Fahrradstraße von Bad Zwischenahn nach Oldenburg

Hinweise und Gestaltungselemente

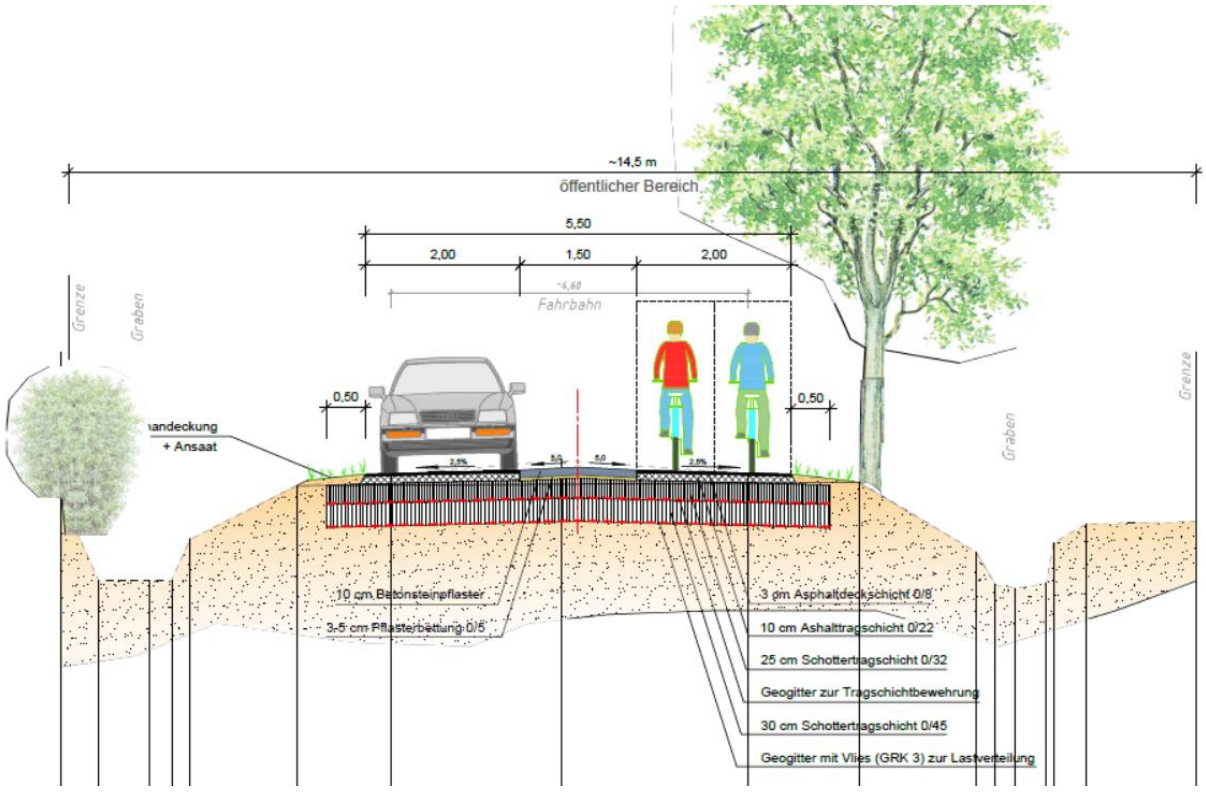
Allgemeine Hinweise:

Auf die als **Anlage** beigefügte Gesamtübersicht über den Verlauf der geplanten Fahrradstraße wird verwiesen.

