



# Radverkehrsinitiative für Oldenburg



**Erarbeitet durch die Initiative Radverkehr Oldenburg (IRO)  
Zusammengestellt von der Stadt Oldenburg,  
Amt für Verkehr und Straßenbau,  
Fachdienst Verkehrsplanung  
April 2009**





## Oldenburg und das Fahrrad

Die Universitätsstadt Oldenburg ist mit 160.000 Einwohnern viertgrößte Stadt Niedersachsens und Zentrum der Weser-Ems-Region. Am 28. Februar 2008 verlieh der Stifterverband für die Deutsche Wissenschaft Oldenburg den Titel „*Stadt der Wissenschaft*“ 2009.

Kennzeichnend für Oldenburg ist die monozentrische Struktur mit dem kompakten Innenstadtbereich, insbesondere der von den Wallanlagen umschlossenen Altstadt, und den angrenzenden, überwiegend offen bebauten Vierteln. Der deutlich überwiegende Anteil der Wohnungen im Stadtgebiet befindet sich in Ein- und Zweifamilienhäusern, die Wohnviertel sind in der Regel flächenhaft und durch eine geringe Dichte gekennzeichnet.

Diese spezielle Stadtstruktur ist attraktiv: Oldenburg weist seit Jahren einen kontinuierlichen Bevölkerungszuwachs durch einen positiven Wanderungssaldo auf. Die kleinräumige Bevölkerungsvorausberechnung des niedersächsischen Landesamtes für Statistik prognostiziert für Oldenburg einen weiteren Anstieg bis 2021 auf 171.000 Einwohner.

Diese Struktur ist auch Grund für eine spezielle Verkehrszusammensetzung: Aufgrund der eher großen Entfernungen bei geringer Siedlungsdichte auch innerhalb des Stadtgebiets weist Oldenburg einen hohen Anteil des Kfz-Verkehrs (2002: 52%) und des Radverkehrs (2002: 25%) am Gesamtverkehr auf; der öffentliche Verkehr und Fußverkehr – dieser insbesondere außerhalb des Stadtzentrums - sind dagegen vergleichsweise gering ausgeprägt.

Kfz- und Radverkehr haben ihre überwiegenden Ziele im Stadtzentrum; die dahin führenden Radialstraßen, der innerstädtische Wallring als Verteiler und die jeweiligen Abstellanlagen am Rand des großflächigen Fußgängerbereichs der Altstadt sind stark frequentiert. Auch für den Radverkehr liegen Problempunkte und Handlungsbedarf insbesondere in diesen Bereichen.



Der traditionell über alle sozialen und Altersgrenzen hinweg hohe Radverkehrsanteil in der Stadt bringt Vorteile mit sich, von der Oldenburg profitiert:

- Emissionsfreiheit
- Geringer Flächenbedarf
- Entlastung von Straßen und Parkplätzen
- Gute und schnelle Erreichbarkeit
- Frühe selbstbestimmte Kinder- und Jugendmobilität
- Gesundheitsförderung
- Geringer Kostenaufwand

Um den hohen Radverkehrsanteil und seine Vorteile für die Stadt zu sichern, werden seit Jahren gezielte Maßnahmen umgesetzt, wie beispielsweise:

- jährlich investive Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur durch ein Rad- und Fußwegeprogramm
- die Öffnung aller Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung
- die Öffnung der Fußgängerzone in den Randzeiten für den Radverkehr
- die Errichtung zweier Fahrradstationen am Hauptbahnhof und die Schaffung neuer Abstellanlagen in der Innenstadt
- die Durchführung von Veranstaltungen zum Thema Fahrrad wie z.B. dem Oldenburger Fahrradtag

Dass diese Maßnahmen erfolgreich sind, wurde mehrfach bestätigt:

- Im Jahr 2005 erreichte Oldenburg im „ADFC-Fahrradklimatest“ den 2. Rang in der Kategorie Städte mit 100.000 - 200.000 Einwohnern; vgl. Abb. 1 „ADFC-Fahrradklimatest“ auf der folgenden Seite.



