

Radfahrplan 2030



Entwurf erstellt von

Ingo Borgmann - Fahrradbeauftragter der Stadt Jever

Jörg Schwarz - Abteilungsleiter bei der Stadt Jever

(Stand: 11.11.2020)

Vorwort des Bürgermeisters:

...

Ziele des Radfahrplans 2030

- **Oberstes Ziel ist die Neuaufteilung des Verkehrsraumes im Gebiet der Stadt Jever im Sinne eines gedeihlichen Miteinanders aller VerkehrsteilnehmerInnen.**
- **Bei allen Vorhaben von der Planung über Straßenbaumaßnahmen, Kanalarbeiten bis hin zu Markierungen sind die Belange des Radverkehrs zu berücksichtigen.**
- **Die Förderung des Radverkehrs muss eine Querschnittsaufgabe über alle Bereiche städtischer Planung sein.**
- **Durch ein abgestimmtes Vorgehen soll zugleich der Fahrradtourismus gefördert werden.**
- **Grundsätzlich wird der Radverkehr auf die Fahrbahn verlagert. Die gemeinsame Nutzung von Geh-/Radwegen ist der Ausnahmefall und nur dort erlaubt, wo die baulichen Gegebenheiten dies ermöglichen und/oder die verkehrlichen Bedingungen dies erzwingen.**
- **An den verkehrlichen Hauptachsen (Wittmunder Str. bis Sillenstede Str., Blaue Str. bis Rahrdom-Kreisel, Schillerstr./Wangerländische Str.) sollen nicht benutzungspflichtige Angebotsradwege erstellt oder ausgebaut werden.**
- **Die Innenstadt wird vom Autoverkehr zugunsten des Radverkehrs entlastet. Dazu wird das Parkraumkonzept neu ausgerichtet.**
- **Es soll ein Fahrradrundweg um die gesamte Stadt geschaffen werden.**
- **Im Haushalt der Stadt sind die personellen und sächlichen Voraussetzungen zu schaffen.**
- **Definierte Maßnahmen werden in Maßnahmenblättern erfasst, priorisiert und fortlaufend umgesetzt.**
- **Fördermittel (EU, Bund, Land, Landkreis) werden identifiziert und für geeignete Maßnahmen eingesetzt.**
- **Eine Arbeitsgruppe begleitet die Umsetzungsprozesse, schlägt aber auch Maßnahmen zur Umsetzung vor.**

Rechtsgrundlagen und Planungshilfen

StVO Straßenverkehrsordnung in der z.Zt. gültigen Fassung

VwV-StVO - Allgemeine Verwaltungsvorschriften zur Straßenverkehrsordnung

Planungshilfen

ERA - Empfehlungen für Radverkehrsanlagen - Ausgabe 2010

RASt - Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen - Ausgabe 2006

Daneben sind im Einzelfall eine Unzahl von Regelwerken, Empfehlungen und Hinweise zu beachten, wie z. B. **ReStra** - Hamburger Regelwerke für Planung und Entwurf von Stadtstraßen, **EFA** - Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen **usw.**

Die meisten Planungshilfen nehmen jedoch Bezug auf die ERA. Eine Novellierung und Anpassung der ERA ist nach Ansicht von Fachleuten etwa 2022/23 zu erwarten.

Ziel dieses Plans soll auch sein, einen Prozess zur Förderung des nicht motorisierten Verkehrs in Jever in Gang zu setzen und definierte Maßnahmen zu priorisieren, und konsequent und koordiniert umzusetzen.

Sofern Zuständigkeiten anderer Stellen berührt sind, soll deren Handeln nicht den städtischen Interessen zuwiderlaufen. Ein ständiger Austausch mit den zuständigen Kreis- und Landesbehörden ist weiterhin zu pflegen und noch auszubauen. Soweit dieser Plan Zuständigkeiten anderer Träger berührt, soll mit diesen eine einvernehmliche Lösung herbeigeführt werden.

Die Gründe für die Förderung des Radverkehrs liegen auf der Hand. Es handelt sich um ein

- emissionsarmes (Abgas, Lärm),
- flexibles,
- zeitsparendes (bis ca. 5 km),
- ökonomisches,
- gesundheitsförderndes und soziales

Verkehrsmittel.

Die Nutzung führt zu einer Entlastung der Parkmöglichkeiten in der Innenstadt, zur Vermeidung des Parkplatzsuchverkehrs und somit zu einer erheblichen Verminderung von Lärm- und Abgasbelastungen. Jever strebt an, bis 2030 einen Gleichklang zwischen motorisiertem und nicht motorisiertem Verkehr erreicht zu haben.

Das Ergebnis wäre eine Erhöhung des Wohn- und Erlebniswertes (auch für den Tourismus) der Stadt Jever.

