Gemeinde Rastede
Der Bürgermeister

Ausschuss für Bau, Planung, Umwelt und Straßen

E i n l a d u n g

Gremium:	**Ausschuss für Bau, Planung, Umwelt und Straßen - öffentlich**
Sitzungstermin:	**Montag, 20.11.2017, 17:00 Uhr**
Ort, Raum:	**Neue Aula der KGS Rastede, Bahnhofstraße 5, 26180 Rastede**

Rastede, den 09.11.2017

1. An die Mitglieder des Ausschusses für Bau, Planung, Umwelt und Straßen
2. nachrichtlich an die übrigen Mitglieder des Rates

Hiermit lade ich Sie im Einvernehmen mit der Ausschussvorsitzenden zu einer Sitzung mit öffentlichen Tagesordnungspunkten ein.

Tagesordnung:

Öffentlicher Teil

TOP 1 Eröffnung der Sitzung

TOP 2 Feststellung der ordnungsgemäßen Einladung, der Beschlussfähigkeit und der Tagesordnung

TOP 3 Genehmigung der Niederschrift über die Sitzung vom 23.10.2017

TOP 4 Einwohnerfragestunde

TOP 5 Bahnübergang Raiffeisenstraße (Troglösung)
Vorlage: 2017/218

TOP 6 Straßenbenennung im Bebauungsplan 104 B - Nethener Weg / Feldrosenweg
Vorlage: 2017/201

TOP 7 Einwohnerfragestunde

TOP 8 Schließung der Sitzung

Mit freundlichen Grüßen
gez. von Essen
Bürgermeister

Gemeinde Rastede
Der Bürgermeister

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 **Datum: 20.11.2017**

Sachbearbeiter/in: Henkel, Günther

Bahnübergang Raiffeisenstraße (Troglösung)

Beratungsfolge:

Status	Datum	Gremium
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 Verkehrsnetzbetrachtungen 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 schienengebundenen 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 Voßbarg 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 rechtssichereres 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 Haupterschließungsstraße 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 auseinanderzusetzen. 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)

VUS Rastede

Landkreis AMMERLAND

Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr
Geschäftsbereich Oldenburg

Beseitigung und Ersatz eines Bahnübergangs im Zuge der K 133/Raiffeisenstraße in der Ortsdurchfahrt der Gemeinde Rastede

- Verkehrsuntersuchung und Variantenvergleich -

Ergebnisse Verkehrsuntersuchung und Variantenvergleich

16. August 2017

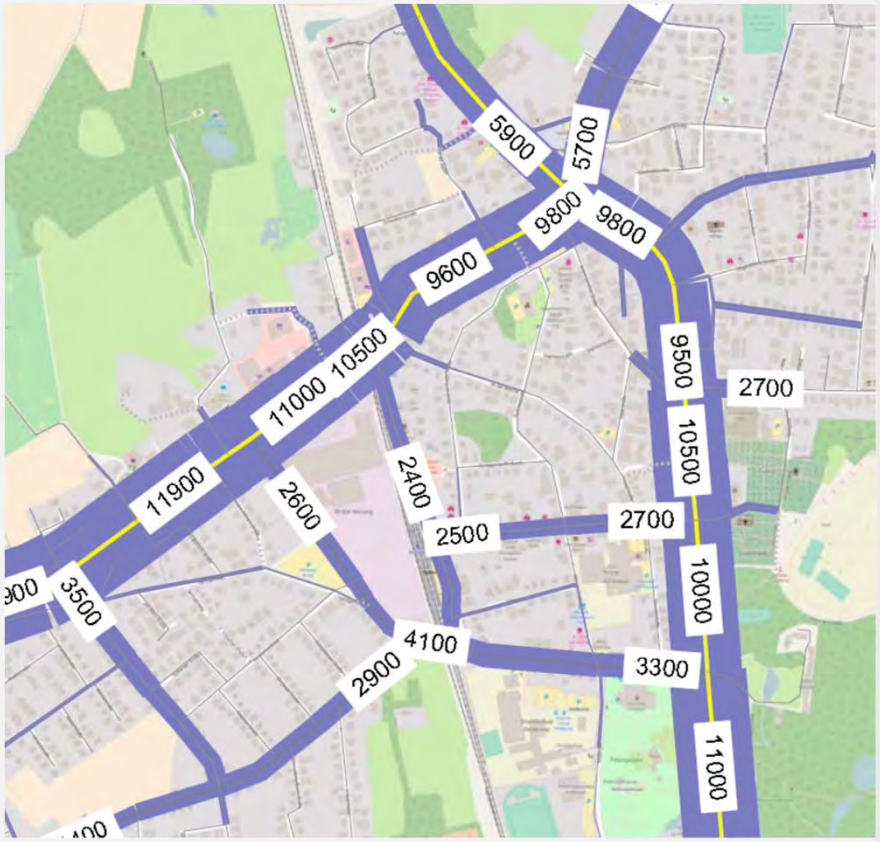
IPW INGENIEURPLANUNG GmbH & Co.KG
Marie-Curie-Str.4a • 49134 Wallenhorst
Tel.05407/880-0 • Fax05407/880-88

Dipl.-Geogr. Jens Westerheider
Dipl.-Ing. Manfred Ramm

VUS Rastede

Verkehrsnachfrage – Verkehrsmengen Kfz-Verkehr

1999 - Durchschnittlicher werktäglicher Verkehr (DTVw) in Kfz/24h



2017 - Durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV) in Kfz/24h

DTV plus 5 – 10% = DTVw

Mängelanalyse – Zusammenfassung (Mängelkataster)

Verkehrsmengen (Kfz DTV)

- K 133 (Raiffeisenstr.) und K 131 (Oldenburger Str.) mit 10.000 – 12.000 DTV ungefähr gleich stark belastet
- August-Brötje-Str. – Schloßstr. mit 3.000 – 4.000 DTV deutlich schwächer belastet
- Verkehrsbelastungen im Vergleich zum VEP 2001 stagnierend – leicht steigend

Verkehrsmengen (SV DTV)

- K 133 (Raiffeisenstr.) mit 1.000 – 1.500 DTV (= rd. 10%) etwas stärker als K 131 (Oldenburger Str.) mit 800 bis 1.100 DTV (= rd. 10%)
- August-Brötje-Str. – Schloßstr. mit 400 – 500 DTV (= rd. 12%) deutlich schwächer belastet

Mängelanalyse – Zusammenfassung (Mängelkataster)

Durchgangsverkehr (Kfz)

- Durchgangsverkehr am Ortsrand sehr unterschiedlich, K 133 (Raiffeisenstr.) nur 17,5%, max. 52% in K 133 (Kleibroker Str.)
- Im Ortskern K 133 (Raiffeisenstr.) nur 11% Durchgangsverkehr, K 131 (Oldenburger Str.) nur 19% Durchgangsverkehr
- Durchgangsverkehrsanteil in August-Brötje-Str. – Schloßstr. mit rd. 30% relativ hoch

Durchgangsverkehr (SV)

- Insgesamt weist der Durchgangsverkehr im SV (Schwerverkehr) einen deutlich höheren Anteil auf, am Ortsrand 24% bzw. 83% (wie oben)
- Im Ortskern 22% bzw. 40% (wie oben)
- In August-Brötje-Str. – Schloßstr. 34% bis 44%

Mängelanalyse – Zusammenfassung (Mängelkataster)

Verkehrsqualitäten Rückstaus (Kfz)

- Untersuchte Einmündungen und Kreuzungen sind ohne Beeinflussung durch BÜ-Schließungen mindestens QSV C (zufriedenstellend)

- BÜ **K 133** (Raiffeisenstr.) bei durchschnittlichen Schließzeiten von rd. 3 Minuten **QSV B (gut)** bei mittlerer Verlustzeit von rd. 35 sec/Fzg
- BÜ **Schloßstr.** bei durchschnittlichen Schließzeiten von rd. 4 Minuten **QSV C (zufriedenstellend)** bei mittlerer Verlustzeit von rd. 40 sec/Fzg

- Bei gelegentlichen Schließzeiten von 6 bis 7 Minuten deutlich höhere Verlustzeiten und Rückstaus (bis zu rd. 450 m in der Raiffeisenstr.)
- Nachwirkung der überlangen Schließzeiten bis zu weiteren 6 Minuten, insbes. Abbau des Staus Raiffeisenstr. vor Kreuzung Oldenburger Str.

Mängelanalyse – Zusammenfassung (Mängelkataster)

Verkehrssicherheit

- Insgesamt in der Raiffeisenstraße unauffällig und kein Zusammenhang mit BÜ erkennbar
- Auffällig nur hohe Unfallzahlen in 2015

Verkehrsmengenprognose - Berechnungsschritte

Verkehrsmengen 2030

Allgemeine Verkehrsmengenentwicklung aus Verflechtungsprognose 2030 zum BVWP 2015

- ➔Personenverkehr: + 3,0 %
- ➔Güterverkehr: + 10,9 %

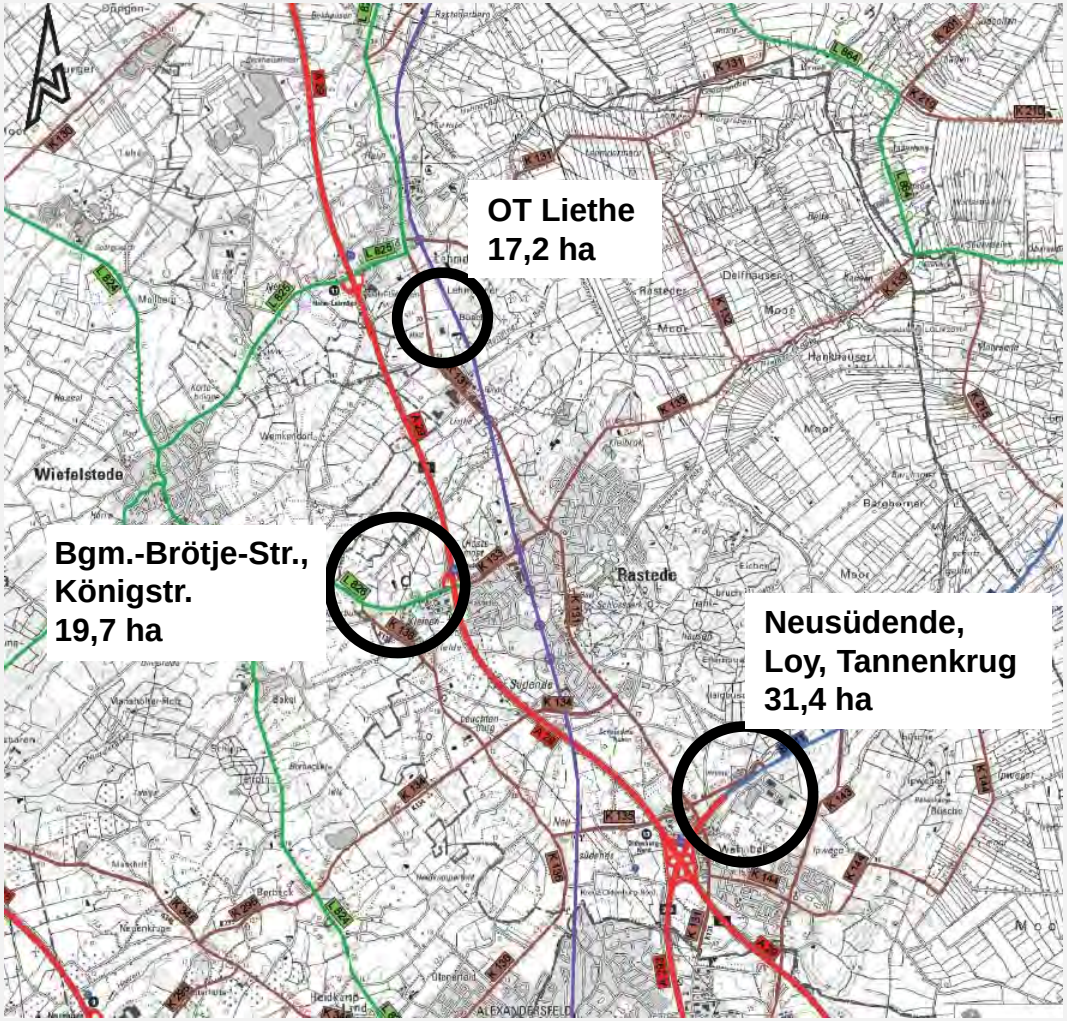
Bevölkerungsentwicklung in Rastede, Oldenburg und im LK Ammerland

- ➔Rastede: + 3,0 % (Bertelsmann) bis 8 % (Trend)
- ➔Stadt Oldenburg: + 3,8 % (Bertelsmann)
- ➔LK Ammerland: + 3,6 % (Bertelsmann)

Gewerbliche Entwicklung in Rastede und im Umfeld

- ➔GE in Rastede: 6.800 Kfz/24h (20 % Lkw)
- ➔GE im Umfeld: keine außergewöhnliche Entwicklung

Verkehrsmengenprognose – Gewerbegebiete in Rastede



VUS Rastede

Zugverkehr – Fahrten- und Schließhäufigkeiten an den BÜ

		Anz. Zugfahrten			Anz. BÜ Schließungen Sp-h	
		Tag	Nacht	Sp-h	K 131	Schl.str.
Bestand 06.04.2017	PZ = 49	43	6	5		
	GZ = 8	8		1		
	Sum = 57	51	6	6	4	4
Prognose DB 2025	PZ = 42	34	8	5		
	GZ = 65	46	19	3 (= 46/16)		
	Sum = 107	80	27	8	6	6

DB Umwelt (CU) Verkehrsdaten zur Schallberechnung an Strecken der DB Netz AG 25.11.2016

