

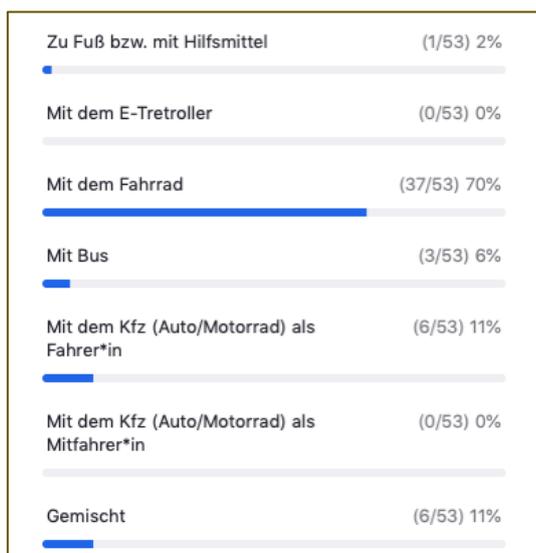
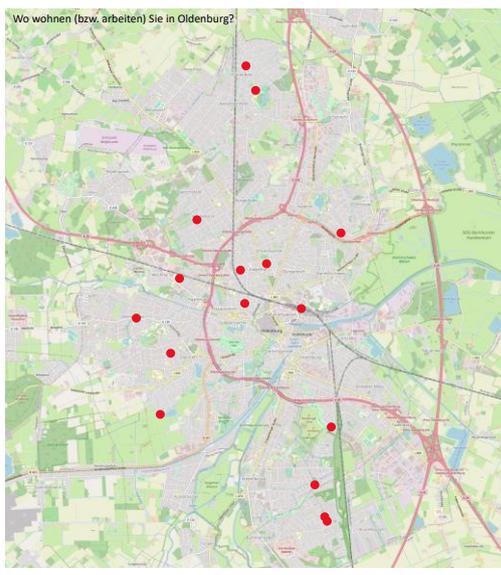
Oldenburg bewegt sich! Rahmenplan Mobilität und Verkehr 2030 (RMV2030) Dokumentation der digitalen öffentlichen Auftaktveranstaltung

Freitag, 25. März 2022
17 Uhr bis 19.45 Uhr

1. Begrüßung und Einstieg

Für die Stadt Oldenburg begrüßt Oberbürgermeister Jürgen Krogmann die Teilnehmerinnen und Teilnehmer und führt in die Veranstaltung ein. Ziel der Stadt Oldenburg sei es, bis 2035 klimaneutral zu werden. Der Bereich Mobilität müsse hierzu einen Beitrag leisten. Der RMV 2030 stelle eine Gesamtstrategie der Stadt Oldenburg dar, um dieses Ziel zu erreichen. Eine Mitwirkung von Bürgerinnen und Bürgern, verschiedensten Institutionen, Politik und Verwaltung sei für den Erfolg des Vorhabens unerlässlich. Hier gelte es zu bedenken: Der Wirtschaftsstandort Oldenburg müsse stark, Oldenburg erreichbar und Mobilität bezahlbar bleiben. Herr Krogmann erachtet die Herausforderungen des RMV 2030 auch angesichts des Krieges in der Ukraine als dringlich. Herr Krogmann bedankt sich bei den Anwesenden für ihre Teilnahme und wünscht eine erfolgreiche Veranstaltung.

Moderatorin Mone Böcker (TOLLERORT entwickeln & beteiligen) begrüßt die Teilnehmerinnen und Teilnehmer zur Auftaktveranstaltung „Oldenburg bewegt sich“. Beim Einlass haben die Teilnehmenden die Möglichkeit ihren Wohn- bzw. Arbeitsort auf einer Karte Oldenburgs zu verorten. Mit der Abfrage soll festgestellt werden, ob Perspektiven aus unterschiedlichen Stadtgebieten vertreten sind. 16 Teilnehmende nehmen dieses Angebot in Anspruch. Die Stichprobe der Teilnehmenden ist gleichmäßig über das Stadtgebiet verteilt.



Ergebnis der Abfragen: Wo wohnen bzw. arbeiten Sie in Oldenburg? (links) Mit welchem Verkehrsmittel sind Sie im Alltag überwiegend unterwegs? (rechts)



Im Rahmen der Begrüßung erfolgt eine zweite Abfrage, mit der die alltägliche Verkehrsmittelwahl der Teilnehmenden abgefragt wird. 53 Personen nehmen an der Umfrage teil. 70% der Befragten sind überwiegend mit dem Fahrrad unterwegs. Die Gruppe der Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer ist somit im Kreis der Teilnehmenden überrepräsentiert. In der Bewertung der Ergebnisse des heutigen Abends ist dies zu berücksichtigen.

Im Lauf des Abends nehmen bis zu 73 Personen an der Veranstaltung teil.

Frau Böcker stellt Ziele und den Ablauf der heutigen Veranstaltung vor:

- Begrüßung und Vorstellung
- Einstieg
 - Informationen zum Rahmenplan Mobilität und Verkehr 2030
 - Impuls:
Lebenswerte Städte durch nachhaltige Mobilität – wie gelingt der Wandel?
Burkhard Horn, Mobilität & Verkehr – Strategie und Planung
 - Resümee im Gruppengespräch
- Marktplatz der Teilkonzepte
- Schlussfolgerungen: Was ist Ihnen wichtig für die zukünftige Mobilität der Stadt?
- Ausblick

Die Ergebnisse der einzelnen Phasen werden dokumentiert und im Anschluss veröffentlicht.

Vorstellung der Mitwirkenden und Überblick über den Teilnehmerkreis

Im Anschluss stellen sich die teilnehmenden Verantwortlichen der Stadt Oldenburg, des Büros TOLLERORT sowie die beauftragten Planungsbüros vor.