Wenn der Anspruch auf einen zeitgemäßen Ausbau des Fahrradverkehrs besteht, kann dies nur bedeuten, dass eine spürbare Verlagerung von Anteilen des KfZ-Verkehrs auf den Fahrradverkehr erfolgt. Dabei sind u.a. folgende Maßnahmen möglich:

- Verringerung des Parkraumes für KfZs
- Einschränkungen der Zufahrt (Anlieger frei, Sackgassenbildung für PKW)
- Geschwindigkeitsbegrenzungen
- Fahrstreifenverengung
- abgesenkte Bordsteine
- Verkehrsfluss am Fußgänger- Radfahrverkehr ausrichten

Zahlreiche aktuelle Herausforderungen rufen geradezu nach einer Lösung. Klimaschutz, Gesundheitsförderung, „sanfter Tourismus“, gestiegenes Bewusstsein für Natur und Umwelt, aber auch Kostenbewusstsein sind nur einige Fragestellungen, die nach einer Antwort verlangen.

Hinzu kommt, dass immer mehr Menschen die neuen und verbesserten Möglichkeiten des Radfahrens nutzen, leicht und bequem von A nach B zu gelangen, weitere Strecken zu überbrücken und dabei auch Lasten aller Art zu transportieren.

Diese Entwicklung ist noch nicht zu Ende. Die Stadt Jever sieht sich daher in der Pflicht, in einem Programm „Radfahrplan Jever 2030“ die Herausforderungen anzunehmen mit dem Ziel, sich bis zum Jahre 2030 als Fahrradstadt zu präsentieren. Auf dem Weg dahin sollen die Bedingungen für den Fahrradverkehr sukzessive verbessert werden. Die Nutzung des Fahrrades muss erleichtert, interessanter und sicherer werden. Durch die Steigerung der Sicherheit und des Komforts steigt auch die Akzeptanz.

Trotz der im nachfolgenden Text vorwiegend verwendeten männlichen Form mögen sich Frauen gleichermaßen angesprochen fühlen.

In Jever -wie auch anderswo- hat in den vergangenen Jahren und Jahrzehnten bei Planung und Bau von Verkehrswegen sowie Planung und Realisierung von neuen Wohngebieten stets der motorisierte Verkehr den Vorrang gehabt. Aufgrund höchstrichterlicher Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts aus dem Jahr 2010 (Urteil vom 18.11.2010 -BVerwG 3 C 42.09) erfüllen die vorhandenen Radwege nicht mehr die Voraussetzung für eine Benutzungspflicht. Das Gericht stellt in dem Grundsatzurteil fest, „dass für den Radverkehr die Fahrbahnnutzung den Regelfall darstellt“. Die Radfahrenden haben seitdem die Wahl zwischen der Straßenbenutzung und den Gehwegen, jedoch nur, wenn diese mit dem entsprechenden Zusatzschild (Zeichen 239 Gehweg mit Zusatzschild „Radfahrer frei“) freigegeben sind.

Der Allgemeine Deutsche Fahrradclub ADFC fordert eine strikte Trennung von Geh- und Radwegen, ansonsten sollten Radfahrer die Straße benutzen. Schließlich seien motorisierte und nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer im öffentlichen Straßenverkehr absolut gleichgestellt. Im Leitfaden „Radverkehr“ der Nds. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr wird davon ausgegangen, dass der Radverkehr (entsprechend einem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts) auf die Straße gehört.

Beide Möglichkeiten bergen jedoch z. T. erhebliches Konflikt- und Gefahrenpotenzial in sich. Dieser Zustand ist auf die Dauer nicht hinnehmbar. Zu bedenken ist dabei, dass der Radverkehr in den letzten Jahren erheblich zugenommen hat. Dazu hat auch der anhaltende Boom der Nutzung von Pedelecs beigetragen. Verstärkt werden auch ein- und mehrspurige Lastenfahrräder für Transportlösungen aller Art genutzt.

Allgemein wird ein Nebeneinander von Radfahrern und Fußgängern problematisch und als nicht mehr zeitgemäß gesehen. Nach den Richtlinien der Landesstraßenbauverwaltung (Leitfaden Radverkehr/Radverkehrsführung–Radwegebenutzungspflicht – Kostenträgerschaft –Baulast für Radwege an Bundes- und Landesstraßen in Niedersachsen) sollte das Radfahren auf Gehwegen mit einer lichten Breite von unter 2 Metern ausgeschlossen werden. Das trifft in Jever –exemplarisch genannt – in der stark befahrenen Adolf-Ahlers-Straße/Ziegelhofstraße, und besonders in Höhe des Einkaufszentrums Bahnhofstraße/Adolf-Ahlers-Straße zu.

