

Ausbau der Straße Auf dem Winkel in Bad Zwischenahn

Hier: Stellungnahmen zu den eingereichten Hinweisen, Anregungen und Bedenken der Anlieger im Rahmen einer Online-Bürgerbeteiligung

Anmerkung: Die nachstehend genannten Anlagen (Schreiben der Anlieger) sind aus datenschutzrechtlichen Gründen nur der Beschlussvorlage für die Ratsmitglieder beigefügt. Nachfolgend sind die Absender daher anonymisiert dargestellt.

Vorbemerkung:

Bezug genommen wird auf eine Online-Anlieger-/ Bürgerbeteiligung zum Ausbau der Straße Auf dem Winkel: In der Zeit vom 20. April bis 18. Mai 2020 hatten die Anlieger und interessierte Bürger die Möglichkeit, sich zu einer als Download auf der Homepage der Gemeinde zur Verfügung gestellten Präsentation zum beabsichtigten Ausbau der Straße Auf dem Winkel als Fahrradstraße zu äußern. Hierüber wurde über die Presse informiert und es wurden Info-Flyer an alle Anlieger verteilt; die nicht ortsansässigen Eigentümer von Grundstücken haben eine Information per Post erhalten. Anlieger, die über keinen Internetanschluss verfügten, konnten die Unterlagen auch als Papierversion anfordern.

Die vorgestellte Planung entspricht in den Grundzügen einer Planung, die bereits am 5. November 2019 in einer öffentlichen Sitzung des Straßen- und Verkehrsausschusses (StruVA) vorgestellt worden war. Sie orientiert sich gestalterisch an der vor einigen Jahren sanierten Straße Auf der Wurth. Zum Zeitpunkt der Sitzung im November wurde allerdings noch von einem Ausbau als verkehrsberuhigter Bereich ausgegangen. Aufgrund späterer Überlegungen im Arbeitskreis Verkehrskonzept wurde dann die Ausweisung der Straße als Fahrradstraße favorisiert. Auf die Beratung in der Sitzung des StruVA am 10. Februar 2020 wird verwiesen.

Die Ausweisung als Fahrradstraße machte es erforderlich, den Fußgängerverkehr vom Radfahrer- /Kfz-Verkehr zu separieren und einen durchgehenden, einseitigen Gehweg vorzusehen. Dies wurde bei einer Umplanung berücksichtigt. Ebenfalls berücksichtigt wurden nachvollziehbare Einwände eines **Anliegers (Anlage 3)**, die bereits vor der Umplanung bei der Verwaltung eingegangen waren. Dazu gehören:

- Schließung der Zu- und Ausfahrt vom Parkplatz Teelmann auf die Straße Auf dem Winkel,
- größere Versätze in der Fahrbahn, um die Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs zu dämpfen,
- die Anlegung eines breiten und komfortablen Gehwegs an der Südseite der Straße, wo ca. $\frac{3}{4}$ der Anlieger wohnen,
- die Einplanung von zwei Aufweitungen der Straße östlich der Speckener Bäke als optionale Wendemöglichkeiten, damit später an dieser Stelle gegebenenfalls eine Sperrung der Straße erfolgen kann.

Insgesamt gibt es 185 Anliegerwohnungen entlang der Straße. Hiervon haben 21 eine Stellungnahme abgegeben. 4 weitere Stellungnahmen kommen von Anliegern anderer Straßen bzw. vom ADFC. Die 25 Stellungnahmen lassen sich aufteilen auf 9 einzelne Stellungnahmen sowie 2 weitere Stellungnahmen mit Unterschriften von 11 bzw. 5 Anliegern. Im Folgenden wird hierauf themenbezogen eingegangen:

Thema: Fahrradstraße vs. Verkehrsberuhigter Bereich:

