

...für ein mobiles Oldenburg!
Strategieplan
Mobilität und Verkehr 2025



Nachhaltigkeit.



Foto: Peter Duddek

Ratsbeschluss vom 31. März 2014

Übermorgenstadt Oldenburg.
Gut für Menschen unterwegs.



Verkehrsplanung
STADT OLDENBURG ^{1.0.}

Herausgeber

Stadt Oldenburg
Amt für Verkehr und Straßenbau
Fachdienst Verkehrsplanung
Industriestraße 1
26105 Oldenburg

Bearbeitung

Dr. Norbert Korallus (Projektleitung)
Kerstin Goroncy
Fachdienst Verkehrsplanung
Mail: verkehrsplanung@stadt-oldenburg.de

Unterstützt durch

Arbeitsgruppe Strategieplan (vgl. S.7)
Moderation: Carl von Ossietzky Universität Oldenburg,
Arbeitsgruppe Angewandte Geographie und Umweltplanung
Vasco Brummer

Stand: Juli 2014

Allgemeine Anfragen an die Stadt Oldenburg bitte an das ServiceCenter unter Telefon 0441 235-4444.

Liebe Oldenburgerinnen und Oldenburger,

vor mehr als zehn Jahren wurde der Verkehrsentwicklungsplan für Oldenburg vom Rat der Stadt verabschiedet. Er bildete seither den langfristigen Rahmen für Planungen und Entscheidungen im verkehrlichen Bereich. In der Zwischenzeit sind aber viele Entwicklungen eingetreten, die eine Aktualisierung dieser Grundlage nahelegen: Das anhaltende Wachstum unserer Stadt, aber auch übergeordnete Entwicklungen – wie das veränderte Mobilitätsverhalten der Bürgerinnen und Bürger – sind zu berücksichtigen. Unter Einbeziehung wichtiger Akteure in der Stadt hat die Arbeitsgruppe Strategieplan Leitziele und Schlüsselmaßnahmen erarbeitet, die als „Strategieplan Mobilität und Verkehr“ durch den Rat der Stadt verabschiedet wurden. Das neue Konzept ersetzt den Verkehrsentwicklungsplan Oldenburg, formuliert für die kommenden Jahre die Ziele und stellt den Rahmen der planerischen Verkehrsentwicklung dar. Es fügt sich in die aktuellen Entwicklungsplanungen der Stadt ein und ergänzt vor allem das Stadtentwicklungsprogramm „step 2025“ und das Integrierte Energie- und Klimaschutzkonzept „InEKK“ um eine vertiefende Betrachtung

von Mobilität und Verkehr. Durch die unmittelbare Abstimmung der einzelnen städtischen Fachpläne ist die größtmögliche Stringenz der Stadtentwicklung in den kommenden Jahren sichergestellt. Und mit der Umsetzung der im Plan enthaltenen Maßnahmen ist auch zukünftig für ein „mobiles Oldenburg“ gesorgt!

Foto: Thorsten Ritzmann



Ihr
Prof. Dr. Gerd Schwandner
Oberbürgermeister

Foto: Stadt Oldenburg



Ihre
Gabriele Nießen
Stadtbaurätin

Inhaltsverzeichnis

Teil I	Strategieplan Mobilität und Verkehr für Oldenburg	
1	Einführung	5
2	Analyse	10
2.1	Ausgangslage	10
2.2	Mobilität und Demografie	20
2.3	Verkehrssicherheit	22
2.4	Verkehr und Umwelt	24
3.	Leitbild Verkehrsentwicklung	26
4	Ziel und Strategie	29
5	Verkehrsmittelspezifische Ziele und Maßnahmen	31
5.1	Fußgängerverkehr	31
5.2	Radverkehr	33
5.3	Öffentlicher Personennahverkehr	36
5.4	Motorisierter Individualverkehr, Kraftfahrzeugverkehr	38
Teil II	Innenstadtverkehrskonzept Oldenburg	
6	Vorbemerkung	42
7	Ausgangslage Innenstadt	42
8	Verkehrsmittelübergreifende Maßnahmen Innenstadt	44
9	Verkehrsmittelspezifische Maßnahmen Innenstadt	45
9.1	Fußgängerverkehr	45
9.2	Radverkehr	46
9.3	Öffentlicher Personennahverkehr	48
9.4	Motorisierter Individualverkehr, Kraftfahrzeugverkehr, Straßennetz	49
10	Resümee	52
	Abbildungen, Abkürzungen	54
	Externe Quellen	55



1 Einführung

Bereits der Verkehrsentwicklungsplan Oldenburg (VEP) aus dem Jahr 2000 verfolgte das Leitbild einer Verlagerung des Verkehrswachstums auf die Verkehrsmittel des Umweltverbunds, insbesondere auf den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und den Radverkehr. Insgesamt wurde das Ziel nicht weiter ansteigender Belastungen aus dem Kraftfahrzeugverkehr verfolgt. Seit der Beschlussfassung über den VEP sind nunmehr 13 Jahre vergangen, das entsprechende Handlungskonzept wurde weitgehend umgesetzt. Die Zielsetzungen in Bezug auf eine verträgliche Mobilitäts- und Verkehrsgestaltung bleiben weiter aktuell. Der vorliegende Strategieplan als Nachfolger des VEP dient der begründeten Ableitung von Zielen und Maßnahmen für die städtische Verkehrspolitik der kommenden Jahre, um unter veränderten Rahmenbedingungen einerseits die Mobilität für alle Bürgerinnen und Bürger sicherzustellen und andererseits die Auswirkungen übergeordneter Entwicklungen planerisch zu berücksichtigen. In Oldenburg sind für die kommenden Jahre in diesem Zusammenhang folgende Aspekte relevant:

- Ein lediglich noch leichtes Bevölkerungswachstum in den kommenden Jahren,
- die Alterung der Gesellschaft,
- die Stagnation der Einkommenssituation u. a. der Älteren,
- die zunehmende Verknappung der Energieträger, vor allem des Erdöls,
- die damit verbundene Preissteigerung bei den Treibstoffen,
- die erforderliche Emissionsbegrenzung im Verkehr, vor allem die zunehmenden Anforderungen aus dem Klimaschutz und

- der begrenzte finanzielle Handlungsspielraum der Kommune.

Insgesamt erfordern diese Punkte ein zielgerichtetes Vorgehen, eine Strategie, um die erforderliche und wünschenswerte Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen in der Stadt sicherzustellen. Die grundlegende Ausrichtung dieser Strategie ist damit in Richtung einer umwelt- und ressourcenschonenden, stadt- und sozialverträglichen Mobilität gegeben, die u. a. die entsprechenden finanziellen Bedingungen berücksichtigt. Verkehrsbezogen bedingt dies eine notwendige umfassende Förderung des ÖPNV, des Rad- und Fußgängerverkehrs:

- Der Rad- und Fußgängerverkehr ist emissionsfrei und kostengünstig,
- öffentliche Investitionen in diese Verkehre sind besonders effizient,
- der ÖPNV ist im Vergleich zum MIV emissionsarm,
- er sichert die Mobilität auch für Mobilitätseingeschränkte,
- ÖPNV, Rad- und Fußgängerverkehr sind gegenüber dem MIV stadtverträglicher und
- die erforderliche enge Verknüpfung dieser Verkehre steigert deren Effizienz.

Diese Ausrichtung unter dem Ziel einer zukunftsfähigen Sicherstellung der Mobilität und stadtverträglicher Verkehre liegt im Interesse aller Bürger und der Wirtschaft. Entsprechend des gesellschaftlichen Konsenses über die genannten Ziele wurde die Erarbeitung des Strategieplans durch eine Arbeitsgruppe vorgenommen, die mit Vertretern relevanter Stellen innerhalb und außerhalb der Stadtverwaltung besetzt war. Die von neutraler Stelle aus moderierte Arbeitsgruppe hat die Bearbeitung des Plans im Zeitraum von Februar 2010 bis Juli 2012 in insgesamt 15 Sitzungen gemeinsam vorge-

nommen und in einer 16. Sitzung im November 2013 abgeschlossen. Im Verfahren wurden zunächst verkehrsmittelbezogene Bilanzierungen des Handlungskonzepts des VEP durchgeführt, neue Zielsetzungen formuliert und Handlungsbedarfe identifiziert. Auf dieser Grundlage wurden jeweils allgemeine Leitsätze und Zielsetzungen gemeinsam diskutiert und konkrete Maßnahmen, letztere vor allem für den Innenstadtbereich,

formuliert. Dabei wurden die mobilitäts- und verkehrsrelevanten Aspekte in den parallel verlaufenden Verfahren zum Stadtentwicklungsprogramm (step 2025) und Integrierten Energie- und Klimaschutzkonzept (InEKK) jeweils einbezogen. Die Mitglieder der Arbeitsgruppe werden den Umsetzungsprozess im Rahmen eines dazu eingerichteten „smv-Forums“ begleiten





Beteiligte Institutionen in der Arbeitsgruppe Strategieplan Mobilität und Verkehr

Stadt Oldenburg, Fachdienst Verkehrsplanung (Leitung)	
CvO Universität Oldenburg, Arbeitsgruppe Regionalwissenschaften (Moderation)	
Allgemeiner Deutscher Automobilclub e. V. (ADAC) Weser-Ems	
Allgemeiner deutscher Fahrradclub e. V. (ADFC) Kreisverband Oldenburg	
Arbeitsgemeinschaft Stadtoldenburger Bürgervereine (AStOB)	
City-Marketing Oldenburg (CMO)	
Oldenburgische Industrie- und Handelskammer (IHK)	
Verkehr und Wasser GmbH (VWG)	
Rat der Stadt Oldenburg	SPD-Fraktion
	Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN
	CDU-Fraktion
	Gruppe DIE LINKE./Piratenpartei
	Fraktion FW-Bürger Für Oldenburg
FDP/WFO-Fraktion	
Behindertenbeirat der Stadt Oldenburg	
Stadt Oldenburg, Dezernat für Bauen, Verkehr und Umwelt	
Stadt Oldenburg, Amt für Verkehr und Straßenbau	
Stadt Oldenburg, Fachdienst Verkehrslenkung	
Stadt Oldenburg, Fachdienst Stadtentwicklung und Bauleitplanung	

Die Vorgehensweise

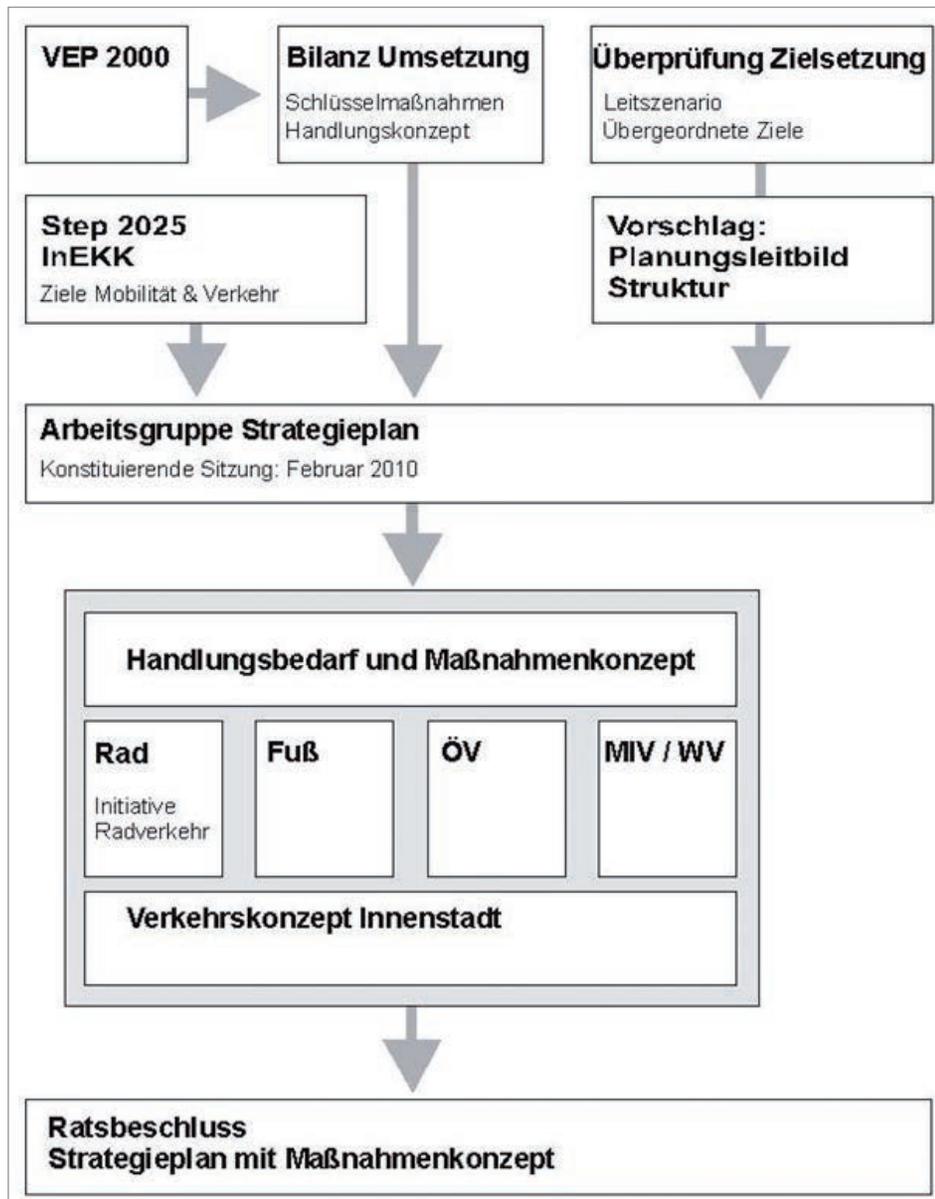


Abbildung 1: smv 2025 - Die Vorgehensweise

Der Strategieplan Mobilität und Verkehr ist kein abstrakter Zielplan, sondern konkretisiert seine Ziele unmittelbar auf der Maßnahmenebene. Der vorliegende Plan der eher „kleinen Schritte“ setzt seinen Schwerpunkt damit in realistischen Maßnahmenkonzepten, die überwiegend einzelnen Verkehrsmitteln zugeordnet sind. Dabei wird in ein gesamtstädtisches Maßnahmenkonzept und ein daraus entwickeltes Innenstadtkonzept differenziert, das der komplexen Situation und der entsprechenden Problemdichte im Zentrum gerecht wird.

Der vorliegende Strategieplan mit seinen Zielsetzungen und Maßnahmenkonzepten wurde von der Arbeitsgruppe Strategieplan Mobilität und Verkehr gemeinsam

entwickelt und verabschiedet. Der Rat der Stadt Oldenburg hat den Plan nach erfolgter Beteiligung der Öffentlichkeit in seiner Sitzung am 31. März 2014 beschlossen. Für die Umsetzung ist, parallel zum Stadtentwicklungsprogramm step 2025, der Zeitraum bis 2025 vorgesehen. Die einzelnen konkreten Maßnahmen des Plans werden nach kurz-, mittel- und langfristiger Umsetzbarkeit differenziert. Die jeweilige Realisierung erfolgt mit entsprechender Vorplanung, Projektreife und Finanzierungsmöglichkeit durch Aufnahme als Einzelvorhaben in den städtischen Haushalt, in Jahresprogramme, vor allem das kommunale Rad- und Fußwegeprogramm, oder durch Einbeziehung in übergeordnete Projekte und Vorhaben Dritter.



2 Analyse

2.1 Ausgangslage

Die Universitätsstadt Oldenburg ist mit ihren circa 160.000 Einwohnern drittgrößte Stadt Niedersachsens, wirtschaftliches und kulturelles Zentrum der nördlichen Weser-Ems-Region. Damit ist die Stadt auch Quelle und Ziel überregionaler und regionaler Verkehre.

Straßennetz und -verkehr

Oldenburg ist Schnittpunkt (über-)regionaler Straßenverbindungen. Diese Straßen verlaufen innerhalb des Stadtgebiets als Radialen vom Innenstadtring aus, dem Wallring, in die Außen-bereiche und weiter in die Region. Der sehr stadtnahe Autobahnring A28 /A 293 markiert die Grenze zwischen innerem und äußerem Stadtgebiet. Über diese Autobahnen verläuft der Durchgangsverkehr, die Lage der Trassen im Stadtgebiet bewirkt aber auch die Aufnahme starken Binnenverkehrsaufkommens, mit einer entsprechenden entlastenden Wirkung für die Hauptverkehrsstraßen. Das Verkehrsaufkommen in der Stadt wird im vorhandenen Straßennetz überwiegend störungsfrei abgewickelt.

