

1. Veranlassung und Zielsetzung

In der Stadt Varel spielt das Fahrrad als Verkehrsmittel eine große Rolle. Hinzu kommt das der Radtourismus auch für die Zukunft noch Entwicklungspotential hat. Politik, Stadtverwaltung, Wirtschaft, Einzelhandel sowie verschiedene Vereine und Organisationen setzen sich seit vielen Jahren für das Fahrrad und fahrradfreundliche Rahmenbedingungen ein.

Die Vernetzung unterschiedlicher Aktivitäten hat in Varel Tradition. Nicht zuletzt die örtliche AGENDA-Arbeit hat dies eindrucksvoll unter Beweis gestellt. Trotz Allem fehlt es zur Zeit an einer Gesamtstrategie zur Förderung des Radverkehrs. Diese ist aber erforderlich, um die vorhandenen Potentiale des Fahrrades als Verkehrsmittel und auch im Radtourismus vollständig auszuschöpfen. Nicht zuletzt die übergeordnete Strategie liefert den nötigen Rahmen, um Einzelmaßnahmen und Initiativen in einen engen Zusammenhang zu bringen.

Im Rahmen dieses Radverkehrskonzeptes soll der Status Quo zum Bereich Radverkehr in Varel aufgearbeitet und Handlungsstrategien sowie ein konkreter Maßnahmenplan abgeleitet werden. Diese orientieren sich an dem Leitbild *Radfahren in Varel – schnell, sicher und bequem..*

2. Beteiligte Akteure und Zusammenarbeit

Die Konzeptarbeit geht auf die Zusammenarbeit der Lokalen AGENDA und des örtlichen ADFC in Varel zurück. Beide haben sich im Jahre 2003 entschlossen als Initiative „Vareler fahr'n Fahrrad“ gemeinsame Sitzungen durchzuführen, mit dem Ziel den Radverkehr in der Stadt und dem nahen Umland zu fördern.

Die Zusammenarbeit stützt sich auf eine enge Abstimmung mit der Verwaltung und der Politik der Stadt. So wurde das interfraktionell erarbeitete Verkehrsmodell für Varel zu Grunde gelegt, das 2003 verabschiedet wurde. Die Aktivitäten der Initiative wurden regelmäßig in den Gremien der Stadt vorgestellt und abgestimmt.

Nach einer ersten Bestandsaufnahme im Jahre 2005 wurde seitens der Initiative ein Sofortprogramm erarbeitet und in Zusammenarbeit mit der Stadtverwaltung abgearbeitet. Die

Radverkehrskonzept Stadt Varel

Zusammenarbeit verlief reibungslos und zügig. Dabei konnten einige Verbesserungen für den Radverkehr in Varel erzielt werden. Dies war vor allen Dingen dem Umstand zu verdanken, dass sich die Stadtverwaltung als Vermittler zu weiteren Aufgabenträgern (Landkreis / Landesbehörden) anbot. Um diesen Erfahrungen Rechnung zu tragen und kein Papier für die Schublade zu erzeugen, wurde im Frühjahr 2006 ein Workshop mit Ratsvertretern, Verwaltungsmitarbeitern und interessierten Bürgern durchgeführt. Die Ergebnisse dieses Workshops stellen eine wesentliche Grundlage für die Zielsetzungen, Maßnahmen und Umsetzungsplanungen dar.

3. Einleitung

Hauptansatzpunkt für die aktuelle Entwicklung seit dem Jahre 2003 ist das Verkehrsmodell aus dem Jahre 2003. Bereits Ende der 80'er Jahre wurden die verschiedenen Verkehrsarten in Varel im Rahmen eines umfangreichen Gutachtens (Harder-Gutachten) genauer untersucht. Die Ergebnisse und insbesondere die konkret vorgeschlagenen Maßnahmen in Bezug auf den Radverkehr wurden von der Planungsabteilung der Stadt seither konsequent berücksichtigt und sukzessive umgesetzt.

Die Unterschiede in der aktuellen Phase liegen im Wesentlichen in zwei Punkten.

1. Die Situation wird vor allen Dingen aus der Sicht des Radverkehrs betrachtet. Die anderen Verkehrsarten werden dabei berücksichtigt.
2. Es sollen nicht nur bauliche und verkehrstechnische Aspekte berücksichtigt werden, sondern konsequent alle Rahmenbedingungen im Umfeld des Radverkehrs Berücksichtigung finden. Hierzu zählen zum Beispiel auch Maßnahmen zur Kommunikation, sprich Veranstaltungen und Pressebeiträge oder auch die Vernetzung von Angeboten im Tourismus.

Diese Herangehensweise trägt den aktuellen Erkenntnissen Rechnung, denn der Radverkehr wird in der Verkehrsplanung mehr und mehr als „System“ verstanden. Den Kommunen wird in diesem Zusammenhang eine Schlüsselposition zugeordnet, weil sie die kleinste Einheit darstellen, in der ein insgesamt „fahrradfreundliches Klima“ erzeugt werden kann.

Dementsprechend wurde im Rahmen der Zusammenarbeit von AGENDA und ADFC-Varel eine Strategie erarbeitet, die zum Ziel hatte den Radverkehr zu fördern und mehr Varelern aufs

Rad zu bewegen. Dies sollte ganz bewußt ohne „erhobenen Zeigefinger“ geschehen. Auch aus diesem Grund wurde zunächst der Schwerpunkt auf die kommunikativen Aspekte gesetzt.