An exponierten Straßenabschnitten (Schillerstraße, Wangerländische Str., Elisabethufer, Wittmunder Str., Mühlenstraße ab Alter Markt bis Sillensteder Str., L 813 von Blaue Str. bis Cleverns bzw. Rahrdumer Str. bis Fliegerhorstkreisel) sollte Radfahrern die Möglichkeit gegeben werden, den Gehweg unter Beachtung des Vorrangrechts der Fußgänger mitzubenutzen. Den Menschen, die nicht sicher im allgemeinen Straßenverkehr auf der (Kfz-)Fahrbahn „mitschwimmen“ können oder wollen, sollte ein alternatives Angebot vorgehalten werden.

Dazu müssten allerdings die Gehwege eine entsprechende Breite aufweisen und der Radfahrweg (ohne Benutzungspflicht) farblich oder durch entsprechende Materialwahl gekennzeichnet sein. Langfristig ist eine Neuaufteilung des Verkehrsraums zugunsten des Radverkehrs anzustreben.

Die Beschaffenheit des Untergrundes, wie sie sich derzeit präsentiert, entspricht gerade den Anforderungen an die Verkehrssicherungspflicht, dadurch, dass Schäden und Gefahrstellen umgehend beseitigt und regelmäßige Kontrollen vorgenommen werden.

Gleichwohl stellen hochstehende Kanaldeckel unterhalb des sicherheitsrelevanten Toleranzbereichs von ca. 2 cm, Senken, die sich bei Regen schnell in nicht einschätzbare Pfützen verwandeln und bei Frost zu gefährlichen Glatteisflächen werden, Hecken und Einfriedungen, Mülltonnen, die in den Verkehrsraum hineinragen sowie „Berg- und Tal-Übergänge“ an Einmündungen und Ein- und Ausfahrten teils über das hinnehmbare Maß Anforderungen an Aufmerksamkeit und Konzentration der Radfahrer.

So ist es nachvollziehbar, dass immer mehr Radler ihr Recht wahrnehmen, auf der Fahrbahn zumindest einen ebenen und in der Regel gepflegten Untergrund gegenüber den gefasteten Betonsteinen auf den Gehwegen zu genießen. Überdies müssen sie zumindest auf Fußgänger keine besondere Rücksicht nehmen.

Die aktuelle Rechtslage (StVO) stärkt die Rechte der Radfahrer. Mit der VwV-StVO 2009 wird eine verstärkte Berücksichtigung der Belange des Fußverkehrs verlangt.

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (kurz BMVI) hat deshalb im Rahmen einer StVO-Novelle, die am 28. April 2020 in Kraft trat, die Rechte der Radfahrer umfassend erweitert und gestärkt.

Diese Entwicklung wird sich fortsetzen, ist aber bei weitem noch nicht bei der Mehrzahl der Kfz-Nutzer angekommen. So wird das nach der Novellierung der StVO in diesem Jahr festgeschriebene Abstandsgebot beim Überholen von Radlern innerhalb von Ortschaften von 1,5 m (außerhalb 2 m) regelmäßig nicht eingehalten. Radfahrer werden angehupt, auf den – aus Sicht des Autofahrers – vermeintlichen Radweg weggedrängt, begleitet oft mit zornigen Gesten.

In den vergangenen Jahren und Jahrzehnten stand bei Planung und Sanierung von Verkehrswegen in der Regel der Kraftfahrzeugverkehr im Blickpunkt. Das galt – und gilt z. T. bis in die Gegenwart – auch bei Planung und Anlage neuer Wohngebiete.

Daraus ergibt sich die Forderung nach Fahrwegen, die allein dem Radverkehr vorbehalten sind und Verbindungen zwischen der Peripherie und dem Stadtkern bilden. Das erfordert allerdings einen Paradigmenwechsel unter teilweiser Aufgabe tradierter Sichtweisen.

In den letzten Jahren haben sich verschiedene Stellen mit der angesprochenen Thematik z. T. sehr dezidiert auseinandergesetzt und auch konkrete Vorschläge unterbreitet.

Der „*Entwurf – Radfahren in der Stadt Jever*“ aus dem Jahre 2013, entstanden aus der Zusammenarbeit der Fachdienste Ordnung und Soziales und Bauen, Planen, Umwelt sowie des ADFC Kreisverbandes Friesland bietet eine solide Grundlage, an die aktuellen und künftigen Herausforderungen anzuknüpfen. Unter dem Punkt „*d) Konzepte*“ werden einige Maßnahmen angesprochen, die auch heute noch z. T. hoch aktuell sind. Herauszuheben sei die Steigerung der Sicherheit an stark befahrenen Straßen durch einen Fahrradschutzstreifen und die Oberflächenbefestigung der Fahrbahnen durch Asphaltierung oder ungefaste Betonsteine. Sofern Fußwege für den Radverkehr freigegeben sind, sollte an den Übergängen eine Ausbildung eines Bordes verzichtet werden. Vielmehr wird die Möglichkeit der schräg gesetzten Rinnensteine vorgeschlagen (Seite 8, 9 aaO).

