte Wegführungen abseits der Straße für KFZ, bauliche Trennung auf Hauptachsen und verbindliche Standards für sichere wettergeschützte Fahrradgaragen in jedem Bebauungsplan. Meine Kriterien für eine zukunftsfähige Stadtplanung.“</p>	<p>Wichtige Aspekte: - Radverkehr von Anfang an mitdenken („Planen statt Nachrüsten“) - Direkte, schnelle Radverbindungen zur Innenstadt - Sichere Abstellanlagen -</p>	<p>Bei der Entwicklung sollten schon Aspekte für die Verkehrsplanung berücksichtigt werden. Sinnvolle Einbindungen für das Bestehende Verkehrsnetz sollte mit ein muss sein.</p>
7.b	Welche konkreten Maßnahmen werden Sie diesbezüglich ergreifen?				
	<p>In meiner heutigen Tätigkeit setzen wir ein konzeptionell unterlegtes Netz an Mobilitätsstationen um. Mobilitätsstationen werden als gemeinsamer Standard an festgelegten Standorten verschiedene Verkehrsmittel (vor allem Fahrrad, Bus, Carsharing) und Wegekette an einem Ort synergetisch verbinden, um schneller und bequemer in der Stadt unterwegs sein zu können.</p>	<p>Anlegung von sicheren und breiten Radwegen. Anbindung neuer Wohngebiete an das übergeordnete Radverkehrsnetz und Lücken im Netz schließen. Nutzung von Fahrradstraßen oder Fahrradzonen zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs. Gute Verknüpfung mit dem ÖPNV. Bereitstellung sicherer und überdachter</p>	<p>Ich werde verbindliche Mindeststandards in Bebauungsplänen festschreiben und den ADFC Lingen bereits in der Entwurfsphase als Sachverständigen-Expertise-Gebühren einbeziehen. Bei städtebaulichen Verträgen wird fahrradfreundliche Infrastruktur zur harten Bedingung.</p>	<p>Verknüpfung mit ÖPNV Konkrete Maßnahmen: - Verpflichtende Mobilitätskonzepte bei Neubaugebieten - Mindeststandards für Radinfrastruktur - Förderung von Lastenrad- und Sharing-Angeboten</p>	<p>Ich werde mich dafür einsetzen, dass bei allen Verkehrsteilnehmer dieses frühzeitig berücksichtigt wird und nicht erst im Nachhinein oder nachträglich.</p>

	Flankiert wird dies durch eine attraktive Flächengestaltung und je nach Standort weiteren Services wie z. B. einer Radservice-Station, WLAN, Ladeinfrastruktur und einem Wasserspender. Zur Umsetzung der Mobilitätsstationen wurde ein gemeinsames Rahmenkonzept entwickelt.	Fahrradparkplätze direkt am Eingang der Betriebe.			
8.	Strukturelle Verankerung des Radverkehrs in der Verwaltung				
8.a	Werden Sie zukünftig eine:n hauptamtliche:n Radverkehrsbeauftragte:n einsetzen, um die Belange des Radverkehrs nicht nur stundenweise und nebenbei, sondern in Vollzeit zu vertreten?				
	Jens Hofschröder	Dieter Krone	Wilfried Fenslage	Peter Altmeyen	Silvia Köttering
	In der Stadt, in der ich heute Verantwortung übernehme, machen wir gute Erfahrungen mit der Stelle eines Radverkehrskordinatoren, der sich zentral im Baudezernat um alle Belange des Radverkehrs kümmert. Um das Thema Radverkehr dauerhaft und strukturiert innerhalb der Verwaltung zu verankern, halte ich eine konkrete und zuverlässige Ansprechperson für die Koordination der Belange des Radverkehrs folgerichtig für sinnvoll und unterstütze eine Verankerung in der Verwaltung / geeignete Besetzung.	Um der wachsenden Bedeutung der Radverkehrs in unserer Stadt besser gerecht zu werden, möchte ich zukünftig eine hauptamtliche Stelle in Vollzeit für eine:n Radverkehrsbeauftragte:n einrichten.	Ja, ich werde mind. eine Vollzeitstelle schaffen, die direkt dem Stadtplanungsamt oder als Stabstelle zugeordnet ist. Die Verkehrswende in Lingen ist eine Mammutaufgabe, die professionellen, 100 prozentigen Fokus statt bloßer neben Betreuung der Projekte erfordert.	Ja, unbedingt und in Vollzeit.	Für mich ist in erster Linie nicht die Erschaffung neuer Stellen, sondern die Verbesserung vor Ort. Dieses sollte sorgfältig geprüft werden.

