

Antworten von OB-Kandidat Wilfried Fenslage

	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.:	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.				
1. b	Welche konkreten Maßnahmen werden Sie ergreifen, um diese Gleichberechtigung zu gewährleisten?				
	Jens Hofschröder	Dieter Krone	Wilfried Fenslage	Peter Altmeppen	Silvia Köttering
Antw.:	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.				
2.	Verkehrssicherheit als kommunale Pflicht				
2.a	Wo sehen Sie aktuell die größten Sicherheitsdefizite für Radfahrende in Lingen?				
	Die größten Gefahren liegen an unübersichtlichen Kreuzungen (Abbiege Unfälle), zu schmale Radwege wie an der Schüttorfer Straße in Darne. Auch mangelnde Beleuchtung auf Haupttrouten sind ein großes Defizit.				
2.b	Welche drei Maßnahmen werden Sie diesbezüglich prioritär angehen?				
	<ol style="list-style-type: none"> 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. 				
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.				
3.a	Unterstützen Sie Tempo 30 innerorts als Instrument, um Sicherheit und eine gleichberechtigte Nutzung der Verkehrsflächen zu ermöglichen?				
	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.				
3.b	Werden Sie für ein generelles Tempo 30 (mit einzelnen Ausnahmen) innerhalb der Stadt Lingen eintreten?				
	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.				

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, 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.
4.b	Werden Sie durch Beseitigung der Parkstreifen an den genannten Straßen (und ggf. weiteren) eine Verbesserung zum Schutz der Radfahrenden herbeiführen?
	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.
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?
	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.“
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?
	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.
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?
	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.“

7.b	Welche konkreten Maßnahmen werden Sie diesbezüglich ergreifen?
	Ich werde verbindliche Mindeststandards in Bebauungsplänen festschreiben und den ADFC Lingen bereits in der Entwurfsphase als Sachverständigen-Expertise-Gebern einbeziehen. Bei städtebaulichen Verträgen wird fahrradfreundliche Infrastruktur zur harten Bedingung.
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?
	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 Nebenbetreuung der Projekte erfordert.
8.b	Wie müsste diese Stelle ausgestaltet werden bzw. welche konkreten Aufgaben müsste diese Stelle erledigen?
	Die Stelle erhält echtes Mitsprache- und Veto-Recht bei allen Verkehrsplanungen und koordiniert die Akquise von Fördermitteln. Zu den Kernaufgaben gehören das Mangel-Management und die Kooperation mit dem ADFC.
9.	Modal Split
9.a	Werden Sie regelmäßig und zu verschiedenen Zeiten den Modal Split innerhalb der Stadt Lingen ermitteln lassen?
	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.
9.b	Welchen Modal Split streben Sie an?
	Mein Ziel für Lingen ist ein Radverkehrsanteil von mindestens 40 Prozent bis zum Jahr 2035. Das Fahrrad soll durch Sicherheit und Komfort zur attraktiven Wahl für den Alltag in der City und den Ortsteilen werden.“
9.c	Welche drei Maßnahmen werden Sie diesbezüglich prioritär vornehmen?
	1. Lückenloser Ausbau der Haupttrassen in Premium-Qualität (beleuchtet & asphaltiert) 2. Eine Sicherheitsoffensive an Kreuzungen zur Angstfreiheit. 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?
	Ich werde ein transparentes „Fahrrad Budget“ einführen, das echte Radverkehrsinvestitionen strikt von allgemeinen Straßenbaukosten trennt. Ein jährlicher Transparenzbericht macht die tatsächlichen Ausgaben für alle Linger Bürgerinnen und Bürger vergleichbar.
	Werden Sie zukünftig die Zahlen entsprechend getrennt ausweisen lassen, damit die Aufwendungen für alle Verkehre verglichen werden können?
	Ja, ich werde eine strikte 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.