Das Rückgrat stellen die Hauptverkehrsstraßen dar, die über koordinierte Schaltungen der Lichtsignalanlagen verfügen und eine starke Bündelfunktion übernehmen. Das übrige bebaute Stadtgebiet ist mit Ausnahme der Gewerbegebiete flächendeckend in Form von Tempo-30-Zonen ausgewiesen. Auch wenn das Verkehrsstraßennetz in Oldenburg in den vergangenen Jahrzehnten weitestgehend komplettiert worden ist, weist das Hauptverkehrsstraßennetz einzelne Lücken auf, die teilweise Umwegverkehre durch sensible Bereiche zur Folge haben. Bereits der vorangegangene Verkehrsentwicklungsplan beinhaltete die Prüfung möglicher entsprechender Lückenschlüsse

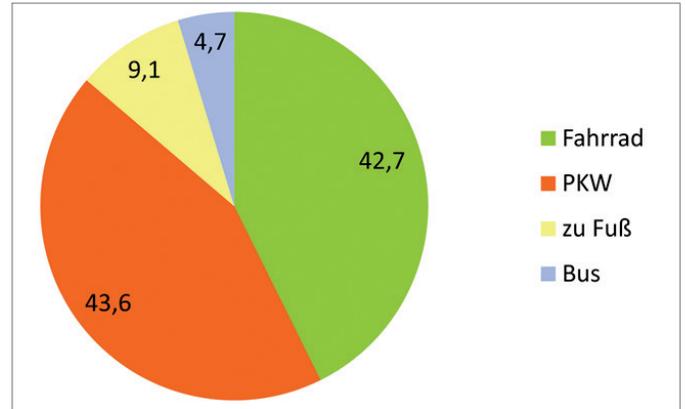
im Stadtsüden (Verbindung Krusenbusch/Tweelbäke-Kreyenbrück), in Bornhorst (L 865n) und im Bereich des ehemaligen Fliegerhorsts (Verbindung Alexanderstraße-Ammerländer Heerstraße; vergleiche Abbildung auf Seite 41). Die weitere Untersuchung der Wirkungen und Möglichkeiten dieser Lückenschlüsse ist auch Gegenstand des vorliegenden Plans.

Kennzeichnend für Oldenburg ist der kleinflächige, kompakte Innenstadtbereich mit den angrenzenden großflächig und locker bebauten Wohnvierteln. Der überwiegende Anteil der Wohnungen in der Stadt befindet sich in Ein- und Zweifamilienhäusern. Große verkehrserzeugende Einrichtungen wie zum Beispiel die Universität oder das Klinikum Oldenburg liegen innerhalb der Siedlungsfläche der äußeren Stadtteile. Die mit dieser Siedlungsform verbundenen, eher größeren Wegelängen im Binnenverkehr bewirken sowohl eine starke Kfz-, als auch hohe Fahrradnutzung (s. u.). Die spezielle Stadtstruktur ist gleichzeitig familienfreundlich und attraktiv: Oldenburg weist seit Jahren einen kontinuierlichen Bevölkerungszuwachs auf.

Verkehrsmittelwahl

Auf Basis einer repräsentativen Studie der Universität Oldenburg wurden 2009 im Auftrage der Stadt detaillierte Daten zur Verkehrsmittelwahl der Oldenburger im Binnenverkehr, den Wegen innerhalb des Stadtgebiets, ermittelt. Diese bestätigen die außergewöhnliche Verkehrsstruktur in der Stadt: Die Anteile der Wege, die innerhalb des Stadtgebiets mit dem Kfz und mit dem Rad zurückgelegt werden, sind etwa gleich groß. Dagegen ist der Fußgängerverkehr und die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel deutlich schwächer ausgeprägt.

Abbildung 2: Verkehrsmittelwahl in Oldenburg
(% der Wege im Binnenverkehr, 2009)
Quelle: Stadt Oldenburg, Fachdienst Verkehrsplanung 2010



Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit vom Alter

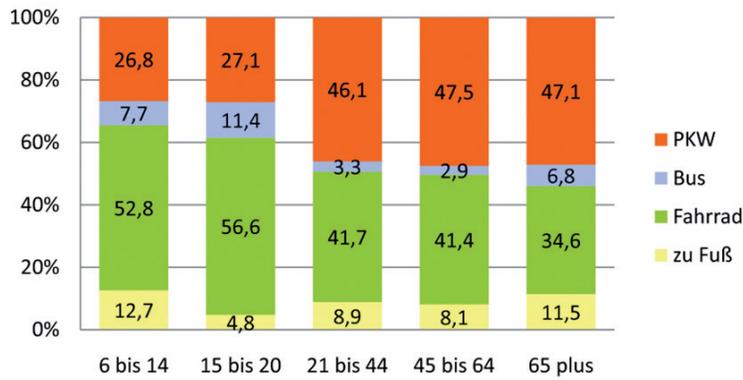


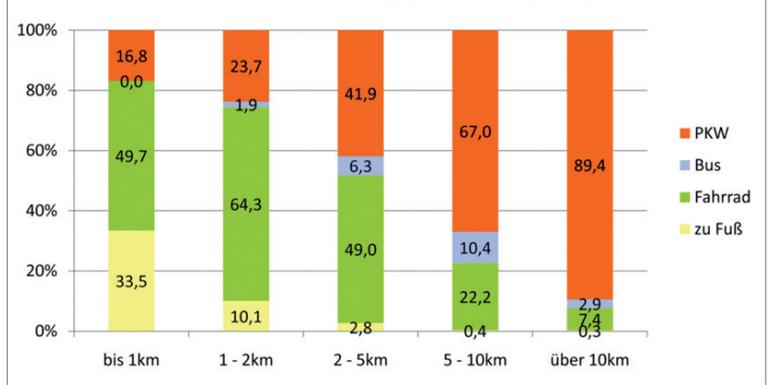
Abbildung 3: Verkehrsmittelnutzung in Oldenburg
nach Alter (Binnenverkehr, 2009)

Quelle: Stadt Oldenburg, Fachdienst Verkehrsplanung 2010

Abbildung 4: Verkehrsmittelnutzung in
Oldenburg nach Wegelänge
(Binnenverkehr, 2009)

Quelle: Stadt Oldenburg, Fachdienst Verkehrsplanung 2010

Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit zur Wegelänge



Eine genauere Analyse der Daten verdeutlicht, dass das Fahrrad für die jüngeren Altersgruppen (bis 20 Jahre) als auch insgesamt auf den Strecken bis 5 km Entfernung das stärkste Verkehrsmittel darstellt. Die Bedeutung des Kfz steigt mit zunehmendem Alter und wachsender Wegelänge. Die mit dem Kfz im Stadtgebiet zurückgelegten Kurzstrecken in den Entfernungsklassen bis 1 km (17 %), 1 bis 2 km (24 %) und 2 bis 5 km (42 %) stellen ein großes Potenzial für eine Verlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsmittel dar.

Fußgängerverkehr



Der Fußgängerverkehr ist vor allem in Bezug auf kurze Distanzen, und hier vor allem für die Innenstadt relevant, wo die kleinräumige und dichte Struktur in Kombination mit dem ausgedehnten Fußgängerbereich der Altstadt eine hohe Fußgängerfrequenz bewirkt. Außerhalb der Innenstadt ist, mit Ausnahme der Subzentren und punktueller Einrichtungen wie zum Beispiel der Schulen, des Klinikums und der Universität, ein geringes Fußgängeraufkommen festzustellen, das in der Stadtstruktur mit ihren flächigen Siedlungsbereichen und den damit verbundenen größeren Entfernungen begründet liegt.

Radverkehr

Ein Alleinstellungsmerkmal Oldenburgs ist der allgegenwärtige starke Radverkehr, der über eine lange Tradition verfügt und über alle Sozial- und Altersgruppen hinweg seine alltäglichen Nutzer findet: Das Radfahren ist ein Element der Oldenburger Identität. Diese spezielle Verkehrskultur prägt nicht nur das innerstädtische Verkehrsgeschehen, sondern das Erscheinungsbild der Stadt mit. Im Binnenverkehr erreicht der Radverkehr nahezu gleich hohe Anteile wie der MIV. Hier werden 43 % aller Wege der Wohnbevölkerung, die innerhalb des Stadtgebiets zurückgelegt werden, mit dem Fahrrad erledigt. Bei den Wegen bis 5 km Länge stellt das Fahrrad sogar das meistgenutzte Verkehrsmittel dar. Der hohe Radverkehrsanteil bringt Vorteile mit sich, von denen die ganze Stadt profitiert:

- Begrenzung der Emissionsbelastung,
- Verbesserung der Wohnqualität,
- geringer Flächenbedarf, Entlastung von Straßen,
- gute und schnelle Erreichbarkeit,
- frühe selbstbestimmte Kinder- und Jugendmobilität,
- Gesundheitsförderung und Spaß an der Mobilität sowie
- geringer Kostenaufwand.

Nach einem Modell der European Cyclists' Federation (ECF), das Entwicklungsstufen des lokalen Radverkehrs beschreibt und in den Nationalen Radverkehrsplan 2020 der Bundesregierung übernommen wurde, ist Oldenburg in die Kategorie der „Vorreiter“ einzuordnen. Danach stellt die Radverkehrsförderung eine breit getragene und politisch selbstverständliche Aufgabe in der Stadt dar. Neben der Kommune engagieren sich hier auch andere Akteure für den Radverkehr. Ziele der Radverkehrsförderung sind die weitere Steigerung des Radverkehrs u. a. durch die Bereitstellung besonderer

Infrastrukturen, aber auch anhand gezielter Kommunikationsmaßnahmen.



Um den hohen Radverkehrsanteil und seine Vorteile für Oldenburg zu sichern, werden seit Jahren gezielte Strategien und Maßnahmen durch die Stadt formuliert und umgesetzt. Für die Umsetzung von Maßnahmen aus den Bereichen Infrastruktur, Service und Öffentlichkeitsarbeit für den Fuß- und Radverkehr werden gezielte Jahresprogramme, insbesondere das Rad- und Fußwegeprogramm (RFP), aufgestellt und finanziell ausgestattet.

Aktuelle Schwerpunkte sind:

- Abstellanlagen,
- Wegenetz,
- Verknüpfung Radverkehr – ÖPNV,
- Signalisierung,
- Führung auf der Fahrbahn,
- Umbau veralteter Infrastruktur, u. a. der Knotenpunkte aus den 1960er Jahren,
- Öffentlichkeitsarbeit: Information und Imageverbesserung sowie
- Vernetzung der Radverkehrsförderung auf regionaler und nationaler Ebene.

In den übergeordneten Programmen und Plänen ist das Ziel einer stadtverträglichen Mobilität und damit einer Stärkung des Radverkehrs verankert. In den aktuellen Programmen der Stadtentwicklung sowie des Klima- und Emissionsschutzes steht der Radverkehr in Kombination mit dem Öffentlichen Verkehr und Fußverkehr auf Bundes- und Landesebene ebenso wie in Oldenburg im Fokus einer fortschrittlichen Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung, um die zukünftigen Herausforderungen zu bewältigen. Dabei ist auch die hohe finanzielle Effizienz des Radverkehrs relevant. Im Jahr 2007 wurde die „Initiative Radverkehr Oldenburg“ (IRO) gebildet, die sich aus Vertretern der Ratsfraktionen, Interessengruppen, Polizei und Fachverwaltung zusammensetzt. Die dort formulierte Zielsetzung der Radverkehrsförderung und das entsprechende Handlungskonzept wurden 2009 durch den Rat der Stadt beschlossen und fließen in diesen Strategieplan ein. Es gilt, den erreichten hohen Stellenwert des Fahrrads zu festigen und die Nutzung weiter zu erhöhen. Grundsätzlich sollen nicht nur weitere infrastrukturelle Verbesserungen und eine Imageveränderung erreicht, sondern vor allem eine bessere Integration der Verkehrsmittel erzielt werden. Dazu ist insbesondere die Verknüpfung zwischen Rad und ÖPNV weiter zu verbessern, um die Fahrradnutzung auch in Zusammenhang mit größeren Wegelängen zu erhöhen. Das Fahrrad soll insgesamt zu einem vollwertigen und gleichberechtigten Verkehrsmittel entwickelt werden.

Der Radverkehr findet noch nicht überall bedarfsgerechte und angemessene Bedingungen vor. Dafür ist u. a. auch die bereits frühzeitig, ab den 1960er Jahren nach damaligen Maßstäben gebaute Radverkehrsinfrastruktur verantwortlich, die den heutigen Anforderungen nicht gerecht wird und ebenso wenig dem aktuellen „Stand der Technik“ entspricht.

Straßengebundener ÖPNV: Linienbusverkehr

Im Stadtgebiet verkehren die Linienbusse der Verkehr und Wasser GmbH (VWG) mit 14 Linien im Tages- und 5 Linien im Nachtverkehr. Das nahezu flächendeckende Verkehrsangebot ist vollständig in den Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen integriert und bezieht die angrenzenden Ortsteile der Umlandgemeinden mit ein. Die meisten Linien werden in einem ganztägigen 15-Minuten-Grundtakt außerhalb der Schwachverkehrszeiten der Tagesrandzeiten betrieben. In den Nachtsunden werden ergänzende Nachtverkehrsleistungen angeboten. Das Verkehrsangebot ist insgesamt an die Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter Personen angepasst und beinhaltet den Einsatz von Niederflurfahrzeugen mit Klapprampe und die entsprechende Haltestellengestaltung. Derzeit wird die gesamte, im Stadtlinienverkehr eingesetzte Fahrzeugflotte auf Erdgasbetrieb umgestellt. Die Verkehrsverbindungen zwischen der Region und der Stadt werden durch Regionalbusverkehre hergestellt, die überwiegend durch die Weser-Ems Busverkehr GmbH, aber auch durch weitere Verkehrsunternehmen betrieben werden. Diese Verbindungen sind ebenfalls vollständig in den Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen integriert.

Motorisierter Individualverkehr, Kraftfahrzeugverkehr

Der Kfz-Verkehr weist in Oldenburg hohe Anteile am Gesamtverkehr auf, verursacht durch die eher größeren Wegelängen im Stadtgebiet und darüber hinaus insbesondere im regionalen Ziel- und Quellverkehr. Gerade für die Menschen aus der eher ländlich strukturierten Region ist die Erreichbarkeit Oldenburgs mit dem Kraftfahrzeug entscheidend, da das öffentliche Verkehrsangebot im ländlichen Raum nicht überall attraktiv ist. Für Oldenburg als Mittelpunkt der Weser-Ems-Region besteht damit Interesse an einer gut ausgebauten Straßeninfrastruktur, um die zentralen Funktionen für das Umland wahrnehmen zu können. Mit der guten Erreich-



barkeit ist damit auch ein entsprechendes Angebot für den ruhenden Verkehr in der Innenstadt verbunden, das ein zielnahes Abstellen erlaubt und ausreichende Kapazitäten bietet.

Für die hohe Akzeptanz des MIV sind sicherlich auch die guten Ausgangsbedingungen verantwortlich: eine über Jahrzehnte konsequent ausgebauten Infrastruktur bewirkt einen weitgehend störungsfreien Verkehrsablauf, selbst in den Verkehrsspitzenzeiten sind lediglich vereinzelte und kurzfristige Überlastungssituationen, zum Beispiel an den Anschlussstellen der BAB im Stadtgebiet, feststellbar. Auch der ruhende Verkehr ist in der Innenstadt mit mehr als 4.000 Stellplätzen bzw. Parkständen alleine in den großen Parkhäusern und auf den Parkplätzen (ohne Bahnhofsviertel/ZOB) gut versorgt: Lediglich an wenigen Zeitpunkten im Jahr ist das Angebot an Stellplätzen überlastet. Es bestehen aber einzelne räumliche Schwerpunkte mit nicht ausreichender Angebotssituation, zum Beispiel im Bereich des Evangelischen Krankenhauses oder im Bahnhofsviertel.

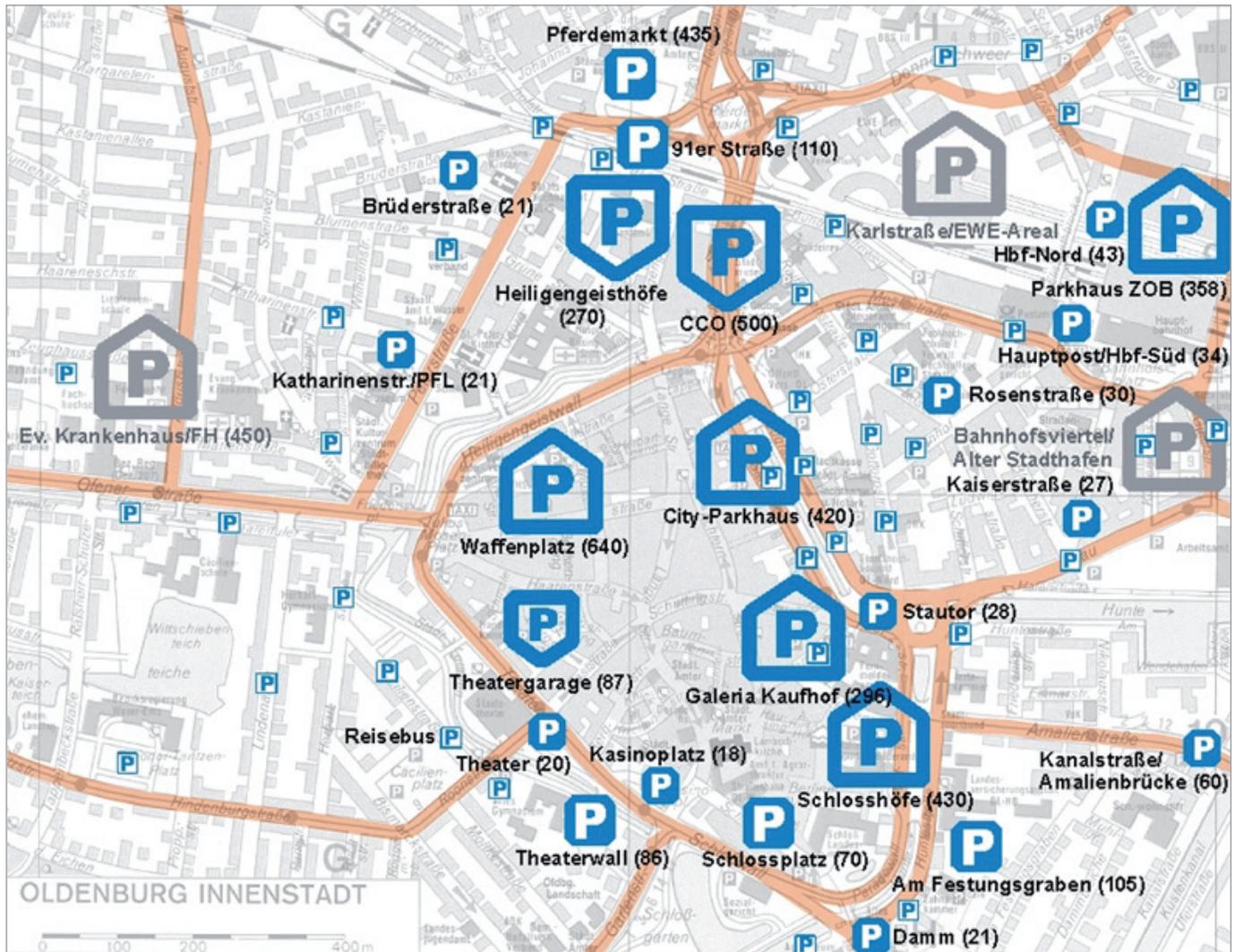


Abbildung 5: Ruhender Kfz-Verkehr in der Oldenburger Innenstadt
 (Anzahl Parkstände beziehungsweise Stellplätze; Planungen in grauer Farbe)
 Stadt Oldenburg, Fachdienst Verkehrsplanung 2013

Teil I Strategieplan Mobilität und Verkehr für Oldenburg

Die folgenden Abbildungen stellen die jeweils fünf am stärksten belasteten Straßen im Oldenburger Stadtstraßennetz dar, und zwar in Bezug auf den Kfz-Verkehr insgesamt, den Schwerverkehr (Lastkraftwagen und Busse) und den Radverkehr.