Durch die beauftragten Büros werden sechs Teilkonzepte bearbeitet:

- Ladeinfrastruktur E-Mobilität (EcoLibro GmbH mit CBH Rechtsanwälte)
- Mobilitätsstationen (EcoLibro GmbH mit CBH Rechtsanwälte und ahoidesign)
- Parkraummanagement – Ruhender Kfz-Verkehr (Büro stadVerkehr Planungsgesellschaft mbH & Co. KG)
- Radverkehr: Fahrradzonen – Fahrradstraßennetz - Premiumnetz Radrouten (PGV-Alrutz GbR, Hannover)
- Park and Ride (P+R) und Bike and Ride (B+R) (ISUP GmbH, Dresden)
- Machbarkeitsstudie Wallring: Durchgängige ÖPNV-Spur (Bernard Gruppe ZT GmbH)

2. Information zum Rahmenplan Mobilität und Verkehr 2030

Dr. Norbert Korallus, Stadt Oldenburg, erläutert die Hintergründe des RMV 2030.

Der RMV 2030 folgt auf den Strategieplan Mobilität und Verkehr von 2014 (SMV 2025) und dessen Fortschreibung 2018. Die Maßnahmen des SMV sind zum großen Teil umgesetzt. Veränderte Rahmenbedingungen, wie der Klimawandel und das Mobilitätsverhalten, sowie technologische Entwicklungen, u.a. E-Mobilität/Pendlerverkehr, führen dazu, dass der strategische Handlungsrahmen für die Gestaltung von Mobilität und Verkehr weiterentwickelt werden muss. Der RMV 2030 wird als umsetzungsorientierter Maßnahmenplan mit mehreren Teilkonzepten gestaltet. Die Teilkonzepte haben viele Schnittstellen, die im Arbeitsprozess berücksichtigt werden. Im Rahmenplan werden die Ergebnisse zu einer

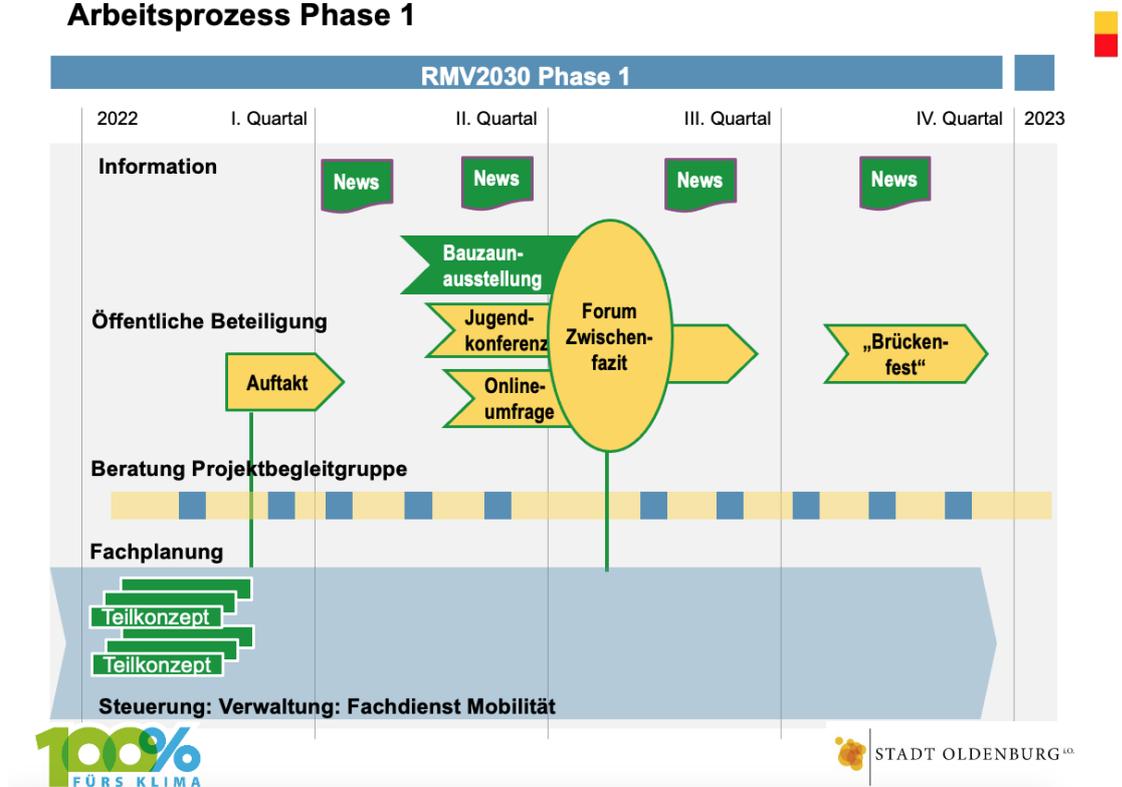


Gesamtstrategie zusammengeführt. Eine Ergänzung des RMV 2030 um zusätzliche Teilkonzepte ist zudem möglich. Eine Übersicht über die Teilkonzepte steht in einem Info-Flyer zur Verfügung.

Frau Böcker stellt die Struktur der Beteiligung im Jahr 2022 vor.

Eine Projektbegleitgruppe mit Vertreterinnen und Vertretern aus Verwaltung, Politik, Wirtschaft, sozialen Institutionen, Verkehrsbetrieben und der Arbeitsgemeinschaft Stadtoldenburger Bürgervereine ist im Rahmen von 10 Sitzungen intensiver in den Prozess eingebunden. Für die öffentliche Beteiligung gibt es mehrere Angebote. Höhepunkt ist ein für den Sommer geplantes öffentliches Forum, bei dem die Vorschläge aus den Teilkonzepten diskutiert werden können. Die Öffentlichkeit wird darüber hinaus über einen Newsletter, Folder, die Webseite www.oldenburg.de/rmv2030 und eine Bauzaunausstellung regelmäßig über die Entwicklungen informiert.

Arbeitsprozess Phase 1



Überblick über die Angebote für Information und Beteiligung im Jahr 2022

Herr Korallus und Frau Böcker beantworten Rückmeldungen aus dem Kreis der Teilnehmenden.

- Für das Teilkonzept „Umgestaltung höhengleicher Bahnquerungen“ war zunächst kein Anbieter gefunden worden. Die Verwaltung der Stadt Oldenburg wird das Konzept voraussichtlich ab 2023 selbst bearbeiten. Eine Bindung an die Förderfristen des Förderprogramms „Sofortprogramms Saubere Luft 2017-2020“ entfällt.
- Das Thema Pendlerverkehr stellt ein Querschnittsthema dar. Es findet sich besonders in den Konzepten „Park and Ride (P+R) und Bike and Ride (B+R)“, „Parkraummanagement – Ruhender KFZ-Verkehr“ und „Radverkehr“ wieder.
- Die Beteiligungsangebote sind noch nicht in Gänze durchgeplant. Aktuelle Informationen werden immer auf der Internetseite der Stadt (www.oldenburg.de/rmv2030) zu finden sein.



