



Verkehrssituation Innenstadt / Altstadt Stadt Jever

Abschlussbericht, April 2024

IIRS.

Impressum

Auftraggeber

Stadt Jever
Am Kirchplatz 11
26441 Jever

Jan Edo Albers (Bürgermeister)

Jörg Schwarz (Kordinator Verkehrssituation Innenstadt / Altstadt)

Auftragnehmer

IRS | Ingenieurbüro Schütter, Schwerdhelm & Wolters PartG mbB - Beratende Ingenieure
Obernstraße 8
26316 Varel
www.i-rs.de

Bearbeitung

Dipl.-Ing. Jan B. Schütter (Projektleitung)

M. Eng. Fabian Wolters

B. Eng. Jana Reuter

Rieke Zunker

Johanne Stauch

Andrea Mehnert

Projektnummer: 0269

Stand: 30.04.2024

Hinweis

Bei planerischen Projekten gilt es, unterschiedliche Sichtweisen und Lebenssituationen von Frauen und Männern zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Gutachtens werden deshalb bevorzugt geschlechtsneutrale Formulierungen oder beide Geschlechter gleichberechtigt verwendet. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich beide Geschlechter angesprochen.

Inhaltsverzeichnis

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS	6
VERWENDETE RICHTLINIEN, EMPFEHLUNGEN, MERKBLÄTTER UND HINWEISE:	6
1 EINLEITUNG	7
1.1 Situation	7
1.2 Aufgabenstellung	7
1.3 Vorgehensweise	8
1.4 Unterlagen.....	9
2 RAHMENBEDINGUNGEN	10
2.1 Rechtlicher Rahmen.....	10
2.2 Vorhandene Konzepte und Planungen in der Stadt Jever	17
3. Bestandsaufnahme	24
3.1 Räumliche Situation.....	24
3.1.1 Planungsraum	24
3.1.2 Untersuchungsgebiet.....	24
3.1.3 Flächennutzung.....	25
3.2 Verkehrsnetz Innenstadt / Altstadt.....	26
3.2.1 Straßenverkehrsnetz.....	26
3.2.2 Führungsformen des Radverkehrs	28
3.2.3 ÖPNV-Netz	29
3.3 Unfallgeschehen und Verkehrssicherheit	30
3.4 Verkehrsmengen und -ströme.....	35
3.5 Leistungsfähigkeitsberechnungen	37

4. NETZANALYSE	38
4.1 Netzplanungen	38
5. Zielkonzept	46
5.1. Zielstandard	47
5.2. Prognose der Verkehrsentwicklung	50
5.3. Handlungsempfehlungen	51
5.3.1. Infrastruktur	51
5.3.2. Kfz-Verkehr	52
5.3.3. Fuß- und Radverkehr	54
5.3.4. ÖPNV	66
6. Umsetzungsstrategien	67
7. Fördermöglichkeiten	68
8. Fazit	70

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA).....	10
Abbildung 2: Einordnung der Rechtsformen und technischen Regelwerken.....	11
Abbildung 3: Radwegebenutzungspflicht.....	11
Abbildung 4: Nicht benutzungspflichtige Nebenanlage	12
Abbildung 5: Fuß- / Gehweg.....	13
Abbildung 6: Radschutzstreife (links) und Radfahrstreifen (rechts).....	13
Abbildung 7: Fahrradstraße in Cloppenburg.....	14
Abbildung 8: Belastungsbereiche nach ERA (Bild 7).....	15
Abbildung 9: Zuordnung der Führungsformen (ERA, Tabelle 8)	15
Abbildung 10: Einsatzgrenzen für gemeinsame Führung Fuß- und Radverkehr (ERA, Bild 15)	16
Abbildung 11: Untersuchungsgebiet (Ausschnitt Anlage 1.1).....	25
Abbildung 12: Verkehrsnetz (Ausschnitt Anlage 1.3)	27
Abbildung 13: Führungsformen (Ausschnitt Anlage 1.4)	28
Abbildung 14: ÖPNV-Netz (Ausschnitt Anlage 1.5).....	29
Abbildung 15: Unfalltypenkarte 2020-2022 (Ausschnitt Anlage 1.6).....	31
Abbildung 16: Unfälle nach Unfalltyp 2020 - 2022.....	32
Abbildung 17: Verkehrsmengen DTVw 2023.....	35
Abbildung 18: Auswertung der Verkehrsdaten	36
Abbildung 19: Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs	37
Abbildung 20: Haupttroutennetz Fußverkehr (Ausschnitt: Anlage 2.1).....	38
Abbildung 21: Erreichbarkeiten Innenstadt (Ausschnitt: Anlage 2.2).....	39
Abbildung 22: Haupttroutennetz Radverkehr (Ausschnitt: Anlage 2.3).....	40
Abbildung 23: Erreichbarkeiten Radverkehr (Ausschnitt: Anlage 2.4).....	41
Abbildung 24: Haupttroutennetz Kfz-Verkehr (Ausschnitt: Anlage 2.5).....	42
Abbildung 25: vorläufige Mängelkarte (Ausschnitt: Anlage 3)	43
Abbildung 35: Beispiel Fahrradpiktogramme auf der Fahrbahn	48
Abbildung 36: Handlungsempfehlungen Infrastruktur (Ausschnitt Anlage 4.1).....	52
Abbildung 37: Sackgassen-Beschilderung mit VZ 357-50.....	56
Abbildung 38: Sperrpfosten	56
Abbildung 39: Umleitungsbeschilderung Wilhelmshaven	57
Abbildung 40: Servicestation Südstrand Wilhelmshaven	57
Abbildung 41: AGFK - Mitgliedskommunen Niedersachsen.....	60
Abbildung 42: Geisterradler.....	61
Abbildung 43: „Gute“ Abstellanlagen.....	62
Abbildung 44: Radabstellanlage für Mitarbeiter am Rathaus der Gemeinde Garrel.....	63
Abbildung 45: Radabstellanlagen „Lange Meile“	64
Abbildung 46: Radwegweisung Jever.....	65

Abbildungen ohne weitere Quellenangabe sind eigene Abbildungen und Fotos des Ingenieurbüros Schütter, Schwerdhelm & Wolters.

Abkürzungsverzeichnis

bspw.	beispielsweise	MIV	Motorisierter Individualverkehr
bzw.	beziehungsweise	Pkw	Personenkraftwagen
ca.	circa	RVK	Radverkehrskonzept
d.h.	das heißt	Sph	Spitzenstunden des Verkehrs
EKL	Entwurfsklasse	Str.	Straße
FG-LSA	Fußgänger LSA	StVO	Straßenverkehrsordnung
ggf.	gegebenenfalls	u.a.	unter anderem
H	Stunde	v.a.	vor allem
i.d.R.	in der Regel	vgl.	vergleiche
Kfz	Kraftfahrzeug	VwV-StVO	Verwaltungsvorschrift zur StVO
Km	Kilometer	VZ	Verkehrszeichen
km/h	Kilometer / Stunde	V _{zul.}	Zulässige Höchstgeschwindigkeit
Lkw	Lastkraftwagen	z. B.	zum Beispiel
LSA	Lichtsignalanlage	z. T.	Zum Teil
M	Meter	zzgl.	zuzüglich

Verwendete Richtlinien, Empfehlungen, Merkblätter und Hinweise:

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV):

- Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2015); Ausgabe 2015
- Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN); Ausgabe 2008
- Richtlinien für die Anlage von Gemeindestraßen (RASt 06); Ausgabe 2006
- Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA); Ausgabe 2015
- Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA); Ausgabe 2002
- Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA); Ausgabe 2010
- Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzziele (E Klima 2022), Ausgabe 2022
- Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR 23), Ausgabe 2023
- Merkblatt zur Örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen (M UKo); Ausgabe 2012
- Hinweise zur einheitlichen Bewertung von Radverkehrsanlagen (H EBRA); Ausgabe 2021
- Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten (H RSV), Ausgabe 2021
- Hinweise zum Fahrradparken; Ausgabe 2012
- Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr; Ausgabe 1998

1 Einleitung

1.1 Situation

In der Innenstadt der Stadt Jever stehen verschiedene kurz- sowie auch langfristige städtebauliche Planungen und Entwicklungen im Raum, die unmittelbar mit der verkehrlichen Situation zusammenhängen oder sich auf die auswirken werden. Die Auswirkungen sind dabei in einem Gesamtzusammenhang zu betrachten, da Wechselwirkungen auftreten könnten.

1.2 Aufgabenstellung

Für die Innenstadt der Stadt Jever soll die derzeitige Verkehrssituation analysiert und bewertet werden. Ausgehend von voraussichtlichen oder möglichen zukünftigen Entwicklungen sollen Maßnahmen zur Beseitigung vorhandener Mängel und zur Verbesserung der aktuellen Situation erarbeitet werden.

Dabei soll ein besonderes Augenmerk auf die mögliche Reduzierung des motorisierten Verkehrs in der Innenstadt gelegt werden. Der Durchgangsverkehr in diesem Bereich soll minimiert werden. Ein weiterer Punkt für die Untersuchung sind die Sophienstraße, Schlosstraße und Albanstraße. Dort ist die Frage der einspurigen Verkehrsführung zu untersuchen.

Ein wichtiger Aspekt der Analyse ist der trennende Charakter der alten Bundesstraße (Alter Markt/von-Thünen-Ufer) und die Frage, inwieweit eine Verkehrsberuhigung durch bauliche Veränderungen möglich wäre (siehe Denkmalpflegerischer Rahmenplan). Welche Auswirkungen könnte die Abbindung der Straße „Alter Markt“ an der Kreuzung Mühlenstraße/Schlosstraße haben und wie könnte die Verkehrsführung erfolgen? Diese Frage und die Frage nach den Parkplätzen in diesem Bereich und den Parksuchverkehr sollen ebenfalls Bestandteile der Untersuchungen sein.

Um die Untersuchung der Verkehrssituation in der Innenstadt Jever zu vervollständigen, sollte auch eine mögliche Reduzierung des motorisierten Verkehrs auf dem Kirchplatz in Betracht gezogen werden. Abschließend wird eine Stellungnahme zur Verschlinkung der Lindenallee bis zum Schlosplatz zur Wiederherstellung der historischen Straßenführung erwartet.

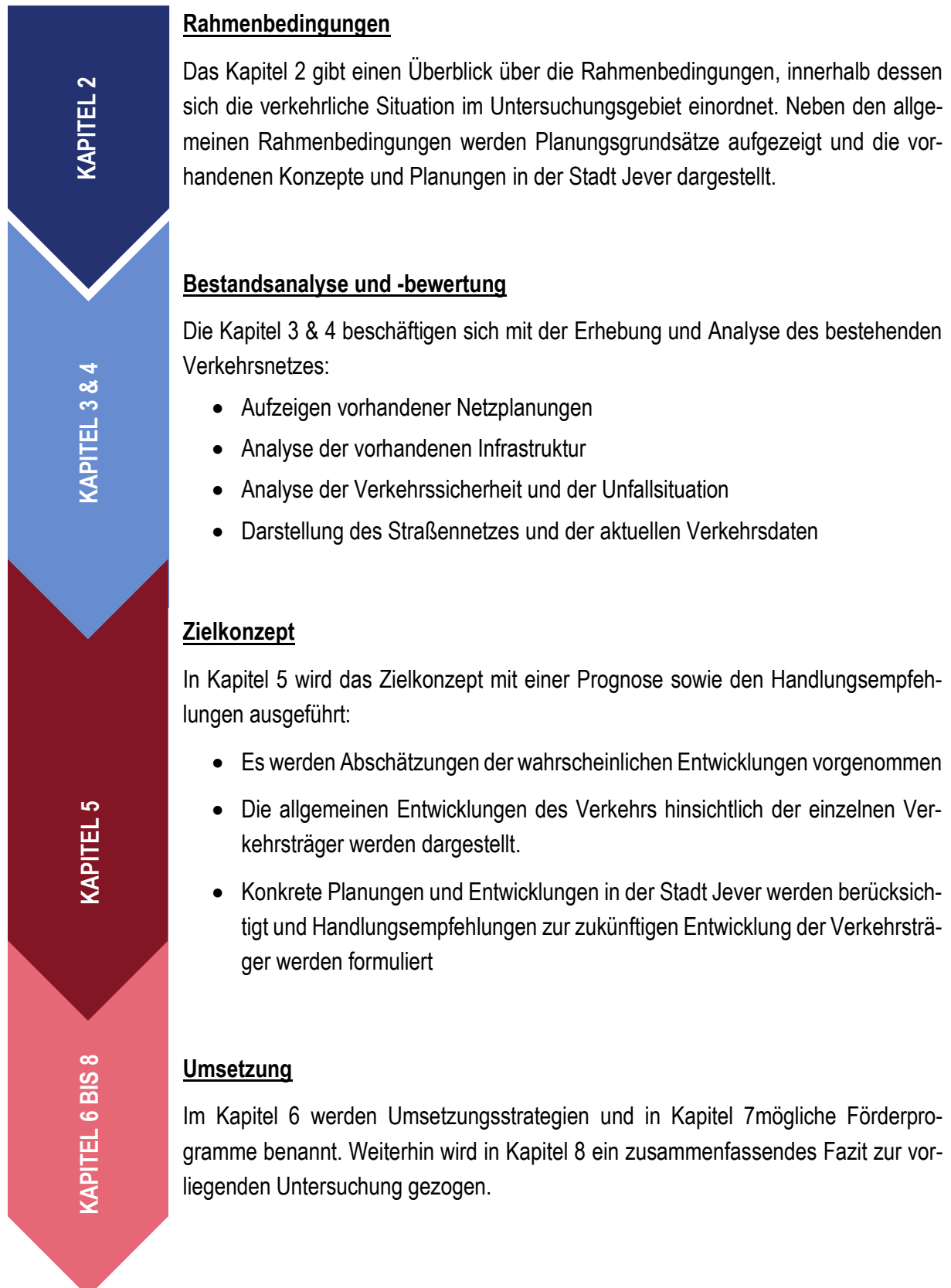
Um dies zu erreichen, sollen die folgenden Arbeitsschritte durchgeführt werden:

- Analyse (Erhebung, Dokumentation und Untersuchung) der vorhandenen Situation
- Bewertung der vorhandenen Situation und Herausstellung von Mängeln und Problemursachen
- Prognose der voraussichtlichen allgemeinen und speziellen Entwicklungen
- Entwicklung von konkreten Handlungsempfehlungen auf Basis von Visionen und Denkansätzen
- Entwicklung einer Umsetzungsstrategie

Aufgrund der Berücksichtigung der vielfältigen Anforderungen und Bedürfnisse in der Innenstadt von Jever stellt die Untersuchung der Verkehrssituation verschiedene Handlungsansätze und Maßnahmevorschläge heraus, die die vorhandenen Konzepte weitestgehend berücksichtigen. Aufgrund verschiedener Interessenlagen und Ziele der zu beteiligenden Akteure dienen die dargestellten Handlungsempfehlungen als weitere Grundlage für die anschließende Planung und Umsetzung von geeigneten Maßnahmen.

1.3 Vorgehensweise

Das Konzept zur Verkehrssituation Innenstadt / Altstadt Jever gliedert sich methodisch in die Bestandsanalyse, die Bewertung der verkehrlichen Situation sowie die Prognose und das daraus folgende Planungskonzept. Folgende Themen und Inhalte werden im Konzept behandelt:



1.4 Unterlagen

Für die Untersuchung standen folgende Unterlagen zur Verfügung:

- Verkehrsentwicklungsplan Jever, Stadt Jever, März 2016 (Zacharias Verkehrsplanungen)
- Innenstadtkonzept 2023, Stadt Jever, Februar 2023 (Wolters Partner Stadtplaner GmbH)
- Innenstadtkonzept Jever – Bausteine Ruhender Verkehr und Mobilität, Stadt Jever, Februar 2023 (abvi Verkehrsplanung)
- Denkmalspflegerischer Rahmenplan Jever Alter Markt, Stadt Jever, Mai 2023 (Müller-Glassel + Partner Garten- und Landschaftsarchitekten)
- Einzelhandelskonzept für die Stadt Jever -Fortschreibung-, November 2022 (Junker + Kruse Stadtforschung Planung)
- Radfahrplan 2021 – 2030, Stadt Jever, November 2020
- Unfallauswertung PI Wilhelmshaven/Friesland 2020 – 2022
- Nahverkehrsplan 2019 – 2024, Landkreis Friesland, Dezember 2019 (Prof. Dr. Volker Stölting)
- Radverkehrskonzept Landkreis Friesland, Landkreis Friesland, Februar 2023 (Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen)
- Geofachdaten der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV)

2 Rahmenbedingungen

2.1 Rechtlicher Rahmen

Regelwerke und verkehrsrechtlicher Rahmen

Der aktuelle Wissensstand zur Führung der verschiedenen Verkehrsarten werden in den gängigen **Regelwerken der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)** dokumentiert.

Hier sind vor allem die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) (vgl. Abbildung 1) die Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA), Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ), Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs sowie weitere Regelwerke maßgebend. Die genannten Regelwerke besitzen unterschiedliche Verbindlichkeiten. Die Anwendung der ERA wird beispielsweise in der VwV-StVO empfohlen. Die oben genannten Regelwerke gelten als anerkannte Regeln der Technik. Vor allem die RASt besitzen als Richtlinien (R-1-Regelwerk) eine hohe Verbindlichkeit und greifen viele Punkte der weiteren Empfehlungen der FGSV, wie EFA, ERA, EAÖ und EAR auf, die wiederum als R-2-Regelwerk (abgestimmte Empfehlungen; allgemeiner Stand der Technik) eingeordnet werden. Eine Aktualisierung der FGSV-Regelwerke mit der Berücksichtigung neuer Erkenntnisse und teilweise erhöhten Standards wurde respektive in den nächsten Jahren angekündigt. Auch die RASt wird absehbar eine Aktualisierung erhalten. Die Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten (H RSV) gewährleisten einen höheren Standard für den Radverkehr. Sie können in Jever für die Verbindung mit den umliegenden Mittelzentren sowie auch mit Grundzentren in Betracht kommen. Die gilt insbesondere für die vorgesehene Radvorrangroute in Richtung Schortens, Sande, Wilhelmshaven und Varel sowie auch in Richtung Wittmund.

Abbildung 1: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)



Der **verkehrsrechtliche Rahmen** wird durch die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) und die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) geregelt. Die beiden Vorschriften stellen zwingendes Recht für Behörden bzw. Verkehrsteilnehmende dar und beschreiben dahingehend einen gewissen „Mindeststandard“, vor allem auch für Radverkehrsanlagen bzw. auch die gemeinsame Führung des Fuß- und Radverkehr. Für Neuplanungen bzw. Optimierungen der vorhandenen Infrastruktur sind die oben genannten Regelwerke der FGSV heranzuziehen (vgl. Abbildung 2). Die VwV-StVO äußert zu § 1 Grundregeln: „Die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) regelt und lenkt den öffentlichen Verkehr. Oberstes Ziel ist dabei die Verkehrssicherheit. Hierbei ist die „**Vision Zero**“ (keine Verkehrsunfälle mit Todesfolge oder schweren Personenschäden) Grundlage aller verkehrlichen Maßnahmen.“

Abbildung 2: Einordnung der Rechtsformen und technischen Regelwerken

Einordnung der Rechtsnormen und technischen Regelwerke	
Straßenverkehrsordnung (StVO)	Zwingendes Recht für Behörden und Verkehrsteilnehmende
Verwaltungsvorschrift zur StVO (VwV-StVO)	Zwingendes Recht für Behörden
Technische Regelwerke (Richtlinien, Empfehlungen, Hinweise)	Planungsmaßstäbe für öffentliche Verwaltungen und Planungsbüros

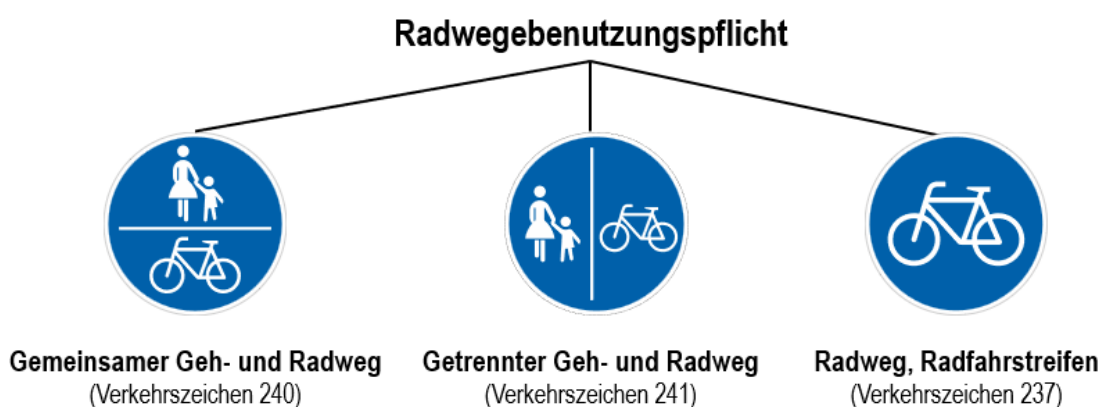
Führungsformen Radverkehr nach der StVO

Eine geeignete Radverkehrsführung spielt in vielen Fällen der entwickelten und im Weiteren dargestellten verkehrlichen Handlungsempfehlungen eine wichtige Basis dar, um sichere Verkehrssituationen zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern, insbesondere dem Fuß- und Radverkehr sicherzustellen. Dies bedingt sich vor allem in der Vermeidung von Konflikten zwischen dem Fuß- und Radverkehr als auch zwischen dem Rad- und Kfz-Verkehr. Aus diesem Grund stellen die verschiedenen Möglichkeiten und Bedingungen der verschiedenen möglichen Radverkehrsführungen eine wichtige Basis dar, dessen Kenntnis zu einer transparenten und nachvollziehbaren Entwicklung der Handlungsempfehlungen führen soll. Den Gesetzestexten und Regelwerken kann eine Vielzahl von Möglichkeiten entnommen werden, wie und wo der Radverkehr geführt werden kann. Diese werden im Folgenden dargestellt.

Radwegebenutzungspflicht

Grundsätzlich ist ein Fahrrad ein Fahrzeug, mit dem die Fahrbahn benutzt werden muss. Daneben müssen Radfahrende Radwege benutzen, die mit den Verkehrszeichen 237, 240 oder 241 gekennzeichnet sind (vgl. Abbildung 3).

Abbildung 3: Radwegebenutzungspflicht



In der **Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO)** werden die Anordnungsvoraussetzungen der Führungsformen, insbesondere zur **Radwegebenutzungspflicht**, weiter konkretisiert.

Eine Anordnung einer Benutzungspflicht ist gemäß der VwV-StVO eine Beschränkung des fließenden Verkehrs. Benutzungspflichtige, bauliche Radwege dürfen deshalb nur dann mit dem Verkehrszeichen 237, 240 oder 241 (vgl. Abbildung 3) beschildert werden, wenn

- es die Verkehrssicherheit oder der Verkehrsablauf erfordern,
- ausreichend Flächen für den Fußgängerverkehr vorhanden sind,
- die Beschaffenheit und der Zustand zumutbar ist,
- die Linienführung eindeutig, stetig und sicher ist
- und eine gewisse Mindestbreite der Radverkehrsanlage eingehalten ist. Die Mindestbreite beinhaltet einen Sicherheitsraum (gegenüber Einbauten, fahrenden oder parkenden Fahrzeugen, etc.).

Der Nachweis der **besonderen Gefahrenlage gem. §45 Abs. 9 StVO**, um die Erforderlichkeit in besonderem Maße zu begründen, muss nicht für außerörtliche Radwege nach Zeichen 237, 240 oder 241 erbracht werden. Innerorts sind Radfahrstreifen, Radschutzstreifen, Fahrradstraßen und Fahrradzonen vom Nachweis der besonderen Gefahrenlage ausgenommen.

Die Abwägung der Gefahrenlage bedarf immer einer örtlichen Abwägung durch die Straßenverkehrsbehörde, Polizei und Baulastträger. Hierzu liefern die Gesetzte und Regelwerke Hinweise. Neben gesetzlichen Mindestvorgaben enthält die VwV-StVO hinsichtlich der Gestaltung von Radverkehrsanlagen einen Verweis auf die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA). Die wichtigsten Eckpfeiler werden in den Kapiteln und zusammengefasst.

Innerorts wird der Radverkehr i.d.R. richtungsgetreunt auf beiden Seiten geführt, während außerorts einseitige Zweirichtungsradswege die Regel sind. Dies hängt mit der erhöhten Unfallgefahr zusammen, die auf innerörtlichen Zweirichtungsradswegen besteht.

Nicht-benutzungspflichtige Radwege

Ferner gibt es nicht-benutzungspflichtige Radwege, deren Nutzung erlaubt, aber nicht vorgeschrieben ist (vgl. Abbildung 4). Radfahrende dürfen die Fahrbahn nutzen. Die Kennzeichnung erfolgt ohne Schild: entweder ist eine gestalterische Trennung von Fuß- und Radweg erkennbar, oder das Sinnbild Fußgänger / Radfahrer ist auf der Verkehrsfläche markiert.

§45 Abs. 9 StVO:

„Insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt.“

Linksseitigen Führung:

„Eine Benutzungspflicht kommt in der Regel außerhalb geschlossener Ortschaften, ein Benutzungsrecht innerhalb geschlossener Ortschaften ausnahmsweise in Betracht.“ (VwV-StVO, zu §2, Abs. 4, Satz 3 und 4)

Abbildung 4: Nicht benutzungspflichtige Neben-anlage



Abbildung 5: Fuß- / Gehweg



Fuß- / Gehweg

Und letztlich gibt es noch Fußwege (Verkehrszeichen 239), die durch Zusatzzeichen für Radfahrende freigegeben sein können. Hier dürfen Radfahrende auf der Fahrbahn oder auf der Nebenanlage fahren. Radfahrende auf dem Gehweg müssen auf die Zu-Fuß-Gehenden Rücksicht nehmen und sind ihnen untergeordnet. Im Zweifelsfall müssen sie absteigen oder warten. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit ist Schrittgeschwindigkeit. Ausnahmen gibt es für **Kinder**, die (unabhängig der Beschilderung / Freigabe) bis zum 8. Lebensjahr Fußwege nutzen müssen und bis zum 10. Lebensjahr nutzen dürfen (auch in Begleitung mindestens 16-jährigen Person, vgl. Abbildung 5).

Generell gilt auch für Radfahrende das **Rechtsfahrgebot**. Sofern nicht der linksseitige Weg durch die Anordnung eines Zeichens für Radfahrer in Gegenrichtung freigegeben ist, haben Radfahrende stets am rechten Fahrbahnrand oder auf der rechten Nebenanlage zu fahren.

Radfahrstreifen und Radschutzstreifen

Radfahrstreifen und Radschutzstreifen sind Führungsformen auf Fahrbahnniveau und können eingerichtet werden, wenn die bloße Führung im Mischverkehr nicht vertretbar ist und ausreichend Platz auf der Fahrbahn vorhanden ist (vgl. Abbildung 6).

Radschutzstreifen dürfen nur innerorts bis zu einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h angelegt werden und sind Teil der Fahrbahn. Sie dürfen nur im Bedarfsfall von Kfz mitbenutzt werden (z. B. Begegnungsverkehr mit LKW). Schutzstreifen gelten als nicht-benutzungspflichtige Führungsform. Die Kombination von Schutzstreifen mit einer (nicht-benutzungspflichtigen) Führung im Seitenraum ist daher grundsätzlich möglich, um den unterschiedlichen Nutzungsansprüchen gerecht zu werden.

Radfahrstreifen sind ein Sonderweg für Radfahrende und werden mit einem Breitstrich von der Fahrbahn abgegrenzt. Sie dürfen nicht von Kfz mitgenutzt werden. Vorhandene Radfahrstreifen müssen genutzt werden, es gilt die Radwegebenutzungspflicht.

Abbildung 6: Radschutzstreife (links) und Radfahrstreifen (rechts)



Mischverkehr auf der Fahrbahn

Die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn gilt (wie auf der vorherigen Seite beschrieben) als Regellösung, wenn nichts anderes ausgewiesen ist. Dies ist vor allem auf schwächer belasteten Straßen und niedrigeren Geschwindigkeiten der Fall. Auch **Fahrradstraßen** (vgl. Abbildung 7) oder **Fahrradzonen** sind eine Form des Mischverkehrs, falls neben Radverkehr auch anderer Fahrzeugverkehr zugelassen ist. Sie kommen auf netzwichtigen Strecken des Radverkehrs abseits von Hauptverkehrsstraßen zum Einsatz.

Abbildung 7: Fahrradstraße in Cloppenburg



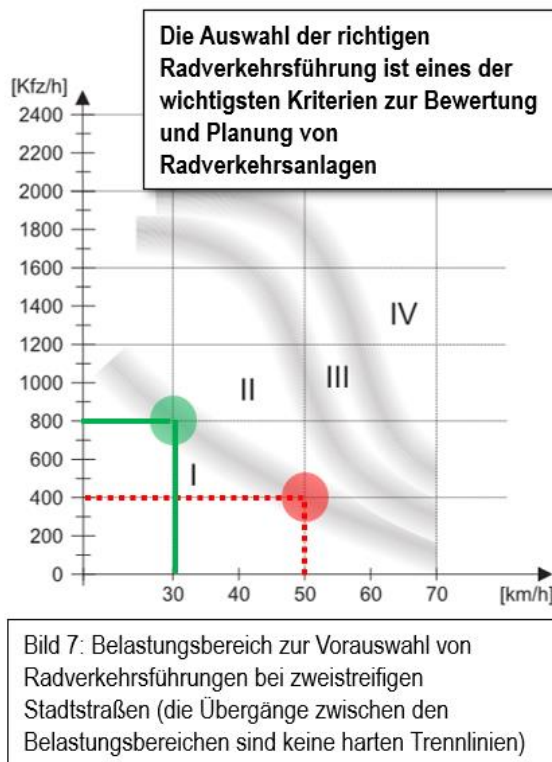
Entwurfsgrundsätze - Führungsformen

Den Knotenpunkten kommt im Verkehrsnetz eine besondere Bedeutung zu, weil das Unfallrisiko dort aufgrund der Überschneidung von Verkehrsräumen verschiedener Verkehrsarten generell höher ist als entlang der Strecke. Die Verkehrssicherheit in den Knotenpunkten ist auch davon abhängig, wie die Führung der einzelnen Verkehrsträger geregelt ist. Hinsichtlich des Unfallgeschehens, insbesondere mit Blick auf die Reduzierung verletzter Personen im Straßenverkehr, spielt die Radverkehrsführung bzw. welche Führungsform entlang der Strecke besteht (Führung auf dem baulichen Radweg oder auf der Fahrbahn, gemeinsamer oder getrennter Geh- und Radweg, Einrichtungs- oder Zweirichtungsverkehr), eine bedeutende Rolle. Aufgrund dieser Abhängigkeiten ist zunächst die angemessene Vorauswahl der Radverkehrsführung entlang der Strecken zu treffen. Hierzu bildet die VwV-StVO den rechtlichen Rahmen. In den Regelwerken der FGSV sind diese dann konkreter ausgeführt.

