



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

# Mobilitätsplan Oldenburg 2030

## Oldenburg bewegt sich! Kurzfassung



Foto: Stadt Oldenburg

Gefördert durch:



Bundesministerium  
für Digitales  
und Verkehr

aufgrund eines Beschlusses  
des Deutschen Bundestages

**100%**  
FÜRS KLIMA



Stadt  
Oldenburg

#### **Herausgegeben von**

Stadt Oldenburg (Oldb) – Der Oberbürgermeister,

Amt für Klimaschutz und Mobilität

Stand: März 2024

Für allgemeine Anfragen an die Stadt Oldenburg nutzen Sie bitte unser Kontaktformular unter [www.oldenburg.de/kontakt](http://www.oldenburg.de/kontakt)

Bearbeitung Stadt Oldenburg, Amt für Klimaschutz und Mobilität

Dr. Norbert Korallus (Amtsleitung), Carola Pietsch (Fachdienstleitung Mobilität), Anna Braam, Damaris Böhm, Sebastian Bührmann, Karsten Everth, Maximilian Geist, Kerstin Goroncy, Frederike Pleus, Andrea Spielker

Gutachterbüros

PGV-Alrutz (Radverkehr | Niels Brünink, Detlev Gündel, Elke Willhaus, Alexandra Böttcher), büro stadtVerkehr (Parkraumkonzept | Karsten Strack, Thomas Schimanski), BERNARD Gruppe (Machbarkeitsstudie Wallring | Leon Baur, Oliver Borsellino, Malte Gutheil, Jörg Stowasser), EcoLibro (Ladeinfrastruktur E-Mobilität | Volker Gillessen, Dr. Steffen Pötsch/Mobilitätsstationen | Michael Schramek, Robin Knechtel, Jonas Gröning), CBH Rechtsanwälte (Ladeinfrastruktur E-Mobilität und Mobilitätsstationen | Dr. Jan Deuster), ahoidesign (Mobilitätsstationen – Grafikdesign | Jonas Seemann), ISUP (P&R und B&R | Dr. Rainer Schubert, Dr. Gisela Herrnsdorf)

Die Gutachterbüros lieferten die Maßnahmenempfehlungen für den Mobilitätsplan Oldenburg 2030. Die Darstellungen in dieser Broschüre bauen darauf auf, liegen jedoch vollständig in der Verantwortung der Stadt Oldenburg.

Die Langfassung der Mobilitätsplans Oldenburg 2030 ist auf der Website der Stadt Oldenburg verfügbar.

#### **Kontakt**

Stadt Oldenburg

Fachdienst Mobilität

E-Mail: [mobil@stadt-oldenburg.de](mailto:mobil@stadt-oldenburg.de)

# Vorwort

Fotos: Hauke-Christian Dittrich und Privat



In was für einer Stadt möchten wir im Jahre 2030 leben? Wie kann Oldenburg sich so weiterentwickeln und verändern, dass es in Zukunft in noch höherem Maße eine lebenswerte und zukunftsfähige Stadt sein wird? Wie können wir gleichzeitig aktuellen Herausforderungen im Bereich Klimaschutz und Stadtentwicklung ernsthaft gerecht werden?

Der am 26. Juni 2023 vom Rat der Stadt Oldenburg beschlossene Mobilitätsplan Oldenburg 2030 soll dazu beitragen, die richtigen Antworten zu finden.

Städtische Mobilität ist eine wesentliche Komponente für die zukünftige Entwicklung unserer Stadt. Wir müssen jetzt Treibhausgasemissionen deutlich reduzieren. Gleichzeitig muss knapper öffentlicher Raum so aufgeteilt werden, dass mehr Platz für zu Fuß Gehende, Radfahrende und den Bus zur Verfügung steht. Auch wünschen sich viele Bürgerinnen und Bürger mehr Grün und mehr attraktive Aufenthaltsräume in der Stadt – all das bei guter

Erreichbarkeit der täglichen Ziele. Alle Bevölkerungsgruppen sollen sicher und eigenständig unterwegs sein können. Kinder, ältere und mobilitätseingeschränkte Menschen haben diesbezüglich besondere Bedürfnisse, die noch mehr Aufmerksamkeit benötigen.

Diese Ziele sind nur durch eine „Verkehrswende“ zu erreichen. Das bedeutet nicht, vollkommen auf das Auto zu verzichten, aber dessen Einsatz auf die Bereiche zu reduzieren, wo es echte Vorteile und wenig Alternativen gibt. Die Stärkung des sogenannten Umweltverbundes (Fußverkehr, Radverkehr, Bus und Bahn) durch den Mobilitätsplan Oldenburg 2030 soll möglichst vielen Menschen in Stadt und Umland zugutekommen. Gleichzeitig sind auch Maßnahmen vorgesehen, welche die Nutzung des eigenen Pkw für die Fahrt in die Innenstadt oder für die reine Durchfahrt durch zentrale Stadtbereiche unkomfortabler machen. Die Erreichbarkeit der Innenstadt und anderer Ziele in der Stadt Oldenburg bleibt weiterhin mit allen Verkehrsmitteln vollständig gegeben. Zudem sollen die Qualität des öffentlichen Raums, die soziale Teilhabe und die Verkehrssicherheit von den Maßnahmen profitieren.

Die Umsetzung des Mobilitätsplans Oldenburg 2030 wird weiterhin durch Beteiligungs- und Informationsangebote begleitet. Lassen Sie uns im Austausch darüber bleiben, wie städtische Mobilität so gestaltet werden kann, dass Oldenburg im Jahre 2030 eine Vorreiterrolle als lebenswerte Stadt mit nachhaltigem und innovativem Mobilitätssystem einnimmt.

Jürgen Krogmann  
Oberbürgermeister

Christine-Petra Schacht  
Stadtbaurätin

# Inhaltsverzeichnis

Vorwort	3
Ziel und Strategie	5
Vorgehen	6
Übersicht Teilkonzepte	7
Teilkonzept Radverkehr	9
Teilkonzept Parkraummanagement	12
Teilkonzept Wallring	14
Teilkonzept E-Ladeinfrastruktur	17
Teilkonzept Mobilitätsstationen	19
Teilkonzept P&R (Park and Ride) und B&R (Bike and Ride)	21
Zusammenspiel der Teilkonzepte	23
Wirkung	25
Ausblick	26



Grafik: Hannes Mercker

# Ziel und Strategie

Warum ein Mobilitätsplan Oldenburg 2030? In den vergangenen Jahren waren die Mobilität und der Verkehr einem hohen Entwicklungs- und Veränderungsdruck ausgesetzt. Die Stadt Oldenburg verfolgt das ehrgeizige Ziel, bis 2035 klimaneutral zu werden, und strebt eine nachhaltige Stadtentwicklung an.

Um diesen Herausforderungen gerecht zu werden, erstellte die Stadtverwaltung Oldenburg in enger Zusammenarbeit mit Gutachterbüros den Mobilitätsplan Oldenburg 2030. Er ist ein dynamischer, umsetzungsorientierter Plan, der insbesondere Schwerpunkte im Bereich Klimaschutz und Stadtentwicklung setzt. Zeitlicher Horizont ist 2030, sodass die im Plan formulierten Projekte kurzfristig und

konsequent umzusetzen sind, um das Wirkungspotenzial schnell erschließen und damit die gesetzten Ziele einer „Verkehrswende“ erreichen zu können.

Der vorliegende Mobilitätsplan Oldenburg 2030 ist die konzeptionelle Grundlage für weitere Diskussionen in Politik und Öffentlichkeit zur Priorisierung und Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen. Er stellt hierzu die fachlichen Analysen und Vorschläge der beauftragten Gutachterbüros bereit.

Die wesentlichen Ziele des Mobilitätsplans und der Bezug zu anderen wichtigen städtischen Zielen und Strategien sind in Abbildung 1 dargestellt.