3. Impuls setzen

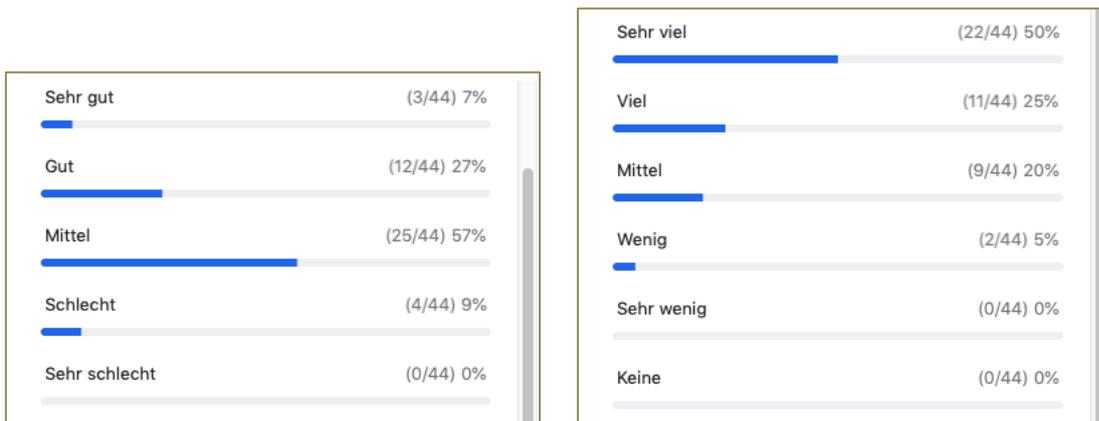
Burkhard Horn (ehem. Leiter der Abteilung "Verkehr" der Berliner Senatsverwaltung und Berater an der Schnittstelle Verkehrspolitik/Verkehrsplanung/Stadtentwicklung) zeigt in einem Impulsvortrag Herausforderungen und Chancen der Verkehrswende für die Stadt Oldenburg auf.

Unter dem Titel „Lebenswerte Städte durch nachhaltige Mobilität – wie gelingt der Wandel?“ stellt Herr Horn Beispiele aus Städten in Deutschland und Europa vor. Er beginnt mit einem Verweis aus aktuellem Anlass auf die ukrainische Stadt Lviv, in der ein offener und fortschrittlicher Diskurs in der Mobilitäts- und Verkehrspolitik über Nachhaltigkeit und urbane Lebensqualität geführt wird. Herr Horn spricht das Thema Resilienz in der Verkehrsplanung an: Wie robust sind unsere Mobilitätssysteme mit Blick auf den Klimawandel? Wie sehr ist die Mobilität von einzelnen Verkehrsmitteln abhängig? Herr Horn wünscht den Beteiligten Mut, die Herausforderungen des RMV 2030 gemeinsam zielstrebig anzugehen.

Die Präsentation zum Vortrag steht im Internet zur Verfügung:
www.oldenburg.de/rmv2030

Während des Vortrags nutzen die Teilnehmenden die Möglichkeit, eigene Gedanken im Chat einzubringen. Sie verweisen u.a. auf die Lebensqualität von Bürgerinnen und Bürgern an Hauptverkehrsstraßen als Zielrichtung für den RMV 2030 und hinterfragen, ob das Auto mit Wohlstand oder mit mangelnder Aufenthaltsqualität zu verknüpfen sei. Die anonymisierten inhaltlichen Beiträge des Chats sind im Anhang aufgeführt.

Im Anschluss an den Impulsvortrag tauschen sich die Teilnehmenden in kleinen Murmelgruppen zur Fragestellung aus: „In was für einer Stadt wollen Sie in Zukunft leben?“ Eindrücke aus den Murmelgruppen werden wiederum im Chat sowie mittels einer Umfrage erhoben.



Ergebnis der Abfragen: Wie bewerten Sie die Ausgangslage? (links) Wieviel Veränderung wünschen Sie sich? (rechts)

Die Teilnehmenden schätzen die Ausgangslage als mittel bis gut ein. Zugleich benennen sie den Wunsch nach (sehr) vielen Veränderungen. Es folgen auch mündliche Beiträge. Einige Teilnehmende wünschen sich einen gemeinsamen positiven Blick auf die Verkehrsentwicklung. Maßnahmen sollten nicht im „Klein-Klein“ des politischen Prozesses aufgehalten werden. Zudem solle die Barrierefreiheit mitbedacht und die räumliche Planung und Verkehrsentwicklung von den „schwächeren“ Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern ausgehend gedacht werden. Seniorinnen und Senioren sowie Kinder stünden ebenso im Fokus der Beiträge, wie eine Gestaltung als Stadt der „kurzen Wege“ mit entschleunigtem



Verkehr und gegenseitiger Rücksichtnahme. Es werden Ideen eingebracht, wie zum Beispiel Tempo 30 in der Stadt, eine Umgestaltung des Wallrings, breitere Radwege und eine Beschränkung auf einen Lieferdienst pro Quartier. (Chat im Anhang)

4. Marktplatz der Teilkonzepte

Frau Böcker stellt das Konzept des Marktplatzes der Teilkonzepte vor: Die Teilnehmenden können in drei Runden nacheinander die Planungsteams an virtuellen Marktständen besuchen. Für jede Runde sind 15 Minuten vorgesehen. Im Anschluss an eine kurze Präsentation der Teilkonzepte durch die beauftragten Planungsteams ist jeweils Raum für inhaltliche Nachfragen und Anmerkungen durch die Teilnehmenden.

In den Gesprächen beteiligen sich sowohl Bürgerinnen und Bürger als auch Vertreterinnen und Vertreter von Interessengruppen. Die Größe der Gruppen variiert im Zuge der Wechsel von zwei bis zu etwa zehn Teilnehmenden. Die protokollierten Fragen, Anregungen und Aussagen der Teilnehmenden ergeben ein vielschichtiges Meinungsbild. Sie stellen keine verbindlichen Absprachen über Zielrichtung und Gestaltung der Konzepte dar.