Die Führung des Kfz-Verkehrs sowie auch des **Fußverkehrs** ergibt sich i.d.R. eindeutig im Straßenraum und ist nur bedingt weiter abzuwägen. Die **Wahl der Radverkehrsführung** hängt hingegen im Wesentlichen von den zur Verfügung stehenden Flächen auf der Fahrbahn und im Seitenraum ab. Der Intention aller Regelwerke und Gesetzestexte folgend, sollte der Radverkehr im Sinne der Verkehrssicherheit und des Komforts innerorts möglichst auf der Fahrbahn oder fahrbahnnah geführt werden. Auf Basis der Belastungsbereiche der ERA und weiterer Kriterien ist die örtliche Situation im Einzelfall abzuwägen. Auf der Fahrbahn sind dies neben den vorhandenen Fahrbahnbreiten vor allem die Verkehrsbelastung des Kfz-Verkehrs in der höchstbelasteten Stunde des Tages sowie die gefahrenen Geschwindigkeiten und auf dieser Grundlage wird nach den ERA in vier Belastungsbereichen unterschieden. Die Belastungsbereiche zeigen auf, welche Radverkehrsführung angemessen ist, wobei die Übergänge nicht als harte Trennlinien zu werten sind.

Beispielhaft wird in Abbildung 8 dargestellt, welche Abhängigkeiten der Führungsformen zur Kfz-Geschwindigkeiten und der Kfz-Verkehrsmengen bestehen. Die Zuordnung der Belastungsbereiche zu den Führungsformen des Radverkehrs wird in der Abbildung 9 dargestellt. Die Belastungsbereiche III und IV erfordern i.d.R. benutzungspflichtige und vom Kfz-Verkehr getrennte Radverkehrsanlagen, während die Belastungsbereiche I und II keine oder nicht-benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen vorsehen.

Abbildung 8: Belastungsbereiche nach ERA (Bild 7)



Für die Wahl der richtigen Radverkehrsführung sind weitere Kriterien zu berücksichtigen:

- **Flächenverfügbarkeit** - Nicht ausreichende Flächen im Seitenraum sprechen eher für eine Radverkehrsführung auf der Fahrbahn.
- **Schwerverkehrsanteil** - Je höher der Schwerverkehrsanteil, desto eher sollte der Radverkehr separat vom Kfz-Verkehr geführt werden.
- **Parken** - Häufige Parkwechsellvorgänge und unzureichende Sicherheitsräume sprechen eher für eine getrennte Radverkehrsführung im Seitenraum als auf der Fahrbahn.
- **Anzahl der Einmündungen und Zufahrten** - Viele Einmündungen und Zufahrten sowie die ausgeprägte Frequentierung derselben sprechen eher für eine Radverkehrsführung auf der Fahrbahn.

Abbildung 9: Zuordnung der Führungsformen (ERA, Tabelle 8)

Belastungsbereich	Führungsformen für den Radverkehr	Abschnitt	Randbedingungen für den Wechsel des Belastungsbereiches nach oben oder unten
I	- Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn (Benutzungspflichtige Radwege sind auszuschließen)	3.1	- bei starken Steigungen kann die Führung auf der Fahrbahn gegebenenfalls durch die Führung „Gehweg“ mit dem Zusatz „Radfahrer frei“ ergänzt werden - bei geeigneten Fahrbahnbreiten können bei höheren Verkehrsstärken auch Schutzstreifen vorteilhaft sein - bei großen Fahrbahnbreiten ist die Gliederung der Fahrbahn durch möglichst breite Schutzstreifen sinnvoll
II	- Schutzstreifen	3.2	- bei geringem Schwerverkehr, Gefällestrecken über 3 % Längsneigung, übersichtlicher Linienführung und geeigneten Fahrbahnbreiten (vgl. Abschnitt 3.1) kann die Führung im Mischverkehr zweckmäßig sein - bei starkem Schwerverkehr, unübersichtliche Linienführung und ungünstigen Fahrbahnquerschnitten (vgl. Abschnitt 3.1) kommen Radfahrstreifen oder benutzungspflichtige Radwege in Betracht
	- Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und „Gehweg“ mit Zusatz „Radfahrer frei“	3.1 und 3.6	
	- Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und Radweg ohne Benutzungspflicht	3.1 und 3.4	
	- Kombination Schutzstreifen und „Gehweg“ mit Zusatz „Radfahrer frei“	3.2 und 3.6	
III/IV	- Kombination Schutzstreifen und vorhandener Radweg ohne Benutzungspflicht	3.2 und 3.4	- bei Belastungsbereich III mit geringem Schwerverkehr und übersichtlicher Linienführung kann auch ein Schutzstreifen gegebenenfalls in Kombination mit „Gehweg/Radfahrer frei“ eingesetzt werden
	- Radfahrstreifen	3.3	
	- Radweg	3.4	
	- gemeinsamer Geh- und Radweg	3.6	

Problematisch sind weiterhin Verkehrsbelastungen ab 400 Kfz/h bei **Fahrbahnbreiten zwischen 6,00 m und 7,00 m**, wenn der Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt wird. Hier entsteht die Problematik, dass Radfahrende auch bei Gegenverkehr ohne ausreichenden Sicherheitsabstand überholt werden.

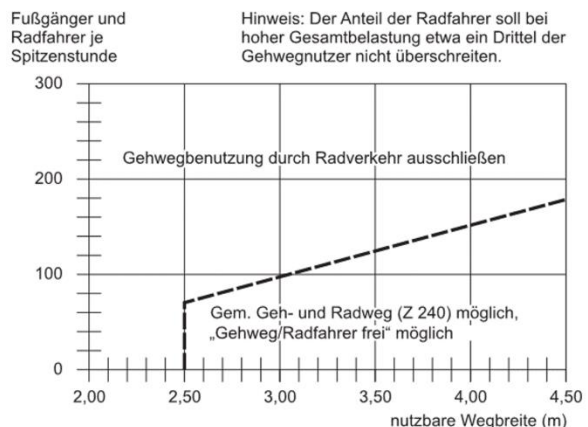
Entwurfsgrundsätze - Wegbreiten

Die erforderlichen Breiten von Verkehrsanlagen orientieren sich im Wesentlichen an den Vorgaben der RAST sowie der bereits genannten weiteren Empfehlungen für die einzelnen Verkehrsarten. Diese basieren auf der Grundlage von Bewegungsspielräume, die für die verschiedenen Verkehrsteilnehmenden angesetzt werden und die Grundmaße der Verkehrsräume und seitlichen Sicherheitsräume beschreiben. Basierend auf den Grundmaßen, die die verschiedenen Verkehrsarten zur Fortbewegung im Straßenverkehr mindestens benötigen, werden in der VwV-StVO sowie in den relevanten Regelwerken mit konkreten Breiten angesetzt.

Die Breitenangaben der VwV-StVO stellen dabei einen rechtlichen Mindeststandard dar und gelten für die Überprüfung vorhandener Verkehrsanlagen sinngemäß. Im Sinne einer nachhaltigen und an der **Vision Zero** orientierten Entwicklung und Förderung des Umweltverbundes, insbesondere des Fuß- und Radverkehrs und generell bei Planungen und Optimierungen sollte jedoch stets ein Standard gemäß den aktuellen Empfehlungen wie der EFA und ERA angestrebt werden, deren Anwendung auch in der VwV-StVO empfohlen wird. Auch aus Sicht aktueller Förderkulissen können hohe Förderquoten, z.B. für den Radverkehr, oft nur mit der Realisierung des ERA-Standards ausgelöst werden.

Bezüglich der erforderlichen Breite für innerörtliche, gemeinsame Führung des Fuß- und Radverkehrs in Jever sollte möglichst grundsätzlich das Bild 15 der ERA (vgl. Abbildung 10) herangezogen werden, welches die Breite in Abhängigkeit der auftretenden Fuß- und Radverkehrsmengen darstellt. Es zeigt sich, dass entlang stärker frequentierter Routen des Fuß- und Radverkehrs häufig höhere Breiten als 2,50 m umgesetzt werden sollten. Bei hoher Gesamtbelastung und anteilig vielen Fahrrädern sollte nach Möglichkeit eine Trennung des Fuß- und Radverkehrs erfolgen, d.h. also keine gemeinsame Führung vorgesehen werden.

Abbildung 10: Einsatzgrenzen für gemeinsame Führung Fuß- und Radverkehr (ERA, Bild 15)



2.2 Vorhandene Konzepte und Planungen in der Stadt Jever

In der Stadt Jever bestehen bereits verschiedene Konzepte und Planungen, die in der vorliegenden Betrachtung der Verkehrssituation in der Innenstadt / Altstadt Berücksichtigung finden, sofern diese Konzepte Aussagen zu verkehrlichen Thematiken treffen oder sich darauf auswirken. Im Folgenden werden diese Konzepte und Planungen zusammenfassend dargestellt. Bei der konkreten Umsetzung von Maßnahmen ist je nach Schwerpunktsetzung weitergehend eine Abwägung zwischen den teils unterschiedlichen Anforderungen an den Stadtraum notwendig.

Stadt Jever - Innenstadtkonzept 2023 (2023)

Das Innenstadtkonzept definiert den Rahmen der Entwicklung der Innenstadt Jever für die kommenden Jahre. Es beinhaltet Ziele und Strategien und ist somit richtungsweisend, beinhaltet als eine informelle Planung aber keine rechtlichen Bindungen und bleibt offen gegenüber künftigen Einflüssen. Neben den strategischen Leitlinien beinhaltet das Konzept auch konkrete Maßnahmen.

Bei der Erstellung des Innenstadtkonzeptes wurden das Einzelhandelskonzept 2022, der denkmalpflegerische Rahmenplan „Alter Markt“ sowie der städtebauliche und freiraumplanerische Rahmenplan „Wallanlagen / Verbindungen Schlachte“ einbezogen und u.a. ein Fachbeitrag „Ruhender Verkehr und Mobilität“ erstellt. Im Folgenden wird auf die für die vorliegende Untersuchung relevanten Themen und Ergebnisse eingegangen.

Der Baustein „Ruhender Verkehr und Mobilität“ stellt einen wichtigen Beitrag zu den aktuellen Planungen und Entwicklungen hinsichtlich der Verkehrssituation in der Innenstadt Jever dar, der im Rahmen des Innenstadtkonzeptes vom Ingenieurbüro abvi erstellt wurde. Dafür wurde aufbauend auf dem Verkehrsentwicklungsplan aus dem Jahr 2016 eine Parkraumerhebung durchgeführt und ausgewertet sowie das vorhandene Parkleitsystem analysiert. Zusammenfassend wurden die Ergebnisse des Verkehrsentwicklungsplanes bestätigt. Die Innenstadt Jever verfügt demnach über ein ausreichendes Stellplatzangebot, auch wenn eine Stellplatzverfügbarkeit nicht an jedem Parkplatz immer gegeben ist. Der Handlungsbedarf hinsichtlich der Beschilderung der Parkplätze wurde ebenfalls bestätigt.

Ergänzend wurden punktuelle Maßnahmen zur Stärkung der verschiedenen Verkehrsträger empfohlen, wie beispielsweise die Errichtung einer Mobilitätsstation und / oder eines Fahrradparkhauses, der Erweiterung von Wegweisern für den Fußverkehr und z.B. einer Mitfahrerbank.

Im Rahmen der Quartiersbetrachtung und -entwicklung wurden im Innenstadtkonzept weiterhin Handlungsempfehlungen insbesondere zur zukünftigen Betrachtung des Anwohnerparkens z.B. durch die Einrichtung von gemeinschaftlichen Parkplätzen und Quartiersgaragen gegeben. Dazu sollten auch Sharing-Angebote geschaffen und Stellplätze in sensiblen Bereichen reduziert werden.

Denkmalpflegerischer Rahmenplan Jever Alter Markt (2023)

Für den Alten Markt besteht ein denkmalpflegerischer Rahmenplan, der die Situation für den historischen Platz analysiert und Handlungsempfehlungen gibt. Neben Schwächen hinsichtlich der historischen und vorhandenen Blickbeziehungen und des vorhandenen Mobiliars und der Ausstattungen, die im Hinblick auf die verkehrliche Bewertung und die Untersuchung von Steuerungsmöglichkeiten eine untergeordnete Rolle spielen, geht der denkmalpflegerische Rahmenplan vor allem auch auf die funktionale Gliederung des Platzes in verschiedene Nutzung und die damit einhergehende Störung der Multifunktionalität ein. Die Zielsetzungen und Handlungsempfehlungen verstehen sich als ein Angebot an die Stadt und die Bürger, an dem Prozess des Bewahrens und Stärkens teilzunehmen und weniger als ein „Muss“.

Nach den Handlungsempfehlungen soll der Alte Markt als einheitlicher, multifunktionaler Stadtraum nach historischem Vorbild wiederhergestellt werden. Die sich abgrenzenden einzelnen Funktionsbereiche sollen nach Möglichkeit durch Aufhebung bzw. Entfernung der Barrieren und Gliederungselemente wie Poller, Ampeln, Masten, Fahrradständer, Beete etc. aufgelöst werden und so die freie Begehbarkeit des gesamten historischen Platzes wieder herzustellen.

Dazu werden Vorschläge für die Anpassung des Straßenraumes gemacht, um dieser optisch und räumlich weniger Präsenz einzuräumen. Dazu gehören folgende Maßnahmen

- Reduzierung der Breite der ehem. Bundesstraße auf 2 Fahrbahnen ohne Abbiegespur
- Entfernung der Abtrennung zwischen ehem. Bundesstraße und Platzfläche.
- Die Straße muss sich farblich in den Platz integrieren.
- Die Straße wird höhengleich (ohne Absatz) eingebaut.
- Fußgänger überqueren die Straße ohne Ampel.
- Höchstgeschwindigkeit auf dem Platz reduzieren auf 20 km/h.
- Entfernung der Fahrbahn zwischen ehem. Bundesstraße und Kaakstraße / Tatergang
- Herausnahme ruhender Verkehrs - Verlagerung Parkplätze Stadthaus, Grüner Garten & Theodor-Pekol-Platz
- Erstellung eines Fahrradparkplatzkonzepts - Verlagerung an die Ränder des Platzes

Einzelhandelskonzept für die Stadt Jever -Fortschreibung- (2022)

Das fortgeschriebene Einzelhandelskonzept für die Stadt Jever betrachtet vor allem die Nachfrage- und Angebotssituation des vorhandenen Einzelhandels und soll die zukünftigen Entwicklungen diesbezüglich steuern. Es wurde festgestellt, dass das Einzugsgebiet des Einzelhandelsstandortes Jever sich vor allem auf die angrenzenden Nachbarkommunen erstreckt. Im Rahmen einer Kundenherkunftserhebung wurde ein Anteil auswärtiger Kunden von rund 50 % ermittelt, d.h. die Hälfte der Kunden stammt aus Jever selbst. Bedeutendster Angebotsstandort ist dabei die Innenstadt Jevers. Diese präsentiert sich mit ihren kompakten städtebaulichen Strukturen und ihrer multifunktionalen Nutzungsmischung aus Einzelhandel, öffentlichen und privaten Dienstleistungsrichtungen sowie Gastronomieangeboten grundsätzlich als funktionsfähiger Standort. Unter einzelhandelsseitigen Gesichtspunkten handelt es sich um ein quantitativ gut ausgestattetes Zentrum mit Angebotskonzentrationen in den Warengruppen des mittelfristigen Bedarfs, insbesondere in den Sortimenten der Warengruppe Bekleidung, Nahrungs- und Genussmittel.

Im Einzelhandelskonzept wird zusammenfassend festgestellt, dass die Einordnung potenzieller Neuverhaben, Erweiterungen oder Umnutzungen von Einzelhandelsflächen in einen städtebaulichen und absatzwirtschaftlichen Kontext unabdingbar ist. Generell gilt demnach, dass das übergeordnete Ziel die Sicherung und Verbesserung der qualitativen sowie der räumlich strukturellen Angebotsituation ist, was impliziert, dass über zusätzliche Angebote nur nach eingehender Prüfung entschieden werden sollte.

Die Innenstadt Jevers stellt den historisch, siedlungsräumlich und städtebaulich wichtigsten Einzelhandelsstandort innerhalb der Stadt Jever dar, der sich vor allem durch seine Multifunktionalität (Einzelhandel, Dienstleistungen, Kultur- und Freizeiteinrichtungen, Verwaltung, Volkshochschule, Wohnen etc.) auszeichnet. Diese Vielfalt ist prägend für die Attraktivität der Innenstadt und soll gesichert und gestärkt werden. Die Konzentration städtebaulicher und infrastruktureller Investitionen in der Innenstadt zeigen den Stellenwert, den die Stadt dem Ziel der Entwicklung und Qualifizierung des Geschäftsbereichs bereits in der Vergangenheit beigemessen hat.

Als Entwicklungsziele und -empfehlungen aus dem Einzelhandelskonzept ergeben sich hinsichtlich der Untersuchung und Weiterentwicklung der Verkehrssituation in der Innenstadt Jevers vor allem der Erhalt, Ausbau und die nachhaltige Sicherung einer attraktiven Versorgungsstruktur und -qualität in dem zentralen Versorgungsbereich Innenstadt mit einer attraktiven und multifunktionalen Angebotsmischung auch mit ergänzenden Dienstleistungs- und Gastronomieangeboten sowie öffentlichen und kulturellen Einrichtungen.

Rahmenplan „Wallanlagen und Verbindung Schlachte“ (2022)

Für den Bereich der Wallanlagen inkl. der Verbindung zur Schlachte wurde 2022 ein städtebaulicher und freiraumplanerischer Rahmenplan erstellt, der die weitere Qualifizierung des vorab erarbeiteten integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes (ISEK) zum Anlass hatte. Der Rahmenplan dient als Grundlage für die Objektplanungen und die Umsetzung.

Im Zuge des Rahmenplans fand eine umfassende städtebauliche und freiraumplanerische Analyse statt, in dessen Ergebnis festgestellt wurde, dass die vorhandenen Strukturen mit der Geschichte ein starkes Rückgrat für künftige Entwicklungen bilden. Es wurde ein umfangreiches Maßnahmenkonzept zur Aufwertung und Stärkung der Wallanlagen, des Übergangsbereiches zwischen Altstadt und Neustadt, der Schlachtstraße und der Schlachte erarbeitet, die mit einem Zeit-, Kosten- und Finanzierungsplan hinterlegt wurden. Somit besteht ein Grundgerüst für die schrittweise Umsetzung der Maßnahmen.

Mit dem Rahmenplan und dem zugehörigen Maßnahmenkonzept ist ein umfassendes Programm erstellt worden, welches als Grundlage für die konkrete Maßnahmenplanung und die zukünftige Umsetzung dient.

Verkehrsentwicklungsplan Jever-(2016)

Im Jahr 2016 hat die Stadt Jever den Verkehrsentwicklungsplan erstellen lassen, in das alle Verkehrsarten einbezogen wurden. Der Planungsraum ist das gesamte Stadtgebiet Jever, wobei der Fokus auf der Innenstadt sowie den auf die Innenstadt zulaufenden Hauptverkehrsstraßen liegt.

Im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes wurden umfangreiche Verkehrserhebungen durchgeführt, die neben Querschnitts- und Knotenstromzählungen (insgesamt 25 Zählstellen im Stadtgebiet) zur Ermittlung der Verkehrsbelastungen zusätzlich auch Verkehrsbefragungen beinhalteten, um die Quellen und Ziele der Verkehre bestimmen und Aussagen zu Durchgangs- Quell-/Ziel- und Binnenverkehren erhalten zu können. Weiterhin wurde auch die Nutzung der Parkplätze erhoben, wodurch Aussagen zur Nutzung und Auslastung möglich waren.

Aus der Verkehrsbefragung ergaben sich rund 6 – 9 % aller Fahrten im Bereich der Kernstadt (innerhalb des Befragungskordons) als Durchgangsverkehr. Größere Durchgangsverkehrsbeziehungen ergaben sich vor allem im Zusammenhang mit der Schützenhofstraße (Befragungszählstelle 6) im Südwesten von Jever. Für diese Fahrten gibt es kleinräumig keine Routenalternativen, so dass diese als nicht verlagerbar festgestellt worden sind. Ein weiterhin größerer Zusammenhang mit Durchgangsverkehrsfahrten bestand zwischen den südlichen Zählstellen (Höhe Mühlenstraße / Famila) und den Zählstellen an den weiteren Abfahrten der B 210, die als zumindest theoretisch verlagerbar angenommen wurden. Hier wurde allerdings auch darauf hingewiesen, dass es sich ggf. um gebrochenen Durchgangsverkehr handeln kann, der bei der Durchfahrt einen kurzen Zwischenstopp einlegt (kurzer Einkauf, Mittagspause).

Insgesamt wird im Verkehrsentwicklungsplan festgestellt, dass der Durchgangsverkehr nach Fertigstellung der Ortsumgehung Jever (B 210) als nicht mehr problematisch zu bewerten ist. Wesentliche Durchgangsverkehrsfahrten wurden über die Schützenhofstraße festgestellt und sind somit nicht aus dem Gebiet der Kernstadt zu verlagern.

Nach dem Verkehrsentwicklungsplan ist anzustreben, den Anteil der zu Fuß oder mit dem Fahrrad durchgeführten Wege gegenüber dem Kfz-Verkehr deutlich zu steigern. Insbesondere gilt dies, da der Bau neuer Straßen, Durchfahrtsverbote (z.B. durch Beschilderung) oder andere Maßnahmen den Kfz-Verkehr nicht nachhaltig aus dem Stadtgebiet verlagern oder verringern können und der Kfz-Verkehr von vielen als störend empfunden wird.

Die öffentlichen bzw. öffentlich zugänglichen Parkplätze im Bereich des Zentrums, sind nach der Untersuchung in ihrer Anzahl ausreichend und es sind große Reserven vorhanden. Allerdings sind die Stellplätze nicht gleichmäßig ausgelastet. So ergeben sich zu einigen Zeiten auf einzelnen Parkplatzbereichen Auslastungen von 100 %. Allerdings kann aufgrund der Attraktivität der Innenstadt, der Anzahl der dort arbeitenden Personen und der dortigen Anwohner nicht jeder Besucher, Mitarbeiter oder Bewohner der Innenstadt erwarten, einen Parkplatz direkt an seinem Ziel zu finden.

Das Parkleitsystem und die Ausweisung der Parkplätze sollten laut Verkehrsentwicklungsplan auf die Großparkplätze beschränkt sein. Dabei kann der Parkplatz Schlachte aufgrund seiner Größe aus dem Beschilderungssystem herausgenommen werden.

Aus dem Verkehrsentwicklungsplan gingen einige Maßnahmen hervor, die in der Folge durch die Stadt Jever umgesetzt wurden. Hierzu zählen u.a.:

- Ausweisung der Altstadt als verkehrsberuhigter Bereich
- Keine Radverkehrsfreigabe für die Fußgängerzone Neue Straße / Zeitbeschränkung Radverkehrsfreigabe Fußgängerzone Schlachte
- Gegenläufige Freigabe von Einbahnstraße für den Radverkehr
- Austausch von Radabstellanlagen (Anlehnbügel statt „Felgenkiller“)
- Tempo 30 in der Straße Kostverloren (Verkehrssicherheit)

Radverkehrskonzept Landkreis Friesland (2023)

Der Landkreis Friesland hat in den Jahren 2022 und 2023 ein Radverkehrskonzept auf Landkreisebene erstellen lassen, um die Entwicklung des Radverkehrs zu stärken und zukünftige Planungen und Fördermöglichkeiten strukturiert angehen zu können. Im Rahmen der Radverkehrskonzeptes wurde untersucht, welche Möglichkeiten für Radschnellverbindungen im Landkreis Friesland bei grenzübergreifender Betrachtung bestehen und auf welchen Streckenverbindungen und mit welcher Priorität Radwege erneuert oder neu gebaut werden sollten.

In diesem Projekt wurden die kreisangehörigen Städte und Gemeinden sowie viele weitere Akteure wie z.B. Polizei und NLStBV als auch die Bürgerinnen und Bürger einbezogen.

Die Handlungsempfehlungen orientieren sich dabei nicht ausschließlich an den Kreisstraßen, sondern betrachten die Verbindungen zwischen den kreisangehörigen Kommunen sowie den Nachbarkommunen. Für jede einzelne Kommune, so also auch für die Stadt Jever, besteht eine Übersicht der Maßnahmen getrennt nach streckenbezogenen und punktuellen Maßnahmen.

Die punktuellen Maßnahmen für die Stadt Jever betrafen vorwiegend kleinere Mängel (Beschilderung, Bewuchs), die bereits durch die Stadt Jever behoben wurden. Die linearen Maßnahmen betreffen vor allem größere und abzuwägende Maßnahmen, da es hier in den meisten Fällen um verkehrsrechtliche und bauliche Maßnahmen auf längeren Abschnitten (z.B. Schutzstreifen, Fahrradstraßen, Temporeduktionen) geht, die zunächst diskutiert und abgewogen sowie anschließend geplant und finanziert werden müssten.

Aufgrund fehlender Flächenverfügbarkeiten betreffen die Maßnahmenvorschläge für die Hauptverkehrsstraßen in der Innenstadt von Jever vorwiegend Maßnahmen zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten für den Kfz-Verkehr.

Das Fahrradkonzept mit dem Netzplan sowie den umfangreichen Maßnahmenkonzepten wurde am 08.03.2023 durch den Kreistag des Landkreises Friesland einstimmig beschlossen. Hier der Beschluss im Wortlaut:

1. Das Fahrradkonzept in der vorliegenden Fassung mit dem darin enthaltenen Netzplan (dieser wurde bereits vorab beschlossen mit Vorlage 281/2022) und den Maßnahmenkonzepten wird beschlossen.
2. Das Konzept ist für den Radwegebau und die Fahrradförderung als Teil der Mobilitätswende von entscheidender Bedeutung.

3. Die Verwaltung wird beauftragt, konkrete Radwegemaßnahmen an Kreisstraßen aus dem Konzept in den jeweiligen Fortschreibungen der Masterpläne zu berücksichtigen.
4. Zur nächsten Sitzung des Fachausschusses (Anmerkung: Juni 2023!) wird die Verwaltung eine mögliche zeitliche Planung der betr. Maßnahmen an Kreisstraßen unter Berücksichtigung der im Konzept genannten Planungsprioritäten vorlegen. Die haushälterische Priorisierung der konkreten Maßnahmen an Kreisstraßen bleibt der jährlichen Beschlussfassung der Bauprogramme und darüber hinaus der Haushaltsplanung vorbehalten.
5. Den zuständigen Gremien wird regelmäßig –mindestens einmal jährlich- ein Bericht über die Umsetzung des Fahrradkonzeptes vorgelegt.

Radfahrplan 2021 – 2030 (2020)

Der Radfahrplan der Stadt Jever wurde in Eigenregie durch die Stadt Jever und den ehrenamtlichen Radverkehrsbeauftragten erstellt und hat zum Ziel, die Entwicklung und Förderung des Radverkehrs für den Zeitrahmen der Jahre 2021 bis 2030 zu strukturieren und somit als Leitschnur für Entscheidungen und Planungen zu dienen.

Dazu wurden grundsätzliche Ziele formuliert, an denen sich die zukünftigen Planungen und Entscheidungen orientieren sollen. Dazu gehören u.a. die Neuaufteilung des Verkehrsraumes für ein gedeihliches Miteinander aller Verkehrsteilnehmenden, und eine Verlagerung des Radverkehrs von den (noch) freigegebenen Gehwegen auf die Fahrbahn sowie die Förderung des Fahrradtourismus durch ein abgestimmtes Vorgehen. Die gemeinsame Nutzung von Gehwegen soll zukünftig der Ausnahmefall sein und nur dort erlaubt werden, wo die baulichen Gegebenheiten das Ermöglichen und/oder die verkehrlichen Bedingungen dies erzwingen (Mitbenutzung: Gehweg min. 2,50 m breit). An den verkehrlichen Hauptachsen (Wittmunder Straße bis Sillensteder Straße, Blaue Straße bis Rahrhum-Kreisel und Schillerstraße / Wangerländische Straße) sollen nicht benutzungspflichtige Angebotsradwege erstellt oder ausgebaut werden, so dass hier aufgrund der Kfz-Belastungen die duale Führung des Radverkehrs beibehalten werden soll. Die Innenstadt soll vom Autoverkehr zugunsten des Radverkehrs entlastet und dazu das Parkraumkonzept neu ausgerichtet werden. Im Haushalt der Stadt sind dafür die personellen und sächlichen Voraussetzungen zu schaffen und Fördermittel (EU, Bund, Land, Landkreis) sollen dazu identifiziert und für geeignete Maßnahmen eingesetzt werden.

Für die inhaltliche Begleitung wurde eine regelmäßig stattfindende Arbeitsgruppe eingerichtet, die Umsetzungsprozesse begleitet und den politischen Gremien auch Maßnahmen zur Umsetzung vorschlägt.

Weiterhin wurde einzelne Maßnahmen, die sich unmittelbar oder auf Basis der Ziele des Radfahrplans ergeben umgesetzt. Dazu zählen u.a.:

- Einsetzung eines ehrenamtlichen Fahrradbeauftragten
- Öffnung der gegenläufigen Nutzung der Einbahnstraßen
- Markierung von Radpiktogrammen auf Hauptverkehrsstraßen
- Reduzierung der zul. Höchstgeschwindigkeit in der Anton-Günther-Straße
- Austausch der Fahrbahnoberfläche im Bereich Anton-Günther-Straße / Florianstraße (Kopfsteinpflaster zu Asphalt)
- Austausch und Erweiterung von Radabstellanlagen
- Durchführung eines Fahrradtags

Nahverkehrsplan 2019 – 2024 – Landkreis Friesland

Der Landkreis Friesland ist Aufgabenträger für den straßengebundenen Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und gemäß dem Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz (NNVG) verpflichtet, einen Nahverkehrsplan (NVP) jeweils für einen Zeitraum von fünf Jahren aufzustellen. Der aktuelle NVP wurde aufgestellt für den Zeitraum 2019 – 2024. Der Nahverkehrsplan ist das wesentliche Instrument zur Steuerung der ÖPNV-Entwicklung im Landkreis Friesland. Im Nahverkehrsplan werden die wesentlichen Linienverläufe und Bedienformen sowie die Anforderungen an die Qualitäten der Verkehrsleistungen festgelegt und der hierfür erforderliche Finanzierungsbedarf ermittelt.

Dementsprechend wird in absehbarer Zeit mit einer Fortschreibung des Nahverkehrsplanes zu rechnen sein. Hier besteht für die Stadt Jever die Möglichkeit, den Aufgabenträger auf Anforderungen und Bedürfnisse innerhalb von Jever hinzuweisen, auch wenn dies keine unmittelbare Übernahme in den NVP oder Umsetzung garantiert.

Der NVP formuliert das grundsätzliche Ziel, die Hauptachsen mindestens im Stundentakt zu bedienen, damit der Busverkehr eine echte Konkurrenz zum MIV bieten kann (Grundnetz 1. Ordnung). Um einen wirtschaftlichen Betrieb des ÖPNV im Landkreis Friesland zu gewährleisten, sollen zukünftig Teilnetze umgesetzt werden. Das für die Stadt Jever relevante Teilnetz ist das Teilnetz 1, welches den nördlichen Landkreis mit der Gemeinde Wangerland und der Stadt Jever sowie Teilen der Stadt Schortens umfasst. Weiterhin relevante Verbindungen finden sich im Teilnetz 2 wieder, welches Teile der Stadt Schortens und die Gemeinde Sande umfasst.

Insgesamt sollen die Verbindungen im ÖPNV innerhalb und zwischen den Kommunen im Landkreis und angrenzend verbessert und möglichst in Taktfahrpläne gebracht werden. Da dies bislang nur in Teilen umgesetzt wurde und die Umsetzung von Linienverbindungen im Takt häufig der Bedienung nach den Schulzeiten gegenübersteht, sind hier weiterhin Maßnahmen notwendig, um den formulierten Zielen nachzukommen.

3. Bestandsaufnahme

3.1 Räumliche Situation

3.1.1 Planungsraum

Die Kreisstadt Jever liegt im Landkreis Friesland und ist ein staatlich anerkannter Erholungsort. Die Stadt Jever ist ca. 42 km² groß und die Einwohnerzahl beträgt ca. 15.000 Einwohner (EW)¹. Neben der Kernstadt besteht die Stadt Jever aus den Ortsteilen Cleverns, Moorwarfen, Rahrdom, Sandel und Sandelermöns. Die Nachbargemeinden sind die Stadt Schortens, Gemeinde Wangerland, Stadt Wittmund und Gemeinde Friedeburg (vgl. Abbildung 11).

