Verkehrsentwicklungsplan Jever

im Auftrag der
Stadt Jever

erstellt von
Zacharias Verkehrsplanungen
Büro Dipl.-Geogr. Lothar Zacharias

Hilde-Schneider-Allee 3, 30173 Hannover
Tel: 0511/ 78 52 92 - 2, Fax: 0511/ 78 52 92 - 3
E-Mail: post@zacharias-verkehrsplanungen.de
www.zacharias-verkehrsplanungen.de

März 2016

Zacharias Verkehrsplanungen
Büro Dipl.-Geogr. Lothar Zacharias
Hilde-Schneider-Allee 3, 30173 Hannover
Tel: 0511/ 78 52 92 - 2, Fax: 0511/ 78 52 92 - 3
E-Mail: post@zacharias-verkehrsplanungen.de
www.zacharias-verkehrsplanungen.de

Inhaltsverzeichnis

1 Vorwort

1.1 Aufgabenstellung..... 4

1.2 Methodik..... 6

1.3 Definitionen..... 7

1.4 Quellen..... 7

2 Analyse - Bewertung - Prognose - Planung

2.1 Großräumige Situation..... 8

2.2 Flächennutzungen/ Bevölkerung.....11

2.3 Verkehrsnetz (Kfz-Verkehr).....12

2.4 Kfz-Verkehr (Mengen und Beziehungen)

2.4.1 Grundlagen..... 17
2.4.2 Auswirkungen der Ferien in NRW.....18
2.4.3 Tageszeitliche Schwankungen.....19
2.4.4 Verkehrsmengen..... 21
(Aktuelle Zählung, Allgemeine Straßenverkehrszählung)
2.4.5 Modellrechnungen..... 23
2.4.6 Verkehrsarten
- Durchgangsverkehr..... 24
- Ziel- und Quellverkehr..... 26
- Binnenverkehr..... 28

2.5 Ruhender Verkehr.....29
(Parkplätze, Parkzeiten, Parkplatzbeschilderung)

2.6 Altstadt 33

2.7 Fahrradverkehr..... 41

2.8 Fußgängerverkehr und Fußgängerzone.....52

2.9 Bereiche Schulen und Kindertagesstätten.....54

2.10 Öffentlicher Personennahverkehr/ ÖPNV..... 58

2.11 Wegeweisende Beschilderung..... 59

3 Fazit.....62

Bearbeitung:
Dipl.-Geogr. Lothar Zacharias
Dipl.-Geogr. Maik Dettmar
Dipl.-Ing. Felix Bögert

1 Vorwort

1.1 Aufgabenstellung

(1) Für die Stadt Jever soll ein Verkehrsentwicklungsplan erstellt werden. Der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) leitet die Bedürfnisse und Anforderungen der Stadt an ihre Verkehrsinfrastruktur (z.B. Straße, Schienennetz, Buslinien) aus der Analyse des heutigen Zustands ab und stellt sie im gesamtstädtischen Kontext dar.

(2) Aus der Analyse entsteht ein Handlungskonzept, mit dem unerwünschten Entwicklungen gegengesteuert wird und das zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse gezielt beiträgt. Der VEP ergibt den Rahmen für die zukünftige konkrete Verkehrsplanung.

(3) Für Jever liegt ein älterer Generalverkehrsplan (GVP) vor, dessen Aussagekraft durch sein Alter, seinen inhaltlichen Fokus und erheblichen Änderungen im Verkehrsnetz (u.a. Fertigstellung OU Schortens 2012) inzwischen nur noch gering ist. Dieser soll durch den Verkehrsentwicklungsplan ersetzt werden.

(4) Der Schwerpunkt der Untersuchung liegt auf der Kernstadt Jever (Planungsraum), wobei auch die übrigen Ortschaften und das nähere Umfeld (Untersuchungsraum) bezüglich möglicher Wechselwirkungen von Planungen betrachtet werden sollen.

(5) Aufgrund der Lage des Untersuchungs- und Planungsraums im Freizeit- und Tourismusraum Nordseeküste sind saisonale Unterschiede zu berücksichtigen.

(6) Zudem sind auch mögliche Auswirkungen großräumiger Planungen und Nutzungen (z.B. größere Freizeit- und Gewerbeeinrichtungen) oder weiträumige Fahrtroutenalternativen in die Untersuchung einzubeziehen.

(7) Die Verkehrsuntersuchung ist für alle Verkehrsarten (Kfz [Personen- und Schwerverkehr bzw. Wirtschaftsverkehr sowie fließender und ruhender Verkehr], Fahrrad- und Fußgängerverkehr sowie ÖPNV) durchzuführen. Im Bereich ÖPNV werden aufgrund der Trägerschaft des Verkehrsverbundes Ems-Jade nur Planungshinweise erarbeitet.

(8) Dies erfolgt in einer integrierten Betrachtungsweise, um jedem Verkehrsmittel seine Rolle gemäß seiner spezifischen Vorteile zukommen lassen zu können. Der Verkehrsentwicklungsplan stellt die mittelfristig angestrebte Entwicklung aller Verkehrssysteme im gesamten Stadtgebiet dar und bezieht den regionalen Zusammenhang mit ein.

(9) Aufgrund seines ganzheitlichen Anspruches stellt der Verkehrsentwicklungsplan einen Kompromiss aus verschiedenen Zielen dar. Aus den Belangen der Bereiche Soziales, Umwelt, Sicherheit, Wirtschaft sowie den Funktionsanforderungen der Verkehrssysteme und der Gestaltung des Stadt- und Straßenraumes gilt es ein tragfähiges Konzept zu entwickeln.

(10) Das Verkehrskonzept beinhaltet einen Maßnahmenplan sowie ein Handlungskonzept, das als Grundlage für die anschließende Umsetzung der Maßnahmen dienen kann.

(11) Wegen der Aufgabenfülle kann der VEP nur eine begrenzte Detailtiefe besitzen und deswegen nur beispielhaft Aussagen über konkrete Planungen oder Lösungsvorschläge für räumlich begrenzte Probleme treffen.

(12) Die Arbeiten wurden von Arbeitskreisen mit ausgewählten Vertretern begleitet (Stadtverwaltung, politische Vertreter der Ratsfraktionen, Straßenbauverwaltung, Stadtmarketing, Fahrschullehrer, ADFC, NLSTBV, LK Friesland etc.).

(13) Die Einbindung der Öffentlichkeit erfolgte über Bürgerversammlungen und öffentliche Sitzungen politischer Gremien. Zudem wurden Hinweise und Anregungen über die eingerichtete eMail-Adresse abgegeben.

(14) Eine tabellarische Auflistung der Hinweise und Anregungen aus der Bürgerinformation ist im ***ANHANG 01*** dargestellt.

1.2 Methodik

(15) Im Rahmen der Untersuchung sollen aktuelle Daten durch Verkehrszählungen und Befragungen erhoben werden. Vorhandene Daten werden ausgewertet und in das Konzept eingearbeitet.

(16) Ausgehend von der Untersuchung und Bewertung der vorhandenen Situation (Analyse und Bewertung) werden die wahrscheinlichen Entwicklungen abgeschätzt (Prognose), um daraus die Wirkungen möglicher Planungen (Therapie) zu ermitteln:

- Analyse: Untersuchung der vorhandenen Situation
- Bewertung: Bewertung der vorhandenen Situation, Erkennen der Mängel und Problemursachen, Formulierung erster Zielsetzungen
- Prognose: Ermittlung der voraussichtlichen allgemeinen und speziellen Entwicklungen
- Planungen: Entwicklung von Visionen und Denkansätzen, Reduktion auf Planungsmöglichkeiten (Modellrechnungen VISUM als Bewertungshilfsmittel), Auswahl eines Konzeptes, Maßnahmenplan, Handlungskonzept.

(17) Grundlage aller verkehrsplanerischen Überlegungen ist die Beachtung der engen Zusammenhänge zwischen den Flächennutzungen (Wohnen, Gewerbe, Einkauf/ Besorgung, Freizeit etc.), dem Verkehrsnetz (Kfz, ÖPNV, Rad, Fuß) und dem Verkehr (Pkw, Lkw, Bus, Rad, Fuß).

(18) Alle drei Komponenten beeinflussen sich untereinander (***ABBILDUNG 1***):

- Durch die räumliche Trennung der Flächennutzungen (z.B. Wohnen, Arbeiten, Einkaufen, Freizeitgestaltung) wird Verkehr zur Überwindung dieser Distanzen erforderlich. Dieser Verkehr verläuft auf dem vorhandenen Verkehrsnetz (z.B. Straßennetz, Liniennetz des öffentlichen Personenverkehrs, Radwegenetz).
- Durch den Verkehr ergeben sich Beeinträchtigungen (z.B. Lärm, Abgase, Trennwirkung bei Überqueren einer Straße), die insbesondere dort stören, wo die Verkehrswege dicht an sensiblen Flächennutzungen verlaufen.
- Ohne gut ausgebaute Verkehrswege würde weniger Verkehr abgewickelt werden können, bzw. Fahrzeiten würden sich verlängern.

1.3 Definitionen

(19) Im Rahmen der Untersuchung werden folgende Bezeichnungen häufiger verwendet:

- **Verkehrsstromarten** werden nach ihrem Start und Zielpunkt bezüglich der Stadt Jever definiert. Unterschieden wird in Zielverkehr, Quellverkehr, Binnenverkehr und Durchgangsverkehr (***ABBILDUNG 2***).

- **Planungsraum** ist die Kernstadt Jever. Hierfür werden die wesentlichen Aussagen getroffen. **Untersuchungsraum** ist der den Planungsraum umgebende Raum, von dem Auswirkungen auf den Planungsraum ausgehen können.

- **Verkehrszellen** ergeben sich durch die Gliederung der Kernstadt Jevers in kleinere Raumeinheiten. **Verkehrsräume** ergeben sich durch die Gliederung des Untersuchungsraumes in kleinere Raumeinheiten (***ABBILDUNGEN 3 BIS 5***).

- **Lkw-Angaben:** Im Rahmen dieser Untersuchung werden u.a. die folgenden Begriffe bezüglich des Lkw-/ Schwerverkehrsaufkommens verwendet:

Pkw: Personenkraftwagen	(bis 5 m, bis 2,8 t)
Lfw: Lieferwagen	(> 5 m, > 2,8 t)
Lkw: Lastkraftwagen/ Lastzug	(> 7 m, > 3,5 t)
Bus: Busse	(> 7 m, > 3,5 t)

  Der im Gutachten verwendete Begriff Lkw-Anteil bzw. die Darstellung der Lkw-Verkehrsmengen umfasst die für die lärmtechnischen Berechnungen relevanten Lieferwagen, Lastkraftwagen, Lastzüge und Busse (Fahrzeuge > 5m, > 2,8 t).

  Der Schwerverkehrsanteil (Fahrzeuge > 7m, > 3,5 t) bezeichnet die für die Leistungsfähigkeitsberechnungen relevanten Lastkraftwagen, Lastzüge und Busse (ohne Lieferwagen).

1.4 Quellen (u.a. verwendet):

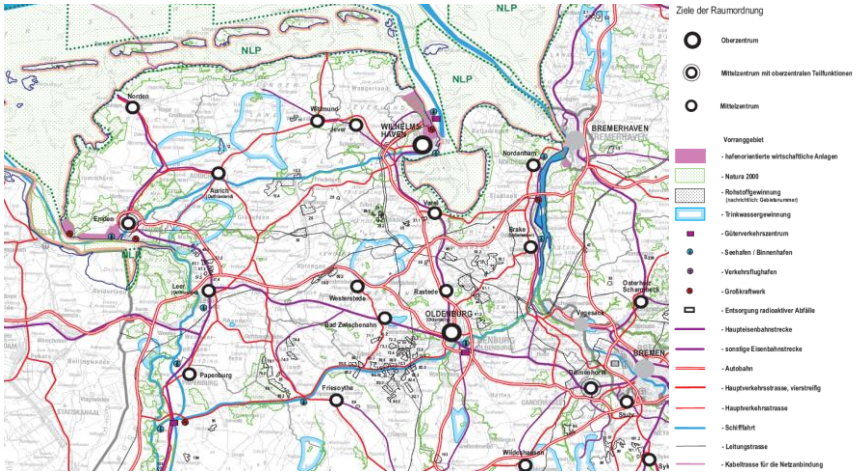
- Bundesverkehrswegeplan 2003 - 2015
- Verflechtungsprognose 2030: Erstellung der Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen unter Berücksichtigung des Luftverkehrs, BVU – ITB – IVV - PLANCO, Juni 2014.
- Erhebungen des Durchschnittlichen-Täglichen-Verkehrs (DTV) im Jahresmittel durch die zuständige Straßenbauverwaltung im Abstand von 5 Jahren (1970 bis 2010)
- Integration von Verkehrsplanung und räumlicher Planung - Abschätzung der Verkehrserzeugung, Dr.-Ing. Bosserhoff, In: Schriftenreihe für der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung, Heft 42, 2000
- Bosserhoff: Ver_Bau: Programm zur Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch Vorhaben der Bauleitplanung, Gustavsburg 2015
- Hinweise für die Abschätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen, FGSV Köln 2006
- Landesbetrieb für Statistik und Kommunikationstechnologie Niedersachsen (LSKN), www.nls.niedersachsen.de
- Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung (RIN 2008), FGSV Köln
- Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06), FGSV Köln 2006
- Richtlinie für die Anlage von Landstraße (RAL 2012), FGSV Köln
- Empfehlungen für die Anlage von Fußgängerverkehrsanlagen (EFA), FGSV Köln, 2002
- Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), FGSV Köln, 2010
- Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2015), FGSV Köln
- Leitfaden für Verkehrsplanungen, FGSV Köln, 2001
- Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE), GGSV Köln, 2012
- Hinweise zur Verkehrsentwicklungsplanung, FGSV Köln, 2013
- Radfahren in der Stadt Jever (Entwurf), Stadt Jever, ADFC Kreisverband Friesland, September 2013

2 Analyse - Bewertung - Prognose - Planung

2.1 Großräumige Situation

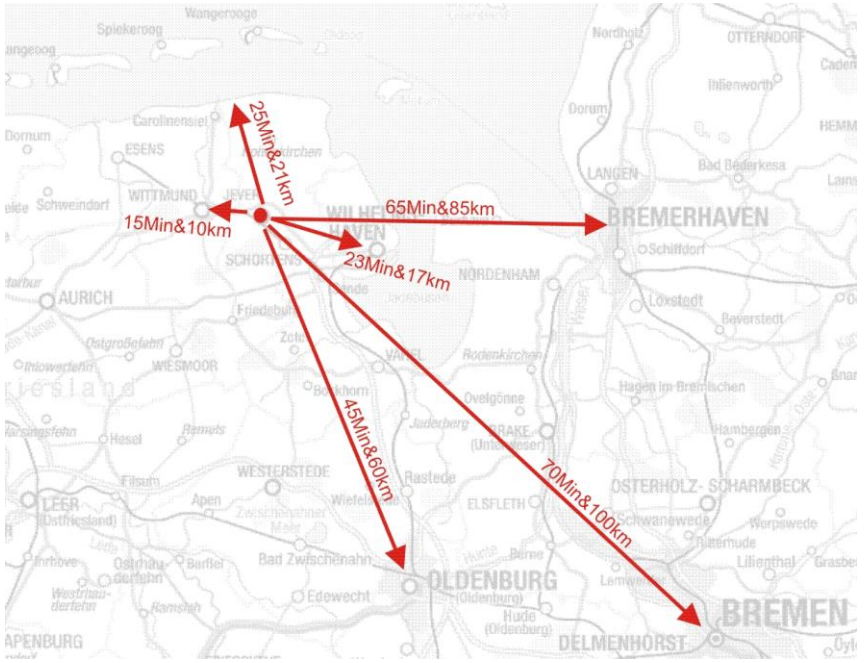
(20) Die Stadt Jever nimmt als Mittelzentrum wesentliche zentralörtliche Funktionen für das nähere Umland wahr.

(21) Nächstgelegene zentrale Orte höherer oder gleichrangiger Funktionsstufen sind das Oberzentrums Wilhelmshaven (ca. 23 Min & 17 km) und das Mittelzentrums Wittmund (15 Min & 10 km). Südwestlich von Jever befinden sich mehrere Mittelzentren sowie die drei Oberzentren Oldenburg (45 Min & 60 km), Bremerhaven (65 Min & 85 km) und Bremen (70 Min & 100 km). Nördlich von Jever liegen aufgrund der angrenzenden Nordsee keine weiteren zentralen Orte.



Landesraumordnungsprogramm Niedersachsen (LROP 2008)

(22) In den Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung (RIN 2008) wird mit dem Pkw eine Reisezeit von unter 60 Minuten bis in das nächstgelegene Oberzentrum angestrebt. Von Jever aus sind innerhalb dieser Reisezeit die Oberzentren Wilhelmshaven und Oldenburg zu erreichen. Selbst nach Bremen und Bremerhaven ist die Reisezeit nur unwesentlich länger.



Pkw-Entfernungen

(23) Bezüglich des großräumigen Verkehrsnetzes liegt die Stadt unmittelbar nordwestlich der A 29, die über die neue B 210 in wenigen Minuten mit dem Pkw zu erreichen ist.

(24) Über die A 29 sind sowohl der Flughafen Bremen sowie der Seehafen Bremen/ Bremerhaven gut zu erreichen. Von Südosten aus Wilhelmshaven kommend verläuft die B 210 entlang des Stadtgebietes Jever als Ortsumgehung über Wittmund und Aurich in Richtung Emden. Über die B 210 besteht eine Anbindung an die Seehäfen Emden und Wilhelmshaven.

(25) Mit der naheliegenden Nordsee bzw. dem Wattenmeer (ca. 25 Min & 21 km), den vorgelagerten Inseln und der Stadt Wilhelmshaven mit verschiedenen Museen (ca. 30 Min & 23 km) befinden sich in der Nähe Jevers bedeutende touristische Attraktionen.

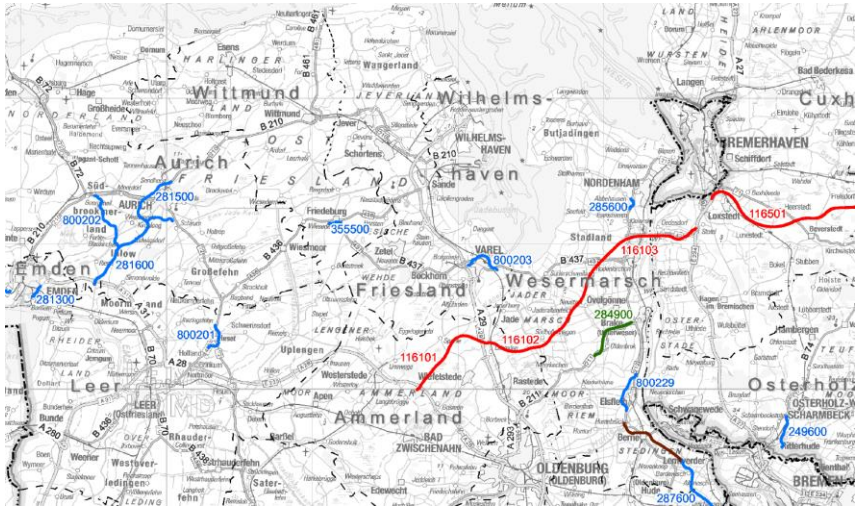
(26) Im Stadtkern Jevers treffen sich Landesstraßen L 808 (endet an der B 210 und wird als Gemeindestraße in den Stadtkern geführt), L 812, L 813 sowie die L 807 (endet an der B 210 und wird über die K 94 als Gemeindestraße in den Stadtkern geführt). Des Weiteren mündet die Kreisstraße K 94 aus Schortens kommend in die L 807, die Kreisstraße K 332 aus Rahrdum/ Schortens kommend in die L 813 (***ABBILDUNG 6***).

(27) **Die Stadt Jever ist sehr gut an das überregionale Straßennetz angebunden. Zentrale Orte gleicher oder nächsthöherer Funktionsstufen sind in angemessenen Reisezeiten erreichbar. Zudem profitiert Jever von der Nähe und der damit kurzen Reisezeit zu weiteren Touristischen Zielen. Wesentliche überregionale Maßnahmen sind nicht erforderlich.**

(28) Mit der Fertigstellung der OU B 210 Schortens ist das letzte größere Straßenbauprojekt im Umfeld der Stadt Jever abgeschlossen. Im Umfeld sind folgende Maßnahmen mit allerdings eher geringen Auswirkungen für die Stadt Jever im Bundesverkehrswegeplan zur Zeit im Prüfungsverfahren:

- Bau der B 210 Ortsumgehung im Bereich Aurich. Hierdurch würde die Fahrtzeit nach Emden und dem dortigen Seehafen reduziert.
- Im Raum Varel ist eine Ortsumgehung geplant. Hierdurch würde sich eine Reisezeitverkürzung nach Bremerhaven ergeben.
- Durch den Bau der A 20 würde die Reisezeit nach Bremenhaven ebenfalls verkürzt.

(29) Wesentliche Auswirkungen für die Stadt Jever ergeben sich durch diese 3 Maßnahmen allerdings nicht.



Auszug Projekte BVWP im derzeitigen Prüfverfahren, Quelle: NLSTBV

(30) Durch die Nord-West-Bahn wird die Stadt Jever mit einer Direktverbindung an das Oberzentrum Wilhelmshaven angebunden (Linie: RB 59). In der Zeit von 06.30 bis 21.30 Uhr (an Sonn- und Feiertagen zu leicht verschobenen Betriebszeiten) erfolgen stündliche Fahrten. Die Fahrzeit beträgt etwas über 30 Minuten.

