

**Teilfortschreibung des Radverkehrskonzeptes
der Gemeinde Bad Zwischenahn
unter besonderer Berücksichtigung einer geplanten
schnellen Radwegeverbindung nach Oldenburg**



Im Auftrag der
Gemeinde Bad Zwischenahn

erstellt von
 **Zacharias Verkehrsplanungen**
Büro Dipl.-Geogr. Lothar Zacharias

Hilde-Schneider-Allee 3, 30173 Hannover
Tel: 0511/ 78 52 92 - 2, Fax: 0511/ 78 52 92 - 3
E-Mail: post@zacharias-verkehrsplanungen.de
www.zacharias-verkehrsplanungen.de

April 2021
(Stand 16.04.2021)

Inhaltsverzeichnis

1. Aufgabenstellung.....	3
2. Vorliegende Untersuchungen.....	4
2.1 Radverkehrskonzept Gemeinde Bad Zwischenahn 2013.....	4
2.2 Touristisches Radwegenetz LK Ammerland.....	5
2.3 Qualitätserhebung Bahnstation Bad Zwischenahn.....	7
2.4 ADFC Fahrradclimatest.....	8
3. Ergebnisse Teilfortschreibung Verkehrskonzept 2020.....	10
3.1 Grundlagen.....	10
3.2 Ortskern.....	13
3.3 Seerundweg.....	21
3.4 Schneller Radweg Bad Zwischenahn - Edeweicht - Oldenburg.....	24

1. Aufgabenstellung

(1) Für die Gemeinde Bad Zwischenahn liegen verschiedene Untersuchungen und Konzepte vor. Diese sollen im Rahmen dieser Teilaktualisierung kurz benannt und deren Ergebnisse in einer kurzen Zusammenfassung dargestellt werden.

(2) Darüber hinaus werden die Ergebnisse der Teilfortschreibung des Verkehrskonzeptes hinsichtlich einer schnellen Radwegeachse von Bad Zwischenahn über Edeweicht nach Oldenburg vertieft.

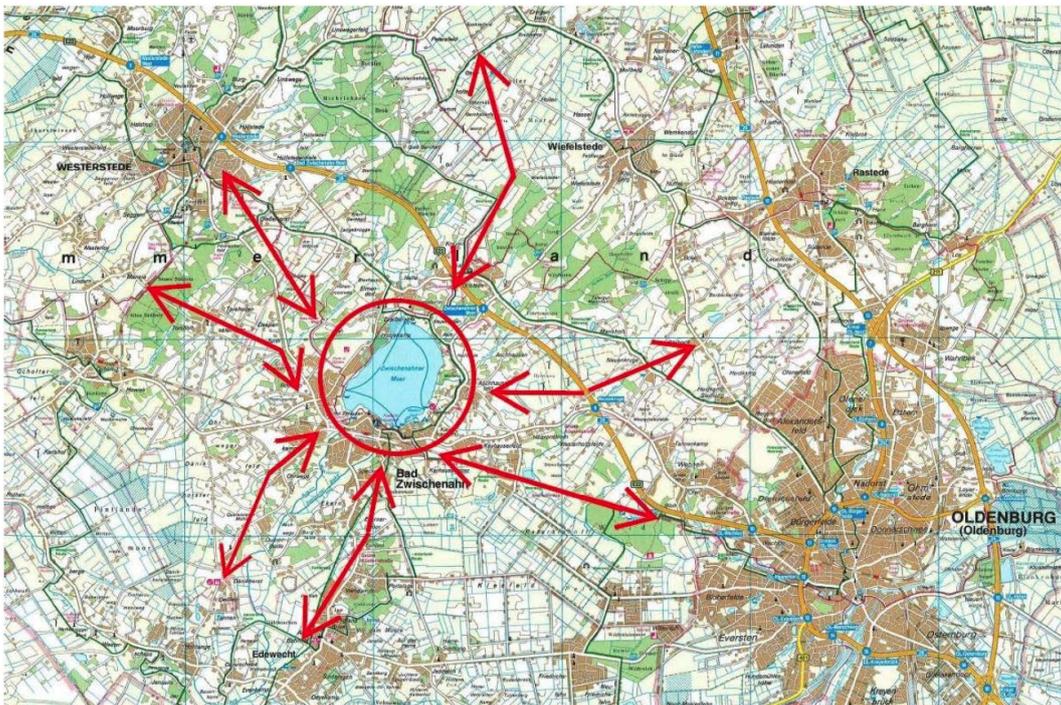
2. Vorliegende Untersuchungen

2.1. Radverkehrskonzept Gemeinde Bad Zwischenahn 2013

(3) Für die Gemeinde Bad Zwischenahn liegt ein Radverkehrskonzept vor (Tiefbau- und Grünflächenamt Bad Zwischenahn, Februar 2013). In diesem wird die vorhandene Situation dargestellt und bewertet. Aus den Ergebnissen dieser Analysen werden verschiedene Maßnahmen und Handlungsempfehlungen abgeleitet.

(4) Hierin werden bezüglich des Wegenetzes neben den vorhandenen und wünschenswerten Verbindungsachsen auch die Qualität (Oberfläche und Breite), die Sicherheit (z.B. gemeinsame Führung mit dem Kfz-Verkehr oder Fußgängerverkehr), die Wegweisung und die Abstell-/ Umsteigemöglichkeiten (Anlehnbügel, Überdachung, Bike+Ride etc.) untersucht.

(5) In dem Konzept wird unter anderem die Bedeutung der gemeindeweiten und gemeindeübergreifenden Radwegeverbindungen hervorgehoben, zu der auch der straßenunabhängige Bahnradweg entlang der Bahntrasse nach Oldenburg gehört. Über diese großräumigen Radwegeachsen können die Ortsteile untereinander verbunden werden. Zugleich wird die Gemeinde Bad Zwischenahn mit den Nachbarkommunen (z.B. Edewecht und Oldenburg) verknüpft.



Quelle Radverkehrskonzept Bad Zwischenahn 2013, Seite 5

(9) In der Abbildung 1 (als Anhang beigefügt) sind die auf dem Gebiet der Gemeinde Bad Zwischenahn verlaufenden Themenrouten sowie der Ammerlandradweg dargestellt. In der Abbildung 2 (als Anhang beigefügt) ist das ergänzende neue touristische Radwegenetz dargestellt.

(10) Grundsätzlich kann auch der Alltagsradverkehr diese touristischen Routen nutzen. Zudem stehen natürlich auch alle weiteren inner- und außerorts liegenden Straßen und Wege auch ohne straßenbegleitenden Radweg dem Radverkehr zur Verfügung (mit Ausnahme der reinen Kraftfahrstraßen und der für den Radverkehr gesperrten Wirtschaftswege, Fußgängerzonen, Wanderwege etc.). In der Abbildung 3 (als Anhang beigefügt) ist demnach nur ein Teil der dem Alltagsradverkehr zur Verfügung stehenden Radwege abgebildet.

(11) Allerdings verfügen die Strecken über eine unterschiedliche Qualität und Nutzbarkeit (Oberfläche, Breite, gemeinsame Wegenutzung mit anderen Verkehrsarten etc.).

(12) Im Rahmen der Teilaktualisierung des Verkehrskonzeptes wurden unter anderem für den Seerundwanderweg, den Ortskern und hier insbesondere für eine innerörtliche Ost-West-Achse abseits der Haupt-/ Landesstraße Maßnahmen zur Verbesserung der Situation erarbeitet.

2.3. Qualitätserhebung Bahnhof Bad Zwischenahn

(13) Für den Bahnhof Bad Zwischenahn liegt eine „Qualitätserhebung der Umfelder an den Bahnstationen im Landkreis Ammerland sowie in den Städten Oldenburg und Delmenhorst“ der Agentur Bahnstadt im Auftrag des ZVBN (Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/ Niedersachsen) vom April 2019 vor. Darin wird u.a. ausgeführt:

- In Bad Zwischenahn stehen am Bahnhof 251 Abstellplätze zur Verfügung, davon 92 in Sammelschließanlagen. Die Gesamtauslastung beträgt ca. 78 %. Dabei sind insbesondere die überdachten Stellplätze nahezu vollständig belegt. Freie Stellplätze sind ausschließlich an nicht überdachten Abstellanlagen vorhanden.
- Insgesamt stehen zu wenige Fahrradabstellplätze zur Verfügung. Dies betrifft sowohl offene überdachte wie auch geschlossene überdachte Abstellanlagen (Sammelgaragen oder einzelnen Boxen).

2.4. ADFC Fahrradklimatest 2018 und 2020

(14) Im Rahmen des **ADFC Fahrradklimatests** 2018 wurden u.a. die Fahrradverleihsysteme, die Werbung für das Fahrradfahren sowie die wegweisende Beschilderung positiv bewertet. Als negativ wurden insbesondere Konflikte zwischen dem Radverkehr und dem Kfz-Verkehr sowie zwischen dem Radverkehr und dem Fußgängerverkehr benannt.

(15) Diese Konflikte werden in den meisten Städten und Gemeinden als zentrale Problempunkte benannt. Die Ursache hierfür liegt in den unterschiedlichen Interessen und Geschwindigkeiten der Verkehrsteilnehmer. Radfahrer fühlen sich vom Kfz-Verkehr, Fußgänger entsprechend vom Radverkehr gefährdet. Ebenso sehen Kfz-Nutzer den langsameren Radverkehr als Behinderung an, wie es wiederum Radfahrer beim langsameren Fußgängerverkehr tun.

(16) Optimal wären damit jeweils separate Verkehrswege für die einzelnen Verkehrsarten. Dabei müssten aber auch Kreuzungen und Querungen als potentielle Kreuzungspunkt mit anderen Verkehrsarten weitgehend vermieden werden. Der „ideale“ Verkehrsweg für die Kfz-Nutzer ist demnach die Autobahn: frei von Kreuzungen und Einmündungen oder Gegenverkehr sowie ohne Beeinträchtigungen durch andere Verkehrsmittel.

(17) Im Fußgängerverkehr wäre die Fußgängerzone quasi das Gegenstück. Allerdings wird diese oftmals durch temporäre Freigaben für den Lieferverkehr oder Radverkehr, aber insbesondere durch widerrechtlich dort fahrende Radfahrer oder eScooter-Fahrer in ihrer Funktion beeinträchtigt.

