

Wahl 2026: Fragen an die Bürgermeisterkandidaten **Antworten von Olaf Hermann**

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 ineinandergreifen.

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?

Mobilität ist eines meiner Kern- und zentralen Zukunftsthemen für Langen. Es ist eng verknüpft mit vielen anderen kommunalpolitischen Aufgaben und Themen wie der Stadtentwicklung, dem Klimaschutz, der Sicherheit in Langen, dem demografischen Wandel und auch sozialen Aspekten wie der Migration.

Aus meiner Sicht gibt es in Langen beim Thema Mobilität zu viel „Stückwerk“. Ich möchte erreichen, dass wir zukünftig alle Verkehrsträger in der Stadt und die Bedarfe aller Teile der Bevölkerung gleichrangig betrachten. Die enge Fokussierung auf den motorisierten Individualverkehr muss durch ein echtes integriertes Gesamtkonzept ersetzt werden, welches auch „gelebt“ wird, das die Verkehrsträger besser vernetzt und auch einer immer älter werdenden Gesellschaft gerecht wird. Daher ist mein erster Ansatz, die Zusammenarbeit mit Stakeholdern wie dem ADFC, ViLE, dem Radverkehrsbeauftragten, dem VdK oder weiteren Vereinen weiter zu verbessern. Denn dort sitzen ehrenamtliche Fachleute, deren Know-how in die Weiterentwicklung der Mobilität der Stadt einfließen muss – auf Augenhöhe mit Verkehrsplanern und Ordnungsbehörden.

Ich verzichte seit gut drei Jahren bewusst auf ein eigenes Auto und bin in Langen per Rad, zu Fuß oder per ÖPNV unterwegs. Dies hat meinen – über Jahrzehnte stark Auto-geprägten – Blick auf die Verkehrswege in Langen sehr verändert. Um nur einige Beispiele zu nennen – plötzlich fallen mir Engstellen auf. Oder holprige Übergänge im Asphalt, nachlässig reparierte Schlaglöcher, Gullideckel oder Stellen, an denen Randsteine die Fahrt behindern. Behinderungen für Fußgehende durch falschparkende Autos. Große Unterschiede in der Zuverlässigkeit zwischen Bahn- und Busverbindungen. Oder mangelhafte Informationen an den Bushaltestellen bei temporären Routenverlegungen – dies würde sich durch eine Umrüstung auf digitale Fahrplanaushänge lösen lassen, die es mittlerweile zum Beispiel in Dietzenbach an immer mehr Haltstellen gibt. An all das müssen wir als Stadt „ran“, diese Probleme müssen wir sukzessive lösen. Weniger „Wegducken“, weniger Verweis auf andere Verantwortlichkeiten, sondern einfach mal mehr „machen“.

Zum Thema Radverkehr konkret: Es reicht aus meiner Sicht nicht, sich auf den Teilerfolgen zur Realisierung des Radschnellwegs im Bereich Langen auszuruhen. Natürlich verbessert er auch die innerörtliche Radinfrastruktur im Bereich der Bahnlinie, aber seine eigentliche Funktion ist die Verbindung der Kommunen zwischen Darmstadt und Frankfurt. Im Rest des Stadtgebiets hat sich beim Thema Radinfrastruktur in den letzten Jahren für mich zu wenig getan, dies möchte ich ändern.

Ich möchte eine sichere, klimaschützende und alltagstaugliche Mobilität, in der der Rad- und Fußverkehr gestärkt und besser mit dem Nahverkehr vernetzt wird.

Eine stetige Verbesserung von Sicherheit und Zuverlässigkeit für den Rad-, Fuß- oder öffentlichen Nahverkehr bietet mehr Menschen die Möglichkeit, auf Autofahrten zu verzichten.