Der *Verkehrsentwicklungsplan Jever*, im Auftrag der Stadt Jever erstellt vom Büro Dipl.-Geogr. Lothar Zacharias, Hannover – Zacharias Verkehrsplanungen, März 2016, geht dezidiert auf Schwächen und Probleme in Bezug auf Radverkehr ein und greift dabei Anregungen der Bürgerinnen und Bürger auf (Anhang aaO).

Das Tourismuskonzept aus dem Jahr 2019 geht auf die zunehmende Bedeutung des Radtourismus ein.

Wichtige Grundlagen sind die allgemeinen technischen Regelwerke, zusammengefasst in den „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA 2010“ sowie der sehr kompakte und übersichtliche „Leitfaden Radverkehr“ der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr. Zahlreiche Veröffentlichungen und Leitfäden fast aller

Bundesländer setzen sich mit dem Radverkehr und der Radinfrastruktur auseinander. Nur beispielhaft sei genannt: „Handreichungen für Radverkehrsbeauftragte“ der kommunalen Arbeitsgemeinschaft zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs in Schleswig-Holstein RAD-SH und „Das Rad im Straßenverkehrsrecht – Erfahrungen aus der Praxis – Kommunale Radverkehrspolitik Petra-Kelly-Stiftung 2014“ (Robert Zach, Kreisverwaltungsrat der Landeshauptstadt München)

Die Forderung des Allgemeinen Deutschen Fahrradclubs ADFC nach „Mehr Platz fürs Rad“ lässt sich u. E. nur dadurch umsetzen, dass entweder neue normgerechte Radwege gebaut werden oder Straßen derart umgestaltet werden, dass Fahrräder und Kraftfahrzeuge getrennt voneinander den vorhandenen Verkehrsraum nutzen.

Mit einem „Weiter so“, das sich auf die Pflege und Unterhaltung des Bestandes an Fahrwegen beschränkt, können die Ziele bis 2030 nicht erreicht werden.

Die Diskussion wird also auch darüber geführt werden müssen, nicht ob, sondern in welchem Umfang Teile des bisher vom Kraftverkehr quasi privilegiert in Anspruch genommenen Verkehrsraums auf den nicht motorisierten Verkehr übertragen werden kann und soll!

Des Weiteren sollten geplante Maßnahmen so konfiguriert werden, dass ein Höchstmaß an Förderungen durch Bund, Land und Kreis eingeworben werden kann.

Auf die Vorzüge des Fahrradfahrens an sich in der immer intensiver geführten Klimadiskussion und auf die sozialen und gesundheitlichen Gesichtspunkte braucht hier nicht vertiefend eingegangen zu werden. Der „Allgemeine Deutsche AUTO-Mobil Club ADAC“ spricht vom Radfahren als „die gesündeste und hygienischste Form der Mobilität“ im „Coronajahr 2020“ (Zit. nach ADAC Mitgliederzeitung Nr. 2/2020).

Es zeichnet sich allerdings eine sehr dynamische Entwicklung hin zu einer Verlagerung zur Nutzung von Fahrrädern mit Motorunterstützung, sog. Pedelecs sowie ein- oder mehrspurigen Lastenfahrrädern mit und ohne Motor ab. Das erweitert den Fahradius und die Möglichkeiten, Transporte von z. B. Einkäufen auch ohne Pkw durchzuführen. Aber auch die Zustellung von Waren und Gütern durch gewerbliche Dienste in den Innenstädten wird zunehmend auf Lastenräder verlagert („letzte Meile“). Der Verein „Dein Deichrad“ verleiht Lastenräder kostenlos an interessierte Nutzer.

Immer mehr Seniorinnen und Senioren, die das Fahrradfahren eigentlich schon aus unterschiedlichen Gründen aufgegeben hatten, entdecken dank der Möglichkeiten, die das Pedelec bietet, eine neu gewonnene Mobilität. Diese Entwicklung, die bereits jetzt in Jever zunehmend wahrnehmbar ist, erfordert eine qualitative und quantitative Anpassung insbesondere der Fahrwege. Aber auch entsprechende Präventionsarbeit muss auf diesem Gebiet geleistet werden. Spezielle Kurse müssen angeboten werden, um den Umgang mit den schnelleren Fahrzeugen besser zu handhaben. Weitere Aktionen wie Banner, Plakate etc runden Projekte ab, um am Ende eine Erhöhung der Sicherheit (z.B. das Tragen von Helmen) in der Bevölkerung zu erreichen.

Vereinzelt sind auch schon sog. Elektro-Kleinstfahrzeuge, also Elektro(tret)roller im Stadtgebiet sichtbar. Diese Fahrzeuge sind versicherungspflichtig und dürfen bauartbedingt mit max. 20 km/h nur auf Radverkehrsflächen fahren.

