

B e s c h l u s s v o r l a g e

Vorlage-Nr.: 2017/218

freigegeben am **10.11.2017**

Stab

Sachbearbeiter/in: Henkel, Günther

Datum: 20.11.2017

Bahnübergang Raiffeisenstraße (Troglösung)

Beratungsfolge:

<u>Status</u>	<u>Datum</u>	<u>Gremium</u>
Ö	20.11.2017	Ausschuss für Bau, Planung, Umwelt und Straßen
N	28.11.2017	Verwaltungsausschuss

Beschlussvorschlag:

1. Der Landkreis Ammerland wird gebeten, zur abschließenden Meinungsfindung der Gemeinde Rastede weitere Untersuchungen anzustellen, die sich vorrangig mit der Änderung der Verkehrsflusssituation der Raiffeisenstraße unter Berücksichtigung einer Unterquerung der Bahn auseinandersetzen.
2. Unabhängig von einem letztendlich vorgelegten Ergebnis sind zeitnah Lösungen zu erarbeiten, die eine deutliche Verbesserung der Kreuzungssituation Oldenburger Straße/Raiffeisenstraße/Kleibroker Straße zum Inhalt haben.

Sach- und Rechtslage:

Seit ca. 20 Jahren ist die Gemeinde Rastede bemüht, die zunehmende Problematik der Verkehrssituation der Raiffeisenstraße zu lösen. 2005 wurde hierzu eine Machbarkeitsstudie erarbeitet, die das Ziel hatte, den Verkehrsfluss auf der Raiffeisenstr. zu verbessern, indem Alternativen zur Aufhebung des höhengleichen Bahnüberganges Raiffeisenstraße erarbeitet wurden.

Die seinerzeit auch durch politischen Beschluss favorisierte Alternative, eine Unterquerung der Bahn durch die Raiffeisenstraße mittels eines Troges zu realisieren, wurde Behörden und Öffentlichkeit vorgestellt. Eine seitens der Bahn sehr schwerfällige und wenig zielführende Begleitung der Planung führte dazu, dass dem eigentlichen Straßenbaulastträger, dem Landkreis Ammerland, die Machbarkeitsstudie hinsichtlich der von der Gemeinde präferierten Alternative übergeben worden war, um auf diese Weise die Umsetzungswahrscheinlichkeit zu erhöhen.

In dieser Konsequenz hat die Gemeinde eine Planungsvereinbarung mit dem Landkreis Ammerland in vorgezeichneter Thematik bei einer entsprechenden finanziellen Beteiligung an den Planungskosten geschlossen.

Das mit der Planung durch den Landkreis beauftragte Büro hat die erforderliche Verkehrsuntersuchung vorgenommen und die Verkehrsbelastung im Hauptort Rastede unter Berücksichtigung weiterer Verkehrsnetz betrachtungen dargestellt. Die Gesamtergebnisse wurden durch den Landkreis Ammerland in öffentlicher Sitzung am 21.09.2017 vorgestellt.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass die Verkehrsbelastung der Raiffeisenstraße im Vergleich zum Verkehrsentwicklungsplan aus dem Jahr 2001 geringfügig – aber deutlich geringer als prognostiziert – angestiegen ist und hauptsächlich von innerörtlichen Binnen-, Ziel- und Quellverkehr geprägt ist. In Bezug auf den schienen gebundenen Verkehr ergeben sich derzeit 57 Zugfahrten (51 Tag, 6 Nacht), die sich bis zum Jahr 2025 voraussichtlich auf 107 Fahrten (80 Tag, 27 Nacht) erhöhen werden. Für die Spitzenstunde stellen sich derzeit 6 Schließvorgänge (Summe der Schließzeiten ca. 11,5 Minuten) dar, welche bis zum Jahr 2025 auf 8 Schließvorgänge (Summe der Schließzeit ca. 16 Minuten) ansteigen werden.

Um der sich daraus ergebenden Verschlechterung der Verkehrsqualität entgegen zu wirken, wurden durch das Planungsbüro unterschiedliche Varianten erarbeitet und im Rahmen eines Variantenvergleiches bewertet. Aus rechtlichen Gründen sind verschiedene Betrachtungen anzustellen, darunter auch der sogenannte „Nullfall“; dies bedeutet eine Darstellung der prognostizierten Verkehrsentwicklung auf der Grundlage der heutigen baulichen Situation.

Dabei wurden neben der möglichen Unterquerung der Raiffeisenstraße auch eine Unterquerung an der Schlossstraße sowie eine „Nordwest-Umgehung“ des Hauptortes Rastede zwischen dem Autobahnanschluss und der Oldenburger Straße (nördlich der Einmündung der Straße „Auf der Raade“) untersucht.

Die Variante der Unterführung der Raiffeisenstraße erfolgte auf der Grundlage der bislang von der Gemeinde favorisierten Trassenführung. Diese Variante hat nach Auffassung des Planungsbüros deutliche Auswirkungen auf die angrenzende Bausubstanz, da neben dem Trog mit der erforderlichen Breite auch eine Reihe von Nebenstraßen an den künftigen Verlauf der Raiffeisenstraße angeschlossen werden müssten. Darüber hinaus ist wenigstens nicht auszuschließen, dass auch die Erschließung von Gebäuden beeinträchtigt ist.