## Hauptziele Mobilitätsplan und Bezug zu anderen Strategien

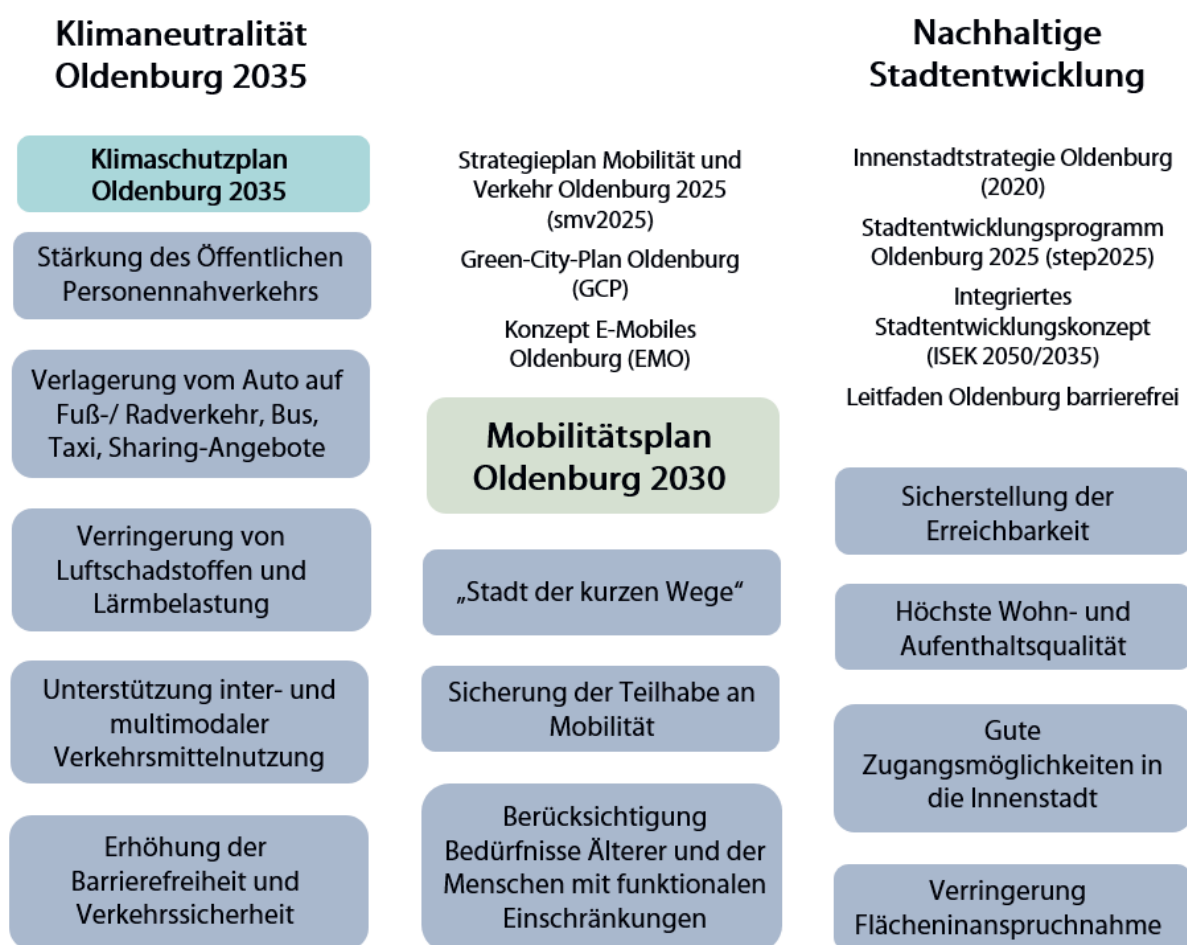


Abbildung 1: Hauptziele und Bezug zu anderen Strategien/Plänen. Quelle: Stadt Oldenburg

## Vorgehen

In enger Abstimmung mit den Fachämtern der Stadtverwaltung haben externe Fachbüros sechs Teilkonzepte des Mobilitätsplans erarbeitet.

Die Erstellung der einzelnen Teilkonzepte wurde jeweils durch regelmäßig tagende projektbezogene Arbeitsgruppen begleitet, denen Vertreterinnen und Vertreter der Planungsbüros und der Fachämter angehörten.

Im Rahmen einer zentralen Projektbegleitgruppe (PBG) waren Vertreterinnen und Vertreter aus Ratsfraktionen, Vereinen, Verbänden und Institutionen sowie der Wissenschaft im Planungszeitraum 2022 in insgesamt neun Sitzungsterminen in die Planerstellung unmittelbar einbezogen.

Die Öffentlichkeit wurde im Rahmen dreier öffentlicher Foren und einer Jugendmobilitätskonferenz beteiligt.

Über die Beteiligungsplattform Gemeinsam Oldenburg wurden zudem drei Online-Umfragen zu den Themen Mobilitätsverhalten und Fahrradstraßen als Input zu den Teilkonzepten durchgeführt. Aktuelle Informationen zur Entwicklung des Mobilitätsplans wurden durch Newsletter, die städtische Website und soziale Netzwerke kommuniziert.

In was für einer Stadt wollen Sie in Zukunft leben?

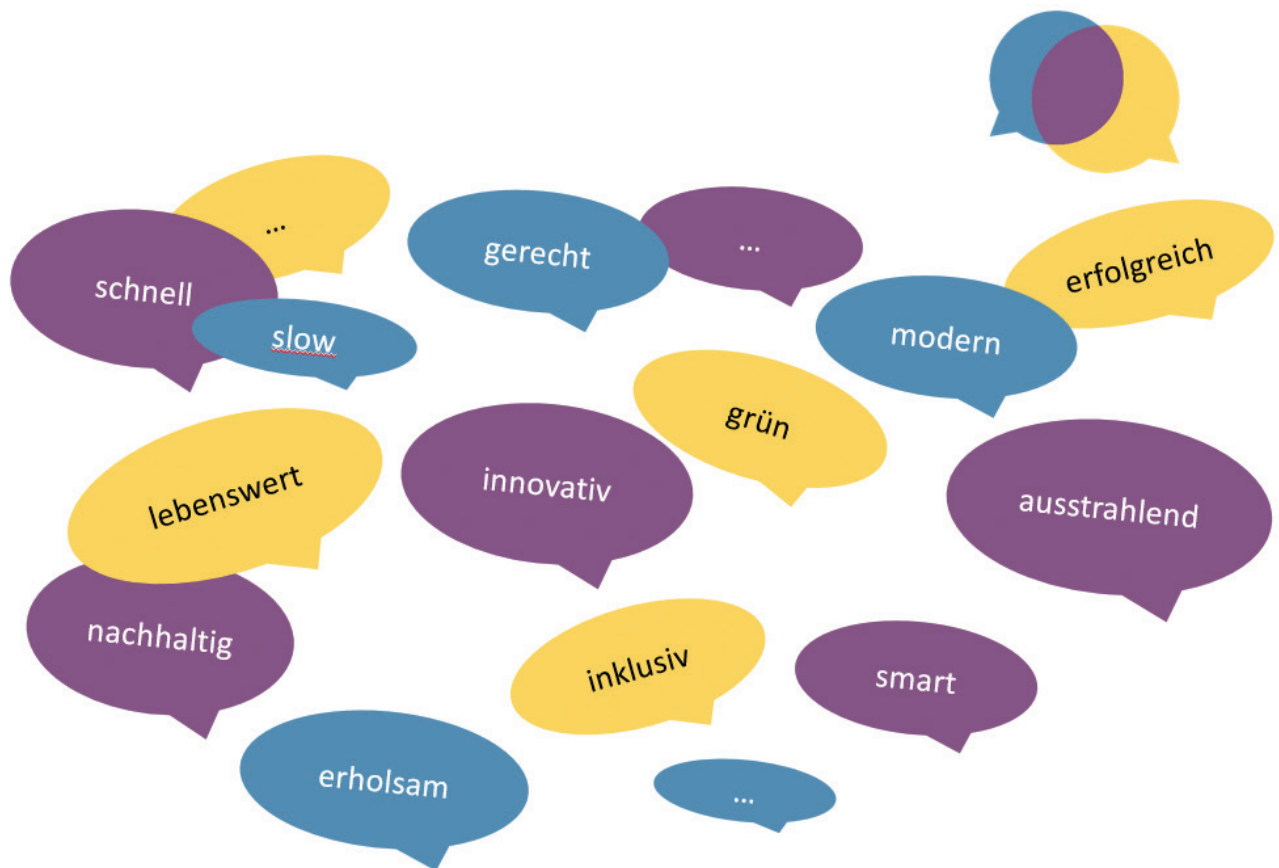


Abbildung 2: Schlagworte „In was für einer Stadt wollen Sie in Zukunft leben?“ Quelle: TOLLERORT entwickeln & beteiligen und Stadt Oldenburg

# Übersicht Teilkonzepte

## Radverkehr: Premiumnetz Radrouten – Fahrradstraßen – Fahrradzonen

... entspannt mit dem Rad durch Oldenburg.

Konzept für ein Premiumnetz für den Radverkehr mit Radrouten und deren Anbindung an die Nachbargemeinden (Radrouten), Fahrradstraßen und Fahrradzonen.

## Parkraummanagement – ruhender Kfz-Verkehr

... ermöglicht eine effiziente und nachhaltige Nutzung des knappen öffentlichen Raums und die Reduzierung von Kfz-Verkehr.

Konzept mit organisatorischen, verkehrsrechtlichen und gegebenenfalls baulichen Maßnahmen für den ruhenden Kfz-Verkehr.

## Machbarkeitsstudie Wallring: Durchgängige ÖPNV-Spur

... schnell, umweltfreundlich und zuverlässig mit dem Bus in die Innenstadt.

