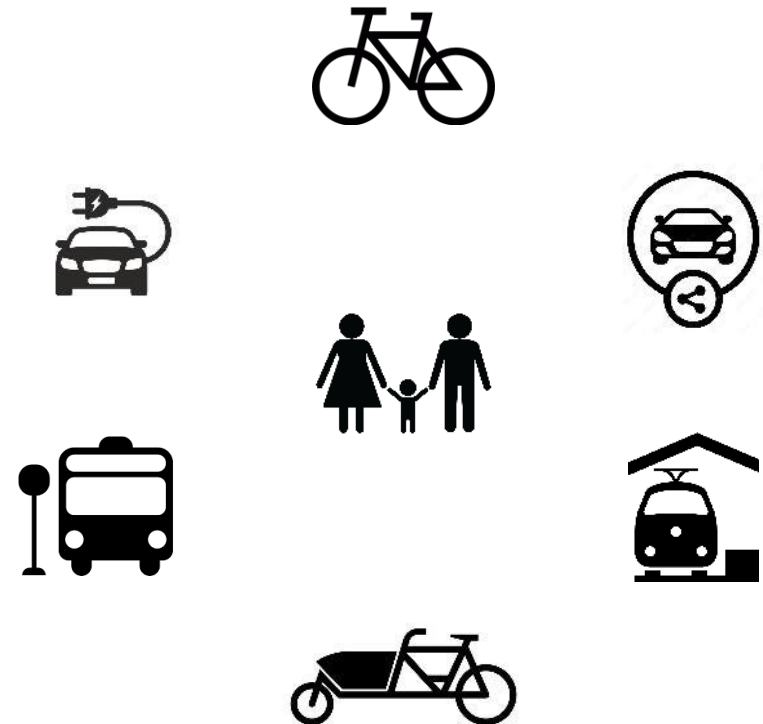


VERKEHRSSITUATION INNENSTADT / ALTSTADT JEVER



- ❖ Ziele & Grundgedanken
- ❖ Bestandsaufnahme
- ❖ Bestandsanalyse / Konflikte / Mängel
- ❖ Planungskonzept: Maßnahmenentwicklung
- ❖ Diskussion

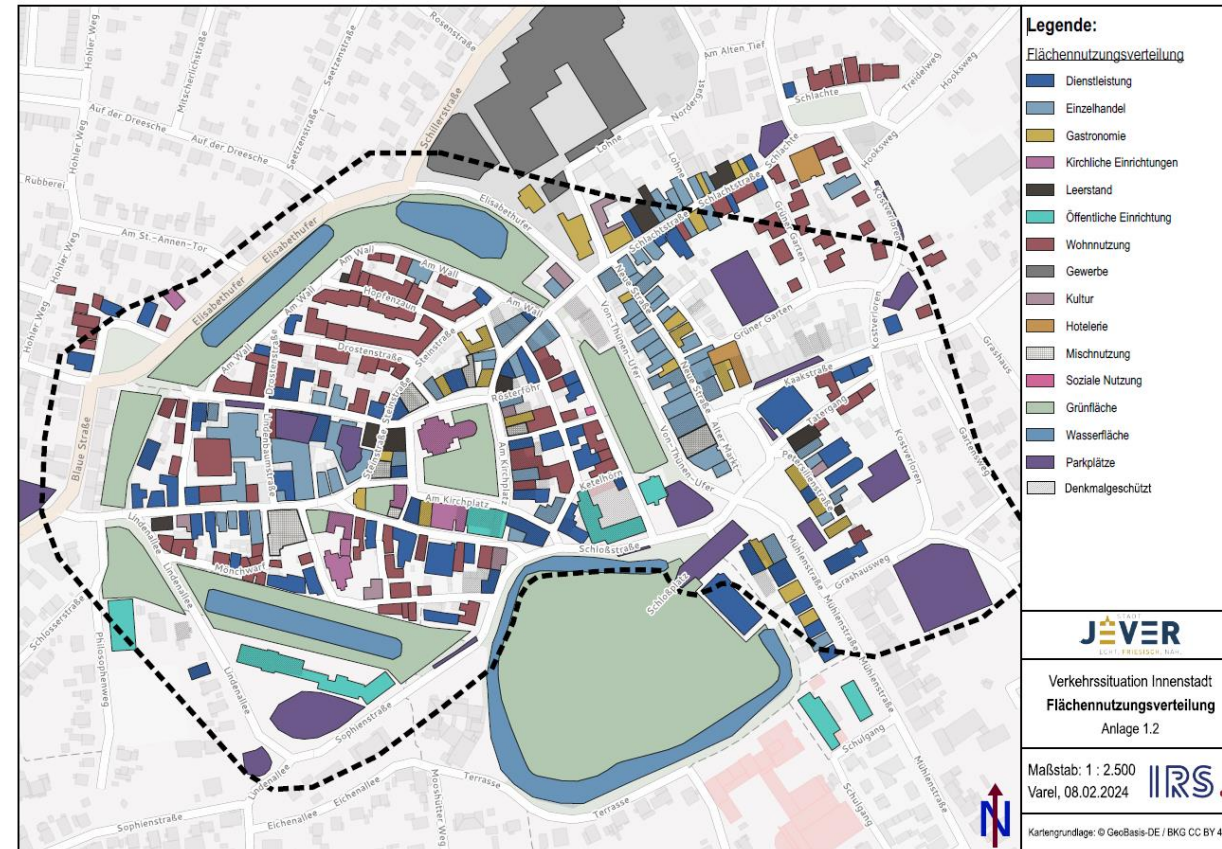
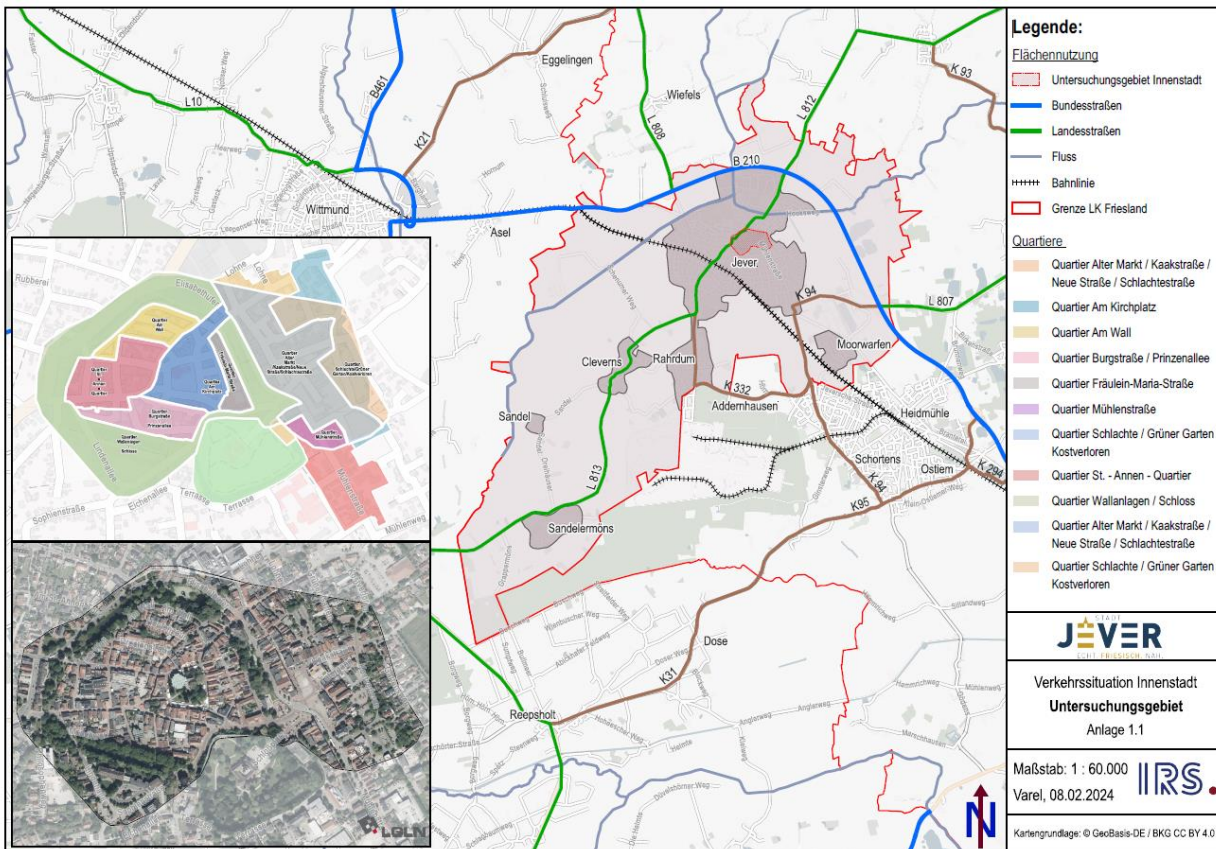


1

Ziele & Grundgedanken

ZIELE & GRUNDGEDANKEN

Untersuchungsraum mit hoher Nutzungsmischung, vielen verschiedenen Anforderungen & Bedürfnissen!



