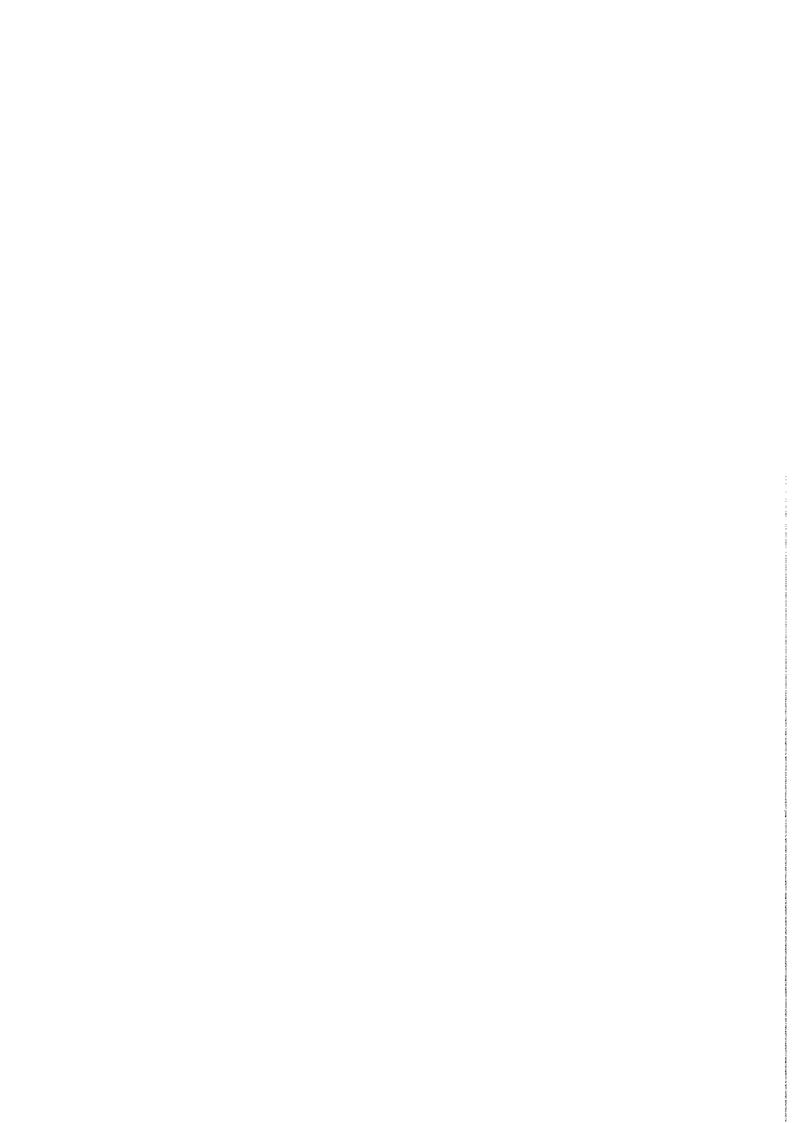
Stellungnahmen der zuständigen Behörden zu den Vorschlägen der Öffentlichkeitsbeteiligung, Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung sowie Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange im Rahmen der Aufstellung des Lärmaktionsplanes der Stadt Varel

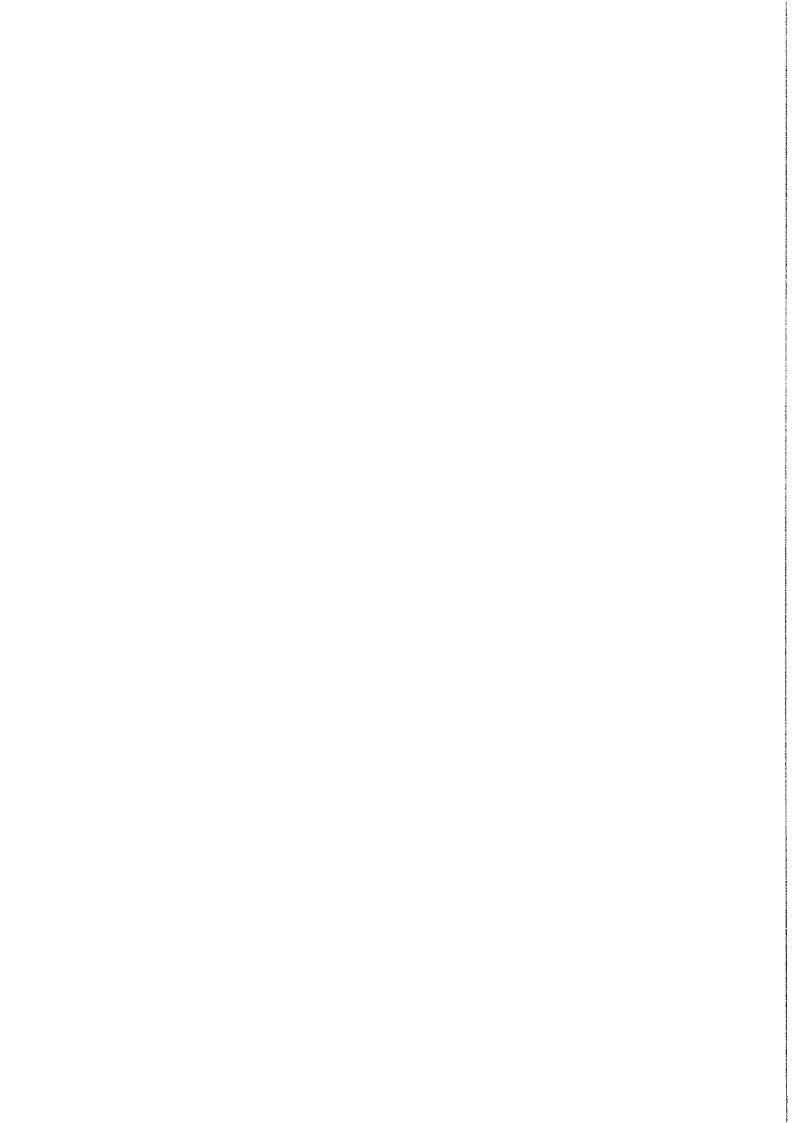
Zuständige Behörden:

- Die Autobahn GmbH des Bundes
- Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr
- Verkehrsbehörde der Stadt Varel

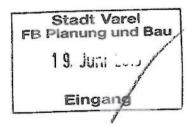


Inhalt

- Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange
- Liste der Vorschläge zur Lärmminderung im Rahmen der Bürgerdialogveranstaltung am 23.05.2018
- Stellungnahmen der zuständigen Behörden zu den Vorschlägen der Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen der Aufstellung des Lärmaktionsplanes der Stadt Varel









Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr Geschäftsbereich Oldenburg

Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr Geschäftsbereich Oldenburg, Postfach 24 43, 26014 Oldenburg

Stadt Varel

Fachbereich Planung und Bau

Windallee 4

26316 Varel

STADT VAREL Eingang

1 3. Juni 2018

4 Anl

Bearbertet von: Frau Linz

E-Mail: mea.linz@nlstbv.niedersachsen.de

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom 4.1.2 - Lärmaktionsplan, 14.05.2018 Mein Zeichen (Bei Antwort angeben) 21 / 05572-BAB 29

Durchwahl (04 41) 21 81-

Oldenburg

164

11.06.2018

Lärmaktionsplan der Stadt Varel

Beteiligung der Behörden und sonstiger der Träger öffentlicher Belange gemäß § 47 d Abs. 3 Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG)

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Geschäftsbereich Oldenburg der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV-OL) ist im Stadtgebiet von Varel für die Bundesautobahn 29 zuständig. Die Zuständigkeit für die Bundes- und Landesstraßen obliegt dem Geschäftsbereich Aurich, Eschener Allee 31, 26603 Aurich.

Ziel der vorliegenden Lärmaktionsplanung ist die Ermittlung der Lärmsituation in der Stadt Varel sowie die Darstellung von Strategien und Maßnahmen zur Lärmminderung. Die Planungen betreffen u. a. die Bundesautobahn 29 sowie die in Planung befindliche Bundesautobahn 20.

Die Belange der Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch die NLStBV - OL, als Straßenbaulastträger der Bundesautobahnen 29 und 20 sind betroffen, werden jedoch im vorliegenden Entwurf des Lärmaktionsplanes hinreichend gewürdigt.

Es sind keine Hinweise oder Anmerkungen von hier vorzutragen.