Das Regionale Raumordnungsprogramm 2020 für den Landkreis Friesland weist die Stadt Jever als Mittelzentrum aus. Nächstgelegene zentrale Orte gleichrangiger oder höherer Funktionsstufen sind das Oberzentrum Wilhelmshaven (ca. 15 km) und das Mittelzentrum Wittmund (ca. 8 km). Südwestlich von Jever befinden sich mehrere Mittelzentren sowie das Oberzentrum Oldenburg (ca. 53 km). Die darüber hinaus nächstgelegenen Oberzentren sind Bremerhaven und Bremen.

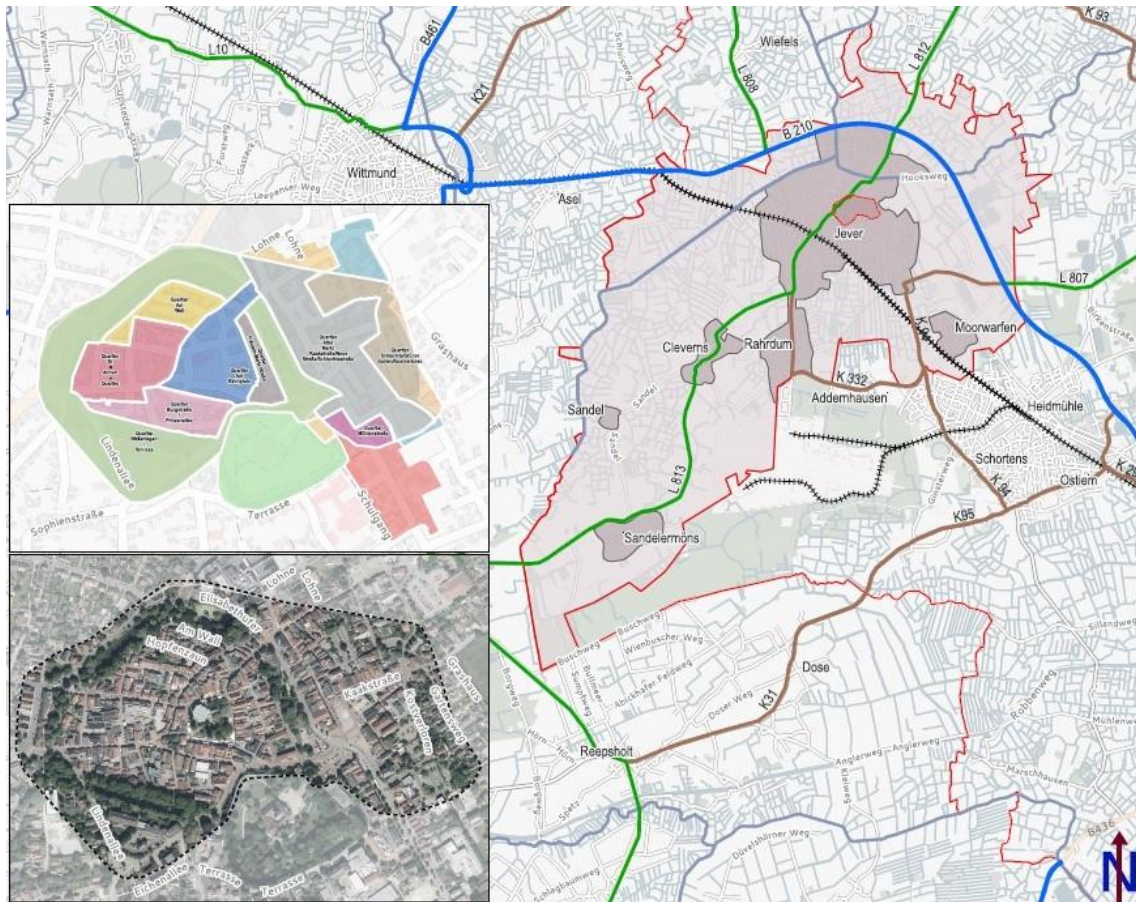
Die Stadt Jever besitzt mit der B 210 eine Ortsumfahrung mit drei Anschlussstellen, über die mit dem Pkw in wenigen Minuten das Oberzentrum Wilhelmshaven und die A 29 erreichbar sind. Über die A 29 ist darüber hinaus das Oberzentrum Oldenburg in ca. 45 Minuten erreichbar. In den Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung (RIN 2008) wird mit dem Pkw eine Reisezeit von unter 60 Minuten bis in das nächstgelegene Oberzentrum angestrebt, was somit von Jever aus für die beiden nächstgelegenen Oberzentren möglich ist.

Die Stadt Jever ist an die Bahnstrecke Esens - Wilhelmshaven im SPNV angebunden. Die Strecke wird von der RB 59 werktags von 6 Uhr bis 22 Uhr und sonn- und feiertags von 8 Uhr bis 22 Uhr im Stundentakt durch die Nord-West-Bahn bedient. Die Fahrzeit ins Oberzentrum Wilhelmshaven beträgt knapp über 30 Minuten. Auch unter Berücksichtigung der Zu- und Abgangszeiten zum Bahnhof wird die gemäß RIN angestrebte Reisezeit im öffentlichen Personennahverkehr von bis zu 90 Minuten zum nächsten Oberzentrum unterschritten. Das überregionale Fernverkehrsnetz kann nur über einen Umstieg in Sande auf die Linie RE 18 erreicht werden.

3.1.2 Untersuchungsgebiet

Das Untersuchungsgebiet umfasst den Bereich der Innenstadt / Altstadt im Zentrum der Stadt Jever (vgl. Abbildung 11 / Anlage 1.1). Das Zentrum der Stadt Jever bietet neben der Versorgung des täglichen und periodischen Bedarfs, vielen Arbeitsplätzen sowie weiteren Einrichtungen wie Verwaltungen und Schulen auch einen touristischen Anlaufpunkt mit der Altstadt, dem Schloss und der Brauerei. Aus den meisten Ortsteilen ist das Zentrum in Entfernungen unter 5 Kilometern erreichbar, was gut mit dem Fahrrad, insbesondere mit dem Pedelec, zu bewältigenden Strecken entspricht. Die topografischen Bedingungen ohne größere Steigungen und die landschaftlich ansprechende Lage lassen auf ein grundsätzlich ein hohes Radverkehrspotenzial schließen.

¹ Quelle: Landesamt für Statistik Niedersachsen; Stand: 30.06.2023

Abbildung 11: Untersuchungsgebiet (Ausschnitt Anlage 1.1)

3.1.3 Flächennutzung

Das Zentrum der Stadt Jever ist geprägt durch eine starke Nutzungsmischung aus Einzelhandel, Gewerbe, Wohnen, Kultur und Aufenthaltsräumen. Dazu gehören verschiedene Einzelhandels- und Gewerbebetriebe, gastronomische Betriebe, Einrichtungen der Verwaltungen und Schulen im Umfeld des Untersuchungsgebietes sowie verschiedenen kulturellen und touristischen Einrichtungen wie dem Schloss, dem Graffenhaus und der Brauerei. Weiterhin bestehen mit den Wallanlagen, den Fußgängerzonen und diversen Plätzen Aufenthaltsräume.

In der Anlage 1.2 werden die verschiedenen Erdgeschoßnutzungen im Untersuchungsgebiet detailliert auf Basis der vorhandenen Auswertungen des vorliegenden Innenstadtkonzeptes dargestellt. In den Obergeschossen besteht darüber hinaus in vielen Fällen weitere Wohnnutzung. Die Auswertung für das Untersuchungsgebiet zeigt auf, dass eine starke Nutzungsmischung vorliegt, die grundsätzlich der definierten Versorgungsfunktion folgt, die die Stadt Jever als Mittelzentrum einnimmt. Darüber hinaus spiegelt sich auch die touristische Bedeutung der Stadt Jever mit der Altstadt und den vorhandenen Einrichtungen und Sehenswürdigkeiten wider.

Die starke Nutzungsmischung sowie das Vorhandensein vieler verkehrserzeugender Einrichtungen sorgen grundsätzlich für eine hohe Frequentierung und unterschiedliche, zu berücksichtigende Anforderungen durch die verschiedenen Verkehrsträger.

3.2 Verkehrsnetz Innenstadt / Altstadt

3.2.1 Straßenverkehrsnetz

Die Innenstadt ist durch radial auf das Zentrum zulaufende Hauptverkehrsstraßen geprägt. Hierzu gehören die Mühlenstraße, die Wittmunder Straße sowie die Achsen Schützenhofstraße / Bahnhofstraße (L 813) und Schillerstraße / Wangerländische Straße (L 812). Im Zentrum werden die Hauptverkehrsstraßen in einem Bogen nördlich um die Innenstadt / Altstadt über die Straßenzüge Bahnhofstraße / Blaue Straße (L 813), Elisabethufer (L 813), Von-Thünen-Ufer und Mühlenstraße geführt.

Südlich der Altstadt ergibt sich über die, nach dem VEP als verkehrswichtig definierten Hauptstraßen Lindenallee, Sophienstraße, Albanistraße, Schloßstraße eine Ost-West-Verbindung. Über die Lindenallee besteht in südlicher Richtung eine Anbindung an die Anton-Günther-Straße.

Mit den beschriebenen Straßenräumen ergibt sich die Hapterschließung der Innenstadt und Altstadt. Der Straßenring entspricht im Wesentlichen auch dem Verlauf der Wallanlagen rund um die Altstadt.

Der Hauptverkehrsstraßenzug Grashausweg, Kostverloren, Schlachte dient als verkehrswichtige Anbindung der nordöstlichen Innenstadt und der dortigen Einrichtungen und Parkplätze. Zudem dient diese Verbindung von der Mühlenstraße zur Wangerländischen Straße (L 812) und umgekehrt als Alternativroute, um die Abschnitt Von-Thünen-Ufer und Schillerstraße (L 812) zu umfahren.

Im Bereich der Altstadt innerhalb der historischen Wallanlagen sind ausschließlich Erschließungsstraßen vorhanden, die vollständig als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen sind. Viele dieser Straßen sind als Einbahnstraßen geregelt, was vor allem mit den vorhandenen geringen Fahrbahnbreiten zusammenhängt. Diese Straßenräume dienen in erster Linie der Erschließung der anliegenden Wohnbebauung sowie der ansässigen Betriebe. Die auf den Kirchplatz zuführenden Straßenzüge Flamenstraat, Wangerstraße und St.-Annen-Straße dienen darüber hinaus verstärkt der Erschließung der Einrichtungen und Geschäfte am Kirchplatz und der Fußgängerzone „Lange Meile“ (Große Wasserpfortstraße / Große Burgstraße). Der Straßenzug Alter Markt / Kaakstraße zwischen Mühlenstraße und Kostverloren dient ebenfalls vorwiegend der Anbindung der anliegenden Geschäfte und Einrichtungen inkl. der Fußgängerzone „Neue Straße“.

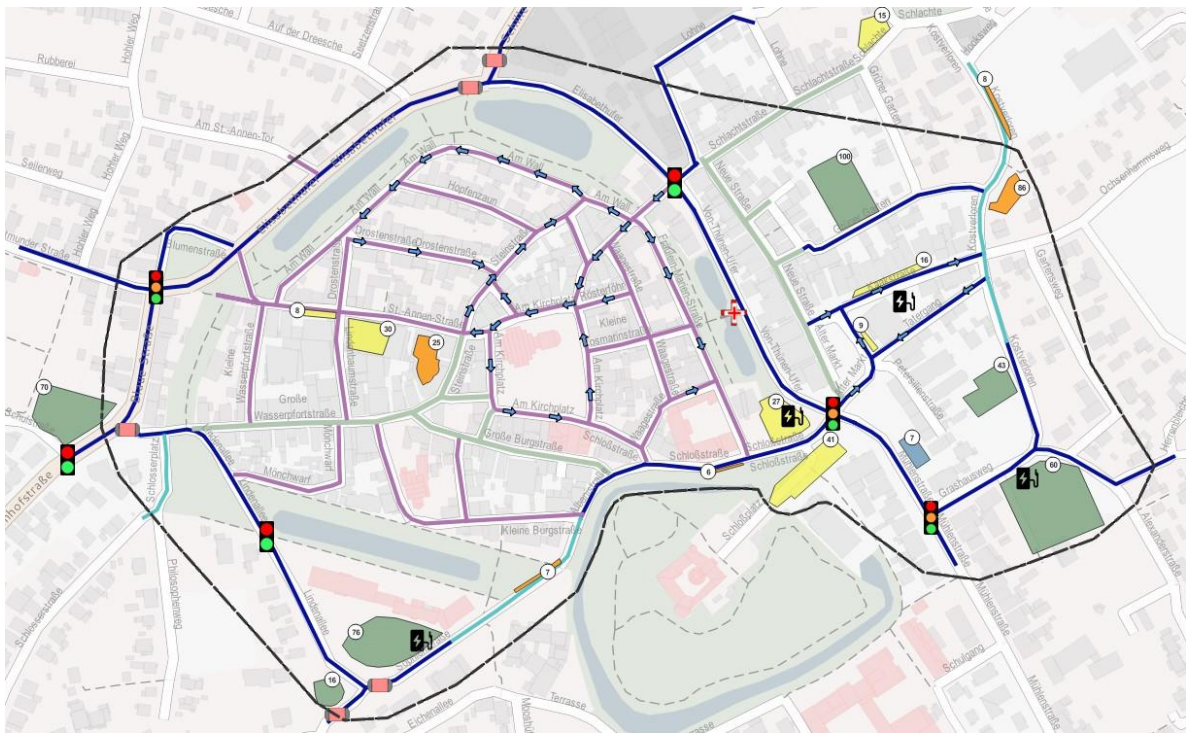
Das **Verkehrsnetz** der Innenstadt (Untersuchungsgebiet) wird in der Anlage 1.3 (vgl. Abbildung 12) abgebildet. Neben den zulässigen Höchstgeschwindigkeiten und den ausgewiesenen Zonen (verkehrsberuhigte Bereiche, Fußgängerzonen) werden die Einbahnstraßenregelungen mit vorgegebener Fahrtrichtung und auch die vorhandenen öffentlichen Parkplätze mit den wichtigsten Merkmalen (Anzahl Parkplätze, Auslastung, Parkkosten und -dauer) dargestellt. Die vorhandenen Lichtsignalanlagen (LSA) und Fußgänger-Lichtsignalanlagen (FG-LSA), Mittelinseln und Umlaufsperrern wurden ebenfalls aufgenommen und dargestellt, ebenso wie Ladestationen für E-Autos und Bushaltestellen im Untersuchungsgebiet. Somit stellt die Anlage 1.3 zunächst einen Überblick über das vorhandene Verkehrsnetz mit wichtigen Einrichtungen dar.

Im Untersuchungsgebiet bestehen insgesamt drei signalisierte Knotenpunkte (LSA):

- Mühlenstraße / Alter Markt / Schloßstraße
- Mühlenstraße / Grashausweg
- Blaue Straße (L 813) / Elisabethufer (L 813) / Blumenstraße / Wittmunder Straße

Weiterhin sind Querungshilfen in Form von FG-LSA (Kiebitzplatz, Lindenallee beim Landkreis, Bahnhofstraße / Schulstraße) und Mittelinseln an den Knotenpunkten Blaue Straße (L 813) / Bahnhofstraße (L 813) / Große Wasserfortstraße und Elisabethufer (L 813) / Schillerstraße (L 812) / Elisabethufer vorhanden.

Abbildung 12: Verkehrsnetz (Ausschnitt Anlage 1.3)



In der Anlage 1.8 werden für die relevanten Straßenzüge im Untersuchungsgebiet die vor Ort aufgenommenen Straßenquerschnitte mit der Darstellung der Fahrbahnbreiten, Breiten und Ausweisung der Nebenanlagen, zulässigen Höchstgeschwindigkeiten und Oberflächenmaterialien dargestellt. Der jeweilige Straßenquerschnitt wird auf Basis eines Luftbildes sowie eines Fotos zur Orientierung verortet.

Hinsichtlich der Straßenquerschnitte ist festzustellen, dass entlang der des nördlich um die Innenstadt führenden Rings der Hauptverkehrsstraßen entlang Mühlenstraße – Von-Thünen-Ufer – Elisabethufer – Elisabethufer (L 813) weitestgehend eine Fahrbahnbreite von 6,50 m zur Verfügung steht, wobei diese in Abschnitten auch nur 5,90 m bis 6,00 m beträgt. Die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) sehen für den Begegnungsfall von Linienbussen 6,50 m und bei eingeschränkten Bewegungsspielräumen² von 6,00 m vor. Für den Begegnungsfall Lkw / Lkw beträgt der Raumbedarf, also die Fahrbahnbreite 6,35 m bzw. 5,90 m mit eingeschränkten Bewegungsspielräumen.

In den weiteren begutachteten Straßenräumen ergeben sich der Nutzung und den Bedarfen entsprechend angemessene Fahrbahnbreiten. Die vorhandenen Gehwege, die in vielen Fällen auch für den Radverkehr freigegeben sind, stellen sich in den meisten Fällen als tendenziell zu schmal dar, insbesondere

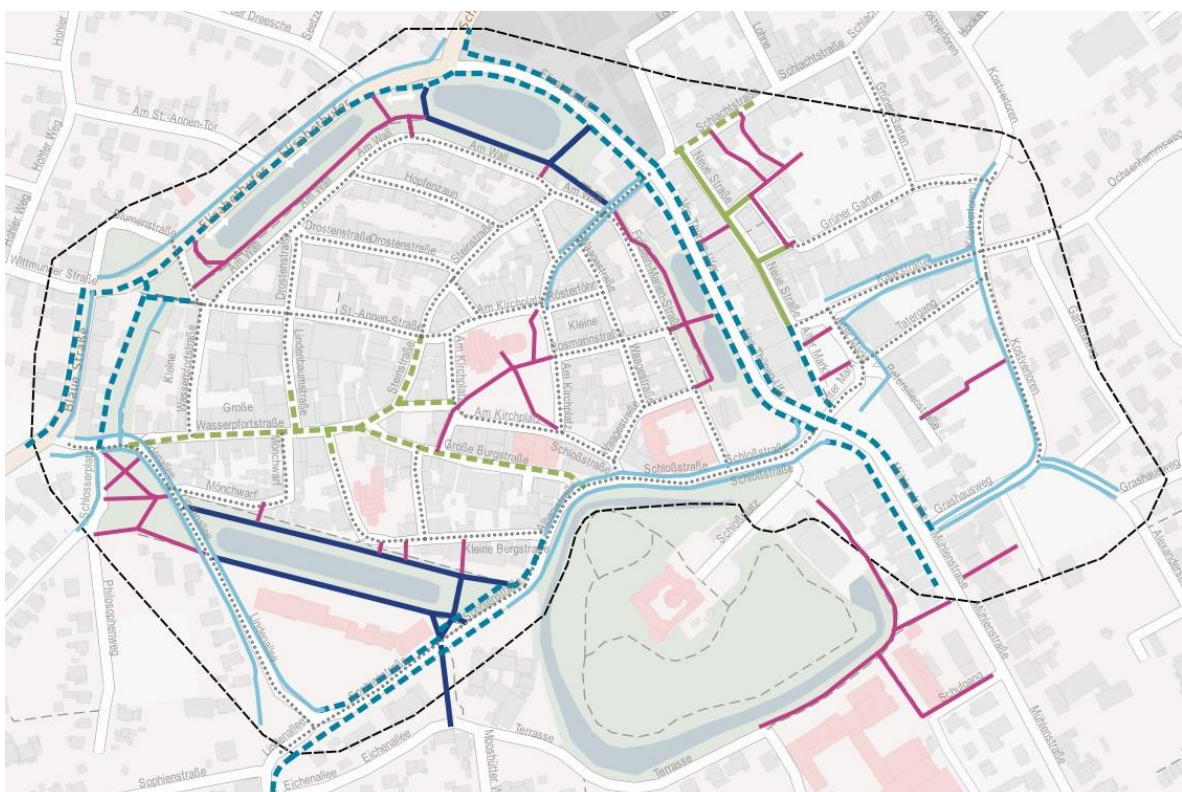
² „Die Bemessung mit eingeschränkten Bewegungsspielräumen setzt in der Regel geringe Geschwindigkeiten (< 40 km/h) und eine umsichtige Fahrweise voraus, die durch eine geeignete Gestaltung und verkehrsrechtliche Regelungen zu unterstützen sind.“ (RASt 06, Kap. 4.3 / S. 26)

in Fällen der Freigabe im Zweirichtungsverkehr, wie im Fall des Straßenzugs Elisabethufer (L 813). Grundsätzlich gilt gemäß VwV-StVO, dass die Freigabe des Gehweges zur Benutzung durch Radfahrer durch das Zeichen 239 mit Zusatzzeichen „Radverkehr frei“ nur in Betracht kommt, wenn dies unter Berücksichtigung der Belange der Fußgänger vertretbar ist. Weiterhin sollen die Beschaffenheit und der Zustand des Gehweges dann auch den gewöhnlichen Verkehrsbedürfnissen des Radverkehrs entsprechen.

3.2.2 Führungsformen des Radverkehrs

Die **Führungsformen des Radverkehrs** werden in der Anlage 1.4 (vgl. Abbildung 13) wiedergegeben. Dabei werden die ausgewiesenen Radverkehrsführungen auf Basis der vorhandenen Beschilderung dargestellt. Die nicht für den Radverkehr freigegebenen Gehwege und Fußgängerzonen werden ebenfalls mit dargestellt, um die für den Fußverkehr exklusiven Bereiche ebenfalls darzustellen. Mit Ausnahme selbstständig geführter Verbindungen in den Wallanlagen, die stellenweise als gemeinsame Geh- und Radwege (VZ 240) ausgewiesen sind, bestehen keine Benutzungspflichten für den Radverkehr. Somit wird der Radverkehr grundsätzlich im gesamten Untersuchungsgebiet im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. In einigen Bereichen, vor allem entlang der höher Belasteten Hauptverkehrsstraßen besteht eine duale Führung in Form von für den Radverkehr freigegebenen Gehwegen. Insgesamt sind die Gehwege entlang der Hauptverkehrsstraßen rund um die Altstadt weitestgehend für den Radverkehr freigegeben. Dies betrifft in erster Linie den Verlauf der alten B 210 entlang der Mühlenstraße, Von-Thünen-Ufer, Elisabethufer (L 813) und Wittmunder Straße. Im Abschnitt Elisabethufer (L 813) und Wittmunder Straße ist der Radverkehr jeweils im Zweirichtungsverkehr auf der südlichen Nebenanlage freigegeben.

Abbildung 13: Führungsformen (Ausschnitt Anlage 1.4)



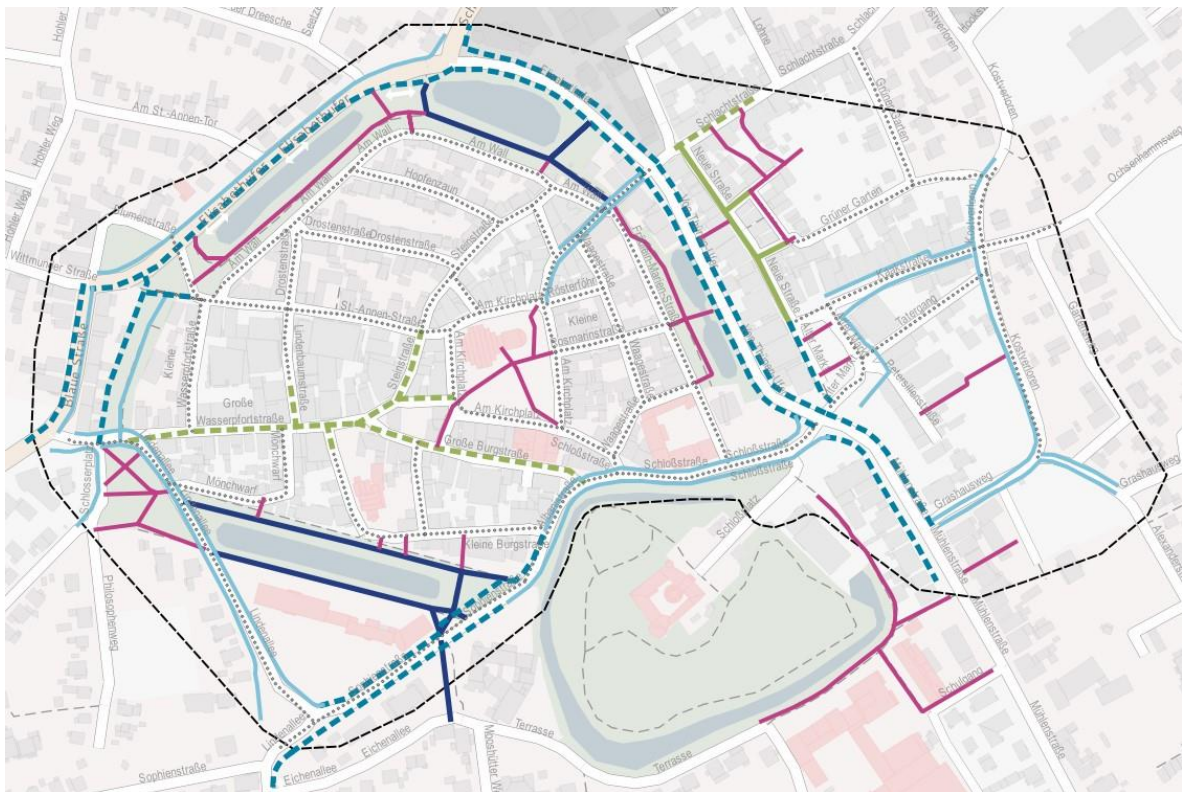
In der Achse Schloßstraße / Albanistraße bestand während der ersten Bestandsaufnahme noch eine Freigabe der Gehwege für den Radverkehr, die inzwischen zurückgenommen wurde. Im weiteren Verlauf der Sophienstraße besteht weiterhin eine Freigabe der Gehwege.

Die Fußgängerzone „Lange Meile“ ist für den Radverkehr zur Nutzung freigegeben. Die Fußgängerzone „Schlachtstraße“ ist zeitlich begrenzt zwischen 20.00 Uhr und 8.00 Uhr für den Radverkehr freigegeben.

3.2.3 ÖPNV-Netz

Das **ÖPNV-Netz** mit den vorhandenen Bushaltestellen im Untersuchungsgebiet sowie den verschiedenen Linien, die die Haltestellen bedienen, wird in Anlage 1.5 (vgl. Abbildung 14) dargestellt. Dabei sind auch die an das Untersuchungsgebiet angrenzenden Haltestellen inkl. der Haltestelle ZOB/Bahnhof berücksichtigt.

Abbildung 14: ÖPNV-Netz (Ausschnitt Anlage 1.5)



Der Bahnhof liegt ca. 1 km von der Innenstadt entfernt und ist in ca. 10 Minuten fußläufig erreichbar. Der Bahnhof wird werktags zwischen 06.00 Uhr und 22.00 Uhr im 60'-Takt bedient durch die RB 59 (Esens - Sande - Wilhelmshaven) mit Anschluss an die RE 18 (Wilhelmshaven - Oldenburg - Osnabrück) in Sande. Sonn- und Feiertags beginnt der 60'-Takt um 8:00 Uhr. Weiterhin stellt der ZOB die zentrale Haltestelle mit Umsteigemöglichkeiten zwischen einzelnen Linien dar.

Das Untersuchungsgebiet wird grundsätzlich durch eine Vielzahl verschiedener Buslinien bedient, die vor allem Verbindungen in die Nachbargemeinde herstellen und auf dem Weg die Stadtteile von Jever mit

dem ÖPNV an die Innenstadt anbinden. Dabei ist aber festzustellen, dass einige der Buslinien die Innenstadt mit verschiedenen Linienverläufen bedienen und aufgrund der offensichtlichen Ausrichtung auf Schulanfang und -endzeiten eine Taktbedienung (im 60'-Takt) in den meisten Fällen ebenfalls nicht vorliegt. Die für die Innenstadt zentralen Haltestellen Alter Markt/Schloss und Kiebitzplatz werden z.B. von der Linie 219 (Jever - Schortens - Wilhelmshaven) aufgrund unterschiedlicher Fahrtwege der Linie nur im 120'-Takt regelmäßig angefahren. Es bestehen zwar weitere Fahrten außerhalb der Taktminuten in einigen Zwischenstunden, so dass in weiten Teilen eine stündliche Verbindung besteht, die aber weiterhin abhängig von Schultagen ist. Somit besteht zwar grundsätzlich eine gute Anbindung der Innenstadt durch den ÖPNV, wobei das Fahrtenangebot bzw. Taktung nicht ideal ist. Mit Hilfe von Apps können geeignete Fahrten gut identifiziert werden, tendenziell ist die Nutzung des ÖPNV im Alltag ohne vorherige Planung als umständlich zu bewerten.

Einen digitalen Liniennetzplan von Seiten des Verkehrsverbundes Ems Jade (VEJ) oder des ÖPNV-Aufgabenträgers Landkreis Friesland / Verkehrsregion Ems-Jade mit Darstellung der Linienverläufe und der Taktung der einzelnen Linien konnte im Rahmen der Recherchen und der Bestandsaufnahme nicht gefunden werden. Lediglich eine Übersichtskarte mit den wichtigsten Hauptlinien für die ostfriesische Halbinsel (Liniennetzkarte Urlauberbus) steht online zur Verfügung, die den Linienverlauf der Linie 219 für Jever darstellt.

Eine Vielzahl der Bushaltestellen in der Innenstadt Jever wurden bereits im Rahmen des Haltellen-Ausbauprogramms der LNVG durch die Stadt Jever in Kooperation mit dem aufgabenträger Landkreis Friesland barrierefrei ausgebaut. Dies betrifft im unmittelbaren Untersuchungsgebiet die Haltestelle Alter Markt / Schloss, die im Jahr 2023 erneuert und barrierefrei ausgebaut wurde. Das Programm soll weitergeführt werden und so nach und nach die weiteren Haltestellen, die bislang noch nicht erneuert wurden, ebenfalls barrierefrei ausgebaut werden.

3.3 Unfallgeschehen und Verkehrssicherheit

Die Sicherheit ist einer der wichtigsten Aspekte im Verkehr. Insbesondere gilt dies für den nicht motorisierten Verkehr, also den Fuß- und Radverkehr, da es sich hier um die sogenannten schwächeren Verkehrsteilnehmenden handelt (kein Schutzbereich, wie die „Knautschzone“ beim Kfz). Die Verkehrssicherheit, insbesondere des Fuß- und Radverkehrs lässt sich generell aus zwei Perspektiven beschreiben:

- Die **objektive Sicherheit**, die anhand des festgestellten Unfallgeschehens, welches von der Polizei erfasst wird, ausgewertet werden kann.
- Die **subjektive Sicherheit**, welche die individuelle Wahrnehmung einer Situation beschreibt. Die persönliche Wahrnehmung von Verkehrssituationen ist abhängig von Geschlecht, Alter, Erfahrung, Gesundheit und weiteren Einflussfaktoren und kann stark unterschiedlich ausgeprägt sein. Um den Fuß- und Radverkehr zu stärken und effektiv zu fördern, sollte dieser Aspekt bei der Bewertung und Planung der entsprechenden Infrastruktur berücksichtigt werden.