Eine höhere Verkehrsbelastung wird nur auf einigen Abschnitten der im Stadtgebiet verlaufenden Bun-

desautobahnen erreicht, vor allem auf den westlichen Abschnitten der A 28. Hier erreicht die Verkehrsbelastung Werte von bis zu 80.000 Kfz/Tag. Die in diesem Abschnitt liegenden drei BAB-Anschlussstellen Kreyenbrück, Eversten und Haarentor sind mit täglich jeweils bis zu 36.000 Zu- und Abfahrten die meist befahrenen im Stadtgebiet.

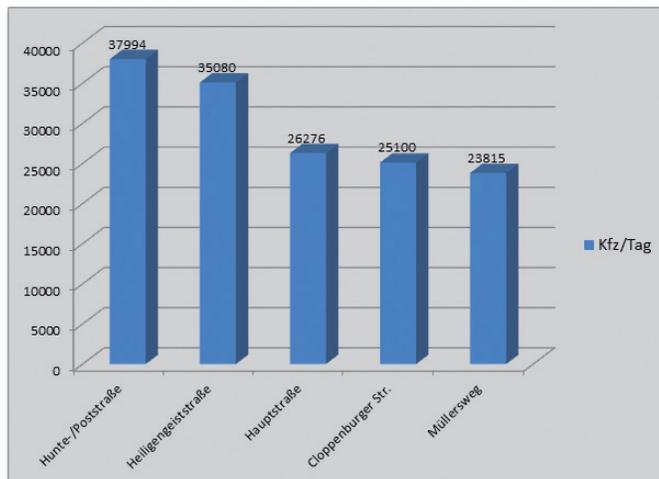


Abbildung 6: Verkehrsbelastungen im Oldenburger Straßennetz: Kfz-Verkehr

Daten und Abbildung: Stadt Oldenburg, Fachdienst Verkehrsplanung

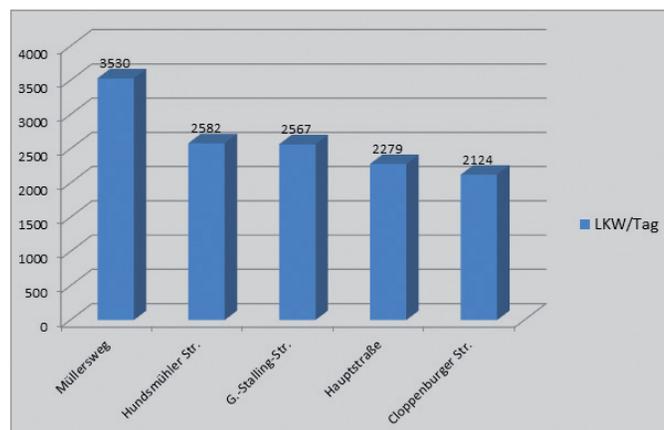


Abbildung 7: Verkehrsbelastungen im Oldenburger Straßennetz: Schwerverkehr

Daten und Abbildung: Stadt Oldenburg, Fachdienst Verkehrsplanung

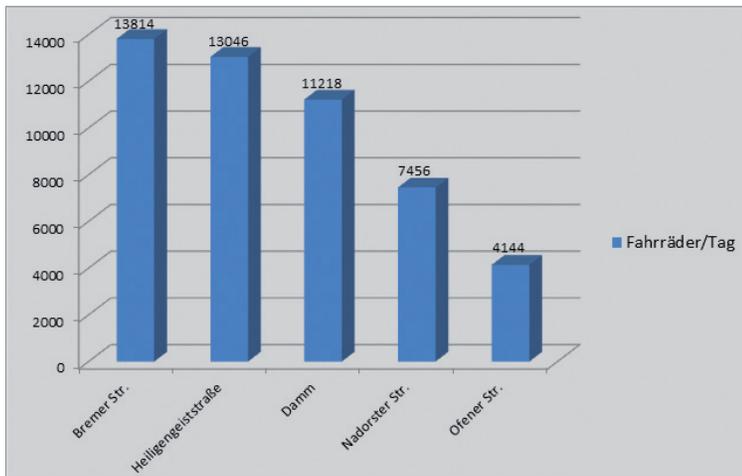


Abbildung 8: Verkehrsbelastungen im Oldenburger Straßennetz: Radverkehr
 Daten und Abbildung: Stadt Oldenburg, Fachdienst Verkehrsplanung

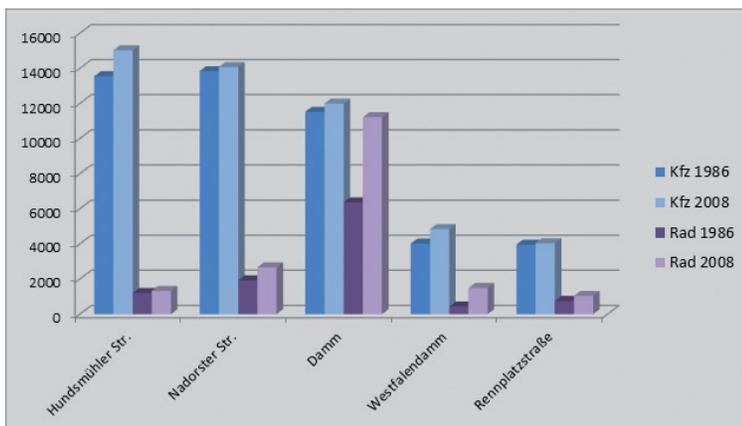


Abbildung 9: Entwicklung der Verkehrsbelastungen im Oldenburger Straßennetz
 Daten und Abbildung: Stadt Oldenburg, Fachdienst Verkehrsplanung

Der Datenvergleich einiger, nach Datenverfügbarkeit exemplarisch ausgewählter Straßen des Hauptverkehrsstraßennetzes belegt das allgemein nur geringfügige Wachstum des Kfz-Verkehrs in einem Zeitraum von 20 Jahren seit Mitte der 1980er Jahre. Der Radverkehr weist dagegen, wenngleich auf niedrigerer Ausgangsbasis, im gleichen Zeitraum höhere Zuwachsraten auf.

Straßengüterverkehr

In Folge der gewerblichen Struktur als Dienstleistungszentrum ist Oldenburg kein Schwerpunkt des Güterverkehrs. Einige Gewerbebetriebe, Güterverkehrszentren der Speditionen in den Gewerbegebieten und der Stadthafen stellen die Quell- und Zielpunkte des Schwerverkehrs auf der Straße dar. Darüber hinaus haben einige Stadtstraßen und die Bundesautobahnen Schwerverkehr in Form von Durchgangsverkehren aufzunehmen. In diesem Zusammenhang ist im Stadtgebiet vor allem die Hundsmühler Straße als Abschnitt der B 401 zu nennen, die eine wichtige Verbindung zwischen dem südwestlichen Umland und der BAB darstellt. Hier sollen bereits kurzfristig geeignete Maßnahmen ergriffen werden, um den Schwerverkehr stadtvträglicher abzuwickeln.

Die weiteren Verkehrsträger: Schienenverkehr

Im Schienenverkehr stellt Oldenburg den Schnittpunkt der Ost-West-Strecke von Bremen nach Leer und der Nord-Süd-Strecke von Wilhelmshaven nach Osnabrück dar. Erstere ist auch mit Fernverkehrsleistungen belegt, die Oldenburg direkt überregional anbinden. Rückgrat des Schienenpersonenverkehrs sind die Regionalverkehre, die die Stadt und die Region miteinander verknüpfen. Ein hoher Anteil des Fahrgastaufkommens verkehrt zwischen Oldenburg und Bremen, wo 2010 der Regio-S-Bahn-Betrieb aufgenommen wurde, der ab Ende 2014 auch den neuen Haltepunkt in Oldenburg-Wechloy bedienen und damit die regionale Erreich-

barkeit der Universität, des Technologieparks und des westlichen Stadtgebiets erheblich verbessern wird. Schnelle Verbindungen auf der Ost-West-Strecke stellt der RE-Verkehr sicher, der ab Ende 2013 faktisch vom Zweistunden- in einen Stundentakt überführt wurde, indem die parallel verkehrende IC-Linie im Fernverkehr der DB zwischen Bremen Hbf. und Augustfehn vollständig in den Verbundtarif des Verkehrsverbunds Bremen/Niedersachsen (VBN) integriert worden ist.



Der SPNV wurde damit weiter erheblich verbessert, was dem hier hohen Fahrgastaufkommen entgegenkommt. Auf der Nord-Süd-Strecke bestehen ebenfalls Regionalverkehrsangebote, die mit einem Stundentakt und Verstärkerleistungen angemessene Verkehrsverbindungen zwischen der Stadt und der Region sicherstellen. Die tarifliche Integration zwischen dem Stadt- und Regionalverkehr stellt der o. g. Nahverkehrstarif des VBN her, der u. a. das Gebiet der Stadt Oldenburg und der benachbarten Landkreise umfasst. Die Infrastruktur für den schienengebundenen Personenverkehr und die eingesetzten Fahrzeuge weisen insgesamt einen zeitgemäßen, guten Zustand auf.

Der Schienengüterverkehr führt ebenfalls über die beiden genannten Bahnstrecken. Im Zusammenhang mit dem 2013 in Betrieb genommenen Containerhafen „Jade-Weser-Port“ in Wilhelmshaven ist die Strecke Wilhelmshaven-Oldenburg als Ausbaustrecke vorgesehen und soll durchgehend zweigleisig ausgebaut und elektrifiziert werden. Der Bahnübergang Alexanderstraße wird durch eine Straßenunterführung ersetzt. Die Ausbaumaßnahme ist zum Zeitpunkt der Erstellung des smv2025 außerhalb des Stadtgebiets bereits in Umsetzung befindlich. Die mit den potenziellen Auswirkungen zunehmender Güterverkehre auf der Schiene verbundenen Emissionen und die damit im Zusammenhang stehenden Fragen des Lärmschutzes und der Möglichkeit einer Umgebungsbahn sind nicht Gegenstand dieses Plans, sondern werden in gesonderten Verfahren, insbesondere im Rahmen des anstehenden Planfeststellungsverfahrens zur Ausbaustrecke, behandelt. Die Querungsproblematik an weiteren bestehenden Bahnübergängen im Stadtgebiet ist ebenfalls Gegenstand gesonderter Überlegungen und Verfahren, die Zielsetzung eines nach Möglichkeit weitgehend störungsfreien Straßenverkehrs an den Bahnquerungen im vorliegenden Plan aber berücksichtigt. Die Stadt Oldenburg wird sich weiterhin für einen maximalen Lärmschutz und die Prüfung einer Umgebungsbahn einsetzen. Aktuell sind folgende Maßnahmen im Schienennetz vorgesehen beziehungsweise gefordert:

- Strecke OL-WHV: Elektrifizierung im Abschnitt Stadtgrenze bis Pferdemarktbrücke,
- Strecke OL-WHV: Lärmschutz nach Lärmvorsorgekriterien im Abschnitt Stadtgrenze bis Pferdemarktbrücke,
- Ersatz des Bahnübergangs Alexanderstraße durch Straßenunterführung,

- Herstellung einer elektrifizierten Umgebungsbahn entlang der BAB A 29 als Alternative eines Ausbaus der o.a. Bestandsstrecke,
- Aufgabe der Schienenstrecke OL-WHV im Abschnitt vom Abzweig Leer bis Stadtgrenze und Ersatz durch o.a. Umgebungsbahn, die in diesem Falle auch Personenverkehr aufnimmt,
- Lärmschutz nach Lärmvorsorgekriterien ohne Berücksichtigung des so genannten „Schienenbonus“ bei allen Aus- beziehungsweise Neubaumaßnahmen im Stadtgebiet,
- Strecke OL-HB: Lärmsanierungsmaßnahmen im Abschnitt Hbf bis Stadtgrenze,
- Prüfung eines Ersatzes der Bahnübergänge Stedinger Straße durch Straßenunterführung und
- Prüfung des Ersatzes des Bahnübergangs Am Stadtrand durch Straßenunterführung.

Schiffsverkehr



Oldenburg wird im Schiffsverkehr durch die Bundeswasserstraße Hunte und Küstenkanal erschlossen. Bis zum Einmündungsbereich Hunte/Küstenkanal ist die Hunte Seewasserstraße. Der Oldenburger Hafen ist mit circa 1,2 Mio. t (2012) jährlichem Umschlag der zweit-

größte Binnenhafen in Niedersachsen mit landseitigem Anschluss über das Straßennetz. Der Hafenbereich an der Dalbenstraße ist zudem über ein städtisches Gütergleis an das Schienennetz angebunden. Im Rahmen der Netzkategorisierung der Wasserstraßeninfrastruktur des Bundes wurden die Bundeswasserstraßen Hunte und Küstenkanal der niedrigsten Kategorie C zugeordnet, die den geringsten Investitions- und Unterhaltungsaufwand erlaubt. Die Stadt Oldenburg setzt sich für eine Heraufstufung der beiden Bundeswasserstraßen in die Kategorie B ein, um eine angemessene Unterhaltung und erforderliche Investitionen sicherzustellen. Der Bund wird die Kategorisierung regelmäßig in Abhängigkeit der tatsächlichen Transportmengen überprüfen.

Luftverkehr

Der nächstgelegene Verkehrsflughafen ist der circa 35 km entfernte Flughafen Bremen, der sowohl mit öffentlichen Verkehrsmitteln über die Bahnverbindung nach Bremen Hbf. mit direktem Straßenbahnanschluss vom Bremer Hbf. bis zum Flughafen, als auch über das Straßennetz über die BAB Oldenburg-Bremen erreichbar ist. Darüber hinaus bieten Taxi- und Mietwagenunternehmen in Oldenburg und der Region direkte Bring- und Holdienste an.

2.2 Mobilität und Demografie

In vielen Industrieländern hat ein demografischer Wandel eingesetzt: Die Bevölkerung nimmt aufgrund einer geringen Geburtenhäufigkeit insgesamt ab, die Gesellschaft altert bei steigender Lebenserwartung und sinkender Sterblichkeit. Die mit dem demografischen Wandel für Deutschland verbundenen Folgen sind gleichzeitig regional unterschiedlich ausgeprägt. Für die Region Oldenburg wird aufgrund der gegenüber dem Bundesdurchschnitt jüngeren Altersstruktur sowie dem

steten Zuzug vor allem junger Menschen (zwischen Anfang 20 und Anfang 30) erst zwischen 2025 und 2044 mit der maximalen Bevölkerungszahl gerechnet, ein in Deutschland vergleichsweise später Zeitpunkt. Die Stadt Oldenburg sollte diesen „peak“ bereits 2009 erreicht haben, verzeichnet aber nach wie vor eine leicht positive Bevölkerungsentwicklung.

Der demografische Wandel wird in Deutschland tiefgreifende Veränderungen im Bereich der Mobilität und des Verkehrs bewirken. Mobilität ist lebensstil- und auch altersabhängig: Mit steigendem Alter von Erwachsenen reduzieren sich Wegehäufigkeiten und -längen. Die Bevölkerung in den hochmobilen Altersgruppen der Jugendlichen und Erwerbstätigen, die durchschnittlich die größte Anzahl an Wegen mit den weitesten Entfernungen zurücklegen, nimmt ab. Im Fazit der prognosti-



zierten Bevölkerungsentwicklung wird für Deutschland bis 2030 von einer massiven Reduzierung der Gesamtverkehrsleistung gegenüber 2005 in Höhe von 5 bis 25 %¹ ausgegangen, die regional unterschiedlich verläuft. Generell werden sich mit dem Rückgang der Er-

1

INNOZ 2008, S.12f und TOPP 2007, S.111.

werbstätigenzahlen auch die berufsverkehrsbedingten Verkehrsspitzen im ÖV und IV abflachen. Durch den außerhalb dieser Spitzen steigenden Verkehr der Älteren wird sich das Verkehrsaufkommen im Tagesverlauf stärker verteilen. Viele ältere Menschen werden zukünftig mobiler sein, neben dem steigenden Führerscheinbesitz älterer Frauen wird die bereits in den vergangenen zehn Jahren deutlich gewachsene Pkw-Verfügbarkeit in dieser Altersgruppe zunächst noch ansteigen. Gleichzeitig wird aber eine große und wachsende Anzahl älterer Menschen als auch sozial benachteiligter Menschen auf günstige Verkehrsangebote angewiesen sein, um weiterhin am gesellschaftlichen Leben teilnehmen zu können. Mit steigendem Alter wächst die Unsicherheit im Verkehr und verändert sich das Verkehrsverhalten, zudem ist die wirtschaftliche Basis vieler Älterer im Zusammenhang mit der absehbaren Überlastung des Rentenversicherungssystems zunehmend gefährdet, mit negativen Auswirkungen auf die Pkw-Verfügbarkeit und -Nutzung.