Dieses Thema wird kontrovers diskutiert: Während sich der **ADFC (Anlage 1)** sowie die **Eheleute A (Anlage 2)** ausdrücklich für die Ausweisung einer Fahrradstraße aussprechen, sehen einige andere Anlieger die Gefahr, dass künftig in der Fahrradstraße, in der grundsätzlich eine Geschwindigkeit von 30 km/h zulässig ist, schneller gefahren wird, als im heutigen verkehrsberuhigten Bereich (**Anlagen 4, 6, 8 und 9**). **Frau B** sowie die **Bewohner zweier Eigentumsanlagen und deren Hausverwaltung** (im Folgenden **Anliegergemeinschaft B** genannt) im westlichen Abschnitt der Straße sorgen sich darum, dass künftig Rollator- und Rollstuhlfahrer die Straße nicht mehr gefahrlos überqueren können.

Herr C spricht sich dafür aus, alternativ die Ortsdurchfahrt als Fahrradstraße auszuweisen (**Anlage 6**).

Stellungnahme:

1. *Die Verwaltung teilt diese Sorgen nicht: Die Erfahrung zeigt, dass die tatsächlich gefahrene Geschwindigkeit weniger von der verkehrsrechtlich ausgewiesenen Geschwindigkeitsbegrenzung abhängt, als vielmehr vom **Ausbau und der Gestaltung** der Straße.*

*Ganz wesentlich sind hierbei die vorgesehenen **Versätze in der Fahrbahn**, so dass für den Pkw-Fahrer in der „Fernsicht“ immer wieder Hindernisse zu sehen sind, die zum langsamen und vorsichtigen Fahren anhalten. Durch eine **Bepflanzung** mit Bäumen und dazwischen **parkenden Pkw** wird erreicht, dass die Versätze schon von weitem gut erkennbar sind.*

*Geschwindigkeitsdämpfend wird sich auch die auf ein Mindestmaß **reduzierte Fahrbahnbreite** auswirken.*

2. *Darüber hinaus ist eine Fahrradstraße nicht mit einer 30 km/h-Zone gleichzusetzen: Der wesentliche Unterschied besteht darin, dass in einer Fahrradstraße der **Radverkehr Vorrang** hat und Autofahrer sich nach deren Geschwindigkeit richten müssen. Die Radfahrer geben das Tempo vor. Je mehr Radfahrer die Straße künftig nutzen, je geringer wird die gefahrene Geschwindigkeit sein, da selbst E-Bike-Fahrer selten schneller als 25 km/h fahren. Dazu trägt auch bei, dass Radfahrer nebeneinander fahren dürfen.*
3. *Hinzu kommt, dass künftig **nur noch die Anlieger** diese Straße befahren dürfen. Das dürfte zu einer deutlichen Reduzierung des Verkehrsaufkommens in dieser Straße führen, da bislang noch ein Durchgangsverkehr von der Georgstraße in Richtung Am Hogen Hagen zugelassen war. Von Anliegern wurde die Verwaltung in der Vergangenheit immer wieder darauf hingewiesen, dass der Durchgangsverkehr einen erheblichen Umfang einnehmen würde.*

*Eine weitere Reduzierung des Verkehrs wird die geplante **Schließung des Zugangs zum Parkplatz Teelmann** bewirken. Dies gilt insbesondere für den östlichen Straßenabschnitt.*

4. *Die von Herrn C vorgeschlagene Ausweisung der **Ortsdurchfahrt als Fahrradstraße** ist rechtlich nicht möglich. Fahrradstraßen sind nur dort erlaubt, wo der Radverkehr*

die vorherrschende Verkehrsart ist oder durch die Ausweisung wird. Anders als auf der Straßenverbindung Auf dem Winkel/Auf der Wurth ist diese Voraussetzung auf der Ortsdurchfahrt in Bad Zwischenahn nicht gegeben, da etwa 6.000 bis 7.000 Pkw die Ortsdurchfahrt befahren. Hierbei handelt es sich überwiegend um Ziel- und Quellverkehr. Der Anteil der Radfahrer ist erheblich geringer, daran würde auch eine Ausweisung als Fahrradstraße nichts ändern.