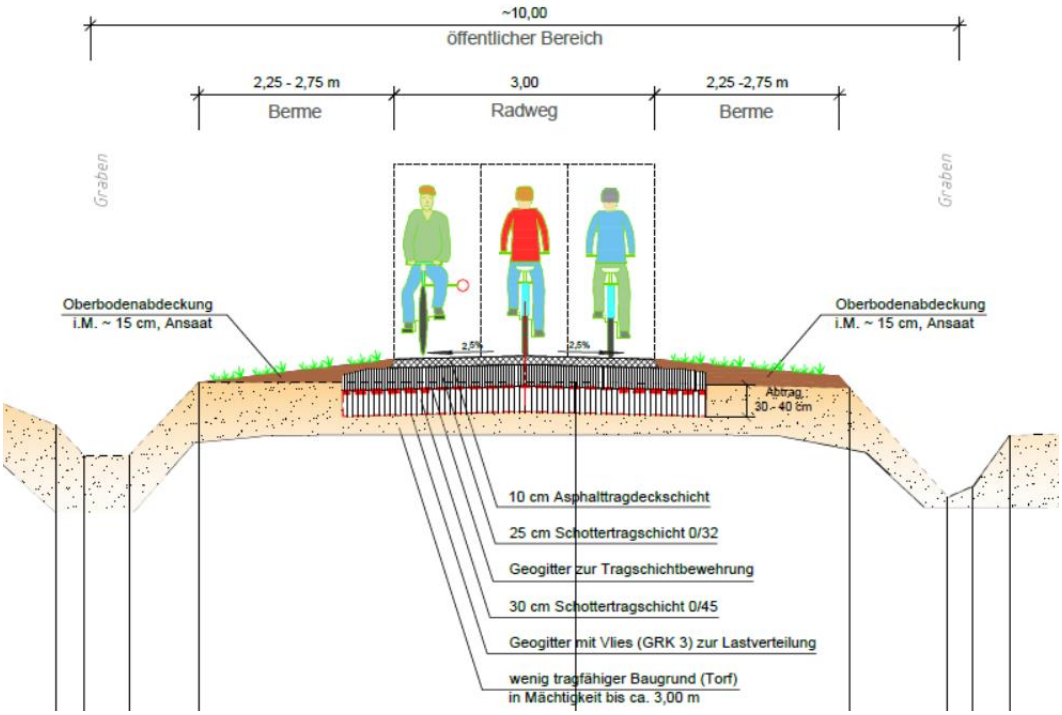
Die insgesamt knapp 11 km lange Fahrradstraße von Bad Zwischenahn nach Oldenburg soll in 2022 und 2023 realisiert werden. In 2022 ist als erster Bauabschnitt die Umgestaltung der ca. 5,1 km langen Wildenlohslinie (Abschnitte D und E) vorgesehen.

Ausbaubreite/Regelquerschnitte (RQ):

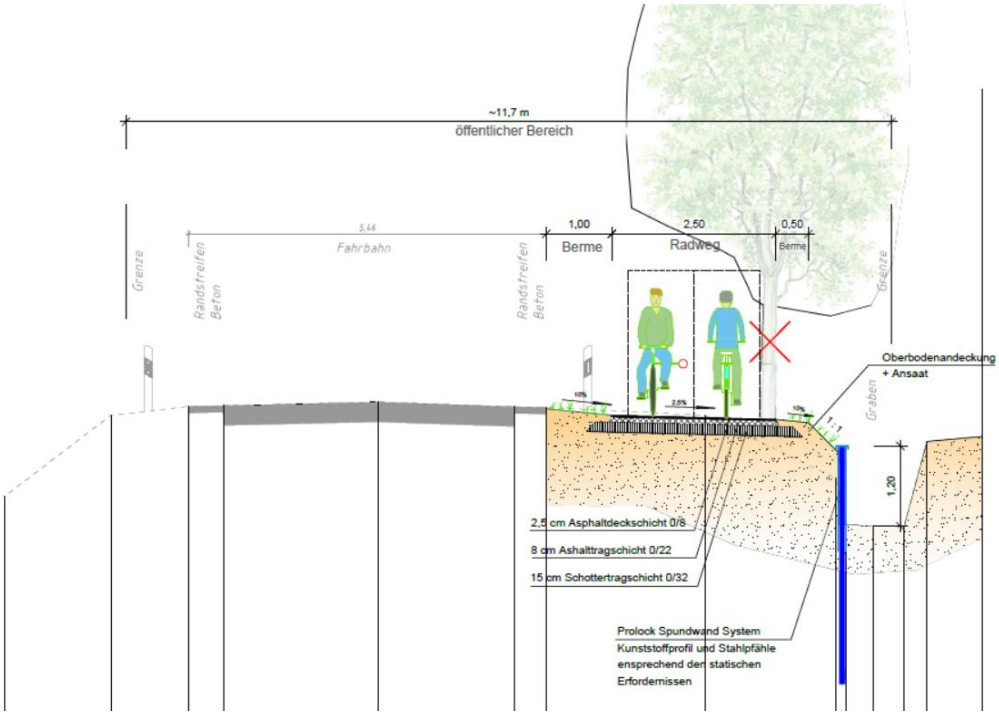
Die Breite der künftigen Fahrradstraße wurde von der Obersten Verkehrsbehörde des Landes vorgegeben. Außerorts beträgt die Fahrbahnbreite 5,50 m und innerorts 5,00 m. Dies trifft auf die Abschnitte A, C2, D und E in der Übersicht zu. Der Abschnitt B (reiner Radweg) wird in 3 m Breite realisiert und der Abschnitt C1 (entlang des Birkenweges) erhält eine Breite von 2,50 m. Im Bereich Wildenloh bleibt die heutige Straßenbreite von 5 m erhalten.