- Beim niedersächsischen Landeswettbewerb „Fahrradfreundliche Kommune 2006“ belegte die Stadt mit ihrem Beitrag „Mit dem Rad in die Stadt“ den 3. Platz.

Verbesserungsbedarf für den Radverkehr und Potenziale für eine weitere Steigerung sind aber dennoch gegeben. Diese sollten erschlossen werden, um die Vorteile des Radverkehrs für die Stadt weiter zu erhöhen. Bisher lag der Schwerpunkt zur Förderung des Radverkehrs in der Stadt überwiegend im Bereich der Infrastruktur, Bereiche wie Komfort und Öffentlichkeitsarbeit spielten in der bisherigen Radverkehrsplanung eher eine untergeordnete Rolle.

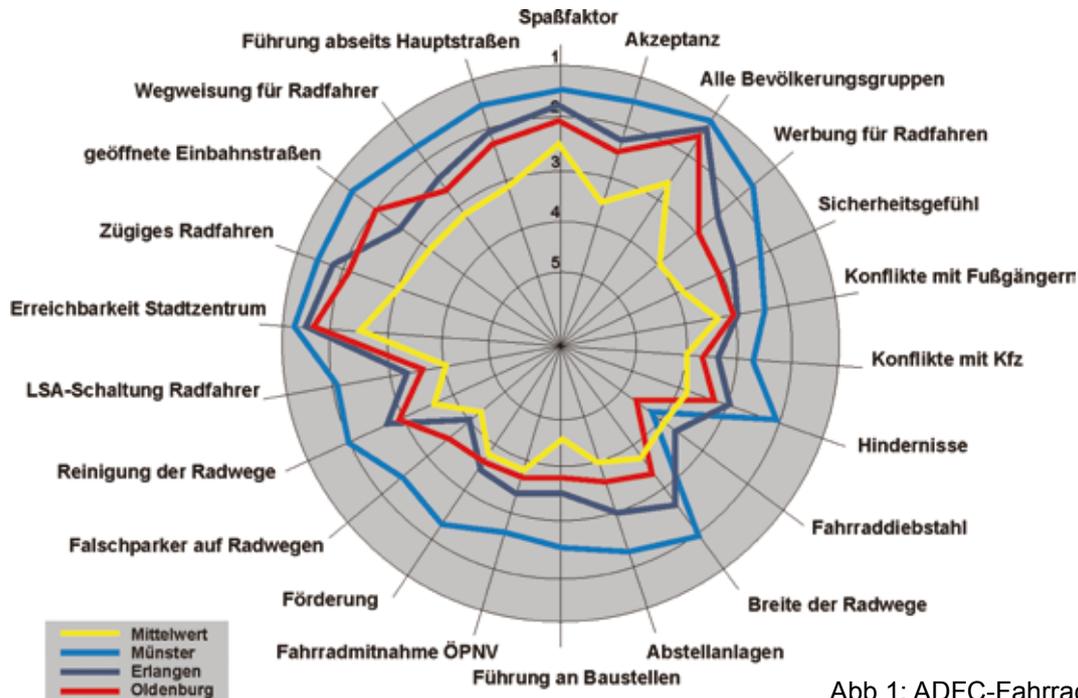


Abb 1: ADFC-Fahrradclimatest 2005



Mit dem Nationalen Radverkehrsplan 2002 bis 2012 der Bundesregierung und dem Handbuch der Europäischen Kommission „Fahrradfreundliche Städte: vorwärts im Sattel“ wird aktuell auch von übergeordneter Stelle eine langfristige und programmatische Radverkehrsförderung in den Kommunen eingefordert.

Dazu werden Förder- und Weiterbildungsmöglichkeiten wie z. B. die „Fahrradakademie“ des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und des Deutschen Instituts für Urbanistik angeboten und eine Internetplattform zur Kommunikation bereitgestellt.

