
LIBERALES STRATEGIEPAPIER VERKEHR OLDENBURG

Fassung vom 29.11.2018

VERANLASSUNG

Das vorliegende liberale Verkehrskonzept beschäftigt sich mit der Verkehrsentwicklung in Oldenburg und der Region nordwestliches Niedersachsen. Eine Arbeitsgruppe der FDP Oldenburg hat dazu die Situation untersucht und politische Forderungen abgeleitet.

Der Verkehr in der Region Oldenburg ist ein zentraler Faktor im Leben unserer Bürger und der Wirtschaft. Moderner Verkehr steht für Mobilität, Förderung sozialer Kontakte, Güterversorgung und vieles mehr. Der Wirtschaftsbereich Verkehr zählt mit rd. 2 Millionen Beschäftigten zu den wichtigsten Branchen in Deutschland. Die Schattenseiten des Verkehrs sind jedoch Unfälle und Umweltbelastungen (vor allem Luft und Lärm).

Die Wirtschaft im Großraum Oldenburg floriert und das Steueraufkommen prosperiert. Daher sollte nun die Gelegenheit genutzt werden, um in eine jahrzehntlang vernachlässigte Infrastruktur zu investieren und diese an die Gegebenheiten einer wachsenden Stadt anzupassen.

Die Stadt Oldenburg stößt beim Bauen an ihre Grenzen! Sowohl beim Wohnungsbau, als auch beim Gewerbebau stehen keine ausreichenden Bauplätze zur Verfügung. Dies führt zu stark gestiegenen Baukosten bzw. Mieten und in Folge dessen zur Abwanderung Bauwilliger ins benachbarte Umland. Der Stadt verliert auf diese Weise erhebliche Wertschöpfung. Gleichzeitig wird erwartet, dass die Stadt als Oberzentrum öffentliche Leistungen wie z.B. Kultur (Theater), Krankenhäuser, Uniausbildung usw. für die Region bereitstellt, was die Stadt finanziell erheblich belastet. Es bieten sich für die Stadt Oldenburg zwei Lösungsansätze:

INTENSIVERE NUTZUNG STÄDTISCHER FLÄCHEN

Erhöhung der Einwohnerzahl im Stadtgebiet durch z.B. innerstädtische Verdichtung, Umnutzung von Grünflächen (z.B. landwirtschaftliche Flächen) oder vertikales Wachstum (z.B. mehrgeschossige Bebauung im Gewerbebau, z.B. Parkdecks auf dem Dach oder Hochhäuser im Wohnungsbau). **Geringes Potenzial!**

ENTWICKLUNG EINES GROßRAUMS OLDENBURG

Verringerung der Geschwindigkeit beim Einwohnerwachstum durch gezielte Entwicklung und Anbindung zentraler Umlandgemeinden. Bei diesem Konzept wird dem Umstand Rechnung getragen, dass nicht alle, die in Oldenburg arbeiten und Ihre Freizeit gestalten wollen, auch im Stadtgebiet von Oldenburg wohnen können. Diese Menschen sollten im Umland attraktive Wohnmöglichkeiten vorfinden, gleichzeitig aber in die Lage versetzt werden über den ÖPNV optimal an die Stadt angebunden zu sein. **Hohes Potenzial!**

VERKEHRSMITTEL

Zu den wichtigen Verkehrsmitteln, die für die Stadt Oldenburg und das Umland Bedeutung haben, zählen

- Bahn
- Bus/ÖPNV
- Pkw/Lastkraftwagen
- Fahrrad
- Binnen- und Seeschiffe

BEGRENZUNG DES UNTERSUCHUNGSRAUMES

Unsere Bewertung ist primär auf die Stadt Oldenburg und die regionalen Beziehungen gerichtet, die unmittelbar auf die täglichen Bedürfnisse der Bürger und der lokalen Wirtschaft Einfluss haben. Damit ergibt sich eine Begrenzung des Untersuchungsraumes auf Niedersachsen/Bremen. Beim Bahnverkehr sind darüber hinaus Wechselbeziehungen mit der Grenzregion zu den Niederlanden zu betrachten!

