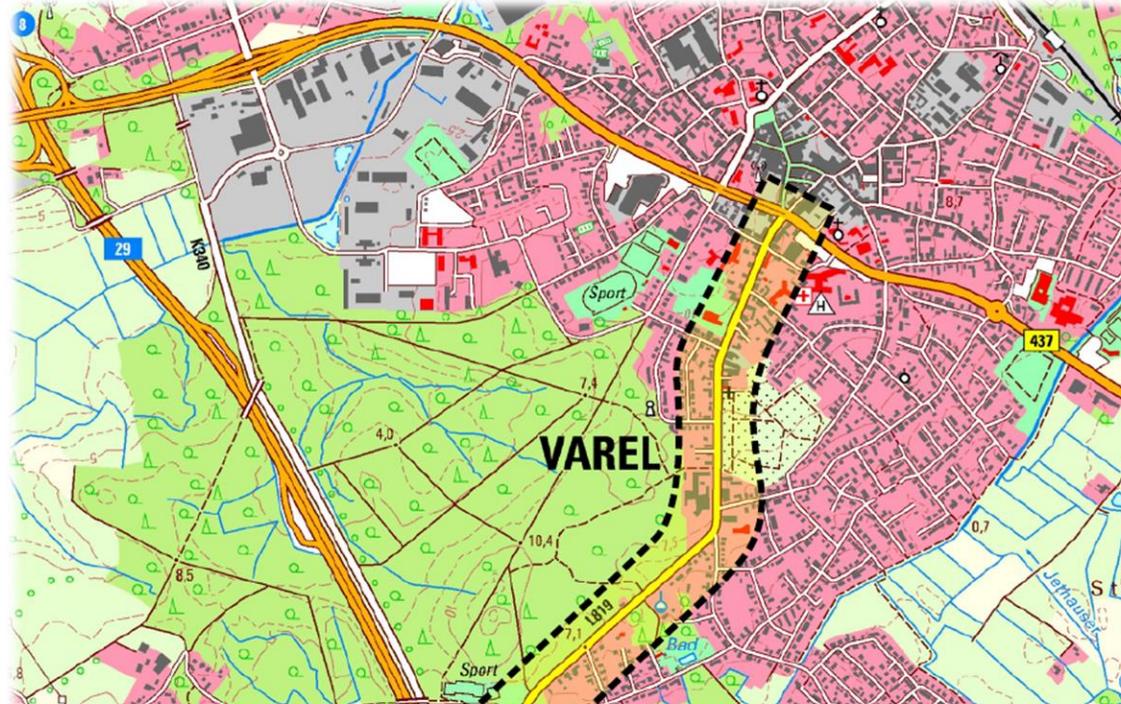


Ausschuss für Feuerwehr, Markt- und Ordnungsangelegenheiten, Straßen und Verkehr



Verkehrsführungen Oldenburger Straße

AGENDA

1. Untersuchung
Schwerlastverkehr
2. Maßnahmenplanung
Radverkehr



Untersuchung Schwerlastverkehr

Aufgabenstellung:

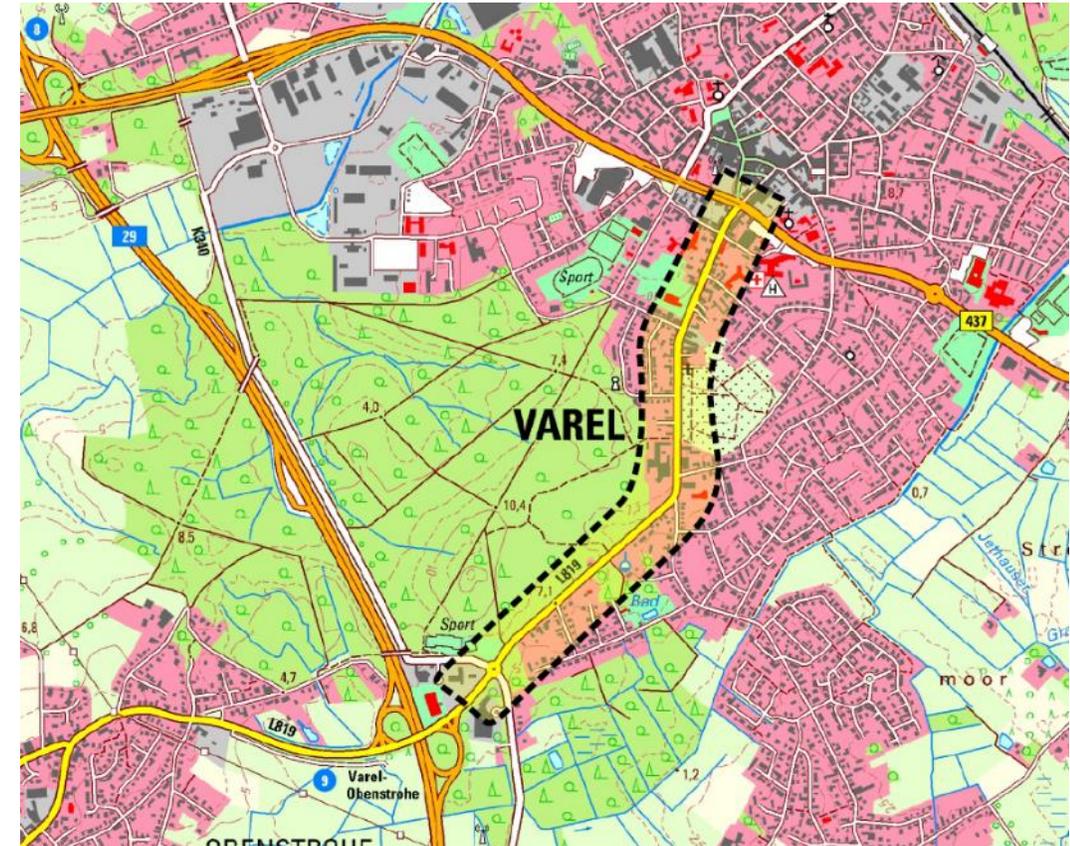
- Untersuchung der LKW-Verkehrs in der Oldenburger Straße hinsichtlich Durchgangs- und Ziel- und Quellverkehr
- Abschätzung der Möglichkeiten und Auswirkungen eines Durchfahrverbots für Kfz über 7,5 t

Untersuchungsmethodik:

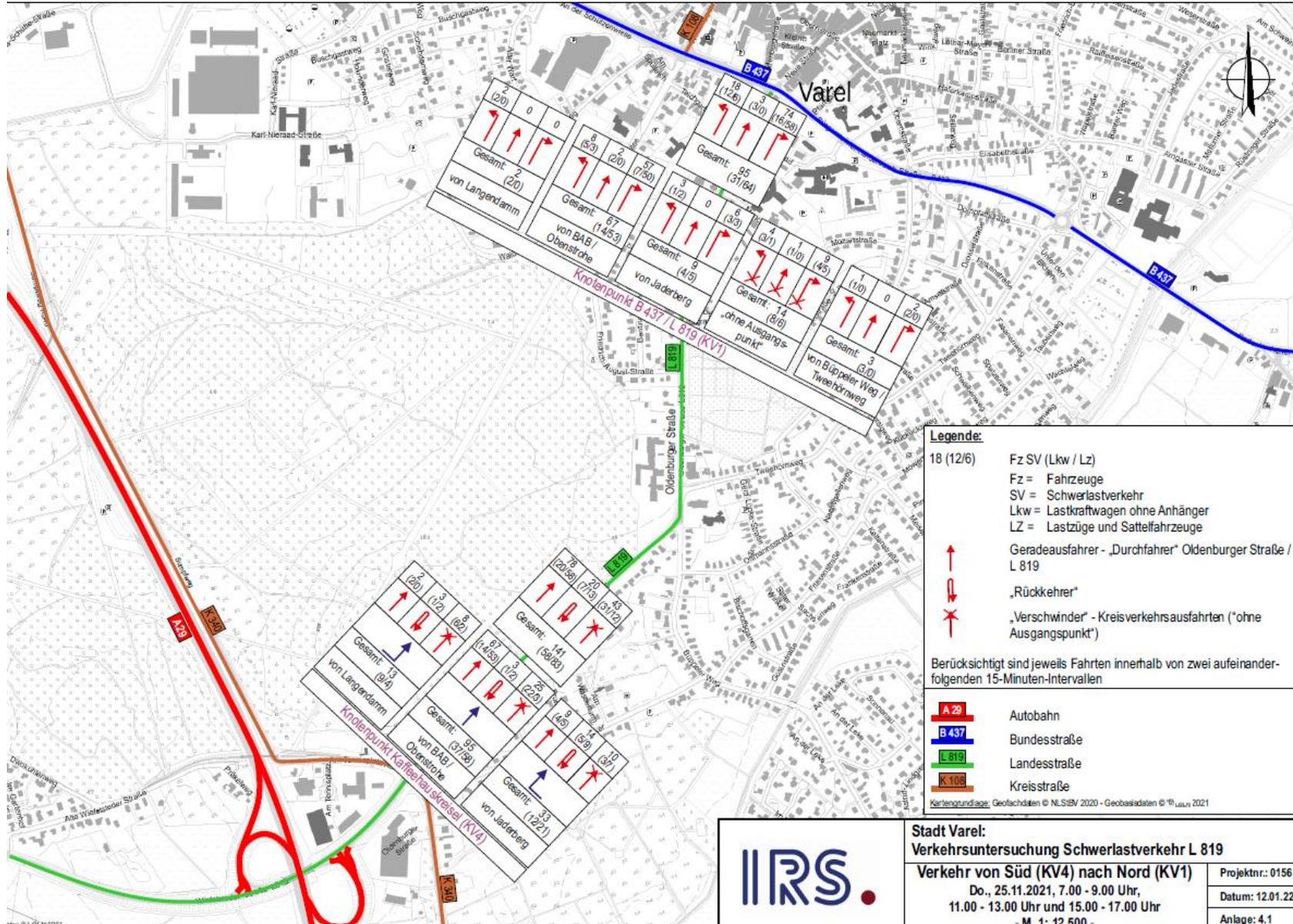
- **Kennzeichenverfolgung** in drei Zeitintervallen
- **Querschnittszählung** an der Oldenburger Straße
- **Hochrechnung** auf den täglichen Verkehr