(18) Pedelecs führen zu einer Angleichung der Geschwindigkeiten zwischen dem Kfz-Verkehr und dem Radverkehr, was wiederum dafür spricht, den Radverkehr gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr zu führen und nicht mit dem Fußgängerverkehr. Somit kann der Radverkehr gemeinsam mit einem geschwindigkeitsreduzierten Kfz-Verkehr die Fahrbahn befahren. Da sich auch bei getrennten aber nebeneinander liegenden Gehwegen und Radwegen Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern ergeben, ergibt sich auch dort durch die Verlagerung des Radverkehrs auf die Fahrbahn eine Verbesserung der Verkehrssicherheit.

(19) Daneben haben aber auch die Verkehrsteilnehmer bei Nutzung des gleichen Verkehrsmittels unterschiedliche Interessen und Ansprüche an den Verkehrsraum: zügiger Alltagsverkehr gegenüber langsamerem Ausflugs- und Tourismusverkehr. Die Ansprüche eines Alltagsradfahrers sind demnach teilweise vollkommen andere als die eines Ausflugsradfahrers.

(20) Im Ergebnis des **Fahrradklimatests 2020** belegt die Gemeinde Bad Zwischenahn in der Kategorie der Städte zwischen 20.000 und 50.000 Einwohnern mit der Durchschnittsbewertung 3,15 den 11. Platz von 415 Kommunen. Gegenüber dem Fahrradklimatest 2018 hat sich die Gemeinde damit spürbar verbessert (2018: Bewertung 3,37 und 28. Platz von 311 Kommunen).

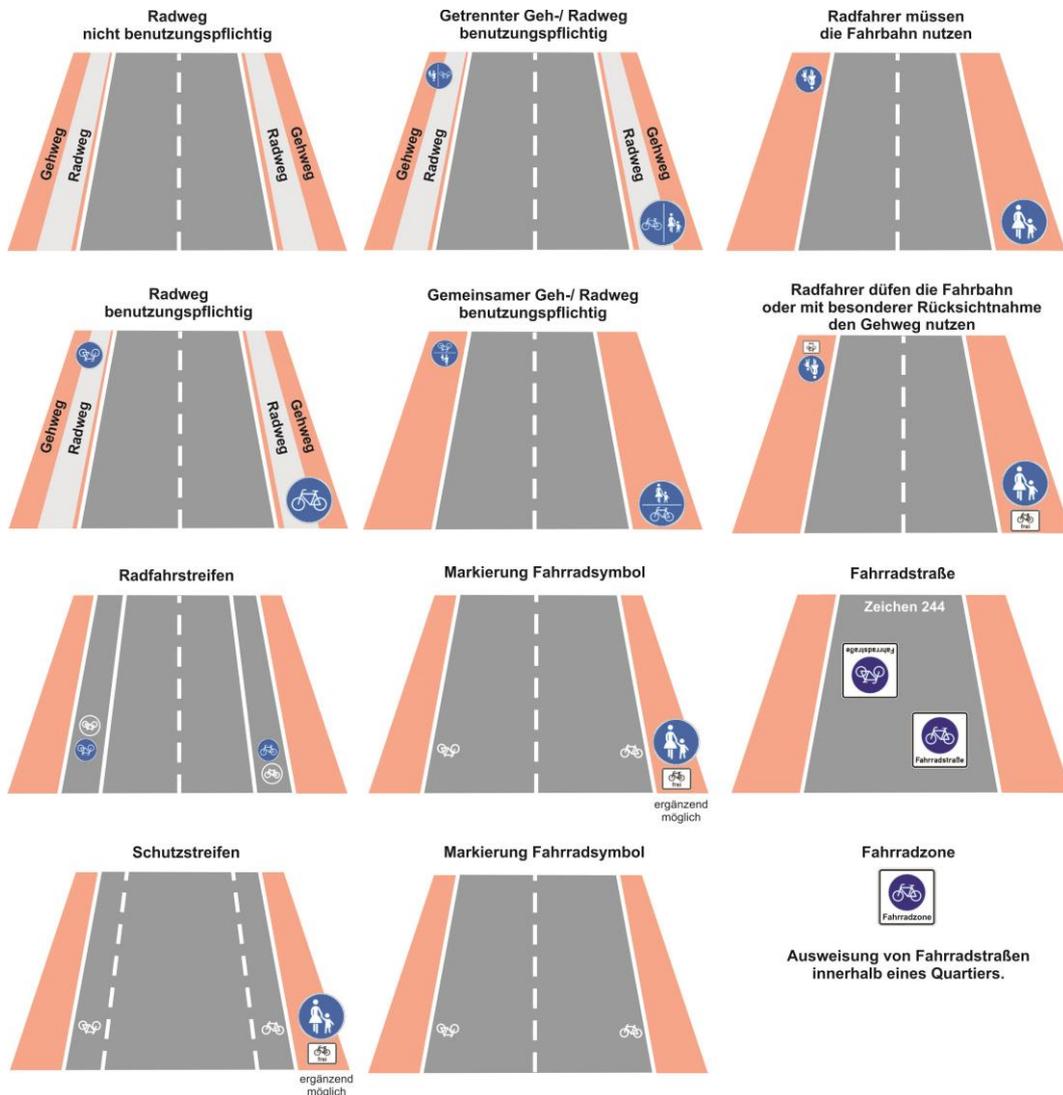
(21) Bei der Einzelauswertung wird lediglich die Kategorie F 19 „Oberfläche der Wege“ 2020 mit 3,8 Punkten etwas schlechter bewertet als 2018 mit 3,7 Punkten. Unverändert erfolgen die schlechtesten Bewertungen in den Kategorien F 18 „Breite der Wege für Radfahrer/innen“ (2020 4,0/ 2018 4,0), F 7 „Falschparkerkontrolle auf Radwegen“ (2020: 3,9/ 2018: 4,1), F 17 „Fahren im Mischverkehr mit Kfz“ (2020: 3,9/ 2018: 4,1), F 12 „Konflikte mit Fußgängern“ (2020 3,9/ 2018: 3,9)

(22) Insbesondere in den Kategorien F 4 „Werbung für das Radfahren“, F 6 „Fahrradförderung in jüngster Zeit“, F 11 „Sicherheitsgefühl“ und F 25 „Geöffnete Einbahnstraßen in Gegenrichtung“ ergeben sich von 2018 bis 2020 deutliche Verbesserungen um jeweils 0,5 Punkte.

3. Ergebnisse Teilfortschreibung Verkehrskonzept 2020

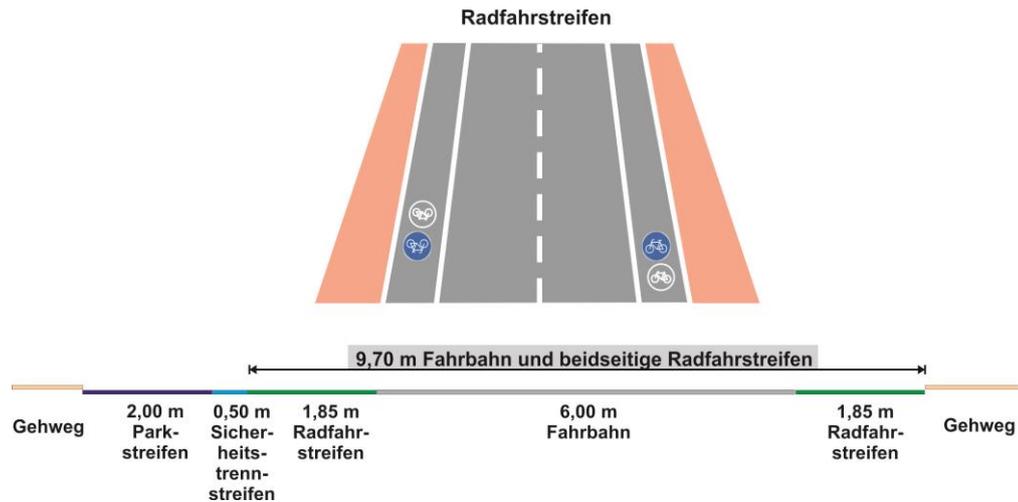
3.1. Grundlagen

(23) Die grundsätzlichen Führungsmöglichkeiten des Radverkehrs sind in den folgenden Abbildungen dargestellt.

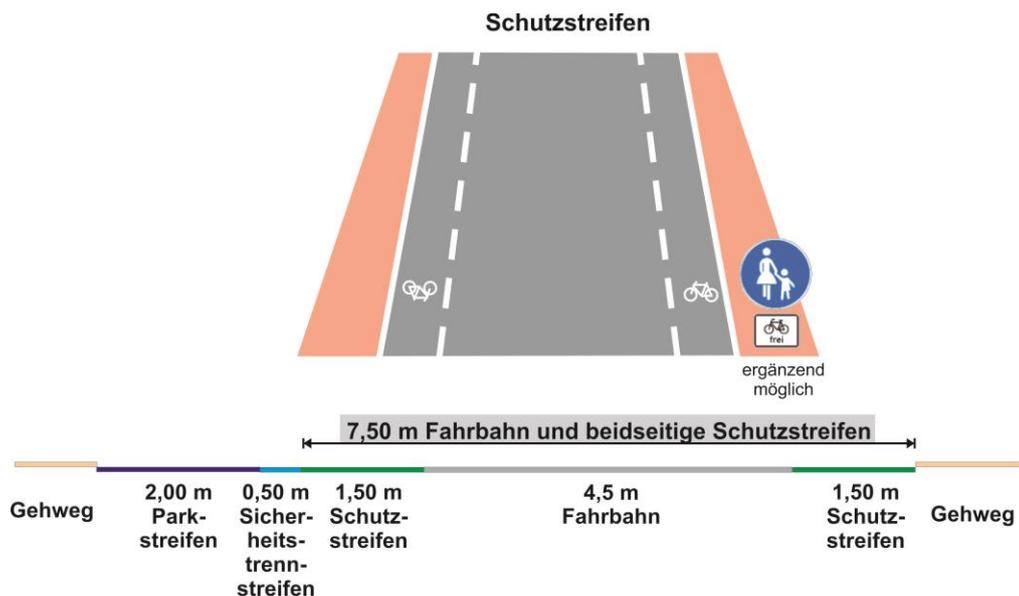


- Farblich markierte oder in anderer Farbe gepflasterte Radwege sind nicht benutzungspflichtige Radwege. Der Radfahrer darf demnach entweder auf der Fahrbahn oder auf dem Radweg fahren. Mit blauem Radwegschild wird der Radweg benutzungspflichtig, ein Befahren der Fahrbahn ist dann nicht mehr zulässig.
- Sonderformen sind getrennte oder gemeinsame Geh-/ Radwege. Hierbei verlaufen Radwege entweder direkt nebeneinander oder Fußgänger und Radfahrer teilen sich den Verkehrsraum bei gegenseitiger Rücksichtnahme.
- Gehwege dürfen durch Radfahrer nicht befahren werden. In diesem Fall ist die Fahrbahn zu nutzen.

