

## **Wahl 2026: Fragen an die Bürgermeisterkandidaten**

Wie wir uns in Langen bewegen, prägt unseren Alltag: ob wir schnell zur Arbeit kommen, sicher zur Schule gelangen, bequem einkaufen oder spontan Freunde besuchen können. Verkehrspolitik entscheidet damit ganz konkret über Lebensqualität – heute und in den nächsten Jahren. Für die anstehenden Wahlen interessiert uns deshalb, welche Schwerpunkte Sie setzen wollen und welche Veränderungen Sie für Langen anstreben.

Auch wenn unser Schwerpunkt als ADFC natürlich das Fahrrad ist, gehört für uns der Blick auf Fußwege und ÖPNV selbstverständlich dazu — denn Mobilität funktioniert am besten, wenn alle Bausteine gut ineinander greifen.

### **1. Mobilität in Langen**

In Langen sind verschiedene Verkehrsträger relevant, insbesondere Auto, Fahrrad, Fußverkehr und ÖPNV.

Für welche dieser Verkehrsmittel (insbesondere das Fahrrad) möchten Sie in der kommenden Wahlperiode welche Projekte und Beschlüsse umsetzen? Sind Sie bereit, zugunsten sicherer Radwege und angemessener Radverkehrsanlagen gegebenenfalls auch Kfz-Stellplätze oder Fahrstreifen zu reduzieren – insbesondere dort, wo Konflikte bestehen?

Wohin soll sich aus Ihrer Sicht die Mobilität in Langen in den kommenden Jahren entwickeln?

| <b>Antwort</b>   |
|--|
| Meine wichtigen Projekte in Bezug auf den ÖPNV und den Nahverkehr sind die Umstellung auf Elektrobusse, die Ausweitung von Radwerkstätten, der Bau des Fahrradparkhauses am Bahnhof, die einheitliche Radwegmarkierung in ganz Langen (s. u.), der Ausbau der Egelsbacher Straße zum Radschnellweg, die Fertigstellung des Radfernweges Frankfurt-Darmstadt und der Ausbau einer Straße zum Zwecke der Direktverbindung des Langener Waldsees mit der Stadt.<br>Ob und in welchem Maße Kfz-Stellplätze in Langen gebaut werden müssen, bestimmt sich nach der Stellplatzsatzung. Diese wurde in der derzeitigen Legislaturperiode bereits zugunsten von mehr Radstellplätzen abgeändert. Ich sehe aktuell nicht, dass öffentliche Kfz-Stellplätze zugunsten von Radstellplätzen abgebaut werden können. Wildparken dagegen ist ein Problem, weswegen ich mich für deutliche Stellplatzmarkierungen einsetze (bspw. Taunusplatz).<br>Die Mobilität sollte sich aus meiner Sicht in Zukunft zu einer rücksichtsvolleren Teilnahme am Straßenverkehr entwickeln. Ich glaube nicht, dass die Individualmobilität zugunsten des ÖPNVs zurückgedrängt wird, sofern der ÖPNV in Summe nicht besser wird. Solange Pünktlichkeit, Sicherheit, Sauberkeit und Kosten-Nutzen-Faktor nicht verbessert werden, erachte ich Privatmobilität weiterhin als gleichgestellten Mobilitätsfaktor neben dem ÖPNV. Allerdings sehe ich Potenzial im |

Bereich der Nahmobilität. Mehr Menschen könnten auf das Fahrrad als Fortbewegungsmittel zurückgreifen, wenn die Radinfrastruktur in Langen verbessert wird. Um das zu gewährleisten, muss neben baulichen Maßnahmen auch wieder mehr auf das Gebot der gegenseitigen Rücksichtnahme im Straßenverkehr gesetzt werden. Hier muss die Verkehrserziehung forciert werden und sollte bestenfalls schon im Kleinkindalter beginnen. Dann glaube ich, kann sich in dicht besiedelten Mittelstädten, wie Langen die Nahmobilität gegenüber der Kfz-Individualmobilität durchsetzen.

