

Konzept Radverkehr Stadt Varel

Vareler fahr'n Fahrrad



2007
Stadt Varel
Radverkehrskonzept

In Zusammenarbeit mit der
Lokalen AGENDA
und dem ADFC

1. Veranlassung und Zielsetzung

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

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

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

2. Beteiligte Akteure und Zusammenarbeit

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

Die Zusammenarbeit stützt sich auf eine enge Abstimmung mit der Verwaltung und der Politik der Stadt. So wurde das interfraktionell erarbeitete Ver-

Radverkehrskonzept Stadt Varel

kehrmodell für Varel zu Grunde gelegt, das 2003 verabschiedet wurde. Die Aktivitäten der Initiative wurden regelmäßig in den Gremien der Stadt vorgestellt und abgestimmt.

Nach einer ersten Bestandsaufnahme im Jahre 2005 wurde seitens der Initiative ein Sofortprogramm erarbeitet und in Zusammenarbeit mit der Stadtverwaltung abgearbeitet. Die Zusammenarbeit verlief reibungslos. Dabei konnten einige Verbesserungen für den Radverkehr in Varel erzielt werden. Dies war vor allen Dingen dem Umstand zu verdanken, dass sich die Stadtverwaltung als Vermittler zu weiteren Aufgabenträgern (Landkreis / Landesbehörden) anbot. Um diesen Erfahrungen Rechnung zu tragen und

kein Papier für die Schublade zu erzeugen, wurde im Frühjahr 2006 ein Workshop mit Ratsvertretern, Verwaltungsmitarbeitern und interessierten Bürgern durchgeführt. Die Ergebnisse dieses Workshops stellen eine wesentliche Grundlage für die Zielsetzungen, Maßnahmen und Umsetzungsplanungen dar. Im Rahmen dieser interfraktionellen Sitzung erhielt die Initiative den Auftrag das vorliegende Papier zu erstellen.



In zahlreichen gemeinsamen Sitzungen mit Vertretern der Lokalen AGENDA, des ADFC sowie der Stadtverwaltung und Politikern wurden Inhalte des Konzeptes, Maßnahmen und Vorgehen abgestimmt

3. Einleitung

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

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

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

Diese Herangehensweise trägt den aktuellen Erkenntnissen Rechnung, denn der Radverkehr wird in der Verkehrsplanung mehr und mehr als „System“ verstanden (Vergleich Abbildung S. 12). Den Kommunen wird in diesem Zusammenhang eine Schlüsselposition zugeordnet, weil sie die kleinste kommunale Einheit darstellen, in der ein insgesamt „fahrradfreundliches Klima“ erzeugt werden kann.

Dementsprechend wurde im Rahmen der Zusammenarbeit von AGENDA und ADFC-Varel eine Strategie erarbeitet, die zum Ziel hatte den Radverkehr zu fördern und mehr Vareler aufs Rad zu bewegen. Dies sollte ganz bewusst

Radverkehrskonzept Stadt Varel

ohne „erhobenen Zeigefinger“ geschehen. Auch aus diesem Grund wurde zunächst der Schwerpunkt auf die kommunikativen Aspekte gesetzt.

4. Status Quo

4.1. Kommunikation

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

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



Gute Zusammenarbeit: Langer Samstag rund ums Zweirad in Kooperation mit Wirtschaftsförderung und Werbegemeinschaft.

Diese Initiativen sind weiter auszubauen um die Fahrradfreundlichkeit der Stadt Varel in der Stadt selbst und darüber hinaus bekannt zu machen, frei nach dem Motto „tue Gutes und rede darüber.“ Die Fahrradinitiative findet bereits Erwähnung im Best-Practice Katalog von Best-For-Bike (www.bestforbike.de) und im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplanes (www.nationaler-radverkehrsplan.de).

4.2. Ausbau der Zusammenarbeit

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

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

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

4.3. Wettbewerb Fahrradfreundliche Kommune



Mit einem respektablen 4. Platz endete die Teilnahme der Stadt Varel am Wettbewerb Fahrradfreundliche Kommune Niedersachsen. Im Bild die Inaugenscheinnahme durch die Jury.

Die Teilnahme am Wettbewerb Fahrradfreundliche Kommune Niedersachsen 2005 hat gleich in mehrerer Hinsicht Erfolg gehabt. Zum einen konnte natürlich eine erhebliche Öffentlichkeitswirksamkeit erzeugt werden. Darüber hinaus wurde eine Vielzahl an positiven Aspekten rund um den Rad-

Radverkehrskonzept Stadt Varel

verkehr in Varel zusammen getragen – ein Katalog guter Beispiele aus den vergangenen Jahren, wenn man so will. Und nicht zuletzt hat die Teilnahme an der Endrunde und das Erreichen des „undankbaren“ 4. Platzes bewirkt, dass man sich von allen Seiten positiv und letztlich auch kritisch mit dem Radverkehr auseinandergesetzt hat. Hier könnte das Motto lauten: „Jetzt erst recht!“

4.4. Workshops 2005

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

1. „Sicherheit für Rad fahrende Kinder“ – der Titel wurde bewusst weitläufig gewählt und nicht wie man erwarten könnte auf die Schulwegesicherung begrenzt. Insofern wird also auch die Nutzung des Fahrrades in der Freizeit berücksichtigt. Als Kerngedanke wurde geäußert, dass „wenn Radwege für Kinder sicher und die Verkehrsführung für sie eindeutig ist, gleiches auch für alle anderen Verkehrsteilnehmer gilt.“ Für die Bearbeitung dieses Themenkomplexes konnte auf zwei Projektgruppen des Vareler Wirtschaftsgymnasiums zurückgegriffen werden, die sich intensiv mit der Situation der schulpflichtigen Kinder beschäftigt haben. Insgesamt wurden unter anderem rund 2.400 Schü-

Radverkehrskonzept Stadt Varel

ler aller Vareler Schulen in Hinblick auf die Nutzung des Fahrrades befragt.

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

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

4.5. Sofortprogramm

Die umfangreichen Erhebungen im Laufe des Sommers 2005 erbrachten eine Vielzahl von Anmerkungen und Anregungen. Insbesondere die bis

Radverkehrskonzept Stadt Varel

zum Herbst erfolgte Befragung der Schüler sowie die der Leser des „Friesländer Boten“ ergaben ein erstes Bild. Bei der Zusammenfassung ergaben sich verschiedene Problempunkte, deren Nennung gehäuft auftrat, deren Beseitigung aber ohne große Vorarbeiten möglich schien. Demgegenüber haben und hatten sie erheblichen Einfluss unter anderem auf die Sicherheit des Radverkehrs.

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

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



Erfolgreiches Beispiel: Die Barriere an der Schützenwiese konnte auf ein erforderliches Maß zurück gebaut werden.