BAHN

Beim Bahnverkehr ist zwingend zwischen Personenverkehr (regional und innerstädtisch) und Güterverkehr zu unterscheiden. Hier sind erhebliche Defizite bei der Infrastruktur und bei den Dienstleistungsangeboten festzustellen. Unsere Arbeitsgruppe befürwortet eine stärkere Trennung der beiden Verkehrsströme.

GÜTERVERKEHR

Die wichtigste Maßnahme in diesem Zusammenhang ist der Ausbau des Schienenverkehrs mit der Hinterland Anbindung zum Jade Weser Port in Wilhelmshaven, von dem die Stadt Oldenburg in direkter Weise betroffen ist. Die FDP Oldenburg ist seit mehreren Jahren davon überzeugt, dass es aus Gründen der Kosten und des Verkehrsaufkommens **kurz- und mittelfristig** keine Bahnumfahrung Oldenburg geben wird! Entsprechend sollten sich die politischen Bemühungen darauf konzentrieren, die Auswirkungen auf die Anwohner und die Umwelt entlang der Bestandsstrecke so gering wie möglich zu halten. Dazu zählen primär aktive (z.B. Anschaffung und Nachrüstung lärmgeminderte Züge) und passive (technischer Schallschutz) Lärminderungsmaßnahmen. Hier steht die Deutsche Bahn in der Pflicht!



ABBILDUNG 1: BAHNKORRIDOR

Längerfristig sehen wir die Notwendigkeit einer Güterumfahrung auf einer Neubaustrecke, die die Stadt **weiträumig** umfährt und die in ein überregionales, zukunftsweisendes Güterverkehrsnetz eingebunden gehört. Die bisherigen Vorschläge aus der interessierten Öffentlichkeit, etwa eine Neubaustrecke am östlichen Stadtrand, aus Richtung Wahnbek kommend parallel zur A29, mit Querung der Hunte, halten wir für wenig geeignet die notwendigen Verkehrsentlastungen herbeizuführen und die verkehrspolitischen Ziele zu erreichen. Aus unserer Sicht sollte eine neue Güterverkehrstrasse deutlich hinter der östlichen Stadtgrenze, auf dem Gebiet der Wesermarsch verlaufen und die Knotenpunkte Wilhelmshaven und Sagehorn (bei Oyten) auf dem kürzesten Weg miteinander verbinden und in die wichtige Bahnstrecke „Rollbahn Ruhrgebiet-Hamburg“ integriert werden.

REGIONALER PERSONENVERKEHR

Die Deutsche Bahn trägt zurzeit gleich mehrere Konflikte mit der Stadt und seinen Bürgern aus (z.B. Sanierung Hbf.-Gleishalle, Planfeststellungsverfahren zum Streckenausbau OL-WHV). Dabei hat es der Bürgermeister und die Mehrheit im Stadtrat bisher nicht verstanden, der Bahn die notwendige Sichtweise der Oldenburger Kund-

schaft zu verdeutlichen! Die Strecke von Oldenburg nach Bremen ist eine der am stärksten genutzten Regionalstrecken in Niedersachsen und beschert der Deutschen Bahn erhebliche Umsatzerlöse. Daher muss die Politik dringend auf ein anderes Verständnis bei der Deutschen Bahn hinwirken, damit die „Oldenburger Kundschaft“ in den Mittelpunkt der Unternehmensinteressen rückt!

Den Kosten für den Ausbau und die Ertüchtigung des Personenverkehrs stehen erhebliche positive volkswirtschaftliche Effekte gegenüber. Die Erreichbarkeit der Stadt Oldenburg würde so enorm verbessert und der Wirtschaftsstandort gefördert werden (Kurzeittourismus, Berufspendler, Messe- und Veranstaltungsstandort usw.). Darüber hinaus sind die Entlastungseffekte auf die Umwelt (Lärm, Luftschadstoffe) nicht zu vernachlässigen!

Die Arbeitsgruppe spricht sich priorisiert für die Verbesserung dieser regionalen Streckenverbindungen aus:

- Oldenburg nach Osnabrück und
- Oldenburg nach Groningen.