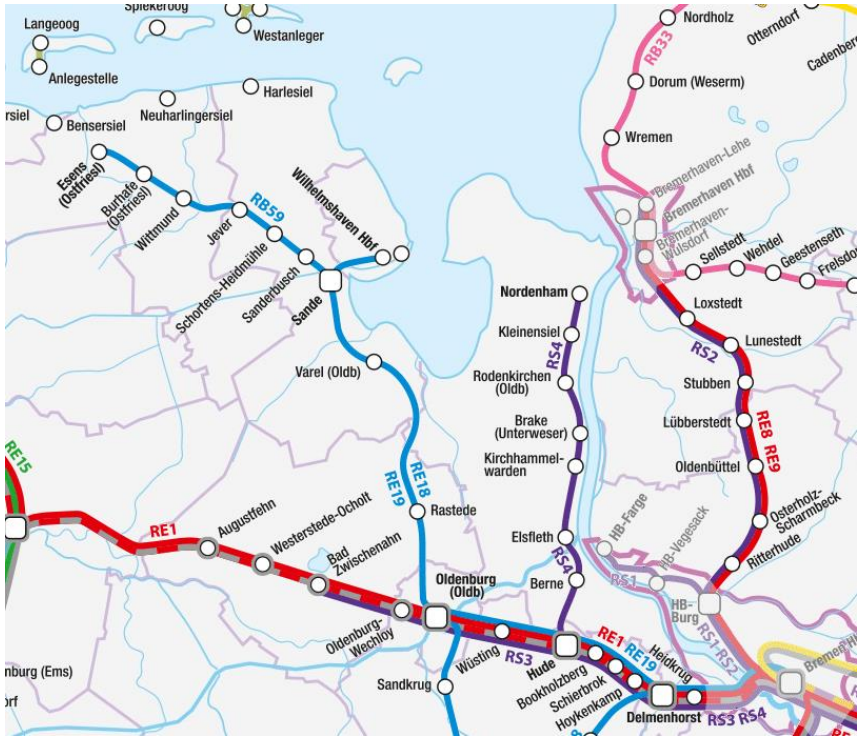
(31) Auch unter Berücksichtigung der gegebenen Wartezeiten sowie der Zu- und Abgangszeiten zum Bahnhof ist damit die grundsätzlich gemäß RIN angestrebte Reisezeit zum nächsten Oberzentrum von bis zu 90 Minuten im öffentlichen Personennahverkehr unterschritten.

(32) Das nächstgelegene Mittelzentrum Wittmund wird mit der gleichen Bahnlinie (RB 59) in rund 10 Minuten erreicht. Auch diese Reisezeit liegt gemäß RIN im angemessenen Bereich (unter 65 Minuten).

(33) Deutlich schlechter ist allerdings die Anbindung an das überregionale Fernverkehrsnetz der Bahn. Nach Oldenburg (Linie RE 18) und von dort mit der gleichen Linie weiter bis Osnabrück oder nach Bremen (Linie RE 19) muss in Sande umgestiegen werden. Die Wartezeit ist beim Umsteigen zwar grundsätzlich kurz, dafür wird bisweilen der Anschlusszug aufgrund von Verspätungen nicht erreicht.

(34) Insgesamt dauert eine Fahrt von/ nach Oldenburg rund 60 Minuten. Die Bedienungszeiten sind nahezu mit denen nach Wilhelmshaven identisch.

(35) Verbindungen nach Bremen über die RE 19 sind nur von Montag bis Freitag insgesamt 4 mal pro Tag vorgesehen.



Liniennetz Bahn; Quelle: LNVG

(36) **Die Stadt Jever ist gut an das bestehende Streckennetz der Bahn angebunden. Die Verbindungen nach Wilhelmshaven und Oldenburg und weiter bis Osnabrück sind grundsätzlich gut.**

(37) **Verbesserungsbedarf besteht allerdings bei Fahrten nach Bremen. Die Taktzeiten der Linie RE 19 mit 4 Fahrten pro Tag sind deutlich zu gering. Ohne diese Line ist ein Umsteigen in Sande und in Oldenburg erforderlich.**

2.2 Flächennutzungen

(38) Die Kreisstadt Jever liegt zentral im Landkreis Friesland und ist ein staatlich anerkannter Erholungsort. In der Stadt leben knapp 14.000 Einwohner (Stand: 31.12.2013). Die Einwohnerzahlen der Stadt waren nach dem 2. Weltkrieg, durch Zuzüge von Heimatvertriebenen, deutlich angestiegen. Seit 2005 stagniert die Bevölkerungszahl allerdings.

(39) In ***ABBILDUNG 7*** ist sehr gut der historische Kern Jevers zu erkennen. Dieser wird von Grün- und Wasserflächen, die ursprünglich zu den Befestigungsanlagen gehörten, umschlossen. Dieser bildet mit dem östlich davon gelegenen Bereich der ersten Stadterweiterung und dem südlich gelegen Schloss den Innenstadtbereich.

(40) An diesen schließt sich nördlich die Jever-Brauerei an. Nördlich davon liegt zwischen Hooksieler Tief und der B 210 ein größerer Gewerbebereich (Gewerbegebiet Am Hillernser Hamm).

(41) Im südöstlichen Teil Jevers befinden sich größere Einzelhandelsnutzungen. Weitere Märkte sind im Nordwesten, Nordosten und Südwesten vorhanden, also geographisch gut verteilt. In den übrigen Bereichen ist die Wohnnutzung dominierend.

(42) Etwa 500 bis 600 m südöstlich der Innenstadt befinden sich der Bahnhof sowie der ZOB.

(43) Im südlichen und westlichen Stadtgebiet sind noch militärische oder ehemals militärische Flächen vorhanden.

(44) Abgesehen von den Siedlungsgebieten Jever Kernstadt und den Stadtteilen Clevers, Rahrdum, Moorwarfen, Sandel und Sandeler Möns überwiegen landwirtschaftliche Nutzungen.

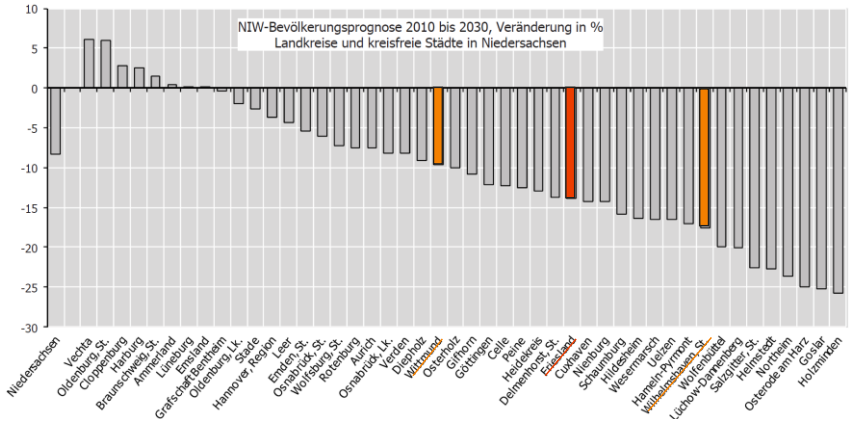
(45) Standorte von Schulen und Kindertagesstätten sind vor allem südlich und westlich der Innenstadt angeordnet. Eine Grundschule befindet sich im Stadtteil Cleverns, jeweils eine Kindertagesstätte in Cleverns und Moorwarfen.

Straßennetz und Siedlungsbereiche

(46) Für die Stadt Jever sowie für die umliegende Region wird bis Jahr 2030 ein Bevölkerungsrückgang prognostiziert. Ein Rückgang der Bevölkerung bringt prinzipiell auch einen Rückgang der Verkehrsmengen mit sich. Jedoch ist dieser nicht linear zur Bevölkerungsabnahme.

(47) Dies liegt auch daran, dass bei geringerer Bevölkerung auch die Infrastruktur häufig ausgedünnt wird. Um Daseinsgrundbedürfnisse zu befriedigen, müssen ggf. längere Wege in Kauf genommen werden, was wiederum zu Mehrverkehr führt.

(48) Zu erwarten ist damit grundsätzlich ein leichter Rückgang der Kfz-Verkehrsmengen bis zum Jahr 2030.



(49) Lokal können sich aber durch die Ausweisung neuer Flächennutzungen (Wohn-, Gewerbe- oder Einzelhandelsstandorte) deutliche Verkehrssteigerungen ergeben, die dann durch zusätzliche Belastungen auch Änderungen am Verkehrsnetz erfordern.

(50) Entsprechende Planungen in Jever sind u.a. bei der Anlage des Normannenviertel erfolgt, bei der eine Anbindung des Quartiers sowohl an die Wittmunder Straße, als auch an die Adolf-Ahlers-Straße erfolgt ist.

(51) **Wesentliche Maßnahmen (Straßenneubau, Sperrungen, Fahrverbote) sind bezüglich der Neuausweisung von Baugebieten im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes nicht erkennbar. Hier sind im Einzelfall verkehrsplanerische Detailuntersuchungen erforderlich.**

2.3 Verkehrsnetz

(52) Die Kernstadt ist durch die radial auf das Zentrum ausgerichteten Hauptverkehrsstraßen geprägt (Mühlenstraße/ Wangerländische Straße/ Wittmunder Straße/ Schützenhofstraße - Bahnhofstraße). Im Zentrum selbst werden die Hauptverkehrsstraßen in einem nördlichen Bogen um die Innenstadt geführt (Bahnhofstraße, Blaue Straße, Elisabethufer, Von-Thünen-Ufer, Mühlenstraße, ***ABBILDUNG 8***).

(53) Von der Wittmunder Straße führt der Straßenzug Ziegelhofstraße - Adolf-Ahlers-Straße - Anton-Günther-Straße als Hauptverkehrsachse über die Bahnhofstraße bis zur Mühlenstraße. Im Bereich Bahnhofstraße sind die Kleine Bahnhofstraße und die Florianstraße (als Einbahnstraße) leicht versetzt zur Adolf-Ahlers-Straße angebunden.

(54) Direkt südlich der Innenstadt ergibt sich über die verkehrswichtigen Hauptstraßen Lindenallee - Sophienstraße - Albanistraße - Schloßstraße eine innenstadtnahe Ost-West-Verbindung. Über die Lindenallee ist diese Achse mit der Anton-Günther-Straße verbunden.

(55) Der Hauptverkehrsstraßenzug Grashausweg - Kostverloren - Schlachte - Wangerländische Straße dient einerseits als verkehrswichtige Anbindung der nordöstlichen Innenstadt und der dortigen Einrichtungen und Großparkplätze. Zudem nutzen aber auch Fahrzeugführer diese Alternativroute von der Mühlenstraße zur Wangerländischen Straße und umgekehrt, um die Abschnitt Von-Thünen-Ufer und Schillerstraße zu umfahren.

(56) Verkehre von der A 29 an die Küste, die vor Bau der Ortsumgehung durch Jever verliefen, fließen nach Fertigstellung der Ortsumgehung über die neue B 210. Durchgangsverkehrsfahrten wurden aus dem Siedlungsbereich verlagert.

(57) Entsprechend wurde die Klassifizierung der alten B 210 in der Ortsdurchfahrt angepasst. Aus der ehemaligen Bundesstraße wurden Landes- bzw. Gemeindestraßen.

(58) Im Bereich der Altstadt sind zahlreiche Einbahnstraßen vorhanden. An der Mühlenstraße im Südosten befinden sind zwei Kreisverkehrsplätze, einer davon als Minikreisverkehrsplatz.

(59) Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer befährt den Minikreisverkehr wie eine normale Kreuzung. Das heißt, im Zuge der Mühlenstraße wird wie auf einer vorfahrtberechtigten Hauptstraße die Mittelinsel oftmals auch gerade überfahren. Da die von den Nebenarmen in den Kreisverkehrsplatz einfahrenden Fahrzeuge wartepflichtig sind, ergeben sich diesbezüglich keine Probleme.

(60) Gefährliche Situationen sind immer dann zu beobachten, wenn die wenigen Fahrzeuge von Norden aus Richtung Innenstadt quasi nach links in die Friedrich-Barnutz-Straße abbiegen wollen.

(61) Verkehrsrechtlich befinden sich diese im Kreisverkehr und haben gegenüber den von Süden kommenden und in den Kreisverkehr einfahrenden Fahrzeuge Vorfahrt. In der Praxis verzichten einige Verkehrsteilnehmer aber auf ihre Vorfahrt bzw. fahren nur langsam und vorsichtig.

(62) Entsprechend ergeben sich auch an diesem Verkehrsknotenpunkt keine Unfallhäufungen. Wie überhaupt in dem gesamten Stadtgebiet keine Unfallhäufungsstellen festzustellen sind.

(63) Langfristig könnte der Knotenpunkt Mühlenstraße/ Friedrich-Barnutz-Straße/ Beim Tivoli umgebaut werden. Möglich wäre die Anlage eines normalen Kreisverkehrsplatzes (mit nicht überfahrbarer Mittelinsel und einem 30 m Durchmesser wie am südlich anschließenden Kreisverkehr in der nebenstehenden Skizze eingetragen).

(64) Die Kosten und der Flächenverbrauch sind dabei aber erheblich. Alternativ könnte auch der Rückbau/ Umbau zu einer normalen Kreuzung erfolgen.

(65) An den Einmündungen Wangerländische Straße/ Schillerstraße und Schillerstraße/ Elisabethufer ergeben sich Mängel im Verkehrsfluss. Insbesondere Linkseinbieger aus den Nebenstraßen können hier in den Spitzenzeiten nur schwer in die Hauptstraße einbiegen. Entsprechend werden auch die nachfolgenden Rechtseinbieger beeinträchtigt.

(66) Am Knoten Wangerländische Straße/ Schillerstraße können zudem Fußgänger teilweise nur schwer die Straßen queren. Aufgrund der spitzwinkligen Einmündung ist die südliche Wangerländische Straße stark aufgeweitet. Fußgänger und Radfahrer müssen eine entsprechend lange Fahrbahnquerung in Kauf nehmen.

(67) Die nördliche Wangerländische Straße wie auch die Schillerstraße lassen sich aufgrund der hohen Verkehrsbelastungen wie auch der schlechten Sichtmöglichkeiten kaum queren.

(68) In Planung ist die Einrichtung einer Bedarfssignalanlage auf der nördlichen Wangerländischen Straße in Höhe Kajepad (ca. 70 m nördlich der Einmündung).

(69) Sofern hier Fußgängerquerungen in größerer Anzahl auftreten, könnten die sich so ergebenden Zeitlücken (der Kfz-Verkehr von Norden wird angehalten) auch positiv auf den Abfluss aus der südlichen Wangerländischen Straße auswirken.

(70) Alternativ bleibt nur die Möglichkeit, den Knotenpunkt umzubauen und zu signalisieren (u.a. zusätzlicher Linksabbiegestreifen von Norden in Richtung südliche Wangerländische Straße) oder die Einmündung zu einem Kreisverkehrsplatz umzugestalten. Beide Maßnahmen sind entsprechend kostenintensiv und erfordern zusätzlichen Straßenraum. Im Bedarfsfall sind hierzu vertiefende Untersuchungen erforderlich.

(71) Am Knotenpunkt Schillerstraße/ Elisabethstraße ist im Knotenarm der südwestlichen Elisabethstraße eine Mittelinsel als Querungshilfe vorhanden.

(72) In der östlichen Anbindung ist wiederum eine größere Aufweitung zu queren, im nördlichen Knotenarm der Schillerstraße befindet sich ein überfahrbare (!) Querungshilfe. Querenden Fußgängern fehlt dadurch als Schutz vor dem Kfz-Verkehr ein Hochbord um die Verkehrsinsel.

(73) Südwestlich der Einmündung Schillerstraße/ Elisabethufer wurde im Rahmen von Verkehrserhebungen (die nicht im Rahmen des verkehrsentwicklungsplanes erfolgten) erhöhter Querungsbedarf der Straße Elisabethufer festgestellt (Höhe Auf der Dreesche, ca. 50 m von der Einmündung entfernt). Die Anlage einer zusätzlichen Querungshilfe wird diskutiert.

(74) Im Falle der Einrichtung einer Bedarfssignalanlage könnten sich bei ausreichenden Fußgängerquerungen und entsprechenden Rotzeiten wiederum verbesserte Einbiegemöglichkeiten für den Kfz-Verkehr ergeben.

(75) Die Lage der Querungsstelle ist im detaillierteren Planverfahren festzulegen. Gegebenenfalls bietet es sich auch an, die Querungsstelle als Bedarfssignalanlage direkt im Bereich der Mittelinsel an der Einmündung Schillerstraße/ Elisabethufer einzurichten.

(76) Zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit an der Einmündung beliebt alternativ auch hier nur die Möglichkeit einer Vollsignalisierung mit verlängerten Linksabbiegestreifen von Norden in Richtung Osten oder der Anlage eines normalen kleinen Kreisverkehrsplatzes (Durchmesser Kfz-Fahrbahn ca. 30 m zuzüglich Nebenanlagen/ Gehwegen).

(77) Beide Maßnahmen sind entsprechend kostenintensiv und erfordern zusätzlichen Straßenraum. Im Bedarfsfall sind hierzu vertiefende Untersuchungen erforderlich.

(78) Die Verknüpfung Mühlenstraße/ Sillensteder Straße (K 94)/ Jeversche Straße (K 94)/ Alte Bundesstraße ist für den Fußgänger und Radverkehr nicht optimal. Im Rahmen einer in Bearbeitung befindlichen Untersuchung werden hier Verbesserungsmöglichkeiten geprüft.

(79) Die Bahnlinie durchtrennt Jever von Nordwesten nach Südosten. Höhengleiche Querungen für den Kfz-Verkehr existieren nur an drei Stellen (L 813 bzw. Schützenhofstr., Moorweg und K 94 bzw. Jeversche Str.).

(80) Abseits der Hauptverkehrsstraßen sind nahezu alle größeren Wohnquartiere als Tempo-30-Zonen ausgewiesen.

(81) Auf verschiedenen Hauptstraßen wurden die Querschnitte der Straßen vermessen (***ANHANG 2.1 bis 2.28***: Breite von Fahrbahn, Park- oder Grünstreifen, Radweg, Gehweg etc.).

(82) Alle Hauptverkehrsstraßen verfügen über Fahrbahnbreiten von mindestens 6,00 m. Eine Ausnahme bildet der Straßenabschnitt Von-Thünen-Ufer mit einer Fahrbahnbreite von rund 5,80 m.

(83) Die Schützenhofstraße sowie Abschnitte der Bahnhofstraße weisen Fahrbahnbreiten von 8,00 bis 8,50 m auf. In der Folge fahren Kfz immer wieder zu schnell. In Zusammenhang mit der entsprechenden Querungslänge und der hohen Verkehrsbelastungen können Fußgänger insbesondere die Schützenhofstraße nur schwer queren.

(84) In einzelnen Abschnitten sind entlang der Hauptverkehrsstraßen die vorhandenen Gehwege zu schmal. Dies ist einerseits auf die z.T. engen Straßenraumquerschnitte zurückzuführen. Andererseits wurden Gehwege und auch Radwege in der Vergangenheit auch deutlich schmaler ausgebaut. Erst in den letzten Jahren werden gemäß aktualisierter Richtlinien zunehmend breitere Wege auch für Fußgänger und Radfahrer eingefordert.

(85) **Insgesamt können die Hauptverkehrsstraßen das Kfz-Verkehrsaufkommen abwickeln (bezüglicher Verkehrsmengen und der Verträglich mit angrenzenden Nutzungen siehe Kapital 2.4.3). Änderungen der Straßenfunktionen sind an dem Straßennetz für den Kfz-Verkehr aus verkehrsplanerischer Sicht nicht erforderlich. Als Hauptverkehrsstraßen ergeben sich demnach:**

- **Wangerländische Straße,**
- **Schillerstraße,**
- **Kostverloren,**
- **Schlachte,**
- **Grashausweg (Teilabschnitte),**
- **Mühlenstraße,**
- **Von-Thünen-Ufer,**
- **Elisabethufer,**
- **Wittmunder Straße,**
- **Blaue Straße,**
- **Bahnhofstraße,**
- **Schützenhofstraße,**
- **Ziegelhofstraße,**
- **Adolf-Ahlers-Straße,**
- **Kleine Bahnhofstraße,**
- **Florianstraße,**
- **Anton-Günther-Straße,**
- **Schlossstraße,**
- **Albanistraße,**
- **Sophienstraße,**
- **Lindenallee.**

(86) **Im Zuge künftiger Straßensanierungen sollten die vorhandenen Straßenraumquerschnitte den aktuellen Richtlinien weiter angepasst werden.**

(87) **Insbesondere im Bereich Bahnhofstraße/ Schützenhofstraße könnte die Fahrbahn schmaler, die Nebenanlagen für Fußgänger und Radfahrer breiter ausgestaltet werden. Im Bereich der Schützenhofstraße ist zudem die Anlage von zusätzlichen Querungshilfen für Fußgänger zu prüfen (siehe Kapitel 2.8).**

(88) **An den folgenden Knotenpunkten wären Umbaumaßnahmen sinnvoll. Akuter Handlungsbedarf besteht hier zwar nicht, dennoch ist die Verkehrssituation jeweils Verbesserungswürdig:**

- **Mühlenstraße/ Sillensteder Straße/ Alte Bundesstraße/ Jeversche Straße: Verbesserungen für querende Fußgänger und Radfahrer.**

- **Mühlenstraße/ Friedrich-Banutz-Straße/ Beim Tivoli: Umbau zu einer normalen Kreuzung oder in einen „normalen“ kleinen Kreisverkehr.**

- **Wangerländische Straße/ Schillerstraße: Verbesserung ggf. im Zusammenhang mit geplanter Bedarfssignalanlage für Fußgänger in Höhe Kajepad. Alternativ Umbau zu einer signalgeregelten Einmündung oder zu einem Kreisverkehrsplatz.**

- **Schillerstraße/ Elisabethufer: Verbesserung ggf. im Zusammenhang mit möglichen Bedarfssignalanlage für Fußgänger in Höhe Auf der Dreesche. Alternativ Umbau zu einer signalgeregelten Einmündung oder zu einem Kreisverkehrsplatz.**

2.4 Kfz-Verkehr

2.4.1 Grundlagen

(89) Um das Verkehrsgeschehen in Jever abzubilden, wurden mittels umfangreicher Erhebungen aktuelle Verkehrsdaten ermittelt (***ABBILDUNG 9***):

- **Knotenstromzählungen** an 15 Zählstellen an einem Normalwerktag in 15-minütigen Zählintervallen getrennt nach Fahrzeugarten und Fahrtrichtungen in der Zeit von 15.00 bis 19.00 Uhr (Juli 2015).

