Gemeinde Bad Zwischenahn

Städtebaulicher Rahmenplan für den Ortskern

hier: Verkehrsneuordnungskonzept

Auftraggeber:	**Gemeinde Bad Zwischenahn**
Auftragnehmer:	**Ing.-Büro Thalen, Neuenburg**
Bearbeitet:	**Dipl.-Ing. Franz Pfeiffer**
	und techn. Mitarbeiter
Bearbeitungsstand:	**November 1991**

Die Gemeinde Bad Zwischenahn läßt z.Zt. für den Ortskern einen städtebaulichen Rahmenplan erarbeiten.

Da der Flächennutzungsplan nur sehr allgemein gehaltene Aussagen machen kann, und der Bebauungsplan sehr detaillierte Festsetzungen für relativ kleine Bereiche macht, wird der städtebauliche Rahmenplan zwischengeschaltet.

Auf dieser Planungsebene werden bauliche und funktionale Zusammenhänge erarbeitet und Entwicklungskonzeptionen dargestellt, die als Grundlage der verbindlichen Bauleitplanung gelten.

Hierbei ist der städtebauliche Rahmenplan als flexibles und fortschreibbares Instrument zu betrachten.

Schwerpunktmäßig setzt sich der Rahmenplan mit den Teilaspekten
- Nutzung und Bebauung
- Verkehr
- Ortsgestaltung
auseinander.

Der Teilaspekt **"Verkehr"** kommt hiermit zur Vorlage.

Das Verkehrsneuordnungskonzept untergliedert sich in:

Teil I:	Lineare Netzbestimmung (fließender Verkehr)
Teil II:	Elemente der Verkehrsberuhigung
Teil III:	Ruhender Verkehr (Parken)
Teil IV:	Öffentlicher Personenverkehr (ÖPV)
Teil V:	Räumliche Gestaltung
Teil VI:	Verkehrsbelastung

"Verkehr hat dienende Funktion.
Aber manchmal hat man den Eindruck,
der Diener habe die Herrschaft übernommen".
(Zitat aus "Stadtverkehr im Wandel"
einer Broschüre des BMBau)

- Das Automobil hat unseren Lebensraum verändert. Beim kompromißlos "verkehrsgerechten" Aus- und Umbau der Städte und Gemeinden sind Wohnlichkeit und Urbanität auf der Strecke geblieben.

- Auch in Bad Zwischenahn hat diese Entwicklung die "Schmerzgrenze" erreicht. Die derzeitigen Zustände im Bereich der Ortsdurchfahrt beeinträchtigen und hemmen die weitere positive Entwicklung der Ortsmitte.
  Der Straßenzug Lange Straße/Peterstraße/In der Horst erfüllte in der Vergangenheit als Entwicklungsachse des Ortes gleichzeitig verschiedene Aufgaben: Als großzügige Allee war er einerseits Hauptstraße für den Fahrzeugverkehr, zugleich aber auch gern aufgesuchter Freiraum für Anwohner und Gäste, kurz gesagt: eine "gute Adresse".

- Dieses Bild hat sich inzwischen grundlegend gewandelt. Heute ist der Straßenzug ein lärmender, abgasgeschwängerter, aufenthaltsunfreundlicher Bereich. Als Verkehrsschneise, durch die sich in Spitzenzeiten eine endlose Blechlawine wälzt, zerschneidet er die Ortsmitte und beeinträchtigt in zunehmendem Maße auch die angrenzenden Quartiere.

- Angesichts dieser unerträglichen Zustände ist es an der Zeit, die bisherige einseitige Entwicklung zu stoppen, stattdessen die Multifunktionalität der "klassischen Straße" wiederherzustellen und damit die Straße wieder zum menschenfreundlichen Lebensraum zu machen.

Zur Lösung der Aufgabenstellung werden verschiedene Planungsansätze vollzogen:

- Über die Umweltverträglichkeitsstudie ist die Trassenfindung einer Entlastungsstraße erfolgt,

- aufgrund der Trassenbestimmung (Innerörtliche Entlastungsstraße) erfolgt die planerische Neuordnung des Ortskerns (städtebaulicher Rahmenplan),

- aktuelle erhobene Verkehrsdaten ergeben einen Einblick in die Kfz-Entwicklung und ermöglichen die Erstellung von Umlegungsmodellen,

- die angestrebte Verkehrsumlegung auf die neue Entlastungsstraße befreit im Ortskern öffentliche Räume, die somit ein Konzept zur Gestaltung dieser Freiräume unter neuen Gesichtspunkten herausfordern.

TEIL I - Lineare Netzbestimmung
(fließender Verkehr)

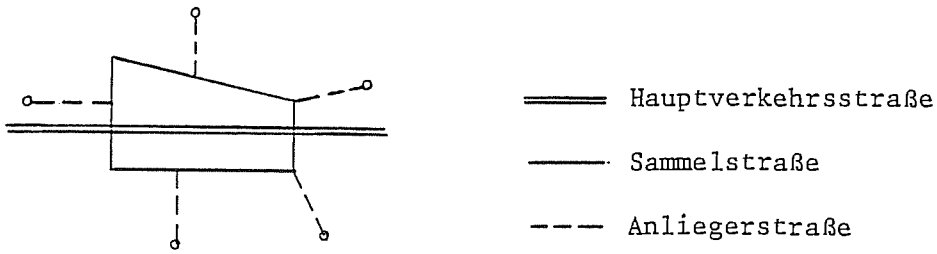
TEIL I - Lineare Netzbestimmung

Die innerörtliche Entlastungsstraße, als bahnnahe Trasse geplant und z.Zt. im Bau befindlich, bildet die Voraussetzung für eine Neuordnung des Verkehrswegenetzes sowohl unter dem Gesichtspunkt des fließenden als auch des ruhenden Verkehrs.

Die neue Entlastungsstraße als innerörtliche Hauptverkehrsstraße wird die jetzige Ortsdurchfahrt zwischen 50 % und 70 % entlasten.

Der Entlastungsgrad hängt von mehreren Faktoren ab. Insbesondere das Zeit-/Wegeverhältnis im Vergleich der alten Ortsdurchfahrt zur neuen Entlastungsstraße muß durch bauliche und verkehrslenkende Maßnahmen zugunsten der Entlastungsstraße ausfallen. Hierbei ist jedoch der höhengleiche Bahnübergang am Speckener Weg ein Schwachpunkt in der Verkehrsumlegung.

Letztendlich ermöglicht die Verkehrsverlagerung auf eine neue Trasse eine Neubestimmung der vorhandenen Verkehrselemente. Dieser Neubestimmung liegt die modifizierte Form eines Innenringnetzes zugrunde.



Ein Innenringnetz besteht aus einer höherrangigen Straße, verbunden mit einer ringförmigen Sammelstraße, die einen zentralen Bereich mit den wichtigsten Versorgungs- und Infrastruktureinrichtungen umschließt und in die von außen stich- und schleifenstraßenartige Netzelemente (niederer Ordnung) zur Erschließung der Baugebiete einmünden (Definition gemäß Empfehlung für die Anlage von Erschließungsstraßen, EAE 85).

Der Vorteil einen Innenringnetzes besteht in der konsequenten Linienführung der Sammelstraße als Ringstraße zur Erschließung der zentralen Einrichtungen. Dadurch ergeben sich Möglichkeiten von nahverkehrsfreien Zonen in den zen-

tralen Bereichen.

Die künftige Hierarchie des Straßenverkehrsnetzes sieht wie folgt aus:

- **Hauptverkehrsstraßen** als regionale und zwischengemeindliche Verbindung
- **Sammelstraßen** als flächenerschließende Verbindung
- **Anliegerstraßen** als untergeordnete Verbindung mit Erschließungsfunktion
- **Anliegerstraßen** als untergeordnete Verbindung mit Erschließungs- und Aufenthaltsfunktion.

Die Netzbestimmung hat nur unmittelbaren Einfluß auf die künftige Gestaltung der Straßen bzw. Straßenabschnitte. Hierzu gibt die ESG 87 (Empfehlungen zur Straßenraumgestaltung in bebauten Gebieten) Hinweise (siehe Kapitel V. Räumliche Gestaltung).

Als Voraussetzung zur Festlegung der technischen Elemente und der Gestaltungskonzepte ist eine umfangreiche Bestandsaufnahme und -analyse durchgeführt worden (Straßenbestandskartei), auf deren Aussagen die Planungsvorschläge beruhen (Beispiel siehe Anhang)

Bei dieser Bestandsaufnahme sind für alle Straßen im Ortskern technische und funktionale Aspekte ebenso berücksichtigt worden, wie die Verträglichkeit der verschiedenen Nutzungsansprüche.

Neben den gestalterischen Ansprüchen, die aus den angrenzenden Nutzungen und der Quartierbedeutung abzuleiten sind, sind auch die künftigen Kfz-Belastungen von Bedeutung.