Wichtig ist im Rahmen des Gebotes der gegenseitigen Rücksichtnahme, aber jede Maßnahme als Anreiz zu verfolgen und auf Verbote nur dann zuzugreifen, wenn hierdurch Gefahren vermieden werden können. Das ist im Übrigen auch die rechtliche Voraussetzung für viele Verbote im Straßenverkehr.

Ich glaube daher nur an eine vernunftorientierte und sachliche zivilgesellschaftliche Auseinandersetzung für die Entwicklung einer gemeinsamen Idee für die Mobilität von Morgen in unserer Stadt - und nicht an eine ideologische Konfrontation, die sowohl in die eine als auch die andere Richtung gehen kann.

## 2. Finanzierung

Soll Langen künftig ein festes jährliches Budget für Rad- und Fußverkehrsmaßnahmen einplanen (z. B. xx €/Einwohner:in)? Wie wäre dies eventuell finanzierbar, insbesondere auch aus Fördertöpfen?

Wenn ja: wie hoch sollte es sein und wofür sollte es eingesetzt werden?

In welcher Form sollen Bürger:innen an der Entscheidungsfindung beteiligt werden?

| Antwort   |
|---|
| Die Haushaltsautonomie hat die Stadtverordnetenversammlung. Sie entscheidet welches Fachbudget, welche Investitionsmaßnahme etc. letztlich Teil des Haushaltsplans wird und in welcher Höhe die jeweiligen Beträge angesetzt werden. Der Magistrat legt lediglich den Entwurf vor. Daher könnte ich als Bürgermeister ein solches Budget lediglich vorschlagen.   |
| Ich selbst erachte ein festes Budget als kontraproduktiv, da der Finanzbedarf für die Durchführung von Maßnahmen nicht jedes Jahr identisch ist und man nicht mehr Geld ausgeben sollte, nur weil etwas übrigbleibt.  |
| In Zeiten, in denen den Kommunen immer mehr Aufgaben zugewiesen werden, aber eine Finanzierung oder ein Ausgleich ausbleiben oder nur zu einer ungenügenden Kompensation führen, muss der Haushalt sparsam sein. Gleichwohl sollte er notwendige Investitionen garantieren, allerdings bedarf es entsprechender Flexibilität. Ein festes Budget verspricht dagegen eben keine Flexibilität. Förderzahlungen sind bspw. von Jahr zu Jahr oft unterschiedlich hoch, wenn es sich nicht um eine Einmalförderung handelt. So können Sie nur unzureichend in ein festes Budget eingeplant werden. Zudem gelten viele Förderungen als Einzelmaßnahme und dürfen nur für bestimmte Zwecke genutzt werden. Um Bürger:innenpartizipation zu ermöglichen, besteht die Möglichkeit der Einführung eines Bürgerhaushalts. Auch hier müssen aber letztlich die Stadtverordneten zustimmen. Ich sehe aber durchaus Mehrheitspotenziale, um einen solchen Haushalt zu verabschieden, daher stehe ich einem Bürgerhaushalt wohlwollend gegenüber, um einen Teil der städtischen Mittel im |

Rahmen einer direkten Demokratie zu verplanen. Allerdings ist es ziemlich wahrscheinlich, dass ein solcher Haushalt bei Verabschiedung auch von mal zu mal unterschiedlich budgetiert ist.

### 3. Führung und Personal

Auf welcher Verwaltungsebene sollen welche Fragen des Radverkehrs entschieden werden?

