

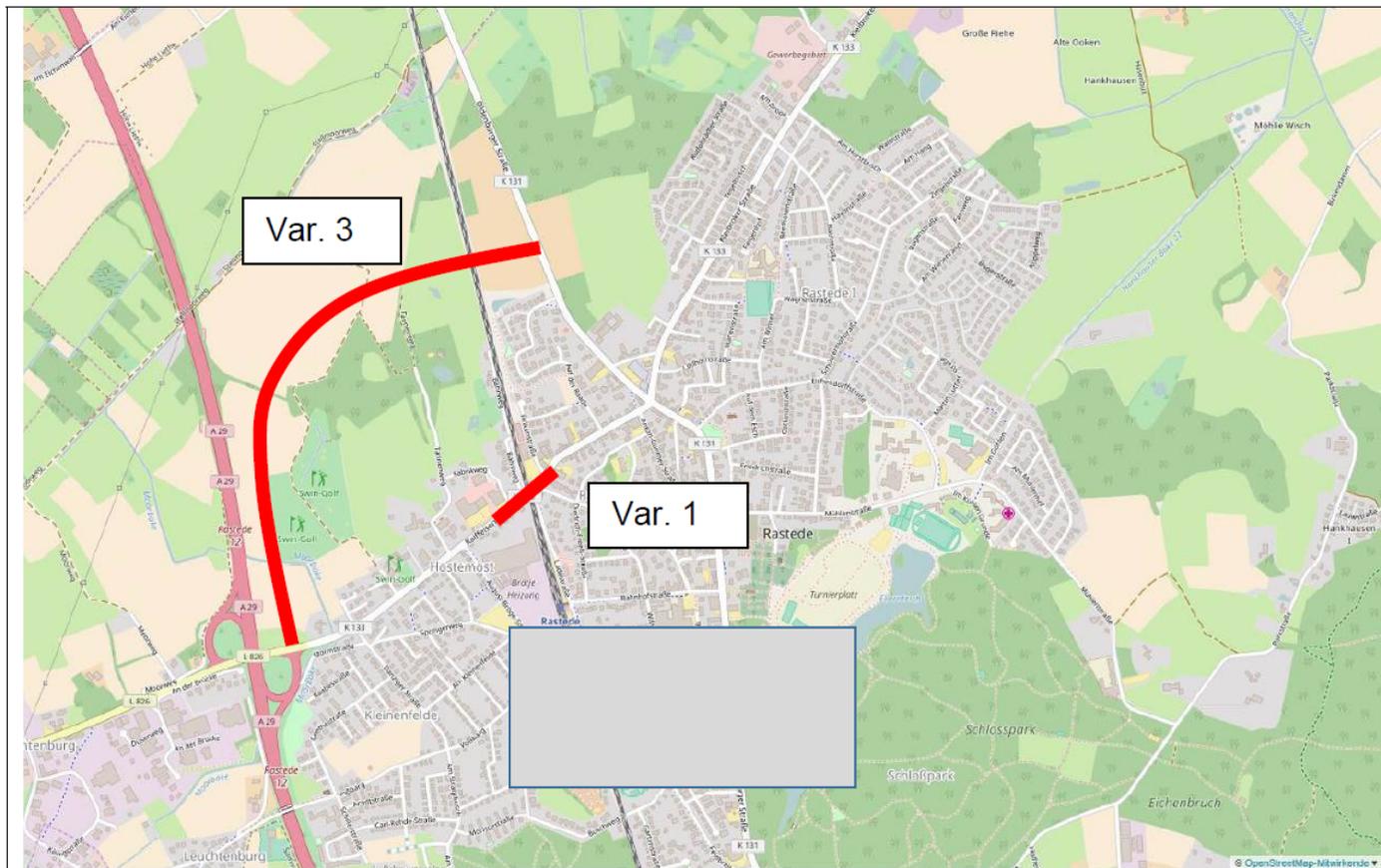


Ausschuss für Bau, Planung, Umwelt, Straßen

**Öffentliche Sitzung**

# Bahnübergang Raiffeisenstraße

# Variantenvergleich Büro IPW



**Abb. 1:**Varianten 1 bis 3

### 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		
	<b>Sum = 57</b>	51	6	6	<b>4</b>	4
Prognose DB 2025	PZ = 42	34	8	5		
	GZ = 65	46	19	3 (= 46/16)		
	<b>Sum = 107</b>	80	27	8	<b>6</b>	6