In Hinblick auf die große Bedeutung des Radverkehrs für Oldenburg und das hier bereits erreichte hohe Niveau soll diesen Zielen entsprochen werden und eine Zielsetzung mit einem Handlungskonzept als Basis einer integrierten Radverkehrsplanung formuliert werden. Dazu wurde im Oktober 2007 durch Stadtbaurat Dr. Frank-Egon Pantel und in Abstimmung mit dem Verkehrsausschuss des Rats eine Fachgruppe gebildet, die „**Initiative Radverkehr Oldenburg**“ (IRO). Die IRO setzt sich aus Vertretern der Ratsfraktionen und Interessengruppen, der Polizei und Fachverwaltung zusammen. Zusätzliche Personen aus anderen Bereichen werden je nach Thema hinzu gezogen; eine Aufstellung der Mitglieder findet sich auf Seite 18.

In dieser Gruppe werden die beiden Themenblöcke

- Alltägliche und aktuelle Probleme mit der Lenkung des fahrenden und des ruhenden Radverkehrs sowie
- Formulieren von Leitsätzen, Zielen und Handlungsfeldern zur zukünftigen langfristigen Entwicklung des Radverkehrs in Oldenburg

behandelt. Der Fokus der Analyse liegt zunächst auf Grund des Handlungsbedarfs auf der Innenstadt und den Hauptachsen des Radverkehrs. Im Ergebnis werden Handlungsfelder und erste konkrete Maßnahmen formuliert.



Grundsätzlich soll nicht nur eine Fortführung der Verbesserungen in der Infrastruktur und eine Imageverbesserung erreicht werden, sondern vor allem eine bessere Integration des Radverkehrs erfolgen. Dazu ist es wichtig, das Fahrrad als ein vollwertiges Verkehrsmittel in das Verkehrssystem zu integrieren. Erreicht werden kann dies durch ein gemeinsames und konstruktives Miteinander aller Verkehrsmittel in der Stadt Oldenburg. Hierbei müssen zunächst die Vorurteile gegenüber einzelnen Verkehrsmitteln abgebaut werden.

### **Radverkehrsplanung: Zielsetzung**

Um die Voraussetzung zu schaffen, noch mehr Oldenburger für ihre Wege innerhalb des Stadtgebiets vom Radfahren zu überzeugen, muss von der bisherigen Strategie eher isolierter Einzellösungen eine Entwicklung hin zu einem systemorientierten Ganzen erfolgen. Das bedeutet, dass neben der Infrastruktur auch der Service- und Kommunikationsbereich stärker einbezogen und die lokale Radverkehrspolitik kontinuierlich und konsequent verfolgt werden muss. Eine konsequente Radverkehrsförderung für Oldenburg soll daher auf Grundlage einer entsprechenden Zielsetzung des Rats, dokumentiert in einer entsprechenden Beschlussfassung, erfolgen.

Konkret werden folgende Zielsetzungen von der Initiative Radverkehr Oldenburg formuliert:

- Imageverbesserung des Radverkehrs und damit gleichzeitig eine Stärkung des Themas Radverkehr in der Öffentlichkeit,
- eine weitere Steigerung des Radverkehrsanteils am Gesamtverkehr bei gleichzeitiger Verbesserung der Verkehrssicherheit und
- den Radverkehr als gleichberechtigtes Verkehrsmittel entwickeln.



## Radverkehrsplanung: Kategorien und Handlungsfelder

In einem ersten Schritt wurden von der Initiative Radverkehr die jetzige Situation des Radverkehrs bewertet und folgende Themenfelder kategorisiert:

- Strategie und Konzept
- Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation
- Infrastruktur
- Service und Dienstleistungen
- Prävention

Jede Kategorie wurde mit Hilfe folgender Fragestellung analysiert:

- Schlussfolgerungen aus Befragungen (ADFC-Fahrradklimatest und Befragung der IRO-Mitglieder)
- Vorhandene und aktivierbare Potentiale
- Welche Schwierigkeiten bestehen
- Bedarf für Veränderungen
- Bereits laufende Maßnahmen

Die Auswertung ergibt folgende Handlungsfelder mit Zielen, Ideen und ersten Maßnahmenvorschlägen:



## 1. Strategie und Konzept

Eine konsequente Radverkehrsförderung verlangt nach einer entsprechenden konsequenten Strategie, die langfristig kontinuierlich verfolgt wird. Vier relevante Handlungsbereiche wurden von der IRO in dieser Kategorie erarbeitet.