Strecke 1522 Abschnitt Ofenerdiek - Jaderberg Bereich Rastede

km 5,6 +7 - 23,0 +17

Prognose 2025 **Daten nach Schall03 gültig ab 01/2015**

Zugart-	Anzahl Züge		v_max	Fahrzeugkategorien gem Schall03 im Zugverband									
Traktion	Tag	Nacht	km/h	Fahrzeug kategorie	Anzahl	Fahrzeug kategorie	Anzahl	Fahrzeug kategorie	Anzahl	Fahrzeug kategorie	Anzahl	Fahrzeug kategorie	Anzahl
GZ-E	37	15	100	7-Z5_A4	1	10-Z5	24	10-Z2	6	10-Z18	6	10-Z15	1
GZ-E	9	4	120	7-Z5_A4	1	10-Z5	24	10-Z2	6	10-Z18	6	10-Z15	1
RV-ET	34	8	120	5-Z5_A10	2								
	80	27	**Summe beider Richtungen**										

v_max gem. VzG 2017 bis km 9,7=100km/h, danach 120km/h

Schrankenschließzeiten an den BÜ

IST Ingenieurbüro Dr. Schwerdhelm & Tjardes GbR
Beratende Ingenieure

Schrankenschließzeiten in der Spitzenstunde

Anlage 2

Datum: 19.11.12

NLStBV, GB Oldenburg: Verkehrsuntersuchung zum Bahnübergang K 133 - Raiffeisen-straße in der Ortsdurchfahrt der Gemeinde Rastede

Grafik übernommen aus der Verkehrsuntersuchung Innenstadt der Gemeinde Rastede vom 28.07.2005

Bahnübergang Raiffeisenstraße:

Datum	16:30	16:40	16:50	17:00	17:10	17:20	17:30
Mai 2004		Personenzug Rtg. Varel 16:42:05 - 16:43:32 Uhr = 87 Sek.		Personenzug Rtg. Varel 17:02:08 - 17:03:28 Uhr = 80 Sek.	Personenzug Rtg. OL 17:13:17 - 17:14:02 Uhr = 45 Sek.		
April 2005 Bauarbeiten am Bahnsteig		Personenzug Rtg. Varel 16:41:52 - 16:43:47 Uhr = 115 Sek.		Personenzug Rtg. Varel 17:02:24 - 17:04:26 Uhr = 122 Sek.	Personenzug Rtg. OL 17:15:03 - 17:16:25 Uhr = 82 Sek.		
07.06.2005				Personenzug Rtg. Varel 17:02:51 - 17:05:04 Uhr = 133 Sek.	(Personenzug Rtg. OL 15:18:17 - 15:19:31 Uhr = 74 Sek.)		
16.06.2005		Personenzug Rtg. Varel 16:42:00 - 16:43:48 Uhr = 108 Sek.		Personenzug Rtg. Varel 17:02:40 - 17:04:44 Uhr = 124 Sek.	Personenzug Rtg. OL 17:15:40 - 17:16:58 Uhr = 78 Sek.	5 Min 10 Sek	
Zusätzlich angenommene Fahrzeiten	Güterzug Rtg. OL 16:33:00 - 16:36:22 Uhr = 202 Sek.		Güterzug Rtg. OL 16:50:00 - 16:53:22 Uhr = 202 Sek.	8 Min 35 Sek		Güterzug Rtg. Varel 17:21:15 - 17:23:05 Uhr = 110 Sek.	

2017 (06.04., 17:15 - 18:15)
5 PZ = 9:22
1 GZ = 2:11
Sum. = 11:33
4 x = 2:53

2025 / 2030
5 PZ = 9:22
3 GZ = 6:33
Sum. = 15:55
6 x = 2:39

= 13 Min 45 Sek

Prognose DB Netz
46 GZ von 6 - 22 Uhr
= 3 / Stunde

Bahnübergang Schloßstraße:

April 2005 Bauarbeiten am Bahnsteig		Personenzug Rtg. Varel 16:39:03 - 16:42:15 Uhr = 192 Sek.		Personenzug Rtg. Varel 16:59:31 - 17:02:40 Uhr = 189 Sek.	Personenzug Rtg. OL 17:15:34 - 17:17:55 Uhr = 141 Sek.	8 Min 42 Sek	
Zusätzlich angenommene Fahrzeiten	Güterzug Rtg. OL 16:35:00 - 16:38:07 Uhr = 187 Sek.		Güterzug Rtg. OL 16:53:00 - 16:56:07 Uhr = 187 Sek.	9 Min 45 Sek		Güterzug Rtg. Varel 17:20:03 - 17:23:34 Uhr = 211 Sek.	

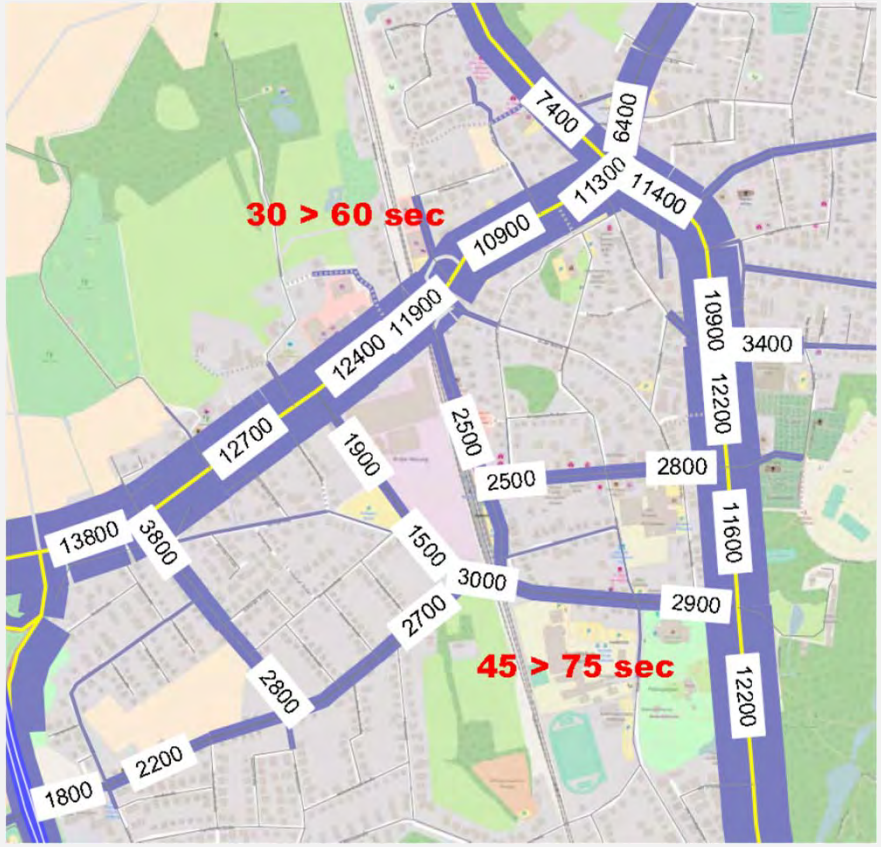
5 PZ = 12:35
1 GZ = 3:49
Sum. = 16:24
4 x = 4:06

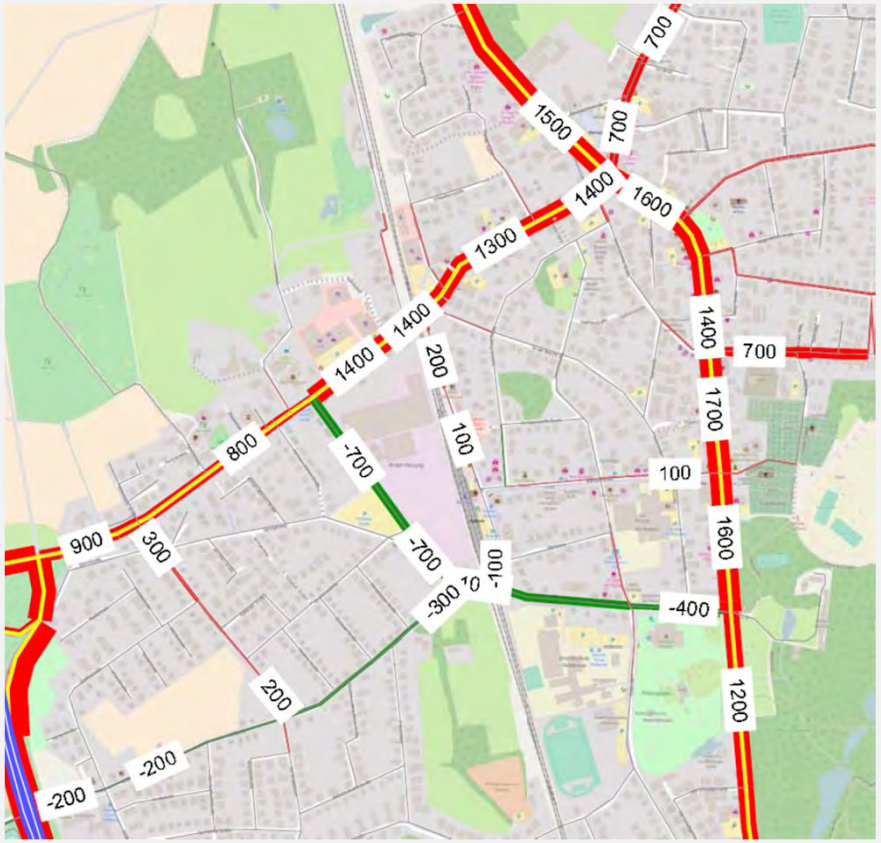
5 PZ = 12:35
3 GZ = 11:27
Sum. =24:02
6 x = 4:00

= 18 Min 22 Sek

VUS Rastede

Verkehrsnachfrage – Verkehrsmengen Kfz-Verkehr – Prognose-Nullfall 2030





Nullfall 2030

Durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV) in Kfz/24h

Differenz zu Analyse

Durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV) in Kfz/24h

Verkehrsqualitäten Rückstaus (Kfz) an den BÜ – Prognose 0

- BÜ K 133 (Raiffeisenstr.) bei 6 Schließungen in der Spitzenstunde und durchschnittlichen Schließzeiten von rd. 3 Minuten
  QSV D (ausreichend) bei mittlerer Verlustzeit von rd. 55 sec/Fzg

- Bei gelegentlichen Schließzeiten von 6 bis 7 Minuten deutlich höhere Verlustzeiten und Rückstaus (bis zu rd. 450 m in der Raiffeisenstr.)
- Nachwirkung der überlangen Schließzeiten bis zu weiteren 6 Minuten, insbes. Abbau des Staus Raiffeisenstr. vor Kreuzung Oldenburger Str.

Verkehrsqualitäten Rückstaus (Kfz) an den BÜ – Prognose 0

- BÜ Schloßstr. bei 6 Schließungen in der Spitzenstunde und durchschnittlichen Schließzeiten von rd. 4:00 Minuten

  QSV D (ausreichend) bei mittlerer Verlustzeit von rd. 70 sec/Fzg

Ablauf Maßnahmenuntersuchung

Entwicklung von Maßnahmen / Varianten

Untersuchung der Wirkungen

Diskussion, Bewertung und Empfehlung

VUS Rastede

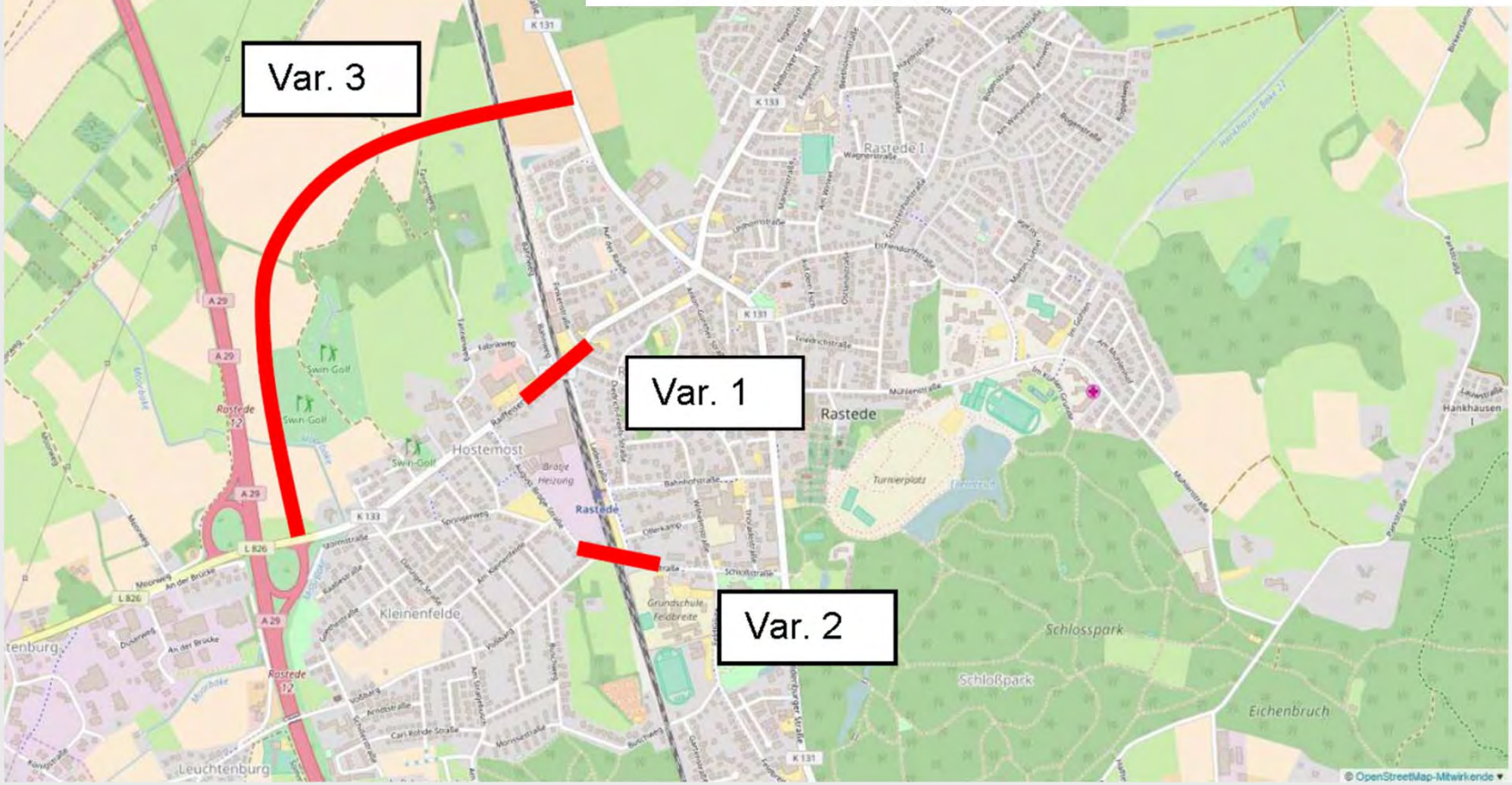
Maßnahmenuntersuchung: Übersicht Varianten

