

# Tweehörnweg

Antrag der ZV-Fraktion

Maßnahmen zur Verminderung des Verkehrs im Tweehörnweg



# Vorgeschlagenen Maßnahmen

1. Überprüfung, ob der Tweehörnweg in Werbebroschüren der Fremdenverkehrsbetriebe aus der Wesermarsch als offizielle Umleitung beworben wird und ggfs. Rücksprache mit den Verursachern,
2. Stärkung des Verkehrsflusses auf der L 819 durch Reduzierung des Lastkraftwagenverkehrs,
3. Stärkung des Verkehrsflusses auf der B 437 durch Einrichtung einer „grünen Welle“,
4. Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit entlang des gesamten Tweehörnweges auf 30 km/h,
5. Einrichtung einer Fußgängerlichtsignalanlage im Tweehörnweg im Bereich des Überganges Dohlenweg / Fritz-Eilers-Straße

# **Zu Nr. 1 „Werbebroschüren“**

Über eine offizielle Ausweisung als Umleitungsstrecke in Broschüren liegen der Stadt Varel keine Informationen vor.

**Zu Nr. 2 „LKW-Verbot auf der L 819“**

# Verbote des fließenden Verkehrs gem. § 45 Abs. 1 - 1j i.V.m. Abs. 9 StVO

Konkretisierende Voraussetzung:

Insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt.

= sogenannte **besondere Gefahrenlage**

# Ausnahmen

gem. § 45 Abs. 9 S. 4 und Abs.10 StVO

Das Vorliegen der besonderen Gefahrenlage ist nicht Voraussetzung bei Anordnungen z.B. von Fahrradschutzstreifen, Fahrradstraßen, Busfahrstreifen, ...

Eine Ausnahme liegt hier nicht vor.

# Besondere Gefahrenlage

Die Nutzung einer Landesstraße durch Lastkraftwagen stellt an sich erstmal keine besondere Gefahrenlage dar, denn Landesstraßen dienen dazu, den überörtlichen Verkehr aufzunehmen.

Bezüglich des Schwerlastverkehrs auf der L819 gab es in der Vergangenheit bereits diverse Anfragen zu Durchfahrtsverboten, Haltverboten und Geschwindigkeitsreduzierungen, welche nach intensiver Prüfung wiederholt aufgrund fehlender Ermächtigungsgrundlagen nicht umgesetzt werden konnten:

- 1987 Antrag der Unabhängigen Wählergemeinschaft (UWG) auf Neubau der „Nordost-Umgehung“ mit Anbindung an die B 437 hinter Hohenberge, um den Forderungen der Anlieger bzgl. Der Gefahren und Beeinträchtigungen durch den Schwerlastverkehr gerecht zu werden.
- 1991 Antrag der Interessengemeinschaft Oldenburger Straße auf sofortige Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung (u.a. Verbot für Schwerlastverkehr) an das Ministerium, an die NLStBV und die Stadt Varel
- 1999 Antrag einer Anwohnerin auf Maßnahmen zur Lärminderung (u.a. Gewichts- und Geschwindigkeitsreduzierung)
- 2005 Schreiben (bzw. Petition) der Interessengemeinschaft an Nds. Ministerpräsidenten und Bitte um Unterstützung

2011 Verbot für Lastkraftwagen und Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h

Bereits im Jahr 2011 wurde aufgrund der Anträge vom 20.12.2010 zur Durchsetzung eines LKW-Verbotes und einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h für alle Kraftfahrzeuge durch die Nds. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr eine Lärmschutzberechnung durchgeführt. Grundlage für diese Berechnung ist unter anderem die Verkehrsmessung aus dem Jahr 2010.

Die Berechnung ergab, dass die Lärmwerte nicht überschritten werden und damit eine verkehrsrechtliche Anordnung aus Lärmschutzgründen nicht zulässig ist.

Daraufhin hat die Verwaltung den Antrag auf Umsetzung eines dauerhaften LKW-Verbots und der Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h abgelehnt.

Gegen diese Ablehnung wurde durch die Antragsteller Klage eingereicht. Die Einschätzung der Verwaltung wurde im Jahr 2013 durch das Verwaltungsgericht Oldenburg bestätigt.

2013 Überprüfung einer Anordnung aus Lärmschutzzwecken:

Im Anschluss an die Sanierung der L819 wurde die NLStBV im Jahr 2013 durch die Stadt Varel erneut um eine Lärmberechnung und Mitteilung gebeten, ob Möglichkeiten einer dauerhaften Geschwindigkeitsreduzierung für den Schwerlastverkehr bestehen. Die Prüfung ergab, dass die Verkehrsbelastung sich im Vergleich zu den Jahren 2010 und 2011 verringert hat, sodass eine dauerhafte Reduzierung auf 30 km/h weiterhin nicht in Betracht kommt.

Ergebnisse der Messungen DTV-Wert (Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke):

2010: rund 13.000 Kfz/24h

2011: rund 13.300 Kfz/24h

2013: rund 10.000 Kfz/24h.