- Durch Zusatzschild kann auch ein Gehweg für den Radverkehr freigegeben werden. In diesem Fall sind aber Fußgänger und Radfahrer nicht gleichberechtigt. Vielmehr darf der Radfahrer den Gehweg nur mit besonderer Vorsicht und Rücksichtnahme befahren. Der Normalfall sollte die Benutzung der Fahrbahn durch den Radfahrer sein.
- Radfahrstreifen mit durchgezogener abgetrennter Linie entsprechen einem auf der Fahrbahn markierten Radweg. Der Kfz-Verkehr darf diesen nicht befahren oder auf diesem halten oder parken (Ausnahmen sind das Ab- oder Einbiegen sowie die An-/ Abfahrt zu einem straßenbegleitenden Stellplatz).



- Schutzstreifen für den Radverkehr sind auf der Fahrbahn mit gestrichelter Linie markiert. Der Schutzstreifen darf vom Kfz-Verkehr zum Beispiel bei Begegnungsverkehr von breiteren Fahrzeugen (Lkw – Busw oder Lkw – Pkw) befahren werden. Sofern Schutzstreifen eingerichtet worden sind, kann der Gehweg ergänzend weiterhin für den Radverkehr freigegeben werden. Unsichere Radfahrer können dann mit besonderer Vorsicht den Gehweg nutzen.

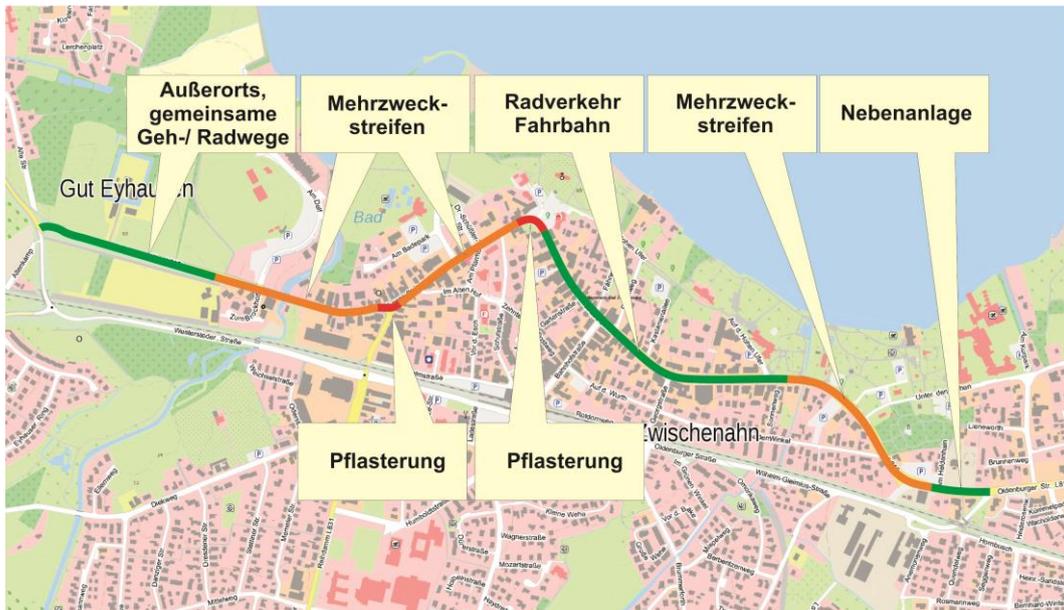


- Sofern die Breite des Straßenraumes nicht ausreicht, um einen Radfahrstreifen oder einen Schutzstreifen zu markieren, werden oftmals nur die Fahrradpiktogramme auf der Fahrbahn aufgebracht. Hierdurch wird dem Kfz-Nutzer und dem Radfahrer signalisiert, dass der Radverkehr gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr die Fahrbahn befährt. In dieser Form ist ein Teil der Hauptachse im Ortskern von Bad Zwischenahn markiert.
- Eine Fahrradstraße kann eingerichtet werden, wenn auf der Straße der Fahrradverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist, oder dies für die Zukunft zu erwarten ist. In der Fahrradstraße gelten einige Sonderregelungen, die sich aber innerorts von den Regelungen in Tempo-30-Zonen eher geringfügig unterscheiden.
 - Zwar darf eine Fahrradstraße zunächst einmal nicht durch den Kfz-Verkehr befahren werden. In den meisten Fällen ist aber der Kfz-Verkehr dennoch auf einer Fahrradstraße freigegeben, zumindest für Anliegerverkehr. Ansonsten wäre auch die alternative Ausweisung als Radweg möglich.
 - In einer Fahrradstraße gilt die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h wie in einer Tempo-30-Zone auch.
 - Radfahrende Kinder unter 8 Jahren müssen auch in Fahrradstraßen den Gehweg benutzen.
 - In Fahrradstraßen darf der Radverkehr ausdrücklich nebeneinander fahren. Dies ist aber – sofern der übrige Verkehr nicht beeinträchtigt wird – bereits derzeit auf allen Straßen der Fall.
 - In Fahrradstraßen darf gemäß STVO „der Radverkehr weder gefährdet noch behindert werden“. Aber auch dies gilt gemäß § 1 der STVO ohnehin: „Wer am Verkehr teilnimmt hat sich so zu verhalten, dass kein Anderer geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird.“
- Die Einrichtung von Fahrradstraßen ist aus verkehrsplanerischer Sicht sinnvoll, um hier den besonderen Status für den Radverkehr zu betonen. In der Praxis wird damit eine verstärkte Rücksichtnahme des Kfz-Verkehrs auf den Radverkehr gefördert. Fahrradstraßen sollen als Hauptrouten des Radverkehrs dienen und auch psychologisch zur Förderung des Radverkehrs beitragen. Fachlich wird darüber diskutiert, ob innerorts die Regeln der Fahrradstraße in allen Tempo-30-Zonen zur Anwendung kommen sollten.
- Fahrradzonen schaffen innerhalb eines Quartiers oftmals durch die Einrichtung von Fahrradstraßen einen zusammenhängenden Bereich mit besonderer Radverkehrsförderung.
- Eine Besonderheit ergibt sich im Radverkehr für Kinder bis zu 8 Jahren, die den Gehweg nutzen müssen. Kinder bis 10 Jahren dürfen den Gehweg befahren. Dabei gilt, dass auch Erwachsene, die Rad fahrende Kinder begleiten, den Gehweg benutzen dürfen.

3.2. Ortskern

(24) Für den Ortskern ergeben sich die im Folgenden benannten wesentlichen Mängel.

(25) Der Wechsel der Radwegführung wird als störend empfunden: Geh-/Radweg im Bereich Oldenburger Straße, Mehrzweckstreifen Am Hogen Hagen, Fahrbahn mit Piktogramm In der Horst – Peterstraße, Mehrzweckstreifen Lange Straße.



Derzeitige Radverkehrsführung Hauptachse

(26) Im Bereich der Einmündung Mühlenstraße/ Lange Straße und Am Brink wird der Radverkehr zudem aufgrund der vorhandenen groben Pflasterung in den Seitenraum auf einen separaten Radweg geführt.



Am Brink

Einmündung Mühlenstraße/ Lange Straße

(27) Der Mischverkehr auf der Fahrbahn mit Kfz- und Radverkehr wird als unsicher empfunden. Dazu tragen auch kleinere Engstellen im Bereich der Mehrzweckstreifen bei, so dass der Abstand zwischen parkenden oder fahrenden Kfz und dem Radverkehr stark reduziert wird.

- An der Einmündung der Straße Unter den Eichen war im Bereich der Bedarfssignalanlage eine Linksabbiegehilfe eingerichtet. Dabei war die Breite des Mehrzweckstreifens reduziert. Die Markierung wurde zwischenzeitlich geändert. Der Radweg verfügt damit wieder über eine einheitliche Breite.



Alte Markierung



Neue Markierung

- In der Langen Straße sind einige Parkbuchten so schmal, dass die Pkw den Mehrzweckstreifen zur Hälfte mit belegen. Hier können Radfahrer nur vorbeifahren, wenn sie auf die Hauptfahrbahn ausweichen.



An anderer Stelle sind die Parkbuchten deutlich breiter, so dass Radfahrer an den parkenden Pkw mit ausreichendem Abstand vorbeifahren können. Hier zeigen sich allerdings die Schäden in der Fahrbahnoberfläche, die das Radfahren unattraktiver machen.

Das Fahrzeug parkt korrekt in der Parkbucht. Diese ist allerdings so schmal, dass das Fahrzeug den Mehrzweckstreifen zur Hälfte in Anspruch nimmt.



(28) Die Fahrbahn des Kfz-Verkehrs ist in den Straßenabschnitten mit Mehrzweckstreifen ca. 6,50 m breit. Der Mehrzweckstreifen selbst hat je nach Abschnitt eine Breite von 1,60 m bis 1,75 m, zumeist 1,70 m.

(29) In den bereits umgebauten Straßenabschnitten Peterstraße und In der Horst verfügt die Fahrbahn über eine Breite von 6,00 m (erforderliche Breite aufgrund der Straßenfunktion und des möglichen Begegnungsverkehrs Bus – Bus).

(30) An zentralen Einrichtungen sind zu wenige Abstellmöglichkeiten für den Radverkehr vorhanden (Touristinfo, Bahnhof) oder wie im Bereich des Rathauses hinter dem Gebäude nicht direkt auffindbar.

(31) Im Ortskern sind verschiedene Maßnahmen zur Verbesserung des Komforts und der Verkehrssicherheit für den Radverkehr möglich. Einige Maßnahmen können kurzfristig umgesetzt werden.