Im Rahmen der Variantenuntersuchung werden drei grundsätzliche Varianten betrachtet:

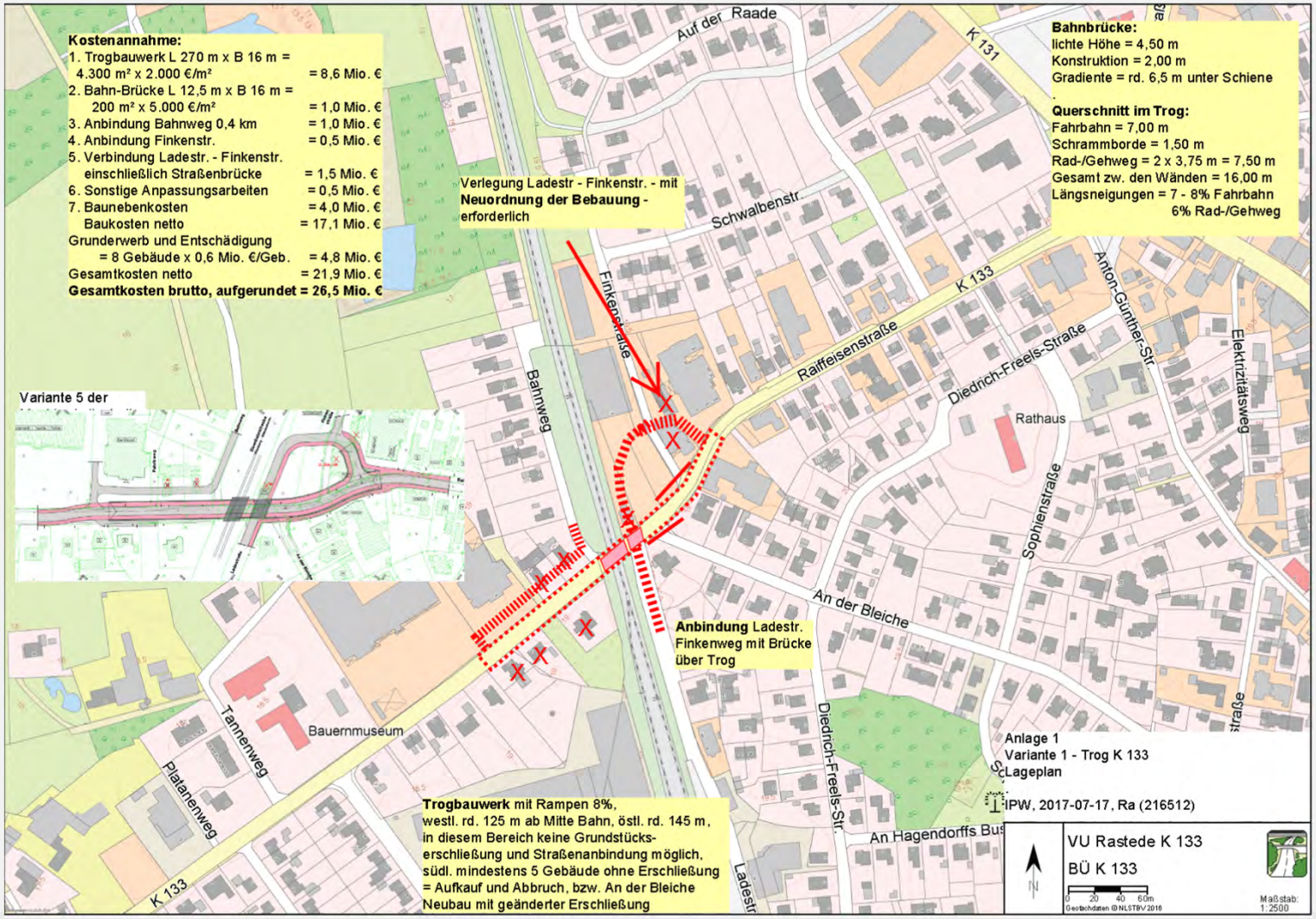
Variante 1: höhenfreier Bahnübergang im Zuge der K 133 Raiffeisenstr.

Variante 2: höhenfreier Bahnübergang im Zuge der August-Brötje-Str. – Schloßstr.

Variante 3: höhenfreier Bahnübergang im Zuge einer neuen Nordwestumgehung von der K 133 bis zur K 131



Maßnahmenuntersuchung: Variante 1 Höhenfreier BÜ Raiffeisenstr.

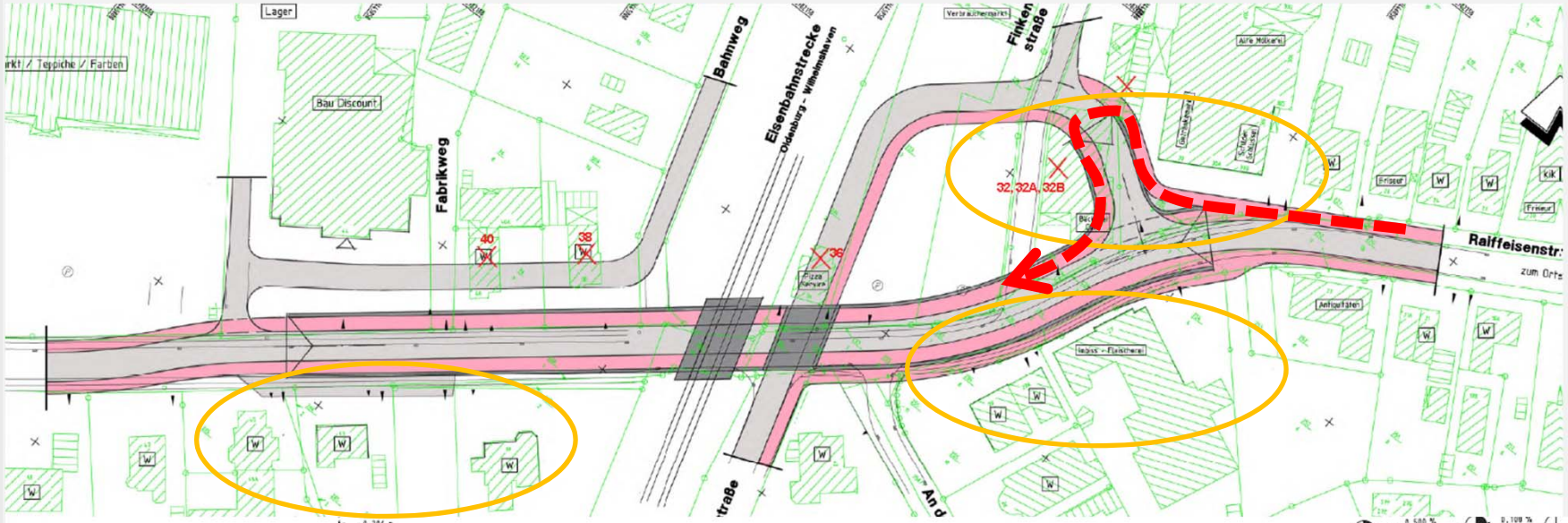


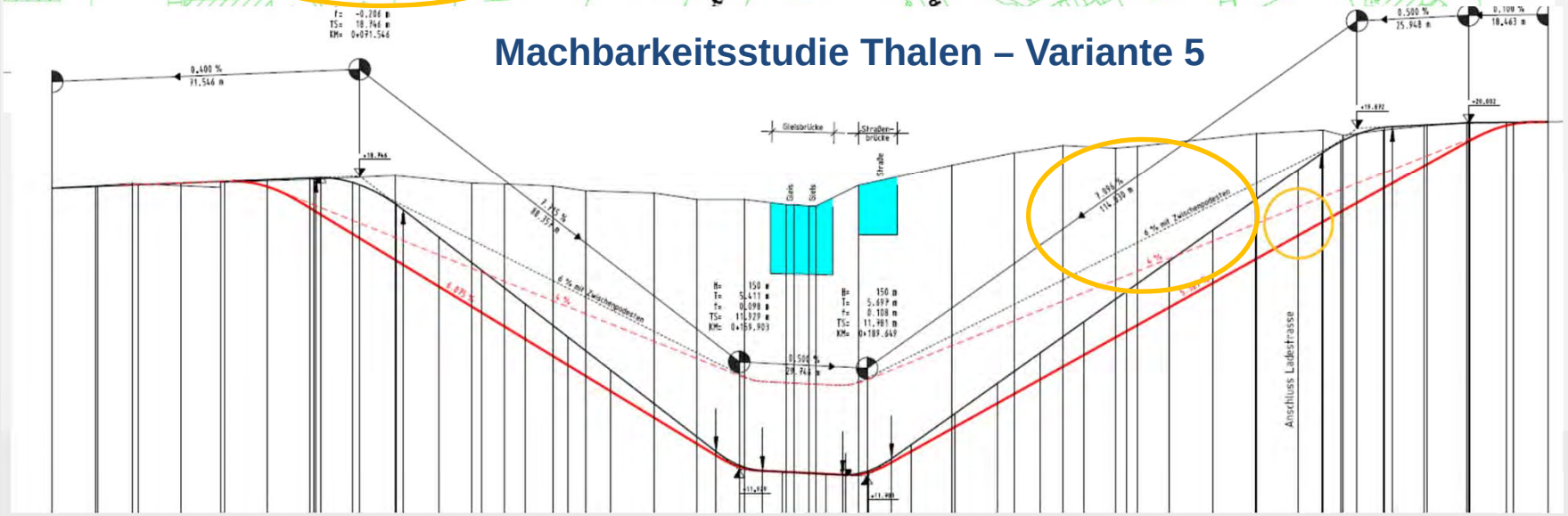
VUS Rastede

Landkreis AMMERLAND

Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr
Geschäftsbereich Oldenburg

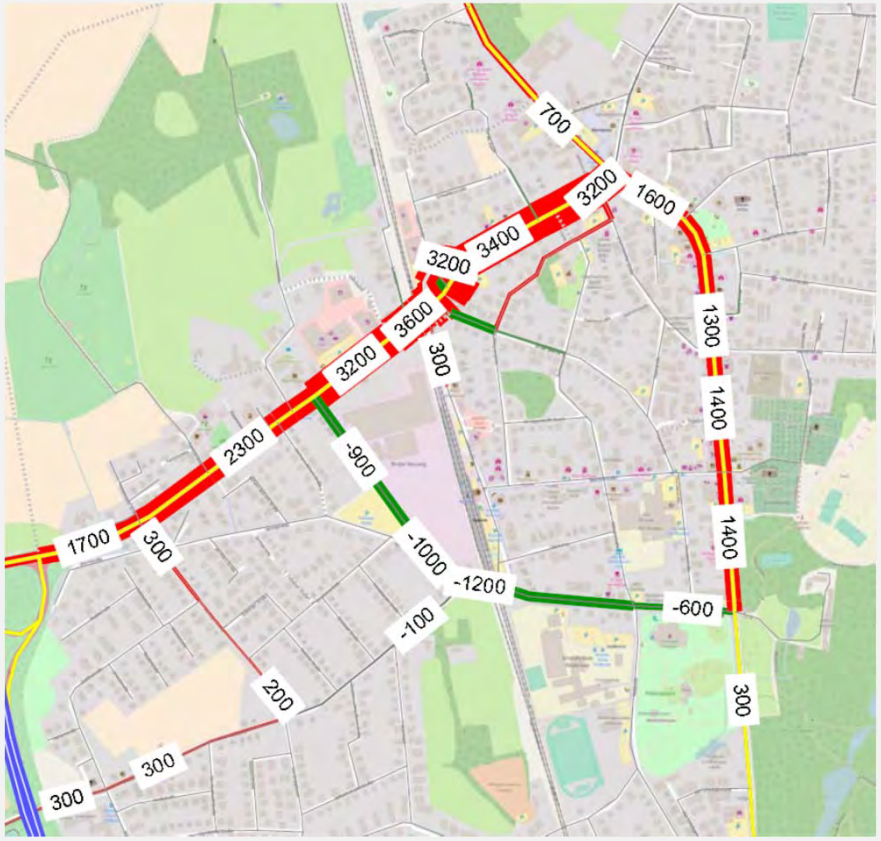
Maßnahmenuntersuchung: Variante 1 Höhenfreier BÜ Raiffeisenstr.





VUS Rastede

Maßnahmenuntersuchung: Variante 1 Höhenfreier BÜ Raiffeisenstr.



Variante 1 Höhenfreier BÜ Raiffeisenstr.