Konzept für einen umgestalteten Wallring mit einer durchgängigen Spur für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und Verbesserungen für den Rad- und Fußverkehr.

## Mobilitätsstationen

... größtmögliche Mobilität in der Stadt – auch ohne eigenes Auto.

Konzept für ein stadtweites Netz von Mobilitätsstationen mit Carsharing-Angeboten.

## Ladeinfrastruktur E-Mobilität

... wo wird wann wie viel und wie oft geladen?

Konzept für eine bedarfsorientierte Ladeinfrastruktur für E-Mobilität im gesamten Stadtgebiet.

## Park & Ride (P&R) und Bike & Ride (B&R)

... als Option, den Verkehr in der Innenstadt zu reduzieren.

Konzept zum Ausbau und zur Optimierung der Park & Ride (P&R) und Bike & Ride (B&R) Angebote.



Abbildung 3: Übersicht der Teilkonzepte. Fotos: Peter Duddek, Mittwollen und Gradetchliev, Stadt Oldenburg, Hansestadt Bremen



## Radverkehr



## Teilkonzept Radverkehr

Der Radverkehr ist stadtbildprägend für Oldenburg. Trotzdem hat die Stadt ein hohes Kfz-Verkehrsaufkommen und einen CO<sub>2</sub>-Ausstoß, der dem Erreichen der Klimaziele entgegensteht. Um die beschlossene Klimaneutralität 2035 erreichen zu können, ist die Verlagerung eines Teils des Autoverkehrs auf das Fahrrad ein zentrales Ziel des Mobilitätsplans.

Ein wesentlicher Baustein des Teilkonzepts umfasst ein **Premiumnetz von Radrouten** (siehe Abbildung 4). Diese Routen sollen aufgrund ihres besonders hohen Ausbaustandards eine gute und sichere Alternative zum Auto bieten. Die Verbindungen reichen bis in das Umland und können somit auch Berufspendlerinnen und Berufspendler zum Umstieg auf das Fahrrad motivieren. Aus diesem Grund wurden Anbindungen bis zu Distanzen von 15 Kilometern Luftlinie vom Stadtzentrum in die Untersuchung einbezogen. Da diese Radrouten in ihrem Verlauf so gewählt wurden, dass sie auch innerhalb des Stadtgebietes eine hohe Erschließungsfunktion besitzen, haben sie gleichzeitig einen hohen Nutzen für die Oldenburger Stadtbevölkerung. Im Rahmen des Teilprojektes wurden die Trassenverläufe ermittelt, die angestrebten Ausbaustandards abgestimmt und die Trassen hinsichtlich des erforderlichen Handlungsbedarfs bewertet.

In **Fahrradstraßen** kann ein hohes Radverkehrsaufkommen gut und sicher geführt werden. Kapazitätsengpässe, wie sie bei straßenbegleitenden Radverkehrsanlagen auftreten können, sind absehbar nicht zu erwarten. Fahrradstraßen sind als eine wichtige Führungsform im Zuge

der Radrouten vorgesehen, haben aber auch darüber hinaus ihre Bedeutung im nachgeordneten Radverkehrsnetz. Rund 280 Straßen wurden im Rahmen einer Bürgerbeteiligung als mögliche Fahrradstraßen benannt. Diese sind alle dokumentiert und können in den kommenden Jahren sukzessive auf ihre Eignung hin geprüft werden. Das Gutachterbüro schlägt einige besonders geeignete Straßen bereits konkret zur Ausweisung als Fahrradstraßen vor, so beispielsweise die Achse Fliegerhorst–Innenstadt sowie die Ehnerstraße und die Lindenallee. Des Weiteren wurden Gestaltungsleitlinien für Fahrradstraßen entwickelt, die sowohl bei bestehenden als auch neuen Fahrradstraßen die besondere Funktion deutlich hervorheben sollen.

**Fahrradzonen** als weiteres Element des Teilkonzepts dienen insbesondere dazu, das Fahrradklima zu verbessern und für den Radverkehr zu werben, hierin liegt der Mehrwert für den Radverkehr gegenüber Tempo-30-Zonen begründet. Unmittelbarer Einfluss auf die Radnutzung ist – anders als bei Fahrradstraßen und Radrouten – weniger zu erwarten. Als Modellprojekt werden sie aber als wertvolle Bereicherung der Radverkehrsförderung gesehen. Am besten geeignet wäre nach Gutachternvorschlag das Ziegelhofviertel nördlich des Pferdemarktes, das westlich vom Straßenzug Würzburger Straße – Saarstraße – Sedanstraße, im Osten von der Alexanderstraße und im Norden von der Elsässer Straße und Von-Finckh-Straße begrenzt wird.



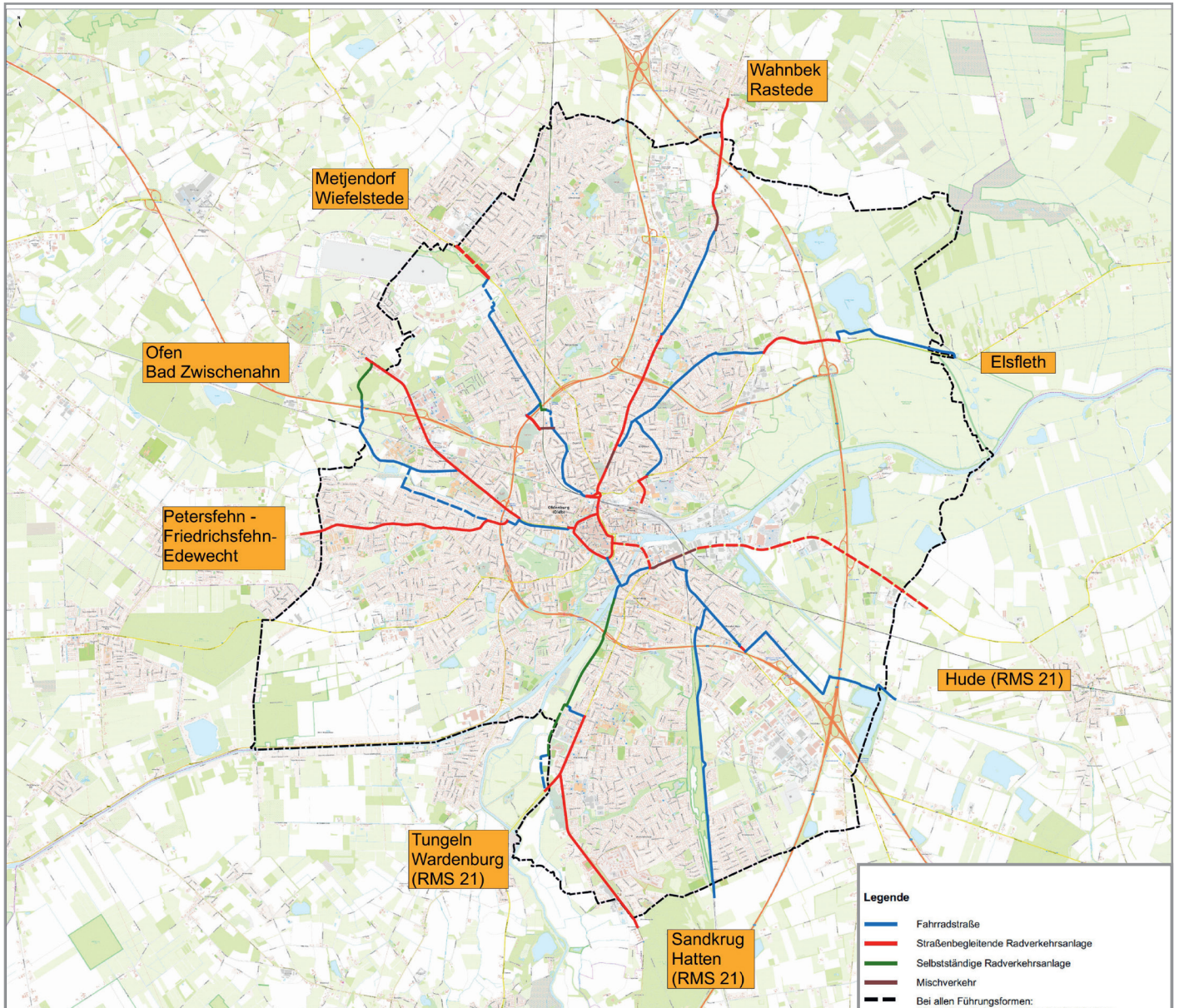


Abbildung 4: Plan angestrebter Führungsformen der Radrouten. Quelle: PGV-Alrutz

**Legende**

- Fahrradstraße
- Straßenbegleitende Radverkehrsanlage
- Selbstständige Radverkehrsanlage
- Mischverkehr
- - - Bei allen Führungsformen:  
Alternativroute / Perspektivische Verbindung
- - - - - Stadtgrenze

**Stadt Oldenburg**

**Teilkonzept Radverkehr**

**Führungsformen Premiumnetz**

0 1.000 2.000 3.000 Meter

(Im Original DIN A0) 1:20.000

Plangrundlage: TopPlusOpen  
© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie (2022)

Stand: 01.12.2022

**PGV** PGV-Alrutz GoR  
Kuhlenstraße 10  
38171 Hannover  
Tel.: 0511 / 226093-89  
info@pgv-alrutz.de  
www.pgv-alrutz.de

# Parkleitsystem

↑  **Parkring**  freie Plätze

←  **Parkring**  freie Plätze

←   **WESER  
EMS  
HALLE  
OLDENBURG**



## Parkraummanagement



# Teilkonzept Parkraummanagement

Über das Parkraummanagement und die Bewirtschaftung von Stellplätzen sollen ÖPNV, Fahrrad- und Fußverkehr gefördert und Freiräume in der Innenstadt zurückgewonnen werden.

