

Hallo lieber ADFC,

hier unsere Antworten zu den Wahlprüfsteinen:

- (1) Die Stadt muss aus unserer Sicht für die Menschen gestaltet werden und nicht für die Maschinen. Dem Radverkehr kommt dabei eine sehr wichtige Rolle zu. Er emittiert weder Schadstoffe noch Lärm und er benötigt wesentlich weniger Platz als der motorisierte Individualverkehr. Oldenburg ist eine Stadt der vielen Fahrräder und hat großes Potenzial, sich als fahrradfreundliche Kommune zertifizieren zu lassen. Um zu einer echten Fahrradstadt zu werden, sind die Beschilderung von Radrouten, Sicherheitsstandards, Abstellanlagen und die allgemeine innerstädtische Wegesituation jedoch unbedingt zu verbessern. Da der Straßenraum in Oldenburg begrenzt ist, muss der vorhandene Straßenraum zugunsten der umweltfreundlich mobilen Verkehrsteilnehmer\*innen neu aufgeteilt werden. Besonderes Augenmerk wollen wir auf folgende Punkte legen:
  - a. Kein\*e Radfahrer\*in darf in Oldenburg auf unsichere Radwege gezwungen werden. Deshalb muss die Benutzungspflicht für alle Radwege entfallen, die nicht den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen entsprechen. Diese sehen für Radwege wie auch für Fußwege jeweils eine Regelbreite von zwei Metern vor. Neue Radwege müssen diesen Empfehlungen vollumfänglich entsprechen, auch, wenn sie nicht benutzungspflichtig sein sollen.
  - b. Fahrradstraßen müssen einen spürbaren Mehrwert für den Radverkehr bieten und sowohl für schnelle als auch langsame Radfahrer\*innen sicher und komfortabel zu befahren sein. Deshalb ist auf den Oldenburger Fahrradstraßen der ruhende Verkehr, aber auch der Kfz-Verkehr auf ein Minimum zu reduzieren. Es müssen weitere Fahrradstraßen eingerichtet werden, um den Radverkehr zu bündeln und attraktive Angebote für das Radfahren zu machen.
  - c. Um die Attraktivität des Radverkehrs weiter zu steigern, braucht Oldenburg endlich ein überzeugendes Radverkehrsnetz, das zügiges und sicheres Radfahren auf den Hauptachsen ermöglicht. Besondere Herausforderungen ergeben sich an den Hauptachsen in die City, z. B. auf dem viel zu schmalen Radweg in der Nadorster Straße. Wir setzen uns für eine moderne Verkehrslenkung ein, die den Radverkehr beschleunigt, z.B. durch eine grüne Welle. Noch immer gibt es Ampelschaltungen in Oldenburg, die Radfahrer\*innen unnötig benachteiligen. An allen Ampelkreuzungen in Oldenburg sind Radverkehrssampeln einzurichten.
  - d. Wir fordern die Erarbeitung eines Radroutenkonzeptes unter Berücksichtigung der Bedürfnisse der Alltagsradfahrenden sowie der touristischen Radfahrer\*innen und eine durchgängige Beschilderung dieser Routen gemäß aktuellem technischem Regelwerk. Die Routen sollen umwegarm und direkt geführt werden. Die Haupttrouten sollen dabei als Fahrradstraßen ausgeführt werden. Zudem sollen Konzepte zur Einführung von Radschnellwegen geprüft werden.
  - e. Wir wollen die finanzielle Ausstattung des Rad- und Fußverkehrsprogramms entsprechend den Empfehlungen des nationalen Radverkehrsplanes auf 18 € pro Einwohner und Jahr verbessern und das Personal in der Verwaltung verstärken, um die Umsetzung zu gewährleisten.
  - f. Oldenburg hat inzwischen an vielen Stellen Abstellbügel für Fahrräder, die dem heutigen Standard entsprechen, muss aber auch in diesem Bereich weitere Anstrengungen unternehmen. Zu einer umfassenden Konzeption für das Fahrradparken gehören aber auch überdachte Unterstellmöglichkeiten, zum Beispiel an Umsteige- bzw. Haltepunkten des ÖPNV.

- g. Wir wollen moderne Transportkonzepte fördern, die das Lastenrad als Alternative zum Transport mit Auto und LKW attraktiv machen und so den Lieferverkehr in und um Oldenburg klima- und menschenfreundlicher gestalten. Ein Teil dieser Konzepte ist die Einführung von kostenlosen (Lasten-)Fahrradparkplätzen in Parkhäusern.

(2) \_

- a. Der Strategieplan Mobilität und Verkehr wurde im Rat mit breiter Mehrheit beschlossen. Auch wenn nicht alle unsere Vorstellungen in ihn aufgenommen wurden, insbesondere zum Radverkehr und zur Lärminderung, erachten wir ihn dennoch als bindend und werden darauf dringen, dass alle in ihm verankerten Maßnahmen zum Radverkehr umgesetzt werden.
- b. Fahrradfreundliche Signalisierung / Grüne Welle, Verbesserung von Abstellanlagen, Abbau von Benachteiligungen des Radverkehrs sowie bisher nicht umgesetzte kurzfristige Maßnahmen des SMV, der Maßnahme 42 (Gegenläufigkeit Amalienbrücke) stehen wir allerdings aus Sicherheitsgründen kritisch gegenüber
- c. Grundsätzlich haben wir ein großes Interesse daran, dass alle mittelfristigen Maßnahmen des SMV bis zum Ende der Ratsperiode im Jahr 2021 umgesetzt sind und alle langfristigen angestoßen sind. Ansonsten droht nämlich, dass die Maßnahmen des SMV nicht bis zum Ende seiner Laufzeit im Jahr 2025 umgesetzt werden können.