Kennzahlen:

Fläche in qkm	42,13
Bevölkerung am 31.12.20	14.207
Anteil der Personen 65 Jahre und älter	3.719
Durchschnittliches Alter	46,6
Übernachtungen in Hotels und Pensionen	3,3
Straßenkilometer	ca. 110

Seit den 1980er Jahren hat der Fahrradtourismus in Mitteleuropa an Popularität gewonnen. Damit nimmt das Verreisen mit dem Fahrrad auch einen immer höheren touristischen als auch wirtschaftlichen Stellenwert ein. Im Jahr 2019 haben insgesamt 5,4 Millionen Deutsche eine Radreise mit mindestens drei Übernachtungen unternommen, über 40 Prozent blieben 4 bis 7 Nächte in ihrem Fahrradurlaub, wobei die beliebtesten Reisemonate Mai und Juni waren. Fast die Hälfte der deutschen Radreisenden ist zwischen 45 und 64 Jahre alt und unternimmt eine Radreise am liebsten mit dem (Ehe-)Partner. 93 Prozent nutzten während der Radreise ihr eigenes Fahrrad, in den meisten Fällen handelt es sich hierbei um ein Touren- oder Trekkingrad. (Quelle: <https://de.statista.com/themen/2699/radtourismus/>)

Beteiligung von Bürgern und Institutionen

Eine möglichst breit aufgestellte Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger ist dabei unerlässlich, um eine größtmögliche Akzeptanz der anstehenden Entscheidungen und der durchzuführenden Maßnahmen zu erreichen.

Um das gesteckte Ziel zu erreichen, wurden neben den

- o Fachdienststellen der Stadt Jever
- o Bürgerinnen und Bürger, -
- o Allgemeine Deutsche Fahrradclub ADFC,
- o Wind- und Wetter Radler,
- o Verkehrssicherheitskommission
- o Unfallkommission

- o Verkehrswacht
- o Polizei
- o VertreterInnen aus Politik, Handel und Gewerbe, des ÖPNV
- o Landkreis Friesland und, soweit erforderlich
- o Dienststellen des Landes Niedersachsen eingebunden werden.

Daneben ist eine enge Abstimmung mit dem

- o Landkreis Wittmund, der
 - o Stadt Schortens und der
 - o Gemeinde
- erfolgt.

Wangerland

Zusätzlich wurden Anregungen von Bürgerinnen und Bürgern im Rahmen von zwei geführten Fahrradtouren aufgenommen und es erfolgte eine Abfrage per Mail.

Die Stadt Jever hat die Förderung des Radverkehrs in den Fokus genommen und bereits Maßnahmen umgesetzt. Zu nennen ist die

- o Einsetzung eines ehrenamtlichen Fahrradbeauftragten
- o Öffnung der gegenläufigen Nutzung der Einbahnstraßen,
- o eine geänderte Verkehrsführung im Bereich des Mariengymnasiums, die
- o Einführung des touristischen Knotenpunktsystems (inkl. QR-Code zur touristischen Erschließung) in Kooperation mit den Nachbargemeinden einschl. der Stadt Wilhelmshaven,
- o Schaffung weiterer zeitgemäßer Radabstellanlagen.
- o Sukzessive wurden in Einmündungsbereichen die Aufpflasterungen schwellenlos/schwellenarm gestaltet.
- o Jever nimmt erfolgreich an der jährlichen Aktion „Stadtradeln“ des „Klimabündnisses“ (mit jährlich steigenden Zahlen) teil.
- o Sanierung des Fuß-/Radweges Wittmunder Str. von Normannenstr. bis Ziegelhofstr. einschl. der Überführung Einkaufszentrum „Aldi“

In der konkreten Überlegung sind

- o die Errichtung von reinen Fahrradstraßen
(Der Clevernser Schulweg wurde bereits eingerichtet.)

sowie die

- o fahrradfreundliche (Um-)Gestaltung des Bahnhofsplatzes
(inkl. einer Gemeinschaftsabstellanlage für Pendler).

Problemstellungen und Lösungsansätze bzw. Lösungsvorschläge, soweit sie aus bisher vorliegenden Quellen (u. a. Bauamt, Verkehrsentwicklungsplan, Hinweisen an den Fahrradbeauftragten, Einwendungen der Bürgerinnen und Bürger) bekannt und (noch) nicht behoben sind.

