

## Antworten von OB-Kandidat Peter Altmeyen

Viele Themen werden nur durch die Mehrheit im Stadtrat umzusetzen sein. Meine Positionen als Oberbürgermeister sind wie folgt:

<b>1.</b>	<b>Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer</b>
	Grundsätzlich sollte der innerstädtische Radverkehr in Lingen gleichberechtigt gegenüber dem motorisierten Individualverkehr geführt werden.
<b>1. a</b>	<b>Wie bewerten Sie diesbezüglich den Status Quo in Lingen?</b>
	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.
<b>1. b</b>	<b>Welche konkreten Maßnahmen werden Sie ergreifen, um diese Gleichberechtigung zu gewährleisten?</b>
	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)
<b>2.</b>	<b>Verkehrssicherheit als kommunale Pflicht</b>
<b>2.a</b>	<b>Wo sehen Sie aktuell die größten Sicherheitsdefizite für Radfahrende in Lingen?</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gefährliche Kreuzungen und Einmündungen</li> <li>- Zu geringe Abstände beim Überholen</li> <li>- „Dooring“-Risiken durch parkende Autos</li> <li>- Fehlende Sichtbeziehungen</li> <li>- Kreisverkehre</li> <li>- aber auch: Radfahren auf der falschen Straßenseite.</li> </ul>
<b>2.b</b>	<b>Welche drei Maßnahmen werden Sie diesbezüglich prioritär angehen?</b>
	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Sichere Kreuzungen umbauen (geschützte Kreuzungen wie in den Niederlanden)</li> <li>2. Tempo 30 / 40 auf innerstädtischen Straßen, wo immer sinnvoll</li> <li>3. Lückenschluss im Radwegenetz mit baulich getrennten Wegen Studien zeigen: Städte mit konsequenter Radverkehrsförderung senken Unfallzahlen deutlich (z. B. aus Dänemark und den Niederlanden).</li> </ol>
<b>3.</b>	<b>Tempo 30</b>
	Studien belegen (z. B. die der Björn-Steiger-Stiftung), dass Tempo 30 bedeutet: <ul style="list-style-type: none"> <li>- weniger Unfälle,</li> <li>- vor allem mit weniger Schwerverletzten,</li> <li>- ein positiver Effekt auf die Umwelt,</li> </ul> bei nur geringer Fahrzeitverlängerung.
<b>3.a</b>	<b>Unterstützen Sie Tempo 30 innerorts als Instrument, um Sicherheit und eine gleichberechtigte Nutzung der Verkehrsflächen zu ermöglichen?</b>

	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 %).
<b>3.b</b>	<b>Werden Sie für ein generelles Tempo 30 (mit einzelnen Ausnahmen) innerhalb der Stadt Lingen eintreten?</b>
	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
<b>4.</b>	<b>Verkehrsflächen</b>
	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).
<b>4.a</b>	<b>Erkennen Sie hier eine Gefährdung der Radfahrenden?</b>
	Ja, eindeutig. Die aktuelle Flächenaufteilung zwingt zu gefährlichen Situationen. Die bestehenden Mindestbreiten widersprechen realen Sicherheitsanforderungen.
<b>4.b</b>	<b>Werden Sie durch Beseitigung der Parkstreifen an den genannten Straßen (und ggf. weiteren) eine Verbesserung zum Schutz der Radfahrenden herbeiführen?</b>
	-Parkstreifen dort entfernen, wo sie Sicherheit gefährden -Alternativen schaffen (Quartiersparkhäuser, Anwohnerlösungen)
<b>5.</b>	<b>Fahrradstraßen</b>
	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).
	<b>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?</b>
	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.
<b>6.</b>	<b>Kreuzungen und Ampelschaltungen</b>
	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
	<b>Welche konkreten Maßnahmen an Kreuzungen und Ampelanlagen halten Sie für notwendig, um zukünftig Radfahrende sicher, gleichberechtigt und komfortabel zu führen?</b>
	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.

<b>7.</b>	<b>Planung neuer Bau- und Gewerbegebiete</b>
<b>7.a</b>	<b>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?</b>
	Wichtige Aspekte: -Radverkehr von Anfang an mitdenken („Planen statt Nachrüsten“) -Direkte, schnelle Radverbindungen zur Innenstadt -Sichere Abstellanlagen -
<b>7.b</b>	<b>Welche konkreten Maßnahmen werden Sie diesbezüglich ergreifen?</b>
	Verknüpfung mit ÖPNV Konkrete Maßnahmen: -Verpflichtende Mobilitätskonzepte bei Neubaugebieten -Mindeststandards für Radinfrastruktur - Förderung von Lastenrad- und Sharing-Angeboten
<b>8.</b>	<b>Strukturelle Verankerung des Radverkehrs in der Verwaltung</b>
<b>8.a</b>	<b>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?</b>
	Ja, unbedingt und in Vollzeit.
<b>8.b</b>	<b>Wie müsste diese Stelle ausgestaltet werden bzw. welche konkreten Aufgaben müsste diese Stelle erledigen?</b>
	Aufgaben: -Strategische Planung und Umsetzung -Koordination zwischen Ämtern -Bürgerbeteiligung -Fördermittelmanagement -Monitoring von Fortschritten Radverkehr braucht eine starke Stimme in der Verwaltung.
<b>9.</b>	<b>Modal Split</b>
<b>9.a</b>	<b>Werden Sie regelmäßig und zu verschiedenen Zeiten den Modal Split innerhalb der Stadt Lingen ermitteln lassen?</b>
	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.).
<b>9.b</b>	<b>Welchen Modal Split streben Sie an?</b>
	Ziel: Ein mögliches Ziel wäre: 40 % Umweltverbund (Rad, Fuß, ÖPNV), davon mind. 25 % Radverkehr (Städte wie Münster zeigen, dass solche Werte erreichbar sind.)
<b>9.c</b>	<b>Welche drei Maßnahmen werden Sie diesbezüglich prioritär vornehmen?</b>
	Drei Maßnahmen: 1. Attraktives Radwegenetz 2. Ausbau ÖPNV 3. Verkehrsberuhigung in Wohngebieten
<b>10.</b>	<b>Finanzierung</b>
	Immer wieder werden Ausgaben der Stadt Lingen als Ausgaben für den Radverkehr bezeichnet, obwohl sie nicht nur für den Radverkehr erfolgen.
	<b>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?</b>
	Ich werde klare, ehrliche Zahlen schaffen.

	<b>Werden Sie zukünftig die Zahlen entsprechend getrennt ausweisen lassen, damit die Aufwendungen für alle Verkehre verglichen werden können?</b>
	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.

Abschlussgedanke Eine moderne Stadt ist nicht die, in der man am schnellsten mit dem Auto durchkommt, sondern die, in der sich alle sicher, frei und gerne bewegen können: Kinder, Eltern, ältere Menschen. Mein Ziel ist eine Stadt Lingen, in der: -Sicherheit oberste Priorität hat -Mobilität fair verteilt ist -Lebensqualität spürbar steigt Das ist keine Ideologie, das ist verantwortungsvolle Politik für heute und morgen.