Herr G ist Anlieger der Straße Auf der Wurth. Er begrüßt die vorgesehene Gestaltung der Straße Auf dem Winkel, spricht sich aber gegen die Festsetzung einer Fahrradstraße Auf dem Winkel/ Auf der Wurth aus und begründet dies ausführlich (**Anlage 12**). U.a. bedeute die Ausweisung einer Fahrradstraße im Vergleich zu heute (verkehrsberuhigter Bereich) eine Erhöhung der zulässigen Geschwindigkeit. Seines Erachtens seien zudem die beiden Straßenabschnitte zu kurz für eine Fahrradstraße, die Georgstraße stelle beim Überqueren eine Gefahrenstelle dar und die Straße Auf der Wurth besitze keinen abgegrenzten einseitigen Fußgängerweg, den er für erforderlich hält.

Stellungnahme:

5. *Herr G geht bei seiner Beurteilung von der heutigen Verkehrssituation aus (Zahl der Fahrzeuge, gefahrene Geschwindigkeiten, Verkehrsbedeutung der Straße) und kommt daher zu einer anderen Schlussfolgerung als die Verwaltung.*

Die Fahrradstraße Auf dem Winkel/Auf der Wurth ist Teil eines Gesamtkonzepts zur Förderung des Radverkehrs. Durch die unmittelbare Anbindung über den Bäkertunnel an den Kleinbahnradweg, als zentraler Nord-Süd-Achse des Radverkehrs, kommt ihr künftig eine besondere Bedeutung zu und verbessert die Anbindung des Ortskerns an das Radverkehrsnetz.

Zudem werden der Bahnhof und der ZOB (als Schnittstellen zum ÖPNV) sowie die dort vorhandenen zentralen Fahrradabstellanlagen (mehr als 250 Fahrradabstellplätze) mittelbar an die Fahrradstraße angebunden. Weitere Fahrradabstellplätze (z.T. auch mit Ladeinfrastruktur für E-Bikes und Pedelecs) sind im Zusammenhang mit dem möglichen Bau eines Parkdecks beim ZOB geplant.

Auch wenn die Fahrradstraße zunächst bei der Bahnhofstraße endet, wird mittelfristig eine Verlängerung bis zur Lange Straße angestrebt. Auf welcher Strecke dies realisiert werden kann, muss richtigerweise noch näher geprüft werden, da sich der Postweg hierzu nicht eignet. Die jetzt diskutierte Strecke ist somit als erster Realisierungsabschnitt zu verstehen, der mit insgesamt über 800 m keineswegs zu kurz ist.

Das Hauptargument für diese Fahrradstraße ist jedoch, dass die parallel zur Ortsdurchfahrt verlaufende Strecke für Radfahrer eine attraktive alternative Strecke darstellt, auf der sie schnell und sicher den Ort durchqueren können. Die Attraktivität dieser Strecke wird durch zahlreiche kurze Querverbindungen noch erhöht, die auf kurzem Wege direkt in das „Geschäftszentrum“ führen. Das gilt sowohl für den Alltagsradverkehr als auch für touristische Nutzer.

Auch wenn das Radfahren auf der Ortsdurchfahrt nach Meinung der Verwaltung unproblematisch ist, wird von vielen, insbesondere älteren Radfahrern immer wieder geäußert, dass sie sich nicht trauen, zwischen den Pkw Rad zu fahren.

Aufbauend auf dieser „Grundstruktur“ sind mittelfristig weitere Maßnahmen denkbar,

*die den Radverkehr stärken und die Bedeutung dieser Streckenführung noch unterstreichen werden. Ausdrücklich wird dazu auf die Anregungen des ADFC in dieser Angelegenheit verwiesen, die als **Anlage 1** ebenfalls beigefügt sind.*

All diese Maßnahmen werden nach Meinung der Verwaltung mittelfristig zu einer deutlichen Erhöhung des Radverkehrsanteils auf dieser Strecke führen. Da Radfahrer in der Regel deutlich langsamer als 30 km/h fahren (siehe Anmerkung Nr. 2) ist davon auszugehen, dass sich dies geschwindigkeitsreduzierend auswirkt.