Die Verkehrsbelastung wird nach den Ermittlungen des beauftragten Planungsbüros bei dieser Variante nicht nur in dem bislang prognostizierten Umfang zunehmen; das Planungsbüro geht vielmehr davon aus, dass darüber hinaus ein weiterer Anstieg auf rund 15.200 Fahrzeuge / 24 h (heute: 10.500 Fahrzeuge) möglich ist, da durch die dann bestehende Sicherheit der Verkehrsteilnehmer bezüglich der ungestörten Kreuzung der Bahnlinie zusätzliche Verkehre aus den Randbereichen hinzutreten werden. Gleichzeitig wird der Verkehrsfluss schlechter werden.

Dies hat selbst-verständlich auch Folgen für die Kreuzungssituation Raiffeisenstraße/Oldenburger Straße/Kleibroker Straße. Hierauf wird noch zu einem späteren Zeitpunkt eingegangen. Die sich aus Sicht des beauftragten Planungsbüros insoweit ergebenden Nachteile dieser Variante führen in der Folge dazu, dass die Bewertung gegenüber der Variante „Nordwest-Umgehung“ zurück fällt.

In einer weiteren Variante wurde eine Unterführung der Schlossstraße geprüft. Diese Unterführung scheidet jedoch nach Auffassung aller Beteiligten aus. Sowohl die Straße Voßberg als auch die Ladestraße werden sich aufgrund der örtlichen Gegebenheiten, wenn überhaupt, nur mit besonderem Aufwand anschließen lassen. Diese Variante würde sich im Übrigen auch auf den örtlichen Schwerpunkt des Schul- und Sportbereiches der Gemeinde (Kooperative Gesamtschule, Schul- und Sportzentrum Feldbreite) negativ auswirken und hat nicht das erforderliche Ergebnis gezeigt, eine nähere Untersuchung zu rechtfertigen.

Die „Nordwest-Umgehung“ als dritte Variante würde von der Autobahnanschlussstelle Rastede in nord-/nordwestlicher Richtung geführt und mittels einer Unterführung der Bahn an die Oldenburger Straße (nördlich der Straße „Auf der Raade“) angeschlossen werden.

Auf Grundlage des erfolgten Variantenvergleiches wird nach derzeitigem Stand diese Variante vom Planungsbüro und auch dem Landkreis Ammerland favorisiert, da dort nach der vorgelegten Bewertungsmatrix die beste Bewertung erzielt wurde. Wesentliche Argumente zugunsten einer „Nordwest-Umgehung“ werden mit der vergleichsweise einfacheren baulichen Umsetzung, der geringeren Auswirkung für den Fahrzeugverkehr in der Bauphase sowie der nicht vorhandenen Bebauung gesehen, die insgesamt nicht nur ein einfacheres sondern auch möglicherweise auch rechtssicheres Verfahren im Vergleich zu einer anderen Variante durchlaufen kann.

Zu den vorgelegten Varianten hat der Landkreis Ammerland die Gemeinde Rastede um Stellungnahme gebeten, um den Entscheidungsprozess auf Kreisebene voraussichtlich im ersten Quartal 2018 fortsetzen zu können.

Die Verwaltung schließt sich der dortigen Bewertung nur bedingt an. Die Auffassung des beauftragten Planungsbüros, dass das Festhalten an den derzeitigen Gegebenheiten und die Hinnahme der sich aufgrund der prognostizierten veränderten Verkehrszahlen ergebenden zunehmend schwierigeren Verkehrssituation nicht annehmbar sei, wird uneingeschränkt geteilt. Ebenfalls kann kein Zweifel daran bestehen, dass ein Verfahren unabhängig von der letztlich verfolgten Lösung auch mit der gebotenen Sorgfalt und dem Anspruch nach Rechtssicherheit durchzuführen ist.

Demgegenüber steht jedoch, dass im Falle der Lösung der „Nordwest-Umgehung“ das Verkehrsproblem der Raiffeisenstraße bestenfalls abgeschwächt aber nicht wesentlich beseitigt werden würde. Nach den Erkenntnissen des beauftragten Planungsbüros wird die verkehrliche Belastung bei der Lösung der „Nordwest-Umgehung“ für die Raiffeisenstraße zwar um ca. 3.500 Fahrzeuge (Differenz zu „Nullfall“ im Jahr 2030) zurückgehen. Da aber immer noch eine annähernd gleich hohe Belastung der Raiffeisenstraße wie heute verbleibt, die Schrankenschließzeiten sich aber erhöhen werden, ändert sich die Situation im Ergebnis zu heute nicht.