ZIELE & GRUNDGEDANKEN

Ziele

- Unterbindung / Reduzierung des Durchgangsverkehrs
- Verkehrsverlagerung auf Umgehungsstraße (B 210)
- Erreichbarkeiten Innenstadt und Bahnhof für alle Verkehrsteilnehmer
- Gewährleistung der Befahrbarkeit / Erreichbarkeit
- Schaffung von Mischverkehrsflächen
- Stärkung der Einkaufsstadt durch Erhöhung der Aufenthaltsqualität
- Förderung des Umweltverbunds (v.a. des Radverkehrs)
- Erhöhung Verkehrssicherheit und Reduzierung von Konflikten (v.a. für Fuß- & Radverkehr)

Grundgedanken

- Kfz-Verkehr soll nächstmögliche Parkmöglichkeit am Innenstadtrand nutzen & nicht prinzipiell an jeden Ort schnellstmöglich und Umweg frei gelangen
- Längere Wege und Geschwindigkeitsreduzierung lenken den Verkehr und verringern beim Großteil des Kfz-Verkehrs die zurückgelegte Wegelänge
- Geheingeschränkte (und weniger fußaffine) Menschen müssen zum Erreichen des nächstmöglichen Stellplatzes am Ziel längere Kfz-Wege zurücklegen, die Erreichbarkeit bleibt aber gewährleistet
- Konflikte zwischen Gestaltung (u.a. Denkmalpflege) & Nutzung sind abzuwägen und zu berücksichtigen (z.B. Alter Markt)

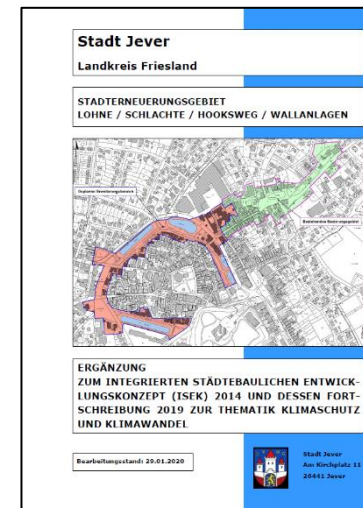
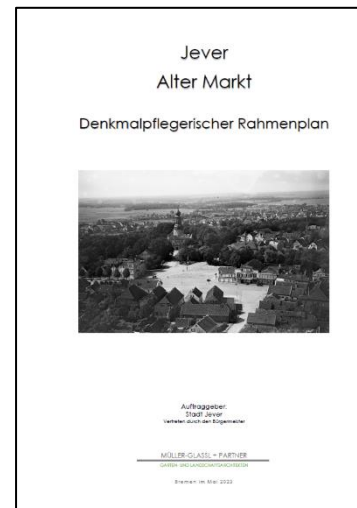
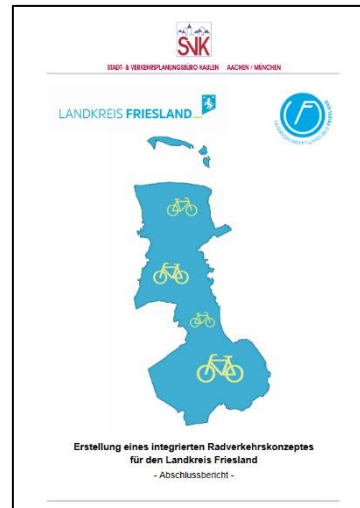
2

Bestandsaufnahme

BESTANDSAUFNAHME

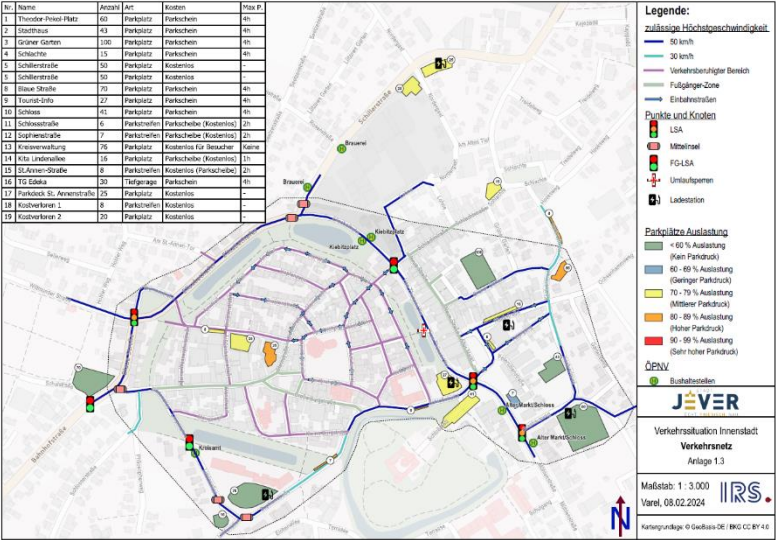
Vorhandene Konzepte & Planungen

- ❖ Viele Konzepte, Planungen, Aussagen zu verschiedenen Verkehrsträgern und den räumlichen Rahmenbedingungen
- ❖ Vorhandene Handlungsempfehlungen
- ❖ Sortierung und Abwägung notwendig