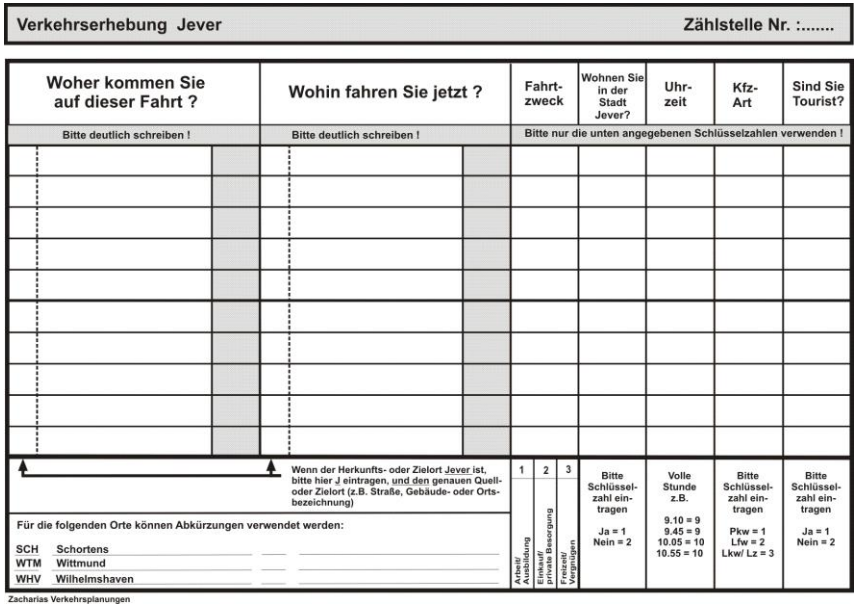
- **Querschnittszählungen** an 10 Querschnitten (Q1 bis 10) an einem Normalwerktag (Juli 2015) mit Hilfe eines automatischen Seitenmessgeräts in 15-minütigen Zeitintervallen, getrennt nach Fahrzeugart und Fahrtrichtung in der Zeit von 00.00 bis 24.00 Uhr.

- **Querschnittszählungen** an 6 Querschnitten (Q 1 bis 6) im Juni 2015 zur Ermittlung der Auswirkungen der Ferien in Nordrhein-Westfalen mit Hilfe eines automatischen Seitenmessgeräts in 15-minütigen Zeitintervallen, getrennt nach Fahrzeugart und Fahrtrichtung in der Zeit von 00.00 bis 24.00 Uhr.

- **Kfz-Verkehrsbefragungen** der ortseinwärts fahrenden Kfz-Verkehre an einem Normalwerktag in 60-minütigen Intervallen, getrennt nach Fahrzeugart, Herkunfts- und Zielraum, Wohnort und Fahrzweck in der Zeit von 07.00 bis 11.00 Uhr und 15.00 bis 19.00 Uhr im Juli 2015 an den Befragungsstellen Bef. 1 bis Bef. 6.

- **Radverkehrsbefragungen** im Bereich Bahnhof (RAD 1), Wasserpfortstraße/ Kirchplatz (RAD 2) und Alter Markt (RAD 3). In der Zeit von 15.00 bis 19.00 Uhr im Juli 2015.

(90) Mit Hilfe der Radfahrerbefragungen wurden vor allem qualitative Aussagen gesammelt („Was fällt Ihnen beim Fahrradfahren in Jever besonders Positiv oder negativ auf?“) und die Nutzergruppen nach Touristen bzw. Tagesausflüglern und Einheimischen unterschieden. Über die Kfz-Befragungen wurden quantitative Daten erhoben (Quellen und Ziele, Fahrtzwecke, Wohnorte, Kfz-Art).



Verkehrserhebung Jever — Zählstelle Nr. :.....

Woher kommen Sie auf dieser Fahrt ?	Wohin fahren Sie jetzt ?	Fahrt-zweck	Wohnen Sie in der Stadt Jever?	Uhr-zeit	Kfz-Art	Sind Sie Tourist?
Bitte deutlich schreiben !	Bitte deutlich schreiben !	Bitte nur die unten angegebenen Schlüsselzahlen verwenden !				

Wenn der Herkunfts- oder Zielort Jever ist, bitte hier J eintragen, und den genauen Quell- oder Zielort (z.B. Straße, Gebäude- oder Ortsbezeichnung)

1	2	3	Bitte Schlüsselzahl eintragen	Volle Stunde z.B.	Bitte Schlüsselzahl eintragen	Bitte Schlüsselzahl eintragen
Arbeit/ Ausbildung	Einkauf/ private Besorgung	Freizeit/ Vergnügen	Ja = 1 Nein = 2	9.10 = 9 9.45 = 9 10.05 = 10 10.55 = 10	Pkw = 1 Lfw = 2 Lkw/ Lz = 3	Ja = 1 Nein = 2

Für die folgenden Orte können Abkürzungen verwendet werden:

SCH Schortens
WTM Wittmund
WHV Wilhelmshaven

Zacharias Verkehrsplanungen

Musterbogen Befragung Kfz-Verkehr

(91) Ergänzend wurden die vorliegenden Werte der allgemeinen Straßenverkehrszählung (SVZ) sowie anderer Gutachten und Untersuchungen analysiert.

2.4.2 Auswirkungen der Ferien Nordrhein-Westfalen (NRW)

(92) Eine Frage, die sich im Vorfeld der Untersuchung auftat war, ob sich die Ferien in Nordrhein-Westfalen relevant auf das das Verkehrsgeschehen in Jever auswirken.

(93) Hierbei war die Überlegung, dass sehr viele Urlauber aus diesem Bundesland anreisen und deswegen mehr Verkehr entsteht als im Jahresmittel. Insbesondere da die Datenerhebungen im Wesentlichen im Juli 2015 stattfinden sollten, also zur Ferienzeit in NRW, war diese Frage zu klären.

(94) Dafür wurden im Juni und im Juli 2015 (vor und während der Sommerferien in NRW) an den Querschnitten 1 bis 6 alle Fahrzeuge jeweils über 24 Stunden mit automatischen Zählgeräten erfasst. In Niedersachsen waren an beiden Terminen keine Schulferien.

(95) Es wurden dabei alle Zufahrtstraßen zur Kernstadt Jever gezählt, so dass alle nach Jever ein- und ausfahrenden Kfz erfasst wurden. Die über die Zählstellen summierten Daten sind der ***ABBILDUNG 10*** zu entnehmen.

(96) Beide Zählungen weisen annähernd gleiche Werte auf. Grundsätzlich lässt sich feststellen, dass sich die Ferien in NRW praktisch nicht auf das Verkehrsgeschehen Jevers auswirken. Die Abweichungen der Verkehrsmengen am Rande der Kernstadt sind nur gering und können auch durch allgemeine Schwankungen hervorgerufen sein.

(97) Auch an den einzelnen Zählstellen wurden Schwankungen nur im Rahmen üblicher statistischer Abweichungen festgestellt. Für die weiteren Untersuchungen werden die Werte vom Juli 2015 verwendet. Ein überhöhtes Verkehrsaufkommen ergibt sich dadurch nicht.

(98) Grundsätzlich ergeben sich durch die Touristen, Urlauber und Tagesgäste durchaus geänderte Verkehrsströme. Dies lässt sich insbesondere an den vorhandenen Parkplatzbereichen erkennen.

(99) An Tagen mit gutem Ausflugswetter, bei dem sich aber aufgrund zu kühler Temperaturen kein Strandbesuch anbietet, sind die Parkplätze grundsätzlich voller als an anderen Tagen.

(100) Zudem ergeben im Sommerhalbjahr natürlich mehr touristische Verkehre (Pkw, Bus, Fahrrad und Fußgänger) als im Winterhalbjahr.

(101) Aufgrund der hohen Verkehrsbelastungen im Alltagsverkehr, fallen diese zusätzlichen Verkehre aber eben auch nur punktuell auf (Fußgänger in der Fußgängerzone/ Markt/ Schloss/ Altstadt; Pkw-Verkehr auf den öffentlichen Parkplätzen).

(102) **Die Ferien in Nordrhein-Westfalen wirken sich demnach nur lokal an bedeutenden touristischen Einrichtungen/ Parkplätzen aus. Bezogen auf das Gesamtverkehrsaufkommen sind diese Einflüsse aber unbedeutend.**

2.4.3 Tageszeitliche Schwankungen der Verkehrsmengen

(103) Aus den 24-Stunden-Zählungen lassen sich die tageszeitlichen Schwankungen des Verkehrsaufkommens ablesen (***ABBILDUNG 11***).

(104) Betrachtet werden zunächst die Querschnitte 1 bis 6. Dies sind zugleich die Außenzählstellen am Rand des Zähl- bzw. Befragungskordons.

(105) Hier überwiegt an allen Zählstellen die nachmittägliche Spitzenstunde. In einigen Fällen erreicht die morgendliche Spitzenstunde annähernd das Niveau der nachmittäglichen Spitze (Zählstelle Q 4). An der Zählstelle Q 6 (Schützenhofstraße) wird in Richtung Nord sogar der Nachmittagswert übertroffen.

(106) Aus der Überlagerung der Außenzählstellen (***ABBILDUNG 11, DIAGRAMM MITTE LINKS***) ergeben sich die morgendliche Spitzenstunde von 07.00 bis 08.00 Uhr (7,0% der Tagesgesamtbelastung) sowie die nachmittägliche Spitzenstunde von 16.00 bis 17.00 Uhr (9,1% der Tagesgesamtbelastung).

(107) Während die morgendliche Spitzenstunde in erster Linie durch Berufspendler verursacht wird, überlagern sich am Nachmittag Pendlerverkehre mit Einkauf- und Besorgungsverkehren sowie beginnenden Freizeitverkehren.

(108) Aus der kumulierten Differenz der in den Zeitintervallen ein- und ausfahrenden Fahrzeuge ergibt sich in den Morgenstunden eine Aufladung der Kernstadt (***ABBILDUND 11, DIGRAMM MITTE RECHTS, grüne Balken***) Bereich innerhalb der Befragungsstellen).

(109) Um 9.00 Uhr befinden sich ca. 850 Kfz mehr in der Kernstadt als um 00.00 Uhr in der Nacht. Demnach fahren mehr Arbeitspendler und Einkäufer/ Besucher nach Jever ein als aus. Ab 10.00 Uhr entleert sich die Kernstadt langsam wieder, d.h. Einkäufer fahren wieder nach Hause, Arbeitspendler (Halbtageskräfte ab Mittag) verlassen die Kernstadt ebenfalls wieder.

(110) Aus dieser Aufladung des Stadtgebietes lässt sich u.a. die Bedeutung der Stadt für das Umland (Zentralität) ablesen. Auch wenn Arbeitskräfte und Einkäufer in benachbarte Zentren abfließen (z.B. Wilhelmshaven, Oldenburg), führen starke Zuflüsse im Zielverkehr zu einem deutlichen Anwachsen der tagsüber im Stadtgebiet verkehrenden Kfz. Erst am späteren Nachmittag beginnt sich Jever zu entleeren, bis gegen Mitternacht weitgehend nur noch die Einwohner anwesend sind.

(111) Ergänzend wurden im Innenstadtbereich weitere wichtige Straßenquerschnitte über 24 Stunden gezählt (***ABBILDUNG 12***).

(112) Auf dem Elisabethufer zwischen Wittmunder Straße und Schillerstraße liegen mit ca. 11.000 Kfz/ 24 h und einem Schwerverkehrsanteil von 5 % verhältnismäßig hohe Verkehrsmengen vor.

(113) Es ist keine ausgeprägte Morgenspitze ersichtlich. Deutlich ist jedoch die Nachmittagsspitze zu erkennen Diese liegt zwischen 16.00 und 18.00 Uhr. Beide Stunden 16.00 bis 17.00 und 17.00 bis 18.00 Uhr weisen annähernd gleich Verkehrsmengen aus.

(114) Auf der Anton-Günther-Straße ist die Verkehrsbelastung mit rund 5.500 Fahrten und einem Schwerverkehrsanteil von 2,5 % deutlich geringer. Dennoch bildet die Anton-Günther-Straße eine bedeutende Ost-West-Verbindung südlich der Innenstadt.

(115) Hier ist eine Morgenspitze von 7.00 bis 8.00 Uhr festzustellen. Interessant ist eine relativ deutlich Mittagsspitze von 11.00 bis 13.00 Uhr, die sogar über der Nachmittagsspitze liegt.

(116) Die Sophienstraße ist mit rund 2.800 Kfz/ 24 h und einem Schwerverkehrsanteil von unter einem Prozent belastet. Die Verkehre sind hier über den Tagesverlauf relativ gleich verteilt. Ausgeprägte Spitzen sind nicht festzustellen.

(117) Die Straße Kostverloren ist mit rund 4.500 Kfz/ 24 h und einem Schwerverkehrsanteil von unter einem Prozent belastet. Es ist praktisch keine Morgenspitze vorhanden. Die erste Spitze erfolgt um 11.00 bis 12.00 Uhr, da wesentliche Parkplätze des Einkaufsverkehrs über die Straße erschlossen werden. Die Nachmittagsspitze von 16.00 bis 17.00 Uhr ist am stärksten ausgeprägt.

(118) Deutlich zu sehen sind auch die unterschiedlichen Fahrtrichtungen (mehr Fahrten Richtung Norden als Richtung Süden). Hier wirken sich die Einbahnstraßen in der näheren Umgebung aus.

(119) **Spürbare Besonderheiten im Vergleich zu anderen Städten sind bezüglich der tageszeitlichen Verteilung der Verkehrsströme in Jever nicht zu erkennen.**

2.4.4 Verkehrsmengen

(120) Die höchsten Verkehrsbelastungen treten auf der Mühlenstraße zwischen Sillenstedter und Anton-Günther-Straße auf. Die Belastungen liegen hier bei bis zu rund 14.000 Kfz/ 24 h.

(121) Ebenfalls fünfstellige Belastungswerte treten noch auf den Straßen Elisabethufer, Wangerländische Straße und der Bahnhofstraße auf. Weiterhin werden auch die Wittmunder Straße, die Schützenhofstraße, die Ziegelhofstraße, die Anton-Günther-Straße und der Grashausweg/ Kostverloren stärker befahren.

(122) Auf dem Hauptstraßennetz schwanken die Verkehrsmengen zwischen 4.500 und 14.000 Kfz/ 24 h (***ABBILDUNG 13***). Die Anteile des Schwerverkehrs (Lastkraftwagen/ Lkw, Lastzüge/ Lz und Busse, aber ohne Lieferwagen/ Lfw) betragen auf den Hauptstraßen rund 3 bis 5 % und liegen damit im normalen Bereich.

(123) Eine Ausnahme bilden die Achsen Lindenallee/ Sophienstraße/ Schlossstraße, Kostverloren und die Anton-Günther-Straße. Diese sind für Schwerverkehr unattraktiv und weisen deswegen nur geringe Schwerverkehrsanteile von unter einem bis max. 2,5 % auf.

(124) Im Zentrum sind zumeist geringere Schwerverkehrsanteile als am Ortsrand festzustellen. Durch den Binnenverkehr, der im Wesentlichen aus Pkw besteht, sinkt hier der prozentuale Anteil des Schwerverkehrs.

(125) Die absolute Menge des Schwerverkehrs ist insgesamt nicht übermäßig, wirkt aber bei den teilweise engen Straßen, den verschiedenen Nutzungsansprüchen (Durchgangs-, Ziel- und Quell-, Binnenverkehr) und den anliegenden Nutzungen (Wohnen, aber auch Einkaufen/ Besorgung) störend.

(126) Die Knotenstrombelastungen an den 15 gezählten Knotenpunkten kann den ***ABBILDUNGEN 14 BIS 16*** entnommen werden.

(127) **Insgesamt sind die hohen Verkehrsmengen im Kfz-Verkehr ebenso wie der Schwerverkehr für die anliegenden Nutzungen störend (Trennwirkung, Lärm, Schadstoffe). Bedingt durch die Verkehrsmengen nutzt der Fahrradverkehr auch oftmals nicht die Fahrbahn gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr, sondern weicht auf die Gehwege aus. Dort kommt es dann zu Konflikten mit dem Fußgängerverkehr.**

(128) Durch die zuständige Straßenbauverwaltung (Nieders. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, NLSTBV) werden in 5-jährigem Rhythmus die Verkehrsmengen auf ausgewählten Straßenabschnitten ermittelt (1970, 1975, 1980, ... 2000, 2005, 2010/ ***ABBILDUNG 17***).

(129) Auf den Bundes- und Landesstraßen zeigt sich dabei ein niedersachsenweit zu beobachtender Trend.

- Im Allgemeinen ist das Verkehrsaufkommen von 1970 bis ca. 1995 stetig angestiegen. Gründe waren neben der positiven wirtschaftlichen Entwicklung hierfür u.a. die Einwohnerentwicklung, Führerschein- und Pkw-Besitz sowie der sinkende Pkw-Besetzungsgrad.

- Ab 1995 ergeben sich eher schwankende Verkehrsmengen ohne klaren Trend nach oben oder unten. Im Güterverkehr (Lfw, Lkw, Lz) sind auf Teilabschnitten insbesondere im weiträumigen Verkehr steigende Belastungen zu ermitteln.

(130) Aufgrund der Baumaßnahmen im Zuge der B 210 ist die Aussagekraft an verschiedenen Zählstellen nur begrenzt. An Zählstelle 490 der B 210 wirken sich die Baumaßnahmen nur wenig aus. Hier sind stagnierende Verkehrsmengen zu verzeichnen.

(131) Auf den Landesstraßen nördlich und östlich der B 210 sind ebenfalls noch sprunghafte Entwicklungen festzustellen, die mit Baumaßnahmen zusammen hängen. Auf der L 813 südlich von Jever, also weiter entfernt von den Baumaßnahmen, stagnieren die Verkehrsmengen ebenfalls.

(132) Auf Landesstraßen wurden 2005 aus Kostengründen keine Daten erhoben. Bei den aktuellen Zählungen des Jahres 2010 wurde die Unterscheidung in Urlaubswerktage nicht vorgenommen.

(133) Bei den Zählungen wird grundsätzlich unterteilt nach:

- DTV: Mittelwert über alle Tage eines Jahres
- DTVw: Mittelwert über alle Werktage (Mo.-Sa.) eines Jahres
- DTVu: Mittelwert über alle Urlaubswerktage (Mo.-Sa.) Jahres
- DTVs: Mittelwert über alle Sonn- und Feiertage eines Jahres

(134) Üblicherweise liegen die Normalwerktage dabei deutlich höher als die Sonntagswerte, was auch hier im Raum Jever der Fall ist. Allerdings sind die Unterschiede nicht so deutlich wie im Regelfall. An Sonn- und Feiertagen werden die entfallenden Arbeitspendler und Wirtschaftsverkehre durch Ausflugs- und Freizeitverkehre ersetzt.

(135) Bedingt durch die touristische Attraktivität der Region liegen auch die Werte an Urlaubswerktagen nicht grundsätzlich unterhalb, sondern teilweise auch geringfügig über oder zumindest auf gleicher Höhe wie die Werte an Normalwerktagen außerhalb der Urlaubszeit (***ABBILDUNG 17, LINKS***).

(136) Im Verkehrsablauf ergeben sich durch die touristischen Fahrten aber keine besondere Probleme oder Mängel.

(137) **Wesentliche Steigerungen der Verkehrsmengen in der jüngeren Vergangenheit lassen sich aus den Ganglinien ebenso wenig ableiten, wie spürbar sinkende Verkehrsbelastungen. Auch für die Zukunft kann von stagnierenden Verkehrsmengen bei kleineren oder größeren Schwankungen (etwa bedingt durch wirtschaftliche Wachstums oder Schwächephasen) ausgegangen werden (vergl. auch Kapitel 2.2).**

2.4.5 Modellrechungen (Nullfall 2015)

(138) Mit Hilfe von Modellrechungen werden die Flächennutzungen (über Strukturdaten wie Arbeitsplätze, Einwohner, Schüler), das Verkehrsnetz (Streckenabschnitte mit ihrer jeweiligen Länge, der dort fahrbaren Geschwindigkeit und der Kapazität) sowie die Verkehrsdaten (Mengen und Beziehungen aus den Erhebungen) miteinander verknüpft.

(139) Der Durchgangs-, Ziel- und Quellverkehr ergibt sich aus den Befragungsdaten. Der nicht befragte Binnenverkehr wird über die Strukturdaten (Einwohner, Arbeitsplätze, größere Verkehrserzeuger etc. und deren Lage im Stadtgebiet) ermittelt und ergibt sich über die Differenz der befragten Durchgangs-, Quell- und Zielverkehre und den innerorts gezählten Verkehrswerten.

(140) Mit Hilfe des Programmsystems Visum lassen sich so die derzeitigen Verkehrsströme im Untersuchungsraum abbilden. In der ***ABBILDUNG 18*** sind die derzeitigen Verkehrsmengen dargestellt (Nullfall 2015). Die Belastungen des Schwerverkehrs sind der ***ABBILDUNG 19*** zu entnehmen.

(141) Insgesamt verkehren werktäglich gut 52.000 Kfz innerhalb des Zählkordons in Jever.

(142) Zukünftige Entwicklungen oder Planungsmaßnahmen können dann in die Modellrechnungen übernommen werden. Es zeigen sich die Wirkungen und die (erwünschten oder unerwünschten) Folgewirkungen der jeweiligen Planungsmaßnahmen.

(143) Bei den Berechnungen handelt es sich um Modellverfahren, die die Wirklichkeit möglichst exakt abbilden sollen. Eine 100%ige Genauigkeit ist dabei natürlich nie zu erreichen.

(144) Die Ergebnisse sind dennoch sehr gut geeignet, um künftige Entwicklungen und Wirkungen von Planungen und Maßnahmen abzuschätzen sowie mögliche unerwünschte Folgewirkungen darzustellen.