Hinsichtlich der Querung der Georgstraße wird es noch Gespräche mit der Verkehrsbehörde und der Polizei geben, um ein sicheres Überqueren zu gewährleisten.

Thema: Durchgangsverkehr

Mehrere Anlieger äußern die Sorge, dass der Durchgangsverkehr künftig zunehmen könnte. Bis auf die **Anliegergemeinschaft B (Anlage 9)** sprechen sich alle gegen eine tatsächliche Sperrung in Höhe der Speckener Bäke aus und schlagen alternativ vor, zunächst die tatsächliche Verkehrsentwicklung abzuwarten. Diesem schließt sich auch der **ADFC** an und befürwortet regelmäßige Kontrollen durch die Polizei. **Frau D (Anlage 7)** hält dafür die Einrichtung einer Einbahnstraße für Kfz (von der Georgstraße in Richtung Am Hogen Hagen) für sinnvoll. Dies habe den Vorteil, dass die Fahrbahnbreite noch weiter reduziert werden könne.

Stellungnahme:

6. *Nach Ansicht der Verwaltung ist davon auszugehen, dass der Durchgangsverkehr nicht zunehmen sondern deutlich abnehmen wird. Verwiesen wird hierzu auf die Anmerkungen zu Nr. 3.*
7. *Im Einklang mit den meisten Anliegern, die hierzu Stellung genommen haben, wird vorgeschlagen, zunächst das tatsächliche Verkehrsgeschehen abzuwarten. Sollte es wider Erwarten doch zu einer Zunahme des Durchgangsverkehrs kommen, gibt es mehrere Möglichkeiten, dem entgegenzuwirken:*
 - verstärkte Kontrollen durch die Polizei,
 - ein Überholverbot der Radfahrer für Pkw (macht die Durchfahrt unattraktiver),
 - eine Sperrung in Höhe der Speckener Bäke.

Die Sperrung sollte dabei das letzte Mittel sein, da hierdurch auch die Anwohner Beeinträchtigungen hinnehmen müssten. Anders als heute könnten die westlich der Sperre wohnenden Anlieger nicht mehr bei einem Rückstau auf der Georgstraße (z.B. bei geschlossenen Bahnschranken) zur Ausfahrt Am Hogen Hagen ausweichen.

8. *Von der vorgeschlagenen Einbahnstraßenregelung wird abgeraten, da diese zu erheblichen Umwegverkehren für die Anlieger führen würde.*

Thema: Gehwege auf beiden Seiten der Straße

Die **Anliegergemeinschaft B (Anlage 9)**, **Frau D (Anlage 7)** sowie **5 Anlieger**, die sich an einer anonymen Unterschriftensammlung beteiligt haben (**Anlage 11**) fordern die Beibehaltung beidseitiger Gehwege. Während die 5 Anlieger, die sich an der anonymen Unterschrift-

tensammlung beteiligt haben, ihre Forderung nicht begründen, äußern die Anliegergemeinschaft B und Frau D die Sorge, dass ein gefahrloses Überqueren der Fahrradstraße insbesondere für Rollator- und Rollstuhlfahrer aufgrund der bis zu 30 km/h fahrenden Kfz kaum möglich sein werde.