Die Ergebnisse der Bestandsanalyse und der Verkehrsprognose drücken sich durch folgende technische Ausbaukriterien aus (... in Anlehnung an die Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen, EAE 85):

- die **Sammelstraße**, Ausbautyp SS 2 ist eine typische Ortsdurchfahrt im Zuge von weniger bedeutenden Verbindungen mit maßgebender Erschließungsfunktion. Aufgrund der städtebaulichen Struktur und den besonderen Nutzungsansprüchen gilt folgendes Entwurfsprinzip:
  Trennungsprinzip mit geschwindigkeitsdämpfenden Maßnahmen. Höchstgeschwindigkeit 30 - 50 km/h, Fahrbahnbreite 5,50 m (6,00 m), maßgebender

Begegnungsfall Lkw/Lkw bei verminderter Geschwindigkeit.
Das Ausbauprinzip kann angewandt werden bis zu einer Verkehrsstärke von 800 Kfz/Spitzenstunde.

- die **Anliegerstraßen**, Ausbautyp AS 2, haben untergeordnete Verbindungs- und größere Erschließungsfunktion. Aufgrund der besonderen Nutzungsansprüche gilt folgendes Entwurfsprinzip:
  Trennungsprinzip mit geschwindigkeitsdämpfenden Maßnahmen, Höchstgeschwindigkeit 30 - 50 km/h, Fahrbahnbreite 4,75 m (5,50 m), maßgebender Begegnungsfall Lkw/Pkw bei verminderter Geschwindigkeit. Bei hohem Lkw- bzw. Busanteil ausnahmsweise 5,50 m Fahrbahnbreite.
  Das Ausbauprinzip kann angewandt werden bis zu einer Verkehrsstärke von 400 Kfz/Spitzenstunde

- die **Anliegerstraßen**, Ausbautyp AS 3, haben eine Erschließungs- und maßgebende Aufenthaltsfunktion. Aufgrund dieses besonderen Nutzungsanspruches wird das Mischungsprinzip empfohlen, maßgebender Begegnungsfall Pkw/Pkw, Schrittgeschwindigkeit.
  Das Ausbauprinzip kann angewandt werden bis zu einer Verkehrsstärke von 150 Kfz/Spitzenstunde.

Die EAE im Planungsalltag läßt Spielraum für weitere Differenzierungen der Entwurfselemente, zu den Einsatzgrenzen usw. für jeden individuell zu betrachtenden Straßenabschnitt zu.

TEIL II - Elemente der Verkehrsberuhigung

TEIL II - Elemente der Verkehrsberuhigung

Der Bau der innerörtlichen Entlastungsstraße schafft die entscheidende Voraussetzung für eine umfassende Neubeordnung des vorhandenen Straßen- und Wegenetzes unter dem Gesichtspunkt einer flächenhaften Verkehrsberuhigung im Ortskern.

Hierbei sind alle Verkehrsteilnehmer und Verkehrsarten gleichwertig zu betrachten.

In Verbindung mit anderen stadtplanerischen Instrumenten (Grün- und Freiflächenplanung, Stadtgestalt, Nutzungszuordnung usw.) ist die Verkehrsberuhigung ein entscheidendes Instrument auf dem Weg zur Wiederherstellung des urbanen Lebensraumes im Ortskern.

Im Grundsatz ist nach Freigabe der Entlastungsstraße im gesamten Ortskern nördlich der Bahnlinie die Einführung einer 30 km/h-Tempozone möglich und empfehlenswert.

Durchfahrtsbeziehungen sind dort zu unterbinden, wo Schleich-/Fremdverkehrsströme festzustellen sind, die das angrenzende Quartier belasten bzw. verkehrstechnisch nicht gewollt sind.

Das Rad- und Fußwegenetz ist als Antwort auf den immer stärker werdenden Motorisierungsgrad auszubauen und qualitativ zu verbessern. Das gilt für die straßenbegleitenden Rad- und Gehwege ebenso wie für die straßenunabhängigen Rad-/Fußwege.

Die derzeitige Ortsdurchfahrt ist, im Sinne einer besseren Integration, in das städtische Umfeld entsprechend umzubauen und zu gestalten. Langfristig ist hierbei die Möglichkeit einer Sperrung für den Kfz-Verkehr im Bereich Am Hogen Hagen ins Auge zu fassen. Hier muß die künftige Entwicklung abgewartet werden, insbesondere die Leistungsfähigkeit der innerörtlichen Entlastungsstraße.

Dieses integrierte Maßnahmenbündel (siehe auch Teil III und Teil IV dieses Konzeptes) trägt dazu bei, das Kfz-Aufkommen zugunsten anderer Verkehrs-ar

ten deutlich einzuschränken.

Im einzelnen:

- Gestaltung und Rückbau der Ortseinfahrten im Westen (Eyhauser Allee), im Osten (Oldenburger Straße) und im Süden (Edewechter Straße). Hier müssen Akzente gesetzt werden, die sowohl die Geschwindigkeit bremsen als auch auf die Qualitäten des Ortes schließen lassen.

- Rückbau der Ortsdurchfahrt auf einen Fahrbahnquerschnitt von 6,00 m (5,50 m) mit geschwindigkeitsdämpfenden Maßnahmen. Die Konkretisierung kann in zwei Stufen erfolgen:
  Im ersten Schritt sind punktuelle Maßnahmen (In der Horst, Bahnhofstraße/Peterstraße, Am Brink, Langestraße/Badepark, Langestraße/Mühlenstraße) durchzuführen.

  Im zweiten Schritt folgt dann der Umbau der Zwischenstrecken.

- Einrichtung einer Fußgängerzone in der Bahnhofstraße. In diesem Zusammenhang muß in unmittelbarer Nähe ein qualifiziertes Parkplatzangebot vorhanden sein. Weitere Einzelheiten sind im Verfahren zu klären.

- Unterbindung der Durchfahrtmöglichkeit Wilhelmstraße - Auf der Wurth.

- Bau des Fußgängertunnels als Verbindung Langenhof - Bahnhofsvorplatz.

- Unterbindung bzw. Einschränkung der Durchfahrtmöglichkeit Auf dem Winkel. Diese Straße ist zur Wahrung ihres Charakters vom Fremdverkehr zu entlasten. Eine Unterbrechung ist unter dem Gesichtspunkt einer möglichen späteren Sperrung Am Hogen Hagen notwendig.
  Ein Einrichtungsverkehr von der Georgstraße zum Hogen Hagen entlastet den Kreuzungsbereich Georgstraße.

- Unterbindung der Durchfahrtmöglichkeit Schulstraße zwischen Im Alten Hof und Lange Straße unter Berücksichtigung der Belange der Feuerwehr.

- Verkehrsberuhigung Unter den Eichen.
  Hier muß das Durchfahren durch Umgestaltung erschwert bzw. durch Sper-

ren unterbunden werden. Der Ausbau als Kurpromenade muß hier die Maßstäbe setzen. Die verschiedenen Modelle einer Verkehrsführung sind im Detail zu überprüfen.

- Ausbau und Lückenschließung einer Kurpromenade zwischen der Kurklinik und dem Brink. Diese Promenade nimmt ihren Verlauf über die Straßenzüge Unter den Eichen - Am Hogen Hagen - Auf dem Hohen Ufer. Hierbei ist der Fahrradverkehr mit zu berücksichtigen (Radwanderweg Zwischenahner Meer)

- Ausbau einer Rad-/Gehwegbeziehung als Verlängerung des Radwanderweges Edewechter Kleinbahn entlang der Speckener Bäke zum Seeuferbereich (Unterführung DB-Linie und Entlastungsstraße).

- Ausbau einer Rad-/Gehwegbeziehung als Schließung des Wanderwegenetzes im Bereich der Aueniederung mit Anschluß über den ehemaligen Kirchweg zur Eyhauser Allee (Unterführung DB-Linie und Entlastungsstraße)

- Vervollständigung und Schließung des Wanderwegenetzes im Westen zum künftigen Parkplatz am westlichen Ortseingang (Eyhauser Allee) bzw. zum vorhandenen Parkplatz am Badepark und im Osten zur Anbindung des künftigen Parkplatzes Oldenburger Straße/Wiefelsteder Straße an den Seeuferbereich.

- Einrichtung einer "Fahrradstation" am Bahnhof nach dem Beispiel Wunstorf (Unterstellmöglichkeiten für Berufspendler und Urlauber, Reparaturservice etc.).

Weitere Maßnahmen sind unter dem Teil III (ruhender Verkehr), Teil IV (Öffentlicher Personenverkehr) und Teil V (räumliche Gestaltung) aufgeführt.