Das Gutachterbüro analysierte die bestehenden Stellplätze im Straßenraum und die größeren öffentlich zugänglichen Parkplätze und Parkhäuser. Über mehrere Wochen im Herbst 2021 wurde die Auslastung erhoben. Die vorhandene Anzahl von Stellplätzen auf den größeren Parkplätzen und in den Parkhäusern ist für die derzeitige Nachfrage an Stellplätzen ausreichend und an vielen Orten bestehen noch Kapazitätsreserven. Die Stellplatznachfrage war je nach Straßenabschnitt unterschiedlich. Einige Straßen waren zeitweise sehr stark nachgefragt. In diesen Zeiten waren jedoch in angrenzenden Straßenabschnitten in fußläufiger Entfernung alternative Stellplatzangebote vorhanden.

Gemeinsam mit der Projektbegleitgruppe und der Verwaltung wurde ein **Leitbild** erarbeitet, an dem sich Maßnahmen im Bereich des Parkraummanagements künftig orientieren sollen:

- Anpassung des Angebotes an Stellplätzen für den motorisierten Kraftfahrzeugverkehr auf ein ausgewogenes und städtebaulich verträgliches Verhältnis unter Berücksichtigung der Ziele der Stadt Oldenburg.
- Entfall von Stellplätzen, wenn Maßnahmen für den Umweltverbund (Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV, Taxi, Sharing-Angebote) und/oder die Verbesserung der Verkehrssicherheit dies erfordern und ermöglichen.
- Digitalisierung insbesondere auch im Rahmen der Verkehrslenkung und des Parkraummanagements nutzen.
- Aufwertung des öffentlichen Straßenraums im Bestand durch Verlagerung des Parkens aus dem Straßenraum in Parkhäuser, Tiefgaragen und auf Parkplätze (für Anwohnerinnen/Anwohner, Beschäftigte und Besucherinnen/Besucher).
- Bei der Planung von neuen Wohn- und Arbeitsquartieren möglichst wenig Flächenverbrauch durch den Kraftfahrzeugverkehr mithilfe der Verlagerung des Parkens aus dem Straßenraum auf Privatgrundstücke und in Quartierssammelgaragen anstreben. Dabei sollen nach Möglichkeit keine neuen Flächen versiegelt werden.

Insbesondere die Teilkonzepte Wallring ÖPNV-Spur und Radverkehr beinhalten Maßnahmen, für die mehr Flächen im Straßenraum benötigt werden, die aktuell häufig für Pkw-Stellplätze genutzt werden. Daher sieht das Park-

raummanagement nicht einen strukturellen Entfall von Stellplätzen im Untersuchungsraum der Stadt Oldenburg vor, sondern fordert, dass Stellplätze immer dann entfallen sollen, wenn die betroffenen Flächen für Maßnahmen zur Stärkung des Umweltverbundes, zur Steigerung der Verkehrssicherheit oder für städtebauliche Entwicklungen benötigt werden. Sollte eine größere Zahl an Stellplätzen im Straßenraum in einzelnen Straßen entfallen, so sind die Auswirkungen auf die umliegenden Straßenräume zu prüfen.

Das Gutachterbüro schlägt vor, innerstädtische **Quartiersparkplätze/Quartiersgaragen** einzurichten, um Parkraum hauptsächlich für Anwohnerinnen und Anwohner, aber auch für Besucherinnen und Besucher eines Quartiers zu bieten. Aufgrund fehlender quartiersnaher Flächen in der Innenstadt soll bei bestehenden zentralen Parkplätzen und Parkhäusern geprüft werden, ob gegebenenfalls zukünftig ein gewisser Anteil an Stellplätzen für die Entlastung der Quartiere genutzt werden kann. Bei Neubaulprojekten sollten Quartiersgaragen gleich bei der Planung als Option geprüft werden.

Das vorhandene **Oldenburger Parkleitsystem** soll in den nächsten Jahren modernisiert und in eine Parkplatz-App eingebunden werden. Dies kann auch dazu beitragen, dass bisher wenig genutzte Parkhäuser besser gefunden und genutzt werden.

Die Themen Parkraumbewirtschaftung und Bewohnerparken werden im Mobilitätsplan mit Verweis auf bereits am 27. Februar 2023 und am 20. März 2023 erfolgte Ratsbeschlüsse zu diesen Themen nicht im Detail ausgeführt.<sup>1</sup> Die ursprünglichen, durch die politischen Beschlüsse hinfällig gewordenen Gutachterempfehlungen zur Parkraumbewirtschaftung und zum Bewohnerparken sind in der Langfassung des Gutachtens enthalten.<sup>2</sup>

Die bereits durch den Rat beschlossenen Änderungen zum Parkraummanagement bilden einen zu berücksichtigenden Rahmen für andere Maßnahmen des Mobilitätsplans. Als wesentliche Push-Maßnahme im Mobilitätsplan kommt dem Parkraummanagement eine Schlüsselrolle für die Reduzierung von Treibhausgasemissionen im städtischen Verkehr zu.

<sup>1</sup> Die Ratsbeschlüsse können unter dem jeweiligen Datum im Ratsinformationssystem der Stadt Oldenburg eingesehen werden: <https://buengerinfo.oldenburg.de/>

<sup>2</sup> Die Langfassung des Berichts kann bei Bedarf per E-Mail angefordert werden unter: [mobil@stadt-oldenburg.de](mailto:mobil@stadt-oldenburg.de)



# Wallring

133

Komm an Bord und frische Luft  
#heimatamhafen - avendon.de

avendon

**Wir suchen**

- Telefonische Kundenberater
- Mitarbeiter Vertriebsnennendienst
- Studentische Aushilfen

VST PR 333

## Teilkonzept Wallring

In diesem Teilkonzept wurde die Machbarkeit einer durchgehenden Busspur auf dem Wallring untersucht, die den ÖPNV in kritischen Bereichen beschleunigen und zuverlässiger machen soll. So wird Potenzial erschlossen, die Innenstadt verkehrlich zu entlasten. Eine durchgehende ÖPNV-Spur ist eine wesentliche Voraussetzung für zukünftige Angebotserweiterungen im Oldenburger Stadtbusverkehr. Ziel ist auch, den reinen Durchgangsverkehr in der Innenstadt zu verringern. Das Konzept ermöglicht zudem, Straßenräume umzugestalten und damit Flächen für den Fuß- und Radverkehr sowie Flächen mit höherer Aufenthaltsqualität und mehr Grün zu schaffen. Umfangreiche Verkehrsmodellierungen des Gutachterbüros belegen, dass die Maßnahmen machbar sind.

Es wurden zwei sich ergänzende Maßnahmenvorschläge (Phase 1 und 2 – siehe Abbildung 5) entwickelt, die die **ÖPNV-Spur um den Wallring** vollenden und Vorteile für den Radverkehr sowie städtebauliche Aufwertungen bieten. Beide wurden mithilfe von Simulationsmodellen auf ihre Wirkung hin untersucht.

Zur Komplettierung der in Ansätzen bereits vorhandenen Busspur wird empfohlen, die bestehende Lücke auf dem östlichen Wallring (Poststraße) zu schließen und eine eigene Fahrspur auf dem Schloßwall, dem Theaterwall und dem Heiligengeistwall für den ÖPNV einzurichten. Auf der Poststraße, dem Paradewall und dem Schloßwall bedeutet dies eine Reduzierung der Fahrspuren für den allgemeinen Kfz-Verkehr. Auf dem Theaterwall und dem Heiligengeistwall müsste der Kfz-Verkehr aufgrund des geringen Platzes auf eine

Fahrtrichtung beschränkt werden (empfohlen wird eine Führung vom Lappan über den Julius-Mosen-Platz bis zum Pulverturm). Die Erreichbarkeit der Innenstadt bleibt dabei aber für alle Verkehrsteilnehmenden gewährleistet. Auch alle Parkhäuser können weiterhin angefahren werden.