Die Personenbeförderung zwischen Oldenburg und Osnabrück genügt bei weitem nicht den heutigen Anforderungen an ein modernes Mobilitätsangebot, das die Bürger von einem Bahnunternehmen erwarten. Die Strecke sollte ertüchtigt und durchgehend zweigleisig ausgebaut werden, damit es gelingt, die Reisezeit für Schnellverbindungen auf ca. **eine** Stunde zu verkürzen. Dies wäre in etwa eine Halbierung der bisherigen Fahrtzeit!

Es gilt nun die politischen Vorkehrungen zu treffen, um das Vorhaben in den nächsten Bundesverkehrswegeplan (nach 2030) einzustellen.

Für den Personenverkehr in Richtung Groningen gilt ähnliches wie für die Verbindung nach Osnabrück. Zwischen Oldenburg und Leer bedarf es jedoch auf deutscher Seite noch erheblicher Anstrengungen, um die Strecke zweigleisig auszubauen. Mit dem Ausbau soll gleichzeitig auch der Personennahverkehr im Nordwesten gefördert werden. Hierbei sollten auch der Knoten Leer verbessert und die Umstiegsmöglichkeiten in Richtung Rheine zeitlich optimiert werden. Dazu könnte dann im ersten Schritt die regionale Bahn RS-3 von Bad Zwischenahn bis nach Augustfehn und in einem weiteren Schritt bis Leer ausgebaut werden.

Im Personenfernverkehr unterstützen wir überregionale Initiativen für eine IC-Linie Groningen – Oldenburg- Bremen – Hamburg.

INNERSTÄDTISCHER PERSONENVERKEHR (STADTBahn)

Die Arbeitsgruppe spricht sich für einen Ausbau der innerstädtischen Bahnstrecken zu einem Stadtbahnverkehr aus. Dazu sollen neben Wechloy (Richtung Westen nach Bad Zwischenahn) neue Haltepunkte in Ofenerdiek (Richtung Norden nach Rastede) und Krusenbusch (Richtung Süden nach Cloppenburg) sowie ggf. in Drielake, räumlich zwischen der Stedinger Straße und dem Hemmelsbäker Kanalweg (Richtung Südosten nach Hude) **neu** entstehen. Diese Halte- und Umsteigepunkte, auch für den Regionalverkehr (RE-Verkehr), sollen mit dem Busverkehr eng verzahnt werden. Die Erweiterung um zusätzliche Haltepunkte z.B. 91er-Straße/Altes Finanzamt sollte im Einzelfall geprüft und auf die Machbarkeit hin untersucht werden. Die Lage der geplanten Haltepunkte ist Abbildung 2 zu entnehmen.

Die längerfristige Verdrängung des Güterverkehrs auf die geplante Ausweichtrasse WHV-Wesermarsch-Oyten, würde zu einer erheblichen Entlastung des Schienennetzes im Stadtgebiet führen und für weitere Entwicklungsmöglichkeiten für den innerstädtischen Schienen-Personenverkehr nach 2030 sorgen.

Bus/ÖPNV

Die VWG ist zurzeit mit dem öffentlichen Busverkehr im Stadtgebiet beauftragt. Die VWG hat sich gegen ein günstigeres Angebot einer privaten Bietergemeinschaft durchgesetzt. Gegen die Auftragsvergabe an die VWG hat die private Bietergemeinschaft Beschwerde bei Gericht eingelegt.

Wir haben grundsätzlich keine Einwände gegen eine Vergabe der Busdienstleistungen an private Unternehmen, sofern dieses Angebot für die Bürger günstiger bei gleicher Leistungsqualität ist. Ein Anbieterwechsel darf auch nicht zu finanziellen Nachteilen beim Personal führen.



ABBILDUNG 2: GEPLANTE HALTEPUNKTE AUF DEN BAHNSTRECKEN INNERHALB DER STADT OLDENBURG

Die Arbeitsgruppe bemängelt, dass die Verzahnung der Busangebote mit den Umlandgemeinden nicht ausreichend ist und an dieser Stelle keinesfalls Denkverbote an den Stadtgrenzen beibehalten werden dürfen! Vielmehr gilt es, den Busverkehr der VWG mit den Busanbietern der Umlandgemeinden so abzustimmen, dass daraus ein Zukunftskonzept „Busverkehr Großraum Oldenburg“ entsteht.

