



adfc

Oldenburg

Wahl-Prüfsteine Kommunalwahl 2016 in Oldenburg

Im Folgenden finden Sie die Fragen des ADFC, sowie die ungekürzten Antworten der Parteien.

Antworten liegen vor von ALFA, B90 / Grüne, CDU, Die Linke und SPD. Von der Piraten-Partei liegt ein kurzes Statement vor, während AFD, FDP, NPD und WFO nicht geantwortet haben.

ADFC Frage (1)

WIE SIEHT FÜR IHRE PARTEI DIE FÖRDERUNG DES RAD- UND FUßVERKEHRS IM ALLGEMEINEN AUS?

Parteien-Antworten (alphabetisch)

ALFA

ALFA steht für eine wirtschaftliche und ideologiefreie Umwelt- und Verkehrspolitik. Wir sehen saubere Luft und geringe Lärmbelastung als wichtige Bedürfnisse der Menschen in Oldenburg an. Wir erkennen aber auch an, dass Oldenburg eine wachsende Stadt ist, in die täglich viele Menschen zur Arbeit pendeln, und dass Oldenburg ein wichtiges Ziel zum Einkaufen und für kulturelle Ereignisse für viele Besucher aus dem Umland ist. Innerhalb dieses Rahmens verfolgt ALFA das Ziel, eine hohe umweltverträgliche Mobilität aller Verkehrsteilnehmer in Oldenburg sicherzustellen. Der Rad- und Fußverkehr verdient ein besonderes Augenmerk, da er am umweltfreundlichsten ist. ALFA tritt dafür ein, dass Oldenburg bei der Weiterentwicklung des Radverkehrs ein

Vorreiter bleibt. Von einer Politik der gezielten Behinderung des Autoverkehrs mit dem Ziel, die Autofahrer zum Wechsel auf das Fahrrad zu zwingen, hält ALFA dagegen nichts.

Bündnis 90 / Grüne

*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 Radverkehrsampeln 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 unwegarm und direkt geführt werden. Die Hauptrouten 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.*

CDU

In der Fahrradstadt Oldenburg stehen nur rund 325.000 Euro im Investitionshaushalt für Ausbau und Instandhaltung des Fahrradnetzes zur Verfügung. Eine geringe Summe im Vergleich zum gesamten Verkehrshaushalt in Höhe von rund 8 Millionen Euro. Die CDU setzt sich daher für die Erhöhung der Gelder ein, um den Ausbau des Radwegenetzes umzusetzen. Zwangsweises Radfahren auf der Fahrbahn von Hauptstraßen lehnt die CDU – abseits der juristischen Fragestellungen – ab. Viele Bürgerinnen und Bürger, insbesondere ältere Menschen und Eltern von Schülern, haben berechtigte Vorbehalte gegen das Fahren auf der Fahrbahn. Wir setzen uns stattdessen für getrennte Verkehrswege ein, von denen dann auch die Fußgänger profitieren, etwa wenn Engstellen beseitigt werden. Zudem fordern wir die Einführung eines Ampelschaltnetzes, das die Wartezeiten für Radfahrer, Fußgänger und Autos reduziert.

Die Linke

Der Rad- und Fußverkehr ist die gesündeste und umweltfreundlichste Art der Fortbewegung und sollte deshalb besonders gefördert werden. Wir halten nichts von einer „Gleichberechtigung“ der verschiedenen Verkehrsträger, weil die Verkehrsarten des Umweltverbundes, also auch der ÖPNV, besondere Unterstützung erhalten sollten. Hinsichtlich des Radverkehrs sollte die Stadt viel häufiger in ihre Partnerstadt Groningen schauen, um zu sehen, was alles machbar ist.

Piraten-Partei

Es tut uns leid, dass wir aus Zeitgründen Ihre Fragen nicht detailliert beantwortet haben.

Unser Ratsherr im Stadtrat setzte sich bisher dafür ein und wird sich auch weiterhin dafür einsetzen, dass alle Verkehrsteilnehmer gleichberechtigt behandelt werden.

Grundsätzlich setzen wir uns dafür ein, Anreize für Alternativen zum Autoverkehr zu schaffen.

SPD

Oldenburg ist eine Fahrradstadt: Das Fahrrad als umweltfreundliches und flexibles Verkehrsmittel erfreut sich bei Jung und Alt großer Beliebtheit. Wir Sozialdemokraten wollen weiter in das Radwegenetz investieren. So wollen wir insbesondere spezielle Radschnellwege im Stadtgebiet realisieren. Diese Radwege sollen asphaltiert und beleuchtet sein und an das übrige Radverkehrsnetz angeschlossen sein.

