

Fortschreibung des Verkehrskonzepts für die Gemeinde Bad Zwischenahn

Hier: Stellungnahmen zu eingereichten Anträgen, Anregungen und Vorschlägen von Fraktionen, Gruppen und Bürgern

A) Verkehrskonzept im Allgemeinen:

In der Sitzung des Straßen- und Verkehrsausschusses (StruVA) am 10.2.2020 wurden die Ergebnisse des Arbeitskreises Verkehrskonzept ausführlich vorgestellt. Seinerzeit wurde vereinbart, abschließend über die Vorschläge zur Fortschreibung des Verkehrskonzepts in einer weiteren Sitzung des StruVA zu beraten.

Im Nachgang zur Sitzung sind zu den vorgestellten Vorschlägen noch mehrere Schreiben von Bürgern bzw. dem ADFC eingegangen. **Alle eingegangenen Schreiben sind in einer Anlage enthalten, die aus datenschutzrechtlichen Gründen nur den Ratsmitgliedern zur Verfügung gestellt werden darf. Hierauf beziehen sich die Anlagennummern.**

Im Folgenden wird hierauf themenbezogen und anonymisiert näher eingegangen.

Hinweis: Alle Anregungen und Hinweise, die die Ausweisung einer Fahrradstraße auf dem Winkel betreffen, sind in einer gesonderten Zusammenstellung enthalten.

Thema: Parkraumkonzept:

Der ADFC (**Anlage 1**) spricht sich für das vorgeschlagene Parkraumkonzept aus, da dadurch eine Entlastung des Ortskerns erreicht werden könne.

Kontrovers gesehen wird der Bau eines Parkdecks beim ZOB: Während der ADFC dies positiv sieht und darauf hinweist, dass in dem Bereich schon heute ein erheblicher Bedarf an Pendlerparkplätzen bestehe, hält Herr A (**Anlage 2**) das Parkdeck nicht für erforderlich, da genügend Parkplätze auf den Flächen der umliegenden Märkte vorhanden seien. Seines Erachtens führe ein Parkdeck zu noch mehr Pkw-Verkehr im Ortskern und zu einer geringeren Auslastung von Parkplätzen, die nicht so zentral gelegen seien. Er weist zudem auf das historische Gebäude am Langenhof hin, dessen Ansicht durch ein großes Parkdeck beeinträchtigt werde. Es sei besser, stattdessen den Fußgänger- und Radverkehr zu fördern.

Stellungnahme:

1. *Der Hauptzweck des geplanten Parkdecks ist, zusätzliche Stellplätze zu schaffen für Berufspendler, die beim Bahnhof auf den ÖPNV umsteigen sollen. Ziel ist somit nicht die Förderung des motorisierten Individualverkehrs sondern vielmehr eine Stärkung des ÖPNV durch die Zurverfügungstellung ausreichender Pendlerparkplätze.*

Die von Herrn A angesprochene „Wochenendnutzung“ durch Besucher des Ortes ist ein positiver Nebeneffekt, der zusätzlich noch zu einer Belebung der Bahnhofstraße führen könnte.

2. *Unabhängig davon ist das Parkdeck nicht ausschließlich für Pkw vorgesehen sondern soll auch eine größere Anzahl zusätzlicher Stellplätze für Fahrräder beinhalten, ein-*

schließlich Ladesäulen und abschließbarer Boxen für E-Bikes.

3. *Die angesprochenen Stellplätzen bei den Supermärkten stehen aufgrund der Sonntagsöffnung der Öffentlichkeit nur noch bedingt zur Verfügung, da sie in erster Linie von den Märkten selbst beansprucht werden.*
4. *Auch wenn das angesprochene Gebäude am Langenhof vor dem heutigen Parkplatz beim ZOB nicht denkmalgeschützt ist, soll auf die städtebauliche Einbindung dieses Hauses besonderer Wert gelegt werden.*

Thema Radverkehr:

Der ADFC weist auf die Querungstelle für Radfahrer in der Straße Am Hogen Hagen, westlich des Troges hin. Diese sei gefährlich. Er spricht sich für die Einrichtung eines Zweirichtungsradschwergeweges zwischen der geplanten Fahrradstraße Auf dem Winkel und dem Trog aus, um so u.a. eine Verbindung zur möglichen Fahrradstraße nach Oldenburg zu schaffen. Weiter werden eine Querungshilfe beim Stadion (Eyhauser Allee) sowie die Erweiterung der 30 km/h-Zone bis zu diesem Bereich vorgeschlagen.

