



## Fraktionen im Rat der Stadt Oldenburg

Herr Stadtbaurat  
Dr. Sven Uhrhan  
Industriestraße 1  
26121 Oldenburg

Oldenburg, 13.12.2021

Sitzung des Verkehrsausschusses am 13.12.2021  
Hier: TOP 10.4.

Sehr geehrter Herr Dr. Uhrhan,

zur o. g. Ausschusssitzung bitten wir um Aufnahme des Tagesordnungspunktes

### „Fahrradstraßen-Achse: Fliegerhorst – Innenstadt“

auf die Tagesordnung.

#### Beschlussvorschlag:

Die Verwaltung wird beauftragt, die Realisierung einer neuen Fahrradstraßen-Achse vom Fliegerhorst zum Pferdemarkt zu prüfen und bis zur nächsten Verkehrsausschusssitzung eine grobe Umsetzungsplanung mit realistischer Kostenschätzung vorzulegen. Dabei sollen die in der Begründung beschriebenen Standards (1. a-h) berücksichtigt werden. Die Achse soll über die Straßen Mittelweg, Babenend, [Teilstrecke mit bestehenden Radwegen], Wardenburgstraße, Friedrich-August-Platz, Mars-la-Tour-Straße, Röwekamp, Ziegelhofstraße verlaufen. Zusätzlich können alternative Routenvorschläge seitens der Verwaltung vorgeschlagen werden.

#### Begründung:

1. Die Stadt Oldenburg hat sich mit dem Ratsbeschluss zur Klimaneutralität 2035 verpflichtet, u. a. eine CO<sub>2</sub>-neutrale Mobilität der Bevölkerung zu gewährleisten. Dies kann laut Aussagen der Stadtverwaltung trotz E-Mobilität nur gelingen, wenn der motorisierte Individualverkehr auf 1/3 reduziert wird und gleichzeitig neue Angebote des Umweltverbundes (ÖPNV, Fahrrad-, Fußverkehr) geschaffen werden, um den Umstieg zu ermöglichen. Die Umwidmung von Straßen in Fahrradstraßen ist dabei eines von vielen Instrumenten, die den Radverkehrsteilnehmenden mehr Sicherheit, z. B. auf dem Schulweg, und mehr Komfort, z. B. auf dem Weg zur Arbeit, bietet. Hierbei sind folgende in fahrradfreundlichen Kommunen (z. B. Stadt Münster) übliche Standards zu beachten:
  - a. Fahrgassenbreite: 4,00 – 5,00 m mit absolutem Halteverbot
  - b. Oberflächenmaterial: glatter Belag
  - c. Farbliche Gestaltung: eingefärbte Fahrgassen (wobei intelligent zwischen flächigen, z. B. an kritischen Kreuzungsbereichen, und linienhaften Strukturen gewählt werden sollte)
  - d. Piktogramme: Piktogramme sollen die farbliche Gestaltung ergänzen und die Sensibilität aller Verkehrsteilnehmenden erhöhen

- e. Sicherheitstrennstreifen zu mglw. ausgewiesenen Parkplätzen auf einem Begleitstreifen: 0,75 - 1,00 m
- f. Vorfahrtsregelungen: Bevorrechtigung gegenüber einmündenden Nebenstraßen
- g. Kfz-Verkehr Erlaubnis: Anlieger frei (falls sinnvoll mit Einbahnstraßenregelung)
- h. Geschwindigkeitsbegrenzung: 30 Kmh (ohnehin in den Wohngebieten bereits umgesetzt)

An dieser Stelle sei noch angemerkt, dass zahlreiche Umwidmungen durch einfache und kostengünstige Maßnahmen, wie neue Beschilderung und farbliche Markierungen, realisiert werden können, ohne teure und langfristige Umbaumaßnahmen zu benötigen. Zudem können (falls unbedingt nötig) verschiedene Förderprogramme genutzt werden (z. B. Kommunalrichtlinie, Stadt und Land).

2. Im Rahmen der Errichtung des neuen Fliegerhorstquartiers (inkl. des autoarmen Modellprojektes) spielt die verkehrliche Anbindung an die Innenstadt eine zentrale Rolle für den Projekterfolg und die dort lebenden Menschen. Die Straßen Mittelweg und Babenend verbinden die Stadtteile Fliegerhorst, Dietrichsfeld und Bürgerfelde miteinander und sind für die Umwidmung in eine Fahrradstraße geradezu prädestiniert. Sie bilden eine gerade direkte Achse in Richtung Innenstadt, werden für den Schulweg genutzt, sind ausreichend breit, haben eine glatte Oberfläche und sogar der Parkstreifen kann erhalten bleiben. Im Übrigen ist es unverständlich, wieso bei der Sanierung der Bahntrasse die vormals bestehende Unterführung zwischen den Straßen Babenend und Nedderend nicht erhalten geblieben ist (ggf. durch Erweiterung der Unterführung). Mittlerweile ist somit eine Lücke im Fahrradnetz entstanden, die entsprechende Nachteile für den Radfahrenden bedeutet.
3. Im Nationalen Radverkehrsplan 3.0 (NRVP) wird die Fahrradstraße als „selbstverständliches Infrastrukturelement“ im Nebennetz und damit Teil einer möglichst separierten und barrierefreien Radverkehrsinfrastruktur angepriesen. Der NRVP wurde mit ExpertInnen aus Wissenschaft, Wirtschaft, Verbänden, Verwaltung und der Zivilgesellschaft erarbeitet und dient bei der Entwicklung der Radverkehrsinfrastruktur bis 2030 als zentraler deutschlandweiter Leitfaden.  
[https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/StV/nationaler-radverkehrsplan-3-0.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/StV/nationaler-radverkehrsplan-3-0.pdf?__blob=publicationFile)
4. Die dargestellte Fahrradstraßen-Achse wäre einer fahrradfreundlichen Kommune würdig und wäre Vorbild für weitere Achsen und Querverbindungen im gesamten Stadtgebiet, um den Stellenwert des Fahrrades als wichtigstes Verkehrsmittel zu untermauern und bestenfalls noch einmal zu erhöhen. Jedes genutzte Fahrrad innerhalb des Stadtgebietes bedeutet weniger PKW-Verkehr, damit weniger Stau auf den Hauptverkehrsachsen und damit auch pünktlichere Busse, die leider nur zu häufig im gleichen Stau stecken und damit das Ansehen der VWG verschlechtern.

Mit freundlichen Grüßen

f. d. Ratsfraktion

gez. Michael Wenzel, Tim Harms, Claudia Küpker, Maik Niederstein

f d. Ratsfraktion

gez. Renke Meerbothe