➔ Zunahme Zugverkehr um ca. 90 %

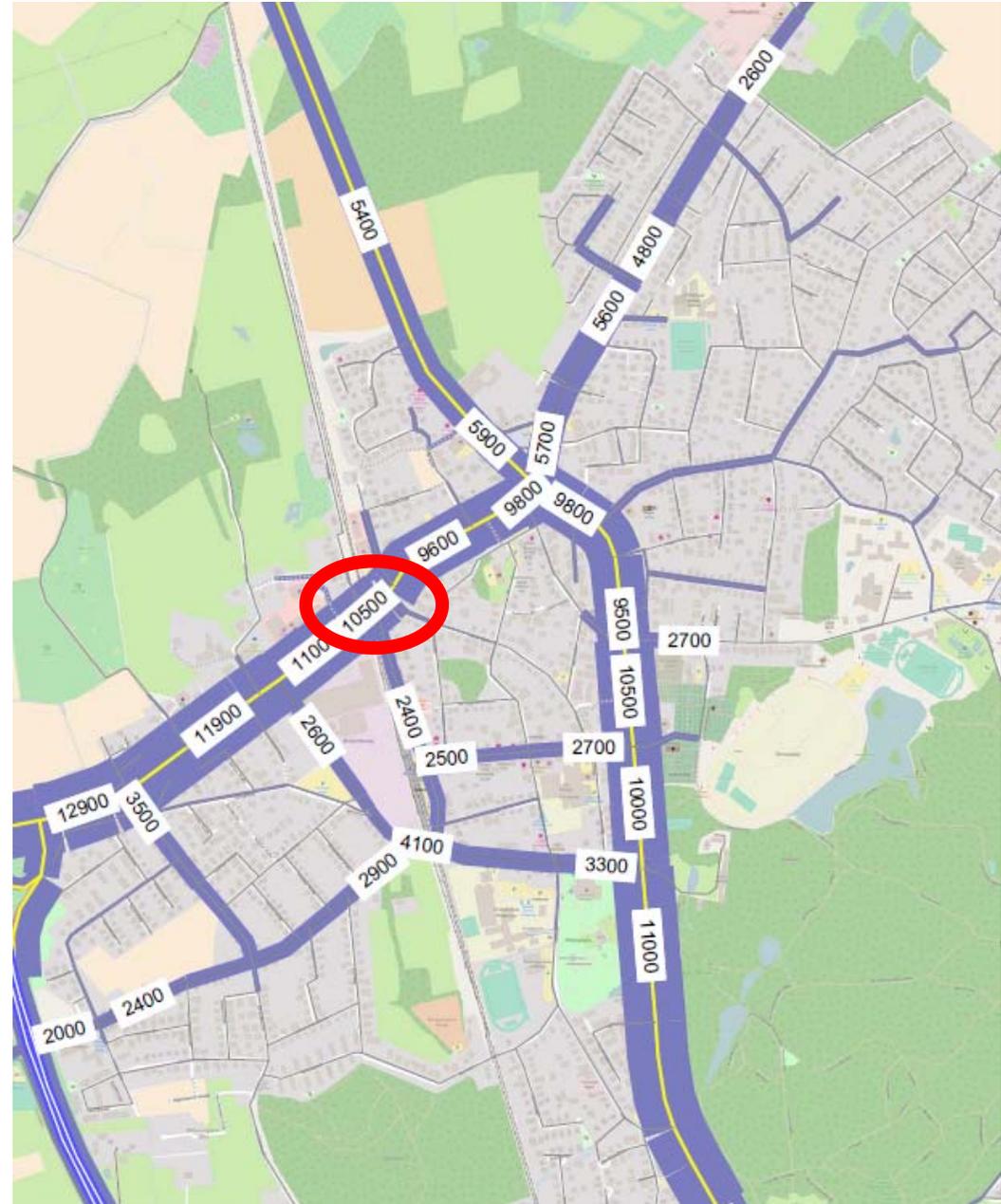
➔ Zunahme der Schrankenschließzeiten

## 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

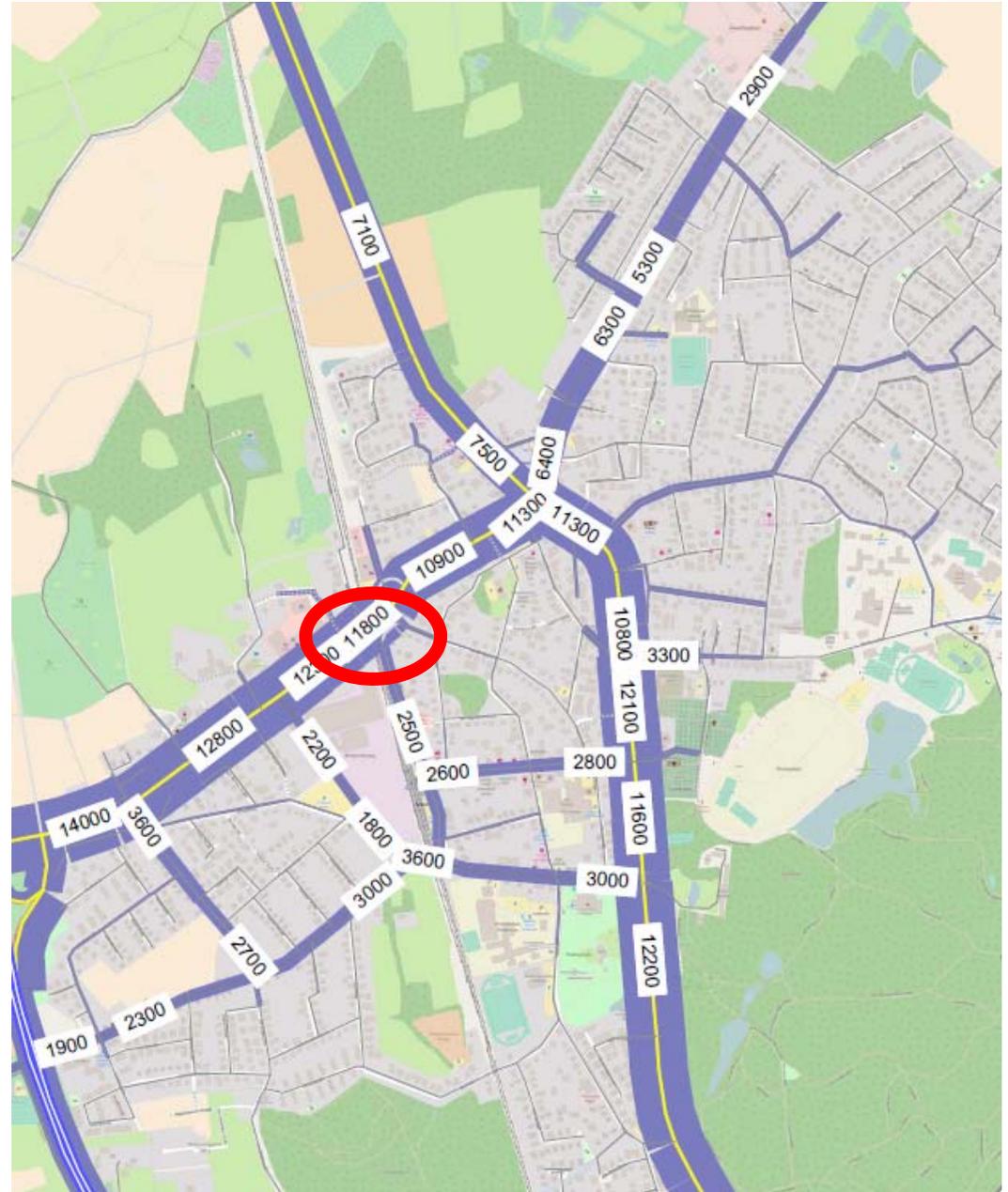
# Analyse 2017

Ist-Bestand