Insbesondere werden auch die Folgewirkungen auf die Kreuzung Oldenburger Straße/Raiffeisenstraße/Kleibroker Straße nicht ausreichend berücksichtigt, da unter vergleichbaren Bedingungen wie heute nach wie vor der Knotenpunkt stoßweise, bedingt durch die sich aufstauenden Verkehre am geschlossenen Bahnübergang, erheblich belastet wird und an der Kreuzung auch nicht schnell genug abgebaut werden kann.

Die Bewertung der Variante „Unterquerung der Bahn an der Raiffeisenstraße“ ist ausschließlich auf der Grundlage einer im Jahr 2005 erarbeiteten Planskizze vorgenommen worden, ohne alternative Überlegungen hinsichtlich einer möglicherweise veränderten baulichen Ausgestaltung anzustellen.

Es wurde übersehen, dass diese von der Gemeinde bevorzugte Trassenvariante lediglich als Machbarkeitsstudie ausgestaltet worden war, die grundsätzliche Probleme bei der Unterquerung der Raiffeisenstraße aufzeigen sollte. Vor endgültiger Verwerfung dieser aus Sicht der Gemeinde besseren Lösung wären eine Troglösung und eventuell hierauf basierende Varianten eingehender zu untersuchen und in eine vollständige Bewertung mit einzubeziehen.

Diese Überlegungen resultieren alle aus der Erkenntnis, dass die Raiffeisenstraße für die Gemeinde Rastede die Hupterschließungsstraße ist und auch bleiben wird und zunächst alles versucht werden sollte, um die Situation an Ort und Stelle zu verbessern statt darauf zu vertrauen, dass sich die Verkehrsteilnehmer beim Angebot einer Umgehungsstraße schon für diese entscheiden werden.

Hiergegen steht das Verhalten des Verkehrsteilnehmers, der eine Umgehung mit einer Zusatzlänge von rund einem Kilometer nur dann akzeptieren wird, wenn für ihn die Einschränkung der Nutzung der Raiffeisenstraße vermittelbar ist. Außer in der Hauptbelastungszeit zwischen 15:00 und 19:00 Uhr ist dies jedoch bestenfalls eingeschränkt der Fall und lösungsunabhängig von der von ihm gewählten Fahrtroute bleibt das „Nadelöhr“ der Kreuzung Oldenburger Straße/Raiffeisenstraße/Kleibroker Straße ohnehin bestehen.

Man kann sehr wohl Argumente zu Gunsten der „Nordwest-Umgehung“ darstellen. Hierzu könnte gehören, dass die Umgehungsstraße eine übergeordnete Erschließungsfunktion für bauliche Flächen nördlich der Raiffeisenstraße und damit eine potenzielle Entwicklungsfläche für den Hauptort darstellen könnte. Dies mag zutreffend sein, wenngleich durch die Gemeinde bislang eine Entwicklung des Ortes in diese Richtung gerade unter Berücksichtigung der Lärmsituation der Autobahn nicht favorisiert wurde. Dennoch bleibt auch bei dieser Lösung selbst unter Berücksichtigung der Inanspruchnahme der neuen Straße von dem dann zu entwickelnden Gebiet das Problem der Raiffeisenstraße nicht nur uneingeschränkt bestehen sondern würde sogar noch zunehmen können.

Unabhängig von sämtlichen vorgestellten Varianten, sei es durch die Gemeinde oder auch durch den Landkreis, hat sich allerdings deutlich gezeigt, dass erhebliche Probleme der Verkehrssituation der Raiffeisenstraße auch in der Kreuzungssituation Oldenburger Straße/Raiffeisenstraße/Kleibroker Straße begründet liegen. Alle Berechnungen und Verkehrssimulationen zeigen dies immer wieder, wobei insbesondere die Hauptverkehrssituation Oldenburger Straße (Südteil)/Raiffeisenstraße betroffen ist.

Bereits 2005 war die Empfehlung ausgesprochen worden, sich neben der Problematik einer Troglösung quasi gleichberechtigt mit dem Problem dieser Kreuzung auseinandersetzen. Vor diesem Hintergrund ist deshalb die Aufforderung an den Landkreis zu stellen, hier und auch zeitnah Abhilfe zu schaffen. Insbesondere die eigentumsrechtliche Situation in dem Kreuzungsbereich würde zum aktuellen Zeitpunkt eine Reihe konzeptioneller Überlegungen zulassen.

Finanzielle Auswirkungen:

Die Gemeinde hatte sich bereit erklärt, ein finanzielles Engagement bei der Erarbeitung eines höhenungleichen Bahnüberganges an der Raiffeisenstraße einzugehen. Diese Überlegung ist letztlich aus dem Umstand erwachsen, dass auch eine Reihe von Gemeindestraßen betroffen ist.

Sämtliche Überlegungen bezüglich der „Nordwest-Umgehung“ würden von dieser ursprünglichen Intention der Gemeinde Rastede abweichen. Ob und inwieweit sich die Bahn tatsächlich an einer Unterquerung durch die „Nordwest-Umgehung“ beteiligen wird, wäre aus Sicht der Verwaltung fraglich.

Anlagen:

Ergebnis Verkehrsuntersuchung und Variantenvergleich (Stand August 2017)