Generell, jedoch insbesondere bei Unfällen zwischen Radfahrenden sowie mit Zu-Fuß-Gehenden, kann von einer hohen Dunkelziffer ausgegangen werden, da diese im Gegensatz zu Unfällen mit Kfz oftmals

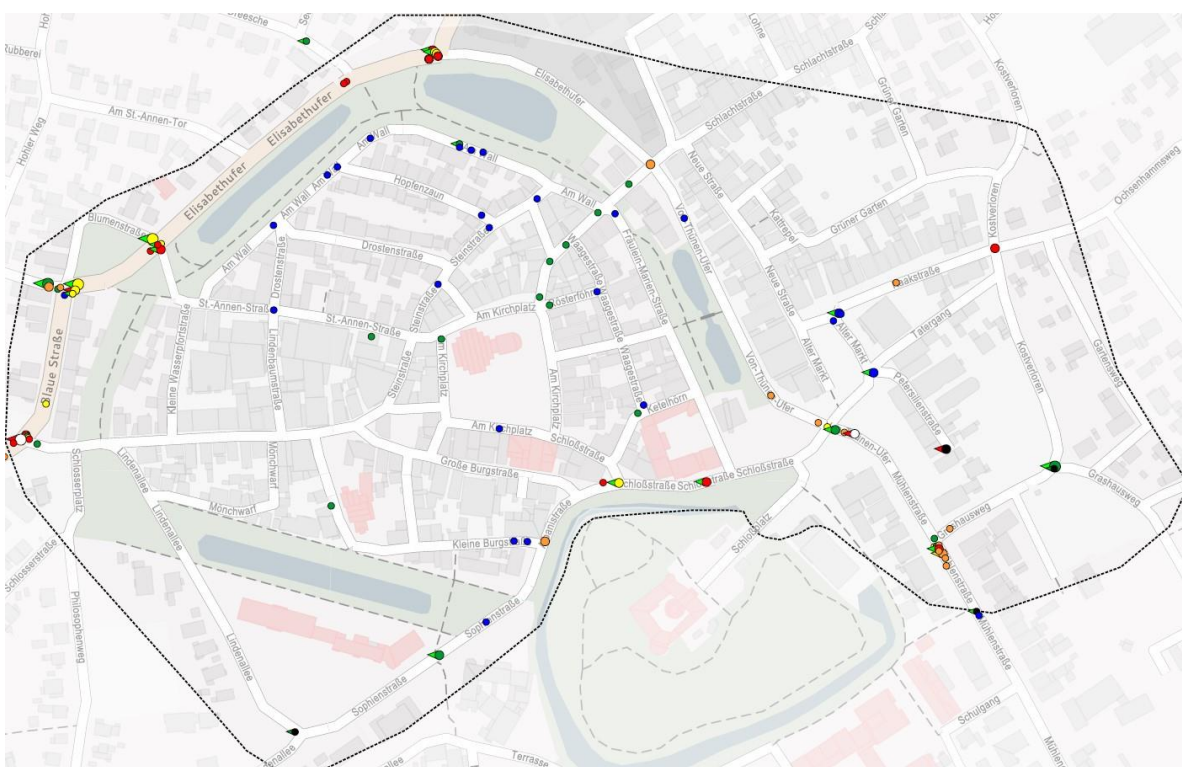
nicht gemeldet oder von der Polizei aufgenommen werden³.

Im Folgenden wird die objektive Verkehrssicherheit anhand des Unfallgeschehens der letzten Jahre zusammengefasst. Zur subjektiven Sicherheit wird eine Einschätzung gegeben. Für tiefergehende Analysen der subjektiven Verkehrssicherheit könnten Befragungen oder Workshops mit verschiedenen Personengruppen angedacht werden.

Objektive Verkehrssicherheit – Auswertung des Unfallgeschehens

Statistisch gesehen ist der Unfall ein zufälliges Einzelereignis. Bei der Auswertung der Unfallstatistiken werden jedoch Unfalldhäufungen sichtbar, die hinsichtlich ihrer Charakteristik bestimmte Rückschlüsse auf örtliche Mängel zulassen. Um Aussagen zum Unfallgeschehen im Untersuchungsgebiet und damit auch über die Auswirkungen auf das Zielkonzept treffen zu können, wurde eine Unfallfallauswertung der letzten drei vollständigen Jahre 2020 - 2022 bei der zuständigen Polizeiinspektion Wilhelmshaven/Friesland angefordert. Im Folgenden wird das Unfallgeschehen zusammenfassend beschrieben und bewertet. Konkrete Aussagen zu den Einflüssen der Corona-Pandemie und der durch die Corona-Maßnahmen geringeren Verkehrsbelastungen in den Jahren 2020 und 2021 lassen sich nicht verlässlich feststellen.

Abbildung 15: Unfalltypenkarte 2020-2022 (Ausschnitt Anlage 1.6)



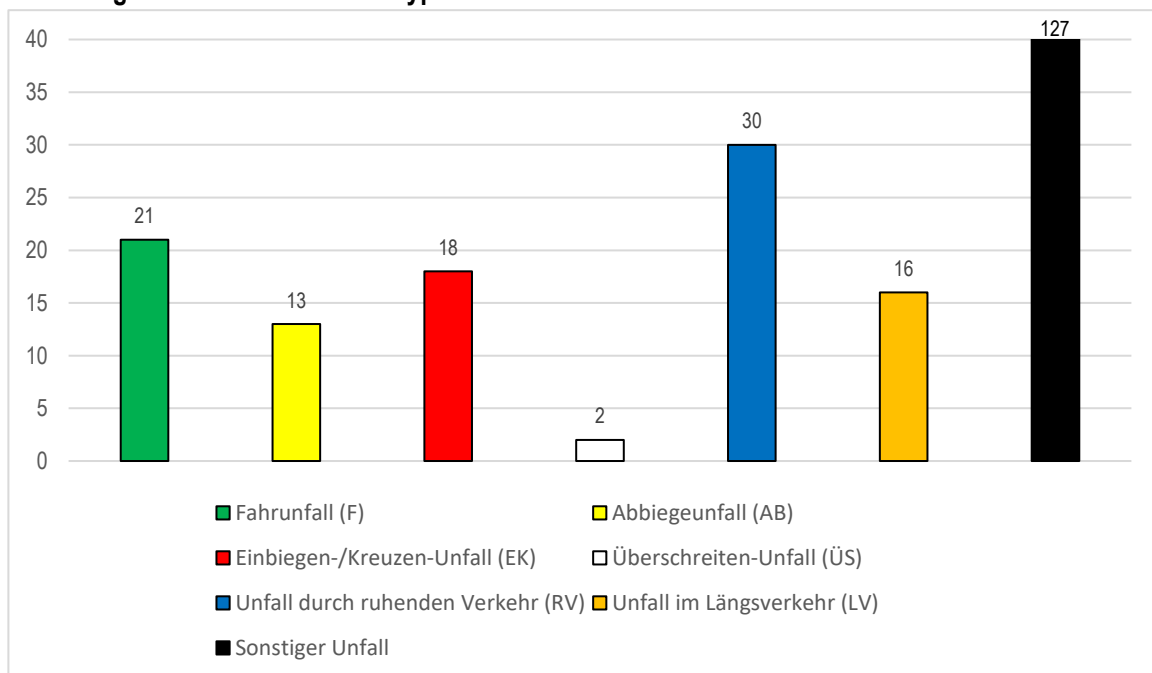
Die Anlage 1.6 (vgl. Abbildung 15) stellt die räumliche Verortung der durch die Polizei festgestellten Unfälle im Untersuchungsgebiet dar. Jeder eingetragene Punkt bedeutet einen Unfall, wobei die Größe des Punktes Aufschluss über die Schwere des Unfalls gibt und die Farbe des Punktes den entsprechenden Unfalltyp anzeigt. Die Unfälle des Typs „Sonstiger Unfall“ wurden nicht in die Darstellung übernommen.

³<https://bmjopensem.bmj.com/content/bmjosem/8/4/e001275.full.pdf>, abgerufen am 18.12.2023

Hierbei handelt es sich um eine Vielzahl von typischen Parkunfällen, wie z.B. Lackschäden und beschädigten Außenspiegeln, auf den Parkplätzen und den viel frequentierten Stellplätzen im Straßenraum, die einem erfahrungsgemäß typischen Bild vergleichbarer Situationen entsprechen. Ähnliches gilt für Unfälle des Typs „Unfall durch ruhenden Verkehr“, wobei hier vereinzelt Unfälle vorkommen, die im Zusammenhang mit Radverkehr stehen oder auch mit möglicherweise falsch oder ungünstig abgestellten Kfz. Diese werden daher in der Darstellung mit aufgeführt.

Es ist erkennbar, dass die aufgenommenen Unfälle vor allem an den Hauptverkehrsstraßen bzw. den dort vorhandenen Knotenpunkten liegen. Die Polizeiinspektion Wilhelmshaven/Friesland hat in den Jahren 2020 - 2022⁴ für das Untersuchungsgebiet insgesamt 227 Verkehrsunfälle erfasst, wovon 127 Unfälle dem Typ „Sonstiger Unfall“ (SO) zugeordnet wurden (vgl. Abbildung 16) und wie beschrieben weitestgehend kleineren Schäden auf den verschiedenen Parkplätzen entsprechen. Weitere 30 Unfälle sind dem Typ „Unfall durch ruhenden Verkehr“ (RV) zuzuordnen. Somit stehen knapp 70 % der durch die Polizei aufgenommenen Unfälle im Untersuchungsgebiet im Zusammenhang mit Parkvorgängen. Relevant sind hier vor allem drei Unfälle am Alten Markt, bei denen bei zwei Ausparkvorgängen und einmal einer unachtsam geöffneten Tür insgesamt 2 Radfahrende sowie drei Zu-Fuß-Gehende Personen verletzt wurden.

Abbildung 16: Unfälle nach Unfalltyp 2020 - 2022



Quelle: PI Wilhelmshaven/Friesland; eigene Darstellung

Die weiteren Unfälle verteilen sich auf 21 Fahrnfälle (F), 18 Einbiegen-/Kreuzen-Unfälle, 16 Unfälle im Längsverkehr (LV) und 13 Abbiegeunfälle. Außerdem wurden zwei Überschreiten-Unfälle aufgenommen.

Im Jahr 2020 gab es 78 Unfälle, 2021 waren es 69 Unfälle und im Jahr 2022 wurden 80 Unfälle erfasst.

Insgesamt wurden im Auswertungszeitraum 26 Unfälle mit Personenschäden erfasst, wobei 23 Personen leicht und 5 Personen schwer verletzt wurden. Es wurden insgesamt 22 Unfälle mit

⁴ Durch die Auswirkungen der Corona-Pandemie kam es insbesondere in den Jahren 2020 und 2021 zu einem geringeren Verkehrsaufkommen und weniger Verkehrsunfällen. Die konkreten Auswirkungen in Bezug auf die hier vorliegende Auswertung können aber nicht näher abgeschätzt werden.

Radverkehrsbeteiligung und 4 Unfälle mit Fußverkehrsbeteiligung aufgenommen.

Die **Verteilung über das Jahr** stellt sich insgesamt als einigermaßen regelmäßig dar, wobei aufgrund des hohen Anteils von Sonstigen Unfällen und Unfällen mit ruhendem Verkehr eher keine abschließende Aussage dazu getroffen werden kann. Die meisten Unfälle über die drei ausgewerteten Jahre wurden im Monat Oktober (28 Unfälle) und November (26 Unfälle) erfasst. Die wenigsten Unfälle wurden im April (8 Unfälle) erfasst, wobei hier aufgrund des Corona-Lockdowns Auswirkungen zu vermuten sind.

Hinsichtlich der **Verteilung des Unfallgeschehens über die Wochentage** lassen sich mäßig Besonderheiten feststellen. Zu erwarten ist, dass zwischen Montag und Freitag insgesamt mehr Verkehr stattfindet, da viele Pendler innerhalb der 5-Tage-Woche unterwegs sind, was ebenso für die Schulen gilt. Der Samstag ist als Werktag ebenfalls noch stärker belastet als der Sonntag. Im Untersuchungsgebiet wurden dienstags und freitags die meisten Unfälle erfasst, was den Markttagen auf dem Kirchplatz entspricht. Ob hier unmittelbar Zusammenhänge bestehen, kann aber nicht unmittelbar abgeleitet werden.

Die **Lichtverhältnisse** (Dämmerung oder Dunkelheit) stellten sich in 35 Fällen und der **Straßenzustand** (Nässe) in 70 Fällen als Begleitfaktoren oder auch als Unfallgründe dar, die z.T. in Kombination wie z. B. Dunkelheit und Nässe auftraten. Es wurden zwei Unfälle bei Glätte bzw. Schlüpfrigkeit (Öl, Laub, etc.) festgestellt. Auf Basis der Auswertung der Unfallhergänge sind diese mutmaßlich in vielen Fällen nicht als hauptsächlich unfallverursachender Faktor zu bewerten. Gleichwohl könnten diese Faktoren in einigen Fällen den Ausschlag zwischen Beinaheunfall und Unfall darstellen.

Die **Zeitpunkte** der festgestellten Unfälle zeigen auf, dass diese sich einigermaßen regelmäßig über den Tag verteilen. Am wenigsten Unfälle ereigneten sich vor 6 Uhr am Morgen. Hier wurden ca. 1 % der Unfälle erfasst (2 Unfälle). Zwischen 6.00 Uhr und 9.00 Uhr finden in der Regel die Wege zur Arbeit, Schule, Ausbildung sowie weiteren Zielen statt, so dass mit erhöhten Verkehrsbelastungen auch die Auftrittswahrscheinlichkeit von Unfällen entsprechend erhöht sein kann. Es wurden in diesem Zeitbereich jedoch nur ca. 10 % festgestellt (21 Unfälle). Zwischen 9.00 Uhr und 12.00 Uhr wurden die meisten Unfälle im Tagesverlauf mit 29 % der Unfälle aufgenommen (66 Unfälle). Zwischen 12.00 Uhr und 15.00 Uhr wurden mit ca. 25 % (56 Unfälle) ähnlich viele Unfälle festgestellt. Hier können sowohl die Mittags- und Feierabendzeiten vieler Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer sowie die Schul- und Kindergartenendzeiten ausschlaggebend sein. Zwischen 15.00 Uhr und 18.00 Uhr wurden nochmal ca. 26 % der Unfälle aufgenommen (59 Unfälle). In der nachmittäglichen Hauptverkehrszeit zwischen 15.00 Uhr und 19.00 Uhr überlagern sich Arbeits- und Freizeitwege. Ca. 18 % der Unfälle ereigneten sich nach 18.00 Uhr (23 Unfälle).

Subjektiv wahrgenommene Verkehrssicherheit

Neben der objektiven Verkehrssicherheit, also dem tatsächlichen Unfallgeschehen und den damit verknüpften Faktoren, spielt die subjektiv wahrgenommene Verkehrssicherheit insbesondere für den Fuß- und Radverkehr eine wesentliche Rolle bei der individuellen Entscheidung für oder gegen das Verkehrsmittel. Wenn z.B. nach Auffassung eines Radfahrenden keine geeigneten, sicheren und komfortablen Radverkehrsverbindungen und/oder sichere Abstellanlagen vorhanden sind, sinkt die Wahrscheinlichkeit zur Nutzung des Fahrrades deutlich. Ähnlich kann es auch für die Situation und Entscheidungen beim Fußverkehr bewertet werden.

Dementsprechend ist bei der Verkehrsplanung neben der Vermeidung / Beseitigung konkreter unfallbegünstigender Faktoren auch die **Einbeziehung der Wirkung und Wahrnehmung auf die subjektive Verkehrssicherheit** relevant. Dies gilt vor allem auch in dem Zusammenhang, wenn objektive „sichere“ Führungsformen, wie z. B. das Radfahren auf der Fahrbahn, als nicht sicher empfunden wird und möglicherweise vorhandene Gehwege (auch in schlechtem Zustand) mit dem Fahrrad genutzt werden. Ähnliches gilt für das benutzungspflichtige und auch regelwidrig linksseitige Fahren auf Radverkehrsanlagen oder Gehwegen. Es lauern besondere Gefahren, welchen sich Radfahrende häufig nicht bewusst sind. Die Folge ist, dass Radfahrende sich bewusst oder unbewusst selbstgefährdend bzw. regelwidrig verhalten und sich damit (häufig auch unbewusst) einer objektiven Gefährdung aussetzen, wie sich stellenweise auch im Untersuchungsgebiet zeigt. Weiterhin führt dieses Verhalten zu Konflikten zwischen dem Fuß- und Radverkehr, die wie beschrieben nur schwer objektiv feststellbar sind.

Um eine subjektiv sichere Nutzung für den Fuß- und Radverkehr zu erreichen, sollte neben guten örtlichen Bedingungen für die intuitiv richtige Nutzung der Radverkehrsinfrastruktur eine wirksame und aufklärende Öffentlichkeitsarbeit begleitend umgesetzt werden. In Bereichen von Radverkehrsführungen auf der Fahrbahn ist es von hoher Relevanz, auch die Wahrnehmung, Akzeptanz und Verträglichkeit gegenüber dem Kfz-Verkehr zu erhöhen, wie dies in Jever durch die Aufbringung von Radpiktogrammen auf der Fahrbahn in Ansätzen bereits angestoßen wurde. Hier sind weiterhin auch das Kfz-Parken, das Verkehrsaufkommen, die Kfz-Geschwindigkeiten sowie die Akzeptanz dafür, dass ein Fahrrad auf der Fahrbahn fährt, für das Sicherheitsempfinden von Radfahrenden und denen, die es noch werden sollen, relevant. Zur Reduzierung der linksseitigen Nutzung von Nebenanlagen müssen gute Radverkehrsanlagen auf beiden Seiten sowie geeignete und ausreichend viele Querungshilfen vorhanden sein und die Fahrbahnnutzung muss häufig deutlicher hervorgehoben werden. Durch eine klare Regelung und gut nutzbare Radverkehrsanlagen werden wiederum Konflikte mit dem Fußverkehr reduziert, was die subjektiv wahrgenommene Sicherheit für den Fußverkehr erhöht.

Konkrete Belange der wahrgenommenen Verkehrssicherheit der Bevölkerung in Jever sollten nach Möglichkeit durch entsprechende Erhebungen vertiefend betrachtet werden.

3.4 Verkehrsmengen und -ströme

Um die vorhandenen Verkehrsbelastungen, die aus dem Verkehrsentwicklungsplan 2016 für die Innenstadt vorliegen zu aktualisieren und abzugleichen, wurden im Untersuchungsgebiet am Mittwoch, dem 11.10.2023 Knotenstromerhebungen in der Zeit von 06.00 Uhr bis 19.00 Uhr an acht Knotenpunkten in der Innenstadt durchgeführt. Diese dienen als Basis für die folgenden Betrachtungen und Untersuchungen. An folgenden Knotenpunkten wurden die Verkehrserhebungen durchgeführt:

- K1: Schillerstraße (L 813) / Elisabethufer (L 813) / Elisabethufer
- K2: Mühlenstraße / Schloßstraße / Von-Thünen-Ufer / Alter Markt
- K3: Mühlenstraße / Grashausweg
- K4: Schloßstraße / Albanistraße / Flamenstraat
- K5: Am Kirchplatz / Wangerstraße / Rösterföhr
- K6: Lindenallee / Sophienstraße
- K7: Blaue Straße (L 813) / Bahnhofstraße (L 813) / Große Wasserfortstraße
- K8: Elisabethufer (L 813) / St.-Annen-Straße / Blumenstraße

Die Ergebnisse der Knotenstromerhebungen wurden auf die *durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke* (DTV) sowie auch auf die *durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke an Werktagen* (DTVw) für die einzelnen Straßenzüge hochgerechnet und werden in Anlage 1.7 dargestellt. Weiterhin werden die erhobenen Verkehrsdaten mit denen aus dem Verkehrsentwicklungsplan 2015 verglichen. Die täglichen Verkehrsbelastungen folgen dabei den Straßenräumen entsprechend ihrer Funktion und stellen sich entlang des Straßenrings der ehemaligen B 210 mit entsprechend hohen Verkehrsbelastungen ein (vgl. Abbildung 17). Die weiteren nach VEP 2016 definierten Hauptverkehrsstraßen sind deutlich niedriger belastet.

Abbildung 17: Verkehrsmengen DTVw 2023



Die höchsten Verkehrsbelastungen treten auf der Mühlenstraße südlich des Grashauswegs sowie am Elisabethufer (L 813) auf. Hier liegen die Kfz-Belastungen bei über 13.000 Kfz / 24h (DTVw) und die spitzenständlichen Verkehrsbelastungen liegen bei jeweils ca 1.000 Kfz / Sph. Die Mühlenstraße zwischen Elisabethufer (L 813) und Grashausweg sowie die Achsen Blaue Straße Bahnhofstraße (L 813) und Grashausweg / Kostverloren sind ebenfalls höher belastet. Der Straßenzug Schloßstraße / Albanisstraße / Sophienstraße, die Lindenallee sowie auch die Verbindung Alter Markt und Kirchplatz / St.-Annen-Straße sind deutlich geringer durch Kfz befahren. Die erhobenen Schwerlastverkehrsanteile liegen im gesamten Untersuchungsgebiet bei maximal 2,5 %, so dass begründet angenommen werden kann, dass der Durchgangsverkehr überwiegend die B 210 nutzt und nur zu geringen Anteilen durch die Innenstadt fährt.

Die Ergebnisse der Knotenstromerhebungen je Knotenpunkt mit der Darstellung der Knotenstrombelastungen über den gesamten Erhebungszeitraum sowie für die Morgenspitze, Mittagsspitze und Abendspitze (Gleitende Spitzenstunden) werden in den Anlagen 1.7.1 - 1.7.8 dargestellt. Die erhobenen Verkehrsbelastungen sind weiterhin zusammengefasst in der Abbildung 18 dargestellt.

Abbildung 18: Auswertung der Verkehrsdaten

Knoten	Straße	DTV [Kfz/24h]	SV	DTVw [Kfz/24h]	SV	Sph	Kfz/Sph [Kfz/h]
K1	Elisabethufer (L 813)	12.195	1,5%	13.067	1,7%	15:45 - 16:45	1.033
K1	Elisabethufer	7.320	2,0%	7.850	2,3%	15:45 - 16:45	580
K1	Schillerstraße (L 813)	10.450	2,5%	11.214	2,8%	15:45 - 16:45	909
K2	Schloßstraße	3.208	0,3%	3.432	0,3%	15.30 - 16.30	274
K2	Mühlenstraße	8.508	2,1%	9.124	2,4%	15.30 - 16.30	656
K2	Alter Markt	1.156	0,0%	1.236	0,0%	15.30 - 16.30	94
K2	Von-Thünen-Ufer	7.349	2,3%	7.885	2,7%	15.30 - 16.30	586
K3	Mühlenstraße Nordwest	8.508	2,1%	9.124	2,4%	16.00 - 17.00	663
K3	Mühlenstraße Südost	12.980	1,4%	13.907	1,7%	16.00 - 17.00	1.036
K3	Grashausweg	5.869	0,2%	6.277	0,2%	16.00 - 17.00	479
K4	Albanisstraße	1.944	0,3%	2.080	0,3%	15.30 - 16.30	177
K4	Schloßstraße	2.363	0,2%	2.528	0,3%	15.30 - 16.30	199
K4	Flamenstraat	1.073	0,0%	1.148	0,0%	15.30 - 16.30	88
K5	Am Kirchplatz West	881	0,0%	942	0,0%	17.15 - 18.15	72
K5	Am Kirchplatz Süd	537	0,0%	575	0,0%	17.15 - 18.15	44
K5	Rösterföhr	-	0,0%	0	0,0%	17.15 - 18.15	0
K5	Wangerstraße	344	0,0%	368	0,0%	17.15 - 18.15	28
K6	Lindenallee West	1.780	0,5%	1.906	0,6%	15.30 - 16.30	166
K6	Sophienstraße	2.023	0,2%	2.165	0,3%	15.30 - 16.30	198
K6	Lindenallee Nord	2.341	0,2%	2.505	0,3%	15.30 - 16.30	206
K7	Bahnhofstraße (L 813)	7.942	1,3%	8.507	1,5%	15:45 - 16:45	688
K7	Große Wasserpfortstraße	2.775	0,4%	2.969	0,5%	15:45 - 16:45	242
K7	Blaue Straße (L 813)	8.001	1,3%	8.571	1,6%	15:45 - 16:45	708
K8	Blumenstraße	66	0,0%	71	0,0%	15:45 - 16:45	5
K8	Elisabethufer (L 813) Süd	12.198	1,5%	13.070	1,7%	15:45 - 16:45	1.030
K8	St.-Annen-Straße	1.767	0,0%	1.889	0,0%	15:45 - 16:45	150
K8	Elisabethufer (L 813) Nord	12.051	1,5%	12.913	1,7%	15:45 - 16:45	1.029

3.5 Leistungsfähigkeitsberechnungen

Zur grundsätzlichen Bewertung der Situation an den erhobenen Knotenpunkten hinsichtlich des Verkehrsablaufs, der wiederum auch hinsichtlich der Verkehrssicherheit relevant sein kann, wurden jeweils Leistungsfähigkeitsberechnungen durchgeführt.

Die Betrachtung der Leistungsfähigkeit für die untersuchten Knotenpunkte wird auf Grundlage der jeweils ermittelten Spitzenstunde des Verkehrs durchgeführt. Als Resultat der Leistungsfähigkeitsberechnungen werden verschiedene verkehrstechnische Kenngrößen ermittelt, z.B. mittlere Warte- oder Verlustzeiten oder wie weit sich in einzelnen Strömen bzw. Fahrstreifen die Kfz zurückstauen (können). Die beschriebenen Leistungsfähigkeitsberechnungen basieren auf der mittleren Wartezeit. Vergleichbar mit dem Schulnotensystem werden den erreichten Verkehrsverhältnissen auf Basis der mittleren Wartezeiten Qualitätsstufen zugeordnet, die sogenannten **Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs** (QSV) (vgl. Abbildung 19). Die Berechnungen werden auf der Basis der Formblätter des HBS 2015 sowie mit Hilfe der Programme AMPEL (signalisierte Knotenpunkte) und KNOSIMO (vorfahrtgeregelter Knotenpunkte) durchgeführt.

Die QSV A wird dabei für den bestmöglichen Verkehrsfluss vergeben. Bis einschließlich der Qualitätsstufe D wird von einer mindestens ausreichenden Verkehrsqualität ausgegangen. Die Stufen E und F zeigen an, dass die Verkehrsanlage an die Grenze ihrer Funktionalität und Leistungsfähigkeit gelangt bzw. über die vorhandene Kapazität hinaus belastet wird. Angestrebt wird i.d.R. mindestens die Qualitätsstufe D, wobei sich kein gesetzlicher Handlungsbedarf aus einer schlechteren Bewertung ergibt.

Die Leistungsfähigkeitsberechnungen zur Ermittlung der QSV betrachten einen Knotenpunkt losgelöst von externen Faktoren, welche die Leistungsfähigkeit direkt oder indirekt beeinflussen können.

Abbildung 19: Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs

QSV	Knotenpunkte ohne LSA	Knotenpunkte mit LSA
	mittlere Wartezeit t_w [s]	mittlere Wartezeit t_w [s]
A	≤ 10	≤ 20
B	≤ 20	≤ 35
C	≤ 30	≤ 50
D	≤ 45	≤ 70
E	> 45	> 70
F	Die QSV F ist erreicht, wenn die nachgefragte Verkehrsstärke q über der Kapazität C liegt ($q > C$).	

Die Leistungsfähigkeitsberechnungen für die erhobenen Knotenpunkte K1 – K8 werden in der Anlage 1.9 dargestellt. Mit Ausnahme des Knotenpunktes 1 ergeben sich sehr gute bis gute Leistungsfähigkeiten für alle Knotenpunkte. Für Knotenpunkt K1 wurde eine überschlägige Berechnung für die Einrichtung einer LSA geprüft, um den Handlungsrahmen zu ermitteln.

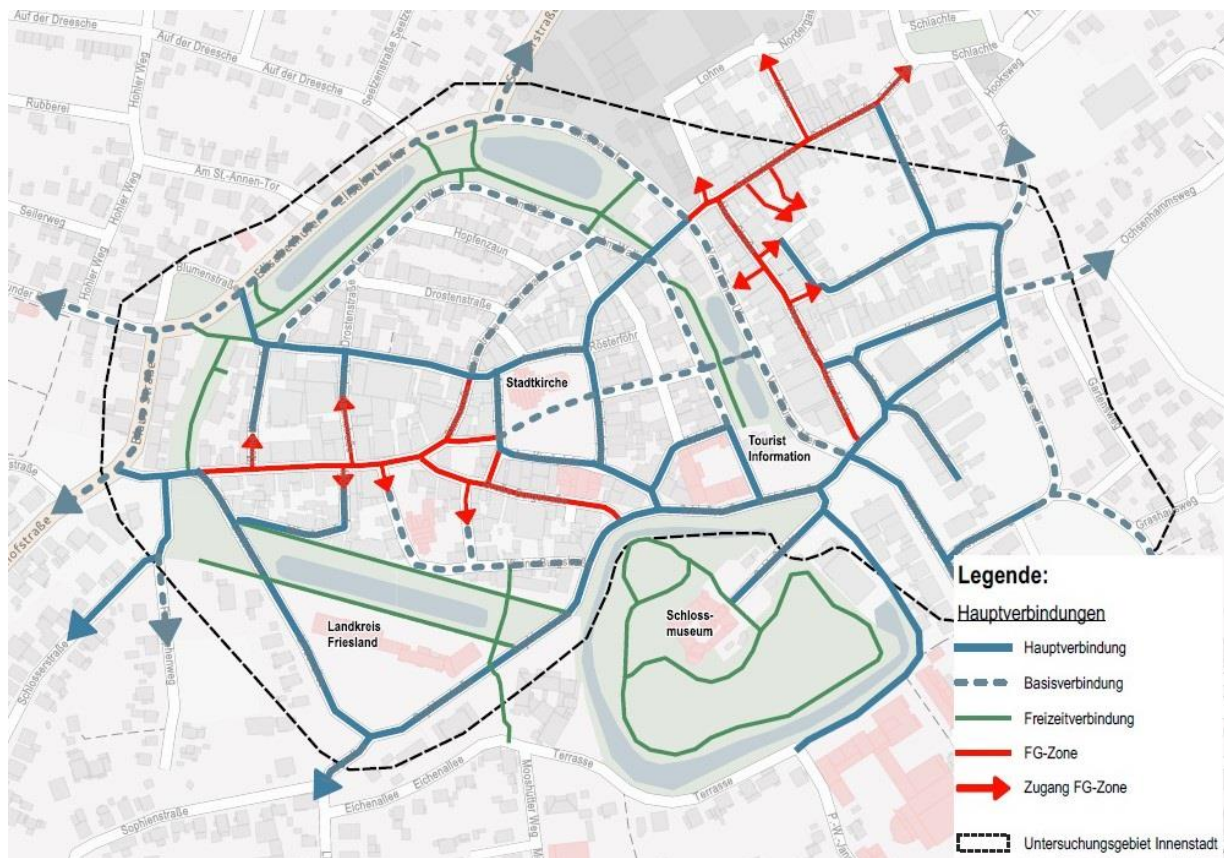
4. Netzanalyse

4.1 Netzplanungen

Fußverkehr

Das vorhandene Fußverkehrsnetz in der Innenstadt / Altstadt von Jever ist engmaschig und grundsätzlich sind alle Ziele gut erreichbar. Durch die Fußgängerzonen und die Wege innerhalb der Wallanlagen bestehen viele mögliche Verbindungen, die grundsätzlich Kfz-frei sind. Dies trägt zur Attraktivität des Zu-Fuß-Gehens bei. Die Hauptrouten des Fußverkehrs in der Innenstadt sind in Anlage 2.1 (vgl. Abbildung 20) dargestellt.