Alle Präsentationen stehen als Download auf der Webseite www.oldenburg.de/rmv2030 zur Verfügung.

Stand 1 zum Teilkonzept Ladeinfrastruktur E-Mobilität (EcoLibro GmbH)

Volker Gillessen stellt in drei Runden Auftrag und Bausteine des Teilkonzepts vor. Im Anschluss bringen die Teilnehmenden Fragen und Hinweise ein und tauschen sich aus.

Nach seinem inhaltlichen Vortrag beantwortete Herr Gillessen sämtliche Fragen der Bürger*innen und Interessenvertreter*innen ausführlich.

Es wird darauf hingewiesen, dass die Schnittmengen zwischen den Teilkonzepten beachtet werden.

Verständnisfragen

- Wird die Stadt politischen Druck auf den Bund ausüben, die steuerlichen Aspekte beim Stromtanken beim Arbeitgeber zu vereinfachen?
- Wird die Stadt auch kleine Anbieter, wie z.B. Olegeno fördern?
- Ist das Taxigewerbe Bestandteil des Teilkonzepts Ladeinfrastrukturen? Wann gibt es Ladeinfrastrukturen für das Taxigewerbe?
- Existiert eine Förderkulisse für private Ladepunkte?
- Stellt der Wechsel des Fahrzeugantriebs zum E-Auto ausreichend Klimaschutz dar?

Anregungen der Teilnehmenden

- Die Schnittstellen der Radialstraßen mit der BAB in Oldenburg könnten wichtige Punkte für die Ladestationen / Mobilitätsstationen für Pendler sein.
- Die Prüfung des Oldenburger Stromnetzes soll mitbedacht werden.
- Lokales Gewerbe und Taxigewerbe sollte einbezogen werden.

Stand 2 zum Konzept Mobilitätsstationen (EcoLibro GmbH)

Michael Schramek stellt in drei Runden Auftrag und Bausteine des Teilkonzepts vor. Im Anschluss bringen die Teilnehmenden Fragen und Hinweise ein und tauschen sich aus.



Herr Schramek weist mehrfach darauf hin, dass Mobilitätsstationen im Zusammenhang mit den Teilkonzepten „P+R und B+R“ sowie „E-Ladestationen“ gedacht werden.

Schwerpunktthema der Anregungen der Teilnehmenden sind die Potenziale für Mobilitätsstationen an unterschiedlichen Standorten. Zu berücksichtigen ist, dass die Potenzialermittlung noch aussteht.

Im Rahmen des Teilkonzepts wird eine Befragung durchgeführt. Das Team von EcoLibro lädt die Teilnehmenden ein, bei Interesse an einer Teilnahme mit dem Büro Kontakt aufzunehmen.

Verständnisfragen

- Werden Angebote bei den Mobilitätsstationen immer mit Elektro-Antrieb sein?

Antwort: Bei Autos wird es nur anfänglich vorrangig und später ausschließlich um Elektro-Autos gehen (Verbindung zu E-Ladeinfrastruktur, P+R und B+R), bei Fahrrädern ist beides, herkömmlich und Elektro, möglich.

- Wird der ÖPNV bei den Mobilitätsstationen mitgedacht?

Antwort: Ja, auf jeden Fall. Sofern sinnvoll, werden Mobilitätsstationen an Haltestellen des ÖPNV eingerichtet. Es gibt aber keinen Automatismus, dass das so sein muss, entscheidend ist der Bedarf.

Anregungen der Teilnehmenden

Potenziale für Mobilitätsstationen bzw. alternative Mobilitätsformen werden gesehen ...

- in Uni-Nähe,
- in der Nähe von großen Handelsstandorten wie IKEA, Familia, für spontane Einkäufe, die nicht für Rad oder Bus geeignet sind,
- für Unternehmen innerhalb Oldenburgs, als Alternative zu personengebundenen Dienstfahrzeugen,
- für den Radverkehr in den Randgebieten, in denen viele Haushalte Zweitwagen besitzen.

Eingeschränkte Potenziale für Mobilitätsstationen bzw. alternative Mobilitätsformen werden gesehen ...

- im Norden Oldenburgs aufgrund der hohen PKW-Dichte.

Hinweis Schramek: Im Norden könnte es durch das Angebot von Mobilitätsstationen dazu kommen, dass Haushalte ihren Zweitwagen aufgeben oder sich gar nicht erst einen Zweitwagen anschaffen. Hier müssten aber flankierende Maßnahmen von der Stadt ergriffen werden (weniger Privatparkplätze, höhere Parkgebühren). Diese werden im Rahmen des Projekts ebenfalls erarbeitet.

Stand 3 zum Konzept Parkraummanagement - Ruhender Kfz-Verkehr (Büro stadt-Verkehr)

Karsten Strack stellt in drei Runden Auftrag und Bausteine des Teilkonzepts vor. Im Anschluss bringen die Teilnehmenden Fragen und Hinweise ein und tauschen sich aus. Herr Strack stellt folgende Fragen an die Teilnehmenden:

1. Wo liegen Ihrer Meinung nach die größten Herausforderungen?
2. Wie bewerten Sie den ruhenden Kfz-Verkehr in Oldenburg?
3. Welche Wünsche haben Sie?



Im Austausch wird deutlich, dass der ruhende Verkehr über Parkraummanagement und Parkraumbewirtschaftung gelenkt und geordnet werden sollte. In vielen Beiträgen werden höhere Gebühren für das Parken angeregt. Es wird aber auch darauf hingewiesen, dass nicht alle Menschen, die zentral wohnen, komplett auf das Auto verzichten können. Vorgeschlagen werden Quartiersgaragen.

Verständnisfragen

- Was ist das Ziel der Stadt Oldenburg? Was hat Oldenburg geplant?
Antwort Herr Strack: Ziel des Teilkonzepts ist eine Anpassung des Angebotes an Stellplätzen für den motorisierten Kfz-Verkehr auf ein ausgewogenes und städtebaulich verträgliches Verhältnis unter Berücksichtigung der noch abzustimmenden Ziele der Stadt Oldenburg.
- Warum werden Falschparkende nicht konsequent abgeschleppt?