Während **Phase 1** den **Schwerpunkt auf die ÖPNV-Spur und erste Verbesserungen für den Radverkehr** legt, erweitert **Phase 2** das Konzept um **städtebauliche Aufwertungen** an der Staulinie und vor dem Stadtmuseum. Die Ergebnisse der Studie zeigen positive und stadtverträgliche Wirkungen beider Phasen. Durch Verlagerungen bedingte Verkehrszunahmen lassen sich weitgehend auf Hauptverkehrsstraßen lenken. Gegenüber dem Bestand kritische Zunahmen in Nebenstraßen treten nach den Untersuchungsmodellen nicht auf, wenn im Bedarfsfall verkehrsberuhigende und geschwindigkeitsdämpfende Ansätze in den Nebenstraßen die Umgestaltung des Wallrings begleiten.



Phase 1 stellt einen zügig umsetzbaren Schritt in Richtung eines attraktiveren Busangebots und der mit verstärkter Nutzung der Busse einhergehenden Einsparung von Treibhausgasen dar. Neben der Förderung des Busverkehrs leistet Phase 2 einen wichtigen Beitrag auf dem Weg zu einer attraktiveren Innenstadt und mehr Flächengerechtigkeit in den Straßenräumen von Oldenburg.

## Entwickelte Phasen (Übersicht)



### Phase 1

- **Durchgängige ÖPNV-Spur** (im Uhrzeigersinn)
- **Individualverkehr entgegen dem Uhrzeigersinn** (im Bereich vom Lappan bis zum Pulverturm)
- **Flächenumwidmungen** auf der Staulinie, dem Heiligengeistwall und am Julius-Mosen-Platz

### Phase 2

- **Verlagerung des Durchgangsverkehrs (N → S)** von der Staulinie auf den Staugraben
- **Verlagerung des Durchgangsverkehrs (S → N)** von Ost- auf Westfahrbahn Am Stadtmuseum
- **Mehr Flächenumwidmungen, Museumsvorplatz**

Abbildung 5: Phase 1 und 2 des Teilkonzepts Wallring. Quelle: BERNARD Gruppe



Next Energy  
I110082 / 11.05.2011  
Audi A2 (OL-NE 103)

Reifenfülldruck kalte Reifen  
Cold tire inflation pressure  
des pneus froids  
de los neumáticos fríos

max. 2 Pers. max. 2

○○○○	+	165/65 R15	2.4	35	270
○○○○	+	175/65 R15	2.4	35	270
○○○○	+	185/65 R15	2.4	35	270
○○○○	+	155/65 R15 M&S	2.7	39	270

Reserverad  
Emergency spare wheel  
Roue de secours  
Rueda de reserva

T155/70-15

# E-Ladeinfrastruktur



## Teilkonzept E-Ladeinfrastruktur

Ermittelt wurden der **Bedarf sowie geeignete Standorte für eine öffentliche E-Lade-Infrastruktur** im gesamten Stadtgebiet. Es wurden Vorschläge zum Aufbau einer geeigneten Ladeinfrastruktur im privaten, halb öffentlichen und öffentlichen Bereich gemacht und mit Zahlen hinterlegt. Weiterhin wurde schon für erste Bereiche der Stadt ein Verfahren für die Findung konkreter Standorte unter Mitwirkung des Gutachterbüros durchgeführt.

Die Analyse zeigt, dass der weit überwiegende **Ladeinfrastrukturbedarf** in Oldenburg mit 78 Prozent des Gesamtbedarfes im Jahr 2025, 84 Prozent des Gesamtbedarfes im Jahr 2030 und 86 Prozent des Gesamtbedarfes im Jahr 2035 im privaten Bereich besteht. Zum privaten Bereich zählen zum Beispiel Stellplätze am Eigenheim, Garagen sowie Tiefgaragen an Mehrfamilienhäusern, Garagenhöfe, private Parkplätze oder privat betriebene Tiefgaragen.

Der prognostizierte Bedarf außerhalb des privaten Bedarfs ist mit rund vier bis fünf Prozent des Gesamtbedarfes für den öffentlichen beziehungsweise sechs bis zehn Prozent des Gesamtbedarfes für den halb öffentlichen Bereich (zum Beispiel Stellplätze an Supermärkten und Einkaufszentren) vergleichsweise gering. Nichtsdestotrotz bedeutet dies für Oldenburg einen Ladebedarf von 1.009 Ladepunkten (348 öffentlich + 661 halb öffentlich) bereits für das Berechnungsjahr 2025, welcher sich bis zum Jahr 2030 verdoppelt. Da nach Daten der Stadt Oldenburg und dem Ladesäulen-Kataster der Bundesnetzagentur bisher 108 öffentliche AC-Ladepunkte (Wechselstrom) und 31 öffentliche DC-Ladepunkte (Gleichstrom) für schnelles Laden (Stand: 1. Oktober 2022) durch diverse Betreiberinnen und Betreiber<sup>1</sup> im gesamten Untersuchungsgebiet eingerichtet wurden, muss hier in den kommenden Jahren noch stark nachverdichtet werden, um den öffentlichen Ladebedarf zu decken. Hierbei werden vor allem DC-Ladepunkte beziehungsweise HPC-Schnellladehubs, wie die des Deutschlandnetzes, eine entscheidende Rolle zur Deckung des öffentlichen Ladebedarfs spielen. Diese Art Ladepunkte ermöglichen ein schnelles Laden mit vielen Ladevorgängen und reduzieren die Notwendigkeit einer höheren Zahl langsamer AC-Ladepunkte im direkten Umfeld.

Auch wenn Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum im Gesamtbild nur eine untergeordnete Rolle spielen wird, kommt zur **Förderung und Koordination des Aufbaus dieser Ladeinfrastruktur** der Stadt Oldenburg in der aktuellen Phase eine besondere Bedeutung zu. Für den Grundbesatz an öffentlicher Ladeinfrastruktur gilt dabei der Ansatz „So wenig wie möglich und so viel wie nötig“. Am Anfang steht die Aufgabe, Standorte zum Aufbau der Ladeinfrastruktur zu finden, die sowohl wirtschaftliche als auch politische Belange berücksichtigen und aus Sicht der Verkehrs- und Stadtplanung, des Ordnungsrechts und der Stromversorgung geeignet sind.

Hervorzuheben ist die Rolle der Stadt als Vorreiterin für die öffentliche Wahrnehmung, die besonders dort entscheidend für den Markthochlauf ist, wo private Lösungen nicht in der notwendigen Geschwindigkeit und in ausreichendem Maße entstehen.

Das Teilkonzept Ladeinfrastruktur E-Mobilität muss dabei in die Gesamtstrategie des Mobilitätsplans Oldenburg 2030 eingebunden sein. Elektromobilität kann nur im Kontext mit anderen Mobilitätsformen geplant und gesteuert werden. Ein Grundsatz ist hierbei, dass prioritär der Umstieg auf den Umweltverbund gefördert werden soll (Verkehrswende). Für die verbleibenden Fahrzeuge wird der Umstieg auf klimaneutrale E-Mobilität vorangetrieben (Antriebswende).

Da gerade der **private Bereich** die Hauptlast des Aufbaus an Ladeinfrastruktur tragen muss, ist es von essenzieller Bedeutung, diesen Bereich auch **von kommunaler Seite aus zu unterstützen**. Diese Unterstützung liegt vor allem in der Koordination aller beteiligten Personen. Die Kommune muss dabei insbesondere Rahmensetzerin sein. Aufgaben sind dabei unter anderem die Umsetzung des bestehenden Rechtsrahmens, die Weiterentwicklung der Stromnetze und Strukturen bei den Netzbetreibern sowie Information und Beratung von Unternehmen sowie Bürgerinnen und Bürgern. Wichtig ist dabei, diese Aufgabe als dauerhaften Prozess zu verstehen, der uns in den kommenden Jahren immer stärker beschäftigen wird.

<sup>1</sup> Da der Betrieb von Ladeinfrastruktur eine gewerbliche Tätigkeit darstellt, darf die Stadt Oldenburg Ladeinfrastruktur grundsätzlich nicht selbst betreiben. Der wirtschaftliche und operative Betrieb als Charge Point Operator (CPO) muss somit durch einen gewerblichen privatwirtschaftlichen Betreiber (zum Beispiel Energieversorger) erfolgen.



# Mobilitätsstationen

## Teilkonzept Mobilitätsstationen

An Mobilitätsstationen im gesamten Stadtgebiet sollen **zukünftig wesentlich mehr Sharing-Fahrzeuge** als Alternative zum eigenen Auto und ergänzend zum ÖPNV oder Fahrrad zur Verfügung stehen. Das Gutachterbüro hat Vorschläge zur Ausstattung und den Standorten von Mobilitätsstationen erarbeitet.