# Prognose 2030

Null-Variante





## 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.)	

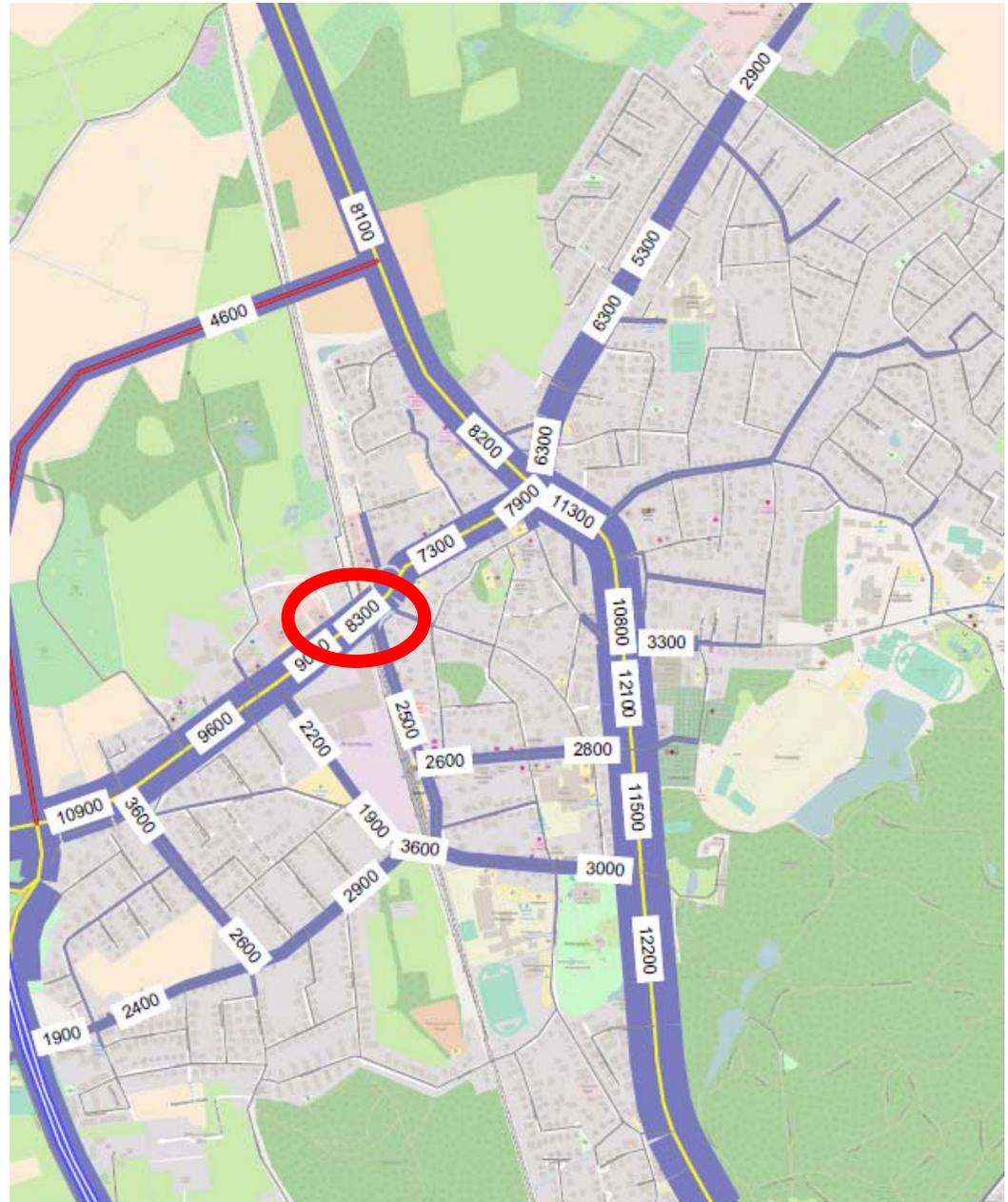
➡ Auf der Raiffeisenstraße würden - im Falle einer Troglösung - nach aktueller Prognose min. zwei Lichtsignalanlagen erforderlich werden.