Anregungen von Teilnehmenden

Herausforderungen

- Wie geht die Verwaltung damit um, wenn man innenstadtnah wohnt, aber trotzdem ein Auto besitzt und auf dem Grundstück keine Möglichkeit besteht zu parken?
- Parken erscheint zu günstig, die Gebühren für das Anwohnerparken als zu niedrig.
- Das Parken dehnt sich auf die sogenannten Nebenanlagen aus, ohne dass dies geahndet wird. In Wohngebieten stehen die Pkw oft auf dem Straßenrand und die privaten Garagen werden als Abstellraum genutzt. Beschäftigte parken in den Wohnstraßen.
- Parkhäuser erscheinen als nicht attraktiv genug. Die Auslastung der Parkhäuser sollte untersucht werden.

Wünsche

Parkraumbewirtschaftung

- 1. Anwohnerparken mit höheren Gebühren 2. Parkraumbewirtschaftung in der ganzen Stadt. 3. Kein kostenloses Parken mehr in der Stadt.
- Ein Vergleich wäre sinnvoll: Parkgebühr und Kosten für die Nutzung des ÖPNV.
- Schrittweise Reduzierung des Parkraumangebotes im öffentlichen Raum (Bsp. Groningen) und Umnutzung der Flächen für Fußverkehr, Radverkehr, Begrünung. Parkraumbewirtschaftung sollte mit der Aufwertung des öffentlichen Raums verbunden werden (Beispiel Wallring) - positive Bilder schaffen!



Parkraumangebote

- Es fehlen Quartiersgaragen: Anlieger in Innenstadtnähe benötigen nur selten ihr Auto und würden es lieber in Quartiersgaragen abstellen als im Straßenraum. Da auch für das Anliegerparken Gebühren anfallen, wäre es kein Problem, wenn man Garagenplätze anmieten würde.
- P+R stärken (Vorbild Groningen). Allerdings werden hier auch Grenzen gesehen.
- Parken auch im halb-öffentlichen Raum anbieten (z. B. Wohnanlagen, Supermärkte).
- Flexibilisierung der Grenzen des Anwohnerparkens und Überschneidung der Gebiete.
- Kein aufgesetztes Parken mehr dulden.

Stand 4 zum Konzept Radverkehr: Fahrradzonen – Fahrradstraßennetz - Premiumnetz Radrouten (PGV-Alrutz)

Elke Willhaus stellt in drei Runden Auftrag und Bausteine des Teilkonzepts vor. Im Anschluss bringen die Teilnehmenden Fragen und Hinweise ein und tauschen sich aus.

In dieser Gruppe werden vielfältige Anliegen und Vorschläge eingebracht und erörtert. So sollten Fahrradstraßen nicht als isoliertes Element der Radverkehrsführung, sondern als integraler Bestandteil des Radverkehrsnetzes mit guten Anschlüssen an das weitere Netz geplant werden. Vorhandene Fahrradstraßen sollten in die Prüfung aufgenommen werden. Die Einschätzungen darüber, ob immer das Optimum erreicht werden muss oder ob nicht jede Verbesserung, also auch kleine Schritte, gut sind, gehen auseinander. Premiumrouten werden auch für den Binnenverkehr und nicht nur für die Pendlerverkehre mit dem Umland als relevant erachtet. Öffentlichkeitsarbeit wird als ein wichtiger Baustein benannt.

Verständnisfragen

- Werden an den jeweiligen Enden der Fahrradstraßen gute Übergänge zu breiten Radwegen vorgesehen? (Hinweis auch auf Kennzeichnung an den Übergängen)
Antwort: Ja, die Anschlüsse an das weiterführende Netz werden mitbetrachtet.
- Wird auch über Verbesserung bestehender Fahrradstraßen nachgedacht? (Hinweis auf Haareneschstraße)
Antwort: Die bestehenden Fahrradstraßen sollen in die Überlegungen einbezogen werden und nach gleichen Kriterien geprüft werden.
- Die Fahrradzonen sind sehr groß dargestellt. Ist das so gewollt?
Antwort: die zu prüfende Fläche ist bewusst großräumig angelegt, sie entspricht nicht automatisch der späteren Empfehlung.
- Wann wird es die erste Fahrradzone in Oldenburg geben?
Kann noch nicht beantwortet werden, das Büro prüft im Teilkonzept Radverkehr, ob und wo Fahrradzonen eingerichtet werden können.

Anregungen von Teilnehmenden

Im Austausch werden zwei Visionen benannt:

- Eine komplette Fahrradzone um die Fußgängerzone
- Fahrradstraßen als grüne Alleen ohne Autos



Radverkehrsnetz

- Die Qualität vorhandener Fahrradstraßen soll in die Prüfung aufgenommen werden.
- Weitere Fahrradstraßenachsen, wie in Richtung Fliegerhorst werden gewünscht.
- Zu berücksichtigen: Ein dichtes Netz für den Radverkehr außerhalb der Premiumrouten zur weiteren Erschließung des Stadtgebiets.
- Zu berücksichtigen: Die Übergänge zwischen Fahrradstraßen und angrenzenden Fahrradwegen.
- Premiumrouten werden auch für den innerstädtischen Verkehr gewünscht, nicht nur für die Verbindungen ins Umland.

Gestaltung von „Fahrradstraßen“

- Das Verhältnis von PKW-Parkplätzen zu Fahrradstellplätzen in Fahrradstraßen sollte zu Gunsten des ruhenden Radverkehrs verändert werden.
- Fahrradstraßen sollen Spaß machen.
- Fahrradstraßen müssen Alleen sein: grün und kühl.

Stellenwert des Radverkehrs

- Die Mittel für die Gestaltung von Fahrradstraßen sind in Relation zu Mitteln für Autostraßen derzeit nicht angemessen.
- Für den Radverkehr sollen auch größere bauliche Maßnahmen (z.B. ein Durchbruch der Bundesautobahn Babenend) mitbedacht werden.

Öffentlichkeitsarbeit

- Fahrradstraßen / Fahrradzonen bedürfen der Aufklärungsarbeit.