Maßnahmen Radverkehr im Ortskern

<p>01: Abstellanlagen Rathaus und Touristinformation erweitern, besser erkennbar gestalten und mit zusätzlichen Gepäckfächern versehen.</p> <p>02: Stellplätze am Bahnhof gemäß Qualitätserhebung vom April 2019 (Bahnstadt/ ZVBN) optimieren</p> <p>03: Piktogramm Radverkehr wiederholen, Markierung deutlicher in Richtung Fahrbahnmitte versetzen</p> <p>04: Pflasterung entfernen, gleichmäßige Oberfläche herstellen</p> <p>05: Sperrung Unter den Eichen für den Kfz-Verkehr, um Funktion für den Radverkehr zu stärken</p> <p>06: Linksabbiegehilfe Höhe Einmündung Unter den Eichen entfernen, Mehrzweckstreifen verbreitern</p> <p>07: Verbreiterung Mehrzweckstreifen als Zwischenlösung bis zum vollständigen Umbau des Straßenraumes</p> <p>08: Entscheidung über Radwegführung Im Hogen Hagen/ Oldenburger Str. (Fahrbahn oder Nebenanlagen)</p> <p>08a: Bei Führung auf der Fahrbahn: Einleitung Radverkehr aus Richtung Westen auf die Fahrbahn sichern</p> <p>09: Entscheidung über vollständigen Umbau gemäß Ausbaustand Ortskern (Peterstraße/ In der Horst) oder Anlage Fahrstreifen</p> <p>10: langfristig: Umbau des Straßenraumes gemäß Ausbaustand Ortskern (Peterstraße/ In der Horst)</p> <p>11: Werbung, Information, Öffentlichkeitsarbeit</p>	
--	--

Zacharias Verkehrsplanungen
Büro Dipl.-Geogr. Lothar Zacharias

Maßnahmenplan Radverkehr Ortskern, aktueller Planungsstand, Plan als separate Datei im DIN-A1-Format erstellt und als Anhang beigefügt.

Abtrennung Mehrzweckstreifen mit Breitsstrich

Pflasterung entfernen

Abtrennung Mehrzweckstreifen mit Breitsstrich

Pflasterung entfernen

Piktogramme wiederholen.

Abtrennung Mehrzweckstreifen mit Breitsstrich

Linksabbiegehilfe Richtung Unter d. Eichen entfernen

Durchfahrt Unter d. Eichen für Kfz sperren

Alternative Radwegachse stärken (Fahrradstraße)

Mögliche kurzfristige Gestaltung Hauptachse Ortskern

(32) Im Bereich des Ortskern sollten an zentralen Stellen die Anzahl der Fahrradabstellplätze erhöht werden (Rathaus/ Am Brink, Touristinfo). Zudem befinden sich die Abstellanlagen hier etwas versteckt hinter dem Rathaus oder an einem kleinen Nebeneingang Touristinfo.

(33) Es sollte überlegt werden, gesicherte kleinere Schließfächer für das Gepäck der Radtouristen auf Tagestouren einzurichten. Hier können dann Fahrradtaschen etc. eingeschlossen werden, um diese nicht beim Bummeln und Einkaufen mitnehmen zu müssen.

(34) Die Einrichtung von e-Bike Ladeplätzen ist zumeist nicht erforderlich. Die Akkus haben eine so lange Laufzeit, dass ein Tagesausflug damit ohne Zwischenladen erfolgen kann. Das Aufladen der Akkus von Pedelecs kann somit zu Hause oder im Hotel sowie bei Nutzung durch Arbeitspendler auch am Arbeitsplatz erfolgen. Grundsätzlich erhöhen die Ladeplätze natürlich den Komfort, werden in der Praxis aber eher selten genutzt.

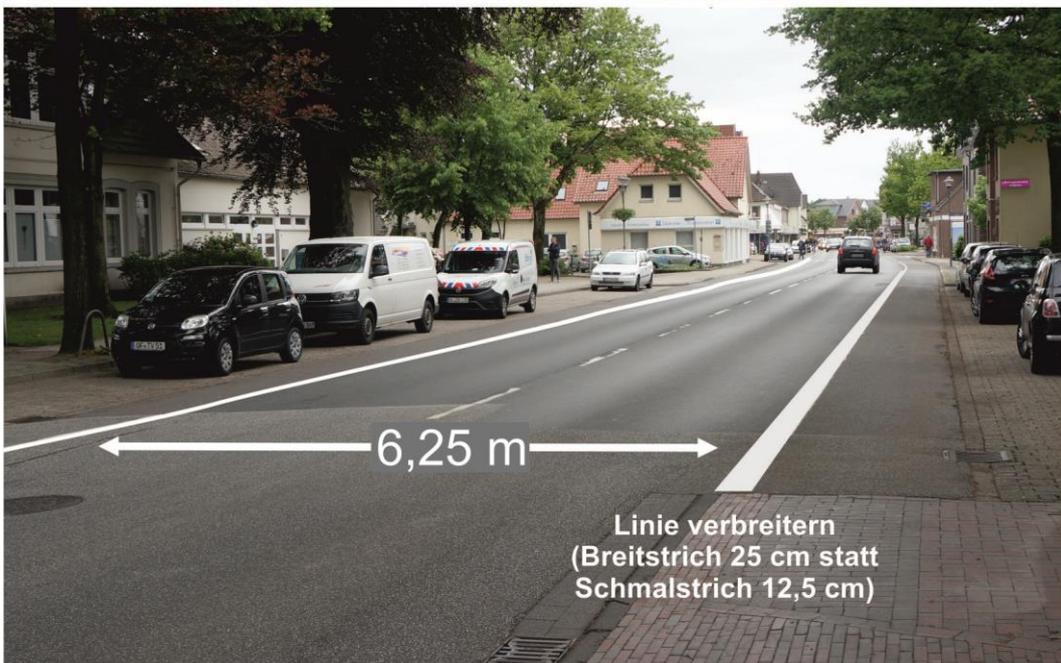
(35) Am Bahnhof sollten die in der vorliegenden Studie zum Umfeld an den Bahnstationen des Ammerlandes umgesetzt werden. Hierzu gehört insbesondere die Erhöhung der Anzahl von gesicherten und vor allem überdachten Abstellanlagen.

(36) Auf der Langen Straße und der Straße Am Hogen Hagen der kann der Mehrzweckstreifen kurzfristig um einige Zentimeter verbreitert werden. Dabei wäre es grundsätzlich möglich, die vorhandene Linie um 12,50 cm je Seite zu versetzen. (12,50 cm je Seite, d.h. ca. 25 cm insgesamt). Die verbleibende Fahrbahn würde dann wie in den umgebauten Abschnitten der Ortsdurchfahrt (Peterstraße/ In der Horst) 6,00 m betragen.

(37) Allerdings ergeben sich durch die Entfernung der vorhandenen Linie und das Aufbringen in neuer Lage gegebenenfalls Beschädigungen der Fahrbahnoberfläche, die sich in Teilen nicht mehr in optimalem Zustand befindet. Bei Nässe sind die entfernten Linien oftmals weiterhin erkennbar und damit für die Verkehrsteilnehmer eher verwirrend.

(38) Zudem hat sich die derzeitige Breite des Mehrzweckstreifens insoweit bewährt, dass erhöhte Unfallgefahren sich gemäß polizeilicher Statistik in diesen Abschnitten nicht ergeben. Im Falle einer Verbreiterung bestünde unter Umständen die Gefahr, dass der Mehrzweckstreifen als Parkstreifen für den Kfz-Verkehr fehlinterpretiert wird (Breite dann fast 2,00 m).

(39) Ein Kompromiss wäre deshalb die einfache Verbreiterung der Trennlinie des Mehrzweckstreifens von einem Schmalstrich (12,5 cm) zu einem Breitstrich (25,0 cm). Die vorhandene Linienbreite wird damit verdoppelt. Die Verbreiterung sollte selbstverständlich in Richtung der Kfz-Fahrbahn erfolgen. Die Fahrbahnbreite wird dann auf 6,25 m reduziert (12,5 cm je Seite). Durch die breitere Trennlinie wird zugleich der Sicherheitsabstand des auf dem Mehrzweckstreifen fahrenden Radverkehrs vom Kfz-Verkehr um 12,5 cm erhöht.



Lange Straße Bestand und Verbreiterung Trennlinie

(40) Für die Anlage eines echten Radfahrstreifens inklusive erforderlichem Abstand zu parkenden Kfz ist die derzeitige Fahrbahnbreite nicht ausreichend. Hierfür müssten einige Stellplätze im Zuge der Langen Straße entfallen. Insofern sollte der Mehrzweckstreifen auch nicht mit einem Fahrradpiktogramm versehen werden.

(41) Die Anlage von Schutzstreifen sollte in den Abschnitten mit derzeitigem Mehrzweckstreifen nicht vorgesehen werden, da die Schutzstreifen gemäß Richtlinien gegenüber den derzeitigen Mehrzweckstreifen sogar schmaler ausfallen würden.

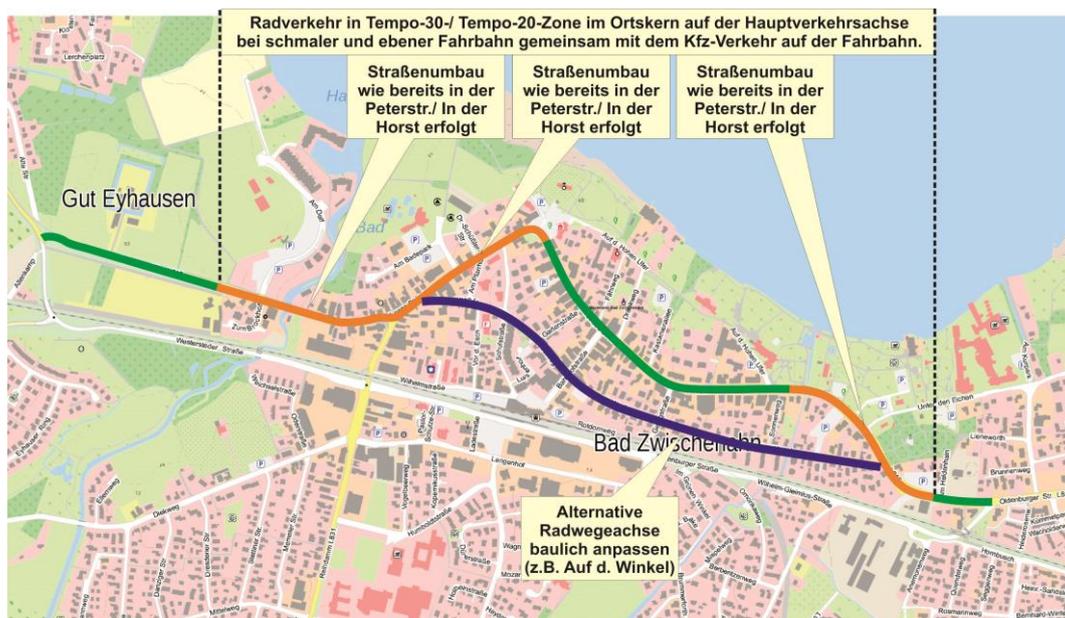
(42) Auch in der Langen Straße westlich der Mühlenstraße ist eine regelkonforme Markierung eines Radfahrstreifens nicht möglich. Im östlichen Abschnitt direkt an der Einmündung in die Mühlenstraße wäre der Abstand zu den straßenbegleitenden Stellplätzen mit lediglich 10 cm zu schmal. Aufgrund der überbreiten Parkstände mit einer Breite von 2,50 m parken Fahrzeuge zwar zumeist mit einem deutlichen Abstand von der Fahrbahn. Hierdurch ergibt sich in der Praxis aber nur dann ein ausreichender Sicherheitsabstand zwischen Radfahrstreifen und abgestelltem Pkw, wenn die Fahrzeuge tatsächlich direkt am Bordstein abgestellt werden.

