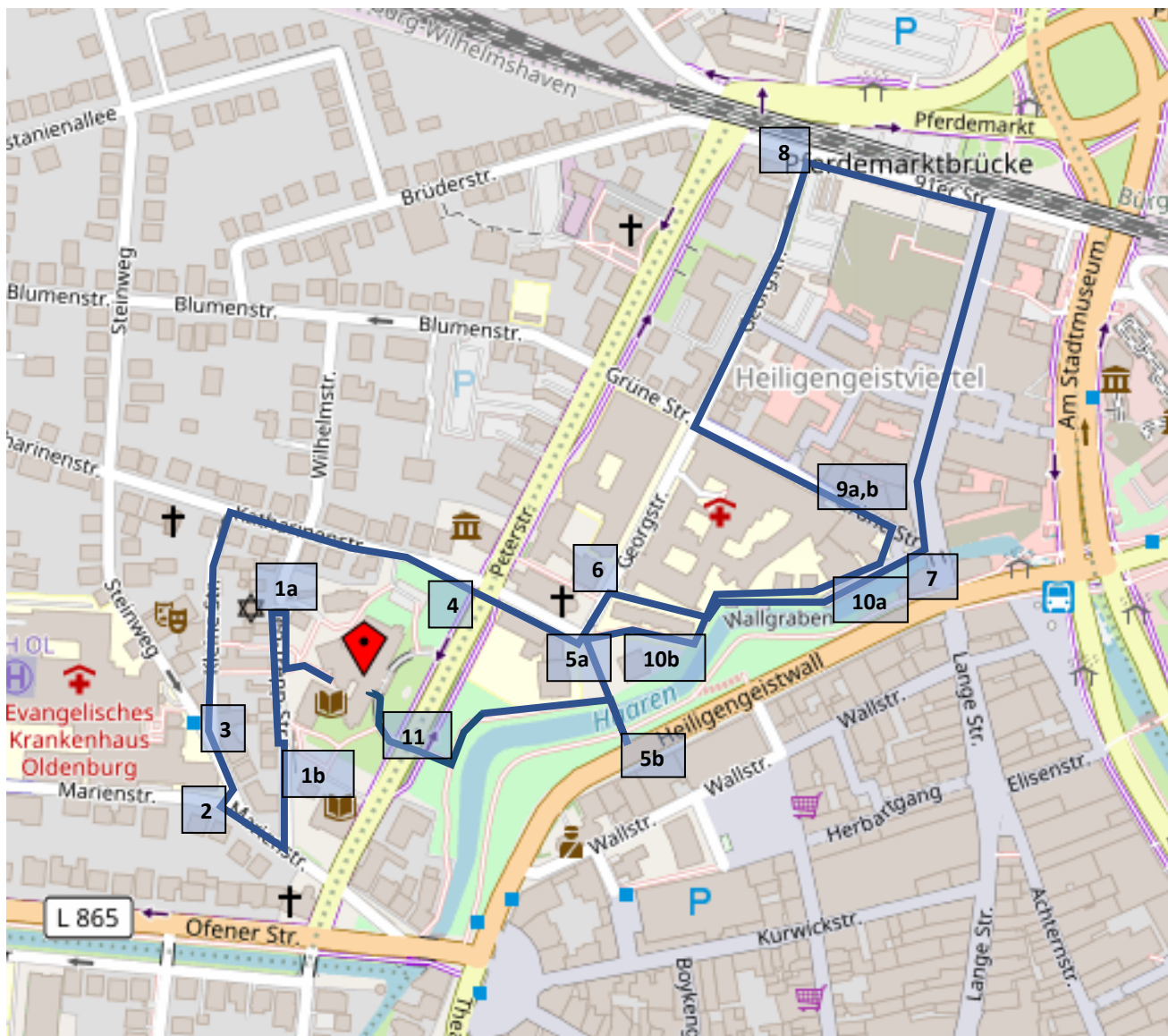


**Fußexkursion für Informationsveranstaltung zur Förderung des Radverkehrs in Oldenburg am
Di. 17.10.2023, 2,0 km**



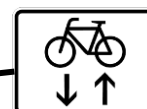
Ausgangspunkt: Kulturzentrum PFL (ehemaliges: Peter Friedrich Ludwigs Hospital)