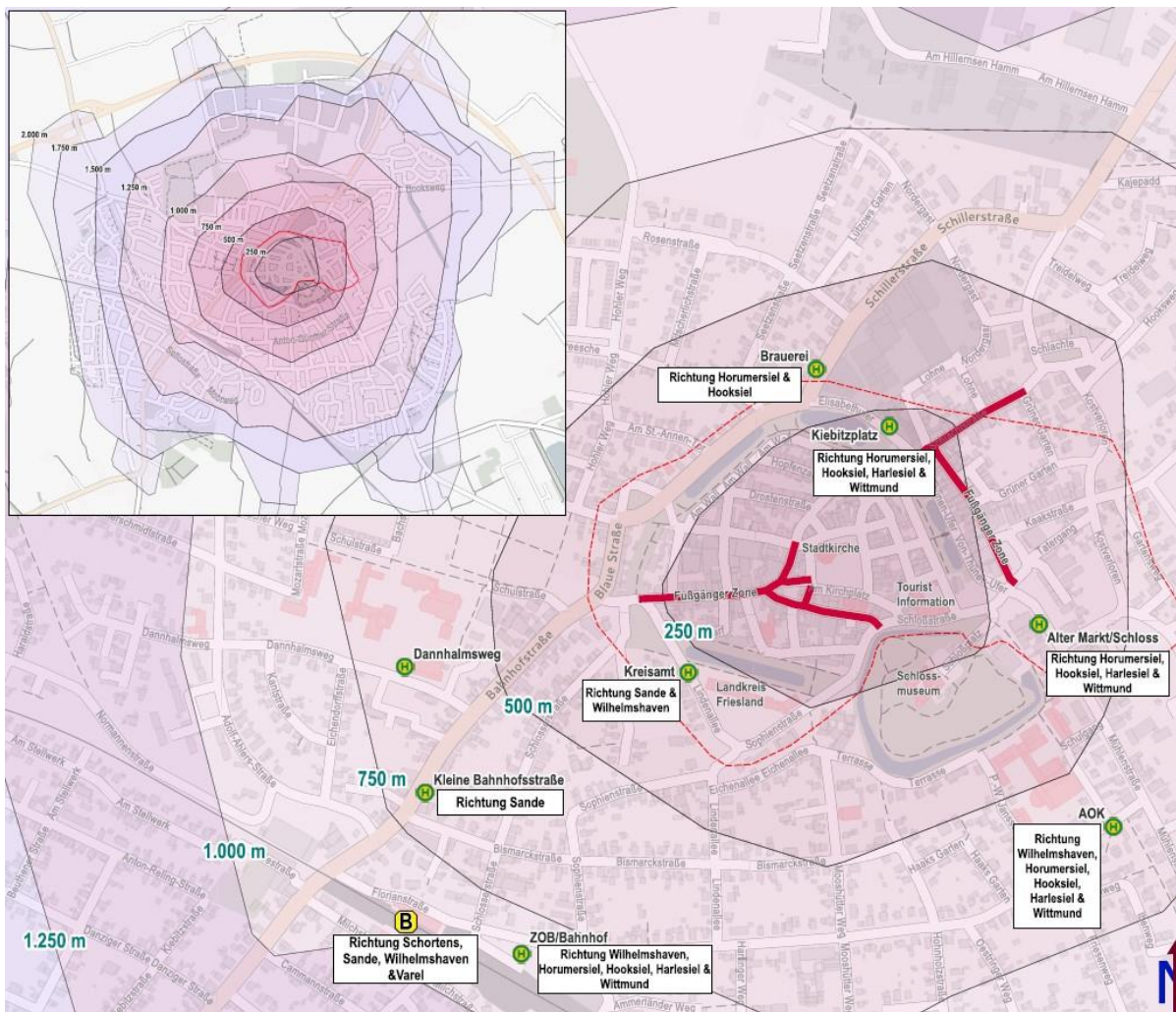
Abbildung 20: Hauptroutennetz Fußverkehr (Ausschnitt: Anlage 2.1)



Die Erreichbarkeiten stellen sich aufgrund der städtebaulich kompakten Strukturen der Innenstadt so dar, dass die Altstadt innerhalb der Wallanlagen in einem 250 m-Radius vollständig erreichbar ist. Die Innenstadt inklusive der vorhandenen Parkplätze ist vollständig innerhalb eines Radius von 500 m erreichbar und somit jeweils nahe zu den Einrichtungen und Zielen in der Innenstadt. Die gesamte Kernstadt von Jever mit den Wohngebieten liegt innerhalb eines Radius von 2 km von der Innenstadt ausgehend und sind auch zu Fuß somit noch erreichbar (vgl. Anlage 2.2 / Abbildung 21). In vielen Bereichen teilt sich der Fußverkehr diese Räume mit dem Radverkehr.

Mit den Planungen zu den Wallanlagen sollen die Verbindungen für den Fußverkehr in der Innenstadt eine noch höhere Qualität erhalten, die sowohl bei alltäglichen Wegen als auch für Freizeit und Tourismus eine wichtige Rolle einnehmen.

Abbildung 21: Erreichbarkeiten Innenstadt (Ausschnitt: Anlage 2.2)



Radverkehr

Für den Radverkehr wird eine grundsätzliche Netzplanung für den Alltagsradverkehr geschaffen, die auf dem Radfahrplan 2021 – 2030 der Stadt Jever sowie dem Radverkehrskonzept Landkreis Friesland basiert (vgl. Abbildung 22). Ein solches Netz verknüpft die wichtigen Quellen und Ziele und dient als Grundlage für die Handlungsempfehlungen sowie als Basis für zukünftige Entwicklungen. Weiterhin kann das Netz bei der Berücksichtigung von Förderprogrammen als Grundlage dienen.

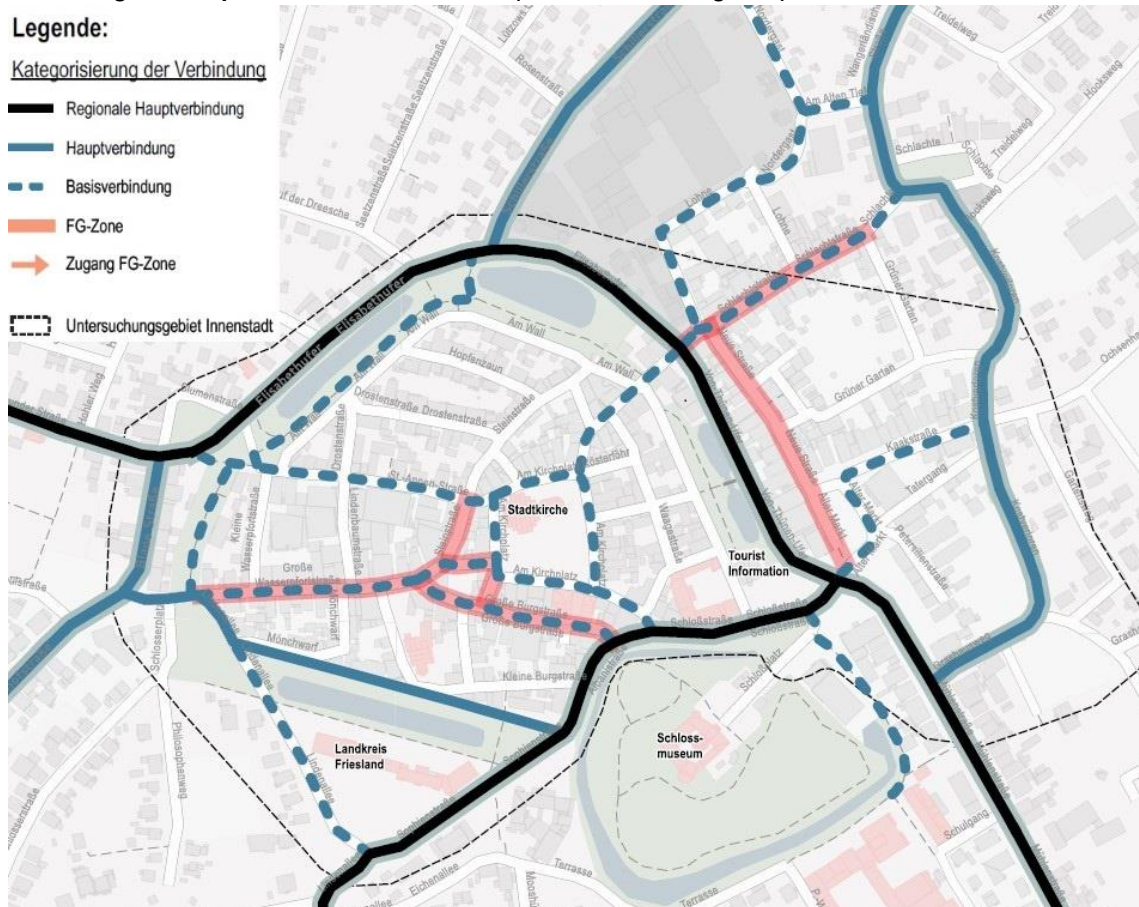
Durch die beschriebene kompakte Stadtstruktur bestehen, wie für den Fußverkehr, auch für den Radverkehr grundsätzlich gute Bedingungen, da die Einrichtungen und Ziele in der Innenstadt mit kurzen Wegen in Fahrradentfernung gut erreichbar sind. Auch die Entfernungen und somit die Erreichbarkeit aus den Stadtteilen sowie den Nachbarkommunen stellt sich als gut dar, insbesondere unter Beachtung des steigenden Anteils von E-Bikes mit einer größeren anzunehmenden Reichweite als ohne elektrische Unterstützung (vgl. Abbildung 23).

Der Radverkehr wird im Untersuchungsgebiet im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt, wobei in weiten Teilen entlang der Hauptverkehrsstraßen die Gehwege für den Radverkehr freigegeben sind und somit eine duale Führung des Radverkehrs besteht. Aufgrund z.T. hoher Kfz-Verkehrsbelastungen stellt sich die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn in vielen Teilen so dar, dass diese nach

ERA nicht im gut verträglichen Belastungsbereich I befindet und gleichzeitig sind die freigegebenen Gehwege weitestgehend zu schmal und auch durch eine höhere Frequentierung des Fußverkehrs geprägt. Somit bestehen entlang der meisten Hauptverkehrsstraßen keine geeigneten Radverkehrsführungen.

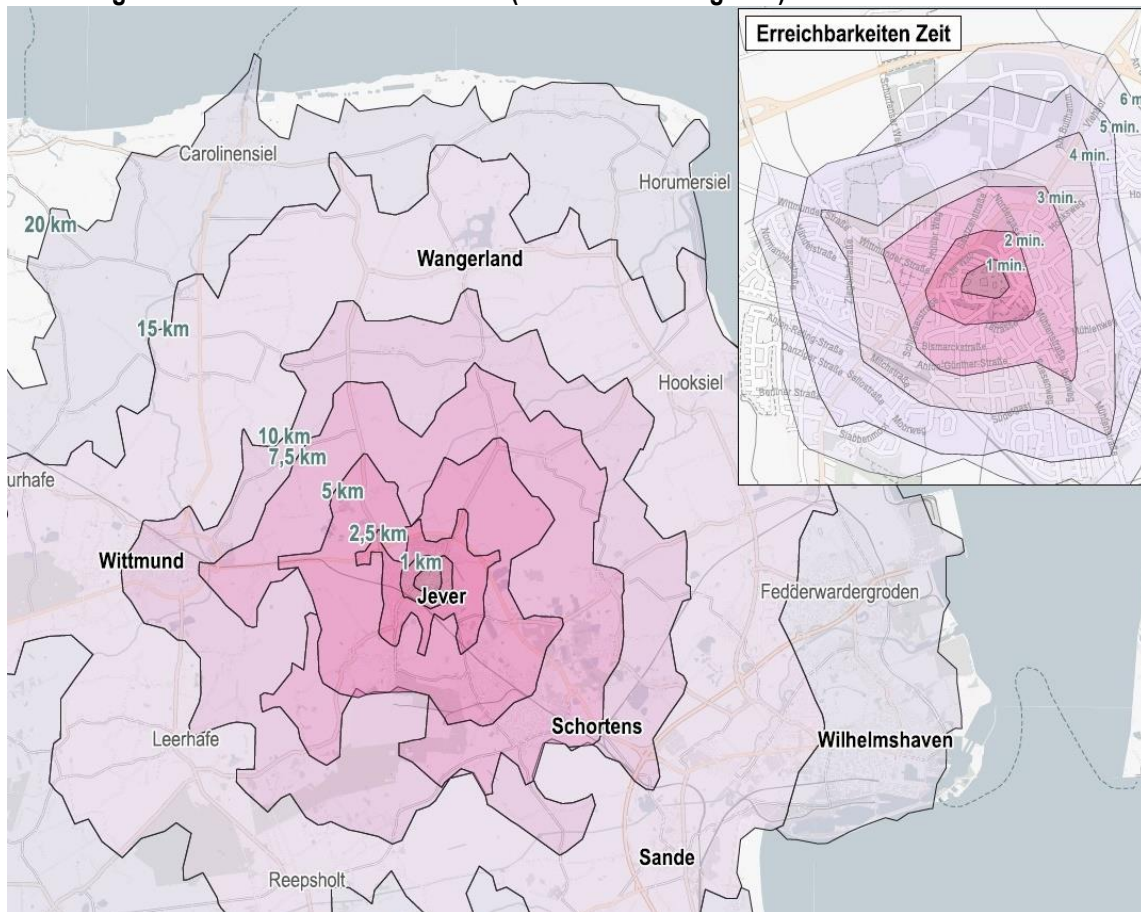
Die **linksseitige Freigabe innerörtlicher Geh- und Radwege** soll gemäß VwV-StVO aufgrund der erhöhten Unfallgefährdung nur in Ausnahmefällen angeordnet werden. Ein Gehweg entlang des Elisabethufers (L 813) sowie in der Großen Wasserpfortstraße sind auch linksseitig für den Radverkehr freigegeben. Dies führt zu einem erhöhten Konfliktpotenzial mit ein- und abbiegenden Kfz als auch mit dem Fußverkehr. Die weiteren Gehwege sind jeweils nur in Fahrtrichtung für Radverkehr freigegeben, werden dennoch häufig auch (regelwidrig) entgegen der Fahrtrichtung genutzt („Geisterradler“).

Abbildung 22: Haupttroutennetz Radverkehr (Ausschnitt: Anlage 2.3)



i Gehwege:	<u>Dürfen nicht</u> von Radfahrenden genutzt werden
Gehwege „Radfahrer frei“:	<u>Dürfen</u> von Radfahrenden genutzt werden, müssen aber nicht
Gemeinsame Geh und Radwege:	<u>Müssen</u> von Radfahrenden genutzt werden
Getrennte Geh und Radwege:	<u>Müssen</u> von Radfahrenden genutzt werden

Abbildung 23: Erreichbarkeiten Radverkehr (Ausschnitt: Anlage 2.4)



Die Analyse zeigt, dass an den meisten wichtigen Zielen des Radverkehrs Radabstellanlagen bestehen. Diese sind an einigen Punkten bereits umgerüstet worden und als Anlehnbügel ausgeführt, z.B. am Alten Markt / Fußgängerzone, am Kirchplatz sowie in Teilen in der „Langen Meile“. An vielen anderen Zielen, bestehen noch **Vorderradhalter**, die perspektivisch ausgetauscht werden sollten. Radabstellanlagen für Lastenräder oder für Fahrräder mit Anhänger sowie Überdachte Radabstellanlagen sind bislang nicht vorhanden. Diese sollten mit Blick auf die wahrgenommen hohe Anzahl von Lastenrädern in Jever einerseits sowie mit Blick auf längere Aufenthalte in der Innenstadt (Arbeit, Tourismus) an geeigneten Standorten ergänzt werden, um die Attraktivität des Radverkehrs zu steigern und so eine Verlagerung von Kfz-Fahrten auf das Fahrrad zu unterstützen.

Nach dem Knotenpunktsystem gibt es verschiedene Radrouten durch Jever. Zu diesen Routen gehören u.a. die „Tour de Fries“ sowie der Nordseeküsten-Radweg (D-Route 1 / Euro-Velo 12), die jeweils vom Hooksweg über den Alten Markt durch die Innenstadt führen. An den Knotenpunkten befindet sich jeweils ein Schild mit der Knotenpunktnummer und eine Übersichtskarte mit den ausgewiesenen Fahrradrouten. Zudem sind Informationen zum Umgang mit dem Knotenpunktsystem zu finden und eine kurze Erklärung, was bei einem Notfall zu tun ist. An einigen Punkten, insbesondere im Übergang von der Kaakstraße über den Alten Markt in Richtung Mühlenstraße / Schloßstraße ist die Radverkehrsführung allerdings nicht eindeutig ausgewiesen und aufgrund der fehlenden Signalisierung und dem Verbot der Einfahrt ohne Ausnahme für den Radverkehr ergibt sich hier praktisch eine Netzlücke im Radverkehrsnetz, welches sich auch auf die touristischen Routen auswirkt.

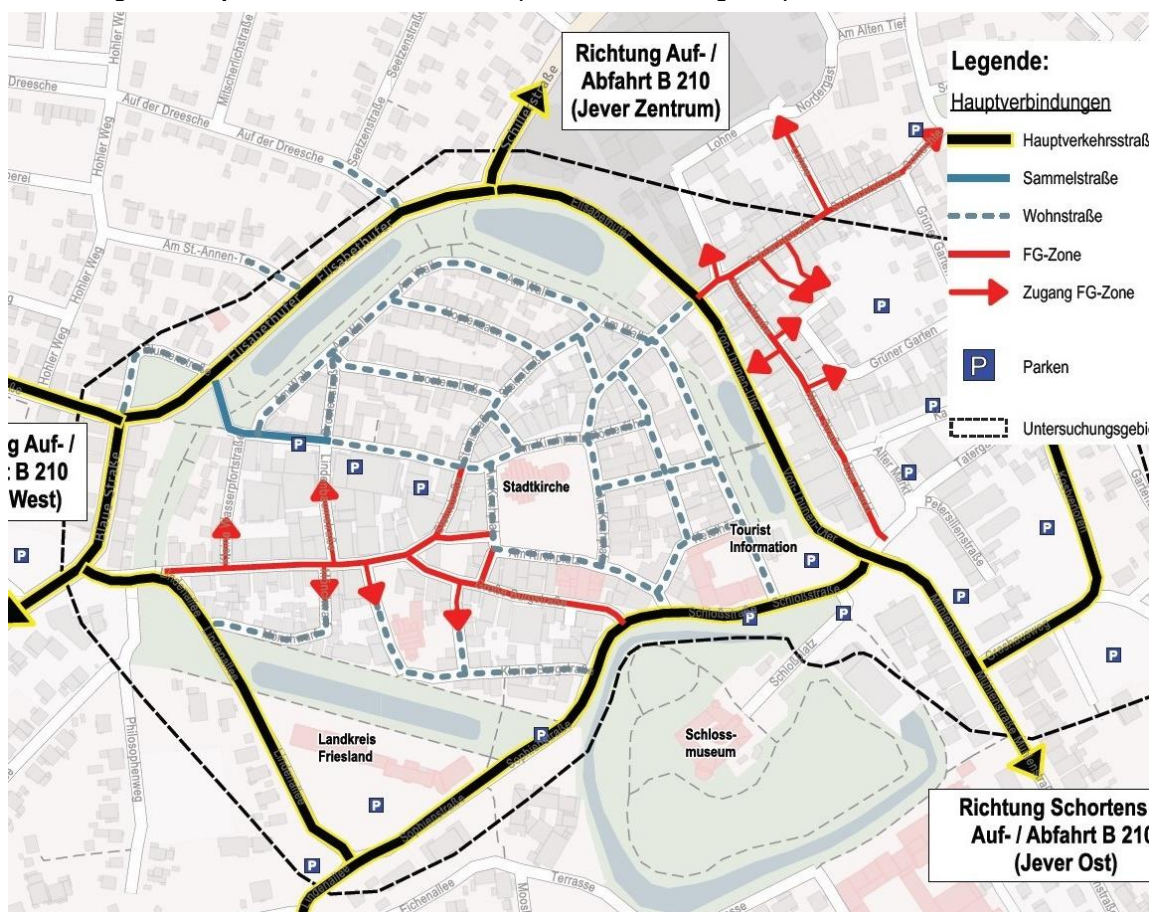
Kfz-Verkehr

Das Netz des Kfz-Verkehrs (vgl. Abbildung 24) spielt neben der grundsätzlichen Erreichbarkeit für Kfz auch eine wichtige Rolle für die weiteren Verkehrsmittel, da diese Verkehrssysteme sich gegenseitig beeinflussen und die Netze sich regelmäßig überlagern. In diesem Zusammenhang sind vor allem die folgenden Inhalte relevant:

- Klassifizierung des Kfz-Netzes, um einzuordnen, welche Funktion die Straßen übernehmen und welche Baulastträger betroffen sind.
- Verkehrsmengen und zulässige Höchstgeschwindigkeiten, um in erster Linie infrage kommende Führungsformen des Radverkehrs einordnen zu können.

Die **klassifizierten Straßen** (Bundesstraßen, Landesstraßen und Kreisstraßen) werden erfüllen eine verbindende Funktion im regionalen und überregionalen Verkehr und haben damit im Wesentlichen die Aufgabe, den Verkehr möglichst sicher und flüssig durch das Stadtgebiet zu führen. In der Stadt Jever besteht im klassifizierten Straßennetz die Achse der Landesstraße L 812 (Schillerstraße) und L 813 (Elisabethufer - Blaue Straße - Bahnhofstraße), die eine wichtigste Verbindung von der B 210 auch in Richtung der Stadtteile Rahrhum, Cleverns / Sandel und den Nachbargemeinden herstellt. Die **kommunalen Straßen** ergänzen das Netz der klassifizierten Straßen und erstrecken sich auf die weiteren Hauptverkehrsstraßen um die Altstadt sowie auf die Sammel-, Wohn- und Erschließungsstraßen. Die **Kfz-Verkehrslastungen** folgen grundsätzlich den zu erwartenden Verhältnissen in Bezug auf die vorliegende Straßenkategorie.

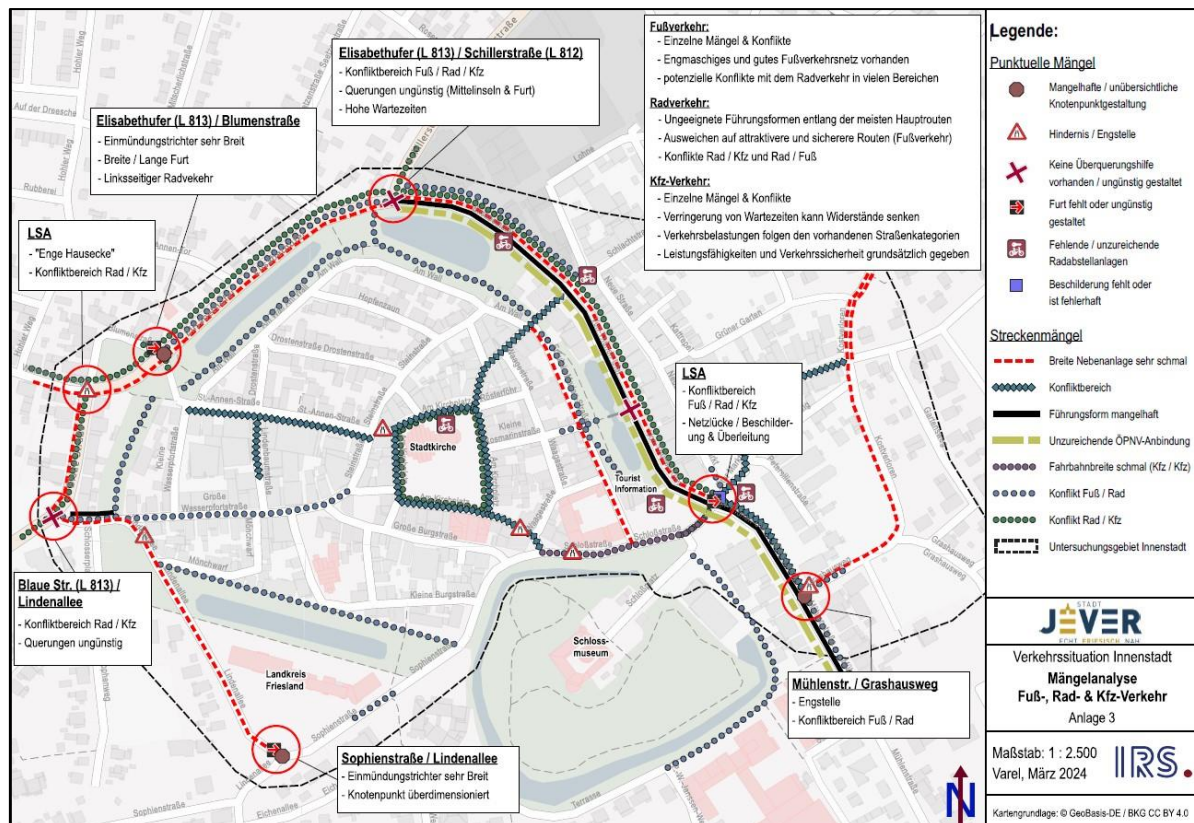
Abbildung 24: Haupttroutennetz Kfz-Verkehr (Ausschnitt: Anlage 2.5)



4.2 Bestandsanalyse

Auf Basis der Bestandserhebung wurde das vorhandene Verkehrsnetz analysiert und Mängel identifiziert. Die Mängelkarte in der Anlage 3 dient als grafische Zusammenstellung der festgestellten Mängel (vgl. Abbildung 25). Die Mängel werden nach Mangelkategorien geordnet. Teilweise überlagern sich auch mehrere Mängel, was die örtliche Situation verschärfen kann.

Abbildung 25: vorläufige Mängelkarte (Ausschnitt: Anlage 3)



Im Folgenden werden auf Grundlage der Bestandsaufnahme und Analyse die wesentlichen Handlungsbedarfe beschrieben.

Insgesamt stellen sich die z.T. hohen Verkehrsbelastungen des Kfz-Verkehrs sowie auch der Schwerlastverkehr, trotz eines geringen SV-Anteils, für die anliegenden Nutzungen in der Innenstadt als störend durch die Trennwirkung und den Lärm dar. Der Radverkehr nutzt aufgrund der hohen Kfz-Belastungen oftmals nicht die Fahrbahn, sondern weicht auf die (freigegebenen) Gehwege aus. Dort kommt es zu Konflikten mit dem Fußverkehr.

Wesentliche Veränderungen der Verkehrsmengen in den letzten Jahren lassen sich aus den Verkehrsdaten nur in geringen Maßen ableiten. Auch für die Zukunft kann von weitestgehend stagnierenden Verkehrsmengen ausgegangen werden. Insgesamt stellt sich der Durchgangsverkehr mit der vorhandenen Ortsumgehung (B 210) als nicht problematisch dar. Wesentliche Durchgangsverkehrsfahrten erfolgen laut der Auswertung des VEP 2016 aber über die Schützenhofstraße und sind aufgrund fehlender Alternativen nicht aus der Innenstadt zu verlagern.

Die Unterbindung von Schwerlastverkehrsfahrten durch die Innenstadt, z.B. durch Beschilderung (Durchfahrverbote für Lkw, Tonnenbegrenzungen) sind weitestgehend wirkungslos, sich einige Quellen und Ziele im Untersuchungsgebiet befinden (Lieferanten, Ver- und Entsorgung, etc.). Der notwendige Zusatz „Anlieger frei“ bedeutet, dass auch andere Fahrzeugführer die Straße nutzen werden. Kontrollen sind sowohl hinsichtlich der Bewertung „Anlieger“ als auch aus personellen Gründen i.d.R. nicht durchführbar. Ohne Kontrollen sollte ein Lkw-Verbot nicht ausgesprochen werden. Die B 210 wirkt weiterhin als äußere Erschließung der Innenstadt. Der Zielverkehr fährt weitestgehend zielgerichtet über die entsprechende Ausfahrt. Weitere Maßnahmen zur Lenkung des Quell- und Zielverkehrs sind tendenziell nicht erforderlich.

Zur Steigerung der städtebaulichen Qualitäten und insbesondere der Aufenthaltsqualität sollte durch geeignete Push- und Pull-Maßnahmen (Erhöhung von Widerständen für den Kfz-Verkehr und gleichzeitig Attraktivitätssteigerung für den Fuß- und Radverkehr) der Anteil des Fuß- und Radverkehrs gegenüber dem Kfz-Verkehr erhöht werden. Dies gilt insbesondere, da im Kfz-Verkehr Fahrten nicht nachhaltig aus dem Untersuchungsgebiet verlagert werden können und durch die beschriebene kompakte Stadtstruktur und die damit verbundenen kurzen Wege gute Voraussetzungen für den Fuß- und Radverkehr bestehen.

Aufgrund der weitestgehend beengten Verhältnisse im Straßennetz mit den verschiedenen Nutzungsanforderungen des Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehrs bestehen an vielen Stellen Konflikte zwischen dem Kfz- und Radverkehr auf der Fahrbahn einerseits und dem Fuß- und Radverkehr auf den freigegebenen Gehwegen andererseits.

In der Innenstadt steht weitestgehend ein nutzbares Radverkehrsnetz für den Alltagsradverkehr wie für touristische Radverkehre zur Verfügung. Insbesondere entlang der hoch belasteten Hauptverkehrsstraßen um die Altstadt ergeben sich jedoch deutliche Mängel und Konflikte für und durch den Radverkehr. Punktuell sind an einzelnen Kreuzungen und Einmündungen (z. B. Schillerstraße L 812) / Elisabethufer (L 813 / Elisabethufer) und Straßenzügen (Elisabethufer (L 813) Verbesserungen im Netz sinnvoll.

Im Zusammenhang mit den Planungen für die Wallanlagen soll die Attraktivität für den Fußverkehr deutlich gesteigert werden. Dazu soll der Radverkehr möglichst vollständig aus den Wallanlagen gehalten werden. Aufgrund der in den Straßenzügen nicht geeigneten Radverkehrsführungen stellen sich hier Maßnahmen zur Schaffung von attraktiven Alternativrouten sowie die Umsetzung von Geschwindigkeitsbegrenzungen auf 30 km/h im Hauptverkehrsnetz als notwendig dar, um dem Fußverkehr nachhaltig die beabsichtigten Räume zu schaffen. Wenn keine attraktiven Verbindungen für den Radverkehr bestehen, muss vermutet werden, dass Radverkehr, wenn auch nicht zugelassen, trotzdem in den Wallanlagen stattfinden wird. Als Möglichkeit sollte daher weitergehend auch geprüft werden, ob eine Trennung des Fuß- und Radverkehrs innerhalb der Wallanlagen umsetzbar ist. Die Freigabe der Einbahnstraße Am Wall sollte in dieser Hinsicht auf die Möglichkeiten zur gegenläufigen Freigabe für den Radverkehr geprüft und der Fahrbahnbelag in diesem Zuge (langfristig) ausgetauscht werden.

Insgesamt stehen in der Innenstadt von Jever ausreichende Stellplatzkapazitäten zur Verfügung. Neben den größeren öffentlichen Parkplätzen, die in den Parkraumerhebungen 2016 und 2023 untersucht wurden, gibt einige weitere private Parkplatzbereiche und weitere öffentliche Parkplätze entlang einiger Straßen. Es wurde jeweils festgestellt, dass auch während der Ferien und an Markttagen ausreichende Kapazitäten vorhanden sind. Daher sind lenkende Maßnahmen durch eine Differenzierung der

Parkgebühren und der Höchstparkdauer denkbar, die in den relevanten Bereichen (Alter Markt, Schloss, Kirchplatz) möglicherweise Flächenpotenziale für städtebauliche Entwicklungen ermöglichen, in dem dort Stellplätze reduziert werden könnten.

