

Hier werden entlang der Nummerierung nach einer kurzen Einordnung des aktuellen politischen Kontextes 10 kritische auf ökologisch-nachhaltige Stadtpolitik bezogene Fragen an die kommunalen PolitikerInnen der Stadt Oldenburg und an deren Oberbürgermeister-KandidatInnen der kommenden Kommunalwahl in diesem Jahr gestellt. Nach jeder der „fett gedruckten“ Fragen werden schriftfarblich leicht zuordenbar die von den politischen Kräften in Oldenburg bisher gegebenen Antworten dargestellt:

verwendete „Prompts“ zur Audio-Erstellung bei Notebook-LM:

a).. Stand 3.6.'26, Kategorie „Zusammenfassung“ in 2min8> „Erstelle eine sachliche Zusammenfassung für ein allgemeines Publikum, in der die verschiedenen Antworten der unterschiedlichen Parteien zu den jeweiligen einzelnen Fragen in ihren Unterschiedlichkeiten dargestellt und Hinsicht auf die Ernsthaftigkeit ihrer Nachhaltigkeitsbestrebungen diskutiert werden“

b).. Stand 3.6.'26, Kategorie „detaillierte Analyse“ in 17min59> Erstelle eine sachliche Darstellung für ein allgemeines Publikum, in der die verschiedenen Antworten der unterschiedlichen Parteien zu den jeweiligen einzelnen Fragen in ihren Unterschiedlichkeiten dargestellt und Hinsicht auf die Ernsthaftigkeit ihrer Nachhaltigkeitsbestrebungen diskutiert werden

1.) Zentrale Ziele des für die angestrebte Klimaneutralität bis 2035 wichtigen „Mobilitätsplan Oldenburg 2030“ erscheinen bislang weit weg .. Rad-Premiumrouten & Fahrradstraßen entstehen nur schleppend, aktives Parkraummanagement & Quartiersgaragen bleiben Einzelfälle, die durchgängige Wallring-Busspur bleibt Fiktion, das in diesen Plänen ohnehin unzureichende Potential für Verkehrs-Klimaneutralität wurde nicht weiterentwickelt ..>>

Wie soll von Ihnen in der neuen Kommunal-Legislatur die Verkehrswende hin zur Klimaneutralität bis 2035 vorangetrieben werden?

Antworten der CDU {jeweils bearbeitet von Christoph Baak am 28.4.2026}:

Wir wollen den Mobilitätsplan 2030 pragmatisch und priorisiert umsetzen. Für die CDU ist entscheidend, dass Maßnahmen tatsächlich Wirkung entfalten und nicht nur politisch gut klingen. Der Mobilitätsplan wurde 2023 vom Rat beschlossen; die Stadt selbst benennt unter anderem Rad-Premiumrouten, Fahrradstraßen, Parkraummanagement und ÖPNV-Beschleunigung als Bausteine.

Unser Ansatz lautet:

Erstens: sichere Radwege dort zuerst, wo sie objektiv den größten Nutzen bringen – also an Schulwegen, Unfallschwerpunkten, Pendlerachsen und gefährlichen Knotenpunkten.

Zweitens: ÖPNV verbessern, bevor man den Autoverkehr verdrängt. Wer Menschen zum Umstieg bewegen will, muss verlässliche, saubere, schnelle und bezahlbare Alternativen schaffen.

Drittens: Innenstadt erreichbar halten. Oldenburg lebt auch vom Einzelhandel, von Gastronomie, Kultur, Dienstleistungen und medizinischer Versorgung. Eine Verkehrswende, die die Innenstadt für Besucher, Kunden und ältere Menschen unattraktiver macht, schadet der Stadt.

Viertens: Klimaschutz technologieoffen denken. Elektromobilität, Ladeinfrastruktur, digitale Verkehrssteuerung, Parkleitsysteme, Sharing-Angebote, bessere Ampelschaltungen und intelligente Logistik gehören genauso dazu wie Radverkehr und ÖPNV.

Die CDU will Klimaschutz nicht bremsen, sondern vom Papier auf die Straße bringen – realistisch, finanzierbar und mit den Menschen.

Zusammengefasste Interview-Antworten von Jascha Rohr jeweils vom 25.6.2026, parteiloser OB-Kandidat der Parteien CDU & Bündnis 90/die Grünen:

Zunächst wird ehrlich eingeräumt, dass alle geschilderten Ziele und präferierten Maßnahmen bei egal welchem kommenden Oberbürgermeister unter dem Vorbehalt stehen werden, dass die Finanzen Oldenburgs in der kommenden Legislaturperiode durch diverse garnicht, oder kaum zu verhindernde Finanzlasten und Großprojekte extrem angespannt sein werden, was den kommunalpolitischen Gestaltungsspielraum extrem einschränken werde. Hierzu zähle natürlich der geplante Stadionbau, die zu sanierende Tiefgarage am Lapan, die Flötenteich-Schwimmbad-Sanierung, der Bau einer IGS, die dringende Sanierung mehrerer Turnhallen, die Finanzierung der Kliniken und vieles mehr. Auch sollten Zielsetzungen soweit möglich primär durch Anreize und nicht durch Verbote angestrebt werden.

Trotz dieser Einschränkungen sei die Klimaneutralität Oldenburgs bis 2035 weiter das erklärte Ziel.

Im Verkehrsbereich werde ein durchgehendes Fahrradstraßennetz mit einer guten Umlandvernetzung und möglicher Weise im Zusammenspiel mit der Einrichtung von Quartiersgaragen und einem ausgeweiteten Parkraummanagement angestrebt. Mehrere Stadtteilbahnhöfe, wie z.B. im Krusenbusch und Ofenerdiek sollten reaktiviert und als zusätzliche ÖPNV-Trasse angebunden werden. Darüber hinaus sollten im Busverkehr die Taktfrequenzen gesteigert, Querverbindungen geschaffen und P&R-Möglichkeiten ausgebaut, sowie mit engmaschigen Schnellbuslinien an die Innenstadt angebunden werden. Die Einrichtung zusätzlicher On-demand-Angebote sei wünschenswert, vor allem sollten aber sämtliche öffentlichen Verkehrsträger von der Bahn bis zum Scooter, vom Schnellbus bis zum Carsharing in einer einzelnen Mobilitäts-Navi-App übersichtlich handhabbar sein, wofür Verhandlungen mit existierenden Anbietern angestrebt werden.

Antwort von Bündnis 90 / die Grünen *jeweils bearbeitet von Michael Wenzel am 4.5.2026*:

Die GRÜNE Ratsfraktion setzt auf die Förderung des Umweltverbundes und die zügige Umsetzung des Mobilitätsplans 2030. Damit verbunden sind sowohl Push- als auch Pullmaßnahmen notwendig wie sie im Mobilitätsplan beschrieben sind. Wir schrecken nicht vor teils unpopulären Entscheidungen zurück, weil wir in der Sache weiterkommen wollen.

Dazu gehören:

- Ein Netz neuer Fahrradstraßen,
- Premiumradwege in die Stadtteile und zwischen den Stadtteilen,
- Sanierung von maroden Radwegen für mehr Sicherheit und mehr Komfort,
- deutlich mehr Busspuren und eine Einbahnstraßenregelung am Wallring,
- Ausweitung und Vergünstigung des Busverkehrs,
- massive Ausweitung des Carsharing-Angebots,
- Aufbau von Mobilitätsstationen,
- neue Stadtteilbahnhöfe und
- Stärkung des Fußverkehrs in einer Stadt der kurzen Wege.

Vor dem Hintergrund der jüngsten Modal-Split-Untersuchung in OL, steht für uns der Radverkehr als Fortbewegungsmöglichkeit Nummer 1 im Stadtgebiet Oldenburg im Fokus. Wir würden hier gerne viel schneller werden.

Leider werden uns seitens der aktuellen Verwaltungsspitze (OB Krogmann) häufig Steine und langwierige Prozesse in den Weg geworfen.

Auch die anderen Fraktionen sind beim Thema klimaneutrale Mobilität längst nicht so entscheidungsfreudig und mutig, wie die GRÜNEN. Das bedeutet leider im politischen Alltag keine Mehrheiten für progressive Entscheidungen hin zu einer echten Verkehrswende. Etwaige Bekundungen der anderen Parteien in den Wahlprogrammen oder in Antworten wie diesen, werden in der politischen Praxis zu häufig vergessen oder ignoriert.

Am Ende muss die Bevölkerung darüber entscheiden, was sie möchte. Ein weiter so, wie bisher mit SPD und CDU oder einen wahren Verkehrswandel mit einer politischen Mehrheit der GRÜNEN.