| <b>Antwort</b>   |
|--|
| <p>Die Verwaltungsebenen richten sich nach der Geschäftsverteilung. Das muss vorweg deutlich gemacht werden. Eine umfängliche Geschäftsverteilungskompetenz wiederum steht dem Bürgermeister zu. Er entscheidet welches Dezernat welchem Stadtrat zugewiesen wird. In Langen gibt es nur zwei Dezernate. Eines führt für gewöhnlich der Bürgermeister, das andere der hauptamtliche erste Stadtrat. Den entsprechenden Dezernaten sind die Fachbereiche unterstellt. Diesen wiederum sind die Fachdienste unterstellt. Zuständig für Fragen des Radverkehrs ist daher das Dezernat II (zurzeit vom ersten Stadtrat geleitet) und der Fachbereich 1, sowie der Fachdienst 13 (Bauwesen, Stadtplanung, Umwelt- und Klimaschutz) und der Fachdienst 14 (Öffentliche Sicherheit und Ordnung). Sollte ich Bürgermeister werden würde ich den Fachbereich 1 meinem Dezernat zuordnen, sodass ich für Fragen des Radverkehrs im generellen zuständig wäre. Im Speziellen richtet sich die Zuständigkeit allerdings nach der Geschäftsverteilung. Um eine ehrliche Meinung abgeben zu können: Es richtet sich stark nach der jeweiligen „Frage des Radverkehrs“ wer konkret zuständig ist. Ich werde ganz sicher kein Mikromanagement betreiben!</p> <p>Grob gesagt wäre der Fachdienst 14 bspw. bei Fragen der Anordnung von Schildern zuständig und der Fachdienst 13 wiederum beim Bau von Fahrradwerkstätten. Ich selbst sehe meine Aufgabe dann als die eines Koordinators, nicht die einer Superrevisionsinstanz, die jeden Schritt und jede Frage freigeben soll.</p> |

### 4. Verkehrssicherheit und Kontrolle

Wie stehen Sie zu konsequenteren Kontrollen bei Falschparkern auf Geh- und Radwegen, auch mit Blick auf Bemühungen um ein inklusives Langen?

Welche Schlussfolgerungen ziehen Sie aus festgestellten häufig zu geringen Überholabständen?

Wie wollen Sie die Sicherheit von Kindern und älteren Menschen im Verkehr konkret verbessern?

| <b>Antwort</b>  |
|---|
| <p>Da Verkehrskontrollen in den Bereich der öffentlichen Sicherheit und Ordnung fallen und der Bürgermeister als Ordnungsbehörde handelt, wäre es mir ein wichtiges Anliegen Verkehrskontrollen durch das personell recht stark besetzte Ordnungsamt zu forcieren und entsprechend gegen Falschparker, aber auch Tempoverstöße vorzugehen. Langen hat mobile Blitzer, die verstärkt in den Hotspots eingesetzt werden</p> |

sollten. Bisher ist mein Eindruck als Bürger der Stadt allerdings, dass viel zu wenig durch den Bürgermeister im Bereich der öffentlichen Sicherheit und Ordnung gemacht wird, obwohl nur der Bürgermeister, nicht mal der Magistrat, geschweige denn die Stadtverordneten, das Recht hat das Ordnungsamt und die dazugehörige Stadtpolizei anzuweisen. Als Diplomjurist kenne ich mich mit den einschlägigen Rechtsgrundlagen gut aus und sehe einen akuten Handlungsbedarf betreffend unsere Verkehrssicherheit in Langen. Ich würde hier das Ordnungsamt anweisen verstärkt den Innenstadtbereich und den Bahnhof zu kontrollieren und hier ohne Kompromisse auf die Einhaltung der Straßenverkehrsregeln zu beharren.

Die zu geringen Überholabständen (beim Radfahren nehme ich an) durch Kraftfahrzeuge sind ärgerlich. Kontrollen allein werden hier aber keine Verkehrssicherheit garantieren. Vielmehr müssen bauliche Maßnahmen in Erwägung gezogen werden, die bspw. die Radwege mithilfe von Randsteinen oder Bordsteinen oder durch Bepflanzungen klar zu trennen. Ansonsten hilft eine deutliche und einheitliche Radmarkierung aller Radwege in Langen. Vorzugweise in der Farbe Rot, obgleich unterschiedliche Farbanwendungen Deutschlandweit gebraucht werden. Dennoch scheint sich Rot durchzusetzen (eine bundeseinheitliche Regelung wäre wirklich hilfreich!).