2020 Antrag eines Bürgers am 06.11.2020 direkt beim Ministerium Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung für auf Anordnung eines LKW-Verbots und Rückstufung der Landesstraße zu einer Kreisstraße sowie Führung des LKW-Verkehrs über die Kreisstraße K 340 (Sumpfweg)

Ablehnung durch das Nds. Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung mit Schreiben vom 09.02.2021.

2021 Antrag der Fraktion Zukunft Varel auf Anordnung eines LKW-Verbots auf der L 819 und Umleitung des LKW-Verkehrs über die Kreisstraße K 340 (Sumpfweg)

In der Ausschusssitzung am 17.06.2021 wurde den Ausschussmitgliedern mitgeteilt, dass die gesetzlichen Voraussetzungen für die beantragten Maßnahmen nicht erfüllt werden und auch Gespräche mit dem Straßenblaulastträger zu keiner anderen Rechtsauffassung geführt haben. Aus dem Gespräch wurde ersichtlich, dass es für die geforderten Gespräche mit dem Ministerium notwendig sei ein entsprechendes Verkehrsgutachten erstellen zu lassen. Der Ausschuss stimmte dem zu.

Dieser Vorschlag wurde daraufhin durch das Ingenieurbüro IRS geprüft und das (negative) Ergebnis dem Ausschuss in der Sitzung am 17.07.2023 durch eine Präsentation mitgeteilt.

Im Anschluss wurde das Ministerium mit Schreiben vom 25.09.2023 um die Erteilung einer Ausnahmegenehmigung zur Anordnung einer Gewichtsbeschränkung auf der L819 gebeten.

Diese Anfrage wurde mit Schreiben vom 07.11.2024 von Minister Lies abgelehnt. Das Ministerium verwies darauf, dass der Gesetzgeber mit § 45 Abs. 1 S. 1 u. S. 2 Nr. 3 StVO den Straßenverkehrsbehörden eine mögliche Anordnungsbefugnis zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm eingeräumt hat. Der Gesetzgeber habe damit die betreffende Eingriffsmöglichkeit festgelegt und abschließend geregelt. Eine Ausnahme von dieser Regelung würde dem Willen des Gesetzgebers widersprechen.

Im Vergleich zu der Lärmberechnung im Jahr 2011, lag die der Lärmberechnung zugrunde liegende Verkehrsstärke unterhalb der im Jahr 2010 gemessenen Verkehrsstärke, sodass eine Anordnung zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm nicht möglich ist.

Ergebnisse der Verkehrsmessungen (DTV-Wert):

2010: rund 13.000 Kfz/24h (Allg. Straßenverkehrszählung 2010 - NLStBV)

2011: rund 13.300 Kfz/24h

2013: rund 10.000 Kfz/24h

2015: rund 9.500 Kfz/24h (Allg. Straßenverkehrszählung 2015 – NLStBV)

2019: rund 9.200 Kfz/24h

2021: rund 8.500 Kfz/24h (Tages-Querschnittsmessung Ingenieurbüro IRS),

2021: rund 12.241 Kfz/24h (Allg. Straßenverkehrszählung 2021 - NLStBV)

Die von der NLStBV durchgeführten Messungen zeigen zudem an, dass sich die Belastung durch Schwerverkehr (Busse, LKW > 3,5 t zul. Gesamtgewicht u. Lastzüge) verringert hat

2010: rund 1.100 Kfz/24h

2015: rund 700 Kfz/24h

2021: rund 400 Kfz/24h

Eine weitere Verkehrsmessung wurde 2025 durch die NLStBV durchgeführt, die Werte sind noch nicht veröffentlicht.

# Fazit:

Ein Verbot für Lastkraftwagen auf der L 819 kann weiterhin nicht angeordnet werden.

# Zu Nr. 3 „Grüne Welle“

Anlässlich ähnlich lautender Anfragen wurde bereits 2014 durch das damalige Ingenieurbüro IST aus Schortens eine Verkehrsuntersuchung zu diesem Thema durchgeführt.

Seit dieser Untersuchung erfolgten keine grundlegenden Änderungen, so dass das Ergebnis der Untersuchung auch heute noch Gültigkeit hat.

Entsprechend der Untersuchungsergebnisse ist eine Grüne Welle aufgrund der unterschiedlichen Anzahl von Fahrbahnen und Einmündungen und der unterschiedlichen Belastungen nur in eine Richtung möglich. Die Verkehrsteilnehmer der Nebenäste würden bei einer Gleichschaltung der Knotenpunkte Neue Str., Windallee, der Zufahrt Famila, Waisenhausstr. und Hellmut-Barthel-Str. noch länger bzw. zu lange warten müssen.

Eine Installation der „Grünen-Welle“, ohne lange Wartezeiten an den Nebenästen, ist aus diesem Grund mit den derzeit installierten Ampelanlagen technisch nicht möglich.

**Zu Nr. 4 „Tweehörnweg auf 30 km/h“**

# Verbote des fließenden Verkehrs gem. § 45 Abs. 1 – 1j i.V.m. Abs. 9 StVO

Konkretisierende Voraussetzung:

Insbesondere **Beschränkungen** und Verbote des **fließenden Verkehrs** dürfen nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt.