Ferner brauchen wir mehr Fahrradstellplätze im Stadtgebiet. Auch bei der Qualität der Fahrradstellplätze wollen wir vorankommen und insbesondere bessere Abschließmöglichkeiten schaffen. E-Bikes sollen durch das Vorhalten von Ladestationen gefördert werden.

ADFC Frage (2)

DER RAT DER STADT OLDENBURG HAT IN SEINER SITZUNG AM 31. MÄRZ 2014 DEN STRATEGIEPLAN MOBILITÄT UND VERKEHR BESCHLOSSEN.

A) WIE WIRD SICH IHRE PARTEI FÜR DIE UMSETZUNG DER MAßNAHMEN FÜR DEN RADVERKEHR EINSETZEN?

Parteien-Antworten (alphabetisch)

ALFA

ALFA war an Erstellung und Beschluss des Strategieplans Mobilität und Verkehr (SMV) nicht beteiligt und behält sich selbstverständlich vor, in der neuen Ratsperiode Änderungen vorzuschlagen. ALFA steht hinter dem Ziel einer weiteren Steigerung des Radverkehrsanteils am Gesamtverkehr und hält auch eine systematische Fahrradförderung für sinnvoll. Von speziellen Ausgaben für die „Imageverbesserung“ des Radverkehrs halten wir allerdings wenig. Den Begriff der „Gleichberechtigung der Verkehrsmittel“ halten wir für eine sachliche verkehrspolitische Diskussion für schwierig, da er sich leicht für eine ideologische, d.h. den Autoverkehr systematisch benachteiligende, Verkehrspolitik missbrauchen lässt.

Bündnis 90 / Grüne

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.

CDU

Der Strategieplan gibt eine grundsätzliche Ausrichtung für die Verkehrspolitik in Oldenburg vor. Jede einzelne Maßnahme wird jedoch weiterhin im Verkehrsausschuss (bzw. im Rat) beraten und entschieden. Grundsätzlich befürworten wir selbstverständlich, der Bedeutung des Radverkehrs in Oldenburg Rechnung zu tragen und ihn zu stärken. Wir halten es dabei für richtig, wie im SMV ausgeführt, positive Anreize zu setzen, damit möglichst viele Bürger das Rad benutzen oder darauf umsteigen. Fahrrad, Auto, Bus und Bahn sollen sich optimal ergänzen.

Die Linke

Der Beschluss des Rates ist für uns verbindlich. Wir hatten uns in der Schlussabstimmung enthalten, aber nicht wegen der dort gemachten Ausführungen zum Fußgänger- und Radverkehr. Die halten wir für sehr gut. Wir hatten uns enthalten, weil uns der Beschluss im Hinblick auf die Förderung des ÖPNV nicht weitgehend genug war.

SPD

Der Strategieplan ist ein gutes Instrument zur Schaffung von Leitlinien in der Verkehrspolitik. Entwickelt wurde er im Laufe der Jahre 2012 und 2013. Wenn sich Projekte vor Ort in Zukunft ergeben, wird der SMV als Arbeitsgrundlage benutzt. Die Bedingungen für Verkehr und Politik ändern sich stetig.

ADFC Frage (2)

DER RAT DER STADT OLDENBURG HAT IN SEINER SITZUNG AM 31. MÄRZ 2014 DEN STRATEGIEPLAN MOBILITÄT UND VERKEHR BESCHLOSSEN.

B) WELCHE KONKRETE MAßNAHMEN WOLLEN SIE DABEI KURZFRISTIG UMSETZEN?

Parteien-Antworten (alphabetisch)

ALFA

ALFA ist offen für Allianzen mit Vereinen, Gruppen und Organisationen, die in bestimmten Politikfeldern eine besondere fachliche Expertise aufgebaut haben. Mit diesen Kooperationen will ALFA sicherstellen, dass fachliche Expertise in die Politik einfließt. Beim Thema Radverkehr ist ALFA gern zu einer Zusammenarbeit mit dem ADFC mit dem Ziel bereit, einen gemeinsamen Maßnahmenplan für die Wahlperiode 2016-2021 zu entwickeln.

