

ADFC Kreisverband Wilhelmshaven | Schulstr. 14a | 26384 Wilhelmshaven

An die Mitglieder des

- a) Betriebsausschusses TBW
- b) Ausschusses für Planen und Bauen

Stadt Wilhelmshaven



Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club

Kreisverband Wilhelmshaven Schulstr. 14a 26384 Wilhelmshaven

Tel. 04421 77 98 308 info@adfc-wilhelmshaven.de http://www.adfc-wilhelmshaven.de/

Bankverbindung

Spardabank Münster e.G. BIC: GENODEF1S08

IBAN: DE2440060560100685660

Wilhelmshaven, 06.06.2017

Radverkehrskonzept Wilhelmshaven

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Umsetzung des 2010 vom Rat der Stadt beschlossenen Radverkehrskonzepts (RVK) wird m.W. zum ersten Mal seit 2010 in den Fachausschüssen behandelt. Ich möchte dies zum Anlass nehmen, um als engagierter Alltagsradler und Fahrradlobbyist einige Gedanken in die RVK-Diskussion und ggfls. Neubewertung einzubringen.

Zunächst einige positive Aspekte:

- Der Rat hat sich mit dem RVK eindeutig zum Ausbau des Radverkehrsanteils bekannt. Von geschätzt 15% im Jahre 2009 soll der Anteil bis 2020 auf 25% gesteigert werden. Sehr eindeutig pro Radverkehr waren auch die Programm-Aussagen der Parteien zur Kommunalwahl 2016.
- Wichtige Ziele im Radverkehr müssen in einer Entfernung von 1 bis 8 km liegen. In dieser Hinsicht hat Wilhelmshaven eine ideale Größe.
- Ortskundige und/oder selbstbewusste Radfahrer kommen auf den vorhandenen Radwegen oder auf der Straße relativ gut durch die Stadt. (Diese sind leider sehr in der Minderheit.)
- TBW und Verkehrsplanung sind im Rahmen ihrer personellen und finanziellen Möglichkeiten engagiert und haben schon einige Verbesserungen für den Radverkehr erreicht.

Der gute Wille, günstige Rahmenbedingungen und ein Konzept allein reichen natürlich nicht aus, um den Radverkehr in Wilhelmshaven merklich voran zu bringen. Rangstelle 79 von 98 im bundesweiten ADFC-Fahrradklimatest 2016 ist ein deutlicher Hinweis.

Die Förderung des Radverkehrs darf und soll sich nicht auf die stumpfe Umsetzung des RVK beschränken. Vielmehr ist auch dieses kritisch zu hinterfragen, fortzuschreiben oder durch eine neue Strategie zu ersetzen.

Das RVK ist mir zu wenig griffig und auch nicht frei genug von finanziellen Selbstbeschränkungen. Es mag handwerklich in Ordnung sein, teilt aber wegen des Umfangs und der mangelnden Umsetzungsorientierung das Schicksal vieler Papiermonster: Es verschwindet in den Schubladen und damit auch aus dem Sinn. Die Erfolgsbilanz nach 6 Jahren wird keine sein. Die Fülle an empfohlenen Maßnahmen ist m.W. nie bewertet, kategorisiert und priorisiert worden. Der als Steuerungsgruppe zur Umsetzung des RVK gedachte "Runde Tisch" hat diese Funktion bislang nicht richtig wahrgenommen.

Etwas losgelöst vom RVK, aber durchaus in dessen Gliederung des Verkehrsnetzes in Radverkehrsverbindungen an Hauptverkehrsstraßen, städtischen Fahrradrouten und touristischen Radrouten, gebe ich folgende Hinweise und Anregungen für das weitere Vorgehen:

Die Radwege an Hauptverkehrsstraßen - oft aber auch Hauptverkehrsstraßen ohne Radwege - führen direkt zum Ziel, zumal viele Ziele (z.B. Geschäfte) an diesen Straßen liegen. Selbst Neubürger/-Ortsunkundige können sich orientieren. Das Fahren an oder auf einigen innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen ist für Radfahrer in Wilhelmshaven aber mit einem permanenten Unsicherheitsgefühl verbunden: Radwege zu schmal und/oder zu holprig, von Kraftfahrzeugen bedrängt und geschnitten, Radwege an Grundstücksausfahrten blockiert, Gefahr durch sich öffnende Autotüren u.a.m.. Wie häufig zu beobachten ist, werden Radfahrer durch solche Verhältnisse zu verkehrswidrigem Verhalten animiert – vor allem zum Fahren auf den Fußwegen und Fahren entgegen der Fahrtrichtung,