(43) Richtlinienkonform wäre demnach nur in einzelnen Abschnitten ohne straßenbegleitenden Parkstreifen die Markierung eines echten Radfahrstreifens zulässig.

(44) Im Einmündungsbereich Mühlenstraße/ Lange Straße sowie im Kurvenbereich Am Brink wäre die Entfernung der Pflasterung zu empfehlen, so dass der Radverkehr auf der Fahrbahn verlaufen kann.

(45) Im Zuge des bereits umgebauten Straßenzuges Peterstraße – In der Horst könnten die Fahrradpiktogramme öfter wiederholt werden und etwas größer ausfallen. Vielfach werden die Piktogramme auch nicht mehr relativ dicht an den rechten Fahrbahnrand verschoben, sondern deutlich vom Fahrbahnrand abgesetzt markiert. Hierdurch soll verdeutlicht werden, dass der Radfahrer sich nicht rechts an den Fahrbahnrand quetschen muss, sondern mit ausreichendem Sicherheitsabstand auch zu parkenden Fahrzeugen fahren soll.

(46) Langfristig sollte die Lange Straße ebenso wie die Straße Am Hogen Hagen in gleicher Weise umgebaut werden, wie dies in der Peterstraße – In der Horst bereits erfolgt ist. Der Radverkehr wird mit dem Kfz-Verkehr gemeinsam auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/ h, in Abschnitten 20 km/ h.



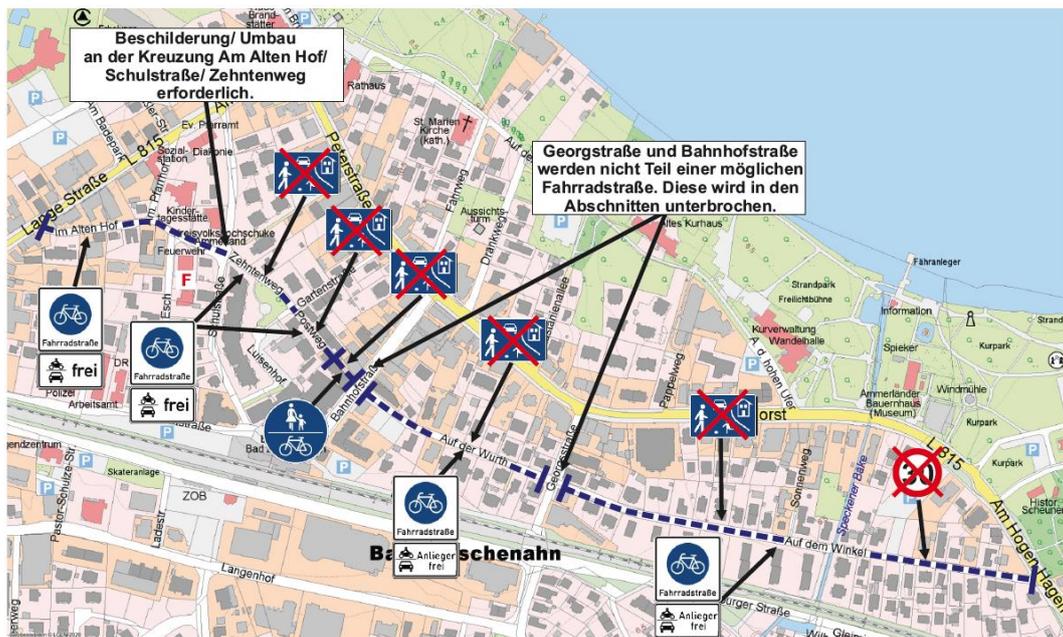
Mögliche langfristige Gestaltung Hauptachse Ortskern

(47) Je mehr Radfahrer die Fahrbahn nutzen, desto mehr dominiert diese Verkehrsart auf dem Straßenzug und wird von den anderen Verkehrsteilnehmern akzeptiert.

(48) Die Einrichtung einer Fahrradstraße auf der Hauptachse durch den Ortskern ist gemäß derzeit geltenden Rechtsvorschriften nicht möglich. Der Radverkehr ist von der Verkehrsmenge her nicht die dominierende Fahrzeugart.

(49) Alternativ bietet sich die Einrichtung einer Fahrradstraße auf einer alternativen südlichen Ost-West-Achse an.

Fahrradstraße als alternative Achse



Diskussionsgrundlage zur innerörtlichen alternativen Ost-West-Achse, zur Zeit in der politischen und fachlichen Abstimmung

(50) Grundsätzlich ist die permanente Information der Verkehrsteilnehmer über Rechte und Pflichten sowie besondere Gefahren erforderlich. Neben Flyern können hier vor allem Hinweise und Artikel in der örtlichen Tageszeitung als Informationsquelle dienen.

3.3. Seerundweg

(51) Am Seerundwanderweg ergeben sich insbesondere an Sonntagnachmittagen immer wieder Konflikte zwischen Radfahrern und Fußgänger. Begegnungsfälle oder auch das Überholen von langsameren Gruppen oder auch Einzelpersonen ist in Abschnitten nur durch erhebliche Rücksichtnahme möglich

(52) Die Wegweisung und Markierung des Seerundwanderweges für den Radverkehr in den Karten und Plänen ist nicht einheitlich. Teilweise fehlen zudem wichtige Wegeverbindungen (z.B. Weg vom Badepark zum Delft), teilweise ist die an Sonntagen für den Radverkehr gesperrte Promenade als Radwanderweg eingezeichnet.



Ammerland Radwanderkarte im Maßstab 1:50.000 mit markierten Radrouten/ Radwanderwegen.

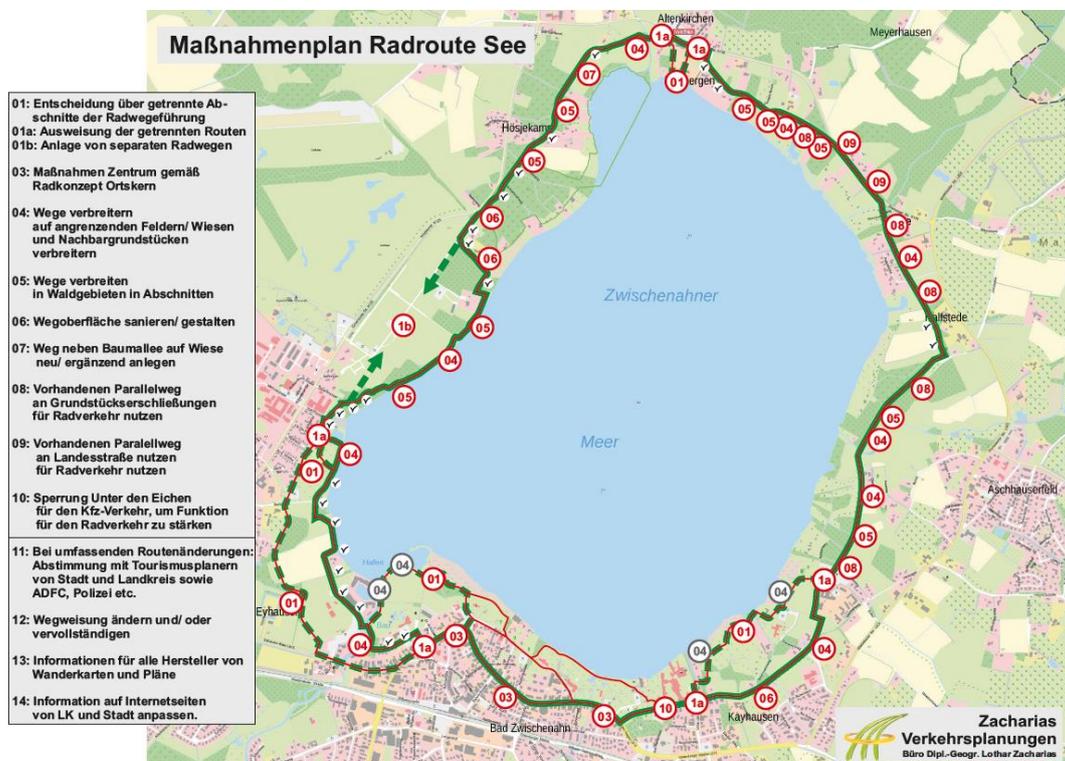
In der Ausschnittsvergrößerung Bad Zwischenahn auf der Rückseite keine Radrouten/ -wanderwege eingetragen.



(53) Konflikte am Seerundweg mit Radverkehr und Fußgängern können durch breite Wege oder eine Trennung der Fußgänger und Radfahrer erreicht werden. Die Wege sollten dabei eine Breite von möglichst 2,50 m aufweisen. Eine größere Breite ist aufgrund der Lage im Landschaftsschutzgebiet und der schützenswerten Naturbereiche weder möglich noch sinnvoll. Zudem ergeben sich die Mängel im Verkehrsablauf zumeist nur an Ausflugssonntagen und dabei im Laufe des Nachmittags. Umfangreiche Eingriffe in Natur- und Landschaft wären deshalb nicht verhältnismäßig und würden zudem das Landschaftsbild und Naturerlebnis auch für den Ausflugsverkehr beeinträchtigen.