Antworten der FDP *jeweils bearbeitet von Daniela Pfeiffer am 6.5.2026*:

Wir unterstützen das Ziel, Mobilität in Oldenburg klimafreundlicher zu machen. Der Mobilitätsplan Oldenburg 2030 enthält wichtige Bausteine wie Radverkehr, Wallring, Mobilitätsstationen, Ladeinfrastruktur, Parkraummanagement sowie P&R und B&R. Für uns heißt das aber nicht, Autofahren möglichst unattraktiv zu machen. Unser Ziel ist eine funktionierende Stadt mit weniger Stau, weniger Suchverkehr, sichereren Radwegen, besserem ÖPNV und verlässlicher Erreichbarkeit.

Kern unseres Ansatzes ist eine datenbasierte Verkehrspolitik: erst messen, dann priorisieren, dann umsetzen. Wir wollen keine pauschalen Verbots- und Verdrängungsmaßnahmen, sondern Maßnahmen, die nachweislich wirken und für die Menschen im Alltag einen Vorteil bringen.

Zugleich muss ehrlich berücksichtigt werden: Ein Teil der Emissionsminderung im Verkehr entsteht nicht allein durch kommunale Eingriffe, sondern durch technische Entwicklung und Flottenerneuerung. Euro 7 adressiert vor allem Luftschadstoffe und künftig auch stärker nicht-abgasbezogene Emissionen wie Bremsen und Reifen; die steigende Elektroautoquote sowie europäische CO₂-Flottengrenzwerte senken perspektivisch die lokalen Emissionen und den CO₂-Ausstoß des Fahrzeugbestands. Das ersetzt keine kommunale Mobilitätspolitik, macht aber pauschale Anti-Auto-Logik weniger überzeugend.

Zur Wallring-Busspur und einer möglichen Einbahnstraßenlösung haben wir uns noch kein abschließendes Urteil gebildet. Die Planungen sind noch nicht so konkret, dass man verantwortungsvoll abschließend Ja oder Nein sagen könnte. Entscheidend werden Detailplanung, Ampelschaltungen, Rettungswege, Lieferverkehr, Innenstadt-Erreichbarkeit, Verkehrsverlagerungen und Kosten sein.

- KI-unterstützte und vernetzte Ampelsteuerung an Hauptachsen und kritischen Knotenpunkten.
- Busbeschleunigung dort, wo sie tatsächlich Fahrzeiten verbessert.

- Ringbuslinien, damit nicht jeder Weg über den ZOB führen muss.
- Regionale P&R-Lösungen in Zusammenarbeit mit dem Umland.
- Sichere Radachsen und Knotenpunkte mit Priorität nach Unfalllage und Netzlücke.
- Ladeinfrastruktur, E-Mobilität und technologieoffene Antriebslösungen.
- Priorisierung nach Kosten, Wirkung, Förderfähigkeit und Haushaltslage.

Zusammengefasste Interview-Antworten von Ralph Butzin vom 10.6.2026, parteiloser OB-Kandidat der Partei „echt Oldenburg“:

Aus einer Empörungshaltung über ineffizient-bürokratische Verwaltungsstrukturen, Geldverschwendung und unehrliche PolitikerInnen kommend verfolgt echt Oldenburg mit Ralph Butzin einen basisdemokratischen Ansatz der Bürgerbefragung, -Kommunikation und -Information mit der weitgehend ausschließlichen Gestaltung über „Anreizsysteme“, statt Ordnungs-, oder Zwangsmaßnahmen. Welche inhaltlichen Kernthemen für eine politische Arbeit als Führungskraft für Oldenburg daraus erwachsen ist dementsprechend schwer vorherzusagen, auch wenn Nachhaltigkeitspolitik angesichts eines gesehenen und für erheblich erachteten Klimawandels durchaus als sinnvoll und erstrebenswert gesehen werden. Über ein städtisches Info-Bildungszentrum, Förderpolitik und über die Verhinderung negativer und verschwenderischer Großprojekte (z.B. Fußballstadion, Fliegerhorst-Umgehungsstraße, Tiefgaragen-Großsanierung & Pferdemarkt-Neugestaltung) könnten so im Bereich der Verkehrswende z.B. Ausprobiergutscheine zur Nutzung neuer alternativer Verkehrsangebote, eine Stadt-App mit smartem ÖPNV+Alternativtransport-Navi, ein 10-Minuten-ÖPNV-Takt, sowie die Ergänzung des ÖPNV-Angebotes über OnDemand-Hopp on -Hopp off -Dienste entstehen.

2.) Die Zukunftsbilder des ISEK Oldenburg 2050/2035 träumen von starken Wohnquartieren für Oldenburg mit jeweils kulturellen Stadtteilzentren, Begegnungsorten samt Hitzeschutzzinseln, sowie sicheren Straßenräumen, was an Superblock- und Verkehrsberuhigungsstrategien, an integrative Sozialpolitik, an die „Vision Zero“ (bezogen auf Verkehrstote), an weitergehenden Lärmschutz und an die 10-Minuten-Stadt-Vision erinnert ..>>

Wie sieht Ihre Strategie für die Weiterentwicklung Oldenburgs hin zu noch lebenswerteren Wohnquartieren aus? Kommen „Kietzblocks“, innovative „Click & Collect“-Anlaufpunkte auf Stadtteilmärkten als Ergänzung zu fernerer Discountern, werden Stadtteil-Zentren auch zu sozialen Begegnungs-Hubs ausgebaut?

Antworten der CDU:

Starke Quartiere sind ein richtiges Ziel. Auch das ISEK Oldenburg 2050/2035 beschreibt starke, sichere und inklusive Quartiere als Zukunftsbild.

Die CDU unterstützt lebendige Stadtteile mit Nahversorgung, Treffpunkten, Grünflächen, Spielplätzen, sicheren Schulwegen und guter Erreichbarkeit. Aber wir halten nichts davon, Konzepte wie „Kiezblocks“ schematisch über Oldenburg zu legen. Was in Berlin oder Barcelona funktioniert, passt nicht automatisch nach Eversten, Bürgerfelde, Kreyenbrück, Osternburg oder Bloherfelde.

Unsere Strategie:

Wir wollen Quartiere nicht ideologisch beruhigen, sondern praktisch verbessern. Dazu gehören sichere Kreuzungen, Tempo-30 dort, wo es sinnvoll und rechtlich möglich ist, bessere Querungen, mehr Bäume, Sitzgelegenheiten, Stadtteilplätze, Beleuchtung, Barrierefreiheit und eine verlässliche Nahversorgung.

„Click & Collect“-Punkte oder Stadtteilmärkte können ergänzend sinnvoll sein, wenn sie wirtschaftlich tragfähig sind und von den Menschen angenommen werden. Sie ersetzen aber keine funktionierende Nahversorgung und keine gute Erreichbarkeit der Innenstadt.

Stadtteilzentren sollten zu sozialen Begegnungsorten weiterentwickelt werden – aber ohne neue Bürokratie und ohne das Auto pauschal aus dem Quartier zu verdrängen. Gerade ältere Menschen, Familien und Menschen mit Mobilitätseinschränkungen sind auf Erreichbarkeit angewiesen.

Zusammengefasste Interview-Antworten von Jascha Rohr:

Als Kernelement für eine lebendige begegnungsreiche Stadteilkultur werden Stadtteil-Zentren gesehen, für die Stadtteil-CouratorInnen vorhandene Initiativen und Potentiale räumlich bündeln und integrieren sollte. Diese sollen nicht nur Einkaufsmöglichkeit, medizinische Versorgung und Quartiersparken ermöglichen, sondern darüber hinaus in ihrer Gestaltung als grüne verspielte Begegnungsoasen mit Kantinen, Cafés,

Mütter-Senioren- & -Jugendzentren Anziehungskraft entwickeln, bis hin zu Raum für Sharing Economy, kollektiven Werkstätten und Vereinsräumen. In der Gestaltung guter Bedingungen für die Ansiedelung weiterer Fachärzte und Ärztinnen wird dabei ein wichtiges Ziel gesehen, um so einer zu befürchtenden Mangelversorgung vorzubeugen. Neben der Förderung derartiger Stadtteilzentren wird auch die Ermöglichung von verkehrsberuhigten Wohnquartieren als sinnvoll gesehen.

Antwort der Grünen:

Wohnquartiere sind Orte der Gemeinschaft und das zu Hause für viele Menschen dieser Stadt, ein besonderer Ort der Nachbarschaft, der Hilfe und der Begegnung. Bezogen auf den massiven Verkehrsdruck, der mittlerweile durch den Durchgangsverkehr und den ruhenden Verkehr aufgebaut wurde, verfolgen wir folgende Zielsetzungen in den Wohnquartieren Oldenburgs:

- Das Modell der Super-Blocks wird in OL nicht eins zu eins umsetzbar sein. Dennoch sind „Kietzblocks“ oder „Oldenburg-Blocks“ ein lohnenswertes Konzept für die Zukunft. Wir orientieren uns auch am Groninger „Filter-Modell“, welches hier in Oldenburg innerhalb des Autobahnringes hervorragend umsetzbar wäre.

