

## Vorhabenbeschreibung zum Projektantrag Fortführung der Radverkehrsroute 150 „Kirchreihe“



Sonderprogramm „Stadt und Land“

**Ansprechpartner:**

Stadt Wilhelmshaven  
Fachbereich Umwelt- und Klimaschutz  
André Lachmund  
+49 4421 16-2550  
[andre.lachmund@wilhelmshaven.de](mailto:andre.lachmund@wilhelmshaven.de)

## Inhalt

Kurzbeschreibung der Gesamtmaßnahme.....	2
Projektgebiet, Ausgangslage und Förderbedarf.....	2
Projektziele und Zielgruppen .....	3
Beschreibung der Maßnahmen und deren Zusammenwirken.....	3
Maßnahme 1: Fahrradstraße Europaviertel.....	4
Maßnahme 2: Fahrradstraße Lautsallee .....	5
Maßnahme 3: Radwege Potenburg .....	6
Maßnahme 4: Brücke über die Hooksieder Landstraße.....	7
Maßnahme 5: Fahrradstraße Umfangstraße.....	8
Regionaler Modellcharakter.....	9
Abschätzung des Potenzials für den Radverkehr .....	9
Zeitplan .....	10
Monitoring .....	10
Öffentlichkeitsarbeit .....	10
Flächenverfügbarkeit.....	11

## Kurzbeschreibung der Gesamtmaßnahme

Mit den geplanten Maßnahmen soll die Kirchreihe als zentrale und komfortable Radverkehrsachse fortgeführt werden. Durch die Einrichtung von Fahrradstraßen und den Bau komplett neuer Radwege sowie einer Brücke wird ein Lückenschluss hergestellt und zahlreiche Wohngebiete, Schulen, ein Nahversorgungszentrum und ein Gewerbegebiet miteinander verbunden. Durch die Anbindung des Landkreises Friesland stärkt die Radverkehrsrouten zudem den interkommunalen Berufs- und Freizeitradverkehr.

## Projektgebiet, Ausgangslage und Förderbedarf

Mit rund 78.000 Einwohnern auf 107km<sup>2</sup> stellt die Stadt Wilhelmshaven ein zentrales Oberzentrum an der Nordseeküste und im Projektgebiet dar. Dabei wird sie von vermeintlichen Gegensätzen charakterisiert: Wilhelmshaven ist der größte Standort der Bundeswehr, verfügt über den einzigen deutschen Tiefwasserhafen, zahlreiche Industrie- und Logistikunternehmen. Gleichzeitig ist die Stadt „Hauptstadt des Wattenmeers“, Sitz der Nationalparkverwaltung und beheimatet zukünftig das „Trilaterale Weltnaturerbe Wattenmeer Partnerschaftszentrums“ (TWWP) der Länder Dänemark, Deutschland und Niederlande. Wilhelmshaven ist Standort zweier Kohlekraftwerke, von Öl-, Gas- und Kohleimportinfrastrukturen, aber auch von zahlreichen Windkraftanlagen und dem Deutschen Windenergie Institut (DEWI). Während das Umland vor allem zur Erholung am und im Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer genutzt wird, ist die Stadt Wilhelmshaven aufgrund ihrer Veranstaltungen, Museen und Einkaufsmöglichkeiten häufiges Ziel gerade auch von Touristen aus den benachbarten Destinationen.

Die vermeintlichen Widersprüche finden sich auch in der Mobilität wieder. Wilhelmshaven hat das Ziel, eine Fahrradstadt zu werden. Dazu sind in den letzten Jahren zahlreiche kleinere und größere Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept umgesetzt worden, dazu beteiligt sich die Stadt regelmäßig mit großer Resonanz an der Kampagne Stadtradeln und dazu ist sie der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen Niedersachsen/Bremen (AGFK) beigetreten. Aktuelle Leuchttürme der Radverkehrsförderung sind die Realisierung des Projektes „Bundeswehr-Radwege-Netz“ (gefördert im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative (NKI)) sowie die Errichtung einer Radstation am Wilhelmshavener Bahnhof (ebenfalls gefördert im Rahmen der NKI sowie durch das Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG)).