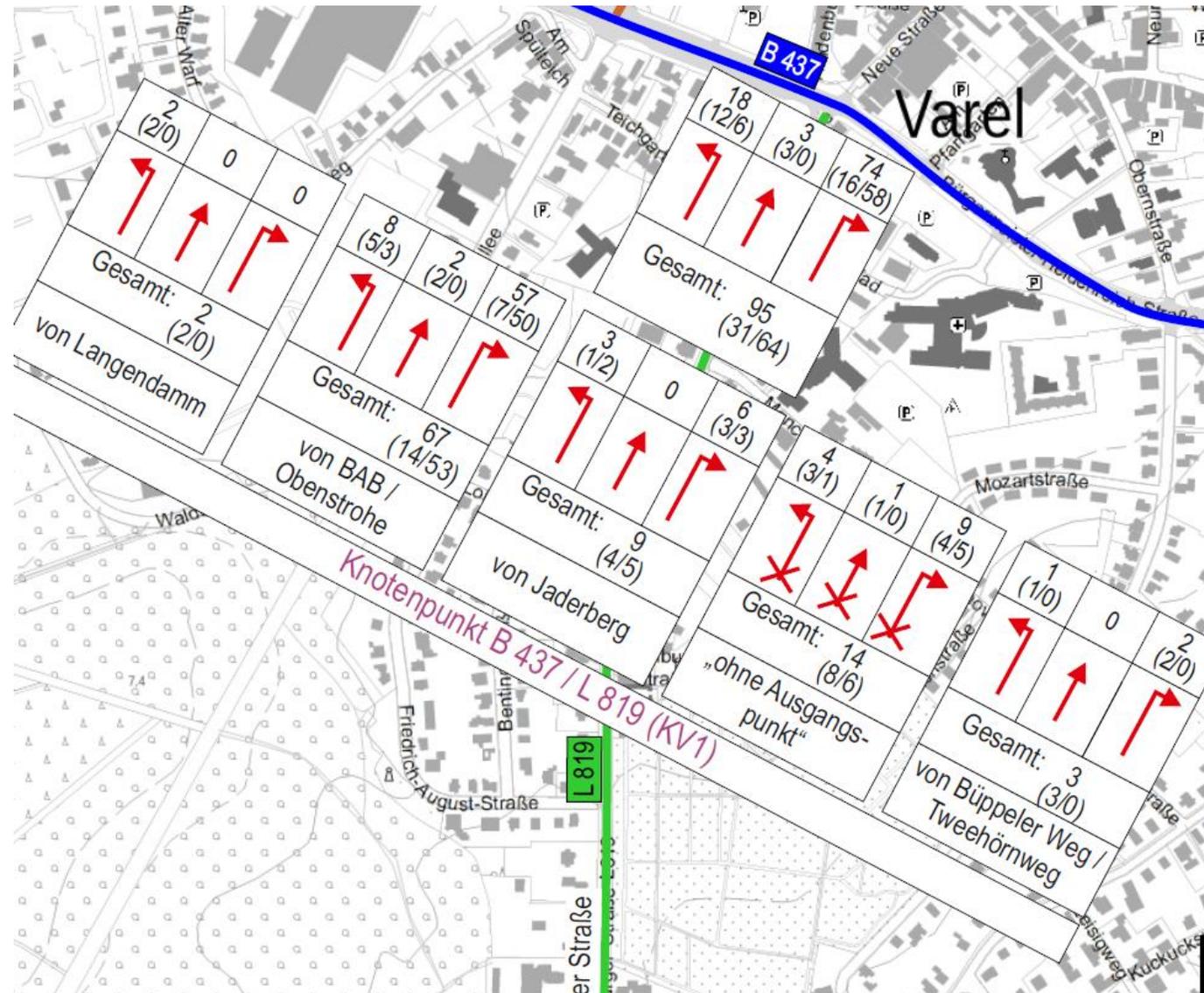
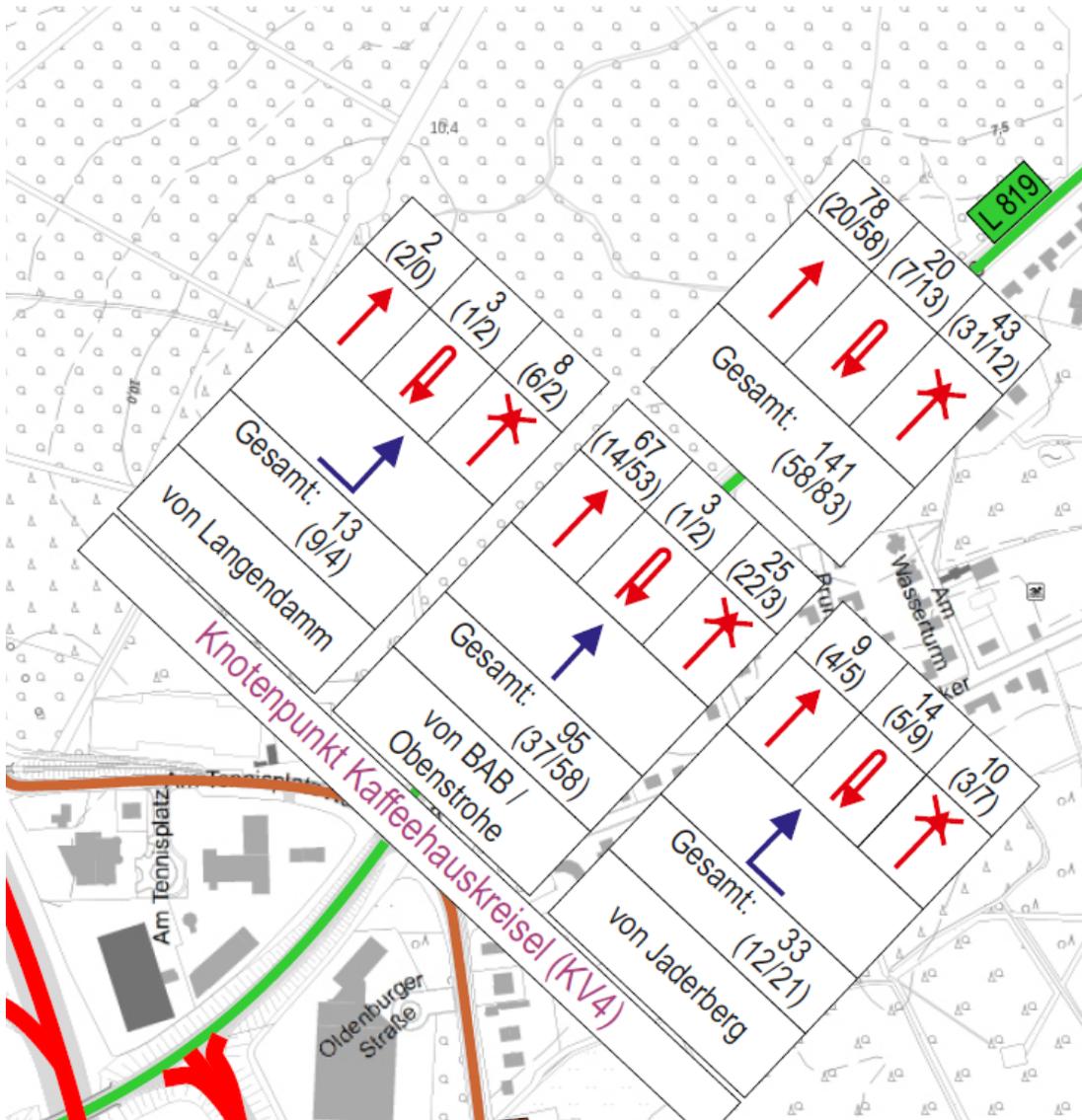
Ziele:

- Darstellung möglicher **Auswirkungen verkehrsrechtlicher Maßnahmen**

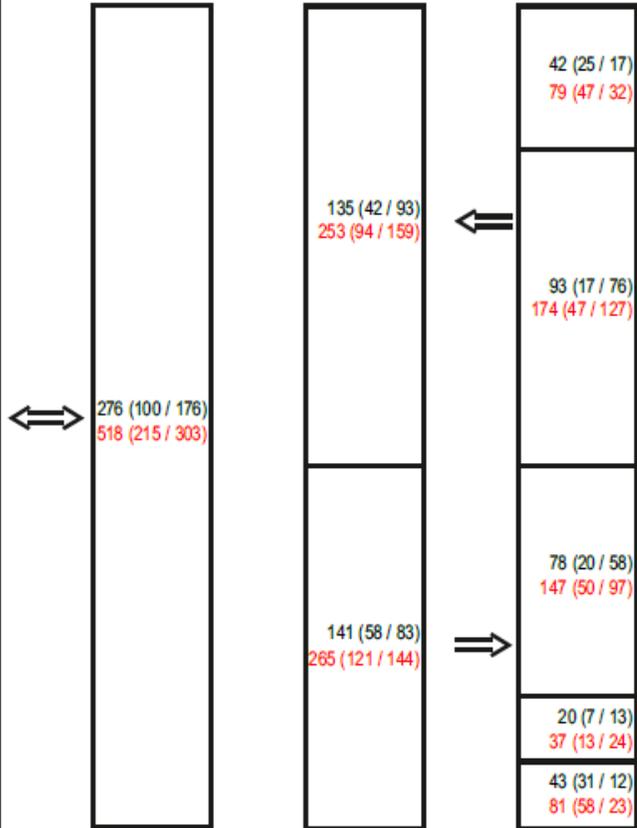


Untersuchungsgebiet Oldenburger Straße (L 819)

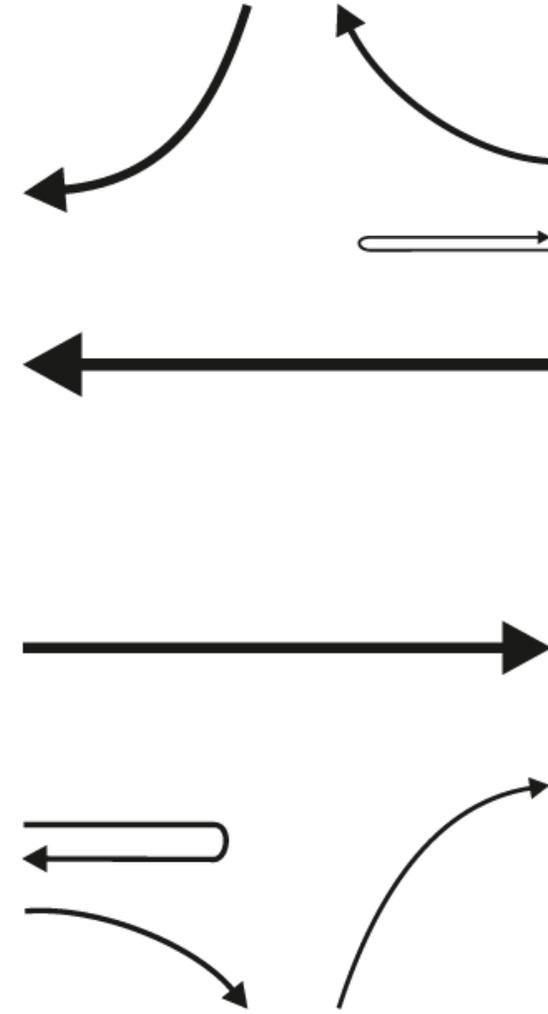




Oldenburger Straße (L 819) / Kaffeehauskreisel (KV4)



Oldenburger Straße (L 819) inkl. Tweehörnweg (KV2)
und Büppeler Weg (KV3)



Oldenburger Straße (L 819) inkl. Tweehörnweg (KV2)
und Büppeler Weg (KV3)

Oldenburger Straße (L 819) / B 437 (KV1)



Legende:

- 24 (13 / 11) Fz SV (Lkw / Lz) im Erhebungszeitraum
- 45 (27 / 18) Fz SV (Lkw / Lz) im DTV_{sv} (Hochrechnung 24h)
- Fz = Fahrzeuge
- SV = Schwerlastverkehr
- Lkw = Lastkraftwagen ohne Anhänger
- LZ = Lastzüge und Sattelfahrzeuge

Verlagerungspotenzial

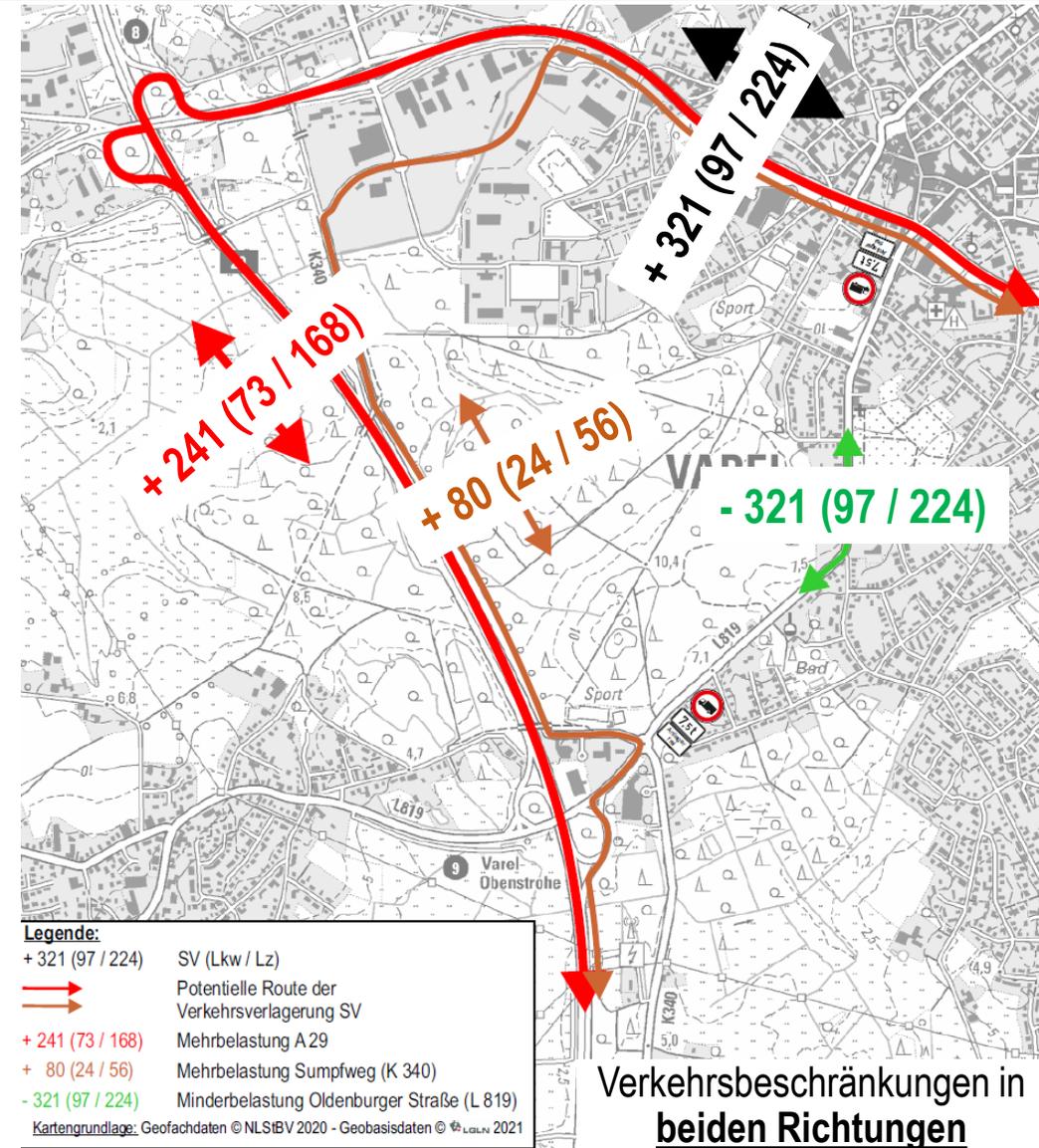
Annahme Verteilung:

- 75 % über BAB 29
- 25 % über Sumpfweg (K 340)

Verlagerungspotenzial
 insgesamt: ca. 60 %

Verlagerungspotenzial
 LKW: ca. 55 %

Verlagerungspotenzial
 Lastzüge: ca. 80 %

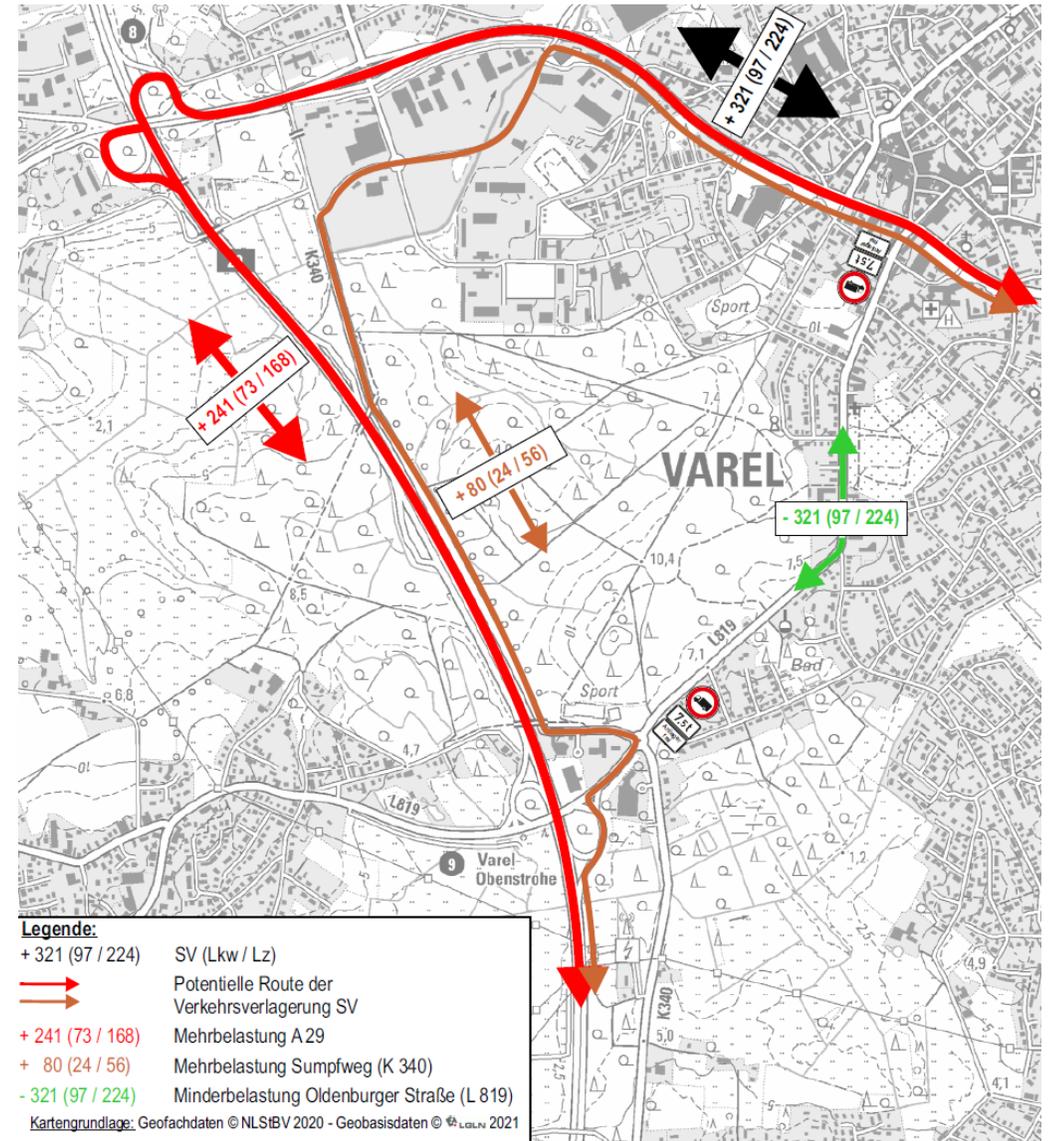


Schlussfolgerungen

- **Verlagerungen** des Schwerverkehrs potenziell möglich, Quell- und Zielverkehr bleibt jedoch.
- Nicht alle Verkehrsteilnehmer werden sich daran halten: Kontrollen sind schwierig.
- **Beschränkungen** dürfen **nur begründet** durchgeführt werden („besondere Gefahrenlage“).
z.B.: vorhandenes oder zu erwartendes Unfallgeschehen, vorhandene oder zu erwartende Bauschäden, zu hohe Lärmemissionen, ...
- **Netzfunktionen** berücksichtigen: Landesstraßen dienen der Aufnahme überörtlicher Verkehre.
- Eine **Umwidmung als kommunale Straße**, inkl. Übernahme der Baulast könnte möglich sein. Ein Lkw-Verbot ohne Vorhandensein der „besonderen Gefahrenlage“ kann auch dann nicht angeordnet werden.

Konsequenzen

- Erhöhte **CO₂-Emissionen** durch Umwege: ca. + 120 Tonnen CO₂ jährlich (entspricht ca. 1 Mio Pkw-Km)
- **Lärmentlastung** der Anlieger der Oldenburger Straße
- **Lärmzunahme** auf dem Sumpfweg und B 437

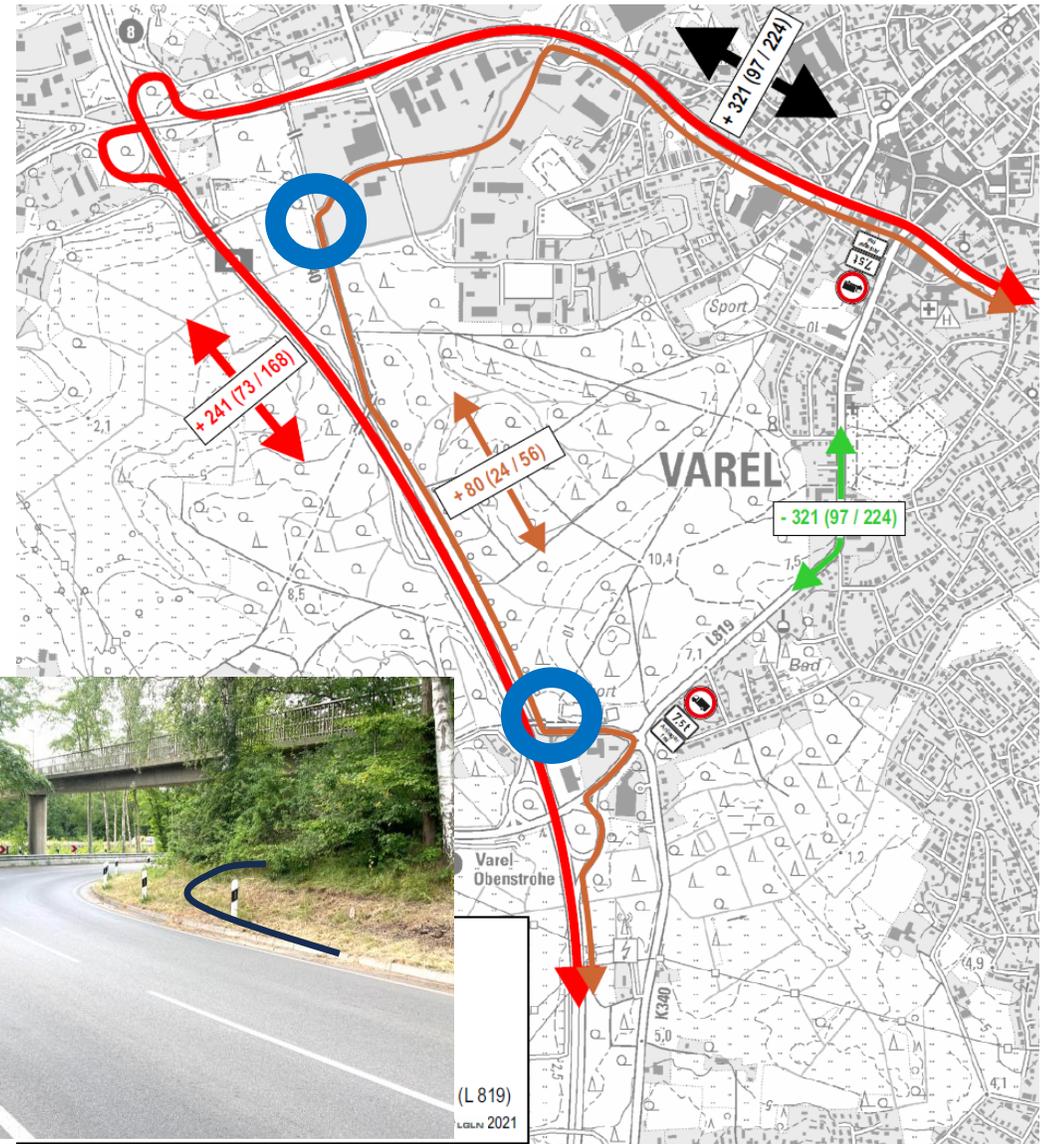


Konsequenzen

- Der **Sumpfweg** muss im Bereich Tennisplatz (Kurvenradius) und Leistweg ausgebaut werden (tangentielle Anbindung).
 Umfang der Ausbauten mit Baulastträger abzustimmen. Mindestens: Schleppkurven sich begegnender Lastzüge gewährleisten.