Mit freundlichem Gruß Im Auftrage

Linz



Stadt Varel FB Planung und Bau

29. Mai 2013

Eingang



Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr Geschäftsbereich Aurich

Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr Geschäftsbereich Aurich, Eschener Allee 31, 26603 Aurich

Stadt Varel z.H. Herrn Kaminski Postfach 1669

26316 Varel

STADT VAREL Eingang 2 8 Mai 2018

Bearbeitet von Herrn Börchers

E-Mail

Horst.Boerchers@nlstbv.niedersachsen.de

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom 4.1.2 -Lärmaktionsplan 14.05.2018

Mein Zeichen (Bei Antwort angeben)
2-2111/31260-Varel

Durchwahl 04941 951-219 Aurich 22.05,2018

Aufstellung eines Lärmaktionsplanes für Varel

Sehr geehrter Herr Kaminski,

die Belange der Bundesstraße 437 und der L819 liegen in der Zuständigkeit meiner Dienststelle. Für die Belange der BAB A29 ist Geschäftsbereich Oldenburg zuständig. Ich gehe davon aus, dass der Geschäftsbereich Oldenburg beteiligt wird.

Die übersandten Unterlagen habe ich durchgesehen. Dabei sind insbesondere Abweichungen zu den Eingangswerten der Berechnung m.E. nicht richtig gewählt worden. Die auf Seite 2 genannten Verkehrsbelastungen sollten an die Mittlerweile vorliegenden Ergebnisse der Verkehrszählung von 2015 angeglichen werden. Hiernach ergeben sich folgende DTV- Belastungen:

B437 , Zählstelle 0473 DTV 2015 : 13.853 KFZ/24h pT/pN 8,1/12,6% B437 , Zählstelle 0488 DTV 2015 : 8.094 KFZ/24h pT/pN 12,6/17,7%

L819, Zählstelle 0579 DTV 2015: 9.506 KFZ/24h pT/pN 7,5/11,2%

(Lage der Zählstelle siehe Anlage)

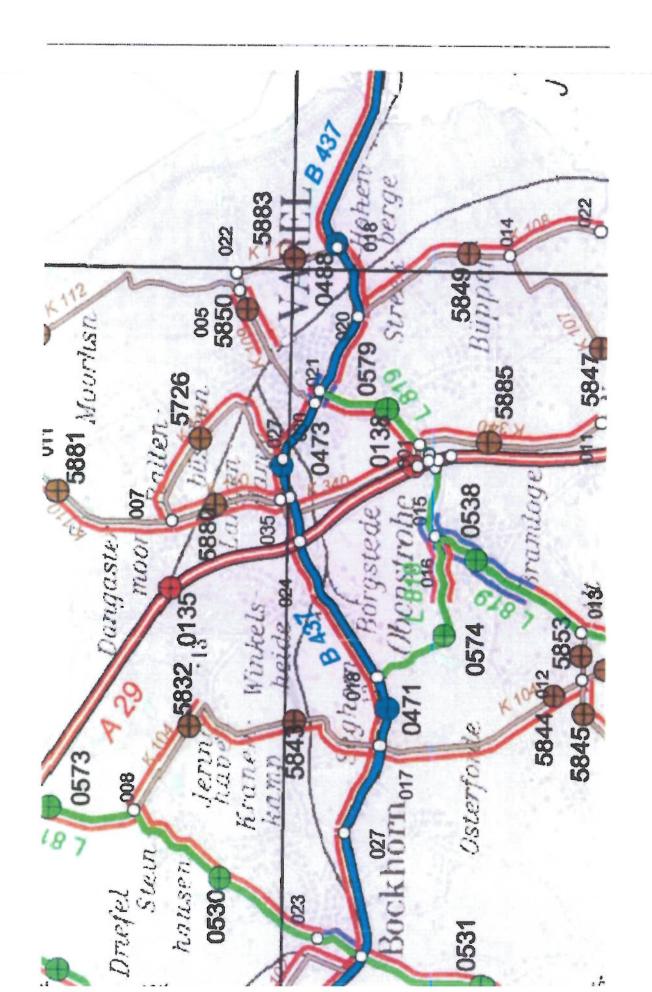
Der Zuschlag/ Korrekturfaktor für die Fahrbahndecke D_{stro} wurde mit + 2,0 dB(A) angesetzt, dass ist nach Grundlage der RLS 90 nicht korrekt. Für Asphaltbeläge ist innerorts (50km/h) ein Faktor von 0 dB(A) anzusetzen. Bei zulässigen Geschwindigkeiten ab 70km/h wird dieser Wert mit -2 dB(A) angesetzt. Die Berechnungen bitte ich somit zu prüfen und entsprechend zu ändern.

Zu Thema Lärmmindernde Maßnahmen und passive Lärmschutzmaßnahmen darf ich darauf hinweisen, dass in Varel im Zuge der B437 kürzlich eine Lärmsanierung seitens des Bundes durchgeführt wurde. Diese sollte im Rahmen des Lärmaktionsplanes berücksichtigt und erwähnt werden

Mit freundlichen Grüßen

m Auftrage

(Buchnolz)



Liste der Vorschläge zur Lärmminderung im Rahmen der Bürgerdialogveranstaltung am 23.05.2018

Autobahn A 29:

Geschwindigkeitsreduzierung auf 110 km/h bei Regen und 130 km/h

Bundesstraße B 437:

Lärmschutzwände im Bereich Langendamm

Lärmschutzwände im Bereich Famila

Geschwindigkeitsreduzierung auf 50 km/h im Bereich Langendamm

Einrichtung eines Verkehrsrechners zur Verbesserung der Ampelschaltungen und damit des Verkehrsflusses

Landesstraße L 819 (Oldenburger Straße):

Geschwindigkeitsreduzierung

- grds, auf 30 km/h
- nachts auf 30 km/h

LKW-Fahrverbot nachts

erneute Verkehrszählungen und Lärmmessungen für die Durchsetzung einer Geschwindigkeitsbegrenzung

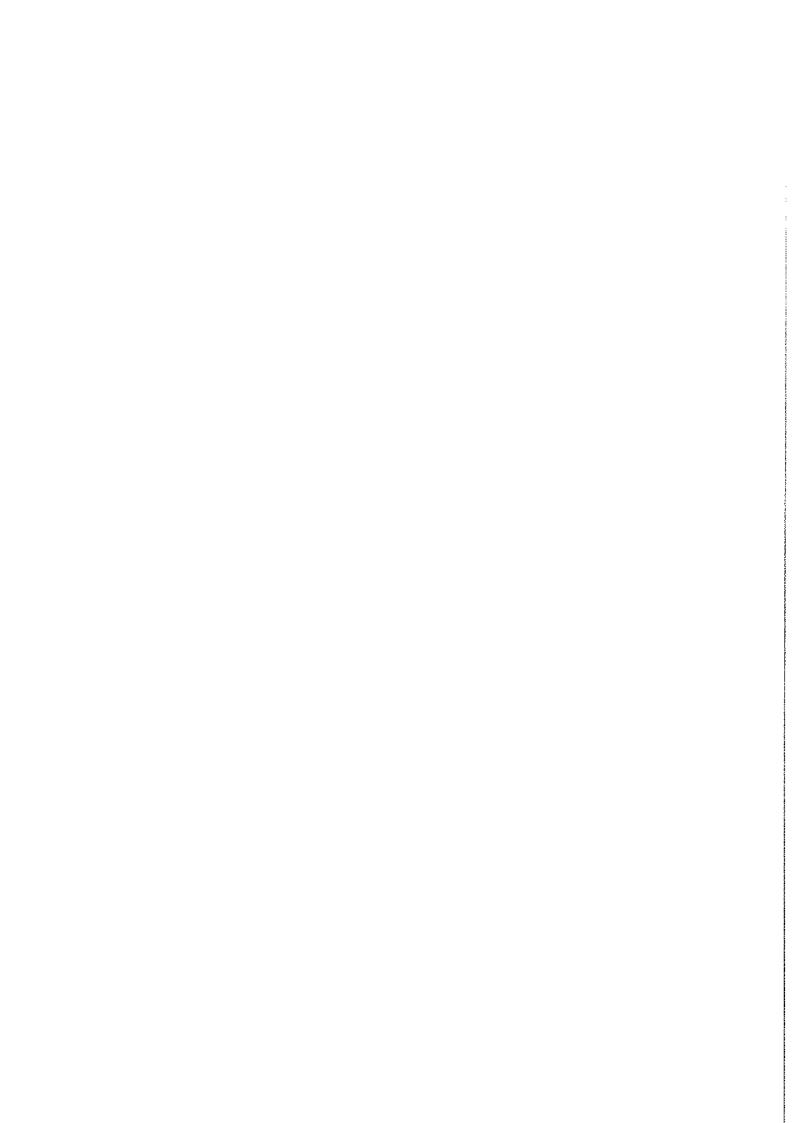
Tonnenbegrenzung auf der Oldenburger Straße