Gleichzeitig ist die PKW-Quote mit 542 PKW auf 1.000 Einwohner für eine Stadt dieser Größe relativ hoch. Eine Modal-Split Erhebung hat für 2019 einen Radverkehrsanteil von 21% und einen PKW-Anteil von 53% (im Binnenverkehr) ermittelt. Erklärtes Ziel des Rates ist es, den Anteil des Radverkehrs auf 25% bzw. den Anteil des Umweltverbundes auf 55% bis 2025 zu erhöhen.

Die beantragten Maßnahmen erleichtern innerstädtische Fahrten im Alltags- und Berufsverkehr, verbessern jedoch auch deutlich den Anschluss des Wilhelmshavener Radwegenetzes an den Landkreis Friesland und sind somit auch für den interkommunalen Berufs- und Freizeitverkehr von großer Bedeutung.

Wilhelmshaven hat 2016 eine Stabilisierungsvereinbarung mit dem Land Niedersachsen über eine Dauer von 10 Jahren abgeschlossen. Die Auswirkungen der Corona-Pandemie verschlechterten die Haushaltslage der Stadt Wilhelmshaven deutlich. Obwohl die Mittel für die Radverkehrsförderung trotz der finanziellen Einschränkungen in den letzten Jahren erhöht werden konnten, ist eine Umsetzung der beantragten Maßnahmen ohne eine umfangreiche Förderung in absehbarer Zeit ausgeschlossen.

## Projektziele und Zielgruppen

Primäres Projektziel ist die weitere Steigerung der Attraktivität des Radverkehrs, eine Verkehrsverlagerung vom PKW auf das Fahrrad und eine damit einhergehende Reduktion von Treibhausgasemissionen.

Wilhelmshaven verfügt seit 2013 über ein durch das Bundesumweltministerium gefördertes Klimaschutzkonzept, das seit 2017 durch einen geförderten Klimaschutzmanager umgesetzt wird. Die Stadt Wilhelmshaven hat das Ziel, seinen Beitrag zum Erreichen der nationalen Klimaschutzziele zu leisten und nachhaltig CO<sub>2</sub>-Emissionen zu verringern. Ein wichtiger Baustein dazu ist die dringend benötigte Verkehrswende, deren Förderung mit den beantragten Maßnahmen verfolgt wird. Mit zunehmendem Anteil hochwertiger, elektrifizierter Fahrräder und des Radverkehrs insgesamt steigt der Bedarf und der Anspruch an komfortable, sichere und möglichst kreuzungsfreie Radverkehrsverbindungen, wie sie auch im Nationalen Radverkehrsplan 3.0 gefordert werden.

Die geplanten Maßnahmen dienen dazu, Verbindungen durch das Stadtgebiet wesentlich zu beschleunigen. Die Kirchreihe ist im Radverkehrskonzept der Stadt Wilhelmshaven als die zentrale Radverkehrsrouten in Ost-West aufgeführt, auf der sich zahlreiche Ziele bereits heute hervorragend erreichen lassen. Im Westen der Stadt endet diese Verbindung derzeit an der Straße Schaarreihe. Eine Weiterfahrt ist momentan nur über Umwege in einem schlechten Zustand, mit zu geringen Breiten entlang von Hauptverkehrsstraßen und einem stark belasteten Knotenpunkt möglich. Die geplanten Maßnahmen erzeugen eine umwegfreie Fahrt von den Stadtgrenzen nach Sande und Schortens quer durch das Wilhelmshavener Stadtgebiet auf komfortablen eigenständigen Wegen jenseits des Fahrzeugverkehrs oder mit stark reduziertem Kfz-Verkehr. Ein großer Teil der Route entspricht somit nach Fertigstellung den Anforderungen an eine Radvorrangroute.

## Beschreibung der Maßnahmen und deren Zusammenwirken

Die geplanten Maßnahmen basieren auf dem Radverkehrskonzept der Stadt Wilhelmshaven und verfolgen einen integrativen Ansatz. Die Maßnahmen schaffen einen Lückenschluss und verbinden/verlängern die bereits vorhandene, gut frequentierte Radverkehrsverbindung „Kirchreihe“ mit weiteren Wohngebieten und dem überregionalen Radverkehrsnetz in den Landkreis Friesland hinein.

