

Ziele

Liebe Oldenburgerinnen, Oldenburger und Auswärtige,

Oldenburg braucht eine ausgewogene und vorausschauende Verkehrspolitik und eine attraktivere Innenstadt.

Die Initiative UNSER OLDENBURG verfolgt dabei folgende Ziele:

- Erreichbarkeit der Innenstadt für alle
- ein l(i)ebenswertes Oldenburg
- mehr Verkehrsraum für FußgängerInnen, SkaterInnen, RadfahrerInnen und Busse
- mehr Verkehrssicherheit

Vorangige Maßnahmen für eine gute Erreichbarkeit und Aufwertung der Innenstadt sind für uns:

- Förderung des Fahrradverkehrs
- Bessere Fuß- und Radwege
- Mehr Verkehrssicherheit, insbesondere auf Schulwegen
- Stärkung des Busverkehrs
- Einrichtung einer Regionalstadtbahn zur besseren Erreichbarkeit der City
- Optimierung des Park-and-Ride-Systems, Bike-and-Ride
- Intelligente Verkehrslenkung und Parkraumplanung in der City
- Rückgewinnung von Wohnraum in der Innenstadt
- Einheitliche Ladenöffnungszeiten
- Senkung des Mietspiegels um eine weitere „Filialisierung“ zu vermeiden
- Attraktivitätssteigerung durch mehr Begrünung und Schaffung von Begegnungs- und Verweilbereichen
- Kundenbindung durch verbesserte Service- und Beratungsleistungen

Der begrenzte Verkehrsraum in Oldenburg erfordert eine intelligente und zukunftsfähige Verkehrspolitik. Jedoch sind auch weitere Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung der City notwendig, um Oldenburg für das nächste Jahrtausend fit zu machen.

Das Altstadtfest beweist jährlich mit seinen 400.000 Besuchern eindrucksvoll, dass durch eine intelligente Verkehrslenkung die City ohne Verkehrsbehinderungen erreichbar ist. (Wenige Ausnahmen sind z.B. Weihnachten / Ostern) Umweltfreundliche Verkehrsmittel müssen noch attraktiver werden. Es gibt bereits viele OldenburgerInnen, die immer öfter mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln in der Stadt unterwegs sind. Doch noch ist viel zu tun, um mehr Menschen zum vermehrten Umsteigen auf umweltverträgliche Verkehrsmittel zu bewegen.

Wir freuen uns, wenn auch Sie sich dementsprechend in der City fortbewegen würden. Dann könnten auch aktuelle Umfragen erneut belegen, daß die zufriedensten Menschen in Oldenburg leben.

Mit freundlichen Grüßen,

Ihre Initiative UNSER OLDENBURG

Die Initiative wird unterstützt von:

BLLENDE 4, Bilderrahmen

Bonke-Fahrräder

Theater Laboratorium

Hotel-Restaurant Tafelfreuden

Blumen am Theater

Restaurant „Kleine Burg“

KULTURETAGE

Fahrradstation am Waffenplatz

Wohlthat´sche Buchhandlung

Verein STADTTEILAUTO

Kinderzentrum Oldenburg

Deutscher Gewerkschaftsbund Kreis OI-WHV c/o M. Klöpfer

TRENDWENDE ... NATÜRLICH WOHNEN

Buhl Bikes & Sports

Stadtelternrat für Kindertagesstätten c/o Jürgen Eberling

Verein zur Förderung interkultureller Begegnung e.V. Oldb

Friseure „Eigenart“

Restaurant Casa Montana

LEHM-STEINE-KELLE, Bauunternehmen

contouren, dialogische Reiseplanung

Allgemeiner Deutscher Fahrradclub

Töpferei Silke Hagemann

Theater Wrede

Beratungs- und Koordinationsstelle für Selbsthilfegruppen

Karun-Basar

Time-Accessoires

Drucken & Lernen

Der Holzladen

Bürgerinitiative für Naturschutz und Stadtökologie

HELLAS-BASAR

Tuchföhlung - Stoffe und mehr

City Fitness - Sportstudio

Buchhandlung Plaggenborg

Café am Damm

AStA der C.-v.-Ossietzky Universität

Ararat - Grill

Teehandel & Teeladen Paul Schliemann

KORNBLUME - Naturkost

Architektinnen im Wasserturm, K. Baatz u. A. Herbolzheimer

Verein für Kinder e.V.

Bikes ...das Fahrradgeschäft

Gaststätte Blue Bayan

Franz Weinladen

Atelier für Schmuckgestaltung, Karin Holthusen

Druckerei Gegendruck

FLIC FLAC Drachen und Freizeitsport

Oldenburger Energierat e.V.
Verkehrsclub Deutschland (VCD)

Gaststätte DREIECK

LOUNGE - Musikbar

GALERIE ZEITRAUM

TRENDWENDE... NATÜRLICH EINRICHTEN

Eissalon Venezia

Praxis f. Gesundheitsbildung u. Beratung

Schnellimbiß GÖK

Kräutergärtnerei

„DIE TEESTUBE“

Lebensmittel Detlev Nieland

Bund für Umwelt und Naturschutz, Kreisgruppe Oldb

Naturkost Brot & So

Gaststätte „Bei Beppo“

Schmizz Tag + Nachtcafé

Peter Wulf Moden

Oldenburger Tafel e.V.