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

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

Im Rückblick auf das Sofortprogramm kann in diesem Zusammenhang



Nach wie vor kritisch: Unabhängig von weiteren Verbesserungsvorschlägen an der Oldenburger Straße wurden die Querungen des einseitigen Radwegs nicht wie im Sofortprogramm vorgeschlagen an allen Straßeneinmündungen erneuert.

eine erstes Fazit gezogen werden. In mehreren Runden mit dem 1. Stadtrat und den Amtsleitern konnten die einzelnen Punkte sukzessive abgearbeitet werden. Probleme traten dabei insbesondere an den Stellen auf, bei denen aufgrund der Zuständigkeit keine direkte Aktivität der Stadt Varel zum Erfolg führt (z.

Radverkehrskonzept Stadt Varel

B. Fahrbahnmarkierung entlang von Bundesstraßen), ein erhöhter Planungsaufwand erforderlich scheint (z. B. Ampelschaltung Oldenburger Straße und entlang der B 437) oder die erforderlichen Erkenntnisse schwer zu erlangen sind (z. B. Standorte Barrieren, Abstimmung mit den Schulen in Hinblick auf Mülltonnenabfuhr).



Eine wichtige Tangente für Radfahrer im Stadttosen führt über das Gelände der HRS Arngaster Straße. Auch hier konnten die Vorschläge aus dem Sofortprogramm (Absenken des Bordes / Abbau Barriere bislang nicht umgesetzt werden.

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

Im Jahre 2007 wurde aufbauend auf der erfolgreichen Zusammenarbeit in der Arbeitsgruppe mit Amtsleitern und Bürgermeister eine regelmäßige Abstimmung vereinbart. In diesem Rahmen sollten kleine Maßnahmen besprochen und jeweils in Verantwortung der Stadtverwaltung abgearbeitet werden. Außerdem wurde das Straßenbauamt Aurich zu verschiedenen Themen in die Runde eingeladen.

Amtsleiterrunde mit weiteren Straßenbau- lastträgern

4.6. Workshop mit Rat und Verwaltung 2006

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

Am 30. März 2006 fand ein gemeinsamer Workshop mit den Beteiligten im Rathaus statt. Die Einladung erfolgte durch den Bürgermeister und richtete sich an die Ratsmitglieder, die Verwaltungsmitarbeiter und die in der Lokalen AGENDA aktiven Bürger (die Ergebnisdokumentation liegt in Anlage 2 bei).

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

Folgende Punkte können als Ergebnis des Workshops festgehalten werden:

- Die Erstellung eines Radverkehrskonzeptes für die Stadt Varel wird allgemein begrüßt. Die Initiative „Vareler fahr'n Fahrrad“ wird die Erstellung federführend in die Hand nehmen – dies soll möglichst mit breiter öffentlicher Beteiligung geschehen.
- Eine externe Unterstützung, z.B. durch ein Ingenieurbüro wird diskutiert und vielfach als sinnvolle Ergänzung gewertet. Die Möglichkeiten hierfür sollen im Planungsausschuss erörtert werden.

Beteiligung eines
Fachplanungsbüros

Radverkehrskonzept Stadt Varel

- Der Vorschlag eine Arbeitsgruppe von Rat, Verwaltung und Initiative ins Leben zu rufen, die den Prozess der Erarbeitung und Umsetzung des Radverkehrskonzeptes begleitet, wird allgemein positiv bewertet.
- Die Benennung eines Radverkehrsbeauftragten, der in der Lage ist die Interessen der Radfahrer zu bündeln und zu vertreten und so die Schnittstelle zwischen Rat, Verwaltung, Interessengruppen und den Bürgern zu bilden wird begrüßt

Arbeitsgruppe aus Rat, Verwaltung und weiteren Akteuren

Radverkehrsbeauftragten für Varel

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

5. Radverkehr als System

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

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

Es wird deutlich – und das zeigen auch die Ausführungen des Nationalen Radverkehrsplanes – das neben der Infrastruktur wie Fahrradwege und siche-

Radverkehrskonzept Stadt Varel

re Abstellanlagen, auch die Verbindung zum öffentlichen Nahverkehr, die Öffentlichkeitsarbeit und Veranstaltungen für ein positives „Fahrradklima“, ggf. touristische und freizeitspezifische Angebote und Anreizsysteme eine Rolle spielen. Die weiterhin nachstehende Aufstellung wurde aus den Ausführungen von Herrn Ehler Cuno im Rahmen des Workshops in der Stadt Varel entnommen (siehe 4.6). Auch hier macht der Autor deutlich, welche unterschiedlichen Bereiche im Rahmen einer effektiven Radverkehrsförderung berücksichtigt werden sollten. Das Radverkehrskonzept kann in dieser Hinsicht nur den ersten Anstoß bieten – es erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Wesentlich sind funktionierende Instrumente für die Abstimmung, Fortschreibung und Umsetzung von konkreten Maßnahmen.



6. Sicherheit für Rad fahrende Kinder

1. Ist-Zustand

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

Im Verlaufe des Jahres 2005 wurden durch Schülergruppen des Vareler Wirtschaftsgymnasiums die Schüler aller Vareler Schulen zur Nutzung des Fahrrades, zu den Fahrtwegen und zu neuralgischen Punkten befragt. Die Ergebnisse wurden ausgewertet und liegen der Betrachtung im Rahmen dieses Konzeptes zu Grunde bzw. wurden bereits im Sofortprogramm berücksichtigt (Ergebnisse der Befragung Anlage 3).

2. Zielbestimmung

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

In diesem Zusammenhang gilt es mit Schulen, Eltern sowie Schülerinnen und Schülern in einen Diskussions- und Aufklärungsprozess einzutreten. Es ist mittlerweile unstrittig, dass die so genannte „Begleitmobilität“ in

Radverkehrskonzept Stadt Varel

erheblichem Maße zugenommen hat. Zum Beispiel legten in den 70er Jahren noch 91% der Erstklässler den Schulweg allein oder zusammen mit anderen Kindern zurück – im Jahr 2000 waren es nur noch 17% (Quelle: VCD Verkehrsclub Deutschland). Die Folgen in Bezug auf Verkehrssicherheit der Kinder, Koordinationsfähigkeit bis hin zu gesundheitlichen Beeinträchtigungen durch Bewegungsmangel sind in der Fachwelt unbestritten. Hinzu kommt ein oft subjektives Gefühl der Gefährdung im Straßenverkehr.

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

3. Maßnahmen

Die Maßnahmen in diesem Bereich liegen überwiegend in der dauerhaften Kommunikation mit Schülern, Lehrern und Eltern. Dies betrifft die Betrachtung und Bewertung des Fahrrades als Verkehrsmittel, die Verkehrserziehung und ebenso das Fahrtraining auch kleiner Kinder. Bei Kindern steht das Fahrrad neben der Begleitmobilität und dem Fußverkehr an erster Stelle. Verkehrsexperten von VCD, ADFC und Verkehrswacht weisen der Radverkehrsausbildung eine Schlüsselrolle bei der Verkehrserziehung zu. Kindern denen ein hoher Stellenwert des Radverkehrs vermittelt wird, fahren auch in Zukunft gerne und mit Überzeugung Fahrrad.