2.4.6 Verkehrsarten

Durchgangsverkehr

(145) Aus der Verkehrsbefragung ergeben sich rund 4.600 Durchgangsverkehrsfahrten in Jever. Dies sind rund 9 % aller Fahrten im Bereich der Kernstadt (innerhalb des Befragungskordons). Im Bereich des Schwerverkehrs zählen rund 400 Fahrten werktäglich zum Durchgangsverkehr (ca. 8,2% des gesamten Kfz-Durchgangsverkehrs ist Schwerverkehr).

(146) Hierbei ist aber zu beachten, dass modellbedingt auch Fahrten zwischen den Befragungszählstellen 1, 2 und 3 (Jeversche Straße, Alte Bundesstraße, Sillensteder Straße) im Südosten des Kordons als Durchgangsverkehrsfahrten zählen, obwohl sie den Zählkordons nur kurz befahren und für den Siedlungsbereich nicht störend sind. (Die Verkehrsbeziehungen an diesen Knotenpunkten werden inklusive der Fußgänger- und Radfahrerquerungen in einem separaten Verkehrsgutachten untersucht. Hieraus leiten sich dann Verbesserungen für den Verkehrsfluss an dieser Stelle ab.)

(147) Bereinigt um diese Fahrten reduziert sich der Durchgangsverkehr (durch die Innenstadt von Jever) auf rund 3.300 Fahrten bzw. rund 6,3% der gesamten Kfz-Fahrten.

(148) Größere Durchgangsverkehrsbeziehungen ergeben sich dann nur zwischen den Zählstellen 6 (Schützenhofstraße) und 3 (Sillensteder Straße) mit rund 550 Fahrten pro Werktag, zwischen den Zählstellen 6 (Schützenhofstraße) und 5 (Wittmunder Straße) mit knapp 500 Fahrten werktäglich und zwischen den Zählstellen 6 (Schützenhofstraße) und 4 (Wangerländische Straße) mit etwas über 400 Fahrten werktäglich (***ABBILDUNG 20***).

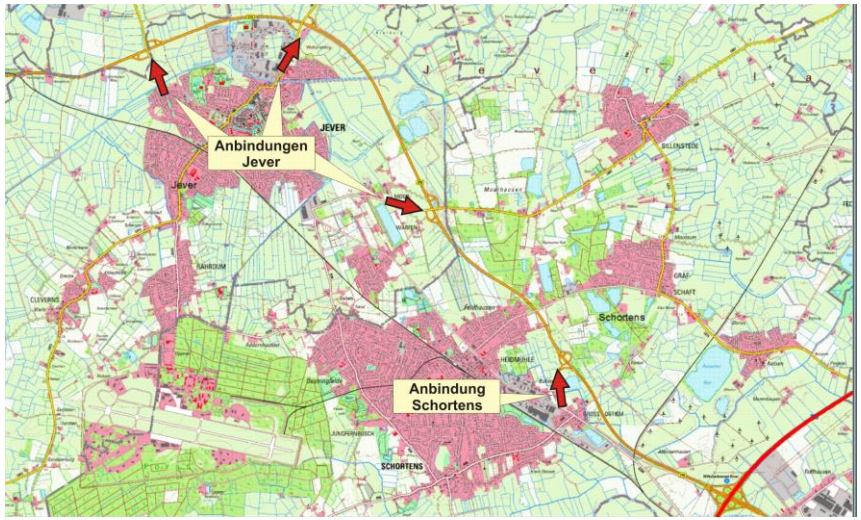
(149) Alle diese Fahrten stehen im Zusammenhang mit der Befragungszählstelle 6 im Südwesten von Jever. Für diese Fahrten gibt es kleinräumig keine Routenalternativen, so dass diese auch nicht verlagerbar sind.

(150) Weiterhin gibt es eine starke Beziehung von den drei Befragungszählstellen im Südosten (1 bis 3) nach Befragungszählstelle 5 mit rund 940 Fahrten und zur Befragungszählstelle 4 mit rund 540 Fahrten. Diese Fahrten sind zumindest theoretisch auf die Ortumgehung / B 210 verlagerbar.

(151) In der Praxis muss aber mit diesen Durchgangsverkehrsfahrten gelebt werden. Zum einen sind dies Fahrten, die die Ortsumgehung aus verschiedenen Gründen meiden (z.B. Abneigung gegen Schnellstraßen, Fahrten die sich Jever im „Vorbeifahren“ anschauen möchten). Zum anderen handelt es sich ggf. um gebrochenen Durchgangsverkehr, der Jever zwar eigentlich nur durchfährt, aber einen kleinen Zwischenstopp einlegt (kurzer Einkauf, Mittagspause).

(152) Zudem ergeben sich einige Fahrten aus dem Bereich Schortens nach Norden oder Westen, für die die Anbindung Schortens an die B 210 so ungünstig liegt, dass erhebliche Umwegfahrten entstehen würden.

(153) Aufgrund der eher ungünstigen Anbindung von Schortens an die Bundesstraße B 210 in Fahrtrichtung Norden und Westen, ergab sich die Befürchtung, dass zahlreiche Fahrzeugführer die Kernstadt von Jever durchfahren (z.B. in der Fahrtbeziehung Schortens – Wittmund).



Anbindungen Jever und Schorten an die OU B 210

(154) Allerdings zeigen die Befragungsergebnisse, dass diese Verkehrsmengen nicht so hoch sind, wie es ggf. erwartet worden war. Das heißt, Verkehre aus Schortens sind eher direkt auf Jever ausgerichtet und gehören damit zum Ziel-/ Quellverkehr der Stadt Jever. Oder die funktionalen Beziehungen bestehen eher in östlicher/ südöstlicher Richtung (Wilhelmshaven, Oldenburg, Bremen).

(155) Zudem fahren einige Fahrzeugführer mit Ziel-/ Quelle Schortens tatsächlich auch über die Sillensteder Straße auf die Bundesstraße B 210 auf, um den Kernstadtbereich von Jever zu umfahren.

(156) Letztlich sind diese Ergebnisse dann doch gar nicht so überraschend, denn auch zum Bau der Ortsumgehung B 210 (Jever und Schortens) wurden ja umfangreiche Verkehrsuntersuchungen erstellt. Und dabei wurde dann sicherlich auch festgestellt, dass eine zusätzliche Anbindung von Schortens an die B 210 in Richtung Norden und Westen nicht erforderlich ist. Dies wird durch die oben dargestellten Ergebnisse bestätigt.

(157) **Insgesamt ist der Durchgangsverkehr nach Fertigstellung der Ortsumgehung in Jever nicht mehr problematisch. Wesentliche Durchgangsverkehrsfahrten erfolgen über die Schützenhofstraße und sind somit nicht aus dem Gebiet der Kernstadt zu verlagern.**

(158) **Zusätzliche Beschilderungen (Verbot für Durchgangsverkehr, ggf. nur für Lkw) sind wirkungslos. Der Ziel- und Quellverkehr soll die Stadt Jever ja weiterhin erreichen können. Auch für den Schwerverkehr befinden sich einige Ziele und Quellen direkt im Stadtgebiet (Lieferanten, Ver- und Entsorgung von Lebensmittelmärkten, Tankstellen, Autohäusern, Restaurationsbetrieben, Hotels etc.). Der demnach notwenige Zusatz „Anlieger frei“ bedeutet, dass auch alle anderen Fahrzeugführer die Straße nutzen werden.**

(159) **Selbst die Anfahrt zu einem Zigarettenautomat wäre durch das Zusatzschild legitimiert. Zudem stehen den Ordnungsbehörden keine ausreichenden Einsatzkräfte zur ständigen oder regelmäßigen Kontrolle zur Verfügung. Ohne Kontrolle sollte ein Verbot nicht ausgesprochen werden.**

Ziel- und Quellverkehr

(160) Im Zielverkehr ergeben sich ca. 17.765 Kfz/ Werktag (von außen mit einem Ziel in der in den Kernstadt einfahrende Kfz). Darin sind knapp 800 Schwerverkehrsfahrten enthalten (Anteil am Kfz-Zielverkehr ca. 4,5 %/ ***ABBILDUNG 21***).

(161) Der Quellverkehr (Fahrten aus Jever heraus) ergibt sich aus der Umkehrung des Zielverkehrs, d.h. wer morgens im Zielverkehr nach Jever einfährt, fährt abends als Quellverkehr wieder aus und umgekehrt.

(162) Ca. 40 % des Zielverkehrs hat als Ziel das Zentrum der Stadt (Bezirk 11). Im Vergleich zu anderen Städten und Gemeinden ist dies ein üblicher Wert. In den Fahrten mit Ziel Zentrum sind dort wohnende Personen, Einkäufer und Besucher der dortigen Dienstleistungen (Verwaltung/ Praxen) enthalten.

(163) Bezüglich des Schwerverkehrs ist das Zentrum noch deutlicher das Hauptziel. Ca. 50 % aller Schwerverkehrsfahrten im Zielverkehr haben als Ziel das Zentrum. Auch hierdurch zeigt sich, dass ein Verbot von Schwerverkehrsfahrten in der Kernstadt nicht sinnvoll bzw. nicht möglich ist.

(164) Der Verkehrszelle/ Bezirk 19 (Gewerbegebiet Bereich Wangerländischen Straße) fahren von außerhalb der Stadt pro Werktag ca. 2.050 Kfz zu und entsprechend wieder ab. Dabei ist auffällig, dass ein Großteil der Zufahrten über die Befragungsstelle 4, d.h. von der B 210 über die Wangerländische Straße erfolgt. Der Zielverkehr fährt das Gewerbegebiet demnach zielgerichtet an.

(165) Nur wenige Fahrten durchfahren demnach den Kernstadtbereich, um zum Gewerbegebiet zu gelangen. Unterstellt man weiterhin, dass durch die in den Navigationsgeräten teilweise noch unvollständige B 210 (OU Schortens) einige Fahrzeugführer fehlgeleitet werden, reduzieren sich diese Fahrten zukünftig nochmals.

(166) Auch an weiteren Verkehrszellen/ Bezirken lässt sich das zielgerichtete Zufahren und damit die Verteilungswirkung bzw. „äußere Erschließung“ der Ortsumgehung beobachten (Verkehrszelle/ Bezirk -> 15 Zufahrt über Befragungsstelle 4, Verkehrszelle 17 -> Zufahrt über Befragungsstellen 1 bis 3, Verkehrszellen 12 bis 15 -> Zufahrt eher über die Befragungsstellen 4 bis 6).

(167) **Die Ortsumgehung wirkt wie eine äußere Erschließung. Der Zielverkehr fährt demnach über die OU zielgerichtet zu. Weitere Maßnahmen zur Lenkung des Ziel- und Quellverkehrs sind demnach im Hauptstraßennetz grundsätzlich nicht erforderlich (zur wegweisenden Beschilderung siehe Kapitel 2.11).**

(168) **Aufgrund dieser bereits feststellbaren Verteilungsfunktion der OU sowie der hohen Anteile des Schwerverkehrs mit Ziel Kernstadt sind Sperrungen von Hauptverkehrsstraßen für den Schwerverkehr nicht sinnvoll. Ein Teil der Lkw-Fahrer würde aufgrund der mangelnden Kontrolle die Straßen auch weiterhin befahren.**

(169) **So würde eine Sperrung des Von-Thünen-Ufers für den Lkw-Verkehr diesen in erster Linie auf die Straßenzüge Kostverloren oder Anton-Günther-Straße verlagern. Zudem ergäben sich erhebliche Umwegfahrten, wodurch die Belastungen insgesamt ansteigen würden.**

(170) **Letztlich ergeben sich bei Fahrverboten für einzelne Fahrzeugarten (z.B. Lkw) auch immer Probleme hinsichtlich möglicher Fördergelder beim Umbau oder der Sanierung von Hauptverkehrsstraßen.**

(171) Aufgrund der gestellten Frage nach dem Wohnort Jever kann der Zielverkehr nach angezogenem (Wohnort nicht Jever) und rückfließendem (Wohnort Jever) Zielverkehr unterschieden werden.

(172) Demnach ergeben sich ca. $^{2}/_{3}$ der im Zielverkehr einfahrenden Fahrzeuge als angezogener Zielverkehr. D.h. Einwohner aus Cleverns, Sandel, Rahrdum, Moorwarfen etc., aber auch Schortens, Wittmund etc. fahren zum Arbeiten, Einkaufen/ Besorgung (z.B. Arztbesuch) oder zur Freizeitaktivität in die Kernstadt von Jever ein. Jever weist damit als Mittelzentrum eine hohe Attraktivität für die Städte und Gemeinden im Umfeld auf. Dabei wurde zunächst nicht unterschiedenen, ob diese Erledigungen, Einkäufe etc. im Zentrum oder anderen Teilen der Kernstadt erfolgt sind.

(173) $^{1}/_{3}$ der Zielverkehre sind rückfließende Verkehre von Personen, die anderswo gearbeitet haben, Besorgungen erledigt haben etc. und nun zurück an den Wohnort Jever fahren.

(174) **Die Verteilung der angezogenen und rückfließenden Zielverkehre ist ein Indiz für die vergleichsweise hohe Zentralität der Kernstadt Jever (vergl. auch Kapitel 2.4.3).**

(175) **In der Folge der hohen Zentralität/ Attraktivität ergeben sich aber auch wiederum Verkehre nach Jever oder innerhalb Jevers. Diese Verkehre führen aufgrund der teilweisen großen Kfz-Mengen oder spürbaren Lkw-Anteile zu Beeinträchtigungen des Verkehrsablaufes selbst oder der den Straßen anliegenden Nutzungen (vergl. Kapitel 1.2).**

Binnenverkehr

(176) Zum Binnenverkehr zählen alle Fahrten mit Ziel und Quelle innerhalb des Befragungskordons (Kernstadt Jever). Der Anteil des Binnenverkehrs am Gesamtverkehr ist mit rund 24 % im Vergleich zu anderen Städten vergleichbarer Größe und Struktur relativ gering.

(177) Dies ist grundsätzlich positiv, da viele Wege zu Fuß oder mit dem Rad erledigt werden. Hierbei ist auch die kompakte Stadtstruktur Jevers hilfreich.

(178) Dennoch kann und sollte weiterhin versucht werden den Binnenverkehrsanteil des Kfz-Verkehrs weiter zu Gunsten des Umweltverbundes zu reduzieren.

(179) Dabei ist zu berücksichtigen, dass im Binnenverkehr häufig Kettenfahrten unternommen werden. So ergeben sich aus der Wegestrecke Wohnung - Kindergarten - Arbeit - Einkauf - Wohnung insgesamt 4 Fahrten.

(180) Die oftmals schnell erhobene Forderung, alle kurzen Binnenverkehrsfahrten zu Fuß oder mit dem Fahrrad zu erledigen ist demnach häufig nicht so einfach umzusetzen, wie es auf den ersten Blick scheinen mag.

(181) **Es ist anzustreben, den Anteil der zu Fuß oder mit dem Fahrrad durchgeführten Wege gegenüber dem Kfz-Verkehr deutlich zu steigern. Insbesondere auch deshalb, da der Bau neuer Straße, die Durchführung von Straßensperrungen (ggf. durch Beschilderung nur für Lkw) oder andere Maßnahmen im Kfz-Verkehr den Kfz-Verkehr nicht nachhaltig aus dem Stadtgebiet verlagern oder verringern kann (siehe auch vorherige Kapitel), der Kfz-Verkehr aber als störend empfunden wird.**

(182) Insgesamt ergeben sich in der Kernstadt Jever pro Tag ca. 52.500 Kfz-Fahrten. Ca. 9 % dieser Fahrten sind dem Durchgangsverkehr zuzuordnen, d.h. sie haben in Jever weder Ziel noch Quelle (***ABBILDUNG 22***).

(183) Ungefähr $^{2}/_{3}$ der Fahrten sind dem Ziel- und Quellverkehr zuzurechnen. Rund $^{1}/_{4}$ der Fahrten sind Binnenverkehrsfahrten innerhalb der Kernstadt.

(184) Jede Durchgangsverkehrsfahrt nutzt dabei das Straßennetz der Stadt auf einer Länge von ca. 3,2 km. Demnach wirkt sie für mehr Anlieger oder Anwohner störend, als eine nur ca. 2,1 km lange Ziel- oder Quellverkehrsfahrt. Binnenverkehrsfahrten sind im Schnitt ca. 1,7 km lang.

(185) Durch die Multiplikation der Fahrten pro Tag mit der entsprechenden mittleren Fahrstrecke ergeben sich die im Durchgangs-, Ziel- und Quellverkehr sowie Binnenverkehr zurückgelegten Fahrt-km pro Tag. Der Anteil des Durchgangsverkehrs steigt dann auf ca. 13 % der Anteil des Ziel- und Quellverkehrs bleibt konstant und der Anteil des Binnenverkehrs sinkt auf rund 19 %.

(186) Insgesamt werden in der Kernstadt von Jever pro Tag ca. 111.200 Fahrt-km mit dem Kfz zurückgelegt. Wenn ein einzelnes Fahrzeug diese Strecke an einem Tag zurücklegen würde, so würde es dabei ca. 2,8-mal um die Erde fahren.

2.5 Ruhender Verkehr

(Parkplätze, Parkzeiten, Parkplatzbeschilderung)

(187) In Jever sind im Umfeld der Innenstadt verschiedene Parkplätze vorhandenen. Im Rahmen eines Parkleitsystems waren 8 größere Parkplätze integriert (***ABBILDUNG 23 UND 24***):

- P 1: Theodor-Pekol-Platz (zugleich Busparkplatz),
- P 2: Stadthaus,
- P 3: Grüner Garten,
- P 4: Schlachte,
- P 5: Schillerstraße (kostenlos),
- P 6: Rosenstraße (kostenlos, nicht mehr Teil des Parkleisystems)
- P 7: Jahnstraße (kostenlos, zugleich Wohnmobilstandplatz),
- P 8: Blaue Straße (teilweise kostenlos).

Wegweisung Mühlenstr. von Süden

Wegweisung Wangerländische Str./ Schillerstr. aus Richtung Norden

(188) Die Beschilderung beginnt jeweils an den großen Hauptzufahrtstraßen nach Jever und führt dann über Mühlenstraße - Kostverloren - Wangerländische Straße - Schillerstraße - Wittmunder Straße bzw. Blaue Straße - Schützenstraße.

(189) Auf den gebührenfreien Parkplatz Schillerstraße wird ebenso wie auf den Busparkplatz/ Großparkplatz Theodor-Pekol-Platz gesondert hingewiesen. Bei der Ausfahrt von den Parkplätzen wird jeweils die Fahrtrichtung zum nächsten Parkplatz ausgewiesen.

(190) Der Parkplatz Rosenstraße ist nicht mehr in das Parkleitsystem integriert. Von der Schillerstraße wird aber noch mit einem normalen Parkplatzschild auf diese Stellplätze hingewiesen.

(191) Die Straße Kostverloren dient quasi als Hauptanbindung der größten Parkplatzbereiche in der nordöstlichen Innenstadt. Entlang dieser Straße existieren zudem weite kostenlose Parkplätze (die bereits in den frühen Morgenstunden von Dauerparkern belegt sind). Auch der ebenfalls von Innenstadtbesuchern genutzte Kundeparkplatz des Lidl-Lebensmitteldiscounters wird über die Straße Kostverloren erreicht.

(192) Die derzeitigen Parkplatzregelungen (Gebühren und Höchstparkdauern etc.) sind auf den Parkplätzen nicht einheitlich. Während es aufgrund der Entfernungen zur Innenstadt noch verständlich ist, die Parkplätze Jahnstraße und Schillerstraße kostenlos anzubieten, sind die unterschiedlichen Höchstparkdauern insbesondere für auswärtige Besucher/ Touristen nicht erkennbar.

(193) Unter Umständen verlässt ein Besucher die Stadt sogar vorzeitig (Parkplatz Schlachte: Höchstparkdauer 2 h), obwohl er im direkten Umfeld (Theodor-Pekol-Platz, Stadthaus, Grüner Garten) für die gleichen Gebührensätze 4 Stunden hätte parken dürfen.

(194) Ebenso ist es auf den ersten Blick nicht verständlich, warum auf dem Parkplatz Grüner Garten die Parkgebühren doppelt so hoch sind, wie auf den anderen gebührenpflichtigen Parkplätzen.

(195) Grundsätzlich können aber alle Parkplätze ab 15 Uhr bis zum nächsten Morgen um 9 Uhr kostenlos benutzen werden. An Samstagen und Sonntagen kann ganztägig kostenlos geparkt werden.

(196) Im Vergleich zu anderen Städten und Gemeinden - insbesondere in touristischen Regionen - sind die Parkgebühren sehr moderat.

(197) Die aktuelle Parkplatzbelegung der Großparkplätze wurde an einem Dienstag, einem Donnerstag sowie einem Samstag im Juli 2015 in der Zeit von 7 bis 19 Uhr erfasst (***ABBILDUNGEN 25 UND 26***).

(198) Dabei zeigt sich am Donnerstag und Samstag zunächst einmal eine typische Ganglinie mit einer Höchstbelegung gegen 13 Uhr. Am Donnerstag nutzen einige Besucher dann noch die kostenlose Parkzeit ab 15 Uhr, so dass um 17 Uhr immer noch so viele Pkw wie um 15 Uhr auf den Parkplätzen abgestellt sind.

(199) An Dienstagen ergibt sich aufgrund des Wochenmarktes (07.00 bis 12.30 Uhr) eine frühe Spitze gegen 11.00 Uhr. Warum die Belastungen dennoch im weiteren Tagesverlauf deutlich unter denen des Donnerstags liegen, lässt sich nicht unmittelbar erklären.

(200) Gegebenenfalls ergaben sich am Donnerstag witterungsbedingt verstärkte Ausflugsfahrten von Urlaubern nach Jever. Diese machen sich zwar bezogen auf die Gesamtverkehrsbelastungen nicht bemerkbar (vergl. Kapitel 2.4.2), sind aber bei geringeren Ausgangsverkehrsmengen auf den Parkplätzen spürbar.

(201) Auch am Dienstag zeigt sich, dass das kostenlose Parken ab 15 Uhr gut angenommen wird. Insbesondere auf dem Parkplatz Grüner Garten steigt die Zahl der abgestellten Pkw um 17 Uhr gegenüber 15 Uhr nochmals deutlich an.