Das Parkleitsystem und die Ausweisung der Parkplätze sollten, wie bereits im VEP 2016 festgestellt, auf die Großparkplätze beschränkt sein. Die Erneuerung und Aktualisierung der Parkraumbeschilderung sowie der dazugehörigen Wegweisung entsprechend diesen Empfehlungen ist bereits durch die Stadt Jever in Planung.

Insgesamt stehen an vielen Zielen ausreichend viele und gute Radabstellanlagen zur Verfügung. An einigen Stellen sollten aber zusätzlichen Abstellanlagen vorgesehen und vorhandene ausgetauscht werden (Anlehnbügel anstatt „Felgenkiller“). An zentralen Standorten (Alter Markt, Kiebitzplatz, Touristinfo / Graffenhaus, Kirchplatz) sollten Abstellanlagen für Lastenräder sowie evtl. Anhänger ergänzt werden. Weiterhin sollte wie vorgesehen mindestens am Graffenhaus eine überdachte und beleuchtete Radabstellanlage vorgesehen werden, um touristischen und Pendler-Verkehren geeignete Abstellmöglichkeiten für einen längeren Aufenthalt zu bieten.

Die Innenstadt von Jever ist in noch fußläufiger Entfernung durch den Bahnhof mit dem anliegenden ZOB relativ gut an den ÖPNV angebunden. Im Untersuchungsgebiet stellt sich die Haltestelle Alter Markt/Schloß als wichtige und zentrale Haltestelle dar. Weiterhin liegt die Haltestelle Kiebitzplatz ebenfalls zentral in der Nähe zur Fußgängerzone, Altstadt, Wallanlagen und Brauerei. Die Haltestellen werden durch eine Vielzahl von Buslinien angefahren, wobei nur auf einzelnen Linien eine im alltagsverkehr nutzbare Fahrtenhäufigkeit besteht. Weitestgehend besteht darüber hinaus nur ansatzweise eine Taktbedienug, da die Busse vorwiegend auf den Schulverkehr ausgerichtet sind.

5. Zielkonzept

Um die Verkehrssituation in der Innenstadt von Jever zukünftig in Einklang mit den städtebaulichen Entwicklungen weiterhin positiv weiterzuentwickeln und die Attraktivität zu steigern, sollen Maßnahmen entwickelt werden, die den Verkehr in Jever verträglicher gestalten lassen. Das bedeutet, dass möglichst Fahrten vom Kfz-Verkehr auf die Verkehrsträger des Umweltverbundes, als den Fuß- und Radverkehr sowie den ÖPNV verlagert werden sollen.

Die Innenstadt von Jever zeichnet sich durch eine hoher Nutzungsmischung mit vielen verschiedenen Anforderungen und Bedürfnissen aus. Durch die kompakte Stadtstruktur mit einem guten Angebot an Einzelhandels- und Gewerbebetrieben, Gastronomie sowie kulturellen und öffentlichen Einrichtungen sowie die gute Erreichbarkeit aus den umliegenden Wohngebieten und auch den Stadtteilen bestehen grundsätzlich gute Bedingungen für die angestrebten Entwicklungen.

Dabei folgt das Zielkonzept einigen Grundgedanken, die als Leitlinien bei den zukünftigen Planungen und Entwicklungen als Rahmengerber dienen können:

- Kfz-Verkehr in der Innenstadt soll möglichst reduziert werden und dazu so weit wie möglich auf andere Verkehrsmittel verlagert und auch verdrängt werden.
- Längere Wege und Geschwindigkeitsreduzierungen lenken den Verkehr und können die Verlagerung auf den Umweltverbund stärken.
- Geheingeschränkte (und weniger fußaffine) Menschen müssen zum Erreichen des nächstmöglichen Stellplatzes am Ziel möglicherweise auch längere Kfz-Wege zurücklegen, die Erreichbarkeit bleibt aber gewährleistet.
- Mögliche Konflikte und unterschiedliche Anforderungen zwischen Gestaltung (u.a. Denkmalpflege) und Nutzung sind abzuwägen und zu berücksichtigen. Dabei sollten mögliche Maßnahmen mit entsprechenden Nutzungen und Qualitäten einhergehen, die dann i.d.R. auch eine hohe Akzeptanz mit sich bringen.
- Der Fuß- und Radverkehr sowie auch der ÖPNV sollen gestärkt und somit die Anteile am Modal Split erhöht werden.

Um die Entwicklungen in der Innenstadt von Jever zielgerichtet zu steuern und zu gestalten, sind neben den infrastrukturellen Maßnahmen im Verkehrsnetz auch nicht-investive Maßnahmen bedeutsam, welche zusammenwirken und die Verkehrssituation als System fördern. Dies sind vor allem Maßnahmen in den Bereichen Service und Information sowie Kommunikation.

Mit dem Zielkonzept werden eine Netzplanung und Handlungsempfehlungen erarbeitet, die nach Bedarf, nach finanziellen Möglichkeiten und vorhandenen Fördermöglichkeiten sowie weiteren vorhandenen Planungen in der Innenstadt umgesetzt werden können. Mit der Umsetzung wird ein Beitrag zur Stärkung des Umweltverbundes geleistet, um die Attraktivität der Stadt Jever als Wohn- Geschäfts- und Tourismusstandort zukunftsfähig zu gestalten. Das Zielkonzept greift die vorhandenen Defizite und Wünsche auf und leitet auf dieser Grundlage konkrete Handlungsempfehlungen ab, welche von den verantwortlichen Stellen umgesetzt werden können.

Die zukünftigen städtebaulichen Entwicklungen in der Innenstadt von Jever sollten und müssen die Verkehrssituation berücksichtigen, um die vorhandenen (Aufenthalts-)Qualitäten zu stärken und auszubauen. Folgende Ziele werden dabei zugrunde gelegt:

1. Erreichbarkeit der Innenstadt & Bahnhof für alle Verkehrsteilnehmer
2. Verkehrssicherheit erhöhen / Reduzierung von Konflikten
3. Reduzierung / Unterbindung des Kfz-Durchgangsverkehrs
4. Fuß- und Radverkehr in Jever fördern und als System verankern
5. Stärkung der Einkaufsstadt durch Erhöhung der Aufenthaltsqualität
6. Fuß- und Radverkehrsklima verbessern – Kommunikation stärken
7. Serviceangebote schaffen – Fahrradparken, Bänke, Information
8. Erreichbarkeit mit dem ÖPNV ausbauen

5.1. Zielstandard

Da die Räume für den Kfz-Verkehr sowie auch den Fußverkehr grundsätzlich relativ klar abgegrenzt sind durch die Fahrbahn sowie die Gehwege, stellen sich vor allem die Planungen hinsichtlich der Radverkehrsführung als elementar dar, um zukünftig Konflikte zwischen den Verkehrsträgern zu vermeiden oder zumindest zu reduzieren (vgl. Kapitel 2). Der Zielstandard für das Hauptradroutennetz leitet sich aus den aktuellen relevanten Regelwerken ab. Bei der Umsetzung von Maßnahmen, insbesondere bei der Bedarfsplanung und Dimensionierung von Radverkehrsanlagen, sollte die spätere Nutzung im Sinne einer **Angebotsplanung** im Fokus stehen.

Für Jever wird grundsätzlich die Anwendung nach dem (zukünftigen) **ERA-Basis-Standard** empfohlen, der nur in Ausnahmefällen unterschritten werden sollte. Die Führung einer Radvorrangroute in der Verbindung Wittmund - Jever - Schortens sollte generell auch auf Hauptradrouten zum Einsatz kommen können, die einen besonders hochwertigen Standard aufweisen sollen und eine Bündelung des Radverkehrs erwarten lassen, wobei sich eine eigenständige Radverkehrsführung in der Innenstadt aufgrund der Flächenverfügbarkeiten voraussichtlich nur schwierig umsetzen lassen wird. Daher sind eine geeignete Trassenführung und weitere Maßnahmen wie Geschwindigkeitsreduzierungen zu prüfen.

Die **Wahl der Radverkehrsführung** hängt im Wesentlichen von der Verkehrsbelastung sowie der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ab (vgl. Kapitel 2). Die resultierenden anzustrebenden Führungsformen können in der Übersicht der Belastungsbereiche in der ERA, Bild 7 eingesehen werden. Besonders ist auf mögliche **Wechsel zwischen den Führungsformen** zu achten, damit diese intuitiv im Sinne eines zusammenhängenden Netzes und im Sinne der Kriterien Erkennbarkeit, Begreifbarkeit und Befahrbarkeit genutzt werden können (z. B. Wechsel von der Nebenanlage auf die Fahrbahn).

Die Führungsform Mischverkehr auf der Fahrbahn sollte innerorts bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h nur bis etwa 400 Kfz/h vorgesehen werden. Hier ergeben sich in der Innenstadt auf den Hauptverkehrsstraßen Situationen, in denen die Kfz-Belastungen höher liegen und die für den Radverkehr freigegebenen Gehwege gleichzeitig zu schmal sind. Eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h aufgrund der örtlichen Situation und der vorhandenen Sicherheitsrisiken, wie dies bereits in der Anton-Günther-Straße in Jever festgestellt und umgesetzt wurde, stellen hier eine realistische Handlungsoption dar.

Markierungen von **Fahrradpiktogrammen** auf der Fahrbahn tragen dazu bei, die Führung auf der Fahrbahn sowohl gegenüber Radfahrern als auch Kfz-Führenden zu verdeutlichen, was die Akzeptanz in jeder Hinsicht erhöht⁵. Sie sollten jedoch nicht überall zum Einsatz kommen, sondern in erster Linie dort, wo nicht-benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen vorhanden sind und das Fahren auf der Fahrbahn nicht die gewünschte Akzeptanz erfährt. Dies wurde in Jever bereits auf einigen Hauptverkehrsstraßen umgesetzt. In einzelnen Fällen könnte die Ausweitung der Markierungen hin zu Piktogrammketten geprüft werden.

Abbildung 26: Beispiel Fahrradpiktogramme auf der Fahrbahn



Gehweg, Radfahrer frei

Die meisten Hauptverkehrsstraßen in der Innenstadt sind mit Gehwegen ausgestattet, die für den Radverkehr zur Nutzung freigegeben sind. Diese Form der Anordnung kann häufig beobachtet werden, wenn aus Sicherheitsgründen nicht mehr rechtmäßige, alte Benutzungspflichten zurückgenommen wurden und den Radfahrern dennoch die Möglichkeit gegeben werden soll, auf der Nebenanlage zu fahren. Damit wird dem allgemeinen Interesse der Radfahrer Rechnung getragen, möglichst auf vom Kfz-Verkehr getrennter Infrastruktur zu fahren. Die damit einhergehenden Pflichten, die Radfahrende auf derartigen Gehwegen zu erfüllen haben („Schrittgeschwindigkeit, Fußgänger haben Vorrang“) werden in der Praxis i.d.R. jedoch nicht beachtet. Für den Radverkehr freigegebene Gehwege werden meist genutzt wie Radwege. Eine Verbesserung der Verkehrssicherheit wird somit nicht herbeigeführt. Sowohl durch Kfz-Führende als auch durch Radfahrende wird das Radfahren auf der Fahrbahn, obwohl erlaubt, häufig nicht zufriedenstellend akzeptiert. Hinzu kommt die Gefährdung von Zu-Fuß-Gehenden und Radfahrern auf den Gehwegen, die innerorts regelmäßig miteinander in Konflikt geraten. Dies gilt in Jever insbesondere im Bereich Alter Markt und Kiebitzplatz, da hier sowohl im Längs- als auch im Querverkehr hohe Fußverkehrsbelastungen vorhanden sind. Weiterhin bestehen Flächenkonflikte mit abgestellten Mülltonnen und

⁵https://www.balm.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Foerderprogramme/Radverkehr/Forschungsbericht_WirkungPiktogramme.html?nn=3723098, abgerufen am 05.01.2023

die Gefährdung an Einmündungen und Grundstückszufahrten. Viele Gehwege sind darüber hinaus zu schmal.

Mit der Umsetzung von Maßnahmen sollte daher die bereits im Radfahrplan der Stadt Jever formulierte Grundhaltung zu Gehwegen und deren Freigabe für den Radverkehr eingenommen werden. Das Radfahren auf der Fahrbahn sollte innerhalb solcher Regelungen deshalb einhergehend so attraktiv wie möglich gestaltet und gefördert werden, damit nur jene Nutzergruppen die Gehwege befahren, die das Radfahren anderenfalls nicht in Betracht ziehen. Neben den bereits markierten Piktogrammen sowie der möglichen Ausweitung in Einzelfällen auf Piktogrammketten, können auch Querungshilfen und Überleitungen in die fahrbahnorientierte Führungsform ihren Beitrag leisten.

Erfüllen die freigegebenen Nebenanlagen die Grundanforderungen hinsichtlich ihrer Breite und Beschaffenheit nicht (mindestens 2,50 m Breite) und kann die Breite auch nicht nachträglich hergestellt werden, sollte die Freigabe des Gehweges für den Radverkehr grundsätzlich überdacht werden. Häufig wird sich Mischverkehr auf der Fahrbahn verträglich herstellen lassen können, wenn die zulässige Höchstgeschwindigkeit der betreffenden Strecken auf 30 km/h abgesenkt wird (verkehrsbehördliche Prüfung notwendig).

Die Abwägung, ob die Gehwege auch mit zu geringer Breite für den Radverkehr freigegeben werden sollen, ist von den örtlichen Bedingungen abhängig. Bei weiterer Freigabe der Nebenanlagen sollte, wie oben beschrieben gleichzeitig ein Verkehrsklima für den Radverkehr geschaffen werden, welches zum Fahren auf der Fahrbahn einlädt. Geeignete und attraktive Alternativrouten können dies weitergehend unterstützen.

Freigabe in Gegenrichtung

Die Freigabe von Radwegen bzw. Gehwegen in Gegenrichtung **innerhalb geschlossener Ortschaften soll nur in Ausnahmefällen** erfolgen und ist an verschiedene Bedingungen geknüpft:

- Die Breite muss ausreichend bemessen sein.
- Es sollen nur wenige Kreuzungen, Einmündungen und verkehrsreiche Grundstückszufahrten gequert werden. An den untergeordneten Ästen sind die Zeichen 205 (Vorfahrt gewähren) oder 206 (Halt. Vorfahrt gewähren) mit dem Zusatzzeichen 1000-32 (Radfahrer kreuzt aus beiden Richtungen) zu versehen.
- Die Sicht zwischen Kfz und Radfahrenden soll ausreichend sein.
- Am Anfang und am Ende sind sichere Querungsmöglichkeiten für den Radverkehr notwendig.

Generell sollte, auch aus Gründen der Einheitlichkeit und damit der Begreifbarkeit, möglichst **flächendeckend ein Fahrradrechtsverkehr** eingeführt werden. Dies gilt vor allem dort, wo viele Einmündungen und Grundstückszufahrten mit regelmäßiger Frequentierung vorhanden sind.

Im Untersuchungsgebiet ist der südliche Gehweg entlang des Straßenzugs Elisabethufer (L 813) und weitergehend auch der Wittmunder Straße linksseitig für den Radverkehr freigegeben. Hier bestehen nur sehr wenige Einmündungen und Zufahrten, diese stellen durch vorhandene Engstellen und im Falle der St.-Annen-Straße eines breiten Einmündungstrichters mit sich nebeneinander aufstellenden Kfz Sicherheitsrisiken dar. Weiterhin sind die vorhandenen Breiten der im Zweirichtungsverkehr freigegebenen Gehwegen zu gering. Daher sollten Alternativen zu dieser Freigabe geprüft werden.

Weiterhin ist der nördliche Gehweg der Großen Wasserfortstraße zwischen Blaue Straße (L 813) und Fußgängerzone linksseitig für den Radverkehr freigegeben. Insbesondere aufgrund der zu schmalen Breite, einem vorhandenen Fußverkehrsaufkommen und der schlechten Einsehbarkeit des für den Radverkehr freigegebenen Gehwegs der Karl-Jaspers-Anlagen sollte diese Freigabe zurückgenommen werden.

5.2. Prognose der Verkehrsentwicklung

Um die Veränderungen des Verkehrsaufkommens im Untersuchungsgebiet abzuschätzen, wie sie sich für einen Prognosehorizont von 15 Jahren, also bis zum Jahr 2039 ergeben könnten, werden die Bestandsverkehrsmengen unter Zuhilfenahme geeigneter Faktoren hochgerechnet.

Während die Shell-Studie⁶ von einer leichten Abnahme des Pkw-Verkehrs bis 2030 und darüber hinaus ausgeht, wird für den Schwerlastverkehr eine Zunahme um bis zu 39% prognostiziert. Die Zunahme des Schwerlastverkehrs erstreckt sich bei diesen Prognosen in erster Linie auf überregionale Verbindungen, d.h. vor allem Autobahnen und Bundesstraßen.

Der Wegweiser Kommune der Bertelsmann Stiftung weist eine leicht wachsende relative Bevölkerungsentwicklung (+ 2,5%) der Stadt Jever zwischen 2017 bis 2021 aus. Das Landesamt für Statistik Niedersachsen (LSN) zeigt eine Entwicklung von 6,8 % zwischen den Jahren 2007 und 2022 (vgl. Abbildung 1).

Abbildung 1: Bevölkerungsentwicklung der Stadt Jever

Jahr	Einwohner zum 31.12.	Relative Veränderung zum Jahr 2007
2007	13.903	
2012	13.826	- 0,5 %
2017	14.207	+ 2,2 %
2022	14.847	+ 6,8 %

Quelle: Eigene Darstellung nach Landesamt für Statistik Niedersachsen (LSN)

Für den Pkw-Verkehr kann auf Basis der prognostizierten regionalen und überregionalen Entwicklungen sowie im Vergleich der Verkehrsdaten für die Stadt Jever eine weitestgehende Stagnation der Fahrten im Untersuchungsgebiet angenommen werden. Da es sich, wie im VEP 2016 festgestellt, bei den vorhandenen Kfz-Belastungen in der Innenstadt überwiegend um Quell-, Ziel-, und Binnenverkehre sowie nicht zu verlagernde Durchgangsverkehre handelt, stellt sich ein Verlagerungspotenzial von Kfz-Fahrten auf die Ortsumgehung (B 210) als eher gering dar. Durch zielgerichtete Maßnahmen wie dem Ausbau von Radwegen und des Angebotes im ÖPNV sowie auch weitere Angebote wie Car-Sharing kann eine Verlagerung des Modal Split zugunsten des Umweltverbundes stattfinden. Diese Verlagerungen lassen sich aktuell nicht belastbar prognostizieren. Die vorhandenen Bedingungen in der Stadt Jever sind aufgrund der kompakten Siedlungsstrukturen und der bereits angestoßenen Planungen und Konzepte als gut zu bewerten. Mit der Umsetzung der Maßnahmen kann angenommen werden, dass entsprechende Verlagerungen auf andere Verkehrsmittel möglich sind.

⁶ Shell PKW-Szenarien bis 2040 - Fakten, Trends und Perspektiven für Auto-Mobilität

Die o.g. potenziellen Steigerungen des Schwerlastverkehrs spielen im Falle der Stadt Jever bzw. der Innenstadt eine untergeordnete Rolle, da diese tendenziell lediglich Auswirkungen auf die Ortsumgehung (B 210) haben werden. Die Schwerlastverkehrsbelastungen in der Innenstadt liegen in einem geringen Bereich und haben sich im Vergleich zu den Verkehrserhebungen des VEP 2016 reduziert, so dass dies darauf hinweist, dass es sich hierbei in erster Linie um Quell- und Zielverkehre handelt.

Die Unterbindung von Lkw-Fahrten in der Innenstadt könnten weitergehend diskutiert werden. Da die in der Innenstadt notwendigen Lkw-Fahrten wie Belieferung, Abtransport, Ver- und Entsorgung weiterhin stattfinden müssen, stellen sich mögliche Maßnahmen in den relevanten Straßenzügen als schwer umsetzbar und zu kontrollieren dar. Hier besteht durch die Handlungsempfehlungen das Potenzial, durch eine Erhöhung der Widerstände im Verkehrsnetz, wie z.B. Geschwindigkeitsreduzierungen, vorhandene Durchgangsverkehr auf die B 210 zu verlagern.

Die zukünftige Verkehrsentwicklung in der Innenstadt Jever wird also vorwiegend durch entsprechende Maßnahmen beeinflusst und geprägt. Durch die Steigerung der Attraktivität für den Fuß- und Radverkehr sowie den ÖPNV (Pull-Maßnahmen) und gleichzeitig die Erhöhung von Widerständen für den Kfz-Verkehr (Push-Maßnahmen) können Verlagerungen im Modal Split erreicht werden. Durch die Stärkung der städtebaulichen Attraktivität inkl. des Einzelhandels und der Aufenthaltsfunktionen in der Innenstadt lassen sich weiterhin auch Wege vermeiden, wenn die Einwohnerinnen und Einwohner Ihre Erledigungen und z.B. Spaziergänge gerne in der Innenstadt erledigen, anstatt an andere Orte zu fahren.

5.3. Handlungsempfehlungen

5.3.1. Infrastruktur

Die Handlungsempfehlungen für die Wegeinfrastruktur umfassen sowohl linienhafte als auch punktuelle Maßnahmenvorschläge und werden in der Anlage 4.1 zusammenfassend dargestellt (vgl. Abbildung 27). Jeder Maßnahmenvorschlag ist einer Maßnahmenkategorie zugeordnet.

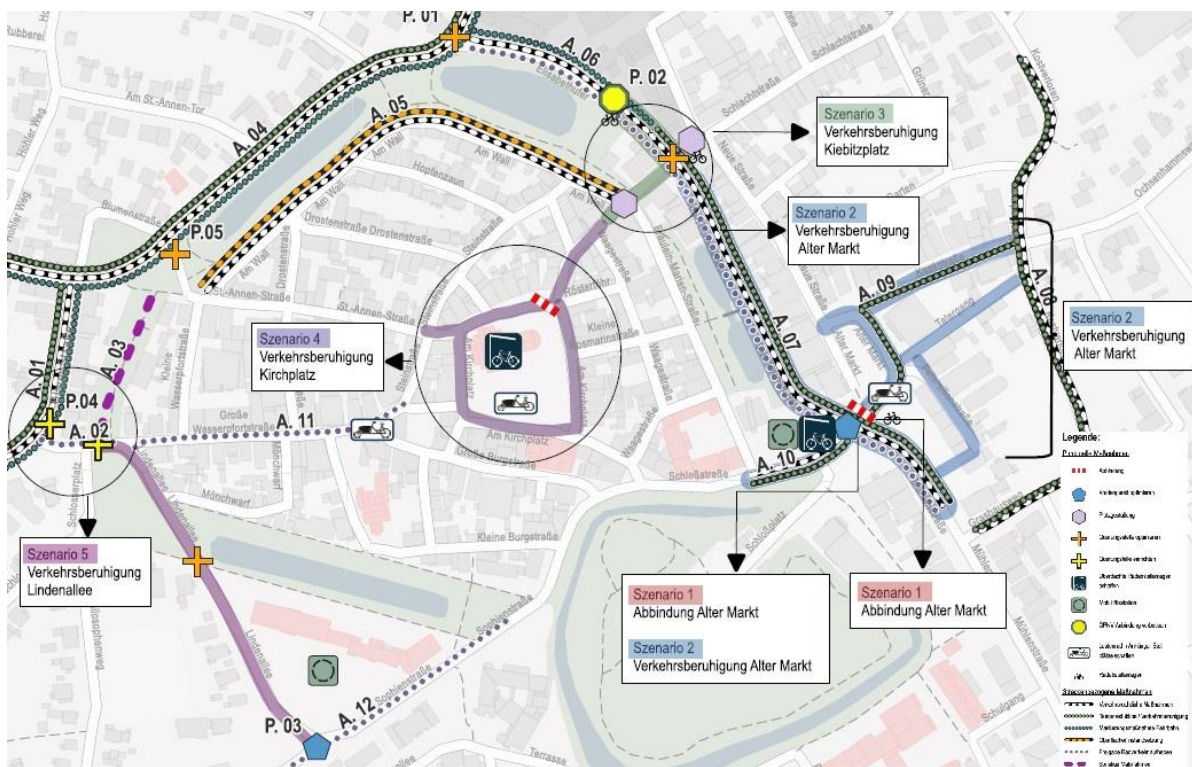
Die **linienhaften Maßnahmenvorschläge** umfassen

- das (langfristig) vollständige Redesign von Straßenräumen bzw. Straßenzügen,
- die Änderung der Ausweisung der Führungsform, wenn z. B. Gehwege nicht für den Radverkehr freigegeben werden sollten,
- die Überprüfung von freigegebenen innerörtlichen Zweirichtungswegen,
- verkehrsrechtliche Maßnahmen, z. B. Temporeduktion
- die Prüfung von Lückenschlüssen zur Etablierung von Alternativrouten (Netzergänzungen),
- begleitende linienhafte Korrekturen,
- flankierende Maßnahmen wie z. B. Fahrradpiktogramme

Die **punktuellen Maßnahmenvorschläge** umfassen

- die Einrichtung oder Verbesserung von Überquerungshilfen an wichtigen Netzübergängen,
- die Optimierung von Querungsstellen ohne Überquerungshilfe,
- die Erhöhung von Sicherheit und Komfort an Knotenpunkten durch die Korrektur von Detailmängeln
- Änderungen der Verkehrsführung.

Abbildung 27: Handlungsempfehlungen Infrastruktur (Ausschnitt Anlage 4.1)



Die dargestellten Maßnahmen berücksichtigen die verschiedenen Verkehrsarten und deren Anforderungen an den Straßenraum in einer integrierten Betrachtung, um vorhandene Konflikte zwischen einzelnen Verkehrsarten zu beseitigen oder zu reduzieren.

Die Anlage 4.2 führt die einzelnen zu verordnenden Maßnahmen in Maßnahmensteckbriefen auf, welche jeweils die konkrete Situation, Handlungsempfehlungen, Zuständigkeiten, Fotos und weitere Informationen enthalten.

Für verschiedene Bereiche in der Innenstadt wurden Szenarien hinsichtlich der zukünftigen Möglichkeiten im Umgang mit der verkehrlichen Situation untersucht. Diese Szenarien werden in den Anlagen 5.1 (Abbindung Alter Markt), 5.2 (Verkehrsberuhigung Alter Markt), 5.3 (Verkehrsberuhigung Kiebitzplatz), Verkehrsberuhigung Kirchplatz), und 5.5 Verkehrsberuhigung Lindenallee) dargestellt.

5.3.2. Kfz-Verkehr

Das Verkehrsnetz im Untersuchungsgebiet der Innenstadt von Jever wurde durch den VEP 2016 definiert. Die Verkehrsbelastungen haben sich im Vergleich zu 2016 nur in einigen Teilbereichen leicht verändert. Grundsätzlich folgen diese weiterhin der funktionalen Bedeutung der Straßenräume. Daher werden hinsichtlich der Einordnung der Hauptverkehrsstraßen keine Änderungen vorgesehen. Diese haben weiterhin Bestand. Auf Basis der vorhandenen Verkehrsbelastung und der geplanten Umgestaltung der Lindenallee stellt sich für diesen Straßenzug prinzipiell aber auch die Möglichkeit dar, diesen Straßenraum aus dem Netz der verkehrswichtigen innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen herauszunehmen.

Grundsätzlich sollten die Möglichkeiten zur Einrichtung eines Carsharing-Angebotes in der Stadt Jever weiterhin verfolgt werden. Hier können öffentliche Akteure wie die Stadt Jever und der Landkreis Friesland sowie private Unternehmen möglicherweise im Rahmen eines betrieblichen Mobilitätsmanagements als Ankermieter dienen, um eine Grundlast für einen kommerziellen Anbieter zu gewährleisten. Weiterhin bestehen auch im ländlichen Raum Initiativen, die auf Vereinsbasis auch Carsharing betreiben. Hier sollte die Stadt Jever bei Bedarf zumindest unterstützend bereitstehen. Entsprechende Maßnahmen stehen im Idealfall im Zusammenhang mit der Einrichtung von weitergehenden Mobilitätsstationen, in die verschiedene Angebote wie eine Haltestelle des ÖPNV (oder dessen Nähe) und Radabstellanlagen sowie evtl. auch Leihangebote eingebunden werden sollten. Dies gilt neben Fahrrädern, Pedelecs und Lastenrädern auch für E-Scooter.

Der Ausbau der Albanistraße wurde im Rahmen der Untersuchungen ebenfalls betrachtet. Aufgrund der vorhandenen und potenziellen Flächen wurden keine Veränderungspotenziale ermittelt, die im Rahmen der angestoßenen Planungen und der möglichen Förderung umgesetzt werden könnten. Daher wurde vorab die Empfehlung zur Beibehaltung der aktuellen Situation ausgesprochen und weitergehend nicht mehr aufgeführt.

Ruhender Verkehr

Für den ruhenden Verkehr bestehen durch den VEP 2016 sowie den Baustein Ruhender Verkehr und Mobilität aus dem Innenstadtkonzept Jever vorhandene Aussagen zur Nutzung und Auslastung der vorhandenen **Parkplätze in der Innenstadt**. Die Ergebnisse des Innenstadtkonzeptes aus dem Jahr 2023 haben aufgezeigt, dass die Erhebungen und Handlungsempfehlungen aus dem VEP 2016 weiterhin Bestand haben.

Dementsprechend sollten die Handlungsempfehlungen weitestgehend entsprechend den vorhandenen Konzepten und Planungen umgesetzt werden. Hinsichtlich der geplanten Beschilderung und teilweisen Umbenennung der Parkplätze wird empfohlen, auf Ausweisung der Parkplätze Alter Markt / Kaakstraße sowie am Kirchplatz zu verzichten, da diese im Zentrum liegen und von einer hohen Auslastung sowie vielen Stellplatzwechseln geprägt sind. Auswärtige sollten tendenziell nicht zusätzlich dort hingeleitet werden. Für den Parkplatz Schlachte sollte überlegt werden, diesen aufgrund der kleinen Größe tendenziell ebenfalls nicht mit auszuweisen.

Um den ruhenden Verkehr stärker auf die größeren Parkplätze am Rand der Innenstadt zu lenken, sollte angedacht werden, die Parkgebühren je Stunde unterschiedlich zu gestalten. So könnten durch günstigere Parkgebühren und lange mögliche Parkdauer die Parkplätze Theodor-Pekol-Platz, Stadthaus, Grüner Garten, Blaue Straße und St.-Annen-Garage sowie auch den Parkplatz Schlachte unter Beibehaltung der aktuellen Konditionen (4h Maximalparkdauer, 1,00 € / h) als „günstige Möglichkeit“ genutzt werden. Für den Parkplatz Schillerstraße sollte das kostenlose Parken beibehalten werden.

Dahingegen sollten die zentralen Parkplätze am Schloss und Graffenhaus, am Kirchplatz und am Alten Markt sowie den anliegenden Straßenräumen in der Innenstadt / Altstadt, in denen eine Parkraumbewirtschaftung stattfindet, angepasst werden. Hier sollten die Parkgebühren angehoben werden, um die vorhandene hohe Auslastung auf die vorhandenen und weniger ausgelasteten Parkplätze am Rand der Innenstadt zu verlagern. Hier bietet sich eine Erhöhung auf 2,00 € / h an, um eine spürbare Differenzierung

der Parkplätze herzustellen. Eine Erreichbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen bleibt weiterhin erhalten und gleichzeitig befinden sich die günstigeren Parkplätze ebenfalls in kurzen fußläufigen Entfernungen, die für die meisten Personen problemlos sind.

Durch die mögliche Verlagerung eines Teils des ruhenden Verkehrs sollen vor allem in den zentralen Innenstadtbereichen Flächenpotenziale für städtebauliche Aufwertungen geschaffen werden, in dem an einzelnen Punkten Stellplätze verringert werden könnten.