Start aber nicht am hier gezeigten Haupteingang zur Peterstraße, sondern am Hintereingang auf der Gebäuderückseite



Halt 1a und b, Leo-Trepp-Straße

Den *Hinterausgang* des Kulturzentrums PFL im Untergeschoss nutzend gelangt man in die Leo-Trepp-Straße und darf eigentlich gleich überrascht sein: Warum wird der Großteil dieser Straße mit zwei Schranken abgesperrt? Geht man zuerst zum nördlichen Eingang, klärt ein Schild rechterhand darüber auf, dass es sich um Privatgelände handelt. Wem es gehört, erfährt man linkerhand: der Stadt Oldenburg – ganz so privat ist die Straße also auch wieder nicht, sie befindet sich im öffentlichen Besitz. Nun gut, es geht wohl darum, das Parken für Nichtberechtigte zu unterbinden und das kann man ja verstehen.



Aber in den südlichen Bereich der Straße gehend sieht man an der dortigen Einfahrtschranke ein generelles Zufahrtsverbot (StVO-Zeichen 267), basierend auf der Einbahnstraßenrichtung für die Berechtigten. Und hier wird's dann doch problematisch, denn dieses schließt rechtlich auch Radverkehr von einer fahrenden Straßennutzung aus, der hier bei extrem geringem Verkehrsaufkommen überhaupt nicht stören würde. Warum wird öffentlicher Grund Radelnden für einen abkürzenden Weg vorenthalten? Die Schranken würden Radler/innen ja ohne Öffnung hindurchlassen, bilden für sie also kein bauliches Hindernis. Und der Natursteinpflasterbelag ist nicht so schlimm, dass Radler/innen ihn scheuen müssten.



Kernstück von Radverkehrsförderung 3.0 ist *Barrierefreiheit*, und zwar flächendeckend.

Hier wäre also entweder das Zusatzschild „Radverkehr frei“ (StVO-Z. 1022-10) zusätzlich anzubringen oder das Zeichen 267 durch das Zufahrtsverbot 260 auszuwechseln, das nur für Kraftfahrzeuge gilt. Und am Einbahnstraßenschild auf der Nordseite wäre der Beidrichtungsverkehr durch Radler anzuzeigen (StVO-Z. 1000-33).