Als „Grüne Stadt am Meer“ mit zertifiziertem Umweltmanagementsystem (European Energy Award), als Kommune für biologische Vielfalt und Mitglied der Biosphärenregion Niedersächsisches Wattenmeer kommt den städtischen Frei- und Grünraumanlagen eine besonders große Bedeutung zu. Diese werden auch im urbanen Bereich erhalten oder durch Bepflanzung neu geschaffen und entwickelt um den Klimaschutz sowie die Stadtökologie zu unterstützen. Daher wird bei der Durchführung der geplanten Maßnahmen auf den Erhalt sensibler Vegetationsbestände, die den Radweg säumen, geachtet. Insbesondere im Bereich des neuen Wohngebiets Potenburg wird zudem für neue Grünstrukturen gesorgt, die bereits im Bebauungsplan Nr. 179 in Form von Grünzügen festgesetzt wurden. Daher werden die Planung und die Umsetzung der Maßnahmen in enger Zusammenarbeit mit den entsprechenden Fachabteilungen erarbeitet und durchgeführt.

## Maßnahme 1: Fahrradstraße Europaviertel



### Beschreibung der Ausgangslage und der geplanten Maßnahme:

Aktuell endet die komfortabel befahrbare Kirchreihe im Westen an der Schaarreihe. Jenseits der Kirchreihe schließt sich in Richtung Westen ein getrennter Geh- und Radweg an. Dieser besteht aus zwei Teilabschnitten, ist gepflastert und befindet sich aktuell in einem schlechten Zustand. Es ist geplant, die Oberfläche zu asphaltieren und die Verbindung in eine Fahrradstraße umzuwidmen. Dies trägt der hohen Bedeutung der Verbindung und dem Ziel, den Radverkehrsanteil auch auf der Gesamtstrecke zu steigern, Rechnung. Aktuell kommt diesem Teilabschnitt – auch aufgrund seines derzeitigen Endes im Westen – nur eine lokale Bedeutung zu. Durch die geplanten Maßnahmen soll die Sichtbarkeit dieser Verbindung als Radverkehrsachse deutlich gesteigert werden.

### Bezug zum Radverkehrskonzept:

Die Wegeverbindung ist Teil der zentralen Route 150 („Kirchreihe“), die aktuell die wichtigste Ost-West-Verbindung für den Radverkehr im Stadtgebiet darstellt. Sie ist Teil des „Blauen Netzes“, das Radverkehrsrouten jenseits des Hauptverkehrsnetzes beschreibt. In den vergangenen Jahren wurde bereits daran gearbeitet, zentrale Routen im Blauen Netz zu stärken. Die Umsetzung der Maßnahme dient dem Ziel des Radverkehrskonzeptes, Maßnahmen zunächst auf einzelne Routen mit dem höchsten Potenzial zu konzentrieren und deren Zubringer zu verbessern. Ein Abschnitt der Kirchreihe östlich der geplanten Fahrradstraße wurde bereits 2019 saniert.

### Technisch:

Um ein komfortableres Radfahren zu ermöglichen und die Verbindungsfunktion für den Radverkehr zu verdeutlichen, sollen das vorhandene Pflaster aufgenommen und durch eine Straße in Asphaltbauweise ersetzt werden. Die Verbindung wird anschließend zu einer reinen Fahrradstraße.

### Fördergeber Anpassung:

Da die Mindestbreite für Fahrradstraßen aufgrund von Wurzelschutz nicht eingehalten werden kann, wird nur ein 3m breiter Zweirichtungsradweg gefördert.