(3) \_

- a. Wir haben in unserem Wahlprogramm keinen konkreten Wert festgelegt. Wir hatten aber bei den Beratungen zum SMV einen Zielwert von 50% in die Beratungen eingebracht. Die anderen Fraktionen und die Verwaltung wollten jedoch leider kein Ziel festlegen. Wichtig ist uns vor allem die deutliche Verringerung des sehr hohen Anteils des motorisierten Individualverkehrs am Modal Split von zurzeit 43,6% zugunsten des gesamten Umweltverbundes (Radverkehr, öffentlicher Personennahverkehr, Fußverkehr).
- b. Wir wollen vor allem den Radverkehr und den ÖPNV stärken, schrecken aber auch nicht vor Maßnahmen zurück, die den MIV einschränken. Hierzu gehört eine generelle Verlangsamung des Verkehrs mit der Ausweisung weiterer Tempo-30-Zonen, eine Reduzierung der Parkplätze in der Innenstadt sowie eine konsequente Parkraumbewirtschaftung. Bei gleichzeitiger Stärkung umweltfreundlicher Alternativen möchten wir die verkehrliche Belastung in Oldenburg durch den MIV reduzieren, dass es für Menschen attraktiver ist, ihr Auto stehen zu lassen oder sogar ganz darauf zu verzichten. Wir wollen Car-Sharing ausbauen und ein neues P+R-Konzept. Wir wollen, dass sich unsere Stadt am Modellprojekt des Landes Niedersachsen „CO2-Reduktion, weniger Lärm und Vision Zero mit Tempo 30 – Modellversuche ermöglichen“ beteiligt.

(4) Wir fordern das Einrichten und Instandhalten sicherer Abstellmöglichkeiten für Fahrräder an stark frequentierten Bushaltestellen. Ebenso wichtig ist die Nähe von Bushaltestellen zu Alternativangeboten wie Park+Ride oder Carsharing. Über solche Angebote an den Haltestellen zu informieren und sie kenntlich zu machen ist dabei unerlässlich. Insgesamt besteht bei der Qualität und Zuverlässigkeit der Fahrgastinformationen noch großer Nachholbedarf. Zu einer umfassenden Konzeption für das Fahrradparken gehören auch überdachte Unterstellmöglichkeiten, zum Beispiel an Umsteige- bzw. Haltepunkten des ÖPNV. Damit Fußverkehr gleichermaßen bequem und sicher ist, braucht er mehr Raum. Eine einfache Möglichkeit, trotz Platzmangels, mehr Raum und mit Hilfe einer Trennung sehr unterschiedlicher Verkehrsarten mehr Sicherheit zu schaffen, ist die konsequente Verlagerung des Radverkehrs auf die Fahrbahn. Durch diese Verlagerung können auch Konfliktsituationen, wie sie beispielsweise an Bushaltestellen auftreten, verhindert werden.

(5) –

- a. Wir verstehen gut, dass viele Menschen unsicher sind, über die Verkehrsführung des Radverkehrs. Über viele Jahrzehnte waren sie es gewohnt, dass Radfahrende nur den Radweg benutzen. Die Forschung hat jedoch gezeigt, dass das Unfallrisiko und besonders das Risiko schwerer Verletzungen bei einem solchen Unfall auf Radwegen sehr häufig deutlich höher ist als auf der Fahrbahn. Daher kam es bereits 1997 zu einer Novelle der Straßenverkehrsordnung, die diese Forschungsergebnisse berücksichtigte und die Fahrbahnbenutzung zum Regelfall machte und die Radwegebenutzung zur Ausnahme. In den letzten Jahren wurde diese Novelle, auch auf unsere Initiative hin, in Oldenburg umgesetzt, allerdings nicht vollständig. Zur Verringerung der Unsicherheiten in der Bevölkerung setzten uns daher für eine zügige Umsetzung der bereits im letzten Jahr von der Verwaltung angekündigten, aber immer noch nicht durchgeführten, Infokampagne zum Radverkehr ein. Wir verstehen, dass es weiterhin Menschen geben wird, die sich nicht auf die Fahrbahn trauen. Wir können diese Menschen auch gut verstehen. Daher treten wir, neben der Befürwortung der Aufhebung von Radwegebenutzungspflichten, für den Bau von ausreichend Breiten (mind. 2 m) Radwegen an den Hauptverkehrsstraßen ein, da wir den Menschen, die sich nicht auf die Fahrbahn trauen, ein gutes Angebot machen müssen. Diese Radwege müssen aber eine möglichst sichere Verkehrsführung aufweisen, um das Unfallrisiko zu minimieren.
- b. Siehe 5a

Viele Grüße,

Sascha Brüggemann

(Kandidat für Bündnis 90 / Die Grünen im Wahlbereich II)

(Mitglied des Stadtrates)