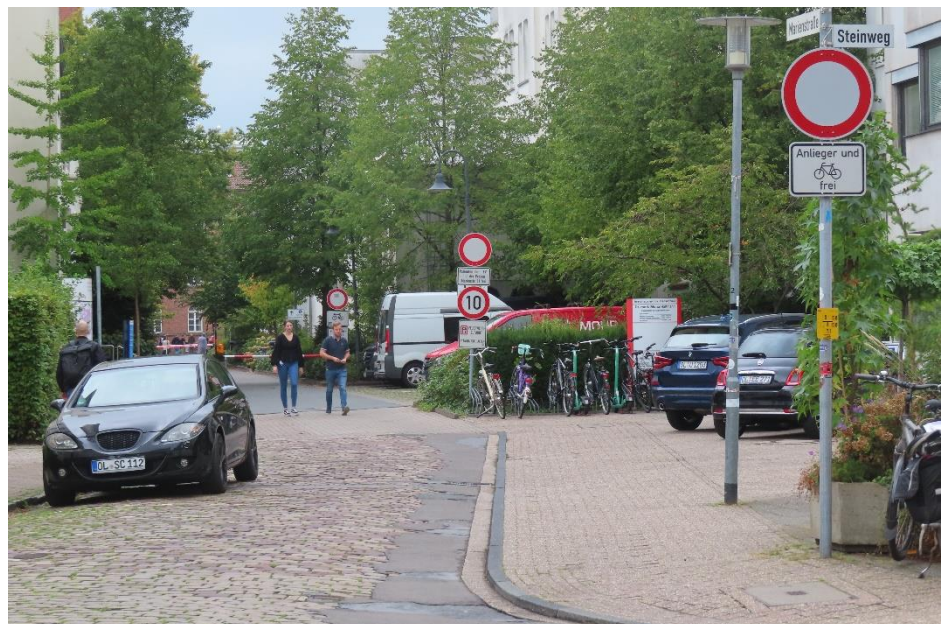


oder



Halt 2, Marienstraße

Hier ist es besser gelöst. Der Bereich des Evangelischen Krankenhauses ist hinsichtlich Parkdruck und Patientenverkehre sicherlich viel sensibler als die Leo-Trepp-Straße, was sich in drei Zufahrtsverboten kurz hintereinander und eine 10 km/h-Tempobegrenzung widerspiegelt. Aber hier gilt „Radverkehr frei“, denn die Marienstraße ist ein wichtiger Weg für den nichtmotorisierten Verkehr. Einschränkend müsste man sagen, dass dies nur beim 1. und 3. Schild so ist. Beim 2. Schild fehlt das den Radverkehr erlaubende Zusatzschild, sicherlich weil der Schildpfahl bereits reichlich gefüllt ist. De jure würde hier wohl zwischen 2. und 3. Schild ein faktisches Absteigegebot gelten, aber gehen wir mal davon aus, dass die Polizei nicht auf die Idee kommt, eine solche Regelung hier durchsetzen und Verstöße ahnden zu wollen und drücken das planerische Auge zu.



Halt 3, Kleine Straße / Steinweg

Man muss Oldenburg kräftig loben, denn in der Stadt sind fast alle Einbahnstraßen in Gegenrichtung für den Radverkehr geöffnet. In geschwindigkeitsbeschränkten Bereichen ist es erlaubt, die Einbahnrichtung generell anzuordnen mit dem blau-weißen Einbahnstraßenschild (an dieser Einmündungsstelle für die Kleine Straße) und dem Hinweis auf Beidrichtungsverkehr durch Radelnde (StVO-Zusatzschild 1000-33).



Am Straßenende erhält dann das Zufahrtsverbot StVO-Z. 267 den Hinweis Radverkehr frei (1022-10, hier am Steinweg), was wir am ersten Haltepunkt der Leo-Trepp-Straße vermissten. Hier an der Abzweigung von Steinweg und Kleine Straße kann man beide Ausschilderungen zusammen sehen.



Halt 4, Katharinenstraße / Peterstraße / Georgstraße

An dieser Kreuzung gibt es drei positive Merkmale zu sehen:

- Das Abbiegegebot nach links und rechts ist für den Radverkehr freigegeben,
- weil auch geradeaus die Georgstraße als Einbahnstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung befahrbar ist. Mehr noch, man sieht dort eine Straßenraumtrennung für die Radverkehrszufahrt. Gut so, denn in Einbahnstraßen stellen sich Linksabbieger meistens und durchaus den Verkehrsregeln entsprechend am linken Fahrbahnrand auf. Das würde aber die Fahrradzufahrt blockieren. Man hat das also folgerichtig und gut bedacht – Danke!



- Und sich noch in der Katharinenstraße befindend kann man auf der Straßennordseite eine Radwegweisung zur Universität und nach Bloherfelde sehen. Sie ist allerdings sichtlich in die Jahre gekommen – relativ klein ausgefallen, deshalb wenig auffallend und eine Kilometrierung fehlt auch. In Gegenrichtung fehlt eine Wegweisung gänzlich, obwohl die Georgstraße ins Stadtzentrum führt, also keine unwichtige Verbindung darstellt. Im zuständigen Fachdienst Mobilität der Stadt weiß man um den Erneuerungsbedarf bei der Radwegweisung. Im Prinzip ist aber die Grundsituation richtig angelegt: Führung durch ruhige Nebenstraßen, hier zudem sogar eine Fahrradstraße, statt nur über Hauptstraßen entspricht genau dem *Radschönrouutenprinzip!*

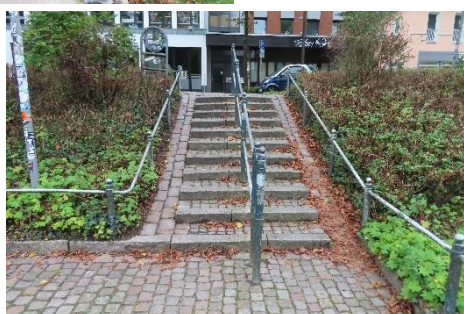


Halt 5a/b, Georgstraße, (Nur-)Gehweg abzweigend zum Wallgraben (bei der Wallsschule)

Hier sind wir quasi an einem Knotenpunkt der Exkursion, denn wir werden hier auf dem Rückweg noch einmal vorbeikommen. Zunächst lässt sich an das Thema Wegweisung anknüpfen: Oldenburg verfügt über ein dichtes Netz dieser dunkelgrauen Wegweiser, die auf die Belange zu Fuß gehender Personen abgestimmt sind. Natürlich dienen sie durchaus auch Radfahrenden zur Orientierung. Insgesamt ist das eine wertvolle Hilfe für Einheimische und Tourist(inn)en. Prima!