Mit der starken Abnahme junger Menschen ist ein entsprechender Einbruch bei den Schülerzahlen verbunden, der in Oldenburg gegenüber dem Bundestrend verspätet erfolgt. Unter den jungen Erwachsenen in Deutschland nimmt zudem die Bedeutung der Autonutzung ab. Dies äußert sich sowohl in einem Rückgang der Pkw-Verfügbarkeit als Kombinationswert aus Führerscheinbesitz und Pkw-Besitz des Haushalts, als auch in einer abnehmenden Verkehrsnachfrage durch diese Altersklasse². Für das veränderte Verkehrsverhalten werden neben wirtschaftlichen Gründen neue Prioritäten in Bezug auf Statussymbole, ein gestiegenes Umweltbewusstsein, verlängerte Ausbildungszeiten

² Die Führerscheinbesitzquote bei den unter 26-Jährigen in Deutschland ist von 90,6% (2000) auf 75,5% (2008) zurückgegangen, die Verkehrsleistung und die Anzahl täglicher Wege insgesamt bei den unter 35-Jährigen rückläufig (KIT 2009, S.17f, 71).

und ein verändertes Freizeit- und Einkaufsverhalten verantwortlich gemacht.

Die Infrastruktur- und Verkehrsplanung ist an die langfristige Perspektive anzupassen, um den absehbaren verkehrlichen Veränderungen angemessen zu begegnen. Bereits der beschriebene, absehbare Rückgang der schulanfangs- und berufsbedingten Verkehrsspitzen vermindert die erforderliche Kapazität und damit die Bemessung von Verkehrsanlagen. Für die Städte und Regionen sind im Zusammenhang mit dem demografischen Wandel die folgenden fünf zentralen Handlungsfelder identifiziert worden³:

- Zukunftsorientierte Seniorenpolitik als kommunale Querschnittsaufgabe,
- Kinder- und familienfreundliche Politik,
- ausbalanciertes Infrastrukturmanagement,
- Innen- vor Außenentwicklung und
- Vermeidung sozialer Segregation, Förderung der Integration.

Die Städte mit ihren kurzen Wegedistanzen, Versorgungs- und öffentlichen Verkehrsangeboten werden im Zuge des demografischen Wandels ihre Stellung als attraktive Wohnorte weiter ausbauen. Stadt- und Verkehrsplanung haben dabei die Bedürfnisse der Älteren und insbesondere der Gruppen mit funktionalen Einschränkungen stärker zu berücksichtigen. In den Städten gilt es vor allem, Nahversorgungsangebote sicherzustellen, den ÖPNV auszubauen und die Bedingungen für Fußgänger und Radfahrer zu verbessern. Leitbild ist die „Stadt der kurzen Wege“, die Innenentwicklung ist zu forcieren. Dabei sind Aspekte der Sicherheit, Barrierefreiheit und des Komforts verstärkt zu berücksichtigen. Nicht nur für Oldenburg stellt sich die spezifische Frage der sicheren Möglichkeit des Radfah-

³ BERTELSMANN STIFTUNG 2006, S.9.



rens auch für ältere Menschen. Um eine sichere Radmobilität auch im Alter zu ermöglichen, gilt es, die Bedingungen für den Radverkehr unter Beachtung folgender Aspekte möglichst einfach zu gestalten:

- Geringe Komplexität an Knotenpunkten,
- sichere und eindeutige Führung des Radverkehrs auf Nebenanlagen bzw. auf der Fahrbahn,
- Entflechtung von Fußgänger- und Radverkehr,
- Berücksichtigung spezieller Belange von Pedelecs und
- sichere und komfortable Abstellmöglichkeiten an den Zielpunkten.

Im vorliegenden Plan werden diese Aspekte in den einzelnen Handlungsfeldern entsprechend aufgegriffen.

2.3 Verkehrssicherheit

Unfallgeschehen

Im Jahr 2013 sind insgesamt 4.236 Verkehrsunfälle in Oldenburg polizeilich aufgenommen worden, ein Zuwachs von 0,5 % gegenüber dem Vorjahr. Mit 101 Schwerverletzten ist gleichzeitig ein Anstieg von 15 % festzustellen, die Zahl von vier Getöteten blieb unverän-

dert. Insgesamt zeigt sich seit 2010 ein kontinuierlicher Anstieg bei den Unfällen mit Radfahrerbeteiligung: Die Zahl dieser Verkehrsunfälle stieg in diesem Zeitraum um 35% von 358 auf 484 Unfälle. Der Anteil der unfallverursachenden Radfahrer war dabei in allen Jahren jeweils geringer als der Anteil der unfallbeteiligten Radfahrer. Erstmals seit 2009 waren 2013 mit gleich drei Unfalltoten wieder tödlich verletzte Radfahrer zu verzeichnen. Auch die Anzahl leicht- und schwerverletzter Radfahrer hat sich in den letzten Jahren erhöht.



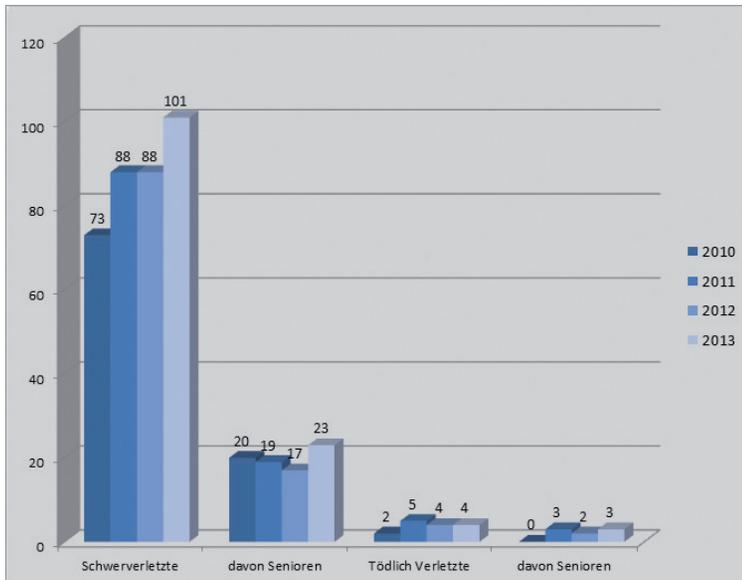


Abbildung 10: Unfallbeteiligte schwer und tödlich verletzte Personen in Oldenburg

Daten: Polizeiinspektion Oldenburg-Stadt/Ammerland 2014

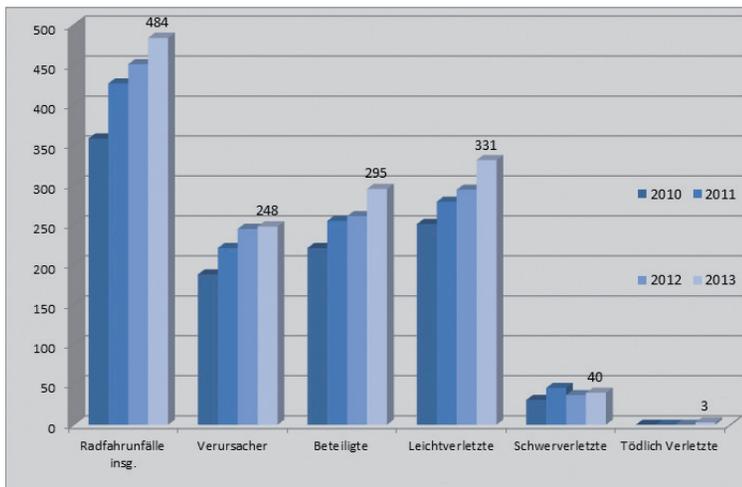


Abbildung 11: Verkehrsunfälle mit Radfahrerbeteiligung in Oldenburg (2010-2013)

Daten: Polizeiinspektion Oldenburg-Stadt/Ammerland 2014

Die Zahl der Verkehrsunfälle mit Kindern stagniert seit Jahren bei durchschnittlich circa 50 Unfällen mit zwei bis fünf schwerverletzten Kindern im Jahr. Die Zahl der Verkehrsunfälle mit Fußgängern stieg gegenüber dem

Vorjahr um 10 % auf 91 Unfälle mit 58 Leichtverletzten, 21 Schwerverletzten und einem tödlich Verletzten an. Unter den vier Verkehrstoten des Jahres 2013 befinden sich drei Senioren (>65 Jahre).

Verkehrssicherheitsarbeit

Die Verbesserung der Verkehrssicherheit ist eine verkehrsmittelübergreifende Aufgabe und entsprechend in den einzelnen Handlungs- und Maßnahmenkonzepten berücksichtigt. In diesem Zusammenhang sind beispielsweise folgende Ansätze relevant:

- Maßnahmen der Geschwindigkeitsreduzierung (Tempo-30-Abschnitte in Verkehrsstraßen, zum Beispiel Auguststraße und Schützenhofstraße),
- Schaffung sicherer Querungsstellen (Beispiel: Querungsinseln Bloherfelder Straße),
- Markierung und Entschärfung von Gefahrenpunkten (Beispiel: Rotmarkierung von gegenläufigen Radverkehrsfurten),
- Prävention durch wiederholte Informationskampagnen und fachlichen Austausch zu Unfallgefahren im Verkehr, zum richtigen Verhalten und zur Rücksichtnahme im Verkehr (zum Beispiel „Oldenburger Verkehrssicherheitstage“) und
- Verkehrserziehung in den Schulen.

In Bezug auf die Gruppe der Radfahrer ist ein vergleichsweise höheres Risiko schwerer Unfallfolgen, auch in Fällen unverschuldeter Unfälle, festzustellen. Gleichzeitig ist hier der Anteil der Radfahrer als Unfallverursacher regelmäßig etwas niedriger als der Anteil der Unfallbeteiligten. Daher gilt es, bei der Verkehrssicherheitsarbeit die Radfahrer und die Kfz-Fahrer gleichermaßen in den Fokus zu nehmen und gegenseitiges Verständnis sowie eine defensive Fahrweise zu fördern. Entsprechende Aktionen und Kampagnen sollten auch das Umland berücksichtigen, und hier die besonderen Oldenburger Verkehrsverhältnisse mit einem außerordentlich starken Radverkehr betonen, um auch auswärtige Kfz-Fahrer zu erreichen. Gleichzeitig erhöhen ein angemessener Ausbau der Infrastruktur und eine angepasste Verkehrs-

lenkung, die auch die Schaltung der Verkehrsampeln einbezieht, die Verkehrssicherheit.



Erforderlich sind aus Sicht der Polizei ebenso Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit von Kindern und Jugendlichen. Jedes Jahr wird eine entsprechende Analyse der Verkehrsunfälle durchgeführt. Daran werden jeweils Programme ausgerichtet, die zum Beispiel Fahrradkontrollen, Fahrradprüfungen, Bus-Rallye (Kinder lernen das richtige Verhalten rund um das Busfahren), Verkehrssicherheitstage und Verkehrsunterrichtsarbeit insbesondere von Problemgruppen umfassen. Wichtige Akteure der Verkehrssicherheitsarbeit sind neben der Stadt die Polizei, die Verkehrswacht und die Schulen.

2.4 Verkehr und Umwelt

Der Verkehr, und hier alleine der motorisierte Verkehr, trägt mit seinen Lärm- und Schadstoffemissionen maßgeblich zur Umweltbelastung bei. In Bezug auf

die Emission klimaschädlicher Gase beträgt der Anteil des Verkehrs in Oldenburg circa 25 %, bezogen auf den Parameter Stickstoffdioxid circa 75 %. Verkehrsbedingte Belastungen vermindern die Wohn- und Aufenthaltsqualität und beeinträchtigen Lagequalitäten, vor allem an den hoch belasteten Verkehrskorridoren. Gleichzeitig stellen solche Lagen gerade aufgrund dieser Beeinträchtigungen in überproportionalem Maß den Wohn- und Lebensraum sozial und wirtschaftlich benachteiligter Gruppen dar. Diese Gruppen tragen aber mit ihrem Verkehrsverhalten nur unterdurchschnittlich zur Verkehrsfolgenproblematik bei, so dass eine Verbesserung der Situation an den Hauptverkehrsstraßen auch aus Gründen sozialer Gerechtigkeit geboten ist. Dies gilt grundsätzlich auch für die durch das Stadtgebiet führenden Schienenwege.

Das Stadtgebiet Oldenburg ist mit solchen verkehrsbedingten Emissionen etwas geringer belastet als andere vergleichbare Großstädte, insbesondere bezogen auf Luftschadstoffe: vor allem die offene Bebauung, also nur wenige und kurze Straßenabschnitte mit einer hohen und eng stehenden Randbebauung, sowie der hohe Radverkehrsanteil tragen zur vergleichsweise guten Situation bei. Die vorliegenden Berechnungen und Messungen der Luftqualität an einigen Hotspots ergaben nur eine relativ geringfügige Überschreitung des Stickstoffdioxid-Grenzwertes. Die Feinstaubbelastung spielt kaum eine Rolle. Die Lärmproblematik ist dagegen größer: hier stellt neben den Bahnstrecken und Hauptverkehrsstraßen vor allem der innenstadtnah gelegene Autobahnring eine wesentliche Lärmquelle mit großer Reichweite dar.

Handlungsbedarf wird in Bezug auf die konkreten Punkte höchster Belastung bei den Luftschadstoff- und Lärmbelastungen im Stadtgebiet ebenso gesehen wie bezüglich des notwendigen Klimaschutzes. Für

die Stadt Oldenburg wurde 2012 ein Luftreinhalteplan aufgestellt. Dieser Plan zielt, wie auch das step 2025 und das InEKK, vor allem auf eine Verringerung der verkehrsbedingten Belastungen durch Maßnahmen, die eine Verlagerung von Verkehrsanteilen auf umweltfreundliche Verkehrsmittel fördern. Der für das Stadtgebiet Oldenburg zu erstellende Lärmaktionsplan wird sich ebenfalls mit solchen Maßnahmen für die von Verkehrslärm betroffenen Stadtbereiche befassen.



In Bezug auf die Lärm- und Schadstoffbelastung und im Zusammenhang mit der anstehenden Luftreinhalte- und Lärmaktionsplanung kommt einer weiteren Förderung des Fußgänger- und Fahrradverkehrs und des ÖPNV eine zentrale Bedeutung zu. Dabei muss Ziel sein, Verkehrsanteile vom MIV auf die umweltfreundlichen Verkehrsmittel zu verlagern, um die Gesamtsituation zu verbessern und problematische Hotspots der Emissionsbelastung zu entlasten. Um das umweltverträgliche Mobilitätsverhalten zu fördern, führt die Stadt Oldenburg Aktionstage wie „Oldenburg mobil“ oder „Tag der umweltfreundlichen Mobilität“ durch, in deren Rahmen über alternative Mobilitätsangebote zur privaten Auto- nutzung informiert wird.

3. Leitbild Verkehrsentwicklung

step 2025: „Mobilität und kurze Wege“



Für die zukunftsfähige Sicherung der Mobilität und die stadtverträgliche und sichere Verkehrsabwicklung ist zunächst eine weitergehende Integration der Stadt- und Verkehrsplanung unter der Zielsetzung einer „Stadt der kurzen Wege“ erforderlich. Durch Schaffung von Anreizen soll erreicht werden, dass Anteile des Kraftfahrzeugverkehrs, insbesondere auf Kurzstrecken, auf andere Verkehrsmittel, vor allem das Fahrrad und den ÖPNV, verlagert werden. Frühere verkehrsplanerische und handlungsleitende Leistungsfähigkeitsaspekte alleine in Bezug auf den motorisierten Verkehr treten hinter diese Ziele zurück. Diese grundsätzliche, in den aktuellen und zukünftigen Handlungserfordernissen begründete Zielsetzung beinhaltet das Integrierte Energie- und Klimaschutzkonzept für die Stadt Oldenburg (InEKK) ebenso wie das Stadtentwicklungsprogramm Oldenburg (step 2025), das für die Mobilität und den Verkehr in der Stadt folgende Herausforderungen und Handlungsbedarfe benennt:

Foto: www.peterdudek.de

Die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung aufeinander abstimmen

- Entwicklung von Bauflächen in integrierter Lage im Sinne eines sparsamen Flächenverbrauchs,
- Optimierung der Erreichbarkeit Oldenburgs und seiner Innenstadt für den Individual- und den öffentlichen Verkehr,
- Verbesserung und Ergänzung des Erschließungs- und Wegenetzes und
- Orientierung der Standortentwicklung an den verkehrlichen Bedingungen (Siedlungsstrukturen der kurzen Wege).