(202) **Die Höchstparkdauern und die Parkgebühren sollten auf den kostenpflichtigen Parkplätzen vereinheitlicht werden.**

(203) Aus den Belegungszahlen ergibt sich, dass die Parkplätze höchst unterschiedlich von den Nutzern angenommen werden.

- Der Parkplatz P 1 (Theodor-Pekol-Platz) liegt eigentlich sehr zentral im Bereich des Stadtzentrums, ist aber selbst in der Spitze nur zu 60 % ausgelastet.

- Deutlich höhere Auslastungsgrade weist der etwas kleinere Parkplatz P 2 (Stadthaus) mit Werten bis fast 80 % auf.

- Zeitweise sogar vollständig belegt ist der Parkplatz P 3 (Grüner Garten), auf dem zwar mehr Stellplätze als auf den Parkplätzen P 1 oder P 2 angeboten werden, der aber je nach Ziel noch dichter im Zentrum liegt.

- Auf dem Parkplatz P 4 (Schlachte) ist allein schon aufgrund der geringen Kapazität ein hoher Auslastungsgrad zu erwarten. In der Spitze ist auch dieser Parkplatz nahezu vollständig belegt.

- Aufgrund der größeren Entfernung vom Stadtzentrum haben die Parkplätze P 5 (Schillerstraße) und P 6 (Rosenstraße) an Dienstagen und Samstagen keine so hohe Auslastung. Am gezählten Donnerstag sind diese kostenlosen Parkplätze aber nahezu vollständig belegt. Dies lässt auf eine große Anzahl von Tagesausflüglern schließen, die über die Wangerländische Straße auch auf kurzem Weg zu diesen Parkplätzen geleitet werden.

- Auf den Parkplätzen P 7.1 bis P 7.3 sind immer in ausreichender Anzahl Stellplätze zu finden. Die Parkplätze liegen aber auch in deutlicher Entfernung zum Zentrum und sind deshalb trotz der kostenlosen Parkmöglichkeit nicht attraktiv.

- Lediglich der Parkplatz P 7.4 ist aufgrund seiner Lage (Schwimmbad, Jugendherberge etc.) regelmäßig vollständig belegt.

- Der Parkplatz P 8 (Blaue Straße) am westlichen Rand der Innenstadt ist aufgrund seiner Nähe zum Zentrum (südliche Altstadt) gut ausgelastet. Zudem ist der Parkplatz der einzige zentrumsnahe Großparkplatz im westlichen Innenstadtbereich. Die Auslastungsgrade erreichen bei einem größeren Stellplatzangebot in etwa die Werte des Parkplatzes P 2 (Stadthaus).

(204) **Insgesamt stehen im Zentrum von Jever ausreichende Stellplatzkapazitäten zur Verfügung. Neben den beschriebenen öffentlichen Großparkplätzen gibt es noch eine Reihe weiterer privater Parkplatzbereiche (z.B. OLB neben P 2 (Stadthaus), Kreisverwaltung in der südwestlichen Innenstadt etc.) und weiterer öffentlicher Parkplätze (entlang der Mühlenstraße, der Albaniestraße oder der Sophienstraße sowie die größeren Parkplätze Schloss oder Graftenhaus, am Kirchplatz oder entlang einiger Straßen in der Altstadt, das Parkhaus St.-Annen-Straße etc.).**

(205) **Allerdings kann aufgrund der Attraktivität der Innenstadt, der Anzahl der dort arbeitenden Personen und der dortigen Anwohner nicht jeder Besucher, Mitarbeiter oder Bewohner der Innenstadt erwarten, einen Parkplatz direkt an seinem Ziel zu finden.**

(206) **Zudem ist die Verteilung der Parkplätze im Umfeld der Innenstadt nicht optimal. Die wesentlichen Großparkplätze befinden sich in nordöstlichen Bereich der Innenstadt (Umfeld der Straße Kostverloren). Kunden und Besuchern, die über die Wittmunder Straße oder die Schützenhofstraße/ Bahnhofstraße die Innenstadt anfahren steht aus ihrer Fahrtrichtung nur der von der Innenstadt relativ weit entfernte Parkplatz Jahnstraße (P 7) oder der teilweise vollständig belegte Parkplatz Blaue Straße (P 8) zur Verfügung.**

(207) **Sinnvoll wäre demnach die Anlage eines größeren Parkplatzbereiches im westlichen Nahbereich der Innenstadt. Hierfür sind aber derzeit keine Flächenreserven erkennbar.**

(208) In den Gastgeberverzeichnissen der Stadt Jever aus den Jahren 2014 und 2015 sind neben den Großparkplatzen auch zahlreiche weitere kleinere Parkplatzbereiche eingetragen (***AB-BILDUNG 27***). Auf der Internetseite der Stadt sind keine Hinweise auf die Großparkplätze P 1 bis P 7 zu finden.

(209) Lassen sich Besucher von den Hinweisen des Gastgeberverzeichnisses leiten, fahren sie nicht nur wie gewünscht die Großparkplätze an, sondern eben auch alle anderen kleineren und oftmals vollständig belegten Parkplätze an.

(210) Besucher werden mit dem Pkw in die kleinen Altstadtgassen, die Sophienstraße/ Albanistraße oder auch auf die Parkplätze am Schloss oder dem Graftenhaus gezogen.

(211) Zur Vermeidung von Parksuchverkehren wäre es deshalb sinnvoll, nur die Großparkplätze auszuweisen. Wenn Besucher dennoch kleinere Parkplätze oder die Altstadt direkt ansteuern möchten, dürfen sie dies ja trotzdem tun.

(212) Zur Belebung der Altstadt und der dortigen Fußgängerzone (Große Wasserpfortstraße/ Große Burgstraße) wurde diskutiert, den Kirchplatz als Parkplatz ebenfalls auszuweisen. Allerdings steht dieser an zwei Tagen in der Woche zu Zeiten des Wochenmarktes von 07.00 bis 12.30 Uhr gar nicht als Parkraum zur Verfügung. Unnötige Parksuchverkehre wären an diesen Tagen die Folge. Der Kirchplatz sollte demnach nicht in das Parkleitsystem eingebunden werden.

(213) Entsprechendes gilt auch für die Parkplätze Schloss und Graftenhaus. Ortskundige Besucher richten sich ohnehin nicht nach Beschilderung. Bei den ortsfremden Touristen und Ausflüglern ist zu beobachten, dass auch diese sich nicht immer an dem Parkleitsystem orientieren. Häufig fahren diese zunächst einmal direkt in das Zentrum hinein (Marktplatz), um sich von dort einen Parkplatz zu suchen. Entsprechend stark ausgelastet sind die beiden Parkplatzbereiche.

(214) Es wäre zu empfehlen, die Besucher, die hier keinen Stellplatz gefunden haben, auf den Parkplatz Theodor-Pekol-Platz zu verweisen (jeweils direkt gegenüber den Parkplatzausfahrten, sowie bei der Ausfahrt aus der Schlossstraße nach rechts in Richtung Mühlenstraße). Parksuchverkehre würden gelenkt, die Besucher wieder in das Parkleitsystem eingebunden.

(215) Der Hinweis auf den Großparkplatz Innenstadt (Theodor-Pekol-Platz für Reisebusse vorgesehen) sollte mit einem Bussymbol versehen werden. Zudem wäre es sinnvoll, auch für Reisebusse eine entsprechende Information auf der Internetseite und in den Werbebroschüren der Stadt Jever bereitzustellen.

(216) **Das Parkleitsystem und die Ausweisung der Parkplätze sollten auf die Großparkplätze beschränkt sein. Dabei kann der Parkplatz Schlachte aufgrund seiner Größe aus dem Beschilderungssystem herausgenommen werden.**

(217) **Von den nicht in das System integrierten größeren Parkplätzen (Graftenhaus, Schloss) sollte beim Verlassen des ggf. belegten Parkplatzes auf die Großparkplätze verwiesen werden.**

(218) **Die Funktion des Theodor-Pekol-Platzes als Reisebusparkplatz sollte mit Hilfe kleiner Symbole sowie Informationen aus der Internetseite und in Werbebroschüren bekannt gemacht werden.**

2.6 Altstadt

(219) Die Altstadt ist eng bebaut, so dass die vorhandenen Verkehrsflächen bei Weitem nicht für die Anlage ausreichend breiter in beiden Richtungen befahrbarer Fahrbahnen zuzüglich der erforderlichen Gehwege ausreichen. Vorhandene Gehwege sind zumeist deutlich zu schmal. Aufgrund der geringen Fahrbahnbreiten sind einige Straßen als Einbahnstraßen ausgewiesen (***ABBILDUNG 28***).

(220) Im Bereich der St.-Annen-Straße wird die Situation von 4 quasi auf dem Gehweg parkende Pkw in Höhe des neuen Geschäftshauses diskutiert. Hierdurch müssen Fußgänger auf die Fahrbahn ausweichen oder den Gehweg auf der anderen Straßenseite wechseln.

St.-Annen-Straße, parkende Pkw, Blickrichtung Elisabethufer

(221) Die Situation ist aber insoweit nicht ungewöhnlich, als in Richtung Kirchplatz der Gehweg auf der gleichen Straßenseite ohnehin durch ein Gebäude so eingeengt wird, dass man hier nicht weiter gehen kann. Ein Wechsel auf die Fahrbahn oder auf die andere Gehwegseite ist spätestens dort erforderlich. Wesentlicher Handlungsbedarf besteht hier demnach nicht.

St.-Annen-Straße, Blickrichtung Marktplatz

(222) Aus Verkehrsbeobachtungen zeigt sich, dass die Straße aufgrund des optischen Eindrucks quasi wie ein verkehrsberuhigter Bereich (Zeichen 325.1 und 325.2 „Spielstraße“) genutzt wird. Insbesondere Touristen gehen oftmals auf der Fahrbahn. Autofahrer sind hier aber auch nur sehr langsam unterwegs und aufgrund des Straßenbelags gut hörbar. Konflikte oder Sicherheitsprobleme ergeben sich dadurch nicht. Entsprechendes gilt grundsätzlich auch für die übrigen Straßen der Altstadt.

(223) Aus planerischer Sicht sollte deshalb erwogen werden, die gesamte Altstadt als verkehrsberuhigten Bereich auszuweisen. Die derzeitige de facto Nutzung durch die Verkehrsteilnehmer wird dadurch legalisiert. Wesentliche Änderungen des derzeit rücksichtsvollen Verkehrsverhaltens aller Verkehrsteilnehmer sind aber auch nicht zu erwarten (***ABBILDUNG 29***).

(224) Der Kirchplatz, die Flamenstraat, die St.-Annen-Straße und die Wangerstraße könnten aufgrund der vorhandenen Gestaltung sofort als verkehrsberuhigte Bereiche ausgewiesen werden. In den übrigen Straßenzügen sind noch detaillierte Untersuchungen unter anderem bezüglich der Parksituation erforderlich.

Kirchplatz

(225) So ist insbesondere die Parksituation in der Fräulein-Marien-Straße zu prüfen. Einerseits sollen möglichst alle Parkplätze erhalten bleiben, andererseits ist die derzeit verbleibende Gasse zwischen den parkenden Fahrzeugen für Rettungsfahrzeuge zu schmal. Hier besteht demnach unabhängig von der Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereiches Handlungsbedarf.

Fräulein-Marien-Straße

(226) Im Falle einer Ausweisung der St.-Annen-Straße als verkehrsberuhigter Bereich wäre auch eine Öffnung in beiden Fahrtrichtungen unproblematischer. Fahrzeuge dürften dann den vermeintlichen Gehweg offiziell nutzen. Sicherheitsprobleme sind bei normaler gegenseitiger Rücksichtnahme nicht zu erwarten.

(227) Im Rahmen der Bürgerbeteiligung wurde die Befürchtung geäußert, dass durch den verkehrsberuhigten Bericht weniger Besucher die Altstadt aufsuchen. Das Hinweisschild der im allgemeinen Sprachgebrauch als „Spielstraße“ bezeichnetet Zone würde auf ein Wohngebiet hinweisen. Kunden und Besucher erwarteten hier dann keine Geschäfte mehr.

(228) Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Einfahrt mit dem Kfz in die Altstadt für ortsfremde Besucher ohnehin nicht sonderlich attraktiv ist. An den zwei Markttagen ist die Befahrung mit dem Kfz stark eingeschränkt. Insbesondere die Anbindungen Flamenstraat und Wangerstraße sind zudem sehr eng und wirken schon wie ein verkehrsberuhigter Bereich bis hin zur Fußgängerzone.

(229) Die im Vergleich zur nordöstlichen Innenstadt geringeren Kundenfrequenzen haben aus verkehrsplanerischer Sicht andere Ursachen:

- Die Großparkplätze liegen im Bereich der nordöstlichen Innenstadt (Bereiche Kostverloren, Schillerstraße). Einige Besucher steuern auch direkt den Markt oder das Schloss an (Parkplätze Graftenhaus, Markt oder Schloss).

- Von dort erfolgt dann die Stadtbesichtigung. Neben der Neuen Straße als Fußgängerzone, vermutet der Besucher in der Altstadt ggf. gar keine weiteren Geschäfte mehr. Er sieht sich dann noch den Marktplatz, das Schloss und den Kirchplatz an. Damit ist das Besuchsprogramm quasi beendet.

- Selbst vom Kirchplatz aus sind für den ortsfremden Besucher die Durchgänge zur Fußgängerzone Große Burgstraße und Große Wasserpfortstraße nicht leicht zu erkennen (siehe nebenstehende Fotos).

Superintendentenstraße, schmal ohne Schaufenster oder Geschäfte, lediglich Werbebanner über der Straße mit Hinweis auf „Lange Meile“

Durchgang Kirchplatz zur Großen Burgstraße, schmal und eng

(230) Zur Lenkung der Besucher ist es demnach unerlässlich, Wegweiser und Hinweisschilder zu installieren. Teilweise fragen auch Besucher auf den Parkplätzen (z.B. Grüner Garten oder Stadthaus) nach den Zugängen zur Innenstadt. Einheitliche oder auch etwas größere Hinweisschilder wären hier hilfreich.

(231) Zum Teil werden die aufgestellten Stadtpläne aber auch von Besuchern übersehen oder diese können die Pläne nicht lesen. So fragten Besucher direkt neben dem vorhandenen Stadtplan am Theodor-Pekol-Platz nach dem Weg in die Innenstadt.

(232) Ein alternatives Stadtplankonzept findet sich in der Gemeinde Ganderkesee. Hier sind auf drehbaren Zylindern Luftbilder aufgedruckt, die für Besucher ggf. leichter nachzuvollziehen sind als Stadtpläne (siehe nebenstehendes Foto). Die wichtigsten Ziele sind mit Symbolen markiert oder direkt mit Namen bezeichnet.

(233) Sehr sinnvoll sind Besichtigungsrouten, die den Besucher auch durch die Altstadt führen. Diese sind in der Stadt Jever bereits vorhanden (siehe nebenstehenden Kartenausschnitt).

Besichtigungsrouten auf Karten in der Innenstadt in Jever

Luftbild als Stadtplan in Ganderkesee

(234) Die Maßnahmen müssen dabei nicht kurzfristig oder auf einmal erfolgen. Vielmehr werden im Verkehrsentwicklungsplan Maßnahmen aufgezeigt, die auch aufgrund der Kosten nur langfristig erfolgen können.

(235) So sollten aus Sicht des Fahrradverkehrs und mobilitätseingeschränkter Fußgänger im Bereich der Altstadt das grobe Kopfsteinpflaster entfernt werden. Aus verkehrsplanerischer Sicht ist dieses Pflaster für Fahrradfahrer, Menschen mit Rollstuhl oder Rollator, Frauen mit hochhackigen Schuhen, aber auch für alle anderen Menschen schlecht nutzbar.

Steinstraße

(236) Eine entsprechende Umsetzung ist unter anderem auch aus Kostengründen natürlich nur dann möglich, wenn ohnehin umfangreiche Umbaumaßnahmen im Straßenraum anstehen.

(237) Im Rahmen der Bürgerbeteiligung ergab sich aber auch Widerspruch zu einer möglichen Umgestaltung. Gerade das grobe Pflaster sorge für eine entsprechende Verkehrsberuhigung und eine langsame Fahrweise des Kfz-Verkehrs. Mit der jeweils in der Mittel feiner gepflasterten Spur seht eine ausreichende Fahr- und Gehmöglichkeit zur Verfügung. Zudem sei das Pflaster aus stadtgestalterischen Gründen und des Denkmalschutzes zu erhalten.

(238) Im Bereich der südlichen Altstadt wird die Öffnung der Großen Wasserpfortstraße und der Großen Burgstraße für den Kfz-Verkehr diskutiert. Aufgrund des vorhandenen Straßenquerschnitts ist die Schaffung von Stellplätzen dabei nicht bzw. kaum möglich.

(239) Auch bei parkenden Fahrzeugen müssten Lieferverkehre weiterhin passieren können. Stellplätze direkt vor den Schaufenstern der Geschäfte dürften ebenfalls kaum akzeptiert werden.

Große Wasserpfortstraße

(240) Das bloße Durchfahren der Altstadt erscheint somit zwar grundsätzlich möglich, bietet aber keine nennenswerten Vorteile. Zeitweise werden die Straßenzüge auch durch Lieferverkehre vollständig blockiert. Pkw müssten dann den Ladevorgang abwarten, bis sie weiterfahren können.

Große Wasserpfortstraße

(241) Zudem besteht bei einer Freigabe der Fußgängerzone für den Kfz-Verkehr auch die Gefahr, Durchgangsverkehre in die Altstadt hineinzuziehen. Dies könnte dann nur wieder durch Einbahnstraßenführungen, die die Erreichbarkeit wieder einschränken, verhindert werden.

(242) Ein Problem in der Altstadt ergibt sich dadurch, dass ohnehin einige Fahrzeugführer die Fußgängerzone befahren. Teilweise geschieht dies deshalb, weil die Fahrzeugführer in engen Straßenzügen, die an der Fußgängerzone für den Kfz-Verkehr enden, nicht wenden wollen oder können. So erfolgen z.B. Abfahrten von der Kleinen Burgstraße oder der Großen Rosmarienstraße über die Fußgängerzone Große Burgstraße zur Schlossstraße.

(243) An anderer Stelle befahren die Kfz-Fahrzeugführer die Fußgängerzone um Umwegfahrten zu vermeiden. So nutzen einige Fahrzeugführer die Fußgängerzone Große Wasserpfortstraße, um von der Kleinen Wasserpfortstraße (und dem dortigen Geschäftshaus) zu Lindenallee zu gelangen.

(244) Grundsätzlich ergeben sich bezüglich dieser unzulässigen Fahrten 3 Möglichkeiten der Reaktion:

- Wie derzeit werden die unzulässigen Fahrten quasi toleriert. Eine Kontrolle findet aufgrund mangelnder Personalkapazitäten durch die Polizei oder die Stadt nicht statt. Größere Gefahrensituationen ergeben sich derzeit nicht, die Fahrzeugführer fahren überwiegend langsam und vorsichtig (ggf. auch aufgrund des Bewusstseins hier nicht fahren zu dürfen). Dennoch werden hierdurch natürlich Anwohner und Besucher der Fußgängerzone gestört und belästigt.

- Das Durchfahren wird legalisiert, was auf den kleinen Teilstücken sicherlich zunächst unproblematisch wäre. Die Menge der dort verkehrenden Fahrzeuge würde sich leicht erhöhen. Es besteht dann auch die Gefahr, dass Kfz-Nutzer nun auch weitere Teile der Fußgängerzone befahren. Je kürzer die Strecke, die unzulässiger Weise befahren wird, desto eher wird dies in Kauf genommen. Eine verkleinerte Fußgängerzone würde demnach insgesamt stärker illegal befahren.

- Das Durchfahren wird baulich, ggf. mit Hilfe von Pollern, unterbunden. In diesem Fall ergeben sich auch für den Lieferverkehr und Rettungsfahrzeuge Einschränkungen und Behinderungen. In der Praxis werden die Poller dann häufiger aus dem Fahrweg entfernt und an die nächstgelegene Häuserwand gestellt. Leider ist dann immer wieder zu beobachten, dass diese Poller dort längere Zeit stehen. Das heißt, die Poller werden nach der Durchfahrt nicht wieder an den Installationsstandort zurückgestellt. Die Durchfahrt ist dann wieder für jeden möglich. In Extremfällen werden die Poller sogar gänzlich entfernt oder liegen als Stolperfallen in der Fußgängerzone herum.

(245) Keiner der benannten Lösungsansätze stellt demnach eine Ideallösung dar. Im Rahmen der Bürgerinformationen gab es hierüber ebenfalls unterschiedliche Ansichten.