4. Status Quo

4.1. Kommunikation

Zum Bereich Kommunikation gehören neben Veranstaltungen rund ums Rad, wie Fahrradtage und Radtouren auch Berichte in der Presse und im Rundfunk sowie öffentlichkeitswirksame Maßnahmen. Das Ziel das Fahrrad und den Radverkehr ins Gespräch zu bringen konnte durch verschiedene Aktionen erreicht werden. Beispielhaft sind hier zu nennen

- Fahrradtage im Rahmen des Frühlingsfestes
- Große Radtour jeweils zur Jahresmitte
- Zweirad-Oldtimertreffen
- Interviews mit Vareler Radfahrern in der Lokalpresse
- Serie von Fahrrad-Geschichten in der Lokalpresse
- Teilnahme am Wettbewerb Fahrradfreundliche Kommune Niedersachsen
- Pressemitteilungen

Diese Initiativen sind weiter auszubauen um die Fahrradfreundlichkeit der Stadt Varel in der Stadt selbst und darüber hinaus bekannt zu machen, frei nach dem Motto „tue Gutes und rede darüber.“

4.2. Ausbau der Zusammenarbeit

Ein weiterer wesentlicher Baustein ist der Ausbau der Zusammenarbeit verschiedener Akteure und Interessengruppen. Aus einzelnen, oft zusammenhanglosen gemeinschaftlichen Aktionen, kann nach außen hin und auch im Verständnis der Akteure selbst ein „Aktionsprogramm“ entstehen. Beteiligte sind neben der Stadtverwaltung sowie AGENDA und ADFC unter anderem die Wirtschaftsförderungs- und Stadtmarketing GmbH, die Kurverwaltung, die Polizei, die Verkehrswacht, die Schulen, die Werbegemeinschaft, Vereine, Dorfgemeinschaften, Verkehrsunternehmen, Gastbetriebe, Einzelhändler, Betriebe, Krankenkassen usw.

Der größte Teil der vorgenannten Institutionen und Gruppen konnte bereits eingebunden werden. Auch hier spielen öffentlichkeitswirksame Aktionen wie die Fahrradtage oder das oben genannte, gemeinschaftlich mit der Werbegemeinschaft organisierte Zweirad-Oldtimertreffen eine wichtige Rolle.

Auch dieser Bereich ist ausbaufähig. Die weiteren Ausführungen werden belegen, dass der Kreativität hier keine Grenzen gesetzt sind und sich das „Aktionsprogramm“ durchaus zum gegenseitigen Vorteil auswirken kann.

4.3. Wettbewerb Fahrradfreundliche Kommune

Die Teilnahme am Wettbewerb Fahrradfreundliche Kommune Niedersachsen 2005 hat gleich in mehrerer Hinsicht Erfolg gehabt. Zum einen konnte natürlich eine erhebliche Öffentlichkeitswirksamkeit erzeugt werden. Darüber hinaus wurde eine Vielzahl an positiven Aspekten rund um den Radverkehr in Varel zusammen getragen – ein Katalog guter Beispiele aus den vergangenen Jahren, wenn man so will. Und nicht zuletzt hat die Teilnahme an der Endrunde und das Erreichen des „undankbaren“ 4. Platzes bewirkt, dass man sich von allen Seiten positiv und letztlich auch kritisch mit dem Radverkehr auseinandergesetzt hat. Hier könnte das Motto lauten: „Jetzt erst recht!“

4.4. Workshops 2005

Zu Beginn des Jahres 2005 wurden insgesamt vier Workshops veranstaltet, um die Inhalte eines Radverkehrskonzeptes zu erarbeiten. Das Interesse an diesen Veranstaltungen war ausgesprochen groß – neben interessierten Bürgern und Verwaltungsmitarbeitern nahmen auch Vertreter der Vareler Schulen, der Präventionsbeauftragte der Polizei, die Verkehrswacht sowie Teilnehmer aus dem touristischen Umfeld teil. Die Reihe von Workshops wurde erforderlich, weil sich in der ersten Veranstaltung zeigte, dass es eine Vielzahl von Themenfeldern mit umfangreichen Aufgabenstellungen rund um das Thema Fahrrad in Varel gibt. Aus diesem Grund wurden – auch in Hinblick auf die Teilnehmer – drei weitere Themenworkshops initiiert

1. „Sicherheit für Rad fahrende Kinder“ – der Titel wurde bewußt weitläufig gewählt und nicht wie man erwarten könnte auf die Schulwegsicherung begrenzt. Insofern wird also auch die Nutzung des Fahrrades in der Freizeit berücksichtigt. Als Kerngedanke wurde geäußert, dass „wenn Radwege für Kinder sicher und die

Verkehrsführung für sie eindeutig ist, gleiches auch für alle anderen Verkehrsteilnehmer gilt.“ Für die Bearbeitung dieses Themenkomplexes konnte auf zwei Projektgruppen des Vareler Wirtschaftsgymnasiums zurück gegriffen werden, die sich intensiv mit der Situation der schulpflichtigen Kinder beschäftigt haben. Insgesamt wurden unter anderem rund 2.400 Schüler aller Vareler Schulen in Hinblick auf die Nutzung des Fahrrades befragt.

2. Hauptradverkehrswege – es soll auch in Hinblick auf eine zielführende Erarbeitung des Konzeptes ein Radwegenetz entwickelt werden. Nach heutigem Kenntnisstand ist eine solches Wegenetz zentraler Baustein eines Radverkehrskonzeptes und Voraussetzung für die Zuweisung etwaiger Fördergelder. Durch das außerordentliche Engagement der vorgenannten Projektgruppen konnten als Grundlage insbesondere die Befragungen zweier großer Innenstadtschulen berücksichtigt werden. Eine Leserbefragung im Regionalmagazin „Friesländer Bote“ zur Nutzung des Fahrrades brachte ebenfalls Ergebnisse, insbesondere in Hinblick auf den Verbesserungsbedarf, aber auch auf Fahrtwege.
3. Tourismus und Freizeit – Hier werden für Varel noch erhebliche Potentiale vermutet. Eine Teilnehmerin des Auftaktworkshops brachte es auf den Punkt: „Da ist für Varel mehr drin.“ Auch in diesem Bereich konnte in 2004 auf die Unterstützung durch weitere Projektgruppen des Wirtschaftsgymnasiums zurück gegriffen werden. Es wurde und werden insbesondere Möglichkeiten gesucht die vorhandenen Angebote zu vernetzen und Anbieter für das Thema zu sensibilisieren.