Stand 5 zum Konzept Park and Ride (P+R) und Bike and Ride (B+R) (ISUP GmbH, Dresden)

Dr. Rainer Schubert stellt in drei Runden Auftrag und Bausteine des Teilkonzepts vor. Im Anschluss bringen die Teilnehmenden Fragen und Hinweise ein und tauschen sich aus. Die Teilnehmenden diskutieren insbesondere die Attraktivität des P+R Angebots im Vergleich zum MIV. Kosten und Geschwindigkeit sind hierbei zentrale Faktoren. Das Konzept P+R wird in Verbindung zum SPNV betrachtet.

Das Konzept B+R ist den Teilnehmenden weniger bekannt. Hier tauschen sich die Teilnehmenden zu Möglichkeiten der Öffentlichkeitsarbeit aus. Herr Schubert geht in der Diskussion auf bisherige Entwicklungen in der Stadt Oldenburg ein und beschreibt auch zweckfremde Nutzungen der bisher vorhandenen P+R-Standorte.

Verständnisfragen

- Wo kann man konkrete Vorschläge für P+R und B+R-Standorte noch in den Prozess einbringen?
Antwort: Per E-Mail an rmv2030@stadt-oldenburg.de
- Werden Einpendler vor allem zu Park and Ride motiviert werden, wenn angebotene Mobilitätsalternativen attraktiver sind als Automobilität? D. h. dass entweder die Attraktivität von Mobilitätsalternativen erhöht oder die Attraktivität von Automobilität verringert werden muss? Wäre letzteres vielleicht der zielführendere Weg?
- Sind P+R und B+R ist nur bei hoher Taktung und günstigem Tarif attraktiv?
Antwort: Früher gab es in Oldenburg einen speziellen, günstigen P+R Tarif für die Busnutzung. Dieser wurde jedoch auch von Personen „erschlichen“, die nicht P+R



nutzten und deshalb wieder eingestellt. Man müsste für einen günstigen Tarif Möglichkeiten finden, wie dies verhindert wird. Ein Beispiel: Die Kombination von Schranke und Ticketverkauf.

- Warum werden manche SPNV-Haltepunkte besser angenommen als andere?
Antwort: Eine bessere Zusammenarbeit zwischen der Stadt Oldenburg und dem Umland ist zu diesem Thema sinnvoll. Mit Blick auf den ZVBN und die Metropolregion sind neue Kooperationsmodelle zu finden.

Anregungen von Teilnehmenden

Attraktivität des P+R-Angebots

- Wichtig für Attraktivität P+R und B+R sind Reisezeit und der Tarif. Das Parken in der Innenstadt sollte weniger attraktiv werden.
- Den Weg per MIV zurückzulegen, ist immer schneller als mit P+R.
- Beschleunigte Busverbindungen würden helfen P+R und B+R attraktiver zu machen. Wenn der Bus aber „genauso im Stau steht“, wie die Autos, ist es unattraktiv. Es braucht ein eindeutiges Bekenntnis der Stadt und der VWL zur Busbeschleunigung.
- Die wichtigsten Aspekte für Akzeptanz sind Bekanntheit, Information und die schnell(er)e Anbindung an das Reiseziel.

P+R und SPNV

- Einige Teilnehmende wünschen sich mehr SPNV-Haltepunkte in Oldenburg (aktuell nur Wechloy und der Hauptbahnhof). Es wird vorgeschlagen, Stadtbahnhöfe zu reaktivieren. Krusenbusch und Ofenerdiek bieten sich an als Standorte. Die Umsetzung dauert erfahrungsgemäß bis zu einem Jahrzehnt, eine schnellere Umsetzung wäre aber möglich.
- Die Zugfrequenz in Sandkrug, Rastede etc. ist in der Wahrnehmung einzelner zu gering (Halbstundentakt oder länger). Ein Umstieg für die Reststrecke erscheint unattraktiv.

Öffentlichkeitsarbeit für P+R und B+R

- Der Begriff B+R ist vor der Sitzung nicht bekannt. Mehr Marketing und Information sind notwendig und könnte dazu beitragen, dass mehr Personen B+R ausprobieren.
- P+R braucht ein klares Konzept und sehr gute Informationen der Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer. Elektronische Anzeigen an der Straße mit Hinweis auf P+R und nächste Verbindungen in die Innenstadt sind eine Idee. Die Verlässlichkeit des P+R muss gegeben sein und dann kommuniziert werden.
- Mehr Öffentlichkeitsarbeit für beide Konzepte ist notwendig.

Stand 6 zum Konzept Machbarkeitsstudie Wallring: Durchgängige ÖPNV-Spur (Bernard Gruppe ZT GmbH)

Oliver Borsellino stellt in drei Runden Auftrag und Bausteine des Teilkonzepts vor. Im Anschluss bringen die Teilnehmenden Fragen und Hinweise ein und tauschen sich aus.

Insgesamt wird die Zielsetzung des Konzeptes positiv bewertet und unterstützt. Im Gespräch wird der Wunsch nach weitreichenden städtebaulichen Veränderungen am Wallring deutlich. Angeregt wird, den Fuß- und Radverkehr mitzudenken. Gerade die Aufwertung der Aufenthaltsqualität, z.B. durch Begrünung, ist den Teilnehmenden ein wichtiges Anliegen.



Verständnisfragen

- Ist beim Wallringkonzept schon vorgegeben, dass es "nur" um eine ÖPNV-Spur geht oder geht es auch um eine Ausweitung der Fußgängerzone in der Art einer Flaniermeile?

Antwort: Es geht neben der ÖPNV-Spur auch um Aspekte der Aufenthaltsqualität, Stadtgestaltung und eine bessere Verknüpfung von Altstadt, Wallanlagen und benachbarten Quartieren. Wo im Rahmen der Untersuchungen Empfehlungen abgeleitet werden, werden derartige Punkte mitgedacht.

- Ist geplant, den Bahnhof in das Konzept Wallring mit aufzunehmen und diesen dann besser an die Innenstadt anzubinden?

Antwort: Eine bessere Anbindung des Bahnhofs an die Innenstadt kann mitbetrachtet werden.

- Gibt es den Ansatz einer Zonierung der Innenstadt (Sektoren) wie in Groningen, um Durchgangsverkehr zu verhindern?

