



Jugend-Mobilitätskonferenz Rahmenplan Mobilität und Verkehr 2030 (RMV 2030) Dokumentation der Jugend-Mobilitätskonferenz

Freitag, 03. Juli 2022
08.45 bis 11.20 Uhr

1. Begrüßung

Dr. Norbert Korallus (Stadt Oldenburg, Amt für Klimaschutz und Mobilität) begrüßt im Namen der Stadtverwaltung die Teilnehmerinnen und Teilnehmer herzlich zur Jugend-Mobilitätskonferenz. Er freut sich sehr, dass heute die junge Generation zum Thema Mobilität und Verkehr das Wort ergreifen werde. In den letzten Jahren sei die Stimme der jungen Generation lauter geworden und fordere Veränderung ein. Die Politik reagiere darauf. Herr Korallus nennt als ein Beispiel die Bildung des Amtes für Klimaschutz und Mobilität in der Verwaltung mit immerhin 40 Kräften. „Mobilität und Verkehr“ sei ein sehr wichtiges Handlungsfeld, um eine Stadt gut zu entwickeln. Viele Ziele, wie zum Beispiel Lebensqualität, Freiräume und Aufenthaltsqualität, ließen sich nur realisieren, wenn der Autoverkehr reduziert werde. Mobilität solle aber weiterhin möglich sein, das heißt, dass Verkehr anders organisiert werden müsse. Hier setze der Rahmenplan Mobilität und Verkehr 2030 (RMV 2030) an. Herr Dr. Korallus bedankt sich bei allen für ihre Mitwirkung.

An der Veranstaltung nehmen 19 Schülerinnen und Schüler aus weiterführenden Schulen in Oldenburg teil (in der Mehrzahl IGS Flöteenteich (IGS), weitere aus der IGS Helene-Lange-Schule (IGS), der Oberschule Ofenerdiek (OBS) sowie dem Herbartgymnasium). Außerdem nehmen sechs Expertinnen und Experten aus fachlich bzw. gesellschaftlich relevanten Institutionen und Netzwerken sowie der Stadtverwaltung teil.

Moderator Lukas Gehring (TOLLERORT entwickeln & beteiligen) übernimmt die Gesprächsleitung und stellt den Ablauf der Veranstaltung vor.

- Begrüßung
- Einstieg ins Thema:
Mobilität in Oldenburg – Aktuelle Herausforderungen, Zielstellungen und Ansätze des RMV 2030
- Podiumsdiskussion mit Expertinnen und Experten:
Zukunftsfähige Mobilität – Wie bewegen wir uns in Oldenburg im Jahr 2030?
- Ende der Podiumsdiskussion und Schlussrunde: Was ist den Jugendlichen besonders wichtig?
- Ausblick und Verabschiedung

Im Laufe des Einstiegs greift Herr Gehring die Ergebnisse einer Abfrage beim Einlass auf und stellt mit weiteren Fragen einen Überblick über den Kreis der Teilnehmenden her.

Beim Einlass konnten die Teilnehmenden ihren Wohnort auf einer Karte verorten. Mit der Abfrage soll festgestellt werden, inwieweit Perspektiven aus unterschiedlichen Stadtgebieten vertreten sind. 18 Teilnehmende nehmen an der Abfrage teil. Ihre Wohnorte verteilen sich gleichmäßig auf das nördliche und zentrumsnahe Stadtgebiet, der Südosten Oldenburgs ist nicht vertreten.



Im Rahmen der Begrüßung erfolgen drei weitere Abfragen, mit denen das alltägliche Verkehrsverhalten aller Teilnehmenden abgefragt wird.

- Fast alle Teilnehmenden sind derzeit überwiegend mit dem Fahrrad unterwegs. Einzelne gehen meist zu Fuß, zwei Teilnehmende nutzen vorzugsweise den ÖPNV. Ein Schüler ist primär mit dem Auto unterwegs.
- Im Jahr 2030 werden nach eigener Einschätzung noch immer über die Hälfte der Teilnehmenden überwiegend mit dem Fahrrad unterwegs sein. Mehrere Teilnehmende sehen sich in Zukunft zumeist mit Auto fahren. Zwei Personen werden voraussichtlich beim ÖPNV bleiben.
- Der häufigste Weg im Alltag der Teilnehmenden beträgt für die meisten 5 bis 15 Minuten. Mehrere Personen benötigen über 30 Minuten für ihren häufigsten Alltagsweg.