Hier einige Ideen von ALFA:

** ALFA schlägt vor, eine Evaluierung Oldenburgs als fußgängerfreundliche Stadt durchzuführen, um aus dem Ergebnis Maßnahmen für eine Verbesserung des bisherigen mittelmäßigen Rankings abzuleiten.*

** ALFA schlägt eine gezielte Aktion an alle Oldenburger vor, an verkaufsstarken Sonnabenden nur noch mit dem Fahrrad in die Stadt zu fahren.*

Als Gegenleistung könnten die Geschäfte einen kostenfreien Bringdienst anbieten.

** ALFA schlägt die Unterstützung von Unternehmensgründungen vor, die die serienreife Entwicklung von Brennstoffzellen-Fahrrädern/Lastenrädern auf Basis des Prototypen von Linde zum Ziel haben.*

** ALFA will die Disziplin von Fahrradfahren (z.B. nicht auf der falschen Straßenseite zu fahren) durch Aufklärung weiter erhöhen.*

Bündnis 90 / Grüne

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.

CDU

Wir wollen die Verkehrsmittel in Oldenburg besser miteinander verzahnen. Besonders wichtig ist, die Verknüpfung zwischen Radverkehr und ÖPNV zu erhöhen, um größere Strecken zu ermöglichen. Eine bessere Taktung und stadtteilverbindende Linienführungen sollen dies ermöglichen. Auch geht es darum, die Hochschulen besser anzubinden. Hierzu haben wir konkrete Anträge in der vergangenen Sitzung des Verkehrsausschusses gestellt. Wir hoffen, dass unsere Positionen im Verkehrsplan ab 2018 umgesetzt werden.

Wir setzen uns für eine stufenweise Erhöhung der Finanzmittel zugunsten des Radwegenetzes ein, um kurz-, mittel- und langfristig die Situation für die Fahrradfahrer in Oldenburg zu verbessern.

Die Linke

In dem Plan ist unter 9.2 ein Bündel von Maßnahmen beschlossen worden, die kurzfristig (K), mittelfristig (M) und langfristig (L) umzusetzen sind. Daran sollten wir uns halten und im neuen Rat darauf drängen, dass die beschlossenen Maßnahmen auch umgesetzt werden.

Bis auf zwei Ausnahmen sind die vorgesehenen Maßnahmen mit den Vermerken K und M versehen worden. Das bedeutet für uns, dass sie innerhalb der nächsten Ratsperiode umzusetzen sind.

siehe Antwort 1. Wir setzen uns daneben für die Schaffung eines Radrundweges um die Stadtteile Bürgerfelde, Nadorst und Donnerschwee ein. Dieser soll mit Modellcharakter für unsere Stadt zum einen den Aspekt des Radfahrens als Mittel von Freizeitgestaltung und -sport stärken, zum anderen aber auch ergänzende Fahrradtrassen schaffen und das touristische Angebot erweitern.

ADFC Frage (2)

DER RAT DER STADT OLDENBURG HAT IN SEINER SITZUNG AM 31. MÄRZ 2014 DEN STRATEGIEPLAN MOBILITÄT UND VERKEHR BESCHLOSSEN.

C) WELCHE MAßNAHMEN WOLLEN SIE DABEI BIS ZUM ENDE DER WAHLPERIODE 2021 BZW. BIS ZUM ENDE DES UMSETZUNGSZEITRAUMES 2025 UMSETZEN RESP. AUF DEN WEG BRINGEN?

Parteien-Antworten (alphabetisch)**ALFA**

Siehe vorherige Antwort 2b

Bündnis 90 / Grüne

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.

Die Linke

Langfristig soll die Verbindung zwischen Hafensperrmauer und Doktorsklappe über eine Fuß- und Radfahrerbrücke hergestellt werden. Das ist ein aufwendiges Vorhaben, das wohl erst später umgesetzt werden kann.

Mehr Fahrradstellplätze, Mittelbereitstellung für die Radverkehrsschnellrouten. Ein großes Gefahrenpotential für Radfahrer besteht in der Klinkerpflasterung am Damm, die im allgemeinen schon rutschig ist, aber bei Regen richtig schwierig zu fahren ist. Das ist bei 20000 Räder/Tag auf dem Damm nicht hinnehmbar.