Oldenburg zu einer barrierefreien Stadt entwickeln

- Beachtung und Umsetzung der Barrierefreiheit bei Wohnvorhaben sowie bei Mobilitäts- und Kommunikationssystemen.

Das ÖPNV-Netz aufrechterhalten und ausbauen

- Sicherung und Verbesserung des Nahverkehrsverbunds (Verdichtung des Angebots, Ergänzung um weitere Umlandgemeinden),
- Verbesserung der Verbindung Oldenburg-Flughafen,
- Beseitigung niveaugleicher Bahnübergänge,
- Ausbau der bundesweiten ICE-Verbindungen,
- Ausbau der großräumigen Verbindungen.

Optimierung des erreichten Standards im motorisierten Individualverkehr

- Schaffen eines durchlässigen, funktionalen Netzes für den Kfz-Verkehr.

Einen stadtverträglichen Verkehr gewährleisten

- Punktuelle Verbesserung im Hauptverkehrsstraßennetz,
- Verringerung der Beeinträchtigungen und Verbesserung des Verkehrsflusses durch Aufgabe von Bahnübergängen und Ersatz durch höhenungleiche Querungen,
- Förderung der Elektromobilität.



Die umweltfreundliche Mobilität fördern

- Bedingungen für den Radverkehr verbessern,
- Ausbau und Ergänzung des engmaschigen und durchlässigen Wegenetzes für den Rad- und Fußgängerverkehr,
- Gleichbehandlung aller Verkehrsmittel und Verkehrsteilnehmer,
- Ergänzung und Ausbau des Fuß- und Radwegenetzes
 - Steigerung der hohen Bedeutung des Radverkehrs durch schnelle Radverbindungen, eine verbesserte Infrastruktur, zielnahe und komfortable Abstellanlagen, radverkehrsfreundliche Ampelschaltungen und neue Technologien.

Die Funktionsfähigkeit des Hafens sichern Lärmschutz der an Bundesautobahnen sowie bestehende und künftige Bahntrassen angrenzenden Flächen und Siedlungen umsetzen Verkehrsplanung an die räumlichen und demografischen Entwicklungen anpassen

- Erarbeitung eines integrierten Verkehrskonzepts,
- Ermöglichen gleicher Mobilitätschancen,
- Realisierung hochwertiger Straßenraumgestaltung als Lebensraum, Aufenthaltsort, zum Einkauf und zur Orientierung.

Foto: Stadt Oldenburg



Nicht mehr benötigte Bahnflächen der Stadtentwicklung zuführen

Das step 2025 formuliert das Leitziel „Mobilität und kurze Wege“:

- Schaffung verkehrsvermeidender Siedlungs- und Netzstrukturen,
- Ausbau, Ergänzung einer durchlässigen Wegenetzstruktur für den Fuß- und Radverkehr,
- Gleichbehandlung aller Verkehrsmittel und Verkehrsteilnehmer,
- Förderung der umweltverträglichen Mobilität.

Das Klimaschutzkonzept für die Stadt Oldenburg (InEKK) setzt ebenfalls den Schwerpunkt in der Förderung umweltverträglicher Mobilität, hier mit dem Ziel, die klimaschädlichen verkehrsbedingten Emissionen zu reduzieren. Dazu wurde ein Maßnahmenplan 2020 erstellt, der für den Verkehrsbereich acht Maßnahmenpakete vorsieht. Die Umsetzung des Klimaschutzkonzepts erfolgt in einzelnen Energiepolitischen Arbeitsprogrammen (InEKK-EPAP).

Im Rahmen der angeführten übergeordneten Zielsetzungen und im Zusammenhang mit den eingangs angeführten Auswirkungen aktueller übergeordneter Entwicklungen besteht in Oldenburg konkreter Handlungsbedarf in Bezug auf folgende aktuelle Aspekte:

Klimaschutz, Lärminderung, Luftreinhaltung

- Reduzierung der verkehrsbedingten Emissionsbelastung durch Verkehrsverlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsmittel,
- Optimierung des P+R-Systems zur Verbesserung der Intermodalität.

Fußgängerverkehr

- Ausbau und Ergänzung einer durchlässigen Wegenetzstruktur,
- Verbesserung insbesondere der Querungsmöglichkeiten von Hauptverkehrsstraßen.

Radverkehr

- Bedingungen für den Radverkehr insgesamt verbessern,
- verbesserte Gleichbehandlung, zum Beispiel an den Lichtsignalanlagen,
- Ausbau und Ergänzung einer durchlässigen Wegenetzstruktur,
- Abstellanlagen ausbauen.

Öffentlicher Personennahverkehr

- Verbesserung Service und Qualität,
- weitergehende Einbeziehung der angrenzenden Region.

Kfz-Verkehr

Foto: Cambio



- Ausbau des Carsharings, um gelegentliche Automobilität auch ohne PKW-Besitz und flächensparend zu ermöglichen,

- Schaffung zusätzlicher oder ersetzender Kapazitäten für den Ruhenden Verkehr in räumlichen Schwerpunktbereichen:
 - Quartiersparkhäuser Evang. Krankenhaus, Bahnhofsviertel, Karlstraße/ZOB,
- Verbesserungen im Hauptverkehrsstraßennetz in Form von Lückenschlüssen, mit dem Ziel einer Reduzierung von Umwegfahrten. Dieser Straßenbau soll keine zusätzlichen Kapazitäten schaffen, sondern die Verkehrsbelastung und deren Folgen in den betroffenen Bereichen mindern. Zu prüfen sind die folgenden Netzschlüsse (vergleiche Abbildung auf Seite 41):
 - Lückenschluss L865n zwischen BAB-AS Oldenburg-Ohmstede und Elsflether Straße, Entlastung der Elsflether Straße (Ortslage),
 - Neubau einer Verbindungs- und Erschließungsstraße zwischen Alexanderstraße und Ammerländer Heerstraße über das Gelände des ehemaligen Fliegerhorstes, Entlastung Alexanderstraße und
 - Verbindungsstraße mit Bahnquerung zwischen Kreyenbrück und Tweelbäke (Prüfauftrag; Entlastungswirkung fraglich).

Die Auswirkungen solcher neuer Verkehrsstraßenverbindungen, beispielsweise zwischen der Bahnhofsallee im Westen und der Straße Am Bahndamm/Gerhard-Stalling-Straße im Osten, sind noch nicht abschließend untersucht. Hier bedarf es einer Prüfung der verkehrlichen und umfeldbezogenen Wirkungen, um eine zusätzliche Belastung sensibler Wohnbereiche mit Zusatzverkehren auszuschließen. Für alle drei genannten Straßenverbindungen ist darüber hinaus die finanzielle Machbarkeit zu prüfen.

4 Ziel und Strategie

Leitziel: Mobilität in Oldenburg durch ein integriertes Verkehrssystem sichern, das gleichberechtigte Bedingungen schafft und die Stärken der einzelnen Verkehrsmittel durch Verknüpfung optimiert.

Das übergeordnete Ziel der Mobilitäts- und Verkehrsplanung für das kommende Jahrzehnt stellt die Sicherstellung einer ausreichenden Mobilität für alle



Bevölkerungsgruppen dar, auch unter dynamischen Rahmenbedingungen, die das bisherige Verkehrssystem beeinflussen. Gleichzeitig ist der Verkehr als Resultat dieser Mobilität stadtverträglich zu gestalten, um die hohe Lebensqualität in der Stadt sicherzustellen und dabei Ziele der Emissionsreduzierung zu erreichen. Die Strategie der Zielerreichung ist überwiegend angebotsorientiert ausgeprägt. So soll auf Restriktionen gegenüber dem individuellen Kraftfahrzeugverkehr weitgehend verzichtet werden. Gute Angebote und der Erfolg der anderen Verkehrsmittel sollen die stärkere verknüpfte Nutzung des Busses und Fahrrads als auch des zu-Fuß-gehens als System auslösen. Entscheidend

Foto: www.peteraludek.de

ist hier die öffentliche Vermittlung dieser Botschaft, die über ein dauerhaftes Marketing und begleitende Elemente wie zum Beispiel der Vorbildwirkung entsprechenden Verhaltens öffentlicher Personen, zu erreichen ist. Die für die Umsetzung der Zielsetzung erforderliche Veränderung im Verkehrsverhalten bedarf einer stringenten und konsequenten sowie kontinuierlichen Ausrichtung und Vermittlung. Alle relevanten Aspekte, von der Bereitstellung erforderlicher Ressourcen bis zur Umsetzung veränderter Flächenbedarfe, sind unter dieser gemeinsamen Zielsetzung der Stadtentwicklung, des Klimaschutzes und der Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung konsequent zu berücksichtigen.

Die Strategie dieses Plans beinhaltet die Perspektive der Realisierbarkeit formulierter Maßnahmen im Zeitraum bis zum Jahr 2025. Weitergehende Wünsche, vor allem auch nach Maßnahmen Dritter ohne unmittelbare Handlungsoption werden nicht oder lediglich perspektivisch berücksichtigt. Die Stadt nimmt sich vielmehr selbst in die Pflicht, das Erreichbare umzusetzen. Die Ausgangslage ist hervorragend: Kaum eine Stadt in Deutschland ist mobilitätsbezogen so gut auf wachsende Handlungsbedarfe in Folge u. a. des Klimawandels und der Energieressourcenverknappung aufgestellt wie Oldenburg mit seinem außerordentlich hohen Radverkehrsanteil am Gesamtverkehr. Es gilt, auf dieser guten Grundlage gezielt aufzubauen. Der Plan bedient sich dabei verschiedener Schlüsselprojekte, die jeweils zentrale Handlungsfelder der Strategie betreffen und exemplarische Maßnahmen beinhalten, die einen öffentlichkeitswirksamen Beleg ihrer positiven Wirkungen liefern.

Übersicht: Die Schlüsselprojekte

Schlüsselprojekt 1 „Zu Fuß – barrierefrei!“
Seite 32

Schlüsselprojekt 2 „Radroute Süd“
Seite 33

Schlüsselprojekt 3 „Grüne Fahrradwelle“
Seite 34

Schlüsselprojekt 4 „ÖPNV in Leistungsfähigkeit und Qualität
sichern und entwickeln“
Seite 36

Schlüsselprojekt 5 „Carsharing“
Seite 39

Schlüsselprojekt 6 „Multifunktionale Hauptverkehrsstraße“
Seite 44

Schlüsselprojekt 7 „Mobilitätsdrehscheibe Lappan“
Seite 44

Schlüsselprojekt 8 „Mobilitätsmanagement Stadtverwaltung“
Seite 44

Schlüsselprojekt 9 „Schrankenloses Oldenburg“
Seite 44



Finanzierung von Maßnahmen

Für die Finanzierung der vorgeschlagenen Maßnahmen sind unterschiedliche Ansätze zu nutzen. Ohne die einzelnen, maßnahmenbezogenen Kosten und Deckungsmöglichkeiten zu diesem Zeitpunkt vorab zu benennen, stehen dafür grundsätzlich die folgenden Ansätze zur Verfügung:

- Allgemeine, übergeordnete Maßnahmen sind generell im Zusammenhang mit allen Projekten zu berücksichtigen, zum Beispiel bei Straßenausbaumaßnahmen. Beispiel: Aspekte der Schulwegsicherung sind generell zu berücksichtigen,
- Einzelmaßnahmen, in Finanzhaushalt über eigene Ansätze (Beispiel: Hp Wechloy; ggf. Lückenschlussmaßnahmen im Straßennetz),
- Integration Einzelmaßnahmen in gesondert finanzierte Projekte (Beispiel: Umgestaltung der Hermann-Ehlers-Straße als Fahrradstraße im Rahmen der Erneuerung der Spundwände Küstenkanal durch WSV) oder über Wirtschaftsplan, zum Beispiel der VWG,
- Integration in Maßnahmenprogramme anderer Pläne, zum Beispiel: Aktionsplan Carsharing über das Energiepolitische Arbeitsprogramm des Klimaschutzkonzepts,
- Integration in Maßnahmen-Jahresprogramm (RFP) (Beispiel: Radroute Süd).

Da ein erheblicher Anteil der Projekte durch Aufnahme in das städtische Rad- und Fußwegeprogramm umgesetzt werden wird, ist eine in der Höhe entsprechende kontinuierliche Ausstattung des jährlichen Programms erforderlich. Der Rat hatte bereits 2009 mit dem Beschluss zum Radverkehrskonzept der Initiative Radverkehr Oldenburg (IRO) eine jährliche Mindestausstattung des RFP in Höhe von 400.000 Euro beschlossen. Seither ist eine durch Sparzwänge ausgelöste Reduzierung

des Ansatzes vorgenommen worden. Die Umsetzung von Maßnahmen aus diesem Strategieplan, parallel zu den übrigen Aufgaben des RFP wie beispielsweise der Unterhaltungs- und Schulwegsicherungsmaßnahmen, erfordert hier eine verbesserte Finanzausstattung.

5 Verkehrsmittelspezifische Ziele und Maßnahmen

5.1 Fußgängerverkehr

Leitziel Fußgängerverkehr: Den bisherigen Weg geeigneter punktueller Lösungen weiterverfolgen und den Fokus verstärkt auf Kinder und Ältere richten.

Zielvorstellung für den Fußgängerverkehr in Oldenburg

Der Fußverkehr wird im Rahmen kleinräumiger Planungen und Maßnahmen verstärkt berücksichtigt. Dies beinhaltet den Ausbau der Infrastruktur für den Fußverkehr, insbesondere Lückenschlüsse im Netz und die Verbesserung der Querungsmöglichkeiten von Straßen, vor allem Hauptverkehrsstraßen. Ein wesentlicher Aspekt ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit auf den Schulwegen. Im Rahmen einer verstärkten Öffentlichkeitsarbeit soll die Aufmerksamkeit und Sensibilität gegenüber Fußgängern allgemein erhöht werden. Der Radverkehr soll verstärkt vom Fußgängerverkehr getrennt werden.

Schlüsselprojekt 1 „Zu Fuß – barrierefrei!“

Ziel: Möglichst flächendeckend barrierefreie Gestaltung der Fußgängerinfrastruktur
Situationsanalyse
Konzepterstellung und Maßnahmenplanung
Abstimmung mit den betroffenen Verbänden
Sukzessive Umsetzung (RFP)



Fußgängerverkehr: Woran arbeiten wir?

Infrastruktur

- Netzlücken schließen und Netzerweiterung, auch in Grünflächen und Parks
- Einhalten von Mindestbreiten
- Barrierefreie Wegekette
- Fußgänger in Stadtteilzentren stärken
- Mehr Sitzmöglichkeiten, auch in Stadtteilzentren
- Verbesserung Bahnquerung Krusenbusch (Brücke oder Unterführung)
- Prüfauftrag „Shared space“ oder Begegnungszone an Stelle mit hohem Fußgänger- und Querungsaufkommen

Sicherheit

- Trennung des Radverkehrs vom Fußgängerverkehr nach Möglichkeit
- Querungen von Straßen erleichtern (vergleiche InEKK)
- Schulwegsicherung

Kommunikation

- Aufklärungsaktionen und Informationen sowie Aktionen für den Fußgänger

5.2 Radverkehr

Leitziel: Die Stärken des Fahrrads als vollwertiges, gleichberechtigtes und vollständig integriertes Verkehrsmittel verstärkt im Rahmen von Stadtentwicklung und Nahmobilität nutzen.

Zielvorstellung für den Radverkehr in Oldenburg
Die mit dem hohen Radverkehrsanteil erreichten positiven Wirkungen und der damit verbundene wichtige Beitrag für eine nachhaltigere Stadtentwicklung sollen auch zukünftig sichergestellt werden. Durch eine

systematische Fahrradförderung können mehr Oldenburger für ihre Wege innerhalb des Stadtgebiets vom Radfahren überzeugt werden. Neben der Infrastruktur ist in diesem Zusammenhang der Service- und Kommunikationsbereich stärker einzubeziehen und die lokale Radverkehrspolitik kontinuierlich und konsequent zu verfolgen. Gemäß dem vom Rat beschlossenen Ergebnis der Initiative Radverkehr Oldenburg (IRO) ist neben der weiteren Steigerung des Radverkehrsanteils am Gesamtverkehr bei gleichzeitiger Verbesserung der Verkehrssicherheit die Imageverbesserung des Radverkehrs und die stärkere Gleichberechtigung des Verkehrsmittels Fahrrad zu erreichen.

Schlüsselprojekt 2 „Radroute Süd“

- Ziel: Schaffung einer durchgängigen schnellen Verbindung Kreyenbrück-Osternburg-Innenstadt für den Radverkehr
- Modellprojekt für innerstädtische Radschnellweg-Verbindung
- Abschnitte Huntestraße, Wendehafen, Kanalstraße, Cäcilienbrücke, Hermann-Ehlers-Straße, Osterburger Kanal
- Sukzessive Umsetzung ab 2013 (vor allem über RFP)



Schlüsselprojekt 3 „Grüne Fahrradwelle“

- **Ziel:** Verbesserte Ampelschaltungen für den Radverkehr unter Beachtung der ÖPNV-Belange
- Pilotanlagen bereits in Betrieb
- Konzepterstellung und Maßnahmenplanung, sukzessive Umsetzung (RFP)



Radverkehr: Woran arbeiten wir?