TEIL III - Ruhender Verkehr (Parken)

TEIL III - Ruhender Verkehr (Parken)

Der ruhende Verkehr, also das parkende Auto, bildet in der Stadt- und Verkehrsplanung eine Schlüsselfigur. Es besteht ein konkreter Zusammenhang zwischen dem ruhenden und dem fließenden Verkehr. Jeder Fahrvorgang endet als Parkvorgang. Dann steht das Fahrzeug 80 % der Tageszeit (Mittelwert).

Hierzu sind zwei Aspekte zu betrachten:

- Parkplätze bzw. das parkende Auto stehen oft in Konkurrenz zu anderen Nutzungen: Parkbauten in sensiblen Quartieren, Parkflächen in Baulücken, Parken auf Geh- u. Radwegen usw.. Die Verkehrsdisziplin ist gerade hier sehr mangelhaft.

- Mit der Verteilung der Parkplätze läßt sich der fließende Verkehr regulieren. Also ein sinnvolles Parkplatzangebot als Instrument zur Steuerung des fließenden Verkehrs (zentrales-/dezentrales Angebot).

Bestandsaufnahme
Die **Bestandsaufnahme** (Verkehrsbeobachtungen und Zählungen) zeigt, daß es an den normalen Werktagen im Ortskern - qualitativ gesehen - keine absoluten Parkprobleme gibt.
Das Auftreten eines Defizites in Verkehrsspitzenzeiten wird durch ordnungswidriges und unkontrolliertes Abstellen der Pkw's irgendwo im Seitenraum ausgeglichen.
Absolut gesehen fehlen also keine Stellplätze, sondern es handelt sich um die Frage der Qualität des Stellplatzangebotes.

Die Bestandsaufnahme zeigt ferner, daß die Gemeinde über ein relativ dezentrales Parkplatzangebot verfügt (siehe Karte ...). Demnach befinden sich im Kernbereich (Geschäftszentrum) ca. 560 öffentliche Parkplätze und ca. 300 Kundenparkplätze. Bei einem einstrahlenden Verkehr von täglich ca. 6000 Kfz ist das ein Vorhaltevolumen von ca. 14,3 %. Das entspricht dem Vergleichswert von 12 % - 15 % anderer Kleinstädte und Gemeinden und ist somit quantitativ gesehen ausreichend.

Vekehrsbeobachtungen bestätigen, daß ein großer Teil des voh. Parkplatzangebotes durch Langzeitparker (> 4 Std.) blockiert sind. Diese Situation prägt das

Bild vom vermeindlichen Parkplatzdefizit. Hier ist auch der entscheidende Schritt einer restriktiven Parkraumpolitik anzusetzen.

Etwas anders stellt sich die Situation im östlichen Bereich des Ortskerns, im Kurviertel dar.
Die Bestandsanalyse des ruhenden Verkehrs im Bereich der Kureinrichtungen verdeutlicht, daß hier gravierende Nutzungskonflikte vorhanden sind (Parken auf Gehwegen, vor Einfahrten, Gefährdung der Spaziergänger und Kurgäste, Immissionsbelastungen usw.). Gerade in diesem sensiblen Bereich muß kompromißlos eine Regelung und Neuordnung des ruhenden Verkehrs gefunden werden. Dieses trifft besonders auf den Bereich Unter den Eichen und den Parkplatz am Badestrand zu. Z.Zt. existiert im östlichen Ortskern ein Angebot von ca. 450 öffentlichen Parkplätzen und ca. 800 privaten Einstellplätzen. Eine Gegenüberstellung mit dem einstrahlenden Verkehr läßt sich hier nicht konstruieren, da die Kfz-Zahlen sehr stark schwanken.

Verkehrsaufkommen an Sonn- und Feiertagen lassen vermuten, daß hier das Parkplatzangebot unbedingt erhöht werden muß. Es besteht ein dringender Handlungsbedarf in quantitativer als auch in qualitativer Hinsicht. Eine Erhöhung des Parkplatzangebotes im unmittelbaren Kurbereich würde jedoch die derzeitige Situation nur verschärfen (Immissionsbelastung, Gefährdung von Fußgängern, Ortsbildbeeinträchtigung). Die städtebauliche Qualität und die Funktion leidet bereits jetzt in unerträglichem Ausmaß.

Ähnliches gilt für die derzeitigen Busparkplätze am Freilichtmuseum. Hier stehen an Sonn- und Feiertagen in Spitzenzeiten bis zu 30 Busse und blockieren zusammen mit den Pkw's sämtliche Straßen und Wege.
Abgesehen von der Landschaftsbeeinträchtigung wird hier die einzige und wertvolle Erweiterungsfläche des Freilichtmuseums blockiert.

Zielformulierung
Eine Überprüfung hinsichtlich der Qualität und Quantität der öffentlichen Parkflächen im Zusammenhang mit den umgebenden städtebaulichen Strukturen beinhaltet eine Korrektur der derzeitigen Situation.

Für die Zukunft muß allgemein der Grundsatz gelten:
Reduzierung des dezentralen Angebotes zugunsten einer Zentralisierung des Parkraumangebotes. Je konsequenter dieses Ziel verfolgt wird, um so geringer

wird der Parksuchverkehr den Ortskern belasten. Dazu kommt eine restriktive Regelung (Parkzeitenregelung und Bewirtschaftung) dort, wo ein größerer Umschlag notwendig wird. Das setzt voraus, daß für die Langzeitparker außerhalb des unmittelbaren Zentrums neuer Parkraum geschaffen wird. Hierbei sind Standorte zu favorisieren, die fußläufig attraktiv ans Zentrum angebunden werden können.

Ferner ist das derzeitige Parkplatzangebot im Ortskern nicht zu erhöhen, sondern eher durch eine Neuordnung zu reduzieren.
Mit dem Bau der Entlastungsstraße ist der entscheidende Schritt zur flächenhaften Verkehrsberuhigung im Ortskern eingeleitet worden und diese Bemühungen dürfen nicht durch eine Parkplatzerhöhung unterlaufen werden.

Im Hinblick auf den Besucherverkehr an Sonn- und Feiertagen ist intensiv über ein Park- und Ride-Verkehr (Pferdekutschen, Elektrobusse usw.) nachzudenken. Es besteht für Bad Zwischenahn die einmalige Chance, eine umweltfreundliche Strategie zu verwirklichen, deren publikumswirksamer Effekt (Werbung: "autofreier Kurort") für den Fremdenverkehr ungeahnte Entwicklungsmöglichkeiten eröffnet.

In diese Werbekampagne muß die zukunftsorientierte Bundesbahnstrecke (Elektrifizierung, gästefreundliches Empfangsgebäude, Fußgängertunnel usw.) mit einbezogen werden.

Im einzelnen:
Für den **westlichen Ortskernbereich (Geschäftszentrum)** wird somit vorgeschlagen, auf den Parkplatz Bertram (Ende Dränkweg) zu verzichten. Dieser Parkplatz wird von dem werktäglichen Einkaufsverkehr nicht angenommen. Die Lage in dem sensiblen Seeuferbereich und an der Kurpromenade verbietet auch eine Nutzung für den sonntäglichen Ausflugsverkehr. Hier kann ein kleinerer Teil an zweckgebundenen Einstellplätzen beibehalten werden.

Desweiteren ist bei der Umgestaltung "Am Brink" das dortige Parkplatzangebot zu verringern. Eine Bewirtschaftung und Parkzeitregelung sorgt für einen größeren Umschlag und kompensiert somit die Reduzierung.

Das trifft grundsätzlich auf alle Parkplätze im unmittelbaren Ortskern zu. Es muß gelingen, die uneffektive Besetzung durch Langzeitparker zugunsten der

Kurzzeitparker zu korrigieren. Das trifft insbesondere auf die Parkplätze an der jetzigen Ortsdurchfahrt, auf den Parkplatz Peterstraße, auf den Parkplatz Volksbank/alte Post und auf die Parkplätze am Bahnhofsvorplatz zu.

Der DB-eigene Parkplatz an der Wilhelmstraße sollte als öffentlicher Parkplatz umgewidmet werden und ebenfalls mit Parkzeitbeschränkung versehen werden.

Parkplätze für Langzeitparker sind in Zukunft am Langenhof (Anbindung durch Fußgängertunnel), am Brummerforth/Bahnübergang und am Badepark auszuweisen.

Am Langenhof sind auch die P & R-Plätze der Deutschen Bundesbahn anzuordnen.

Alle 3 Parkplätze liegen im 5-Min.-Einzugsbereich zum Geschäftsbereich.

Insgesamt wird mit dem Planungsziel das Parkplatzangebot für den Ortskern qualitativ und quantitativ verbessert (siehe Karte Seite ..).