So könnten z. B. Fahrradprojektwochen an den Grundschulen angeregt und für die Klassen 1-4 durchgeführt werden. Unterrichtsmaterialien hierfür liegen vor. In den Projektwochen können die Pflichtstunden im Bereich Verkehrserziehung zusammen gefasst werden. Vergleichbare Projekte in Schleswig-Holstein und Nordrhein-Westfalen haben nachhaltige Er-

Fahrrad-Projektwochen

Radverkehrskonzept Stadt Varel

folge in Bezug auf die Beherrschung des Rades und die Verkehrssicherheit nachgewiesen.

Das Projekt „Elterntaxi“, bei dem die Schüler mit Ihren Eltern per Tandems den Weg zur Schule zurück legen und diese auch in der Freizeit nutzen, zeigt Alternativen zur automobilen Begleitmobilität auf. Die Fahrzeuge standen Schülern und ihren Eltern in Varel im Frühjahr 2007 zur Verfügung.

Beispiel: ELTERN-TAXI



Die Schülerfirma der HRS Arngaster Straße beteiligt sich an den Fahrradtagen, ebenso wie an der Aktion „Vareler fahr'n mit Licht“. Die positiven Effekte auch auf andere Schulen sind messbar. Ähnliche Projekte gibt es auch an weiteren Schulen (z. B. Fahrradwerkstatt Pestalozzischule)

Fahrradprojekte an weiter führenden Schulen können Schnittstellen zum Thema Bildung- und Qualifizierung darstellen. Beispiele hierfür sind die Schülerfirma an der Arngaster Schule oder auch die Projektarbeiten des Wirtschaftsgymnasiums, die im Rahmen der Erarbeitung dieses Konzeptes durchgeführt wurden.

Beispiel: Schülerfirmen

Die konkrete Beseitigung neuralgischer Punkte, die insbesondere durch die Befragung der Schüler aller Vareler Schulen deutlich geworden sind, ist ein konkreter Ansatz für Verbesserungen. Hier seien beispielhaft die Mülltonnenproblematik oder auch verschiedene Ampelschaltungen genannt, die bereits im Sofortprogramm berücksichtigt wurden. Eine weitere Berücksichtigung ist erforderlich. Dieser Themenbereich korreliert eng mit dem Themenbereich Hauptverkehrswege (siehe Punkt 7.) und hier mit der Betrachtung der Innenstadt.

4. Umsetzung



Pfiffige Idee: Das Projekt ELTERNTAXI soll Alternativen aufzeigen.

Folgendes Vorgehen wird für die Umsetzung vorgeschlagen: Moderierte Arbeitstreffen mit Schulen, Stadtelternrat und z. B. der Polizei, mit dem Ziel konkrete Projekte und Maßnahmen umzusetzen (Fahrrad-Projektwoche, Elterntaxi, Schülerfirmen etc.). Aufarbeitung der neuralgischen Punkte auf dem Weg zur

Schule und in der Freizeit (Mülltonnen, Straßenoberflächen, Schulwegsicherung, Fahrradstraßen vor den Schulen (siehe unten)). Schwachstellenanalyse, z. B. auch in Hinblick auf Fahrradabstellanlagen an den Schulen, Verkehrssicherheit der Fahrräder (siehe auch „Vareler fahr´n mit Licht“).

2. Hauptradverkehrsnetz

1. Ist-Zustand

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

Radverkehrskonzept Stadt Varel

kehrmodell der Stadt enthält in Bezug auf den Radverkehr keine richtungsweisenden Ansätze. Das Harder-Gutachten wurde in Hinblick auf den Radverkehr punktuell umgesetzt. Eine Betrachtung des Ausbaus der straßenbegleitenden Radwege und deren Beschaffenheit steht aus. Gleiches gilt für die Betrachtung in Hinblick auf die Zulässigkeit der Beschilderung in Hinblick auf die Straßenverkehrsordnungs-Novelle (StrVO). Diese sieht eine Breite von 1,50 m für Radwege und 2,50 m (min. 2,00 m) bei kombinierten Geh- und Radwegen, jeweils pro Fahrtrichtung vor. Linksseitige Radwege sind nur in besonderen Ausnahmesituationen für Radfahrer vorzusehen und als Radwege auszuweisen. Ein zusammenhängendes Radverkehrsnetz, dass die besonderen Anforderungen an einen sicheren und zügigen Radverkehr erfüllt, existiert in Varel derzeit nicht. Ganz im Gegenteil haben verschiedene Befragungen der Bevölkerung und insbesondere der Schüler aller Vareler Schulen im Jahre 2005 erheblichen Handlungsbedarf ergeben.

Zustand ausgewiesener Radwege und Zulässigkeit der Ausweisung gemäß StVO-Novelle prüfen und Anpassungen vornehmen



Beispiele aus anderen Städten: Links Radfahrstreifen auf einer Hauptverkehrsstraße in Osnabrück. Rechts Angebotsstreifen in Leer. Das Besondere hier – auf der Zufahrt zu einer Brücke haben ausschließlich die Radfahrer ständig freie Fahrt, die Autofahrer müssen wechselseitig warten.

2. Zielbestimmung

Die Vorgaben an ausgewiesene Radwege sind im Allgemeinen in Varel – und das hat auch eine Untersuchung des ADFC gezeigt – in weiten Teilen nicht erfüllt. Es erscheint daher in den meisten Fällen zielführend die Radwege im Stadtgebiet umzuwidmen und deren Benutzung für die Rad-

Radwege umwidmen und Fahren auf der Fahrbahn ermöglichen



Was nach viel Platz aussieht (hier Am Tannen-kamp)...

fahrer freiwillig zu machen, sprich die Benutzungspflicht aufzuheben und so das Fahren auf der Fahrbahn zu ermöglichen. Die so beschilderten Gehwege würden dann



...erweist sich im Real-fall als enge und gefährliche Angelegenheit

Radfahr- und Angebotsstreifen auf der Fahrbahn

ein Zusatzschild „Radfahrer frei“ erhalten. Dort wo es angezeigt ist, könnten Rad-

fahrestreifen oder Angebotsstreifen auf der Straße eingerichtet werden.

In diesem Zusammenhang sollte so weit wie möglich dem Radverkehr die Möglichkeit eingeräumt werden an Kreuzungspunkten mit dem motorisierten Verkehr abzubiegen (insbesondere Linksabbieger). Aufstellflächen für Radfahrer an den Kreuzungspunkten erhöhen die Verkehrssicherheit.

Darüber hinaus scheint die Entwicklung eines Hauptradnetzes angezeigt, dass die Stadtteile untereinander und mit dem Zentrum verbindet. Dieses sollte verschiedene Anforderungen erfüllen.

