

10 Antworten von OB-Kandidat Jens Hofschröer

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?
	<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 Entwicklungs-prozess 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 selbstverständlich mit dem Fahrrad durch Lingen bewegen können, müssen wir Hauptachsen stärker auf sichere, durchgängige Radverbindungen überprüfen und bestmöglich ausrichten.</p>
1. b	Welche konkreten Maßnahmen werden Sie ergreifen, um diese Gleichberechtigung zu gewährleisten?
	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.
2.	Verkehrssicherheit als kommunale Pflicht
2.a	Wo sehen Sie aktuell die größten Sicherheitsdefizite für Radfahrende in Lingen?
	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.
2.b	Welche drei Maßnahmen werden Sie diesbezüglich prioritär angehen?
	<ol style="list-style-type: none"> 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>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>
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. Die vielen Bereiche in Lingen, an denen bereits Tempo 30 gilt, zeigen uns die positiven Effekte.
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.
4.	Verkehrsflächen
	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. 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).
4.a	Erkennen Sie hier eine Gefährdung der Radfahrenden?
	Ja. Überall, wo die vorhandenen Flächen knapp sind, besteht derzeit leider eine solche Gefährdung.
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.
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?
	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.
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?

	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.
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?
	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.
7.b	Welche konkreten Maßnahmen werden Sie diesbezüglich ergreifen?
	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 Wegeketten an einem Ort synergetisch verbinden, um schneller und bequemer in der Stadt unterwegs sein zu können. Flankiert wird dies durch eine attraktive Flächengestaltung und je nach Standort weiteren Services wie z. B. einer Radservicestele, WLAN, Ladeinfrastruktur und einem Wasserspender. Zur Umsetzung der Mobilitätsstationen wurde ein gemeinsames Rahmenkonzept entwickelt.
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?
	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.
8.b	Wie müsste diese Stelle ausgestaltet werden bzw. welche konkreten Aufgaben müsste diese Stelle erledigen?
	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 verkehrs-planerischen Maßnahmen im Hinblick auf ihre Auswirkungen auf den Radverkehr, die Koordination zwischen verschiedenen Fachbe-reichen, die Unterstützung bei Förder-mittelanträgen und Projektumsetzungen sowie die Vernetzung mit 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?
	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.

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. 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.
9.c	Welche drei Maßnahmen werden Sie diesbezüglich prioritär vornehmen?
	s.o.
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?
	Eine klare Zuordnung der eingesetzten Mittel halte ich für wichtig. Deshalb unterstütze ich die konkrete und realistische Ausweisung der Ausgaben zur Förderung des Radverkehrs.
	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.

Außerhalb des Fragenkatalogs: Die Bedeutung des Radtourismus für Lingen

Durch die Lage an der Ems und die Einbindung in bedeutende Radwanderrouten des Emslands verfügt Lingen über beste Voraussetzungen, den Radtourismus vor Ort weiter zu stärken. Die zahlreichen überregionalen und regionalen Routen, die durch die Stadt führen, bieten großes Potenzial, mehr Besucherinnen und Besucher gezielt nach Lingen zu lenken und die Aufenthaltsqualität nachhaltig zu erhöhen.

Entscheidend ist dabei, nicht nur attraktive Wegeführungen bereitzustellen, sondern auch eine Steigerung der Umwegsrentabilität zu erreichen. Radwanderinnen und Radwanderer sollen bewusst motiviert werden, einen Zwischenstop in der Innenstadt zu machen, dort Zeit zu verbringen und die gastronomischen, kulturellen sowie touristischen Angebote der Stadt zu nutzen. Dafür braucht es eine gute Ausschilderung, attraktive Aufenthaltsorte, sichere und komfortable Radinfrastruktur (wie z.B. Die Fahrradboxen im Parkhaus Parkhügel) sowie sichtbare Verknüpfungen zwischen den touristischen Routen und der Innenstadt. Lingen sollte die Position als eigenständigen und attraktiven Ziel im Fahrradtourismus des Emslandes auch in Zukunft konsequent weiter stärken. Die Kombination aus Naturraum entlang der Ems, historischer Innenstadt und touristischer Infrastruktur bietet hierfür sehr gute Voraussetzungen.