8.b	Wie müsste diese Stelle ausgestaltet werden bzw. welche konkreten Aufgaben müsste diese Stelle erledigen?				
	Jens Hofschröder	Dieter Krone	Wilfried Fenslage	Peter Altmeppen	Silvia Köttering
	<p>Mit dem Ziel die Fahrradfreundlichkeit von Lingen und die Verkehrsinfrastruktur zu verbessern, ist die Stelle eines Radverkehrskordinators in erster Linie als koordinierende und strategische Schnittstelle innerhalb der Verwaltung ausgestaltet. Zentrales Aufgabengebiet ist es, die Belange des Radverkehrs übergreifend zu bündeln und als feste Ansprechperson für Politik, Verwaltung sowie Bürgerinnen und Bürger zu fungieren. Konkrete Aufgaben wären die Entwicklung und Fortschreibung eines Radverkehrskonzepts, die Begleitung, Abstimmung und Bewertung von Infrastrukturmaßnahmen sowie weiteren verkehrsplanerischen Maßnahmen im Hinblick auf ihre Auswirkungen auf den Radverkehr, die Koordination zwischen verschiedenen Fachbereichen, die Unterstützung bei Fördermittelanträgen und Projektumsetzungen sowie die Vernetzung mit</p>	<p>Diese Stelle soll als zentrale Schnittstelle zur Förderung des Radverkehrs verschiedene Maßnahmen innerhalb der Verwaltung (zum Beispiel dem Tiefbauamt und der Stadtplanung) und der breiten Öffentlichkeit nach außen (zum Beispiel mit Verbänden oder Vereinen sowie Bürgerinnen und Bürger) koordinieren. Eine wesentliche Aufgabe wird darin bestehen, Kommunikation und Beteiligungsformate zu erarbeiten, die Akzeptanz schaffen. Dialoge und digitale Meldeplattformen unterstützen dabei, Probleme früh zu erkennen und gemeinsam Lösungen zu entwickeln.</p>	<p>Die Stelle erhält echtes Mitsprache und Veto Recht bei allen Verkehrsplanungen und koordiniert die Akquise von Fördermitteln. Zu den Kernaufgaben gehören das Mangelmanagement, und die Kooperation mit dem ADFC.</p>	<p>Aufgaben: -Strategische Planung und Umsetzung - Koordination zwischen Ämtern -Bürgerbeteiligung - Fördermittelmanagement - Monitoring von Fortschritten Radverkehr braucht eine starke Stimme in der Verwaltung.</p>	<p>Wenn, dann Ansprechpartner für Bürgeranliegen, Koordinierte Maßnahmen, sowie die Zusammenarbeit mit der Verwaltung.</p>

	lokalen und überregionalen Vereinen und Verbänden.				
9.	Modal Split				
9.a	Werden Sie regelmäßig und zu verschiedenen Zeiten den Modal Split innerhalb der Stadt Lingen ermitteln lassen?				
	Jens Hofschröer	Dieter Krone	Wilfried Fenslage	Peter Altmeyen	Silvia Köttering
	Mobilitätspolitik braucht Beteiligung und belastbare Daten. Als Smart City Modellstadt mache ich in meiner aktuellen Aufgabe mit einer sensordaten-gestützten Stadt- und Mobilitäts-entwicklung sehr gute Erfahrungen. Deshalb halte ich eine regelmäßige Erhebung des Modal Split für sinnvoll, um Entwicklungen nachvoll-ziehen und Maßnahmen bewerten zu können. Mit Blick auf den personellen, organisa-torischen und finanziellen Aufwand ist es entscheidend, ein praktikables und belastbares Monitoring aufzubauen, das eine kontinuierliche Daten-grundlage für die zukünftige Verkehrsplanung schafft.	Mit der Beauftragung des neuen Mobilitätskonzeptes für die Stadt Lingen wird erstmals im Herbst dieses Jahres von einem Dresdener Fachbüro der Modal Split unserer Stadt ermittelt. Diese Erhebung wollen wir im Zeitraum von 3 – 5 Jahren regelmäßig wiederholen.	ja, ich werde ein regelmäßiges Monitoring einführen. Nur mit harten Fakten können wir den Erfolg unserer Maßnahmen messen und gezielt nachsteuern. Dabei müssen die Verkehrsströme aus den Ortsteilen separat erfaßt werden.	Ja, regelmäßig und datenbasiert. Ziel: Ein mögliches Ziel wäre: 40 % Umweltverbund (Rad, Fuß, ÖPNV), davon mind. 25 % Radverkehr (Städte wie Münster zeigen, dass solche Werte erreichbar sind.).	Ja, Entwicklung und Entscheidungen müssen nachvollziehbar zu treffen sein.
9.b	Welchen Modal Split streben Sie an?				
	Bereits in meiner heutigen Tätigkeit wird auf Grundlage einer Mobilitätsstrategie besonderer Schwerpunkt auf die Förderung des Verkehrs des Umweltverbundes gelegt.	Ein erstrebenswerter Modal Split beim Radverkehr in Lingen sollte zwischen 15 und 20 Prozent liegen.	Mein Ziel für Lingen ist ein Radverkehrsanteil von mindest. 40 Prozent bis zum Jahr 2035. Das Fahrrad soll durch Sicherheit und Komfort zur attraktiven Wahl	Ziel: Ein mögliches Ziel wäre: 40 % Umweltverbund (Rad, Fuß, ÖPNV), davon mind. 25 % Radverkehr (Städte wie Münster zeigen, dass solche Werte erreichbar sind.)	Ziel sollte hier sein, dass für alle Verkehrsteilnehmer gute Rahmenbedingungen geschaffen werden. Umweltfreundliche Mobilität sollte sinnvoll und praktikabel sein.