Gleichwohl ist mir bewusst, dass man die Bedarfe des Autoverkehrs nicht ignorieren kann. Der Straßenraum in Langen wurde historisch für weniger Verkehr dimensioniert – heutige Verkehrsmenge + Parkansprüche passen nicht mehr konfliktfrei hinein. Wo können trotzdem Handwerker oder Lieferfahrzeuge halten/parken? Wie schaffen wir es, dass Anwohnende ohne Flächen auf dem eigenen Grundstück halbwegs vernünftig parken können? Wie können wir den Parksuchverkehr reduzieren? Wie gehen wir mit dem Bring- und Holverkehr vor Kitas und Schulen um? Wie können wir die Verkehrs-/Parksituation in der Altstadt und anderen problematischen Teilen des Stadtgebiets verbessern? Auch wenn es mein Ziel ist, weniger Autofahrten nötig zu machen – der Autoverkehr muss dort funktionieren, wo er notwendig ist. Aber ohne andere zu verdrängen und nicht mehr vorrangig, wie in der Vergangenheit! Dabei ist mir auch eines sehr wichtig – ich möchte weg vom „Gegeneinander“, weg von „den Autofahrern“ oder „den Radfahrern“. Es braucht Pragmatismus, Rücksichtnahme und Vernunft dort, wo Konflikte bestehen.

Zum Thema Mobilität im Allgemeinen möchte ich bspw. folgendes erreichen:

- Weg vom „Stückwerk“ zum „Netz“ durch die Erstellung eines verbindlichen und aktuellen Mobilitätskonzeptes für das gesamte Stadtgebiet, welches die Bedarfe aller Verkehrsträger in der Stadt und die Bedarfe aller Teile der Bevölkerung sowie der Wirtschaft gleichrangig betrachtet, dabei muss auch der Alltag von Menschen mit Behinderung ausdrücklich mitgedacht werden. Weiterhin muss das Konzept auch explizit den Klimaschutz und ebenso die Klimaanpassung berücksichtigen (Stichwort Schatten an Haltestellen). Ziel muss auch eine bessere Vernetzung der Verkehrsträger sein, besonders mit dem öffentlichen Nahverkehr.
- Ein klares "Safety first" für Kinder, Senioren, mobilitätseingeschränkten Personen, Fußgehende und Radfahrende. Schulwege, Querungen, Knotenpunkte und Abschnitte mit bekannten Konflikten haben deshalb oberste Priorität.
- Ausbau, Vernetzung und Verbesserung von Sicherheit und Attraktivität der innerörtlichen Fahrradinfrastruktur. Genau da setzen das Radroutenkonzept von ADFC und ViLE bzw. die Quick Wins an. Diese will ich zur Grundlage eines verbindlichen Umsetzungsplans machen. Es soll zur Selbstverständlichkeit werden, kurze Wege in der Stadt per Rad zurückzulegen. Und es soll dabei sicherer werden. Auch ist mir eine stärkere Berücksichtigung des Themas Radverkehr in der Stadtentwicklung und Bauleitplanung z.B. durch Parkflächen für Lastenräder, Verbesserung von Lademöglichkeiten für die E-Mobilität, zeitgemäße und sichere Abstellanlagen u.v.m. wichtig.
- Erhalt und Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrs in Langen sowie hinsichtlich der Anforderungen von Pendlerinnen und Pendlern. Die Anbindung der Stadt an die Regionaltangente West ist für mich zwingend notwendig und würde von mir intensiv in den übergeordneten politischen Gremien und Behörden gefordert und vorangetrieben werden.
- Schaffung von konsensorientierten Lösungen für Konfliktsituationen und Bedarfe des Autoverkehrs. Wie geschrieben: Keine enge Fokussierung mehr auf den motorisierten Individualverkehr, er muss allerdings dort funktionieren, wo er notwendig ist – aber ohne andere Verkehrsteilnehmende zu verdrängen.

Thema Flächenverteilung: Ja, ich wäre bereit, Kfz-Stellplätze oder Fahrstreifen zugunsten sicherer Rad- und Fußverkehrswege zu reduzieren, wenn dies sinnvoll ist. Sicherheit und

Aufenthaltsqualität müssen Vorrang haben vor nicht mehr zeitgemäßen Flächenaufteilungen. Aber – wie schon erwähnt – ich möchte weg vom „Gegeneinander“, weg von „den Autofahrern“ oder „den Radfahrern“. Es braucht mehr Pragmatismus, Rücksichtnahme und Vernunft dort, wo Konflikte bestehen.