## Maßnahme 2: Fahrradstraße Lautsallee



### Beschreibung der Ausgangslage und der geplanten Maßnahme:

Bei der Lautsallee handelt es sich um einen geschützten Landschaftsbestandteil, der teilweise Wald und teilweise geschützte Bäume aufweist. Seitens der Unteren Naturschutzbehörde (UNB) wurden im Vorfeld der Planung Auflagen übermittelt. U.a. ist eine Umweltbaubegleitung zwingend notwendig. Um diese Teilmaßnahme im Förderprogramm „Stadt und Land“ beantragen zu können, mussten zunächst Vorgespräche stattfinden, wie mit den geschützten Bäumen umzugehen ist. Seitens der UNB wurden Befreiungen für diese Maßnahme in Aussicht gestellt. Der Stadt Wilhelmshaven ist schon im Vorfeld der Beantragung bewusst, dass die Richtlinienbreiten für eine Fahrradstraße nicht eingehalten werden können. Aufgrund der hier vorherrschenden Rahmenbedingungen ist aber auch die UNB an der Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur interessiert, solange möglichst viele Bäume erhalten werden können. Aus diesem Grund wird es für diesen Bereich zur Unterschreitung der empfohlenen Mindestbreiten kommen. Ziel ist die Herstellung der Lautsallee als Fahrradstraße „Anlieger frei“ in Asphaltbauweise. Es wird von einer weiterhin äußerst geringen Nutzung durch motorisierte Verkehrsteilnehmer ausgegangen. Dennoch muss zum einen ein bestehendes Pumpwerk von der Lautsallee aus erschlossen werden, als auch die Erschließung dort gemeldete Personen sichergestellt sein. Derzeit ist die Lautsallee eigentlich aus Sicherheitsgründen für Radfahrer nicht mehr befahrbar. Innerhalb der Kampagne „Stadtradeln“ wies die Lautsallee das höchste Beschwerdeaufkommen über das gesamte Stadtgebiet auf. Um der lokalen Verbindungsfunktion und ihrer Rolle als Zubringer zur zentralen Radverkehrsachse gerecht zu werden, soll die Lautsallee daher zur Fahrradstraße („Anlieger frei“) umgewidmet und saniert werden.

### Bezug zum Radverkehrskonzept:

Trotz der Kürze der Strecke ist die Lautsallee im Radverkehrskonzept als eigene Route („Route 162“) ausgewiesen. Dies ist zum einen ihrer Funktion als Zubringer, vor allem aber dem Umstand geschuldet, dass durch sie zwei Stadtteile jenseits des Kfz-Verkehrs miteinander verbunden werden und eine Grundschule angebunden wird. Das hohe Potenzial der Strecke wird dadurch belegt, dass diese bereits aktuell trotz einer sehr schlechten Oberfläche stark frequentiert wird. Mit einer Umwidmung zur Fahrradstraße und einer damit verbundenen Sanierung sowie der Fortführung der Kirchreihe ist eine deutlich stärkere Nutzung zu erwarten.

### Technisch:

Um die vorhandenen Bäume bestmöglich zu schützen, wird lediglich auf den bestehenden Unterbau eine neue Asphaltdecke aufgebracht. Somit muss nicht baulich in die Tiefe gegangen werden, sondern es wird auf den Bestand aufgebaut. Nach Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde ist dies der beste Weg um möglichst viel Wurzelmasse und damit möglichst viele Bäume erhalten zu können. Details finden sich in der zugehörigen Kostenschätzung der Teilmaßnahme.

### Anpassung Fördergeber:

Da die Mindestbreite für Fahrradstraßen aufgrund von Wurzelschutz nicht eingehalten werden kann, wird nur ein 3m breiter Zweirichtungsradweg gefördert.

### Maßnahme 3: Radwege Potenburg



#### Beschreibung der Ausgangslage und der geplanten Maßnahme:

Innerhalb der Grünzüge Potenburger Weg und „Zur Maade“ sind Radwegeverbindungen geplant, die auch als Schulweg zur Wiesenhofschule dienen.

Der im Plangebiet ost-westlich ausgerichtete Grünzug „Zur Maade“ wird neu hergestellt. Der darin geplante neue Radweg ist als Lückenschluss zwischen dem Europaring und dem Radweg entlang der Maade als wichtige Ost-West-Achse eine Forderung des Radverkehrsentwicklungskonzepts. Im weiteren östlichen Verlauf wird somit eine Verbindung zur Hauptroute „Kirchreihe“ geschaffen. Über eine Nord-Süd-Achse wird das gesamte Planungsgebiet sowie das nördlich gelegene Wohngebiet „Pütthäuser Straße“ an die Radverkehrsachse angebunden.