Grundsätzlich:

- o Betrachtung / Untersuchung der Hauptachsen Blaue Straße / Bahnhofstr. / Schützenhofstr. / Rahrdumer Str. bis Fliegerhorstkreisel
- o Kleine Bahnhofstr.bzw. Florianstr. / Anton-Günther- Str. bis Mühlenstr.
- o Wittmunder Str. / Elisabethufer bis Alter Markt
- o Schillerstraße / Wangerländische Str.
- o Mühlenstr. ab Alter Markt bis Sillensteder Str.
- o An der alten Bundesstraße
- o Addernhausener Straße

Bei den vorgenannten Straßen hat eindeutig der Autoverkehr den Vorrang. Werksverkehr Brauerei, Schwerlastverkehr, landwirtschaftlicher Verkehr sowie Berufsverkehr zum und vom Fliegerhorst. Eine Begrenzung der zulässigen Geschwindigkeit ist derzeit aus rechtlichen Gründen nicht zulässig. Radfahren auf der Fahrbahn neben dem motorisierten Verkehrsgeschehen ist konfliktbehaftet und sogar gefährlich, besonders im Bereich der Mühlenstr., der Wittmunder-/ Schillerstraße sowie der Achse Blaue Str. bis Fliegerhorst. Erschwerend kommt hinzu, dass es vielen Verkehrsteilnehmern an elementarem Wissen über einschlägige Bestimmungen des Straßenverkehrsrechts fehlt. Hier ist intensive Aufklärungsarbeit über die Zeitungen, die sozialen Medien und über Banner, Plakate und Flyer zu leisten.

Bisher behilft sich die Stadt in Kenntnis des Konflikts, in dem Fußgängern vorbehaltenen Verkehrsflächen für Radfahrer freigegeben sind (Zusatzzeichen Radfahrer frei) Im Bereich der L 813 /Rahrdumer Str. sowie Wangerländische Str./Schillerstraße fehlt eine entsprechende Beschilderung, so dass das Radfahren auf dem Gehweg formal unzulässig ist!

Bei der Bemessung der zur Verfügung stehenden Fläche für ein Nebeneinander von Fußgängern und Radlern stellt der am Boden gemessene Wert eine nicht der Realität entsprechende Größe dar. Abzuziehen sind ein Sicherheitsstreifen von mind. 50 cm. vom Straßenrand(Empfehlung ADFC) sowie in den Verkehrsraum des Geh-/Radweges hineinreichender Bewuchs von Hecken und Zweigen, so dass oft nur ein schmaler Streifen von nicht einmal 1 Meter zur Verfügung steht. Augenfällig ist das z. B. in der Ziegelhofstr./ Adolf-Ahlersstraße. Dieser Behelf ist nicht mehr zeitgemäß und sollte dringend in eine andere Lösung überführt werden!

Vorschlag für eine Priorisierung:

Priorität 1 In den nächsten 2 Jahren umsetzen und Mittel bereitstellen

Priorität 2 Bis 2025 umsetzen

Priorität 3 Planung (bis 2025) einleiten

Priorität 4 Bis 2028 umsetzen

Priorität 5 Weitere Diskussion bzw. ext. Fachverstand einholen

Handlungsfelder

- Infrastruktur
- Tourismus und Erholung
- Sicherheit und Information
- Vernetzung

Maßnahmen

Bei den hier aufgeführten Maßnahmen handelt es sich nicht um Wünsche, deren Erfüllung in das Ermessen von Politik und Verwaltung gestellt ist. Vielmehr ist spätestens an dieser Stelle darauf hinzuweisen, dass Radverkehr und motorisierter Verkehr inzwischen auch rechtlich auf völlig gleicher Stufe angesiedelt sind. Die Maßnahmen sollen dazu dienen, bis 2030 auch in tatsächlicher Hinsicht einen Gleichklang herzustellen und zu verfestigen. Einzelne Maßnahmen können evtl. zusammengefasst werden, um Fördermittel in Anspruch zu nehmen.

- | | | |
|---|--|-----|
| 1 | Grundsätzliche Aufhebung der Mitbenutzung von Gehwegen durch Radverkehr und Überführung des Radverkehrs auf die Fahrbahn. Radverkehr nur noch in Ausnahmefällen in stark gefährdeten Bereichen mit wenig Fußgängerverkehr zulassen. Ausreichende Gehwegbreite mit Sicherheitsabstand zu Grundstücksseite und zur Fahrbahn muss gewährleistet sein. Entscheidung in Einzelfällen. | 4/5 |
| 2 | An besonders gefährlichen Streckenabschnitten Radverkehr nur dann auf Gehwegen erlauben, wenn mindestens 2,5 m nutzbare Gehwegbreite ein gefahrloses Miteinander von Fußgängern und Radfahrern zulässt. | 2 |
| 3 | <u>Maßnahmenprogramm:</u>
Fahrbahnbeschaffenheit verbessern durch Neupflasterung mit ungefasten Betonsteinen oder Asphaltierung, Unebenheiten , verursacht durch Gullideckel, Aufbrüche durch Baumwurzeln, Absenkungen, Aufpflasterungen nach Tiefbauarbeiten usw. beseitigen | 1 |
| 4 | Keine kombinierten Rad-/Gehwege mehr in Neubau- und Sanierungsgebieten planen. Soweit vorhanden, aufheben. | 1 |
| 5 | Benutzerfreundliche/r Sanierung/ Ausbau und Beschilderung der Nebenstraßen zu den Haupttrouten als für den Radverkehr bevorzugte Straßen (z.B. Schulweg rückseitig der Mühlenstr. bis Tivoli) | 2 |
| 6 | Geschützte Fahrradabstellanlagen an Sammelparkplätzen, Tourismusinfo, Bahnhof, ggfs. mit geeigneten Aufbewahrungsmöglichkeiten für Gepäckstücke.
Aufhebung eines Teils des Parkplatzes vor dem Graftenhaus/Tourismus Info zugunsten des Baus einer überdachten Fahrradabstellanlage mit Schließfächern und Lademöglichkeit für Pedelecs und E-Bikes | 1/2 |
| 7 | Überprüfung und ggfs. Verbesserung der Beschilderung und Wegführung touristischer Strecken im Stadtgebiet, inkl. Ausarbeitung touristischer Routen (2 Std., 4 Std, Tages- und Mehrtagestouren in interkommunaler Zusammenarbeit bei Übernachtungen) | 2 |