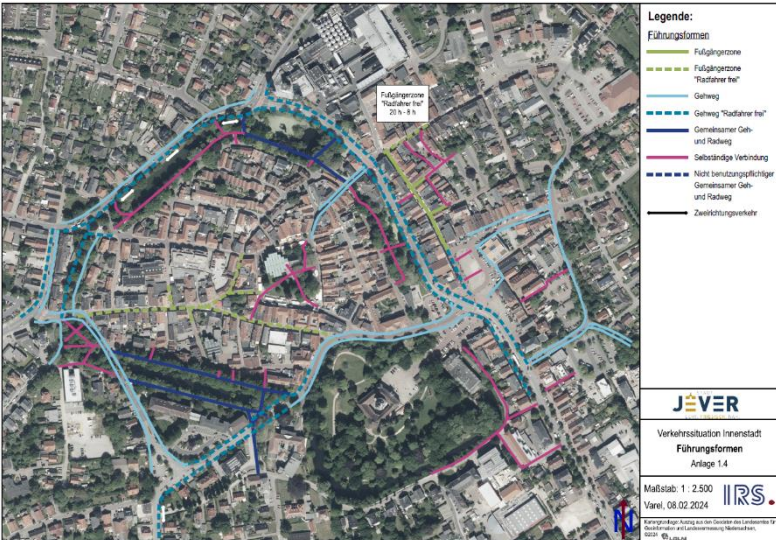


BESTANDSAUFNAHME

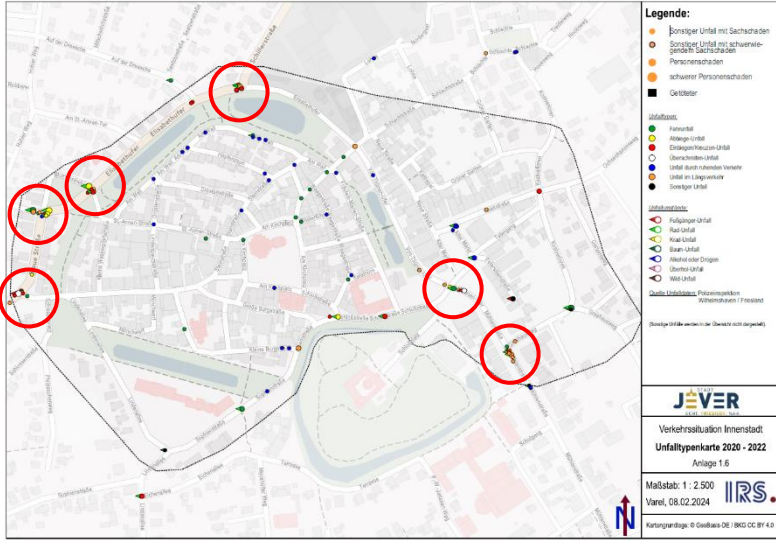
Verkehrsnetz



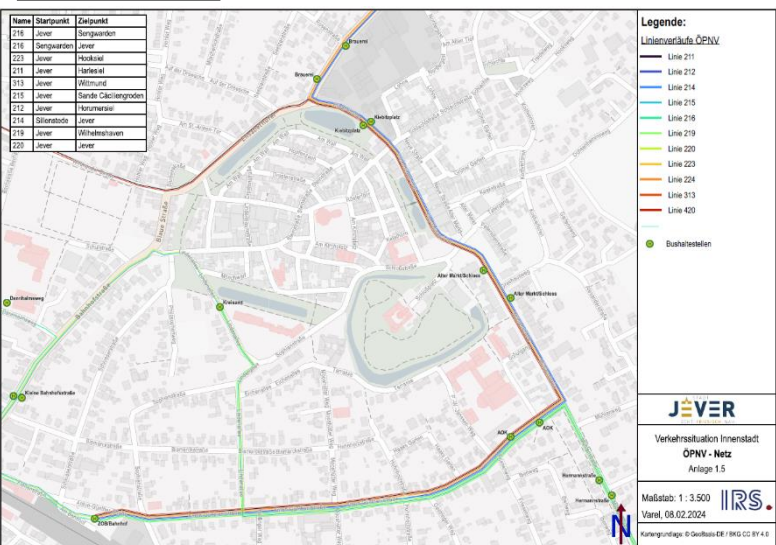
Führungsformen Fuß- & Radverkehr



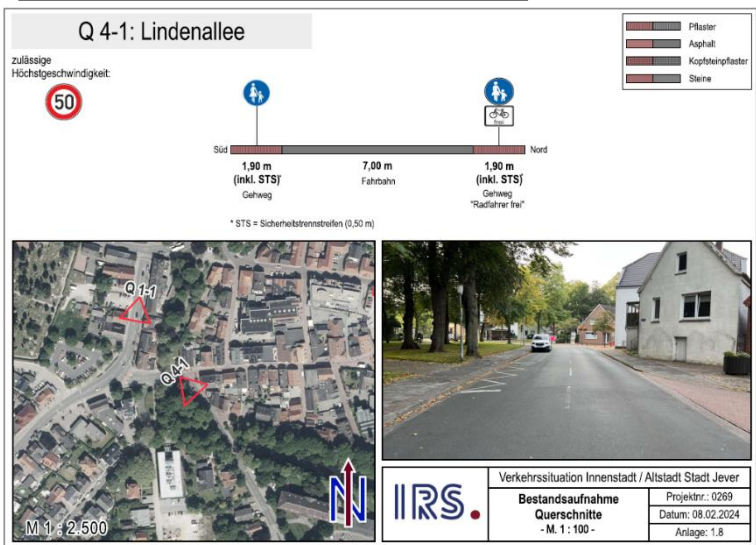
Unfallauswertung



ÖPNV-Netz



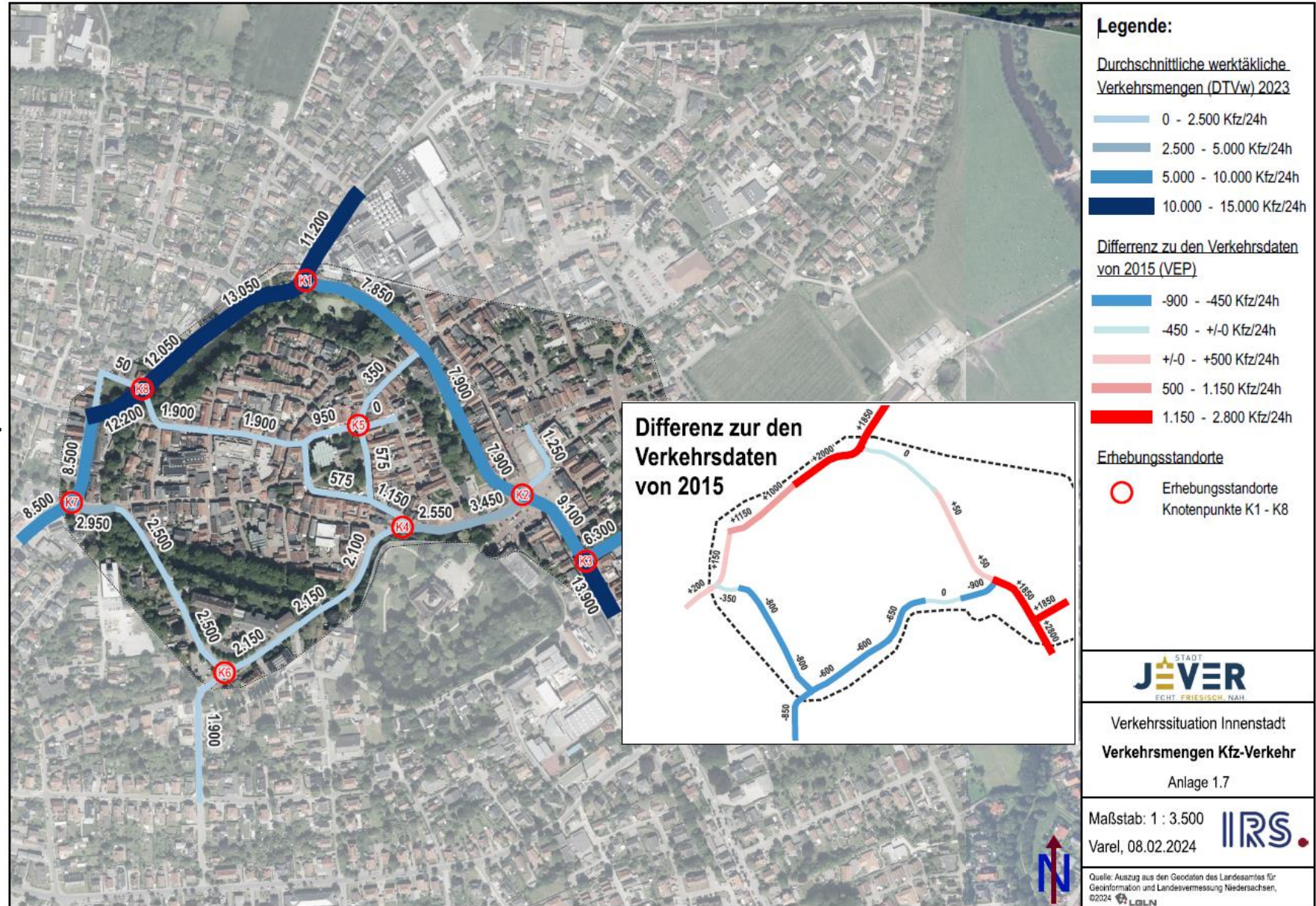
Straßenräume - Querschnitte



BESTANDSAUFNAHME

Verkehrsbelastungen

- ❖ Auswirkungen auf alle Verkehrsarten
- ❖ Höhere Verkehrsbelastungen entlang der „alten B210“
- ❖ Innerhalb der Altstadt inkl. Albanistr., Sophienstr. & Lindenallee geringere Verkehrsbelastungen

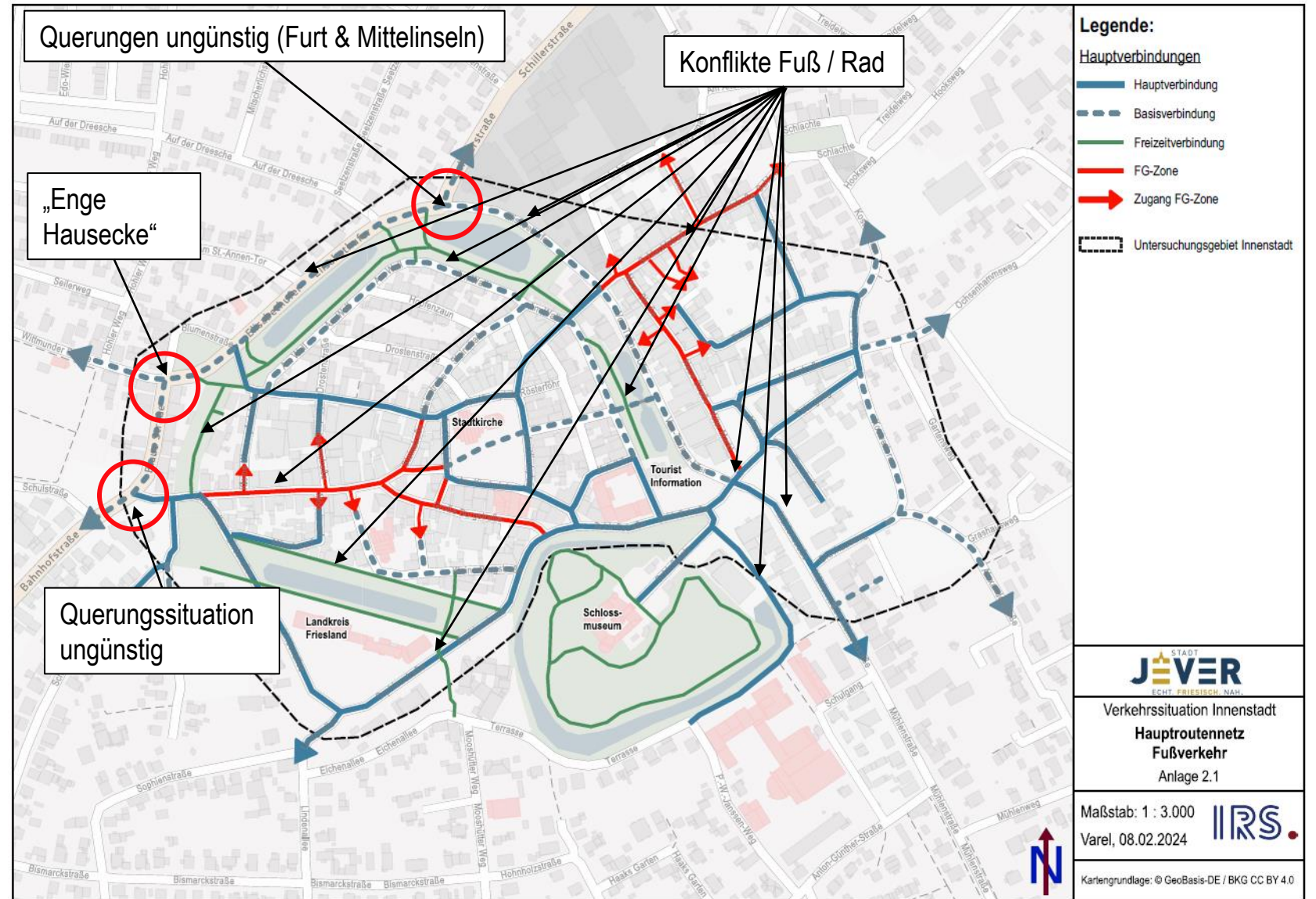


3

Bestandsanalyse / Konflikte / Mängel

- ❖ Einzelne Mängel & Konflikte
- ❖ Grundsätzlich engmaschiges und gutes Fußverkehrsnetz vorhanden
- ❖ In vielen Bereichen des Fußverkehrsnetzes (potenzielle Konflikte mit dem Radverkehr

The map displays the accessibility of the Jever area for pedestrian traffic. Concentric isochrones are drawn around the Jever station, indicating the distance from the station to various points in the area. The isochrones are labeled with distances: 250 m, 500 m, 750 m, 1000 m, and 1250 m. The map also shows the Jever station, the Jeverer Markt, and the Jeverer Schloss. The legend indicates that the isochrones represent the 'Erschließbarkeit Fußverkehr' (Accessibility for Pedestrian Traffic) and that the distances are in meters. The scale bar shows a distance of 1:5000.

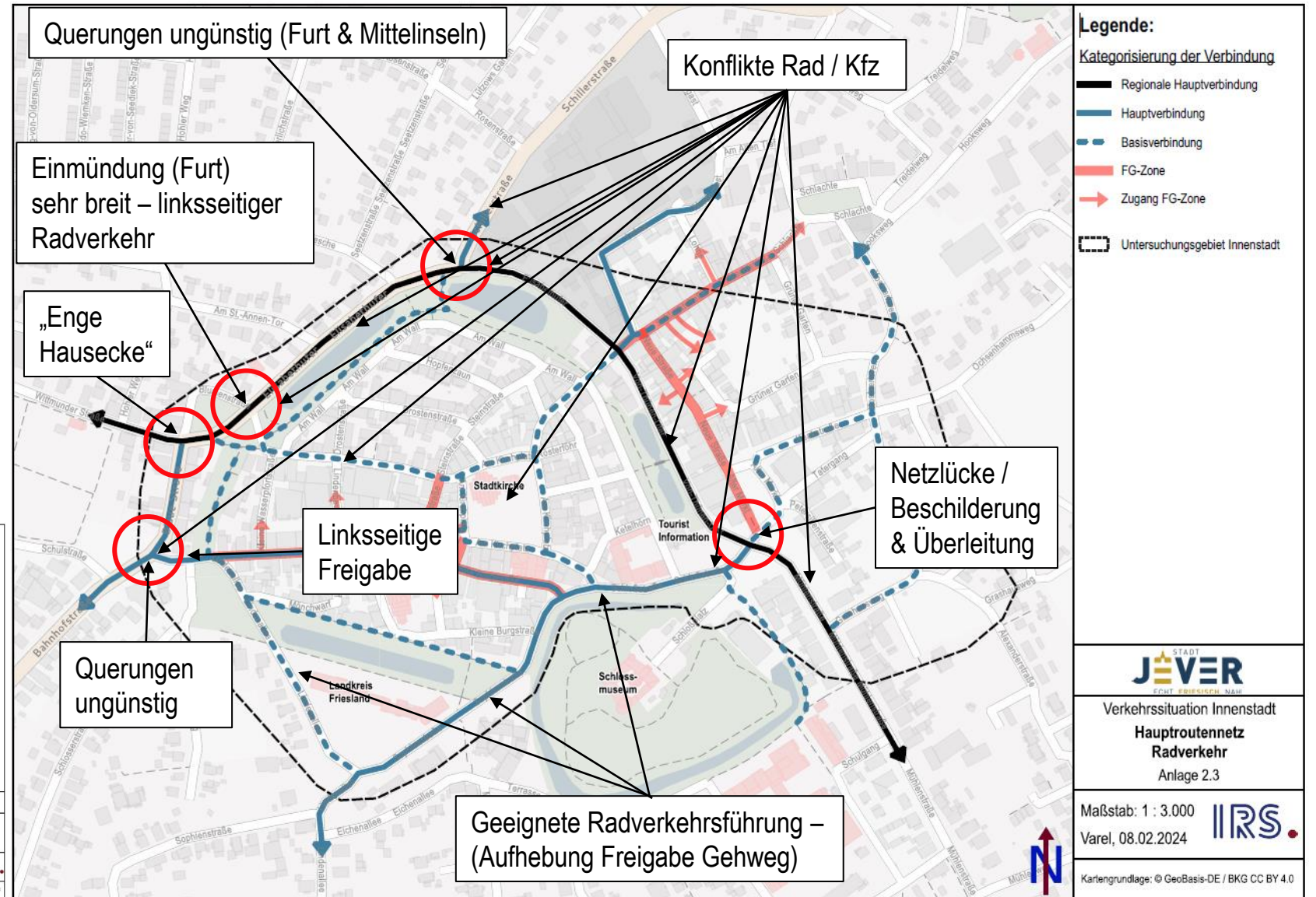
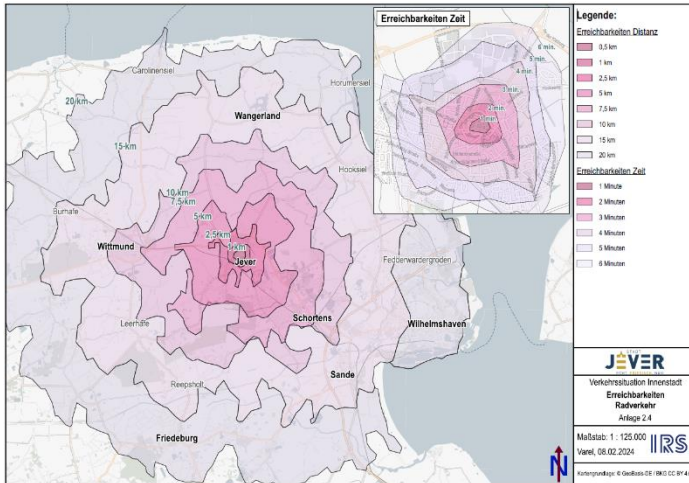