Verkehrsflussverbesserung (parkende Fahrzeuge)

Geschwindigkeitskontrollen

Umwidmung Sumpfweg/Hans-Schütte-Straße zur Landesstraße und Oldenburger Straße zur Kreisstraße, dann Geschwindigkeitsreduzierung bzw. Fahrverbot für LKW

Umwidmung der Oldenburger Straße zur Gemeindestraße



Meyer, Detlef

Von: Behrens, Ansgar < Ansgar.Behrens@autobahn.de>

Gesendet: Mittwoch, 27. Januar 2021 08:51

An: Meyer, Detlef

Cc: Harms, Bettina; Schleper, Ludger; niederlassung.nordwest@autobahn.de

Betreff: WG: Lärmaktionsplan der Stad Varel

Sehr geehrter Herr Meyer,

zu dem Maßnahmenvorschlag Geschwindigkeitsreduzierung aus Lärmschutzgründen für die BAB 29 nimmt die Autobahn GmbH als Straßenbaulastträger wie folgt Stellung:

Nach § 45 Abs. 9 der StVO sind Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen nur dort anzuordnen, wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend geboten ist. Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen insbesondere nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung erheblich übersteigt.

Gemäß § 1 Abs. 3 Bundesfernstraßengesetz sind Bundesautobahnen "Bundesfernstraßen, die nur für den Schnellverkehr mit Kraftfahrzeugen bestimmt (...) sind". An dieser gesetzlichen Bestimmung hat sich auch die Auslegung des § 45 Abs. 9 der StVO auszurichten. Als Orientierungshilfe zur Entscheidung über straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen aus Lärmschutzgründen, hat das Bundesverkehrsministerium die Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) eingeführt. Dort werden als Richtwerte für die Anordnung von straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht in Wohngebieten angegeben.

Unabhängig davon sollen straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen kein Ersatz für technisch mögliche und finanziell tragbare bauliche oder andere Maßnahmen sein. Damit wird der Lärmsanierung ein Vorrang eingeräumt. Da die Lärmsanierungsgrenzwerte 6 dB(A) unter den Richtwerten der Lärmschutz-Richtlinien-StV liegen, ist an Autobahnen generell gewährleistet, dass überall dort, wo die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen formal gegeben sind, stattdessen eine Lärmsanierung durchgeführt werden kann.

Der Vorschlag wird aus oben genannten Gründen abgelehnt.

Mit freundlichem Gruß

Ansgar Behrens

Die Autobahn GmbH des Bundes Niederlassung Nordwest | Außenstelle Oldenburg Moslestraße 7, 26122 Oldenburg

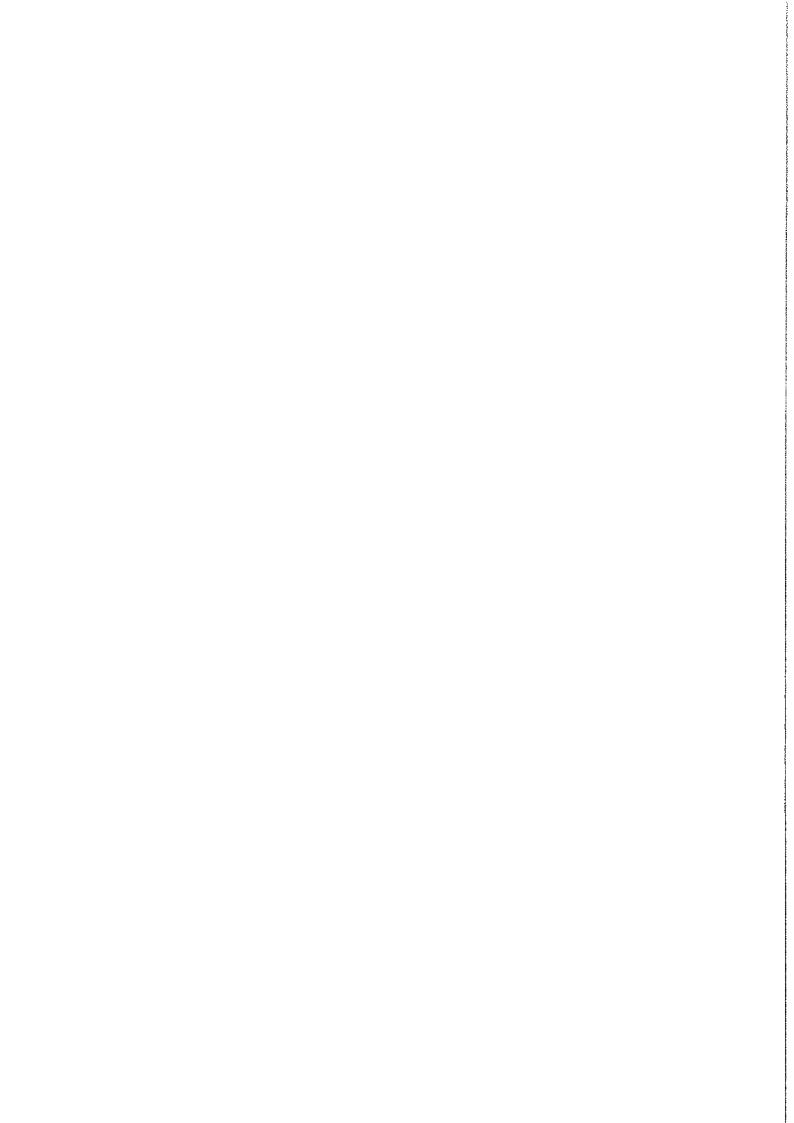
Ansgar Behrens
Geschäftsbereichsleiter A Planung
M +49 1517 4487723

Ansgar Behrens@autobahn.de
www.autobahn.de

Geschäftsführung Stephan Krenz (Vorsitzender)

Gunther Adler · Anne Rethmann

Aufsichtsratsvorsitz Dr. Michael Güntner Sitz Berlin · AG Charlottenburg · HRB 200131 B





STADT VAREL FB Planung und Bau 08. Feb. 2021

Eingang



Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr Geschäftsbereich Aurich

Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr Geschäftsbereich Aurich, Eschener Allee 31, 26603 Aurich

Stadt Varel Fachbereich 4 z. H. Herrn Meyer Zum Jadebusen 20

26316 Varel

STADT VAREL Eingang 0 8. Feb. 2021

STADT VAREL FB Planung und Bau 0%. Feb. 2021

Eingang

Bearbeitet von

Herrn Börchers

Horst.Boerchers@nlstbv.niedersachsen.de

Ihr Zeichen. Ihre Nachricht vom Email vom 26.01.2021

Mein Zeichen (Bei Antwort angeben) 2-2111/31260-Varel

Durchwahl 04941 951-

Aurich 03.02.2021

Lärmaktionsplan Varel;

Vorschläge zur Lärmminderung im Rahmen des Bürgerdialogs

Sehr geehrter Herr Meyer,

zu den bereits kürzlich durchgeführten Lärmsanierungsmaßnahmen des Bundes im Bereich der Bundesstraße 437 darf ich auf den bisherigen Schriftverkehr verweisen. Der Bund wird weitere Lärmschutzmaßnahmen in Varel in absehbarer Zeit nicht durchführen. Aufgrund der angesetzten Prognosebelastung und Einhaltung der geltenden Richtlinien würde eine erneute schalltechnische Berechnung keine nennenswerten Änderungen ergeben. Abgesehen davon kann die Stadt Varel aber selbst Maßnahmen veranlassen und durchführen. Diese wären aber soweit sie Bundes-, Landes- oder Kreisstraßen berühren mit meiner Dienststelle abzustimmen.

Zu den Fragen und Vorschlägen aus dem Bürgerdialog nehme ich wie folgt Stellung:

Autobahn A29:

Für diesen Verkehrsweg ist die niedersächsische Straßenbauverwaltung nicht mehr zuständig. Zuständig ist ab 01.01.2021 die Autobahn GmbH.