8	Ausbau und Ertüchtigung Moorlandsweg von K 332 (Addernhauser Straße) bis Mühlenstraße	1/2
9	Ausbau/Ertüchtigung des Hooksweges als (touristische) Verbindung nach Wangerland in Kooperation mit Wangerland, inkl. Verweil- und Unterstellmöglichkeiten	3
10	Ausbau/Ertüchtigung der Fahrradverbindung nach und von Wittmund gemeinsam mit Stadt/LK Wittmund. Errichtung einer Fahrradschnellverbindung von/nach/durch Jever.	3
11	Ausbau/Ertüchtigung der Straße von Cleverns nach Sandelermöns (Sandeler Straße) als Ergänzung zur geplanten Radwegverbindung (Lückenschluss) entlang der L 813 (Straßenbelag, Verweil- und Unterstellmöglichkeiten , Beleuchtung)	1/2
12	Einrichtung eines Systems für das Aufladen von E-Bike-Akkus	1
13	Schaffung einer sicheren Überwegung der Ziegelhofstr. von beiden Seiten der Wittmunder Straße z. B. durch Vorhinweis auf der Fahrbahn und durch Beschilderung, vorgezogene Haltelinie und breite Rotmarkierung	1
14	Deutliche Markierungen an Ein- und Ausfahrten im Bereich von Tankstellen und Einkaufszentren usw.	1
15	Neuplanung der Radwegführung im Bereich Adolf-Ahlers-Str. / Bahnhofstr. im Rahmen der geplanten Bebauung	1
16	Flächenhafte Verkehrsplanung in Wohngebieten, Unterbindung von „Schleichwegen“ für Kraftfahrzeuge	2
17	Geschwindigkeitsbeschränkung im gesamten Innenstadtbereich (nicht nur auf Nebenstraßen), sobald die gesetzlichen Voraussetzungen vorliegen.	3
18	Planung Radwanderweg von Mühlenstraße bis Hooksweg entlang Moorlandstief	1/2

19	Besondere Kennzeichnung (Rotmarkierung, Schutzstreifen, Verkehrszeichen auf der Fahrbahn) an gefährlichen Stellen (z.B. Schillerstr., Wangerländische Str. Wege zu Schulen und Kindergärten)	1/2
20	Sicherer Schulweg (Änderung der Verkehrsführung am Schulzentrum Dannhalm/Schulstraße und Harlinger Weg)	1
21	Kopfsteinpflaster im Bereich Kostverloren/Schlachte und Bahnhof aufheben	2
22	Verbesserung der Radwegführung im Bereich der Auf-/Abfahrten zur B 210 durch bauliche Vorverlegung der Radwegfurt an den Fahrbahnrand, sowie deutlichere Beschilderung und Rotmarkierung auf der Fahrbahn (vgl. A 29 Wilhelmshaven Autobahnauf-/abfahrt Nr. 3 „Coldewey“)	2
23	Verbesserte Angebote für Kombination ÖPNV und Radverkehr (Bus + Rad, Bahn+Rad), Abstellanlagen an Haltestellen	1/2
24	Reparaturkits (Luftpumpe, Flickzeug) an Tankstellen auch an Wochenenden, Sonn- und Feiertagen anbieten. Denkbare Anbieter: TouristInfo, Tankstellen, Bahnhof	1
25	Einrichtung einer Hotline „Störungsmeldung“ über Homepage „Stadt Jever“	1
26	Gründung einer ständigen Arbeitsgruppe „Radverkehr“	1
27	Verbesserung der Radwegführung im Bereich der Kreisverkehre	2
28	Überprüfung und ggfs. Neuplanung der Beschilderung für den innerörtlichen und touristischen Radverkehr (z.B. „Radfahrer kreuzen“)	2
29	Aufstellflächen für Radfahrer an den Ampelkreuzungen Blaue Str. Wittmunder Str. und Anton-Günther-Str. Mühlenstraße	1/2
30	Förderung des Fahrradverleihs	1/2