Stellungnahme:

9. *Da der zur Verfügung stehende Straßenraum begrenzt ist, würde die Einplanung eines beidseitigen Gehwegs dazu führen, dass kein ausreichender Platz mehr vorhanden ist für die vorgesehenen Baumbeete und dazwischen liegenden Parkplätze. Damit würden auch die Versätze in der Fahrbahn entfallen und insgesamt eine sehr gradlinige Straßenraumgestaltung entstehen, die der einer klassischen 30 km/h-Zone entsprechen würde. Dies widerspricht der Intention, den Verkehrsfluss durch Versätze, Bäume und Parkflächen zu bremsen. Auf die Anmerkungen zu Nr. 1 wird verwiesen.*
10. *Da eine gewisse Anzahl öffentlicher Parkplätze vorgehalten werden muss, würden die Fahrzeuge bei dieser Planvariante auf der Fahrbahn parken müssen anstatt geordnet auf den dafür vorgesehenen Stellplätzen.*
11. *Die Sorge, dass ein Überqueren der auf eine Breite von 4,50 m bzw. 4,75 m reduzierten Fahrbahn für Rollator- bzw. Rollstuhlfahrer nicht möglich sein wird, wird im Übrigen nicht geteilt. Der zu erwartende Verkehr wird sowohl in Bezug auf die Anzahl der Fahrzeuge als auch auf deren Geschwindigkeit ausreichende Verkehrslücken aufweisen, um ein gefahrloses Überqueren zu ermöglichen.*
12. *Der Gehweg wurde auf der Südseite eingeplant, da sich auf dieser Seite etwa $\frac{3}{4}$ aller Wohnungen befinden. Die Breite von 1,80 m bzw. 2,25 m reicht aus, um ein komfortables Begegnen auch von zwei Rollstühlen zu gewährleisten.*
13. *Auf einen durch einen Hochbord abgesetzten Gehweg wurde aus Gründen der Barrierefreiheit bewusst verzichtet; dadurch wird ein Queren an vielen Stellen möglich.*

Thema: Parkplätze

Die **Anliegergemeinschaft B** hält die geplante Anzahl von 20 öffentlichen Parkplätzen entlang der Straße für zu hoch und befürchtet, dass durch diese Parkplätze Nichtanlieger in die Straße gelockt werden könnten. **Herr E** (der auch zur Anliegergemeinschaft B gehört) beklagt, dass drei öffentliche Parkplätze direkt an die Terrasse der Wohnanlage angrenzen würden. **Frau D** schlägt vor, die Breite der Parkplätze auf 2 m zu begrenzen und dafür den Gehweg zu verbreitern.

Herr F ist hingegen der Meinung, dass nicht genug Parkplätze eingeplant wurden, da insbesondere im östlichen Teilabschnitt der Straße ein großer Parkdruck durch die dortigen Praxen und Kanzleien bestehe.

Stellungnahme:

14. *Insgesamt gibt es 185 Anliegerwohneinheiten entlang der Straße Auf dem Winkel. Hierfür sind auch öffentliche Parkplätze vorzuhalten. Als Richtwert für Neuplanungen wird ein öffentlicher Parkplatz für drei bis sechs Wohneinheiten empfohlen. Das wä-*

ren in diesem Fall zwischen 31 und 62 Parkplätze.

Aufgrund der vielen Zufahrten und vieler privater Parkplätze, die direkt von der Straße Auf dem Winkel erschlossen werden, sind jedoch nicht mehr als die vorgeschlagenen 20 Parkplätze realisierbar. Dies entspricht in etwa der bisherigen Anzahl.

15. *Bei der großen Zahl von Anliegerwohnungen sind die vorgesehenen 20 Parkplätze daher grundsätzlich eher zu wenig, als zu viel. Die Verwaltung hält diese Anzahl aber dennoch für vertretbar, da der öffentliche Parkplatz „Teelmann“ an der Oldenburger Straße unmittelbar an die Straße Auf dem Winkel angrenzt und gut zu Fuß erreichbar ist. Das schafft eine Entlastung besonders für den östlichen Teilabschnitt der Straße, wo der Parkdruck durch die Praxen und Kanzleien am größten ist. Mit dem Wegfall einer Reservierung für Mitarbeiter der REHA-Klinik werden auf dem Parkplatz „Teelmann“ künftig werktags 50 zusätzliche öffentliche Parkplätze zur Verfügung stehen, so dass dort ausreichend Kapazitäten vorhanden sind.*

Unabhängig davon stellen auch die ansässigen Praxen und Kanzleien auf ihren Privatgrundstücken eine große Zahl an Stellplätzen für ihre Besucher zur Verfügung.