➡ = Verlustzeiten !

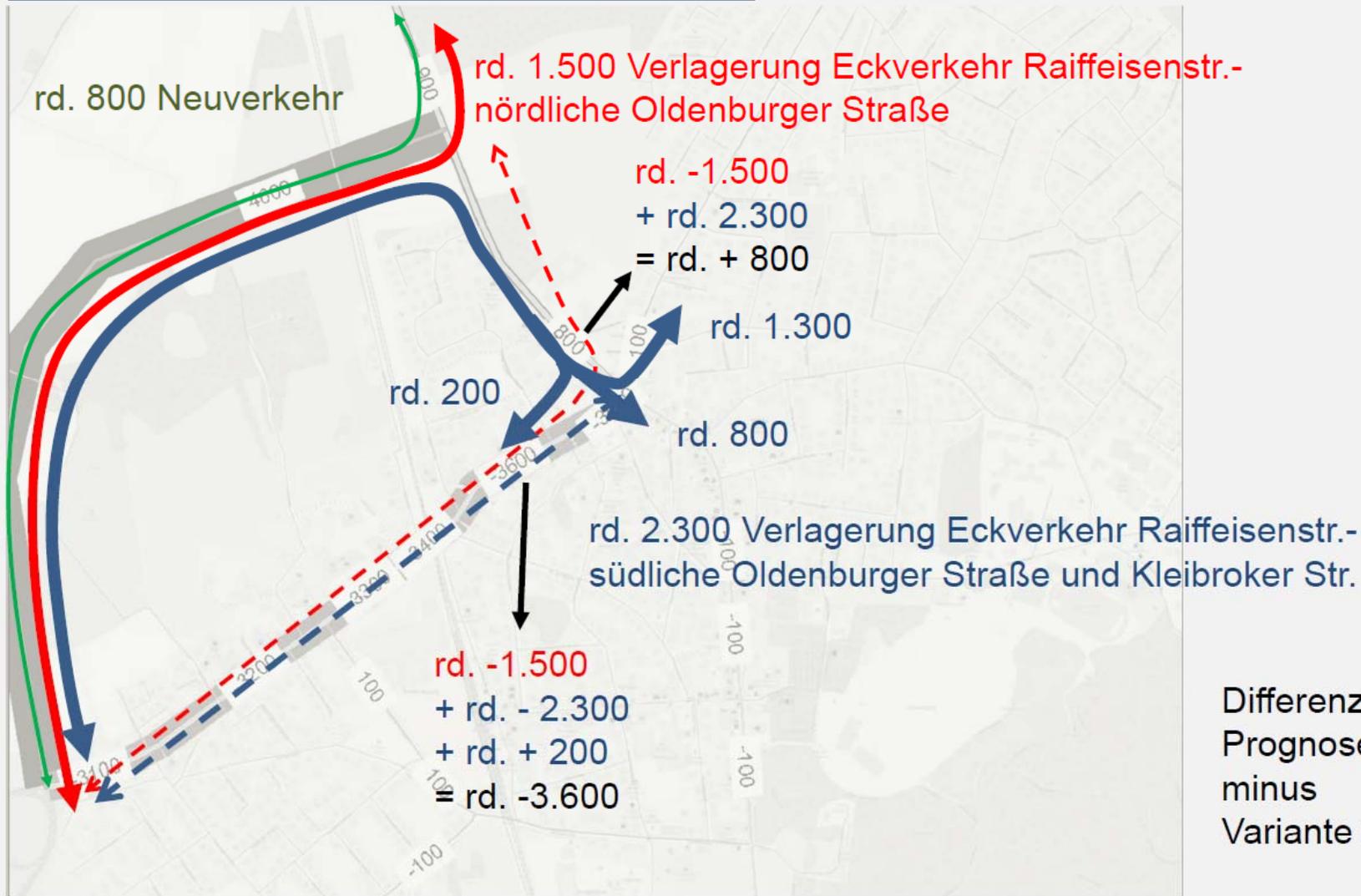
# Prognose 2030

## Variante 3

Nordwest - Umgehung



Variantenvergleich: Verkehrsverlagerungen



## Vergleich der Verkehrsbelastung „Raiffeisenstraße“ in Höhe des Bahnübergangs



<b>Analyse 2017</b>	<b>10.500</b>
<b>Progn. 2030 – Nullfall</b>	<b>11.800</b>
<b>Progn. 2030 – Trog Raiffeisenstr.</b>	<b>15.200</b>
<b>Progn. 2030 – Northwest – Umgehung</b>	<b>8.300</b>



Entlastung 20 % gegenüber heute  
Längere Schrankenschließzeiten

Verbesserung ?