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?

Im Sinne der Transparenz wäre ausgewiesener, dedizierter Haushaltstitel aus meiner Sicht eine wünschenswerte Maßnahme – das müsste man prüfen lassen, dies würde ich entweder als Bürgermeister machen oder als Stadtverordneter beantragen. Das Produktziel der Verkehrsplanung ist laut Haushaltsplan der Stadt die „Erhöhung der Fahrgastzahlen im ÖPNV, Erhöhung des Anteils des Radverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen.“ Das sollte sich m. M. auch in messbaren und übersichtlichen dargestellten Ergebnissen und Zahlen abbilden lassen.

Die alleinige Finanzierung solcher Maßnahmen wird angesichts der dramatischen Haushaltssituation der Stadt ohne Fördergelder kaum noch machbar sein, befürchte ich. Daher ist eines meiner Ziele die Einrichtung eines Fördermittelmanagements im Rathaus, damit zukünftig alle sinnvollen Fördertöpfe genutzt werden können. Über die Höhe eines dedizierten Budgets kann man m. M. erst im Rahmen der nächsten Haushaltsplanungen/ Haushaltsdebatten sprechen.

Das Thema Bürgerbeteiligung ist mir sehr wichtig, da aus meiner Erfahrung die zunehmende Politikverdrossenheit auch in einer nicht immer ausreichenden Mitnahme der Bürgerschaft z.B. bei verkehrspolitischen Entscheidungen begründet liegt. Daher würde ich hier mehr Transparenz und eine intensivere Information/Kommunikation bei größeren Verkehrsprojekten vorantreiben. Die Umfragen zur Umgestaltung der Bahnstraße und zum Paddelteich haben hier m. M. gut funktioniert, dass sollte die Stadt auch bei anderen größeren Stadtentwicklungs- oder Verkehrsprojekten machen – auch wenn dies für die Stadtverwaltung viel zusätzliche Arbeit mit sich bringt.

3. Führung und Personal

Auf welcher Verwaltungsebene sollen welche Fragen des Radverkehrs entschieden werden?

Die politische Steuerung sollte beim verantwortlichen Dezernenten liegen. Entscheidend dabei für mich: Radverkehr darf kein „Nebenbei-Thema“ bleiben – klare Konzepte, klare Zuständigkeiten. Für die operative Umsetzung wäre es m. E. überlegenswert, in der Stadtverwaltung an einer Stelle die Aufgaben zu bündeln, die Herr Karsten Maas im Fachdienst „Steuerungsunterstützung, Organisation & Kreisorgane - Verkehrs- und Mobilitätsplanung“ des Kreises wahrgenommen hatte. Diese Stelle sollte eng mit dem Radverkehrsbeauftragten zusammenarbeiten. Die Funktion der/des Radverkehrsbeauftragte(n) will ich stärken und sichtbarer machen.

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?

Eine konsequente Durchsetzung der Vorschriften (für alle Verkehrsteilnehmenden!) der StVO durch die Ordnungsbehörden ist mir ein wichtiges Anliegen. Sicher gibt es in Teilen der Stadt nicht immer bequem erreichbare Halte- oder Parkflächen. Aber das kann kein Argument sein, sich verkehrswidrig zu verhalten. Es kann nicht akzeptiert werden, dass bspw. in zweiter Reihe gehalten/geparkt oder fußgehende und radfahrende Menschen behindert werden, daher würde ich dagegen entschieden vorgehen. In den letzten Jahren hat sich beispielsweise am Lutherplatz, auf der Bahnstraße oder an der Kreuzung Fahrgasse/Rheinstr./Dieburger-/Darmstädter Straße eine Entwicklung vollzogen, die nicht weiter toleriert werden darf. Genau so sehe ich es auch bei zu geringen Überholabständen – hier habe ich selbst im Herbst '23 in der August-Bebel-Straße eine sehr unangenehme Erfahrung gemacht. Ein Autofahrer hatte mich mit sehr geringem Abstand überholt, mich dann nach meinem verbalen Protest ausgebremst und körperlich angegriffen. Solche Situationen sind Folge einer zunehmenden Verrohung im Straßenverkehr. Daher darf man m. E. Verkehrsverstößen nicht (nur) mit mahnenden Worten bzw. „Laissez-faire“ begegnen, sondern muss auch entsprechend ahnden.