(246) **Aus verkehrsplanerischer Sicht ist die Ausweisung der Altstadt als verkehrsberuhigter Bereich sinnvoll. In einem ersten Schritt können die Abschnitte St.-Annen-Straße, Flamenstraat und Wangerstraße aufgrund der Straßenraumsituation quasi sofort ausgewiesen werden. Bei den übrigen Straßen sind detaillierte Abstimmungen auch der künftigen Parkplatzbereiche erforderlich.**

(247) **Am derzeitigen Verkehrsverhalten (gegenseitige Rücksichtnahme) der Kfz-Nutzer wie auch der Fußgänger und Radfahrer wird sich dadurch aller Erfahrung nach keine Änderung ergeben.**

(248) **Sinnvoll sind zudem Wegweisungen für Besucher, damit diese eben auch den Kirchplatz und die südliche Fußgängerzone als lohnenswerte Ziele erkennen.**

(249) **Aus Sicht des Verfassers wären eine Entfernung des groben Kopfsteinpflasters und eine Umgestaltung des Straßenraumes zu empfehlen. Denn auch in den anders gestalteten Straßenräumen wie Flamenstraat oder am Kirchplatz sind übermäßige Geschwindigkeiten nicht festzustellen. Fußgängern und Radfahrern wird aber die Nutzung der Straße deutlich erleichtert.**

(250) **Eine weitere Freigabe der Fußgängerzone ist grundsätzlich nicht erforderlich. Zusätzliche Stellplätze können in der derzeitigen Fußgängerzone (Große Burgstraße/ Große Wasserpfortstraße) nicht eingerichtet werden.**

(251) **Das bloße Durchfahren der Fußgängerzone ist für die dortigen Besucher und Anwohner eher störend. Für den Kfz-Verkehr steht im direkten Umfeld der Fußgängerzone ein leistungsfähiges Straßennetz zur Verfügung. Zusätzliche Abkürzungen sind nicht erforderlich.**

(252) **Grundsätzlich sind kleinere Eingriffe in die Fußgängerzone nicht schädlich. So könnte das Befahren der Fußgängerzone von der Kleinen Wasserpfortstraße über die Fußgängerzone in die Lindenallee auch legalisiert werden.**

(253) **Dem stehen aber berechtigte Wünsche der Anwohner entgegen, die teilweise bewusst die Fußgängerzone ohne Kfz-Verkehr als Wohnstandort gewählt haben oder mit der derzeitigen Situation zufrieden sind. Eine eindeutige Empfehlung kann hier planerisch nicht ausgesprochen werden. Mögliche Lösungen sind auf der vorstehenden Seite benannt.**

2.7 Fahrradverkehr

(254) Fahrradfahren wird immer beliebter. Es ist umweltfreundlich und im Nah- und Stadtverkehr ein konkurrenzfähiges Verkehrsmittel. Laut einer aktuellen Studie von 2013 (Fahrrad-Monitor 2013, Sinus, Heidelberg 2013) verfügt jeder deutsche Haushalt über 2,4 Fahrräder (zum Vergleich 1,4 Pkw).

(255) 32% der in der Studie befragten Personen nutzen das Fahrrad täglich oder mehrmals in der Woche, weitere 25% ein paar Mal im Monat. Im Pkw-Bereich nutzen 74% das Auto täglich oder mehrmals die Woche und weitere 10% ein paar Mal im Jahr.

(256) Aufgrund der Topographie bei einem eher flachen Gelände ergibt sich bezüglich des Radverkehrs ein größeres Nutzungspotential. Dies gilt einerseits für die Funktion als alternatives Verkehrsmittel im Binnenverkehr als auch für Ausflugsfahrten und Freizeitverkehre.

(257) Dies sollte zum Anlass genommen werden, den Anteil des Radverkehrs am städtischen Gesamtverkehrsaufkommen zu erhöhen. Bei sämtlichen Verkehrsbaumaßnahmen sind stets auch die Möglichkeiten zur Verbesserung des Radverkehrs in die abzuwägenden Belange einzubeziehen. Für die Verkehrsteilnehmer sind verständliche und einheitliche Gestaltungskriterien für den Radverkehr im Straßenraum durchzusetzen.

(258) Radverkehrsförderung ist damit ein kontinuierlicher Prozess. Maßnahmen wie etwa die Anlage ausreichender Fahrradabstellplätze sind deshalb zwar von Bedeutung, dennoch sollte bei allen Projekten auf die Belange des Radverkehrs geachtet werden.

(259) Sinnvoll wäre demnach die Einrichtung eines Radverkehrsbeauftragten, der Planungen entsprechend begleiten kann und als Ansprechpartner für Radfahrer bei Mängeln im Verkehrsnetz oder für andere Hinweise und Anregungen zur Verfügung steht.

(260) In Jever sind zwei Arten von Radfahrenden vorhanden und von Bedeutung. Dies sind einerseits Alltagsradfahrer und andererseits die Touristen.

(261) Alltagsradfahrer sind in besonderem Maße Umwege- und Zeitverlust empfindlich. Hier steht das Rad fahren, beispielsweise im Berufsverkehr, in direkter Konkurrenz zum motorisierten Individualverkehr (MIV) und kann auch den öffentlichen Nahverkehr (ÖPNV) oder Schienenpersonennahverkehr (SPNV) als Zubringer unterstützen.

(262) Insbesondere für Pendler, die zunächst mit der Bahn/ dem Bus und dann das letzte Wegestück mit dem Fahrrad zur Arbeit fahren, sind am Bahnhof/ an der Haltstelle sichere Abstellanlagen erforderlich. Dort steht das Fahrrad über Nacht und ist deshalb besonders für Diebstahl und Vandalismus gefährdet.

(263) Aber auch für die Pendler, die mit dem Fahrrad zum Bahnhof/ zur Haltstelle fahren, um mit dem Bus oder der Bahn weiterzufahren, sind sichere Abstellplätze von großer Bedeutung. Letztlich steht auch dann das Fahrrad für mehrere Stunden unbewacht an einer Stelle. Mögliche Diebe könnten sogar die Abfahrt des Fahrradbesitzers abwarten und hätten dann die nächsten Minuten oder gar Stunden Zeit für einen Diebstahl.

(264) An relevanten Haltstellen des ÖPNV/ SPNV (Bahnhof/ ZOB) wäre die Anlage sicherer Fahrradboxen oder abschließbarer Fahrradkäfige sinnvoll (siehe Beispiele auf der nächsten Seite).

(265) Zudem sollten Unternehmen sensibilisiert werden, attraktive Rahmenbedingungen für Radfahrer zu bieten. Hierzu gehört auch am Arbeitsplatz eine sichere Abstellanlage. Ergänzend könnten Plätze für ggf. nasse Regenkleidung bis hin zu möglichen Duschen für Radfahrer vorgesehen werden.

(266) An zentralen Einkaufsstandorten wie größeren Einzelhandelsgeschäften oder am Beginn der Fußgängerzone sind große Abstellanlagen für den Radverkehr unerlässlich. In Anbetracht der immer häufiger verwendeten Lastenräder oder Fahrrädern mit Anhängern sollten die Fahrradständer auch nicht zu kurz ausfallen.

(267) An Markttagen könnten in den gesperrten Zufahrtstraßen des Marktplatzes mit Hilfe von mobilen Absperrgittern zusätzliche Parkstände eingerichtet werden (z.B. Flamstraat). Bei der Anordnung ist auch darauf zu achten, mögliche Rettungswege nicht zu blockieren. Probleme könnten sich auch ergeben, wenn nach dem Ende des Marktes der Abbau und die Abfahrt der Verkäufer beginnt, der Fahrradständer aber noch teilweise belegt ist.

Fahrradabstellanlage Bahnhof Jever

Beispiel einer Fahrradabstellanlage in Oberursel (Taunus) am Bahnhof

(268) Touristen sind weniger zeit- und umwegeempfindlich als Alltagsradfahrer. Hier sind sichere und reizvolle Strecken von besonderer Bedeutung. Aufgrund der fehlenden Ortskenntnis ist eine ausreichende und zusammenhängende Beschilderung erforderlich, die auch in regelmäßigen Abständen auf Vollständigkeit und Lesbarkeit geprüft wird.

(269) Sehr empfehlenswert sind trotz der zunehmenden Navigationsgeräte auch für den Radverkehr Radwegekarten. Diese sowie die darauf enthaltenen Routen sollten auch im Internet auf der Seite der Stadt Jever dargestellt und beworben werden.

(270) Touristen benötigen an zentraler Stelle sichere Abstellanlagen. Fahrradboxen sind dabei möglich, aber nicht unbedingt erforderlich. Moderne Fahrradbügel (nicht die am Markt in Jever befindlichen „Felgenkiller“ am Vorderrad) sollten aber vorhanden sein. Auch an diesen Abstellanlagen sollte ausreichend Platz für Fahrräder mit Anhänger vorhanden sein, wobei der Fahrradanhänger in der Praxis sehr schnell vom Fahrrad abmontiert werden kann.

(271) Von großer Bedeutung sind für Touristen sichere abschließbare Boxen für das Gepäck (kleine Boxen nur für das Gepäck oder größere Boxen für Gepäck und Fahrrad). Dies kann dann bei Ankunft in Jever eingeschlossen werden. Der Bummel durch die Stadt erfolgt ohne das Fahrrad und das teilweise unhandliche Gepäck.

(272) Die Standorte der Fahrradabstellanlagen sollten zentral gelegen sein (z.B. Markt, Touristinfo, Kirchplatz, Eingangsbereiche Fußgängerzonen) und eine ausreichende Kapazität aufweisen. Die Standorte sollten ebenso wie die Pkw-Großparkplätze im Internet und auch auf Stadtplanen ausgewiesen werden.

Beispiele für eine „Rad-Tankstelle“ für eBikes/ Pedelecs mit abschließbaren Boxen für das Gepäck am Chiemsee.

(273) Durch die örtlichen Fahrradgeschäfte werden Fahrräder verliehen. Ein zusätzliches Angebot eines durch die Stadt organisierten Fahrradverleihsystems ist deshalb weder sinnvoll noch notwendig.

(274) Aufgrund der zunehmenden Bedeutung von Pedelecs und E-Bikes besonders im touristischen Radverkehr erhalten auch Ladestationen zunehmend Bedeutung.

(275) Die Kapazität der heutigen Batterien ist aber so groß, dass das Laden einmal am Tag ausreichend ist. Dies erfolgt dann sinnvollerweise über Nacht im Hotel. Separate von der Stadt aufgestellte Ladestationen sind natürlich ein zusätzlicher Service, erfordern aber auch einmalige Investitionen bei der Anlage und die regelmäßigen Instandhaltungen/ Reparaturen.

(276) Selbstverständlich können auch private Anbieter wie z.B. Gaststätten und Hotels, Fahrradgeschäfte oder Einzelhandelsgeschäfte entsprechende Ladeangebote vorsehen und damit entsprechend Werbung betreiben.

(277) Durch Jever verlaufen mehrere überregionale Radwanderwege, die entsprechend beschildert und in Radwanderkarten verzeichnet sind:

- Nordseeküstenradweg
  Der Nordseeküsten-Radweg oder North Sea Cycle Route (Euro-Velo-Radweg 12) ist ein ausgeschilderter internationaler Radfernweg. Er führt durch sechs Staaten entlang der Küsten der Nordsee.

- Nordseeradweg
  Der Nordseeküstenradweg (D1) verläuft entlang der deutschen Nordseeküste von Dänemark bis zu den Niederlanden

- Alte und neu Häfen
  Die Rote „Alte und neue Häfen“ verläuft durch den Nordosten Ostfrieslands.

- Tour de Fries
  Die Tour de Fries ist ein touristischer Rundradweg durch den Landkreis Friesland, den Landkreis Wittmund, Landkreis Ammerland und die kreisfreie Stadt Wilhelmshaven.

(278) Neben diesen Radwanderwegen existieren aber auch lokale Radwegeverbindungen z.T. für den Freizeitverkehr der ortansässigen Bevölkerung oder für Radausflüge für Touristen, die mehrere Tage in Jever und der näheren Umgebung bleiben.

(279) Hinweise auf sinnvolle Ergänzungen dieser Freizeitwege sind im Entwurf „Radfahren in der Stadt Jever“ vom September 2013 enthalten (siehe dort Kapitel f) Konzepte Freizeitwege inkl. Darstellung der Wegeverbindungen in Karten im Anhang der Ausarbeitung).

(280) Die grundsätzlichen Möglichkeiten zur Führung des Radverkehrs sind in der ***ABBILDUNG 30*** aufgeführt:

- Beschilderte Radwege, getrennte Geh-/ Radwege oder gemeinsame Geh-/ Radwege sind benutzungspflichtig. Gleiches gilt für auf der Fahrbahn markierte Radfahrstreifen.

- Wird die Beschilderung eines Radweges entfernt, verbleibt ein "anderer Radweg". Dieser ist weiterhin ein vollwertiger Radweg (und wird nicht etwa zum Fußweg), muss aber nicht benutzt werden. In diesen Fällen kann der Radfahrer auch die Fahrbahn des Kfz-Verkehrs benutzen.

- Gehwege können für Radfahrer freigegeben werden. Dies bietet sich ggf. dann an, wenn ein vormals gemeinsamer Rad-/ Gehweg nicht mehr ausgeschildert wird (der Radfahrer müsste dann auf der Fahrbahn fahren). Mit einem Gehweg/ Radfahrer frei dürften unsichere Radfahrer dann weiterhin den Gehweg benutzen. Allerdings dürfen die Radfahrer dort dann nur noch mit besonderer Vorsicht und quasi Schrittgeschwindigkeit fahren.

- Schutzstreifen auf der Fahrbahn dürfen anders als Radfahrstreifen vom Kfz-Verkehr überfahren werden, allerdings nur im Begegnungsfall mit einem anderen Kfz.

- Bei Bedarf kann auch bei einem Schutzstreifen der Gehweg für den Fahrradverkehr freigegeben werden. Der Fahrradfahrer hat dann die Wahl, den Schutzstreifen oder den Gehweg zu befahren.

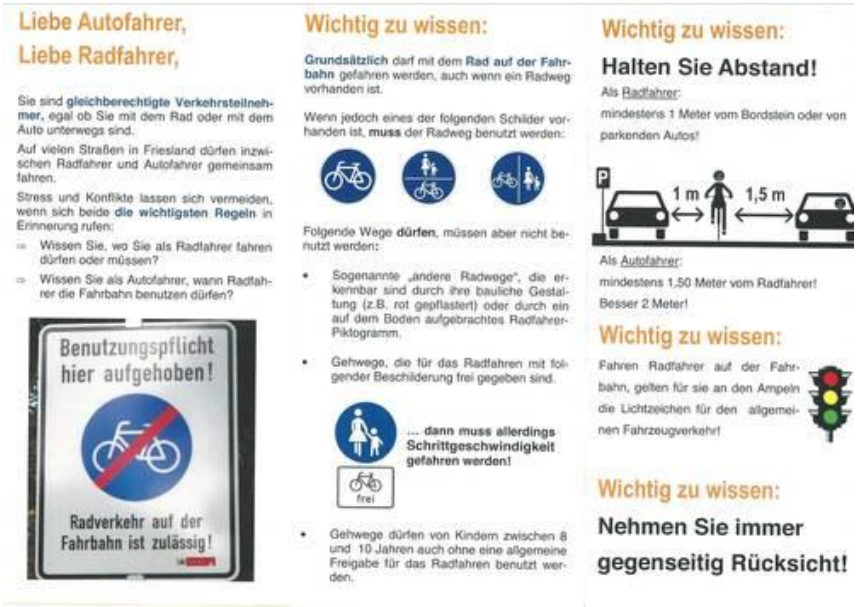
- Fahrradstraßen sind der Sonderfall eines Radweges. Mit Zusatzschild wird der Kfz-Verkehr hier zumeist ebenfalls zugelassen.

(281) Für Kinder gilt, dass sie bis zum 8. Lebensjahr den Gehweg benutzen müssen und bis zum 10. diesen benutzen dürfen.

(282) Die vormals benutzungspflichtigen Radwege oder kombinierten Geh-/ Radwege entlang der Hauptstraßen verfügten gemäß aktueller Richtlinien über keine ausreichenden Breiten (siehe Anhang 2.1 bis 2.28). Die Benutzungspflicht wurde entsprechend aufgehoben.

(283) Die Radwege sind als nichtbenutzungspflichtige Radwege weiterhin vorhanden. Ansonsten wurden die Gehwege für den Radverkehr freigegeben. Die Freigabe erfolgte jeweils auf der rechten Fahrbahnseite, d.h. nicht in Gegenrichtung (***ABBILDUNG 31***).

(284) Leider sind die rechtlichen Regelungen, dass Radfahrer auf der Fahrbahn fahren dürfen, vielen Verkehrsteilnehmern nicht bekannt. Informationen, wie etwa das untenstehende Faltblatt des ADFC sind deshalb von großer Bedeutung.



Faltblatt ADFC Friesland

(285) Entlang der stark vom Kfz-Verkehr befahrenen Straßen ist das Gehen bzw. Radfahrern nicht immer angenehm (Lärm, Schadstoffe).

(286) Zudem ergeben sich durch den hohen Kfz-Verkehr Trennwirkungen. Das heißt Straßenquerungen sind gerade für mobilitätseingeschränkte Personen oder unsichere Verkehrsteilnehmer teilweise nur eingeschränkt bzw. nur an Querungshilfen möglich.

(287) Abseits der Hauptrouten des Kfz-Verkehrs ergeben sich für den Fahrrad- und auch Fußgängerverkehr gute Verbindungen. Hier sind (zumeist in den Tempo-30-Zonen) keine benutzungspflichtigen Radwege ausgewiesen und auch nicht zulässig. Radfahrer können sicher auf der Fahrbahn fahren.

(288) Unter Berücksichtigung der erforderlichen Fahrbahnbreiten könnten im Hauptstraßennetz lediglich auf der Schützenhofstraße sowie der Bahnhofstraße Schutzstreifen für Radfahrer angelegt werden.

(289) Auf der Bahnhofstraße wäre dann aber ein absolutes Haltverbot anzuordnen. Für die ansässigen Geschäfte ginge entsprechender Parkraum verloren.

(290) Zudem bestünde das Problem, dass der Schutzstreifen als Radverkehrsanlage in der gesamten Stadt nur an einem Straßenzug eingerichtet wird. Sinnvoll sind aber möglichst gleichartige Radverkehrsführungen an allen Stellen im Stadtgebiet.

(291) Andernfalls besteht auch die Gefahr, dass Kfz-Nutzer den Schutzstreifen dahingehend missverstehen, dass nur hier der Radfahrer auf der Fahrbahn fahren darf, auf dem übrigen Hauptstraßennetz aber nicht. Das oben schon beschriebene Problem der mangelnden Regelkenntnis würde somit sogar verstärkt.

(292) Auch sind zahlreiche Sackgassen als „durchlässig“ gekennzeichnet. Radfahrer und Fußgänger erhalten dadurch die Information, ob die Sackgasse auch für sie gilt oder eben ein Geh- und/ oder Radweg weiterläuft.

(293) Die Fußgängerzone Große Wasserpfortstraße/ Große Burgstraße ist zur Benutzung durch Radfahrer freigegeben. Im Bereich Neue Straße/ Schlachtstraße ergibt sich insbesondere in den Sommermonaten ein deutlich höheres Fußgängerverkehrsaufkommen. Hier sollte deshalb tagsüber keine Freigabe für den Radverkehr erfolgen, um Störungen und Gefährdungen der Fußgänger zu vermeiden. Einer nächtlichen Freigabe steht diesbezüglich allerdings nichts entgegen.

(294) Im Bereich der Altstadt sollte aus Sicht des Fahrradverkehrs das grobe Kopfsteinpflaster durch einen radfahrerfreundlichen Belag ausgetauscht werden. Neben einer Asphaltierung sind hier auch andere (feinere) Pflasterungen möglich.

(295) Grundsätzlich sollte die Fahrbahnoberfläche der für den Radverkehr vorgesehenen regelmäßig kontrolliert werden. Schadhafte Oberflächen erhöhen die Sturzgefahr und machen das Radfahren nicht attraktiv.

(296) Hierbei ist auch auf die Fahrbahnrandbereiche nahe der Gosse entlang der Kfz-Hauptstraßen zu achten. Wenn Radfahrer die Hauptverkehrsstraßen des Kfz-Verkehrs jeweils am rechten Fahrbahnrand nutzen, sollte dort auch die Fahrbahnoberfläche sicher befahrbar sein. Andernfalls fahren Radfahrer ggf. mehr in der Fahrbahnmitte, wodurch sich der Kfz-Nutzer beeinträchtigt fühlt. Oder Radfahrer meiden die Fahrbahn komplett, weichen verstärkt auf den Gehweg aus und es kommt dort zu Konflikten mit den Fußgängern.

(297) Fahrradstraßen sind in der Stadt Jever nicht vorhanden und nicht erforderlich. Aufgrund der eher geringen Verkehrsbelastungen auf den Nebenstraßen des Kfz-Verkehrs können Radfahrer dort auch ohne die Einrichtung von Fahrradstraßen sicher fahren.

(298) Aus Gründen der Verkehrssicherheit sollte die Befahrung von den für den Radverkehr freigegebenen Gehwegen nur auf der jeweils rechten Seite zugelassen sein. Andernfalls könnten sich deutlich erhöhte Unfallgefahren ergeben (vergl. hierzu Faltblatt des ADFC Thüringen).

Faltblatt ADFC Thüringen

(299) Konsequent ist dann auch die Forderung der Freigabe des westlichen Radweges auf der Mühlenstraße zwischen der Einmündung Sillensteder Straße/ Mühlenstraße und der Einmündung Zum Tivoli/ Mühlenstraße abzulehnen.

(300) Radfahrer (insbesondere im Schülerverkehr zum Mariengymnasium) meiden hier den Wechsel der Straßenseite in Höhe Sillensteder Straße und wieder zurück an der Straße Am Tivoli oder Anton-Günther-Straße.

(301) Mit der bereits angesprochenen Verbesserung der Verkehrsführung und Signalschaltungen an der Verknüpfung Mühlenstraße/ Sillensteder Straße/ Jeversche Straße/ Alte Bundesstraße wird die Straßenquerung hier aber für den Fahrrad und Fußgängerverkehr verbessert.

(302) Entsprechende Verbesserungen für den die Hauptstraßen querenden Verkehr ergeben sich auch im Falle der Knotenumgestaltungen im Bereich Wangerländische Straße/ Schillerstraße sowie Schillerstraße/ Elisabethufer (siehe Kapitel 2.3).

(303) Verbesserungen der Querungsmöglichkeiten wären im Zuge der Schützenhofstraße sinnvoll. Aufgrund der sehr breiten Fahrbahn sowie der hohen Kfz-Verkehrsmengen sind Querungen hier teilweise nur schwer möglich. Die exakte Lage und Gestaltung der Querungsstellen (z.B. Bedarfssignalanlage oder Mittelinsel) ist im weiteren Planungsprozess festzulegen.