Fotos: Ergebnis der Abfrage „Wo wohnt ihr in Oldenburg?“

2. Einstieg ins Thema: Mobilität in Oldenburg – Aktuelle Herausforderungen, Zielstellungen und Ansätze des RMV 2030

Sebastian Bührmann (Stadt Oldenburg, Amt für Klimaschutz und Mobilität.) erläutert die inhaltlichen Hintergründe der Veranstaltung und die Aufgaben des RMV 2030. Dafür blickt Herr Bührmann zunächst auf die verkehrliche Entwicklung Oldenburgs zurück. In den 1970er Jahren sei Oldenburg wie viele andere Städte auch als autogerechte Stadt entwickelt worden. Oldenburg sei aber mit kurzen Wegen auch eine fahrradfreundliche Stadt. Noch sei die Pkw-Dichte in Oldenburg mit 530 Kfz je 1.000 Einwohnerinnen und Einwohnern allerdings sehr hoch, in den angrenzenden Landkreisen sogar >600 Kfz je 1.000 Einwohner. Doch die Stadt Oldenburg wolle klimaneutral werden. Es müsse sich



also etwas ändern. Um die Zukunft von Mobilität und Verkehr in Oldenburg zu gestalten sei die Perspektive der jungen Generation besonders wichtig.

Um das Ziel der Klimaneutralität im Jahr 2035 erreichen zu können, folgt nun auf den Strategieplan Mobilität und Verkehr von 2014 (SMV 2025) und dessen Fortschreibung 2018 der RMV 2030. Es handelt sich dabei um einen umsetzungsorientierten Maßnahmenplan. Im Jahr 2022 werden zunächst sechs der insgesamt zwölf Teilkonzepte des RMV 2030 bearbeitet:

- Ladeinfrastruktur E-Mobilität
- Mobilitätsstationen
- Parkraummanagement – Ruhender Kfz-Verkehr
- Radverkehr: Fahrradzonen – Fahrradstraßennetz – Premiumnetz Radrouten
- Park and Ride (P&R) und Bike and Ride (B&R)
- Machbarkeitsstudie Wallring: Durchgängige ÖPNV-Spur

3. Podiumsdiskussion mit Gästen: Zukunftsfähige Mobilität – Wie bewegen wir uns in Oldenburg im Jahr 2030?

Herr Gehring führt in die Podiumsdiskussion ein: Die teilnehmenden Jugendlichen sind aufgefordert, ihre Visionen, Handlungsempfehlungen und Maßnahmenvorschläge für die Entwicklung der Mobilität in Oldenburg einzubringen und diese gemeinsam mit den Expertinnen und Experten zu diskutieren.

Als Expertinnen und Experten nehmen teil:

- Christian Lüdke, ADFC Kreisverband Oldenburg
Herr Lüdke beschreibt sich als leidenschaftlicher Fahrradfahrer und kritisiert, dass Fahrradfahrende als Verkehrsteilnehmende zweiter Klasse behandelt würden. Er sieht in der Offenheit von Jugendlichen für Veränderungen eine Chance für eine zukunftsfähige Mobilität.
- Felix Jahn, Oldenburgische Industrie- und Handelskammer
Herr Jahn beschäftigt sich als Interessensvertreter von 69.000 Unternehmen im Oldenburger Land viel mit zukunftsfähiger Mobilität. Als größte Stadt der Region biete Oldenburg viele wichtige Funktionen, daher ist es für Herrn Jahn besonders wichtig, dass die Menschen gut nach Oldenburg rein und wieder rauskommen. Als Mobilitätsnutzerin heute und in Zukunft habe die junge Generation eine wichtige Stimme in der Diskussion.
- Emily Weingärtner, Fridays for Future Oldenburg
Frau Weingärtner erachtet es als besonders wichtig, dass die Jugendlichen einbezogen werden, die Zukunft zu gestalten. Jugendliche stünden noch vor der Entscheidung, wie sie mobil sein wollen, ob sie einen Führerschein machen wollen oder nicht und könnten sich aktiv dagegen entscheiden, ein Auto zu besitzen.
- Klaus Göckler, cambio Carsharing Oldenburg und Verkehrswandel Oldenburg
Herr Göckler engagiert sich stark für die Verkehrswende, damit künftig weniger Fläche in der Stadt einseitig vom Autoverkehr genutzt wird und das Ziel der Klimaneutralität erreicht werden kann. Er sieht die Jugendlichen besonders als Expertinnen und Experten für Digitalisierung. Sie seien aber auch in besonderem Maße von den Folgen des Klimawandels betroffen und daher aufgerufen, ihre Stimme zu erheben.