Weniger erfreulich ist die Beschränkung des Weges selbst auf Fußverkehr. Mit 2,63 m Breite zuzüglich Rasenfläche zum etwaigen Ausweichen ist weit mehr Platz vorhanden als die von der ERA geforderten 2,50 m, die im Übrigen sowie nur für straßenbegleitende Wege gefordert werden. Selbstständig geführte Verbindungswege werden von der ERA bzgl. gemeinsamem Fuß- und Radverkehr gar nicht geregelt – zu Recht und das wird auch so bleiben, weil die lokalspezifischen Bedingungen viel zu unterschiedlich sind, als dass man sie in einem Regelwerk erfassen könnte. Viele Verwaltungen kennen leider diesen elementaren Unterschied nicht.

Auch die Brücke über den Wallgraben im weiteren Wegeverlauf ist mit 2,73 m Breite für einen gemeinsamen Fuß- und Radverkehr gut geeignet. Und sie führt zu einer Treppe – dankenswerterweise mit Schieberillen – die zur Hauptverkehrsstraße Heiligengeistwall und ihrem dortigen Radweg hinaufführt. Kurzum: Das ist eine sehr wichtige Verbindung direkt ins Zentrum, warum nicht für Radler/innen geöffnet? Von denen wird das (natürlich) nicht akzeptiert.



Zur Fortsetzung der Route Rückkehr zur Georgstraße

Halt 6, Georgstraße, Abzweig eines Zugangsweges für das Pius-Hospital, zugleich Durchgang zum Wallgraben

Krankenhauszugänge sind sensible Gebiete. Dass man hier nicht Rad fahren sollte, kann man erst mal verstehen, zumal man beim Durchgehen eine Engstelle passiert, die mit 1,20 m Breite selbst den „Begegnungsverkehr“ von Zufußgehenden erschwert. Trotzdem ist es ein bisschen ärgerlich, denn hier hindurch gelangt man an den Wallgraben, der beim Haltepunkt 5a/b von der Brücke gequert wurde. Und da durfte man schon nicht per Fahrrad rüber, hier nun auch nicht durch – also das nächste Radelhindernis für eine, wie sich gleich zeigt, sehr schöne Verbindungsstrecke. Gibt's da wirklich keine bessere Lösung? Wir gehen hier erst mal nur durch und behalten das Problem im Hinterkopf. Auf dem Rückweg kommen wir aus der Gegenrichtung noch einmal in diesen Bereich und werden sehen, dass es sehr wohl eine Lösung geben kann – die aber zurzeit ebenfalls (noch) nicht erlaubt ist. Haben Sie etwas Geduld!



Halt 7, Heiligengeiststraße

An diesem Halt ist beabsichtigt, dass die Exkursionsgruppen auf Vertreter/innen der Stadt Oldenburg treffen. Vermutlich wird es Kerstin Goroncy vom Fachdienst Mobilität, evt. mit Kollege/in, sein. Mit ihr/ihnen kann nicht nur das hiesige Thema besprochen (Fußgängerzonen), sondern auch die zuvor erkannten Schwächen können angesprochen oder die Frage nach aktuellen Vorhaben der Radverkehrsförderung in Oldenburg gestellt werden.

Thema Fußgängerzonenregelung – Radverkehr ja oder nein?