Für den **östlichen Ortskernbereich (Kurzentrum)** kann eine städtebauliche Aufwertung und eine Attraktivitätssteigerung unter dem Aspekt des Kur- und Fremdenverkehrs durch folgende Maßnahmen erreicht werden:

- Auflösung des Parkplatzes am Badestrand zugunsten einer Erweiterung der Fremdenverkehrseinrichtungen.
- Bessere Integration durch Eingrünung des vorhandenen Parkplatzes Teelmann am Hogen Hagen.
- Aufhebung des Busparkplatzes am Freilichtmuseum. Hier sollen in Zukunft nur Aus- und Einsteigevorrichtungen zugelassen werden.
- Einrichtung einer Busleit- bzw. Orientierungsstelle im Bereich des jetzigen Busparkplatzes.
- Die Busse sollen ihren Wartevorgang am ZOB abhalten. Die Bahnhofstraße und der geplante Fußgängertunnel (Bahnhof ZOB) sind Bestandteil eines umfassenden Wegenetzes, so daß auch vom ZOB Reisegruppen ihr Ziel am Seeufer auf attraktive Weise erreichen können.
- Das gleiche gilt für den Busparkplatz am Freibad. Auch von hier aus können Reisegruppen über attraktiv gestaltete Fußwege in Richtung Brink, dessen Neugestaltung wichtiger Bestandteil der Entwicklung Bad Zwischenahns dar-

stellt, zum Seeufer gelangen.

- Entlastung der Straße Unter den Eichen vom ruhenden Verkehr. Als Ausgleich die Einrichtung eines Parkplatzes an der Oldenburger Straße (evtl. Parkpalette).

- Das Parkplatzangebot am Hornbusch kann bestehen bleiben. Eventuell ist das Angebot auf die vorhandenen Gewerbeflächen zu erweitern. Diese Parkplätze können jedoch nur schwer aus Fahrtrichtung Oldenburg angefahren werden.

An Sonn- und Feiertagen staut sich der Besucherverkehr auf der gesamten Länge der Oldenburger Straße über die Wiefelsteder Straße hinaus. Hier ist es mittelfristig unersätzlich, in dem Bereich Oldenburger Straße/Wiefelsteder Straße (Ortseingang v. Osten) einen großen Teil des Zielverkehrs abzufangen. Dieser Parkplatz wird für den gesamten Bereich des Kurparks/Strandpark/Seggenwiese eine deutliche Kfz-Entlastung bringen. Voraussetzung ist allerdings eine attraktive Gestaltung des Parkplatzes (Eingrünung, Info-Tafel usw.) und eine gute fußläufige Anbindung sowie eine Park- und Ride-Verbindung zu den zentralen Einrichtungen.

Eine ähnliche Möglichkeit sollte am westlichen Ortseingang geschaffen werden, wenngleich auch der einströmende Verkehr an Sonn- und Feiertagen am Westeingang wesentlich geringer ist als im Osten. Im Bereich Eyhauser Allee/Am Delft sind entsprechende Flächen zu reservieren. Hier sind auch die Voraussetzung einer optimalen fußläufigen Anbindung durch die Auewiesen gegeben. Auch dieser künftige Parkplatz könnte durch ein P + R-System an Akzeptanz gewinnen.