- Michael Glotz-Richter, Die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau (Bremen)

Herr Glotz-Richter befasst sich mit vielen verschiedenen Aspekten der Mobilität. Als besonders konfliktträchtig erachtet er das Thema Parken. Er ruft dazu auf, Konfliktthemen anzupacken und Veränderungen herbeizuführen. Wichtig sei für ihn, Veränderung auch selbst zu leben, indem er kein Auto besitze, Carsharing und das Fahrrad nutze.

- Dr. Norbert Korallus, Stadt Oldenburg, Amt für Klimaschutz und Mobilität

Herr Korallus richtet den Blick auf bereits erfolgreiche Veränderungen: Der Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen führe aktuell das Jugendticket TIM ein, mit dem Schülerinnen und Schüler sowie Auszubildende verbundweit für nur 360 Euro im Jahr den ÖPNV nutzen können. Herr Korallus möchte heute hören, was die Jugendlichen von der Mobilität in Zukunft erwarten, denn: „Es ist eure Zukunft!“



Foto: Runde mit den Expertinnen und Experten

3.1 Visionen – Wie stellt ihr euch eure eigene Mobilität in Zukunft vor?

Herr Gehring bittet die Teilnehmenden ihre Vorstellung der eigenen Mobilität und auch der Mobilität von Jugendlichen im Jahr 2030 darzustellen.

Vision eines Jugendlichen: Ich habe nicht vor in Zukunft auf das Auto umzusteigen, würde allerdings bei der Wahl meines Wohnortes auf eine gute Anbindung (Carsharing, ÖPNV) achten. Es bleiben Herausforderungen durch die fehlenden Stadt-Land-Verbindungen. Durch die Berufswahl werden möglicherweise Pendeln und Auto erforderlich werden.

Weitere Teilnehmende unterstützen diesen Gedanken. Manche sind unsicher, wie sie ihre Mobilität in Zukunft gestalten können. Nach einem Umzug in die Großstadt könnte das Leben ohne Probleme ohne Auto gestaltet werden, da gibt es andere Angebote wie die S-Bahn.

Stellungnahmen:

- Herr Jahn: Vor allem in Oldenburg spielt das alltägliche Pendeln in die Innenstadt eine große Rolle. Um das Busangebot zu verbessern, muss in Zukunft stärker interkommunal zusammengearbeitet werden. Park and Ride-Stationen weiter draußen als heute, kombiniert mit E-Ladesäulen sind wichtige Ansätze.