Für den Kirchplatz und den Alten Markt / Kaakstraße sollte weiterhin die Beschränkung der Parkdauer auf 1 oder 2 Stunden geprüft werden, um hier der überwiegenden Nutzung zu entsprechen und längere Aufenthalte auf andere Parkplätze zu verlagern, was wiederum Möglichkeiten zur Reduzierung von Stellplätzen schaffen könnte, die anders genutzt werden könnten. Die Abwägung sollte möglichst auch unter Beteiligung der betroffenen Akteure stattfinden.

Neben Maßnahmen, die die Innenstadtparkplätze betreffen, sollte für den ruhenden Verkehr geprüft werden, ob in der Innenstadt / Altstadt in der Erschließungsstraßen eine **Anwohnerparkzone** eingerichtet werden könnte und die dort vorhandenen Stellplätze somit den direkten Anwohner vorbehalten bleiben könnten. Die Einführung von Einwohnerparkausweisen sollte aber mit angemessenen Gebühren einhergehen, die sich grundsätzlich an den Kosten für Herstellung, Reinigung, Pflege, etc. orientieren sollten. Diese Höhe wird in einigen Kommunen bei ca. 1,00 € pro Tag, also etwa 360 € im Jahr gesehen. Da für die Straßenräume, in denen auf der Fahrbahn geparkt werden kann, keine Daten vorliegen, können mögliche Verlagerungseffekte nicht näher abgeschätzt werden. Da die vorhandenen Parkplätze aber noch Stellplatzreserven aufweisen, erscheint diese Maßnahme verträglich umsetzbar.

5.3.3. Fuß- und Radverkehr

Die Stärkung des Fuß- und Radverkehr mit dem Ziel der Steigerung des Fuß- und Radverkehrsanteils am Modal Split stellt eine wesentliche Entwicklungsperspektive in der Jeverschen Innenstadt dar, die nicht nur verkehrliche eine Wirkung entfaltet, sondern sich auch auf die Attraktivität der Innenstadt auswirken kann. Im Folgenden werden die verschiedenen Handlungsansätze und Maßnahmen dargestellt, die dazu verfolgt und umgesetzt werden sollten.

Serviceangebote

Die Ergänzung von **Rastmöglichkeiten und Sitzgelegenheiten** kann insbesondere im Zusammenhang mit Freizeit und touristischen Verkehren ein sinnvolles Serviceangebot darstellen. Mit der Überplanung der Wallanlagen ergeben sich zukünftig gesteigerte Aufenthaltsqualitäten, die entsprechende Angebote berücksichtigen sollten. Vorzugsweise könnten Standorte identifiziert werden, die sowohl im Freizeitverkehr als auch im Alltagsverkehr eine entsprechende Bedeutung haben. Die Ausstattung sollte möglichst ansprechend und der Funktion folgend vorgesehen werden.

Die Siedlungsstruktur und die Gestaltung von Straßen und Umfeld können das Mobilitätsverhalten der Bewohnerinnen und Bewohner wesentlich beeinflussen. Gleichzeitig sind Menschen bei persönlichen Veränderungen wie einem Umzug oder Jobwechsel deutlich offener, auch ihr Mobilitätsverhalten zu überdenken und Verhaltensmuster zu ändern. Durch eine **Fuß- und Radverkehrsfreundliche Gestaltung**

von Neubaugebieten, liegt daher auch eine große Chance zur Stärkung Umweltverbundes. Voraussetzung ist hier, dass bei der Planung und Gestaltung die entsprechenden Anreize geschaffen werden. Dazu sollten bei der Planung neuer Gebiete in Jever die Bedürfnisse des Fuß- und Radverkehrs sowie möglichst auch des ÖPNV berücksichtigt werden. Die Erschließung von Neubaugebieten sollte eine hohe Durchlässigkeit für den Fuß- und Radverkehr bieten und die Wege sollten möglichst direkt an das Hauptradroutennetz anschließen, während Umwege und Sackgassen für den Kfz-Verkehr vorgesehen werden können.

Entsprechend der ausgeführten Grundbedingungen und Empfehlungen für die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn sollten weiterhin die Möglichkeiten der Ausweitung von **Tempo 30-Zonen** im kommunalen Erschließungsnetz und von streckenbezogenem **Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen** ohne geeignete Radverkehrsanlagen geprüft und umgesetzt werden, wie dies in Jever bereits in der Anton-Günther-Straße umgesetzt wurde. Diese Maßnahmen tragen wesentlich zur Steigerung der **Verträglichkeit** zwischen Rad- und Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn sowie indirekt auch zwischen Fuß- und Radverkehr auf den freigegebenen Gehwegen bei. Dabei sollte auch immer die Markierung von Fahrradpiktogrammen auf der Fahrbahn geprüft werden, um Klarheit für alle Verkehrsteilnehmer zu schaffen und somit die Akzeptanz der Radverkehrsführung zu steigern und auch Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr zu verringern. Dies gilt insbesondere auch aufgrund der starken Entwicklung von Pedelecs, wodurch die Radverkehrsgeschwindigkeiten tendenziell gestiegen sind und daher unverträglicher für die gemeinsame Führung mit dem Fußverkehr geworden sind bzw. werden.

Die Straßenreinigung in Jever zu der u.a. die Beseitigung von Schmutz, Laub, Schnee und Eis zählt, gehört zur **Verkehrssicherungspflicht**. Innerhalb der geschlossenen Ortslage bzw. für die mit der „*Satzung der Stadt Jever über die Reinigung der öffentlichen Straßen, Wege und Plätze (Straßenreinigungssatzung)*“ festgelegten Straßenräume sind die Eigentümer der angrenzenden Grundstücke durch diese Satzung verpflichtet, Gehwege bzw. im Nebennetz auch die Fahrbahn zu säubern und den Schnee zu räumen. Der Straßenraum wird in Abhängigkeit der Bedeutung im Verkehrsnetz (u.a. Verkehrsbelastung) durch die Stadt oder die anliegenden Eigentümer gereinigt. Nach Möglichkeit sollte zukünftig in der Priorisierung im Herbst für die Reinigung der Wege vom Laub und im Winter vom Schnee auch ein Grundnetz an Gehwegen geräumt werden, welches sich am Haupttroutennetz des Fuß- und Radverkehrs orientieren sollte. Dies sollte idealerweise jeweils vor dem allgemeinen Schul- und Arbeitsbeginn geschehen, um Schülern und Pendlern ein verlässliches ganzjährig befahrbares Radnetz zu gewährleisten. Außerorts ist der jeweilige Straßenbaulastträger für die Reinigung und den Winterdienst zuständig, mit dem im Einzelfall Gespräche zur Reinigung und Räumung entlang der Haupttrouten geführt werden sollten. Dies gilt insbesondere aufgrund der fast flächendeckend schmalen Nebenanlagen, die zusätzlich durch Bewuchs und Laub in der nutzbaren Breite verringert werden könnten.

Ein weiterer Aspekt der Verkehrssicherungspflicht ist die **Pflege und Unterhaltung** der Radverkehrsanlagen bzw. der Gehwege. Der Straßenbaulastträger ist zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit von öffentlichen Straßen und Wegen bei zweckmäßiger Nutzung verpflichtet. Es sollte generell eine möglichst schnelle Entfernung von Schäden und Hindernissen geschehen, um Gefährdungen zu vermeiden. Dies betrifft auch die Erkennbarkeit von Markierungen und die Pflege von Straßenbegleitgrün, welches nicht in die Verkehrsanlagen ragen und keine Einschränkungen der Sichtbeziehungen verursachen soll.

Die **Durchlässigkeit des Fuß- und Radverkehrsnetzes** sollte weiterhin verbessert und laufend überprüft werden. Wenn die Voraussetzungen erfüllt werden, sollten vorhandene oder zukünftige **Einbahnstraßen** in Gegenrichtung für den Radverkehr freigegeben sein bzw. deren Freigabe geprüft werden. Die Gestaltung der Freigabe sollte idealerweise so gestaltet sein, dass die Erkennbarkeit für alle Verkehrsteilnehmenden jederzeit gegeben ist. Die meisten Einbahnstraßen in der Innenstadt sind bereits für den Radverkehr freigegeben. Für die Straße Am Wall sollte weitergehend geprüft werden, ob diese ebenfalls in entgegengesetzter Fahrtrichtung für den Radverkehr freigegeben werden könnte und welche Maßnahmen dazu möglicherweise notwendig werden.

Sackgassen sollen mit dem Verkehrszeichen VZ 357-50 kenntlich gemacht werden, wenn diese für Fuß- und Radverkehr durchlässig sind (vgl. Abbildung 28). Die vorhandenen Sackgassen im Stadtgebiet sollten hierauf geprüft und bei Bedarf neu beschildert werden. Dies gilt insbesondere im Streckenverlauf von Radverkehrsverbindungen. Grundsätzlich ist dies in Jever sowohl in Hinblick auf Einbahnstraßen als auch Sackgassen bereits, soweit wie innerhalb der Bestandsaufnahme feststellbar, der Fall. Einzelne Beschilderungen entsprechen allerdings nicht dem regulären Verkehrszeichen und könnten bei Gelegenheit ausgetauscht werden.

Weiterhin stellen **Umlaufsperrn** oftmals ein unnötiges und stellenweise gefährliches Hindernis dar und sollten daher möglichst entfernt oder umgebaut werden. Konfliktstellen können mit einer verkehrsrechtlichen Beschilderung („Vorfahrt gewähren“, VZ 205) und gegebenenfalls weitergehenden Maßnahmen (z. B. zusätzliche Markierungen im Vorlauf, Verschwenk des Radwegs) gesichert werden. In Jever wurden bereits alle Umlaufsperrn fachlich durch die Verwaltung unter Beteiligung des Radverkehrsbeauftragten und der Polizei überprüft und wo möglich entfernt. Einige Umlaufsperrn, insbesondere im Schul- und Kindergartenumfeld wurden als notwendig und zu erhalten bewertet. Weitere sollen im Zuge anstehender Maßnahmen entfernt oder verändert werden.

Ebenso sind **Poller bzw. Sperrpfosten** Hindernisse, die häufig gezielt auf eigenständigen Wegen für den Fuß- und Radverkehr eingesetzt werden, um ein widerrechtliches Befahren von Kfz zu unterbinden. Ein Abbau sollte geprüft werden. Sind diese zwingend notwendig, müssen sie abgesichert werden. Die Absicherung geschieht durch sichtbar machen des Pfostens mit retro-reflektierendem Material und eine Bodenmarkierungen (vgl. Abbildung 29).

Auch notwendige **Bordabsenkungen** an Einmündungen oder Querungsstellen sollten laufend überprüft und bei Bedarf so angepasst werden, dass diese komfortabel nutzbar sind. Dabei sind die Bedürfnisse des Fußverkehrs und der Barrierefreiheit zu beachten. In diesem Zusammenhang sollten auch bei neuen Einmündungen und Zufahrten sowie bei anstehenden Straßenbaumaßnahmen **Gehwegüberfahrten** geprüft und möglichst umgesetzt werden.

Abbildung 28: Sackgassen-Beschilderung mit VZ 357-50

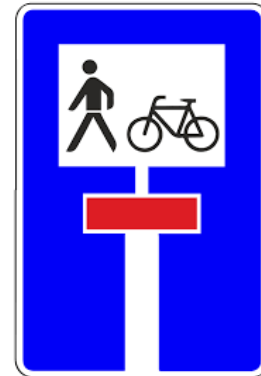


Abbildung 29: Sperrpfosten



Eine geeignete **Führung des Fuß- und Radverkehrs an Baustellen** sollte vollständig berücksichtigt werden. Die Beschilderungen „Radfahrer absteigen“ oder „Fußgänger andere Seite benutzen“ sollten nur dort zur Anwendung kommen, wo keine andere Lösung umgesetzt werden kann. Grundsätzlich sind Baustellen so zu planen, dass eine vorhandene Fuß- und Radverkehrsführung auch im Baustellenbereich fortgeführt wird und deutlich gekennzeichnet ist. Nur wenn keine gesicherte Führung möglich ist oder aber ein Abschnitt vollständig gesperrt wird, wird eine Querung oder Umleitung eingerichtet und beschildert (vgl. Abbildung 30).

Standards zur Radverkehrsführung an Baustellen und Umleitungsbeschilderung haben verschiedene Arbeitsgemeinschaften fahrradfreundlicher Kommunen, u.a. die AGFK Bayern⁷, veröffentlicht, an denen sich grundsätzlich orientiert werden kann. Darüber hinaus sollte eine regelmäßige Baukontrolle stattfinden, um die Einhaltung der Anordnungen auch zu überwachen.

Die Einrichtung von **öffentlichen Servicestationen** bietet Radfahrenden eine nötige Grundausstattung an Werkzeugen, um ihr Fahrrad reparieren zu können. In Kooperation z.B. mit ansässigen Fahrradhändlern könnten **Serviceangebote** wie Lufttankstellen, Schlauchautomaten und Infotafeln mit wichtigen Informationen (Stadtplan mit Radverkehrsnetz / Haupttroutennetz, wichtige Adressen etc.) oder ein „**Servicepoint**“ errichtet werden, der für Radtourismus und Alltagsradverkehr gleichermaßen Anlaufstelle sein könnte (vgl. Abbildung 31).

Hierfür eignen sich zentrale Bereiche wie Alter Markt/Tourist-Info, Kirchplatz/Rathaus, Bahnhof und Landkreis Friesland. Für diese Standorte bieten sich auch **Mobilitätsstationen** an, bei denen eine Verknüpfung des ÖPNV, überdachte Radabstellanlagen, Fahrradboxen, Lastenradverleih, Carsharing & Pkw-Stellplätze für eine Vernetzung und Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsträger mit einem entsprechenden Konzept denkbar sind. Die Standorte der Abstellanlagen sollten zudem im Internet sowie auf Stadtplänen und Radwanderkarten bekannt gemacht werden.

Es sollten möglichst auch weiterhin **Leihangebote** für Pedelecs und Lastenräder unterstützt und ausgeweitet werden. Entsprechende Angebote können die Mobilität ohne eigenes (Zweit-)Auto verbessern und ermöglichen dies zu vor Ort testen. Dabei sollten vorhandene und mögliche Kooperationen mit lokalen Händlern und die Aktivierung bürgerschaftlichen Engagements berücksichtigt werden. Mit dem Verein „Dein Deichrad“ besteht z.B. bereits ein Angebot mit eigenen, aber auch von Dritten zur Verfügung gestellten Lastenrädern, die von Interessierten auch ohne Mitgliedschaft kostenlos gebucht werden können.

Abbildung 30: Umleitungsbeschilderung Wilhelmshaven



Abbildung 31: Servicestation Südstrand Wilhelmshaven



⁷ „Leitfaden Baustellen“ und „Leitfaden Umleitungen“

Information, Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit

Um eine Steigerung der Anteile des Umweltverbundes am Modal Split zu erreichen, ist es notwendig, die aktuelle Mobilitätskultur zu verändern. Dafür ist es ratsam, das Alltagsradfahren im Allgemeinen zu bewerben, da hier innerhalb Jevers die größten Verlagerungspotenziale vom Kfz liegen. Aber auch der ÖPNV und die Attraktivität des Zu-Fuß-Gehens sollten in den Fokus gestellt werden.

Hier sollen die gesundheitlichen, finanziellen sowie ökologischen Vorteile, aber auch „Erleben“ beim Radfahren und Zu-Fuß-Gehens im Vordergrund stehen. Gleichzeitig sollen die Menschen in Jever explizit auf das entwickelte und weiter auszugestaltende Haupttroutennetz des Alltagsradverkehrs, aber auch des Fußverkehrs hingewiesen werden.

Ziel des Handlungsfeldes Öffentlichkeitsarbeit ist somit die Werbung für eine verstärkte Nutzung des Umweltverbundes sowie die Verbreitung von Informationen über Aktivitäten und Angebotsverbesserungen im Bereich des Umweltverbundes und beinhaltet zusammengefasst:

- Informationen über geplante und realisierte Infrastrukturmaßnahmen für den Fuß- und Radverkehr,
- Informationen über geplante und realisierte Verbesserungen im ÖPNV (Angebot & Infrastruktur),
- Förderung eines verkehrssicheren und kooperativen Verhaltens im Verkehr,
- Hervorhebung der positiven Aspekte und Vorteile des Radfahrens und des Zu-Fuß-Gehens,
- Motivation für die Nutzung des Umweltverbundes.

Eine gute Möglichkeit das **Fahrradfahren öffentlichkeitswirksam zu bewerben** und in den Fokus zu rücken, stellen Aktionstage, wie Radverkehrstage bzw. Verkehrssicherheitstage oder zielgruppenorientierte Aktionen dar, die möglichst unter Beteiligung der betroffenen Akteure und Multiplikatoren wie Polizei, Verkehrswacht, Fahrradgeschäfte, Schulen, Kindergärten und lokalen Vereinen sowie Gewerbetreibenden stattfinden sollten. Der Radverkehr und damit einhergehend die geplanten Maßnahmen können dadurch stärker in den Fokus der breiten Masse der Bevölkerung gebracht werden. Die Fortführung des **Fahrradtages**, der 24.03.2024 mit einem großen Rahmenprogramm im Zusammenhang mit dem Kiewittmarkt durchgeführt wurde, stellt eine gute und sinnvolle Veranstaltung mit entsprechender Öffentlichkeitswirkung dar.

Aktuelle Informationen, insbesondere des Fuß- und Radverkehrs im Allgemeinen und den konkret geplanten und umgesetzten Maßnahmen sollten laufend auf der Homepage der Stadt Jever veröffentlicht werden. Diese könnten mit Hilfe eines **Mängelmelders** ergänzt und verstetigt werden. Hier besteht bereits das Angebot „Bürgertipps“, welches auf der Startseite der Stadt Jever verlinkt ist. Der Bekanntheitsgrad könnte, insbesondere im Zusammenhang mit dem Fuß- und Radverkehr aber noch gesteigert werden.

Weiterhin sollte angestrebt werden, die Teilnahme von Bürgerinnen und Bürgern an der alle zwei Jahre bundesweit stattfindenden Befragung des **ADFC-Fahrradklimatest** weiterhin möglichst breit zu bewerben (Presse, Schulen, Kindergärten, Vereine, Social Media, etc.), so dass die Anzahl der ausgewerteten Antworten auch zukünftig mindestens für die Wertung ausreicht (50 Antworten) ausreicht, dauerhaft kontinuierlich steigt und möglichst über 250 Teilnehmende erreichen sollte. In den Jahren 2020 und 2022 wurde dies bereits durch die Stadt Jever beworben, so dass jeweils ausreichend viele Antworten erreicht werden konnten. Im Jahr 2022 wurden 102 Teilnahmen ausgewertet. Die Stadt Jever erreicht eine

Gesamtbewertung von 3,76 und liegt damit in der Ortsgößenklasse (< 20.000 EW) bundesweit auf dem 149 von 474 Kommunen und in Niedersachsen auf Rang 22 von 55. Als größte Schwächen wurden hier die Breiten und Oberflächen von (Rad)wegen sowie die Fahrradmitnahme im ÖPNV herausgestellt. Stärken sind vor allem die gute Erreichbarkeit der Innenstadt, „Radfahren durch Alt und Jung“ sowie die Wegweisung und geöffnete Einbahnstraßen.

Mit Hilfe von Flyern oder einer Seite bzw. **Informationsserien** in den relevanten Tageszeitungen sowie im Internet könnte auf das richtige Verhalten im Straßenverkehr hingewiesen werden. Insbesondere die Themenfelder Radwegebenutzungspflicht und für den Radverkehr freigegebenen Gehwege sowie das Radfahren auf der Fahrbahn sind prädestinierte Themen, da viele Verkehrsteilnehmende unzureichend informiert sind. Hier kann auch eine übergeordnete Kommunikation wichtiger Verkehrs- bzw. Mobilitätsthemen auf Landkreisebene eine sinnvolle Bündelung darstellen, die z.B. im Zusammenhang mit beabsichtigten Radvorrangrouten stehen könnten.

Ein weiterer Baustein zur öffentlichkeitswirksamen Förderung des Radverkehrs können **Fahrradzählstellen** an einer oder mehreren höher frequentierten Radverbindungen sein. Die Daten aus den Fahrradzählern können in die weiteren Planungen einfließen und Entwicklungen der Radverkehrsmengen werden sichtbar. Über verschiedene Analysefaktoren können die Daten untersucht und beispielsweise mit Witterungsverhältnissen wie Regen, Temperaturen, Fahrtrichtungen und Tageszeitbelastungen in Verbindung gesetzt werden. So lassen sich Entwicklungen und Einflüsse im Radverkehr sowie unterschiedliche Ströme wie Pendler, Schüler, Freizeit nachvollziehen und die gewonnenen Erkenntnisse für die weitere Entwicklung der Radinfrastruktur herangezogen werden.

Die Förderung von Fahrradklima und Klimaschutz in der Stadt Jever kann weiterhin öffentlichkeitswirksam durch die **Aktion Stadtradeln** (www.stadtradeln.de) unterstützt werden, bei der bereits regelmäßig teilgenommen wurde. Der Wettbewerb „Stadtradeln“ besteht seit 2008 als Kampagne zum Klimaschutz und zur Förderung der Fahrradnutzung. Während im Startjahr 2008 noch 23 Städte am Wettbewerb teilnahmen, lag die Teilnehmerzahl im Jahr 2023 bei 2.759 Teilnehmerkommunen in Deutschland bei 1,1 Mio. Radfahrenden und gut 230 Mio. km, die mit dem Fahrrad zurückgelegt wurden. Durch das gemeinsame Radeln von Politikern, Persönlichkeiten der Kommune und Bürgerinnen und Bürgern sollen auch über den Wettbewerbszeitraum hinaus möglichst viele Menschen für das Umsteigen auf das Fahrrad im Alltag gewonnen werden. Der Landkreis Friesland und die Kommunen haben zuletzt bereits mit einem koordinierten Termin am Stadtradeln teilgenommen. In Jever haben im Jahr 2023 insgesamt 277 aktive Radfahrende in 14 Teams teilgenommen und knapp 52.400 gefahrene Kilometer zurückgelegt. Für 2024 steht der Zeitraum vom 01.09. - 21.09.2024 bereits fest.

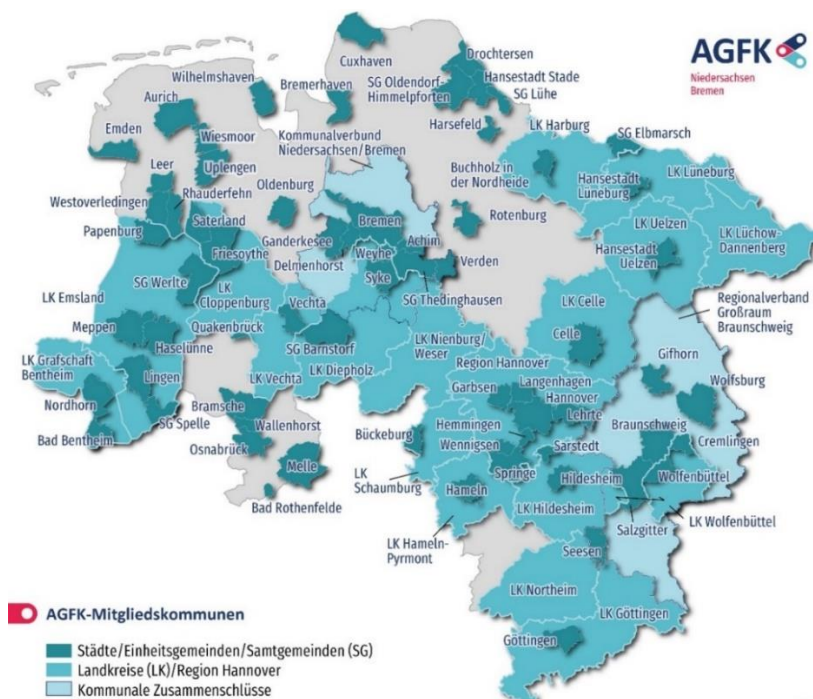
Sinnvoll ist die vorhandene Position des (ehrenamtlichen) **Radverkehrsbeauftragten** als Ansprechperson, offenes Ohr und Bindeglied zwischen Radfahrenden, Bürgern, Verwaltung und Politik. Im Rahmen der regelmäßigen Sprechstunde werden wahrgenommene Missstände aufgenommen, Aufklärung betreiben und vermittelnd zwischen verschiedenen Gruppen agiert, wenn es um Themen des Radverkehrs geht. Dieses Angebot sollte weiterhin gestärkt und fortgeführt werden.

Aktivitäten hinsichtlich der Mobilitätsförderung und anstehender Planungen und der Umsetzung von Maßnahmen oder Ergebnisse von Ratssitzungen, Veranstaltungen etc. sollten durch geeignete Medien verfügbar gemacht werden, um Informationen zu bieten und die Aktivitäten nach „Außen“ darzustellen.

Die **Mitgliedschaft in der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen Niedersachsen (AGFK)** ist Voraussetzung, um vom Land Niedersachsen als „Fahradfreundliche Kommune Niedersachsen“ zertifiziert zu werden. Dies ist konkret durch die Stadt Jever angestrebt, denn die Mitgliedschaft und infolgedessen eine angestrebte Zertifizierung lässt die Erfolge und das Engagement der Radverkehrsförderung in Jever nach außen sichtbar werden. Darüber hinaus eröffnet sich die Möglichkeit, Erfahrungen in einem Netzwerk aus zurzeit 91 Mitgliedskommunen auszutauschen.

Die Mitgliedschaft kostet für Kommunen bis zu einer Größe von 20.000 Einwohnern aktuell 800 € jährlich und bietet neben den obenstehenden öffentlichkeitswirksamen Vorteilen auch weitere Möglichkeiten, wie z.B. das kostenlose Ausleihen von Verkehrszählgeräten oder Zugriff auf Kampagnenmaterial für die Einrichtung von Fahrradstraßen. Voraussetzungen für eine Mitgliedschaft sind neben der Entrichtung des jährlichen Mitgliedsbeitrags ein Grundlagenbeschluss zur kommunalen Radverkehrsförderung, eine feste Ansprechperson in der Kommunalverwaltung für den Radverkehr, die Bereitschaft, in der AGFK mitzuarbeiten und sie zu unterstützen sowie das Hinwirken auf die Zertifizierung „Fahradfreundliche Kommune Niedersachsen“.

Abbildung 32: AGFK - Mitgliedskommunen Niedersachsen



Quelle: <https://www.agfk-niedersachsen.de/ueber-uns/mitglieder.html>, abgerufen am 08.04.2024

Um eine kontinuierliche Umsetzung und/oder Fortschreibung der Maßnahmen zur Verbesserung der Mobilität sicherzustellen, sind regelmäßige Zusammenkünfte der politischen Entscheider mit fachlicher Begleitung in der Form einer „Steuerungsgruppe“ sinnvoll. Zusätzlich sind verwaltungsinterne Arbeitssitzungen aller zuständigen Fachabteilungen zu berücksichtigen. Der bereits bestehende Arbeitskreis Radverkehr, in dem verschiedene Akteure mit unterschiedlichen Perspektiven das Thema Radverkehrsförderung diskutieren und mögliche Maßnahmen für die weiteren Entscheidungsprozesse vorbereiten, stellt ein entsprechendes Gremium dar.

Durch ein **betriebliches Mobilitätsmanagement** können Betriebe die interne Mobilität hinterfragen, verbessern und so auf allen Ebenen nachhaltiger gestalten. Dazu gehört auch, dass Möglichkeiten zum Dienstradleasing geboten werden. Dies ist für Arbeitgeber und Arbeitnehmer sowohl steuerlich („Dienst-radprivileg“) als auch hinsichtlich weiterer Faktoren wie Gesundheit und Zufriedenheit attraktiv. Mit guten Abstellmöglichkeiten, Umkleide- und ggf. Duschmöglichkeiten können weitere positive Rahmenbedingungen zur Steigerung der Fahrradnutzung geschaffen werden.

Die Stadt Jever kann hier zum einen als wichtiger Arbeitgeber als Vorbild vorangehen und gleichzeitig als Anstoßgeber für die ansässigen Unternehmen dienen, damit sie in dieser Hinsicht tätig werden. In diesem Rahmen sollte auch geprüft werden, welche Wege der Stadtverwaltung (inkl. Bauhof) mit Fahrrädern und Lastenfahrrädern zurückgelegt werden können und entsprechende Dienstfahrräder bereitgestellt werden. Durch Ansprache und Bereitstellung geeigneter Informationen für Betriebe sowie der Darstellung möglicher Förderhintergründe kann die Gemeinde diese Aufgabe wahrnehmen.

Verkehrssicherheitsarbeit

Neben den infrastrukturellen Maßnahmen sind begleitend auch nicht-investive Maßnahmen im Bereich der **Aufklärungsarbeit** zur Reduzierung von Unfällen und Konfliktsituationen (Beinaheunfälle) und der Verbesserung der gefühlten Verkehrssicherheit notwendig. Generell ist eine verstärkte Öffentlichkeitsarbeit also erforderlich, um vermeidbare Gefahrensituationen und Ärgernisse abzumindern. Dabei sollten die Zielgruppen spezifisch angesprochen werden. Kraftfahrzeugführende sollten „lernen“, dass das Fahren und Parken auf Geh- und Radwegen nicht zulässig ist und Radfahrende auf der Fahrbahn fahren dürfen. Dies gilt in der Innenstadt im gesamten Verkehrsnetz. Teils sind überhöhte Geschwindigkeiten und enges Überholen Gründe für das Unsicherheitsempfinden beim Befahren dieser Straßenräume. Der Mindestabstand bei Überholvorgängen von 1,50 m wird erfahrungsgemäß regelmäßig nicht eingehalten.

In Kooperation mit Polizei, Verkehrswacht, ADFC oder anderen Partnern **könnten themenbezogene Schwerpunktaktionen** umgesetzt werden, um einen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit zu leisten. So könnte z. B. im Herbst die Beleuchtung der Fahrräder im Vordergrund stehen. Dies sollte allerdings nach Möglichkeit nicht in maßregelnder, sondern in aufklärender Weise umgesetzt werden und könnte beispielsweise durch ein Angebot für „schnelle“ Reparaturen vor Ort ergänzt werden.

Dem auch in Jever stellenweise bestehenden Problem des (nicht zugelassenen) **Linksfahrens** sollte begleitend mit Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit begegnet. So macht die Verkehrswacht Niedersachsen in Kooperation mit Kommunen mit entsprechenden Schildern auf das regelwidrige Linksfahren aufmerksam. Entlang von Radwegen bzw. für den Radverkehr freigegebenen Gehwegen werden die Schilder „Geisterradler gefährden!“ an unfallträchtigen oder stark durch „Geisterradler“ betroffenen Stellen in Fahrtrichtung des regelwidrig links fahrenden Radverkehrs aufgestellt und sind somit auch nur für diese zu sehen (vgl. Abbildung 33). Standorte, an denen Probleme bestehen könnten, sollten laufend geprüft und in die

Abbildung 33: Geisterradler



Öffentlichkeitsarbeit mit aufgenommen werden. Eine weitere Möglichkeit stellen markierte Geisterradler-Piktogramme dar.