- *Vernetzung mit anderen städtischen Konzepten und Planungen*

Ziel ist die Verankerung und Integration der Belange des Radverkehrs in Planungen und Konzepten der Stadtentwicklung und Stadtplanung.

In diesem Zusammenhang ist die Schaffung einer verwaltungsinternen Beteiligung der für den Radverkehr zuständigen Stelle als Angebot bzw. Verfahren zielführend.

- *Kooperation mit Externen*

Die Stadtverwaltung arbeitet bereits aktiv am Aufbau von Kooperationen mit der Universität und der Fachhochschule in der Stadt. Daneben werden Kontakte zu anderen Städten ausgebaut, um die Zusammenarbeit auf regionaler, nationaler und internationaler Ebene durch Austausch von Erfahrungen zur Radverkehrsplanung zu pflegen und Oldenburg in diesem Themenfeld zu positionieren.

- *stadtverträglicher Verkehr*

In Oldenburg ist neben dem Radverkehrsanteil auch der Anteil des Kfz-Verkehrs am Gesamtverkehr sehr ausgeprägt. Ziel ist eine Vernetzung aller Verkehrsmittel, um eine Verringerung von Lärm, Flächenverbrauch und Abgasen zu erreichen. Begleitend dazu ist entsprechende Informationsarbeit erforderlich: die positiven Aspekte des Radfahrens sollen der Bevölkerung näher gebracht werden. Aktionen wie „Verkehr geht nur miteinander“ und Ausstellungen zum Thema Radfahren helfen für das Fahrrad zu werben, bedürfen aber einer Kontinuität.



- *Abbau von Benachteiligungen des Radverkehrs*

Die IRO hat für Oldenburg Nachteile im Bereich des verkehrlichen Ablaufs, z. B. bei Wegführung und Signalisierung, sowie beim Service festgestellt (vgl. diese Kategorien). Ziel ist der Ausgleich von Nachteilen zu Gunsten des Radverkehrs, um das Fahrrad als gleichberechtigtes Verkehrsmittel zu stärken.

## 2. Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation

Die Werbung für das Radfahren und für die Rad fahrende Bevölkerung ist nach Einschätzung der IRO eher unbefriedigend. Dies belegen auch die Umfrageergebnisse des "ADFC -Fahrradklimatest".

- *Kommunikation*

Die Vorteile des Fahrrads als Verkehrsmittel z. B. für den Innenstadtbesuch und die vorhandenen Möglichkeiten in Bezug z.B. auf Abstellmöglichkeiten und Serviceangebote sind umfassender herauszustellen.

- *Sicherheit*

Ziel ist, das Miteinander zu fordern, aber auch zu fördern sowie die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Durch Öffentlichkeitsarbeit soll die Verkehrssicherheit stärker thematisiert werden. Wichtig ist hier die Einbeziehung der umliegenden Kommunen, da die Kfz-Fahrer aus dem ländlich geprägten Umland geringe Erfahrungen mit dem Radverkehr haben.

- *Außendarstellung „Fahrradstadt“ Oldenburg*

Viele Maßnahmen wurden und werden in Oldenburg zugunsten des Radfahrers umgesetzt. Sie werden aber, im Gegensatz zu anderen Städten wie z.B. Münster, oftmals nicht medienwirksam präsentiert. Ziel ist, Oldenburg als fahrradfreundliche Stadt stärker in die Öffentlichkeit zu rücken und das damit verbundene positive Image zu fördern. Eine erste Maßnahme ist die Nutzung der Internetplattform des Nationalen Radverkehrsplans zur Präsentation der Initiative Radverkehr Oldenburg sowie das städtische Projekt





Fachexkursionsführer Radverkehrsförderung in Deutschland“, das im Rahmen des NRVP zur Förderung beantragt ist und 2009/2010 umgesetzt werden soll.