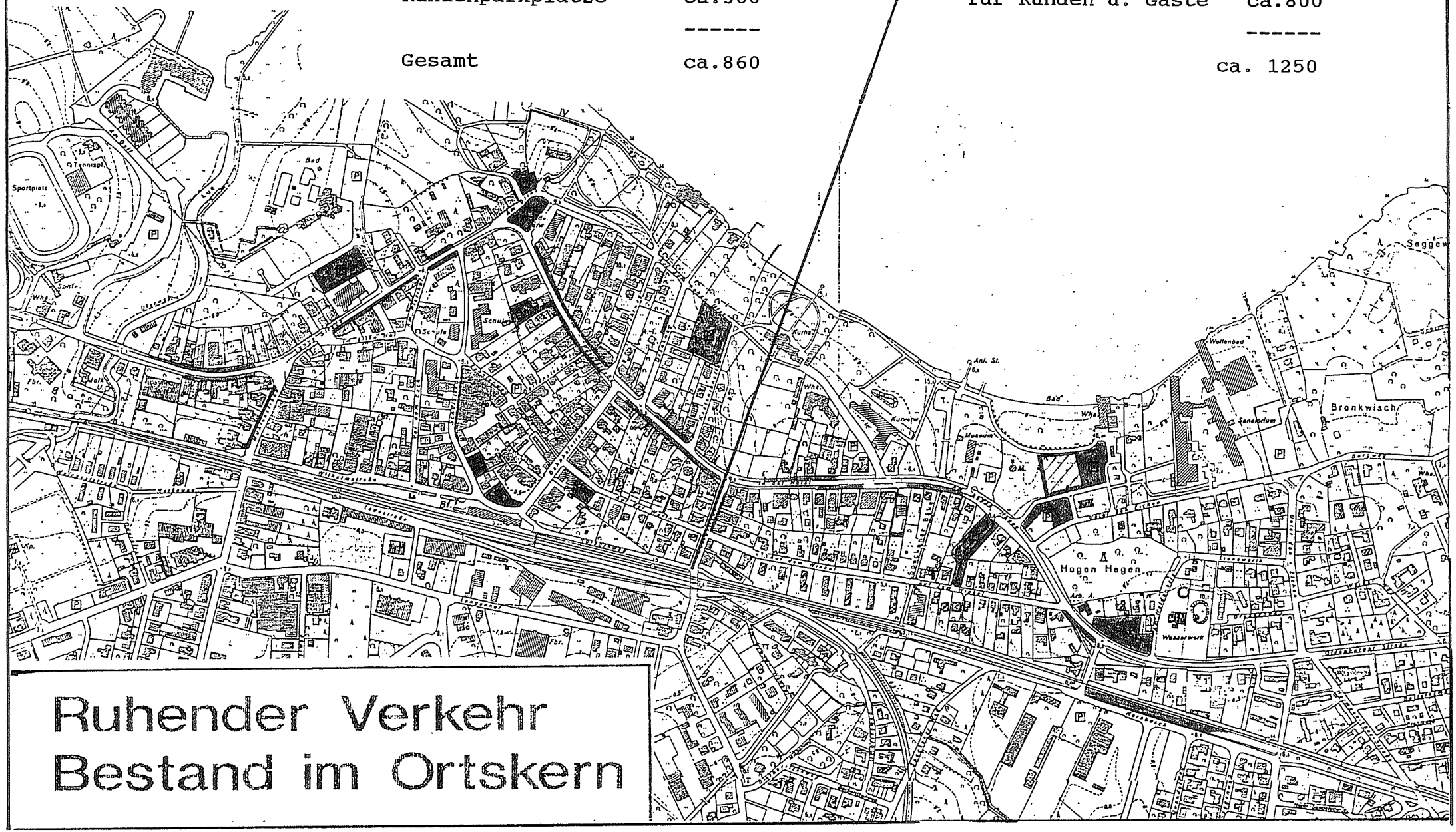
Westlicher Bereich = Geschäftszentrum

öffentliche Parkplätze = 560
Kundenparkplätze ca.300

Gesamt ca.860

östlicher Bereich = Kurviertel

öffentliche Parkplätze = 450
für Kunden u. Gäste ca.800
---
ca. 1250



Ruhender Verkehr
Bestand im Ortskern

Westlicher Bereich – Geschäftszentrum

durch Beordnung und Neuschaffung
bis zu 76o öffentliche Parkplätze

1. Parkplätze am Bahnhof/Volksbank
2. ZOB-Parkplatz
3. Georgstraße
4. Am Brink
5. Freibad

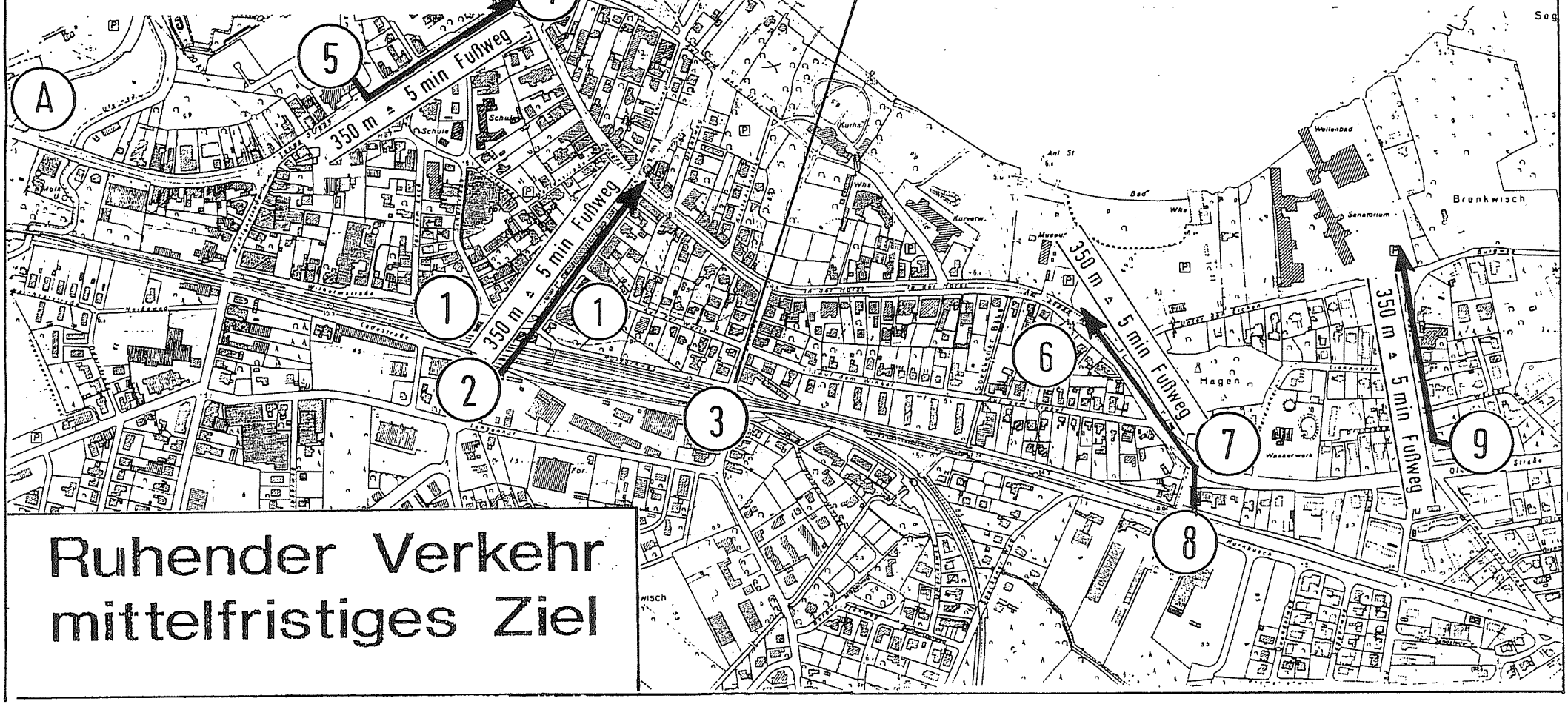
A Ausweichparkplatz Am Delft

Östlicher Bereich – Kurviertel

durch Beordnung und Neuschaffung
7oo öffentliche Parkplätze

6. Parkplatz Teelmann
7. Parkplatz Heldenhain
8. Parkplatz Speckener Weg
9. Parkpalette Weiße Taube

B Ausweichparkplatz Oldb.-/Wiefelsteder Str.



Ruhender Verkehr
mittelfristiges Ziel

TEIL IV - Öffentlicher Personenverkehr (ÖPV)

TEIL IV - Öffentlicher Personenverkehr (ÖPV)

Die Bundesbahnlinie Bremen - Oldenburg - Leer - Groningen führt über Bad Zwischenahn. Diese Linie wird z.Zt. elektrifiziert und im Unterregionverkehr zukünftig von großer Bedeutung sein. Der Bahnhof liegt im Zentrum. Dieses sind die besten Voraussetzungen, das Transportmittel Bundesbahn in Zukunft stärker als bisher in Anspruch zu nehmen. Die Voraussetzung seitens der Gemeinde werden bereits geschaffen:
Attraktives Bahnhofsumfeld, ein ausreichendes P + R-Angebot und Bushaltestellen in unmittelbarer Nähe. Der Umbau des Empfangsgebäudes als Informations- und Aushängeschild für Kurgäste und Besucher muß noch folgen!

Bad Zwischenahn wird von folgenden Buslinien angefahren:
* Oldenburg - Bad Zwischenahn - Westerstede
* Edewecht - Bad Zwischenahn
* Bad Zwischenahn - Rastede.

Die Linien liegen alle auf der jetzigen Ortsdurchfahrt und fahren den Bahnhof nicht an.

Um in der Zukunft eine bessere Verknüpfung zwischen Bus und Schiene zu erreichen, soll eine Busumsteigeanlage am Langenhof, südlich des Bahnhofsgebäudes, eingerichtet werden. Die Anbindung an das Bahnhofsgebäude und die Gleise erfolgt über den bereits im Bau befindlichen Fußgängertunnel. Die Buslinien würden in Zukunft über die Straßen Am Hogen Hagen - In der Horst - Georgstraße - Langenhof - Mühlenstraße - Eyhauser Allee bzw. Reihdamm - Edewechter Straße fahren.

Am geplanten Omnibusbahnhof (ZOB) Langenhof sind weitere Busparkplätze vorzusehen, um die Problematik am Freilichtmuseum zu entschärfen. Am Freilichtmuseum sollen in Zukunft nur noch Be- und Entsteigevorgänge durchgeführt werden. Die Busse gehen dann u.a. am Langenhof in Warteposition. Fremdenverkehrsgäste haben somit auch den Vorteil, Rundgänge durch den Ort zu machen und nicht gezwungen zu werden, zum Ausgangspunkt zurückgehen zu müssen.

Weitere Busstellmöglichkeiten für den Sonn- und Feiertagsverkehr sind an den Ortseingängen (s. ruhender Verkehr) anzuordnen.

Durch ein "Busleitsystem", gezielte Information an die Touristikunternehmen und Öffentlichkeitsarbeit ist hier Unterstützung zu leisten.

Park- und Rideverkehr an Sonn- und Feiertagen:
Die in Zukunft notwendigen Parkplätze an den westlichen und östlichen Ortseingängen zur Entlastung des Ortskerns an Sonn- und Feiertagen müssen durch kleine Transporteinheiten, z.B. Pferdekutschen, Elektrobusse o.ä. an die zentralen Einrichtungen des Ortes angebunden werden. Hier ist in der verkehrsstarken Zeit ein enger Zeittakt (15-Min.-Intervall) einzuhalten. Es muß alles getan werden, um die Akzeptanz dieser Parkplätze auf ein Höchstmaß zu bringen.

TEIL V - Räumliche Gestaltung

TEIL V - Räumliche Gestaltung

Die Neuordnung des Verkehrs in Bad Zwischenahn ist die Voraussetzung für die Umgestaltung der Straßen, Wege und Plätze des Ortes zu attraktiven Lebensräumen.
Langfristig soll auf diese Weise der landschaftlich und städtebaulich äußerst reizvollen Uferzone des Zwischenahner Meeres in der Ortsmitte ein anders gearteter, aber vergleichbar attraktiver Erlebnisbereich zugesellt werden, der den hohen Qualitätsanforderungen eines Kurortes genügt. Das Konzept "Ortsbild" des Rahmenplanes enthält in diesem Sinne u.a. Aussagen über die Gestaltung von Straßen und Plätzen der Ortsmitte.

Das Konzept "Verkehr" des Rahmenplanes stuft die Straßen der Ortsmitte unter dem Aspekt der unterschiedlichen Verkehrsbelastung in verschiedene Kategorien ein, aus denen sich wiederum bestimmte technische Vorgaben für den zukünftigen Aus- und Umbau ergeben (Verkehrsfluß, Querschnittsdimensionierung usw.).

Das Konzept "Ortsbild" ergänzt diese technischen Daten durch Aussagen über die optische Gestaltung dieser Straßen als Lebensräume. Ausgehend von der vorhandenen Nutzung, Bebauung und Begrünung wird durch kennwortartige Begriffe der Charakter beschrieben, der in der jetzigen Straße gefördert oder wiederhergestellt werden soll. Innerhalb der gewählten Oberbegriffe wie z.B. Marktstraße, Boulevard usw. ist die differenzierte Gestaltung jedes einzelnen Straßenzuges gemäß des akuten Handlungsbedarfs bzw. der jeweiligen örtlichen Gegebenheiten möglich.

Nachfolgend werden die vorgeschlagenen Gestaltungsmodelle Chaussee, Marktstraße, Boulevard, Promenade und Gartenstraße stichwortartig erläutert:

Chausee:
- Erlebnisraum vorwiegend für den motorisierten an- und abreisenden Besucher.
- Klar voneinander abgegrenzte Nutzungsbereiche für Kfz/Radfahrer/Fußgänger
- Raumbildung durch seitliche Grünstreifen und großkronige Alleebäume
- "verkehrsgerechte" Materialien

Marktstraße:
- Bereich stärkster Nutzungsverflechtung. Erlebnisraum für Fußgänger und motorisierte Besucher des Ortskernes (Durchgangs- und Erschließungsverkehr). Haupteinkaufsbereich.
- Optische Trennung von reduzierter Fahrbahn und großzügigen Fußwegen (Straßenverlauf). Parkmöglichkeiten in Straßenraum integriert.
- Raumbildung durch dichte Bebauung. Zusätzliche Gliederung durch alleeartig gepflanzte kleinkronige Bäume und attraktives Straßenmobiliar (Laternen).
- Hochwertiger Straßen-/Fußwegbelag.