- Herr Dr. Korallus: Es braucht im ländlichen Raum auch bedarfsgesteuerte Angebote: Kleinbusse als Zubringer zu Bahnhöfen, die per Anruf oder App digital angefordert werden können.
- Rex (Fridays for Future Oldenburg): Die Politik muss noch mehr dafür tun, dass mehr ÖPNV und Rad gefahren wird. Angesichts der Klimakrise ist es nicht verantwortungsbewusst, ein eigenes Auto zu fahren.
- Herr Göckler: Gewerbegebiete, zum Beispiel an der Autobahn, sind aktuell sehr autogerecht erschlossen. Die Beschäftigten haben kaum die Wahl, mit dem ÖPNV dorthin zu fahren.
- Herr Glotz-Richter: Das wird durch planungsrechtliche Vorgaben gefördert, in Gewerbegebieten an Unternehmensstandorten Kfz-Stellplätze vorzusehen, die in der Regel kostenfrei zur Verfügung gestellt werden. Einen Zuschuss für Bus und Bahn gibt es hingegen nicht. Dabei zeigen aktuelle Krisen, dass unser auf das Auto ausgerichtete System sehr (kosten-)empfindlich ist. Alternativen können auch Fahrgemeinschaften sein, die haben in Deutschland leider überhaupt keine Kultur.
- Herr Göckler: Es gibt gute Möglichkeiten im betrieblichen Mobilitätsmanagement auch das Pendeln mit dem Fahrrad zu unterstützen, zum Beispiel mit überdachten Fahrradabstellanlagen direkt neben dem Eingang zum Betrieb oder mit Duschräumen. Es gibt zum Glück visionäre Unternehmen, die schon manches umsetzen.

Vision eines Jugendlichen: Ich würde mir schon ein Auto zulegen und nutzen. Die Fahrradwege sind teilweise so schmal. Wenn ich Fahrrad fahre, habe ich ein ungutes Gefühl. Im Auto habe ich auch mehr Komfort. Wenn es mit dem Fahrrad mehr Spaß machen würde, könnte ich mir vorstellen, größtenteils Fahrrad zu fahren.

Vision eines Jugendlichen: Der Spaßfaktor beim Fahrradfahren ist sehr wichtig. Die Radwege müssen glatt und getrennt von der Straße sein. Die meisten Fahrradwege in Oldenburg sind nicht fahrradgerecht gestaltet. Ein Radschnellwegenetz wäre sinnvoll.

Stellungnahme:

- Herr Jahn: Oldenburg hat viele Radwege, aber sie sind sanierungs- und modernisierungsbedürftig, da muss viel getan werden. In den Niederlanden sind die Leute in den 1970er Jahren auf die Straße gegangen und haben gefordert, die Sicherheit für Kinder im Verkehr zu verbessern. Jetzt sind die Niederlande das Beispiel für gutes Fahrradfahren. In Deutschland haben über 40% der Menschen Angst beim Radfahren. Das muss sich ändern.
- Herr Korallus: Vor einigen Jahren galt in der Radwegeplanung: „Keine Radwege mehr, alle Fahrräder gehören auf die Fahrbahn.“ Wir haben das nur in einigen Nebenstraßen umgesetzt. Diese Planungsideologie hat sich schon wieder geändert. Die Radfahrenden brauchen Schutz. Das zeigen auch die erfolgreichen Maßnahmen in den Niederlanden. Oldenburgs Straßen tragen die Altlast der Planungen des letzten Jahrhunderts. Eigentlich müssten wir das gesamte Radwegenetz neu konzipieren, aber wir versuchen Stück für Stück Verbesserungen zu erreichen. Das ist eine riesige Aufgabe.
- Frau Weingärtner: Es ist wichtig, heute schon Mut zu machen und Menschen zum Umstieg vom Auto auf das Fahrrad zu bewegen, auch wenn noch nicht alles gut ist. Wenn die Entscheidung für das Auto mit Blick auf Bequemlichkeit getroffen wird, stimmt dies hoffnungsvoll, hier können zukünftige Maßnahmen ansetzen und Menschen zum Umstieg bewegt werden.



- Herr Göckler: Natürlich gibt es den Faktor Emotion beim Autofahren. Die Fahrzeuge im Carsharing sind eher praktisch als schön.
- Herr Gehring: Der Carsharing-Anbieter Miles hat in Hamburg auch Teslas in seiner Flotte. Das ist dann schon etwas Besonderes.
- Herr Korallus: Mobilität muss auch Spaß machen dürfen. Da gehört auch der E-Scooter dazu.
- Herr Lüdke: Lastenfahrrad fahren macht auch Spaß. Ich kann mich mit meinem Lastenfahrrad auch identifizieren. Allerdings sind die Radwege für Lastenfahrräder nicht ausreichend ausgebaut.

Reaktion von Jugendlichen: Es ist schon cool ein starkes Auto zu fahren. Aber nötig ist es nicht.

