

**Auditbericht: Ausbau der K131 Oldenburger Str.
in der OD Rastede**

Seite 1/9

Allgemeine Projektangaben

Projektbezeichnung:	Ausbau der K131 Oldenburger Str. zwischen Str.-km 11,215 und Str.-km 12,697, Gemeinde Rastede, OD Rastede, Landkreis Ammerland
Aufsteller:	Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Oldenburg
Entwurfsbearbeitung:	Ingenieurbüro Börjes GmbH & Co. KG Wilhelm-Geiler-Str. 7, 26655 Westerstede
Entwurfsphase/Auditphase:	Vorentwurf
Aufstellungsdatum:	25.10.2013
Auditierte Unterlagen:	<ul style="list-style-type: none">- U 1: Erläuterungsbericht- U 3: Übersichtslageplan, Maßstab 1 : 5.000 (1 Blatt)- U 5: Lageplan, Maßstab 1 : 250 (7 Blatt)- U 6: Höhenplan, Maßstab 1 : 500/50 (3 Blatt)- U 14: Straßenquerschnitt, Maßstab 1 : 50 (4 Blatt)
Fehlende Unterlagen:	<ul style="list-style-type: none">- Ergebnisse der vorherigen Auditphase- Übersichtskarte- Schleppkurvennachweise- Verkehrsuntersuchung
Ortsbesichtigung:	30.10.2013
Besonderheiten:	Unterlagen tragen keine Unterschrift

Auditor

Name: Thea Linz
NLStBV, Geschäftsbereich Oldenburg

Datum: 15.11.2013

gez. Linz
.....

Detaillierte Projektangaben

Bezeichnung:	Ausbau der K131 Oldenburger Str. zwischen Str.-km 11,215 und Str.-km 12,697, Gemeinde Rastede, OD Rastede, Landkreis Ammerland
Art der Baumaßnahme:	Ausbau
Länge:	1,482 km
Querschnitt:	6,50 m Fahrbahn (Nebenanlagen variieren im Zuge der Strecke)
Verkehrsstärken:	Querschnittsbelastung 2013: DTV = 12.300 Kfz/24h; SV-Anteil: 5 % Querschnittsbelastung 2026 im Prognose-Nullfall: DTV = 12.900 Kfz/24h Querschnittsbelastung 2026: DTV = 13.700 Kfz/24h
Straßenkategorie:	HS III
Entwurfsgeschwindigkeit:	zul. Höchstgeschwindigkeit 50 km/h
Entwurfsrichtlinien:	Die Auditierung wurde im Wesentlichen auf der Grundlage der RIN 2008, RASt 2006, ERA 2010, EAÖ 2003, H BVA 2011, StVO, VwV-StVO und ESAS 2002 durchgeführt.
Baukosten:	-

Auditergebnis

Bei der Auditierung des o. g. Projektes wurde Folgendes festgestellt:

Vorbemerkungen

- Die Auditergebnisse aus früheren Planungsphasen liegen nicht vor. Ein Prüfabgleich ist nicht möglich.
- Im Bereich der einmündenden Gemeindestraßen „Südender Str.“ und „Feldbreite“ sind derzeit Linksabbiegespuren im Zuge der K 131 „Oldenburger Str.“ vorhanden. Die vorliegende Ausbauplanung sieht diese Spuren nicht mehr vor. Die Notwendigkeit von Linksabbiegespuren kann aufgrund fehlender Verkehrszahlen nicht überprüft werden.