- Wir wollen den MIV-Durchgangsverkehr (der nicht auf Wohnstraßen gehört) aus den Wohnquartieren konsequent fernhalten. Das erhöht die Lebensqualität, die Sicherheit und die Erholung der Menschen, die hier leben. Dies kann durch verschiedene Maßnahmen der Verkehrslenkung gelingen, z. B. mit modalen Filtern, Einbahnstraßenregelungen oder verkehrsberuhigten Flächen. Diese Maßnahmen sollten mit der Bevölkerung vor Ort besprochen und entschieden werden, um eine zeitnahe und konfliktfreie Umsetzung zu gewährleisten.

- Die GRÜNEN fordern seit Jahren die Errichtung von Quartiersgaragen, um den ruhenden Verkehr aus den Straßen und von den Gehwegen zu bekommen.

- Neue Logistiklösungen innerhalb der Stadt Oldenburg mit Micro-Hubs und Click & Collect Anlaufpunkten stehen ebenfalls auf unserer Agenda.

Dennoch bedarf es auch für diese Maßnahmen eine politische Mehrheit und eine konstruktive Verwaltung, die Beschlüsse zeitnah umsetzt und nicht verzögert.

Antworten der FDP:

Wir wollen lebenswerte Quartiere mit sicheren Schulwegen, guter Nahversorgung, Grün, Hitzeschutz und Aufenthaltsqualität. Dazu gehören auch Stadtteilzentren, Wochenmärkte, soziale Begegnungsorte und praktische Ergänzungen wie Paketstationen, digitale Abholstationen oder Click-and-Collect-Angebote.

Bei sogenannten Kiezblocks oder Superblocks sind wir vorsichtig. Solche Modelle können im Einzelfall sinnvoll sein, dürfen aber nicht schematisch über Stadtteile gelegt werden. Sie müssen vor Ort gewollt, verkehrlich geprüft, finanzierbar und alltagstauglich sein. Wichtig sind Rettungsdienste, Pflege, Handwerk, Lieferverkehr, Menschen mit Mobilitätseinschränkungen und die Vermeidung von Ausweichverkehr in benachbarte Straßen.

Unser Ansatz lautet: Quartiere beruhigen, wo es sinnvoll ist, aber nicht abschotten.

Zusammengefasste Interview-Antworten von Ralph Butzin:

Qualitätsquartiere, auch Super- oder Kietzblocks genannt, die innerhalb bestimmter Wohnbezirke durch die Befreiung von Durchgangsverkehr eine Verkehrsberuhigung schaffen und intern durch „Einbahnstraßen-Schleifen-Verkehrsführung“ mehr Raum für grüne Begegnungspunkte schaffen, könnten eine interessante Maßnahme sein, zumal das Ziel von Begrünung und Entsiegelung, aber auch von Raum für Begegnungen vor Ort als zentral benannt wurde. Wichtig sei dabei aber, dass solche Umgestaltungen nicht gegen, sondern nur mit dem erklärten Willen von Bürgern vor Ort auf den Weg gebracht werden sollten und die Stadtpolitik hier eine Rolle als „Ermöglicher“, „Informationsgeber“ und „Förderer“ einnehme, was die Chance eröffnen sollte, dass attraktive Pilotprojekte letztlich eine positive Sogwirkung entfalten könnten. Ergänzend dazu sollten auch Stadtteilzentren als Begegnungsorte ausgebaut werden.

3.) Die erwarteten Änderungen durch das künftige Gebäudemodernisierungsgesetz („Katherina Reiche Gaslobby Hammer“) dürften im Gebäudesektor für Kommunen weniger Klimaschutz-Vorgaben stellen. Die Online-Verlautbarungen der Stadt zum Wärmeplan benennen seither keine Fernwärmenetz-Planungen mehr und ob Anschluss-Konditionen für „Otto- & Helga-NormalverbraucherIn“ tragfähig geworden wären, war eh nie klar!! ..>>

In welcher Form und bis wann sollen in Oldenburg zur Decarbonisierung

der 2025 noch zu 94,5% fossil betriebenen Gebäudeheizungen regenerative Fernwärmenetze installiert werden? Sollen dezentrale regenerativ betriebene Energieanlagen sogar durch CO²-Abscheidung als CO²-Senke genutzt werden? Lässt sich der kommende CO²-Handel im Gebäudesektor nicht sinnvoll zur partiellen Refinanzierung nutzen?

Antworten der CDU:

Die Wärmewende ist eine der größten kommunalen Herausforderungen. Die Stadt beschreibt den Oldenburger Wärmeplan als stadtweites Konzept für günstiges und klimafreundliches Heizen bis 2035; er soll Wärmebedarf, Potenziale und klimafreundliche Heizsysteme bewerten.

Für die CDU ist klar: Fernwärme kann ein wichtiger Baustein sein, aber sie ist nicht überall die beste oder wirtschaftlichste Lösung. Oldenburg braucht eine ehrliche Wärmestrategie statt pauschaler Versprechen.

Wir setzen auf:

Erstens: Transparenz für Eigentümer und Mieter. Die Menschen müssen wissen: Kommt in meinem Quartier Fernwärme? Wann? Zu welchen Kosten? Mit welchen Anschlussbedingungen?

Zweitens: Wirtschaftlichkeit. Eine Wärmewende, die Mieter und Eigentümer überfordert, verliert Akzeptanz. Anschluss- und Betriebskosten müssen tragbar sein.

Drittens: Technologieoffenheit. Neben Fernwärme brauchen wir Wärmepumpen, Geothermie, Solarthermie, Abwärmenutzung, Quartierslösungen, Biomasse in geeigneten Fällen und energetische Sanierung.

Viertens: Stadt als Vorbild. Kommunale Gebäude müssen systematisch saniert werden – aber nach Priorität: größte Einsparung pro investiertem Euro zuerst.

CO₂-Abscheidung kann langfristig bei bestimmten Anlagen eine Rolle spielen, ist aber für die kommunale Wärmewende derzeit kein Ersatz für direkte Einsparung. Den CO₂-Handel im Gebäudesektor sollte man prüfen, aber nicht als Wunschfinanzierung einplanen. Erst kommen belastbare Investitions- und Wirtschaftlichkeitsrechnungen.

Zusammengefasste Interview-Antworten von Jascha Rohr:

Die Weiterentwicklung des Wärmeplanes und damit der Ausbau von Fernwärmenetzen in dafür ökonomisch geeigneten Stadtteilen werde kommen und sei auch wichtig und wünschenswert. Hier sei aber von sehr großen finanziellen und logistischen Hürden auszugehen. Wichtig sei die intelligente Bündelung verschiedener Zukunftsziele im Bereich der unterirdischen Infrastruktur, um Straßen an den dafür notwendigen Stellen nur einmal aufmachen und erneuern zu müssen. Wo letztlich im dicht bebauten Oldenburg geeignete Bezirkskraftwerke entstehen sollten, ob dafür mit Umlandgemeinden kooperiert werden sollte und ob derartige Kraftwerke im Optimalfall nicht nur regenerativ, sondern sogar durch sogenannte BECCS-Technologie (Bioenergie mit CO₂-Abscheidung und -Speicherung) mit „negativer Emissionsbilanz“ dem Klima nützen, das müsse die Zukunft zeigen und hänge sicherlich von der Finanzierbarkeit ab. Sinnvoll sei aber auch, die Möglichkeit zu schaffen, dass privat erzeugte Solarstrom-Einspeisung virtuell gebündelt und an der Strombörse zusammengefasst als „Oldenburger Solarkraftwerk“ gehandelt werden könnte. Dies würde Bürokratie sparen und bessere Erzeugerpreise erzielen helfen.

Antwort der Grünen:

Die GRÜNEN stehen wie keine andere Partei für eine fossilfreie Strom- und Wärmeerzeugung, um unser Klima / unsere Lebensgrundlage zu schützen und gleichzeitig unabhängig von anderen Ländern und entsprechenden Preisgestaltungen der Konzerne zu werden.

Oldenburg sollte im Rahmen der kommunalen Wärmeplanung genau die von Ihnen aufgeworfenen Fragen klären und unterstützt durch Fachexperten mit individuellen Lösungen beantworten. Der Wärmeplan beschreibt den Oldenburger Weg: <https://klimaportal.oldenburg.de/kwp>.

Auf Ihre Spezialfragen zur CO₂-Abscheidung haben wir im Moment keine belastbare und durchdachte Antwort. Dennoch sind das wichtige Punkte, die in weiteren Beratungen besprochen und beantwortet werden müssen.

Die GRÜNEN tun Alles, um unser Klima zu schützen. Dabei werden auch der Gebäudesektor, die Wärmeversorgung und die Errichtung erneuerbarer Energieanlagen in den Blick genommen.