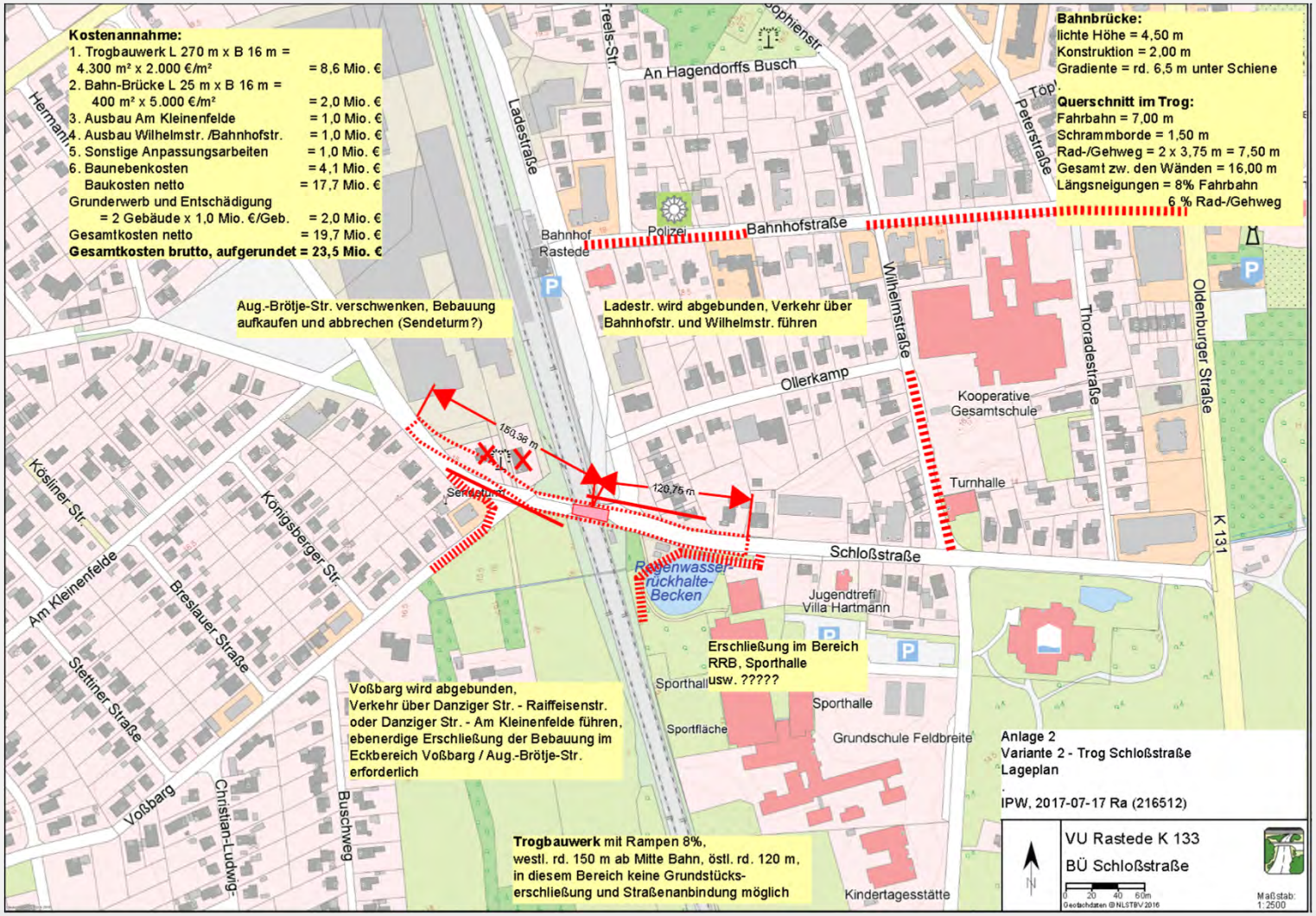
Durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV) in Kfz/24h

Differenz zu Nullfall 2030

Durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV) in Kfz/24h

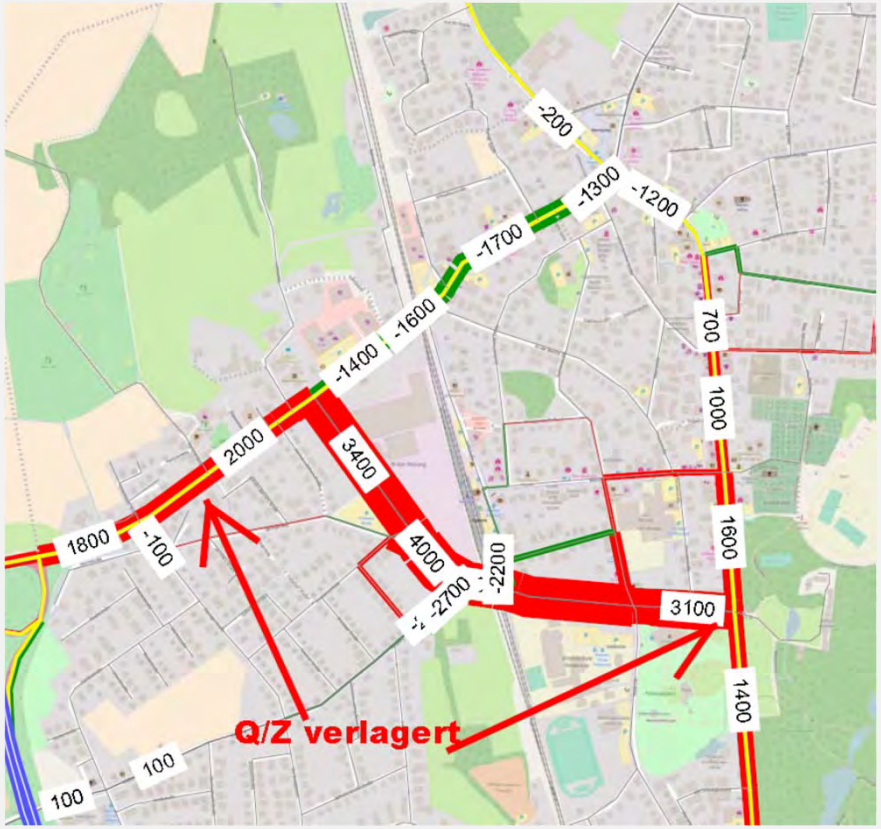
VUS Rastede

Maßnahmenuntersuchung: Variante 2 Höhenfreier BÜ Schloßstr.



VUS Rastede

Maßnahmenuntersuchung: Variante 2 Höhenfreier BÜ Schloßstr.



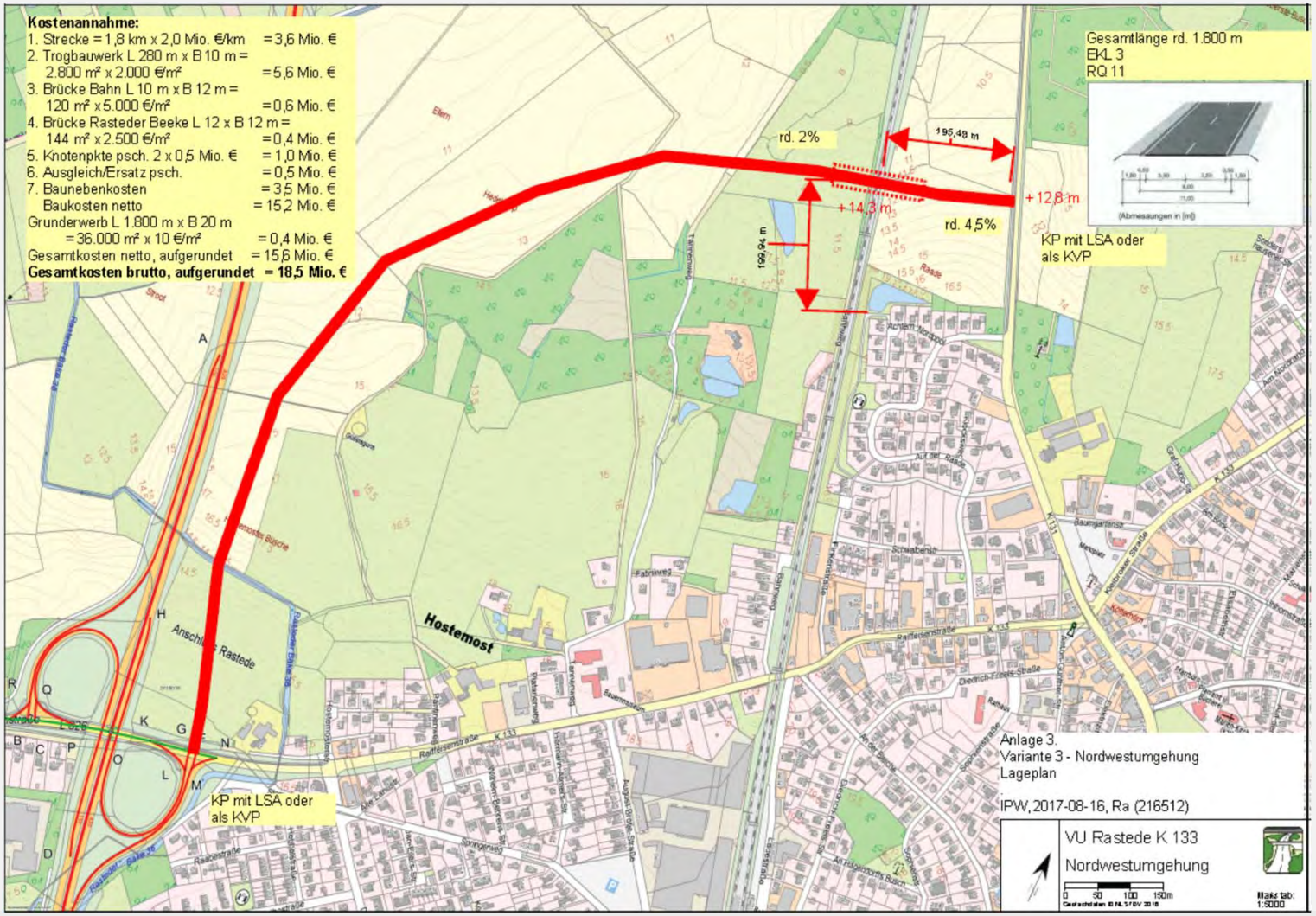
Variante 2 Höhenfreier BÜ Schloßstr.

Durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV) in Kfz/24h

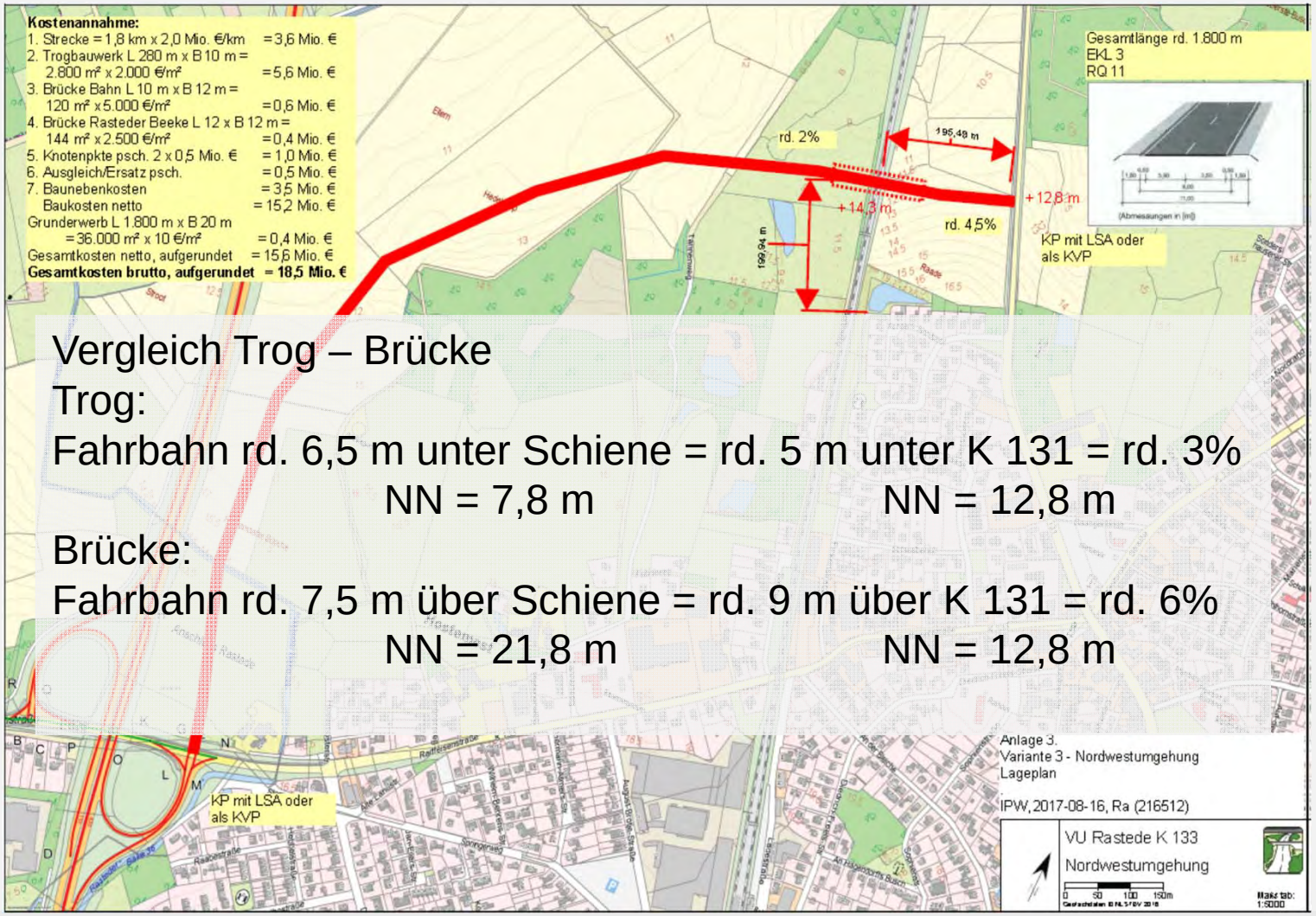
Differenz zu Nullfall 2030

Durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV) in Kfz/24h

Maßnahmenuntersuchung: Variante 3 Nordwestumgehung

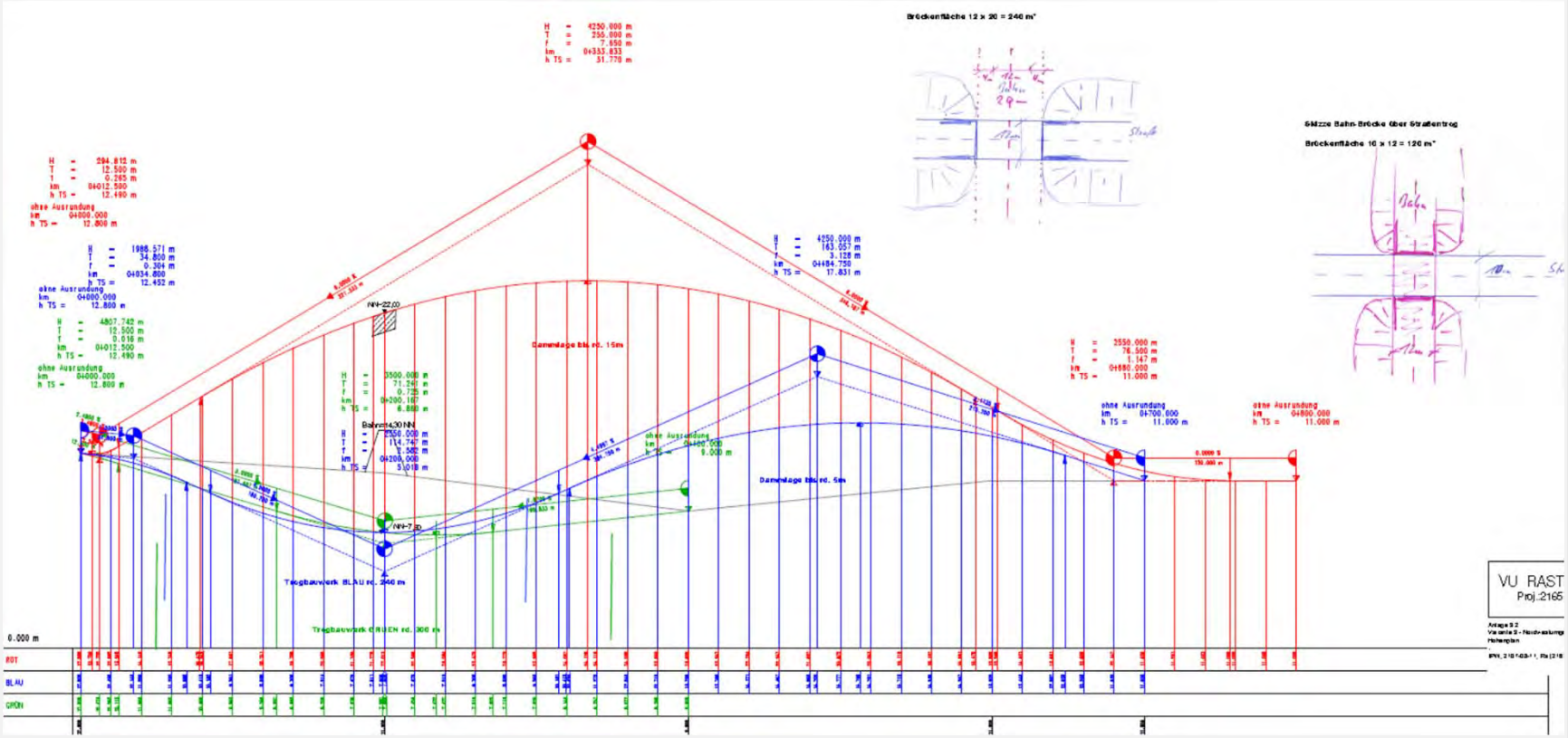


Maßnahmenuntersuchung: Variante 3 Nordwestumgehung



Maßnahmenuntersuchung: Variante 3 Nordwestumgehung

Gradientenvergleich Trog – Brücke



Maßnahmenuntersuchung: Variante 3 Nordwestumgehung

Kostenvergleich Trog – Brücke

Kosten Trog:

Kostenschätzung mit je 4% / 2% Längsneigung
und rd. 280 m Troglänge
rd. 18,5 Mio. €

Kosten Brücke:

Kostenschätzung rd. 16,0 Mio. €

Maßnahmenuntersuchung: Variante 3 Nordwestumgehung

Schallvergleich Trog – Brücke
Straßenverkehrslärmbelastung
am Nordrand von Rastede (Allgemeines Wohngebiet)
bei rd. 200 m Abstand der Trasse

Trog: < 50 / 41 dB(A) (Tag / Nacht)

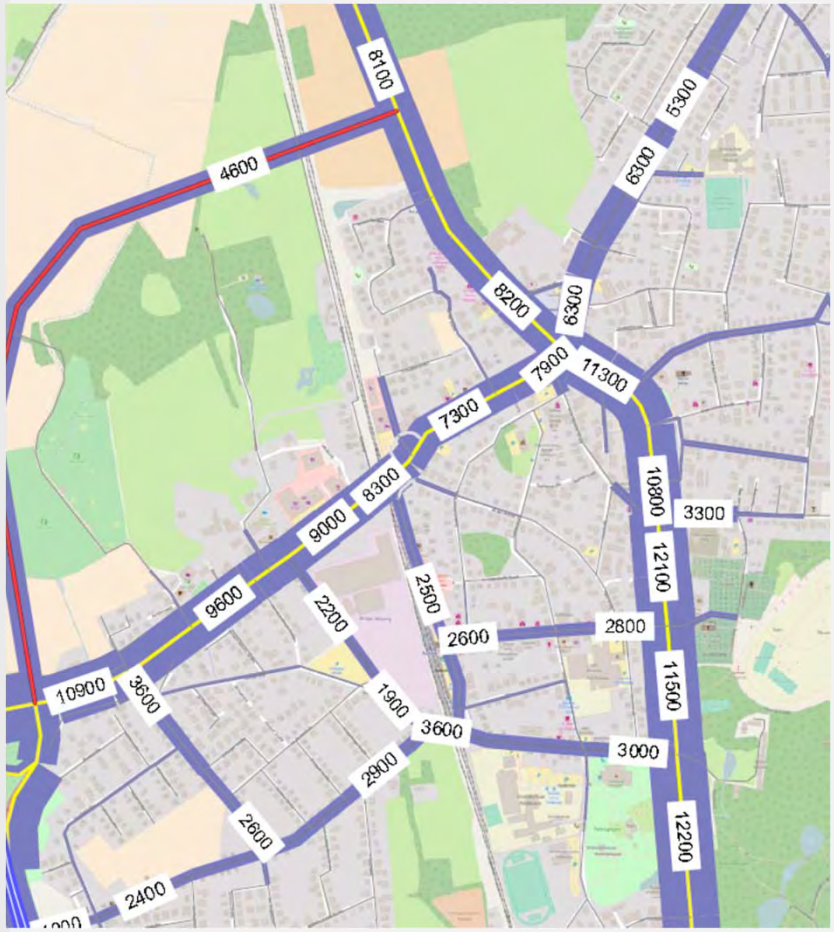
Brücke: 51 / 41 dB(A) (Tag / Nacht)

Immissionsgrenzwerte 16. BImSchV = 59 / 49 dB(A) (Tag / Nacht)
Orientierungswerte DIN 18 005 = 55 / 45 dB(A) (Tag / Nacht)

➔ Unabhängig von der Gradientenlösung ist keine unzumutbare Belastung durch Verkehrslärm am Nordrand von Rastede zu erwarten.

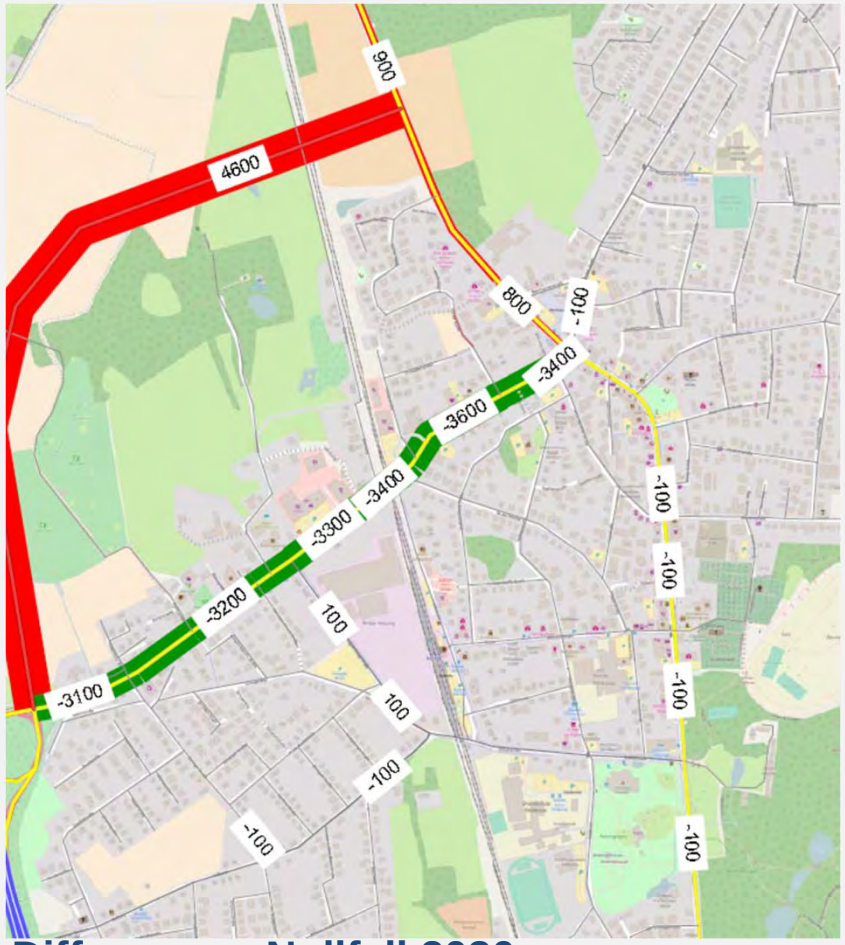
VUS Rastede

Maßnahmenuntersuchung: Variante 3 Nordwestumgehung



Variante 3 Nordwestumgehung

(DTV) in Kfz/24h



Differenz zu Nullfall 2030

(DTV) in Kfz/24h

VUS Rastede

Maßnahmenuntersuchung: Vergleich Verkehrsmengen

Knotenpunkt / Querschnitt	Planfall		Nullfall 2030	BÜ K 133 Raiffeisenstr.	BÜ Schloßstr.	Nordwest-umgehung
		Analyse	Prognose 0	Var. 1	Var. 2	Var. 3
Knotenpunkt **Raiffeisenstr. / Oldenburger Str.**	DTV (Kfz/24h)	15.600	18.250	20.800	16.950	16.850
	Diff. zu Analyse		2.650	5.200	1.350	1.250
	Diff. zu Prog. 0			2.550	-1.300	-1.400
Raiffeisenstr. zw. Finkenstr. und Auf der Raade	DTV (Kfz/24h)	9.600	10.900	14.100	9.200	7.300
	Diff. zu Analyse		1.300	4.500	-400	-2.300
	Diff. zu Prog. 0			3.200	-1.700	-3.600
Oldenburger Str. südl. Raiffeisenstr.	DTV (Kfz/24h)	9.800	11.300	12.800	10.200	11.300
	Diff. zu Analyse		1.500	3.000	400	1.500
	Diff. zu Prog. 0			1.500	-1.100	0
Oldenburger Str. nördl. Raiffeisenstr.	DTV (Kfz/24h)	5.900	7.500	8.100	7.300	8.200
	Diff. zu Analyse		1.600	2.200	1.400	2.300
	Diff. zu Prog. 0			600	-200	700
Raiffeisenstr. westl. August-Brötje-Str.	DTV (Kfz/24h)	11.900	12.800	14.900	14.700	9.600
	Diff. zu Analyse		900	3.000	2.800	-2.300
	Diff. zu Prog. 0			2.100	1.900	-3.200
Schloßstr. westl. Oldenburger Str.	DTV (Kfz/24h)	3.300	3.000	2.100	6.100	3.000
	Diff. zu Analyse		-300	-1.200	2.800	-300
	Diff. zu Prog. 0			-900	3.100	0
Durchschnitt der 5 Straßenquerschnitte	DTV (Kfz/24h)	8.100	9.100	10.400	9.500	7.880
	Diff. zu Analyse		1.000	2.300	1.400	-220
	Diff. zu Prog. 0			1.300	400	-1.220