BESTANDSANALYSE

Radverkehrsnetz

- ❖ Ungeeignete Führungsformen entlang der meisten Hauptrouten
→ Ausweichen auf attraktivere und sicherere Routen (Fußverkehr)
- ❖ Konflikte Rad / Kfz und Rad / Fuß

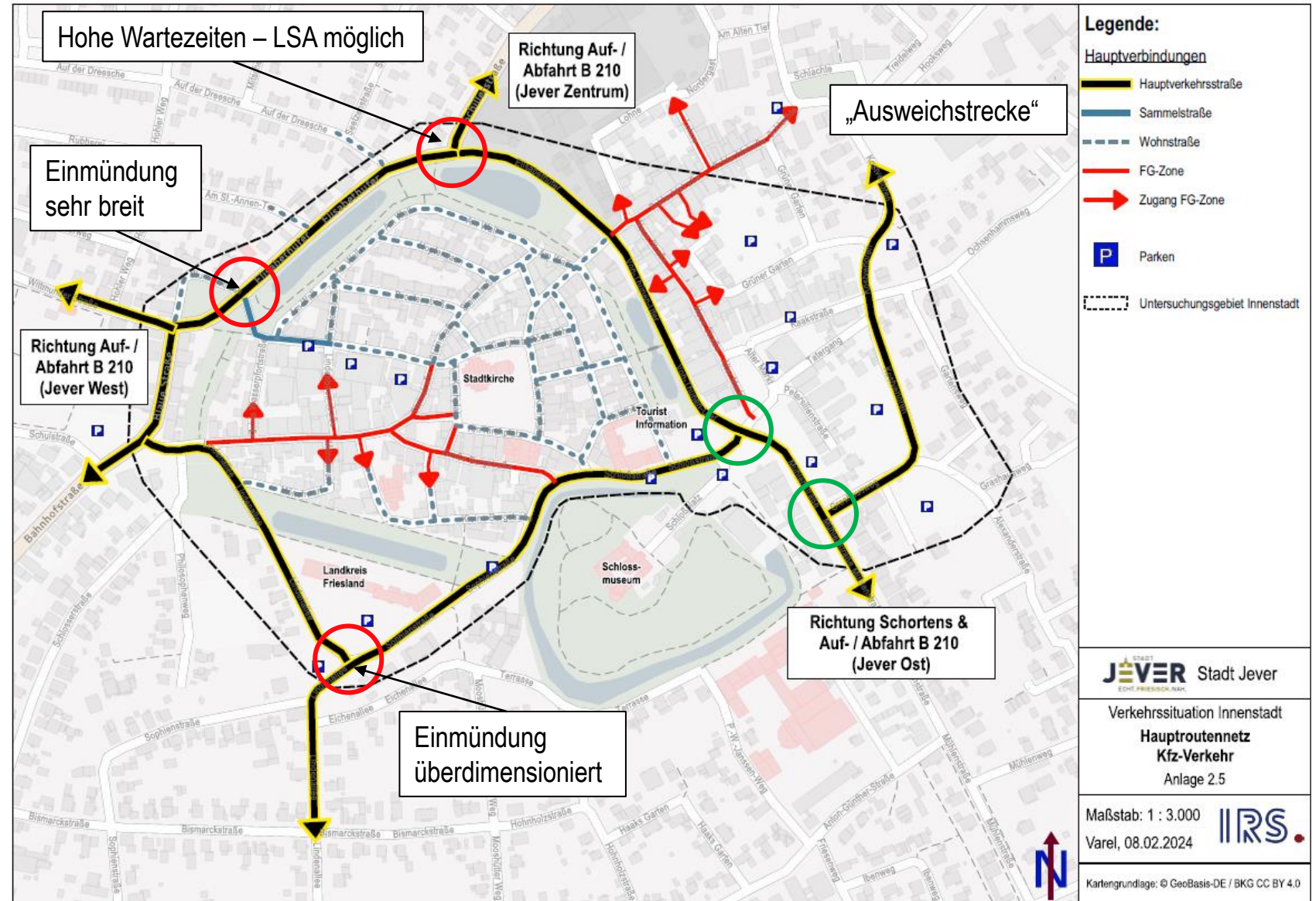
Entfernungen bis 20 km



BESTANDSANALYSE

Kfz-Netz

- ❖ Einzelne Mängel & Konflikte
- ❖ Verringerung von Wartezeiten kann Widerstände senken
- ❖ Verkehrsbelastungen folgen den vorhandenen Straßenkategorien und –charakteristika
- ❖ Leistungsfähigkeiten und Verkehrssicherheit grundsätzlich gegeben
 - ❖ Knoten „Brauerei“ mit hohen Wartezeiten
 - ❖ Teilw. Beeinflussungen durch LSA



4

Planungskonzept: Maßnahmenentwicklung

PLANUNGSKONZEPT: MAßNAHMENENTWICKLUNG



Strecken Maßnahmen

- Temporeduktion / Verkehrsberuhigung
- Verkehrsrechtliche Maßnahmen
- Markierungsmaßnahmen (Fahrbahn)
- Oberflächeninstandsetzung
- Sonstige Maßnahmen
- Freigabe Radverkehr aufheben

Punktuellen Maßnahmen

- Abbindung
- Knotenpunkt optimieren
- Platzgestaltung
- Querungsstelle optimieren
- Querungshilfe einrichten
- Überdachte Radabstellanlagen schaffen
- Mobilitätsstation
- ÖPNV-Anbindung verbessern
- Lastenrad- / Anhänger-Stellplätze schaffen

PLANUNGSKONZEPT: MAßNAHMENENTWICKLUNG

Kfz-Verkehr

- Potenziale zur Verlagerung von Kfz-Verkehren im Durchgangsverkehr (auf die B 210) als auch bei der Verlagerung im Binnenverkehr auf andere Verkehrsmittel sind vorhanden und sollten durch **verkehrsberuhigende Maßnahmen (push)** und **Verbesserungen des Umweltverbundes (pull)** genutzt werden
- Verkehrslenkung & -beruhigung innerhalb der Innenstadt (**Tempo 20 / Tempo 30**) Achse Alter Markt – Kiebitzplatz prüfen
- Parallele Maßnahmen Achse Kostverloren - Schlachte - Wangerländische Straße (**Vermeidung von Verlagerungen**)
- Vorüberlegungen **Netztrennung & Einbahnstraßenregelung**
- Varianten zur Innenstadtberuhigung im Zusammenhang mit vorhandenen Konzepten und Planungen

ÖPNV & New Mobility (Neue Mobilitätsformen)

- ÖPNV-Liniennetz mit regulärer **60`Takt Verbindung** ZOB / Bahnhof - Alter Markt / Kiebitzplatz sowie möglichst aus den Stadtteilen (NVP LK FRI)
- **Mobilitätsstationen** (Carsharing, Fahrradabstellanlagen, Leihfahrräder, Service wie Luftpumpe oder Reparaturstation)
Mögliche Standorte: Tourist-Info, Landkreis, Bahnhof
- **Betriebliches Mobilitätsmanagement** (in öffentlichen Einrichtungen und Privatwirtschaft)
- **Schulisches Mobilitätsmanagement** (Organisation Bring-/Holverkehre, Schulwegpläne, Radverkehr, Schulzeitstaffelung für bessere ÖPNV-Anbindung)

PLANUNGSKONZEPT: MAßNAHMENENTWICKLUNG

Ruhender Verkehr

- Umsetzung der geplanten Änderungen zur **Beschilderung** des Parkleitsystems
→ Aber **keine Ausweisung** Kirchplatz, Alter Markt / Kaakstraße & Schlachte (Konterkarierend zu beabsichtigen Zielen)
- Parkraumbewirtschaftung differenzieren, d.h. Parkplätze im **Zentrum teurer** gestalten (z.B. 2 €/h) und Parkdauer einschränken (auf 1 oder 2 h), um die Nutzung in den Randbereichen der Innenstadt zu erhöhen
→ Reduzierung von Stellplätzen in zentralen Bereichen zur Aufwertung nutzbar machen
- Prüfung von **Anwohnerparkzonen** in der Altstadt. Kostendeckende Gebühren für Anwohnerparkausweise ermitteln (z.B. 360€ p.a.)