(54) Die Trennung des Fußgänger und Radverkehr sollte durch eine Wegweisende Beschilderung erfolgen („Seerundwanderweg“ jeweils mit Fußgänger oder Fahrradsymbol). An Wegstrecken, an denen beide Verkehrsarten den Weg gemeinsam nutzen, sollten auch beide Piktogramme (Fußgänger und Radfahrer) aufgeführt sein. Zugleich könnte an diesen Stellen wie bereits derzeit auf einen rücksichtsvollen Umgang miteinander geworben werden.

(55) Grundsätzlich können Radfahrer damit auch die nicht für den Radverkehr beschilderten Wegestrecken des derzeitigen Seerundweges nutzen. Außerhalb der Spitzenzeiten an Wochenenden ist dies auch unproblematisch. Ein Verbot der Wegenutzung müsste andernfalls überwacht werden. Zudem besteht die Gefahr, dass nicht mehr die gegenseitige Rücksichtnahme im Vordergrund steht, sondern auf diesen Abschnitten das Recht der Fußgänger gegenüber dem Radverkehr eingefordert wird. Hierzu kommt es dann im Einzelfall sogar eher zu Konflikten mit zumindest verbalen Äußerungen und Angriffen. Die Lage möglicher Maßnahmen ergibt sich aus dem Maßnahmenplan Seerundweg sowie der separaten Dokumentation zum Radverkehr am Seerundweg.



Maßnahmenplan Seerundweg, aktueller Planungsstand, Plan als separate Datei im DIN-A1-Format erstellt und als Anhang beigefügt.

(56) Neben den Belangen des Natur- und Landschaftsschutzes sind dabei auch eigentumsrechtliche Fragen zu berücksichtigen. Einzelne Abschnitte der Wege verlaufen über private Grundstücke oder die öffentliche Wegparzelle ist nur sehr schmal. Verbreiterungen wären nur auf privaten Grundstücken möglich.

(57) Die Wegeführung des Radwanderweges sowie des Wanderweges für Fußgänger sollte auf den Internetseiten der Gemeinde und der Ammerland Touristik verdeutlicht werden. Zudem ist darauf hinzuwirken, dass in allen Karten und Plänen diese Wege möglichst einheitlich und klar verständlich eingetragen werden.

(58) Die Analyse der derzeitigen Situation mit Hinweisen auf mögliche Maßnahmen sind in einem separaten Anhang dokumentiert: „Anhang Seerundweg“.

3.4. Schneller Radweg Bad Zwischenahn - Edeweicht - Oldenburg

(59) Ein weiterer Baustein zur Verbesserung des Radwegenetzes ist die Anlage einer neuen schnellen Radwegeverbindung von Bad Zwischenahn und Edeweicht nach Oldenburg.

(60) Hierdurch soll zum einen der Alltagsradverkehr zügig und sicher zwischen den Ortsteilen und zwischen den Kommunen verkehren können. Zudem wird hiermit aber auch dem touristischen Freizeit- und Ausflugsverkehr eine schnelle Möglichkeit angeboten, die Ausflugsziele im Ammerland direkt mit dem Fahrrad zu erreichen. Hierdurch könnte im lokalen Ausflugsverkehr auch die Fahrradbeförderung in der Bahn zwischen Oldenburg und Bad Zwischenahn reduziert werden, wodurch Kapazitäten für weiter entfernte Anreisen geschaffen werden.

(61) Derzeit besteht eine Radwegeverbindung entlang der Bahntrasse Bad Zwischenahn - Oldenburg. Diese verfügt aber nicht über eine asphaltierte Oberfläche. Bei Regen oder anderen schlechten Witterungen ist die Nutzung demnach nicht sehr komfortabel. Zudem ist der Bestand dieses Weges nicht dauerhaft gesichert. Der Weg verläuft auf einem derzeit nur gepachteten Grundstück. Unter Berücksichtigung der geplanten Kapazitätserweiterungen im Bahnverkehr könnte der derzeitige Radweg kurz- oder mittelfristig entfallen. Aufgrund dessen ist derzeit aber auch eine Verbreiterung oder Asphaltierung der Wegeverbindung nicht sinnvoll.

(62) Der vorhandene bahnparallele Radweg verknüpft den Kernort Bad Zwischenahn mit dem Ortsteil Kayhausen, dem Industriepark Kayhauser Feld und der Stadt Oldenburg (Anbindung im Bereich des Stadtteils Wechloy mit Einkaufszentrum und Universität).



Übersicht vorhandene und geplante großräumige Radwegeachsen im Raum Bad Zwischenahn - Edeweicht - Oldenburg

(63) Vorgesehen ist die Anlage eines neuen Radweges vom Kernort Bad Zwischenahn über verschiedene Ortsteile zur Stadt Oldenburg. Über kurze ergänzende Wegeverbindungen ist auch eine Anbindung von weiteren Ortsteilen der Gemeinde Edeweicht an diese Radwegeachse möglich (Kernort Edeweicht, Portsloge, Jeddelloh I, Freidrichsfehn).

(64) Aus der Lage der neuen Achse und den damit verknüpften Ortsteilen wird deutlich, dass der Radweg grundsätzlich beim Entfall des bahnparallelen Radwegs Bad Zwischenahn - Oldenburg eine Alternative wäre. Wesentlicher ist aus verkehrsplanerischer Sicht aber die ergänzende Wirkung durch die Anbindung neuer Siedlungsbereiche an eine großräumige Fahrradachse.

(65) Der gesamte Streckenabschnitt soll einheitlich als Fahrradstraße ausgewiesen werden. Der Kfz-Anliegerverkehr (Anwohner, Besucher, Lieferverkehr und ggf. landwirtschaftliche Fahrten) soll auf den dafür relevanten Abschnitten zugelassen werden. Auf anderen Anschnitten bleibt der Kfz-Verkehr auf der Fahrradstraße untersagt.

(66) Die geplante Fahrradstraße soll **die zentrale Ost-West-Achse** für den Radverkehr in der Gemeinde werden. Sie verbindet u.a. die einwohnerstarken Ortsteile **Petersfehn** (ca. 4.000 Einwohner) und **Friedrichsfehn** (ca. 4.700 Einwohner) mit dem **Mittelzentrum Bad Zwischenahn** (ca. 8.900 Einwohner, Hauptort inkl. Kayhausen) sowie dem **Oberzentrum Oldenburg** (168.000 Einwohner).

(67) Von der Gemeinde Bad Zwischenahn pendeln fast 3.000 Arbeitskräfte nach Oldenburg ein. Selbstverständlich kann die Achse aber auch für alle anderen Fahrtzwecke durch den Radverkehr genutzt werden (Besuch bei Verwaltungen, Dienstleistungen, Praxen, Einkauf, private Besuche, Besuch von Restaurants und Freizeiteinrichtungen, Privatbesuche etc.)



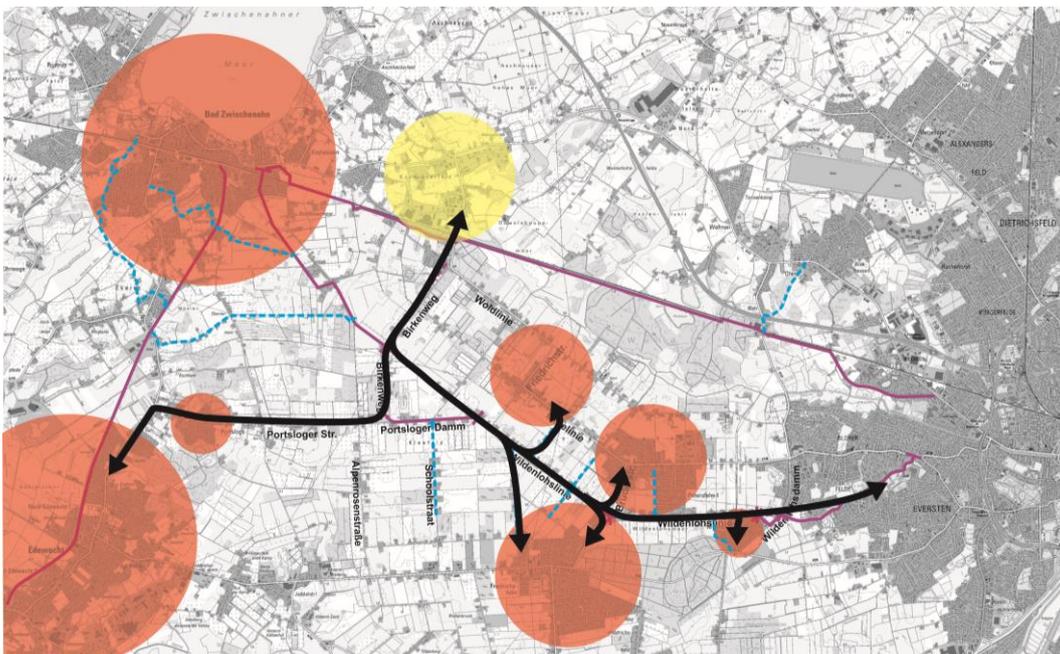
Potential Ziel Stadt Oldenburg

(68) In umgekehrter Richtung können aber auch die Gemeinden Edewecht oder Bad Zwischenahn aus der Stadt Oldenburg oder von den Ortteilen Edewechts und Bad Zwischenahns angefahren werden.