Variantenvergleich

Gewichtung: Neutral		Variante 1 Höhenfreier BÜ im Zuge K 133 - Raiffeisenstr.			Variante 2 Höhenfreier BÜ im Zuge Schloßstraße			Variante 3 Nordwestumgehung mit höhenfreiem BÜ		
Kurzcharakteristik / Bewertungsfeld		bestandsorientierte Führung auf K 133 - Raiffeisenstr., Trogbauwerk			bestandsorientierte Führung auf August-Brötje-Str. - Schloßstraße, Trogbauwerk			neue Trasse von der AS A 29 zur K 131 im Nordwesten von Rastede, Trogbauwerk		
Verkehr	**30%**		100%	**3,4**		100%	**4,0**		100%	**1,9**
Entlastungswirkung im innerstädtischen Straßennetz	25%	Aug.-Brötje-Str. - Schloßstr. wird um rd. 20 - 30% entlastet	25%	2	Oldenburger Str. zw. Raiffeisenstr. und Schloßstr. um 10% entlastet, Raiffeisenstr. wird um 10% entlastet	25%	3	Raiffeisenstr. um 40% entlastet, Aug.-Brötje-Str. - Schloßstr. unverändert	25%	2
Belastungswirkung im innerstädtischen Straßennetz	25%	Oldenburger Str. zw. Raiffeisenstr. und Schloßstr. um rd. 15% höher belastet, Raiffeisenstr. um rd. 30 - 40% höher belastet	25%	5	Aug.-Brötje-Str. - Schloßstr. um rd. 100% höher belastet (Schulbereich!), Mehrbelastungen Bahnhofstr. und Wilhelmstr. sowie Danziger Str - Am Kleinenfelde	25%	5	Oldenburger Str. zw. Nordumgehung und Raiffeisenstr. um rd. 25% höher belastet	25%	2
Erschließungsqualität für Kfz Rastede insgesamt	10%	keine relevante Wirkung, das übergeordnete Netz bleibt unverändert	10%	3	keine relevante Wirkung, Busverkehr über Voßbarg mit Umweg verbunden	10%	4	insgesamt verbesserte Erschließung aufgrund Entlastung Raiffeisenstr. und Aug.-Brötje-Str. - Schloßstr.	10%	1
Erschließungsqualität für Kfz Verbrauchermärkte Raiffeisenstr.-West	10%	Wartezeiten am BÜ und Rückstaus entfallen, aber hohe Belastung der Straße	10%	2	Wartezeiten und Rückstaus am BÜ K 133 bleiben, dabei hohe Belastung der Straße	10%	5	Wartezeiten am BÜ und Rückstaus bleiben, aber geringere Belastung der Straße	10%	3
Entwurfsparameter Straße	5%	Längsneigungen im Trogbereich zw. 7 und 8% insbes. für Schwerverkehr negativ	5%	3	Längsneigungen im Trogbereich zw. 7 und 8% insbes. für Schwerverkehr negativ	5%	3	Längsneigungen bis 4% unproblematisch auch für Schwerverkehr	5%	1
Verkehrsqualität an relevanten Knotenpunkten	5%	Ausbau / Umbau Kreuzung K 133 / K 131 aufgrund erhöhter Belastung des KP erforderlich	5%	5	Ausbau / Umbau Einmündung Schloßstr. / K 131 mit LSA aufgrund erhöhter Belastung der Schloßstr. erforderlich	5%	4	Ausbau / Umbau Kreuzung K 133 / K 131 trotz erhöhter Belastung des KP nicht erforderlich, Anpassung Signalprogramm sinnvoll	5%	2
Wirkung für Radfahrer / Fußgänger	5%	Nachteile:rd. 6% Rampen mit Podesten, Umwege aufgrund Abbindung Ladestr. / An der Bleiche Vorteile:keine Wartezeiten am BÜ	5%	3	Nachteile:rd. 6% Rampen mit Podesten, weite Umwege aufgrund Abbindung Ladestr und Voßbarg Vorteile:keine Wartezeiten am BÜ	5%	4	Nachteile:Wartezeiten am BÜ Vorteile:keine Rampen und Umwege	5%	3
Erschließungsqualität im Nahbereich des Bauwerks	10%	Im Bereich des Trogbauwerks keine direkte Erschließung von Grund-stücken, z. B. heutiger Standort ALDI und westl. der Bahn, neue Nutzungen	10%	3	Im Bereich des Trogbauwerks keine Erschließung von Grundstücken, aber keine relevanten Nutzungen betroffen	10%	3	keine Nutzungen betroffen	10%	1
erforderliche Verlegungen/Anpassungen im nachgeordneten Straßennetz	5%	Verlegungen Ladestr. / Finkenstr. und Bahnweg mit veränderter Anbindung erforderlich	5%	5	Ersatz Verkehrsführung für abgebundene Ladestraße und Voßbarg erforderlich	5%	4	keine Verlegungen / Anpassungen erforderlich	5%	1

VUS Rastede

Variantenvergleich

Gewichtung: Neutral		Variante 1 Höhenfreier BÜ im Zuge K 133 - Raiffeisenstr.			Variante 2 Höhenfreier BÜ im Zuge Schloßstraße			Variante 3 Nordwestumgehung mit höhenfreiem BÜ		
Kurzcharakteristik / Bewertungsfeld		bestandsorientierte Führung auf K 133 - Raiffeisenstr., Trogbauwerk			bestandsorientierte Führung auf August-Brötje-Str. - Schloßstraße, Trogbauwerk			neue Trasse von der AS A 29 zur K 131 im Nordwesten von Rastede, Trogbauwerk		
Eingriffe in Privateigentum	**20%**		100%	**3,8**		100%	**3,1**		100%	**2,2**
Bebaute Grundstücke	70%	3 Gebäude auf der Südseite, 5 Gebäude auf der Nordseite, insbes. auf der Südseite verschlechterte Erschließung	70%	5	2 Gebäude an der Aug.-Brötje-Str., verschlechterte Erschließung Voßbarg - Aug.Brötje-Str.	70%	4	kein Rückbau wegen Überbauung, keine verschlechterte Erschließung	70%	1
Landwirtschaft	30%	keine Wirkung	30%	1	keine Wirkung	30%	1	Zerschneidungsschäden und Flächenverluste (ca. 3 ha)	30%	5
Umwelt	**15%**		100%	**2,0**		100%	**3,0**		100%	**4,0**
Auswirkungen auf Schutzgüter (ohne Schutzgut Mensch)	100%	keine relevante Wirkung, geringer Eingriff im Bereich Tannenweg / Bahnweg	100%	2	keine relevante Wirkung, geringer Eingriff im Bereich Voßbarg - August-Brötje-Str. - Schloßstr.	100%	3	Tiere/Pflanzen keine erkennbaren Funktionsbereiche besiónderer Bedeutung betroffen Abiotik hohe Neuversiegelung (ca. 2 ha) Landschaftsbild mittlere Bedeutung, Zerschneidung bislang tlw. wenig betroffener Räume Vorsorgegebiete Land- und Forstwirschsft betroffen	100%	4
Schutzgut Mensch	**15%**		100%	**4,0**		100%	**4,0**		100%	**2,0**
Erhöhung von Lärmimmissionen bzw. neue Verlärmungen	50%	Erhöhung der Lärmimmissionen an der Bebauung Raiffeisenstr. und Oldenburger Str., kein aktiver Lärmschutz möglich	50%	5	Erhöhung der Lärmimmissionen an der Bebauung Aug.-Brötje-Str. - Schloßstr. und Oldenburger Str., kein aktiver Lärmschutz möglich	50%	5	einige wenige Gebäude im Nahbereich der neuen Trasse, falls erforderlich aktiver Lärmschutz, Erhöhung der Lärmimmissionen an der Bebauung nördliche Oldenburg Str.	50%	2
Reduzierung von Lärmimmissionen	50%	geringe Minderung der Lärmimmissionen an der Bebauung Aug.-Brötje-Str. - Schloßstr.	50%	3	Geringe Minderung der Lärmimmissionen an der Bebauung Raiffeisenstr. und Oldenburger Str.	50%	3	Minderung der Lärmimmissionen an der Bebauung Raiffeisenstr.	50%	2

VUS Rastede

Variantenvergleich

Gewichtung: Neutral		Variante 1 Höhenfreier BÜ im Zuge K 133 - Raiffeisenstr.			Variante 2 Höhenfreier BÜ im Zuge Schloßstraße			Variante 3 Nordwestumgehung mit höhenfreiem BÜ		
Bewertungsfeld / Kurzcharakteristik		bestandsorientierte Führung auf K 133 - Raiffeisenstr., Trogbauwerk			bestandsorientierte Führung auf August-Brötje-Str. - Schloßstraße, Trogbauwerk			neue Trasse von der AS A 29 zur K 131 im Nordwesten von Rastede, Trogbauwerk		
Sonstiges	**20%**		100%	**3,7**		100%	**4,0**		100%	**1,8**
städtebauliche Auswirkungen	55%	Entwertung der Grundstücke im Bereich des Trogbauwerks, optisch dominates techn. Bauwerk; positiv: LSWände der Bahn können durchgängig ausgebildet werden	55%	4	Entwertung der Grundstücke im Bereich des Trogbauwerks, optisch dominates techn. Bauwerk; positiv: LSWände der Bahn hkönnen durchgängig ausgebildet werden	55%	4	keine negativen städtebaulichen Auswirkungen	55%	1
Beeinträchtigung Verkehrsablauf während der Bauzeit	25%	Während rd. 2 Jahren Vollsperrung der Raiffeisenstr. zw. Aug.-Brötje-Str. und Finkenstr. mit Umleitung über Aug.-Brötje-Str. - Schloßstr.	25%	5	Wärend rd. 1,5 Jahren Vollsperrung der Schloßstr. zw. Am Kleinenfelde und Wilhelmstr. mit Umleitung über Raiffeisenstr.	25%	3	Keine Beeinträchtigung, nur kurzfristig im Bereich der Anschlußknotenpunkte	25%	1
Variante entspricht den verkehrs-/stadtplanerischen Intentionen der Gemeinde Rastede	20%	ja	20%	1	nein	20%	5	nein	20%	5
Sämtliche Bewertungsfelder	**100%**			**3,4**			**3,6**			**2,3**
Kosten (ohne Bewertung)										
Bau- und Entschädigungskosten (brutto)		**26,5 Mio. €**			**23,5 Mio. €**			**18,5 Mio. €**		

Bewertungsschema: 1 - Schulnote (gute Bewertung) bis 5 - Schulnote (schlechte Bewertung)

Variantenvergleich

Gewichtung: Neutral		Variante 1	Variante 2	Variante 3
Verkehr	30%	3,4	4,0	1,9
Eingriffe in Privateigentum	20%	3,8	3,1	2,2
Umwelt	15%	2,0	3,0	4,0
Schutzgut Mensch	15%	4,0	4,0	2,0
Sonstiges	20%	3,7	4,0	1,8
Sämtliche Bewertungs-felder	100%	3,4	3,6	2,3

Gewichtung: Verkehr		Variante 1	Variante 2	Variante 3
Verkehr	45%	3,4	4,0	1,9
Eingriffe in Privateigentum	20%	3,8	3,1	2,2
Umwelt	10%	2,0	3,0	4,0
Schutzgut Mensch	15%	4,0	4,0	2,0
Sonstiges	10%	3,7	4,0	1,8
Sämtliche Bewertungs-felder	100%	3,4	3,7	2,2

Gewichtung: Umwelt		Variante 1	Variante 2	Variante 3
Verkehr	20%	3,4	4,0	1,9
Eingriffe in Privateigentum	20%	3,8	3,1	2,2
Umwelt	25%	2,0	3,0	4,0
Schutzgut Mensch	25%	4,0	4,0	2,0
Sonstiges	10%	3,7	4,0	1,8
Sämtliche Bewertungs-felder	100%	3,3	3,6	2,5

Die Variante 3 erhält also relativ stabil immer die beste Bewertung und bleibt auch bei der „Gewichtung: Umwelt“ um 0,8 bis 1,1 Punkte besser als die beiden anderen Varianten.

Dazu ist festzustellen, dass die Variante 3 auch noch die kostengünstigste Variante ist. Zwar sind hier die Kosten für den Neubau der Straße zu berücksichtigen. Aber mehr als kompensiert werden diese durch die Kosten für Grunderwerb, Erwerb von Gebäuden und Ersatzmaßnahmen im untergeordneten Straßennetz in den Varianten 1 und 2.

Kosten (ohne Bewertung)		Variante 1	Variante 2	Variante 3
Bau- und Entschädigungskosten (brutto)		26,5 Mio. €	23,5 Mio. €	18,5 Mio. €

Variantenvergleich - Empfehlung

Empfehlung:
Variante 3 Nordwestumgehung sollte den weiteren Planungen zugrunde gelegt werden.

VUS Rastede

Landkreis AMMERLAND
Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr
Geschäftsbereich Oldenburg

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Dipl.-Geogr. Jens Westerheider
Dipl.-Ing. Manfred Ramm

IPW INGENIEURPLANUNG GmbH & Co.KG
Marie-Curie-Str.4a • 49134 Wallenhorst
Tel.05407/880-0 • Fax05407/880-88

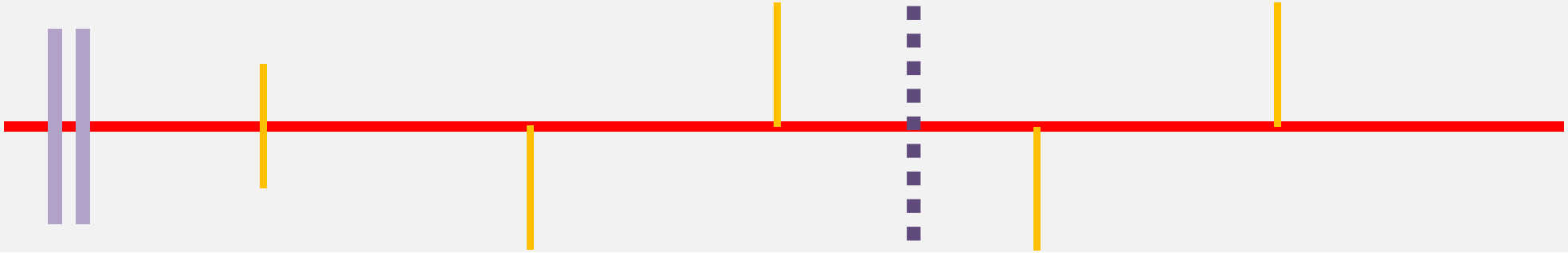
Variantenvergleich: Verkehrsmengen an Knotenpunkten