Straßenquerschnitt

- (1) Auf der Ostseite der K 131 „Oldenburger Str.“ ist gemäß Planung die Anlage eines Gehweges mit einer Breite von lediglich 1,50 m vorgesehen. Dieses Maß unterschreitet die notwendige Mindestbreite von 1,80 m zzgl. Sicherheitsräumen gem. RASSt. Der Gehweg ist bzgl. seiner Breite zu überprüfen.
- (2) Auf der Ostseite der K 131 „Oldenburger Str.“ ist gemäß Planung die Anlage eines Gehweges mit wassergebundener Wegedeckschicht vorgesehen. Diese Befestigungsart kann (je nach Herstellungsgüte und Witterung), zu einer eingeschränkten Nutzbarkeit für Sehbehinderte (fehlende Leitlinie) sowie für Rollstuhl-, Rollator- und Kinderwagennutzer (eingeschränkte Befahrbarkeit) führen. Die Wahl der Befestigung sollte bzgl. der Barrierefreiheit überprüft werden.
- (3) Auf der Westseite der K 131 „Oldenburger Str.“ ist zwischen dem „Hirschtorweg“ und dem Bauende die Anlage eines Gehweges (Breite 1,50 m) sowie eines Radweges im Zweirichtungsverkehr (Breite 2,00 m) geplant. Die Breiten der Nebenanlagen sind gem. RASSt zu gering. Die Breiten dieser Nebenanlagen sind zu überprüfen.
- (4) Auf der Westseite der K 131 „Oldenburger Str.“ ist zwischen Bau-km 1+470 und Bau-km 1+550 ein Sicherheitstrennstreifen mit einer Breite von lediglich 0,70 m geplant. Dieses Maß unterschreitet die notwendige Mindestbreite gem. RASSt. Der Sicherheitstrennstreifen ist bzgl. seiner Breite zu überprüfen.

- (5) Auf der Westseite der K 131 „Oldenburger Str.“ ist zwischen Bau-km 1+625 und Bau-km 1+675 kein Sicherheitsraum zwischen dem Gehweg und den vorhandenen Einfriedungen vorgesehen. Um ausreichend Bewegungsspielraum für Fußgänger gewährleisten zu können ist die Möglichkeit der Anlage eines Sicherheitsraumes zu überprüfen.

Linienführung

- (6) Zwischen Bau-km 1+490 und Bau-km 1+760 wird der östliche Fahrbahnrand der K 131 „Oldenburger Str.“ aufgrund einer Fahrbahnverziehung angerammt. Die Anrampungsneigung verläuft entgegen der ohnehin schon geringen Gesamtlängsneigung von 0,5%. Es ist zu überprüfen, ob die hier angeordnete Rinne eine ausreichende Längsneigung hat und somit die Fahrbahntwässerung sichergestellt ist.

Knotenpunkte

- (7) Die vorhandene Anfahrtsicht bei Ausfahrt aus der Gemeindestraße „Am Vorwerk“ in die K 131 „Oldenburger Str.“ ist durch einen vorhandenen Baum eingeschränkt. Gleiches gilt für die Anfahrtsicht im Bereich der südlichen Ausfahrt des Pflanzenfachmarkt-Parkplatzes. Die Sichtverhältnisse sind zu überprüfen und ggf. durch entsprechende Maßnahmen zu verbessern.



Blick aus der Gemeindestraße „Am Vorwerk“ in die K 131 „Oldenburger Str.“ (Blickrichtung Süden)



Blick aus Ausfahrt des Pflanzenfachmarkt-Parkplatzes in die K 131 „Oldenburger Str.“
(links: Blickrichtung Süden; rechts: Blickrichtung Norden)

- (8) Die Sichtdreiecke der Anfahrtsicht am Knotenpunkt K 131/Parkstr./Hirschtoweg sind im Lageplan nicht korrekt eingetragen. Die Sichten gem. RAST sind zu überprüfen und zu gewährleisten.