Herr B (**Anlage 5**) kritisiert die vorgesehene Führung der Radfahrer im Bereich der Einmündung Mühlenstraße/Lange Straße, die nach der Asphaltierung dieses Bereiches auf der Fahrbahn vorgesehen ist.

Herr Kriesten von der UWG (**Anlage 11**) spricht sich für eine Ausweisung der Ortsdurchfahrt als Fahrradstraße sowie die Umstufung der Ortsdurchfahrt als Gemeindestraße aus.

Stellungnahme:

5. *Die Anregungen des ADFC zur Verkehrsführung entlang der Straße Am Hogen Hagen, der Oldenburger Straße sowie für den Bereich der Eyhauser Allee bedürfen einer näheren Überprüfung.*
6. *Das gilt auch für die künftige Führung der Radfahrer im Bereich der Einmündung Mühlenstraße/Lange Straße, die noch sowohl mit der Polizei als auch mit der Verkehrsbehörde des Landkreises zu erörtern ist.*
7. *Eine Fahrradstraße ist rechtlich nur dort erlaubt, wo der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder durch die Ausweisung wird. Diese Voraussetzung ist in der Ortsdurchfahrt von 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. Die Ausweisung einer Fahrradstraße ist somit unzulässig.*
8. *Umstufung der Ortsdurchfahrt zur Gemeindestraße: Um in den Genuss einer Förderung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) zu kommen, musste sich die Gemeinde seinerzeit beim Bau des Verkehrstroges verpflichten, keinen Antrag auf Umstufung der Entlastungsstraße bzw. der Ortsdurchfahrt zu stellen. Unabhängig davon hatte die Gemeinde bei allen bisherigen Umgestaltungsmaßnahmen im*

Zuge der Ortsdurchfahrt bislang keine Probleme mit der Landesstraßenbauverwaltung. Im Gegenteil hat sich das Land bei mehreren Projekten sogar finanziell an den Maßnahmen beteiligt. Die Verwaltung sieht daher derzeit keine Notwendigkeit zu einer Umstufung.

Thema Verkehrsführung im Ortskern:

Kontrovers gesehen wird eine mögliche Öffnung der Straßenverbindung Auf der Wurth/ Bahnhofstraße/ Wilhelmstraße für den Pkw-Verkehr, die von der FDP-Fraktion vorgeschlagen wird (**Anlage 2**), um die Bahnhofstraße für Gewerbetreibende attraktiver zu machen. Der ADFC spricht sich dagegen aus, da ein Schleichverkehr und eine Zunahme des motorisierten Verkehrs befürchtet werden und dies der Intention einer Fahrradstraße widerspreche.

Stellungnahme:

9. *Nach Meinung der Verwaltung sollte von einer Öffnung der Verkehrsverbindung Auf der Wurth/ Bahnhofstraße/ Wilhelmstraße aus den folgenden Gründen abgesehen werden:*

- Durch die Öffnung dieser Straßenverbindung wird ein Durchgangsverkehr auf der Straße Auf der Wurth und der Bahnhofstraße entstehen. Dies ist zwar beabsichtigt, würde aber sowohl der Intention einer Fahrradstraße widersprechen als auch der eines bislang ruhigen Wohnquartiers u.a. mit der Seniorenresidenz und mehreren Hotels und Ferienwohnungen.

- Problematisch ist zudem die dann stärker belastete Ausfahrt von der Wilhelmstraße auf die Mühlenstraße nördlich der Bahn, die schon heute wegen des angrenzenden Bahnübergangs erschwert ist und für die ausfahrenden Pkw längere Wartezeiten mit sich bringt. Das würde auch das Polizeikommissariat an der Wilhelmstraße betreffen, welches auf eine möglichst ungehinderte Ausfahrt angewiesen ist.

Herr D aus Jever (**Anlage 3**) spricht sich für eine autofreie Stadt an Wochenenden aus, während Herr E (**Anlage 11**) es für sinnvoll hält, die Promenade Auf dem Hohen Ufer für den Pkw-Verkehr zu öffnen.

Stellungnahme:

10. *Wochenendsperrung: In den 1990er-Jahren gab es etwa in Höhe des Ammerländer Bauernhauses an Wochenenden eine Durchfahrtunterbrechung. Diese wurde seinerzeit auf Drängen der örtlichen Gastronomie und des Einzelhandels wieder abgeschafft.*

11. *Eine Öffnung der Promenade Auf dem Hohen Ufer für den Pkw-Verkehr ist weder möglich (zu geringe Breite, kein dafür ausgelegter Wegeunterbau) noch sinnvoll, da damit der Bereich für Fußgänger an Attraktivität verlieren würde.*

Zwei Anlieger der Wilhelm-Gleimius-Straße (**Anlagen 6 und 7**) sprechen sich gegen die vorgeschlagene Unterbindung der Einfahrt von der Oldenburger Straße (Entlastungsstraße) in den Speckener Weg aus, die bislang für Anlieger der Wilhelm-Gleimius-Straße noch möglich ist. Sie verweisen auf eine Übereinkunft mit der Gemeinde aus 1994, die im Zusammenhang mit einem Grundstückstausch getroffen worden sei.