Neben Carsharing-Fahrzeugen sind an Mobilitätsstationen je nach Ausstattung auch andere Sharing-Angebote wie Bikesharing, E-Kickscooter und Lastenräder verfügbar. Die genaue Ausgestaltung der Angebote einer Mobilstation hängt von dem Standort und den spezifischen Anforderungen ab. Carsharing soll zukünftig nach Möglichkeit hauptsächlich mit elektrisch angetriebenen Fahrzeugen angeboten werden.

Im 2. Quartal 2022 waren in Oldenburg insgesamt 85 Carsharing-Fahrzeuge verfügbar. Damit lag die Carsharing-Quote bei 0,5 Fahrzeugen je 1.000 Einwohnerinnen und Einwohner. Zum Vergleich: Die „Carsharing-Hauptstadt“ Deutschlands, Karlsruhe, hatte 2022 eine Quote von 4,34 Fahrzeugen je 1.000 Einwohnerinnen und Einwohnern.

Das Gutachterbüro ermittelte das **Car- und Bikesharing-Potenzial** für 37 verschiedene Auswertbezirke im Stadtgebiet, um fundierte Vorschläge für den zukünftigen Aufwuchs der Sharing-Angebote zu machen. Das entsprechend ergänzte Stationsnetz könnte wie folgt aussehen:

Das Gutachterbüro schlägt vor, dass Oldenburg bis zum Jahr 2030 50 Prozent mehr Carsharing-Fahrzeuge je 1.000 Einwohnerinnen und Einwohner haben sollte als Karlsruhe heute. Konkret bedeutet das einen Zielwert von 1.090 Carsharing-Fahrzeugen im Jahr 2030. Alle Fahrzeuge sollten dann elektrisch angetrieben sein. Der vorgeschlagene **Aufwuchs an Carsharing-Fahrzeugen** ist in Abbildung 7 dargestellt.

Das Gutachterbüro empfiehlt, den Aufwuchs an Carsharing-Fahrzeugen in der Aufbauphase durch eine **monetäre Förderung (Defizitausgleich)** zu unterstützen, um sowohl die Innenstadt als auch die Außenbereiche der Stadt mit Angeboten zu versorgen. Zudem werden Empfehlungen für die Ausgestaltung und das **Design von Mobilstationen** gegeben. Auch **Bikesharing** soll in Oldenburg weiter gefördert werden. Für **E-Kickscooter-Angebote** werden an Mobilitätsstationen Abstellzonen empfohlen, um ein geordnetes Abstellen zu fördern.

Ein wesentlicher Effekt von mehr Carsharing-Nutzung ist der Wegfall von privaten Fahrzeugen und somit Flächeneinsparungen bei den benötigten Stellplätzen. Zudem wird ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten – und damit einhergehend CO<sub>2</sub>-Einsparungen – durch Sharing-Angebote ermöglicht und unterstützt.

Sharing-Angebote tragen auch dazu bei, kostengünstige Mobilitätsoptionen für Menschen mit geringem Einkommen verfügbar zu machen.

## Aufwuchs Carsharing-Fahrzeuge

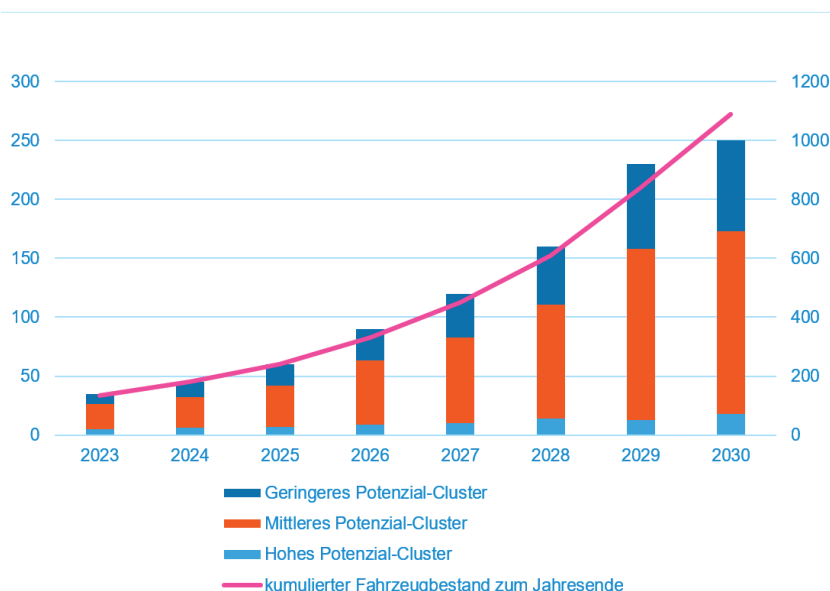


Abbildung 7: Vorgeschlagener Aufwuchs Carsharing-Fahrzeuge. Quelle: EcoLibro



P&R (Park and Ride) und B&R (Bike and Ride)



## Teilkonzept P&R (Park and Ride) und B&R (Bike and Ride)

**P&R-Anlagen (Park and Ride)** bieten einfache Abstellmöglichkeiten für das Auto an Haltestellen des Öffentlichen Personennahverkehrs (Bus und Bahn). Ziel ist die einfache und sichere Verknüpfung des Autos mit Bus- oder Bahnangeboten. Auf Oldenburger Stadtgebiet gibt es aktuell sechs P&R-Anlagen (siehe Übersicht in Abbildung 8) mit Platz für ca. 1.400 Fahrzeuge. Dieses Angebot wird in der Stadt jedoch kaum genutzt. Im Umland gibt es an allen Haltepunkten des Schienenpersonennahverkehrs sowie an einigen Busumsteigestationen P&R-Angebote, die besser nachgefragt sind.

**B&R-Anlagen (Bike and Ride)** bieten Gelegenheiten, das Fahrrad in unmittelbarer Nähe zu Haltepunkten des Bus- und Bahnverkehrs abzustellen. In Oldenburg gibt es, meist in Form von Anlehnbügel, bereits zahlreiche B&R-Angebote. Die Fahrradstationen am Hauptbahnhof sowie die Sammelschließanlage („Fahrradkäfig“) am Bahn-Haltepunkt Wechloy bieten besonders sichere Abstellmöglichkeiten.

Die Stadt Oldenburg hat täglich über 43.000 Einpendelnde und über 23.000 Auspendelnde. Ein großer Anteil nutzt aus Gründen der Flexibilität und der kürzeren Reisezeiten, aber auch aus Gründen der Bequemlichkeit das Auto. Um verkehrliche Entlastungen zu erreichen, müssen P&R-, aber auch B&R-Angebote attraktiver gestaltet und besser in der Öffentlichkeit bekannt gemacht werden.

Vom Gutachterbüro wurde das **Potenzial für zusätzliche Angebote für P&R und B&R ermittelt** sowie geeignete

