

Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept - Beteiligung der Ämter

Meine Stellungnahme vom 02.11.2015

Das Konzept erkennt die für die Zukunft der Südstadt maßgeblich erstrebenswerten Ziele im Sinne einer "vitalen Südseite" und "attraktiven City" (vgl. S. 10).

Gerade die enge und historische Südstadt ist prädestiniert dafür, nicht mit dem Auto, sondern zu Fuß oder mit dem Rad erschlossen zu werden. Insgesamt macht es die Stadt zukunftsfähiger und attraktiver, wenn dem Rad als Fortbewegungsmittel bei einer Umstrukturierung des Stadtviertels einen vorrangigen Stellenwert eingeräumt wird.

Dazu bedarf es richtigerweise miteinander verknüpfter Wege (vgl. S. 10). Noch vorhandene Lücken (vgl. S. 10, 47 und 75 "Wegebeziehungen" und S. 4 der VU_WHV2015_10_01_Pläne.pdf) sind zu schließen.

Darüberhinaus muss das Wegesystem leicht verständlich und unterbrechungsfrei nutzbar sein, vgl. Kreuzung Ahrstraße/K.-W.-Brücke/Rheinstraße als Beispiel für eine unlogische Stelle, an der, anders als der Autoverkehr, nicht flüssig und sinnig mit dem Rad gefahren werden kann. Dies führt unweigerlich zu "unerlaubtem" Verhalten des Radverkehrs, was wiederum allgemein zu Unmut führt.

Abgesehen von den Hauptachsen Rheinstraße und Ebertstraße, entlang derer bereits separate Wege für Radfahrer verlaufen, sollte man im Sinne eines modernen und sicheren Radverkehrs auf die Verbannung und Separierung des Radverkehrs von der Straße verzichten. Dies hat diverse Vorteile, unter anderem den, dass man als Radfahrer die bereits vorhandene Straßeninfrastruktur nutzen und sich somit flüssig fortbewegen kann.

Außerdem handelt es sich überwiegend um Tempo-30 Straßen. Leider zeigt die Praxis, dass ein ungezügelter Autoverkehr und ein nicht sonderlich geförderter Radverkehr wiederum dazu führt, dass Radfahrer auf den Gehweg oder sonstige Wege ausweichen. Dem Autoverkehr ist deshalb mit individueller Beschilderung deutlich zu machen, dass der Radverkehr die Straße benutzt. Eigentlich selbstverständlich, in der Praxis aber absolut notwendig. Beispiele für eine solche Beschilderung gibt es bundesweit zu finden.

Neben den üblichen Geschwindigkeitskontrollen eignen sich zur Verkehrsbeeinflussung einzig und alleine Bremsschwellen.

Von Straßenverengungen als Verkehrsbeeinflussung muss strikt abgesehen werden, da sie stärkere Verkehrsteilnehmer bevorzugen und zur Missachtung der Vorfahrt schwächerer Verkehrsteilnehmer führen (vgl. Schulstraße).

Besonders wichtig sind weiterhin eine attraktive und gerade für Touristen leicht verständliche Beschilderung. Eine Orientierung im Bereich der Südstadt muss für Ortsfremde leicht möglich sein (vgl. S. 15). Man sollte sich nicht auf

die standardmäßige Pfeil-Beschilderung reduzieren, sondern Wegebeziehungen und Attraktionen (J.-W.-Port, K.-W.-Brücke..) bzw. wichtige Punkte (Bahnhof..) mit Richtungs- und Entfernungsangaben versehen. Beispiele dafür gibt es bereits im Norden WHVs.

Letztlich spielt natürlich auch die Qualität der Wege für Radfahrer in der Südstadt eine Rolle (vgl. S. 74 und 75). Fragt man den Durchschnittsbürger, würde er vermutlich allgemein "gute Radwege" als Wunsch Nr. 1 angeben.

Diesen Punkt muss man aber sowohl unter Berücksichtigung der Situation in der gesamten Stadt Wilhelmshaven, als auch unter Berücksichtigung jetziger und zukünftiger Finanzen als auch unter Berücksichtigung von Aspekten eines modernen und zukunftsorientierten, sinnigen Radverkehrs eher nachgeordnet sehen. Zum einen sind die Straßen im gesamten Stadtgebiet eher schlecht, besonders die Wege neben der Straße. Das ist gar nicht nur typisch WHV, sondern eher typisch für den gesamten nördlichen Bereich Niedersachsens.

Von daher gehören "eher schlechte Straßen und Wege" letztlich zur Region, wie der Wind und das Wetter. Weiterhin ist der Bau und Unterhalt von Radwegen finanziell nur dann zu stemmen, wenn man dem Radverkehr den entsprechenden Stellenwert einräumt und ihm den Vorrang vor der "Sackgasse KFZ-Verkehr" gibt. Dafür gibt es ebenfalls keine Anzeichen.

Letztlich soll der Radverkehr in den bisherigen Verkehr integriert und ihm dort der Rücken gestützt werden.

Die Südstadt wäre ein guter Ort, um damit zu beginnen.

Mit freundlichem Gruß

Volker Hasenmüller
Radverkehrsbeauftragter der Stadt Wilhelmshaven