Ein wesentlicher Punkt dabei ist, dass an den Stadtgrenzen Knotenpunkte geschaffen werden sollen, wo der VWG-Busverkehr mit dem Umlandbusverkehr verknüpft und ggf. an den regionalen Bahnverkehr angebunden werden kann. Beispiele sind Busknotenpunkte in Ofenerdiek und Kreyenbrück. Mit diesem Konzept kann die Servicequalität des Nahverkehrs deutlich verbessert werden. Außerdem soll damit den Bürgern, die in den Umlandgemeinden wohnen, eine attraktive ÖPNV-Anbindung an die Stadt angeboten werden.

Die Arbeitsgruppe setzt sich weitergehend dafür ein, die bisherigen Buslinien der VWG zu überprüfen, um die Angebote dem aktuellen Bedarf der Nutzer anzupassen. Dazu gehören u.a.

- eine direkte Anbindung des Arbeitsamtes, der neuen BBS sowie des Gesundheitsamtes,
- äußere Direktverbindungen im Stadtgebiet und
- die zentrale Umsteigestelle am Lappan zugunsten des Hauptbahnhofs aufzugeben.

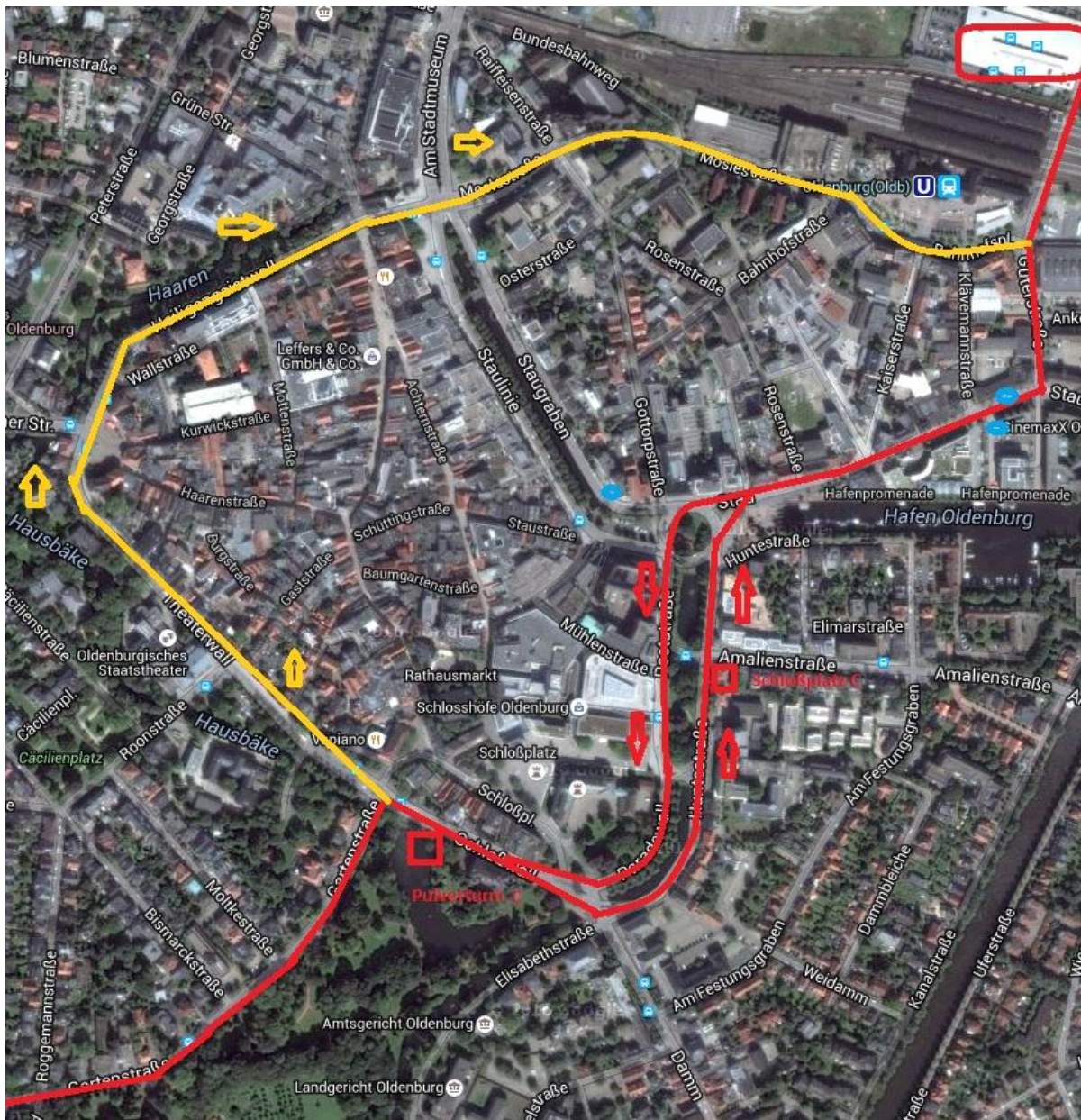


ABBILDUNG 3: VERBESSERTE ANBINDUNG DER AUßENBEREICHE, MIT DIREKTER ANBINDUNG DES ARBEITSAMTES

Bei dieser Variante sind folgende Vorteile festzuhalten:

- schnellere Anbindung an den Hauptbahnhof für Pendler aus dem Südwesten, da die Rundfahrt über Heiligengeistwall und Theaterwall entfällt,
- Gefahr von Verspätungen bei der Linienführung über Heiligengeistwall und Theaterwall wegen des Rückstaus entfallen,
- Entlastung des Lappans,