# Ausnahmen gem. § 45 Abs. 9 S. 4 StVO

Das Vorliegen der besonderen Gefahrenlage ist nicht Voraussetzung, bei

innerörtlichen streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkungen von 30 km/h (Zeichen 274) nach Absatz 1 Satz 1 auf Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) oder auf weiteren Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) im unmittelbaren Bereich von an diesen Straßen gelegenen Fußgängerüberwegen, Kindergärten, Kindertagesstätten, Spielplätzen, **hochfrequentierten Schulwegen**, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen, Alten- und Pflegeheimen, Einrichtungen für Menschen mit Behinderungen oder Krankenhäusern.

# VwV-StVO zu hochfrequentierten Schulwegen

Hochfrequentierte Schulwege sind Straßenabschnitte, die innerhalb eines Stadt- oder Dorfteils eine Bündelungswirkung hinsichtlich der Wege zwischen Wohngebieten und allgemeinbildenden Schulen haben. Diese Wege können auch im Zusammenhang mit der Nutzung des ÖPNV bestehen. Ihre Lage ist begründet darzulegen. Sie kann sich auch aus Schulwegplänen ergeben, die von den betroffenen Schulen und der zuständigen Straßenverkehrsbehörde sowie gegebenenfalls Polizei und Straßenbaubehörde erarbeitet wurden.

Innerhalb geschlossener Ortschaften ist die Geschwindigkeit auch entlang hochfrequentierter Schulwege in der Regel auf Tempo 30 km/h zu beschränken. Dies gilt insbesondere auch auf klassifizierten Straßen (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) sowie auf weiteren Vorfahrtstraßen (Zeichen 306). Im Ausnahmefall kann auf die Absenkung der Geschwindigkeit verzichtet werden, soweit etwaige negative Auswirkungen auf den ÖPNV (z. B. Taktfahrplan) oder eine drohende Verkehrsverlagerung auf die Wohnnebenstraßen zu befürchten sind.

In die Gesamtabwägung sind Sicherheitsgewinne durch Sicherheitseinrichtungen und Querungshilfen (z. B. Lichtzeichenanlagen, Sperrgitter) einzubeziehen. Die beiden Fahrtrichtungen müssen dabei nicht gleich behandelt werden. Die Anordnungen sind, soweit Öffnungszeiten (einschließlich Nach- und Nebennutzungen) festgelegt wurden, auf diese zu beschränken.

# Fazit:

Ob eine Geschwindigkeitsreduzierung aufgrund der neuen Ausnahme möglich ist, ist zu prüfen.

Hier ist eine Ausarbeitung für das gesamte Stadtgebiet notwendig – es wird die Beauftragung eines Ingenieurbüros unumgänglich sein.

Hinweis:

Im Auftrag des LK wurde für das gesamte Gebiet eine erste Ausarbeitung in Auftrag gegeben. Diese erste Ausarbeitung wurde u.a. mir bei der letzten VSK-Sitzung am 11.03.2026 grob dargestellt. berücksichtigt hier wurden jedoch NUR die Grundschulstandorte – keine Schulbezirke, keine weiterführenden Schulen usw..

# Zu Nr. 5 „Einrichtung einer Fußgängerlichtsignalanlage im Tweehörnweg“

Ein entsprechender Antrag auf Einrichtung einer Fußgängerlichtsignalanlage wurde 2023 verkehrsrechtlich geprüft (siehe Ausschuss 17.07.2023)

- Ablehnung, da die Voraussetzungen nicht erfüllt wurden

Die Voraussetzungen nach der Richtlinie für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen wurden nicht erfüllt. Hiernach können Maßnahmen zur Schulwegsicherung (z.B. eine Fußgängerlichtsignalanlage) durchgeführt werden, wenn der Schulweg in einem **qualifizierten Schulwegeplan** ausgewiesen ist **und mindestens 30 Schüler (oder andere schutzbedürftige Personen) pro Stunde die Fahrbahn queren.**

- Aber pro Fahrtrichtung ein Geschwindigkeitsdisplay aufgestellt
- Für die bessere Sicht beidseitig Haltverbote eingerichtet (Haltverbote auf die Schulzeiten zeitlich begrenzt)

# Änderung StVO-Novelle 2024/2025

Mit und der Änderung der Verwaltungsverfahrensvorschriften wurde die Wertigkeit der Richtlinie für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen herabgestuft, so dass diese nun lediglich als Empfehlung gilt.

Hinweis:

Im Umkehrschluss entsteht jedoch hieraus nun aber auch kein Anspruch mehr, auf die Errichtung einer LSA, selbst wenn die Werte erreicht werden.

# Fazit:

Straßenverkehrsrechtlich wird also (unter Heranziehung der damaligen Werte) empfohlen auf eine LSA zu verzichten,

sofern es jedoch politisch gewollt und baulich machbar ist (z.B. genügend Aufstellflächen vorhanden sind), kann eine LSA gebaut werden.

Hinweis:

Das Haltverbot wäre dann aufzuheben (die Gefahr der schlechten Sicht ist dann nicht mehr gegeben).