- a) Ein zusammenhängendes Netz von Radverkehrsverbindungen in der Stadt und in die Umgebung (kein Radweg bzw. frei ge-

Radverkehrskonzept Stadt Varel

gebener Fußweg endet ohne weiteres Angebot, wie z. B. einen Angebotsstreifen oder Radfahrstreifen)

- b) Leitbild „Stadt der kurzen Wege“ in Bezug auf die Erreichbarkeit des Stadtzentrums und der Ortsteilzentren und Verbindung der Ortsteile untereinander (z. B. Öffnung von Sackgassen durch Stichstraßen, Ausbau von Trampelpfaden und unbefestigten Wegen)



Enge Verhältnisse: Wie hier im Verlauf der Hauptroute 1 von Büppel ins Zentrum kommt es aufgrund des einseitigen kombinierten Geh- und Radweges zu Engstellen an den Kreuzungspunkten und insbesondere bei Begegnungsverkehr.



- c) Umsetzung innovativer und modellhafter Radverkehrsanlagen, z. B. in Kreuzungsbereichen, Einmündungen oder Querungen (z. B. Radstreifen, Aufstellflächen)
- d) Beseitigung von Mängeln und Behinderungen ebenfalls beispielhaft für das übrige Stadtgebiet (Absenken von Bordsteinen oder Berg-und-Tal-Fahrten).
- e) Berücksichtigung sicherer Abstellanlagen im öffentlichen Raum

Radverkehrskonzept Stadt Varel

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

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

3. Maßnahmen

Das Hauptradrouthenetz für die Stadt orientiert sich an vier wesentlichen Gesichtspunkten (Straßenliste in Anlage 4).

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

1. Verbindungen der Ortsteile zum Zentrum (H1)

Für die Ortsteile Büppel, Obenstrohe, Borgstede, Winkelsheide, Langendamm, Dangastermoor, Dangast, Vareler Hafen und Streek wurden im Rahmen der Sitzungen der Initiative unter Berücksichtigung der Workshopergebnisse und Befragungen Hauptverbindungsrouthen sowie Alternativstrecken ausgearbeitet. Eine detaillierte Darstellung (Straßenliste) enthält die Anlage 4. Darüber hinaus wurden Lagepläne erstellt.

Grundsätzlich lassen sich folgende Problemfälle kategorisieren:

- Radwege von zu geringer Breite (Vergl. StVO) und mangelndes Angebot für beide Fahrtrichtungen (z. B. Bgm.-Osterloh Straße / Oldenburger Straße)



Die Querung an der übergeordneten Straßen (im Bild beispielhaft die Situation in Winkelsheide und Obenstrohe (li.)) erweist sich trotz teilweise vorhandener Querungshilfen für Radfahrer als schwierig. Das Aufstellen von Dunkelampeln würde insbesondere für den Schülerverkehr erhebliche Verbesserungen bedeuten.

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



Die Verkehrsführung in der Torhegenhausstraße wird der Bedeutung als wichtige Durchgangstrasse für den Radverkehr nicht gerecht. Wie an anderer Stelle sollte hier einem beidseitigen Angebot auch in Verbindung mit der Führung des Radverkehrs auf der Straße (Radfahr- bzw. Angebotsstreifen der Vorzug gegeben werden.

Radverkehrskonzept Stadt Varel

- Querung übergeordneter Straßen (Winkelsheide, Langendamm, Borgstede, Obenstrohe)
- Unflexible Ampelschaltungen (insbesondere Schlafschaltung für Radfahrer)

7.3.2 Äußere Ringverbindungen (H2)

Die Verbindung der unter 7.3.1 genannten Ortsteile untereinander stellen im Sinne dieser Betrachtung die äußere Ringverbindung des Radverkehrsnetzes für Varel dar. Eine detaillierte Darstellung (Straßenliste) enthält die Anlage 4. Darüber hinaus wurden Lagepläne erstellt.

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

7.3.3 Innere Ringverbindungen (H3)

Die innere Ringverbindung im Sinne dieses Konzeptes ist eine kleinräumige Verbindung zwischen dem unmittelbaren Zentrum und den äußeren Ringverbindungen zwischen den Ortsteilen gemäß 7.3.1. Eine detaillierte Darstellung (Straßenliste) enthält die Anlage 4. Darüber hinaus wurden Lagepläne erstellt.

Fazit: Das kleinräumige ringförmige Netz lässt sich nahezu lückenfrei konstruieren. Lediglich der Abschluss im Südwesten ist nicht gewährleis-

Radverkehrskonzept Stadt Varel

tet. Hier wäre eine Lösung wünschenswert, die die ehemalige Kaserne mit einbezieht.

Die sich ergebenden Querungen sind ggf. kritisch zu betrachten.

7.3.4 Übergeordnete Ziele im Sinne des Hauptradroutennetzes stellen dar (H4):

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

An den übergeordneten Zielen ist insbesondere die Situation der Fahrrad-



Das bislang nicht sanierte Nebengebäude des Varel Bahnhofs böte sich aus heutiger Sicht für eine Nutzung als Fahrradstation an, zumal eine unmittelbare Nähe zu den Bahnsteigen gegeben ist.

abstellanlagen zu überprüfen. Besonderer Handlungsbedarf ergibt sich am Bahnhof. Auch weil dort die Möglichkeit des Übergangs zur Bahn besteht (siehe auch Pkt. 9.2 Öffentlicher Personennahverkehr). Ggf. kann hier

neben sicheren und komfortablen Abstellanlagen (Fahrradboxen) eine Fahrradstation eingerichtet werden (z. B. im bislang ungenutzten Nebengebäude).

Fahrradstation am
Bahnhof

Das wesentliche Angebot der Fahrradstation besteht im bewachten Abstellen der Räder. Insofern ist, nach Beispiel anderer Stationen nur in Kernzeiten eine personelle Besetzung erforderlich (z. B. von 7:00 Uhr bis

Radverkehrskonzept Stadt Varel

18:00). In der übrigen Zeit ist der Zugang durch einen gesicherten Eingang zu ermöglichen. Ggf. ist eine Verknüpfung mit anderen Service-Einrichtungen am umgestalteten Bahnhof möglich, um Personalkosten einzusparen oder vorhandenen Betrieben ein weiteres wirtschaftliches Standbein zu bieten (Reisebüro / Kiosk).

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

In der Innenstadt dienen die bereits dezentral installierten Abstellanlagen einem attraktiven Angebot für Radler. In verschiedenen Straßenzügen (z. B. Neue Straße, Obernstraße, Neumühlenstraße, Drostenstraße etc.) sollte durch zusätzliche Fahrradstände, z. B. so genannte „Kreuzberger Bügel“ das Angebot verbessert werden.

Größere Anzahl an Abstellanlagen

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



Die Einrichtung von Fahrradstraßen an den Schulen würde zu r Entspannung der verkehrlichen Situation in diesen Bereichen führen. Im Bild beispielhaft der Riesweg (re)..

...und links die Osterstraße. Mittelfristig sollte neben der Umwidmung auch eine bauliche Umgestaltung mit niveaugleicher Ausführung vorgesehen werden.