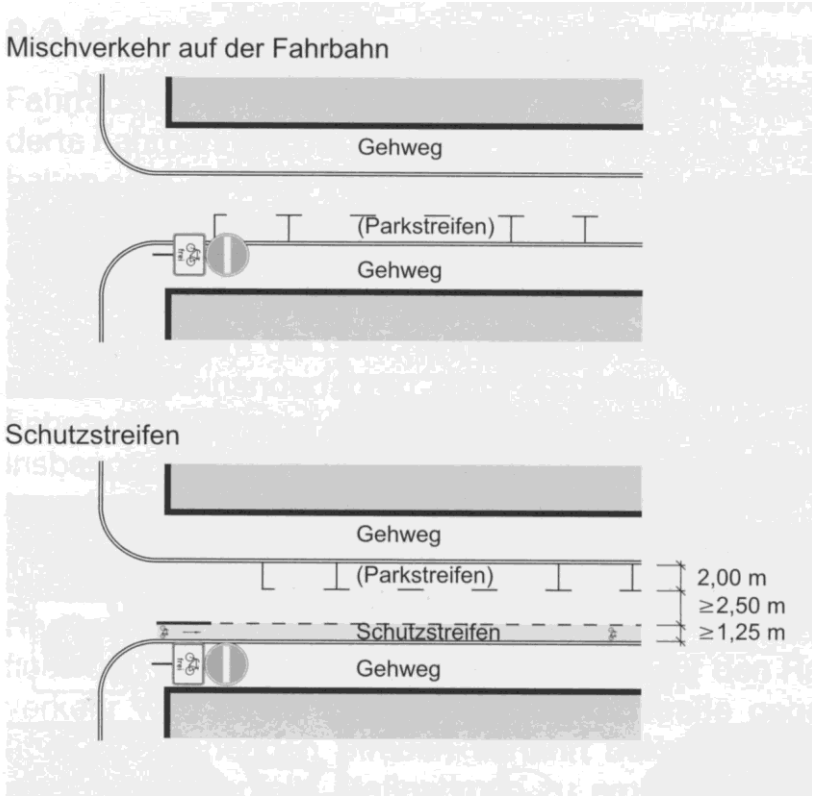
(304) Einbahnstraßen sind ein einigen Bereichen schon gegenläufig für den Radverkehr freigegeben (z.B. Sophienstraße zwischen Lindenallee und Bismarckstraße, Mühlenweg, Kaakstraße). Grundsätzlich können auch die übrigen Einbahnstraßen für den gegenläufigen Radverkehr geöffnet werden.

(305) In den Richtlinien sind hierfür bestimmte Breiten der Fahrbahn vorgegeben, die aber nicht zwingend einzuhalten sind. Letztlich stellt sich bei geringeren Breiten aber die Frage, welches Fahrzeug im Begegnungsverkehr entsprechend wohin ausweichen kann. Radfahrer sollten auf der Fahrbahn fahren. Entsprechend wird eine Fahrbahnbreite von 3,0 m, bei Linienbusverkehr von 3,5 m benötigt (jeweils zuzüglich Breite für parkende Fahrzeuge, ca. 2,0 m).

(306) Die Stellplätze sollten dann jeweils auf der in Einbahnstraßenrichtung linken Seite angeordnet werden, so dass sich durch ungenutzte Parkstände Ausweichmöglichkeiten ergeben. Zudem wird die Gefahr durch geöffnete Fahrzeugtüren durch den direkten Sichtkontakt zwischen Fahrzeugführer und Radfahrer minimiert.

(307) Wird in der Einbahnstraße allerdings ein ergänzender Schutzstreifen für Radfahrer entgegen der Einbahnrichtung vorgesehen wird inklusive Fahrbahn und Parkständen eine Fahrbahnbreite von 4,75 m benötigt. Die Stellplätze sollten dann auf der rechten Seite angelegt werden.

(308) Gemäß des Entwurfs „Radfahren in der Stadt Jever“ vom September 2013 sollen alle Einbahnstraßen sukzessive für Fahrradfahrer gegen die Einbahnrichtung freigegeben werden.



ERA: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen

(309) Im Rahmen der Verkehrserhebungen wurden auch die Radverkehrsmengen gezählt.

(310) Hierbei ist aber zu beachten, dass die Zählstellen alle im Zuge der verkehrswichtigen Hauptstraßen liegen. Da es hier aufgrund der höheren Verkehrsdichte unangenehm ist, Rad zu fahren, werden nach Möglichkeit verkehrsärmere Nebenstraße genutzt. Ggf. können auf Nebenstrecken auch Wege abgekürzt werden. Erfasst sind demnach nur Teilmengen des Radverkehrs.

(311) Dennoch ist zu erkennen, dass die Fahrradnutzung in verschiedenen Bereichen der Innenstadt stark schwankt. Radverkehrsanteile von rund 10 bis 20 % des Kfz-Verkehrs ergeben sich in der Bahnhofstraße, der Kleinen Bahnhofstraße, der Anton-Günther-Straße und der Mühlenstraße. Der höchste Wert ergibt sich mit 45% in der Großen Wasserpfortstraße. Ansonsten liegen die gezählten Werte im Bereich von 5 bis 10 % des Kfz-Verkehrs (***ABBILDUNG 32***).

(312) Die Aussagekraft der Daten ist zwar dadurch eingeschränkt, dass nur Teilmengen der Radverkehre erfasst wurden. Dennoch scheint der Anteil des Radverkehrs bereits relativ hoch zu sein, was mit dem relativ geringen Anteil des Kfz-Binnenverkehrs korreliert (siehe Kapitel 2.4.6).

(313) Neben diesen Daten wurden im Rahmen von Bürgerinformationen, eMails und einer Radverkehrsbefragung die vorhanden Probleme und Mängel, aber auch positives und Stärken sowie Lösungsvorschläge abgefragt.

(314) Hierbei werden einige Dinge häufig bemängelt. So sind Einbahnstraßen häufig nicht gegenläufig befahrbar und erzeugen größere Umwege.

(315) Bemängelt wird häufig der Fahrbahnzustand, insbesondere das grobe Kopfsteinpflaster in der Altstadt.

(316) Die weitere Fahrradinfrastruktur wird ebenfalls angesprochen. Es fehle an geeigneten Abstellplätzen, diese sollten am besten überdacht und abschließbar sein, die Beleuchtung sei teils verbesserungswürdig und auch Ladestationen für eBikes fehlen.

(317) Das Fehlen bzw. der Zustand der Radwege wurden ebenfalls häufig kritisiert. Im Bereich des Radverkehrs hat allerdings ein Paradigmenwechsel stattgefunden. Das Trennungsprinzip wurde aufgehoben, Radfahrer sollen nach Möglichkeit auf die Fahrbahn, da sie dort besser vom Kfz-Verkehr wahrgenommen werden.

(318) Die Stadt Jever hat auch schon darauf reagiert, indem sie die Benutzungspflicht für die innerstädtischen Radwege aufgehoben hat.

(319) Bei den Verkehrsteilnehmern ist dies noch nicht ausreichend kommuniziert, was die Forderung nach mehr Radwegen erklärt.

(320) **In der Stadt Jever steht ein sicheres Radwegenetz für den Alltagsradverkehr wie für die touristische Nutzung zur Verfügung.**

(321) **Punktuell sind an einzelnen Kreuzungen und Einmündungen (z.B. Mühlenstraße/ Sillensteder Straße/ Jeversche Straße/ Alte Bundesstraße, Wangerländische Straße/ Schillerstraße oder Schillerstraße/ Elisabethufer) oder Straßenzügen (Schützenhofstraße) Verbesserungen insbesondere der Querungsmöglichkeiten sinnvoll.**

(322) **Zu empfehlen ist die Anlage von zusätzlichen Abstellanlagen für den Radverkehr (Fahrradbügel statt „Felgenkiller", abschließbare Fahrradkäfige oder einzelnen Fahrradboxen) an zentralen Standorten wie dem Bahnhof (für den Alltagsradverkehr) oder im Bereich des Zentrums (Beginn Fußgängerzonen, Markt, Touristinfo, Kirchplatz: auch für den touristischen Radverkehr).**

(323) **Für Touristen wäre zudem die Anlage abschließbarer Boxen für das Fahrradgepäck sinnvoll. Die Stadtbesichtigung kann dann ohne das z.T. unhandliche Gepäck erfolgen.**

(324) **Die Abstellanlagen sollten zudem im Internet auf Stadtplänen/ Radwanderkarten bekannt gemacht werden und sind so eine zusätzlichen touristische Werbemaßnahme.**

(325) **Einbahnstraßen sollten grundsätzlich für den gegenläufigen Radverkehr freigegeben werden. Ausnahmen sind auch Gründen der Verkehrssicherheit aber möglich.**

(326) **Die Anlage von Schutzstreifen auf der Fahrbahn oder die Einrichtung von Fahrradstraßen ist nicht erforderlich. Weitere zusätzliche Regelungen und Einrichtungen würden die Verkehrsteilnehmer nicht immer verstehen und könnten damit eher zu weiteren Unklarheiten als zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit führen.**

(327) **Die Fahrbahnoberflächen sollten regelmäßig überprüft werden. Im Bereich der Altstadt ist das grobe Kopfsteinpflaster im Falle anstehender Sanierungsmaßnahmen aus Sicht des Radverkehrs gegen einen besser befahrbaren Belag ausgetauscht werden.**

(328) **Die Förderung des Radverkehrs ist eine permanente Aufgabe, die auch bei kleineren Maßnahmen zu berücksichtigen ist. Entsprechend wäre die Einrichtung eines Fahrradbeauftragen sinnvoll.**

2.8 Fußgängerverkehr

(329) Die Anlagen des Fußgängerverkehrs setzen sich zusammen aus:

- straßenbegleitenden Gehwegen,
- gemeinsamen Geh- und Radwegen,
- eigenständigen Gehwegen,
- Fahrbahnen (in Wohnstraßen oder verkehrsberuhigten Bereichen),
- Fußgängerzonen.

(330) Diese haben die Nahmobilität und dem Aufenthalt im öffentlichen Raum sicher zu stellen. Dabei ist besonders auf die Barrierefreiheit, die Umwegfreiheit und die Sicherheit zu achten. Die fußläufige Erreichbarkeit der Innenstadt ist dabei von besonderer Bedeutung.

(331) Es sind gefahrlose Fußwegverbindungen zu sichern. Einen Schwerpunkt des Fußgängerverkehrs in Jever bildet das sichere, ebenerdige Querungsangebot des Kfz-Hauptstraßennetzes.

(332) Als Möglichkeiten dazu sind je nach örtlicher Situation bauliche Maßnahmen ohne Vorrang (vorgezogene Seitenräume, Aufpflasterungen) Lichtzeichenanlagen, Fußgängerüberwege und andere geschützte Querungshilfen zu nutzen.

(333) Fußgängerüberwege (Zebrastreifen) sind dabei gemäß Richtlinien an den Zu- und Ausfahrten von Kreisverkehrsplätzen vorzusehen. Ein Fußgängerüberweg ist im Bereich des Schlosserplatzes vorhanden.

(334) Ansonsten sind in der Stadt Jever keine weiteren Fußgängerüberwege vorhanden. Aus Gründen der Verkehrssicherheit wird die zusätzliche Einrichtung weiterer Fußgängerüberwege kritisch bewertet. Zusätzliche Querungen sollten demnach als Bedarfssignalanlagen, Mittelinseln oder vorgezogene Seitenräume realisiert werden.

(335) Im Rahmen der Bürgerbeteiligung wurde die Verkehrssituation im Bereich Kostverloren häufig benannt (Schwierigkeiten bei Querungen durch Fußgänger, zu hohe Geschwindigkeiten im Kfz-Verkehr, gefährliches Überholen von Radfahrern, unübersichtliche, weil kurvige Straßenführung etc.).

(336) Teilweise wurden aber auch sich widersprechende Anregungen gegeben oder Forderungen erhoben. So wurden Hinweise auf zu kurze Grünzeiten und zu lange Wartezeiten für Fußgänger im Bereich Alter Markt/ Schloss gegeben.

(337) Gleichzeitig wurde aber auch der Wunsch nach einer verbesserten Schaltung mit mehr Grünzeit für den Kfz-Verkehr gefordert, um die Straße Kostvorloren zu entlasten und Fahrzeuge auf dem Straßenzug Mühlenstraße – Von-Thünen-Ufer zu bündeln. Beiden Verkehrsströmen, d.h. Fußgängern und dem Kfz-Verkehr, mehr Grünzeit und weniger Wartezeit zu ermöglichen, ist aber schlicht unmöglich.

(338) **Wie bereits in den vorstehenden Kapiteln ausgeführt, sind zusätzliche Querungen bzw. Verbesserungen der Querungsmöglichkeiten an den folgenden Stellen sinnvoll:**

- **Mühlenstr./ Sillensteder Str./ Jeversche Str./ Alte Bundesstr.,**
- **Wangerländische Str./ Schillerstr. (bzw. im nahen Umfeld),**
- **Schillerstraße/ Elisabethufer (bzw. im nahen Umfeld),**
- **Schützenhofstraße,**
- **Kostverloren.**

(339) **Im Bereich der Straße Kostverloren ist zur Erhöhung der Verkehrssicherheit eine Ausweisung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/ h zu prüfen.**

(340) **Gefährliche Überholvorgänge von Radfahrern werden minimiert, Querungen für Fußgänger auch ohne zusätzliche Querungshilfen verbessert, Lärmbelästigungen werden reduziert.**

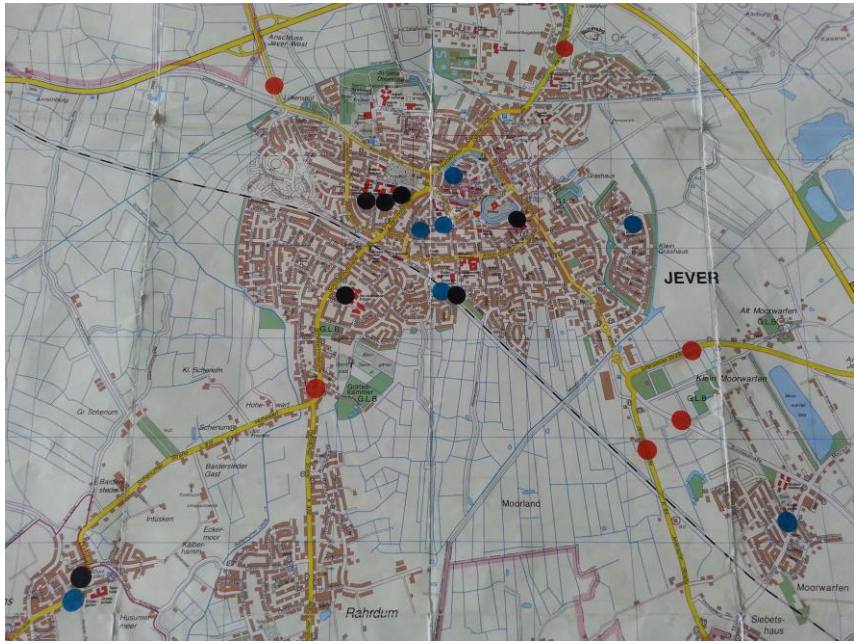
(341) **Zudem ist aufgrund der häufigen Abbiegevorgänge zu den anliegenden Parkplätzen, der Fußgängerquerungen, der Fahrbahnbreite von 6 m ohne Mittelmarkierung sowie des kurvigen Straßenverlaufs eine höhere Geschwindigkeit ohnehin kaum fahrbar.**

(342) Entlang des Hauptstraßennetzes sind straßenbegleitende Gehwege vorhanden. Für eine Reihe von Straßenquerschnitten wurden die Breiten der Verkehrswege erhoben (***ANHANG 2.1 bis 2.28***).

(343) Dabei zeigt sich, dass die Nebenanlagen für die gemeinsame Nutzung des Fahrrad und Fußgängerverkehrs oftmals deutlich zu schmal sind. Die sinnvolle und angestrebte Verlagerung des Fahrradverkehrs auf die Fahrbahn würde entsprechend auch dem Fußgängerverkehr zu Gute kommen.

2.9 Bereiche Schulen und Kindertagesstätten

(344) Standorte von Schulen und Kindertagesstätten sind vor allem südlich und westlich der Innenstadt angeordnet. Eine Grundschule befindet sich im Stadtteil Cleverns, jeweils eine Kindertagesstätte in Cleverns und Moorwarfen.



Standorte Schulen und Kindertagesstätten
Schwarz: Schule; Blau: Kita; Rot: Hauptzufahrtstraßen

(345) An den meisten Standorten ergeben sich keine wesentlichen Mängel. Wie üblich ist das Verkehrsaufkommen zu Schulbeginn/ Beginn der Kita-Betreuung sehr hoch. Der Verkehrsablauf wirkt dann wie an nahezu allen Standorten insbesondere mit (Grund)schulen und Kindertagesstätten vor allem morgens ungeordnet bis chaotisch. Insofern ist keiner der betrachteten Standorte diesbezüglich ein Sonderfall. Eltern bringen ihre Kinder mit dem Kfz zu den Einrichtungen, halten z.T. nur kurz und fahren umgehend weiter.

(346) Einzelne Stellplätze werden so in kurzer Zeit mehrfach belegt. Dies führt teilweise zu unübersichtlichen Situationen, wenn beim Ein- oder Ausparken rückwärts gefahren werden muss.

(347) Zugleich nutzen aber auch (Grund)schulkinder zu Fuß oder auf dem Fahrrad den Verkehrsraum ohne elterliche Begleitung und müssen sich entsprechend in dem vergleichsweise starken Kfz-Verkehr zurechtfinden.

(348) Obwohl sich trotz oder vielleicht auch wegen dieser unübersichtlichen Situation keine/ kaum Unfälle ereignen, ist das subjektive Sicherheitsgefühl gering. Bei Dunkelheit und/ oder Regen verstärkt sich dieses Gefühl noch. Die Sichtverhältnisse sind schlechter, zugleich fahren weniger Kinder mit dem Fahrrad oder kommen zu Fuß, sondern werden zusätzlich mit dem Kfz gefahren.

(349) Leider ist auch immer wieder zu beobachten, dass sich Erwachse/ Eltern im Verkehr nicht ordnungsgemäß verhalten (Radfahrer nutzen den Gehweg oder die falsche Straßenseite, Pkw-Fahrer halten in zweiter Reihe sowie an unübersichtlichen Stellen oder fahren mit zu hoher Geschwindigkeit). Aber auch Schülerinnen und Schüler weichen in größeren Fußgängergruppen auf die Fahrbahn aus, fahren mit mehreren Fahrrädern nebeneinander oder achten beim Überqueren der Fahrbahn nicht immer ausreichend auf den Kfz-Verkehr.

(350) Grundsätzlich gilt, je mehr Schülerinnen/ Schüler auf eine Schule gehen und je jünger die Schülerinnen und Schüler sind, desto größer fallen die Mängel im Verkehrsablauf aus.

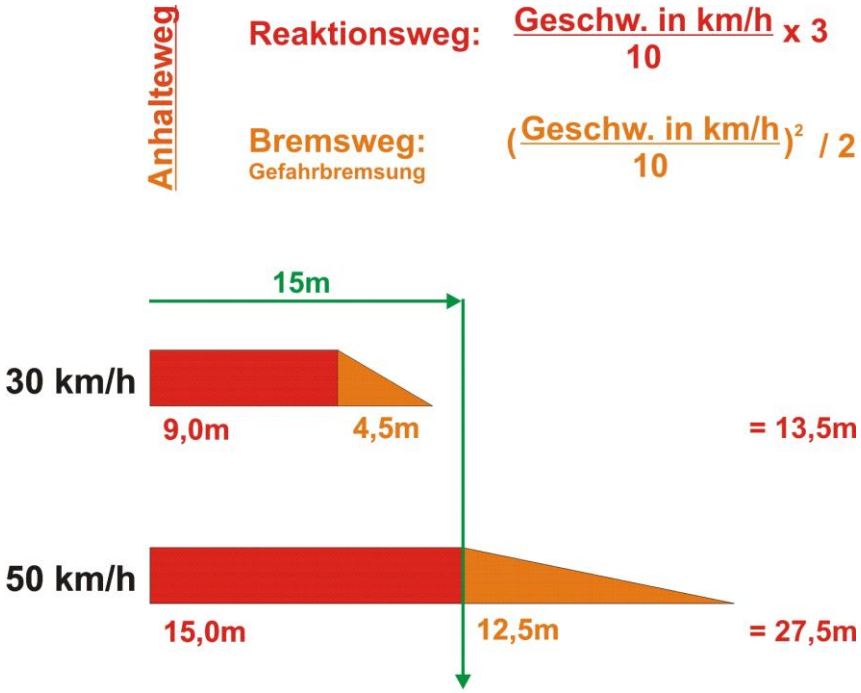
(351) Problematisch ist oftmals die Nachbarschaft von Kita und Grundschule durch die große Anzahl von mit dem Pkw fahrenden Eltern in Kombination mit den noch unsicheren allein gehenden Grundschülern.

(352) Bauliche Maßnahmen können nur beschränkt zur Problemlösung beitragen. Diese wirken oftmals nur punktuell (z.B. Schwellen, fest installierte Geschwindigkeitsüberwachungen) oder verschlechtern die Übersichtlichkeit der Verkehrsanlage (z.B. Engstellen, Planzungen).

(353) Auch das Aufstellen von Warnschildern (STVO Zeichen 136 „Kinder“) im Umfeld von Schulen ist eigentlich überflüssig. Zu Schulbeginn und Ende sind zumeist so viele Kinder unterwegs, dass die besondere Gefährdungslage von Fahrzeugführern nicht übersehen werden kann. In den Ferien kann das Zeichen mangels Schüleraufkommen entfernt werden.

(354) Da der Schulweg aber nicht immer direkt am Schild beginnt oder endet, werden Kinder in etwas größerer Entfernung zur Schule nicht geschützt. In Bereichen demnach, wo sie eher alleine oder in kleineren Gruppen auftreten, wird nicht besonders auf sie hingewiesen. Wo sie aufgrund der großen Mengen nicht übersehen werden können, steht ein zusätzliches Verkehrsschild.

(355) Wesentlich wichtiger erscheint es deshalb, sowohl bei den Schülerinnen und Schülern, als auch bei den Erwachsenen permanent Verkehrserziehung zu betreiben. Z.B. könnten die nachfolgend beschriebenen Zusammenhänge von gefahrener Geschwindigkeit und Unfallschwere auf Elternabenden thematisiert werden.