Antworten der FDP:

Bei der Wärmeplanung braucht Oldenburg Ehrlichkeit. Der Oldenburger Wärmeplan zeigt, dass Erdgas weiterhin den größten Teil des Wärmebedarfs deckt. Gleichzeitig ist nach öffentlicher Darstellung der

Stadt für den Großteil des Stadtgebietes voraussichtlich kein Wärmenetz zu erwarten; dezentrale Lösungen, insbesondere Wärmepumpen, können in vielen Bereichen naheliegender sein. Deshalb werden wir keine falschen Fernwärmeversprechen machen. Fernwärme kann in verdichteten Bereichen sinnvoll sein, aber sie wird nicht die Lösung für ganz Oldenburg. Wir setzen auf Technologieoffenheit: Wärmepumpen, Wärmenetze dort, wo sie wirtschaftlich tragfähig sind, Abwärme, Geothermie, Quartierslösungen und individuelle Gebäudelösungen. CO₂-Abscheidung oder CO₂-Senken können perspektivisch geprüft werden, sollten aber nicht zum Vorwand werden, wirtschaftlich naheliegende Maßnahmen zu verdrängen. Beim CO₂-Handel ist zu beachten: Kommunen können daraus nicht beliebig eigene Einnahmen zur Gegenfinanzierung ableiten. Städtische Maßnahmen müssen weiterhin solide über Haushalt, Fördermittel und Wirtschaftlichkeitsprüfung abgebildet werden.

Zusammengefasste Interview-Antworten von Ralph Butzin:

Fernwärmenetze werden als die Bürger überforderndes kompliziertes und überteuertes Konzept gesehen, das sich durch vermutlich ohnehin bundes- und europapolitisch in Zukunft bald abgeschafften CO₂-Handel nicht rechnen und durchsetzen lassen wird. Stattdessen wird für die Wärmewende im Gebäudesektor auf Förderpolitik mit daran geknüpfte Mietpreisbindungen gesetzt, um freiwillige private Initiativen für den Umstieg auf Wärmepumpen und Photovoltaik auszubauen.

4.) Im Beschluss zum Oldenburger Klimaschutzplan 2035 wurden von der Stadtverwaltung verbindliche Zwischenziele für die einzusparenden CO₂-Emissionen vereinbart ..z.B. bis Ende 2025 „-25%“ (d.h. 855.000t CO₂/Jahr) und bis Ende 2027 „-40%“ (d.h. 684.000t CO₂/Jahr). Dies sollte durch Monitoring und bei Abweichung durch Nachschärfungsvorschläge durch die Verwaltung sichergestellt werden. Online Endet die Bilanzdarstellung leider in der bilanziell durch Weltpolitik verzerrten Zeit der Energiekrise 2023 und die Bezugsetzung zu diesen %-Zielen ist in der öffentlichen Darstellung nicht deutlich erkennbar! ..>>

Wie soll das aktuelle Versagen an den beschlossenen Zwischenzielen zur CO₂-Reduktion realistisch aufgeholt, transparent dargestellt und im politischen Prozess verankert werden, damit der Zeitplan zur CO₂-Neutralität bis 2035 realistisch bleibt? Brauchen wir ein verbindlich-nachhaltiges Grundgesetz für Oldenburg, was wirklich kontrolliert und ernstgemeint Bürger-partizipativ begleitet wird?

Antworten der CDU:

Die CDU steht zu einem transparenten Klimaschutzmonitoring. Der Klimaschutzplan Oldenburg 2035 enthält zahlreiche Maßnahmen und wurde als zentrales Instrument zur Erreichung der Klimaneutralität beschlossen.

Aber: Klimapolitik darf nicht aus immer neuen Zielzahlen bestehen, wenn Umsetzung, Finanzierung und Personal fehlen. Wer ehrliche Politik will, muss auch sagen, welche Maßnahmen wirken, welche nicht wirken, welche zu teuer sind und welche rechtlich oder praktisch nicht umsetzbar sind.

Wir schlagen vor:

Ein jährlicher Klimaschutz- und Umsetzungsbericht für den Rat, öffentlich verständlich, mit drei Kategorien:

1. Was wurde umgesetzt?
2. Was hat messbar CO₂ reduziert?
3. Was kostet welche Einsparung?

Wenn Ziele verfehlt werden, braucht es keine reflexhaften Verbote, sondern eine politische Nachsteuerung nach Wirksamkeit und Finanzierbarkeit.

Ein „Nachhaltigkeitsgrundgesetz“ für Oldenburg klingt gut, löst aber kein einziges Umsetzungsproblem. Die CDU bevorzugt verbindliche Ratsbeschlüsse, klare Zuständigkeiten, transparente Kennzahlen und Haushaltsklarheit. Gute Steuerung ist besser als zusätzliche Symbolarchitektur.

Zusammengefasste Interview-Antworten von Jascha Rohr:

Das transparente Darstellen und Kommunizieren sämtlicher kommunalpolitischen Ziele sei ein wesentliches Kernanliegen seiner angestrebten Politik. Ein zentrales Element dieser Transparenz solle ein übersichtliches „Verwaltungs-Dashboard“ sein, auf dem sämtliche verfolgten Hauptziele der Verwaltung samt der zielführenden Zwischenschritte und der aktuellen Zwischenbilanz übersichtlich dargestellt werden sollten. Dies betreffe auch die im oldenburger Klimchutzplan 2035 beschlossenen Ziele zur innerstädtischen CO₂-

Bilanz.

Antwort der Grünen:

Würden GRÜNE Vorstellungen einer klimaneutralen Stadtentwicklung eine politische Mehrheit finden und zeitnah umgesetzt werden, wären wir schon einen ganzen Schritt weiter in Richtung Klimaneutralität. Wenn wir (die Stadtbevölkerung) das Ziel der Klimaneutralität bis 2035 tatsächlich ernsthaft weiterverfolgen wollen, müssen die Menschen auch entsprechend wählen. Nur mit einer klaren politischen Mehrheit für die Klimaneutralität und einem Oberbürgermeister, der sich diesem Ziel auch verschreibt, können wir das Ruder noch herumreißen. Ob man diesen politischen Willen dann auch in ein „verbindlich-nachhaltiges Grundgesetz für Oldenburg“ gießt oder nicht, ist nicht wichtig. Wir brauchen keine Lippenbekenntnisse und Alibi-Beschlüsse auf dem Papier. Wir brauchen Handlungswille und Handlungsfähigkeit. Das bekommen wir nur mit entsprechenden Wahlergebnissen. Anders dürfte das Ziel nicht erreichbar sein.

Antworten der FDP:

Wir nehmen die CO₂-Ziele ernst. Aber Ziele allein sparen keine Emissionen. Entscheidend sind Umsetzung, Wirkung, Kosten und Transparenz.

Das bestehende Klimaportal und Fortschrittsbarometer sind ein sinnvoller Anfang. Es ersetzt aber keine exakte politische Steuerung über aktuelle Emissionsdaten, Kosten, Maßnahmenstand und Priorität. Deshalb schlagen wir statt eines symbolischen 'Nachhaltigkeits-Grundgesetzes' ein verbindliches Klima- und Mobilitätscontrolling vor.

Unser Maßstab ist: Was wirkt messbar, was ist finanzierbar, was verbessert den Alltag?

- jährlicher CO₂-Bericht mit aktuellen Emissionsdaten,
- Kosten je eingesparter Tonne CO₂,
- Umsetzungsstand jeder Maßnahme,
- Fördermittelquote,
- Auswirkungen auf Verkehrssicherheit und Erreichbarkeit,
- klare Priorisierung für den Haushalt.

Zusammengefasste Interview-Antworten von Ralph Butzin:

Angesichts des empörungsgeleiteten Kernzieles, eine ehrliche Politik ohne doppelten Boden anzustreben, wird ein transparentes Begutachten von gesetzten Zielen befürwortet. Die von der vorherigen Politik im Klimaschutzplan 2035 festgelegten Reduktionsziele, oder auch überhaupt klare klimapolitische Zielvorgaben werden aber unter Verweis auf den kontraproduktiven Effekt von Verbots- und Ordnungspolitik abgelehnt und zum Teil als unrealistisch gesehen.

5.) Pendler, Shopper & Ausflügler sollen in Oldenburg willkommen sein. Für eine nachhaltige Gestaltung dieser Verkehrsströme bieten technische Revolutionen im Bereich von autonomen On-demand-Shutteln, aber auch virtuell koppelbare „Buszüge“ für Stoßzeiten neue Potentiale ..>>

Wie planen Sie auch über die Nutzung neuer technischer Möglichkeiten im ÖPNV-Bereich und in enger Kooperation mit den umliegenden Kreisen und Gemeinden die Umland-Verkehrsanbindung zu verbessern, auf dass lokaler Handel, Klima und eine Verkehrsberuhigung gleicher Maßen profitieren?