Die Optimierung unserer Verkehrswege hinsichtlich Barrierefreiheit etc. ist für mich eine prioritäre Aufgabe. Wir können an der aktuellen Situation im Umfeld des Bahnhofs erkennen, was passiert, wenn man das Thema nicht konsequent bei der Stadt- und Verkehrsplanung mitdenkt. Der barrierefreie Ausbau der Bushaltestellen ist in den letzten Jahren sukzessive vorangekommen, hier muss es konsequent weitergehen, ebenso müssen auch andere Bereiche unserer Infrastruktur überprüft und ggf. verbessert werden.

Ein klares "Safety first" für Kinder, Senioren, mobilitätseingeschränkten Personen, Fußgehende und Radfahrende. Sichere Schulwege, Querungen, Knotenpunkte oder Bereiche mit bekannten Konflikten müssen oberste Priorität haben. Auch in dieser Hinsicht möchte ich mehr Kontrollen, bessere verkehrslenkende und mehr verkehrserzieherische Maßnahmen realisieren.

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?

Beides ist sehr wertvoller Input für die Verkehrs- und Stadtplanung, den ich unbedingt berücksichtigen möchte. Man erkennt daran gut, wie wichtig es ist, auch das ehrenamtliche Know-how in Langen stärker miteinzubeziehen – solche Erfahrungen aus Praxis und Alltag kann eine Verwaltung nur schwer selbst erbringen. Die Grüne Fraktion in der Stadtverordnetenversammlung hat dazu kürzlich erste Anträge gestellt, weitere sind in Vorbereitung. Zeitnah nach einer eventuellen Amtsübernahme möchte ich die folgenden Maßnahmen angehen:

- Ausfahrt sichern – Bahnunterführung Bahnhofsanlage – Nassoviastraße
- Uneindeutige Markierungen entfernen – Gartenstraße (wobei hier meines Erachtens gesamte Verkehrsführung verbessert werden sollte, da diese mit dem Wechsel zwischen Schutzstreifen und Fahrbahn aus meiner Beobachtung immer wieder für Irritationen bei Rad- und Autofahrenden führt)
- Fahrradabstellplätze schaffen – Jugendfläche Winkelwiese
- Tempo 30 einrichten – Rheinstraße (Ost)
- Uneindeutige Markierungen entfernen – Robert-Bosch-Straße von Paul-Ehrlich-Str. bis Pittlerstraße.
- Dooring-Zonen markieren – Bahnstraße (auch hier fallen mir immer wieder Verkehrsteilnehmende auf, die in der Dooring-Zone vermeintlich einen Radfahrstreifen sehen)

Weitere Maßnahmen sollten über den Runden Tisch Radverkehr priorisiert und sukzessive umgesetzt werden.

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?

In dem wir Einbeziehung und Aufwertung verbindlich vereinbaren und entsprechende Strukturen schaffen, falls ich zum Bürgermeister gewählt werde. Ich würde dazu gerne zeitnah nach einem Amtsantritt regelmäßige Vor-Ort-Termine vereinbaren, bei denen wir uns die Verkehrssituationen gemeinsam anschauen, sozusagen der „Runde Tisch Radverkehr on Tour“. Und dann Maßnahmen und Prozesse zur Umsetzung entwickeln.

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?

Ich würde dieses Thema auf jeden Fall wieder einbringen und versuchen, die damals ablehnenden Fraktionen von den Vorteilen für unsere Stadt zu überzeugen. Neben dem für mich nicht nachvollziehbaren Verzicht auf die Vorteile, steht die Ablehnung aus meiner Sicht auch im Widerspruch zu den vereinbarten Zielen der Verkehrsplanung in Langen („Erhöhung der Fahrgastzahlen im ÖPNV, Erhöhung des Anteils des Radverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen.“)

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?