Fußverkehr

- Neues **Wegweisungssystem**, welches touristische aber auch alltägliche Ziele vereint. Eine gute Einbindung vom Bahnhof / ÖPNV sowie von den Parkplätzen. Mix aus ziel- und routenorientierter Wegweisung denkbar
- Reduzierung von (potenziellen) Konflikten, insb. Mit dem Radverkehr durch **Reduzierung gemeinsamer Führungsformen**
- Berücksichtigung von **Ruhe- und Aufenthaltsmöglichkeiten** (Sitzgelegenheiten, Platzgestaltungen)
- Verbesserung von **Querungssituationen**, insb. an Knotenpunkten

PLANUNGSKONZEPT: MAßNAHMENENTWICKLUNG

Radverkehr

- Prüfung und **Umsetzung geeigneter Radverkehrsführungen**, insb. auf den Hauptrouten
 - Freigabe Gehwege / Fahrbahnführung (z.B. Achse Mühlenstraße – Von-Thünen-Ufer – Elisabethufer) oft nicht geeignet.
 - Keine Flächenpotenziale zum Ausbau der Nebenanlagen & Bedeutung Fußverkehr → Fahrbahnorientierte Radverkehrsführung
 - Zu hohe Verkehrsbelastungen belassen als realistische Lösung Tempo 30 und Piktogramme
- Um Radverkehr wie gewünscht auf Wegen auszuschließen (z.B. Wallanlagen, möglw. Fußgängerzonen), müssen **attraktive Alternativen** bestehen. Nutzung findet ansonsten dort statt, wo diese unerwünscht ist
- Weiterführung des Ausbauprogramms zum Austausch und zur Ergänzung von **guten Abstellanlagen**
Ergänzung von **Abstellmöglichkeiten für Lastenräder** und evtl. auch Anhänger an zentralen Orten (Kirchplatz, Alter Markt, Kiebitzplatz)
- Ergänzung der dezentralen Abstellanlagen durch eine oder zwei **größere & überdachte Abstellanlagen** im Zentrum (u.a. Graftenhaus)
 - Nutzung für parken längerer Dauer (Touristen, Angestellte)
 - Beleuchtung und Einsehbarkeit für hohe soziale Sicherheit
 - Ergänzung durch Service-/Reparaturmöglichkeiten sinnvoll
- Durchlässigkeit und Netzschlüssigkeit für den Radverkehr gewährleisten (z.B. Kaakstraße/ Alter Markt in Richtung Schloßstraße)

Verkehrsberuhigung Kiebitzplatz



Verkehrsberuhigung Kiebitzplatz

Grundlagen

Verkehrsbelastungen:

- **Elisabethufer** / Von-Thünen-Ufer: 7.000 - 8.000 Kfz / 24h (SV: < 3%)
Verkehrsbelastungen in der Spitzenstunde: **ca. 600 Kfz / Sph**
ca. 60 % Richtung Alter Markt, ca. 40 % Richtung Brauerei
- **Wangerstraße**: < 500 Kfz / 24h (SV: 0%, Einzelfahrten),
Verkehrsbelastungen in der Spitzenstunde: **< 50 Kfz / Sph**
- **Fußverkehr Wangerstraße**: **ca. 1.780 FG / 13h** (Erhebung Kirchplatz)

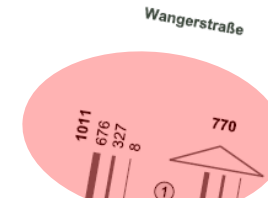
Schwächen / Konflikte Fuß & Radverkehr:

- Gehweg „Radfahrer frei“ - Querverkehr FG-LSA
- Kiebitzplatz - Übergang FG-Zonen mit / ohne „Rad frei“
- Querverkehr Wangerstraße „Wallanlagen“
- Radabstellanlagen fehlen
- Widersprüchliche „Signale“ LSA für den Radverkehr
- Aufenthaltsqualität nur in Teilen gegeben

Am Kirchplatz / Wangerstraße / Rösterföhr

Zst.: 05
11.10.2023
06:00 - 19:00 Uhr
13-h-Block

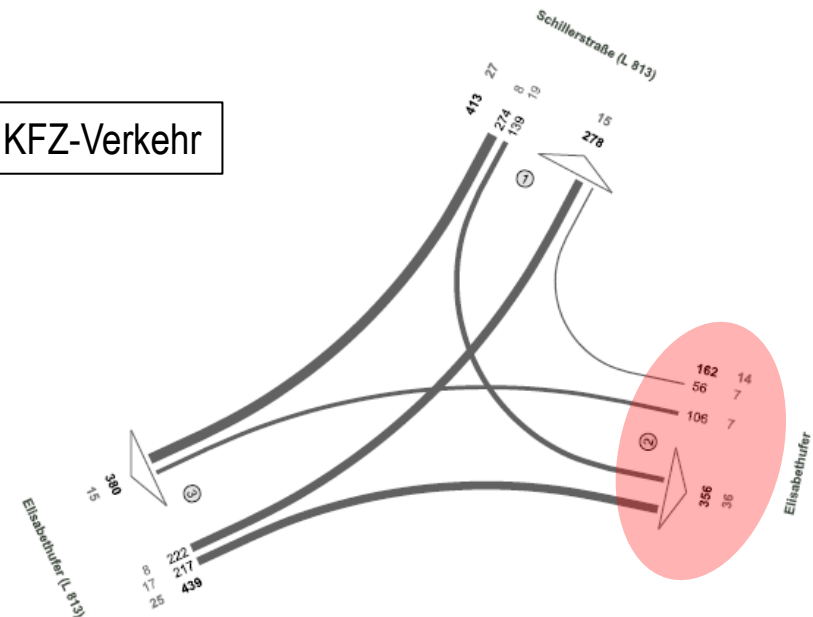
Fuß-Verkehr



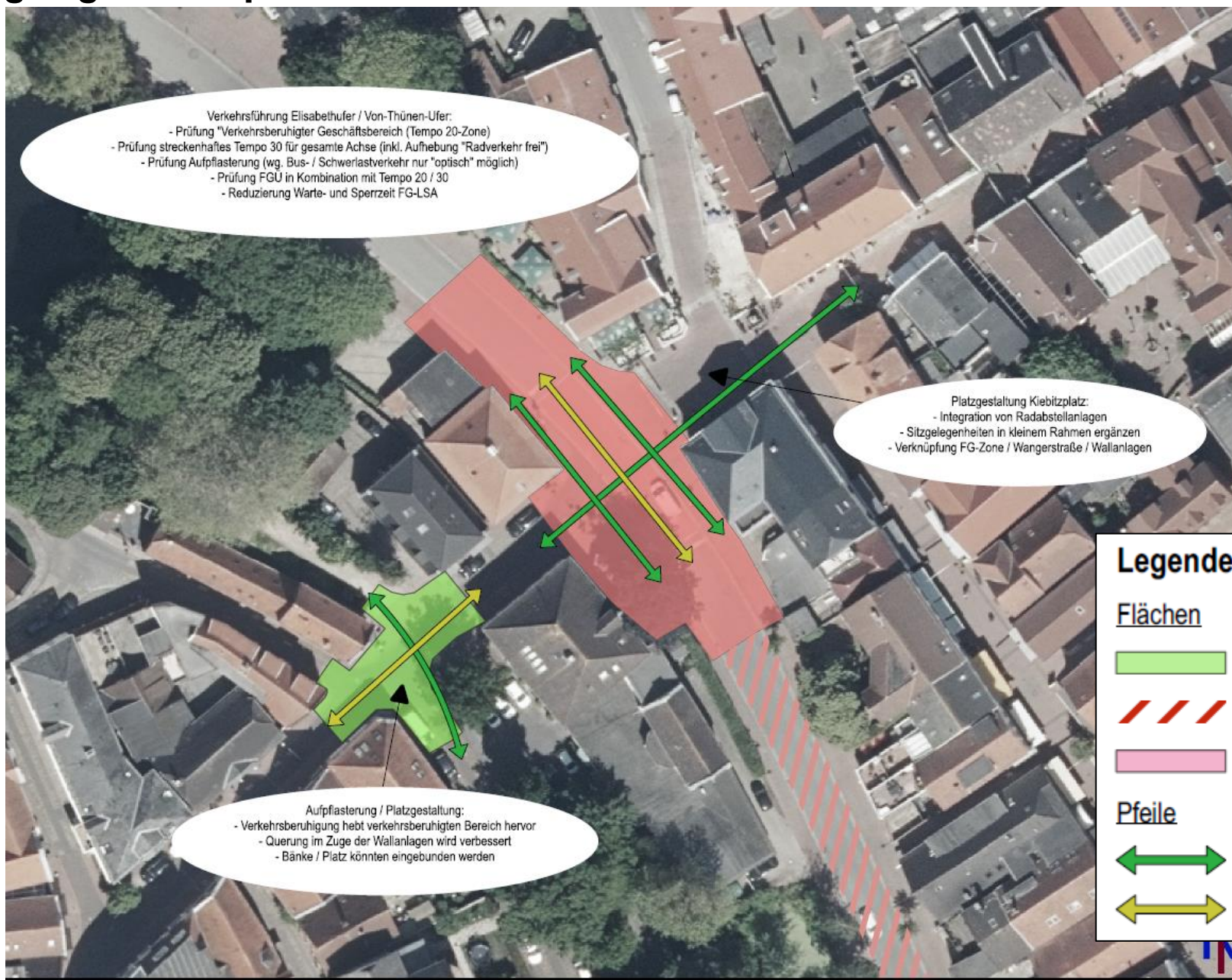
Schillerstraße (L 813) / Elisabethufer (L 813) / Elisabethufer

Zst.: 01
11.10.2023
10:30 - 11:30 Uhr
Morgenspitze

KFZ-Verkehr

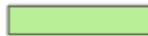


Verkehrsberuhigung Kiebitzplatz



Legende:

Flächen

-  Aufpflasterung Wallanlagen
-  Erweiterung Tempo 20-Zone
-  Shared Space

Pfeile

-  Verbindung Fuß-/Radverkehr
- 



Verkehrsberuhigung / Abbindung Alter Markt

Grundlagen Alter Markt

Verkehrsbelastungen:

- Mühlenstraße: ~ 660 Kfz/h
- Von-Thünen-Ufer: ~ 600 Kfz/h
- Alter Markt: ~ 100 Kfz/h
- Schlossstraße: ~ 275 Kfz/h