Samenkorn Naturspeisewaren c/o Detlef Müller

Zahnarztpraxis Detlev Brinkmann

Metro, Club/Café

Restaurant - Bistro Ozan

Töpferei Ton in Ton

Gaststätte Uhlenspiegel

Tabula Buchhandlung

Werbeagentur mensch und umwelt

Kurdisch-Deutscher Freundschaftsverein

Praxis Dr. med. E. Toben-Herrmann

Dr. Jochen Pade

Dr. Wilfried Tuszynski

Dr. Heiko Hinrichs

Jürgen L. Herr - Rechtsanwalt

Prof. Dr. Gert Janssen

Dieter Todeskino

Die Artischocke

Kunstgewerbe

MTS-City-Sound

PLANUNGSWERKSTATT -Naturbauweisen-

Gaststätte „FAUST“

Second-Hand „Anziehbar“

Bürgerinitiative Burgstraße c/o Peter Kapels

Horizont-Reisen

WERKZEUGKISTE, Maschinenverleih

Piano Rosenkranz

ART-Plakat

Restaurant BODRUM

Welthaus e.V. / Tierra

Die Ziele von UNSER OLDENBURG im Einzelnen:

1. Erreichbarkeit der Innenstadt für alle

Der hohe Anteil des Motorisierten Individualverkehrs (MIV), der in Oldenburg bei 60 % liegt und damit bundesweit eine Spitzenstellung einnimmt sowie die ständig steigenden Kfz-Zulassungszahlen gefährden in immer stärkerem Maße die Erreichbarkeit der Oldenburger Innenstadt.

Eine Ausweitung des Parkraumangebotes wirkt kontraproduktiv, da durch die vermehrte Bereitstellung von Parkraum sowie eine kurzzeitige Entspannung weiterer Kfz-Verkehr angezogen wird und die Probleme letztlich verstärkt werden.

Abhilfe kann nur eine konsequente Förderung des Umweltverbundes (Fuß, Fahrrad, ÖPNV) schaffen. Neben der Förderung der einzelnen Verkehrsarten ist v.a. die Kombination innerhalb des Umweltverbundes zu fördern, hier insbesondere die Kombination Fahrrad - Bus, allg. auch als Bike and Ride bezeichnet. Wichtig dabei ist, daß dezentral an vielen Haltestellen sicherer, hochwertige Fahrradabstellanlagen eingerichtet werden (nach Möglichkeit überdacht).

Ziel ist die größtmögliche Verlagerung vom MIV auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes. Dadurch wird die Erreichbarkeit der Oldenburger Innenstadt gesichert, ohne, daß auch nur ein Weg unterbleiben muß. Busse können nun schnell und ohne Verspätungen in die Innenstadt gelangen, auch der Fahrradverkehr hat mehr Platz, sowohl auf der Strecke als auch am Ziel (Innenstadt), wo den Ansprüchen des Radverkehrs entsprechende Abstellanlagen in ausreichender Anzahl vorhanden sein sollen.

Der verbleibende Autoverkehr soll durch eine intelligente, frühzeitig ansetzende Verkehrslenkung stadtverträglich abgewickelt werden. Neben Park and Ride – die P + R Parkplätze dürfen aber nicht zu nah an der Innenstadt liegen – soll das Parkleitsystem bereits an/ auf der Autobahn beginnen.

Weitere Maßnahmen zur Reduzierung des MIV sind z.B. Änderungen in der Schülerbeförderung: so sollten Schüler nicht nur in der Sekundarstufe 1 kostenlos befördert werden, sondern auch in der Sekundarstufe 2. Die Mindestentfernung von 2 km soll entfallen. In Osnabrück wurden mit diesem System gute Erfahrungen gemacht, u.a. wurden die Unfallzahlen gesenkt.

Das Propagieren und Einführen eines Jobtickets würde ebenfalls dazu beitragen, die MIV-Belastung zu reduzieren.

Solche Forderungen bzw. überhaupt Forderungen nach einem besseren ÖPNV- und Radverkehrssystem ist vom CMO nicht zu vernehmen. Auch von einem Lieferservice, der ebenfalls das Verkehrsaufkommen verringern würde, ist nichts zu hören. Dabei bieten viele Läden diesen Service bereits an, vermarkten ihn aber aus unbekanntem Gründen nicht.

Neben der reinen Verkehrspolitik kommt auch der Stadtplanung bei der Lösung der innerstädtischen Verkehrsprobleme eine wichtige Rolle zu. Anstatt alles auf die Innenstadt auszurichten, sollen die Stadtteile / Stadtteilzentren gestärkt werden, so daß v.a. für Waren und Dienstleistungen des täglichen Bedarfs die Fahrt in die Innenstadt nicht notwendig ist und damit unterbleibt. Darüber hinaus sollte darauf geachtet werden, daß bei der Planung auf eine Nutzungsmischung zu achten ist, d.h. Wohnen und Arbeiten und Einkaufen weitgehend an einem Ort stattfinden können.