Bundesstraße B437:

Lärmschutzwände im Bereich Langendamm und famila

Der Einsatz von Lärmschutzwänden oder -wällen wird bei schalltechnischen Untersuchungen immer geprüft. Leider sind diese aber aus diversen Gründen nicht überall einsetzbar. Diese Anlagen müssen fahrbahnnah und ohne Unterbrechungen sowie mit den erforderlichen Überstandslängen errichtet werden. In städtischen Bereichen mit vielen Zufahrten und Einmündungen sowie mangelndem Platz für die Errichtung dieser Anlagen sind diese aktiven Lärmschutzmaßnahmen daher oft nicht realisierbar. Außerdem müssen die zu erbringenden Schallschutzmaßnahmen im wirtschaftlich vertretbaren Verhältnis zum Schutzzweck stehen.

Hinweis: Personenbezogene Daten werden gem. Art. 6 Abs. 1 DSGVO i. V. m. § 3 NDSG verarbeitet. Weitere Informationen finden Sie auf unserer Webseite https://www.strassenbau.niedersachsen.de unter Service. Auf Wunsch senden wir Ihnen die Informationen zu.

Im Bereich famila und Langendamm ist eine Errichtung solcher Anlagen m.E. nicht möglich. Zudem wäre dafür auch der Bedarf des Schutzes von Wohngebieten in diesen Bereichen nachzuweisen.

Ob eine Geschwindigkeitsbegrenzung im Bereich Langendamm zielführend ist, wäre mit der Verkehrsbehörde abzustimmen. M.E. ist diese aber nicht zielführend, weil die B437 hier anbaufrei und Zubringer zur A29 ist. Die Verkehrsbelastung und- bedeutung sowie der Ausbaustandard lassen m.E. keine Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit auf 50km/h zu. Diese würde kaum Akzeptanz beim Kraftfahrer finden. Zudem besteht die Bebauung in diesem Bereich überwiegend aus gewerblichen Ansiedlungen.

Verkehrsrechner zur Verbesserung des Verkehrsflusses

Mit Hilfe eines Verkehrsrechners können mehrere signalisierte Knotenpunkte miteinander koordiniert und in Abhängigkeit voneinander gesteuert werden. Sinnvoll ist der Einsatz dieser komplexen und kostenintensiven Technik, wenn die örtlichen und verkehrlichen Voraussetzungen für die Schaltung einer "Grünen Welle", zumindest für jeweils eine Richtung (kann im Tagesverlauf wechseln), gegeben sind. Eine "Grüne Welle" ist jedoch im vorliegenden Fall, aufgrund der hohen Belastungen der Hauptrichtungen (insbesondere auch SV-Verkehre), der starken Querverkehre an den einzelnen Knotenpunkten sowie der vorhandenen Verkehre zwischen den Knotenpunkten (z.B. Parken), nicht zu realisieren. Der Einsatz eines Verkehrsrechners hätte zudem keine relevanten Auswirkungen bzgl. der Lärmbelastung.

Der Einsatz eines Verkehrsrechners für Varel wurde schon mehrfach geprüft. Dabei wurde festgestellt, dass der Nutzen eines solchen Systems auf Grund der Örtlichkeit nicht gegeben ist. Ein von der Stadt Varei beim Ing. Büro IST in Auftrag gegebenes Gutachten kommt auch zu diesem Schluss.

Landesstraße 819 - Oldenburger Straße -Geschwindigkeitsreduzierung auf 30km/h

Die L 819 wurde schon mehrfach hinsichtlich der Möglichkeiten zur Lärmreduzierung untersucht. Erstmals wurde 2011 eine große Untersuchung durchgeführt. Das Ergebnis dürfte der Stadt Varel vorliegen. Mittlerweile hat sich die Verkehrsbelastung (Verkehrszählung 2015) sogar verringert. Erneute Untersuchungen werden daher m.E. nicht erforderlich. Die Frage der Geschwindigkeitsreduzierung muss abschließend die Verkehrsbehörde beantworten. Eine Reduzierung auf 30km/h würde aber von den Nutzern dieser Verbindungsstraße zur A29 (Bedarfsumleitung) m.E. kaum akzeptiert werden und es treten auch keine spürbaren Lärmminderungen ein.

Ein rechtlicher Hinweis dazu:

Das Grundgesetz (GG Art. 2 und 14) schützt die körperliche Unversehrtheit und das Eigentum. Daher können unter bestimmten Voraussetzungen auch Geschwindigkeitsbeschränkungen zum Zwecke des Lärmschutzes angeordnet werden. Im vorhandenen Straßennetz ist gem. § 45 Abs. 1 Nr. 3 StVO i. V. m. der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift eine Überschreitung der Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-Straßenverkehr (Lärmschutz-RL. StV) erforderlich. Außerdem muss die beabsichtigte Maßnahme geeignet sein, die Immissionen unter die Grenzwerte abzusenken oder um mindestens 3 dB (A) zu reduzieren. Die Richtwerte der Lärmschutz-RL StV betragen 70 dB (A) tags und 60 dB (A) nachts für allgemeine Wohngebiete. Diese Lärmschutz-Richtlinien-StV sind die für die Straßenverkehrsbehörden maßgeblichen Richtlinien; die Verwaltung ist daran gebunden und hat diese Werte bei ihren Anordnungen grundsätzlich zu berücksichtigen. Diese Auffassung deckt sich auch mit der höchstrichterlichen Rechtsprechung zu diesem Themenkomplex. Abweichungen sind nur zulässig, wenn besondere Umstände des Einzelfalles dies erfordern. Diese werden aber offenbar auch seitens des Gerichts nicht gesehen.

LKW-Fahrverbot nachts

Diese Frage wäre ebenfalls an die Verkehrsbehörde zu richten. M.E. ist ein solches Verbot aber auf einer Landesstraße mit Funktion eines Autobahnzubringers und Bedarfsumleitung nicht realistisch.

Erneute Verkehrserhebungen und Lärmmessungen

Wie bereits o.a. ist die Verkehrsbelastung DTV 2015 rückläufig. Lärmmessungen sind für die Stra-Benbauverwaltung kein Instrument zur Beurteilung der Anspruchsvoraussetzungen für Lärmschutzmaßnahmen. Die Straßenbauverwaltung führt dazu ausschließlich Berechnungen nach der dafür vorgesehenen Richtlinie durch.

Lastbeschränkungen, Verkehrsflussverbesserungen (Parkverbote), Geschwindigkeitskontrollen

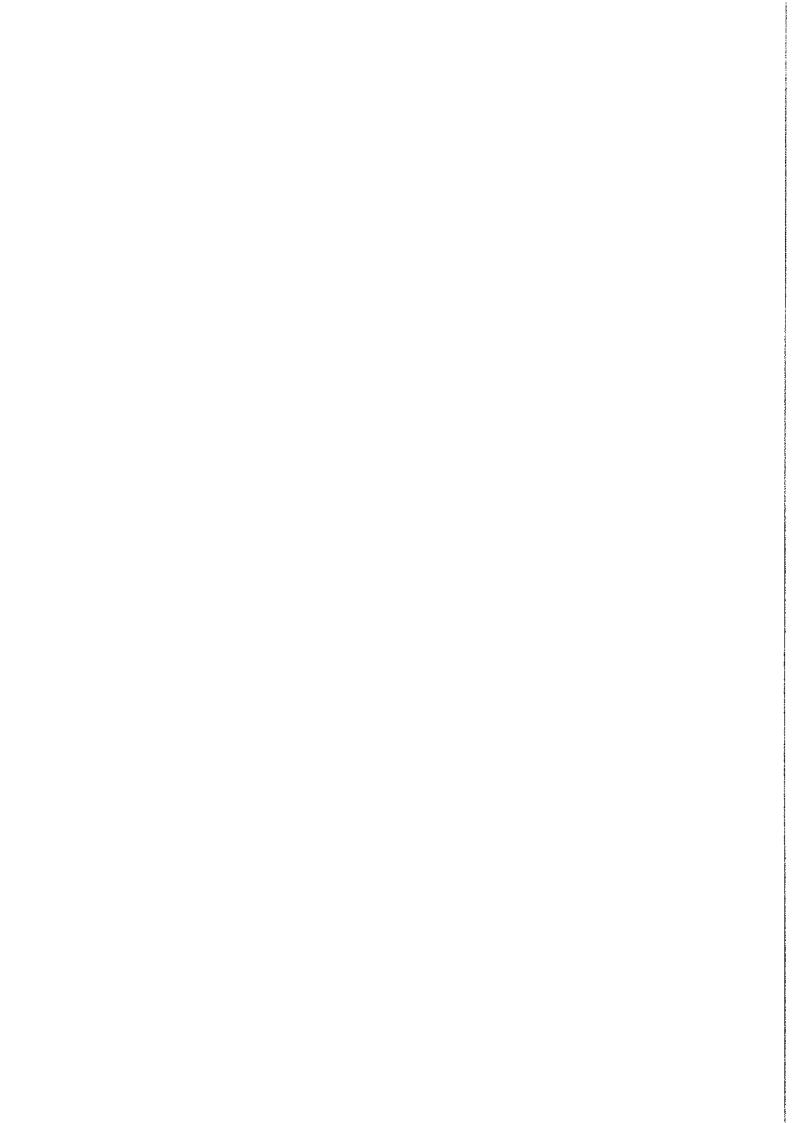
Diese Fragen richten sich an die Verkehrsbehörde. Bezgl. der Lastbeschränkung weise ich aber auch hier auf die Verkehrsbedeutung der Landesstraße als Bedarfsumleitung hin.