16. *Die Lage dreier Parkplätze im Bereich unmittelbar vor einer privaten Terrasse (Stellungnahme von Herrn E) wird von der Verwaltung als unkritisch gesehen, da die Terrasse noch durch eine dichte und hohe Hecke zur Straße hin abgegrenzt und nicht einsehbar ist.*

Thema: Bäume

Unterschiedlich diskutiert wird die Pflanzung neuer Bäume entlang der Straße. **Frau D** spricht sich zwar für die Erhaltung alter Straßenbäume aus und regt an, auch den Baumbestand auf den privaten Grundstücken der sogenannten Bahnhäuser unter Schutz zu stellen. Sie spricht sich aber gegen die vorgesehene Neupflanzung von Bäumen an der Straße aus, da sie Probleme bei der Laubbeseitigung befürchtet. Die **Anliegergemeinschaft B** hält die Pflanzung von Bäumen an der Nordseite (wo sich auch ihr Wohngebäude befindet) für falsch, da dort Leitungen liegen würden. **Frau H** möchte, dass ein Baum vor ihrem Grundstück entfernt wird, um Schäden an der Pflasterung zu vermeiden.

Stellungnahme:

17. Die Pflanzung von Bäumen in versetzten Straßenbeeten ist ein wesentliches Element der Verkehrsberuhigung und trägt darüber hinaus zum Charakter einer „grünen Wohnstraße“ bei. Ziel der Planung war es daher, möglichst viele vorhandene Bäume zu erhalten und neue Bäume zu pflanzen.
18. Leitungen liegen an beiden Seiten der Straßen. Dies lässt sich bei der Vielzahl der heute üblichen Versorgungsleitungen auch kaum vermeiden. Der größte Teil der Leitungen wird allerdings unter dem Gehweg auf der Südseite verlegt. In den Fällen, wo Leitungen und Baumpflanzungen auf der Nordseite zusammenkommen, werden die Leitungen besonders gesichert, um Schäden durch Wurzelwuchs zu vermeiden.
19. Bei dem vorgeschlagenen Amberbaum, der auch schon im Bereich der Straße Auf der Wurth gepflanzt wurde, handelt es sich um einen mittelgroßen Baum, der stadt-

klimaverträglich ist und nicht so groß wird, wie die zuvor vorhandenen Akazien.

20. Ein Schutz der Bäume auf privaten Grundstücken ist nicht Inhalt dieser Planung.

Thema: Sonstige Anregungen/Bedenken

Neben den o.g. Hauptthemen gab es weitere Anregungen/Bedenken, auf die hier nur kurz eingegangen wird:

Der **ADFC (Anlage 1)** spricht den Übergangsbereich über die Georgstraße an, der sicher gestaltet werden muss (desgleichen **Herr C, Anlage 6**). Hierzu wird es noch abschließende Gespräche mit der Verkehrsbehörde und der Polizei geben. Vorgesehen ist, die Fahrradstraße vor der Georgstraße enden zu lassen; sie beginnt dann wieder am Anfang der Straße Auf der Wurth. Weitere Anregungen des ADFC sind u.a. die Fortsetzung der Fahrradstraße als „Zweirichtungsradweg“ an der Südseite der Straße Am Hogen Hagen, die Verbesserung der Beleuchtung des Bäkertunnels, Fahrradabstellanlagen auf den Parkplätzen „Teelmann“ und Auf der Wurth und eine deutliche Kennzeichnung der neuen Radwegachse. Diese Anregungen werden geprüft.

Herr F (Anlage 8) spricht das Erfordernis ausreichender Fahrbahnbreiten für Rettungsfahrzeuge an. Dies wurde bei der Planung berücksichtigt.