Querschnitt / Knotenpunkt	Planfall		Nullfall 2030	BÜ K 133 Raiffeisenstr.	BÜ Schloßstr.	Nordwest-umgehung
		Analyse	Prognose 0	Var. 1 (2030)	Var. 2 (2030)	Var. 3 (2030)
Knotenpunkt Raiffeisenstr. / Danziger Str.	DTV (Kfz/24h)	14.150	15.200	17.250	17.000	12.050
	Diff. zu Analyse		1.050	3.100	2.850	-2.100
	Diff. zu Prog. 0			2.050	1.800	-3.150
Knotenpunkt Raiffeisenstr. / August-Brötje-Str.	DTV (Kfz/24h)	12.750	13.650	15.650	15.550	10.400
	Diff. zu Analyse		900	2.900	2.800	-2.350
	Diff. zu Prog. 0			2.000	1.900	-3.250
Knotenpunkt Raiffeisenstr. / Auf der Raade	DTV (Kfz/24h)	9.900	11.350	14.450	9.850	7.850
	Diff. zu Analyse		1.450	4.550	-50	-2.050
	Diff. zu Prog. 0			3.100	-1.500	-3.500
Knotenpunkt Raiffeisenstr. / Oldenburger Str.	DTV (Kfz/24h)	15.600	18.250	20.800	16.950	16.850
	Diff. zu Analyse		2.650	5.200	1.350	1.250
	Diff. zu Prog. 0			2.550	-1.300	-1.400
Knotenpunkt Schloßstr. / Oldenburger Str.	DTV (Kfz/24h)	12.150	13.400	13.650	16.400	12.000
	Diff. zu Analyse		1.250	1.500	4.250	-150
	Diff. zu Prog. 0			250	3.000	-1.400

Knotenpunkte ohne direkte Beeinflussung durch Bahnübergangsschließungen

- In Var. 1 an fast allen KP deutliche **Erhöhung** der Belastungen, d. h. **Verschlechterung** der Verkehrsqualität
- - In Var. 3 an fast allen KP deutliche **Minderung** der Belastungen, d. h. **Verbesserung** der Verkehrsqualität

Variantenvergleich: Verkehrsqualitäten Knotenpunkte im Zuge der K 133



Fall	K 1 Danziger Str.	K 2 Aug.-Br.-Str.	K 3 REWE-Ost	K 4 Ladestr.	K 5 Finkenstr.	
Var. 1	ohne LSA: QSV E (für Einbieger Danziger Str.)	ohne LSA: QSV D (für Einbieger Aug.-Brötje-Str.)	ohne LSA: QSV E (für Einbieger Parkplatz)	nicht vorh., über K 5 Finkenstr.	ohne LSA: QSV E (für Einbieger Finkenstr.)	
	mit LSA: QSV D < Rstr. 15s/Fz >Rstr. 58s/Fz		mit LSA: QSV C <Rstr. 18s/Fz >Rstr. 22s/Fz		mit LSA: QSV C <Rst. 6 s/Fz >Rstr. 12s/FZ	Summe Verlustz. < Rstr. 39 s/Fz > Rstr. 92 s/Fz
Var. 3	ohne LSA: QSV C (für Einbieger Danziger Str.)	ohne LSA: QSV B (für Einbieger Aug.-Brötje-Str.)	ohne LSA: QSV B (für Einbieger Parkplatz)	ohne LSA: QSV B (für Einbieger Ladestr.)	ohne LSA: QSV B (für Einbieger Finkenstr.)	

In Variante 1 müssen 3 Knotenpunkte mit einer Lichtsignalanlage ausgestattet werden.

Variante 1: Die Summe der Verlustzeiten für Kfz im Zuge der Raiffeisenstr beträgt in Fahrtrichtung Osten 92 s/Fz und in Fahrtrichtung Westen 39 s/FZ, im Mittel rd. 65 s/Fz.

Variantenvergleich: Verkehrsqualitäten Knotenpunkte im Zuge der K 133

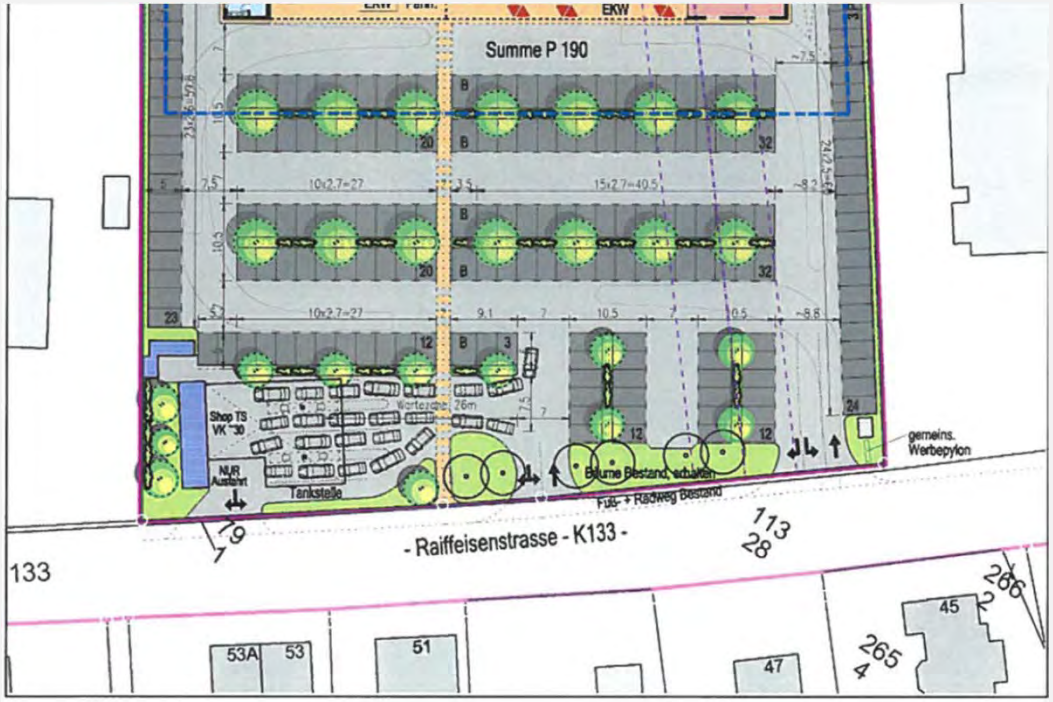


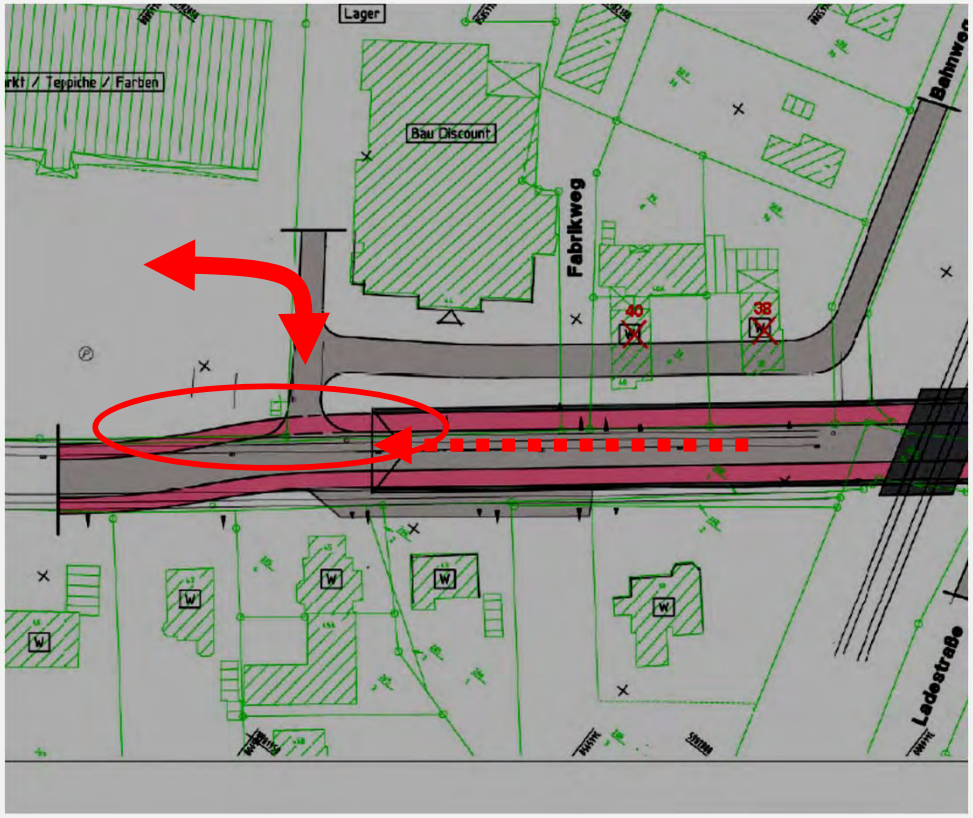
Abb. 4.1: Erschließungskonzept
Quelle: Architekt Uwe Pielhop

Das Erschließungskonzept des FMZ Rastede (REWE) ist eindeutig nicht mit der Variante 1 vereinbar. Mit der „Anbindung Bahnweg“ wären auf rd. 100 m Länge 3 Ein-/Ausfahrten und 1 Ausfahrt vorhanden. Eine Zusammenfassung auf eine (1) gemeinsame Ein-/Ausfahrt zzgl. 1 Ausfahrt an der Tankstelle wäre notwendig.
Für die weitere Prüfung der Machbarkeit der Variante 1 muss ein entsprechendes Erschließungskonzept erarbeitet werden.

Variantenvergleich: Verkehrsqualitäten Knotenpunkte im Zuge der K 133

Anbindung FMZ und Bahnweg in Var. 1

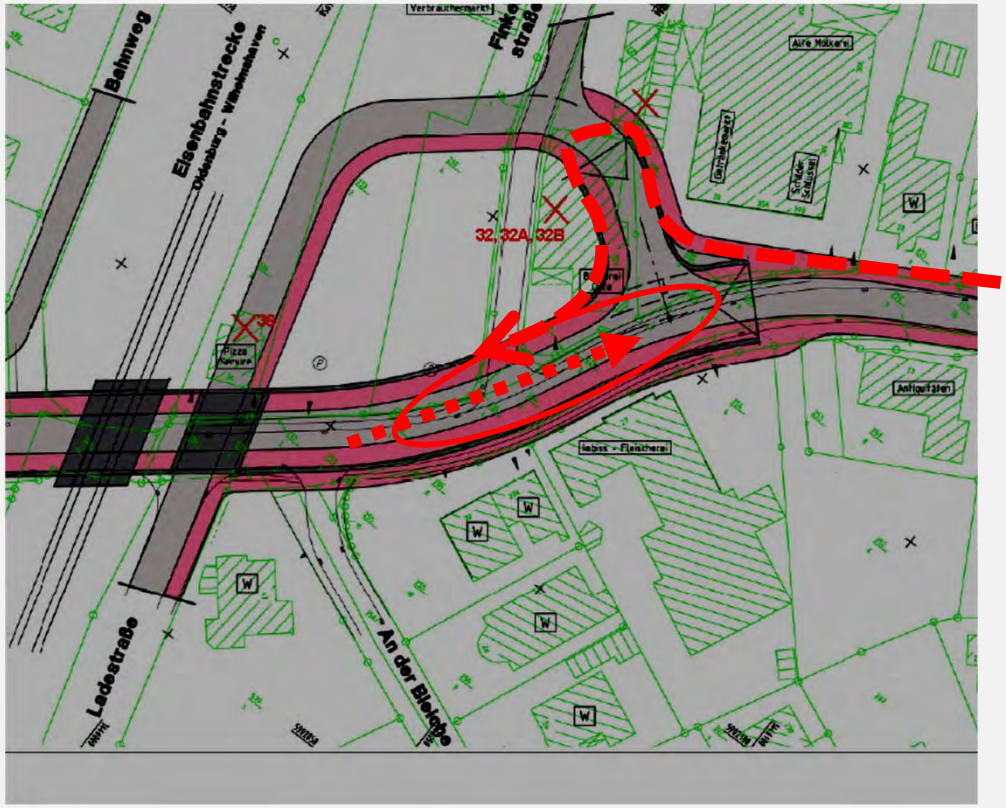
- Parkplatz FMZ bevorrechtigt gegenüber Bahnweg > Abstand zur LSA sehr kurz
- Raiffeisenstr. muss für Linksabbieger zum FMZ und Bahnweg aufgeweitet werden > Grunderwerb beim FMZ?
- Trog muss im Verziehungsbereich Linksabbieger ebenfalls aufgeweitet werden
- 95%-Rückstau der Fahrzeuge von Osten weist eine Länge von 109 m auf, d. h. Fahrzeuge stehen in der Rampe bei 8% Längsneigung > Anfahren am Berg



Variantenvergleich: Verkehrsqualitäten Knotenpunkte im Zuge der K 133

Anbindung Finkenstr./Ladestr. in Var. 1

- Raiffeisenstr. und damit Trog muss für Linksabbieger aufgeweitet werden
- 95%-Rückstau der Fahrzeuge von Westen weist eine Länge von 97 m auf, d. h. Fahrzeuge stehen in der Rampe bei 8% Längsneigung > Anfahren am Berg
- Fußgänger auf der Nordseite der Raiffeisenstr. können nicht in Signalisierung eingebunden werden (aufgr. Höhendifferenz)



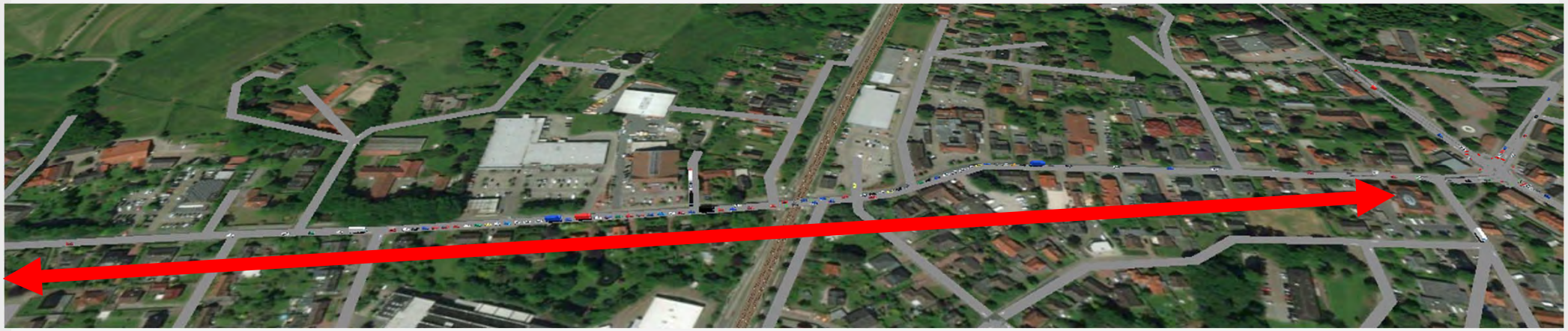
Variantenvergleich: Verlustzeiten durch BÜ-Schließungen versus LSA im Zuge der K 133

Fall	Verlustzeit nur aufgr. BÜ	Verlustzeit nur aufgr. LSA
Var. 1 Trog Raiffeisenstr.	0 sec/Kfz	rd. 65 sec/Kfz
Var. 3 Nordwestumgehung	rd. 55 sec/Kfz	0 sec/Kfz

Ohne LSA K 131 / K 133!