Um die Sicherheit von Kindern und älteren Menschen im Straßenverkehrs sicherzustellen und zu verbessern, möchte ich als Bürgermeister vor Schulen/Kitas/Altenheimen und sonstigen Einrichtungen, bei denen regelmäßig mit Kindern, älteren Menschen und behinderten Menschen zu rechnen ist, Tempo 30, oder sofern eine solche Schilderanordnung nach StVO unzulässig ist, Tempo 40 festschreiben. Letztlich ist diese Vorgehensweise zwar rechtlich angreifbar, aber ich würde es drauf ankommen lassen und glaube, dass eine entsprechende Begründung für den Schutz schwächerer Verkehrsteilnehmer gerichtlich standhalten könnte.

## 5. Radroutenkonzept & Quick Wins

Das ADFC-Radroutenkonzept und die Liste der Quick Wins liegen vor. Wie stehen Sie dazu? Welche Punkte wollen Sie prioritär umsetzen?

Haben Sie andere konkrete Vorschläge?

### Antwort

Dem Radroutenkonzept des ADFC stehe ich sehr wohlwollend gegenüber. Die ausgewählten Routen sind für mich auf den ersten Blick sehr sinnvoll entschieden worden. Ich persönlich würde mich dafür einsetzen diese Routen zu realisieren, sofern eine Prüfung des zuständigen Fachdienstes und weitere Behörden ihr „Go“ geben.

Dabei ist auch an eine Umgestaltung von Kreuzungen zu denken, wie sie das Konzept präsentiert. Ebenso finde ich die Einführung eines Leihradsystems gut, wie es bereits vor einigen Jahren in Langen existierte.

Prioritär wäre dabei für mich die Realisierung von Radrouten, die eine Nord-Süd und eine Ost-West Verbindung sicherstellen. das wären bspw. die vom ADFC genannten Routen 5,8,12 und 13.

Die Quick Wins scheinen auch sachlich völlig berechtigt zu sein. Da es hier allerdings teilweise um die Anordnung von Verkehrszeichen geht, kann eine Realisierbarkeit nicht ohne vorherige rechtliche und praktische Prüfung durch den zuständigen Fachbereich

und das Rechtsamt versprochen werden. Trotzdem finde ich auch die Quick Wins sinnig und stehe Ihnen wohlwollend gegenüber.

Zwei weitere ergänzende Vorschläge meinerseits wäre die Errichtung eines Radweges in der Steubenstraße, bzw. die Weiterführung der von Ihnen benannten Route 6 zur Mörfelder Landstraße und des Ausbaus der Egelsbacher Straße zum Radschnellweg (vgl. die Route 9), um den sicheren Radverkehr für Schüler:innen zu gewährleisten.

## 6. Zusammenarbeit und Beteiligung

Wie wollen Sie sicherstellen, dass der ADFC, die Verkehrswendeinitiative Langen/Egelsbach (ViLE) und andere zivilgesellschaftliche Akteure frühzeitig und konstruktiv in Planungen einbezogen werden? Gibt es Themen Ihrerseits, die Sie gerne zusammen mit dem ADFC umsetzen würden?

### Antwort

Ich bin ein Freund zivilgesellschaftlichen Engagements und möchte daher als Bürgermeister wieder eine Bürgersprechstunde für Privatpersonen und auch für Vereine/Initiativen einführen. Ich selbst glaube, dass im Rahmen des direkten Gespräches die besten Möglichkeiten für eine gelungene Kommunikation gegeben sind. Daher lade ich sowohl den ADFC als auch ViLE herzlich ein mit mir das direkte Gespräch zu suchen (ob als Stadtverordneter oder als Bürgermeister). So erhoffe ich mir eine frühzeitige Einbindung zivilgesellschaftlicher Initiativen/Akteure in wichtige Planvorhaben der Nahmobilität zu garantieren.

Konkret würde ich gerne den Ausbau oder Bau von Fahrradwerkstätten als Bürgermeister in Angriff nehmen. Ich würde mich sehr freuen, gemeinsam mit dem ADFC oder ViLE geeignete Standorte für dieses Vorhaben zu suchen.

## 7. Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH)

Das Stadtparlament hat sich in der ablaufenden Legislaturperiode gegen den Beitritt zur AGNH ausgesprochen. Die Mitgliedschaft ist kostenlos und bietet u.a. Informations- und Erfahrungsaustausch, Zugang zu Facharbeitskreisen und Fördermittelscreening. Alle Nachbargemeinden von Langen sind bereits Mitglied.