ADFC Frage (3)

DIE ERHÖHUNG DES RADVERKEHRSANTEILS IST EIN ANERKANNTES MITTEL ZUR ENTSPANNUNG DER VERKEHRSSITUATION. SIE KANN ERHEBLICH ZUR VERRINGERUNG DES CO₂-AUSSTOßES SOWIE DER FEINSTAUBBELASTUNG UND ZUR LÄRMMINDERUNG BEITRAGEN. INSBESONDERE BEI DER FEINSTAUBBELASTUNG HANDELT ES SICH UM GRAVIERENDES PROBLEM IN OLDENBURG.

DER RADVERKEHRSANTEIL BETRUG IN OLDENBURG NACH ERHEBUNGEN AUS 2009 42,7% IM BINNENVERKEHR.

A) WELCHEN RADVERKEHRSANTEIL WILL IHRE PARTEI BIS ZUM ENDE DER WAHLPERIODE 2021 ERREICHEN?

Parteien-Antworten (alphabetisch)**ALFA**

ALFA steht hinter dem Ziel einer weiteren Steigerung des Radverkehrsanteils am Gesamtverkehr. Wir sind gern zu einer Diskussion mit dem ADFC bereit, ob die Festlegung einer Zielgröße für diese Kennzahl sinnvoll ist und welche Zielgröße gewählt werden sollte.

Bündnis 90 / Grüne

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).

Selbstverständlich trägt der Radverkehr zur Entspannung der Verkehrssituation bei und verringert den Ausstoß von Schadstoffen. Mit dem erwähnten Anteil von 42,7 Prozent bewegen wir uns in Oldenburg bereits auf hohem Niveau, das selbst von der „Vorzeigestadt“ Kopenhagen nicht übertroffen wird. Je mehr Leute Fahrrad fahren, desto besser. Eine Quote wollen wir aber nicht vorgeben. Stattdessen wollen wir Anreize setzen. Zum Beispiel für Lastenfahrräder, die den innerstädtischen Lieferverkehr deutlich entlasten könnten und damit auch zur weiteren CO₂-Reduktion beitragen würden. Des Weiteren müssen wir zur Kenntnis nehmen, dass die Bedeutung des Kfz mit zunehmenden Alter und wachsender Weglänge steigt. Insofern müssen wir das Sicherheitsgefühl gerade dieser wachsenden Bevölkerungsgruppe Rechnung tragen. Als weiteren Baustein zur Verbesserung der Luftqualität in Oldenburg fordern wir den Einsatz von Elektrobussen.

Die Linke

Verkehrslenkende Maßnahmen sollten den Radverkehr fördern, z.B. radfahrerfreundlichere Ampelschaltungen, auch „Rund-um-Grün“ an Kreuzungen oder stärkere Konzentration der Schneeräumung im Winter auf die Fahrradwege. Bessere und mehr Abstellmöglichkeiten, Ladegelegenheiten für E-Bikes. Wenn diese Maßnahmen und die oben genannten im Strategieplan Mobilität und Verkehr umgesetzt würden, würde sich der Fahrradanteil am Verkehr automatisch erhöhen.

SPD

Oldenburg wächst und mit der Einwohnerzahl wächst auch das Verkehrsaufkommen. Wachstumspotential besteht vor allem in den „Randlagen“ der Stadt. (Bahndamm, Alexanderheide, Weißenmoor). Den Bürgern muss in diesem Zusammenhang ein attraktives Angebot zur Radnutzung geboten werden. Am Bahndamm ist das bereits geschehen und er ist eine gute Verbindung für alle Verkehrsteilnehmer in die Stadt. Aber die Alexanderstraße und die Weißenmoorstraße müssen noch für die zukünftigen Aufgaben „Fit“ gemacht werden. Auch sollten die Radwege einen besseren Reibungswert haben, damit das Rollen angenehmer ist. Aber nicht so glatt, wie am Damm.

ADFC Frage (3)

DIE ERHÖHUNG DES RADVERKEHRSANTEILS IST EIN ANERKANNTES MITTEL ZUR ENTSPANNUNG DER VERKEHRSSITUATION. SIE KANN ERHEBLICH ZUR VERRINGERUNG DES CO₂-AUSSTOßES SOWIE DER FEINSTAUBBELASTUNG UND ZUR LÄRMMINDERUNG BEITRAGEN. INSBESONDERE BEI DER FEINSTAUBBELASTUNG HANDELT ES SICH UM GRAVIERENDES PROBLEM IN OLDENBURG.