Potential Ziele Edewecht oder Bad Zwischenahn

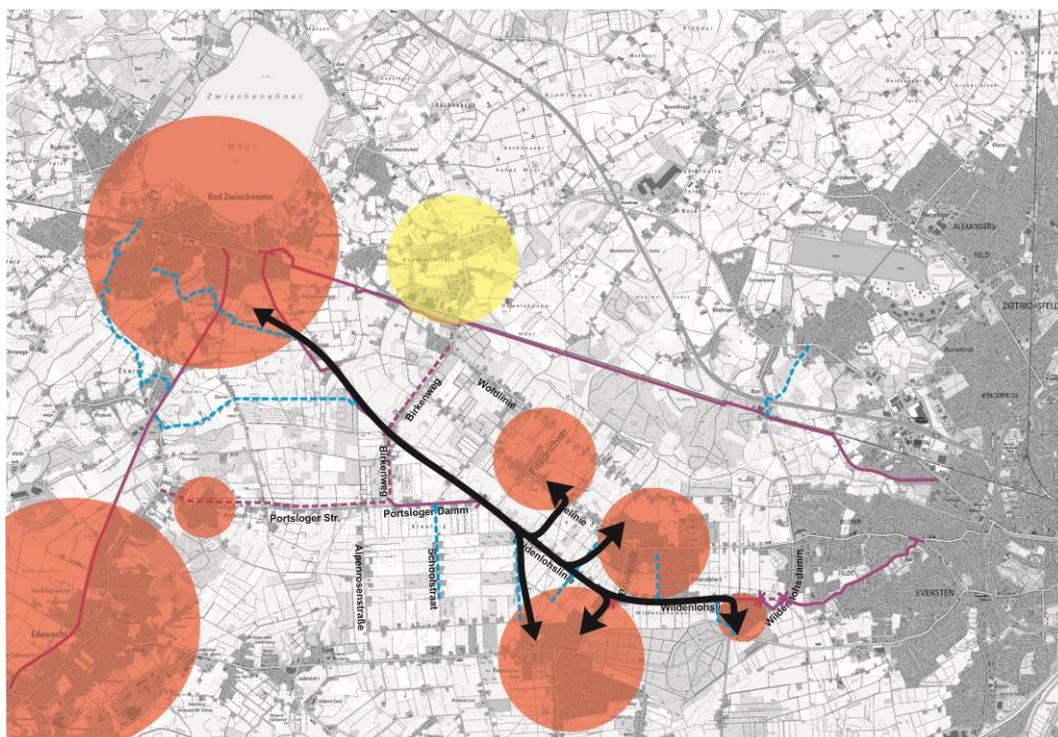
(69) Über einen zusätzlichen Radweg am Birkenweg wird außerdem das **Gewerbegebiet in Kayhauserfeld** angebunden. Das Gewerbegebiet beherbergt etwa **100 Firmen** mit insgesamt ca. **2.100 Beschäftigten** (bei steigender Tendenz). U.a. sind dort Firmen wie die Rügenwalder Wurstfabrik, Hüppe oder Semco ansässig.



Potential Ziel GE Kayhauserfeld

(70) Besondere Bedeutung gewinnt diese Radwegverbindung durch die Anbindung des **Schulzentrums in Bad Zwischenahn (1.520 Schüler)** mit einer Oberschule sowie einem **gemeinsamen Gymnasium** für die Oberstufen der Gemeinden Bad Zwischenahn und Edewecht. In der Oberstufe besuchen sowohl die Gymnasiasten aus Friedrichsfehn (Gemeinde Edewecht) als auch aus Petersfehn (Gemeinde Bad Zwischenahn) das Gymnasium in Bad Zwischenahn.

(71) Aus den Ortsteilen Petersfehn I und II, Friedrichsfehn, Kleefeld, Wildenloh der Gemeinden Bad Zwischenahn und Edewecht besuchen über 500 Schülerinnen und Schüler die Jahrgänge 5 bis 10 bzw. 5 bis 13 der Oberschule bzw. des Gymnasiums.



Potential Ziel Schulzentrum Bad Zwischenahn

(72) Ziel ist es, möglichst viele Schüler und Berufspendler zum Umstieg auf das Fahrrad zu bewegen, so dass davon ausgegangen wird, dass sich mittelfristig auf diesem Radweg ein **starker Radverkehr mit deutlich mehr als 100 Radfahrern insbesondere in der Spitzenstunde** entwickeln wird. Aus den dargestellten Potentialkarten ergibt sich, dass mit Ausnahme der Verkehre mit Bezug zum Kernort Edewecht fast alle Fahrten über den neu zu bauenden Abschnitt zwischen dem Birkenweg und dem Portsloger Damm verkehren.

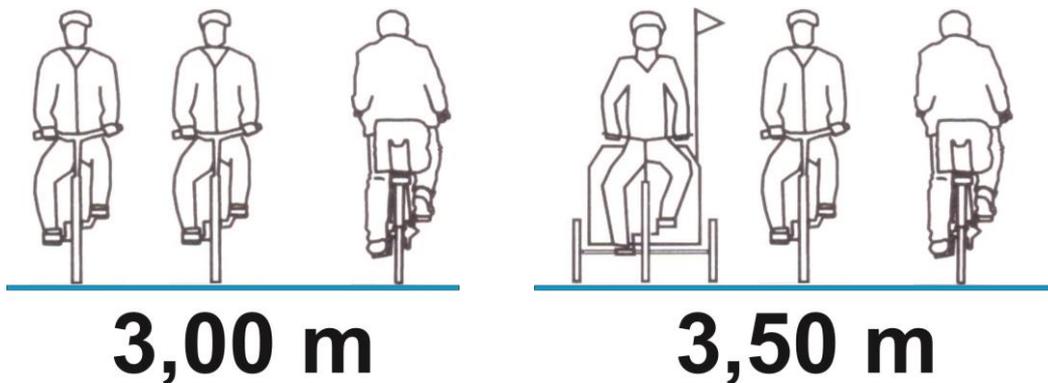
(73) Geht man davon aus, dass mittelfristig ca. 2,5 % der Arbeitspendler nach Oldenburg (2,5 % von 3.000 = ca. 75), 7,5 % der Schülerinnen und Schüler aus den Ortsteilen zum Schulzentrum Bad Zwischenahn (7,5 von 500 = ca. 40) und zudem noch ca. 25 weitere Arbeitspendler aus den Ortsteilen nach Bad Zwischenahn fahren, ergibt sich alleine hieraus ein Potential von ca. (75 + 40 + 25 =) ca. 140 Radfahrende in der morgendlichen Spitzenstunde auf dem schnellen Radweg im Abschnitt vom Birkenweg zum Portsloger Damm.

(74) Das nach der **ERA (Kapitel 3.5) empfohlene Regelmaß** für Zweirichtungsradwege bei einseitiger Führung (das in diesem Fall analog herangezogen werden kann) beträgt 3 m. Dieses Regelmaß soll bei stärkerem Radverkehr angesetzt werden.

(75) Die Gemeinde möchte zudem dem immer häufigeren **Einsatz von Lasten-fahrrädern** gerecht werden und den Einsatz dieses umweltfreundlichen Transportmittels fördern. Um einen **gefahrlosen und bequemen Begegnungsverkehr** zu ermöglichen wird von einer Mindestverkehrsbreite pro Lastenrad von 1,30 m ausgegangen. Um ein gefahrloses Begegnen zu ermöglichen wird auch hierfür eine Mindestbreite von 3 m empfohlen (Regelmaß für eine befestigte Verkehrsfläche als Zweirichtungsradweg, ERA Kapitel 3.5).

(76) Durch den nahezu gleichzeitigen Schul- und Arbeitsbeginn ergeben sich in der morgendlichen Spitzenstunde die höchsten Potentiale im Radverkehr innerhalb einer Spitzenstunde. Neben den zum Teil pulkweise verkehrenden Schülerinnen und Schülern sind dann auch schnell fahrende Arbeitspendler ggf. auf Pedelecs auf den Abschnitten unterwegs. Durch diese unterschiedlichen Fahrweisen und zum Teil pulkartigen Verkehre sollte die Fahrbahn eher etwas breiter als schmaler gemäß der Richtlinien ausgebaut werden.

(77) Der Ausbauquerschnitt der Fahrradstraße auf den einzelnen Teilabschnitten soll 3,00 m auf Abschnitten ohne Kfz-Anliegerverkehr und bis 4,00 m auf Abschnitten mit Kfz-Anliegerverkehr betragen.



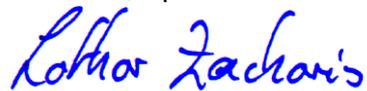
(78) Hierdurch wird ein hoher Qualitätsstandard gewährleistet, um den Komfort möglichst hoch und die Reisezeit möglichst gering zu halten. Wie bei einer Radschnellverbindung ist damit eine hohe Reisegeschwindigkeit von mindestens 20 km/ h möglich (bei Radschnellverbindungen werden Breiten > 4,00 m vorgesehen).

(79) Insbesondere durch die verstärkte Verbreitung von Pedelecs werden hohe Geschwindigkeiten auch von einer größeren Menge des Radverkehrs dauerhaft erreicht. Die Breite der Fahrbahn wird deshalb so gewählt, dass zwei Fahrräder nebeneinander fahren können und ohne Störung von einem Dritten Fahrrad überholt oder im Gegenverkehr passiert werden kann.

(80) Ergänzend ist zu beachten, dass sich der Radverkehr den Verkehrsraum in den einzelnen Abschnitten mit dem Fußgängerverkehr bzw. dem (wenn auch geringen) Kfz-Verkehr teilen muss. Demnach sind neben den Überhol- und Begegnungsfällen im Radverkehr auch Überhol- und Begegnungsfälle mit anderen Verkehrsarten zu berücksichtigen. Eine Breite von lediglich 2,50 m wäre entsprechend zu schmal, um einen ausreichenden Komfort zu gewährleisten.

(81) Weitere detaillierte Aussagen zu der geplanten schnellen Radwegeverbindung wurden von der Gemeinde Bad Zwischenahn im Rahmen der Bürgerbeteiligung zusammengestellt und auf der Internetseite veröffentlicht. Auf diese ergänzenden Informationen wird hiermit zur weiteren Planung verwiesen.