Infrastruktur

- Fahrradwegenetz optimieren unter Einbeziehung von Fahrbahnnutzung (u. a. Schutzstreifen)
- Umsetzung direkter Radrouten bzw. Schnellwege zwischen der Innenstadt und den Stadtteilen
- Netz aus „Grünen Wegen“ weiterentwickeln, Lücken schließen
- Bauliche Standards bei Grundstückszufahrten, Einmündungen und Materialwahl
- Verbesserte Verknüpfung mit dem Umland schaffen. Abstimmung mit den Umlandgemeinden über Radrouten in die angrenzenden Ortschaften
- Nach Möglichkeit verstärkte Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn, u. a. um Konflikte mit Fußgängern zu vermindern. Dazu verstärkte Information zu Fahrbahnnutzung
- Führung des Radverkehrs an Einmündungen/ Kreuzungen nicht abgesetzt vom Kfz-Verkehr
- Fahrradfreundliche Signalisierung (Freigabezeiten nicht kürzer als Kfz; Überquerung von Straßen ohne Zwischenhalt; verkehrsunabhängige Steuerung; eigene Signale; vergleiche InEKK)
- Überprüfung Standorte, Kapazitäten, Verträglichkeit d. Abstellanlagen m. anderen Funktionen
- Zeitnahe Anschluss von Neubaugebieten an das Radwegenetz
- Städtische Stellplatzsatzung für Fahrradabstellanlagen
- Abstellanlagenkonzept II (vergleiche InEKK)
- Mehr sozial sichere witterungsunabhängige Abstellanlagen im öffentlichen und privaten Bereich
- Bei Radwegeneubau bevorzugter Einsatz von Asphalt gegenüber Pflaster, dort wo möglich

- Erreichung der Zielsetzung bei Maßnahmen der Ver- und Entsorgungsträger besser kontrollieren (Zustand der Wege nach Bautätigkeit)
- Nach Möglichkeit Berücksichtigung der Belange von Fahrrädern mit Anhängern und Lastenfahrrädern
- Prüfauftrag Rad(schnell)weg zwischen Ammerländer Heerstraße und Alexanderstraße

Sicherheit

- Verkehrssicherheit steigern / Unfallzahlen senken
- Gefahren durch ungenügende Straßenreinigung beseitigen
- Information und Schulung
- Konsequenzen der E-Mobilität auf Zweirädern untersuchen und in Maßnahmen umsetzen
- Beschilderung für Radverkehr mit Piktogrammen verstärken, wo geeignet/erforderlich

Kommunikation

- Kommunikation, Werbung und Aktionen
- Sicherheit
- Außendarstellung optimieren
- Neuauflage Fahrradstadtplan / Routenplaner
- Konzept Wegweisung für den Radverkehr

Service und Dienstleistungen

- Bike und Ride (vergleiche InEKK); auch an P+R-Plätzen; versuchsweise Ausstattung als Servicepunkte mit Fahrradboxen und Lufttankstelle (Pilot: P&R Marschweg)
- Rad und Gepäck
- Heranführen ans sichere Radfahren durch Schulungsangebot (Migranten, Senioren)

Strategie und Konzept

- Stadtverträglicher Verkehr
- Vernetzung mit anderen Stadtentwicklungskonzepten und Planungen
- Erarbeitung eines internen Beteiligungsverfahrens für die Belange des Radverkehrs
- Abbau von Benachteiligungen des Radverkehrs
- Kooperation mit Externen (vergleiche InEKK)

Die Nutzung innovativer Infrastrukturelemente beinhaltet u. a. Schnellwege, Schutzstreifen und auch Fahrradstraßen. An deren Nutzen hegt auch der ADAC keinen Zweifel: „Fahrradstraßen sind eine gute Möglichkeit, den ständig steigenden Radverkehr sicherer zu machen“

(ADAC 2011). Gleichzeitig bieten diese Elemente eine verbesserte Berücksichtigung der Belange schneller Fahrräder mit Elektromotor, die zunehmend Verbreitung finden.

5.3 Öffentlicher Personennahverkehr

Leitziel: Konsolidierung, aber Service und Qualität optimieren.

Ziele für den ÖPNV

Erhalt des bestehenden guten und für Oldenburg angemessenen Angebots, Weiterentwicklung in einigen Teil-



bereichen, insbesondere im Service und in der Qualität und, entsprechend den Erfordernissen, eine Ausweitung des Streckennetzes und Taktverdichtungen.

Schlüsselprojekt 4 „ÖPNV in Leistungsfähigkeit und Qualität sichern und entwickeln“

- **Ziel:** Erhalt eines ausreichend finanzierten und attraktiven ÖPNV-Angebots
- Finanzierung sicherstellen
- Hemmnisse abbauen
- Qualität weiter steigern
- Einsatz neuer Informations- und Verriebstechnologien fördern
- Mobilitätszentrale zeitgemäß sowie barrierefrei ausbauen und gestalten

Mittelfristig Gewinnung neuer Kunden und Steigerung des Anteils am Gesamtverkehr durch Reaktion auf zu ermittelnde Faktoren der Nichtbenutzung, verstärkte Berücksichtigung der Belange älterer Menschen als wachsender Altersgruppe und Verbesserung der kombinierten Rad-/Busnutzung (B+R). Unterstützung durch gezielte Öffentlichkeitsarbeit und Information zu den bestehenden Angeboten. Grundsätzlich ist ein höherer Anteil des ÖPNV am Gesamtverkehr im Falle einer Angebotsausweitung mit höherem Finanzierungsbedarf verbunden, der entsprechend auszugleichen ist (Einnahmen/Defizitausgleich). Tarifierhöhungen sind keine Lösung, den ÖPNV attraktiver zu machen und sind deshalb nach Möglichkeit zu vermeiden. Nur wenn der ÖPNV auch in Hinblick auf die Reisezeiten ein angemessenes Angebot bietet, werden neue Kundengruppen gewonnen und dauerhaft gebunden. Daher sollten grundsätzlich Maßnahmen vermieden werden, die den ÖPNV verlangsamen oder erschweren.

Für die ÖPNV-Trassen gilt im Allgemeinen:

- Durchgehender, ebener Fahrbahnbelag und Verzicht auf Rampen oder Schwellen,
- Vorfahrtsregelung auf der ÖPNV-Trasse, auch in Tempo-30-Zonen,
- Ausreichende Fahrbahnbreiten,
- Vermeiden regelmäßig parkender Fahrzeuge im Fahrbahnbereich und
- Vorrangschaltung für ÖPNV-Fahrzeuge an Ampeln und Kreuzungen.

Öffentlicher Personennahverkehr: Woran arbeiten wir?

Finanzierung des ÖPNV

- Sicherstellung einer verlässlichen kontinuierlichen und ausreichenden Finanzierung

Infrastruktur/Investitionen

- Neue barrierefreie Mobilitätszentrale in Lappan-Nähe
- Ausbau Dynamische Fahrgastinformation (Einbeziehung weiterer wichtiger Haltestellen)
- Ausbau Bike & Ride und Optimierung des P+R-Systems
- Fertigstellen des SPNV-Haltespunkts Wechloy und seiner Verknüpfungsanlagen
- Ausstattung verbessern
- Bauliche Mängel beseitigen

Service, Angebot und Qualität

- Öffentlichkeitsarbeit intensivieren
- Pünktlichkeit verbessern
- Verbesserung der Servicequalität: Schulung des Fahrpersonals (Kundenorientierung, Auskunft, Freundlichkeit, Rampennutzung für Mobilitätseingeschränkte)
- Verzicht auf vollflächige Fahrzeugwerbung über die Fenster hinweg
- Verbesserter Ablauf bei Rampennutzung unter Einbeziehung des Fahrpersonals
- Optimiertes Vertriebssystem, Ausbau Fahrkartenautomaten-Netz, Reduzierung Barverkauf im Fahrzeug
- Angebotsverbesserung in den Abendstunden
- Nachtverkehr optimieren
- Verbesserung der regionalen Anbindung gemeinsam mit Umlandkreisen und -gemeinden
- Verbesserte Information zu Nutzungsmöglichkeit des Regiobusangebots als Schnellbusse
- Aktives Beschwerdemanagement und intensive Marktforschung

Langfristige Perspektiven

- Weitere Haltepunkte für den Regionalverkehr prüfen
- Tangentiale Stadtteilverbindungen prüfen

5.4 Motorisierter Individualverkehr, Kraftfahrzeugverkehr

Leitziel: Den erreichten hohen Standard in Einzelbereichen optimieren, dem notwendigen Kraftfahrzeugverkehr ein durchlässiges, funktionales Netz zur Verfügung stellen.



Zielvorstellung für den Kfz-Verkehr/MIV in Oldenburg:

Dem notwendigen Kfz-Verkehr ist ein funktionierendes Netz zu Verfügung zu stellen. Dieses baut auf dem bereits erreichten hohen infrastrukturellen Standard auf. Von zentraler Bedeutung ist der Erhalt der Netzdurchlässigkeit im nachgeordneten Netz.

Die Hauptverkehrsstraßen weisen Handlungserfordernisse in Bezug auf die Begrenzung der Lärm- und Schadstoffemissionen auf, die ggf. mit noch zu entwickelnden, entsprechenden Maßnahmen der Lärm- und Luftreinhalteplanung einhergehen werden. Die über die reine Kfz-Verkehrsabwicklung hinausgehenden Funktionen der Hauptverkehrsstraßen sind weiterzuentwickeln und zu stärken, um die Herausbildung

monofunktionaler, belasteter und damit unattraktiver Stadtbereiche zu verhindern. Die Stadtplanung verfolgt mit dem Konzept „Gut versorgt durch Nachbarschaft in Quartier“ das Ziel, in den Stadtteilzentren Handelsinfrastruktur, soziale und Gesundheitsdienstleistungen, seniorengerechte Angebote sowie Einrichtungen der Stadteilkultur gut erreichbar zu kombinieren, um so lebendige Kristallisationspunkte städtischen Zusammenlebens zu entwickeln. Bedingt durch die Lage der dreizehn Stadtteilzentren (= zentrale Versorgungsbereiche im EEK) an den Hauptausfallstraßen sind hier neben einer ÖPNV-Erschließung gute Querbarkeiten der Fahrbahnen und im Bereich der Nebenanlagen Aufenthaltsqualitäten durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen. Von zentraler Bedeutung für den Erhalt einer funktionalen Straßeninfrastruktur sind die regelmäßigen Ausbau- und Unterhaltungsmaßnahmen. Es gilt, entstandene Unterhaltungsrückstände abzubauen und die Substanz durch Straßenausbaumaßnahmen nachhaltig zu verbessern.

Kreisverkehre stellen eine sinnvolle Option für Kreuzungen dort dar, wo die Rahmenbedingungen entsprechend sind. In Oldenburg sind hier vor allem die Radverkehrs- und Fußgängerbelange zu berücksichtigen. Eine wirksame und bewährte Maßnahme zur Begrenzung der Motorisierung ist das Carsharing, das den Erhalt individueller motorisierter Mobilität auch ohne Pkw-Besitz sicherstellt. Für Oldenburg muss ein neues Konzept erstellt werden, das das zukünftige System (Fahrzeugzugang stationsgebunden oder -ungebunden), die Fahrzeug-Antriebstechnik (konventionell, Elektro- oder Gasantrieb) und den angemessenen Umfang ermittelt.

Schlüsselprojekt 5 Carsharing

- **Ziel:** Schaffung eines attraktiven stadtweiten Carsharing-Systems mit einfachem Zugang und Übergang zum ÖPNV und Radverkehr
- Konzepterstellung: Aktionsplan (System, Fahrzeuge, Umfang, Partner)
- Maßnahmenplan
- Sukzessive Umsetzung

Motorisierter Individualverkehr, Kraftfahrzeugverkehr: Woran arbeiten wir?

Infrastruktur/Investitionen

- Netzdurchlässigkeit erhalten und Netzlücken schließen
- Durchlässigkeit des Straßennetzes auch in Bezug auf die Bahnübergänge erhalten
- Ausbau Frieslandstraße und Abwertung Ekerstraße
- Prüfaufträge für Lückenschlüsse/Straße (verkehrliche Wirkungen, Machbarkeit, Kosten; vergleiche Abbildung auf Seite 41):
 - Stadtteilverbindung Kreyenbrück-Krusenbusch
 - Querverbindung Ammerländer Heerstraße-Alexanderstraße (Fliegerhorst)
 - Anbindung L865 an die A29 AS Ohmstede/Nordtangente
- Prüfauftrag Kreisverkehr Ammerländer Heerstraße-Posthalterweg

Ruhender Verkehr

- Parkhäuser: Angebot am Hauptbahnhof erweitern; Quartiersparkhäuser errichten
- Für den ruhenden Kfz-Verkehr am Klinikum Oldenburg muss eine funktionale Lösung gefunden werden (zum Beispiel Parkpalette)
- Nutzungskapazitäten und Standorte P+R prüfen (mehr Pendlerparkplätze anbieten, zum Beispiel Bürgerfelde)

Strategie und Konzept

- Standorte zentraler Einrichtungen an Infrastruktur (u.a. Hauptverkehrsstraßennetz) orientieren
- Umweltschutz und CO₂-Reduktion: Einfließen der Ziele aus dem Lärmaktionsplan, InEKK und weiterer Fachpläne
- Carsharing-Aktionsplan (vergleiche InEKK)
- Prüfauftrag: Citylogistik unter Nachhaltigkeitsaspekten (Bedarf, Machbarkeit)
- Hauptverkehrsstraßen, unter Sicherstellung des Verkehrsflusses gemäß den geltenden Richtlinien, als multifunktionale Räume begreifen und gestalten.
Beispiele: Nadorster Straße, Auguststraße, Damm, Wallanlagen
- Durchlässigkeit des nachgeordneten Straßennetzes sichern

Sicherheit

- Einsatz des Grünfeils überprüfen
- Begreifen und/oder Erkennen der unterschiedlichen Straßenräume aus der Sicht des Fahrers um Fahrverhalten anzupassen
- Einsehbarkeit von Einmündungen und Querungsstellen erhöhen
- SAS (Sicherheitsaudit für Straßen)
- Bring- und Abholverkehr vor Kindertagesstätten und Schulen verbessern



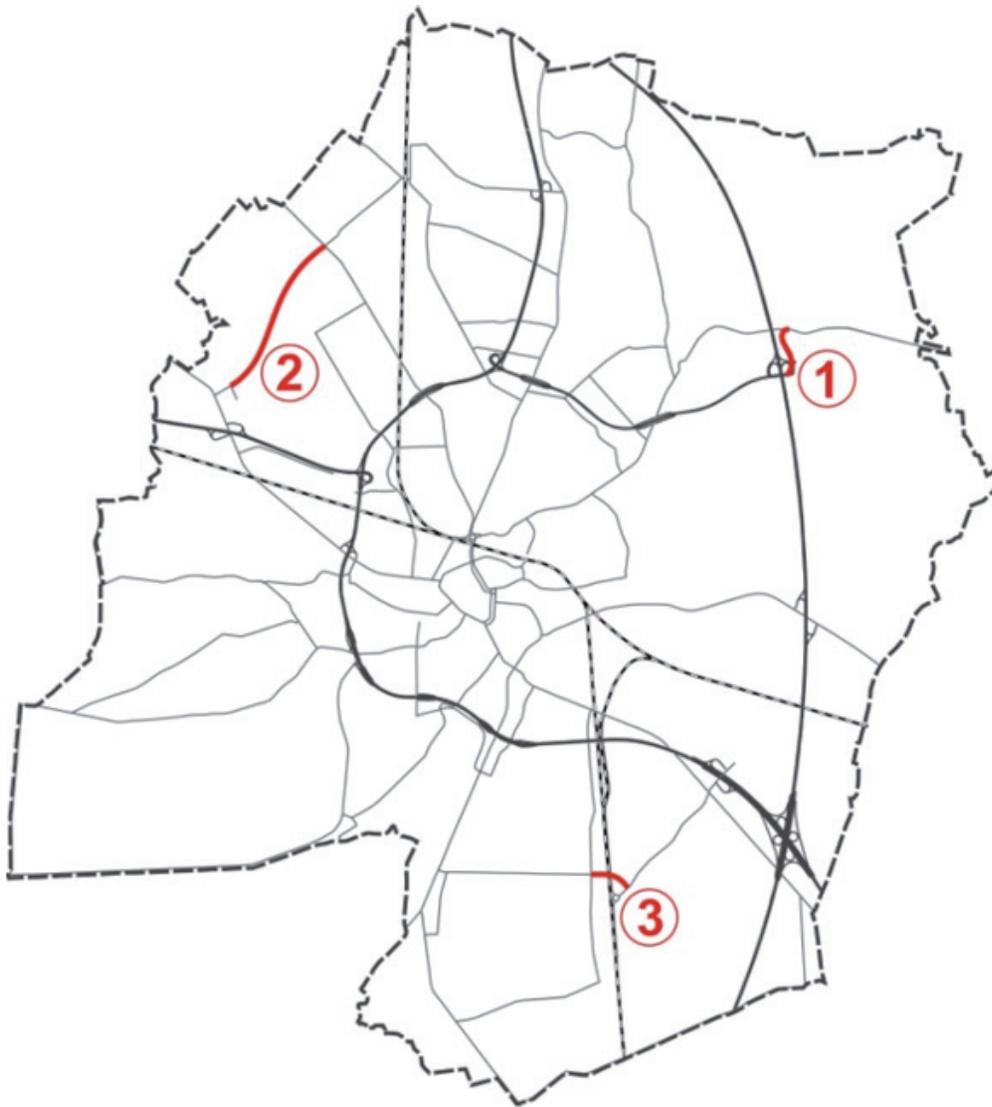


Abbildung 12: Lückenschlüsse Verkehrsstraßennetz (Prüfaufträge)

- ① Anbindung L865 an die A29 AS Ohmstede/Nordtangente
- ② Querverbindung Ammerländer Heerstraße-Alexanderstraße (Fliegerhorst)
- ③ Stadtteilverbindung Kreyenbrück-Krusenbusch

Quelle: Stadt Oldenburg, Fachdienst Verkehrsplanung 2013

6 Vorbemerkung

In der Innenstadt konzentrieren sich Verkehr und Verkehrsfolgen in hoher Dichte und auf kleiner Fläche. Das Maßnahmenkonzept zur Oldenburger Innenstadt zeigt exemplarisch, wie die Ziele des Strategieplans verkehrsmittelübergreifend umgesetzt werden können. Hier konkretisiert sich die allgemeine Ausrichtung des Plans in Form von einzelnen, mit einer realistischen Umsetzbarkeit versehenen Maßnahmen, die zunächst grob nach kurz-, mittel- und langfristiger Realisierungsabsicht differenziert werden.