Die Heiligengeiststraße ist die einzige längere Strecke des Fußgängerzonenbereiches im Zentrum, in der der Radverkehr beschränkungslos zugelassen ist. Das ist angesichts der Verbindungsfunktion nach Norden inklusive der Durchlasse unterhalb der Bahnbrücken gut und auch dringend erforderlich. Nach Süden sind die Lange Straße und weitere von ihr abzweigende Fußgängerbereiche nur zeitlich limitiert für den Radverkehr geöffnet – immerhin aber großzügiger als sonst häufig zu sehen: 18.30 – 10.00 Uhr *und sonntags ganztägig*. Während in vielen Städten nur an die Freigabe des Radverkehrs über die Abend-, Nacht- und frühen Morgenstunden gedacht wird, findet man die in aller Regel gut mögliche vollständige Freigabe über die Sonn- und Feiertage eher selten. Die Feiertage sind zwar auf den Schildern in Oldenburg nicht explizit genannt, aber selbst de jure darf man hier im Analogieschluss die Regelung auch auf diese beziehen.



Trotzdem bleibt am Ende die Frage, ob das wirklich schon das Optimum ist. Wurde in allen Fußgängerzonenstraßen die Frequentierung hinreichend gemessen? Gibt es nicht doch noch mehr Möglichkeiten der Radverkehrsfreigabe? Kristallisieren sich womöglich Umwege vermeidende Hauptquerungen für Radler/innen heraus, die eine versuchsweise Ausdehnung der ganztägigen Radfahrerlaubnis lohnen? Wie weit darf Fußverkehrsvorrang gehen? Wie nötig ist es, Radverkehrsbelangen entgegenzukommen? Der Kompromiss muss immer stadtspezifisch gefunden bzw. ausgehandelt werden.

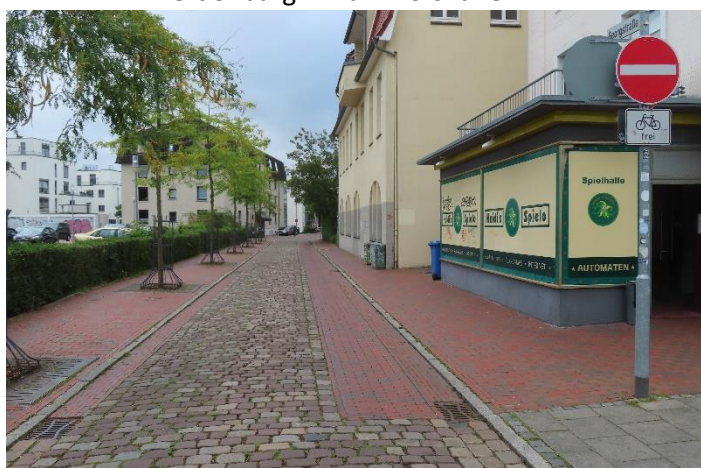
Halt 8, Nordzugang der Georgstraße / 91er Straße

Nach etwas längerer Gehstrecke gibt es hier wieder mehrere interessante und auch vorbildliche Elemente:

- Unterhalb der Brücke findet man einen Carsharing-Parkplatz, von denen es nicht wenige in Oldenburg gibt. Dort findet nicht nur das neueste Zusatzschild (Verkehrszeichen 1024-21) Anwendung, das mit der letzten StVO-Novellierung eingeführt wurde, der Standort gewährt Witterungsschutz und es finden sich dort Radabstellmöglichkeiten. So ist's recht, wer in Wegeketten und Multimodalität denkt, kombiniert Kfz-Parkraum im Carsharing mit Abstellmöglichkeiten für Fahrräder zur Vergrößerung des Einzugsbereiches des Carsharingangebotes. Das sieht man in Oldenburg noch häufiger – wenngleich auch nicht mehr während dieser Fuß-Kurzexkursion.
- Das letzte westliche Stück der 91-er Straße zeigt eine der vielen Möglichkeiten, Radgegenverkehr in Einbahnstraßen zu erlauben: den gegenläufigen kombinierten Geh-/Radweg.

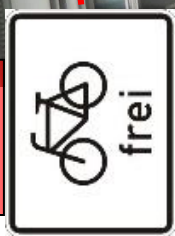


- Schließlich die Georgstraße selbst: Wieder eine der vielen, für Radler/innen in Gegenrichtung durchlässigen Einbahnstraßen, hier sogar mit einer in den Natursteinpflasterbelag eingearbeiteten, ebeneren (roten) Randstreifenpflasterung zur Verbesserung des Fahrkomforts. Und blickt man noch mal zurück, an die Rückseite des Zufahrtsverbotes, dann ist hier auch das Abbiegegebot flexibilisiert – sehr gut! Allerdings hat man in Oldenburg nicht überall daran gedacht, bei den Einbahnstraßen auch die Abbiegegebote mit zu flexibilisieren – das unterbleibt leider recht häufig in den Kommunen. Wir kommen zwar während dieser Fußexkursion nicht an eine solche Defizitstelle, aber die folgende Abbildung zeigt einen solchen Fall in Oldenburg in Bahnhofsnähe.