Läuft ein Mensch 15 m vor dem Fahrzeug plötzlich auf die Fahrbahn, bleibt ein Pkw bei einer Geschwindigkeit von 30 km/h ca. 1,5 m vor dem erschreckten Menschen stehen. Bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h erfolgt ein ungebremster Aufprall. Der Unfall ist voraussichtlich tödlich!

(356) Eine Besonderheit bezüglich der Verkehrssituation ergibt sich allerdings am Mariengymnasium. Dieses befindet sich unmittelbar im Kernstadtbereich südlich der Altstadt (***ABBILDUNG 33***).

(357) Aufgrund der unmittelbaren Innenstadtlage und der räumlich nicht vorhandenen Entwicklungsmöglichkeiten fehlen hier in größerer Anzahl Pkw-Parkplätze.

(358) Der Einzugsbereich der Schule geht deutlich über das Gebiet der Stadt Jever hinaus. In Verbindung mit den teilweise langen Busfahrtzeiten nutzen auch viele Schülerinnen und Schüler den privaten Pkw bzw. werden zur Schule gefahren.

(359) In den letzten Jahren wurden zudem weitere Schülerinnen und Schüler aus der ehemaligen Zweigstelle Schortens in den Standort Jever integriert.

(360) Die fehlenden Parkplätze sind am Beispiel der vorhandenen Beschilderung sehr anschaulich. Von der Mühlenstraße weist ein Schild zur Schule. Der dortige Parkplatz ist aber nur für Lehrkräfte freigegeben und zu Schulzeiten vollständig belegt. Auch in der kurzen Wegeverbindung zum Parkplatz stehen keine Stellplätze zur Verfügung, bzw. sind alle vorhandenen Stellplätze vollständig belegt.

(361) Entlang der Mühlenstraße sind die vorhandenen Stellplätze mit einer Höchstparkdauer von 2 Stunden ausgewiesen (Parkscheibenpflicht). Der nächste Großparkplatz (Theodor-Pekol-Platz) ist gebührenpflichtig. Nördlich des Schulbereiches befindet sich die Altstadt/ Innenstadt mit weitläufigen Grünanlagen und sich daran anschließenden ebenfalls nur kostenpflichtigen Parkplatzen (Schloss/ Graftenhaus).

(362) Südlich des Schulbereiches verläuft die Anton-Günter-Straße, an der sich beiderseits der Straße langgezogene Busbuchten befinden. Parken ist in diesen Abschnitten ebenfalls nicht möglich. Im weiteren Verlauf der Anton-Günter-Straße bzw. südlich davon befinden sich Wohnquartiere. Die dortigen Stellplätze werden von Anwohnern oder Innenstadtbesuchern (Dauerparkern) belegt.

(363) Der sich westlich der Schule befindliche P.-W.-Janssen-Weg ist nur äußerst schmal. Insbesondere zu Schulbeginn ist der Verkehrsablauf unübersichtlich bis chaotisch. Zu Fuß gehende oder mit dem Fahrrad fahrende Schülerinnen und Schüler sowie oftmals mit dem Pkw einen Parkplatz ansteuernde Lehrkräfte und die dort ggf. abfließenden Anwohner der direkt angrenzenden Wohnbebauung behindern sich gegenseitig. Hierzu kommt, dass auch Eltern ihre Kinder mit dem Pkw in den P.-W.-Janssen-Weg hineinfahren.

(364) **Bezüglich des Verkehrs im Umfeld der Schulen und Kindertagesstätten sind regelmäßige Informations- und Aufklärungsarbeiten zu leisten. Die Verkehrserziehung ist dabei nicht nur für die Schülerinnen und Schüler sondern auch für die Eltern äußerst wichtig.**

(365) **Auch wenn nicht alle Verkehrsteilnehmer dadurch zu rücksichtsvollem und vorsichtigem Verhalten animiert werden können, ist gerade Einsicht und Verständnis ein wesentliches Element der Verhaltensänderung.**

(366) **Größere Maßnahmen sind allerdings im Bereich des Mariengymnasiums erforderlich. Die Zu-/ Abfahrtssituation ist hier besonders problematisch.**

(367) **Insbesondere fehlen für die Lehrkräfte wie auch die volljährigen Schülerinnen und Schüler Pkw-Stellplätze. Diese könnten auf dem Theodor-Pekol-Platz oder an anderer Stelle im nahen Umfeld zur Verfügung gestellt werden. Hierzu sind weitere Abstimmungen zwischen der Schule, der Stadt und dem Landkreis Friesland als Schulträger erforderlich.**

(368) **Im direkten Umfeld sind Abstimmungen zwischen der Schule, den Anliegern und der Stadt zur möglichen Änderung von Verkehrsführungen insbesondere im P.-W.-Janssen-Weg sinnvoll. Diskutiert wurden u.a. Einbahnstraßenregelungen oder die Markierung von Stellplätzen auf der Fahrbahn für ein geordnetes Parkverhalten.**

2.10 Öffentlicher Personennahverkehr/ ÖPNV

(369) Der ÖPNV hat die Aufgabe, die Mobilität auch für Personen zu gewährleisten, die nicht mit dem privaten PKW fahren können oder wollen. Das größte Potential ist der Schüler- und Berufsverkehr. Allerdings hat der ÖPNV auch die Aufgabe, den Einkaufs- und Freizeitverkehr zu ermöglichen.

(370) Jever ist im Bahnverkehr Haltepunkt der auf der Strecke Esens – Wilhelmshaven bzw. Esens – Sande. Die Strecke wird durch die NordWestBahn GmbH betrieben. In ca. 30 Minuten ist Wilhelmshaven zu erreichen und in ca. 1 Std. erreicht man den Hauptbahnhof in Oldenburg. Die Fahrtzeit bis zum Hauptbahnhof in Bremen beträgt ca. 1:42 Std. Zwischen ca. 6:30 und 20:30 Uhr.

(371) Die Bahnlinie trennt den südwestlichen Teil der Stadt Jever vom restlichen Teil der Stadt. Zweimal pro Stunde sind damit die L 813 (Bahnhofstraße/Schützenhofstraße), die Sophienstraße bzw. der Moorweg, der Südergast sowie die K 94 (Chausseehaus) südlich von Jever, durch Schrankenschließungen blockiert.

(372) Der Bereich der Innenstadt wird nahezu flächendeckend durch die vorhandenen Buslinien erschlossen. Die Nachteile des ÖPNV liegen in der Taktfrequenz, der auf den Schülerverkehr ausgerichteten Fahrzeiten und Einsatztage. Spontannutzer sind daher nur schwerlich für die Nutzung des ÖPNV zu gewinnen.

(373) Die Liniendichte ist insgesamt hoch. 14 Buslinien verbinden die Ortsteile und die umliegenden Orte mit Jever. Das Liniennetz ist vor allem auf den Bahnhof, den Ortskern und die Schulen ausgerichtet. Außerdem ist zu erkennen, dass sich die Bushaltestellen größtenteils an den Hauptstraßen Jevers sammeln.

(374) In Grund- und Mittelzentren sind Fußweglängen von 400 bis 600 m zu den Haltestellen akzeptabel. Bezogen auf die Lage der Haltestellen in Jever sind damit große Teile der Stadt gut erschlossen. Das Gebiet südlich der Anton-Günther-Straße bis zur Bahnlinie und andere Randbezirke Jevers sind aber eher schlecht an das ÖPNV-Netz angebunden (***ABBILDUNG 34***).

(375) Der ÖPNV mit dem Bus dient im Wesentlichen dem Schülerverkehr. Dies ist nicht nur aus der Lage der Haltestellen, sondern auch aus den Fahrplänen ersichtlich, da die Fahrpläne vor allem auf die Schulzeiten ausgerichtet sind. Außerhalb der Schulzeiten und in Ferienzeiten ist die Taktfrequenz der Buslinien nur gering. Hierbei handelt es sich um ein allgemeines Problem des ÖPNV in der Fläche, d.h. abseits der Großstädte Allerdings dient der ÖPNV auch dem Tourismus, indem zentrale Punkte der Stadt Jever angefahren werden.

(376) Ebenso problematisch sind die Variationen in der Streckenführung. Je nach Tageszeit werden von den verschiedenen Linien unterschiedliche Strecken gefahren, bzw. Haltestellen bedient. Spontane Fahrten werden damit erschwert und unterbleiben oft, da vorher der Fahrplan ausführlich studiert werden müsste.

(377) Aufgrund der geringen Bevölkerungsdichte sind eine höhere Taktfrequenz und ein festes Liniensystem kaum wirtschaftlich.

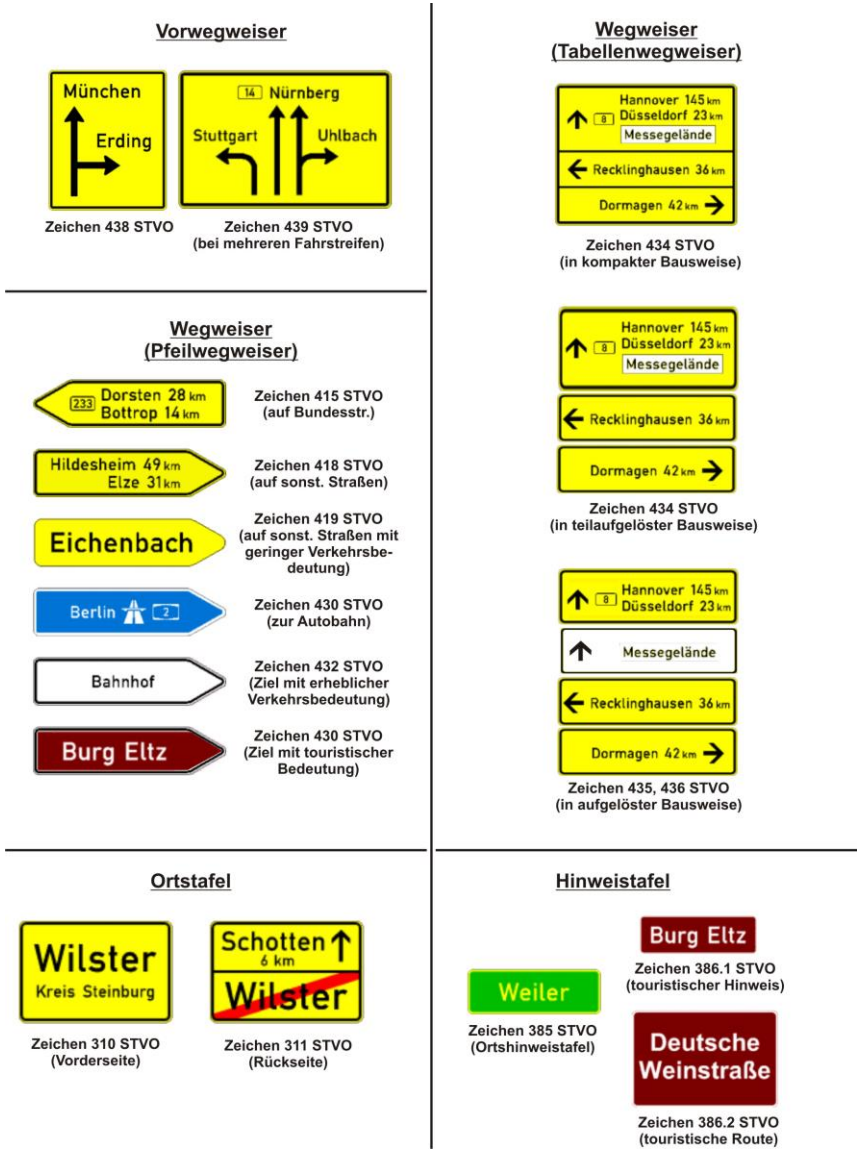
2.11 Beschilderung

(378) Die wegweisende Beschilderung setzt sich aus einzelnen Schildtypen zusammen (siehe nebenstehende Grafik). Unterschieden werden

- **Vorwegweiser (großflächige Ankündigungstafeln)**
- **Wegweiser**
  - Pfeilwegweiser
  - Tabellenwegweiser in kompakter, teilaufgelöster oder aufgelöster Bauweise,
- **Ortstafeln (Ortstafeln, Ortsendtafeln),**
- **Hinweistafeln**
  - Ortshinweistafeln (Orte mit gelber Schrift auf grünem Grund)
  - Touristische Hinweise (weiße Schrift auf brauner Tafel).

(379) Für die wegweisende Beschilderung sind einheitliche Maßstäbe anzuwenden. Form, Inhalte und Farbgebung werden in Richtlinien empfohlen (***ABBILDUNG 35***).

(380) Wichtigstes Führungsmerkmal in der wegweisenden Beschilderung sind die Zielangaben. Die Anzahl ist aus informations- und beschilderungstechnischen Gründen auf das notwendige Maß zu beschränken. Bei der Zielauswahl sind möglichst nur solche Ortsnamen zu berücksichtigen, die für die Orientierung als Leitziele Sammelfunktion besitzen. Ein einmal in die Beschilderung aufgenommenes Ziel muss dann in jeder folgenden Wegweisung bis zum Erreichen des Ziels wiederholt werden.



(381) Im Zusammenhang mit der Fertigstellung der Ortsumgehung B 210 um Jever und Schortens wurde die überörtliche Beschilderung entsprechend angepasst. Lokale Ziele werden durch weiße Schilder (die allgemeine Ziele kennzeichnen) oder braune Schilder (die touristische Ziele kennzeichnen) ausgewiesen (***ABBILDUNG 35***).

(382) Die Führung erfolgt über die Hauptstraßen oder direkt von dort auf kurzem Wege über die Nebenstraßen zu den Zielen. Über die Notwendigkeit der Ausschilderung lässt sich bei jedem Ziel diskutieren.

(383) So ist z.B. der Besucherparkplatz der Polizei nur selten genutzt. Im Notfall wird ohnehin per Telefon der Notruf gewählt, bevor man sich zu einer nächstgelegenen Polizeiwache begibt. Entsprechend wäre die Ausschilderung überflüssig. Gleichzeitig ist die Polizei aber das am häufigsten ausgeschilderte Ziel in der Stadt Jever.

(384) Die Ausschilderung des Rathauses ist insofern unbefriedigend, da direkt am Rathaus nur wenige Stellplätze zur Verfügung stehen, an Markttagen ist der Kirchplatzt komplett gesperrt.

(385) Das Feuerwehrmuseum wird von Besuchern nicht so stark frequentiert, dass eine Ausschilderung verkehrstechnisch notwendig wäre. Zugleich ist das Schild aber auch Hinweis und Werbung für die ohnehin vor Ort befindlichen Besucher auf eine weitere Attraktion in Jever.

(386) Die von den Hauptstraßen ausgewiesenen Fahrtrouten für einzelne ausgewählte Ziele sind im ***ANAHNG 3.1 BIS 3.17*** dargestellt.

Beschilderung Jever	
weiße Beschilderung	**braune Beschilderung**
Altenheim 2x	Feuerwehrmuseum 4x
Amtsgericht 3x	Jeverländisches Mahnmal Am Upschloot 2x
AOK 2x	Landw. Museum 2x
Bahnhof 2x	Friesland Halle 2x
BBS	
Ev. Freikirchlicher Gottesdienst	
Fliegerhorst 8x	
Friesland Halle 2x	
G. Magnus Karosseriefachbetrieb	
GE Am Bullhamm 2x	
GE Am Hillernser Hamm 2x	
Gesundheitsamt 2x	
Hospiz 2x	
Jugendhaus Jever	
Jugendherberge 3x	
Kreisamt 5x	
Landkreis Friedland Verwaltung 2x	
Mariengymnasium 2x	
MTV Sportanlage 4x	
Polizei 8x	
Rathaus 3x	
Schloss 3x	
Schulzentrum 3x	
Schulzentrum P	
Sportzentrum 2x	
Stadtkirche St. Marien 2x	
Stadtmitte 3x	
Straßenverkehrsamt 3x	
Theater 2x	
Viehhof Upmann	
Wohnmobile Stellplätze 2x	
Zentrum 2x	

(387) Im Zuge der weiteren Verbreitung von Navigationsgeräten im Kfz wie auch für Fahrradfahrer nimmt die Bedeutung der wegweisenden Beschilderung ab.

(388) Zudem ist auch in einem touristisch geprägten Bereich wie Jever der bei weitem größte Teil der Verkehrsteilnehmer ortskundig. Auch Touristen fahren ggf. nur bei ihrem ersten Besuch nach Beschilderung. Schon bei einem nächsten Besuch/ Aufenthalt wird die dann oftmals schon vorhandene Ortskenntnis für die Anfahrt und Zielführung genutzt.

(389) Von wesentlich größerer Bedeutung für die ortkundigen Besucher ist die Verbesserte Beschilderung des Parkleitsystems (siehe Kapitel 2.5)

(390) **Grundsätzlich sind an der Beschilderung keine Änderungen erforderlich. Dies gilt insbesondere da im Rahmen der Verkehrserhebungen die zielgerichtete Zufahrt von außen über die Umgehungsstraße zu den innerstädtischen Zielen festgestellt werden konnte. So wird das Gewerbegebiet sehr zielgerichtet über die Wangerländische Straße von Norden angefahren (siehe Kapitel 2.4.6).**

3 Fazit

(391) Nach dem Bau der Ortsumgehung Jever – Schortens im Zuge der B 210 hat sich die Verkehrssituation deutlich verbessert. Vergleichbare Maßnahmen, die ebenso spürbare Veränderungen bewirken könnten sind nicht vorhanden.

(392) Aufgrund der deutlichen Reduzierung der Verkehrsbelastungen sind wesentliche Probleme in Jever beseitig worden. Es bleiben aber kleinere und größere Mängel mit entsprechendem Verbesserungsbedarf, u.a.:

- Umgestaltung einzelner Knotenpunkte (Wangerländische Straße/ Schillerstraße und Schillerstraße/ Elisabethufer),
- Änderungen der Signalschaltungen an Verknüpfungsbereichen (Mühlenstraße/ Sillensteder Straße/ Jeversche Straße/ Alte Bundesstraße),
- Anlage zusätzlicher Querungshilfen (u.a. in der Schützenhofstraße, und dem Straßenzug Kostverloren),
- Verbesserung des Parkleitsystems,
- Änderungen der Parksituation und der Verkehrsführung im Bereich des Mariengymasiums,
- Durchlässigkeit von Einbahnstraßen für den Radverkehr,
- Oberflächengestaltung von Straßenzügen (z.B. Altstadt) für den Rad- und Fußgängerverkehr,
- Einrichtung eines Radverkehrsbeauftragten.

(393) Ein wesentliches Element zur Verkehrssicherheit wie zum partnerschaftlichen Verhalten der Verkehrsteilnehmer untereinander ist die Information bezüglich rechtlicher Vorgaben und aktueller Erkenntnisse.

(394) Bezüglich der Verkehrsführung des Fahrradverkehrs auf benutzungspflichtigen oder auch nichtbenutzungspflichten Radwegen oder auf der Fahrbahn mit dem Kfz-Verkehr erfolgen in zahlreichen Städten Informationskampagnen (vergl. Infoflyer der Stadt Hannover). Ein entsprechendes Informationsblatt hat auch der ADFC Friesland erarbeitet.

Infoflyer der Stadt Hannover zur Führung des Radverkehrs

(395) Die rechtlichen Bestimmungen sollten mit einem deutlichen Hinweis auf partnerschaftliches Verkehrsverhalten aller Verkehrsteilnehmer bekannt gemacht werden. (vergl. Kampagne Deutscher verkehrssicherheitsrat/ DVR in den 70er und 80er Jahren "Hallo Partner - danke schön").

(396) Aber auch aktuell wird mit der Kampagne des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung "Rücksicht im Straßenverkehr“ u.a. in Berlin und Freiburg, für gegenseitige Rücksichtnahme geworben.

(397) Auch bezüglich des Fußgängerverkehrs und der gefahrenen Geschwindigkeiten (z.B. in Tempo-30-Zonen, siehe Auswirkungen der gefahrenen Geschwindigkeit auf den Anhalteweg in Kapitel 2.9) ist eine vernünftige Öffentlichkeitsarbeit oftmals dauerhafter und damit wirkungsvoller, als die Umsetzung baulicher Maßnahmen. Auch hierfür wurden in Städten und Gemeinden Kampagnen gestartet (z.B. Stadt Hannover „Gibt mir Acht“ zur Schulwegsicherung).

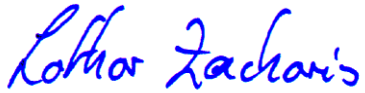
(398) So wird die Umsetzung von baulichen Maßnahmen (Engstellen, Schwellen etc.) oder allgemeinen Verschmälerungen von Fahrbahnquerschnitten die oftmals noch Rettungsdienste behindern ebenso wie die Installation von Geschwindigkeitsüberwachungen als Gängelung aufgefasst.

(399) Werden allerdings die Zusammenhänge zwischen Fahrten unter Alkoholeinfluss oder mit zu hoher Geschwindigkeit dargestellt, erfolgt oftmals eine Einsicht, die zum rücksichtsvolleren Fahren führt.

(400) Hilfreich ist dabei auch die Aufklärung in Schulen, bei der Kinder das Gelernte als Multiplikatoren an die Eltern weitergeben („Papa, warum fährst du hier zu schnell? Weißt du nicht ...“). So hat auch eine breite Aufklärungskampagne zu einem gesellschaftlichen und politischen Umdenken z.B. bezüglich der Gesundheitsgefahren des Rauchens geführt. Umfangreiche Rauchverbote und Einschränkungen waren die Folge, die aufgrund des breiten gesellschaftlichen Konsenses aber durchgesetzt und weitgehend akzeptiert wurden.

(401) Hilfreich wäre in diesem Zusammenhang eine regelmäßige Artikelfolge in den lokalen Tageszeitungen, um ein möglichst breites Kreis der Bevölkerung anzusprechen. Informationsabende in Schulen und Hinweise auf der Internetseite der Stadt können zusammen mit ausgelegten oder sogar in Anzeigenblättern verteilten Flyern die Aufklärungsarbeit vorvollständigen.

Hannover, März 2016



Dipl.-Geogr. Lothar Zacharias