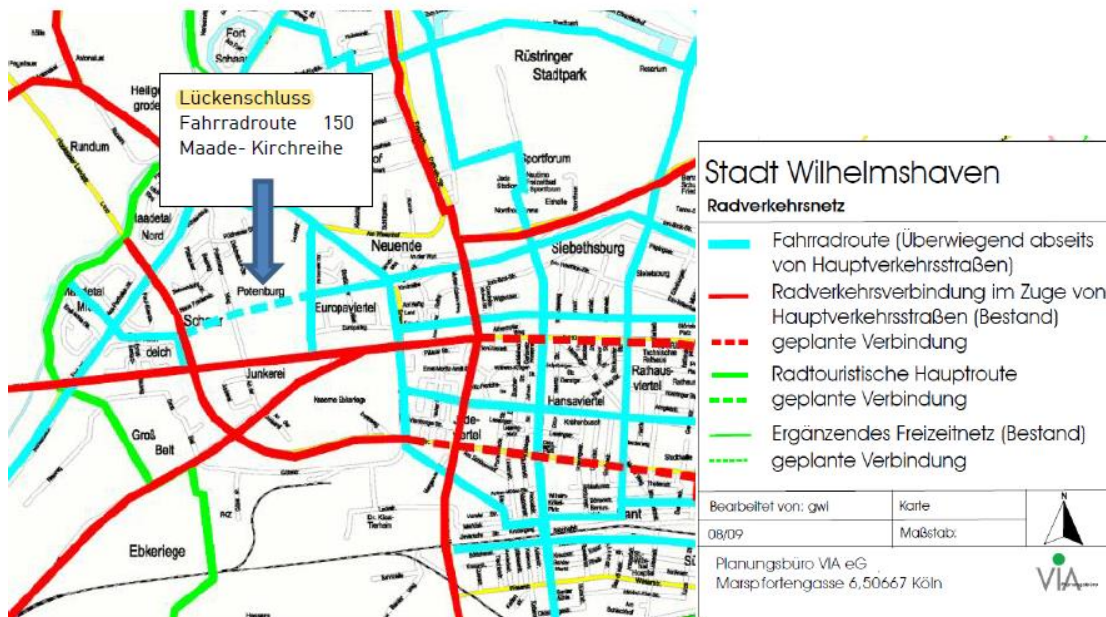
Der westliche Anschluss zum Maade-Radweg ist bereits vorhanden und liegt innerhalb der Bebauungspläne Nr. 180 Belter Weg – Wohngebiet Paul-Klee-Straße und Bebauungsplan Nr. 181 Maadetal Mitte – Wohngebiet Emil-Nolde / Max-Pechstein-Straße.

#### Bezug zum Radverkehrskonzept:

Der Lückenschluss der Route 150 durch das Neubaugebiet Potenburg wird bereits im Radverkehrskonzept angeregt. Aktuell verhindert die Haushaltslage der Stadt Wilhelmshaven eine Umsetzung in den nächsten Jahren. Nur durch den Lückenschluss kann die Verbindung jedoch das überregionale Potenzial entfalten und die Gesamtverbindung stärken. Zugleich dient die Maßnahme aber auch der umweltgerechten Verbindung der anliegenden Wohngebiete, Gewerbegebiete und des Nahversorgungszentrums untereinander.

### Anpassung Fördergeber:

Da Erschließungskosten über den Verkauf der Grundstücke bereits integriert sind, wird seitens des Fördergebers nur 50% der beantragten Wegelänge gefördert. Hinsichtlich des Bauablaufes ist es aber sinnvoll die Wege in Gänze herzustellen und zu beplanen. Hier müssen die Kosten nach geförderten und nicht geförderten Part aufgeschlüsselt werden, damit eine Abrechnung mit dem Fördergeber möglich ist.