Antworten der CDU:

Oldenburg kann seine Verkehrsprobleme nicht allein innerhalb der Stadtgrenzen lösen. Viele Verkehrsströme entstehen im Umland. Deshalb brauchen wir eine engere Kooperation mit den Landkreisen Ammerland, Wesermarsch, Oldenburg und weiteren Nachbarkommunen.

Die CDU will:

Park-and-Ride und Bike-and-Ride ausbauen, besonders an geeigneten Einfallachsen und Bahnhöfen.

Regionale Busverbindungen stärken, damit Pendler nicht zwingend mit dem Auto bis in die Innenstadt fahren müssen.

Digitale Angebote nutzen, etwa bessere Echtzeitinformationen, intelligente Taktung, App-basierte Buchungssysteme und On-Demand-Verkehre.

Autonome Shuttles erproben, aber nicht als Heilsversprechen. Sie können in bestimmten Quartieren, Gewerbegebieten, Klinik- oder Hochschulbereichen sinnvoll sein, wenn Technik, Sicherheit und Wirtschaftlichkeit stimmen.

Innenstadt und Handel stärken. Wer Besucher abschreckt, schwächt Oldenburg. Unser Ziel ist nicht weniger Leben in der Innenstadt, sondern besser organisierter Verkehr.

Zusammengefasste Interview-Antworten von Jascha Rohr:

In vielen Politikfeldern, aber natürlich besonders auch im Verkehrssektor, werde eine enge Zusammenarbeit mit den Umlandgemeinden angestrebt. Von nahtlos angeschlossenen ggf. cofinanzierten Fahrradstraßen, über eng und schnell angebundenen neuen P&R-Angeboten vielleicht z.T. auch schon im Umland gelegen, bis hin zu cofinanzierten On-demand-Zubringernetzen zu enggetakteten Umland-Schnellbuslinien, sei hier vieles wünschenswert und denkbar.

Antwort der Grünen:

Mit dem neuen Geschäftsführer der VWG scheint ein frischer Wind und mehr Innovationsgeist in die VWG eingezogen zu sein. Die Stärkung unserer Busflotte in Verbindung mit weiteren Verkehrsmitteln für den letzten Kilometer ist erklärtes Ziel der GRÜNEN. Wir wollen:

- Die Busflotte bis 2035 komplett auf batterieelektrische Antriebssysteme umstellen. Hierzu gibt es zeitnah eine Entscheidung im Rat und in der VWG Gesellschafterversammlung.
- Wir drängen die VWG-Geschäftsführung bereits seit Monaten über autonome Shuttle-Busse zu recherchieren und den Markt zu beobachten. Hier könnte es innerhalb der nächsten fünf Jahr gewaltige Fortschritte geben.
- Wir sehen die VWG nicht nur als Busunternehmen, sondern als Mobilitäts-Dienstleister für Oldenburg, um zum Beispiel Quartiersgaragen zu betreiben, P&R-Anlagen zu konzipieren und mglw. neue Verkehrslösungen zu entwickeln. Dies muss in enger Abstimmung mit dem VBN erfolgen. Über unsere Ziele mit Blick auf die Verkehrsinfrastruktur habe ich mich schon oben ausgelassen.
- Dabei spielt natürlich auch die Stadt-Umland-Beziehung eine wichtige Rolle. Hier ist die VWG mit den Umlandkommunen in einem besseren Austausch als die eigentliche Stadtverwaltung. Um die Beziehungen zwischen dem Oberzentrum Oldenburg und seinen Nachbarkreisen zu verbessern, bedarf es eines kooperativen Ansatzes der Hauptverwaltungsbeamten und deren Verwaltungen. Hier setzen wir mit unserem OB-Kandidaten auf ein Miteinander, um das bisherige Gegeneinander aufzubrechen und gemeinsam etwas zu bewegen.
- Der Ausbau der Schieneninfrastruktur im Nordwesten Deutschlands spielt eine entscheidende Rolle, um überhaupt die Möglichkeit der Ausweitung unserer Stadteilbahnhöfe „auf die Schiene“ bringen zu können. Leider ist das ein sehr langwieriger Prozess in Zusammenarbeit mit übergeordneten Behörden

Antworten der FDP:

Oldenburg ist keine Insel. Viele Menschen kommen täglich aus dem Umland in die Stadt: zum Arbeiten, Einkaufen, für Arztbesuche, Kultur, Freizeit oder Behördengänge. Deshalb darf Verkehrspolitik nicht an der Stadtgrenze enden.

Die bisherige Linie der FDP-Fraktion passt hier sehr gut: Wir wollen regionale P&R-Lösungen, bessere Anbindung, Ringbuslinien und eine realistische Prüfung neuer Mobilitätsangebote. Gerade P&R sollte dort entstehen, wo Pendlerinnen und Pendler tatsächlich starten, also stärker im Umland und an gut angebundenen Knotenpunkten.

Unser ÖPNV-Ziel ist nicht der leere große Bus nach starrem Fahrplan, sondern ein System, das zu unterschiedlichen Tageszeiten und Räumen passt: starke Hauptachsen, Ringbusse, gute Umstiege, digitale Information, On-Demand-Angebote für Randzeiten und perspektivisch autonome Shuttle-Pilotprojekte.

- regionale P&R-Standorte mit schneller Bus- oder Bahnanbindung,
- bessere Abstimmung mit Landkreisen und Umlandgemeinden,
- Ringbuslinien als Ergänzung zum Sternsystem über den ZOB,
- On-Demand-Angebote für Randzeiten und schlecht angebundene Stadtteile,
- Prüfung autonomer Shuttle-Pilotprojekte,
- KI-vernetzte Ampeln mit Buspriorisierung,
- Fördermittel von Land, Bund und EU statt alleiniger Finanzierung aus dem städtischen Haushalt.

Zusammengefasste Interview-Antworten von Ralph Butzin:

Eine Steigerung der Nutzung von Park&Ride-Angeboten durch einen engen maximal 10-minütigen ÖPNV-Anbindungstakt, eine oldenburger Mobilitäts-Navi-App und Ausprobier-Gutschein-Lockangebote wird als sinnvoll erachtet.

6.) Städtische Bauleitplanung und Freiraumgestaltung hat heute vielen Zielen zu genügen: Flächeneffiziente Wohnraumschaffung, klimaresiliente Gestaltung für Hitze, Starkregen und Biodiversität, Entwicklung sozialer Begegnungs-, Regenerations und Erlebnisräume. Am Beispiel der aktuellen Bauleitplanung zur Süderbäkenniederung scheinen weiter Flächenineffiziente Einfamilienhäuser in überflutungsgefährdeten Niedrig-Flächenlagen geplant zu sein, die begradigte Süderbäke bedroht weiter umliegende Stadtteile mit Überflutungsrisiken und Biodiversitäts-Aspekte bleiben unberücksichtigt ..>>

Wie soll zukünftig sichergestellt werden, dass bei der Gestaltung von Stadtteilen, Siedlungsbereichen und urbanen Freiflächen den komplexen und multifunktionalen Zielsetzungen von Klimaschutz & -Anpassung über soziale Integration und -Aufwertung bis hin zur effizienten Wohnraumschaffung Rechnung getragen wird?

Zur konstruktiven Anregung empfehlen wir die prämierte universitäre Ausarbeitung eines **Alternativ-Vorschlages für die Süderbäkenniederung von Joana Stratmann: A-Kurzfassung:**

https://otvogel.wordpress.com/wp-content/uploads/2026/03/joana-stratmann-suedbaekenniederung_kurzfassung.pdf

// **B-gesamte Bachelor-Arbeit:** <https://otvogel.wordpress.com/wp-content/uploads/2026/03/bachelorarbeit-joana-stratmann.pdf>

Antworten der CDU:

Stadtentwicklung muss heute mehr leisten als früher: Wohnraum schaffen, Starkregen berücksichtigen, Grün sichern, Hitze reduzieren, Biodiversität stärken und soziale Infrastruktur mitdenken.

Die CDU steht für eine Bauleitplanung, die diese Ziele zusammenführt, aber Zielkonflikte offen benennt. Oldenburg braucht Wohnraum – auch für Familien. Ein pauschales Nein zu Einfamilienhäusern wird der Lebenswirklichkeit vieler Menschen nicht gerecht. Gleichzeitig müssen Flächen effizienter genutzt und klimaresilient geplant werden.

Für neue Baugebiete heißt das:

Mehr Mischung aus Wohnformen, also Einfamilienhäuser, Reihenhäuser, Geschosswohnungsbau und bezahlbarer Wohnraum.

Mehr Regenrückhaltung, Entsiegelung, Grünachsen, Frischluftschneisen und Baumpflanzungen.

Keine Bebauung, die absehbare Überflutungsrisiken ignoriert.

