

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 Varel auf

Radverkehrskonzept Stadt Varel

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.

Radverkehrskonzept Stadt Varel

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

Radverkehrskonzept Stadt Varel

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 Innenstadtsschulen 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

Radverkehrskonzept Stadt Varel

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.).

4.6. Workshop mit Rat und Verwaltung

5. Radverkehr als System

6. Sicherheit für Rad fahrende Kinder

- 6.1. Ist-Zustand
- 6.2. Zielbestimmung
- 6.3. Maßnahmen
- 6.4. Umsetzung

7. Hauptradverkehrsnetz

- 7.1. Ist-Zustand
- 7.2. Zielbestimmung
- 7.3. Maßnahmen
- 7.4. Umsetzung

8. Tourismus

- 8.1. Ist-Zustand
- 8.2. Zielbestimmung
- 8.3. Maßnahmen
- 8.4. Umsetzung

Übergeordnete Ziele

Sicherheit
Fördergelder
...

Zusammenfassung

...