Stellungnahme:

12. Zurzeit wird noch geprüft, ob es eine entsprechende Übereinkunft aus 1994 gibt. Sollte dies so sein, würde die Gemeinde sich an die seinerzeit getroffene Regelung halten müssen.

Thema Sonstiges:

Auf den Motorradlärm im Ortskern an Sonn- und Feiertagen weisen die Eheleute H (**Anlage 8**) sowie Herr I (**Anlagen 9 und 10**) hin. Herr I spricht sich u.a. für Kontrollen der Auspuffanlagen durch die Polizei und Aufforderungen an die Motorradfahrer aus, Lärm zu vermeiden.

Die Eheleute H kritisieren zudem die Granitpflasterstreifen auf dem Marktplatz, da diese das Befahren u.a. für Rollstuhlnutzer erschweren. Sie sprechen sich weiter für mehr 30 km/h-Piktogramme auf der Fahrbahn der Ortsdurchfahrt sowie die Markierung von Stellplätzen aus.

Stellungnahme:

13. Der Lärm von Motorrädern ist des Öfteren Anlass für Beschwerden von Besuchern und Bürgern. Ein Verbot für Motorräder wurde schon mehrfach in den Gremien diskutiert, fand jedoch keine Mehrheit. Zurzeit gibt es eine Bundesratsinitiative, die die Bundesregierung dazu auffordert, sich bei der EU-Kommission u.a. für härtere Strafen für das „Motorklang-Tuning“ einzusetzen. Bei gravierenden Lärmüberschreitungen soll die Polizei Fahrzeuge zukünftig sogar sofort sicherstellen dürfen, so die Forderung des Bundesrats

Die Länder fordern außerdem, zum Lärmschutz zeitlich beschränkte Verkehrsverbote für Motorräder an Sonn- und Feiertagen zu ermöglichen (ausgenommen Motorräder mit alternativen Antriebstechniken).

14. Granitpflasterung auf dem Marktplatz: Die Gemeinde hat in den vergangenen Jahren bereits einige Bereiche des Marktplatzes umgepflastert, um einen barrierefreien Zugang zu schaffen. Der Vorschlag, Teile der Granitpflasterstreifen für eine Überwe-gung auf dem Platz gegen ebenes Pflaster auszutauschen wird geprüft.

B) Stellungnahmen zum Vorschlag einer Fahrradstraße nach Oldenburg:

Ursprünglich war für Ende März 2020 eine gemeinsame Anliegerinformationsversammlung der Gemeinden Edewecht und Bad Zwischenahn geplant, um alle betroffenen Anlieger entlang der ca. 11 km langen Strecke sowie interessierte Bürger über das Projekt zu informieren. Aufgrund der Corona-Pandemie war dies leider nicht möglich.

Um die Bürger dennoch an der Planung zu beteiligen, wurde eine Online-Bürgerbeteiligung durchgeführt. Dazu haben beide Gemeinden eine von der Verwaltung erarbeitete Präsentation auf ihrer jeweiligen Homepage veröffentlicht und die Bürger über die Presse darauf hingewiesen. Zusätzlich bestand die Möglichkeit, Unterlagen in Papierform anzufordern.

Von diesen Möglichkeiten haben zahlreiche Bürger Gebrauch gemacht. Insgesamt sind 9 schriftliche Stellungnahmen sowie diverse Anfragen und Hinweise per Telefon bei der Verwaltung eingegangen. Die Stellungnahmen sind als **Anlagen 12 bis 21** beigefügt.

In allen Stellungnahmen wird die Fahrradstraße ausdrücklich begrüßt. Positiv bewertet werden u.a.

- die Schaffung einer komfortablen und schnellen Verbindung nach Bad Zwischenahn und Oldenburg,
- die Reduzierung des motorisierten Verkehrs und dessen Geschwindigkeit auf der Wildenlohlinie,
- die mit der Ausweisung der Fahrradstraße einhergehende Sanierung der Straße und der geplante umweltschonende Ausbau der Straßen, der den Erhalt der meisten Bäume ermöglicht und auch den vorhandenen Moorkörper weitgehend erhält.