Radverkehrskonzept Stadt Varel

Weitere Ziele von wichtiger Bedeutung für den Radverkehr sind:

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

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

Fahrradstraßen an den Schulen

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

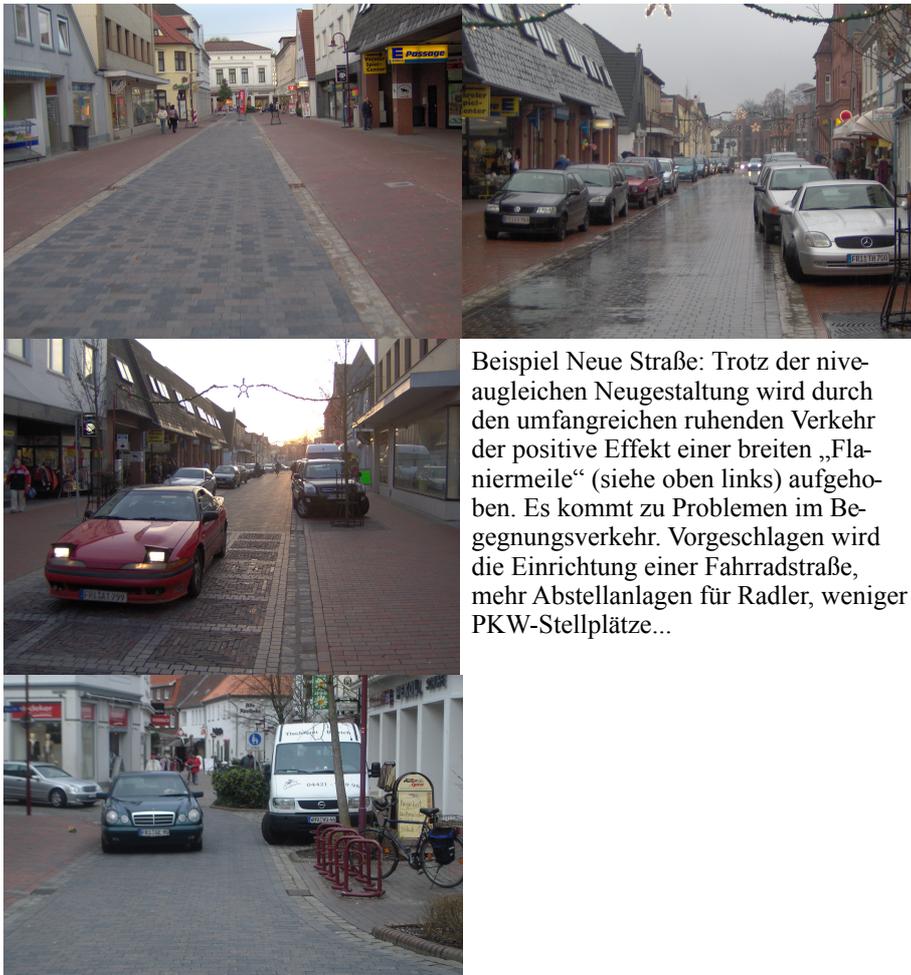


Beispiel Stadt Leer: Im Zentrumsbereich der Stadt Leer wurden unmittelbar angrenzend an die Fußgängerzone zahlreiche Fahrradstraßen eingerichtet, die einen in sich geschlossenen Bereich ergeben. Dabei wurde darauf geachtet, dass der ruhende Verkehr die Vorteile durch die niveaugleiche Gestaltung nicht beeinträchtigt. Selbst in sehr engen Straßen konnten für alle Verkehrsarten zufrieden stellende Ergebnisse erzielt werden.



7.3.5 Zur Betrachtung des unmittelbaren Zentrums und Dangast (H5):

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



Beispiel Neue Straße: Trotz der niveaugleichen Neugestaltung wird durch den umfangreichen ruhenden Verkehr der positive Effekt einer breiten „Flaniermeile“ (siehe oben links) aufgehoben. Es kommt zu Problemen im Begegnungsverkehr. Vorgeschlagen wird die Einrichtung einer Fahrradstraße, mehr Abstellanlagen für Radler, weniger PKW-Stellplätze...

...und der Rückbau der Beete vor allen Dingen im Kurvenbereich.

Radverkehrskonzept Stadt Varel

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

Fahrradstraßen im Zentrum

Die Verkehrssituation an der Einmündung Windallee ist überschaubarer, wenn auch verbesserungswürdig (z. B. durch Einrichtung von Fahrradstreifen, Direktabbiegespuren, markierte Haltebereiche). Der Fußweg zur



Die Situation Am Markt ist insgesamt mit Aufstellflächen und Abbiegespuren zu optimieren. Besonders der Übergang in den Kirchenweg ist zu berücksichtigen.



Radverkehrskonzept Stadt Varel

Straße „An der Schützenwiese“ sollte verbreitert und für Radfahrer freigegeben werden.

Die Windallee sollte im Zusammenhang mit dem Bau des Radweges an der Mühlenstraße fahrradfreundlicher gestaltet werden (Fahrrad- oder



Angebotsstreifen), so dass ein durchgängiges Angebot besteht. Im Rahmen der Umgestaltung des Schlossplatzes könnte eine weitgehende Verkehrsberuhigung der Windallee in Betracht gezogen werden.

Verkehrsberuhigung und Radfahrstreifen Windallee, Mühlenstraße und Drostestraße

Führt zu Verwirrungen: Die versetzt aufeinander treffenden Straßen der Kreuzung Am Markt.

Im Zusammenhang mit der Neubau des Radweges an der Mühlenstraße sollte sich die Stadt Varel für eine für Radfahrer attraktive Gestaltung der Kreuzung am Marktplatz einsetzen. Hier laufen mehrere Zielverkehre zusammen und überlagern sich mit Schülerverkehren und innenstadtna-



hen Fahrten. Wesentliches Element sollte auch hierbei eine Führung des Radverkehrs auf der Straße sein, der ohnehin durch die Verengung auf Höhe des Einzelhandelsgeschäfts Sieb vorgegeben zu sein scheint. Außerdem sollte auch hier für Abbiegestreifen und markierte Haltebereiche gesorgt werden.

Wird als unübersichtlich und gefährlich bewertet: Neumühlenstraße

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

Öffnung der Fußgängerzone



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

Die Kreuzung Osterstraße / B437 ist erheblich durch den Schülerverkehr beansprucht. Verkehrsführung und Ampelschaltung gefährden den

Kreuzungen mit der B 437

Die Kreuzungen mit der B437 sollten mit Aufstellflächen und Abbiegestreifen versehen werden, die es insbesondere erlauben direkt links abzubiegen.

Fahrradverkehr und damit die Sicherheit der Schüler und anderer Verkehrsteilnehmer. Dieser Punkt

wurde bereits im Sofortprogramm benannt und sollte Bestandteil einer beauftragten Untersuchung des Landkreises sein. Wie sich später zeigte war die Radverkehrsführung nicht Bestandteil der Untersuchung. Mit der Landesbehörde wurden Verbesserungen hinsichtlich der Ampelschaltung vereinbart.