Fußgänger- und Radverkehrsführung

- (9) Im Zuge der Baustrecke ist die Pflanzung von Hecken als Trennung zwischen Fahrbahn und Nebenanlagen vorgesehen. Damit wird stellenweise das direkte Queren der Fahrbahn durch Fußgänger und Radfahrer erschwert. Querungswege verlängern sich hierdurch erheblich. Dies stellt insbesondere im Bereich des auf der Ostseite der K 131 geplanten Längsparkstreifens (Bau-km 1+850 bis Bau-km 2+600) ein Problem dar (siehe Pkt. (10)). Es ist zu überprüfen, ob die geplanten Heckenpflanzungen im Bereich von Einmündungen und Zufahrten mit zusätzlichen Lücken versehen werden können. An sämtlichen Querungsstellen sind auf der Westseite der K 131 „Oldenburger Str.“ Bordsteinabsenkungen zu berücksichtigen und Abläufe zu vermeiden.
- (10) Zwischen Bau-km 2+165 und Bau-km 2+465 ist die Anlage eines Längsparkstreifens auf der Ostseite der K 131 „Oldenburger Str.“ vorgesehen. Dieser soll insbesondere Besuchern von Veranstaltungen im Schlosspark als PKW-Abstellfläche dienen. Die Fahrzeuginsassen müssen die Fahrbahn zwei Mal queren, um zunächst zu den westlich gelegenen Gehwegen zu gelangen und um dann die östlich gelegenen Eingänge des Schlossparks zu erreichen. Das direkte Queren der Fahrbahn wird durch die geplanten Heckenpflanzungen erschwert (siehe Pkt. (9)). Die erheblichen Verkehrsmengen auf der K 131 erschweren das zügige Queren zudem. Um Gefährdungssituationen in diesem Bereich zu vermeiden, sollte grundsätzlich über die Anlage eines sol-

chen Parkstreifens an dieser Stelle nachgedacht werden. Im Übrigen ist in Erwägung zu ziehen, ob östlich des geplanten Parkstreifens ein Gehweg angelegt werden kann. Zumindest muss der Verzicht auf eine Heckenpflanzung in diesem Bereich geprüft werden.

- (11) Die Fußgänger- und Radverkehrsführung im Bereich des Hirschtors in der „Parkstraße“ ist nicht eindeutig geregelt. Auf der Südseite der „Parkstraße“ befindet sich laut Planunterlage eine neue Nebenanlage, die nicht genauer definiert ist. Augenscheinlich wird die Anlage zukünftig als gemeinsamer Geh- und Radweg genutzt werden, der in Richtung Osten offenbar weitergeführt werden soll. Radfahrer und Fußgänger, die diese Nebenanlage nutzen, müssten die „Parkstraße“ auf Höhe des Hirschtors queren, um in den angrenzenden Schlosspark zu gelangen. Eine Quermöglichkeit ist hier laut Planunterlagen nicht vorgesehen. Gleichzeitig finden Radfahrer und Fußgänger, die durch das Hirschtor aus dem Schlosspark kommen, keine eindeutige Möglichkeit auf diese Nebenanlage zu gelangen. Die Fußgänger- und Radverkehrsführung ist zu überprüfen.
- (12) Im Zuge der Fußgängerfurt der „Südender Str.“ sind Straßenabläufe geplant. Da hiermit die Gefahr von Stürzen von Fußgängern und Radfahrern steigt und zudem die barrierefreie Nutzung beeinträchtigt würde, ist der Ablaufstandort zu überprüfen.
- (13) Vor dem westlich der K 131, Bau-km 1+710, gelegenen Restaurantbetrieb wird derzeit in Senkrechtaufstellung geparkt. Zukünftig ist hier die Anlage einer Bushaltestelle mit Buskapstein vorgesehen. Damit dieser Bereich zukünftig nicht durch ein-/ausparkende bzw. rangierende Pkw überfahren wird, ist Sorge dafür zu tragen, dass ein rückwärtiges Auffahren vom Privatgrundstück auf die Nebenanlage nicht möglich ist.



Blick auf derzeitige Parksituation vor dem Restaurantbetrieb (Blickrichtung Norden)

- (14) Im nördlichen Ausrundungsradius der einmündenden „Lindenstraße“ ist im Bereich des Seitentrennstreifens eine Bordsteinabsenkung vorgesehen. Um das Überfahren der Nebenanlage durch abbiegende Fahrzeuge aus der K 131 „Oldenburger Str.“ zu verhindern, ist hier die Anlage eines Hochbordes vorzusehen.
- (15) Bei Bau-km 1+965 ist auf der Ostseite der K 131 „Oldenburger Str.“ ein Ein-/Ausgang zum/vom Schlosspark vorhanden. Auf der gegenüberliegenden Fahrbahnseite befindet sich die Zufahrt zu einer Tankstelle. Fußgänger und Radfahrer queren hier die Fahrbahn der K 131. Da im Bereich der Tankstellenzufahrt in verstärktem Maße mit Konflikten zwischen Fußgängern/Radfahrern und Kraftfahrzeugen zu rechnen ist, sollte geprüft werden, ob diese Verkehre entflechtet werden können, d. h. die Querungsstelle verlegt werden kann.