Im Verlaufe des Jahres 2005 wurden die vorgenannten Themenbereiche intensiv bearbeitet. Das Ziel ein Radverkehrskonzept zum Ende des Jahres 2005 fertig zu stellen wurde jedoch verfehlt. Dies ist auch dem Umfang der Aufgabenstellung zu schulden. Die Themenfelder dienen wie verabredet als Gliederung für dieses Konzept (siehe 6.- 8.).

4.5. Sofortprogramm

Die umfangreichen Erhebungen im Laufe des Sommers 2005 erbrachten eine Vielzahl von Anmerkungen und Anregungen. Insbesondere die bis zum Herbst erfolgte Befragung der Schüler sowie die der Leser des „Friesländer Boten“ ergaben ein erstes Bild. Bei der Zusammenfassung ergaben sich verschiedene Problempunkte, deren Nennung gehäuft auftrat, deren Beseitigung aber ohne große Vorarbeiten möglich schien. Demgegenüber

haben und hatten sie erheblichen Einfluss unter anderem auf die Sicherheit des Radverkehrs.

Es wurde ein Sofortprogramm aufgelegt, in dem die Punkte benannt und Maßnahmen für eine Problemlösung vorgeschlagen wurden (Anlage 1). Das Programm wurde der Stadtverwaltung im Herbst 2005 vorgestellt und die Umsetzung gemeinschaftlich voran getrieben. Beteiligt waren neben der Initiative der 1. Stadtrat sowie verschiedene Amtsleiter. Es wurden regelmäßige Abstimmungsrunden durchgeführt. Die Punkte im Einzelnen:

1. Mülltonnen – in verschiedenen Straßenzügen im Stadtgebiet gefährden die wöchentlich abgestellten Mülltonnen insbesondere den Schülerverkehr aber auch andere Radfahrer.
2. Schlaglöcher – insbesondere nicht befestigte Straßenzüge aber auch schadhafte Oberflächen erhöhen die Unfallgefahr, ebenfalls insbesondere der Schüler
3. Heckenschnitt – an zahlreichen Stellen führen ungeschnittene Hecken zu unübersichtlichen und damit gefährlichen Radwegeabschnitten und –kreuzungen
4. Ampelschaltung – mancherorts sorgen Ampelschaltungen für unnötig lange Wartezeiten, haben zu kurze Grünphasen bzw. gefährden oder behindern auf andere Art und Weise den Radverkehr
5. Markierungen – an vielen Stellen sind Markierungen nachzubessern oder neu vorzusehen um auf Radwege eindeutig hinzuweisen
6. Barrieren – an vielen Stellen behindern Absperrungen den Radverkehr oder gefährden die Verkehrsteilnehmer

Aus heutiger Sicht ist das Sofortprogramm ein erster Vorläufer des Radverkehrskonzeptes für Varel. Im Zuge der Umsetzung konnten erste Erfahrungen in Hinblick auf die Diskussion und Umsetzung vorgeschlagener Maßnahmen gesammelt werden.

Bereits in der ersten gemeinsamen Abstimmungsrunde zeigte sich, dass längst nicht in allen Fällen die Stadtverwaltung direkt zuständig ist – sie bot sich aber im gleichen Atemzug als Vermittler zu unterschiedlichen Stellen an (u.a. Landesämter / Kreisverwaltung / Private etc.).

Rund ein Jahr nach Vorlage des Sofortprogramms kann in diesem Zusammenhang ein erstes Fazit gezogen werden. In mehreren Runden mit dem 1. Stadtrat und den Amtsleitern konnten die einzelnen Punkte sukzessive abgearbeitet werden. Probleme

treten dabei insbesondere an den Stellen auf, bei denen aufgrund der Zuständigkeit keine direkte Aktivität der Stadt Varel zum Erfolg führt (z. B. Fahrbahnmarkierung entlang von Bundesstraßen), ein erhöhter Planungsaufwand erforderlich scheint (z. B. Ampelschaltung Oldenburger Straße und entlang der B 437) oder die erforderlichen Erkenntnisse schwer zu erlangen sind (z. B. Standorte Barrieren, Abstimmung mit den Schulen in Hinblick auf Mülltonneabfuhr).

Es zeigt sich, dass auch bei grundsätzlich positiver Grundeinstellung der Akteure und konstruktiver Zusammenarbeit schon bei einem überschaubaren Handlungsrahmen der Teufel im Detail steckt. In den Grundzügen war das Sofortprogramm aber erfolgreich. Die Erkenntnisse in Hinblick auf die Stolpersteine sollten aber bei der Ausarbeitung dieses Gesamtkonzeptes berücksichtigt werden. Offene Punkte und Aufgabenbereiche werden übernommen und weiter fortgeführt.

4.6. Workshop mit Rat und Verwaltung

Die zuletzt dargelegten Zusammenhänge ließen sich schon deutlich früher erkennen. Insbesondere was die Zielsetzung und die Legitimation eines Handlungskonzeptes zur Radverkehrsförderung anging war das Sofortprogramm noch überschaubar. Für das Radverkehrskonzept war demgegenüber eine gemeinschaftliche Abstimmung zum Vorgehen und zu den Inhalten mit Verwaltung, Rat und interessierten Bürgern erforderlich.