**DER RADVERKEHRSANTEIL BETRUG IN OLDENBURG NACH ERHEBUNGEN AUS 2009 42,7% IM BINNENVERKEHR.
B) MIT WELCHEN MAßNAHMEN WOLLEN SIE EINE STEIGERUNG UMSETZEN?**

Parteien-Antworten (alphabetisch)

ALFA

Siehe unsere Antwort 2b zu Maßnahmen in der Wahlperiode 2016-2021.

Bündnis 90 / Grüne

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.

CDU

Wir sprechen uns für die Schaffung weiterer Fahrradstellplätze in den Stadtteilzentren und in der Innenstadt aus. Erforderlich sind zudem stabile Bügelanlagen, um die Fahrräder sicher abstellen und verschließen zu können. Zudem setzen wir uns weiterhin für einen durchgehenden Fuß- und Radweg am Pophankenweg ein.

Gleiches gilt für das bereits erwähnte Ampelschaltkonzept, das sich am jeweils aktuellen Verkehrsaufkommen orientiert und lange Wartezeiten für Radfahrer, Fußgänger und Autofahrer reduziert.

ADFC Frage (4)

DER ADFC OLDENBURG SETZT SICH FÜR EINE STÄRKUNG DES VERBUNDES ÖPNV, RADVERKEHR, FUßVERKEHR EIN.

WIE SEHEN DIE VORSCHLÄGE IHRER PARTEI AUS, DIESEN VERBUND IN OLDENBURG ZU STÄRKEN?

Parteien-Antworten (alphabetisch)

ALFA

ALFA unterstützt den ADFC bei seinen Bemühungen einer Stärkung des Verbundes ÖPNV, Radverkehr und Fußverkehr und ist gern bereit, mit dem ADFC in dieser Hinsicht zusammenzuarbeiten.

Bündnis 90 / Grüne

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.

CDU

Die CDU setzt sich unter anderem für Fahrradstellplätze an Haltestellen, stadtteilverbindende Buslinien und eine Reaktivierung der alten Stadtteilbahnhöfe ein. Dies würde einen Gewinn an umweltverträglicher Mobilität in Oldenburg bedeuten. Ebenso wollen wir ein Konzept für ein stadtweites Leihfahrrädersystem prüfen lassen. Die Schaffung eines Rad- und Wanderwegs zwischen dem Drielaker See und dem Tweelbäker See sowie die Prüfung der Möglichkeit zur Einrichtung Radschnellweges zwischen Oldenburg und Bremen sind für uns weitere wichtige Themen aus unserem Kommunalwahlprogramm.

Die Linke

Wir hatten bei der Diskussion des Strategieplanes vorgeschlagen nach dem Vorbild von Köln einen Sozialtarif beim ÖPNV einzuführen (halber Preis für Menschen mit geringem Einkommen, nachgewiesen durch „Oldenburg-Pass“): Das würde die Auslastung der Busse erhöhen, wäre deshalb im Ergebnis gar nicht so teuer. Aktuell geht es darum, dass der ÖPNV nicht privatisiert wird, weil das katastrophale Folgen für die Qualität des Bus-Verkehrs und die Bezahlung der Busfahrer hätte.

SPD

Die Fahrradmitnahme im ÖPNV sollte günstiger sein. Hier muss die Stadt Oldenburg im Verbund mit den anderen Gebietskörperschaften im ZVBN daraufhinwirken, dass die Fahrradmitnahme auf zB auf einen Euro in einer Tarifzone festzusetzen.

ADFC Frage (5)

INNERHALB DER LETZTEN JAHRE WURDE AN VIELEN STELLEN IN OLDENBURG DIE RADWEGBENUTZUNGSPFLICHT AUFGEHOBEN. AM HAARENUFER WURDE EINE ZWEITE FAHRRADSTRAÙE EINGERICHTET.

VIELE MENSCHEN, SOWOHL RADFAHRENDE WIE AUTOFAHRENDE, BERICHTEN VON UNSICHERHEITEN.

SEI ES DIE FRAGE, WO RADFAHRENDE AUF DER FAHRBAHN FAHREN DÜRFTEN, WIE AUTOFAHRENDE SICH DIESEN GEGENÜBER ZU VERHALTEN HÄTTE ODER WAS GENAU AN EINER FAHRRADSTRAÙE BESONDERS SEI.

A) WIE GEHT IHRE PARTEI MIT DEN UNSICHERHEITEN DER VERKEHRSTEILNEHMENDEN UM?