3.2 Handeln

Herr Gehring bittet die Jugendlichen zu erkunden, wie sie selbst zur Klimaneutralität beitragen können und welche Handlungsempfehlungen sie Politik oder Wirtschaft mitgeben.

Handlungsempfehlung: In den Niederlanden gibt es eigene Fahrradwege parallel zu Straßen. Das ist ein innovatives Konzept. Würde das auch in Oldenburg funktionieren, bei dichter Bebauung und vielen Parkplätzen entlang der Straßen?

- Herr Lüdke: Das ist der richtige Weg. Die Umsetzung eigenständiger Fahrradwege hat aber auch in den Niederlanden viele Jahre in Anspruch genommen. Wir haben ein Platzproblem, besonders in den Wohnstraßen. Denkbar wäre, parallel zu Hauptverkehrsstraßen Fahrradachsen anzulegen.
- Herr Glotz-Richter: Auch in den Städten der Niederlande besteht dieses Platzproblem. Trotzdem wird etwas getan. In den Niederlanden und auch in anderen Ländern wird ganz anders mit dem Parken und mit Falschparkern umgegangen, das Bußgeld liegt im dreistelligen Bereich, in Deutschland müssen höchstens 55€ gezahlt werden.
- Herr Dr. Korallus: Es gibt ein Konzept für eine Protected Bike Lane anstelle des Parkstreifens in der Nadorster Straße. Bei einer Protected Bike Lane kann der Lieferverkehr nicht einfach auf dem Radstreifen halten. Das ist der Einstieg in eine neue Radverkehrsplanung. Leider kann die Kommune nicht alles regeln. So darf eine Kommune beispielsweise nur unter bestimmten Bedingungen Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen anordnen (z.B. Lärmschutz, Unfallgeschehen). Die StVO, die auf Bundesebene geregelt ist, setzt hier enge Grenzen und schränkt die Möglichkeiten der Kommunen stark ein.
- Frau Weingärtner: Fridays for Future setzt sich für Klimaschutz und damit auch für die Verkehrswende ein. Wir möchten mit der Stadtverwaltung ins Gespräch kommen. Die Einrichtung von Radfahrstreifen anstelle von Parkstreifen ist eine sinnvolle Maßnahme.

Handlungsempfehlung: Es müssen besonders im Bereich der Innenstadt mehr gute Abstellplätze für Fahrräder eingerichtet werden. An vielen Geländern steht „Abstellen von Fahrrädern verboten“ und es braucht Zeit, einen Abstellplatz zu finden, während für Autos viele Parkmöglichkeiten vorhanden sind.

- Frau Weingärtner: Da gibt es einen großen Bedarf. Es gibt erste Maßnahmen in Oldenburg, bei denen Parkplätze für Autos mit Fahrradbügeln ausgestattet und so



zu Abstellanlagen für Fahrräder umgenutzt werden. Das müsste viel öfter passieren.

Wie gehen die Jugendlichen damit um, die später ein Auto fahren wollen? Ein Teilnehmer antwortet, dass weniger Parkmöglichkeiten und höhere Gebühren für das Falschparken einen Anreiz darstellen könnten, auf das Auto zu verzichten. Es gibt auch andere Möglichkeiten als mit dem Auto zu fahren.

Handlungsempfehlung: Die Innenstadt könnte eine autofreie Zone werden und die Menschen könnten mit Carsharing oder Bikesharing in die Innenstadt kommen. Die vielen Parkhäuser in der Innenstadt geben den Menschen doch die Möglichkeit, mit dem Auto in die Innenstadt zu fahren. Der Autoverkehr muss unattraktiver werden. Es könnten Parkhäuser mit Angeboten für den Fahrradverkehr umgestaltet werden, damit mehr Menschen mit dem Fahrrad fahren.