Am 30. März 2006 fand eine gemeinsamer Workshop mit den Beteiligten im Rathaus statt. Die Einladung erfolgte durch den Bürgermeister und richtete sich an die Ratsmitglieder, die Verwaltungsmitarbeiter und die in der Lokalen AGENDA aktiven Bürger (die Unterlagen – Einladungsschreiben nebst Thesenpapier und Ergebnisdokumentation liegen in Anlage 2 und Anlage 3 bei).

Als Experte in Sachen kommunale Radverkehrsförderung konnte als Referent Herr Ehler Cuno von der Stadtverwaltung in Leer gewonnen werden. An die eindrucksvollen Ausführungen und die Darstellung der bis dahin erfolgten Arbeit der Initiative „Vareler fahr'n Fahrrad“ durch die lokalen Akteure wurden die Möglichkeiten für die Stadt Varel diskutiert.

Folgende Punkte können als Ergebnis des Workshops fest gehalten werden:

- Die Erstellung eines Radverkehrskonzeptes für die Stadt Varel wird allgemein begrüßt. Die Initiative „Vareler fahr'n Fahrrad“ wird die Erstellung federführend in die Hand nehmen – dies soll möglichst mit breiter öffentlicher Beteiligung geschehen.
- Eine externe Unterstützung, z.B. durch ein Ingenieurbüro wird diskutiert und vielfach als sinnvolle Ergänzung gewertet. Die Möglichkeiten hierfür sollen im Planungsausschuss erörtert werden.
- Der Vorschlag eine Arbeitsgruppe von Rat, Verwaltung und Initiative ins Leben zu rufen, die den Prozess der Erarbeitung und Umsetzung des Radverkehrskonzeptes begleitet, wird allgemein positiv bewertet.
- Die Benennung eines Radverkehrsbeauftragten, der in der Lage ist die Interessen der Radfahrer zu bündeln und zu vertreten und so die Schnittstelle zwischen Rat, Verwaltung, Interessengruppen und den Bürgern zu bilden wird begrüßt

Somit konnte das Ziel erreicht werden, wesentliche Rahmenbedingungen und Vereinbarungen für die zukünftige Zusammenarbeit und die Erarbeitung des Konzeptes abzustimmen.

5. Radverkehr als System

Das Vorgehen in der Stadt Varel, den Radverkehr unter Einbeziehung aller am Radverkehr interessierten Kräfte und Institutionen zu fördern und dabei neben der Radverkehrsinfrastruktur auch die begleitenden Rahmenbedingungen zu berücksichtigen entspricht dem aktuellen Stand des Wissens. Als kommunale Gebietskörperschaft wird die Stadt Varel damit der Rolle gerecht, die auch im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplanes vorgesehen ist. Im Rahmen des begleitenden Internetauftritts des Bundesverkehrsministeriums wurde die Initiative bereits als Best-Practice-Beispiel aufgenommen (Vergl.: www.nationaler-radverkehrsplan.de).

Nachstehende Graphik (Quelle: Nationale Radverkehrsplan / Copyright: Planerbüro Südstadt, Köln) vermittelt einen Überblick über die konkreten Zusammenhänge, die zur Betrachtung des Radverkehrs als System führen.



6. Sicherheit für Rad fahrende Kinder

6.1. Ist-Zustand

Die Sicherheit für Rad fahrende Kinder wird im wesentlichen durch eine eindeutige und möglichst einheitliche Führung des Radverkehrs erreicht. Im Rahmen des Workshops zu diesem Thema wurde von den Teilnehmern „die Erziehung zum Fehlverhalten“ durch undurchschaubare, unübersichtliche oder unsinnige verkehrliche Regelungen für die Radfahrer beklagt. Grundtenor war, dass wenn die Verkehrsführung für Rad fahrende Kinder sicher und eindeutig sei, dann sei sie auch für alle anderen Radfahrer ausreichend. Insofern besteht ein enger Zusammenhang zwischen diesem Themenkomplex und den Hauptradverkehrsnetz (Vergleich Pkt. 7).

Im Verlaufe des Jahres 2005 wurden durch Schülergruppen des Vareler Wirtschaftsgymnasiums die Schüler aller Vareler Schulen zur Nutzung des Fahrrades, zu den Fahrtwegen und zu neuralgischen Punkten befragt. Die Ergebnisse wurden

ausgewertet und liegen der Betrachtung im Rahmen diese Konzeptes zu Grunde bzw. wurden bereits im Sofortprogramm berücksichtigt.

6.2. Zielbestimmung

Im Sinne des Workshops zu diesem Thema sollte der Radverkehr für Kinder sicher und die Verkehrsführung eindeutig gestaltet werden. Insbesondere das Hauptradroutennetz muss vor diesem Hintergrund nachhaltig untersucht und Schwachstellen beseitigt werden. Gleiches gilt für Schulwege und Freizeiteinrichtungen.

In diesem Zusammenhang gilt es mit Schulen, Eltern sowie Schülerinnen und Schülern in einen Diskussions- und Aufklärungsprozess einzutreten. Es ist mittlerweile unstrittig, dass die so genannte „Begleitmobilität“ in erheblichem Maße zugenommen hat. Zum Beispiel legten in den 70er Jahren noch 91% der Erstklässler den Schulweg allein oder zusammen mit anderen Kindern zurück – im Jahr 2000 waren es nur noch 17%. Die Folgen in Bezug auf Verkehrssicherheit der Kinder, Koordinationsfähigkeit bis hin zu gesundheitlichen Beeinträchtigungen durch Bewegungsmangel sind in der Fachwelt unbestritten. Hinzu kommt ein oft subjektives Gefühl, der Gefährdung im Straßenverkehr.