### 3. Infrastruktur

Die Radwege in Oldenburg wurden in den 1960er Jahren in damals vorbildlicher Weise geschaffen, befinden sich aber heute aufgrund ihres Alters und der überholten Ausgestaltung in einem teilweise sanierungsbedürftigen Zustand und entsprechen nicht mehr den heutigen Standards.



- *Bauliche Standards*

Es ist zu prüfen, inwieweit die Formulierung baulicher Standards für Radverkehrsinfrastruktur sinnvoll und umsetzbar ist. Die Standards sollen sich an den Richtlinien und rechtlichen Vorgaben orientieren und auch Aussagen z.B. zur Oberflächenbeschaffenheit und Knotenpunktgestaltung enthalten. Sie ersetzen nicht die jeweils erforderliche Entscheidung vor Ort.

- *Lenkung*

Besonders an Knotenpunkten mit oder ohne Signalisierung wird der Radverkehr überwiegend zusammen mit dem Fußgänger geführt. Als Ziel wird daher eine Minimierung der baulichen und signaltechnischen Barrieren für den Radfahrer definiert. Eine erste Maßnahme ist, an Knoten und Einmündungen die Führung des Radverkehrs zu optimieren.

- *Standortwahl von Abstellanlagen für Fahrräder*

Für die Innenstadt Oldenburg wurde ein Abstellanlagenkonzept beschlossen, dass bereits überwiegend umgesetzt ist. Die Initiative schlägt vor, in der Fortführung des Abstellanlagenkonzepts auch private Abstellanlagen zu integrieren. Daneben soll für die Stadt Oldenburg ein Merkblatt für Fahrrad-Abstellanlagen erarbeitet werden, das Architekten und Bauherren bei der Planung von Abstellanlagen behilflich ist.



- *Typen von Abstellanlagen*

Der bereits verwendete Standardbügel soll weiterhin zur Ausführung kommen, um eine einheitliche (innen-) stadtweite Gestaltung der Fahrradabstellanlagen sicherzustellen.

- *Leitsysteme für Abstellanlagen*

Ein Leitsystem für die Standorte von Abstellanlagen ist nicht vorhanden, voraussichtlich auch nicht erforderlich. Über Beschilderung hingewiesen werden soll zukünftig temporär für bestimmte Zeiträume auf neue bzw. veränderte Abstellanlagen. Die großen Anlagen sollen zudem in einen neuen Fahrradstadtplan aufgenommen werden.

#### 4. Service und Dienstleistungen

In dieser Kategorie sind Handlungsfelder enthalten, die einerseits Verbesserungen rund um das Fahrrad beinhalten und andererseits durch eine gewerbliche Nutzung im Innenstadtbereich das Fahrrad als Wirtschaftsfaktor etablieren.



- *Bike and Ride*

Die Stadtverwaltung hat zusammen mit der VWG bereits in der Vergangenheit „Bike and Ride“-Anlagen errichtet. Ziel ist die weitere Förderung des Fahrrads für Wege in Verknüpfung mit den Verkehrsmitteln des ÖPNV. Dazu werden in Zusammenarbeit mit der VWG die jetzigen Standorte überprüft und gegebenenfalls ergänzt. Daneben soll die Vernetzung zwischen Fahrrad und car sharing verbessert werden. In Zusammenarbeit mit dem Anbieter cambio werden an geeigneter Stelle Fahrradabstellanlagen errichtet.