Als Innenstadt wird das Gebiet der Altstadt und unmittelbar angrenzenden Quartiere verstanden. Die übergeordnete Zielsetzung für diesen zentralen Bereich der Stadt ist die Umsetzung eines umweltverträglichen Mobilitätsangebots vor allem für die Oldenburger Bürgerinnen und Bürger und deren Wege in die Innenstadt bei gleichzeitig bestmöglicher Erreichbarkeit der Innenstadt für die Besucher aus dem Umland, die zu einem hohen Anteil das private Kraftfahrzeug nutzen.

7 Ausgangslage Innenstadt

Die Verkehrsmittelwahl im Innenstadtbereich belegt im Binnenverkehr eine hohe Präferenz für das Verkehrsmittel Fahrrad (49 % der Wege) und die Nutzung des privaten PKW (37 %), während das zu-Fuß-gehen außerhalb des engeren Zentrumsbereichs und der ÖPNV eine geringere Rolle spielen. Das Konzept hat daher die Belange aller Verkehrsmittel zu berücksichtigen, um eine attraktive Erschließung zu bieten und die Mobilitätsanforderungen zu erfüllen.

Für den Fußgängerverkehr ist die Innenstadt mit der Fußgängerzone der zentrale Aktionsraum in der Stadt. Verbesserungsbedarf besteht in Bezug auf die Querungsmöglichkeit des Wallrings, der den Fußgängerbereich umschließt. Auch auf den weiteren Hauptverkehrsstraßen im innerstädtischen Bereich sind die Querungsmöglichkeiten für Fußgänger zu verbessern, um entsprechende Barrierewirkungen aufzulösen. Im Radverkehr ist die Innenstadt aus allen Stadtteilen gut erreichbar, die überwiegend über die Hauptradialen führenden Radverkehrsverbindungen enden am innerstädtischen Verteiler, dem Wallring. Hier, am Rande des ausgedehnten Fußgängerbereichs der Altstadt, befinden sich die zentralen großen Abstellanlagen. In den vergangenen Jahren sind diese sukzessiv mit neuen Abstellbügeln versehen worden. Unvermeidlich sind jahreszeitlich bedingte Aufkommensspitzen mit einhergehendem ungeordnetem Abstellen zahlreicher Fahrräder. Dabei handelt es sich um punktuelle und temporäre Überlastungssituationen, die infrastrukturell nicht gelöst werden können: Ein am maximalen Abstellaufkommen orientierter Ausbau der Abstellanlagen würde erhebliche Flächen in Anspruch nehmen und nur an wenigen Zeitpunkten in diesem Umfang benötigt werden. Es gilt daher, ein angemessenes Grundangebot an innenstadtnahen Abstellanlagen vorzuhalten, das den normalen



Bedarf deckt. Mit einer Neuauflage des „Abstellanlagenkonzepts Innenstadt“ wird derzeit die Grundlage für den entsprechenden Ausbau in den kommenden Jahren geschaffen. Eventbedingte Aufkommensspitzen sollen zukünftig verstärkt mit einem Einsatz mobiler Abstellanlagen gelöst werden. Die zuführenden Radwege entlang der Hauptverkehrsstraßen befinden sich teilweise noch in einem den Verkehrsmengen nicht angemessenen und baulich unbefriedigendem Zustand, wie vor allem das Beispiel der Ofener Straße verdeutlicht. Hier gilt es, weiterhin an einer nachfragegerechten Umgestaltung der Radwege zu arbeiten.



Der ÖPNV stellt mit seinem radial auf das Zentrum ausgerichteten Liniennetz direkte Verbindungen zwischen den Stadtteilen und der Innenstadt her. Auf den Linienwegen sind nahezu flächendeckend Maßnahmen zur Busbeschleunigung umgesetzt worden, die in erster Linie die Beeinflussung der Ampelanlagen beinhalten und damit schnelle Verbindungen und eine hohe Pünktlichkeit sicherstellen. Am Wallring laufen alle Linien zusammen und bedienen hier mehrere Haltestellen im Randbereich der Fußgängerzone, vor allem die Haltestelle Lappan als zentrale Innenstadthaltestelle und

am stärksten frequentierte Haltestelle im Stadtgebiet. Nahezu alle Linien bedienen den Hauptbahnhof und stellen damit die Verbindung für Fahrgäste aus der Region zum Stadtzentrum her. Zahlreiche Regionalbuslinien führen ebenfalls aus der Region direkt auf den Wallring und weiter zum Hauptbahnhof. In den vergangenen Jahren wurden alle Haltestellen im Stadtgebiet umgestaltet und baulich an das Niederflurverkehrssystem angepasst. Die stark frequentierten Innenstadthaltestellen verfügen darüber hinaus bereits teilweise über dynamische Fahrgastinformationssysteme.

Im Kraftfahrzeugverkehr/MIV ist die Innenstadt ebenfalls durch das radiale System der Hauptverkehrsstraßen, die im weiteren Verlauf über mehrere Anschlussstellen direkt mit den Bundesautobahnen verknüpft sind, zentral erschlossen. Der Wallring dient auch hier als Verteiler. Rund um den zentralen Fußgängerbereich befinden sich die zentralen, an das Parkleitsystem angeschlossenen Parkeinrichtungen, insbesondere in Form der sieben Parkhäuser bzw. Tiefgaragen und der zentralen Parkplätze (vergleiche Abbildung auf Seite 15). Die Situation im ruhenden Verkehr ist durch den Bau neuer Parkhäuser beziehungsweise Tiefgaragen in den vergangenen Jahren (Schlosshöfe, Heiligengeisthöfe, Theatergarage) überwiegend entspannt, auf Grundlage der Daten aus dem Parkleitsystem lassen sich nur wenige einzelne Tage im Jahr mit deutlichen Überlastungserscheinungen identifizieren, insbesondere in der Vorweihnachtszeit. An den Samstagen ist das Angebot an Parkmöglichkeiten regelmäßig gut ausgelastet. Ein Ziel ist die Reduzierung von Einzelparkplätzen, die verkehrlich oder städtebaulich störend sind. Die Frage des Bedarfs nach weiteren Parkhäusern stellt sich vor allem im Bahnhofsviertel bzw. Entwicklungsgebiet Alter Stadthafen und im Entwicklungsgebiet nördlich des Hauptbahnhofs sowie im Bereich des Evangelischen Krankenhauses und der Jade-Hochschule.

8 Verkehrsmittelübergreifende Maßnahmen Innenstadt

Schlüsselprojekt 6 Multifunktionale Hauptverkehrsstraße

- **Ziel:** Unter Sicherstellung des Verkehrsflusses gemäß den geltenden Richtlinien Gestaltung einer Einfallstraße als multifunktionaler Stadtraum
- Verbesserung der subzentralen Funktion, Gestaltung, Flächenaufteilung und Aufenthaltsqualität
- Stärkung der Wohnfunktion
- Konkrete Straße als Modellprojekt noch zu benennen

Schlüsselprojekt 7 Mobilitätsdrehscheibe Lappan

- **Ziel:** Verknüpfung der Verkehrsmittel und Serviceeinrichtungen an einem zentralen Punkt mit öffentlichem Auftritt des Umweltverbunds
- Lappan als multimodale Mobilitätsdrehscheibe
- Carsharing Station
- Überdachte Fahrrad-Stellplätze, Pedelec-Ladestation, Fahrrad-Lufttankstelle
- Gepäckstation (Schließfächer)
- Neue Wegeverbindung zur Heiligengeiststraße
- Neue Mobilitätszentrale (Bestand oder Neubau; langfristig)

Schlüsselprojekt 8 Mobilitätsmanagement Stadtverwaltung

- **Ziel:** Modellhaftes Mobilitätsmanagement mit Vorbild- und Signalwirkung
- Bewirtschaftung Stellplätze
- Überprüfung dienstliche Nutzung der Privat-Pkw
- Dienstfahrten ausschließlich mit dem ÖPNV (außer Gruppen)
- Einrichtungen für Radfahren (Gepäck, Trockenraum, Pedelecs, Abstellanlagen)

Schlüsselprojekt 9 Schrankenloses Oldenburg

- **Ziel:** Verbesserte Mobilität für alle Verkehrsteilnehmer im gesamten Stadtgebiet
- Vermeidung steigender Beeinträchtigungen für den Verkehr durch wachsenden Zugverkehr
- Bedarfsplan mit Priorisierung
- Einzelfallprüfungen und -planungen



9 Verkehrsmittelspezifische Maßnahmen Innenstadt

Die im Folgenden aufgeführten, für die Innenstadt geplanten und nach Verkehrsmitteln geordneten Maßnahmen sind mit ihrer jeweiligen Maßnahmennummer

zur besseren Orientierung auf den Seiten 50-51 kartografisch dargestellt.

9.1 Fußgängerverkehr

Realisierungshorizont: K kurzfristig – M mittelfristig – L langfristig

Wegenetz: Lücken schließen, Netz erweitern

- | | |
|--|---|
| 1 Neue Wegeverbindung vom Hbf. Nord/ZOB zur BBS II und BBS III | K |
| 2 Lückenschluss Gehweg am Pferdemarkt/Südostecke zur Donnerschweer Straße | K |
| 3 Straßburger Straße/Arena/Weser-Ems-Halle: Fußgängererschließung in die Planungen für das Weser-Ems-Hallen-Gelände integrieren | K |
| 4 Neue Wegeverbindung Lappan-Heiligengeiststraße (Schlüsselprojekt 7) | M |
| 5 Prüfung neuer Wegeverbindung vom Hbf. Nord zum Pferdemarkt; Gleisparallele direkte Wegeverbindung über EWE-Gelände | M |
| 6 Osterstraße - Brücke Sanierung und Erhalt der Wegeverbindung | M |
| 7 Gehweg Hafenpromenade: Weiterführung der Wegeverbindung | M |
| 8 Prüfung Zweite Wegeverbindung über die Eisenbahnbrücke/Westseite (Verbindung Zentrum-Osternburg; auch Radverkehr) | M |
| 9 Herrenweg Herstellen eines Gehweges, Schulwegsicherung | M |
| 10 Verbindung zwischen Doktorsklappe und Hafenpromenade (Brücke);
Kurze Wegeverbindung zwischen Stadtsüden und Bahnhofsviertel (Schlüsselprojekt 2) | L |
| 11 Prüfung dritter Wegeverbindung vom Hbf. Süd zur Innenstadt (Staugraben-Staulinie) | L |
| 88 Umgestaltung Waffenplatz unter besonderer Berücksichtigg. der Belange der Fußgänger | K |

Mindeststandards, Ausstattung

- | | |
|--|---|
| 12 Fußgänger-Bewegungsfreiheit in der Fußgängerzone (Schlüsselprojekt 1) | K |
| 13 Fußgänger-Bewegungsfreiheit in den Hauptverkehrsstraßen (Schlüsselprojekt 1) | K |
| 14 Berücksichtigung der Fußgängerbelange bei gemeinsamer Führung mit Radverkehr (Schlüsselprojekt 1) | K |
| 15 Schaffung von Sitzmöglichkeiten in der Innenstadt (Schlüsselprojekt 1) | K |

Querung von Straßen, Sicherheit

16 Amalienstraße/Nordstraße: Querungen schaffen	K
17 Damm: Querungen schaffen	K
18 Nadorster Straße: Verringerung Straßenbreite, Verbesserung für Radverkehr, Querungen schaffen (vergleiche Nr. 32)	K
19 Alexanderstraße: Querungen schaffen	K
20 Fußgängerquerung verbessern: Heiligengeiststraße - Lange Straße	K
21 Wallring: Querungen schaffen	K
22 Auguststraße – Industriestraße: Erschließung Gesundheitsamt	K
23 Auguststraße: Abschnittsweise Tempo 30	K
24 Stedinger Straße: Querungen schaffen	K
25 Umgestaltung der Wallstraße (mittlerer Abschnitt) zur Fußgängerzone	M
26 Kasernengelände Donnerschwee: Durchlässigkeit für alle Verkehrsmittel herstellen	M
86 Barrierefreier Innenstadtplan für Fußgänger	M
87 Regelmäßige verkehrsmittelübergreifende Veranstaltung zur Verkehrssicherheit (regelmäßig)	

9.2 Radverkehr

Realisierungshorizont: K kurzfristig – M mittelfristig – L langfristig

Bauliche Standards

27 Damm: Verbesserung Radwege	K
28 Gartenstraße: Grundstückszufahrten und Einmündungen verbessern	K
29 Peterstraße: Grundstückszufahrten und Einmündungen verbessern	K
30 Pferdemarkt: Austausch Material (Restbereiche)	K
31 Heiligengeiststraße Nord / Pferdemarkt (Westseite): Verbesserung Radweg	K
32 Nadorster Straße (insbes. Abschnitt Friedhofsmauer): Radweg verbreitern	K
33 Ofener Straße: Radweg stadtauswärts verbessern	K
34 Haareneschstraße / Katharinenstraße: Fahrradstraße verdeutlichen	K
35 Stautorkreisel / Huntestraße / Amalienstraße: Einmündungen/Gegenläufigkeit	K
36 Auguststraße / Ziegelhofstraße: Grundstückszufahrten und Einmündungen verbessern	M
37 Staugraben: Austausch Material	M
38 Ofener Straße: Radweg stadteinwärts baulich optimieren	L



Fahrradwegenetz optimieren

1 Neue Wegeverbindung vom Hbf. Nord / ZOB zur BBS II und BBS III	K
39 Ofener Straße: Alternative, z. B. Haarenufer, für Radweg stadteinwärts prüfen	K
40 Umgestaltung Hermann-Ehlers-Straße als Fahrradstraße (Schlüsselprojekt 2)	K
41 Umgestaltung Kanalstraße als Fahrradstraße (Schlüsselprojekt 2)	K
42 Amalienbrücke: Gegenläufigkeit einrichten	K
5 Prüfung neuer Wegeverbindung vom Hbf. Nord zum Pferdemarkt; Gleisparallele direkte Wegeverbindung über EWE-Gelände	M
26 Kasernengelände Donnerschwee: Durchlässigkeit für alle Verkehrsmittel herstellen	M
43 Ausbau Huntestraße (Abschnitt Stadthafen) als Fahrradstraße (Schlüsselprojekt 2)	M
44 Umgestaltung Steinweg als Fahrradstraße (nach Verlegung Eingang Ev. Krankenhaus)	M
45 Friedensplatz: Führung des Radverkehrs verbessern (i.V.m. Maßnahme Steinweg)	M
10 Verbindung zwischen Doktorsklappe und Hafensperrmauer (Brücke); kurze Wegeverbindung zwischen Stadtsüden und Bahnhofsviertel (Schlüsselprojekt 2)L	

Abstellanlagen im öffentlichen und privaten Bereich

46 Lappan: Überdachte Abstellanlage mit Pedelec-Ladestation (Schlüsselprojekt 7)	K
47 Schlossplatz und Umfeld: Überprüfung/ Nachrüstung der Standorte	K
48 Heiligengeiststraße: Ergänzung durch Einsatz mobiler Abstellanlagen (u. a. Traimgärten)	K
49 Industriestraße: Überdachte Abstellanlage (Fahrradkäfig) mit Pedelec-Ladestation	K
50 Roonstraße / Theaterwall: Überprüfung/ Nachrüstung des Standorts	K
51 Fernmeldeamt / Ritterstraße: Überprüfung/ Nachrüstung des Standorts	K
52 Pferdemarkt Überprüfung/ Nachrüstung des Standorts	K
53 Konzept und Umsetzung überdachtes Fahrradparken Innenstadt	M
54 Hbf. Nord: Beratung und Ausstattung VHS und weitere Anlieger	M

Bike und Ride

55 Haltestellen-Standorte mit (weiterem) Bedarf; In Zusammenarbeit mit VWG	K
56 S-Haltepunkt Wechloy (insbes. Zusatzanlagen Zuwegung Ost)	K

Rad und Gepäck

46 Gepäckstation Lappan (Fahrrad-Abstellanlage/Carsharing) (Schlüsselprojekt 7)	K
57 Gepäckstation 91er Straße (Fahrrad-Abstellanlage/Carsharing)	K
58 Gepäckstation Haarenufer (Fahrrad-Abstellanlage/Carsharing)	M

Service

46 Lappan: Pedelec-Ladestation in überdachter Abstellanlage (Schlüsselprojekt 7)	K
46 Lappan: Lufttankstelle (Schlüsselprojekt 7)	K
59 Fahrradstation Hbf. Süd: Fahrradverleih optimieren	K