Hannover, April 2021



Dipl.-Geogr. Lothar Zacharias

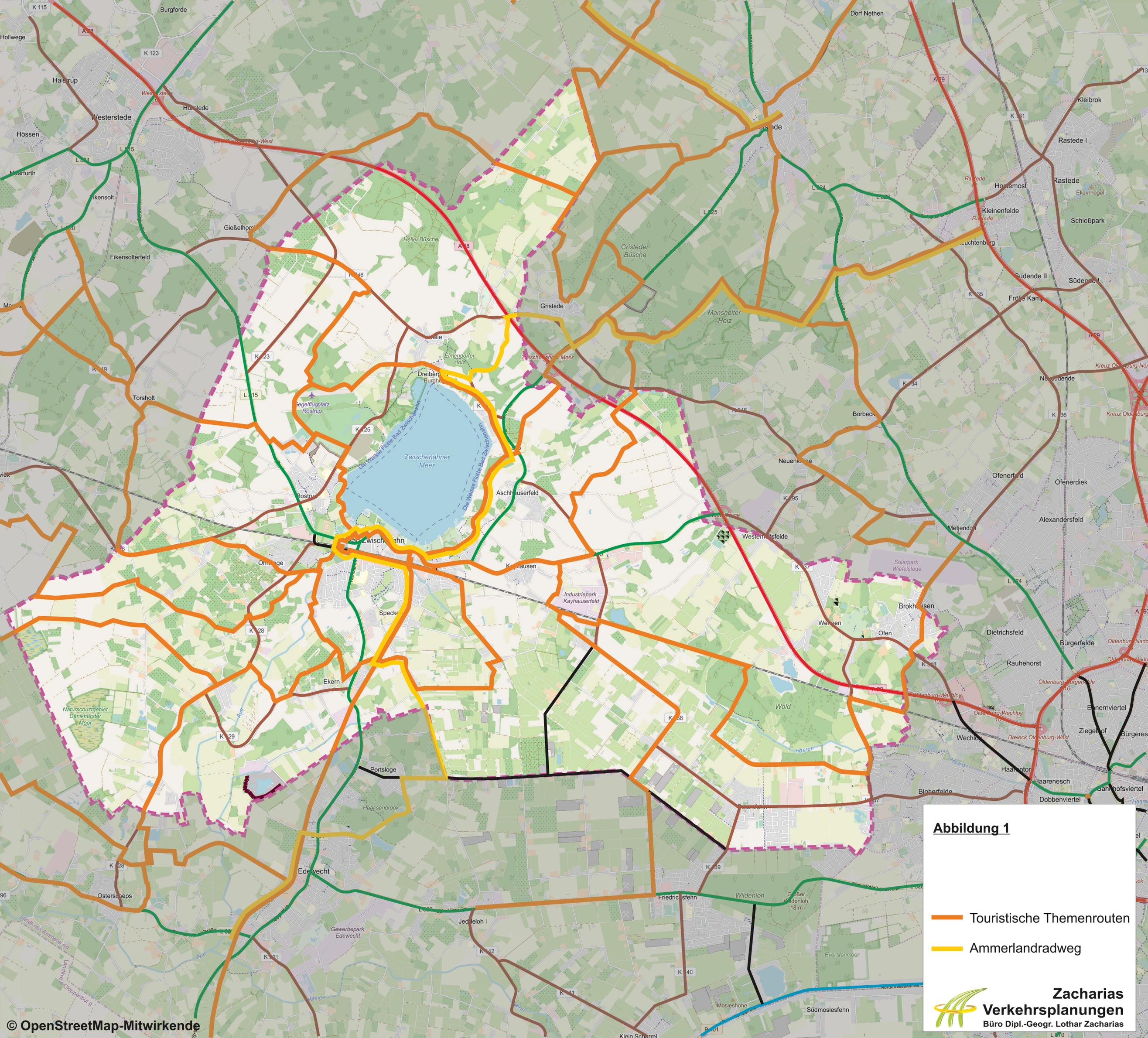


Abbildung 1

-  Touristische Themenrouten
-  Ammerlandradweg

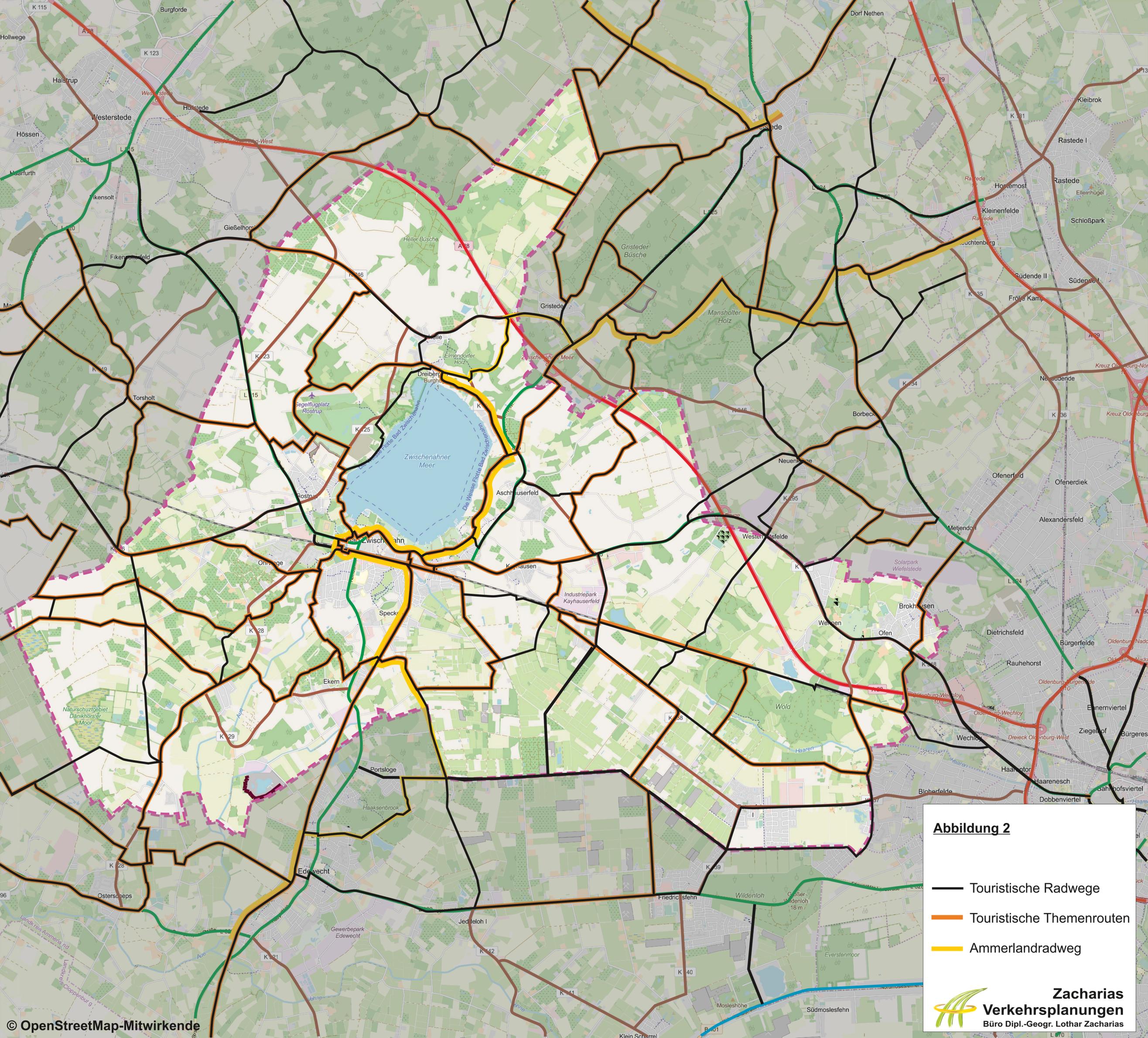


Abbildung 2

-  Touristische Radwege
-  Touristische Themenrouten
-  Ammerlandradweg

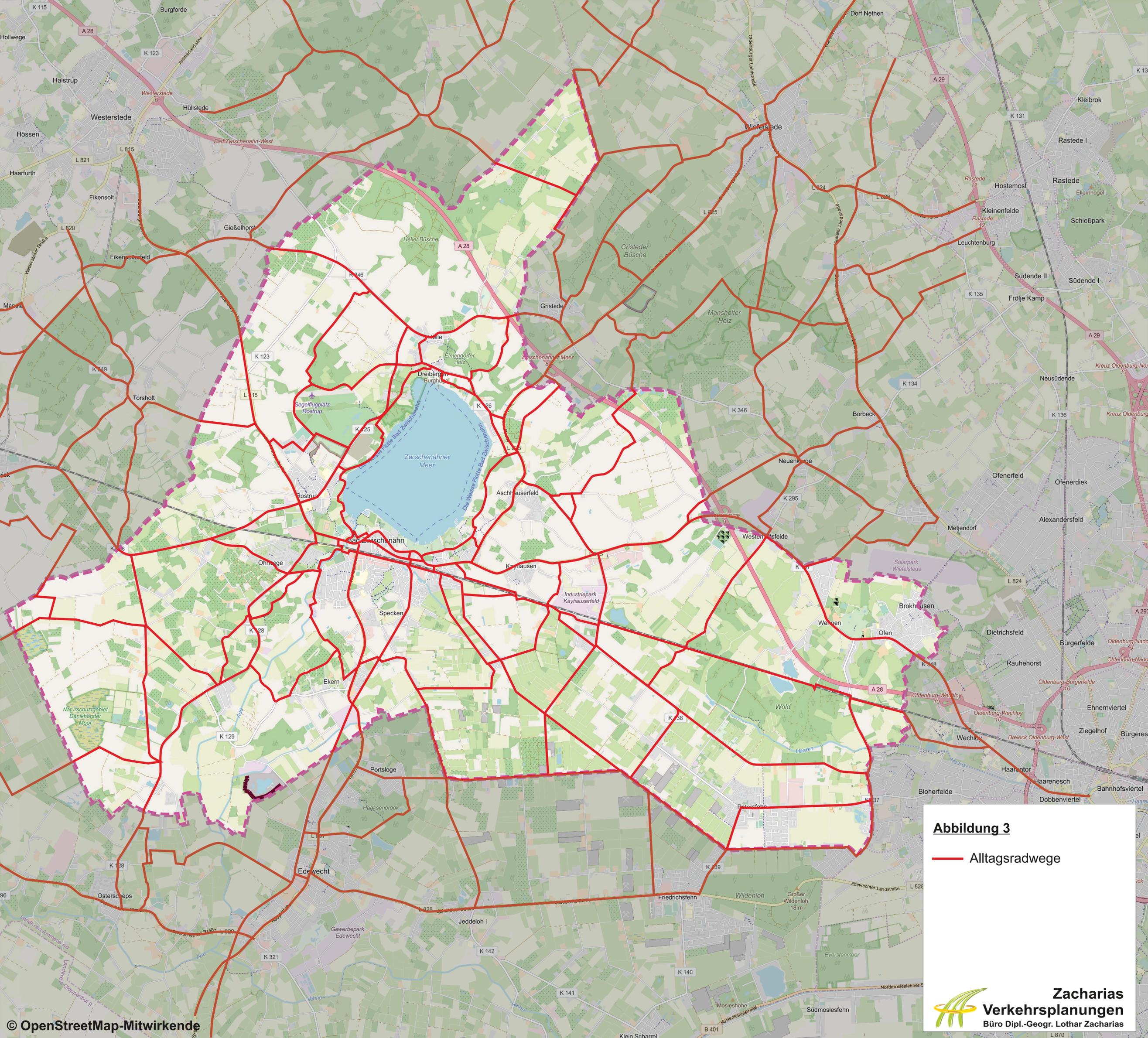


Abbildung 3

— Alltagsradwege