Hier besteht die Möglichkeit durch kreative Ideen und Projekte Akzente zu setzen – und zwar ganz gewusst unter Einbeziehung der benannten Gruppen.

6.3. Maßnahmen

6.4. Umsetzung

7. Hauptradverkehrsnetz

7.1. Ist-Zustand

Das Stadtgebiet Varel teilt sich in mehrere Ortsteile auf, die auch aufgrund der ländlichen Struktur teilweise weit auseinander liegen und im Einzelfall zu großen Streckenlängen beim Weg ins Stadtzentrum führen. Hinzu kommt die zerschneidende Wirkung der in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Trassen der Autobahn 29 und der Eisenbahnlinie Oldenburg/Wilhelmshaven sowie die direkt durch das Zentrum verlaufende Bundesstraße 437. Eine besondere Rolle für die Zufahrt der unterschiedlichen Verkehrsarten (derzeit inklusive LKW) zum Zentrum und der genannten Bundesstraße spielt die Oldenburger Straße. Das bereits erwähnte Verkehrsmodell der Stadt enthält in Bezug auf den

Radverkehr keine richtungsweisenden Ansätze. Das Harder-Gutachten wurde in Hinblick auf den Radverkehr punktuell umgesetzt.

Ein zusammenhängendes Radverkehrsnetz, dass die besonderen Anforderungen an einen sicheren und zügigen Radverkehr erfüllt, existiert derzeit nicht. Ganz im Gegenteil haben verschiedene Befragungen der Bevölkerung und insbesondere der Schüler aller Vareler Schüler im Jahre 2005 erheblichen Handlungsbedarf ergeben.

7.2. Zielbestimmung

Ein Hauptradrountennetz sollte verschiedene Anforderungen erfüllen.

- a) Ein zusammenhängendes Netz von Radverkehrsverbindungen in der Stadt und in die Umgebung (kein Radweg endet ohne weiteres Angebot)
- b) Leitbild „Stadt der kurzen Wege“ in Bezug auf die Erreichbarkeit des Stadtzentrums und der Ortsteilzentren und Verbindung der Ortsteile untereinander (z. B. Öffnung von Sackgassen durch Stichstraßen, Ausbau von Trampelpfaden und unbefestigten Wegen)
- c) Umsetzung innovativer und modellhafter Radverkehrsanlagen, z. B. in Kreuzungsbereichen, Einmündungen oder Querungen (z. B. Radstreifen, Aufstellflächen)
- d) Beseitigung von Mängeln und Behinderungen ebenfalls beispielhaft für das übrige Stadtgebiet (Absenken von Bordsteinen oder Berg-und-Tal-Fahrten).
- e) Berücksichtigung sicherer Abstellanlagen im öffentlichen Raum

Ein Hauptroutennetz bietet neben dem Pilotcharakter für das übrige städtische Netz den Vorteil der Entwicklung eines Prioritätenplanes für konkrete Maßnahmen. Insbesondere in Hinblick auf erforderliche Investitionen oder sonstige Kosten erleichtert dies die Planung und Budgetierung für einen fest zu legenden Zeitrahmen.

Es ist überdies eine gute Voraussetzung für die Inanspruchnahme etwaiger Fördermittel, z B. aus dem GVFG (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) oder anderer Fördertöpfe.

7.3. Maßnahmen

Das Hauptradrountennetz für die Stadt orientiert sich an vier wesentlichen Gesichtspunkten.

- H1 der sternförmigen Verbindung der Ortsteile mit dem Zentrum
- H2 der großräumigen ringförmigen Verbindung der Ortsteile untereinander
- H3 der kleinräumigen ringförmigen Verbindung um das Zentrum
- H4 der Definition von übergeordneten Zielen mit entsprechenden Abstellanlagen
- H5 die Betrachtung des unmittelbaren Zentrums sowie Dangasts

7.3.1 Im Folgenden werden die einzelnen Verbindungen der Ortsteile zum Zentrum dargestellt (Vergleich Pkt. H1).

Formatiert: Nummerierung und Aufzählungszeichen

Winkelsheide (Dorfkrug): Der OT Winkelsheide wird an das Zentrum über die Wilhelmshavener Str. / Autobahnbrücke / Unterführung / Torhegenhausstraße / B437 an das Zentrum angeschlossen. Alternativroute zum nördlichen Zentrum über Waisenhausstr. /Lange Str. /Schulstr.. Neuralgische Punkte: Ortsausgang Winkelsheide (Querung Wilhelmshavener), Unterführung, Querung Langendamm, Kreuzung K111 neu, B 437 im Verlauf, Einfädelung Radweg auf der Alternativroute

Langendamm (Apotheke): Verlauf Straße zum Jadebusen / Torhegenhausstraße / sonst wie vor. Neuralgische Punkte: wie vor im Verlauf

Borgstede (Tankstelle): B437 (Bockhorner Str.) / Autobahnbrücke / Unterführung (analog Winkelsheide) / sonst wie vor. Neuralgische Punkte: Querung B437, Verkehrsführung zur Über- und Unterführung auf Höhe Autoshop

Dangastermoor (Tankstelle): K111 (Dangaster Str.) / weiter auf Dangaster Str. / Düsternstr. / Mühlenstr. / Marktplatz. Neuralgische Punkte: Einfädelung Halbzellstoff, Radweg Düsternstr., Mühlenstr./ Dangaster Str.