Anlagen des ÖPNV

- (16) Auf der Westseite der K 131 „Oldenburger Str.“, Bau-km 1+700, ist die Anlage einer Bushaltestelle in Randlage geplant. Der Ein- und Ausstiegsbereich ist zu schmal und ein Auffindestreifen fehlt. Die Anlage ist bzgl. der Barrierefreiheit zu überprüfen. Außerdem sollte geprüft werden, ob dieser Bereich (gem. ERA 2010) als gemeinsamer Geh- und Radweg mit Materialwechsel vorgesehen werden kann.
- (17) Auf der Ostseite der K 131 „Oldenburger Str.“, Bau-km 1+765, ist die Anlage einer Bushaltestelle in Randlage geplant. Die Mindestbussteigebreite von 3,00m wird unterschritten und ein Auffindestreifen fehlt. Die Anlage ist bzgl. der Breite und Barrierefreiheit zu überprüfen.

Beschilderung, Markierung

(18) In der Einmündung „Hirschtoweg“ ist lediglich die Markierung der Radfahrerfurt im Lageplan dargestellt. Um auch für die Fußgänger eine sichere Querung dieser Einmündung gewährleisten zu können, ist die Markierung einer Fußgängerfurt zu prüfen.

(19) Der Knotenpunkt K 131/Parkstr./Hirschtoweg wird im Rahmen der Maßnahme ausgebaut. Im Zuge der K 131 „Oldenburger Str.“ sind Linksabbiegespuren vorgesehen. Außerdem ist im südlichen Knotenpunktsarm eine neue Fußgänger- und Radfahrerfurt mit einer Bedarfslichtsignalanlage geplant. Hierzu ist die entsprechende Markierung im Lageplan dargestellt.

Die Breite der geplanten Fußgänger- und Radfahrerfurt ist zu gering. Gemäß RASt sollten die Furten eine Breite von mind. 4,00 m erhalten. Die Furtbreiten sind zu überprüfen.

Im Bereich der K 131 „Oldenburger Str.“ fehlen zudem die Geradeaus-Pfeilmarkierungen; in der „Parkstraße“ fehlt die Geradeaus-Rechts-Pfeilmarkierung. Außerdem sind in den Linksabbiegespuren der K 131 Nord und der „Parkstraße“ lediglich Wartelinien vorgesehen. Um eine eindeutige Verkehrsführung und Vorfahrtsregelung im Bereich des Knotenpunktes zu gewährleisten, ist die Planung der Markierung bzgl. des Einsatzes von Pfeilmarkierungen und Haltelinien zu überprüfen. In diesem Zusammenhang muss berücksichtigt werden, dass die Signalgeber der Bedarfslichtsignalanlage von allen Verkehrsteilnehmern rechtzeitig erkannt werden können. Die Planung ist mit der zuständigen Verkehrsbehörde abzustimmen.

(20) Im Bereich der Einmündungen „Südender Str.“, „Lindenstraße“ und „Feldbreite“ sind in den Planunterlagen keine Fahrbahnbegrenzungsmarkierungen im Zuge der K 131 dargestellt. Um eine eindeutige Trennung und optische Führung zu gewährleisten ist die Aufbringung der Begrenzungsmarkierung vorzusehen.

Bepflanzung

- Gemäß Lageplan sind auf gesamter Strecke Heckenpflanzungen vorgesehen. Um die Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmern erhalten zu können, sind die Hecken mittels entsprechender Sortenwahl und regelmäßiger Schnittmaßnahmen dauerhaft in ihrer Höhe zu begrenzen. Zudem wird auf Pkt. (9) und Pkt. (10) verwiesen.

Weitere Hinweise

- Die Angaben der Höhen der Tangentschnittpunkte in Lage- und Höhenpläne sind nicht identisch. In den Höhenplänen fehlen die Querneigungs- und Sichtweitenbänder.