- *Rad und Gepäck*

Das Fahrrad auch als Wirtschaftsfaktor für die Innenstadt anzuerkennen, dafür gibt es noch keine ausgereiften Lösungen. Zwar bieten in der Vorweihnachtszeit die VWG und einige Geschäfte ihren Kunden den Service der Gepäckaufbewahrung an, aber konkrete Informationsmaßnahmen fehlen. Aus der Sicht der IRO steckt in diesem Service ein Potential, um die Innenstadt noch attraktiver zu gestalten und sie wirtschaftlich zu stärken. Maßnahmen, wie das Anbieten eines Bringdienstes nach



dem Vorbild des Apothekenservices oder die gewerbliche Nutzung des Fahrrades für Paketkuriere in der Innenstadt als auch Möglichkeiten zur individuellen Unterbringung von Gepäckstücken in der Stadt fördern die Kaufkraftbindung der Kundengruppe Radfahrer. Darüber hinaus kann im Rahmen einer Zusammenarbeit von Händlern ein flächendeckendes Servicenetz für Radfahrer aufgebaut werden, das z.B. Lufttankstellen für Räder umfasst.

## 5. Prävention

Viele Kinder fahren mit dem Fahrrad oder mit dem Bus zur Schule. Aus diesem Grund findet bereits in der Grundschule Verkehrsunterricht statt, mit dem Rad zur Schule zu fahren ist ein Schwerpunktthema dieses Unterrichts. Schulungsangebote für Erwachsene gibt es dagegen kaum.



- *Information / Schulung*

In der Vergangenheit wurden vereinzelte projektbezogene Informationsflyer herausgegeben. Die Analyse ergab, dass das gemeinsame Auftreten von Polizei, Verkehrswacht, ADFC und Stadtverwaltung noch zu wenig erfolgt. Ziel dieses Handlungsfeldes ist es, durch Gemeinschaftsaktionen gezielter auf Probleme zu reagieren. Dabei sollen Aspekte z. B. zum Verkehrsverhalten sowie den gesundheitlichen und umweltbedingten Auswirkungen des Radfahrens berücksichtigt werden. Wünschenswert wäre auch, verstärkt Angebote für Reparaturkurse und Fahrsicherheitstrainings anzubieten.

- *Verkehrssicherheit*

Bewusste Verstöße von Radfahrern gegen Verkehrsregeln sind ein Indiz, dass die Bedingungen des Radverkehrs teilweise nicht den Belangen des Verkehrsteilnehmers entsprechen, wie auch der Deutsche Verkehrsgerichtstag Anfang 2009 festgestellt hat. Zahlreiche durch Kfz-Fahrer verursachte Unfälle mit Radfahrern belegen gleichzeitig, dass eine Information und Sensibilisierung der Kfz-Fahrer erforderlich ist.

Ziele dieses Handlungsfeldes sind, neben der allgemeinen Verbesserung der Verkehrssicherheit und Reduzierung der Unfälle auch eine höhere Akzeptanz der verkehrlichen Regelungen zu erlangen. Maßnahmen sind z. B. die Durchführung von Aufklärungs- und Aktionstagen, Umbau- und Markierungsarbeiten.



## Radverkehrsplanung: Umsetzung

Die aufgestellten Handlungsfelder sind umfassend und auf einen längeren Umsetzungszeitraum ausgelegt. Aus diesem Grunde wurden Schlüsselmaßnahmen definiert, die die Zielsetzung wesentlich unterstützen und Barrieren in Bezug auf das Radfahren abbauen (vgl. Anhang).

