

Entlastungsstraße Fliegerhorst

Bringt uns die geplante Durchgangsstraße eine Entlastung?

Im Nordwesten Oldenburgs entsteht schon bald ein neues Mischquartier mit Wohnen und Gewerbe. Die Entwicklung des neuen Fliegerhorst-Stadtteils erfordert infrastrukturelle Anbindungen an den Rest der Stadt. Die Anbindung des Quartiers über die geplante Verbindungsstraße zwischen Alexanderstraße und Ammerländer Herrstraße ist dabei nicht unumstritten.

Die Stadt Oldenburg wächst und benötigt mehr Platz zum Wohnen und Leben. Die Erschließung des Fliegerhorstes bietet hierbei ganz neue Möglichkeiten, die Arten wie wir Wohnen und Leben neu zu denken und umzusetzen[1]. Damit ergeben sich naturgemäß auch Chancen und Risiken.

Mit dem neuen Wohn- und Arbeitsquartier stellt sich auch die Frage, wie die dort lebenden Menschen mobil sein können und wie das neue Quartier mit den umliegenden Stadtteilen vernetzt wird. Die Stadt Oldenburg plant hierzu eine Verbindungsstraße, die gern von Teilen der Politik auch „Entlastungsstraße“ genannt wird. Diese ist bei vielen Bürgern allerdings umstritten[2].

Oldenburg leidet wie andere deutsche Städte unter einem stetig wachsenden motorisierten Individualverkehr[3]. Egal ob Flexibilisierung der Arbeitswelt, wachsender Versandhandel oder der Wunsch nach noch größeren Autos, all das hat den Platz auf unseren Straßen erheblich reduziert und die Luftqualität verschlechtert. Aber bringt die sogenannte „Entlastungsstraße“ wirklich eine Entlastung, wie uns suggeriert werden soll?

Klar ist, die Einwohnerzahl Oldenburgs wird auch noch die nächsten Jahre ansteigen und damit auch die Zahl der Menschen, die mobil sein wollen. Die Stadt selbst hat mit der initiierten Bürgerbeteiligung zur partizipativen Entwicklung des Stadtquartiers beigetragen[4]. Hierbei kam deutlich heraus, dass sich die Bürger*innen weniger Platz für Au-

tos und mehr für zu Fuß Gehende und Radfahrende wünschen.

Unsere Partnerstadt Groningen hat bei der Umsetzung der fahrradfreundlichen Infrastruktur vor Jahrzehnten wahre Pionierarbeit geleistet und ist mit viel Mut gegen den ausufernden Autoverkehr vorgegangen. Durch die Neuverteilung der Verkehrsflächenflächen hat sich auch der Anteil der Verkehrsteilnehmer zu Gunsten von Radfahrenden und zu Fuß Gehenden deutlich verändert. Zudem wurde die Bewegungsfreiheit des PKW- Verkehrs teilweise eingeschränkt. Die sogenannte „gefilterte Durchlässigkeit“ beeinträchtigt hierbei die Autofahrer bei der Wahl ihrer Route. Fahrten im Innenstadtbereich sind nur im eigenen Stadtteil möglich. Will man den Stadtteil verlassen, muss man zuerst wieder den Innenstadtbereich verlassen. Zu Fußgehende und Radfahrende dagegen genießen volle Bewegungsfreiheit.

Damit wurde die Fortbewegung zu Fuß oder per Rad deutlich aufgewertet. In der Folge der veränderten Infrastruktur nahm der Anteil des Autoverkehrs deutlich ab. Groningen hat sich damit, neben Amsterdam und Kopenhagen, zu einer der bekanntesten Fahrradstädte der Welt entwickelt.

Die fahrradfreundliche Kommune Oldenburg [5] hat für die Anbindung des Fliegerhorstes eine Studie zum Verkehrsaufkommen für verschiedene Szenarien beauftragt und veröffentlicht[6]. Hierbei wurden neben dem entstehenden Verkehrsaufkommen auch die verschiedenen Trassen mit unterschiedlichen Anknüpfungspunkten an der Ammerländer Herrstraße und diverse Kreuzungsoptionen für die Alexanderstraße untersucht.

Wie sich die Situation für den Rest von Oldenburg durch die Schaffung einer neuen Verbindungsstraße gestaltet, blieb allerdings offen. Es ist aber davon auszugehen, dass die Straße Wechselwirkungen mit dem

Spendenkonto

GLS Gemeinschaftsbank eG, IBAN: DE49 4306 0967 0000 0334 01, BIC/Swift-Code: GENODEM1GLS
Greenpeace ist vom Finanzamt als gemeinnützig anerkannt. Spenden sind steuerabsatzfähig.

städtischen Verkehr eingeht. So verkürzt die Straße auch die Strecken der Einwohner anderer Stadtteile, z.B. zum Gewerbegebiet Wechloy. Im Falle der geplanten Verbindungstraße wird also die Attraktivität des Kraftverkehrs einseitig erhöht.