Boulevard:
- Bereich starker Nutzungsverflechtung. Erlebnisraum für Fußgänger. Erschließungsverkehr durch Kfz. In Teilbereichen Straßengastronomie und -verkauf, sonst überwiegend "Flaniermeile".
- Optische Trennung von minimierter Fahrbahn und großzügigen Fußwegen (Gastronomie). Sparsamer Einbau von Mischflächen in die Fahrbahnen zur Verkehrsberuhigung.
- Raumbildung durch locker gruppierte Bebauung, hauptsächlich jedoch durch großkronige Allebäume. Attraktiv bepflanzte Grünstreifen und repräsentative Möblierung (Kandelaber, Sitzgruppen).
- Hochwertiger Straßen-/Fußwegebelag.

Promenade:
- Bereich geringer Nutzungsverflechtung. Erlebnisraum für Fußgänger. Befahrbarkeit nur für Anlieger, Lieferanten und Fahrradfahrer.
- Einheitlich gestaltete Lauffläche ohne Fahrspur.
- Raumbildung überwiegend durch abwechslungsreiche Baumpflanzungen, Alleebäume, Hecken, Buschgruppen usw.. Betonung des landschaftstypischen Charakters. Zurückhaltende Möblierung.
- Bodenbelag in heimischen Materialien/wassergebundene Decke.

Gartenstraße:
- Bereich mittlerer Nutzungsverflechtung. Erlebnisräume für Fußgänger (Anwohner) und Radfahrer. Erschließungsverkehr durch Kfz.
- Mischfläche für gleichberechtigte Nutzung aller Verkehrsteilnehmer. Verkehrsdämpfende Einrichtungen (verkehrsberuhigte Zone).
- Raumbildung durch Vorgärten bzw. zusätzliche Begrünung durch Straßenbäume, Hecken, "wohnliche" Möblierung.

- Ergänzung und Wiederverwendung des z.T. vorhandenen wertvollen ortstypischen Pflastermaterials

Über die aufgeführten Straßentypen hinaus sollen bestimmte räumliche Schwerpunkte im Ortsgefüge zusätzlich eine besondere Gestaltung erhalten.

Neben den aufzuwertenden Kreuzungsbereichen der Straßen sind dies vor allem der Bahnhofsvorplatz mit seiner Ergänzung in Form der Bahnunterführung und des südlich anschließenden ZOB sowie der Platz am Brink, dessen Bedeutung als zentraler örtlicher Identifikationspunkt durch eine entsprechende Gestaltung unterstrichen werden muß.

Teil VI - Verkehrsbelastung

Teil VI - Verkehrsbelastung

Bestand

Die aktuellen Kfz-Belastungszahlen des Straßennetzes der Gemeinde stammen aus dem Jahre 1991. Im Monat April wurde der Werktagsverkehr und im Monat August der Sonntagsverkehr ermittelt.

Der Werktagsverkehr wurde getrennt für das gesamte Gemeindegebiet und für den Ortskern ermittelt.
Der Sonntagsverkehr wurde nur für den Ortskern ermittelt.

Im folgenden werden in Kurzform die Werte für den Ortskern wiedergegeben. Die weiteren Daten und Werte sind dem "Ergebnisbericht der Verkehrszählung 1991" zu entnehmen.

Als Ergebnis kann festgestellt werden, daß sich das motorisierte Verkehrsaufkommen seit der vorletzten Verkehrserhebung im Jahre 1982 werktags im Mittel um ca. 31 % und sonntags um ca. 35 % vergrößert hat. Diesen Werten liegen die Belastungszahlen der 3 Haupteinfallstraßen zugrunde.

Die Zunahme sind im einzelnen der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen.

Hierbei ist auffällig, daß besonders die sogenannten Schleichwege eine ganz besondere Steigerung der Kfz-Belastung (Langenhof, Speckener Weg, An den Kämpen) aufweisen. Diese Zahlen belegen, daß die Grenze der Leistungsfähigkeit der Ortsdurchfahrt erreicht ist und sich der Verkehr zwangsläufig verlagert.

Im Gegensatz dazu hat sich das Verkehrsaufkommen in der Wilhelmstraße leicht verringert. Das ist auf die Einrichtung der verkehrsberuhigten Zone Bahnhofstraße mit den entsprechenden verkehrstechnischen Regelungen zuurückzuführen.

Tabelle: **Tages- Verkehrsmengen Vergleich 1982 - 1981**
Kfz/24 h in beide Fahrtrichtungen

Zählstellen-Nr.	Bezeichnung	Sept. 1982	April 1991	Zunahme in %	Zunahme in Kfz/24 h
A	Eyhauser Allee	14.815	17.872	+ 20,6	+ 3.057
F	Oldenburger Straße	15.721	21.206	+ 34,9	+ 5.485
I	Edewechter Straße	8.338	11.814	+ 41,7	+ 3.476
G/H	Langenhof	3.595	8.118	+ 125,8	+ 4.523
E	Speckener Weg	3.078	5.272	+ 71,2	+ 2.194
I	An den Kämpen	1.952	4.493	+ 130,2	+ 2.541
1	Wilhelmstraße	4.113	3.930	- 4,7	- 183

Ingenieur-Büro Thalen * Urwaldstrasse 39 * 2932 Neuenburg

Prognose
Alle bisherigen Prognosen über die Steigerung des PKW-Bestandes in der Bundesrepublik Deutschland bis zum Jahre 2010 können eingestampft werden. Der PKW-Verkehr wächst weit stärker als bisher angenommen. Darauf weist die Deutsche Straßenliga (DSL) in Bonn hin.

Aktuelle Prognoseergebnisse, die aber alle einem Vorläufigkeitscharakter zugeordnet werden müssen, sprechen von einer Zunahme des Motorisierungsgrades (Kfz/1000 EW) der fahrfähigen Bevölkerung (18 - 75 Jahre) von gegenwärtig 600 auf 706 PKW je 1000 Einwohner bis zum Jahr 2010 (siehe Shell-Szenarien des PKW-Bestandes bis zum Jahre 2010).

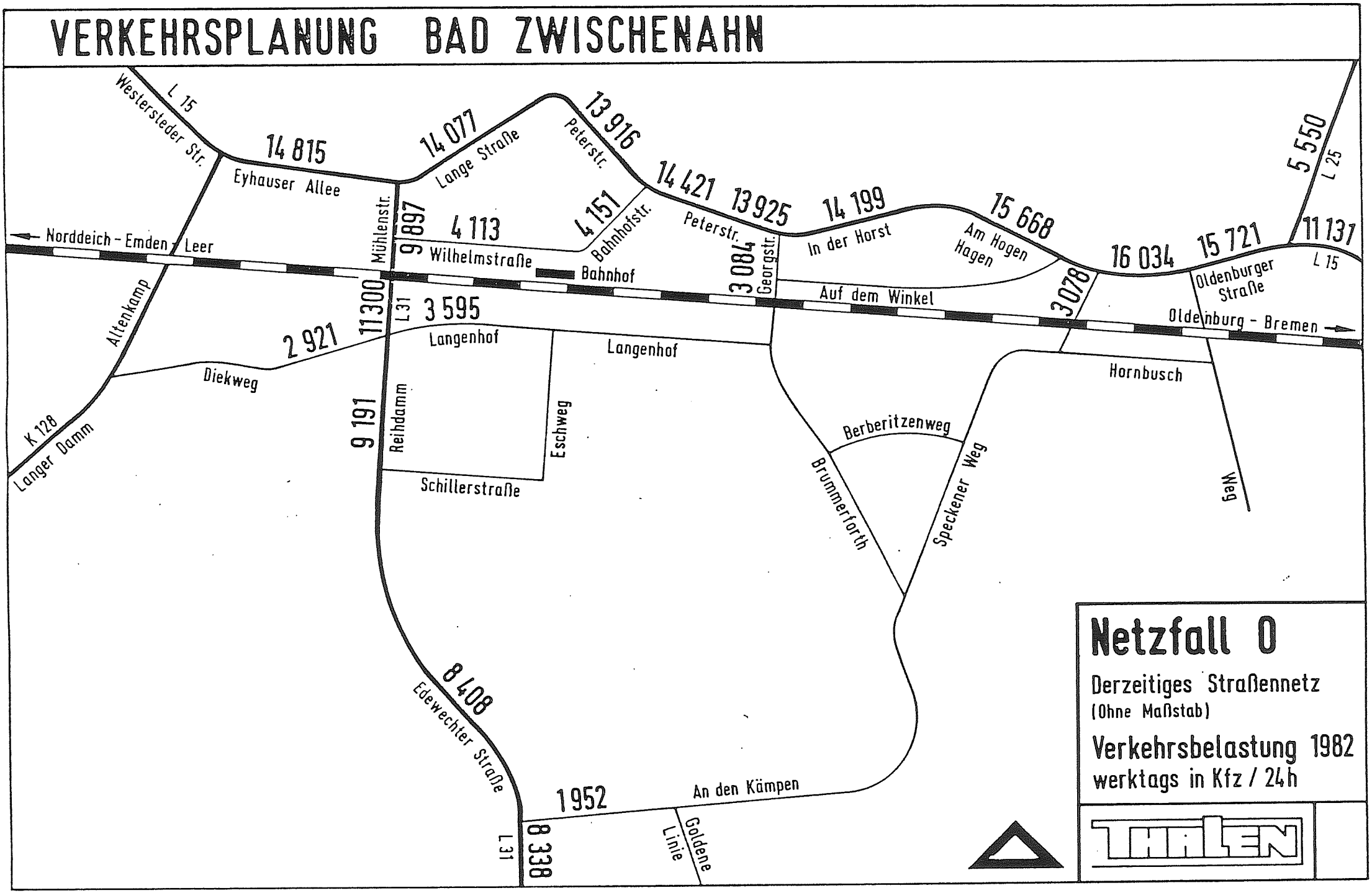
Aufgrund dieser Steigerung von ca. 18 % des PKW-Bestandes muß man davon ausgehen, daß das Verkehrsaufkommen auf den Straßen gegenüber dem heutigen Stand um weitere 10 % bis zum Jahr 2010 steigen wird.