Regelquerschnitt für die Abschnitte A, C2, D und E - 5,50 m/ 5,00 m Breite – Im Bereich der Siedlung Wildenloh bleibt die Straße in der heutigen Breite erhalten.



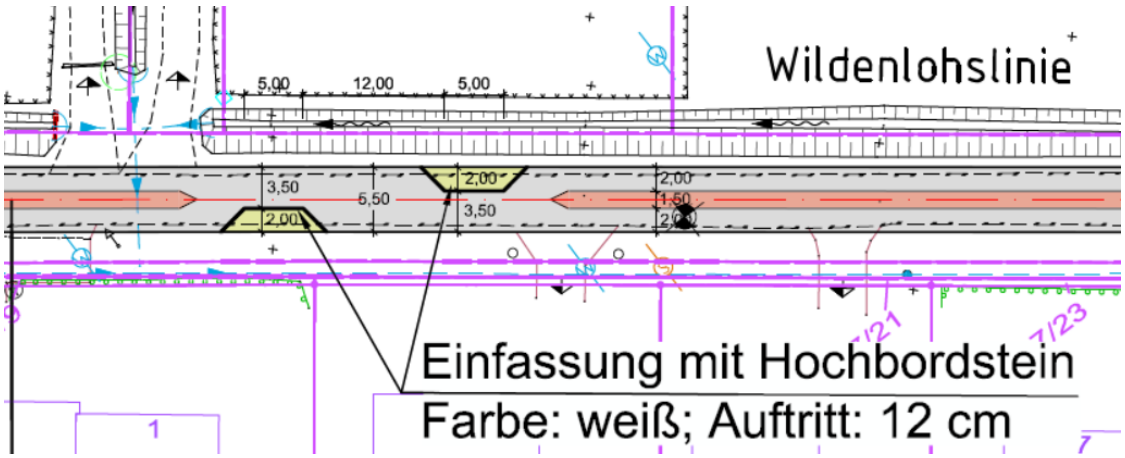
Regelquerschnitt für den Bereich B (reiner Radweg, 3 m Breite)



Regelquerschnitt für den straßenbegleitenden Geh- und Radweg entlang des Birkenweges, Breite: 2,50 m.

Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung:

Auch wenn die Fahrradstraße künftig nur noch von Anliegern genutzt werden kann und eine generelle Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h gilt, ist zu befürchten, dass die Straßenbreite von 5,50 m bzw. 5,00 m zum Schnellfahren verleitet. Daher sind in den Abschnitten A, C2, D und E zur Verkehrsberuhigung in regelmäßigen Abständen Einengungen und Versätze in der Fahrbahn vorgesehen. Zudem soll die Breite der Fahrbahn optisch durch einen 1,50 m breiten, gepflasterten Mittelstreifen unterbrochen werden. Links und rechts davon sind zwei asphaltierte Fahrstreifen in 2 m Breite für die Radfahrer geplant.