<p>Zum Umweltverbund gehören Rad- und Fußverkehr sowie der ÖPNV. Die Förderung des Umweltverbundes führt langfristig zu einer Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs und somit zu einer Reduzierung des Straßenlärms. Drei der sechs Mobilitätsziele der Stadt zielen direkt auf den Umweltverbund ab und auch in den anderen drei Zielen werden Projekte verfolgt, die direkt oder indirekt einen positiven Einfluss auf den Fuß- und Radverkehr sowie auf den ÖPNV haben. Diese Erfahrungen werde ich in Lingen einbringen. Mein Ziel ist es, den Anteil des Umweltverbundes in den kommenden Jahren deutlich zu stärken, wobei die Wahl des Verkehrsmittels grundsätzlich jede/r einzelne auch in Zukunft frei treffen können wird.</p>		<p>für den Alltag in der City und den Ortsteilen werden.“</p>			
<p>9.c</p>	<p>Welche drei Maßnahmen werden Sie diesbezüglich prioritär vornehmen?</p>				
	<p>Jens Hofschröer</p>	<p>Dieter Krone</p>	<p>Wilfried Fenslage</p>	<p>Peter Altmeyen</p>	<p>Silvia Köttering</p>
<p>s.o.</p>	<p>1. Nutzung der Modal- Split -Daten, um Verkehrsströme in Richtung Optimierung des Radverkehrs zu steuern. 2. Weiterer Ausbau eines geschlossenen und</p>	<p>1. Lückenloser Ausbau der Haupttrouten in Premium-Qualität (beleuchtet & asphaltiert) 2. Eine Sicherheitsoffensive an Kreuzungen zur Angstfreiheit.</p>	<p>Drei Maßnahmen: 1. Attraktives Radwegenetz 2. Ausbau ÖPNV 3. Verkehrsberuhigung in Wohngebieten</p>	<p>-Bessere Vernetzung verschiedener Verkehrsteilnehmer -Attraktivere Verbindungen für Radfahrer -Bessere Verkehrssicherheit</p>	

		sicherern Radwegenetzes. 3. Stärkung des ÖPNV und Vernetzung der Mobilitätsangebote, zum Beispiel durch Aufbau von Mobilitätsstationen wie demnächst am Bahnhof Lingen.	3. Massiver Ausbau bewachter und smarterer Fahrrad Parkhäuser in der City.		
10.	Finanzierung				
Immer wieder werden Ausgaben der Stadt Lingen als Ausgaben für den Radverkehr bezeichnet, obwohl sie nicht nur für den Radverkehr erfolgen.					
Wie stellen Sie sicher, dass seitens der Stadtverwaltung zukünftig realistische Angaben zur finanziellen Förderung des Radverkehrs gemacht werden, die tatsächlich nur oder zumindest deutlich überwiegend den Radverkehr betreffen?					
	Jens Hofschröer	Dieter Krone	Wilfried Fenslage	Peter Altmeppen	Silvia Köttering
	Eine klare Zuordnung der eingesetzten Mittel halte ich für wichtig. Deshalb unterstütze ich die konkrete und realistische Ausweisung der Ausgaben zur Förderung des Radverkehrs.	Die finanzielle Förderung des Radverkehrs wird demnächst in den Vorlagen differenzierter vorgelegt.	Ich werde ein transparentes „Fahrrad Budget“ einführen, das echte Radverkehrsinvestitionen strikt von allgemeinen Straßenbau Kosten trennt. Ein jährlicher Transparenzbericht macht die tatsächlichen Ausgaben für alle Lingener Bürgerinnen und Bürger vergleichbar.	Ich werde klare, ehrliche Zahlen schaffen.	Durch transparente Darstellungen kann sichergestellt werden, in welchen Bereichen des Radverkehrs die Ausgaben erfolgen. Dieses sollte in Form von einer genauen Buchführung mit Erklärungen und Anmerkungen offengelegt werden.
Werden Sie zukünftig die Zahlen entsprechend getrennt ausweisen lassen, damit die Aufwendungen für alle Verkehre verglichen werden können?					
	Die Angaben müssen transparent, verstehbar und nachvollziehbar sein.	Ja, soweit eine klare Trennung möglich ist.	Ja, ich werde eine stricte Kostentrennung nach Verkehrsarten anordnen. Nur durch diesen ehrlichen Vergleich wird sichtbar, wo Prioritäten liegen und ob wir unsere Ziele bei der Mobilitätswende in Lingen wirklich erreichen. Das ist meine Zusage für maximale Haushaltstransparenz.	Maßnahmen: -Separate Ausweisung von Radverkehrsinvestitionen - Unterscheidung zwischen echten Radprojekten und Mischmaßnahmen - Jährlicher Mobilitätsbericht für Bürgerinnen und Bürger Nur so entsteht Vertrauen – und eine sachliche Grundlage für politische Entscheidungen.	Ja, denn jede/r Bürger/in sollten wissen, wieviel und wie für jedes Verkehrsmittel investiert wird.