### Variantenvergleich BÜ K133 in Rastede

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

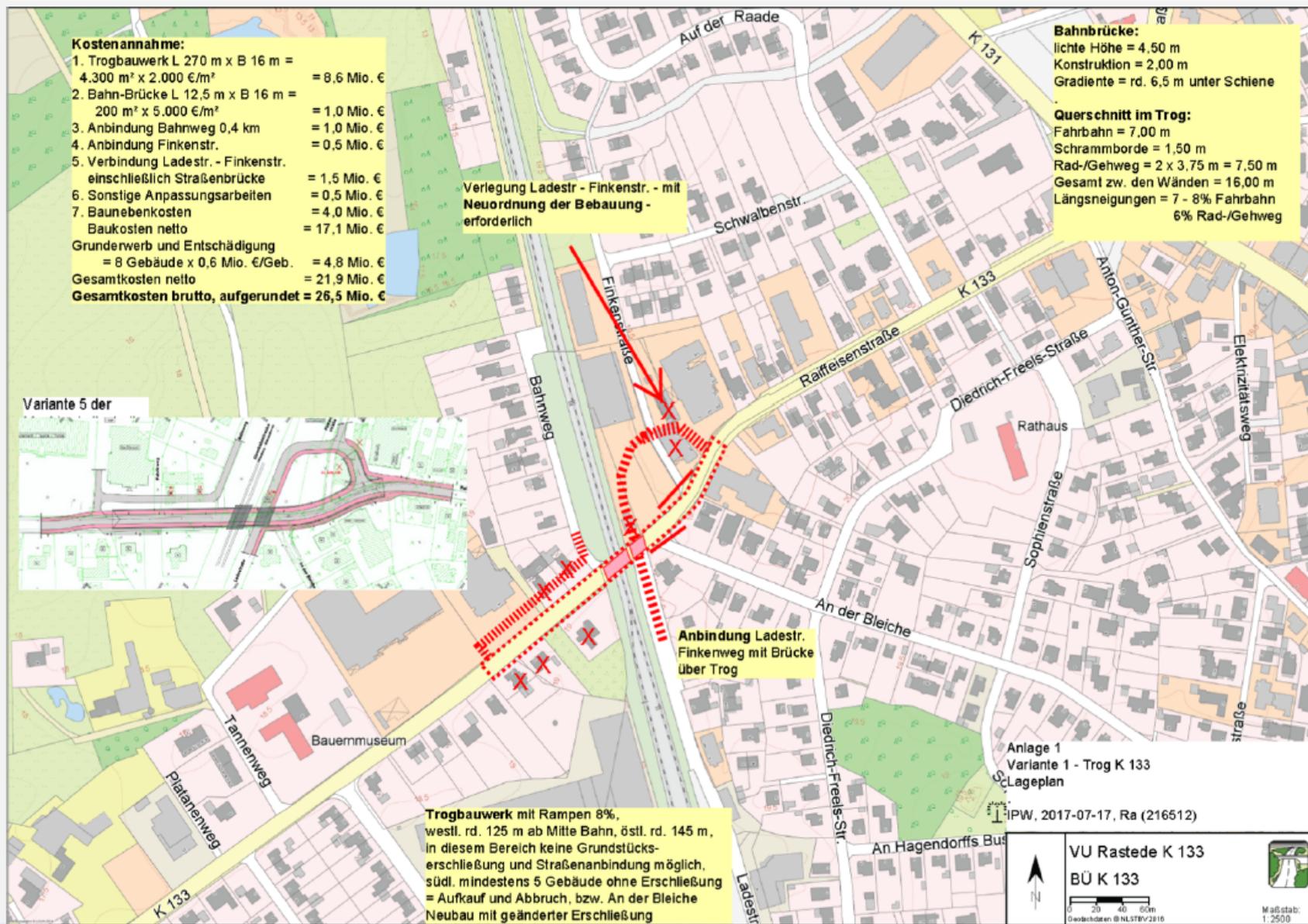
Belastung der Straßen nimmt in Variante 1 (Trog Raiffeisenstraße) zu.

Belastung der Straßen nimmt in Variante 3 (Nordwestumgehung) ab.