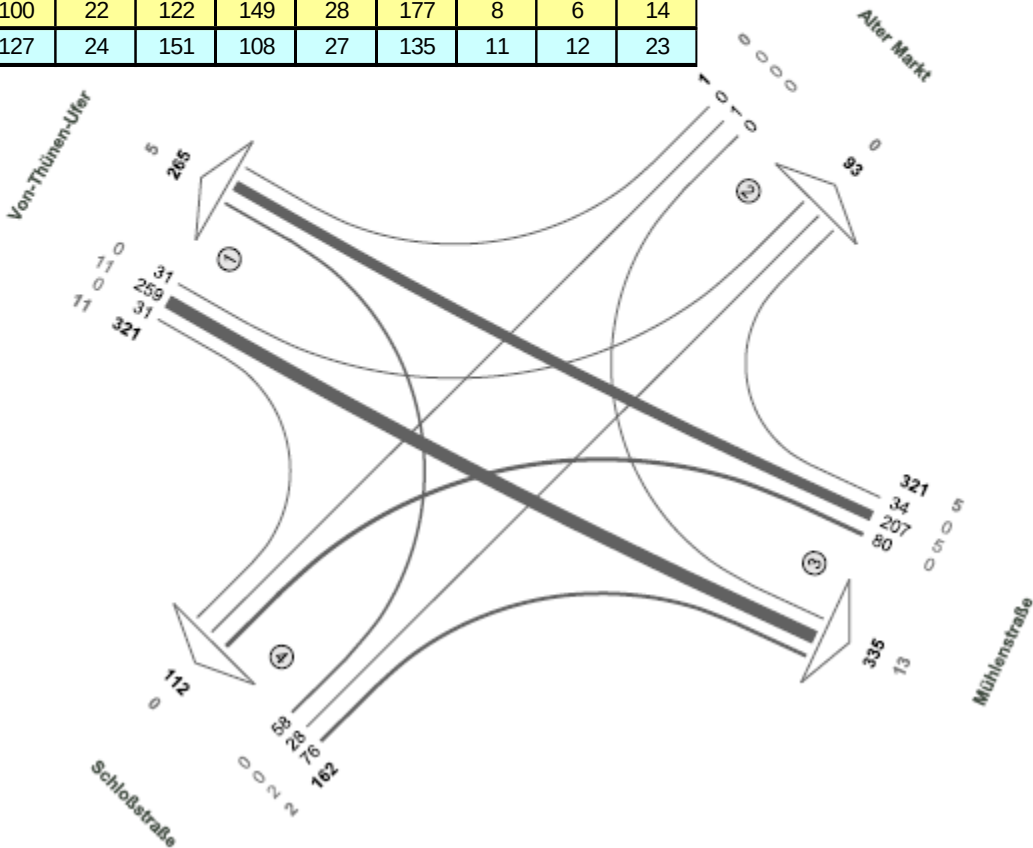
Mühlenstraße / Schlossstraße / Von-Thünen-Ufer / Alter Markt

- Signalisierter Knotenpunkt
- Hoher Querverkehr in allen 4 Knotenästen (Furten)
- Vielfältige Nutzungsanforderungen
- Denkmalpflegerischer Rahmenplan als Anstoßgeber

Mühlenstraße / Schloßstraße / Von-Thünen-Ufer / Alter Markt

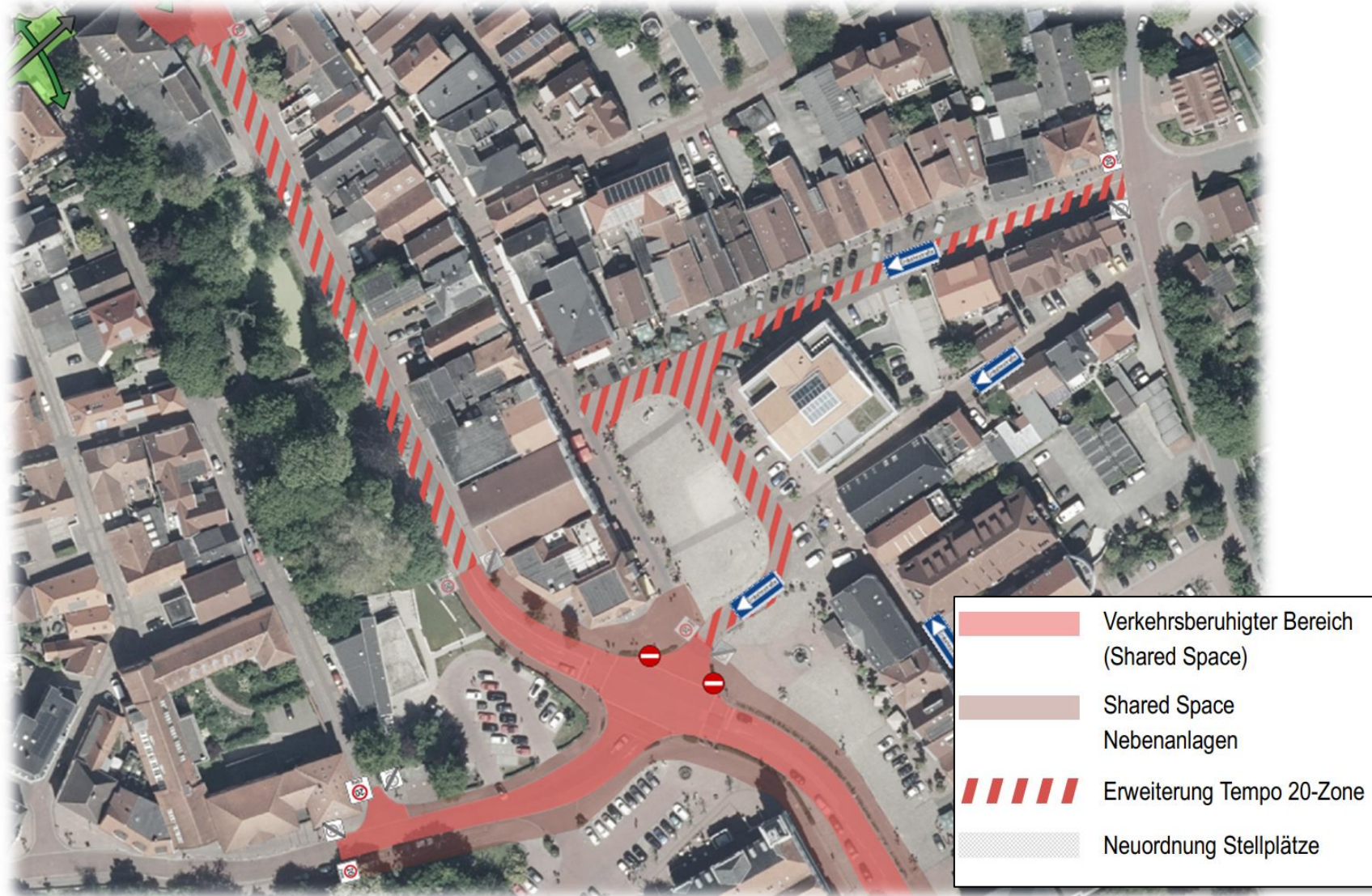
Zst.: 02
 11.10.2023
 15:30 - 16:30 Uhr
 Abendspitze

		Von-Thünen-Ufer			Alter Markt			Mühlenstraße			Schloßstraße		
Uhrzeit		F1			F3			F5			F7		
von	bis	FG	Rad	Summe	FG	Rad	Summe	FG	Rad	Summe	FG	Rad	Summe
10:45	11:45	102	31	133	100	22	122	149	28	177	8	6	14
15:30	16:30	146	18	164	127	24	151	108	27	135	11	12	23



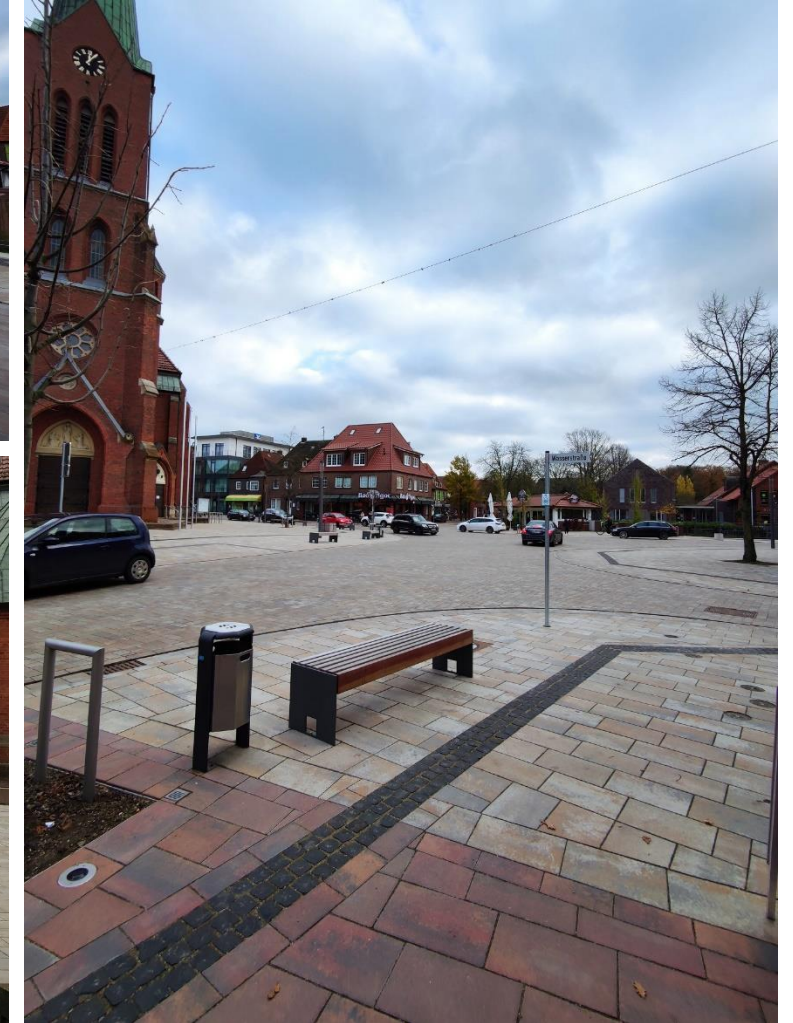
Verkehrsberuhigung Alter Markt

- Tempo 20 Zone
- Erweiterung Alter Markt und Kiebitzplatz prüfen
- Umkehrung Einbahnstraße Alter Markt
- Entfall LSA (künftig: Rechts vor Links)
- Kombinierbarkeit mit Abbindung Alter Markt kann möglich sein (Weitere Prüfung notwendig)
- Fahrdynamisch wirksame Aufpflasterung aufgrund von Bus- und Schwerlastverkehren nicht möglich
- Erprobung als Verkehrsversuch sinnvoll, um Auswirkungen zu prüfen