Die Finanzierung von verkehrspolitischen Maßnahmen wird angesichts der dramatischen Haushaltssituation der Stadt ohne Fördergelder kaum noch machbar sein, befürchte ich. Daher ist eines meiner Ziele die Einrichtung eines Fördermittelmanagements im Rathaus, damit zukünftig alle sinnvollen Fördertöpfe auch genutzt werden können. Eine Unterstützung durch den ADFC und ViLE wäre mir dabei sehr willkommen.

9. ÖPNV und Vernetzung

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

Grundsätzlich stehe ich jeder Verbesserung des ÖPNV-Angebots für Langen positiv gegenüber, das möchte ich betonen. Ich will aber offen sein – es gibt drei Aspekte, warum das Thema für mich momentan leider keine Priorität haben kann. Ich hatte es schon erwähnt: Wir stehen vor einer wirklich dramatisch schwierigen Haushaltssituation in den kommenden Jahren. Da wäre aus meiner Sicht ein solches Projekt – bei dem zudem momentan die Finanzierung der Investitionen und des Betriebs noch nicht geklärt sind – kaum zu vermitteln, wenn gleichzeitig

möglicherweise deutliche Einschnitte in Infrastruktur und Leistungen der Stadt und/oder weitere Steuer- und Gebührenerhöhungen anstehen würden.

Und ein weiterer Punkt, der ebenfalls mit dem Thema Finanzen zu tun hat: Die Kommunen im Westkreis Offenbach betreiben eigene Stadtbuslinien, zusätzlich zu den Linien der kvgOF (Kreisverkehrsgesellschaft). Letztere dienen vor allem der Verbindung zwischen den Kreiskommunen, während die Stadtbusse auf die täglichen Alltagswege der Einwohner zugeschnitten sind (z. B. Verbindung von Wohngebieten zu S-Bahn-Stationen, Schulen, lokalen Einrichtungen und Nahversorgung, Nahverkehr zwischen Egelsbach und Langen). Die Fahrzeiten sind auf die S-Bahn- und andere Nahverkehrsangebote abgestimmt, um eine verlässliche Verbindung ins überregionale Netz sicherzustellen.

Im Gespräch in den Westkreiskommunen und im Kreistag ist es seit einiger Zeit, die Betriebe der bisherigen Stadtbuslinien an die kvgOF (Kreisverkehrsgesellschaft) zu übergeben. Diese hat aber schon in den Gremien des Kreistags deutlich gemacht, dass sie die Linien nach der anstehenden Neuausschreibung ab 2029 möglicherweise nicht mehr in der Ausprägung weiterführen wird, die wir hier seit vielen Jahrzehnten kennen. Ähnlich hat sich das in den vergangenen Jahren beispielsweise in Dietzenbach oder Mühlheim entwickelt, hier wurden die Stadtbusse eingestellt. In Rodgau wurde die Taktung der Stadtbuslinie verändert, um die Kosten zu reduzieren.

Momentan ist in diesem Thema noch viel Bewegung, daher sind die Folgen für Langen (und Egelsbach) z.B. hinsichtlich in einer Einschränkung von Linien oder Taktung noch nicht absehbar. Wir haben aber jetzt schon das Problem, dass die Wohngebiete Neurott, Oberlinden und Steinberg abends oder am Wochenende nicht optimal angebunden sind. Eine weitere Einschränkung würde noch deutlichere Nachteile für die dort wohnenden Bürgerinnen und Bürger mit sich bringen – dies will ich auf jeden Fall verhindern. Für mich hat es daher Priorität, trotz schwieriger finanzieller Rahmenbedingungen, vor allem unseren bestehenden innerörtlichen Nahverkehr zu erhalten.

Ähnlich sieht es beim On-demand-Verkehr des Hopper aus, auch dieser steht in den Kreisgremien zunehmend unter finanziellem Druck. Hier möchte ich mich dafür einsetzen, die Finanzierung über den Kreis so lange zu sichern, bis mit den Erfahrungen aus dem Projekt Kira ein autonomes Fahren im Regelbetrieb möglich wird und damit kostensenkenden Effekte wirksam werden.