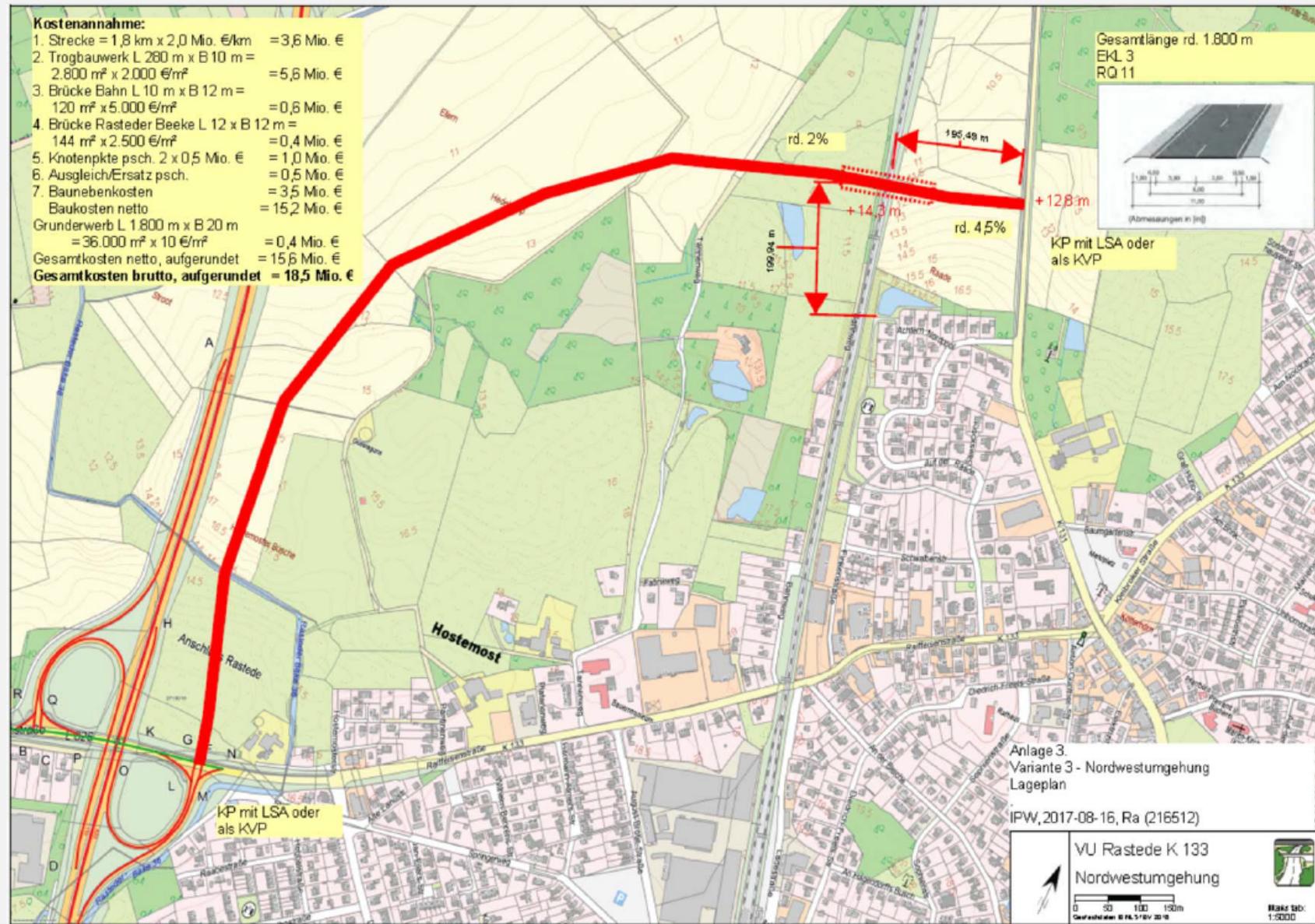
Rückstausituationen und stoßweise Belastung der Kreuzung wird jedoch nicht gelöst.



# Maßnahmenuntersuchung: Variante 1 Höhenfreier BÜ Raiffeisenstr



# Maßnahmenuntersuchung: Variante 3 Nordwestumgehung



## Variantenvergleich BÜ K133 in Rastede

<b>Gewichtung: Neutral</b>		Variante 1 Höhenfreier BÜ im Zuge K 133 - Raiffeisenstr.			Variante 2 Höhenfreier BÜ im Zuge Schloßstraße			Variante 3 Nordwestumgehung mit höhenfreiem BÜ				
<b>Kurzcharakteristik</b>		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				
<b>Bewertungsfeld</b>												
Verkehr	30%	100%			3,2	100%			4,0	100%		2,0
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. Nordwestumgehung und Raiffeisenstr. um rd. 25% höher belastet	25%	2		
Netzqualität / Verbindungsfunktion 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	15%	Wartezeiten am BÜ und Rückstaus entfallen, aber hohe Belastung der Straße	15%	2	Wartezeiten und Rückstaus am BÜ K 133 bleiben, dabei hohe Belastung der Straße	15%	5	Wartezeiten am BÜ und Rückstaus bleiben, aber geringere Belastung der Straße	15%	3		
Entwurfparameter 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 kaum erhöhter Belastung des KP event. erforderlich, Anpassung Signalprogramm erforderlich	5%	3		
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 Grundstücken und Straßen	10%	3	Im Bereich des Trogbauwerks keine Erschließung, von Grundstücken und Straßen, aber keine relevanten Nutzungen betroffen	10%	3	keine Nutzungen betroffen	10%	1		