Wollen Sie die Mitgliedschaft in der AGNH in dieser Legislaturperiode erneut in Angriff nehmen? Wenn ja, wie wollen Sie die Fraktionen im Stadtparlament überzeugen? Wenn nein, wären Sie bereit, die Entscheidung vorab mit uns zu diskutieren?

### Antwort

Die laufende Legislaturperiode endet mit der konstituierenden Sitzung der Stadtverordnetenversammlung im zweiten Quartal 2026. Daher gehe ich davon aus, dass die kommende Legislaturperiode gemeint ist. Ich bin bereit für einen Beitritt zur AGNH als Bürgermeister bei den Stadtverordneten zu werben, da keinerlei Nachteile ersichtlich sind und die Mitgliedschaft kostenfrei ist. Ich würde auf Grundlage der vorgenannten Sachargumente auch versuchen die Stadtverordnetenversammlung von einem Beitritt zu überzeugen.

## **8. Fördermittel**

In der Vergangenheit sind Fördermittel für Radverkehr oft nicht ausgeschöpft worden. Wollen Sie, auch mit Unterstützung von ADFC und ViLE, dafür sorgen, dass Langen künftig alle verfügbaren Fördermöglichkeiten nutzt?

| <b>Antwort</b>   |
|--|
| Sofern Fördermöglichkeiten gegeben sind und die Stadt unter die entsprechende Förderrichtlinie fällt und die Gebote der Wirtschaftlichkeit und Geeignetheit gegeben sind, würde ich als Bürgermeister jede Fördermöglichkeit in Anspruch nehmen. |

Sofern Fördermöglichkeiten gegeben sind und die Stadt unter die entsprechende Förderrichtlinie fällt und die Gebote der Wirtschaftlichkeit und Geeignetheit gegeben sind, würde ich als Bürgermeister jede Fördermöglichkeit in Anspruch nehmen.

## **9. ÖPNV und Vernetzung**

Wie stehen Sie zu der derzeit in Diskussion befindlichen Verlängerung der Straßenbahlinie 17 von Frankfurt über Neu-Isenburg und Dreieich nach Langen?

| <b>Antwort</b>   |
|--|
| Die Diskussion zur Verlängerung der Straßenbahn nach Langen ist stand heute (24.11.2025) erstmal vom Tisch, da die hierfür benötigten Mittel, selbst bei der angestrebten Höchstfördersumme von 90% den städtischen Haushalt überbelasten würden. So wurde im Haushaltsentwurf 2026 zunächst ein Ansatz von EUR. 0 für die Weiterführung der Straßenbahn anbindung festgesetzt. In der Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses vom 18.11.2025 wurde mehrheitlich ein Antrag der FDP-Fraktion angenommen, der die bereits bereitgestellten Mittel sperrt und keine zusätzlichen Haushaltsmittel für das weitere Planvorhaben erlaubt (s. öffentliche Niederschrift der HFA-Sitzung vom 18.11.2025). Ich stehe ausdrücklich hinter dieser Entscheidung. Denn zum einen ist mit einem Mittelbedarf von mindestens 17,5 Millionen Euro allein für den Bau zu rechnen. Weitere 870.000€ pro Jahr fallen laut Machbarkeitsstudie für den Unterhalt der Linie L5 aus (siehe hierzu den Zwischenbericht der Machbarkeitsstudie von August 2023, Phase 1). Und zum anderen ist von einer erheblichen Kostensteigerung im Rahmen der tatsächlichen Realisierung des Planvorhabens auszugehen, da wahrscheinlich nicht alle Kosten förderfähig sind. Zudem ist der Kosten-Nutzen-Faktor für die in Aussicht gestellte Streckenführung L5 mit 0,94 in Summe negativ. Die Wirtschaftlichkeit der geplanten Streckenführung ist also nicht gegeben. In Zeiten prekärer Haushaltlagen ist ein solches Prestigeprojekt ohne tatsächlichen Mehrwert nicht realisierbar. Im Übrigen kann und wird die Strecke mit einem Bus befahren. Hier würde ich gerne ansetzen und die Businfrastruktur ausbauen und mit der Kreisverkehrsgesellschaft die Beauftragung/Anschaffung von Elektrobussen präferieren. Diese unterliegen (genauso wie eine Straßenbahn) den Widrigkeiten des Straßenverkehrs, sind aber anders als eine Straßenbahn lärmemissionsärmer und geben der Stadt oder der KVG die mögliche Handhabe sich auf verschiedene Verkehrsszenarien anzupassen. Dies ist mit einer Straßenbahn nicht oder nur mit erheblichen Zusatzkosten realisierbar. Gerade die Anwohnerschaft, der geplanten Streckenführung äußert erhebliche Zweifel an der Sinnhaftigkeit des Vorhabens. |