Hafen (Grenzaufsichtsstelle): Über Hafenstr. / Mühlenstraße bis Windallee / alternativ Parallel Str. / Neumühlenstr. Neuralgische Punkte: Radweg Mühlenstraße, Kreuzung Neumühlenstr./Neumarktstraße

Streek (Kreuzung Streekmoorweg/Jaderberger): Jaderberger Straße / B437 / Kreisel / weiter B 437 . Alternativ: Friedrich-Ebert-Str. / Haferkampstraße. Neuralgische Punkte: Kreisel, Querschnitt Friedrich Ebert (siehe auch Verkehrsmodell Stadt Varel, Einfahrt Haferkampstraße

Büppel (Bäcker Kappen): BGM Osterloh / Büppeler Weg / Oldenburger Str. / Alternativ I: Friesenstr. / Oltmanns Str. Osterstr. / Alternativ II Waldweg am Simeon&Hanna Rtg. Windallee. Neuralgische Punkte: Kreuzung Büppeler Weg-Oldenburger Straße, Verlauf Oldenburger Straße (hohes Verkehrsaufkommen und LKW-Verkehr) Einmündung Neue Str.

Obenstrohe (Netto/Dorfplatz): Wiefelsteder Straße / Alte Wiefelsteder Str. / Oldenburger Straße / Alternativ: Waldweg ab Kaffeehaus Richtung Windallee. Neuralgische Punkte: Querung Wiefelsteder Str. (Grieche), Querung Autobahn (dort: Verkehrsführung), sonst wie vor

Grundsätzlich lassen sich folgende Problemfälle kategorisieren:

- Verkehrsführung an den „Passierpunkten“ (Anschluss des Radverkehrs aus den Orten Winkelsheide, Langendamm, Borgstede, Dangastermoor, Obenstrohe) wobei der Torhegenhausstraße eine herausragende Rolle zugeordnet werden kann (Bündelungsfunktion)
- Querung übergeordneter Straßen (Winkelsheide, Langendamm, Borgstede, Obenstrohe)
- Unflexible Ampelschaltungen

7.3.2 Nachfolgend sollen die äußeren Ringverbindungen untersucht werden (Vergl. Punkt H2.)

Winkelsheide/Borgstede: Die Verbindung erfolgt unmittelbar über die Ziegelstr.. Neuralgischer Punkt: Straßenquerschnitt

Winkelsheide/Langendamm/Dangastermoor: Verbindung über Großer Winkelsheider Moorweg. Neuralgischer Punkt: Straßenquerschnitt

Dangastermoor/Hafen: Dangaster Str. / Brandenburger Str. / Königsberger Str. / Von Tungeln Str. (Bahnhofsweg / Endpunkt: Bahnhof)

Hafen/Streek: Neuwangerooger Str. / B437, Jaderberger Str. Neuralgischer Punkt: Querung B437

Streek/Büppel: Streekmoorweg

Büppel/Obenstrohe: Am Tannenkamp / Brunsdamm. Neuralgische Punkte: Querung Oldenburger Straße (Höhe Autohaus sowie DASA), in Obenstrohe Brunsdamm Höhe Kiosk (Kreuzung Heldebergstr.)

Büppel/Langendamm (Winkelsheide): Die Anbindung erfolgt über Am Tannenkamp / Oldenburger Str. / Sumpfweg

Obenstrohe/Borgstede: a) über Mühlenteich b) über Sumpfweg. Neuralgischer Punkt: Schlechte Verbindung

Zusammen fassend lässt sich für diesen Punkt darstellen, dass die Verbindung zwischen den Orten weitestgehend zufriedenstellend ist. Lediglich Obenstrohe und Borgstede sind schlecht miteinander verbunden. Die Querung der übergeordneten Straßen ist auch hier ein Problem.

7.3.3 Abschließend sollen im Rahmen der Netzbildung die inneren Ringverbindungen untersucht werden (Vergl. Punkt H3.)

Die erste kleine ringförmige Verbindung stellt die K111neu (Helmuth-Barthel-Str.) dar. Sie bildet eine Klammer als Querverbindung für die OT

Winkelsheide/Borgstede/Langendamm sowie dem OT Dangastermoor (Höhe Bahnübergang)

Die zweite Klammer beginnt dort und überlagert sich mit der Verbindung Dangastermoor/Hafen über Brandenburger Str. bis zum Bahnhofsweg

Vom Bahnhof aus setzt sich die ringförmige Verbindung über die Friedrich-Ebert Str. bis zum Kreisel fort. Alternativ dazu spielt die Verbindung Meischenstr. / Jadestraße in Richtung Arngaster Schule eine zentrale Rolle. Während die erst genannte Verbindung Kreisel über Tweehörnweg bis zur Oldenburger Str. Höhe Simeon&Hanna reicht folgt die Alternativroute dem Weg über die Leeke, bei der Schule, über die B437 bei Aldi und entlang des Schotterweges bis zum Ortseingang Büppel. Die letztgenannten Strecke ist aufgrund verschiedener Aspekte nicht ganz unproblematisch (Schulgelände/Querung Bundesstraße/Ausbauzustand Schotterweg/fehlende Beleuchtung). Sie stellt aber auch in Verbindung mit dem Fuß- und Radweg aus dem Neubaugebiet Leekewiesen eine sichere und kurze Verbindung dar. Die Verbindung Kreisel, Tweehörn ist dagegen stark befahren und schwer zu überqueren.

Vom Ortseingang Büppel (Alternative) folgt man dem Büppeler Weg bis zum „Anschluss“ Simeon&Hanna“. Von hier wäre eine interessante Verbindung die durch den Wald – über das ehemalige BW-Gelände oder daran vorbei, durch das neue Gewerbegebiet Langendamm bis zur Kreuzung Dangaster Str./Torhegenhausstr.

Fazit: Das kleinräumige ringförmige Netz lässt sich nahezu lückenfrei konstruieren. Lediglich der Abschluss im Südwesten ist nicht gewährleistet. In einzelnen Fällen muss eine Untersuchung und Diskussion der Optionen erfolgen. Die sich ergebenden Querungen sind ggf. kritisch zu betrachten.