Fehlt:



Vorhanden

Rosenstraße / Bahnhofstraße in Oldenburg

Halt 9a, Grüne Straße

Ein historisches Relikt! Die Beschilderung der durchlässigen Sackgasse ist erst mit der StVO-Novellierung 2009 eingeführt worden, viel später als andere Schilder-Flexibilisierungen für den Radverkehr. Hier und an wenigen anderen Stellen findet man noch eine alte Notlösung, ein „Radverkehr frei“-Aufkleber. Gängiger sind in den Kommunen die ADFC-Aufkleber mit dem fortführenden kombinierten Geh-/Radweg. Man kann es ruhig dabei belassen, also die neuen Schilder 357-50 (oder nur für Fußgänger 357-51) erst dann bestellen und dranschrauben, wenn die alten Schilder bzw. deren Aufkleber verblichen sind. Immerhin zeigt sich hieran: In Oldenburg wurde auch dieses Problem frühzeitig erkannt und angegangen. Ansonsten ist die Kennzeichnung durchlässiger Sackgassen in Niedersachsen noch ein reichlich brachliegendes Feld. Die Signalisierung von *Netzdurchlässigkeit* ist aber ein zentrales Element von Radverkehrsförderung 3.0 neben der Erreichung von Barrierefreiheit!



Halt 9b, Grüne Straße

Ein gutes Zeichen für hohe Fuß-Rad-Sensibilität: Beim Weitergehen stößt man auf einen kritischen Eingangsbereich eines medizinisch genutzten Gebäudes. Fußgänger und Radler/innen werden hier durch Bodenpiktogramme zur Achtsamkeit angehalten. Das ist besser als jedes Radfahrverbot, zu dem leider in so vielen Kommunen geradezu reflexhaft zu Lasten des Radverkehrs gegriffen wird, sobald sich nur der Ansatz eines möglichen oder wirklichen Konfliktareals zeigt!

Halt 10a und b, Wallgraben

Wir sind mit der Grünen Straße nahe am Fußgängerzonenhaltepunkt 7, also sichtlich an einem wichtigen Zugangspunkt zum Stadtzentrum. Abbiegend nach Südwesten erreicht man nach kurzer Entfernung wieder den Wallgraben, den wir vorhin – aber in die andere Richtung – entlanggegangen sind. Erinnern Sie sich an den Haltepunkt [Nr. 6] des Zugangsweges beim Pius-Hospital?



Das ist jetzt quasi die angekündigte „Rückseite“ der Wegeverbindung: Auch hier ein beschildertes Radfahrverbot auf dem Krankenhausesgelände. Die Wegbreite beträgt hier 2,05 m zuzüglich einer breiten Rasenfläche als potenziellem Ausweichraum. Wir gehen mal ein bisschen weiter und nutzen jetzt nicht den engen Durchlass von vorhin ...



... sondern gelangen, uns links haltend, auf den Parkplatz des Hospitals. Auch hier ist ein Radfahrverbot erlassen, aber insgesamt gibt es im Gegensatz zu dem vorhin gesehenen Fußweg entlang der nördlichen Gebäudeseite kein wirkliches Platzproblem. Auch die Schranke ließe Radler/innen ohne Umbau bequem passieren. Sollte es nicht im Sinne der Barrierefreiheit und der Radschönrouutenidee hier möglich sein, mit der Krankenhausverwaltung eine Duldung von Radverkehr zu erwirken, ggf. auf Probe? Entfernt man das Radfahrverbot (StVO-Z. 254), entsteht eine ungewidmete Mischfläche. Und bei der Parkplatzzufahrt ist durch die Beschränkung das allgemeine Zufahrtsverbot (Zeichen 250) ohnehin überflüssig; es könnte ersatzlos abmontiert werden. Aufgabe der Kommunen ist es im Sinne von Barrierefreiheit nicht nur, den „eigenen“ öffentlichen Raum zu managen, auch private Straßenräume sollten einbezogen werden, um im Dialog eine sinnvolle(re) Lösung zu erwirken.