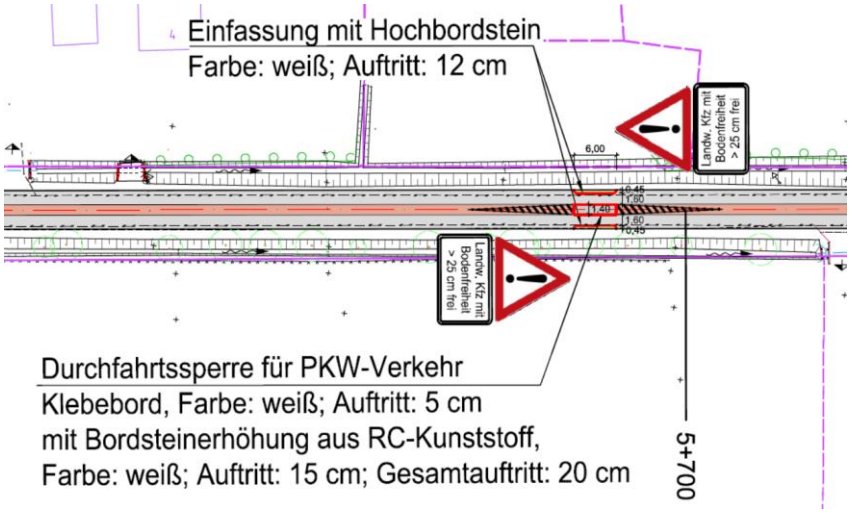
Beispiel für eine Einengung mit Versatz in der Fahrbahn.



Beispiel einer Fahrradstraße (hier: Senftenberg, Brandenburg) mit einem Pflasterstreifen in der Mitte. Bei uns soll allerdings ebenes Betonsteinpflaster verwendet werden.

Unterbindung des Durchfahrtverkehrs:

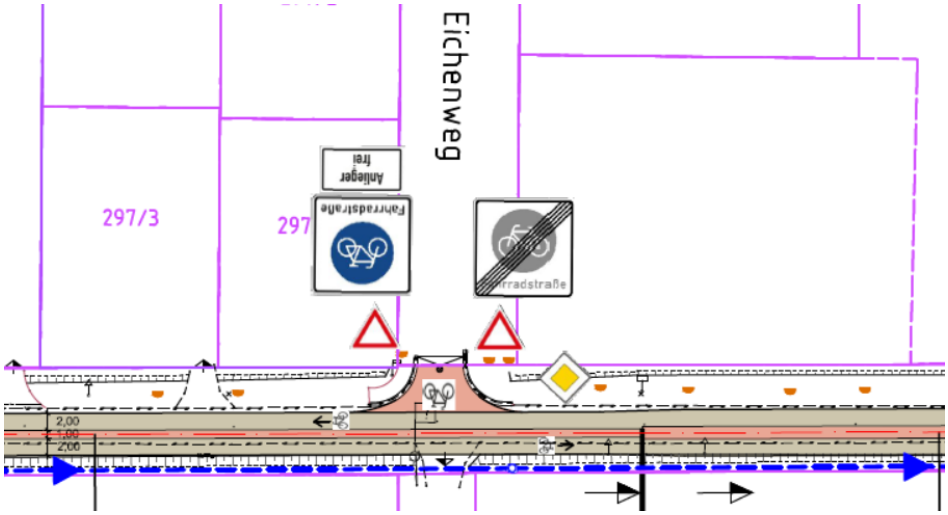
Darüber nachgedacht wird noch, an geeigneten Stellen sogenannte „Treckerschleusen“ zu installieren, die zwar vom landwirtschaftlichen Verkehr passiert werden können, nicht jedoch von Pkw. Damit soll möglicher (unerlaubter) Durchgangsverkehr unterbunden werden.



Beispiel, wie eine Durchfahrtsperre für Pkw aussehen könnte. Soweit diese erforderlich werden sollten, wäre das noch im Detail zwischen den Gemeinden Edewecht und Bad Zwischenahn abzusprechen.