Innerörtliche Hauptverkehrsstraße
Zur Entlastung der Ortsdurchfahrtsstraße L 815, insbesondere des Kurbereiches sowie der durch Schleichverkehr beeinträchtigten Erschließungs- und Wohnbereiche ist eine innerörtliche, anbaufreie Hauptverkehrsstraße südlich entlang der Bundesbahnstrecke Oldenburg - Leer im Bau.

Durch geeignete Verkehrssteuerungs- und -regelungsmaßnahmen an den Verkehrsknotenverbindungen zum Ortskern, insbesondere an den Einmündungen Am Hogen Hagen und Eyhauser Allee, kann die alte Ortsdurchfahrtsstraße um max. 70 % insgesamt, hinsichtlich des Durchgangsverkehrs um mindestens 70 - 80 % entlastet werden.
Es wird also angenommen bzw. zugelassen, daß rd. 25 % des Durchgangsverkehrs nach wie vor die alte Ortsdurchfahrtsstraße wählen; zum einen wird sich der Verkehr während der Schrankenschließzeiten teilweise verlagern, zum anderen wird ein Teil mit Hinblick auf die attraktive Ortsdurchfahrt Fahrtwiderstände in Kauf nehmen. Der Anteil des verlagerungsfähigen Quell-/Zielverkehrs im Ortskern kann unter der Voraussetzung eines ausreichenden Parkplatzangebotes südlich der Bahn (Entlastungsstraße) nur geschätzt werden. Anzustreben ist hier eine Entlastung um mindestens 30 % (z.B. Dauerparker). Das zusammen ergibt eine Mindestentlastung für die Ortsdurchfahrt von 50 %. Anzustreben ist eine Entlastung bis zu 70 %, die theoretisch durch die gezielte Steuerung der Lichtsignalanlagen an den Ortskerneinfahrten und aktiven Rückbau der alten

Ortsdurchfahrt möglich ist. Hierbei sind allerdings größere Staubildungen vor dem Bahnübergang Speckener Weg in Kauf zu nehmen. Die Staubereichslängen können in den Verkehrsspitzenzeiten 500 - 600 m Länge betragen.
Diese Situation ließe sich nur durch den Bau einer niveaufreien Bahnkreuzung beheben. Für den Fall, daß sich keine Lösung für einen niveaufreien Bahnübergang abzeichnet, sollte man über eine sogenannte Pförtneranlage am östlichen Ortseingang nachdenken. Solch eine signalgesteuerte Anlage verhindert eine Staubildung vor dem Bahnübergang. Der Stau baut sich vor dem Ortseingang auf. Dieses ist möglicherweise auch für den sonntäglichen Verkehr einzuführen.

VERKEHRSPLANUNG BAD ZWISCHENAHN



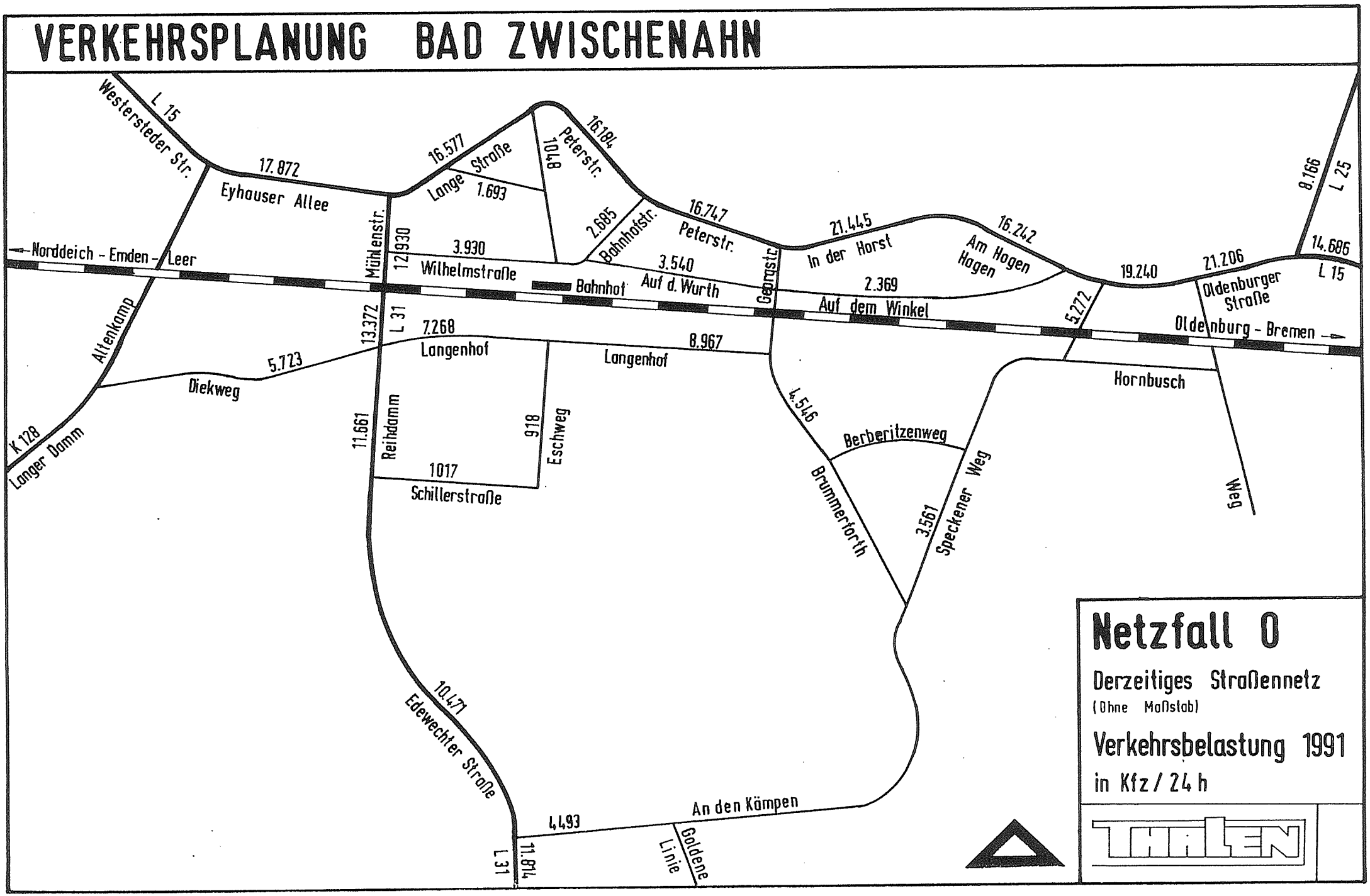
Netzfall 0

Derzeitiges Straßennetz
(Ohne Maßstab)

Verkehrsbelastung 1982
werktags in Kfz / 24h

THALEN

VERKEHRSPLANUNG BAD ZWISCHENAHN



Netzfall 0

Derzeitiges Straßennetz

(Ohne Maßstab)