- einfaches Umsteigen in die Linie 304 Richtung Bümmersteder Tredde ist beim Schloßplatz möglich,
- Umsteigemöglichkeiten beim Pulverturm, Schloßplatz sowie ZOB weiterhin möglich, und
- die Verbindungen zum Arbeitsamt sind kürzer getaktet.

Nachteile:

- Es sind zwei neue Haltestellen am Pulverturm und Schloßplatz (siehe Abbildung 3 Position C) notwendig.

Das Land Niedersachsen bietet finanzielle Förderungen für regionale Busverbindungen, diese sollten seitens der Stadt unbedingt genutzt werden. Zur Verbesserung der Hinterland Anbindungen schlagen wir dazu vor:

- Ol > Ahlhorn > Vechta > Diepholz
- Ol > Aurich (Die Erweiterung nach Aurich ist bereits in der Planung)
- Ol > Bockhorn > Zetel > Wiesmoor

Aufgrund der erhöhten Stickoxidbelastungen im Innenstadtgebiet ist zwingend darauf zu achten, dass die Neuvergabe von Streckenlizenzen, die dieses sensible Gebiet tangieren, nur an die emissionsärmsten Antriebe nach dem Stand der Technik vergeben werden. „Alte Dieselmotoren“ sind aus der Innenstadt konsequent zu verbannen!

PKW/LASTKRAFTWAGEN

Dem Individualverkehr sollen mehr Angebote gemacht werden, der Innenstadt fern bleiben zu können. Es sollen mehr Park & Ride Möglichkeiten, insbesondere an den Stadtgrenzen oder dort, wo sich große, geeignete Flächen befinden, geschaffen werden. Beispiele sind das Industrieareal neben IKEA oder die Weser-Ems-Hallen. Wünschenswert wäre ein Kombiticket für das Parken und die Nutzung des ÖPNV.