2. L(i)ebenswertes Oldenburg

Die Attraktivität einer Innenstadt hängt aber nicht allein von ihrer verkehrlichen Erreichbarkeit ab. Weitere Qualitäten wie Aufenthaltsqualität, Atmosphäre etc. müssen gegeben sein, um eine Innenstadt attraktiv zu machen. So setzt sich die Initiative dafür ein, die Innenstadt wieder verstärkt zum Wohnort zu machen. Dies führt auch zu einer stärkeren Belegung der Innenstadt, die außerhalb der Ladenöffnungszeiten meist tot wirkt.

Um die Aufenthalts- und Erlebnisqualität der Innenstadt zu fördern soll auch mehr Grün vorhanden sein, ebenso Plätze für Begegnungen, zum Verweilen. Hier steht insbesondere die Belegung von Plätzen wie dem Schloßplatz, Waffenplatz, Rathausmarkt etc. im Vordergrund, aber auch der Schloßgarten soll stärker genutzt werden. So befindet sich dort z.B. kein einziges Café o.ä.

Letztlich muß der Besuch der Innenstadt zu einem Erlebnis werden, zu dem mehr gehört als nur einzukaufen. Trotzdem muß auch hier etwas getan werden. Der "Filialisierung" der Innenstadt muß durch die Senkung des Mietspiegels entgegengewirkt werden, so daß auch traditionelle, alteingesessene Einzelhändler eine Chance haben, gegen große Ketten wie z.B. C&A, H+M etc. zu bestehen.

Außerdem ist für eine Kundenbindung eine Verbesserung des Beratungs- und Serviceangebotes anzustreben. Nur so kann die Oldenburger Innenstadt eine eigene Identität entwickeln, die sich von anderen Städten abhebt. Diese Identität ist aber sehr wichtig, um Kunden zu binden. Noch stehen die Chancen gut.

Oldenburg gilt noch immer als sehr unternehmerfreundlich, hier fühlen sich die Einwohner am wohlsten.

Das CMO, das sich selbst als innovativ bezeichnet, sollte vor allem in den o.g. Punkten aktiv werden, um eine Attraktivitätssteigerung der Oldenburger Innenstadt zu erreichen. Die Stadt Bremen, die fälschlicherweise gerne als Vorbild für die Forderung nach mehr Parkraum genannt wird, ist genau in dem im vorstehenden Absatz genannten Punkten tätig geworden.

So gibt es in der Bremer Innenstadt einheitliche Ladenöffnungszeiten (im Gegensatz zu Oldenburg), eine einseitige Fixierung und Förderung des MIV findet dort nicht statt, zumal Bremen einen wesentlich besseren und leistungsfähigeren ÖPNV hat als Oldenburg. Während der ÖPNV-Anteil in Oldenburg bei gerade einmal 5 Prozent liegt, hat Bremen einen Anteil von 17 Prozent. Während der Kfz-Anteil in Oldenburg bei 60 Prozent liegt, beträgt der Wert in Bremen 40 Prozent.

3. Mehr Verkehrssicherheit

Eine Reduzierung des MIV und eine Steigerung des Anteils der Verkehrsmittel des Umweltverbundes hätte auch auf die Verkehrssicherheit positive Auswirkungen. Städte mit einem hohen Radverkehrsanteil sind sicherer als Städte mit einem niedrigen.

In Osnabrück hat sich gezeigt, daß eine Schülerbeförderung auch von Schülern aus der Sekundarstufe 2 sowie ohne Mindestentfernung zu einer Reduktion der Unfallzahlen führt. Geschwindigkeitsreduzierungen (Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit) führen ebenfalls zu mehr Verkehrssicherheit, ohne die Leistungsfähigkeit der Straßen in nennenswertem Umfang einzuschränken. Nicht umsonst fordert der Deutsche-Städte-Tag (DST) Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit innerorts.

Bei einer Geschwindigkeitsreduzierung für den MIV würden auch die Verkehrsmittel des Umweltverbundes an Bedeutung gewinnen, auch wenn das Fahrrad schon heute auf Distanzen bis 5 km schneller als der Kfz-Verkehr ist, was aber kaum jemand weiß.

Die Initiative UNSER OLDENBURG setzt sich also für mehr Lebensqualität in Oldenburg ein, damit verbunden für eine bessere Erreichbarkeit der Innenstadt für alle Menschen und nicht nur für Autofahrer. Das Auto hat sicherlich seinen Platz im Verkehr, doch darf die Planung nicht allein auf das Kfz ausgerichtet sein, da der vorhandene Verkehrsraum beschränkt ist und dort alle Verkehrsteilnehmer ihren Platz finden müssen.

Dieses sind erste Vorschläge für eine bessere Erreichbarkeit der City für alle VerkehrsteilnehmerInnen und eine Aufwertung der Oldenburger Innenstadt.

Oldenburg, September 1999