7.3.4 Übergeordnete Ziele im Sinne des Hauptradroutennetzes stellen dar:

- der Bahnhof
- die Post/das Rathaus
- der Schlossplatz
- die Fußgängerzone

An den übergeordneten Zielen ist insbesondere die Situation der Fahrradabstellanlagen zu überprüfen. Besonderer Handlungsbedarf ergibt sich am Bahnhof. Auch weil dort die Möglichkeit des Übergangs zur Bahn besteht. Ggf. kann hier neben sicheren und komfortablen Abstellanlagen (Fahrradboxen) eine Fahrradstation eingerichtet werden (z. B. im Nebengebäude).

Das wesentliche Angebot der Fahrradstation besteht im bewachten Abstellen der Räder. Insofern ist, nach Beispiel anderer Stationen nur in Kernzeiten eine personelle Besetzung erforderlich (z. B. von 7:00 Uhr bis 18:00). In der übrigen Zeit ist der Zugang durch einen gesicherten Eingang zu ermöglichen. Ggf. ist eine Verknüpfung mit anderen Service-Einrichtungen am umgestalteten Bahnhof möglich, um Personalkosten einzusparen oder ein weiteres wirtschaftliches Standbein zu bieten.

Darüber hinaus könnten durch die Radstation weitere Dienstleistungen angeboten werden. Dazu zählen Reparatur, Verleih, Service usw., so dass für den Betrieb auch ein Fahrradgeschäft in Betracht kommt. Für die Fahrradstation ist neben den Investitionskosten (Zugang / Abstellanlagen / Umbau) das Betreiberkonzept zu klären.

In der Innenstadt dienen die bereits dezentral installierten Abstellanlagen einem attraktiven Angebot für Radler.

Im Bereich des Zentrums (Post/Rathaus und Schlossplatz) ergibt sich insbesondere zum Zeitpunkt unterschiedlicher Veranstaltungen der Bedarf an sicheren und komfortablen Abstellanlagen. Ggf. können hier mobile Lösungen eingesetzt werden.

Weitere Ziele von wichtiger Bedeutung für den Radverkehr sind:

- alle Schulen im Stadtgebiet
- die „Stadtteilzentren“ Borgstede, Winkelsheide, Langendamm, Dangastermoor, Dangast, Hafen, Streek, Büppel, Obenstrohe

An den Schulen spielt das sichere Abstellen der Fahrräder ebenso eine zentrale Rolle. Außerdem haben die Erhebungen besondere Belastungen in Bezug auf die Radfahrdichte im unmittelbaren Zufahrtbereich ergeben (z. B. Riesweg, Am Tannenkamp, Osterstraße). Hier könnten Fahrradstraßen in Betracht kommen, die auch mit einer baulichen Umgestaltung mehr Sicherheit bieten.

Die Stadtteilzentren stellen sozusagen die Endpunkte der sternförmigen Hauptverbindungsstrecken dar (Vergl. Punkt H1). Auch hier ist zu überprüfen inwiefern Abstellanlagen für Fahrräder vorhanden sind (Funktion Einkauf/Erledigung). Die Innenstadt könnte hier als Vorbild dienen.

7.3.5 Zur Betrachtung des unmittelbaren Zentrums und Dangast:

Als unmittelbares Zentrum im Sinne dieses Konzeptes wird der Bereich der Fußgängerzone sowie die angrenzenden Straßen B437, Windallee, Mühlenstraße, Marktplatz, Nebbsallee, Neumühlenstraße, Neumarktstraße, Haferkampstraße, Osterstraße sowie eingeschlossen von diesem Ring die Obernstraße und die Neue Straße bzw. Neumühlenstraße gezählt.

Die Erreichbarkeit des Zentrums aus den Stadtteilen aus südlicher Richtung wird wesentlich durch die Querung der Bundesstraße 437 bestimmt. Aus Sicht des Rad- und Fußverkehrs sind die Verbesserungen durch den Rückbau unbedingt zu erhalten. Der Übergang von der Neuen Straße in den Zentrumsbereich bedarf einer detaillierten Betrachtung. Durch den linksseitig geführten Radweg und das geringe Platzangebot ergibt sich eine unübersichtliche Verkehrssituation, die es zu beheben gilt. Es wird angeregt die Neue Straße nach der baulichen Umgestaltung, sowie die Neumühlenstraße und die Obernstraße in Fahrradstraßen umzuwidmen. So kann der Verkehr nachhaltig beruhigt und die Sicherheit erhöht werden. Der unmittelbare Anschluss an den Fußgängerbereich würde zu einer Attraktivierung der Innenstadt beitragen. Ein Anschluss an eine ggf. einzurichtende Fahrradstraße im Bereich der Grundschule Osterstraße unter

Einbeziehung der Haferkampstraße bis Ecke Neumarktstraße ist möglich und würde eine netzartige Verbindung darstellen.

Die Verkehrssituation an der Einmündung Windallee ist überschaubarer, wenn auch verbesserungswürdig (z. B. durch Einrichtung von Fahrradstreifen, Direktabbiegespuren, markierte Haltebereiche). Der Fußweg zur Straße An der Schützenwiese sollte verbreitert und für Radfahrer frei gegeben werden.

Die Windallee sollte im Zusammenhang mit dem Bau des Radweges an der Mühlenstraße fahrradfreundlicher gestaltet werden (Fahrrad- oder Angebotsstreifen), so dass ein durchgängiges Angebot besteht. Im Zusammenhang mit der Neubau des Radweges sollte sich die Stadt Varel für eine für Radfahrer attraktive Gestaltung der Kreuzung am Marktplatz einsetzen. Hier laufen mehrere Zielverkehre zusammen und überlagern sich mit Schülerverkehren und innenstadtnahen Fahrten. Wesentliches Element sollte auch hierbei eine Führung des Radverkehrs auf der Straße sein, der ohnehin durch die Verengung auf Höhe des Einzelhandelsgeschäfts Sieb vorgegeben zu sein scheint. Außerdem sollte auch hier für Abbiegestreifen und markierte Haltebereiche gesorgt werden.

