



## Fraktionen im Rat der Stadt Oldenburg

Herr Stadtbaurat  
Dr. Sven Uhrhan  
Industriestraße 1  
26121 Oldenburg

Oldenburg, 11.2.2022

Nächste Sitzung des Verkehrsausschusses am 21.3.2022

Sehr geehrter Herr Dr. Uhrhan,

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

### „Baustellenabsicherung im Sinne des Rad- und Fußverkehrs“.

In der Verkehrsausschusssitzung am 21.01.2019 hat die Verwaltung laut Protokoll zugesagt, zeitnah ein Konzept zur Sensibilisierung von Bauunternehmen vorzustellen, um zu erreichen, dass Baustellen sicherer für Rad- und Fußverkehr werden und die Überprüfungspflicht eingehalten wird. Die Verwaltung wolle „zur gegebenen Zeit“ berichten.

Wir bitten die Verwaltung um Beantwortung der Fragen:

1. Wurde ein solches Konzept erarbeitet? Wurde im Verkehrsausschuss berichtet und, wenn ja, wann?
  - a) Wenn nein, warum nicht?
  - b) Wenn ja, wurde das Konzept umgesetzt?
  - c) Wenn ja, wie lief die Umsetzung? War sie nach Ansicht der Verwaltung erfolgreich?
2. Welche Grundlage legt der Fachdienst Verkehrlenkung bei der Genehmigung von Baustellen an: Lediglich die gesetzlichen Mindeststandards (etwa RSA95, bald RSA21) oder darüber hinausgehende Empfehlungen (z.B. den „Leitfaden Baustellen – Führung von Fuß- und Radverkehr im Baustellenbereich“ der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen Bayern e.V.) bzw. eigene Standards?
3. Der oben genannte Leitfaden wurde mindestens von den jeweiligen AGFKs in Baden-Württemberg und Nordrhein-Westfalen angepasst und übernommen. Gibt es einen solchen Leitfaden auch von der AGFK Niedersachsen/Bremen, deren Gründungsmitglied Oldenburg ist?
  - a) Wenn nicht, warum nicht?
  - b) Ist mit der neuen RSA21 ein darauf aufbauender Leitfaden durch die AGFK Niedersachsen/Bremen geplant, bzw. gibt es Überlegungen in die Richtung?

4. Laut Protokoll der oben genannten Sitzung sieht die StVO vor, „dass die Baufirmen die Einhaltung der Verkehrssicherung wie ... täglich kontrollieren und die entsprechende Kommune die Baustellenabsicherung nur stichprobenartig überprüfe“.
- a) Wie viele stichprobenartige Überprüfungen wurden seitens der Stadt 2021 durchgeführt?
  - b) Bei wie vielen dieser Überprüfungen wurden Mängel beanstandet?
  - c) In wie vielen Fällen wurden Ordnungswidrigkeitsverfahren eingeleitet?
  - d) Nach welchen Kriterien werden die kontrollierten Baustellen ausgesucht?
  - e) Müssen die Baufirmen ihre eigenen Kontrollen dokumentieren? Wird diese Dokumentation an die Stadt übergeben? Stellt die Stadt den Baufirmen dafür Vorlagen zur Verfügung (wenn ja bitte anhängen)?

Begründung:

Oldenburg sollte als zertifizierte „fahrradfreundliche Kommune“ einen hohen Sicherheitsstandard für den Radverkehr als Selbstverständlichkeit ansehen und umsetzen, auch bei temporären Verkehrsführungen im Rahmen von Baustellenabsicherungen.

Laut den Ergebnissen der Haushaltsbefragung aus 2009 zum Verkehrsverhalten in Oldenburg (vgl. [https://www.oldenburg.de/fileadmin/oldenburg/Benutzer/PDF/41/411/Haushaltsbefragungen\\_Verkehr/OL-Verkehrsmittelumfrage-PRINT2010-LOW.pdf](https://www.oldenburg.de/fileadmin/oldenburg/Benutzer/PDF/41/411/Haushaltsbefragungen_Verkehr/OL-Verkehrsmittelumfrage-PRINT2010-LOW.pdf)) nutzen insbesondere Kinder und Jugendliche das Fahrrad für mehr als 50 % ihrer Wege. Dieser Wert dürfte sich bis heute deutlich erhöht haben. Gerade für die Altersgruppen der Schülerinnen und Schüler ist eine klare, eindeutige und sichere Verkehrsführung unerlässlich.

Am Beispiel der durch die Baustellenabsicherung veranlassten Verkehrsführung am Wallkino lässt sich das Anliegen begründen und nachvollziehen. Hier muss der Radverkehr vom geteilten Fuß- und Radweg auf die Fahrbahn und nach der Baustelle von der Fahrbahn wieder auf den Radweg gelenkt werden. Dadurch entsteht eine gefährliche und riskante Situation für Radfahrende, die sich an unüblicher Stelle in den fließenden Verkehr einfädeln müssen und die Situation womöglich noch nicht schnell genug erfassen können (Stichwort: Schülerinnen).

Die ursprünglichen Maßnahmen (Hinweisschild und eine zu schmale Rampe) waren unzureichend, da sie nicht alle Verkehrsteilnehmenden ausreichend sensibilisierten und das Sicherheitsgefühl für Radfahrende nicht ausreichend berücksichtigten.

Eine weitere häufige und problematische Situation zeigt sich an anderer Stelle (siehe erstes Beispielbild, Bloherfelder Straße): Der Rad- oder Fußweg auf der Nebenanlage ist gesperrt. Im ersten Fall weichen die Radfahrenden entweder auf den Fußweg aus und gefährden die Fußgänger, oder weichen an unerwarteter Stelle in den fließenden Verkehr auf der Straße aus und gefährden sich selbst. Im zweiten Fall weichen die Fußgänger auf den Radweg aus und gefährden sich, oder sie machen Umwege. Eine temporärer, eindeutig markierter Radstreifen auf der Fahrbahn würde beide Situationen schlagartig sicher und übersichtlich machen, wird jedoch nur selten eingesetzt.

Im Zuge der Entwicklung einer klimaneutralen Mobilität innerhalb der Stadt Oldenburg bis 2035 ist davon auszugehen, dass der Anteil des Alltagsradverkehrs weiter zunimmt und entsprechende Standards einen dauerhaften Mehrwert für den Schutz und das Sicherheitsgefühl der Bevölkerung liefern.

Nachfolgend ein paar Beispielbilder zur Veranschaulichung:





Eine Orientierung bietet womöglich der „Leitfaden Baustellen – Führung von Fuß- und Radverkehr im Baustellenbereich mit Vollzugsempfehlungen“ der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen in Bayern e.V.

Mit freundlichen Grüßen

f. d. Ratsfraktion BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN

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

f.d. SPD-Ratsfraktion

Vally Finke, Germaid Eilers-Dörfler,  
Renke Meerbothe