Obwohl die Stadt Oldenburg es sich zum Ziel gesetzt hat das Klima zu schützen und nachhaltige Mobilität zu fördern, bleibt sie hart bei den Privilegien des PKW-Verkehrs. Zwar wurde das Jubiläum „50 Jahre Fußgängerzone“ groß gefeiert, aber an den Parkplätzen der viel frequentierten Schlossplatzstraße[7] möchte man nichts ändern. Eine Streichung der Parkplätze wäre laut der Stadt nicht im Sinne der Gewerbetreibenden und eine Gebührenerhöhung wäre durch den Wettbewerb mit gewerblichen Parkplätzen mit dem Verweis auf das Gewerbegebiet Wechloy nicht umsetzbar [8].

Wo bleibt eigentlich die autoarme Stadt und mehr Platz für Radfahrende und zu Fuß Gehenden, die sich die Bürger im Beteiligungsverfahren gewünscht haben? Muss die Stadt die Stadtteile über den Fliegerhorst verbinden, statt wie im Musterbeispiel Groningen bewusst zu trennen? Wie beeinflusst die Verbindungsstraße die angrenzenden Stadtteile? Wird dies für die Stadt Oldenburg wirklich eine Entlastung?

Weltweit gibt es Beispiele, dass neue Verbindungsstraßen die Leistungsfähigkeit des Gesamtsystems reduzieren, weil das Verhalten der im Verkehr Teilnehmenden durch das veränderte Angebot sich signifikant verändert [9]. Man spricht hier vom „Braess Paradoxon“ [10]. Die Stadt Oldenburg muss hier Klarheit schaffen, ob es nicht andere Optionen gibt den neuen Stadtteil verkehrstechnisch anzubinden.

So wäre es durchaus denkbar den Stadtteil auch ohne durchgehende Verbindungsstraße an die Ammerländer Herrstraße und Alexanderstraße anzubinden. Das würde auf jeden Fall den Durchgangsverkehr auf dem Gelände des Fliegerhorstes vermeiden und den Konkurrenzdruck der Parkgebühren der Innenstadt mit dem Gewerbegebiet Wechloy reduzieren. Gleichzeitig würde man auch dem Ziel einer zukunftsfähigen Sicherstellung der Mobilität und stadtverträglicher Verkehre näherkommen[11].

Greenpeace fordert:

- mehr Platz für Fußgänger und Radfahrer, Anreize zur Reduktion des Motorisierten Individualverkehr (MIV) schaffen, Erhöhung der Parkgebühren, Reduktionen der Parkplätze, strengere Ahndung von Ordnungswidrigkeiten, mehr Sicherheit für schwächere Verkehrsteilnehmer[12]

Quellevverzeichnis

- [1] Millionenförderung für modernes Wohnquartier auf dem Fliegerhorst <https://bit.ly/2JhaQAY>
- [2] Petition: Franziska B: Keine Verbindung Fliegerhorst/Wechloy durch artenreiche Biotope. <https://bit.ly/2JeQoAh>
- [3] Mutiert das Fahrrad-Mekka zur Auto-stadt? Nordwestzeitung 23.05.2016 <https://bit.ly/2l5Gtz7>
- [4] Masterplan Stadtquartier Fliegerhorst Oldenburg 22. August 2016 <https://bit.ly/2L6OM92>
- [5] Fahrradfreundliche Kommune Oldenburg <https://bit.ly/2L8pfps>
- [6] SHP Ingenieure: Trassenuntersuchung Entlastungsstraße Ammerländer Heerstraße / Alexanderstraße 16.11.2017 <https://bit.ly/2L9VsD3>
- [7] PARK(ing) Day Oldenburg <https://bit.ly/2LNTiJG>
- [8] Schriftliche Anfrage zur Erhöhung von Parkgebühren bei der Stadt Oldenburg. Dezernat für Bauen, Umwelt und Verkehr (13.02.2018)
- [9] Süddeutsche Zeitung: Und ewig lockt die Schnellstraße, 19. Mai 2010 <https://bit.ly/2J1IQiO>
- [10] Braess Paradoxon <https://de.wikipedia.org/wiki/Braess-Paradoxon>
- [11] Strategieplan für Mobilität und Verkehr 2025 für ein mobiles Oldenburg <https://bit.ly/2LMYw4C>
- [12] Greenpeace Verkehrswende für Deutschland <https://bit.ly/2oZTFav>