Umstufungen im Straßennetz, Sumpfweg zur Landesstraße und Oldenburger Straße zur Landesstraße

Eine Änderung im Straßennetz ist m.E. nicht zielführend und von hier auch nicht erwünscht. Die Einstufung der klassifizierten Straßen ist im Niedersächsischen Straßennetz klar geregelt und der Sumpfweg hat nicht die Verbindungsfunktion einer Landesstraße. Die Oldenburger Straße (L819) ist die direkte Verbindung zwischen der B437 (Varel-Stadtmitte) und der Anschlussstelle A29-Obenstrohe. Entsprechend wird diese Straße als "Zubringer" und Bedarfsumleitung vom KFZ-Verkehr genutzt. Daran wird auch eine andere Klassifizierung nichts ändern.

Mit freundlichen Grüßen Im Aufträge

(Kilic)



Lärmaktionsplan Varel Vorschläge im Rahmen Bürgerdialog

Allgemeines zu verkehrsrechtlichen Maßnahmen zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm:

Nach § 45 Abs. 1 Nr. 3 StVO können die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen beschränken oder verbieten oder den Verkehr umleiten. Diese Ermächtigungsgrundlage für Geschwindigkeitsbegrenzungen wird zudem durch § 45 Abs. 9 S. 3 StVO, der spezielle Bestimmungen für Beschränkungen des fließenden Verkehrs trifft, modifiziert und konkretisiert. So dürfen insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen (hier Abs. 1 Nr. 3) genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt.

Die Grenze des zumutbaren Verkehrslärms ist micht durch gesetzlich bestimmte Grenzen festgelegt. Zur Einstufung, ob eine Lärmbelästigung vorliegt sind die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-Straßenverkehr zu Grunde zu legen.

Auf der Grundlage dieser Richtlinien sind Maßnahmen nach § 45 Absatz 1 Satz 2 Nr. 3 StVO in Erwägung zu ziehen, wenn eine Überschreitung der Lärmbeeinträchtigung von 70 dB(A) in der Zeit von 22:00 bis 06:00 Uhr und 60 dB(A) in der Zeit von 06:00 bis 22:00 Uhr vorliegt.

Voraussetzung für die Umsetzung einer Maßnahme ist, dass diese geeignet ist, die Immissionen unter die Grenzwerte zu senken oder eine Pegelminderung von mindestens 3 dB(A) bewirkt wird. Das 3 dB(A)-Kriterium beruht auf der Einschätzung, dass geringere Veränderungen der Geräuschsituation nach allgemeinen Erkenntnissen der Akustik vom menschlichen Ohr noch nicht oder nur kaum wahrgenommen werden können.

Eine ausführliche Lärmberechnung erfolgte im Jahr 2011 - hierzu wird auf die Anlage verwiesen. Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen waren nicht anzuordnen. Seit dieser Berechnung ist das Verkehrsaufkommen auf der L 819, welches bei der Lärmberechnung die Grundlage bildet, gesunken.

- Geschwindigkeitsreduzierung auf der Autobahn A 29 Zuständig ist die Autobahn GmbH
- Lärmschutzwand entlang der B 437 und Famila
 Zuständig ist die Nds. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr
- 3) Lärm: Geschwindigkeitsreduzierung auf der B 437 im Bereich Langendamm Eine Lärmberechnung liegt für diesen Abschnitt nicht vor, da bisher für diese anbaufreie, vierspurige außerortsgelegene Bundestraße keine Indizien einer Lärmüberschreitung eingegangen sind.
- 4) Verkehrsrechner entlang der B 437 zur Optimierung der LSA Zuständig ist die Nds. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr

5) Lärm:

Geschwindigkeitsreduzierung auf der L 819 auf 30 km/h oder Geschwindigkeitsreduzierung auf der L 819 nachts auf 30 km/h

Die Voraussetzungen für die Anordnung einer Geschwindigkeitsreduzierung zum Schutz vor Lärm werden nicht erfüllt.

6) Lärm: Nächtliches LKW-Fahrverbot auf der L 819

Da bereits keine Geschwindigkeitsreduzierung zum Schutz vor Lärm angeordnet werden darf, darf erst Recht kein Fahrverbot angeordnet werden.

Außerdem gilt:

Die L 819 ist als Landesstraße gewidmet. Landesstraßen dienen gem. § 3 Absatz 1 Nummer 1 des Niedersächsischen Straßengesetzes (NStrG) dazu den überörtlichen Verkehr aufzunehmen. Als Landesstraße dient die Oldenburger Straße folglich dazu den Schwerlastverkehr aufzunehmen.

Die Stadt Varel hat sich ausführlich mit dem Thema des generellen Verbots für Lastkraftwagen befasst. Die Interessengemeinschaft Oldenburger Straße, hat die Stadt Varel sogar verklagt. Das Verwaltungsgerichts Oldenburg hat im Jahr 2013 die Klage abgewiesen.

Auch der Zustand der Straße lässt eine Einschränkung bzw. ein Verbot nicht zu

Erneute Prüfung: Geschwindigkeitsreduzierung zu Lärmschutzzwecken auf der L 819

Es wurden weitere Verkehrszählungen durchgeführt:

2011: 13.300 Kfz/24h 2013: 10.000 Kfz/24h

2018: 5.100 Kfz/24h (während einer Baustelle auf B 437)

2019: 9.100 Kfz/24h

8) Reduzierung des zulässigen Gesamtgewichts auf der L 819

Siehe Nr. 6

Zu beachten ist hier zudem, dass bis auf die tagsüber ohnehin schon hoch belastete B 437 keine adäquaten Ersatzstrecken zur Verfügung stehen.

9) Verkehrsflussverbesserung (Anordnung Haltverbot) an der L 819

Derzeit besteht kein Handlungsbedarf. Selbstverständlich behindern am Straßenrand parkende Fahrzeuge den flüssigen Verkehrsfluss, vor allem in den Hauptverkehrszeiten, aber im Umkehrschluss sorgen diese parkenden Fahrzeuge auch dafür, dass die Straße nicht mit überhöhter Geschwindigkeit befahren wird.

Abgesehen davon ist der Gebrauch einer Straße im Rahmen der Widmung und der Verkehrsvorschriften jedermann zum Verkehr gestattet. Zu diesem Gemeingebrauch zählt auch das Recht die Straße zum Parken zu nutzen, sofern dieses nicht durch rechtlichen Vorschriften oder Haltverbotszeichen untersagt ist. Weitere Haltverbote dürfen nur angeordnet werden, wenn ein bestehendes Haltverbot nicht erkannt wird oder es zwingend geboten ist, um eine Gefahr abzuwehren.

- Geschwindigkeitskontrollen an der L 819
 Werden regelmäßig durch den Landkreis Friesland durchgeführt
- 11) Umwidmung
 - K 340 (Sumpfweg) in Landesstraße
 - L 819 in Kreisstraße- anschließend Kreisstraße in Gemeindestraße

Abgesehen davon, dass Seitens der Straßenbaulastträger keine Umwidmung erwünscht ist, werden die Voraussetzungen nicht erfüllt.