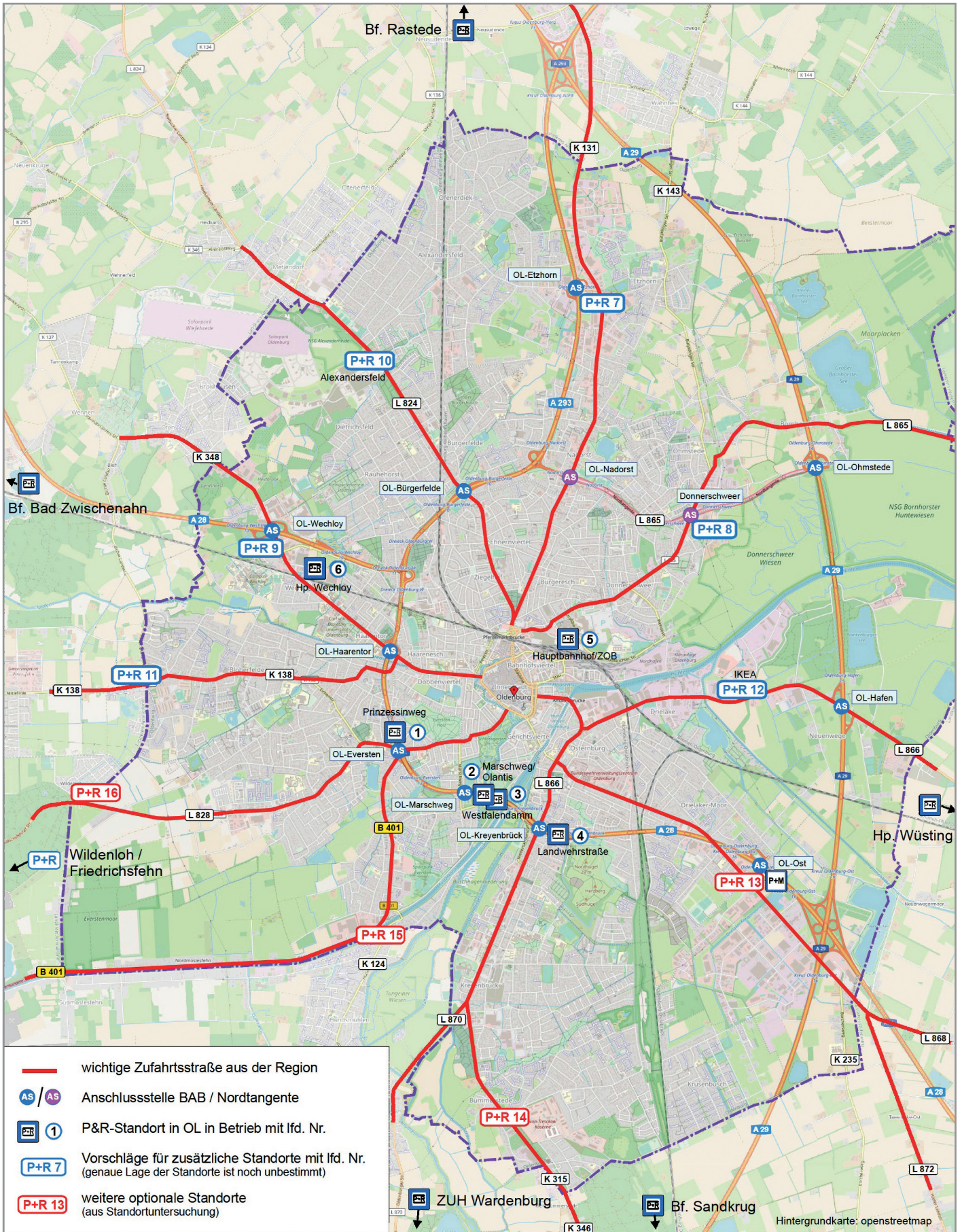
Standorte für zusätzliche Angebote auf Oldenburger Stadtgebiet vorgeschlagen, die ein umweltfreundliches Pendelverhalten fördern können.

Das Potenzial für die P&R-Nutzung auf Oldenburger Stadtgebiet erscheint nach Modellierungen auf kurze Sicht allerdings relativ gering. Dennoch wird vorgeschlagen, im Sinne einer Angebotspolitik ein gewisses **Angebot an P&R-Plätzen auch auf Oldenburger Stadtgebiet** vorzuhalten und die Realisierbarkeit zusätzlicher Angebote zu prüfen (siehe Abbildung 8). Nach Erkenntnis des Gutachters scheint es wirksamer, zusätzliche **P&R-Angebote im Oldenburger Umland** in direkter Nähe zu den Wohnorten vieler Pendlerinnen und Pendler zu machen. Daher ist eine regionale Kooperation in diesem Bereich sehr zu empfehlen.

Das **B&R-Angebot auf Oldenburger Stadtgebiet** ist bereits etabliert und soll gerade am Stadtrand weiter ausgebaut werden. Hierzu liefert der Gutachter eine Reihe konkreter Vorschläge. Gleichzeitig soll weiterhin flexibel auf die beobachtete Nachfrageentwicklung und Vorschläge aus der Bevölkerung reagiert werden.

In engem Zusammenhang mit der Wirksamkeit von P&R- und B&R-Angeboten steht die Angebotsqualität im Öffentlichen Personennahverkehr, die durch den Mobilitätsplan ebenfalls gestärkt werden soll (siehe Teilkonzept Wallring).





Bearbeitungsstand: 23.11.2022

P&R- und B&R-Konzept der Stadt Oldenburg



Vorhandene und im Rahmen der konzeptionellen Untersuchung empfohlene zusätzliche P&R-Standorte

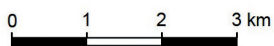


Abbildung 8: Vorhandene und empfohlene P&R-Standorte in Oldenburg und im Umland. Quelle: ISUP GmbH

Oldenburg\_Straßenanbindung

## Zusammenspiel der Teilkonzepte

Die sechs Teilkonzepte können bei konsequenter Umsetzung wesentlichen Einfluss auf die zukünftige Mobilität in der Stadt Oldenburg nehmen. Angestrebt wird dabei das Zusammenspiel der Teilkonzepte, damit sie ihre volle Wirkung entfalten können.

Dies beinhaltet nicht nur viele Pull-Maßnahmen, die dazu beitragen, dass der Umweltverbund durch neue und verbesserte Angebote noch attraktiver wird, sondern auch einige Push-Maßnahmen (siehe Abbildung 9), die durch Regulierung und Restriktionen den Umstieg vom Auto auf alternative Verkehrsmittel fördern. Sowohl deutschlandweit als auch international wurden und werden entsprechende Konzepte erfolgreich umgesetzt. Die Städte Groningen (Niederlande) und Gent (Belgien) haben beispielsweise mittels Durchfahrtsbeschränkungen in der Innenstadt sowie Investitionen in die Radverkehrsinfrastruktur und den ÖPNV deutliche Verlagerungen zum Umweltverbund und eine hohe Qualität des öffentlichen Raums erreicht. Der bereits hohe Radverkehrsanteil in Oldenburg stellt auch hier eine gute Ausgangslage für eine vergleichbare Entwicklung dar.

Eine Angebotspolitik allein reicht nicht aus, um die gesetzten Ziele zu erreichen. Die im Mobilitätsplan enthaltenen, recht sanften Push-Maßnahmen tragen in ihrer aktuell vorgeschlagenen Ausgestaltung der Erkenntnis Rechnung, dass ohne einen Komfortverlust bei der bislang privilegierten Nutzung privater Pkw keine Verkehrswende gelingen kann. Die Erreichbarkeit der Innenstadt und anderer Ziele in der Stadt Oldenburg bleibt dabei weiterhin vollständig gegeben. Zudem sollen die Qualität des öffentlichen Raums, soziale Teilhabe und die Verkehrssicherheit von den Maßnahmen profitieren.

Eine zentrale Rolle für die Wirksamkeit des Mobilitätsplans Oldenburg 2030 spielen die Teilkonzepte „Radverkehr“, „Parkraummanagement“ und „Wallring“ sowie ihre Schnittstellen zu anderen Teilkonzepten.

Es ist realistisch, den Radverkehrsanteil noch weiter zu steigern, wenn einerseits eine sehr gute und dem hohen Radverkehrsaufkommen angemessene Radverkehrsinfrastruktur geboten und andererseits die Nutzung des Pkw weniger attraktiv wird.

Als wesentliche Maßnahme kann das Parkraumkonzept dazu beitragen, dass die Nutzung des Pkw, besonders für Fahrten in die Innenstadt, besser mit umweltfreundlicheren Alternativen abgewogen und somit eine Verhaltensänderung erreicht wird.

Der Wallring als zentraler Netzbestandteil bestimmt das Verkehrsgeschehen in der Innenstadt in Bezug auf den Bus-, Rad- und Kraftfahrzeugverkehr insgesamt maßgeblich mit. Er weist noch einen beträchtlichen Anteil an Kfz-Durchgangsverkehr auf, der im Stadtzentrum nicht sinnvoll ist. Als zentrales Element des Busnetzes ist es unabdingbar, mittels eines durchgehenden Bussonderfahrstreifens die Voraussetzungen für eine stabile Betriebssituation und weitere Angebotsverbesserungen im ÖPNV zu schaffen.

Grundsätzlich gilt es, für die Umsetzungsphase der Teilkonzepte und für weitere Planungen eine hohe Akzeptanz für die Maßnahmen zu erreichen. Dies erfordert ganz wesentlich unterstützende Aktivitäten in den Bereichen Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit.

Der Klimaschutzplan Oldenburg 2035 wurde parallel zum Mobilitätsplan entwickelt. Er macht weitere Vorschläge zum Erreichen des Klimaneutralitätsziels der Stadt Oldenburg, unter anderem im Bereich Mobilität. Die Teilkonzepte des Mobilitätsplans Oldenburg wurden mit dem Klimaschutzplan abgestimmt.