Radverkehrskonzept Stadt Varel

Im Zusammenhang mit allen drei benannten Kreuzungen im Verlauf der



Die durch die Umgestaltung erreichten Verbesserungen im Verlauf der B437 im unmittelbaren Stadtkern sollten unbedingt erhalten bleiben.

B437 (Osterstraße / Neue Straße / Windallee) im unmittelbaren Zentrumsbereich ist eine radverkehrsfreundliche Überplanung sinnvoll, wie sie bereits im Sofortprogramm vorgeschlagen wurde. Die Mittel für die Planung und Umsetzung können an dieser Stelle nicht beziffert werden. Es zeigt sich aber, dass eine unmittelbare und weitgehend kosten-

neutrale Realisierung nicht möglich ist. Alle Kreuzungen sind in das Hauptradwegenetz eingebunden und somit durch das vorliegende Konzept erfasst. Es wird daher vorgeschlagen eine Realisierung der Verbesserungsvorschläge im Rahmen der Umsetzung des Konzeptes ins Auge zu fassen.

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

Ausdehnung der Öffnung der Fußgängerzone

Der Ortsteil Dangast ist für die Stadt Varel vor allen Dingen in touristischer Hinsicht von herausragender Bedeutung. Demgegenüber entspricht die Radverkehrsführung nicht dem Stand der Technik und muss als unattraktiv bezeichnet werden. Der Ortsteil ist damit kein Aushängeschild für Varel als fahrradfreundliche Stadt und als Erholungsort. Vor diesem Hintergrund wird eine Verkehrsberuhigung Dangasts mit Bevorzugung des

Beruhigung Dangasts

Radverkehrskonzept Stadt Varel

Rad- und Fußverkehrs vorgeschlagen, wie dies beispielsweise in Bad Zwischenahn umgesetzt wurde. Auch hier könnte die Einrichtung von Fahrradstraßen eine Signalwirkung haben, von den positiven Effekten auf die Verkehrsberuhigung und Erhöhung der Sicherheit einmal abgesehen.

4. Umsetzung

Für die Umsetzung ist es erforderlich aus den Vorschlägen in eine Diskussionsphase mit Verwaltung und Politik einzutreten. Hierfür muss Konsens über die Realisierung der erkannten Schwachstellen und die vorgeschlagenen Optionen hergestellt werden (siehe auch Zusammenstellung Anlage 5). Aus der Betrachtung der Machbarkeit, sowie etwaigen Detailplanungen und der Kosten kann eine Prioritätenliste abgeleitet werden und eine Budgetierung erfolgen.

Eine Arbeitsgruppe aus Rat, Verwaltung, AGENDA und ADFC sowie ggf. weiteren Akteuren soll den Prozess begleiten (Vergl. 4.6).

Es wird vorgeschlagen wesentliche Elemente einer Neustrukturierung (Angebotsstreifen, Fahrradstreifen, Fahrradstraßen etc.) zunächst in Pilotprojekten zu testen und dann mit den gewonnenen Erfahrungen auf weitere Bereiche im Stadtgebiet auszudehnen.

Arbeitsgruppe aus
Rat, Verwaltung und
weiteren Akteuren

8. Tourismus und Freizeit

1. Ist-Zustand

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

Hier wurden in 2005 und 2006 konkrete Schritte für eine intensive Zusammenarbeit zwischen den Anbietern entsprechender Angebote, Gastbetrieben sowie ADFC und AGENDA unternommen. In diesem Zusammen-



Wachsender Zuspruch: Die Touren und Veranstaltungen des „Vareler Fahrradsommers“ werden zahlreich in Anspruch genommen

hang sind verschiedene Karten zu nennen, die attraktive Routen ausweisen. Zunächst erschien 2005 die Radwanderkarte für Varel mit Routen zwischen 30 und 50 Kilometern. 2006 wurde eine Rad-Freizeitkarte erarbeitet, die mit Strecken zwischen 8 und 15 Kilometern ein interessantes Kurzstreckenspektrum beinhaltet. Beide Veröffentlichungen sprechen sowohl Einheimische, wie auch Touristen an.

Ebenfalls bereits 2005 konnten sich Gastbetriebe mit besonderen Angebo-

ten für Rad fahrende Gäste für eine Plakette bewerben, die im Eingangsbereich des Betriebes die Fahrradfreundlichkeit dokumentiert.

In 2006 wurden erstmals die verschiedenen Radtourenangebote und Veranstaltungen unterschiedlicher Anbieter in einem Flyer zusammen gefasst und unter einem Label vermarktet. Der so genannte „Vareler Fahrradsommer“ bietet eine Reihe geführter Radtouren, Angebote des ADFC und Veranstaltungen rund ums Rad. In seiner Anlage handelt es sich um eine Adaption eines ähnlichen Projektes in Syke. Die Stadt im Landkreis Diepholz hatte sich beim Wettbewerb Fahrradfreundliche Kommune 2005 in Niedersachsen durchgesetzt und belegte den 1. Platz.

Vareler
Fahrradsommer

2. Zielbestimmung

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

Radverkehrskonzept Stadt Varel

verkehr ausgebaut werden. Darüber hinaus sollen alle Möglichkeiten einer Vernetzung mit dem nahen Umland, insbesondere des Kreises Friesland und der angrenzenden Landkreise genutzt und forciert werden (siehe auch Pkt. 9.3 Regionale Zusammenarbeit)

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

3. Maßnahmen

Aus heutiger Sicht ist ein radtouristisches Gesamtkonzept anzustreben, dass die besondere Situation in und um Varel berücksichtigt. Hier sollen neben den Saisonurlaubern auch Tagestouristen und Freizeit-Radfahrer Berücksichtigung finden. Analog dazu sollen die verschiedenen Radroutenangebote weiter ausgebaut werden. Dies gilt einerseits in Hinblick auf die Vermarktung, andererseits in Bezug auf die Qualität. Das heißt Auffindbarkeit, ggf. durch Beschilderung, aber auch durch technische Hilfsmittel (GPS-Empfänger), die Befahrbarkeit (Oberflächen, Abbau von Barrieren) oder auch das Serviceangebot (Übernachtung, Verpflegung) usw. sollten sukzessive verbessert werden.

In diesem Zusammenhang sollte die Zielgruppe näher spezifiziert und das Untersuchungsgebiet eingegrenzt werden. Die besondere Situation Dangasts als Erholungsort und beliebtes Ausflugsziel für Tagestouristen muss hier Berücksichtigung finden (siehe hierzu auch die Ausführungen zum Hauptradwegenetz Punkt 7.3.5).

Auch die Verbindung von Rad und Bahn spielt für Varel eine zentrale Rolle (Vergleich Pkt. 9.2 Öffentlicher Personennahverkehr).

Insgesamt kann fest gehalten werden, dass die Profilierung der Stadt Varel als fahrradfreundliche Kommune und die Verbesserung der Rahmenbe-

Radverkehrskonzept Stadt Varel

dingungen für Radfahrer sich auch positiv auf die touristische Vermarktung und die Voraussetzungen hierfür auswirken wird.