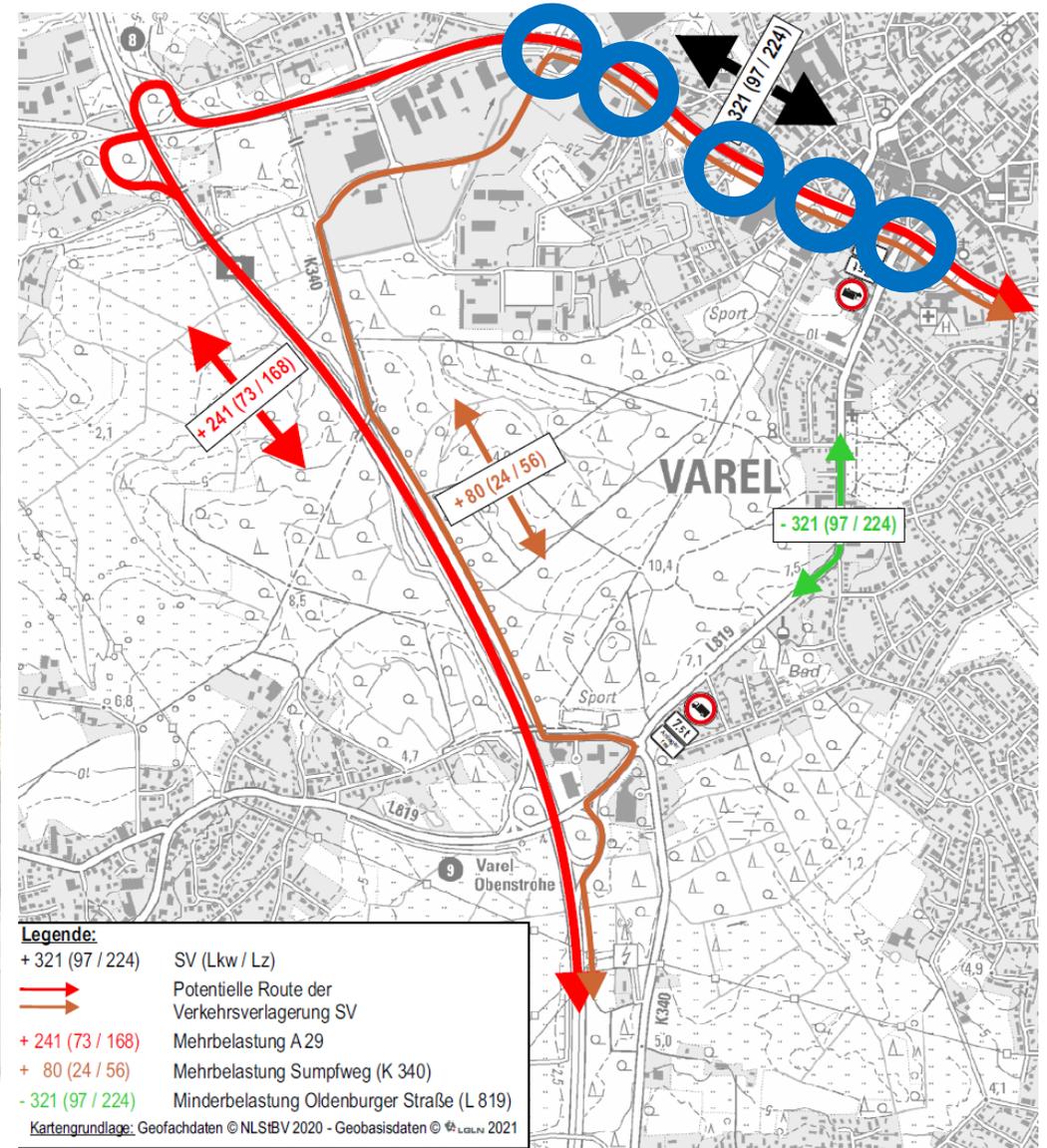


= Ausbau notwendig



Konsequenzen

- Änderung der **Signalprogramme entlang der B 437** notwendig. Leistungsfähigkeiten?

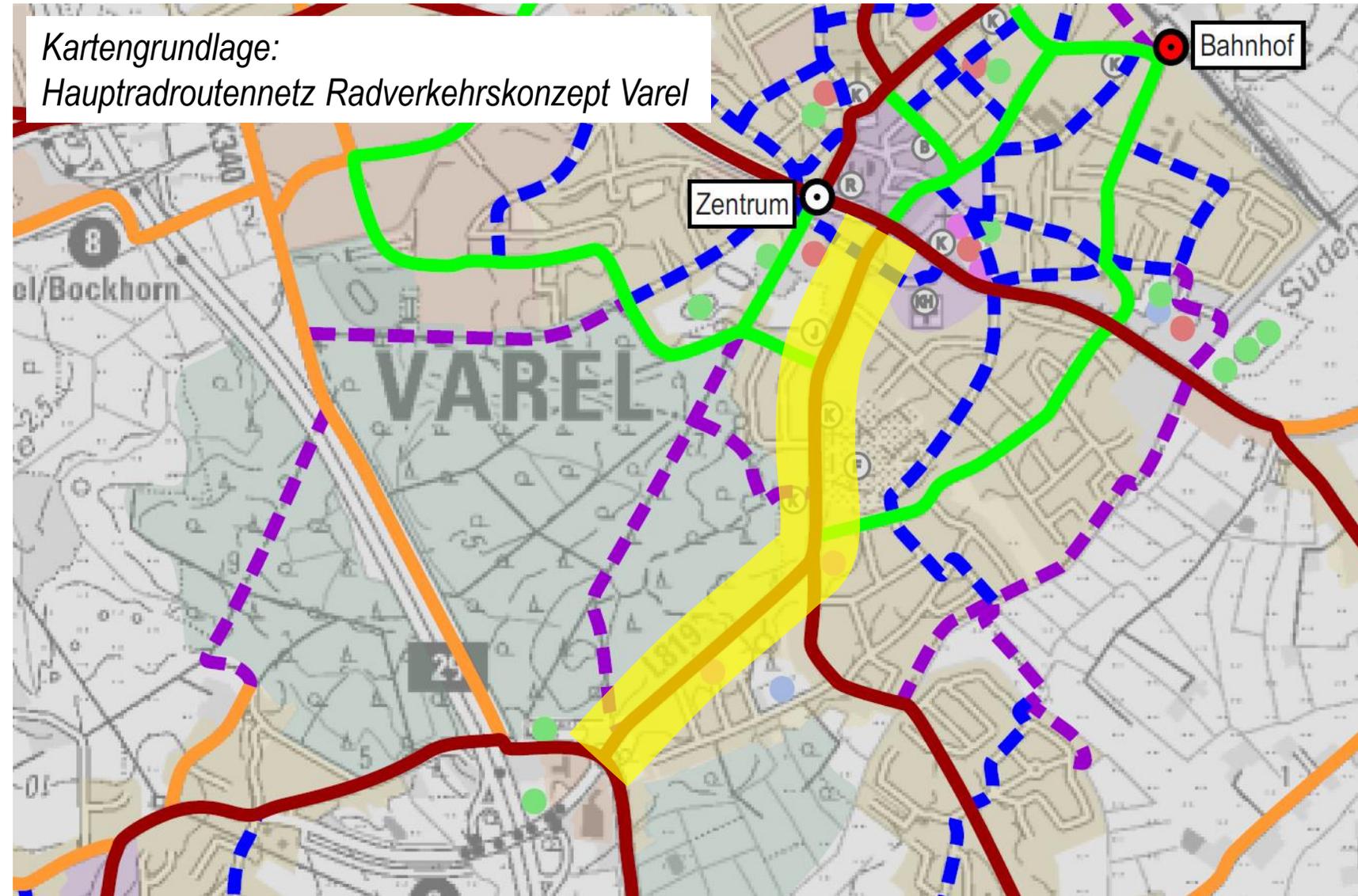


Zusammenfassung

- Etwa 300 Fahrzeuge des DTV-SV sind theoretisch verlagerbar.
- Alle anderen Fahrzeuge (Pkw, Anlieger-Schwerverkehr) werden weiterhin die Oldenburger Straße nutzen.
- Die B 437 wird stärker belastet.
- Die Leistungsfähigkeit der Signalanlagen der B 437 sollte detailliert geprüft werden.
- Zur Umleitung wäre ein Ausbau des Sumpfweges an mindestens zwei Stellen notwendig.
- Lkw-Verbot aus Gründen der Verkehrssicherheit aktuell nicht umsetzbar.
- Eine Halbierung der Verkehrsbelastung bringt eine Reduzierung der Lärmimmission von etwa 3 dB(A).
- **Die zu erwartende Abnahme des Schwerverkehrs muss gegen die Investitionen gerechnet werden. Eine unbedingte Empfehlung zur Sperrung der Oldenburger Straße für den durchgehenden Schwerverkehr ergibt sich aus der Untersuchung nicht.**

Maßnahmenplanung Radverkehr

- Planungsraum:
Oldenburger Straße vom
„Kaffeehauskreisel“ bis B
437
- Ziel: Verbesserung der
Radverkehrsführung
entlang der Oldenburger
Straße – netzschlüssig
und sicher.



Situation Radverkehr Oldenburger Straße



Situation Radverkehr Oldenburger Straße



Bereich 1

(Kaffeehauskreisel bis LSA Büppeler Weg oder Tweehörnweg)

Verbreiterung der Nebenanlage auf der Waldseite auf ca. 3,00 m + 0,75 m Sicherheitstrennstreifen, Zweirichtungsverkehr

Bereich 2

(Büppeler Weg bis Bleichenpfad)

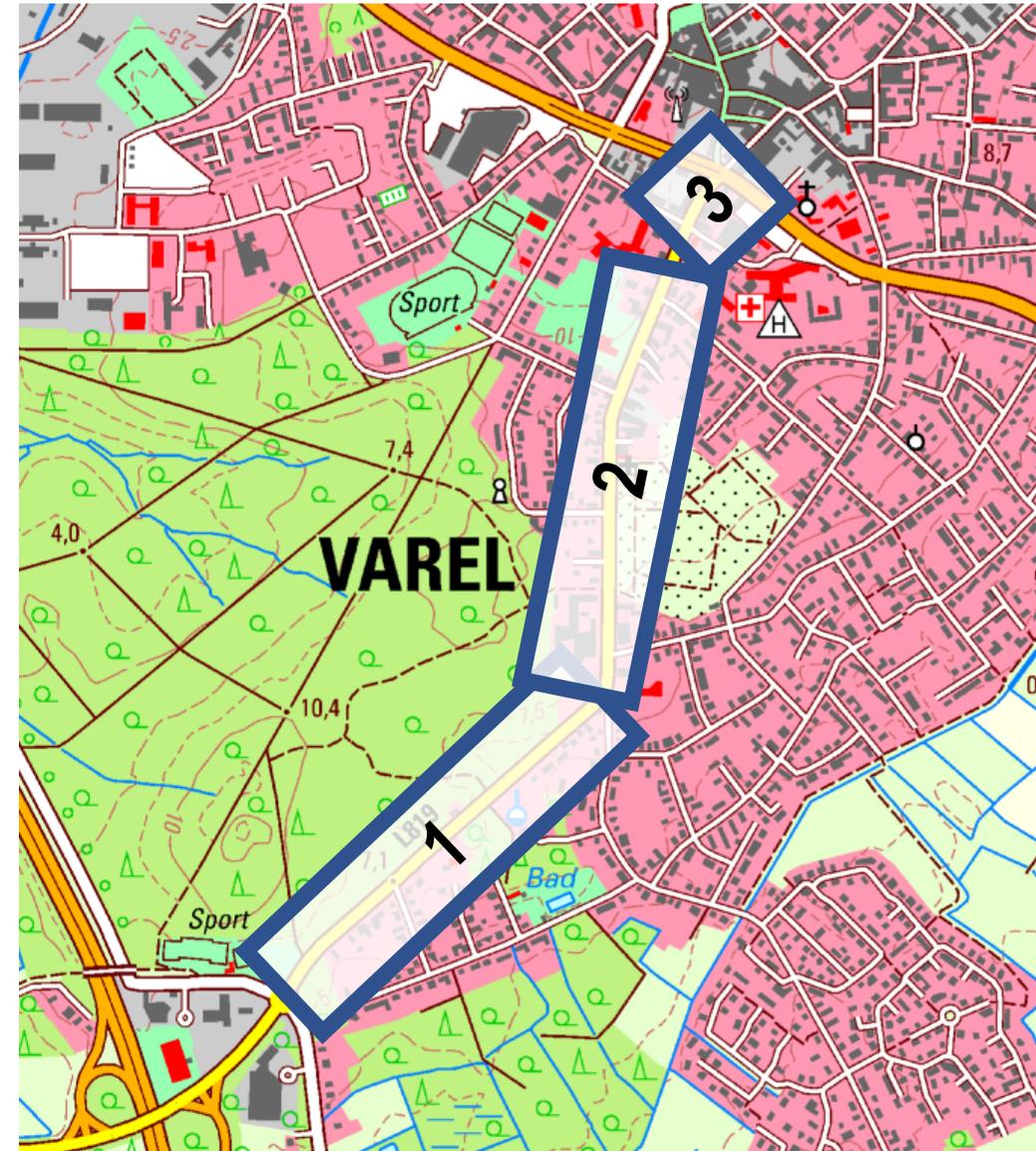
Richtung Zentrum: Anlage eines Radschutzstreifens
Anpassung / Optimierung der vorhandenen Lichtsignalanlagen

Bereich 3

(Bleichenpfad bis B 437)

Variantenauswahl:

Mischverkehr, Bordversatz und durchgehender Radschutzstreifen,
Bordversatz und Aufleitung auf die Nebenanlage



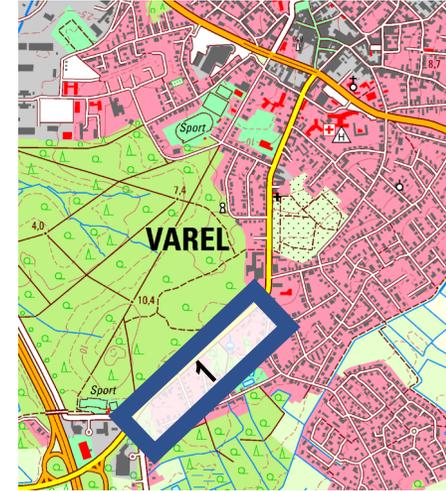
Bereich 1

(Kaffeehauskreisel bis LSA Büppeler Weg oder Tweehörnweg)