Die Diskussion zur Verlängerung der Straßenbahn nach Langen ist stand heute (24.11.2025) erstmal vom Tisch, da die hierfür benötigten Mittel, selbst bei der angestrebten Höchstfördersumme von 90% den städtischen Haushalt überbelasten würden. So wurde im Haushaltsentwurf 2026 zunächst ein Ansatz von EUR. 0 für die Weiterführung der Straßenbahn anbindung festgesetzt. In der Sitzung des Haupt- und Finanzausschusses vom 18.11.2025 wurde mehrheitlich ein Antrag der FDP-Fraktion angenommen, der die bereits bereitgestellten Mittel sperrt und keine zusätzlichen Haushaltsmittel für das weitere Planvorhaben erlaubt (s. öffentliche Niederschrift der HFA-Sitzung vom 18.11.2025). Ich stehe ausdrücklich hinter dieser Entscheidung.

Denn zum einen ist mit einem Mittelbedarf von mindestens 17,5 Millionen Euro allein für den Bau zu rechnen. Weitere 870.000€ pro Jahr fallen laut Machbarkeitsstudie für den Unterhalt der Linie L5 aus (siehe hierzu den Zwischenbericht der Machbarkeitsstudie von August 2023, Phase 1). Und zum anderen ist von einer erheblichen Kostensteigerung im Rahmen der tatsächlichen Realisierung des Planvorhabens auszugehen, da wahrscheinlich nicht alle Kosten förderfähig sind.

Zudem ist der Kosten-Nutzen-Faktor für die in Aussicht gestellte Streckenführung L5 mit 0,94 in Summe negativ. Die Wirtschaftlichkeit der geplanten Streckenführung ist also nicht gegeben. In Zeiten prekärer Haushaltlagen ist ein solches Prestigeprojekt ohne tatsächlichen Mehrwert nicht realisierbar. Im Übrigen kann und wird die Strecke mit einem Bus befahren. Hier würde ich gerne ansetzen und die Businfrastruktur ausbauen und mit der Kreisverkehrsgesellschaft die Beauftragung/Anschaffung von Elektrobussen präferieren. Diese unterliegen (genauso wie eine Straßenbahn) den Widrigkeiten des Straßenverkehrs, sind aber anders als eine Straßenbahn lärmemissionsärmer und geben der Stadt oder der KVG die mögliche Handhabe sich auf verschiedene Verkehrsszenarien anzupassen. Dies ist mit einer Straßenbahn nicht oder nur mit erheblichen Zusatzkosten realisierbar. Gerade die Anwohnerschaft, der geplanten Streckenführung äußert erhebliche Zweifel an der Sinnhaftigkeit des Vorhabens.

Zuletzt könnte sich mit einer Anbindung der Regionaltangente West an Langen ein wesentlich sinnvolleres Projekt durchzusetzen, das auch erhebliche Summen binden würde. Wenn ich als Bürgermeister vor die Wahl gestellt wäre, würde ich stets die Anbindung an die RTW bevorzugen.

In Summe sprechen also sowohl Aspekte der Haushaltskonsolidierung, der Wirtschaftlichkeit, der Immissionsbelastung und der Verkehrsanpassung gegen den Bau der Straßenbahn.