Folgende Schlüsselmaßnahmen werden benannt:

### **Strategie und Konzept**

- Erarbeiten und Installieren einer internen Beteiligungsregelung für die Belange des Radverkehrs
- Modifizieren der LSA-Schaltungen zum Abbau von Benachteiligungen des Radverkehrs

### **Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation**

- Verstärkte Öffentlichkeitsarbeit und offene Kommunikation durch Teilnahme an Wettbewerben und Auslobung eigener Wettbewerbe
- Optimierung des Internetauftritts der Stadt zum Thema Fahrrad
- Neuauflage der Fahrradkarte der Stadt Oldenburg



### **Infrastruktur**

- Pilotprojekt einer lichtsignalabhängigen Steuerung für den Radverkehr auf der Cäcilienbrücke
- Führung des Radverkehrs an Einmündungen und Knoten parallel zum Kfz-Verkehr

### **Service und Dienstleistungen**

- Intensive Vernetzung mit den Verkehrsmitteln Bahn, Bus und Auto (Car sharing)
- Erstellen eines Innenstadtkonzeptes mit Serviceangeboten für Radfahrer

### **Prävention**

- Zusammenarbeit Stadt, Verkehrswacht, Polizei und ADFC zum Herausbringen gemeinsamer Informations- Flyer u.a. zum Verhalten im Straßenraum für alle Verkehrsteilnehmer
- Erstellen einer Liste mit wichtigen Knoten und Einmündungen für radfahrer- und fußgängerbezogene Umgestaltungsmaßnahmen

Der Rat der Stadt Oldenburg stellt zur Umsetzung von investiven Maßnahmen im Bereich der Rad- und Fußgängerwege jährlich Haushaltsmittel zur Verfügung. In den letzten beiden Jahren konnten jeweils ca. 400.000 € für Verbesserungen der Infrastruktur umgesetzt werden. Für weitere Maßnahmen der Radverkehrsförderung stehen der Verwaltung Mittel in Höhe von durchschnittlich jährlich 3200 € zur Verfügung. Unter der Voraussetzung gleich bleibender finanzieller Mittel und der politischen Zustimmung besteht die Möglichkeit, die formulierten Ziele zu verfolgen und die Schlüsselmaßnahmen umzusetzen.





## Wer ist die IRO?

### **Gesine Multhaupt.**

SPD – Fraktion

### **Daniela Pfeiffer, Michael Rosenkranz**

CDU – Fraktion

### **Tobias Frick**

Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

### **Nils Krummacker**

FDP - Fraktion

### **Hans-Wolfgang Woltemade**

Die Linke.Oldenburg - Fraktion

### **Siegfried Eilers**

Polizeiinspektion Oldenburg-Stadt/Ammerland

### **Gernot Lucks**

ADFC Oldenburg e.V.

### **Heidi Müller-Henicz / N.N.**

City Management Oldenburg (CMO)

### **Dr. Frank-Egon Pantel**

Stadtbaurat, Dezernat für Bauen, Umwelt und Verkehr

### **Prof. Bernd Müller**

Amtsleiter, Amt für Verkehr und Straßenbau

### **Gert Malten, Norbert Novicic**

Fachdienst Verkehrslenkung

## Leitung und Koordination:

### **Norbert Klostermann**

Fachdienst Verkehrsplanung

### **Kerstin Goroncy**

Fachdienst Verkehrsplanung

Fußgänger- und Fahrradbeauftragte



## Kontakt

[fahrradbeauftragte@stadt-oldenburg.de](mailto:fahrradbeauftragte@stadt-oldenburg.de)

Tel. (0441) 235 3849

## Informationen

Oldenburg und das Fahrrad

[www.oldenburg.de/verkehr](http://www.oldenburg.de/verkehr)

Nationaler Radverkehrsplan

[www.nationaler-radverkehrsplan.de](http://www.nationaler-radverkehrsplan.de)

Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche

[www.fahrradfreundlich.nrw.de](http://www.fahrradfreundlich.nrw.de)

Städte, Gemeinden und Kreise in NRW  
Allgemeiner Deutscher Fahrradclub e.V.

[www.adfc.de](http://www.adfc.de)

BM Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

[www.bmvbs.de](http://www.bmvbs.de)

Deutsches Institut f. Urbanistik

[www.difu.de](http://www.difu.de)

Radlust Kampagne

[www.radlust.info](http://www.radlust.info)

Niederländischer Radfahrverband

[www.fietsberaad.nl](http://www.fietsberaad.nl)