Frühzeitige Prüfung von Verkehr, Kita, Schule, Nahversorgung und sozialer Infrastruktur.

Die Süderbäkenniederung muss sorgfältig geprüft werden. Hinweise aus Wissenschaft, Bürgerschaft und Fachplanung sollten ernsthaft ausgewertet werden. Aber politische Entscheidungen müssen auf Grundlage rechtlicher, fachlicher und finanzieller Gesamtbewertungen getroffen werden – nicht allein anhand eines einzelnen Alternativentwurfs.

Zusammengefasste Interview-Antworten von Jascha Rohr:

Eine moderne Bauleitplanung müsse den unterschiedlichsten Zielen parallel gerecht werden, was eine gute Kommunikation der beteiligten Stellen, eine Vertrauenskultur und effiziente Verwaltungsabläufe voraussetze. Er sehe in der Verwaltung Oldenburgs viele engagierte Mitarbeiter und gute Kompetenzen und lehne das zuletzt praktizierte lähmende wenig fehlertolerante Mikromanagement von Oben ab. Dennoch sollten nach langen Jahren Verwaltungsprozesse initial zu Beginn der neuen Legislatur durch ein Organisationsgutachten auf Effizienz, Digitalisierung und Verschlangungspotentiale hin untersucht werden. Standard-Prozeduren sollten wenn möglich weitgehend ggf. KI-basiert automatisiert werden, um Raum für zeitnahe Bearbeitung und Lösungen für komplizierte Spezialfälle zu ermöglichen. Gerade angesichts der klammen Finanzlage sollte auch das Fördermittel-Wesen professionalisiert werden.

Antwort der Grünen:

Innerhalb der Verwaltung unter der Dezernentin Frau Schacht gibt es viele kluge und gut ausgebildete frische Köpfe, die genau diese Zielsetzung einer nachhaltigen, multifunktionalen und klimaangepassten Infrastruktur verfolgen. Leider werden diese Kräfte nur zu häufig von der bisherigen Verwaltungsspitze ausgebremst. Wir wünschen uns eine*n Oberbürgermeister*in, der/die nicht alles kontrolliert und alles selbst entscheidet, sondern eine*n Teamplayer*in, der/die die Vorzüge flacher Hierarchien erkennt, Expertisen und junge Kräfte fördert und für Veränderung steht.

Das Programm der GRÜNEN verfolgt folgende Punkte:

- Förderung der Stadt der kurzen Wege, insbesondere für den Fuß- und Radverkehr.
- Innenverdichtung vor Ausweitungen auf der grünen Wiese, wobei dabei Grünflächen

innerhalb des Siedlungsbereiches zu schützen sind, um Frischluftentstehungsgebiete nicht weiter zu beschneiden und zu versiegeln.

- Umsetzung des Masterplans Grün mit Pocket-Parks, mehr Bäumen, Entsiegelungen und naturnahen Grünanlagen.
- Fossillfreie Energieversorgung im Gebäudesektor, unterstützt durch eine möglichst nachhaltige Rohstoffverwendung.
- Ausweitung der Kompetenzen und finanziellen Möglichkeiten einer stadteigenen Wohnungsgesellschaft, die neuen bezahlbaren Wohnraum schafft und verwaltet.
- Nutzung versteckten Wohnraums durch entsprechende Programme, Angebote und Unterstützungsleistungen.
- Einbindung kreativer Köpfe der Stadtgesellschaft, auch um temporäre Zwischenlösungen auf Freiflächen (z. B. altes Finanzamtsgelände und Freigelände hinterm Bahnhof) zu ermöglichen.
- Das Konzept einer inklusiven Stadtgesellschaft mit Orten für Alle soll weiter gefördert und ausgebaut werden, um der Integration unterschiedlichster Menschen Rechnung zu tragen.

Antworten der FDP:

Stadtentwicklung muss mehrere Ziele gleichzeitig erfüllen: Wohnraum, Klimaanpassung, Starkregenschutz, Grünflächen, Verkehrsanbindung, soziale Infrastruktur und Bezahlbarkeit. Wir sind offen dafür, alternative Vorschläge zur Süderbäkniederung ernsthaft zu prüfen. Zugleich müssen solche Vorschläge nicht nur gestalterisch oder ökologisch überzeugen, sondern auch baurechtlich, eigentumsrechtlich, verkehrlich und finanziell realisierbar sein.

Wir wollen mehr Wohnraum, aber nicht planlos. Klimaanpassung und Wohnungsbau dürfen nicht gegeneinander ausgespielt werden. Deshalb schlagen wir für künftige Bauleitplanung einen verbindlichen Prüfkatalog vor.

- Flächeneffizienz und Wohnraumpotenzial,
- Starkregen- und Überflutungsrisiken,
- Grün- und Frischluftfunktionen,
- soziale Infrastruktur,
- Verkehrsanbindung,
- Bau- und Folgekosten für die Stadt,
- Förderfähigkeit,
- Auswirkungen auf Mieten und Wohnkosten

Zusammengefasste Interview-Antworten von Ralph Butzin:

...(keine konkreten Aussagen hierzu)...

7.) Für Rund 50 Millionen Euro soll Oldenburg und sein Fußball-4.-Ligist ein neues Fußballstadion erhalten (15Mio. Städtisches Eigenkapital, der Rest per Kredit durch eine städtisch getragene Gesellschaft) ..>>

Wie soll Ihrer Meinung nach im Vergleich dazu das angedachte städtischen Investitionsvolumen in den nachhaltigen Umbau des Verkehrs und der städtischen CO²-Reduktion aussehen?

Antworten der CDU:

Die CDU sieht das Stadion nicht als Gegensatz zu Klimaschutz, Verkehr oder Stadtentwicklung. Eine wachsende Stadt braucht Sportstätten, Kultur, Infrastruktur, Schulen, Straßen, Radwege, Brücken, Digitalisierung und Klimaschutz. Politik muss Prioritäten setzen, aber sie darf nicht jede Investition gegen eine andere ausspielen.

Beim Stadion ist entscheidend:

Belastbare Finanzierung.

Transparente Folgekosten.

Realistische Nutzung.

Keine Gefährdung kommunaler Pflichtaufgaben.

Gleichzeitig gilt: Investitionen in Verkehrsmodernisierung, Brückensanierung, Radwege, ÖPNV, energetische Sanierung und Klimaanpassung müssen im städtischen Haushalt dauerhaft sichtbar sein.

Die CDU fordert deshalb eine Prioritätenliste kommunaler Investitionen, die Pflichtaufgaben, Sicherheit, Wirtschaftlichkeit und Zukunftsfähigkeit zusammenführt. Nachhaltigkeit darf nicht bedeuten, dass nur noch grüne Prestigeprojekte finanziert werden. Nachhaltig ist auch ein solider

Zusammengefasste Interview-Antworten von Jascha Rohr:

Die finanzielle Verstrickung in die eingangs genannten kommunalen Verpflichtungen sei an den meisten Stellen nicht abwendbar. Auch der angesichts der Finanzlage durchaus kritisch gesehene Bau des Fußballstadions könne nurnoch an formal-juristischen Hürden scheitern, die ein kommender OB nicht zu entscheiden habe. Weitere politische Ziele müssten also jenseits dieser Gegebenheiten mit den knappen vorhandenen Möglichkeiten angestrebt werden.

Antwort der Grünen:

Wenn man es mit der Verkehrswende in der Stadt Oldenburg endlich ernst meinen würde, dürfte das Investitionsvolumen das kleinste Problem für die Stadt sein. Es gibt zahlreiche Förderprogramme von EU, Bund und Land, um die Verkehrsinfrastruktur an sich wandelnde Bedürfnisse anzupassen (tlw. mit Fördersätzen um 75 % bis 80 %). Perspektivisch würde sich der finanzielle Aufwand für die Stadt sogar reduzieren, weil weniger stark befahrene und umgewidmete Straßen, entsiegelte Flächen und weniger Parkplätze auch weniger Sanierungskosten nach sich ziehen würden. Eine wirklich ernstgemeinte Verkehrswende wäre also perspektivisch auch gut für die Stadtkasse, auch wenn zunächst der Sanierungsstau unserer Rad- und Fußwege überwunden werden müsste.

Der Verkehr ist für etwa ein Drittel unserer CO₂-Ausstöße verantwortlich. Um hier eine spürbare Reduktion zu erreichen, muss allerdings nicht etwa ein Drittel des Haushaltes investiert werden, sondern viel eher unpopuläre Entscheidungen (siehe oben) getroffen werden, die im Zweifel gar nicht viel Geld kosten. Machen statt nur drüber reden, wäre schon ein Anfang!

Antworten der FDP:

Investitionen müssen nach denselben Maßstäben bewertet werden: Nutzen, Kosten, Folgekosten, Transparenz und Haushaltsverträglichkeit. Das gilt für Verkehr, Klimaschutz, Schulen, Sport, Bäder, Kultur und auch für das Stadion.