#### Maßnahme 4: Brücke über die Hooksiel Landstraße



#### Beschreibung der Ausgangslage und der geplanten Maßnahme:

Aktuell würde die geplante Radwegeverbindung durch Potenburg an der Hooksiel Landstraße enden. An dieser Stelle ist die Hooksiel Landstraße für den Radverkehr jedoch nicht überquerbar. Es müsste entweder ein Umweg über einen zu schmalen gemeinsamen Geh- und Radweg nach Süden genutzt werden, um dort an einem stark belasteten Knotenpunkt unter hohem Zeitverlust die Hooksiel Landstraße zu queren, oder über den gleichen schmalen Radweg nach Norden zunächst die Neue Friedensstraße gequert und dann über den Kreisverkehr wieder in südliche Richtung zur B210 oder Umfangstraße gefahren werden. Beide Wege sind aufgrund des schmalen, kombinierten Zweirichtungsweges und der notwendigen Querungen unkomfortabel, mit hohem Zeitverlust verbunden und unsicherer als die geplante Lösung.

Eine höhenungleiche Querung ist bereits im Bebauungsplan vorgesehen, es besteht also bereits Planungsrecht. Gleichzeitig verhindert die aktuelle Haushaltslage der Stadt Wilhelmshaven, dass das Projekt in den nächsten Jahren umgesetzt werden kann.



#### Bezug zum Radverkehrskonzept:

Das Radverkehrskonzept der Stadt Wilhelmshaven sieht an dieser Stelle bereits eine höhenungleiche Querung als Fortführung des Lückenschlusses vor.

#### Technisches:

Grundsätzlich wären für die höhenungleiche Querung sowohl eine Unterführung als auch ein Brückenbauwerk denkbar. Nach der Einholung unverbindlicher Kostenschätzungen wurde deutlich, dass ein Brückenbauwerk die wirtschaftlichere Variante darstellt. Diese benötigt eine Höhe von 5 Metern (Durchfahrtshöhe 4,50 m Lichtraumprofil). Die Steigung dieser Brücke würde den Ansprüchen der gängigen Richtlinien (ERA, RASt) entsprechen.

#### Maßnahme 5: Fahrradstraße Umfangstraße



#### Beschreibung der Maßnahme:

Im Zuge der interkommunalen Verbesserung der Radinfrastruktur ist es der Stadt Wilhelmshaven sehr daran gelegen, eine bessere Anbindung an die Gemeinde Sande zu realisieren. Hierzu soll die Radroute 150 „Kirchreihe“ durch den Lückenschluss bis zur Radroute 130 und diese perspektivisch bis an die K 312 im Gemeindegebiet Sande weitergeführt werden. Nach Rücksprache mit der Gemeinde Sande und dem dortigen Bürgermeister wird die Umwandlung der Umfangstraße zur Fahrradstraße auf Sander Gebiet erst nach der Kommunalwahl in den zuständigen Gremien beraten werden können.

Nichtsdestotrotz möchte die Stadt Wilhelmshaven über das Förderprogramm „Stadt und Land“ für das Wilhelmshavener Stadtgebiet die Umfangstraße zur Fahrradstraße umwidmen. Um dem oben beschriebenen Umstand in Sande gerecht zu werden, werden folgende verkehrlichen Rahmenbedingungen für die Beantragung getroffen: Um das Verkehrssystem für die Mariensielers bzw. Sander Bürger, als auch für andere Verkehrsteilnehmer weiterhin nutzbar zu halten, wird für den Abschnitt Gemeindegrenze Sande bis Middelfährer Landstraße eine ergänzende Beschilderung „Kfz-Verkehr frei“ gewählt. Somit können die Verkehrsteilnehmer, die kein Anliegen nördlich der Middelfährer Landstraße haben, über die Middelfährer Landstraße zur B210 fahren. Nördlich der Middelfährer Landstraße und damit auf dem größten Teil der geplanten Fahrradstraße wird die ergänzende Beschilderung „Anlieger frei“ gewählt.