Antwort: Die Reduktion des Durchgangsverkehrs in der Innenstadt soll durch großräumige Umfahrung und dahingehend notwendige Information und Wegeleitung erreicht werden. Ein Ansatz, die Durchfahrbarkeit gänzlich zu unterbinden, wird aktuell nicht verfolgt.

- Berücksichtigt die Planung die politisch gewollte Verstärkung des ÖPNV auf das z.B. fünffache des heutigen Umfangs?

Antwort: Der Schwerpunkt des Teilkonzeptes liegt zuerst einmal darauf, die Attraktivität des bestehenden ÖPNV-Angebots zu verbessern. Damit einhergehend werden jedoch auch Potenziale erschlossen, die eine zukünftige Ausweitung des Angebots ermöglichen.

Anregungen von Teilnehmenden

- Das Wallringprojekt soll deutlich weiter gefasst sein als eine bloße Schaffung einer ÖPNV-Spur. Taxen als Teil des ÖPNV sollten ebenfalls berücksichtigt werden und die Spur mitnutzen können.
- Den Wallring mit einer Einbahnstraße für Autos. Die Parallelstrecke für Bus, Fahrrad, Fußgänger und Grün.
- Tangentialverbindungen im Busverkehr könnten den Wallring entlasten.
- Der zukünftige Ausbau des ÖPNV soll in der Erarbeitung der Konzeption mitbedacht werden, auch die zunehmende Erschütterungsproblematik sollte beachtet werden.
- Neben einer Einbahnstraße für MIV soll die Fahrbahn für ÖPNV, Fuß- und Radverkehr und Begrünung genutzt werden.
- Eventuell Heiligengeistwall wegen Busverkehr in Gegenrichtung (Fahrtrichtung Westen) für MIV sperren.

Hinweis: Auswirkungen können im Rahmen der Modellierung miterfasst werden.

- Verbesserung der Fußverkehrsverbindung.

Ausblick und Abschluss

In einer abschließenden Runde bittet Frau Böcker um Hinweise im Chat und einen kurzen Austausch unter der Fragestellung: „Was ist Ihnen wichtig für die zukünftige Mobilität der Stadt?“ Die Chatbeiträge sind dem Anhang zu entnehmen.



Die Teilnehmenden äußern den Wunsch nach einer weiteren intensiven Beteiligung und der Einbeziehung einer vielfältigen Öffentlichkeit, um den Projekterfolg sicherzustellen. Die Raumaufteilung des öffentlichen Raums zwischen Motorisiertem Individualverkehr (MIV), ÖPNV, Rad- und Fußverkehr ist Thema mehrerer Beiträge. Hier wird eine Verschiebung weg vom MIV zugunsten anderer Nutzungen befürwortet.

Herr Horn betont, dass eine abgestimmte Gesamtplanung notwendig sei. Die Verwaltung bestätigt ihre Aufgabe, die Verzahnung der Teilkonzepte zu koordinieren und die übergeordneten Zielsetzungen des RMV2030 im Dialog mit der Öffentlichkeit zu klären.

Frau Böcker bedankt sich bei den Teilnehmenden für die rege Mitarbeit. Die Teilnehmenden haben die Möglichkeit, sich in einen Newsletter einzutragen um weiterhin über die Entwicklungen im Prozess der Rahmenplanung informiert zu bleiben. Die nächste öffentliche Veranstaltung wird als öffentliches Forum Ende Juni 2022 durchgeführt. Zuvor wird ein Online-Dialog durchgeführt.

Dr. Sven Uhrhan schließt die Veranstaltung mit einem Dank an den Referenten Herrn Horn, alle weiteren Mitwirkenden und die Beteiligten.

Unter rmv2030@stadt-oldenburg.de haben alle Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit, der Verwaltung weitere Hinweise zukommen zu lassen.



Anhang: Inhaltliche Chat-Notizen aus der Plenumsphase

Inhaltliche Anmerkungen zum Impulsvortrag: Lebenswerte Städte durch nachhaltige Mobilität - wie gelingt der Wandel? von Burkhard Horn

- ein Startfoto mit Fahrrad wäre in Oldenburg angemessen gewesen
- Auto gleich Wohlstand oder Lärm, Abgase und mangelnde Aufenthaltsqualität?
- Ein Ziel des RMV sollte auch Lebensqualität für die Bewohner:innen an Hauptverkehrsstraßen sein ...

Eindrücke aus den Murmelgruppen: In was für einer Stadt möchten Sie leben?

- Anderer Spirit – kein klein - klein. Das kostet wenig. und Barrierefreiheit!!
- Entschleunigungsstationen! Begrünt und man kann sich versammeln! Leichte Lösungen für Sharing Stationen!
- Stadt der kurzen Wege
- grün und kühl
- Grüner
- Kühler
- Leiser
- Sicher(er)
- Langsamer
- Sicheres und angenehmes Gehen als zu Fuß Gehende(r)
- Mehr Gelassenheit und Rücksicht zwischen allen Verkehrsteilnehmer*innen
- Weltoffen, divers, quirlig, experimentierfreudig
- Weniger Autos, mehr Möglichkeiten für Rad und Fuß.
- Flächenverbrauch ändern: Parkplätze sind zu billig
- Verkehrsbedürfnisse verschiedener Altersgruppen, auch älterer BürgerInnen
- Weniger Autos in den Straßen
- Sitzmöglichkeiten gerade für Senior*innen, sichere Stadt für alle auch für Kinder
- Es gab in unserer Gruppe den Wunsch nach Aufwertung des Zu-Fuß-Gehens als Fortbewegungsart
- Anbindung an die Region verbessern, Busverkehr verstärken, Barrierefreiheit
- gesund sein in der Stadt/erholsam
- Lebensqualität, Inklusion/ Barrierefreiheit, sicher für Kinder und Ältere, Rücksichtnahme und entspanntes Miteinander im Straßenverkehr
- kindgerechte Stadt
- Positive Aspekte und Vorzüge der Verkehrswende betonen
- Tempo 30 innerhalb des Autobahnringes
- Gute, autofreie Erreichbarkeit des Umlandes von Oldenburg an allen Tagen.
- Sichere Flächen und Wege für Kinder schaffen
- Recht und Möglichkeit für alle auch ohne (eigenes) Auto mobil sein zu können
- Langsamstadt
- Fahrradstraßen müssen Alleen sein!
- 10 Minuten Stadt
- Sicherung der Städtebaulichen Qualität und Stadtstruktur



