

FKZ (neu): 67KBR0095

Projekt „Bundeswehr-Radwege-Netz“ (BRN)

Erläuterung der vorgeschlagenen Änderungen

Ausgangslage:

Die auf der Grundlage des Bodengutachtens aktualisierten Kosten für die Brückenbauwerke und die Rampen liegen deutlich über den vor Projektbeginn veranschlagten Kosten, die aktuelle Kostenschätzung für Brücken und Rampen beläuft sich auf 6.027.350 Euro statt der ursprünglich ermittelten 3.000.000 Euro, jeweils zuzüglich Planungskosten und Ablösezahlung für das Brückenbauwerk über die Autobahn. Die höheren Mehrkosten können nicht durch Eigenmittel der Stadt Wilhelmshaven ausgeglichen werden. Vorgeschlagen wird eine attraktive alternative Routenführung, die weiterhin eine möglichst hohe Verbindungsfunktion sicherstellt, dies aber zu deutlich geringeren Kosten. Dazu wird ein Lückenschluss im Radroutennetz angestrebt, der die Verbindungsfunktion der vorgesehenen Routenanpassung zusätzlich stärkt.

Darstellung der Routenanpassung (von Nord nach Süd):

1. Durch den Wegfall der Brücken als direkte Verbindung zwischen den Stadtteilen Fedderwardergroden und Altengroden und die Querung der Autobahn und der Maade auf vorhandenen Wegen verschiebt sich der direkteste Routenverlauf durch Fedderwardergroden um 0 bis 370 Meter nach Westen: Der Kreuzweg stellt nun die direkteste Verbindung aus Richtung Sengwarden nach Altengroden dar, erschließt den Stadtteil Fedderwardergroden im Westen und soll im Sinne des Projektes anstelle der Radwege im Fedderwarder Tief zu einer Fahrradstraße ausgebaut werden.
2. Ab dem Knotenpunkt Kreuzweg/Klinkerstraße wird die Route über die Klinkerstraße bis zur Ostfriesenstraße geführt und folgt dieser über die bestehende Autobahnbrücke nach Süden. In einem späteren Projekt wäre es denkbar, die Verbindung über die Straße „Coldewei (Fedderwardergroden)“ weiter nach Süden zu verlängern und so eine noch direktere Anbindung an den Radweg an der Ostfriesenstraße zu erhalten.
3. Die angepasste Route führt über den Radweg entlang der Ostfriesenstraße in südlicher Richtung bis zur Autobahnauffahrt. Von hier aus kann ein bestehender Weg genutzt werden, der zunächst über die Straße „Coldewei (Altengroden)“ (der Radweg ist an dieser Furt bereits vorfahrtsberechtigt) führt und dann auf einer bestehenden Brücke die Maade überquert.
4. Südlich der Maade soll ein neuer, attraktiver Radweg am Flussufer entstehen. Dieser dient nicht nur der Verknüpfung der BRN-Maßnahmen nördlich und südlich der Autobahn, sondern bildet zugleich einen Lückenschluss im bestehenden Radverkehrsnetz auf dem bisherigen Radweg entlang der Maade.

Auswirkungen auf die Maßnahmenplanung:

AP 8: Radwege Fedderwarder Tief Bauabschnitt 1: Anstelle des Radweges im Fedderwarder Tief soll der Kreuzweg als nun direkteste Verbindung zwischen Fedderwardergroden und Altengroden saniert und zu einer Fahrradstraße ausgebaut werden. Die Fahrradstraße wird weitgehend als reine Fahrradstraße, teilweise als „Fahrradstraße - Anlieger frei“ beschildert und hat eine Länge von 1.000 Metern.

➔ Neues Arbeitspaket 8: Fahrradstraße Kreuzweg

AP 13: Radwege Fedderwarder Tief Bauabschnitt 2: Durch den Wegfall der Radwegführung im Fedderwarder Tief schlagen wir als neue Maßnahme 13 vor, den Lückenschluss an der Maade als attraktive Alternative herzustellen.

➔ Neues Arbeitspaket 13: Lückenschluss an der Maade

AP 1c, MS 1 und 2: Brücken über die BAB und die Maade: entfällt

Auswirkungen auf die Wegebeziehungen/den Mehrwert des Projektes:

- Die Wegeverbindung zwischen Sengwarden (Ortsmitte) und Altengroden (Kreuzung Werdumer Straße/Kurt Schumacher Straße) verlängert sich durch die Umplanung von 2,87 auf 3,18 Kilometer lediglich geringfügig. Die Wegeverbindung ist insbesondere an der Ostfriesenstraße und über die Maade durch die geringere Breite weniger attraktiv als die ursprünglich geplante Variante, außerdem fällt die Erschließungsfunktion innerhalb Fedderwarderrodens etwas geringer aus.
- Durch die Maßnahme könnte jedoch der bereits gut durch Radfahrende genutzte und ebenfalls im Grünen gelegene Kreuzweg aufgewertet werden. Für Fahrten aus Norden in Richtung Jade Hochschule und zum Klinikum ist diese Verbindung direkter als über die zuerst geplante Route.
- Mit der Anlage des Radweges entlang der Maade wird ein Lückenschluss im Radverkehrsnetz geschaffen, der ebenfalls einen deutlichen Mehrwert im Vergleich zur aktuellen Situation darstellt. Aus dem Landkreis Friesland kommend verläuft bislang an der gesamten Maade ein gemeinsamer Fuß- und Radweg, der momentan lediglich zwischen der Ostfriesenstraße im Westen und der Freiligrathstraße im Osten unterbrochen ist. Mit der Neuanlage dieses Radweges sind nicht nur durchgängige Fahrten im Grünen aus dem Landkreis Friesland, vom südwestlichen Stadtgebiet Wilhelmshavens bis in den Nordosten an den Deich möglich, vielmehr stellt die neue Verbindung auch für den innerstädtischen Radverkehr neue Optionen dar und verknüpft den nördlichen und den südlichen Routenabschnitt bei einer geringen Umwegfahrt (ca. 300 Meter). Der Wegfall von Radfahrten durch den Umweg und die in einem Teilabschnitt etwas geringere Attraktivität wird durch das neue Nutzungspotenzial bei geringeren Kosten unserer Einschätzung nach mindestens kompensiert.

Zusammenfassung der vorgeschlagenen Änderungen:

1. Die Querung der Autobahn und der Maade an dieser Stelle ist aus unserer Sicht nach wie vor sehr sinnvoll und stellt die attraktivste Verbindung zwischen den beiden Stadtteilen dar. Es wird daher angestrebt, die Planungen außerhalb des Projektes voranzubringen und gegebenenfalls zu einem späteren Zeitpunkt in einem anderen Förderprojekt erneut zu beantragen.
2. Die vorgeschlagene Alternativroute stellt aus unserer Sicht die zweitbeste Route von Norden nach Süden dar. Sie bietet nicht die gleichen Vorteile, wie die ursprünglich beantragte Route, dafür aber weitere, bisher noch nicht betrachtete Vorteile und Verknüpfungen.
3. Durch die zusätzliche Aufnahme einer Ost-West-Verbindung mittels einer attraktiven Routenführung entlang des Flusses im Grünen und abseits von Hauptverkehrsstraßen, wird die nun leicht verringerte Verbindungswirkung des Projektes in Nord-Süd-Richtung um eine weitere Verbindungswirkung in Ost-West-Richtung ergänzt werden. So ist es möglich, die Verbindungswirkung des Projektes bei geringeren Gesamtkosten weiterhin zu erzielen und somit weiterhin eine gleichbleibend hohe Fördermitteleffizienz sicherzustellen.