Gökerstraße, Bismarckstraße einschl. Kortekreuzung und Peterstraße müssten verkehrsplanerisch vollkommen neu und mutig in Richtung Fahrradfreundlichkeit überplant und die Ergebnisse zur Beratung und Entscheidung in die Ratsgremien eingebracht werden. Sind grundlegende Änderungen dann nicht möglich oder gewollt, so müssen mit der gleichen Exklusivität, wie die Hauptverkehrsstraßen dem Kfz-Verkehr gewidmet sind (und bleiben), Routen für den sicheren Radverkehr gesichert werden. Die Schulstraße wäre ein gutes Beispiel.

Anders als das RVK würde ich auch radverkehrliche Problemfälle wie Werftstraße, Virchowstraße, Schaarreihe, Börsenstraße und Kreuzung Mühlenweg/Gökerstraße zu den Hauptverkehrsverbindungen zählen und zusätzlich für eine verkehrsplanerische Bearbeitung vorschlagen.

Der städtische Verkehrsplaner wird diese Planungen nicht leisten können. Er dürfte genug mit den Neubaugebieten, mit aktuellen Projektplanungen oder auch noch mit der Aufarbeitung planerischer Altlasten aus 8 Jahren Nichtwiederbesetzung der Stelle zu tun haben. Es geht also wie immer um Geld, nämlich um die Mittelbereitstellung für die Beauftragung von zeitgemäßen und zielgerichteten Problemlösungen durch externe Verkehrsplaner.

Die vorhandenen **städtischen Fahrradrouten** wie Lönsweg, Kirchreihe, Kniphauser Deich, Mozartstraße, Parkmittelweg, Neuengrodener Weg u.a.m. erschließen die Stadt relativ gut. Hier steht nicht die Sicherheit im Vordergrund, sondern der Fahrkomfort. Der schlechte Zustand der Radeweg ist schließlich auch einer der Hauptkritikpunkte im Fahrradklimatest. Für diese Kategorie von Radwegen schlage ich eine Bestandsaufnahme (Kataster) mit Erfassung der Wegequalität und der Ausstattungsmerkmale vor. Aus diesem Kataster und den Maßnahmeempfehlungen des RVK ist ein Aktionsplan zur Instandsetzung und laufenden Unterhaltung sowie zur Erhöhung der Verkehrssicherheit abzuleiten und abzuarbeiten. Sollen mehr Einwohner auf das Fahrrad umsteigen, müssen sie sich auf den Radwegen wohl und sicher fühlen können. So, wie sich der Einsatz eines eigenen Schilderwagens schon ausgezahlt hat, könnte sich wohl auch ein eigener Radwege-Sachbearbeiter als sehr sinnvoll erweisen.

An der Qualität der **touristischen Radrouten** läßt sich die Wertschätzung einer Stadt für ihre Gäste sehen. Hier scheint mir Verbesserungsbedarf zu bestehen. Man schickt seine Gäste nicht auf Radwege, die man selber nicht gern fahren würde, wie z.B. Weg westlich Rüstringer Berg, Straße entlang Bootshaus/Stadtpark, Radweg entlang Friesendamm.

Radverkehrstouristen irren mitunter in der Stadt umher, was ein deutlicher Hinweis auf eine unzureichende Beschilderung ist. Die von der WTF angestrebte Ergänzung der vorhandenen touristischen Wegweisung durch ein so genanntes Knotenpunktsystem (in den Nachbarkommunen schon installiert!) könnte Abhilfe schaffen und sollte kurzfristig realisiert werden. Ein Beschilderungssystem ist aber immer nur so gut, wie es auch gepflegt wird. Eine Daueraufgabe für den Schilderwagen.

Zum Schluss noch ein weiterer Hinweis:

Viele Städte und Gemeinden sind Netzwerken beigetreten, die einen regelmäßigen fachlichen Ausstausch über zeitgemäße Radverkehrsförderung, Möglichkeiten, Beispiele, Problemlösungen usw. bieten. Solch ein Netzwerk besteht auch in Niedersachsen – die Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen Niedersachsen, im Internet zu finden unter www.agfk-niedersachsen.de. Wilhelmshaven ist nicht dabei!

In der Hoffnung, dass meine Gedanken und Anregungen die Radverkehrsförderung in Wilhelmshaven etwas fördern oder zumindest die Diskussion darüber etwas bereichern können, verbleibe ich

mit freundlichen Grüßen

Hurald Wh

Harald Witte Vorsitzender