Verbreiterung der Nebenanlage auf der Waldseite auf ca. 3,00 m + 0,75 m
Sicherheitstrennstreifen, Zweirichtungsverkehr

vorläufige Kostenannahme: ca. 210.000 € netto, zzgl. Baunebenkosten


= mögliche
Richtung der
Verbreiterung

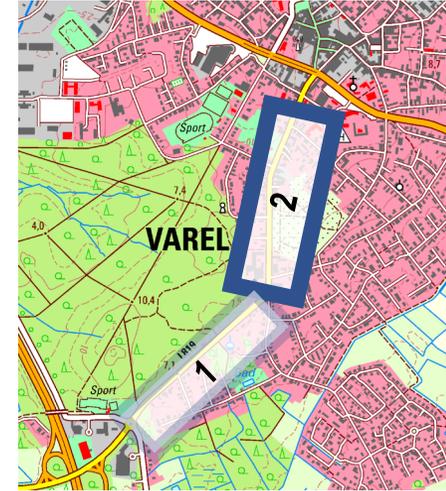


Bereich 2

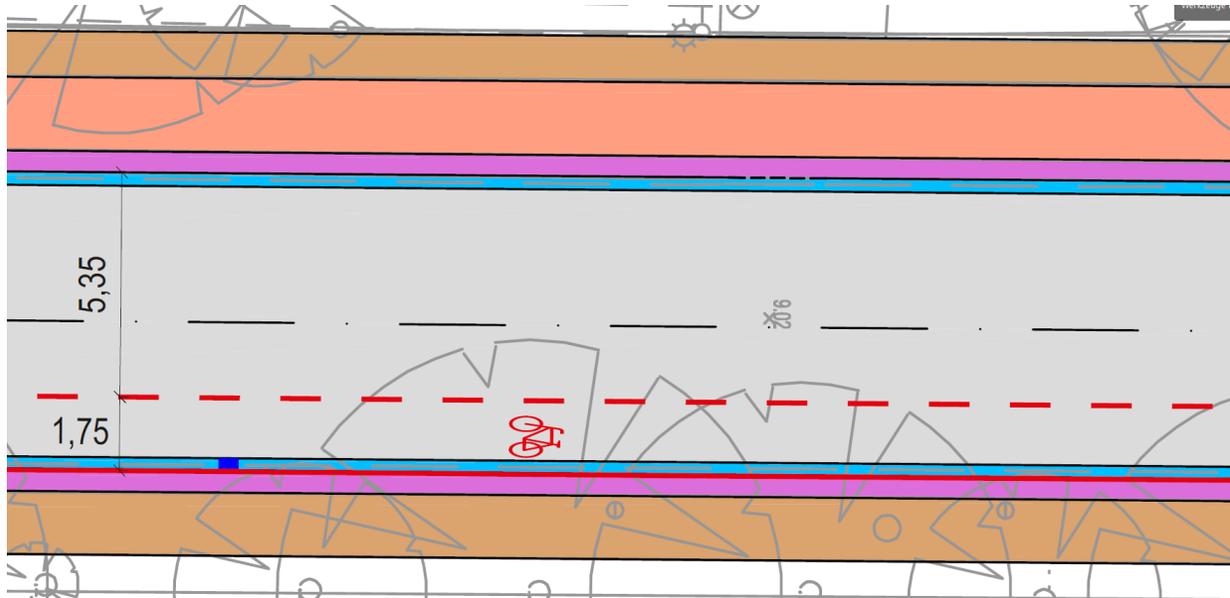
(LSA Büppeler Weg oder Tweehörnweg bis Bleichenpfad)

Richtung Zentrum: Anlage eines Radschutzstreifens
Anpassung / Optimierung der vorhandenen
Lichtsignalanlagen

vorläufige Kostenannahme Radschutzstreifen:
ca. 18.000 € netto, zzgl. Baunebenkosten



Einseitiger Radschutzstreifen in Fahrtrichtung Zentrum, 1,75 m Breite (Regelmaß ERA: 1,50 m)

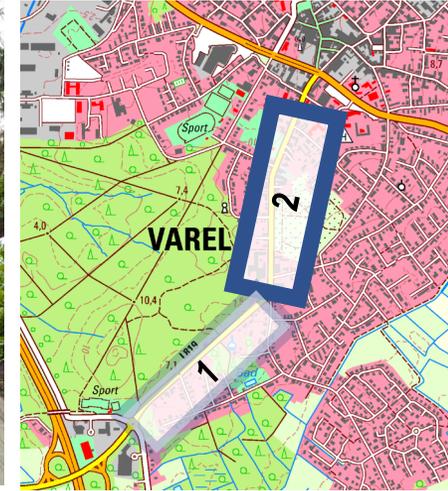


Beispiel Schloßplatz, Varel

Bereich 2

(LSA Büppeler Weg oder **Tweehörnweg** bis Bleichenpfad)

Richtung Zentrum: Anlage eines Radschutzstreifens
Anpassung / Optimierung der vorhandenen Lichtsignalanlagen

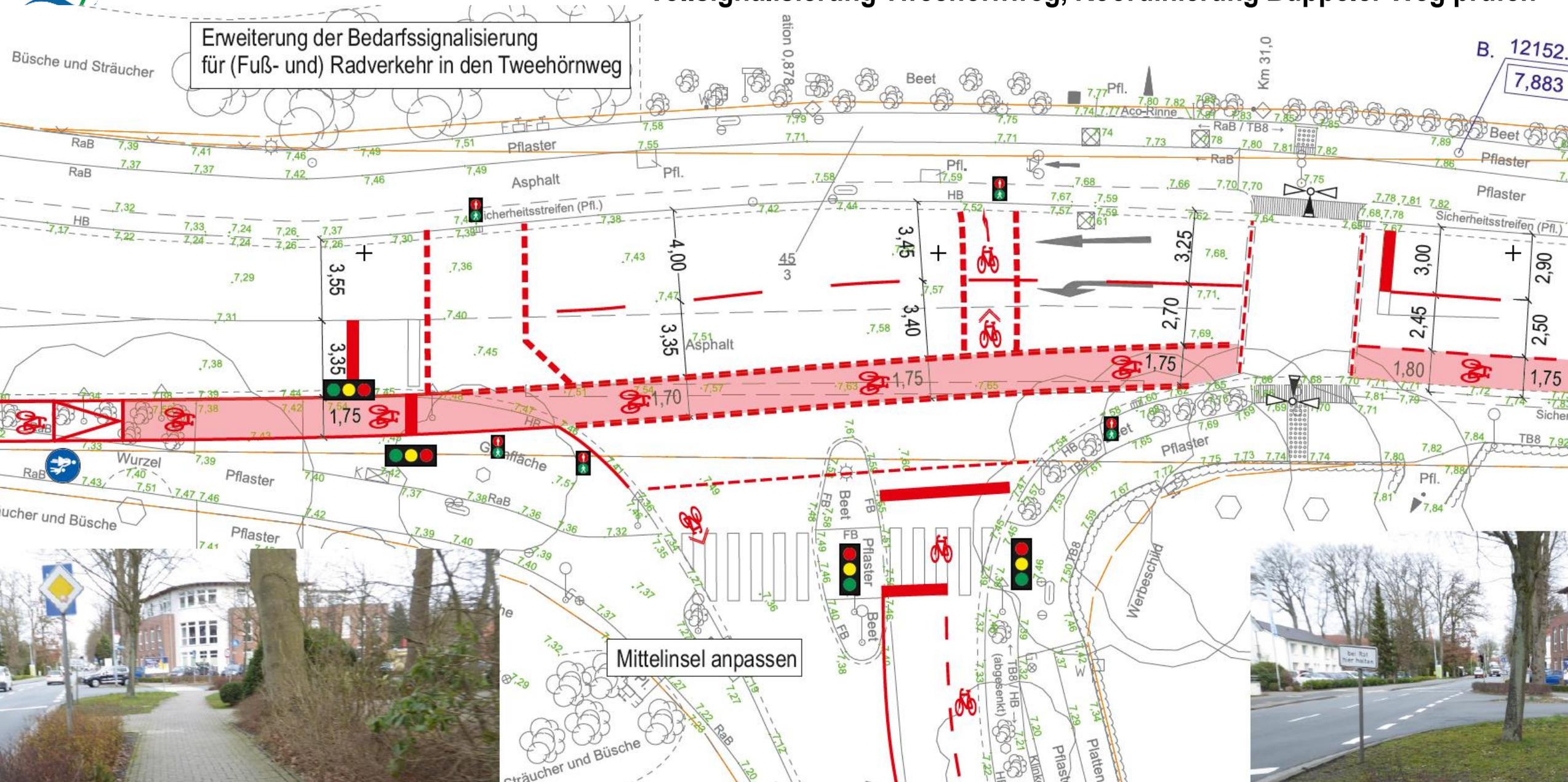


Lösung aller Betroffenheiten / Mängel des Knotenpunktes nur mit Vollsignalisierung lösbar.

Vorläufige Kostenannahme
LSA: 100.000 € netto, zzgl. Baunebenkosten

Vollsignalisierung Tweehörnweg, Koordination Büppeler Weg prüfen

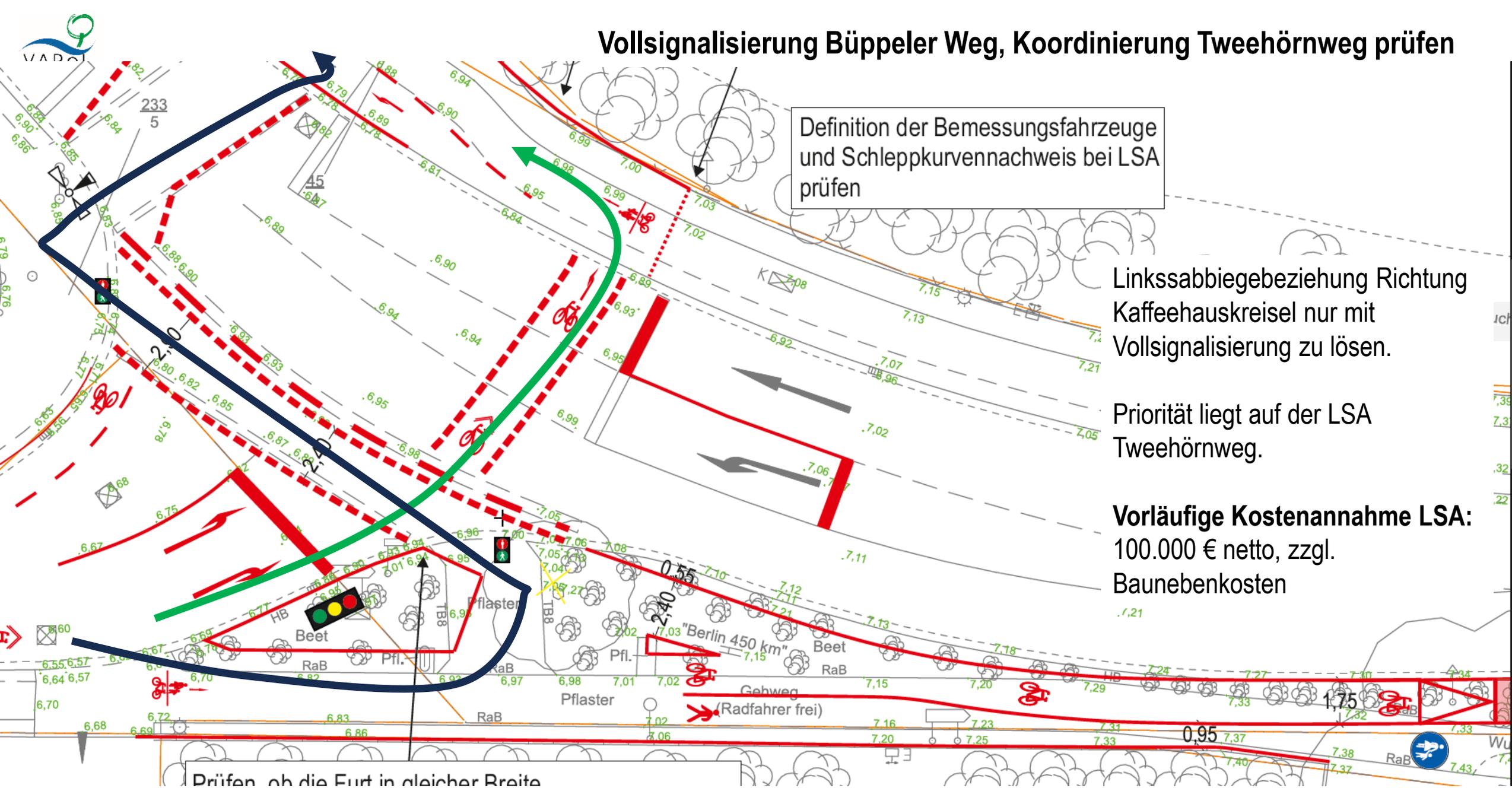
Erweiterung der Bedarfssignalisierung für (Fuß- und) Radverkehr in den Tweehörnweg



Mittelinsel anpassen



Vollsignalisierung Büppeler Weg, Koordinierung Tweehörnweg prüfen



Definition der Bemessungsfahrzeuge und Schleppkurvennachweis bei LSA prüfen

Linkssabbiegebeziehung Richtung Kaffeehauskreisel nur mit Vollsignalisierung zu lösen.