Gerade die aktuelle Finanzlage der Stadt macht deutlich: Die nächsten Jahre stehen haushaltspolitisch unter einem schlechten Stern. Die Stadt wird sich nicht jede wünschenswerte Maßnahme gleichzeitig leisten können. Deshalb brauchen wir Kostendisziplin, Priorisierung und Fördermittelstrategie.

Für Verkehrs- und Klimaschutzmaßnahmen gilt: Wir unterstützen notwendige Investitionen, aber nicht nach dem Prinzip 'mehr Geld gleich mehr Wirkung'. Jede Maßnahme muss zeigen, welchen konkreten Nutzen sie bringt und welche Folgekosten dauerhaft entstehen.

- Welche Maßnahme bringt den größten Nutzen?
- Was kostet sie einmalig?
- Welche Folgekosten entstehen dauerhaft?
- Welche Fördermittel gibt es?
- Welche Maßnahme ist haushaltspolitisch überhaupt darstellbar?

Zusammengefasste Interview-Antworten von Ralph Butzin:

Die finanzielle Verausgabung der Stadt in rechtlich z.T. nicht haltbaren Großprojekten, wie dem angestrebten Stadionbau, der extrem teuren Tiefgaragen-Sanierung am Lappan, dem Umbau des Pferdemarktes und dem Bau der ökologisch höchst fragwürdigen Fliegerhorst-Umgehungsstraße wird maximal kritisch gesehen und ist Kernanliegen des politischen Umgestaltungswillens. Die potentiell frei werdenden Finanzmittel bei einer Absage dieser Projekte und auch bei einer effizienteren bürokratieärmeren Verwaltungsstruktur sollten primär für konkrete Lebenserleichterungen der Bürger, für zielführende Förderpolitik und für die Gestaltung einer gesunden Umgebung ausgegeben werden.

8.) Zur CO₂-Kompensation weiter fossil beheizter kommunaler Immobilien wurden bereits Vereinbarungen zur Moor-Wiedervernässung geschlossen (s. Bockhorner Moor und die diesbezügliche Vereinbarung mit dem Flurbereinigungsverband Oldenburg-Ostfriesland) ..>>

Wie sehr soll die Stadt Oldenburg zukünftig ihre angestrebte CO₂-Neutralität auf Kompensationsstrategien statt auf Emissions-Reduktion aufbauen, oder ist eigentlich beides nötig?

Antworten der CDU:

Kompensation kann sinnvoll sein, aber sie darf keine Ausrede sein. Für die CDU gilt: Vermeiden und reduzieren vor kompensieren.

Moorwiedervernässung ist ökologisch sinnvoll und kann einen Beitrag leisten. Aber Oldenburg darf seine Klimaneutralität nicht hauptsächlich auf externe Ausgleichsmaßnahmen stützen, während eigene Gebäude, Fahrzeuge oder Anlagen fossil weiterlaufen.

Unsere Linie:

Kommunale Gebäude sanieren.

Energieverbrauch senken.

Erneuerbare Energien ausbauen.

Fuhrpark schrittweise umstellen.

Erst dann verbleibende Emissionen seriös kompensieren.

Kompensation ist Ergänzung, nicht Ersatz.

Zusammengefasste Interview-Antworten von Jascha Rohr:

Zu den finanziellen Gegebenheiten gehöre es, dass eine energetische Sanierung und die energetische Umstellung der städtischen Gebäude absehbar die finanziellen Möglichkeiten der Stadt übersteige. Als eine pragmatische Lösung die Klima-Bilanz der städtischen Verwaltung selbst günstig dennoch bestmöglich zu verbessern, wird die flächendeckende Installation von Photovoltaik auf den städtischen Immobilien gesehen. Pragmatische Ausgleichsprojekte wie eine Moor-Wiedervernässung, werden vor diesem Hintergrund eher positiv gesehen.

Antwort der Grünen:

Sehen Sie mir nach, dass ich diese Frage nicht mit konkreten Werten und Zahlen beantworten kann. Dennoch sind wir überzeugt, dass beides nötig sein wird. Zwar werden wir einen sehr großen Teil des

CO₂-Aufkommens durch geeignete Maßnahmen, Umgestaltungsprozesse und Umdenken in der Bevölkerung reduzieren können, aber ein gewisser Teil wird kompensiert werden müssen.

Hier stellt sich die Frage, wie? Wir setzen auf:

- Wiedervernässung bisher landwirtschaftlich genutzter Moorflächen im Stadtgebiet und im direkten Umland

- Anpflanzung neuer Bäume bzw. eines Waldes im Stadtgebiet und im Umland

- Förderung von CO₂-Senken in unseren Meeren und Ozeanen

Inwieweit künftig auch CO₂-Absorption und -Speicherung gelingen kann, bleibt abzuwarten. In welcher Größenordnung dies dann umgesetzt werden kann, steht auch noch in den Sternen.

Also konzentrieren wir uns lieber auf die Vermeidung und Reduzierung von CO₂ als auf unausgereifte

und teure technische Lösungen der Zukunft.

Antworten der FDP:

Kompensation kann sinnvoll sein, darf aber keine Bilanzkosmetik werden. Vorrang hat echte Emissionsminderung dort, wo die Stadt direkten Einfluss hat: eigene Gebäude, Fuhrpark, Energieversorgung, Beschaffung und Infrastruktur.

Moor-Wiedervernässung kann ökologisch wertvoll sein. Sie sollte aber nur als ergänzender Baustein genutzt werden: transparent bilanziert, langfristig gesichert und nicht als Ersatz für konkrete Einsparungen.

Unsere Position lautet: Erst vermeiden und reduzieren, dann sinnvoll kompensieren.

Zusammengefasste Interview-Antworten von Ralph Butzin:

...(keine konkreten Aussagen hierzu)...

9.) Politische Verlässlichkeit bei auf dem Papier oft schön formulierten nachhaltigen Entwicklungszielen schien zuletzt eher aufgeweicht zu sein (siehe obige Fragen) und partizipative Bürgerbeteiligungsformate von der „Projektbegleitgruppe“ tendieren zum „Einschlafen“ oder zum „Feigenblatt“ ..>>

Brauchen wir ein „verbindlich-nachhaltiges Grundgesetz für Oldenburg“, was wirklich kontrolliert und ernstgemeint Bürger-partizipativ begleitet wird .. von einem „runden Tisch der Nachhaltigkeit“?

Antworten der CDU:

Bürgerbeteiligung ist wichtig, aber sie muss ehrlich sein. Menschen merken sehr schnell, ob

Beteiligung ernst gemeint ist oder ob Ergebnisse vorher feststehen.

Die CDU will Beteiligung, die konkret, frühzeitig und verständlich ist. Keine endlosen Gremien, keine Alibi-Formate, keine Parallelstruktur zum demokratisch gewählten Rat.

Ein „Runder Tisch Nachhaltigkeit“ kann sinnvoll sein, wenn er klar begrenzt, repräsentativ und ergebnisorientiert arbeitet. Er darf aber nicht zu einem zusätzlichen Vetogremium werden, in dem organisierte Interessengruppen mehr Gewicht bekommen als die gewählten Ratsmitglieder.

Unser Vorschlag:

Projektbezogene Beteiligung statt allgemeiner Dauerdiskussion.

Klare Fragestellungen.

Veröffentlichung, was aus den Vorschlägen geworden ist.

Beteiligung auch von Handel, Handwerk, Senioren, Familien, Menschen mit Behinderung, Vereinen, Schulen und Pendlern – nicht nur von besonders lautstarken Initiativen.

Demokratie bedeutet Beteiligung, aber auch Entscheidung.

Zusammengefasste Interview-Antworten von Jascha Rohr:

Bürgerbeteiligungsprozesse als manipulatives politisches Mittel und als Feigenblatt für eine dann doch von oben diktierte Politik werden grundsätzlich abgelehnt. Echte Partizipation und Bürgerbeteiligung sei dagegen auch vor dem Hintergrund seiner beruflichen Herkunft als Gründer und Geschäftsführer des „Institutes für partizipative Gestaltung“ ein ernst gemeintes und aktiv angestrebtes Herzensanliegen. Durch das Zusammenbringen von interessierten Bürgern mit Experten sollten in transparenten „Stadtwerkstätten“ Leitbilder für die Politik entwickelt werden. Auch die Ideen und Diskurs-Anstöße von städtischen NGO's (Nichtregierungsorganisationen) sollten transparenter, fairer gewichtet und strukturierter als bisher von der städtischen Politik und Verwaltung gehört werden. Hierfür solle eine geeignete „Stadt-Governance-Struktur“ entwickelt werden.