Beschilderungen/ Einmündungssituationen:

Alle Zufahrten zur Fahrradstraße sollen einheitlich gestaltet und beschildert werden, um so Kfz-Fahrern zu verdeutlichen, dass hier Radfahrer Vorrang haben:



Beispiel für die Einmündung einer Straße auf die Fahrradstraße: Alle einmündenden Straßen sollen durch eine leichte Anrampung auf die Fahrradstraße geführt werden, um so den besonderen Status der Straße zu betonen. Ergänzt wird dies durch farbige Bodenmarkierungen und die Beschilderung.

Wildenlohslinie östlich der Brüderstraße: Zufahrt zum Sportplatz und „Haus der Vereine“ frei

Die Nutzer des Sportplatzes und die Besucher des „Hauses der Vereine“ sind Anlieger und können die Fahrradstraße weiterhin befahren.

Wildenlohslinie: Sonderregelung „Kfz frei“ vom Wildenlohsdamm bis zum Ulmenweg

Grundsätzlich gilt auf der gesamten Länge der Fahrradstraße, dass nur Anlieger die Straße nutzen dürfen. Damit ist der Durchgangsverkehr untersagt. Eine Ausnahme von dieser Regelung ist für den Bereich der Siedlung am Ulmenweg (Wildenloh, Gemeinde Edewecht) vorgesehen:

Um den Anliegern des Ulmenweges weiterhin eine Zuwegung über die Wildenlohslinie zu ermöglichen, ist beabsichtigt, für den Abschnitt vom Wildenlohsdamm bis zum Ulmenweg die Fahrradstraße mit dem Zusatz „Kfz frei“ zu versehen. Damit können dann Kfz-Fahrer die Straße bis zu dieser Einmündung nutzen. Sie müssen sich allerdings an die Regeln einer Fahrradstraße (30 km/h, Vorrang für den Radverkehr) halten.

Umwelt und Naturschutz:

Mit dem Bau der Fahrradstraße möchte die Gemeinde Bad Zwischenahn einen Beitrag zum Klimaschutz leisten. Durch die neue Radwegeverbindung sollen der Radverkehr gefördert und ein Umstieg vom Auto auf das Fahrrad erleichtert werden. Die Wegeverbindung ist zwar in erster Linie für den Schüler- und Berufsverkehr gedacht, schafft aber auch ein attraktives Angebot für den touristischen Radverkehr. Aufgrund einer Potentialanalyse geht die Gemeinde davon aus, dass mittel- bis langfristig jährlich mehr als 100 to CO_2 eingespart werden können.

Durch die Verlagerung des Kfz-Durchgangsverkehrs auf die umliegenden Kreis- und Landesstraßen sowie auf die Straßenachse Portsloger Straße – Birkenweg werden Gemeindestraßen von insgesamt ca. 11 km Länge deutlich vom Kfz-Verkehr mit all seinen negativen Umweltauswirkungen (Lärm, Abgase …) entlastet. Dadurch profitieren in besonderem Maße die Anlieger.

Auch beim Bau der Fahrradstraße wird großer Wert auf eine möglichst moorschonende Bauweise gelegt, damit der Mooruntergrund als wichtiger CO_2-Speicher erhalten bleibt. Daher wird nur eine Auskofferung in geringer Tiefe vorgenommen (siehe Regelquerschnitte oben).

Das reduziert auch die Breite der Auskofferung erheblich und es ist möglich, den allergrößten Teil der Straßenbäume zu erhalten. Dennoch lässt es sich nicht vermeiden, dass einige Bäume, die zu dicht an der Fahrbahn stehen, gefällt werden müssen. Auf dem für 2022 vorgesehenen ersten Bauabschnitt von 5,1 km sind es insgesamt 38 Bäume (Birken, Pappeln, aber auch Eichen). Für diese Bäume werden an geeigneter Stelle im Verlauf der Fahrradstraße Ersatzpflanzungen vorgenommen.

Zusatznutzen: Straßensanierung ohne Anliegerbeiträge

Die Anlieger profitieren darüber hinaus von der Sanierung der Moorstraßen, die naturgemäß zu den schlechtesten Straßen in der Gemeinde gehören. Sie zahlen dafür keine Straßenausbaubeiträge.