- Herr Jahn: Es hängt davon ab, wie man die Leute mitnimmt und welche Angebote geschaffen werden. Das geht nicht von heute auf morgen, denn es hängen Arbeitsplätze und Existenzen besonders im Einzelhandel, aber auch bei der Kultur- und Freizeitinfrastruktur dran. In Oldenburg selbst geht der Umstieg auf das Fahrrad vielleicht schneller. Aber für die Leute, die von außen kommen, muss es vernünftige Park and Ride-Angebote geben. Sonst fahren die Leute vielleicht einfach nach Bremen.
- Herr Göckler: Es gibt eine Bremer Studie über die Umsätze im Einzelhandel, die belegt, dass eine gute Radinfrastruktur das lokale Einkaufen und damit den Einzelhandel stützen kann.
- Herr Lüdke: Autofahrende Kundschaft fährt häufig gezielt ein Geschäft an, kauft dort ein und fährt wieder weg. Radfahrende und zu Fuß gehende Kundschaft hält sich oftmals länger auf und kauft in der Summe dann mehr ein. Wenn mit dem Wegfall von Parkplätzen Aufenthaltsqualitäten entstehen, kann der Einzelhandel auch profitieren.
- Frau Weingärtner: Dann müssen auch mehr Fahrradabstellplätze in der Innenstadt geschaffen werden.

Handlungsempfehlung: Es sollte ein gutes Verleihsystem für Fahrräder geben, wie in anderen Städten, so dass Wege abschnittsweise mit dem ÖPNV und mit dem Fahrrad zurückgelegt werden können.

- Herr Korallus: Die Stadt Oldenburg startet gerade mit dem Fahrrad-Verleihsystem OLi-Bike mit 250 Fahrrädern. Die Skepsis war groß, weil in Oldenburg vermutlich jede Person ein Fahrrad hat und die Wege insgesamt kurz sind. Personen mit einer VBN-Zeitkarte können die Räder vergünstigt entleihen (ersten 30 Minuten kostenlos).
- Frau Weingärtner: Die Kombination von Bike-Sharing mit der VBN-Zeitkarte ist sehr sinnvoll.

Handlungsempfehlung: Es muss jetzt gehandelt werden. Je länger wir zögern, umso höher werden die Folgekosten.



3.3 Konkretisierung durch Maßnahmen

Herr Gehring bittet die Jugendlichen, weitere Vorschläge für Maßnahmen in Oldenburg vorzubringen. Im Folgenden sind die im Gespräch gesammelten Maßnahmen inhaltlich sortiert dargestellt:

Priorisierung der Verkehrsmittel Fahrrad und ÖPNV

- Autoverkehr soll weniger werden: Warum wird statt der neuen Fliegerhorststraße nicht ein Radschnellweg gebaut?

Anmerkung Herr Korallus: Die Frage ist berechtigt. Es gibt neue Verabredungen in der Politik dazu, dass zunächst nur der erste Abschnitt mit der Erschließungsfunktion des Wohngebiets geplant wird. ÖPNV und Radverkehr werden mitbedacht.

- Neue Radwegeinfrastruktur: Ausreichend breite und sichere, vom Autoverkehr getrennte Radwege, ein Radschnellwegenetz.
- Infrastruktur für das Fahrradparken in der Innenstadt: Ganze Parkhäuser ausschließlich für Fahrräder in der Innenstadt. Mehr Kfz-Stellplätze mit Fahrradbügeln ausstatten und als Radabstellanlagen umwidmen.
- Eine autofreie Oldenburger Innenstadt, in der ausschließlich zu Fuß gehen, Radfahren, Carsharing und ÖPNV zugelassen ist.
- Günstiges, unkompliziertes überregionales ÖPNV-Ticket für alle.

Anmerkung Herr Korallus: Das Land Niedersachsen denkt über ein Angebot im Anschluss an das 9-Euro-Ticket nach. Wichtig ist, dass der ÖPNV nicht „billig und schlecht“ werden darf. Wir wollen auch nicht die Radfahrenden, sondern die Autofahrenden in den Bus bringen. Die heutigen SUV-Fahrenden fahren nicht mit dem Bus, weil der zu teuer ist, sondern weil ihnen der Komfort fehlt. Für Menschen, die nicht so viel Geld haben, gibt es schon viele Möglichkeiten wie z.B. das Sozialticket. Der Preis ist also nicht so entscheidend.