Antwort der Grünen:

Wie bereits oben beschrieben, ist es völlig egal, wie ein möglicher gemeinsamer politischer Konsens mit Handlungswillen und Handlungsfähigkeit für eine klimaneutrale Stadtgesellschaft heißt. Es braucht erstmal diesen Willen in allen anderen Parteien und nicht nur schnelle, aber nicht ernstgemeinte Lippenbekenntnisse. Die Menschen haben die Wahl! Um auf die Frage zu antworten: Brauchen, nein. Was nützt dieses Grundgesetz oder noch ein runder Tisch, wenn dann doch nichts umgesetzt und Veränderungen im erforderlichen Tempo vorangetrieben werden. Falls dieser runde Tisch im Sinne einer Bürgerbeteiligung und einer verbindlichen Umsetzung der Klimaneutralität seitens der Bevölkerung gewünscht ist, um aufzuklären und zu partizipieren, würden wir ein solches oder ähnliches Format unterstützen.

Antworten der FDP:

Bürgerbeteiligung muss frühzeitig, verständlich und ehrlich sein. Sie darf kein Feigenblatt sein, aber sie darf auch nicht dazu führen, dass politische Entscheidungen endlos vertagt werden.

Ein zusätzlicher 'Runder Tisch Nachhaltigkeit' kann nur sinnvoll sein, wenn er klare Aufgaben, Fristen und Rückkopplung in die Ratsgremien hat. Wir bevorzugen ein transparentes digitales Monitoring mit öffentlich sichtbarem Umsetzungsstand, Kosten, Zeitplan und Verantwortlichkeit.

Die FDP-Fraktion setzt hier auf bessere Koordination, weniger Chaos und mehr Transparenz. Das gilt besonders für Verkehrs- und Klimaprojekte, die tief in den Alltag der Menschen eingreifen.

Zusammengefasste Interview-Antworten von Ralph Butzin:

Der Ansatz der Partei „echt Oldenburg“ ein Parteiprogramm direkt auf der Online-Befragung von Oldenburgern aufzubauen ist im Kern partizipativ und soll das politische Handeln weiter prägen. Das Ziel dabei sei stets, politische Ziele und Projekte nicht per Zwang, oder Ordnungspolitik gegen die Bürger durchzusetzen, sondern stets vorhandene konstruktive Interessen der Bürger durch geeignete Information, Unterstützung und Förderung zu nutzen und dabei das unterstützende Verwaltungshandeln so bürokratiearm, effizient und verschwendungsfrei wie möglich zu gestalten. Gleichzeitig sollen bei politisch gestalteten Projekten stets Leute mit wirklicher Ahnung und die Betroffenen an einen Tisch gebracht werden. Bei der Finanzierung von Maßnahmen sollte neben der Nutzung frei werdender Mittel durch den Stopp unsinniger Großprojekte auch die Nutzung von Fördermitteln durch die Anstellung wirklicher professioneller Spezialisten für diesen Bereich erreicht werden.

10.) Trotz aller Pläne und Projekt-Absichtserklärungen für ferne Jahre und Jahrzehnte fügt sich Oldenburgs Fahrradstraßen-Landschaft noch lange nicht zu einem sinnvollen, geschweigen denn engen Netz, angedachte Premium-Routen bleiben nebulös und Knotenpunkte, sowie Anschlussstellen sind oft unsicher, nicht durchdacht, oder einfach nicht vorhanden ..>>

Wie sollen absehbar sichere Fahrrad-Anschlüsse & Knotenpunkte geschaffen und Schwung in die Weiterentwicklung der Fahrradwege-Netz-Gestaltung gebracht werden?

Antworten der CDU:

Oldenburg ist Fahrradstadt – aber eine gute Fahrradstadt erkennt man nicht an Schildern, sondern an sicheren und durchgängigen Wegen. Fahrradstraßen, die plötzlich enden oder an gefährlichen Kreuzungen scheitern, helfen wenig.

Die CDU will mehr Tempo in die Radverkehrsplanung bringen, aber mit klarer Priorität:

Erstens: Unfallschwerpunkte entschärfen.

Zweitens: Schulwege sicher machen.

Drittens: Lücken im Netz schließen.

Viertens: Knotenpunkte verbessern, insbesondere dort, wo Radverkehr, Busverkehr, Fußgänger und Autoverkehr eng zusammentreffen.

Fünftens: Premiumrouten realistisch planen. Nicht jede Straße eignet sich für Maximalstandards.

Wo Platz fehlt, braucht es pragmatische Lösungen statt jahrelanger Planungskonflikte.

Wichtig ist auch: Radverkehr darf nicht gegen andere Verkehrsträger ausgespielt werden.

Lieferverkehr, Rettungswege, Anwohnerparken und Barrierefreiheit müssen mitgedacht werden.

Unser Ziel ist ein Radwegenetz, das sicher, verständlich und alltagstauglich ist – nicht eines, das vor allem auf Präsentationsfolien gut aussieht.

Zusammengefasste Interview-Antworten von Jascha Rohr:

Wirklich nahtlos zusammenhängende und flächendeckende Fahrradstraßennetze werden wie eingangs schon dargestellt als Kernelement einer nachhaltigen Verkehrswende gesehen und prioritär angestrebt.

Antwort der Grünen:

Im Rahmen des Mobilitätsplans 2030 gibt es das Teilkonzept Radverkehr mit vielen guten und unterstützenswerten Zielen, Projekten und Maßnahmen für die Radverkehrsinfrastruktur. Hier gilt das zuvor häufig erwähnte Mantra der GRÜNEN: Ohne eine neue Verwaltungsspitze und ohne politische Mehrheiten im Rat werden weiterhin alle 5 Jahre Konzepte geschrieben werden, aber nur ein minimaler Bruchteil davon umgesetzt werden. Warum ist das so? Weil Herr Krogmann (und seine SPD, also auch Herr Prange) davon überzeugt ist, dass man mit Verkehrspolitik keine Wahlen gewinnen kann. Deshalb wird jedwede Veränderung im Sinne des Umweltverbundes ausgebremst oder gleich auf Eis gelegt. Nicht umsonst dauert es bereits 4,5 Jahre in der aktuellen Wahlperiode, bis nur eine Fahrradstraßenachse vom Fliegerhorst bis in die Innenstadt (FAST FLIN) umgesetzt ist. Der Rest des Radverkehrskonzeptes ist noch nicht einmal geplant.

Also mehr Mut zur Umsetzung im Rahmen der StVO, mehr Personal, was an der Umsetzung arbeiten möchte, keine blockierende Verwaltungsspitze und entsprechende politische Entscheidungen dürften Schwung in die Weiterentwicklung des Fahrradwege-Netzes in Oldenburg bringen.

Dann würden übrigens auch „Anschlüsse und Knotenpunkte“ sehr schnell an aktuelle Gegebenheiten angepasst werden können, ohne dafür noch 5 Jahre ein neues Konzept schreiben zu müssen. Auch die Abstimmungen mit den Umlandkommunen sollten überhaupt erst einmal aufgenommen werden, um entsprechende Anschlüsse zu diskutieren und gemeinsame Zielsetzungen zu vereinbaren. Auch das passiert derzeit nicht in ausreichendem Maß.

Das geforderte enge Netz an Radwegen ist in OL vorhanden, nur in sehr schlechtem Zustand. Auch hier müssen Prioritäten anders gesetzt und mehr Geld für die Radverkehrsinfrastruktur eingesetzt werden. Wir wollen fahrradfreundliche Kommune sein, also sollten wir uns auch so verhalten!

Antworten der FDP:

Oldenburg ist eine Fahrradstadt. Deshalb brauchen wir sichere, logische und durchgängige Radverbindungen. Unser Schwerpunkt liegt auf Netzqualität statt Symbolpolitik.

Gerade an Knotenpunkten entstehen viele Konflikte. Deshalb wollen wir nicht nur neue Fahrradstraßen ausweisen, sondern vor allem gefährliche Kreuzungen, fehlende Anschlüsse und unklare Führungen

systematisch priorisieren.

Auch hier gilt: Nicht jede wirksame Maßnahme muss teuer sein. Oft bringen Markierungen, Sichtachsen, Ampelschaltungen, Bordsteinabsenkungen, bessere Beschilderung oder kleinere bauliche Anpassungen bereits spürbare Verbesserungen. Genau solche Maßnahmen sind in einer angespannten Haushaltslage besonders wichtig.

- gefährliche Knotenpunkte nach Unfalllage und Nutzung priorisieren,
- Lücken im Radwegenetz schließen,
- Radverkehr an Kreuzungen sicherer führen,
- Fahrradstraßen einheitlich und verständlich gestalten,
- Schulwege besonders sichern,
- Konflikte zwischen Rad, Fußverkehr und Auto reduzieren,
- KI-Ampelsteuerung auch für Rad- und Fußverkehr sinnvoll einbinden.

Zusammengefasste Interview-Antworten von Ralph Butzin:

...(keine konkreten Aussagen hierzu)...