4. Umsetzung

Für den Bereich Tourismus wurde durch die Arbeit der Lokalen AGENDA und auch die gemeinsame Initiative „Vareler fahr'n Fahrrad“ einiges erreicht. Was jetzt fehlt ist eine Gesamtkonzeption für diesen Bereich und die professionelle Vermarktung der Angebote. Ein weiterer Schwerpunkt kann in der Qualitätssicherung der Angebote und Routen für den Freizeit- und Radtourismusverkehr liegen.

Durch die angestoßene Kooperation der verschiedenen Anbieter und auch der Gast- und Beherbungsbetriebe kann die Fahrrad-Initiative hier unterstützend tätig werden.

Flankierend können Ideenwettbewerbe zu kreativen Ideen zum Beispiel zur Verknüpfung mit den Bereichen Kunst, Kultur und Technik führen.

9. Übergeordnete Ziele

Neben den in den Workshops erarbeiteten Themen gibt es im Sinne eines Radverkehrskonzeptes eine Reihe von übergeordneten Zielen und daraus resultierenden Maßnahmen und Umsetzungsvorschlägen.

1. Sicherheit

Das Thema Sicherheit hat über die unmittelbare Betrachtung des Kapitels 6 „Sicherheit für Rad fahrende Kinder“ hinaus eine zentrale Bedeutung für den Radverkehr. Dies betrifft den fließenden Verkehr ebenso, wie das sichere Abstellen von Fahrrädern im Sinne der Diebstahlprävention.

Das Verhalten der Radfahrer insbesondere in Hinblick auf das Fahren ohne Beleuchtung stellt für alle Verkehrsteilnehmer ein erhebliches Sicherheitsrisiko dar. Das mangelnde Bewusstsein für diese Gefahrenlage

Radverkehrskonzept Stadt Varel



Erfolgreich: Die Kampagne „Vareler fahr'n mit Licht“ hat in 2007 für Aufmerksamkeit gesorgt. Höhepunkt war eine beleuchtete Fahrrad-Demo als Sternfahrt zum Schlossplatz.

Fehlverhalten entgegen zu wirken. An der Aktion „Vareler fahr'n mit Licht“ wirken beispielsweise Schulen, Polizei, Einzelhandel und verschiedene relevante gesellschaftliche Gruppen mit. Elemente sind Presseberichte, Anzeigen, Plakate oder auch ein Gewinnspiel sowie ein Schulwettbewerb. Höhepunkt ist eine Demonstration für mehr Licht am Fahrrad und ein Wettbewerb zwischen den Schulen.

Weitere sicherheitsrelevante Themenbereiche können durch ähnlich kreative und umfassende Ansätze in Angriff genommen werden. Dies gilt z. B. für den ruhenden PKW-Verkehr.

2. Öffentlicher Personennahverkehr

Der Verknüpfung des innerörtlichen Radverkehrs mit dem ÖPNV kommt entscheidende Bedeutung bei der Vergrößerung des Aktionsradius zu. Beim Busverkehr bietet sowohl die Weser-Ems-Bus AG, als auch die Linien im Verkehrsverbund Ems-Jade (VEJ) entsprechende Angebote zur Fahrradmitnahme an. Die Kosten hierfür sind annehmbar, insbesondere wenn man davon ausgeht, dass es sich in aller Regel um Einzelfahrten handelt.

ist nicht auf die Stadt Varel, oder bestimmte Altersgruppen geschränkt. Für Varel ergibt sich demgegenüber aber aufgrund der Größe der Stadt und die sozialen und persönlichen Verflechtungen der Bürger, die unbestreitbare Chance mit Hilfe einer konzentrierten Kampagne dem

Kampagne „Vareler fahr'n mit Licht!“

Radverkehrskonzept Stadt Varel

Die Nordwestbahn verfügt über entsprechende Mehrzweckbereiche in den Triebwagen, die für Pendler und Radtouristen Platz bieten. Das Platzangebot bleibt aber hinter vergleichbaren Kapazitäten der Deutschen Bahn (DB) aus der Vergangenheit zurück (z. B. Fahrradwaggon, der vor einigen Jahren zwischen Wilhelmshaven und Osnabrück aufs Gleis ging). Die Kosten für die Fahrradmitnahme in der Nordwestbahn müssen mit 4,50 Euro pro Tageskarte im Nahverkehr als deutlich zu hoch bewertet werden. Die Nordwestbahn orientiert sich dabei am Tarif der DB bzw. den Vorgaben der Landesnahverkehrsgesellschaft. Ein monatliches oder jährliches Fahrrad-Abonnement gibt es nicht. Diese Situation stellt sich nur wenige Kilometer weiter südlich gänzlich anders dar: Ab Rastede gelten die Bestimmungen des Verkehrsverbundes Bremen/Niedersachsen (VBN) mit deutlich geringeren Entgelten für die Fahrradmitnahme und der Möglichkeit des Abschlusses eines Monats- bzw. Jahresabos, z. B. für Pendler.

Aus Sicht des Radverkehrs und auch zur Erhöhung der Attraktivität Rad und Bahn im Berufsverkehr zu nutzen, wird vorgeschlagen den Beitritt der Stadt Varel zum VBN zu prüfen.

Ein wesentlicher Schwachpunkt des erst kürzlich umgestalteten Bahnhofs ist der Übergang von den Gleisen 2 und 3. Dies betrifft nicht nur Radfahrer sondern auch ältere und behinderte Menschen oder Reisende mit viel Gepäck. Aber auch aus Sicht der optimalen Verbindung von Rad und Bahn im Alltagsverkehr und in Hinblick auf radtouristische Aspekte wird hier eine optimierte Lösung angemahnt. Aus Sicht des Radverkehrs vorzugsweise ein höhengleicher Übergang über die Schienen, da dies mit mehreren Reisenden gleichzeitig bzw. schnell nacheinander erfolgen kann.

Barrierefreier Übergang über die Gleise

Radverkehrskonzept Stadt Varel

3. Regionale Zusammenarbeit

Die örtliche Initiative zur Förderung des Radverkehrs und Radtourismus in Varel sorgt auch jenseits der Stadtgrenzen für Aufmerksamkeit. Die Erwähnung im Nationalen Radverkehrsplan, im Katalog des bundesweiten Wettbewerb „Best for Bike“ und auch der 4. Platz beim Wettbewerb Fahrradfreundliche Kommune zeugen davon.

Für die Stadt Varel könnte in Hinblick auf einen Erfahrungsaustausch sowie das Einwerben von Fördergeldern ein Mehrwert in einer verstärkten regionalen Zusammenarbeit mit Kommunen, Initiativen und Unternehmen aus dem Nordwesten liegen. Nach dem Vorbild der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommune in NRW (AGF) wird vorgeschlagen, dass die Stadt Varel eine führende Rolle bei der Initiierung einer Arbeitsgemeinschaft einnimmt. In einem ersten Schritt könnten Vertreter von Kommunen aus dem ehemaligen Regierungsbezirk Weser-Ems zu einem Workshop nach Varel eingeladen werden, um gemeinsam Arbeitsinhalte fest zu legen. Mittelfristig könnte man auch über die Einrichtung eines Kompetenzzentrums Radverkehr- und Radtourismus nachdenken, dass die Initiativen und Projekte in der Region bündelt.

Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen

4. Einbindung örtlicher Unternehmen

Für eine erfolgreiche Radverkehrsförderung müssen alle relevanten gesellschaftlichen Gruppen mit einbezogen werden. Dazu gehören auch die örtlichen Unternehmen, vom Einzelhandel über Handwerk, Gewerbe bis hin zur Industrie. Die Vorteile der verstärkten Nutzung des Fahrrades im Verkehr und insbesondere im Berufsverkehr liegen für die Unternehmen auf der Hand: Rad fahrende Mitarbeiter sind weniger häufig krank, weil sie nachgewiesenermaßen einfach fitter sind, sie nehmen weniger (teuren) Parkraum in Anspruch und ggf. ergeben sich neue Kundensegmente, denn die Wertschöpfung des Radverkehrs ist hochgradig ortsgebunden.

Radverkehrskonzept Stadt Varel

Der Einzelhandel konnte durch die Zusammenarbeit mit der Werbegemeinschaft bereits gut eingebunden werden. Für die Ansprache von Handwerks- Gewerbe- und Industrieunternehmen und deren Mitarbeiter bieten sich Wettbewerbe wie die gemeinsame bundesweite Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ von ADFC und AOK an. Außerdem sollten verstärkte Bemühungen unternommen werden, um auch den Handel in den Ortsteilen anzusprechen und einzubinden.

Mit dem Rad zur Arbeit

5. Qualitätssicherung

Im Bereich der Radverkehrsförderung gibt es keine allgemeingültigen Qualitätskriterien. Das „Label“ Fahrradfreundliche Kommune ist oft von der Kommunikation und der Außendarstellung der Kommune abhängig. Diese kritische Einschätzung gilt auch und insbesondere für den niedersächsischen Wettbewerb. Hier waren im Nachhinein keine Bewertungsfaktoren zu ermitteln, die eine nachhaltige Verbesserung der Situation in Varel erlaubt hätten. Nichts desto trotz bestehen Möglichkeiten die Situation des Radverkehrs zum Status Quo, die Entwicklungsperspektiven und z. B. die Dynamik des Prozesses, bewerten und im Verlaufe der Zeit analysieren zu lassen. Das Projekt BYPAD bietet hierfür konkrete Ansatzpunkte. Es wird angeregt die Stadt Varel im Rahmen dieses Qualitätssicherungsprogramms evaluieren zu lassen, auch um den Erfolg der Umsetzung des vorliegenden Konzeptes nachvollziehen und nachweisen zu können.

Qualitätssicherung durch BYPAD

10.Zusammenfassung

Die Stadt Varel ist auch durch die Arbeit der Initiative „Vareler fahr'n Fahrrad“ der Lokalen AGENDA und des ADFC auf einem guten Weg hin zu einer fahrradfreundlichen Kommune. Auf der Basis des Verkehrsmodells der Stadt

Radverkehrskonzept Stadt Varel

Varel aus dem Jahre 2003 sowie auf der Grundlage einer breiten öffentlichen und institutionellen Begleitung des angestoßenen Prozesses, insbesondere durch Workshops, Befragungen und Online-Beteiligungsverfahren wurden die Grundlagen zur Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Radverkehr gelegt.

Bislang lag der Schwerpunkt neben dieser Basisarbeit auf der Öffentlichkeitsarbeit. Hier können mit dem jährlichen Fahrradtag, dem Erreichen der Endrunde beim Wettbewerb Fahrradfreundliche Kommune Niedersachsen 2005, der Erwähnung beim bundesweiten Wettbewerb „Best for Bike“ und im „Nationalen Radverkehrsplan“ verschiedene Erfolge vorgewiesen werden. Darüber hinaus konnten mit dem Sofortprogramm, aber auch weitere operativen Maßnahmen, wie der Bündelung der Angebote im Rahmen des „Vareler Fahrradsommers“ oder auch der Beteiligung der Initiative an aktuellen Planungen und Umsetzungen (z. B. Neue Straße, Radweg Mühlenstraße, Ampel K111-neu) konkrete Verbesserungen verbucht werden.

Das vorliegende Konzept dient dazu den Handlungsrahmen auf dem Weg zur Förderung des Radverkehrs in Varel für die kommenden Jahre abzustecken. Hierfür wurden in den Bereichen „Sicherheit für Rad fahrende Kinder“, „Hauptradverkehrswege“ sowie „Freizeit- und Tourismus“ Ziele, Maßnahmen und konkrete Umsetzungsvorschläge entwickelt. Abschließend wurden verschiedene übergeordnete Ziele betrachtet und bewertet. Die Inhalte dieses Konzeptes ermöglichen Rat und Verwaltung die strukturierte Bearbeitung des Themenkomplexes, in Hinblick auf die Beurteilung, Durchführung und Konkretisierung der vorgeschlagenen Maßnahmen und Umsetzungsvorschläge.

Zentrale Forderungen aus dem Konzept

- Überprüfung des Radwegenetzes in Hinblick auf Mindestbreiten und baulichen Zustand. Ggf. Radwege aufheben, d.h. Fußwege mit Zusatzschild „Radfahrer frei“ ausweisen. Untersuchung, Planungsaufträ-

Radverkehrskonzept Stadt Varel

ge und Einrichtung von Schutzstreifen, Fahrradstreifen, Abbiegespuren und Aufstellflächen. Betrifft vor allen Dingen Hauptverbindungsstrecken

- Verbesserungen bei den Querungen der Hauptverkehrsstraßen, ggf. Aufstellen von Dunkelampeln
- Verbesserung der radverkehrlichen Situation im Bereich der Schulen, Einrichtung von Fahrradstraßen im unmittelbaren Zufahrtbereich (inkl. baulicher Umgestaltung) und Verbesserung der Abstellanlagen
- Einrichten von Fahrradstraßen im Stadtzentrum, z. B. Neue Straße, Neumühlenstraße, Osterstraße zu einem zusammenhängenden Bereich
- Verbesserung der Situation in Hinblick von Fahrradabstellanlagen. Dies betrifft das Zentrum, die Ortsteil-Mittelpunkte, den Bahnhof (Fahrradstation) sowie zu Zeiten von Veranstaltungen
- Verkehrsberuhigung Dangasts und Suche nach Alternativen für den Radverkehr
- Beitritt der Stadt Varel zum Verkehrsverbund Bremen-Niedersachsen (VBN)
- Abbau von Barrieren und behindernden Borden / Beeten
- Verlängerung der Öffnung der Fußgängerzone

Flankierend

- Einrichtung einer Arbeitsgruppe aus Rat, Verwaltung und Fachleuten
- Planungsbudget für die Umsetzung
- Radverkehrsbeauftragten benennen