Darüber hinaus werden weitergehende Vorschläge unterbreitet:

- Betonbankette (wie jetzt am Birkenweg) auch für den Teilabschnitt des Portsloger Dammes westlich des Birkenweges (**Anlage 14**)
- eine geläufigere Einmündung für die Alpenrosenstraße sowie den Birkenweg (**Anlage 14**),
- Rastplätze mit Unterständen (**Anlage 15**),
- Lastenfahrräder sollten bei der Planung berücksichtigt werden (**Anlage 19**)
- 30 km/h-Piktogramme und Bodenschwellen auf der Fahrbahn (**Anlage 19**)
- Ausweisen der Fahrradstraße als Einbahnstraße (**Anlage 19**)

Der Bezirksvorsteher und der Ortsvereinsvorsitzende der Bauerschaft Wildenloh (Gemeinde Edewecht) weisen darauf hin (**Anlage 20**), dass zwei Siedlungsstraßen (Ulmenweg und Lerchenstraße, Gemeinde Edewecht) aus dem Baugebiet Wildenloh auf die Wildenlohlinie münden. Den Altanliegern am Heideweg sei beim Bau der neuen Siedlung seinerzeit von der Gemeinde Edewecht zugesagt worden, dass der neue Verkehr auch über die Wildenlohlinie „abgewickelt“ würde.

Eine Anliegerin des Portsloger Dammes (**Anlage 18**) regt an, zu prüfen, aus ökologischen Gründen eventuell auf den Ausbau des sogenannten „Grünen Weges“ zu verzichten und stattdessen den Radverkehr über andere alternative Strecken zu leiten.

Ein Ratsmitglied äußerte die Sorge, dass der landwirtschaftliche Verkehr auf der Fahrradstraße im Bereich der Wildenlohlinie sich künftig gegenüber Radfahrern rechtfertigen müsse. Dies gelte besonders für Zeiten einer intensiveren Nutzung (z.B. Maisernte).

Stellungnahme:

15. *Die o.g. Anregungen zur Straßenrandbefestigung des Portsloger Dammes bzw. zur Aufweitung der Einmündung am Birkenweg (verdeutlicht die künftige Verkehrsführung für Pkw) werden auch von der Verwaltung befürwortet. Diese Maßnahmen sind allerdings erst sinnvoll, wenn der Portsloger Damm (östlich des Birkenweges) zu einer Fahrradstraße zurückgebaut wird.*
16. *Auch über einen oder zwei Rastplätze sollte zu gegebener Zeit nachgedacht werden.*
17. *Bei einer Breite von 3 m bzw. 3,50 m ist ausreichend Platz auch für Lastenfahräder im Begegnungsverkehr vorhanden.*
18. *Von Bodenschwellen wird abgeraten, da sie in der Regel nicht unerhebliche Lärmimmissionen für die Nachbarschaft verursachen.*
19. *Auf den Beginn, das Ende sowie Einmündungen von Fahrradstraßen wird durch auffällige und große Piktogramme hingewiesen, so dass sich in der Regel zusätzliche 30 km/h-Piktogramm erübrigen.*
20. *Von einer Einbahnstraßenregelung wird abgeraten, da dies für die Bewohner der betroffenen Straßen, insbesondere der Wildenlohlinie, zu erheblichen Umwegverkehren führen würde. Auch ist diese Regelung nicht notwendig, da in den Bereichen nur geringer Anliegerverkehr zu erwarten ist.*
21. *Die Frage der Verkehrsführung im Bereich des Ulmenweges muss mit der Gemeinde Edeweicht besprochen und geklärt werden.*
22. *Der sogenannte „Grüne Weg“ ist eine ca. 2,5 km lange und 11 m breite Parzelle, die die Hermann-Löns-Straße auf direktem Weg und in gerader Linie mit der Wildenlohlinie verbindet. Sie gehört der Gemeinde und ist ein zentraler Bestandteil der geplanten Fahrradstraße. Ein Verzicht auf diesen Abschnitt stellt die gesamte Fahrradstraße in Frage, da alternative Wegeverbindungen nur entlang bestehender Straßen möglich wären und diese erheblich länger sind.*
23. *Landwirtschaftlicher Verkehr/Radfahrer: Auch wenn Radfahrer auf einer Fahrradstraße gegenüber dem motorisierten Verkehr Vorrang haben, ist landwirtschaftlicher Anliegerverkehr weiterhin zugelassen. Im Regelfall dürfte dies auch von Radfahrern akzeptiert werden. Zu Erntezeiten kann darüber hinaus ggfs. mit zusätzlichen Hinweisen auf den Ernteverkehr hingewiesen werden, um für Verständnis zu sorgen.*