#### Bezug zum Radverkehrskonzept:

Die Umfangstraße ist Teil der Fahrradroute 130 im Blauen Netz („Fahrradtangente Mariensiel – Rüstensiel“) und zusätzlich Bestandteil des touristischen Knotenpunktsystems. Bereits im Radverkehrskonzept von 2009 wird die Einrichtung einer Fahrradstraße empfohlen. Die Verbindung

wird stark im Alltags- und Freizeitverkehr genutzt und bereits heute von Radfahrern dominiert. Mit dem Lückenschluss durch das Europaviertel, Potenburg und die Hooksieder Landstraße wird die Umfangstraße über das Wohngebiet Maadetal optimal an die Radverkehrsroute „Kirchreihe“ angebunden und die Verbindung auch für Pendler aus Middelfähr, Mariensiel, Cäcilienroden und Sande deutlich aufgewertet. Die Umfangstraße stellt die schnellste Verbindung aus Wilhelmshaven in diese Gemeinden und Stadtteile und gleichzeitig zum Jadebusen (überregionale „North Sea Cycle Route“) dar und verfügt über keinerlei Nebenanlagen. Um den Stellenwert des Radverkehrs in diesem Abschnitt zu verdeutlichen, ist daher die Ausführung als Fahrradstraße geplant.

#### Anpassung Fördergeber:

Die Streckenlänge wurde gekürzt und die Fahrradstraße Umfangstraße soll nun ab der Middelfährer Landstraße bis zur Oldenburger Straße geplant werden.

## Regionaler Modellcharakter

Wilhelmshaven verfügt über ein sehr langes Radverkehrsnetz. Problematisch ist jedoch die oft schlechte Oberflächenbeschaffenheit der Radwege aufgrund eines massiven Sanierungsstaus. Die vorhandenen Radwege werden den modernen Anforderungen hinsichtlich Breite, Komfort und Führungsform bei weitem nicht gerecht. Neben gesteigerten Mitteln für Neubau und Sanierungen ist die Stadt Wilhelmshaven deshalb in den vergangenen Jahren verstärkt dazu übergegangen, neue Führungsformen wie Fahrradstraßen, erweiterten Aufstellflächen etc. zu etablieren. Auf einem großen Teil des Stadtgebietes in Ost-West-Ausdehnung bietet die *Kirchreihe* bereits heute eine sehr attraktive Verbindung auf breiten Wegen abseits des Kfz-Verkehrs und auf weiten Abschnitten kreuzungsfrei. Dabei bindet die Kirchreihe gleich mehrere Schulen, Nahversorgungszentren, Wohngebiete mit hoher Bevölkerungsdichte und größere Arbeitgeber an. Das Projekt zeigt beispielhaft auf, wie durch eine Konzentration auf einzelne geeignete Routen und deren gezielten Ausbau ein starker positiver Effekt für den Radverkehr insgesamt erzielt werden kann. Dabei werden die jeweiligen Führungsformen je nach vorhandenen Gegebenheiten gewählt und angepasst.

## Abschätzung des Potenzials für den Radverkehr

Die Stadt Wilhelmshaven hat sich 2019-2022 als Nachrücker an der Modal Split-Erhebung „Mobilität in Städten 2018“ („SrV-Studie“) der TU Dresden beteiligt. Die repräsentative Erhebung ergab für Wilhelmshaven einen PKW-Anteil an allen Wegen von 57%, einen ÖV-Anteil von 6%, einen Radverkehrsanteil von 19% und einen Fußverkehrsanteil von 18%. Die durchschnittliche Anzahl der Wege betrug 3,6 Wege pro Person und Arbeitstag (inkl. nicht mobiler Personen) und die durchschnittliche Wegelänge 8,4 Kilometer. Damit ergibt sich für die Stadt Wilhelmshaven ein Potenzial vermeidbarer Fahrten von 79.000 Einwohnern multipliziert mit 3,6 Wegen, 57% und 8,4 Kilometern = 1.361.707 potenziell vermeidbare PKW-Kilometer pro Arbeitstag.

Die geplante Verbindung ist für Pendlerinnen und Pendler äußerst attraktiv, da sie an gleich zwei Punkten Anschluss an das Radverkehrsnetz des Landkreises Friesland und damit zum Beispiel eine schnelle Anbindung an das benachbarte Gewerbegebiet „Technologiezentrum Nordwest“ bietet. Des Weiteren bindet die Verbindung drei Grundschulen, eine Integrierte Gesamtschule, eine Oberschule, zwei Berufsschulen und ein Gymnasium an. Wohngebiete mit hoher Bevölkerungsdichte und zahlreiche Arbeitgeber verstärken das Potenzial. Die Verbindung über die Umfangstraße nach Süden stellt zudem für große Teile des Stadtgebietes die schnellste Verbindung zum Deich und damit zum touristischen/Freizeitnetz dar.