Gewichtung: Neutral		Variante 1	Variante 2	Variante 3	Gewichtung: Verkehr		Variante 1	Variante 2	Variante 3	Gewichtung: Umwelt		Variante 1	Variante 2	Variante 3
Verkehr	30%	3,4	4,0	1,9	Verkehr	45%	3,4	4,0	1,9	Verkehr	20%	3,4	4,0	1,9
Eingriffe in Privateigentum	20%	3,8	3,1	2,2	Eingriffe in Privateigentum	20%	3,8	3,1	2,2	Eingriffe in Privateigentum	20%	3,8	3,1	2,2
Umwelt	15%	2,0	3,0	4,0	Umwelt	10%	2,0	3,0	4,0	Umwelt	25%	2,0	3,0	4,0
Schutzgut Mensch	15%	4,0	4,0	2,0	Schutzgut Mensch	15%	4,0	4,0	2,0	Schutzgut Mensch	25%	4,0	4,0	2,0
Sonstiges	20%	3,7	4,0	1,8	Sonstiges	10%	3,7	4,0	1,8	Sonstiges	10%	3,7	4,0	1,8
<b>Sämtliche Bewertungsfelder</b>	<b>100%</b>	<b>3,4</b>	<b>3,6</b>	<b>2,3</b>	<b>Sämtliche Bewertungsfelder</b>	<b>100%</b>	<b>3,4</b>	<b>3,7</b>	<b>2,2</b>	<b>Sämtliche Bewertungsfelder</b>	<b>100%</b>	<b>3,3</b>	<b>3,6</b>	<b>2,5</b>

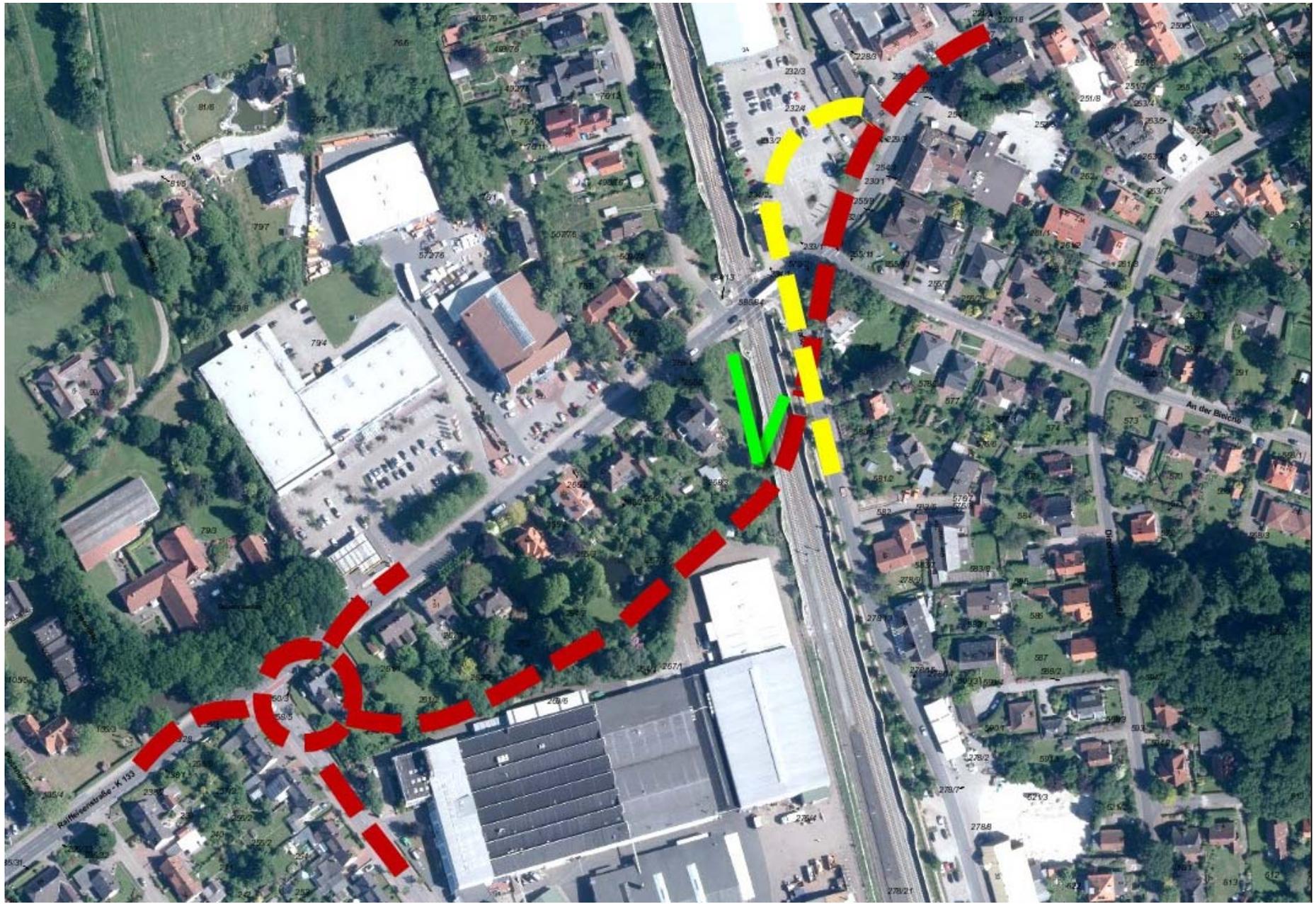
## Variantenvergleich BÜ K133 in Rastede