Halt 11, Wallgraben / Peterstraße

Der Weg zurück zum Kulturzentrum PFL führt vorbei an der vorhin besichtigten Brücke über den nördlichen Weg entlang des Wallgrabens. Hier wie auf der anderen, südlichen Seite befinden sich Kieswege. Auf der gerade „anderen“, südlichen Seite hat eine Breite von 2,20 m, der hiesige nördliche ist baulich mit 2,00 bis 2,10 m angelegt, oft sind durch Rasen- oder Randbewuchs aber nur 1,80 m erkennbar bzw. nutzbar. Es sind sehr schöne Wege, die dem Rad schönroutenprinzip genau entsprechen. Das sehen offenkundig viele Radler/innen auch so, denn die Wege werden nicht nur begangen, sondern eben auch befahren. Kein Wunder, denn die winkelige und umwegige Verbindung über die stark befahrene Peterstraße strahlt keine besonders hohe Attraktivität aus.



Was tun? Wie hier in Oldenburg wird nicht selten in Grünanlagen der Radverkehr untersagt, häufig auch in Fehlinterpretation der ERA. Planer/innen glauben häufig den Radverkehr bei Wegbreiten von < 2,50 m gemeinsamen Fuß- und Radverkehr nicht zulassen zu dürfen. Fehlschluss, denn diese ERA-Breitenangabe gilt nur für straßenbegleitende Wege. Mit dem Wallgraben haben wir den Fall der selbstständig geführten Wegeverbindungen (auf beiden Seiten des Wassers) und diese werden von der ERA überhaupt nicht angesprochen – weil die lokalspezifischen Bedingungen gar zu unterschiedlich sind. In Fällen wie hier spräche sehr viel dafür, das Nur-Gehwegeschild (StVO-Z. 239) ersatzlos zu entfernen, also eine ungewidmetete Mischfläche daraus zu machen. Theoretisch könnten dann auch Autos darauf fahren, aber für die gibt es keine Zufahrtsmöglichkeit, also ist dieser Fall irrelevant. Auch ein „Radverkehr frei“-Zusatzschild (1022-10) könnte man anbringen, um die Radfahrerlaubnis kundzutun, aber auch um rechtlich den Vorrang des Fußverkehrs zu unterstreichen. Der gilt allerdings bereits über den § 1 StVO. Warum also nicht – zumindest probeweise – mal die rechtliche Regelung der gelebten Praxis anpassen? Ausprobieren und dann das sich Bewährende beibehalten!

Hier endet die Exkursion, das Kulturzentrum befindet sich auf der gegenüberliegenden westlichen Seite der Peterstraße und nun nutzen wir für die Rückkehr den Haupteingang.

Halten wir fest:

- Oldenburg ist in Sachen Radverkehrsförderung 3.0 bereits jetzt relativ gut aufgestellt. Insbesondere sehr viele, für den Radverkehr geöffnete Einbahnstraßen schaffen ein hohes Maß an Netzdurchlässigkeit. Das ist äußerst wichtig!
- Bei Wegen in Grünanlagen gibt es auch schon viele Freigaben für den Radverkehr, aber der Spaziergang zeigte auch, dass es hier und bei straßenverbindenden Wegeverbindungen noch „Luft nach oben“ gibt.
- Und während die Fußgängerwegweisung im innerstädtischen Bereich sehr gut ausgeprägt ist und auch Radelnden zugutekommt, gibt es bei der längere Strecken umfassenden Radwegweisung Handlungsbedarf, der dem Fachdienst Mobilität durchaus bewusst ist.



Frage an die Teilnehmenden: Wie sieht es bei Ihnen daheim aus? Können Sie mit Oldenburg mithalten oder sind bei Ihnen die aufgezeigten, verbliebenen Mängel häufiger vertreten?

Wir hoffen, dass die Vorträge vom Vormittag und die Fußexkursion Ihnen viel Anlass gegeben haben, die Situation Ihres Ortes und der dort praktizierten Radverkehrsplanung zu überdenken.

Beim Überqueren der Peterstraße bitte vorsichtig sein und nicht nur auf den Auto-, sondern auch auf den Radverkehr der Radwege achten!