9.3 Öffentlicher Personennahverkehr

Realisierungshorizont: K kurzfristig – M mittelfristig – L langfristig

Neue barrierefreie Mobilitätszentrale im Lappan-Bereich

60 Verkehrsmittelübergreifende Mobilitätszentrale; Behindertengerechte Gestaltung; Prüfung der Nutzungsmöglichkeit bestehender Gebäude / Neubau (Schlüsselprojekte 4 und 7) L

Ausbau Dynamische Fahrgastinformation

61 Einbeziehung weiterer wichtiger Haltestellen; Ergänzung durch kleinere Anzeiger für Veranstaltungshinweise K

Optimierung P+R System

62 Messestraße / Weser-Ems-Halle: Sanierung; Einbeziehung bei Veranstaltungen (auch Sonderverkehre) K

63 Prinzessinweg / Eversten: Sanierung; verstärkte Einbeziehung bei Veranstaltungen (auch Sonderverkehre) K

64 Westfalendamm / Olantis: Sanierung; verstärkte Einbeziehung bei Veranstaltungen (auch Sonderverkehre) K

Ausstattung verbessern

65 Julius-Mosen-Platz: Bussteig C (Westseite) vergrößern K

66 ZOB: Auffrischungsmaßnahmen; Überprüfung Möblierung, Sauberkeit, soziale Sicherheit K

Pünktlichkeit verbessern

67 Erweiterung der Bevorrechtigung des ÖPNV um die Wallanlagen durch verlängerte Busspur Schlossplatz – Pulverturm; Umsetzbarkeit prüfen K

Bauliche Mängel beseitigen

68 Marschweg / Sodenstich / Niedersachsendamm: Verkehrsführung verbessern K

69 Haltestelle Wiesenstraße: Haltestellenbereich umbauen (Baumstandort) K



9.4 Motorisierter Individualverkehr, Kraftfahrzeugverkehr, Straßennetz

Realisierungshorizont: K kurzfristig – M mittelfristig – L langfristig

Netzdurchlässigkeit erhalten und Netzlücken schließen

26 Kasernengelände Donnerschwee: Durchlässigkeit für alle Verkehrsmittel herstellen M

Parkhäuser, Quartiersparken

70 Auguststraße: Parkhaus Ev. Krankenhaus/FH K

71 Angebot um den Hbf. (insbesondere Nord) erweitern (Quartiersparken; i. V. m. Entwicklung

EWE-Gelände / Justizzentrum)

72 Entwicklungsbereich Alter Stadthafen (Nord): Anlage für Quartiersparken M

73 Bahnhofsviertel: Anlage für Quartiersparken L

74 Gerichtsviertel: Anlage für Quartiersparken L

Parken

75 Reisebusse: Ausstattung am ZOB verbessern (Linienfernverkehr); Innenstadtnahe Angebot verbessern (Gelegenheitsverkehr) K

76 Krafträder: Innenstadtnahe Abstellmöglichkeiten schaffen K

Carsharing

77 Neuer Standort Lappan (Schlüsselprojekt 7) K

78 Neuer Standort Stautor K

79 Weitere Standorte zusammen mit Betreiber erarbeiten; Bedarfsgerechte Kapazitäts-erweiterungen bestehender Stationen vornehmen (vergleiche InEKK) K

80 Neuer Standort Alter Stadthafen (Nord) M

Hauptverkehrsstraßen als multifunktionale Achsen

16 Amalienstraße/Nordstraße: Querungen schaffen K

17 Damm: Querungen schaffen K

18 Nadorster Straße: Verringerung Straßenbreite, Verbesserung für Radverkehr, Querungen schaffen (vergleiche Nr. 32) K

19 Alexanderstraße: Querungen schaffen K

20 Fußgängerquerung verbessern: Heiligengeiststraße - Lange Straße K

21 Wallring: Querungen schaffen K

22 Auguststraße – Industriestraße: Erschließung Gesundheitsamt K

23 Auguststraße: Abschnittsweise Tempo 30	K
24 Stedinger Straße: Querungen schaffen	K
81 Cloppenburger Straße: Stärkung des Stadtteilzentrums	M
82 Bremer Straße: Stärkung des Stadtteilzentrums	M
Begreifen und Erkennen durch Straßenraumgestaltung	
83 Umgestaltung der Ritterstraße und Platzsituation an der Poststraße	K
25 Umgestaltung der Wallstraße (mittlerer Abschnitt) zur Fußgängerzone	M
Umwelt	
84 City-Logistik: Prüfauftrag (in Zusammenarbeit mit CMO)	M
Einsatz des statischen Grünpfeils	
85 Einsatzstandorte überprüfen: Verkehrssicherheit, Funktion für den Verkehrsfluss	K

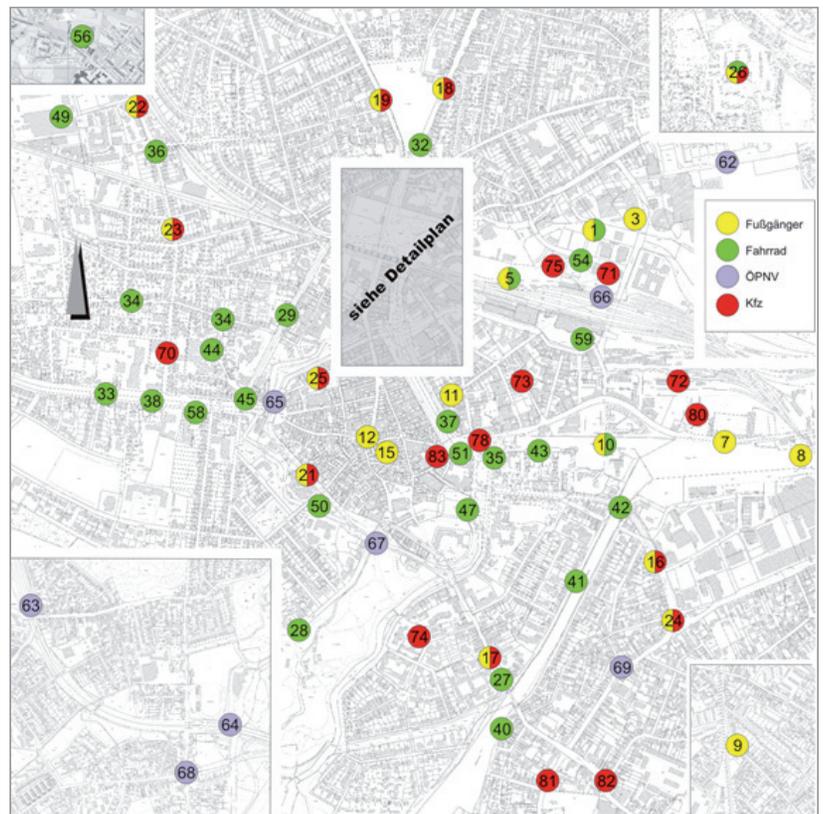


Abbildung 13:
Maßnahmenplan Innenstadt
Stadt Oldenburg, Fachdienst
Verkehrsplanung

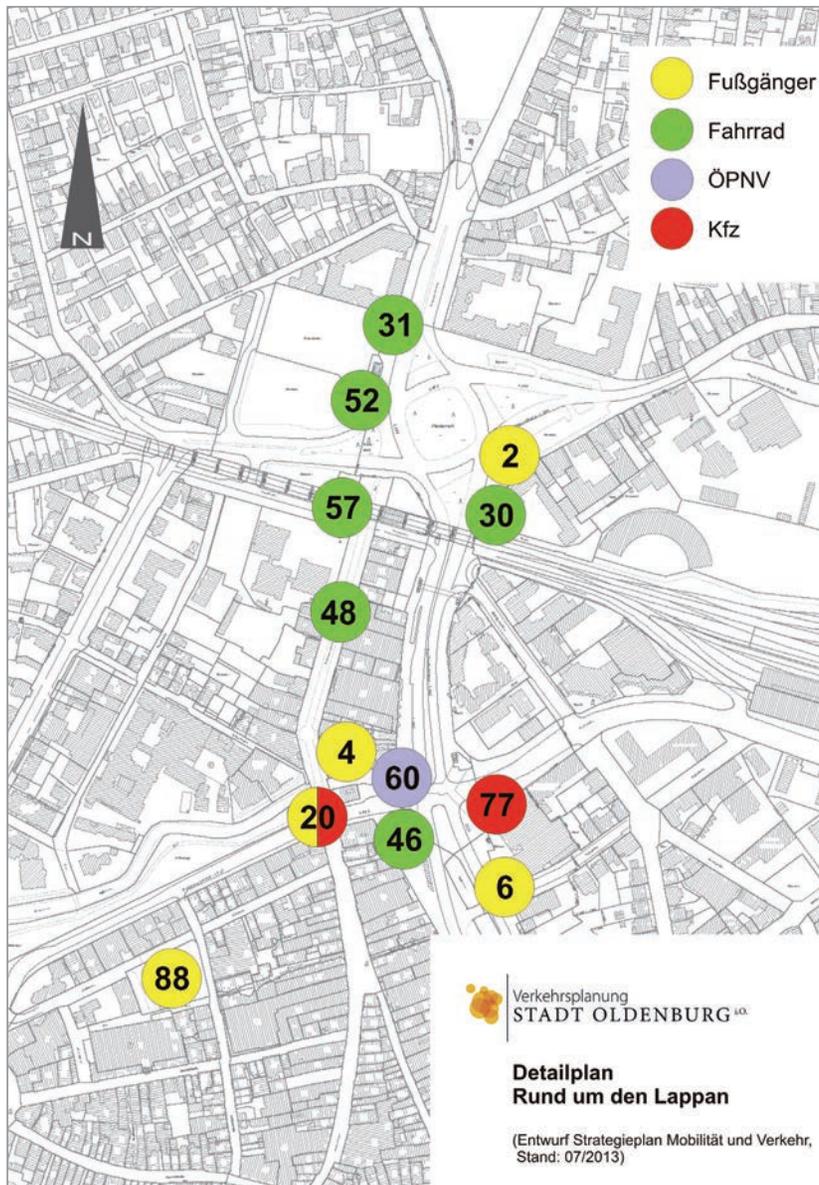


Abbildung 14: Maßnahmen: Detailplan Lappan – Pferdemarkt
 Stadt Oldenburg, Fachdienst Verkehrsplanung

10 Resümee

Die Ziele, Strategien und Maßnahmen des vorliegenden Strategieplans Mobilität und Verkehr Oldenburg 2025 lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Ziele

- Stadt- und Verkehrsentwicklung im Sinne einer „Stadt der kurzen Wege“
- Höchste Wohn- und Aufenthaltsqualität in einer attraktiven Stadt
- Verringerung der verkehrsbedingten Luftschadstoff- und Lärmbelastungen
- Sicherung der Teilhabe und Mobilität bei steigenden Kosten und stagnierenden finanziellen Möglichkeiten
- Stärkere Berücksichtigung der Bedürfnisse der wachsenden Gruppe der Älteren und der Menschen mit funktionalen Einschränkungen
- Verbesserung der Verkehrssicherheit als verkehrsmittelübergreifende Aufgabe
- Größtmögliche Mobilität in der Stadt und optimale Erreichbarkeit in der Region

Strategie und Maßnahmen

- Angebotsseitige Strategie ohne Restriktionen
- Förderung der Innenentwicklung und Nahmobilität
- Verbesserte Gleichberechtigung der Verkehrsmittel und Verkehrsteilnehmer
- Schaffung von Anreizen zur Verlagerung von Kfz-Fahrten, insbesondere Kurzstrecken, auf umweltfreundliche Verkehrsmittel
- Ausbau des starken Radverkehrs als Rückgrat des Kurzstreckenverkehrs
- Verbesserte Bedingungen für Fußgänger, barrierefreie Gestaltung der Infrastruktur
- Sicherung und Ausbau des ÖPNV
- Prüfung einzelner infrastruktureller Optimierungen für den Kfz-Verkehr
- Verknüpfung der Verkehrsmittel in einem integrierten Verkehrssystem



Aktuelle Veränderungen der Rahmenbedingungen und das Ziel einer umwelt-, stadt- und sozialverträglichen sowie verkehrssicheren Mobilitäts- und Verkehrsgestaltung verlangen nach einer Umorientierung der Mobilitäts- und Verkehrsplanung auch auf der lokalen Ebene. Das bereits seit längerem formulierte Ziel der „Stadt der kurzen Wege“ beschreibt auch aktuell die erforderlichen Maßnahmen einer abgestimmten Stadt- und Verkehrsplanung, die zukunftsfähige Voraussetzungen für eine funktionierende Stadt schafft. Dabei kommt der Nahmobilität und dem multimodalen Verhalten, dem Radfahren und zu-Fuß-gehen, ebenso wie der Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel zentrale Bedeutung zu.



men das spezifische Oldenburger Verkehrssystem weiter, orientiert an der im Stadtentwicklungsprogramm „step 2025“ und im Klimaschutzkonzept „InEKK“ formulierten grundsätzlichen Ausrichtung der zukünftigen Stadtentwicklung. Die Zielsetzung und die Strategie der Zielerreichung beziehen sich auf ein multimodales integriertes Verkehrssystem in einer Stadt mit umweltfreundlicher Nahmobilität. Der Strategieplan benennt 86 konkrete Maßnahmen im Innenstadtbereich, die diese Ausrichtung vertreten. Die Strategie des Plans ist grundsätzlich angebotsorientiert und verzichtet auf Restriktionen. Die Finanzierung der Maßnahmen erfolgt im Umsetzungszeitraum bis 2025 über die zur Verfügung stehenden Instrumente, die bereits für bisherige Vorhaben genutzt wurden.

In einem integrierten Verkehrssystem mit gleichberechtigten Partnern können die Verkehrsmittel unter Einbeziehung des Pkw ihre jeweiligen Vorteile zur Geltung bringen und eine hohe Standortqualität begründen. Auch für Oldenburg gilt dieses Ziel. Dabei ist die Stadt bereits gut aufgestellt: Ein überregional beachteter hoher Radverkehrsanteil stellt eine stadtverträgliche Verkehrsabwicklung sicher und unterstützt umweltpolitische, gesundheitliche und soziale Zielsetzungen. Der Strategieplan Mobilität und Verkehr 2025 setzt an dieser Ausgangslage an und entwickelt mit seinen Maßnah-

Abbildungen

Abbildung 1	smv2025 - Die Vorgehensweise	Seite 8
Abbildung 2	Verkehrsmittelwahl in Oldenburg	Seite 11
Abbildung 3	Verkehrsmittelnutzung in Oldenburg nach Alter	Seite 11
Abbildung 4	Verkehrsmittelnutzung in Oldenburg nach Wegelänge	Seite 11
Abbildung 5	Ruhender Kfz-Verkehr in der Oldenburger Innenstadt	Seite 15
Abbildung 6	Verkehrsbelastungen im Oldenburger Straßennetz: Kfz-Verkehr	Seite 16
Abbildung 7	Verkehrsbelastungen im Oldenb. Straßennetz: Schwerverkehr	Seite 16
Abbildung 8	Verkehrsbelastungen im Oldenburger Straßennetz: Radverkehr	Seite 17
Abbildung 9	Entwicklung der Verkehrsbelastungen im Oldenb. Straßennetz	Seite 17
Abbildung 10	Unfallbeteiligte schwer und tödlich verletzte Pers. in Oldenburg	Seite 23
Abbildung 11	Verkehrsunfälle mit Radfahrerbeteiligung in Oldenburg	Seite 23
Abbildung 12	Lückenschlüsse Verkehrsstraßennetz (Prüfaufträge)	Seite 41
Abbildung 13	Maßnahmenplan Innenstadt	Seite 50
Abbildung 14	Maßnahmen: Detailplan Lappan-Pferdemarkt	Seite 51

Abkürzungen

BAB	Bundesautobahn
EEK	Einzelhandel-Entwicklungskonzept für die Stadt Oldenburg
InEKK	Integriertes Energie- und Klimaschutzkonzept für die Stadt Oldenburg
MIV	Motorisierter Individualverkehr (Autoverkehr)
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
RFP	Rad- und Fußwegeprogramm der Stadt Oldenburg (Jahresprogramme)
smv	Strategieplan Mobilität und Verkehr Oldenburg 2025
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
step 2025	Stadtentwicklungsprogramm Oldenburg 2025
VEP	Verkehrsentwicklungsplan Oldenburg 2000
WSV	Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes



Externe Quellen

- ADAC (2011): Motorwelt 6/2011. München.
- Bertelsmann Stiftung (Hrsg.) (2006): Wegweiser Demographischer Wandel 2020. Analysen und Handlungskonzepte für Städte und Gemeinden. Gütersloh.
- InnoZ – Innovationszentrum für Mobilität und gesellschaftlichen Wandel (Hrsg.) (2008): Megatrends und Verkehrsmarkt. Langfristige Auswirkungen auf den Personenverkehr. InnoZ Bausteine Nr. 4. Berlin.
- KIT – Karlsruher Institut für Technologie, Institut für Verkehrswesen (Hrsg.) (2008; 2011): Deutsches Mobilitätspanel (MOP). Wissenschaftliche Begleitung und erste Auswertungen. Bericht 2008; Bericht 2011. Karlsruhe.
- Polizeiinspektion Oldenburg-Stadt/Ammerland (2014): Verkehrsunfallstatistik 2013/Stadt Oldenburg. Oldenburg
- Topp, H.H. (2007): Zukunftsszenarien 2030 für Mobilität und Verkehr. Manuskript.
In: DIfU (Hrsg.) (2007): Demographie und Verkehr. DIfU Profildienst 1/2007, S.107-122. Berlin.