Ein Ausbau insbesondere der Einfallstraßen und Hauptverkehrsadern ist in der Regel räumlich/technisch nicht möglich und gesellschaftlich eher nicht gewünscht. Trotzdem sollen Maßnahmen in Erwägung gezogen werden, die den Verkehrsfluss fördern, anstatt ihn zu behindern. Dazu zählen:

- max. 50 km/h auf Ein- und Ausfallstraßen
- Ausnahme: Bereiche mit sensibler Nutzung wie Altenheime, Kindergärten oder Schulen. An diesen Stellen kann Tempo 30 angebracht sein. Hier fordern wir jedoch einen einheitlichen Rückbau der Straßen, bzw. eine gleiche immer wiederkehrende Wahrnehmbarkeit in der Gestaltung! Alle Verkehrsteilnehmer sollen damit an äußerlichen Merkmalen sofort erkennen können, dass es sich um einen Gefahrenbereich handelt. Favorisiert werden auch technische Lösungen wie elektronische Geschwindigkeitsanzeigen, die bei Bedarf nachts oder in den Ferien abgeschaltet werden könnten, wenn etwa keine Schule stattfindet. In solchen, nicht schutzwürdigen Zeiten, kann ggf. Tempo 50 weiterhin erlaubt werden. In Nebenstraßen bieten sich bei Gefahrenherden auch einheitliche Bodenschwellen oder farbliche Fahrbahngestaltungen an.
- Neue, intelligente Ampelschaltungen, die den Verkehrsfluss mit einbeziehen > „Grüne Welle“
- Ausweitung des Parkplatzleitsystems über den begrenzten Innenstadtbereich hinaus, um Suchfahrten zu reduzieren.
- Einbinden der privaten Parkhäuser in der Innenstadt, auf freiwilliger Basis, aber politisch ausdrücklich gewünscht in das öffentliche Parkplatzsystem. Dazu zählen u.a. die Parkhäuser z.B. der Versicherungen, Banken usw. in der Innenstadt. Gerade an Wochenenden, wenn viele Besucher in die Stadt kommen, können diese zusätzlichen Parkangebote die Verkehrssituation spürbar verbessern. Die Parkgebühren kommen selbstverständlich den Eigentümern der Parkhäuser zu Gute.
- Busbeschleunigungsprogramm mit Grünschaltung soll beibehalten werden
- Erhalt aller PKW Stellplätze in der Innenstadt, ohne Ausweitung. Kostenloses Parken für PKW und LKW mit emissionsarmen Antrieben (Elektro- und Hybridfahrzeuge)
- Busse sollen auf Hauptverkehrsstraßen nicht mehr auf der Fahrbahn anhalten. Stattdessen Ausbau der Caps (Nischen) in denen die Busse parken sollen, um den fließenden Verkehr nicht zu stören.

Die Luftbelastung in der Innenstadt insbesondere mit Stickoxiden stellt ein gesundheitliches Risiko dar. Hier gilt es die Gesundheit der Bewohner in den Quartieren mit den Interessen der Verkehrsteilnehmer abzuwägen.

- Die Stadt wird aufgefordert zusätzliche Messungen auf Stickoxide durchzuführen, um die Ergebnisse der festen Messstation zu evaluieren und um belastbare Ergebnisse für den gesamten Innenstadtbereich zu bekommen. So lange nicht bewiesen ist, dass die Belastungen an der stationären Messstation die Luftsituation im gesamten Innenstadtbereich repräsentativ beschreibt oder anders gesagt, nicht ausgeschlossen ist, dass es sich bei den Belastungen an der stationären Messstation um ein lokales Ereignis handelt, verbietet sich politisch eine Vorfestlegung auf eine Umweltzone (immissionsschutzrechtlich abgestecktes Schutzgebiet).
- Wir lehnen die Schaffung einer Umweltzone ab, die auch neuwertigeren privaten Dieselfahrzeuge (Euro 4-6) den Zugang zur Innenstadt verbieten würde. Dieselfahrzeuge wurden den Bürgern jahrelang als spritsparend, steuerprivilegiert und technisch ausgereift verkauft, so dass man nach dem VW-Dieselskandal und dem

Versagen staatlicher Kontrollorgane nun nicht die Bürger Oldenburgs für diese Fehllenkungen verantwortlich machen darf. Eine solche Entscheidung wäre darüber hinaus sozial nicht ausgewogen. Allerdings soll über Einschränkungen für historische Fahrzeuge (älter als Baujahr 1990) oder z.B. für fragwürdige Werbefahrten mit Dieselfahrzeugen in der Innenstadt nachgedacht werden.