Priorität liegt auf der LSA Tweehörnweg.

Vorläufige Kostenannahme LSA:
100.000 € netto, zzgl. Baunebenkosten

Prüfen ob die Furt in gleicher Breite

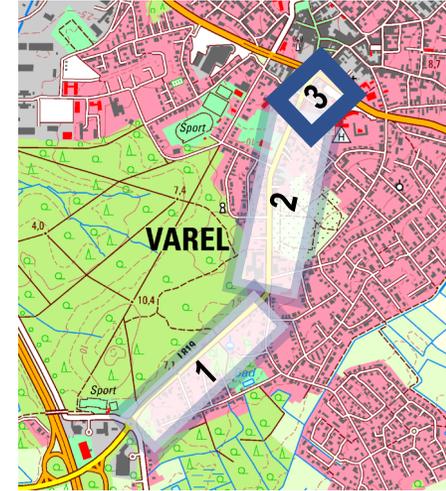
Bereich 3 (Bleichenpfad bis B 437)

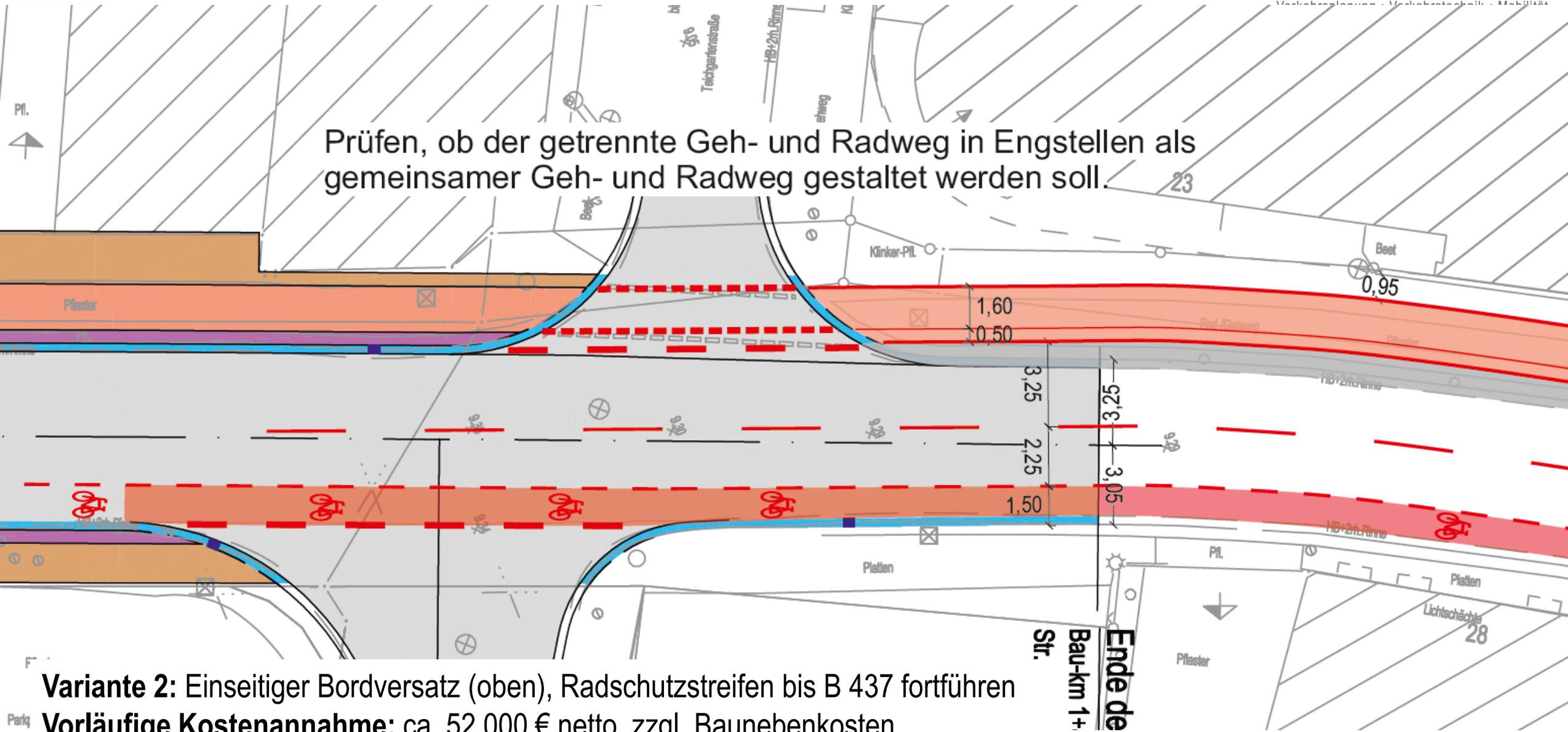
Variantauswahl:

Mischverkehr

Bordversatz und
durchgehender
Radschutzstreifen,

Bordversatz und Aufleitung auf
die Nebenanlage





Variante 2: Einseitiger Bordversatz (oben), Radschutzstreifen bis B 437 fortführen
Vorläufige Kostenannahme: ca. 52.000 € netto, zzgl. Baunebenkosten



Variante 3: Beidseitiger Bordversatz, Überleitung Radschutzstreifen auf die Nebenanlage
Vorläufige Kostenannahme: ca. 110.000 € netto, zzgl. Baunebenkosten

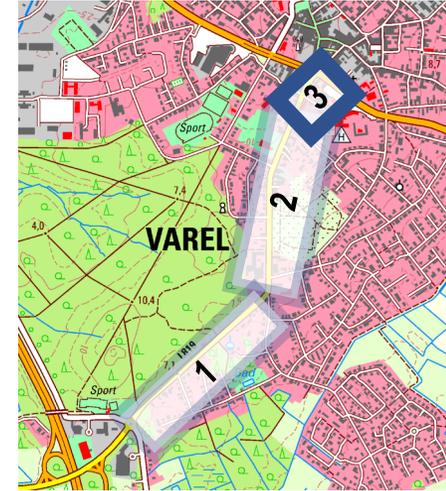
Bereich 3 (Bleichenpfad bis B 437)

Variantauswahl:

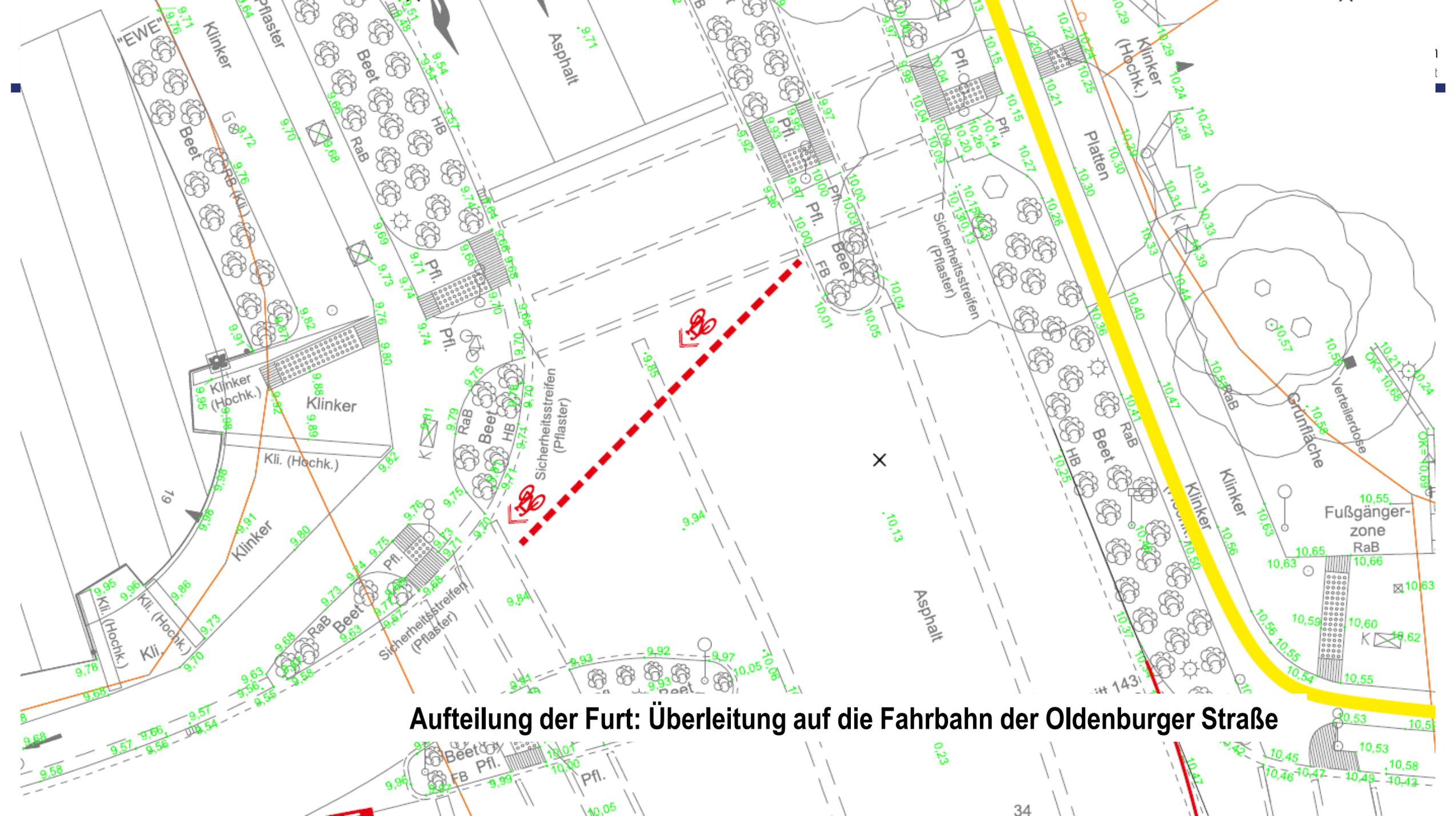
Mischverkehr

Bordversatz und
durchgehender
Radschutzstreifen,

Bordversatz und Aufleitung auf
die Nebenanlage



Variante 3: Beidseitiger Bordversatz, Überleitung Radschutzstreifen auf die Nebenanlage
Vorläufige Kostenannahme: ca. 110.000 € netto, zzgl. Baunebenkosten



