



Stadt Oldenburg

ISUP Ingenieurbüro für
Systemberatung und Planung GmbH



Erstellung eines Park and Ride (P+R) und Bike and Ride (B+R) Konzeptes für die Stadt Oldenburg

25. März 2022

Verkehr / Mobilität / Logistik

Zielstellung des P+R / B+R-Konzeptes für die Stadt Oldenburg

Das P+R- / B+R-Konzept ist einer der Untersuchungsbausteine des
Rahmenplans Mobilität und Verkehr 2030 der Stadt Oldenburg.

Schwerpunkt der Aufgabe ist die bedarfsorientierte Auswahl von Standorten für P+R- sowie B+R-Anlagen sowie deren Klassifizierung (Lage, Anbindung, Kapazität, Ausstattung).

Mit der Bereitstellung zusätzlicher P+R- und B+R- Möglichkeiten für Ein- und Auspendler der Stadt Oldenburg sollen alternative Angebote für die Teilnahme an einer umweltschonender Mobilität geschaffen werden.

Bestandsanalyse Pendlerverflechtung Oldenburg mit Umland

- Die Stadt Oldenburg mit ca. **169.600** Einwohnern weist mit ca. **43.280** sv-pflichtigen Einpendler einen großen tägl. Zustrom auf.

- Etwa 90 % der Einpendler haben ihren Hauptwohnsitz im Umkreis von 75 Kilometern.

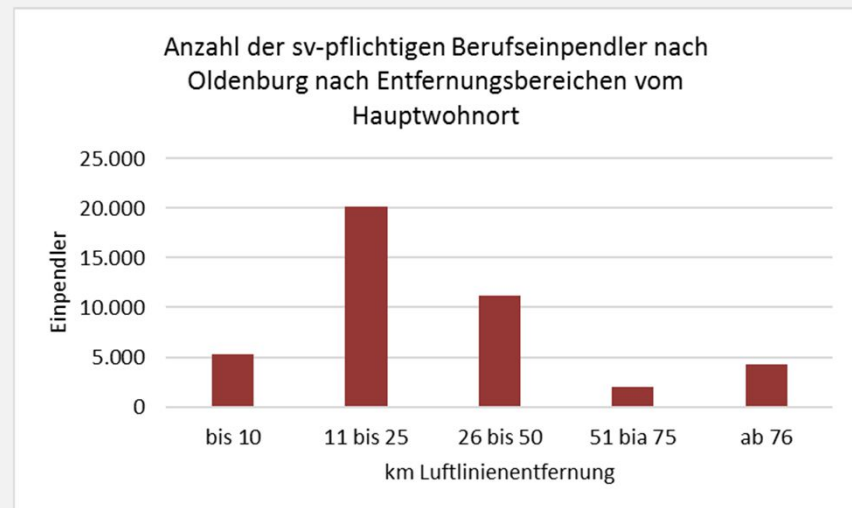
Datenquelle: Bundesagentur für Arbeit, 2020

- Mehr als 90 % der täglichen Einpendler nutzen das Auto.

Datenquelle: Mitarbeiterbefragung EcoLibro 10/2021

- Am P+R auf Parkplätzen in und um Oldenburg beteiligen sich bisher weniger als 2 % aller Einpendler.

Datenquelle: ISUP-Zählung 11/2021



Auslastung der Stellplatzkapazität auf den vorhandenen P+R-Plätzen in der Stadt Oldenburg

Stichprobenerfassung

an 5 Werktagen (Mo – Fr)
zwischen dem
4. und 26. November 2021

Beobachtungszeitraum:

11:00 und 13:00 Uhr

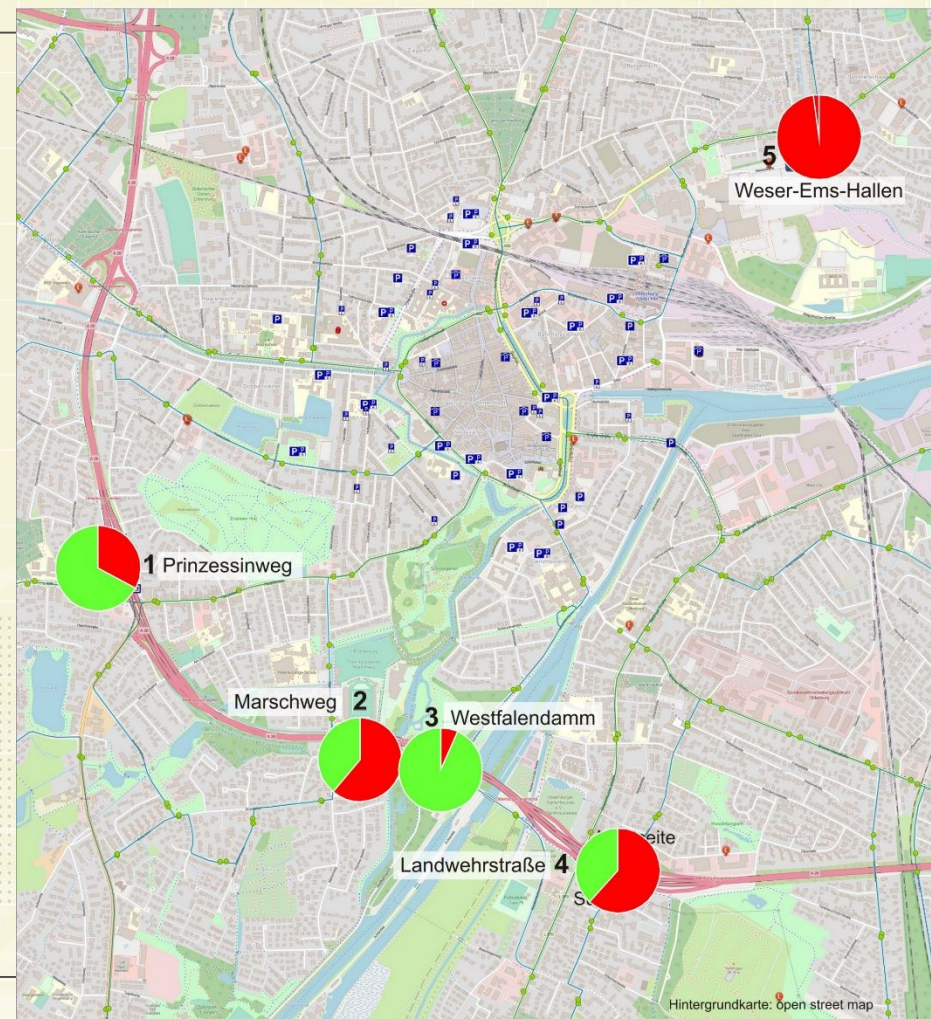
P+R-Standorte:

1 bis 4: auch von Auspendlern
(Fahrgemeinschaften) genutzt

5: evtl. hoher Fremdnutzeranteil

Anteile der Stellplatzkapazität

 belegt  frei

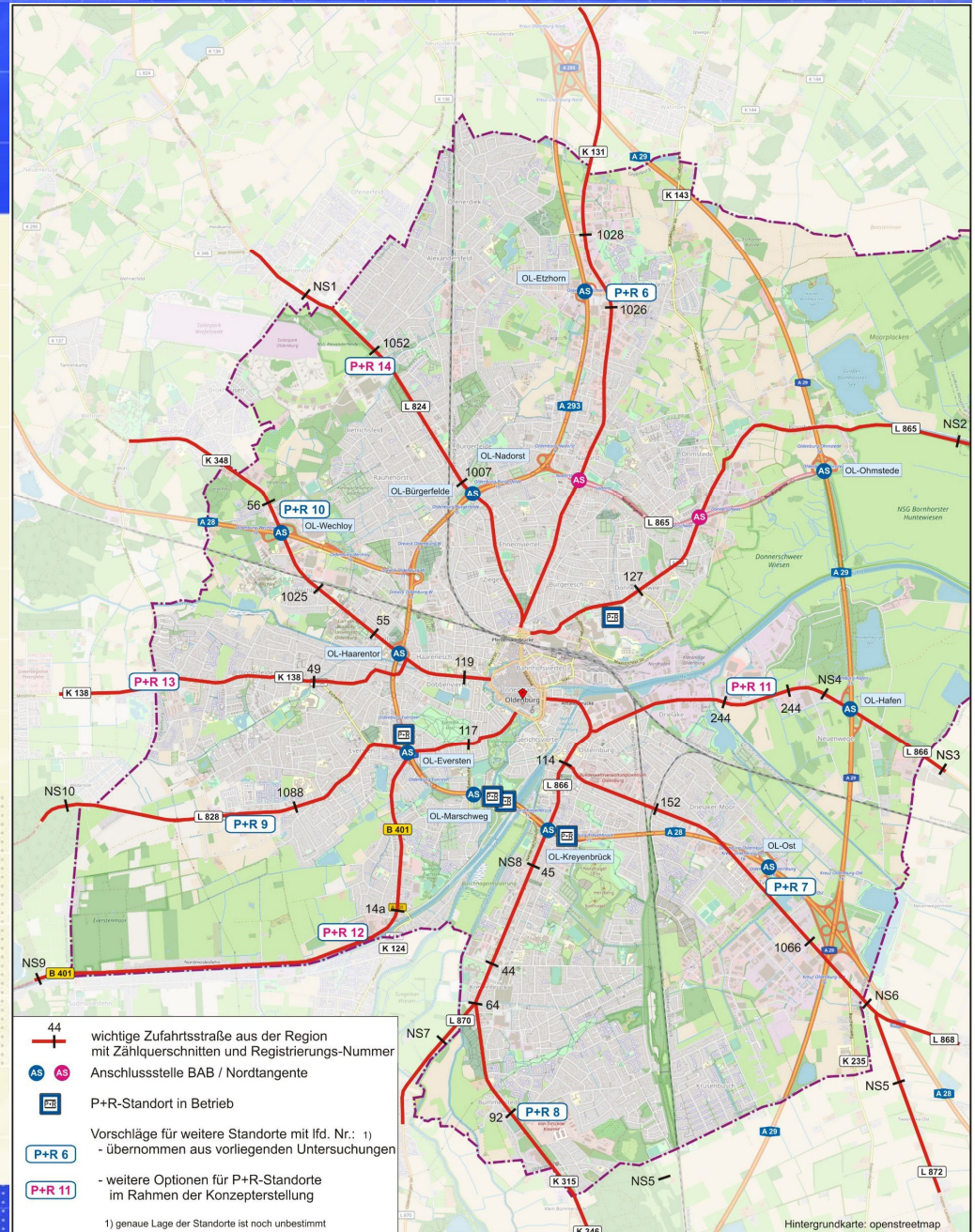


Vorschläge zur Ergänzung des P+R-Angebotes

P+R-Standorte müssen mit einem attraktiven Angebot des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) verknüpft sein und sich möglichst in Stadtrandlage befinden.

P+R-Standorte sind zweckmäßig mit B+R-Einrichtungen zu ergänzen und bei entsprechender Nachfrage zu Mobilitätsstationen auszubauen.

☞ Ein größerer Effekt wird von P+R- / B+R-Standorten in der Nähe des Startpunktes der Einpendler an Strecken mit Schienennahverkehr erwartet.



Oldenburg ist eine Fahrradstadt B+R als wichtiger Bestandteil der örtlichen Mobilität

- 42,7 % aller Wege werden von Oldenburgern mit dem Fahrrad zurückgelegt.

Datenquelle: Stadt Oldenburg, 2010

- Auch beim Aus- oder Einpendeln mit dem Schienenpersonenverkehr (SPV) nutzen viele das Fahrrad.

Wichtige Gründe für B+R sind:

- Zeitersparnis
- Kostenersparnis gegenüber der Kfz-Nutzung oder der Fahrt mit dem öffentlichen Verkehr