Verkehrsberuhigung Alter Markt

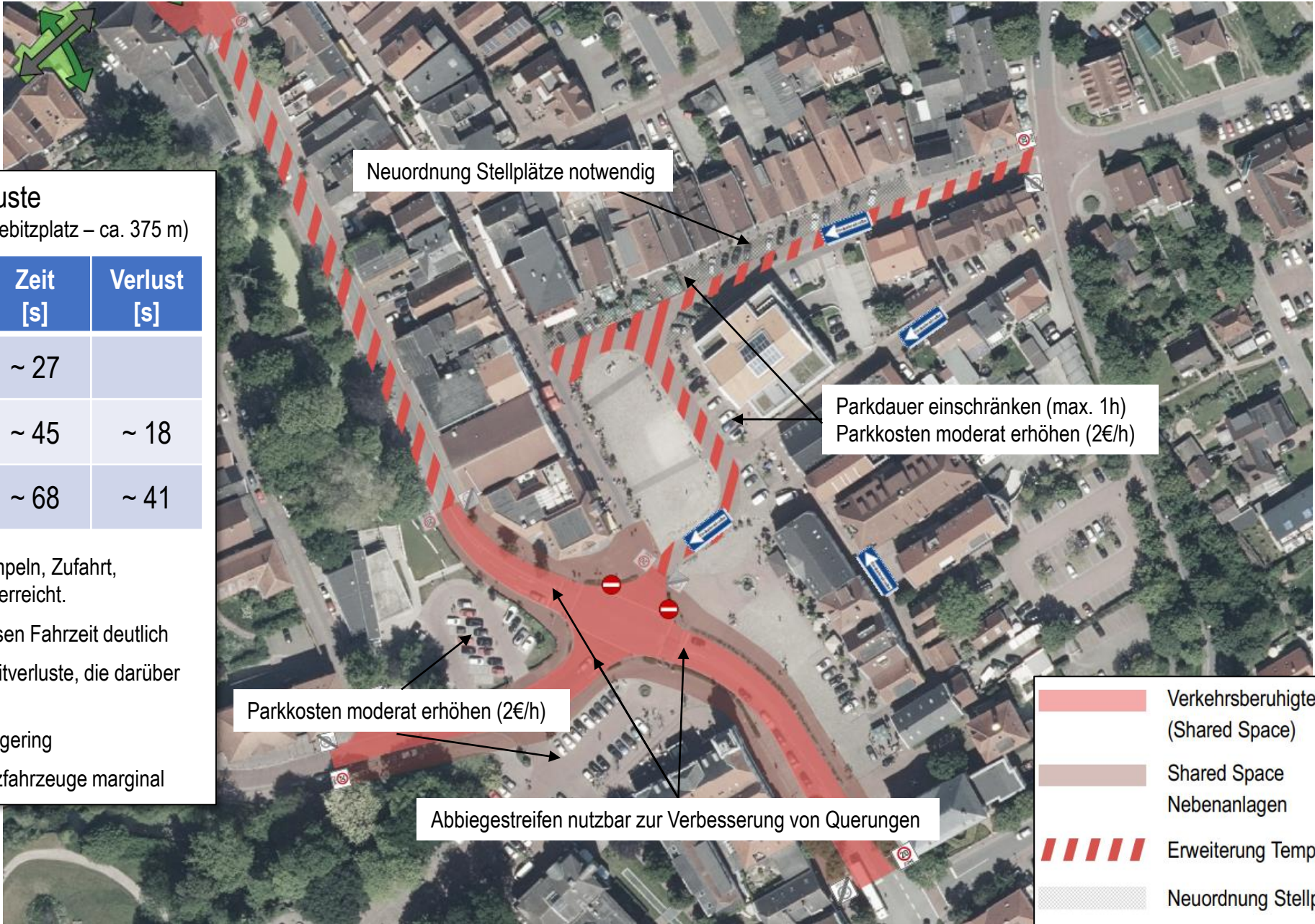
Beispiel Begegnungszone Stadt Friesoythe – zentraler Innenstadtbereich



Verkehrsberuhigung Alter Markt

Beispiel Begegnungszone Stadt Friesoythe – zentraler Innenstadtbereich





Theoretische Zeitverluste
(Fahrstrecke Alter Markt – Kiebitzplatz – ca. 375 m)

V_{zul} [km/h]	V_{zul} [m/s]	Zeit [s]	Verlust [s]
50	13,89	~ 27	
30	8,33	~ 45	~ 18
20	5,56	~ 68	~ 41

- 50 km/h werden durch Ampeln, Zufahrt, Verkehrsfluss i.d.R. nicht erreicht.
- Diese Faktoren beeinflussen Fahrzeit deutlich
- Kaum realistische Fahrzeitverluste, die darüber hinaus < 1 Min liegen
- Auswirkungen auf ÖPNV gering
- Auswirkungen auf Einsatzfahrzeuge marginal

The figure consists of two panels showing an aerial view of a road network. The top panel shows a road intersection with a highlighted path (red line) and several yellow rectangular markers indicating vehicle positions. The bottom panel shows a different section of the road network, also with a highlighted path (red line) and yellow rectangular markers. The markers are arranged in a way that suggests a sequence of vehicle positions over time.



- Durchlässigkeit für den Radverkehr sichern
- Verlagerungseffekte des Verkehres unklar
- Neue Gestaltung / Nutzung Alter Markt
- Bessere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder
- Parkraumbewirtschaftung überdenken
- Umsetzung vorab durch Verkehrsversuch und
- Akzeptanz der Anlieger / Gewerbe / Bürger
- Lärmentwicklung Tatergang beleuchten
- Alternative Wendeanlage
(Anbindung Kaakstraße) prüfen
- Parkraumbewirtschaftung (Dauer & Preise!)
- Abstimmung Beteiligte



28

Verkehrsberuhigung Kirchplatz



Verkehrsberuhigung Kirchplatz

Grundlagen Kirchplatz

Verkehrsbelastung „nördlicher“ Kirchplatz:

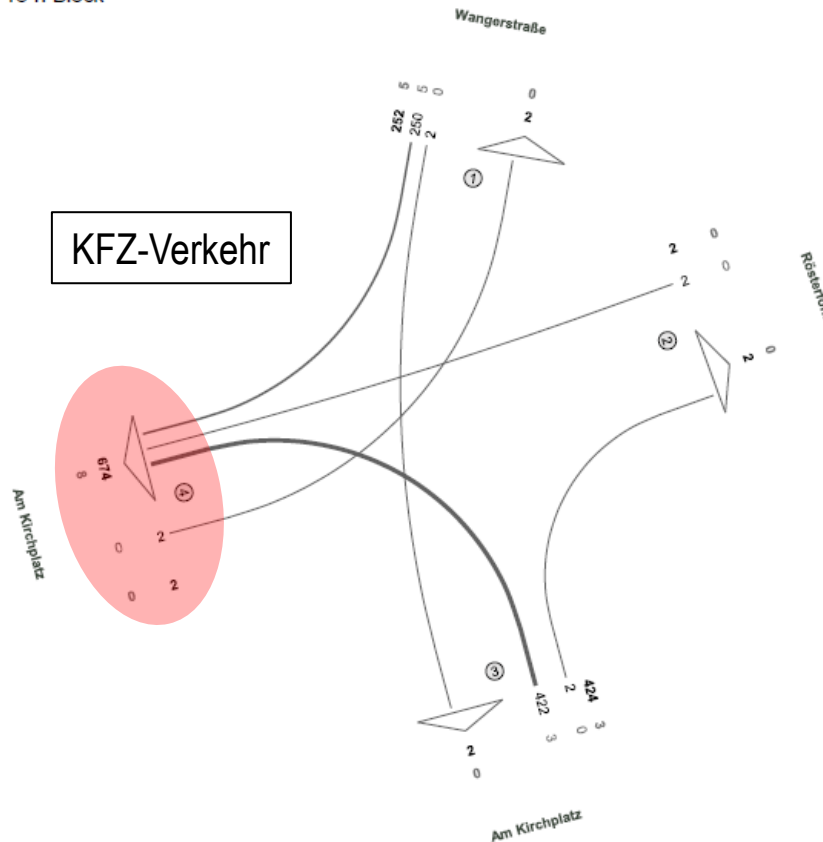
- Kfz: Bis zu **75 Kfz / h** (10:45 - 11:45 Uhr)
- Radverkehr: ca. **15 Rad / h**
- Fußverkehr: Bis zu ca. **240 FG / h**

Kirchplatz:

- Belastungen entsprechen einem verkehrsberuhigten Bereich
- Keine vorhandene Erhebung / Auswertung des ruhenden Verkehrs
- Viele Anlässe mit kurzer Aufenthaltsdauer
- Parksuchverkehr „im Kreis“ , Maximale Parkdauer 4 Std
- Nutzungstrennung durch ruhenden Verkehr
- Ausreichende Anzahl Radabstellanlagen, aber keine Überdachungen (Beschäftigte)

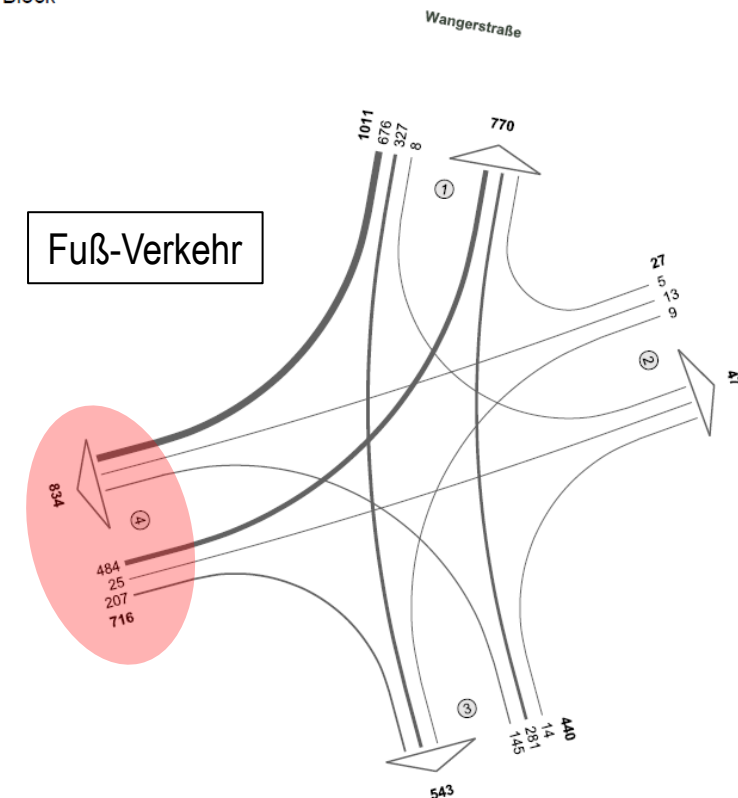
Am Kirchplatz / Wangerstraße / Rösterföhr