Die „**Schulwegsicherheit**“ ist ein Maßstab, an dem sich die Bemühungen der Verkehrsentwicklungen in Jever messen lassen sollte. Für die Schulen sollten im Sinne eines **schulischen Mobilitätsmanagements** Schulwegpläne gemeinsam mit den Schülerinnen und Schülern, Lehrkräften und Eltern erarbeitet werden. Die Zusammenarbeit mit den Eltern und Kindern ist hier besonders wichtig, um die Akzeptanz der Schulwegpläne bzw. der des Fuß- und Radverkehrs für den Weg zur Schule zu stärken und dem Phänomen „Elterntaxi“ so weit wie möglich entgegenzuwirken. Zum Schutz der Schülerinnen und Schüler und um Anreize zur Nutzung Fuß- und Radverkehrs zu schaffen, sollten über die Erstellung von Schulwegplänen hinaus geeignete Maßnahmen im direkten Schulumfeld zur Verbannung oder Steuerung von Hol- und Bringverkehren geprüft werden, in dem z.B. geeignete Parkmöglichkeiten als „Kiss & go-Zonen“ definiert werden und Straßen im Schulumfeld (weitestgehend) Kfz-frei gehalten werden könnten.

Das **Curriculum Mobilität (CM)** ist ein Bausteinkonzept für den fächerübergreifenden Unterricht in allen Schulen in Niedersachsen und hat zum Ziel, Entwicklungen im Bereich Mobilität zu thematisieren und unter der Perspektive nachhaltiger Entwicklung zu reflektieren. Bereits seit 2002 verfügen die Schulen des Landes Niedersachsen über ein Curriculum zum Themenfeld Mobilität, welches den Schulen Informationen, Hilfen und Bausteine anbietet, um die inhaltliche Umsetzung des Lernbereichs Mobilität z. B. mit dem „Tag der Verkehrssicherheit“, „Sicher mit dem Rad zur Schule“ oder „Mit dem Bus zur Schule“ zu unterstützen. Schülerinnen und Schüler sollen damit ermutigt und befähigt werden, das eigene Leben nachhaltig zu gestalten sowie an gesellschaftlichen Prozessen nachhaltiger Entwicklung partizipieren zu können. Sie sollen ein natürliches Selbstverständnis für eigenes zukunftsfähiges Handeln entwickeln. Durch die Stärkung des Curriculum Mobilität und zielgruppenspezifischer Aktionen an den Schulen soll Schülerinnen und Schüler selbstbestimmte Mobilität und Spaß am Radfahren vermittelt werden. Eine Erweiterung hin zu einem schulischen Mobilitätsmanagement bietet sich insbesondere auch für die weiterführenden Schulen an, bei denen die meisten Schülerinnen und Schüler eigenständig und z.T. auch motorisiert den Schulweg bestreiten.

Radabstellanlagen

Im Sinne einer Angebotsplanung sollten nicht nur die vorhandenen Abstellanlagen und deren Auslastung für die Bedarfsermittlung herangezogen werden, sondern die Erreichbarkeit der Ziele mit dem Fahrrad sollte durch das Vorhalten „guter“ Abstellanlagen „beworben“ werden. Diese sollen einen stabilen und sicheren Halt sowie einen ausreichenden Diebstahlschutz gewährleisten. Es sollte weiterhin immer ein ausreichender Seitenabstand vorhanden sein, damit Fahrräder problemlos ein- und ausgeparkt werden können und das Beladen möglich ist.

Prinzipiell sollten möglichst viele Abstellanlagen an wichtigen Punkten, insbesondere den Zielen des Alltagsverkehrs bereitstehen. An einigen Stellen ist dies in der Innenstadt Jever bereits der Fall. An den Stellen, an denen es noch alte Systeme gibt („Felgenklemmer“),

Abbildung 34: „Gute“ Abstellanlagen



sollten die Abstellanlagen weiterhin erneuert werden, wie dies an einigen Stellen wie beispielsweise am Alten Markt und in der „Langen Meile“ bereits umgesetzt wurde. Dazu sollten kurz- bis mittelfristig sukzessiv weitere neue Abstellanlagen errichtet und bestehende Anlagen erneuert oder erweitert werden. Dazu sollten je nach Standort die geeigneten vorhandenen Förderprogramme berücksichtigt werden, um möglichst viele Ziele für den Radverkehr zu attraktiveren. Im Bereich von ÖPNV-Haltestellen bestehen beispielsweise Fördermöglichkeiten der LNVG im Rahmen des geförderten barrierefreien Ausbaus, die ebenfalls bereits genutzt wurden.

Für einen bedarfsgerechten und nachhaltigen Ausbau von Abstellanlagen für den Radverkehr wird empfohlen, aufbauend auf dem vorhandenen **Ausbauprogramm** zum Fahrradparken in Jever weitergehende Ziele und Standards zu erarbeiten. Das Ausbauprogramm sollte

Ausbauprogramm

- Standort
- Aktuelle Auslastung
- Zukünftiger Bedarf
- Benötigte Kapazität
- Priorisierung
- Kostenschätzung

dabei als Handlungsleitfaden für die sukzessive Aus-, Um- und Nachrüstung von angemessenen Abstellanlagen an radverkehrsrelevanten Zielen darstellen. Hierfür ist es zunächst erforderlich, neben der aktuellen Auslastung auch mögliche zukünftige Bedarfe abzuschätzen. Auf dieser Basis können eine Priorisierung vorgenommen sowie Kapazitäten für Abstellanlagen und konkrete Standortplanungen festgelegt werden.

Mit der Weiterführung des Ausbauprogramm sollten einheitliche Standards für Abstellanlagen in Jever verbindlich festgelegt werden. Dabei sind weitergehende Anforderungen größerer Fahrräder wie z. B. Lastenräder und Fahrräder mit Anhängern genauso zu berücksichtigen wie die sich aus der Art des Ziels ergebenden Anforderungen an die Beschaffenheit und Sicherheit der Abstellanlagen, was auch die soziale Sicherheit umfasst (z. B. Beleuchtung, Überdachung). Die Standorte für Fahrradparken sollten möglichst immer gut einsehbar und nah zum Ziel liegen. Die Kapazitäten sollten darüber hinaus so großzügig vorgehalten werden, so dass die Anlagen in der Regel nicht ganz ausgelastet sind und den Nutzenden verlässlich ein Stellplatz zur Verfügung steht.

Abbildung 35: Radabstellanlage für Mitarbeiter am Rathaus der Gemeinde Garrel



Zur Förderung der Fahrradnutzung sind besonders auch im privaten Umfeld qualitativ hochwertige und gut erreichbare Abstellanlagen notwendig, da hier das stärkste Verlagerungspotenzial vom MIV auf das Fahrrad besteht. Dies bezieht sich zum einen auf die Quellen des Verkehrs wie den Wohnort und zum anderen auf Ziele, wie beispielsweise den Arbeitsplatz, Einzelhandel und Freizeitziele (vgl. Abbildung 35).

Hier sollten auch Fahrradservicestationen und Fahrradgaragen geprüft und umgesetzt werden.

Die Stadt Jever sollte bei Eigentümern, Investoren und Entscheidungsträgern im Zuge von Modernisierungen und Neubauten entsprechend informieren und darauf hinwirken, dass qualitativ hochwertige Abstellanlagen vorgesehen werden, wenn auch keine direkte Einflussnahme möglich ist.

Um im privaten Umfeld ebenfalls einen hohen Standard der Abstellanlagen zu generieren, ist z. B. die **Erstellung eines Leitfadens für Investoren und Bauherren** zu empfehlen. Die Stadt Jever sollte möglichst alle informellen, finanziellen und rechtlichen Möglichkeiten ausschöpfen (Förderprogramme, Bauabwägungsplanung, freiwillige Selbstverpflichtung von Bauherren, Auszeichnung besonders guter Praxisbeispiele), um eine möglichst flächendeckende Umsetzung von hochwertigen privaten Radabstellanlagen zu erreichen.

Abbildung 36: Radabstellanlagen „Lange Meile“



Zur Stärkung der Innenstadt und dem „Einkaufen mit dem Rad“ sollten zusätzlich zu den vorhandenen, dezentralen Anlehnbügel (vgl. Abbildung 36), weitere Abstellanlagen im unmittelbaren Zentrum errichtet werden. Die Abstellanlagen sollten witterungsgeschützt sein und nach Bedarf und Standort jeweils mit ca. 10 - 20 Anlehnbügel sowie mit zusätzlichen Serviceelementen (Luftpumpe, Werkzeug und möglicherweise Schließfächer) ausgestattet werden. Bezüglich der Anzahl und Beschaffenheit der Abstellanlagen sollte nicht nur die Kundschaft angesprochen werden, sondern das Angebot sollte auch auf die Nutzung durch die Angestellten abzielen.

Vorhandene und zukünftig geplante **öffentliche Einrichtungen** in der Baulast der Stadt Jever (z. B. Kindergärten, Schulen, Freizeitziele wie Sport- oder Spielplätze, Rathaus, etc.) sollten standardmäßig anforderungsgerechte Abstellanlagen vorweisen. Richtzahlen für den Stellplatzbedarf bzw. die notwendige Anzahl von Stellplätzen für Fahrräder werden, in Abhängigkeit verschiedener Faktoren, wie z. B. der Nutzfläche oder Schülerzahlen, u.a. in den Hinweisen zum Fahrradparken (FGSV) dargestellt. Weiterhin bestehen Planungshilfen des ADFC, der AGFK und auch einzelner Länder wie Baden-Württemberg oder Hessen, die eigene Qualitätsstandards und Musterlösungen entwickelt haben, an denen sich grundsätzlich orientiert werden kann.

Bei allen vorhandenen und zukünftigen Radabstellanlagen sollte die Auslastung regelmäßig kontrolliert werden, was gleichzeitig auch zur Evaluation der umgesetzten Maßnahmen dienen kann. Weiterhin könnte geprüft werden, ob und in welcher Anzahl die Anschaffung von **mobilen Fahrradabstellanlagen** für die Aufstellung bei größeren Veranstaltungen und an Markttagen sinnvoll für die Stadt Jever sein könnten. Durch die Bereitstellung geeigneter Abstellanlagen wird die Attraktivität der Anreise mit dem Fahrrad bei Veranstaltungen erhöht und kann so positive Impulse für den Radverkehr mit sich bringen. Hier sind möglicherweise auch Kooperationen mit Nachbarkommune und dem Landkreis Friesland denkbar.

Insbesondere bei geplanten, aber auch bei bestehenden Kindertagesstätten könnte geprüft werden, ob Flächen zum Abstellen von Fahrradanhängern eingerichtet werden können. Diese können Eltern ermöglichen Ihre Kinder mit dem Fahrradanhänger in die KiTa zu bringen und ohne Anhänger weiter zur Arbeit zu fahren.

Insbesondere bei geplanten, aber auch bei bestehenden Kindertagesstätten könnte geprüft werden, ob Flächen zum Abstellen von Fahrradanhängern eingerichtet werden können. Diese können Eltern ermöglichen Ihre Kinder mit dem Fahrradanhänger in die KiTa zu bringen und ohne Anhänger weiter zur Arbeit zu fahren.

Radwegweisung

Die einheitliche und konsistente Beschilderung von Radverkehrsrouen ist ein zentrales Qualitätskriterium für eine gute Radverkehrsinfrastruktur. Die Wegweisung dient dabei der Orientierung, fördert zusätzlich die Akzeptanz von empfohlenen Routen und wirkt als öffentlichkeitswirksamer Werbeträger für die Fahrradnutzung. Der Radverkehrswegweisung in Niedersachsen soll auf kommunaler Ebene bei der Ausweisung von alltagsorientierten Radverkehrsnetzen grundsätzlich das Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr der FGSV zugrunde gelegt werden. Ebenso gilt diese Vorgabe für Radfernwege und weitere touristische Routen. Darüber hinaus besteht der Leitfaden zur Radverkehrswegweisung in Niedersachsen des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung, mit dem aufbauend auf den Grundsätzen des FGSV-Merkblatts Hinweise zur konkreten Umsetzung in Niedersachsen gegeben werden. Im Landkreis Cloppenburg besteht ein übergeordnetes Radwegweisungssystem auf Landkreisebene, welches als Basis dient und entsprechend zu berücksichtigen ist.

Nach Möglichkeit sollten alle **Radwegweiser auf der rechten Fahrbahnseite** angebracht sein, um eine schnelle Auffindbarkeit und Lesbarkeit während der Fahrt zu gewährleisten. Dies gilt insbesondere für die Zwischenwegweiser, die aufgrund ihrer Größe möglicherweise übersehen werden könnten. An größeren oder unübersichtlichen Knotenpunkten kann es sinnvoll sein, mehrere **Zielwegweiser** vorzusehen, um Radfahrenden aus verschiedenen Richtungen die Orientierung zu ermöglichen. Gerade an den größeren, signalisierten Knotenpunkten ist die Radwegweisung auf der gegenüberliegenden Seite häufig nicht gut zu erkennen, sodass die Straße zunächst überquert werden muss, um dann möglicherweise in entgegengesetzter Richtung weiterzufahren. Darüber hinaus sollten die Standorte der Wegweiser den gelten Radverkehrsführungen angepasst werden, was vor allem die wegweisende Beschilderung betrifft, die noch aus Zeiten der flächendeckenden Radwegebenutzungspflicht im Zweirichtungsverkehr stammt.

Die Beschilderungen sind auf die aktuellen und geplanten Führungsformen hin zu prüfen und gegebenenfalls anzupassen. Gleichwohl scheint die Nutzung vorhandener Befestigungsmöglichkeiten in übersichtlichen Straßenräumen vertretbar, um zusätzliche Masten zu vermeiden. Darüber hinaus sollten Informationen wie Routenplaketten, Knotenpunktnummern und Übersichtspläne immer an den Masten der Zielwegweiser untergebracht werden. Routenplaketten und Knotenpunktnummern können dabei direkt unter dem jeweiligen Zielwegweiser befestigt werden. Sofern aus unterschiedlichen Richtungen eine Wegweisung angebracht wird, sollten sich dort auch die weiteren genannten Informationen wiederholen.

Die **ausgewiesenen Knotenpunkte** des Knotenpunktsystems werden in Jever deutlich hervorgehoben, in dem die Knotenpunktnummer jeweils zusätzlich auf dem Mast angebracht ist und so bereits von weitem gut zu erkennen ist (vgl. Abbildung 37). Die wegweisende Beschilderung für den Radverkehr sollte weiterhin regelmäßig kontrolliert und gereinigt werden, was in Jever grundsätzlich der Fall ist. Dabei sollte auch geprüft werden, ob die Zwischenwegweiser in ausreichender Anzahl vorhanden sind oder ob an einzelnen Stellen Ergänzungen vorgenommen werden sollten.

Abbildung 37: Radwegweisung Jever



Weiterhin können sich mit der Umsetzung von Maßnahmen auch vereinzelt Änderungen und Ergänzungen an der wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr notwendig werden, die bereits in der Planung berücksichtigt werden sollten. Außerdem sollte bei den Kontrollen auch auf möglicherweise notwendigen Grünschnitt geachtet werden, damit die Beschilderung gut und frühzeitig erkennbar ist.

5.3.4. ÖPNV

Mit dem Förderprogramm des **barrierefreien Ausbaus von Bushaltestellen** der LNVG, welches durch die Aufgabenträger des ÖPNV und Kommunen in Anspruch genommen werden kann, können die angemeldeten Haltestellen mit einer 75%-Landesförderung ausgebaut werden. Dieses Programm wird bereits regelmäßig durch die Stadt Jever und den Aufgabenträger des ÖPNV, den Landkreis Friesland, genutzt. In diesem Rahmen können i.d.R. auch neue Fahrradabstellanlagen und bei Flächenverfügbarkeit wettergeschützte Sitzgelegenheiten umgesetzt werden. Diese Ausbaumaßnahmen steigern neben dem eigentlichen Fahrplanangebot die Attraktivität des ÖPNV. In diesem Zuge wurden zuletzt u.a. die Bushaltestellen Alter Markt/Schloss und der ZOB Jever barrierefrei ausgebaut.

Die Haltestelle Kiebitzplatz sollte als ebenfalls zentrale Haltestelle in der Innenstadt zukünftig in dem Programm vorgesehen werden. Dies gilt insbesondere mit den anstehenden Planungen für die Wallanlagen und den Kiebitzplatz.

Weiterhin sollten die **Verbindungen** in der Innenstadt im Sinne des Alltagsverkehr möglichst so angepasst werden, dass die zentralen Haltestellen in der Innenstadt von den wichtigsten Linien im 60'-Takt angefahren werden. Dies ist aktuell nicht der Fall, da die Linien einerseits aufgrund der Ausrichtung auf die Schulverkehr häufig außerhalb eines Taktes fahren und weiterhin die Haltestellen Alter Markt/Schloß und Kiebitzplatz regelmäßig auslassen, da vom ZOB / Bahnhof alternierende Linienvläufe (AOK) bestehen. Hier sollten entsprechende Anforderungen bzw. Rückmeldungen von Seiten der Stadt Jever an den Landkreis Friesland als Aufgabenträger im ÖPNV im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes gegeben werden. Das grundsätzliche Ziel eines Stundentaktes besteht für die Hauptlinien bereits im aktuellen Nahverkehrsplan.

Weiterhin sollten die bestehenden Angebote nach Möglichkeit auch von der Stadt Jever beworben werden. Eine **Öffentlichkeitsarbeit für den ÖPNV** sollte konsequent bei möglichst allen Einrichtungen und Veranstaltungen der Stadt Jever stattfinden, in dem mindestens auf die nächste Bushaltestelle sowie den Weg vom Bahnhof aus hingewiesen wird. Idealerweise werden die Informationen online verknüpft mit einem Fahrtenplaner, bei dem das Ziel bereits voreingestellt sein könnte, zumindest aber direkt mögliche Verbindungen gesucht werden können. Bei gedruckten Informationen könnten entsprechende Verlinkungen (z.B. QR-Code) ebenfalls genutzt werden.

Weiterhin stellt insbesondere die Darstellung der Möglichkeiten für Kinder und Jugendliche eine gute Möglichkeit dar, zumindest für gewisse Fahrtanlässe den ÖPNV in Betracht zu ziehen und diesen in die Mobilitätsbiografien der Kinder und Jugendlichen zu integrieren. Dies beginnt bereits in den Kindertagesstätten und Grundschulen, in denen (zumindest teilweise) der Einsteigerbus der VEJ regelmäßig zu Gast ist und Verkehrserziehung und Aufklärung zum Busfahren leistet. Dieses Angebot sollte ebenfalls von Seiten der Stadt kommuniziert bzw. sichergestellt werden, dass dieses bekannt ist und genutzt wird.

6. Umsetzungsstrategien

Die sich aus dem Zielkonzept ergebenden Handlungsempfehlungen werden in drei verschiedene Kategorien gegliedert: Maßnahmen zur Infrastruktur der Straßen und Wege, Maßnahmen für Serviceangebote und Maßnahmen zur Kommunikation, Öffentlichkeitsarbeit und Information.

Die **Maßnahmen der Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit** sowie der **Serviceangebote** sollten nach Möglichkeit wie beschrieben umgesetzt werden. Hier bedarf es keiner Priorisierung, da es sich vorwiegend um nicht-investive, aber dauerhafte Maßnahmen und Aufgaben handelt. Die Maßnahmen stellen Optionen zur Verbesserung der Verkehrssituation, insbesondere des Umweltverbundes dar und sollten nach Möglichkeit umgesetzt werden, wobei die Zuständigkeiten und personellen Ressourcen geklärt und zur Verfügung gestellt werden müssen.

Maßnahmen an der Infrastruktur belasten den Haushalt einer Kommune i.d.R. stärker und erfordern häufig einen hohen Abstimmungsaufwand. Aufgrund der verschiedenen Handlungsempfehlungen im Verkehrsnetz der Innenstadt von Jever sollte deshalb eine Umsetzungsstrategie entwickelt werden, an der sich die Stadt Jever für die Umsetzung des Konzeptes orientieren kann. Hierbei ist es aufgrund der Vielzahl an Abhängigkeiten nicht möglich, eine endgültige Priorisierung mit dem Konzept vorzugeben. So könnten beispielsweise höher priorisierte Einzelmaßnahmen später umgesetzt werden, wenn stattdessen ein Maßnahmenbündel entlang einer Route in Gänze umgesetzt werden kann. Auch mögliche „Sowieso Maßnahmen“ im Zuge von anstehenden Maßnahmen eröffnen oftmals Handlungsspielräume für die vorgezogene Umsetzung von Maßnahmen, die eigentlich später an der Reihe wären. Die Ertüchtigung von Alternativrouten kann besonders in den Vordergrund rücken, wenn Maßnahmen im Hauptnetz nicht oder nicht für alle Nutzergruppen zufriedenstellend gelöst werden können. Insbesondere Maßnahmen, die in Abhängigkeit weiterer Akteure (z.B. Straßenbaulastträger und Verkehrsbehörde) stehen, sollten vorab abgestimmt werden, um Machbarkeit und Zeithorizonte näher zu klären. Auch Interkommunale Planungen, z.B. die Planung und Umsetzung von Radvorrangrouten, können die Prioritätensetzung verändern.

Folgende Ansätze können und sollten die Reihenfolge der Prioritäten beeinflussen:

- Maßnahmen, die im Rahmen der anstehenden Planungen der Wallanlagen umgesetzt oder zumindest mitberücksichtigt werden können, sollten mit einer entsprechend hohen Priorität berücksichtigt werden (Kiebitzplatz, Lindenallee, St.-Annen-Straße, etc.)
- Maßnahmen, die im Rahmen vorhandener Förderprogramme beantragt werden können, sollten entsprechend der möglichen Umsetzbarkeit (personelle Ressourcen, Eigenanteil) geplant werden.
- Maßnahmenbündel sinnvoll (niedrigerer Planungs-, Abstimmungs- und Umsetzungsaufwand),
- Routenorientierte Maßnahmen sinnvoll,
- Kurzfristige Maßnahmen (Beschilderung, Markierungen, einfache Maßnahmen ohne großen Abstimmungs- und Kostenaufwand),
- „Sowieso-Maßnahmen“, z.B. bei anstehenden Straßen- oder Kanalsanierungen, Glasfaser, etc.,
- Ertüchtigung von Alternativrouten für den Fuß- und Radverkehr zur Stärkung eines dualen Netzes, wenn Maßnahmen im Hauptnetz nicht für alle Nutzergruppen zufriedenstellend gelöst werden können.

Verkehrsbehördliche Anordnungen, wie z. B. Temporeduzierungen oder Beschilderungen für den Radverkehr müssen durch die Verkehrsbehörde angeordnet und umgesetzt werden. Die Handlungsempfehlungen, die politischen Gremien und auch die vorhandene „Arbeitsgruppe Radverkehr“ können hier lediglich als Beratungsgrundlage für die Entscheidung und Umsetzung dienen und ersetzen keine rechtliche Prüfung durch die Verkehrsbehörde. Daher sollte die Verkehrsbehörde bei allen Planungen frühzeitig einbezogen werden.

Teil der Umsetzungsstrategie sollten **Grundsatzbeschlüsse des Rates der Stadt Jever** sein. Diese können sich an den Zielen der vorhandenen und beschlossenen Konzepte orientieren. Mindestens die folgenden Grundsatzbeschlüsse sollten gefasst werden:

- Die Förderung des Umweltverbundes, also des Fuß- und Radverkehrs sowie auch des ÖPNV,
- die Planung, Umsetzung und Betrieb von Radverkehrsanlagen (möglichst) nach ERA-Standard.

Auf der Basis der politischen Grundsatzbeschlüsse wird die Verwaltung der Stadt Jever legitimiert, die Handlungsempfehlungen bzw. Maßnahmen dem Standard entsprechend zu planen und diese dem Rat der Stadt Jever sukzessive zur Beschlussfassung vorzulegen.

7. Fördermöglichkeiten

Im Zusammenhang mit der Umsetzung von verkehrlichen Maßnahmen in der Innenstadt von Jever gibt es verschiedene Förderprogramme, die für einzelne Maßnahmen in Frage kommen können. Neben den folgenden dargestellten Förderprogrammen, die sich in weiten Teilen unmittelbar auf verkehrliche und infrastrukturelle Maßnahmen beziehen, bestehen weitergehend z.B. auch Förderprogramme für städtebaulichen Maßnahmen, wie diese für die Wallanlagen in Jever genutzt werden. Eine vollständige und abschließende Darstellung aller relevanten Förderprogramme ist im Rahmen der vorliegenden Ausarbeitung nicht möglich. Die vorhandenen Konzepte zu den verschiedenen Themenbereichen (denkmalpflegerischer Rahmenplan, Einzelhandelskonzept, Innenstadtkonzept, etc.) weisen im Zweifel auf entsprechende Programme und Fördermöglichkeiten hin.

Eine konkrete Zuweisung von Förderprogrammen zu empfohlenen Maßnahmen ist weiterhin nur sehr eingeschränkt möglich, da die aktuell bestehenden Förderprogramme z.T. zeitlich begrenzt sind und die Förderfähigkeit weiterhin im Einzelfall mit der fördermittelgebenden Stelle abgeklärt werden muss. Gleichzeitig bestehen aktuell Förderprogramme, die im Laufe des Jahres 2024 auslaufen und Nachfolgeprojekte derzeit noch nicht öffentlich bekannt sind. Diese werden ebenfalls mit dargestellt, da erfahrungsgemäß viele Programme verlängert oder neu aufgesetzt werden und so die verschiedenen Optionen dargestellt werden.

Die Klimaschutz- und Energieagentur Niedersachsen (KEAN) stellt eine umfangreiche Übersicht über Förderprogramme für Mobilitäts- und Radverkehrsprojekte in Kommunen sowie auch vielen anderen Förderthemen mit Bezug zum Klimaschutz zur Verfügung, die online unter <https://www.klimaschutz-niedersachsen.de> abrufbar ist. Im Folgenden werden kurz vorhandene Beratungsstellen und einige denkbare Förderprogramme für Maßnahmen vorgestellt, die teilweise explizit auf den Radverkehr ausgerichtet sind.

Niedersächsisches Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (NGVFG):

Einen besonders wichtigen Baustein stellt die Förderung nach dem Niedersächsischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (NGVFG) dar. Gemäß §2 (2) NGVFG stellen sich u.a. folgende Vorhaben als förderfähig dar:

- verkehrswichtige innerörtliche Straßen mit Ausnahme von Anlieger- und Erschließungsstraßen,
- verkehrswichtige Zubringerstraßen zum überörtlichen Verkehrsnetz,
- verkehrswichtige zwischenörtliche Straßen,
- Verkehrsleitsysteme und Verkehrsinformationssysteme (auch verkehrsträgerübergreifend) sowie von Umsteigeanlagen mit Park- oder Halteplätzen und von Fahrradstationen, die der Verringerung des Kraftfahrzeugverkehrs dienen,
- Radwege und sonstige investive Vorhaben zur Förderung des Radverkehrs

Unter Erfüllung der ebenfalls im NGVFG formulierten Voraussetzungen der Förderung (§3 NGVFG), können entsprechende Vorhaben mit bis zu 75 % der zuwendungsfähigen Kosten gefördert werden.

Nationale Klimaschutzinitiative:

Im Rahmen der **Nationalen Klimaschutzinitiative** (NKI) fördert und initiiert das Bundesumweltministerium (BMU) Klimaschutzprojekte. Als Beratungsstellen für geeignete Förderprogramme stehen das Service- und Kompetenzzentrum: Kommunal Klimaschutz (SK:KK) sowie auch die Klimaschutz- und Energieagentur Niedersachsen (KEAN) zur Verfügung. Es bestehen z. B. auch Möglichkeiten für Fokusberatungen im Zusammenhang mit der Kommunalrichtlinie (KRL) und dem Förderaufruf „Klimaschutz durch Radverkehr“.

Aktuell laufende Förderprogramme (Stand April 2024):

- Kommunalrichtlinie
- Klimaschutz durch Radverkehr
- Bürgerradwege in Niedersachsen
- Nationaler Radverkehrsplan – NRVP 3.0

Kommunalrichtlinie:

Die (neue) Kommunalrichtlinie des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz (gültig ab 01.01.2022) bietet für Mobilitätsstationen und Radverkehrsinfrastruktur eine Förderquote von 50% und für Bike + Ride Radabstellanlagen 70 %. Für finanzschwache Kommunen ergeben sich jeweils höhere Förderquoten. Die Förderlaufzeit ist bis zum Juni 2024 befristet, eine Verlängerung der Laufzeit ist jedoch nicht ausgeschlossen.

Klimaschutz durch Radverkehr:

Projekte, welche das Radfahren im Alltag und in der Freizeit attraktiver machen, werden durch das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) mit dem Förderprogramm „Klimaschutz durch Radverkehr“ gefördert. Dazu zählen insbesondere Maßnahmenbündel aus unterschiedlichen Einzelmaßnahmen, wie beispielsweise Radabstellanlagen oder Lade-/Reparaturstationen, welche dazu beitragen, ein erhöhtes Radverkehrsaufkommen zu generieren. Die Förderquote beträgt bis zu 75 % (90 % bei nachweislich finanzschwachen Kommunen) und das Programm läuft bis Oktober 2024.

Sonderprogramm „Stadt & Land“:

Das Sonderprogramm „Stadt & Land“ des Bundesamts für Logistik und Mobilität (BALM) fördert neben dem Neubau und der Sanierung von Radwegen auch Fahrradparkplätze, Radwegebrücken, die fahrradfreundliche Gestaltung von Knotenpunkten oder auch die Beschilderung des Radwegenetzes, sowie Beleuchtung an Gefahrenstellen. Bis 2028 werden mit dem Sonderprogramm kommunale Radinfrastrukturprojekte mit Fördersätzen von bis zu 75 % gefördert. Bei finanzschwachen Kommunen beträgt die maximale Förderung der förderfähigen Ausgaben bis zu 90 %.

Nationaler Radverkehrsplan – NRVP 3.0:

Der **Nationale Radverkehrsplan – NRVP 3.0** – wurde am 21.04.2021 vom Bundeskabinett beschlossen. In diesem Zusammenhang soll es fortlaufend vielschichtige Fördermöglichkeiten geben. Einen guten Überblick über mögliche zur Verfügung stehende Förderprogramme gibt die Förderfibel auf der Internetplattform <https://www.mobilitaetsforum.bund.de/> des Bundesamtes für Logistik und Mobilität. Die „Förderfibel“ gibt neben dem relevanten Bundesland weitere verschiedene Filterfunktionen, mit deren Hilfe anlassbezogen mögliche Förderprogramme für konkrete Maßnahmen gesucht werden können. So können beispielsweise Klimaschutzprojekte zur Erhöhung des Radverkehrsanteils ebenso Förderanlass sein wie eine Tourismusförderung oder die Dorfentwicklung (Zuwendungen zur Förderung der integrierten ländlichen Entwicklung (ZILE)). Die Laufzeit dieser Förderprogramme endet voraussichtlich bis 2030.

8. Fazit

Die aktuelle Verkehrssituation in der Innenstadt und Altstadt Jever wurden hinsichtlich der verschiedenen Verkehrsträger überprüft und es wurden Chancen und Bedarfe aufgezeigt. Anhand der aktuellen rechtlichen Vorgaben und fachlichen Empfehlungen sowie Erfahrungen aus der Praxis wurden Handlungsempfehlungen entwickelt, die im Zusammenhang mit den vorhandenen Untersuchungen und Konzepten in der Innenstadt die zukünftige Gestaltung und städtebauliche Entwicklungen aus verkehrstechnischer Sicht darstellen.

Mit der vorliegenden Untersuchung kann das vorhandene Verkehrsnetz für die verschiedenen Verkehrsträger zielgerichtet den aktuellen Entwicklungen angepasst werden und bietet die Grundlage für eine systematische Förderung des Umweltverbunds. Im Zusammenhang mit dem erforderlichen Handlungsbedarf, der für die vollständige Realisierung des Netzes erforderlich ist, sind die Handlungsschwerpunkte der nächsten Jahre benannt und ermöglichen auch die Planung von notwendigen Ressourcen.

Varel, im April 2024



Dipl.-Ing. Jan B. Schütter



M. Eng. Fabian Wolters