Es wird daher von folgenden Annahmen zur Ermittlung des Potenzials ausgegangen:

1. Berufsverkehr, PKW-Besetzungsgrad 1,1 Personen bzw. Fahrleistungsreduktion 0,91, Verlagerung vom MIV zum Radverkehr von 3%:

1.361.707km \* 3% \* 0,91 = 37.174,6 km pro Tag

2. Schülerverkehr und Studierendenverkehr (überwiegend Wegfall/Verringerung von Hol- und Bringdiensten, teilweise Wegfall bei Berufs- und Hochschule), PKW-Besetzungsgrad 1,5 Personen bzw. Fahrleistungsreduktion 0,67, Verlagerung vom MIV zum Radverkehr von 0,5%:

1.361.707km \* 0,5% \* 0,67 = 4.561,7km

3. Alltags- und Freizeitverkehr:

- a) Wilhelmshavener\*innen: PKW-Besetzungsgrad 1,5 Personen bzw. Fahrleistungsreduktion 0,67, Verlagerung vom MIV zum Radverkehr von 3%:

1.361.707km \* 3% \* 0,5 = 27.370,3

- b) Gäste in den Landkreisen Friesland (11.052 Gästeübernachtungen pro Tag) und Wilhelmshaven (965 Gästeübernachtungen pro Tag): Bei 2% der Übernachtungen wird das Rad statt eines 20km langen Ausflugs mit dem Kfz genutzt, PKW-Besetzungsgrad 2 Personen bzw. Fahrleistungsreduktion 0,5:

12.017 \* 2% \* 20km \* 0,5 = 2.402

**Abschätzung des Verlagerungspotenzials insgesamt:**

	km pro Tag	Tage pro Jahr	km pro Jahr
Berufsverkehr	37.174,6	220	8.178.412
Schülerverkehr	4.561,7	182	830.229
Alltags- und Freizeitverkehr			
a) Wilhelmshaven	27.370,3	365	9.990.160
b) Gäste	2.402	365	876.730
<b>Insgesamt</b>	-	-	<b>19.875.531</b>

**Zeitplan**

Weiterführung Kirchreihe "Route 150"		2021				2022				2023				
MS	AP					Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4
1	Förderbescheid					X								
1	Vergabeverfahren Planungsleistungen													
2	Abschluss Planungen									X				
2	Vergabeverfahren Bauleistungen													
3	Bau Maßnahme 1 "Europaviertel"													
4	Bau Maßnahme 2 "Lautsallee"													
5	Bau Maßnahme 3 "Radwege Potenburg"													
6	Bau Maßnahme 4 "Brücke Hooksielter Landstraße"													
7	Bau Maßnahme 5 "Umfangstraße"													
3	Fertigstellung Baumaßnahmen													X
8	Öffentlichkeitsarbeit													
4	Monitoring													X

**Monitoring**

Die Stadt Wilhelmshaven hat sich zum Ziel gesetzt, den Anteil des Radverkehrs bis 2025 auf 25% und den Anteil des Umweltverbunds bis 2025 auf 55% zu steigern. Um die Auswirkungen der verschiedenen Radverkehrsprojekte auf die Entwicklung des Radverkehrsanteils insgesamt zu prüfen, ist daher eine regelmäßige Beteiligung an der Studie „Mobilität in Städten“ der TU Dresden geplant.

**Öffentlichkeitsarbeit**

Im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

- Darstellung des Vorhabens auf der Internetseite der Stadt Wilhelmshaven
- Informationstafel am Radweg (in Potenburg vor der Brücke)
- Auftaktradtour mit öffentlichkeitswirksamer Befahrung/Einweihung über die Kirchreihe und Umfangstraße
- Vorstellung des Vorhabens im Kontext von Klimaschutz-Netzwerkveranstaltungen
- Einbettung der Route in touristische Radverkehrsinformationen und die touristische Wegweisung vor Ort

## Flächenverfügbarkeit

Die Flächen befinden sich im Eigentum der Stadt Wilhelmshaven.