Anmerkung Herr Glotz-Richter: Die Qualität ist wichtiger als der sehr günstige Preis. Ein Auto kostet im Monat 300 bis 400 Euro. Welche alternativen Verkehrsarten kann ich für diesen Preis nutzen? Auch das Taxi ist mal eine Alternative, wenn ich dafür die Kosten für ein eigenes Auto einspare.

Die Jugendlichen bringen den Aspekt teurer Zugtickets ein. Hier gibt es unterschiedliche Erfahrungen. Es wird auch deutlich, dass die unsichtbaren Kosten des Autofahrens nicht immer eingerechnet werden.

- Die Reisegeschwindigkeit im ÖPNV muss verbessert werden. Es fehlen Ringverbindungen. Heute führen die Verbindungen immer über den Lappan, das dauert zu lang.
- Schnellbusse, die die Dauer des Weges mit dem ÖPNV reduzieren und effektivere Wege fahren.
- Mehr Kapazitäten im Busverkehr in den Spitzenzeiten und bei schlechtem Wetter.
- PKW-Parkplätze reduzieren und diese teurer anbieten.
- Mehr Restriktionen gegen Raserinnen und Raser.

Gewerbe/Einzelhandel

- Ausleihmöglichkeiten und Abstellmöglichkeiten für Lastenräder an Einkaufsstandorten, um Einkäufe transportieren zu können.



Vernetzung von Verkehrsmitteln

- Ein Ticket für den ÖPNV, das auch die Nutzung von öffentlichen Fahrrädern beinhaltet. Dies muss dann auch bekannt gemacht werden.
- Eine App, die verschiedene Mobilitätsarten miteinander kombiniert.
- Viel mehr gut verteilte und gut geordnete Sharing-Angebote, sowohl Autos, Lastenräder als auch E-Scooter mit Spaß-Faktor. Die Angebote sollten geordnet an Mobilitätsstationen angeboten werden, die wie Bushaltestellen einfach zu finden sein müssen.

Umsetzung

- Die Umsetzung der Maßnahmen sollte so schnell wie möglich angegangen werden. Ausreden gelten nicht.
- Einfluss auf politische Entscheidungen nehmen, sich organisieren und in den Dialog gehen: Fridays for Future ist aktiv auf die Verwaltung zugegangen und hat in einem Dialogprozess Anträge für die Politik vorbesprochen. Im ADFC sind Radfahrinteressierte organisiert und setzen sich für eine gute Radinfrastruktur ein.

4. Schlussrunde

Herr Gehring leitet in die Schlussrunde ein und bittet die Expertinnen und Experten ein kurzes Statement abzugeben: Was nehmen sie aus dem Gespräch mit den Jugendlichen mit?

- Herr Bührmann und Frau Weingärtner stellen positiv fest, dass die Jugendlichen bereit sind, Bequemlichkeit zu überwinden und ihre Mobilität anders zu organisieren, um dem Klimawandel entgegen wirken zu können.
- Herr Lüdke stellt ein großes Interesse der Jugendlichen am Thema Mobilität fest. In die Arbeit des ADFC werde er den Bedarf an mehr Radabstellanlagen in der Innenstadt einbringen. Als wichtigen Aspekt nehme er auch mit, dass es darum gehe, einfache Lösungen für eine vielfältige Mobilität anzubieten, wie zum Beispiel eine App für unterschiedliche Verkehrsmittel.
- Herr Jahn bedankt sich für die vielen konkreten Hinweise, die die Arbeit am RMV 2030 sehr bereichern.
- Herr Göckler lobt die guten Argumentationen der Jugendlichen. Er wirbt für eine Vision mit deutlich mehr Carsharing. Wenn die Jugendlichen 95% ihrer Mobilität mit Fahrrad, ÖPNV und anderen Verkehrsmitteln gut organisieren, brauchen sie für die restlichen 5% kein eigenes Auto, sondern können mit Carsharing, mit kleinen und großen Autos je nach Bedarf günstiger und flexibler vorankommen.
- Herr Glotz-Richter unterstützt diesen Gedanken. Er richtet den Blick noch einmal auf wichtige Ziele: eine lebenswerte, kinderfreundliche und barrierefreie Stadt zu gestalten.