Fazit:
Dieser Vergleich der Verlustzeiten zeigt einen leichten Nachteil für die Var. 1, dafür wird allerdings die Verkehrssicherheit an den signalisierten Knoten besser.
Als gravierender Nachteil bleiben jedoch in der Var. 1 die Rückstaus vor den LSA im Trog der Raiffeisenstr. bei einer Rampensteigung von rd. 8%.

Variantenvergleich: Verlustzeiten im Zuge der K 133



Durch Verkehrsflusssimulation ermittelte Verlustzeiten im Streckenabschnitt von ungefähr Danziger Str. (westl.). bis Anton-Günther-Str. (westl.)
Gemessen wurden die Kfz, die den Streckenabschnitt vollständig durchfahren haben
Einschließlich Verlustzeiten durch Behinderungen aufgestauter Abbieger
Mittlere Verlustzeit pro Kfz in der Spitzenstunde in sec (= sec / Kfz)

Fall	Mittel	Richtung Ost	Richtung West
Var. 1 Trog Raiffeisenstr.	270 sec/Kfz	500 sec/Kfz 338 Kfz	44,5 sec/Kfz 297 Kfz
Var. 3 Nordwestumgehung	70 sec/Kfz	80 sec/Kfz 176 Kfz	62,5 sec/Kfz 186 Kfz

Schlechtes Ergebnis der Var. 1 wird durch mangelhafte Leistungsfähigkeit des Knotens K 131 / K 133 verursacht = zeitweise Rückstaus in der Raffeisenstr. bis A 29

Variantenvergleich: Verkehrsqualität K 131 / K 133

Ermittlung durch Verkehrsflusssimulation

Var. 1 Trog Raiffeisenstr.

Fahrbez	StauLng	StauLngMax	Fzge(Alle)	Fzge(20)	FzVerl(Alle)	FzVerl(20)			
MOVEMENT	QLEN	QLENMAX	VEHS(ALL)	VEHS(20)	VEHDELAY(A	VEHDELAY(20)			
1-107: Friede	330,37	412,7	160	10	**148,37**	166,01	Raiffeisenstr.	Geradeaus	**F**
1-107: Friede	330,37	412,7	77	5	**150,89**	154,32	Raiffeisenstr.	Links	**F**
1-10212@2.2	359,84	413,56	245	17	**156,8**	160,25	Raiffeisenstr.	Rechts	**F**
1-238: Kleibr	22,98	104,02	150	12	**67,86**	78,62	Kleibrocker Str.	Geradeaus	D
1-238: Kleibr	22,98	104,02	8	1	**71,53**	49,48	Kleibrocker Str.	Rechts	**E**
1-238: Kleibr	8,31	49,1	82	8	**61,48**	60,01	Kleibrocker Str.	Links	D
1-243: Olden	29,67	122,25	189	17	**45,13**	48,97	Oldenburger Str. Nord	Rechts	C
1-243: Olden	29,67	122,25	163	17	**46,07**	49,24	Oldenburger Str. Nord	Geradeaus	C
1-10207@10	0,68	15,97	13	3	**40,29**	34,75	Oldenburger Str. Nord	Links	C
1-10624@6.4	206,67	236,3	153	10	**347,26**	372,74	Oldenburger Str. Süd	Links	**F**
1-10624@6.4	179,74	234,99	54	4	**216,45**	199,94	Oldenburger Str. Süd	Rechts	**F**
1-10624@6.4	179,74	234,99	131	8	**236,09**	222,27	Oldenburger Str. Süd	Geradeaus	**F**

Schlechtes Ergebnis der Var. 1 wird durch mangelhafte Leistungsfähigkeit des Knotens K 131 / K 133 verursacht = zeitweise Rückstaus in der Raffeisenstr. bis A 29!
Ursache ist die für den vorhandenen Ausbau zu hohe Verkehrsbelastung.
Ursachen sind weiterhin in der Oldenburger Str.-Süd der zu kurze Linksabbiegestreifen und in der Raiffeisenstr. ebenfalls die zu kurze Zweistreifigkeit.

Variantenvergleich: Verkehrsqualität K 131 / K 133

Ermittlung durch Verkehrsflusssimulation

Var. 3 Nordwestumgehung

Fahrbez	StauLng	StauLngMax	Fzge(Alle)	Fzge(20)	FzVerl(Alle)	FzVerl(20)			
MOVEMENT	QLEN	QLENMAX	VEHS(ALL)	VEHS(20)	VEHDELAY(A	VEHDELAY(20)			
1-107: Friede	3,08	50,18	103	9	**55,05**	66,16	Raiffeisenstr.	Geradeaus	D
1-107: Friede	3,08	50,18	34	3	**51,83**	44,62	Raiffeisenstr.	Links	D
1-10212@2.2	11,55	141,65	177	12	**61,51**	60,61	Raiffeisenstr.	Rechts	D
1-238: Kleibr	16,28	87,34	149	11	**52,78**	55,5	Kleibrocker Str.	Geradeaus	D
1-238: Kleibr	16,28	87,34	20	2	**57,12**	67,03	Kleibrocker Str.	Rechts	D
1-238: Kleibr	6,08	39,1	88	7	**44,46**	55,15	Kleibrocker Str.	Links	C
1-243: Olden	18,34	102,36	70	3	**32,48**	29,08	Oldenburger Str. Nord	Rechts	B
1-243: Olden	18,34	102,36	269	16	**31,42**	35,07	Oldenburger Str. Nord	Geradeaus	B
1-10207@10	9,68	62,89	120	8	**57,61**	60,33	Oldenburger Str. Nord	Links	D
1-10624@6.4	48,67	182,9	195	10	**91,24**	81,15	Oldenburger Str. Süd	Links	**E**
1-10624@6.4	40,54	180,05	91	5	**48,9**	53,21	Oldenburger Str. Süd	Rechts	C
1-10624@6.4	40,54	180,05	248	15	**47,3**	56,91	Oldenburger Str. Süd	Geradeaus	C

In der Var. 3 weist lediglich der Ast Oldenburger Str.-Süd eine mangelhafte Verkehrsqualität auf. Ursache ist der zu kurze Linksabbiegestreifen.

Variantenvergleich: Verkehrsqualität K 131 / K 133

Ermittlung durch Verkehrsflusssimulation

Fazit:
In Variante 1 Trog Raiffeisenstr. ist ein Ausbau des Knotenpunktes zwingende Voraussetzung, um diese Variante überhaupt realisieren zu können.

In Variante 3 Nordwestumgehung wäre eine Verlängerung des Linksabbiegers in der südlichen Oldenburger Str. ausreichend.

Gemeinde Rastede
Der Bürgermeister

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

Vorlage-Nr.: 2017/201

freigegeben am **26.10.2017**

GB 3 **Datum: 23.10.2017**

Sachbearbeiter/in: Triebe, Tabea

Straßenbenennung im Bebauungsplan 104 B - Nethener Weg / Feldrosenweg

Beratungsfolge:

Status	Datum	Gremium
Ö	20.11.2017	Ausschuss für Bau, Planung, Umwelt und Straßen
N	28.11.2017	Verwaltungsausschuss
Ö	12.12.2017	Rat

Beschlussvorschlag:

Die nördliche Planstraße erhält die Bezeichnung „Baumschulenweg“.

Die südliche Planstraße erhält die Bezeichnung „Feldrosenweg“.

Sach- und Rechtslage:

Mit dem Satzungsbeschluss für den Bebauungsplan 104 B werden die Voraussetzungen geschaffen, im Ortsteil Lehmden neue Erschließungsstraßen herzustellen.

Die Straßennamen im näheren Umfeld sind an einheimische Wildheckenpflanzen angelehnt (Sanddorn, Rotdorn, Weißdorn, Schlehe, Liguster). Aus dieser Gruppe bieten sich jedoch keine weiteren Namen an, die dem phonetischen Empfinden für eine Wohnstraße gerecht würden.

Die südliche Erschließungsstraße schließt an den Feldrosenweg an, sodass sich die Fortführung dieses Straßennamens anbietet. Ringförmig bindet der Feldrosenweg künftig an den Ligusterweg an.

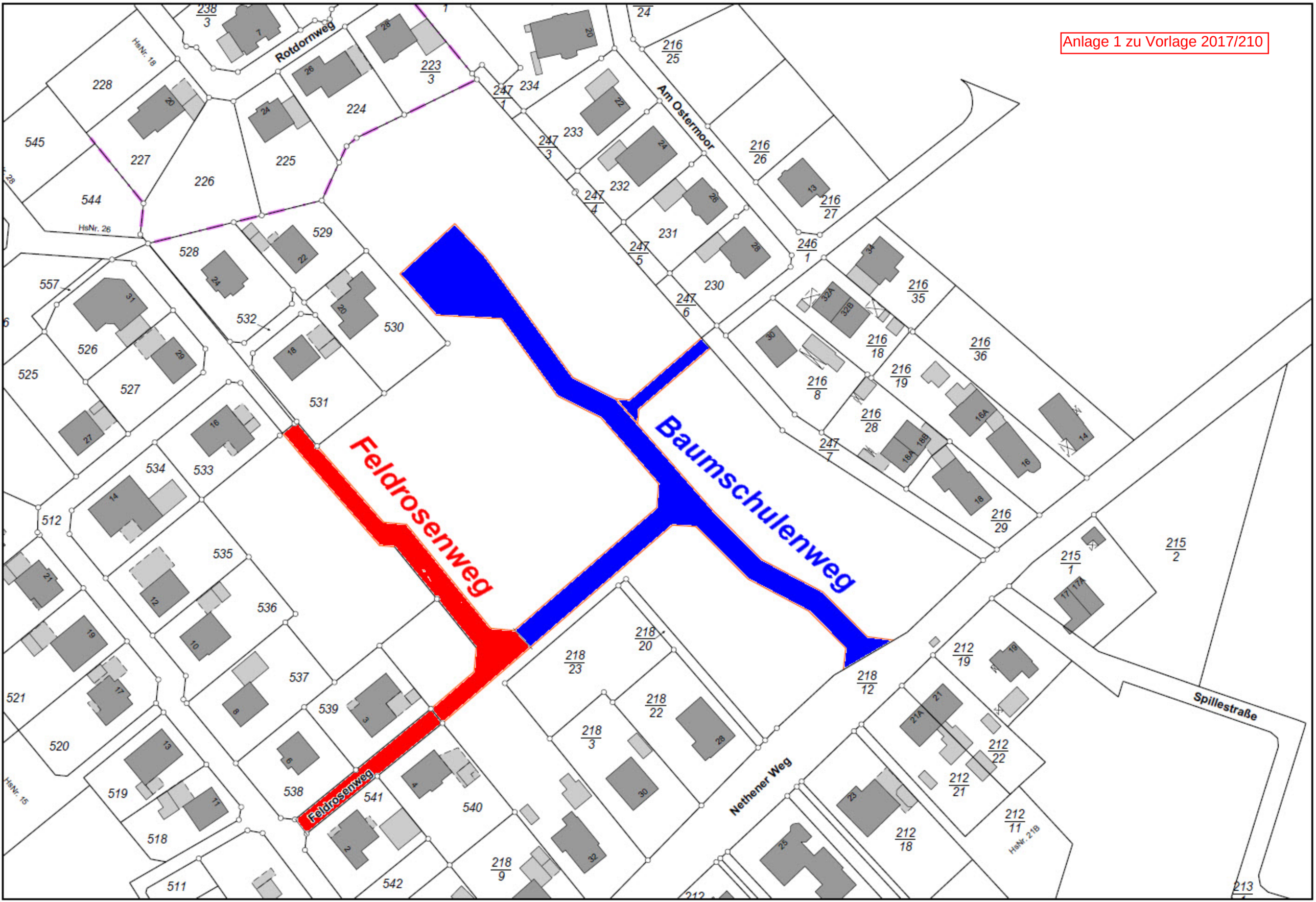
Die nördliche Erschließungsstraße soll in Anlehnung an die historische Nutzung des Areals als „Baumschulenweg“ bezeichnet werden.

Die neuen Verkehrsflächen gelten gemäß § 6 Abs. 5 des Niedersächsischen Straßengesetzes mit ihrer Freigabe als dem öffentlichen Verkehr gewidmet. Baulastträger dieser Ortsstraßen ist die Gemeinde Rastede. Das Straßenbestandsverzeichnis wird entsprechend ergänzt.

Finanzielle Auswirkungen:

Keine.

Anlagen:

Lageplan

Anlage 1 zu Vorlage 2017/210