- Breitere Radwege (breiter, ohne Baumwurzeln)
- Sichere Stadt
- Eine Stadt für die Menschen - Eine schöne Vorstellung
- Guter Vortrag von Herr Horn. Der Radverkehr in der Stadt ist stark, braucht aber viel mehr Platz
- Aufenthaltsqualität, weniger gepflasterte und geteerte Flächen, mehr Grün
- Aufbrechen der "Stadtmauer", Wallring öffnen und Innenstadt mit dem umlaufenden blauen und grünen Band verbinden. Autoverkehr bildet momentan eine Zäsur. Bewegungsräume schaffen
- Quartiersgaragen? Tempo 30, ÖPNV mit Transportmöglichkeiten, Abgetrennte KFZ-Flächen für weniger Unfälle? Leihbare Lastenräder/elektrische transportkarren, Lieferdienste quartierweise Ausschreiben, damit nur eine*r Liefern darf?
- Insgesamt dichter ÖPNV, dazu bessere Umstiegsmöglichkeiten vom Auto
- Mehr Sitzmöglichkeiten im öffentlichen Raum
- Interessant war, dass die Wahl des Fahrrads zum guten Teil vom Wetter und den Notwendigkeiten der Arbeit abhängt. Bei schlechtem Wetter und Tragen eines Anzugs wird das Auto vorgezogen.
- Stadt der kurzen Wege klappt vermutlich gut, wenn dabei Stadtteilzentren aufgewertet werden
- stark ausgebauter ÖPNV
- Nicht mehr "Wir sperren Kinder und Alte an, damit die Autos draußen spielen können", sondern Kinder und Ältere (und Mobilitätseingeschränkte) sollten sich wieder sicher in der Stadt bewegen / aufhalten können.
- Autofreie Bürgerinnen und Bürger mehr in den Blick nehmen
- Oldenburg als gesunde Stadt für alle: barrierefrei im ÖPNV, Fahrbahnen und weniger schlechte Luft und Lärm durch Autos
- Sozial schwache Bürgerinnen und Bürger mehr in den Blick nehmen - die meisten dürften sowieso kein Auto haben, wohnen aber häufig an Hauptverkehrsstraßen und leiden am meisten an den Folgen des Kfz-Verkehrs ...
- Öffentlichen Raum für alle nutzbar und erlebbar machen, Lebensraum für Menschen, nicht für Kfz. D.h. deutliche Minimierung des privaten PKW Besitzes.
- Wir haben eine gute Ausgangslage mit geschlossenem, schützendem Stadtkern und Fußgängerzone und einem positiven Gefühl der Einwohner zu ihrer Stadt. Das Drumrum und die Mobilität sollte m.E. den Fokus mehr auf alle Verkehrsteilnehmenden richten. Momentan liegt der Fokus zu hoch auf dem Autoverkehr (Bus steht im gleichen Stau)
- Wir haben den entlastenden umgebenden Autobahnring. Durchgangsverkehr DURCH die Stadt ist eigentlich nicht notwendig

Eindrücke vom Marktplatz: Was ist Ihnen wichtig für die zukünftige Mobilität der Stadt?

- eine definitive politische Entscheidung für weniger MIV!
- Wunsch nach mehr Beteiligung, mehr Austausch, mehr Feedback
- Fairere Raumverteilung der öffentlichen Räume für eine lebenswerte Stadt. Ja: das heißt weniger Raum für Autos (ruhender und fließender Verkehr) und mehr für alle anderen Verkehrsteilnehmer*innen.



- Herr Horn sprach davon, dass es wichtig ist, dass sich die Akteure mitgenommen fühlen. Das halte ich mit Blick auf die zahlreichen Akteursgruppen für sehr richtig, auch die Gruppen, die hier heute nicht vertreten sind.
- Die Gestaltung der Verkehrsräume, die die verschiedenen Verkehrsarten erfasst, sollte von der Verwaltung thematisiert werden. Die Wege in die Stadt der Bewohner und der Pendler sind zu erfassen. Die Chancen der Gestaltung der Radialen und die Schnittstelle der Radialen zur BAB sind zu erkennen.
- Warum wird eigentlich nie über Straßenbahnen für Oldenburg nachgedacht?
- Bekommt der Radverkehr mehr Platz, hat auch der Fußverkehr mehr Platz. Radfahrende müssten keine Gehwege mehr befahren.
- Wenn wir keinen Durchgangsverkehr durch die City mehr wollen - wieso dann nicht innerhalb des Autobahnringes Tempo 30 auch auf den Hauptverkehrsstraßen?
- Können solche Leuchttürme (autofreier Sonntag) einfach mal geplant werden und dann schaut man, wie schnell es umsetzbar ist?
- Welche bestehenden Gesetze müssen geändert werden, um Zukunft gestalten zu können?
- Fahrradstadt bedeutet nach meinem Verständnis, dass das Fahrrad immer erst-rangig bei der Verkehrsplanung berücksichtigt wird - nicht zwingend alleine. Das gibt es bisher maximal und auch nur eingeschränkt bei den Fahrradstraßen.
- Viel Aufklärung und positive Öffentlichkeitsarbeit, für die Chancen, die aus den Veränderungen erwachsen. Aber d.h. auch Mut zu Restriktionen. Und bisher habe ich das Gefühl, dass Autofahrende mehr vom Zuckerbrot abbekommen haben, jetzt sind eher Fußgehende oder Radfahrende dran :-)
- Der öffentliche Raum als Mobilitäts- und Aufenthaltsort für Alle!



Impressum

Verantwortlich: Stadt Oldenburg
Amt für Klimaschutz und Mobilität
Fachdienst Mobilität
rmv2030@stadt-oldenburg.de

Moderation/Protokoll: TOLLERORT entwickeln & beteiligen, Hamburg
Mone Böcker, Béatrice Barelmann, Lukas Gehring
Telefon: 040 3861 5595
oldenburg@tollerort-hamburg.de

April 2022