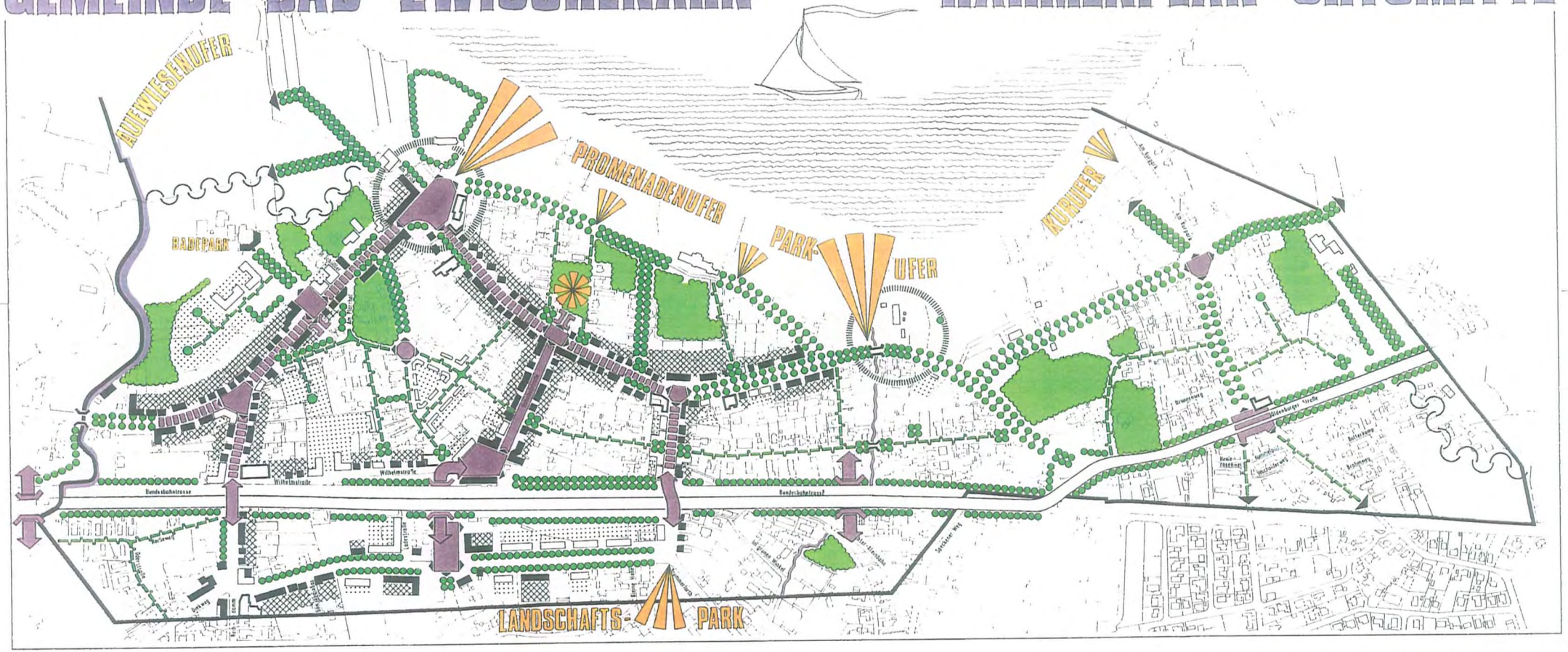
Verkehrsbelastung 1991

in Kfz / 24 h

THALEN

GEMEINDE BAD ZWISCHENAHN

RAHMENPLAN ORTSMITTE



LEGENDE

- Verdichtete Straßenrandbebauung mit attraktiver Fassadengestaltung
- Ergänzungsbebauung mit hoher / geringer Baumassenkonzentration
- Baukörperkorrektur / Fassadenverbesserung
- Erhaltung ortsbildbestimmender Bausubstanz
- Straßengestaltung „Chaussee"
- Straßengestaltung „Marktstraße"
- Straßengestaltung „Boulevard"
- Straßengestaltung „Promenade"
- Straßengestaltung „Gartenstraße"
- Schwerpunktbereich für Straßen- und Platzgestaltung
- Passage, Durchgang
- Grünes Tor
- Höhendominante Aussichtspunkt Wasserturm
- Wichtige Blickbeziehung
- Gestaltung zentraler Erlebnisbereiche
- Gestaltverbindung
- Brücke
- Großräumige Grünbegrenzung
- Baumreihe, Pflanzstreifen
- Waldstück, Baumgruppe

GEMEINDE BAD ZWISCHENAHN

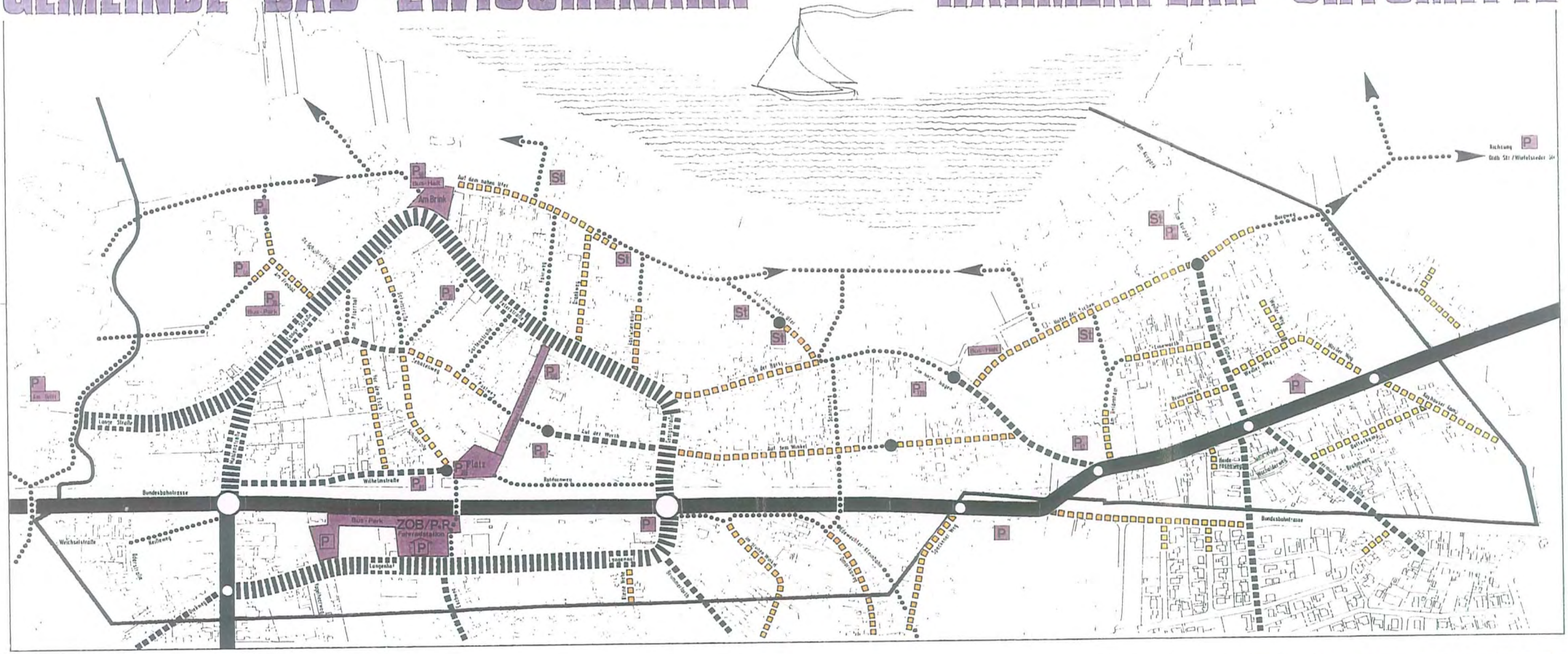
RAHMENPLAN ORTSMITTE

KONZEPT ORTSBILD

ING.-BÜRO THALEN

GEMEINDE BAD ZWISCHENAHN

RAHMENPLAN ORTSMITTE



LEGENDE

- Hauptverkehrsstraßen — als regionale und zwischengemeindliche Verbindung
- Verteilerknoten
- Einmündung
- Sammelstraßen — als flächenerschließende Verbindung (gemäß EAE = Straßentyp SS2)[1]
- Anliegerstraßen — als untergeordnete Verbindung mit Erschließungs-funktionen (gem. EAE = Straßentyp AS2)[1]
- Anliegerstraßen — als untergeordnete Verbindung mit Erschließungs- und Aufenthaltsfunktion (gem. EAE = Straßentyp AS3)[1] (erschwerte Durchfahrtsmöglichkeit)
- wichtige Rad- und Gehwegverbindungen

- P — öffentlich bzw. öffentlich zugängliche Parkplätze
- St — größere private Stellplätze
- Bus-Halt — Bushalteplätze zum Ein- und Aussteigen – zeitlich befristetes Halten / Parken – Busleitinformation
- Bus-Park — Langzeit – Busparkplätze

1 Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen, 1985

GEMEINDE BAD ZWISCHENAHN

RAHMENPLAN ORTSMITTE

KONZEPT VERKEHR

ING.-BÜRO THALEN