- Die regionale Wirtschaft soll einen eigenständigen Beitrag zur Verbesserung der Luftsituation in der Innenstadt leisten, um drohende Fahrbeschränkungen abzuwenden. So sollen etwa Kurierfahrzeuge oder Dienstwagen, die im Stadtverkehr eingesetzt werden auf Elektroantrieb oder sonstige emissionsarme Techniken umgestellt werden. Diese Botschaft richtet sich insbesondere auch an Auslieferungsfahrzeuge, die Waren aus dem Internethandel verteilen. Verkehre für den Internethandel wachsen rasant und dürfen die Luftbelastung nicht verstärken!

FAHRRAD

- Der Fahrradverkehr hat viele Anhänger in Oldenburg und ist ein bedeutsames, umweltfreundliches Verkehrsmittel, das wir fördern wollen.
- Fahrradfahrer gehören auf Fahrradwege, dort wo diese vorhanden sind und nicht auf die Straße! Wir fordern außerdem eine praxisingerechte Novellierung der Straßenverkehrsordnung, um Rechtssicherheit für alle Beteiligten zu erreichen.
- Erlaubnis für Fahrradfahrer auf Tempo-30-Straßen die Fahrbahn nutzen zu dürfen.
- Um den Verkehr in Wohnstraßen zu beruhigen, sind im Einzelfall Maßnahmen zu diskutieren, die den PKW-Verkehr reduzieren (z.B. Einbahnstraßenregelungen, Poller, seitliche Parkflächen, Nutzungsverbesserungen für Radfahrer). Dagegen sollte bei Straßen für den Durchgangsverkehr auf derartige Maßnahmen komplett verzichtet werden.
- In Einbahnstraßen ggf. den Fahrradfahrern erlauben in entgegengesetzter Richtung fahren zu dürfen.
- Ggf. Bau breiterer Fahrradwege zu Lasten der Fußgängerwege, wo es räumlich möglich ist. Bei schmalen Straßen, die stark frequentiert sind, ist zu überlegen, ob nicht ein einseitiger Fußweg ausreichend ist.
- Nachts grüne Welle an Ampeln für Fahrräder freischalten. Ansonsten die Geschwindigkeit für Fahrräder an den Verkehrsfluss anpassen.
- Fahrradschnellstraßen fördern! Eine Möglichkeit kann sich in der Heiligengeiststraße ergeben. Hier ist aufgrund der Quartiersveränderungen darüber nachzudenken, diesen Teil der Fußgängerzone aufzuheben. An diese Stelle könnte ein Fahrradschnellweg treten.
- Nach Möglichkeit soll für jede der großen Ausfallstraßen überprüft werden, ob eine parallel verlaufende Fahrradstraße eingerichtet werden kann. Diese soll weitest möglich dann vom Autoverkehr befreit und als Parkfläche ausgeschlossen werden.
- Die Fahrradnutzung ist jedoch nicht das alleinige Allheilmittel, weil es bei Regen in einem deutlich reduzierten Umfang genutzt wird und Fahrradnutzer bei Regenwetter häufig auf motorisierte Verkehrsmittel ausweichen!



ABBILDUNG 4: OPTIMIERUNG DES GÜTERUMSCHLAGS IM OLDENBURGER OSTHAFENS

BINNENSCHIFFE

Über den Hafen Oldenburg werden jährlich rund eine Million Tonnen, zumeist Schüttgüter wie Baustoffe (Sand, Kies, Erden, Steine), Getreide, Futtermittel, Düngemittel oder Metallschrotte umgeschlagen. Den Hafen laufen Binnenschiffe und Seeschiffe an. Mit dem Ausbau und der Fertigstellung des Wendebeckens (FDP-Initiative), werden die Voraussetzungen für eine Steigerung des Umschlags verbessert.

In diesem Zusammenhang soll geprüft werden, ob der Ost-Hafen mit einem Industriestammgleis angebunden werden kann, um den Umschlag Schiff/Zug nachhaltig zu verbessern.

Gezeichnet für die Arbeitsgruppe

- Dr. Jörg Pöpken
- Joern Christoph
- Gerd Lampel

Oldenburg, den 29.11.2018