Aufteilung der Furt: Überleitung auf die Fahrbahn der Oldenburger Straße

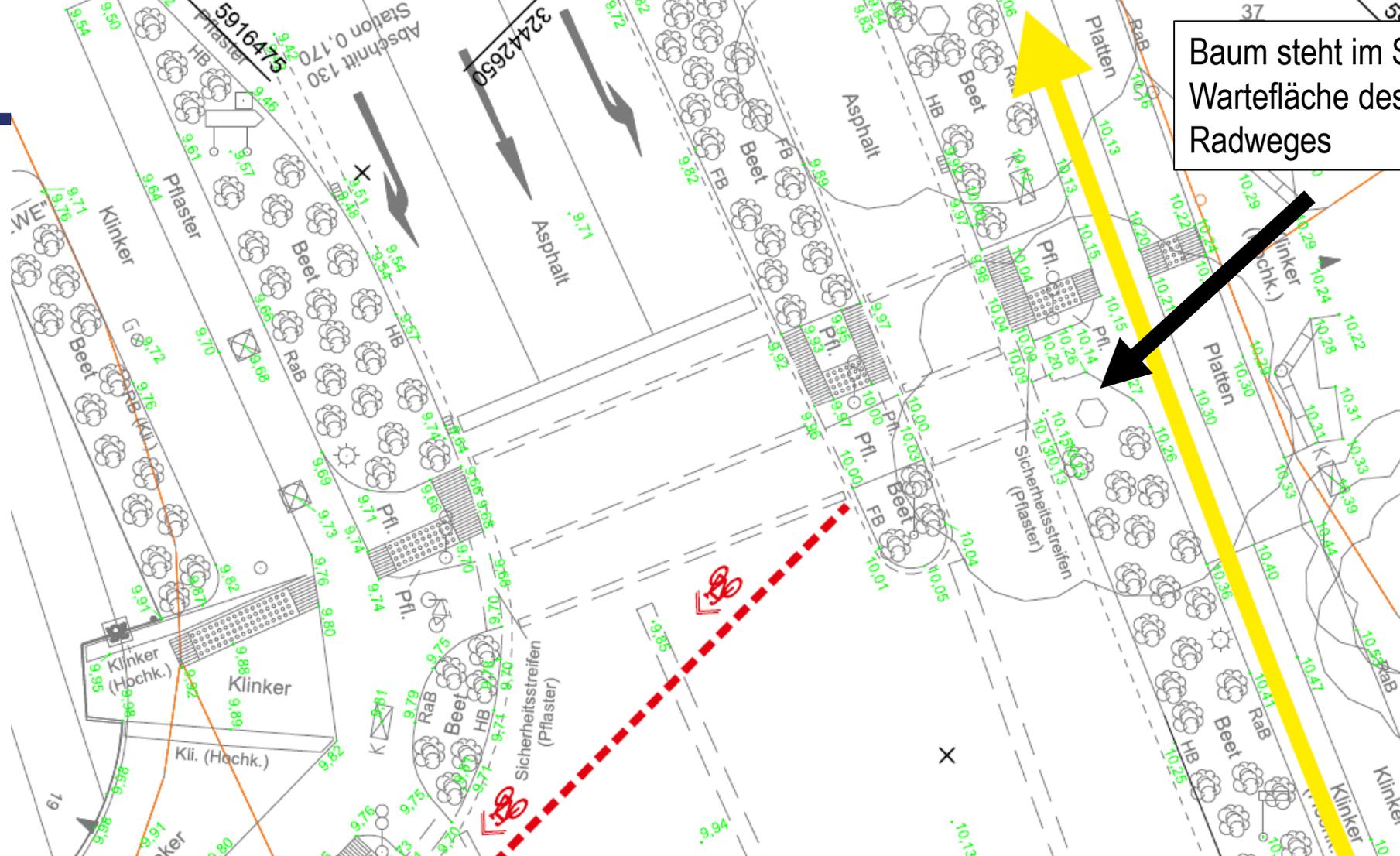






Baum steht im Sichtfeld auf die Wartefläche des Fuß- und Radweges





Baum steht im Sichtfeld auf die Wartefläche des Fuß- und Radweges

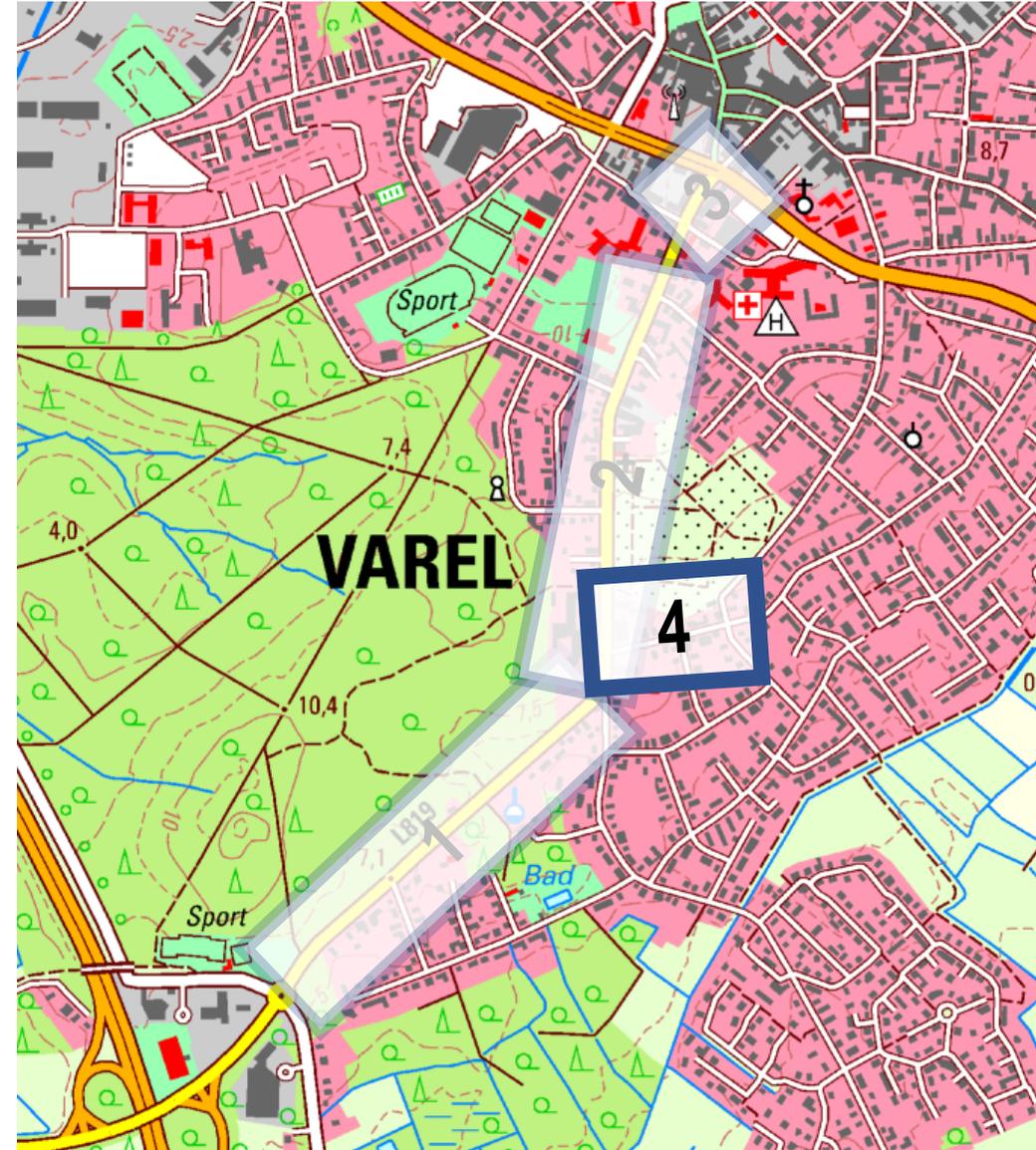
Möglichkeiten:

1. **Baum fällen** (günstig, gute Sichtverhältnisse, direkteste Fahrbeziehung, Umweltschutz?)
2. **Querungsstelle nach Norden verschieben** (teuer, weit abgesetzt (umwegig, Sichtbarkeit Fuß- und Radverkehr), weiterer Baum steht im Weg)
3. **Querungsstelle in den Knotenpunkt verschieben** (Überschneidung der Warteflächen gegenüberliegend, Sicht)

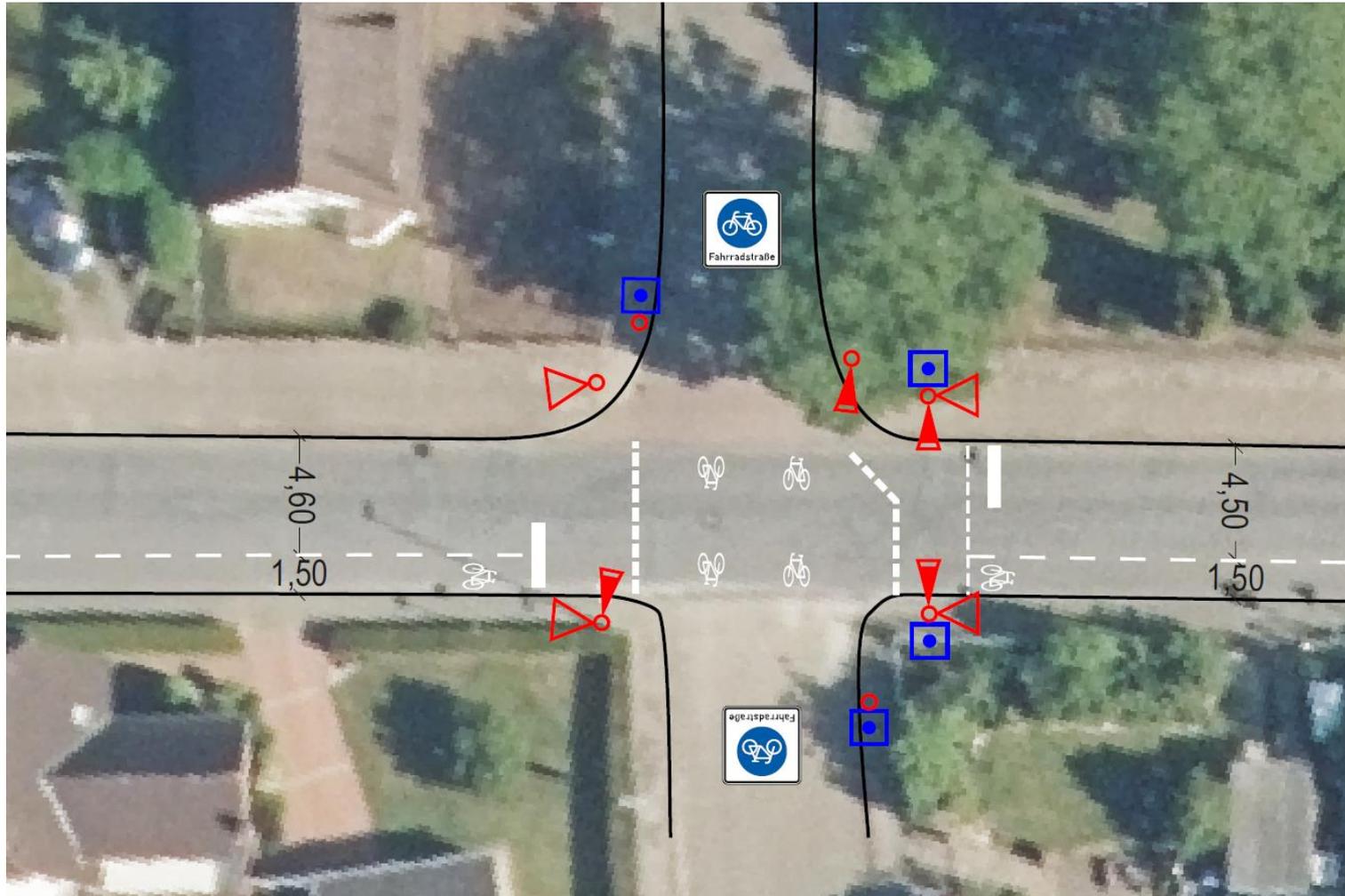
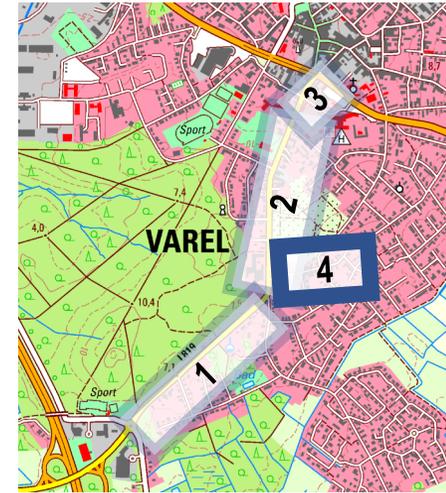
Bereich 4

(Alternativroute Tweehörnweg – Osterstraße)