Vorschläge für weitere B+R-Standorte in den Stadtteilen und Nachbargemeinden

7

ISUP Ingenieurbüro für
Systemberatung und Planung GmbH

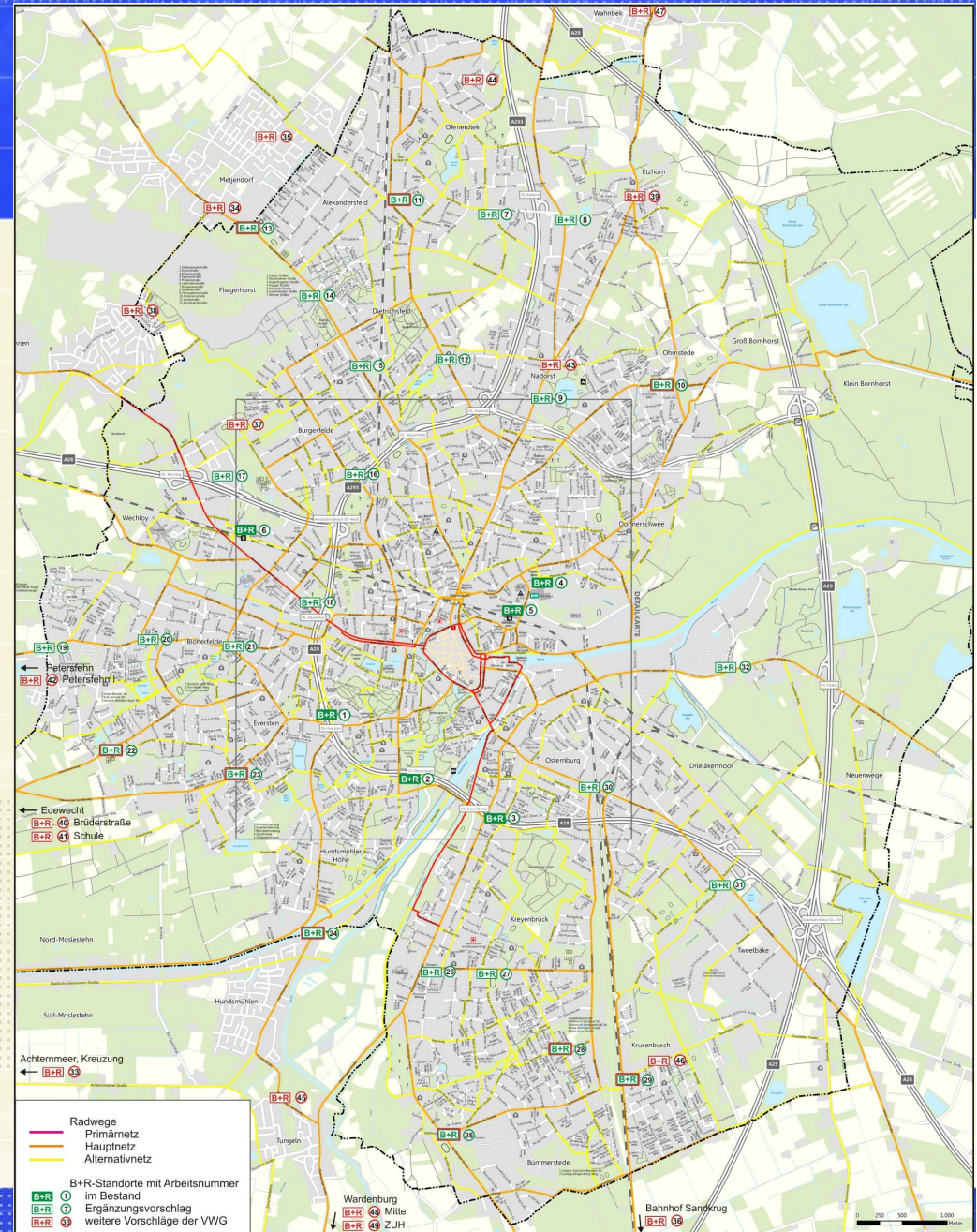


Um über größere Distanzen die Vorteile der kombinierten Fahrrad- und ÖV-Nutzung zu ermöglichen:

→ Erweiterung der B+R-Standorte

Mehr als 40 Standortvorschläge in Stadtteilen und Nachbargemeinden stehen zur Diskussion.

Stark nachgefragte B+R-Standorte können zu Mobilitätsstationen mit Serviceeinrichtungen ausgestaltet werden.



Wichtige Gesichtspunkte für eine hohe Attraktivität von P+R- / B+R-Standorten

- Günstige Lage des P+R- / B+R-Standortes im Verkehrsnetz
→ sichere und schnelle Erreichbarkeit
- Der Nachfrage entsprechende Abstellkapazität am Standort
- Gute öffentliche Verkehrsanbindung des Standortes und kurze Wartezeiten bis zur Weiterbeförderung mit Bahn oder Bus
- Möglichst Zeitgewinn über den gesamten Reiseweg
- Kostenersparnis bei Nutzung der gebrochenen Beförderung
- Bekanntheit der Anlage (Information, Verkehrsführung) / Komfort der Mobilitätsschnittstelle / Sicherheit / Bequemlichkeit der Angebote

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Dr. Rainer Schubert

ISUP Ingenieurbüro für Systemberatung und Planung

Leipziger Straße 120

01127 Dresden