# Schnittmenge

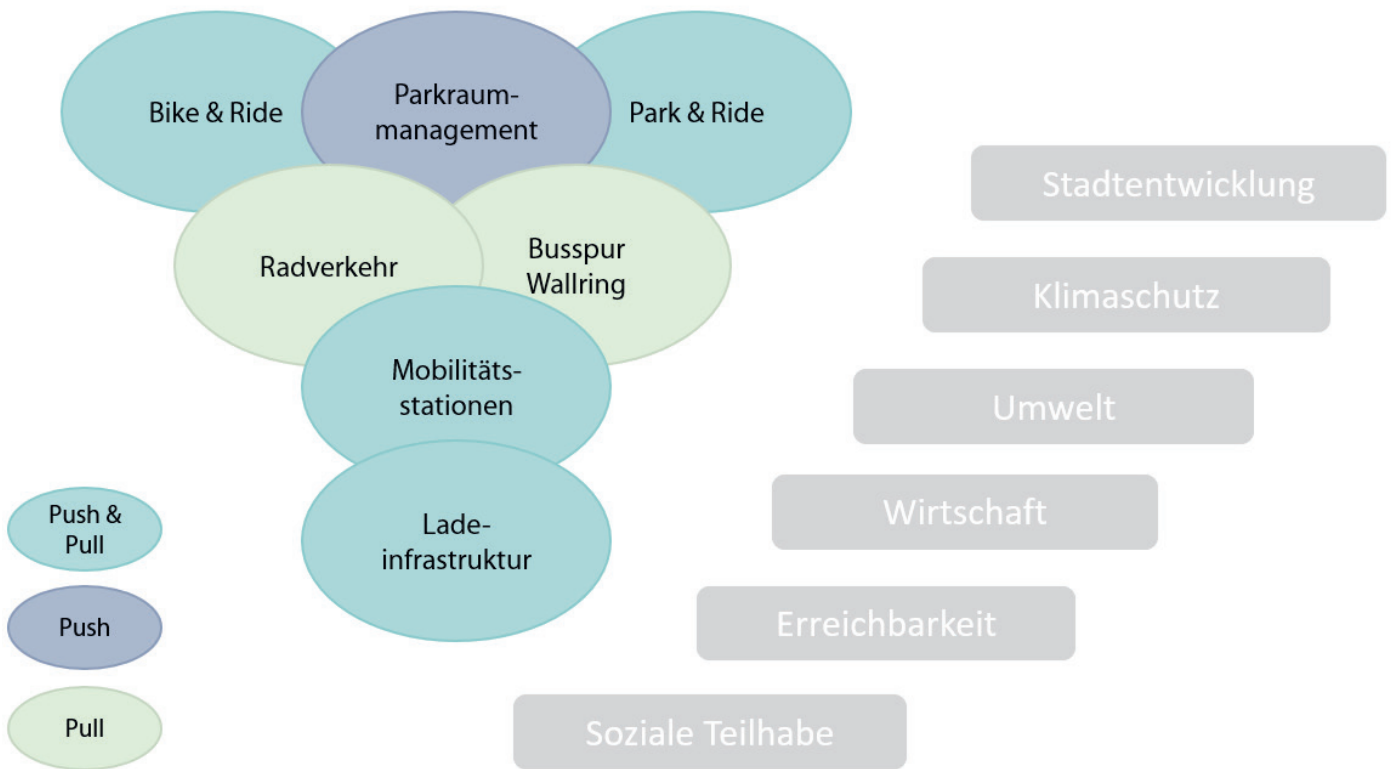


Abbildung 9: Push- und Pull-Maßnahmen mit Schnittmengen. Quelle: Stadt Oldenburg 2022



# Wirkung

Die ersten sechs Teilkonzepte des Mobilitätsplans Oldenburg 2030 können im Zusammenspiel einen wesentlichen Beitrag zur Verkehrswende in Oldenburg leisten.

Die angestrebte Wirkung ist im Folgenden zusammengefasst.



Abbildung 10: Angestrebte Wirkung des Mobilitätsplans. Quelle: Stadt Oldenburg 2022

## Ausblick

Um die Ziele der Stadt Oldenburg zu erreichen, bedarf es mehr als der Umsetzung einzelner Maßnahmen. Der Zeithorizont ist knapp und besonders im Mobilitätsbereich gibt es viele Maßnahmen, die erst langfristig Wirkung zeigen, weil sie größtenteils ein Umdenken bei der Wahl der Verkehrsmittel erfordern und eine Verhaltensänderung voraussetzen. Daher ist es umso wichtiger, dass mit der Umsetzung erster Maßnahmen sofort und konsequent begonnen wird.

Die Entscheidung über die Umsetzungsreihenfolge wird durch den Rat der Stadt Oldenburg festgelegt.

Die Umsetzung der Maßnahmen wird dann in regelmäßigen Abständen evaluiert.

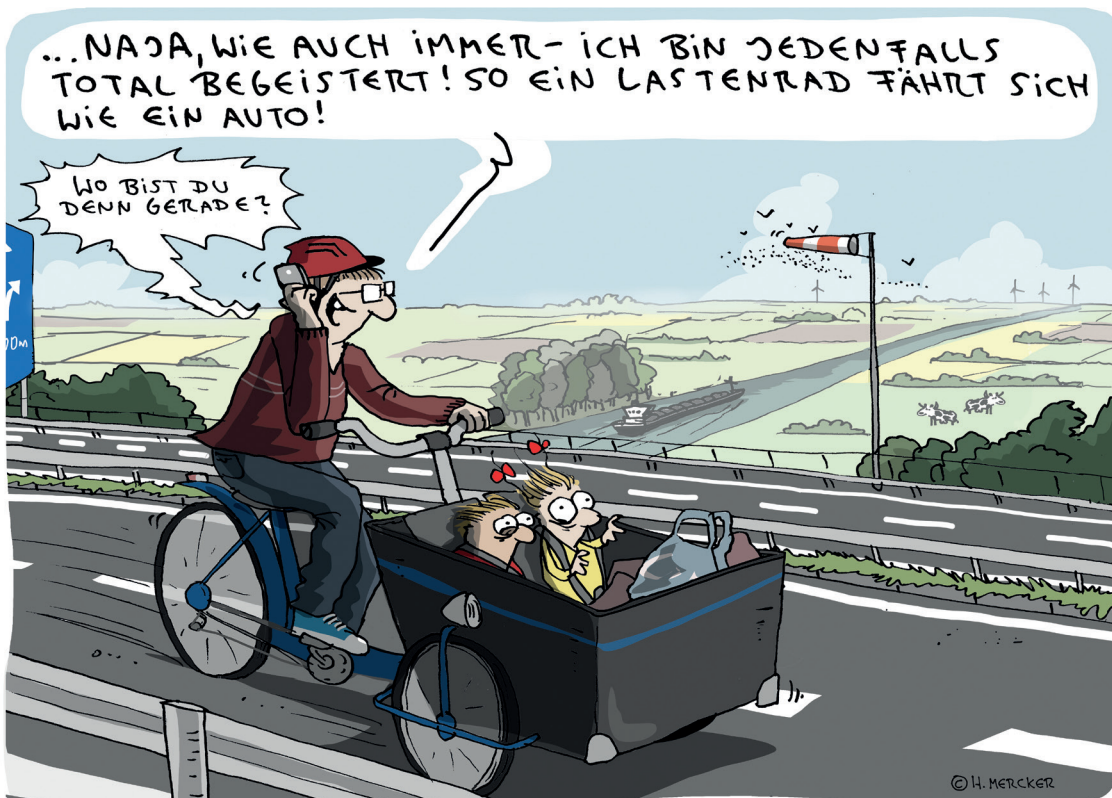
Der Mobilitätsplan Oldenburg 2030 ist ein offener Plan, der dynamisch weiterentwickelt und durch weitere Teilkonzepte ergänzt werden soll.

Die beauftragten Gutachterbüros haben mit den ersten sechs Teilkonzepten mehr als 250 Einzelmaßnahmen vorgeschlagen. Diese werden derzeit zusammengefasst und nach Kriterien des Klimaschutzplans, der Projektbegleitgruppe des Mobilitätsplans und nach Ressourcenbedarf, Zeitplanung und Umsetzbarkeit priorisiert.

Prioritär sollen nun das Teilkonzept Radverkehr mit dem Schwerpunkt Premiumrouten und Fahrradstraßen sowie die Teilkonzepte Ladeinfrastruktur und Mobilitätsstationen umgesetzt werden. Ebenfalls mit Priorität wird das Teilkonzept Wallring behandelt, für das aufgrund der Komplexität des Vorhabens umfangreiche planerische Vorleistungen nötig sind. Die Öffentlichkeit wird im Sommer 2024 im Rahmen eines 4. Öffentlichen Forums über die Umsetzung der geplanten Maßnahmen des Mobilitätsplans informiert. Die Umsetzung der Teilkonzepte P&R und B&R, Parkraummanagement, SPNV-Haltepunkte und Fußverkehr wird zunächst nicht mit Priorität verfolgt. Einzelne Maßnahmen aus diesen Teilkonzepten werden aber parallel umgesetzt, zum Beispiel die Gebührenänderungen für den Ruhenden Verkehr oder die Planung eines SPNV-Haltepunkts in Ofenerdiek.

Ab 2024 ist die Bearbeitung der folgenden zusätzlichen Teilkonzepte geplant::

- Konzept für eine Neuaufteilung von Verkehrsflächen am Beispiel Damm
- Modal Split Untersuchung (Erhebung des Verkehrsverhaltens)



Grafik: Hannes Mercker