Anschließend bittet Herr Gehring die Jugendlichen ihr wichtigstes Anliegen für die Entwicklung des RMV 2030 an einer Stellwand zu sammeln. Sie können ihre Anliegen den jeweiligen Themenfeldern des RMV 2030 zuordnen. Dafür stehen auf ihren Plätzen Moderationskarten und Stifte zur Verfügung.



Foto: Sammlung an der Stellwand „Mein wichtigstes Anliegen für die Entwicklung des RMV2030“

4. Ausblick und Verabschiedung

Anna Braam (Stadt Oldenburg, Amt für Klimaschutz und Mobilität) bedankt sich bei den Teilnehmenden für ihre Anregungen und bei den Expertinnen und Experten für ihre Mitwirkung. Die Teilnehmenden haben die Möglichkeit, aktuell an zwei Online-Umfragen teilzunehmen, sich in einer Bauzaunausstellung einen Überblick über die Teilkonzepte zu verschaffen und am 24. Juni am Sommerforum auf dem Schlossplatz teilzunehmen und dort auch neue Mobilitätsangebote auszuprobieren. Sie können sich in einen Newsletter eintragen um weiterhin über die Entwicklungen im Prozess der Rahmenplanung informiert zu bleiben.

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

Anhang:



Foto: Beiträge der Jugendlichen an der Stellwand

Abschriften der Beiträge

Allgemein:

- Meine Forderungen:
 1. Immer weniger Parkplätze für PKWs. + die bleibenden Parkplätze mit höheren Gebühren belegen.
 2. Sperrung von einzelnen Straßen, bzw. Spuren für PKWs, um mehr Platz für Fahrräder und ÖPNV zu schaffen (z.B. Wallring).
 3. Fahrradschnellwegenetz (schnell, schön)
 4. Mehr Carsharing, und zwar deutlich besser verteilt.
 5. In der Stadt verteilte Fahrzeugstationen mit E-Bikes, Leihrädern, Lastenrädern etc. (Sharing System)
 6. Kostengünstiges und unkompliziertes Langzeit und überregionales Bus-Ticket.
 7. Keine neue Autostraße (Fliegerhorst)
 8. Bahnhof für OfendiekDiese Maßnahmen müssen ganzheitlich und schnell umgesetzt werden! Das ist nicht naiv, naiv wäre es zu glauben, wir kommen darum herum es genauso zu machen und zu glauben aufzuschieben sei eine Möglichkeit.
- Dass in der Zukunft auch nachhaltig gestaltet wird und sich die Infrastruktur verbessert
- Günstigere Bustickets (2,55€ ist zu viel)
- Autofreie Innenstadt

Parkraummanagement – Ruhender Kfz-Verkehr:

- Viel weniger Parkplätze für PKWs! + Bleibende Parkplätze verteuern
- Kein Neubau von Autoparkplätzen



Radverkehr:

- Mehr „Fahrradparkplätze“ Fahrradständer
- Bessere Infrastruktur der Fahrradwege
- Radwege verbessern
- Upgrade von Fahrradwegen (Sicherheit, Verbesserung usw.)
- Ausarbeitung des Radverkehrs
- Mehr Platz für Fahrräder
- Verbesserte Radwege
- Bessere Fahrradwege
- Mehr Fahrradständer
- Ausbau von Radwegen und Bequemlichkeit für Radfahrer
- Möglichkeiten ohne Auto schwere Dinge zu transportieren, z.B. Lastenräder vor Einkaufsläden
- Bus attraktiver gestalten
- Radwege verbessern / erneuern
- Priorisierung von Fahrrädern (Radverkehr)
- Mehr und breitere Radwege
- Verbesserung der Fahrradwege und Parkplätze

Machbarkeitsstudie Wallring:

- Kürzere Wartezeiten von Bussen



Impressum

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

Moderation/Protokoll: TOLLERORT entwickeln & beteiligen, Hamburg

Lukas Gehring, Michelle Kubitzki
Mone Böcker, Béatrice Barelmann,
Telefon: 040 3861 5595
oldenburg@tollerort-hamburg.de

Juli 2022