Definitionen:

Landesstraßen sind solche Straßen, die innerhalb des Landesgebietes untereinander oder zusammen mit den Bundesfernstraßen ein Verkehrsnetz bilden und überwiegend einem über das Gebiet benachbarter Landkreise und kreisfreier Städte hinausgehenden Verkehr, insbesondere dem Durchgangsverkehr, dienen oder zu dienen bestimmt sind (§ 3 Abs. 1 Nr. 1 NStrG)

Kreisstraßen sind Straßen, die überwiegend dem Verkehr zwischen benachbarten Landkreisen und kreisfreien Städten, dem <u>überörtlichen Verkehr</u> innerhalb eines Landkreises oder dem <u>unentbehrlichen Anschluss von Gemeinden oder räumlich getrennten Ortsteilen an überörtliche Verkehrswege</u> dienen oder zu dienen bestimmt sind (§ 3 Abs. 1 Nr. 2 NStrG).

Gemeindestraßen sind Straßen, die überwiegend dem Verkehr innerhalb einer Gemeinde oder zwischen benachbarten Gemeinden dienen oder zu dienen bestimmt sind (§ 3 Abs. 1 Nr. 2 NStrG).

Eine Umwandlung der Kreisstraße in eine Landesstraße scheitert es schon an der Voraussetzung, dass Landesstraßen umtereinander oder zusammen mit den Bundesstraßen ein "Verkehrsnetz bilden". Die vom Sumpfweg zur Bundesstraße weiterführende Straße ist weder eine Landes- noch eine Bundesstraße, sondern eine Gemeindestraße.

Zudem dürfte bei einer Herabstufung der Landesstraße in eine Kreisstraße der Lastkraftwagenverkehr nicht gespernt werden, da ein derartiger Ausschluss einer Verkehrsart den Sinn und Zweck einer Kreisstraße widerspräche. Wie bereits erläutert sind Kreisstraße dazu bestimmt den "unentbehrlichen Anschluss von Gemeinden oder räumlich getrennten Ortsteilen an überörtliche Verkehrswege zu dienen". Die L 819 ist u.a. eine Verbindungsstraße der Ortsteile Altjührden // Bramloge // Obenstrohe // Büppel und Varel, und folglich für die Verbindung der räumlich getrennten Ortsteile notwendig.

Darüber hinaus ist diese L 819 die Verbindung zwischen benachbarten Landkreisen und der Autobahn. Bei der Sperrung der L 819 und Führung über die jetzige K 340 müsste der gesamte Schwerlastverkehr Obenstrohe / Wesermarsch über die B 437 fahren. Dadurch würde das ohnehin hohe Verkehrsaufkommen der B 437 weiterhin erhöht werden. Bereits jetzt befindet sich der Knotenpunkt B 437 / Windallee zweitweise an der Leistungsgrenze. Eine Herabstufung in eine Gemeindestraße scheitert aufgrund der Bedeutung dieser

Verbindungsstraße.

Ich verweise zudem auf das anliegende Schreiben des Ministeriums.

Westerhoff Westerhoff





Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr Geschältsbereich Ausich

Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr Geschäftsbereich Aurich, Eschener Allee 31, 26603 Aurich

Stadt Varel Postfach 1669

26306 Varel

STADT VAREL Eingang

E-Mail: michael.koerber@nlstbv-aur.niedersachsen.de

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom 30.12.2010

Mein Zeichen (Bei Antwort a 42/31152-L 819

Durchwahl (0 49 41) 9 51-

232

Aurich 14.01.2011

Betreff: Verkehrsberuhigung Oldenburger Straße

hier: Gewichtsbeschränkung auf 3,5 t und Reduzierung der zul. Geschwindigkeit auf 30 km/h

Sehr geehrte Damen und Herren,

am 23.11.2010 fand im Rathaus der Stadt Varel eine Besprechung mit Vertretern der BI "Oldenburger Straße", der Stadt Varel und der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr statt. Im Rahmen dieser Besprechung wurden aktuelle Verkehrserhebungen an der L 819 vorgestellt. Eine vereinfachte Lärmberechnung basierend auf den Zahlen der letzten großen Verkehrszählung von 2000 wurde ebenfalls zu Verfügung gestellt.

Auf Grund der vorhandenen aktuellen Verkehrszahlen aus der Verkehrszählung vom 18.11.2010 ist eine neue Lärmberechnung erstellt worden, deren Ergebnis ich Ihnen in diesem Schreiben zur Kenntnis gebe.

Ergebnisse aus der Verkehrszählung vom 18.11.2010:

Tabelle V1 Fahrtrichtung Varel, 50 km/h Beschränkung, 24 Std. 18.11.2010 (Messung ohne Gegenverkehr)

	Anzahl	%	V15	Vd	V85	Vmax
Zweirad	141	2	14	23	43	60
PKW	6549	94	42	48	53	76
LKW	176	2,5	36	42	49	57
LZ	105	1,5	33	38	42	47
Gesamt	6971	100	41	47	53	76

Tabelle V2

Fahrtrichtung A 29, 50 km/h Beschränkung, 24 Std. 18.11.2010 (Messung ohne Gegenverkehr)

	Anzahl	9/0	W15	Vd	V85	Vmax
Zweirad	138	2,2	42	48	57	70
PKW	6058	95	45	51	57	96
LKW	116	1,8	35	45	53	66
LZ	63	1	36	45	55	76
Gesamt	6375	100	415	51	57	96

Tabelle V3

Gesamt in beide Fahrtrichtung, 24 Std.

	Anzahi	9/6	
Zweirad	279	2.1	
PKW	12607	94.5	
PKW LKW	292	4.3	
LZ	168	2.5	
Gesamt	13346	100	

Tabelle V4

Fahrtrichtung Varel, 50 km/h Beschränkung, 06:00 bis 22:00 Uhr, 18.11.2010

	Anzahi	%	W11:5	Vd	V85	Vmax
Zweirad	206	3,1	115	29	47	60
PKW	6180	93,5	42	48	53	76
LKW	123	1,9	34	42	49	55
LZ	98	1,5	33	38	42	47
Gesamt	6607	100	47	47	53	76

Tabelle V5

Fahrtrichtung A 29, 50 km/h Beschränkung, 06:00 bis 22:00 Uhr. 18.11.2010

	Anzahl	%	W15	Vď	V85	Vmax
Zweirad	131	2,2	417	47	57	70
Zweirad PKW LKW	5771	94,9	45	51	56	92
LKW	114	1,9	35	45	53	66
LZ	62	1	36	45	55	- 60
Gesamt	6078	100	45	50	56	92

Tabelle V6

Gesamt in beide Richtungen, 06:00 bis 22:00 Uhr

	Anzahl	%	
Zweirad	337	2.7	4 74-65
PKW	11951	94,2	
LKW	237	1,9	***
LZ	160	1,3	
Gesamt	12685	100	

Tabelle V6

Fahrtrichtung Varel, 50 km/h Beschränkung, 22:00 bis 06:00 Uhr, 17/18.11.2010

	Anzahl	9%	W15	Vd	V85	Vmax
Zweirad	12	3,2	14	23	25	49
PKW	351	94,1	45	51	58	75
LKW	6	1,5	38	41	46	48
LZ	4	1,1	29	38	41	44
Gesamt	373	100	44	50	58	75

Tabelle V7

Fahrtrichtung A 29, 50km/h Beschränkung, Z2:00 bis 06:00 Uhr, 17/18.11.2010

	Anzahl	96	W15	Vd	V85	Vmax
Zweirad	5	1,8	46	57	64	75
PKW	276	95,5	49	56	63	96
LKW	5	1,7	38	51	60	63
LZ	3	1	37/	56	76	76
Gesamt	289	100	49	56	63	96

Tabelle V8

Gesamt in beide Richtungen, 22:00 bis 06:00 Uhr, 17//18.11.2010

	Amzahl	%	
Zweirad	17	2,5	
Zweirad PKW	627	94,8	
LKW	11	1,7	
LZ	7	1,0	
Gesamt	662	100	

Ergebnisse der Lärmberechnung basierend auf der Verkehrszählung vom 18.11.2010:

Bezeichnung der Querschnitte:

Querschnitt D

Neue Straße 23

Querschnitt C

Oldenburger Straße 9

Querschnitt B

Oldenburger Straße 57

Veränderungen zur jetzigen Situation sind Gelb unterlegt

Tabelle L1

Vzul. für LKW 30km/h und PKW 50 km/h

DTV=13.346 Kfz/24, LKW tags 3.1% und machts 2.7%, PKW 50 Km/h und LKW 30Km/h

Abschnitt	Linke Seite Tag/Nacht	Rechte Seite Tag/Nacht
Querschnitt D, Bebau. 60-80%	72,3/63,4 dB (A)	71,1/62,2 dB (A)
Querschnitt D, Bebau. 40-60%	69,9/61,0 dB (A)	68,6/59,7 dB (A)
Querschnitt C	67,2/58,3 dB (A)	66,0/57,1 dB (A)
Querschnitt C-B	68,4/59,5 dB (A)	68,4/59,5 dB (A)

Tabelle L2 Sperrung für LKW und PKW 50 km/h

DTV=13.347 Kfz/24 h, keine LKW tags und nachts 0,0%, 50 km/h (PKW)

Abschnitt	Linke Seite Tag/Nacht	Rechte Seite Tag/Nacht
Querschnitt D, Bebau. 60-80%	71,0/62,3 dB (A) -1,3/-1,1	69,8/61,1 dB (A) -1,3/-1,1
Querschnitt D, Bebau. 40-60%	68,6/59,9 dB (A) -1,3/-1,1	67,3/58,6 dB (A) -1,3/-1,1
Querschnitt C	65,9/57,2 dB (A) -1,3/-1,1	64,7/56,0 dB (A) -1,3/-1,1
Querschnitt C-B	67,1/58,4 dB (A) -1,3/-1,1	67,1/58,4 dB (A) -1,3/-1,1

Tabelle L3 Sperrung für LKW und PKW 30 km/h

DTV=13.347 Kfz/24 h, keine LKW tags und nachts 0,0%, 30 km/h (PKW)

Abschnitt	Linke Seite Tag/Nacht	Rechte Seite Tag/Nacht
Querschnitt D, Bebau. 60-80%	68,9/60,1 dB (A) -3,4/-3,3	67,7/58,9 dB (A) -3,4/-3,3
Querschnitt D, Bebau. 60-80%	66,5/57,7 dB (A) -3,4/-3,3	65,2/56,4 dB (A) -3,4/-3,3
Querschnitt C	63,8/55,0 dB (A) -3,4/-3,3	62,6/53,8 dB (A) -3,4/-3,3
Querschnitt C-B	65,0/56,2 dB (A) -3,4/-3,3	65,0/56,2 dB (A) -3,4/-3,3

Die ermittelten Werte ergeben keine Überschreitung der für ein Wohngebiet (Querschnitt C und C-B, Bereich Schule) festgelegten Werte nach den Lärmschutz-Richtlinien-StV (VkBl. 2007, S 767. Danach darf der Tagwert bei 70 dB (A) und der Nachtwert bei 60 dB (A) liegen. Eine Verletzung des Grundrechtes der Anwohner auf körperliche Unversehrtheit von Grundeigentum nach Art. 14 GG, wie vom Justiziariat der Stadt Varel geäußert, liegt hier nicht vor.

Der Schwerverkehrsanteil von 3,1 % verglichen mit 3,7 % der letzen Verkehrszählung 2000 lässt keinen Mautverdrängungsverkehr erkennen, wie von den Antragsstellern behauptet wird.

GEOBA GEORE

Straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen kommen insbesondere in Betracht, wenn der vom Straßenverkehr herrührende Beurteilungspegel am Immissionsort die Richtwerte überschreitet. Dies ist für den Bereich der Wohnbebauung nicht der Fall. Lediglich die ersten hundert Meter der "Neuen Straße" liegen an den Grenzwerten für ein Mischgebiet. Dieser Streckenabschnitt ist aber im wesentlichen durch gewerbliche Gebäudenutzung geprägt.

Straßenverkehrsrechtliche Maßnahme sind hier nicht anzuordnen. Zum einen sind die Grenzwerte nicht erreicht und zum anderen stehen bis auf die schon tagsüber hoch belastete Bundesstraße B 437 keine adäquate Ersatzstrecken zur Verfügung. Insbesondere möchte ich darauf hinweisen, dass die L 819 (Oldenburger Straße) als Umleitungsstrecke für die A 29 ausgeschildert ist.

Nach den "Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutzrichtlinien-StV)" soll der Beurteilungspegel durch Maßnahmen unter den Richtwert, mindestens jedoch um 3 dB(A) reduziert werden. Dies wäre nur durch die unter Tabelle L3 angenommen Verkehrsbeschränkung möglich.

Die **Lärmschutzrichtlinien-StV** lässt eine Beschränkung der Widmung durch Untersagung bestimmter Verkehrsarten oder Benutzungszwecken nicht zu. Dies wäre jedoch der Fall wenn die L 819 für Fahrzeuge über 3,5 t gesperrt wird.

Für alle straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen gilt ferner der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit. Vor- und Nachteile von Einzelmaßnahmen sind gegeneinander abzuwägen, wobei auch die unterschiedlichen Funktionen der Straßen, das quantitative Ausmaß der Lärmbeeinträchtigung, die Leichtigkeit der Realisierung der Maßnahme usw. beachtet werden muss.

Mit freundlichen Grüßen Im Auftrage

(Körber)



Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisterung Postfach 1 01, 30001 Hannover

Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung



Bearbettet von Frau Theers

E-Mail Kathrin,Theers@mw.niedersachsen.de

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom 6.11,2020

Mein Zeicher (Bei Antwort angeben) 43-30052/4100/253

Dutchwahl 0511 120-7/B111

Hannover 09.02,2021

Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation in Varel

Sehr geehrter

vielen Dank für Ihr Schreiben vom 6.11.2020 an Herrn Minister Dr. Althusmann, in welchem Sie die Verkehrssituation in Varel thematisieren. Aufgrund der Vielzahl eingehender Schreiben hat mich Herr Dr. Althusmann gebeten, Ihnen eine Antwort zukommen zu lassen.

In Ihrem Schreiben bitten Sie um die Prüfung werschiedener Maßnahmen, um die Verkehrssituation in Varel zu verbessern. Sie beschreiben, dass die Verkehrsbelastung vor allem auf der L 819 (Oldenburger Straße) insbesondere aufgrund von Umleitungsverkehren wegen Baumaßnahmen auf der B 437 sowie auf der A 29 zugenommen habe und dadurch die Verkehrssicherheit und die Luftqualität beeinträchtigt sei und die Anwohnerinnen und Anwohner einer besonderen Lärmbelastung ausgesetzt seien. Sie fordern daher, die Bedarfsumleitungsstrecken neu festzulegen, für die L 819 ein Lkw-Durchfahrtsverbot anzuordnen und die L 819 zu einer Kreisstraße zurückzustufen. Des Weiteren soll die Ampelschaltung an der Kreuzung der L 819/ B 437 optimiert werden und die Planung der nördlichen Ortsumgehung von Varel vorangetrieben werden.

An die Sperrung von Straßen für bestimmte Werkehrsarten sowie auch an etwaige Geschwindigkeitsbeschränkungen sind straßenverkehrsrechtliche Woraussetzungen geknüpft. Demnach können diese nur angeordnet werden, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist. Insbesondere muss aufgrund der örtlichen Werhältnisse eine Gefahrenlage bestehen, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt.

Ob die Voraussetzungen für etwaige Verkehrsbeschränkungen oder Verkehrsverbote vorliegen, haben die jeweils zuständigen Straßenverkehrsbehörden grundsätzlich in eigener Zuständigkeit zu prüfen und letztlich, auf Basis der vor Ort gewonnen Erkenntnisse, über die Anordnung zu entscheiden.

Um die von Ihnen vorgeschlagenen Maßnahmen prüfen zu können, habe ich die Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) sowie die Gemeinde Varel um Stellungnahme gebeten.





Die L 819 hat neben der L 820 und der A 29 eine wesentliche Verbindungsfunktion zwischen dem Ammerland (Westerstede) und Varel. Der hier in Rede stehende Abschnitt der L 819 zwischen der Anschlussstelle Varel-Obenstrohe und der B 437 weist eine Verkehrsbelastung von etwa 9.250 Kfz pro Tag mit einem Schwerverkehrsanteil von etwa 6,7 Prozent auf.

Es ist unstrittig, dass bei einer solchen Verkehrsbelastung Lärmemissionen entstehen. Die Belastung wird von den einzelnen Betroffenen jedoch unterschiedlich wahrgenommen. Dennoch ist es der Landesregierung ein wichtiges Anliegen, die Bevölkerung vor Verkenrstam zu schützen.