Parteien-Antworten (alphabetisch)

ALFA

ALFA sieht die Freigabe der Fahrbahn von verkehrsreichen Straßen für den Radverkehr kritisch, wenn an diesen Straßen Radwege vorhanden sind. Die Radfahrer werden durch diese Praxis unnötigen Gefährdungen ausgesetzt.

Bündnis 90 / Grüne

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 wir 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.

CDU

Das Miteinander von Radfahrern, Fußgängern und Autofahrern sollte durch gegenseitige Rücksichtnahme geprägt sein. Das erhöht das Sicherheitsgefühl auf Straßen, Rad- und Gehwegen. Zwangsweises Radfahren auf der Fahrbahn von

Hauptstraßen hat jedoch bei vielen Verkehrsteilnehmern zu enormer Verunsicherung geführt. Vor allem bei Senioren und Schülern herrscht Unklarheit, wo und wie sie fahren sollen. Verstärkte Unsicherheit erhöht jedoch die Unfallgefahr. Deshalb fordern wir klar getrennte Wege für die einzelnen Verkehrsteilnehmer, die auf ihre jeweiligen Bedürfnisse ausgerichtet sind. Wenn in bestimmten Bereichen – etwa bei Fahrradstraßen – weiterer Informationsbedarf besteht unterstützen wir selbstverständlich gezielte Kampagnen, die der Verkehrssicherheit in unserer Stadt dienen. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit wollen wir zudem die Beleuchtung von Straßenüberwegungen sowie von Rad- und Fußwegen verbessern. Desweiteren fordern wir die Einrichtung von Fahrradstreifen für die Verkehrsüberwachung.

Die Linke

Die Aufhebung der Benutzungspflicht ist richtig. Wir müssen hier noch viel aufklären. Wir müssen aber auch erkennen, dass einige Radfahrerinnen und Radfahrer, die z.B. altersbedingt langsam fahren, sich auf dem Fußweg sicherer fühlen. Eine gute Lösung wurde übrigens - auf unseren Vorschlag hin – an der Schützenhofstraße gefunden. Dort fahren Radfahrer deutlich abgegrenzt sicher auf der Fahrbahn.

SPD

*Entlang der Hauptstraßen und an stark genutzten Straßen soll es weiterhin von der Fahrbahn getrennte Radwege geben. Die Rechtsprechung zur Radwegbenutzungspflicht wollen wir so umsetzen, dass den Interessen aller Radfahrer*innen Rechnung getragen wird. Dazu gehört für die Oldenburger SPD insbesondere der Wunsch älterer Radfahrer*innen und von Eltern für ihre Kinder nach mehr Sicherheit. Hier wollen wir uns für Schutzstreifen und bessere Markierungen sowie Beschilderungen einsetzen. Am Haarenufer konnte inzwischen nach einigen Problemen eine gute Lösung gefunden werden, in dem alle Kreuzungsbereiche eindeutig markiert wurden. Das Beispiel zeigt, dass Fahrradstraßen ein gutes Instrument zur Verkehrsgestaltung sind. Die SPD Oldenburg steht der Installation von neuen Fahrradstraßen positiv gegenüber.*

ADFC Frage (5)

INNERHALB DER LETZTEN JAHRE WURDE AN VIELEN STELLEN IN OLDENBURG DIE RADWEGBENUTZUNGSPFLICHT AUFGEHOBEN. AM HAARENUFER WURDE EINE ZWEITE FAHRRADSTRAÙE EINGERICHTET.

VIELE MENSCHEN, SOWOHL RADFAHRENDE WIE AUTOFAHRENDE, BERICHTEN VON UNSICHERHEITEN.

SEI ES DIE FRAGE, WO RADFAHRENDE AUF DER FAHRBAHN FAHREN DÜRFEN, WIE AUTOFAHRENDE SICH DIESEN GEGENÜBER ZU VERHALTEN HÄTTEEN ODER WAS GENAU AN EINER FAHRRADSTRAÙE BESONDERS SEI.

B) WELCHE MAÙNAHMEN WIRD IHRE PARTEI DIESBEZÜGLICH UMSETZEN ?

Parteien-Antworten (alphabetisch)

ALFA

ALFA wird sich dafür einsetzen, dass Radfahrer an verkehrsreichen Straßen die vorhandenen Radwege benutzen.

Diese Radwege müssen sich selbstverständlich in einem guten Zustand befinden, so dass ein flüssiges Radfahren möglich ist.