

Antworten von OB-Kandidat Dieter Krone

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.:	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.
1. b	Welche konkreten Maßnahmen werden Sie ergreifen, um diese Gleichberechtigung zu gewährleisten?
Antw.:	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.
2.	Verkehrssicherheit als kommunale Pflicht
2.a	Wo sehen Sie aktuell die größten Sicherheitsdefizite für Radfahrende in Lingen?
	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.
2.b	Welche drei Maßnahmen werden Sie diesbezüglich prioritär angehen?
	<ol style="list-style-type: none"> 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.
3.	Tempo 30
	<p>Studien belegen (z. B. die der Björn-Steiger-Stiftung), dass Tempo 30 bedeutet:</p> <ul style="list-style-type: none"> - weniger Unfälle, - vor allem mit weniger Schwerverletzten, - ein positiver Effekt auf die Umwelt, <p>bei nur geringer Fahrzeitverlängerung.</p>
3.a	Unterstützen Sie Tempo 30 innerorts als Instrument, um Sicherheit und eine gleichberechtigte Nutzung der Verkehrsflächen zu ermöglichen?
	ja
3.b	Werden Sie für ein generelles Tempo 30 (mit einzelnen Ausnahmen) innerhalb der Stadt Lingen eintreten?
	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.
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>
4.a	Erkennen Sie hier eine Gefährdung der Radfahrenden?
	Eine Gefährdung ist in Teilbereichen nicht auszuschließen.
4.b	Werden Sie durch Beseitigung der Parkstreifen an den genannten Straßen (und ggf. weiteren) eine Verbesserung zum Schutz der Radfahrenden herbeiführen?
	Bei Umbaumaßnahmen sollten breitere Radstreifen auch unter Reduzierung von Parkflächen umgesetzt werden.
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).
	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?
	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.
6.	Kreuzungen und Ampelschaltungen
	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
	Welche konkreten Maßnahmen an Kreuzungen und Ampelanlagen halten Sie für notwendig, um zukünftig Radfahrende sicher, gleichberechtigt und komfortabel zu führen?
	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.
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?
	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.
7.b	Welche konkreten Maßnahmen werden Sie diesbezüglich ergreifen?

	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 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?
	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.
8.b	Wie müsste diese Stelle ausgestaltet werden bzw. welche konkreten Aufgaben müsste diese Stelle erledigen?
	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.
9.	Modal Split
9.a	Werden Sie regelmäßig und zu verschiedenen Zeiten den Modal Split innerhalb der Stadt Lingen ermitteln lassen?
	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.
9.b	Welchen Modal Split streben Sie an?
	Ein erstrebenswerter Modal Split beim Radverkehr in Lingen sollte zwischen 15 und 20 Prozent liegen.
9.c	Welche drei Maßnahmen werden Sie diesbezüglich prioritär vornehmen?
	1. Nutzung der Modal- Split -Daten, um Verkehrsströme in Richtung Optimierung des Radverkehrs zu steuern. 2. Weiterer Ausbau eines geschlossenen und sicherern Radwegenetzes. 3. Stärkung des ÖPNV und Vernetzung der Mobilitätsangebote, zum Beispiel durch Aufbau von Mobilitätsstationen wie demnächst am Bahnhof Lingen.
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?
	Die finanzielle Förderung des Radverkehrs wird demnächst in den Vorlagen differenzierter vorgelegt.
	Werden Sie zukünftig die Zahlen entsprechend getrennt ausweisen lassen, damit die Aufwendungen für alle Verkehre verglichen werden können?
	Ja, soweit eine klare Trennung möglich ist.