Zst.: 05
11.10.2023
06:00 - 19:00 Uhr
13-h-Block



Kirchplatz / Wangerstraße / Rösterföhr

05
1.2023
1 - 19:00 Uhr
Block



Flamenstraat & St.-Annen-Straße ↔ Kirchplatz: je ca. 1.000 Kfz / 24h

Verkehrsberuhigung Kirchplatz

Empfehlungen / Umgang

Abwägung Nutzen / Effekte:

- Nutzung / Gestaltung des Straßenraums sollte klar sein!
- FG-Zone vs. Kfz-Verbot? → Vorschlag: Modalfilter
- Was passiert von Oktober bis März → Konzept muss passen!
- Markttage müssen separat geregelt werden

Prüfung / Erhebungen (Vorher / Nachher):

- Modal-Split Kundschaft / Besuche (Rathaus, Gemeinde,...) erheben?
- Ruhender Verkehr (Parkdauer) → **max. Parkdauer reduzieren!**
- Betroffene (Gewerbe, Anwohner, Nutzer) befragen
- Konzept zur Nutzung der Flächen
- Parkraumauslastung (Schloss / Touristinfo, Straßenräume, Edeka, St. Annenstraße) während Verkehrsversuch erheben
- Verkehrsversuch zeitlich splitten (Variante 1 / Variante 2)?

Es konnten keine weiteren sinnvollen Varianten identifiziert werden.

**Umsetzung
(Verkehrsversuch) wäre
verkehrstechnisch
umsetzbar, sollte aber
ausreichend begründet und
evaluiert werden.**



Abb. 54 | Variante 1 einer möglichen Verkehrsführung

Variante 1

Änderungen der Verkehrsführung zur heutigen Situation:

- Drehung der Fahrtrichtung östliche Platzseite
- Flamenstraat als Einbahnstraße

Vorteile:

- Wenige Änderungen im Vergleich zur heutigen Situation
- Verkehrsberuhigung auf dem Kirchplatz (keine Überfahrung von Ost nach West möglich)

Nachteile:

- Keine Zufahrt über Flamenstraat möglich
- Abführung hauptsächlich über die Flamenstraat (potenziell höher Belastung)



Abb. 55 | Variante 2 einer möglichen Verkehrsführung

Variante 2

Änderungen der Verkehrsführung zur heutigen Situation:

- Drehung der gesamten Fahrtrichtung

Vorteile:

- Zu- und Abfahrten bleiben unverändert

Nachteile:

- Änderung des Aufstellwinkels an der südlichen Platzseite erforderlich

Fazit:

Variante 1 beinhaltet ein höheres Potenzial einer Verkehrsberuhigung für den gesamten Kirchplatz.

Die in Variante 2 vielfältigen Zu- und Abfahrtmöglichkeiten werden im Hinblick auf eine erhöhte Flexibilität der Verkehrsführung im Vergleich zu Variante 1 als vorteilhafter beurteilt.

Verkehrsberuhigung Lindenallee



Verkehrsberuhigung Lindenallee

Grundlagen Lindenallee

Verkehrsbelastung Lindenallee:

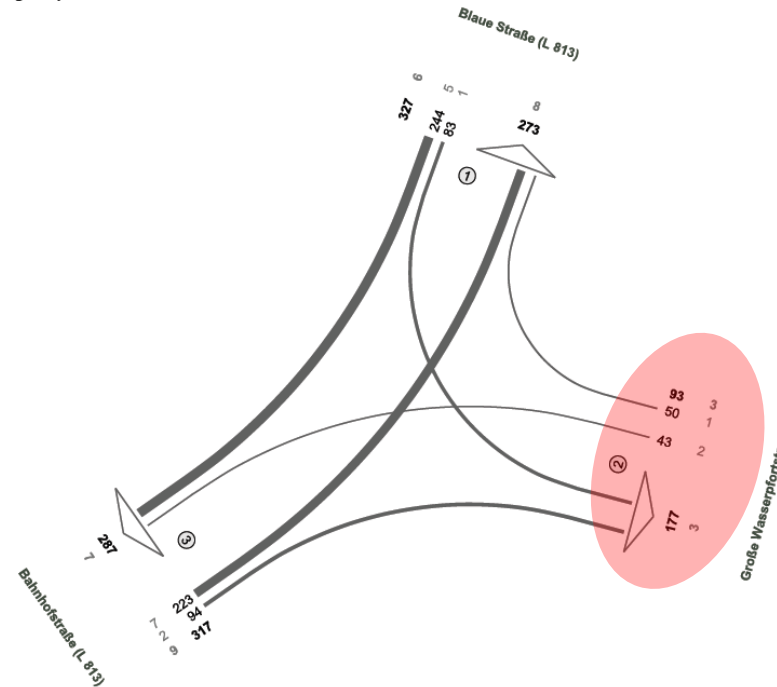
- Kfz: ca. **250 Kfz / h**
- Radverkehr: ca. **30 Rad / h** (Fahrbahn)

Verkehrssituation:

- Radverkehr im Zweirichtungsverkehr (Zusammenhang Karl-Jaspers-Anlagen)
- Geländer als Barriere (Fußverkehr)
- Querung Einmündung & Blaue Straße (Verbindung Schulen & Normannenviertel)
- Verknüpfung Fußgängerzone
- Parken Fahrbahn (Engstelle)

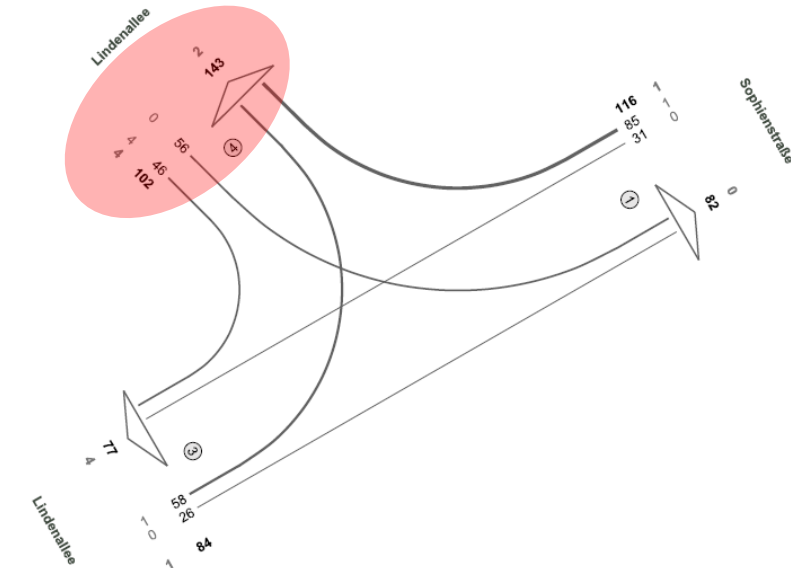
Blaue Straße (L 813) / Bahnhofstraße (L 813) / Große Wasserpfortstraße

Zst.: 07
11.10.2023
07:15 - 08:15 Uhr
Morgenspitze



Lindenallee / Sophienstraße

Zst.: 06
11.10.2023
11:00 - 12:00 Uhr
Mittagspitze



Verkehrsberuhigung Lindenallee

Empfehlungen / Umgang

- Einengung:
 - Verkehrsbelastungen nach RASSt okay
 - Einsehbarkeit muss gewährleistet sein
- Rückstausituationen berücksichtigen → Bevorrechtigung aus Richtung Blaue Str.
- Zwei Querungsstellen Wallanlagen („Oben“ und „Seite“ vom Schlosserplatz)
- Aufpflasterung: Busverkehr berücksichtigen (keine fahrdynamische Wirkung)
- Einbahnstraßenregelung?
 - Nur wenn keine Einengung möglich?
 - Welche Richtung besser?
- Regelungen Fuß- / Radverkehr sollten klarer geregelt werden (Aufhebung Freigabe, Überleitungen, Geländer entfernen)

Tabelle 15: Fahrbahnverengungen an Zwangspunkten

Anwendungsbereich	Führung des Kraftfahrzeugverkehrs im Bereich der Zwangspunkte	Fahrbahnbreite
Zweistreifige Fahrbahn	Zweistreifig	4,75 m – 5,00 m
	Einstreifig (kurze Einengung bis 500 Kfz/h, Einengung bis 50 m Länge bis etwa 250 Kfz/h, andernfalls Engstellensignalisierung)	3,00 m – 4,75 m



Verkehrsberuhigung Lindenallee



Wenn keine gute Radverkehrsführung, wird Radverkehr in den Wallanlagen stattfinden!
 → Ausbau Am Wall als Fahrradstraße prüfen
 → Tempo 30 (Radverkehr auf der Fahrbahn)
 → Abbindung Elisabethufer für Kfz-Verkehr („Umweltspur“ - ÖPNV & Radverkehr)
 (Als theoretische, aber voraussichtlich nicht umsetzbare / sinnvolle Maßnahme!)

Tempo 20-Zone oder Tempo 30 (Strecke)

Weitere
 Radabstellanlagen
 (Beschäftigte,
 Lastenräder)

Freigabezeiten LSA

Kommunikation

Nutzung vorhandener
 Ressourcen / Akteure

Positives herausstellen

Bei Veränderungen Querungssituation verbessern
 → Schulen und Normannenviertel

Freigabe Radverkehr aufheben:
 - Lindenallee (inkl. Gr. Wasserfortstraße)
 - Sophienstraße
 - Von Thünen-Ufer (Begleitende Maßnahmen)

Karl-Jaspers-Anlagen / Prinzengraft:
 Trennung Gehweg & Radweg (je ein Weg)

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!



Ingenieurbüro Schütter, Schwerdhelm & Wolters PartG mbB – Beratende Ingenieure

Oberstraße 8 | 26316 Varel | info@i-rs.de

Jan B. Schütter | schuetter@i-rs.de