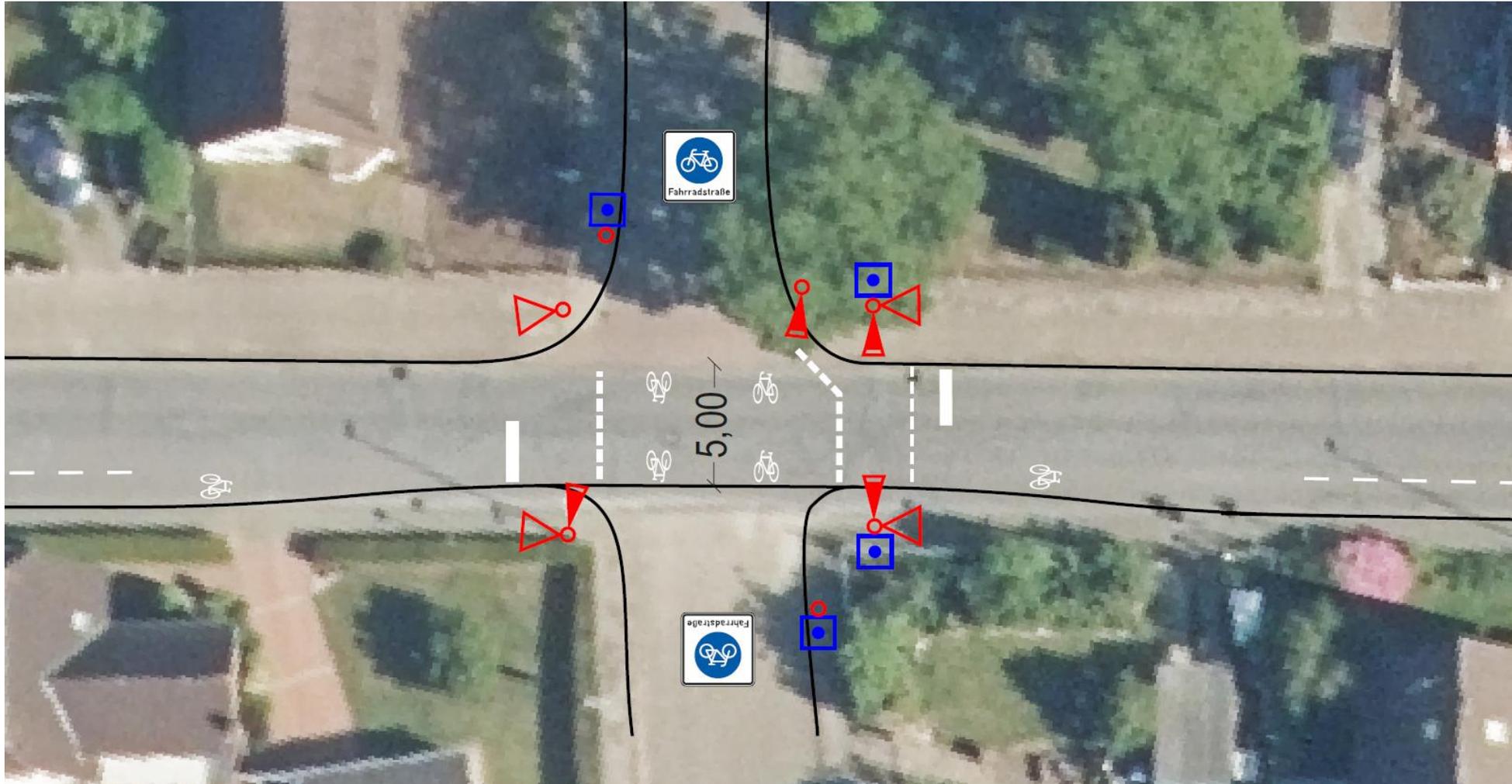
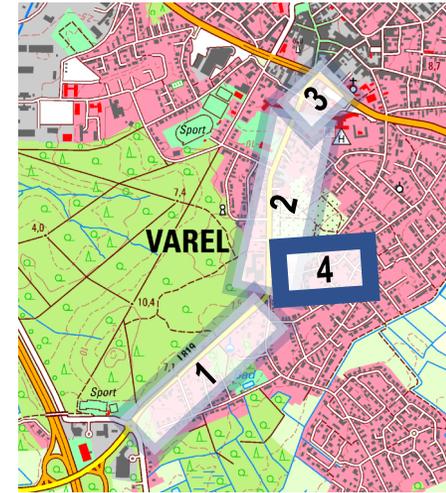
- Ausbau Tweehörnweg (perspektivische Entwicklungen?)
- Gestaltung des Knotenpunktes
Tweehörnweg / Osterstraße / Oltmannstraße
- Osterstraße als Fahrradstraße



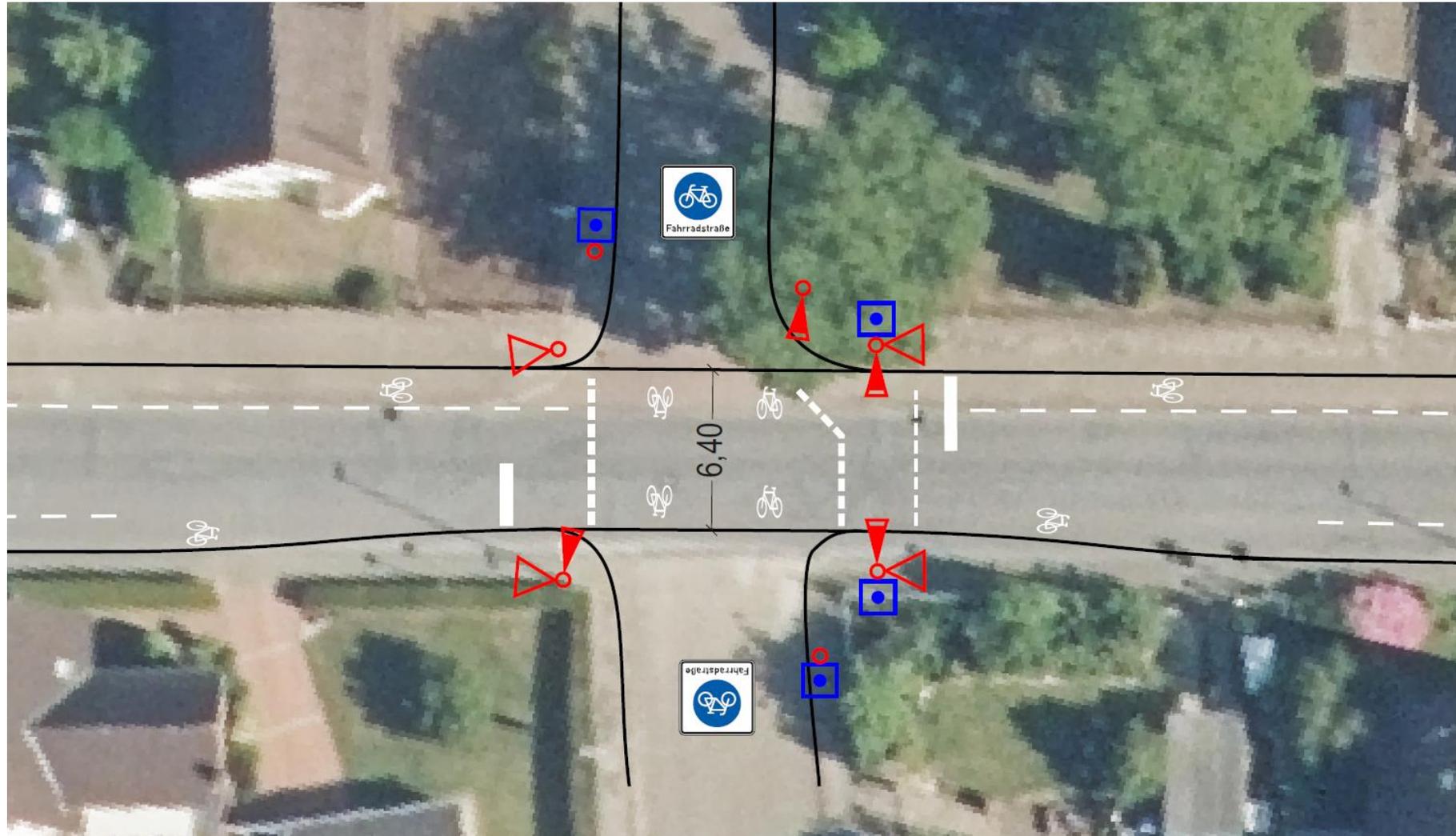
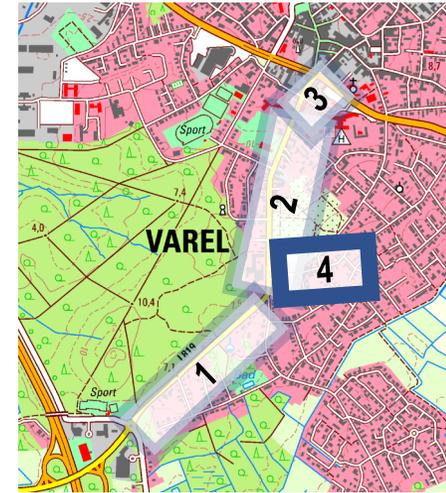
Bereich 4 (Alternativroute Tweehörnweg – Osterstraße): Variante 1



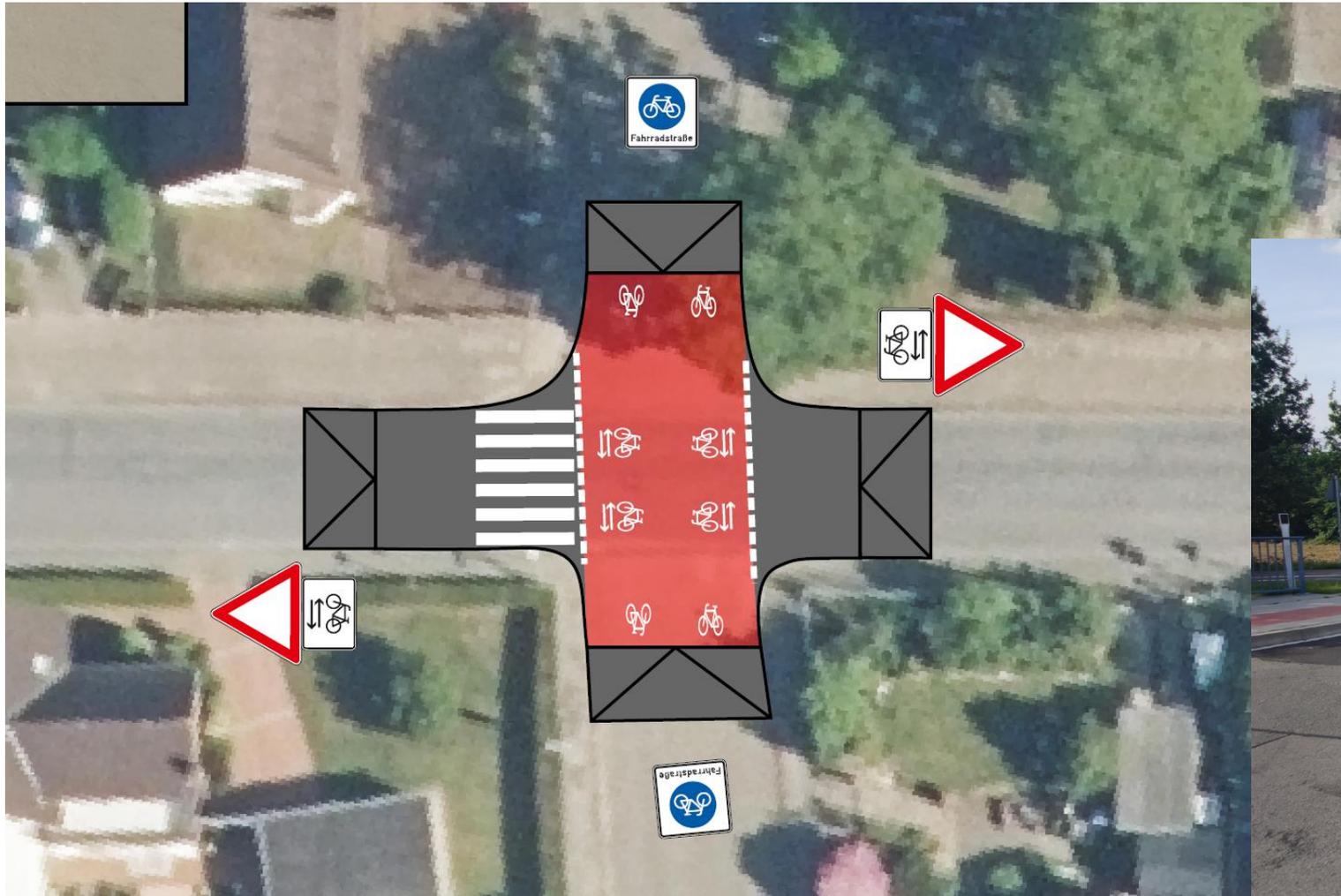
Bereich 4 (Alternativroute Tweehörnweg – Osterstraße): Variante 2



Bereich 4 (Alternativroute Tweehörnweg – Osterstraße): Variante 3



Bereich 4 (Alternativroute Tweehörnweg – Osterstraße): Variante 3



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