Inwieweit Verkehrsverbote oder Verkehrsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen zulässig sind, richtet sich insbesondere nach den Lärmschutz-Richtlinien-StV. Hierzu ist eine Überschreitung der Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV sowie die Eignung der beabsichtigten Maßnahme, die Immissionen unter die Grenzwerte abzusenken oder um mindestens 3 dB(A) zu reduzieren, erforderlich.

Im Jahr 2010 hat die Bürgerinitiative "Interessengemeinschaft Oldenburger Straße" aus Lärmschutzgründen ein Lkw-Durchfahrtsverbot sowie eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h an der L 819 gefordert. Im Zuge dessen wurden Lärmberechnungen für den hier in Rede stehenden Abschnitt der L 819 durchgeführt. Es konnte weder eine Überschreitung der für das Wohngebiet geltenden Richtwerte von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts festgestellt werden, noch können durch die gewünschten Maßnahmen nach den Berechnungen die Werte um die nach den Lärmschutz-Richtlinien-StV erforderlichen 3 dB(A) gesenkt werden. Da im Vergleich zu der Lärmberechnung aus dem Jahr 2010 die durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge auf der L 819 zurückgegangen ist (2010: 13.350 Kfz/d, 2019: 9.250 Kfz/d), ist weiterhin mit keiner Überschreitung der Richtwerte aus den Lärmschutz-Richtlinien-StV zu rechnen. Aus Lärmschutzgründen ist daher eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h und eine Sperrung für Lkw auf der L 819 nicht zulässig. Diese Entscheidung wurde durch das Verwaltungsgericht Oldenburg im Jahr 2013 bestätigt.

Da auch keine weiteren sachlichen Gründe ersichtlich sind, die eine Geschwindigkeitsbeschränkung sowie das Lkw-Durchfehrtsverbot rechtfertigen könnten, bitte ich um Verständnis, dass Ihrem Anliegen aus straßenverkehrsrechtlichen Gründen nicht nachgekommen werden kann.

Des Weiteren möchten Sie eine Herabstufung der L 819 zu einer Kreisstraße erzielen, sodass die Oldenburger Straße anschließend für den Lkw-Verkehr gesperrt werden kann. Für die Anordnung von Verboten oder Beschränkungen sind bei Landes- und bei Kreisstraßen dieselben straßenverkehrsrechtlichen Voraussetzungen anzuwenden. Zu beachten ist hier besonders, dass auch Kreisstraßen, genauso wie Bundes- und Landesstraßen, zu den sogenannten klassifizierten Straßen zählen. Solche klassifizierten Straßen dienen insbesondere der Aufnahme überregionaler Verkehrsströme. Diese sollen dichten Verkehr auch über längere Entfernungen zügig ermöglichen und das übrige Straßennetz entlasten. Nur durch Herabstufung einer Straße wird die Verkehrsbelastung nicht geringer, sodass sich an der verkehrlichen Situation aufgrund des bereits zurzeit nicht gebotenen Einschreitens mit einem Lkw-Durchfahrtsverbot oder einer Geschwindigkeitsbeschränkung nichts verändern wird.

Sie setzen sich zudem dafür ein, dass die L 819 nicht mehr als Umleitungsstrecke ausgewiesen wird. Wie Sie korrekt ausgeführt haben, ist die L 819 zusammen mit der B 437 bisher Bedarfsumleitung der A 29 zwischen der Anschlussstelle Varel-Obenstrohe und der Anschlussstelle Varel/ Bockhorn. Bei der Auswahl von Umleitungsstrecken wird insbesondere darauf geachtet, dass die Straßen den zusätzlichen Verkehr auch aufnehmen können, ausreichende Fahrbahnbreiten vorhanden sind und möglichst wenig Verkehrsbeschränkungen aufweisen.

Die Fahrbahn der L 819 ist nach Auskunft der NLStBV in einem guten Zustand. Die L 819 wurde zwischen der B 437 und dem Tweehörnweg im Jahr 2013 und der Abschnitt zwischen dem Tweehörnweg bis zum Kreisverkehr L 819/ K 340 im Jahr 2015 saniert. Für 2021 ist eine weitere Deckenerneuerung zwischen der Einmündung Büppeler Weg und dem Kreisverkehr L 819/ K 340 geplant.

Die in der Nähe befindliche L 818 (Wiefelsteder Straße/ Mühlenteichstraße) ist mit einer Fahrbahnbreite von knapp 6 Metern zu schmal und zudem auf 9 Tonnen beschränkt. Somit kann der Schwerverkehr die L 818 nicht befahren.

Die von Ihnen vorgeschlagene Verkehrsführung über die K 340 (Sumpfweg) ab dem Kreisverkehr L 819/ K 340 ist von der Fahrbahnbreite und dem weiteren Verlauf nicht in der Lage, einen erhöhten Verkehr aufzunehmen. Die K 340 ist nach ca. 3 km zu einer Stadtstraße abgestuft und führt einerseits nach Osten über das Gewerbegebiet "Gewerbe & Logistik Port" über die Hans-Schütte-Straße zur B 437 und andererseits geradeaus, unter einer alten Eisenbahnbrücke mit einer Durchfahrtshöhe von 3,80 m hindurch, über die Torhegenstraße und die K 110 (Zum Jadebusen) ebenfalls auf die B 437.

Bei der von Ihnen angedachten Verkehrsbeschränkung/ Sperrung der L 819 und Führung über die K 340 wird sich nach Auskunft der NLStBV der Verkehr in Richtung Wesertunnel auf der B 437 verstärken, sodass es an dem schon jetzt teilweise überlasteten signalisierten Knotenpunkt B 437/ Windallee zu erheblichen Rückstauungen kommen wird. Die von Ihnen vorgeschlagene Optimierung der Lichtsignalanlagenschaltung an der Kreuzung B 437/ L 819 wurde in Abhängigkeit der Knotenpunktgeometrie bereits durchgeführt. Aufgrund der vorhandenen Bebauung sind hier alle schaltungstechnischen Möglichkelten ausgeschöpft.

Die Erneuerung der Brücke über die A 29 an der Anschlussstelle Varel/ Bockhorn wird in diesem Jahr unter einer halbseitigen Verkehrsführung erfolgen, sodass immer zwei von vier Fahrspuren zur Verfügung stehen. Eine großräumige Umleitung ist geplant, wobei eine Mehrbelastung der L 819 nicht ausgeschlossen werden kann. Der Straßenbaulastträger spricht sich unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten gegen eine Änderung der Verkehrsführung aus.

lich hoffe, dass ich Ihnen darlegen konnte, warum die L 819 weiterhin für den Verkehr zur Verfügung stehen muss und eine Sperrung nicht verhältnismäßig bzw. rechtmäßig wäre. Baustellen im bestehenden Straßennetz, hier beispielsweise die Brückenerneuerung über die A 29, führen zwangsfäufig zu Verkehrsbehinderungen, die auch Auswirkungen auf das nachgeordnete Netz haben. Eine Sperrung der L 819 zieht eine Verlagerung der Verkehrsströme und der damit einhergehenden Belastungen auf weniger geeignete Straßen (z.B. Wohnstraßen) nach sich.

Wie Sie korrekt dargestellt haben, soll mithilfe einer Ortsumgehung (OU) im Zuge der B 437 das Verkehrsaufkommen in Varel auf der bisherigen B 437 welter reduziert werden. Auch der Bau der A 20 würde hier zu einem Rückgang der Verkehrsbelastung führen. Im Vorfeld wurden verschiedene, möglichst konfliktarme Trassen für die OU Varel im Zuge der B 437 entwickelt. Die ausgewählte Vorzugsvariante diente als Grundlage für die Meldung für den Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP 2030). Dieser BVWP 2030 wurde von der Bundesregierung am 3.8.2016 beschlossen, sodass der verkehrliche Bedarf für die OU festgestellt wurde. Voraussetzung für die Aufnahme der Planung ist die Einstufung des Vorhabens entweder in den "Vordringlichen Bedarf" oder im "weiteren Bedarf mit Planungsrecht". Die OU Varel wurde als weiterer Bedarf mit Planungsrecht eingestuft, sodass eine Planung möglich wäre. Leider können nicht alle Projekte mit Planungsrecht sofort und gleichzeitig geplant werden. Dies hängt von der landesinternen Dringlichkeitsreihung und den vorhandenen Ressourcen des Landes ab. Bisher konnte daher leider mit der Planung der OU noch nicht begonnen werden.

Mit freundlichen Grüßen Im Auftrage

Theers