31	Präventionsarbeit (Aktionstage, Pedelec-Kurse, Banner, Plakate, Flyer, Kurzfilme, etc.)	1
32	Antrag fahrradfreundliche Stadt	1
33	Verkehrs-Sicherheitserziehung an den Schulen	1
34	Fahrradabstellanlagen an Schulen	1/2
35	Institutionalisierte Beteiligung des Fahrradbeauftragte in Verwaltungsprozessen (z.B. in Bauleitplanung und Zielvorgabegesprächen)	1
36	Beseitigung der Engstelle Mühlentief/Wittmunder Str.	3
37	Seitenbewuchs und Laub öfter beseitigen, damit der Rad-/Gehweg effektiv breiter nutzbar ist. (Reinigungsintervalle erhöhen)	2
38	Abstellanlagen vor dem Rathaus sollen im Winter nicht mehr entfernt werden	1
39	Hinweis auf Geschwindigkeitsbegrenzung (ggfs. Schritttempo) bei Nutzung von kombinierten Rad- und Fußwegen (ggfls. Aktionen)	3
40	Ausbau der alten B 210 zu einer Schnellverbindung zwischen Jever und Schortens	5
41	Eigene Haushaltsstelle im investiven Bereich	1
42	Eigenes Kapitel „Fahrradverkehr“ im Haushaltsvorbericht	1
43	Einführung einer Rubrik „Auswirkungen auf den Fahrradverkehr“ in Beschlussvorlagen	1

Beispiele:

Radfahrplan 2030

Handlungsfeld Infrastruktur "Jever-Radrundweg"

Maßnahmen

- Ausbau des Realverbandsweges entlang Moorlandstief von/bis Mühlenstraße
(Familia) mit Betonspurplatten

Aufnahme von Verhandlungen mit Mitgliedern , evtl. OOWV, Landkreis - Untere Naturschutzbehörde -

Zuständig (Federführend): Stadt Jever

Kosten: geschätzt 300.000,00 € abzüglich evtl. Fördermittel
"Infrastrukturmaßnahmen"

- Planung Radwanderweg von Mühlenstraße bis Hooksweg entlang Moorlandstief -
Aufnahme von Sondierungsgesprächen mit OOWV

Zuständig (Federführend): Stadt Jever

Kosten: Planungskosten

- Planung Radwanderweg "Jever West" Aufnahme von Sondierungsgesprächen mit
OOWV (Mühlentief) und Grundstückseigentümern

Zuständig (Federführend): Stadt Jever

Kosten: Planungskosten

Radfahrplan 2030

Handlungsfeld "Sicherheit und Information"

Maßnahmen

- Schaffung eines Angebotsradweges beiderseits der Mühlenstraße von/bis Alter Markt
ehemaligen Radweg deutlich kennzeichnen (Trennlinie wiederherstellen)
Beschilderung "Gemeinsamer Geh-/Radweg, Fußgänger haben Vorrang"
Zuständig: Stadt Jever
Kosten:
- Aufhebung der Fahrberechtigung auf den Gehwegen Sophienstraße, Albanistraße, Schloßstraße (beiderseits)
Zuständig: Stadt Jever
Kosten:
Problem: Schrägparker an der Sophienstraße gefährden beim Ausparken Radfahrer
- Aufhebung der Fahrberechtigung auf den Gehwegen Ziegelhofstraße / Adolf-Ahlers-Straße. Die Gehwege sind zu schmal, außerdem zahlreiche Hauseingänge und Zufahrten. Höhe Hammerschmidtstraße ist eine Bushaltestelle
Zuständig: Stadt Jever
Kosten:
- Querungshilfe Fußgängerrampel Ziegelhofstraße deutlicher hervorheben (Schulweg, Verbindung zur neuen KiTa Hammerschmidtstraße)
Zuständig: Stadt Jever
Kosten:
- Deutliche Hervorhebung Querungshilfe Sophienstraße/Hermann-Gröschler-Weg
Zuständig: Stadt Jever
Kosten:
- Aufstell-/Wartefläche Blaue Str. (L813!) sowie Anton-Günther-Str. / Mühlenstraße
Zuständig: Landkreis (L 813)
Kosten:
- "Grüner Pfeil" für Radfahrer
Zuständig: Stadt Jever
Kosten:

- Gelbes Blinklicht an der Wittmunder Str. Höhe Aldi als Warnung für in die Ziegelhofstr. abbiegende Fahrzeuge
Zuständig: Stadt Jever
Kosten:
- Anbringen/Erneuern von Fahrbahnmarkierungen und/oder Piktogrammen
- Aktionswoche "Sicherheit" gemeinsam mit Presse, ADFC, Verkehrswacht oder
- "Tag der Verkehrssicherheit" - Aktionstag gemeinsam mit Landkreis