Im Bereich Drostestraße ergibt sich aus Sicht der Radfahrer eine unübersichtliche Verkehrssituation. Insbesondere der Schülerverkehr hat mit den versetzt aufeinander treffenden Straßen Probleme. Ggf. ist eine Attraktivierung alternativer Routen eine Option. Alternativ dazu könnte auch eine Öffnung der Innenstadt über die Mittagsstunden in Betracht gezogen werden.

Die abknickende Vorfahrtstraße Neumühlenstraße zur Bahnhofsstraße stellt für den Radverkehr ein erhebliches Gefahrenpotential dar. Eine Überplanung mit dem Ziel einer sicheren Radverkehrsführung erscheint angezeigt.

Die Kreuzung Osterstraße B437 ist erheblich durch den Schülerverkehr beansprucht. Verkehrsführung und Ampelschaltung gefährden den Fahrradverkehr und damit die Sicherheit der Schüler und anderer Verkehrsteilnehmer.

Im Zusammenhang mit allen drei benannten Kreuzungen im Verlauf der B437 (Osterstraße / Neue Straße / Windallee) im unmittelbaren Zentrumsbereich wird auf das Sofortprogramm und die in Aussicht gestellte Untersuchung durch die zuständige Landesbehörde verwiesen.

Die Öffnung der Fußgängerzone sollte über die bisherigen Zeiten hinaus für Radfahrer verlängert werden. Ggf. ist auch eine Öffnung zur Mittagszeit sinnvoll (siehe oben). Demgegenüber ist zu entsprechenden Kernzeiten, z. B. 10 – 18 Uhr (bzw. 10 –12 und 14- 18 Uhr) verstärkt auf die Einhaltung des Fahrverbots für Radler zu achten.

Der Ortsteil Dangast ist für die Stadt Varel vor allen Dingen in touristischer Hinsicht von herausragender Bedeutung. Demgegenüber entspricht die Radverkehrsführung nicht dem Stand der Technik und muss als unattraktiv bezeichnet werden. Der OT ist damit kein Aushängeschild für Varel als fahrradfreundliche Stadt und als Erholungsort. Vor diesem Hintergrund wird eine Verkehrsberuhigung des OT mit Bevorzugung des Rad- und Fußverkehrs vorgeschlagen, wie dies beispielsweise in Bad Zwischenahn umgesetzt wurde. Auch hier könnte die Einrichtung von Fahrradstraßen eine Signalwirkung haben, von den positiven Effekten auf die Verkehrsberuhigung und Erhöhung der Sicherheit einmal abgesehen.

7.4. Umsetzung

8. Tourismus und Freizeit

8.1. Ist-Zustand

Der Fahrradtourismus und die Nutzung in der Freizeit bergen nach Ansicht der Workshop-Teilnehmer zu diesem Thema erhebliches Potential für die Stadt. Diese Ansicht lässt sich durch die positive Entwicklung in der Region und den benachbarten Landkreisen untermauern.

Hier wurden in 2005 und 2006 konkrete Schritte für eine intensive Zusammenarbeit zwischen den Anbietern entsprechender Angebote, Gastbetrieben sowie ADFC und AGENDA unternommen. Zunächst sind an dieser Stelle verschiedene Karten zu nennen die attraktive Routen ausweisen. Zunächst erschien 2005 die Radwanderkarte für Varel mit Routen zwischen 30 und 50 Kilometern. 2006 wurde eine Rad-Freizeitkarte erarbeitet, die mit Strecken zwischen 8 und 15 Kilometern ein interessantes Kurzstreckenspektrum beinhaltet.

Ebenfalls bereits 2005 konnten sich Gastbetriebe mit besonderen Angeboten für Rad fahrende Gäste für eine Plakette bewerben, die im Eingangsbereich des Betriebes die Fahrradfreundlichkeit dokumentiert.

In 2006 wurden die verschiedenen Radtourenangebote und Veranstaltungen unterschiedlicher Anbieter in einem Flyer zusammen gefasst und unter einem Label vermarktet. Der so genannte „Vareler Fahrradsommer“ bietet eine Reihe geführter Radtouren, Angebote des ADFC und Veranstaltungen rund ums Rad. In seiner Anlage handelt es sich um eine Adaption eines ähnlichen Projektes in Syke.

8.2. Zielbestimmung

Die vorgenannten Bestrebungen zur Zusammenarbeit und zur Koordination der Angebote sollen in den kommenden Jahren fortgeführt und intensiviert werden. Der „Vareler Fahrradsommer“ soll zur zentralen Marke für alle Angebote rund um das Thema Tourismus und Freizeit in Sachen Radverkehr ausgebaut werden.

Darüber hinaus sollen alle Möglichkeiten einer Vernetzung mit dem nahen Umland, insbesondere des Kreises Friesland und der angrenzenden Landkreise genutzt und forciert werden.

Radverkehrskonzept Stadt Varel

Fahrradfreundliche Angebote von Gastbetrieben sollen bekannt gemacht und weiter ausgebaut werden. Freizeiteinrichtungen sollen mit einbezogen werden.

8.3. Maßnahmen

8.4. Umsetzung

Übergeordnete Ziele

Einbindung der örtlichen Unternehmen

Sicherheit

Fördergelder

Qualitätssicherung

Regionale Zusammenarbeit

...

Zusammenfassung

...