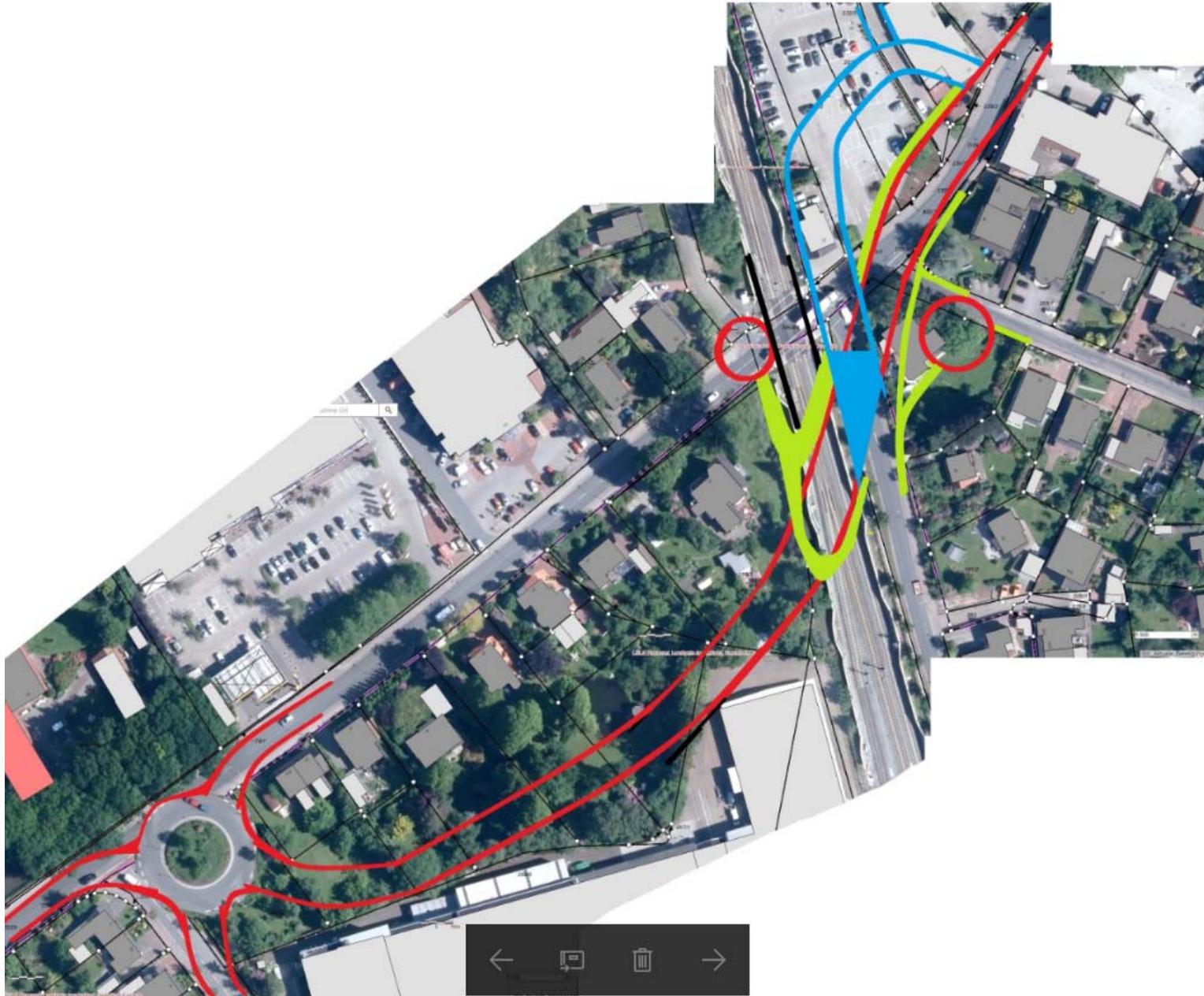
Gewichtung: Neutral		Variante 1 Höhenfreier BÜ im Zuge K 133 - Raiffeisenstr.		Variante 3 Nordwestumgehung mit höhenfreiem BÜ	
Kurzcharakteristik		bestandsorientierte Führung auf K 133 - Raiffeisenstr., Trogbauwerk		neue Trasse von der AS A 29 zur K 131 im Nordwesten von Rastede, Trogbauwerk	
Bewertungsfeld					
Sonstiges	20%	100% 3,0		100% 2,6	
städtebauliche Auswirkungen	40%	Entwertung der Grundstücke im Bereich des Trogbauwerks, optisch dominantes techn. Bauwerk; positiv: LSWände der Bahn können durchgängig ausgebildet werden	40% <b>3</b> 4	keine negativen städtebaulichen Auswirkungen	40% <b>2</b> 1
Beeinträchtigung Verkehrsablauf während der Bauzeit	20%	Während rd. 2 Jahren Vollsperrung der Raiffeisenstr. zw. Aug. Brück. und Hakenstr. mit weiträumiger Umleitung	20% 5	keine Beeinträchtigung, nur kurzfristig im Bereich der Anschlußknotenpunkte	20% 1
Variante entspricht den verkehrs-/stadtplanerischen Intentionen der Gemeinde Rastede	60%	ja	40% 1	nein	40% 5
<b>Sämtliche Bewertungsfelder</b>	<b>100%</b>	<b>2,6</b>		<b>2,9</b>	
		<del>3,2</del>		<del>2,5</del>	

Umgestaltung des Bereiches im Vergleich zur jetzigen Gesamtbetrachtung wird als Chance der Neugestaltung gesehen.

Beeinträchtigungen während der Bauzeit sind vor dem Hintergrund der Zukunftsfähigkeit der Verkehrslösung sekundär.

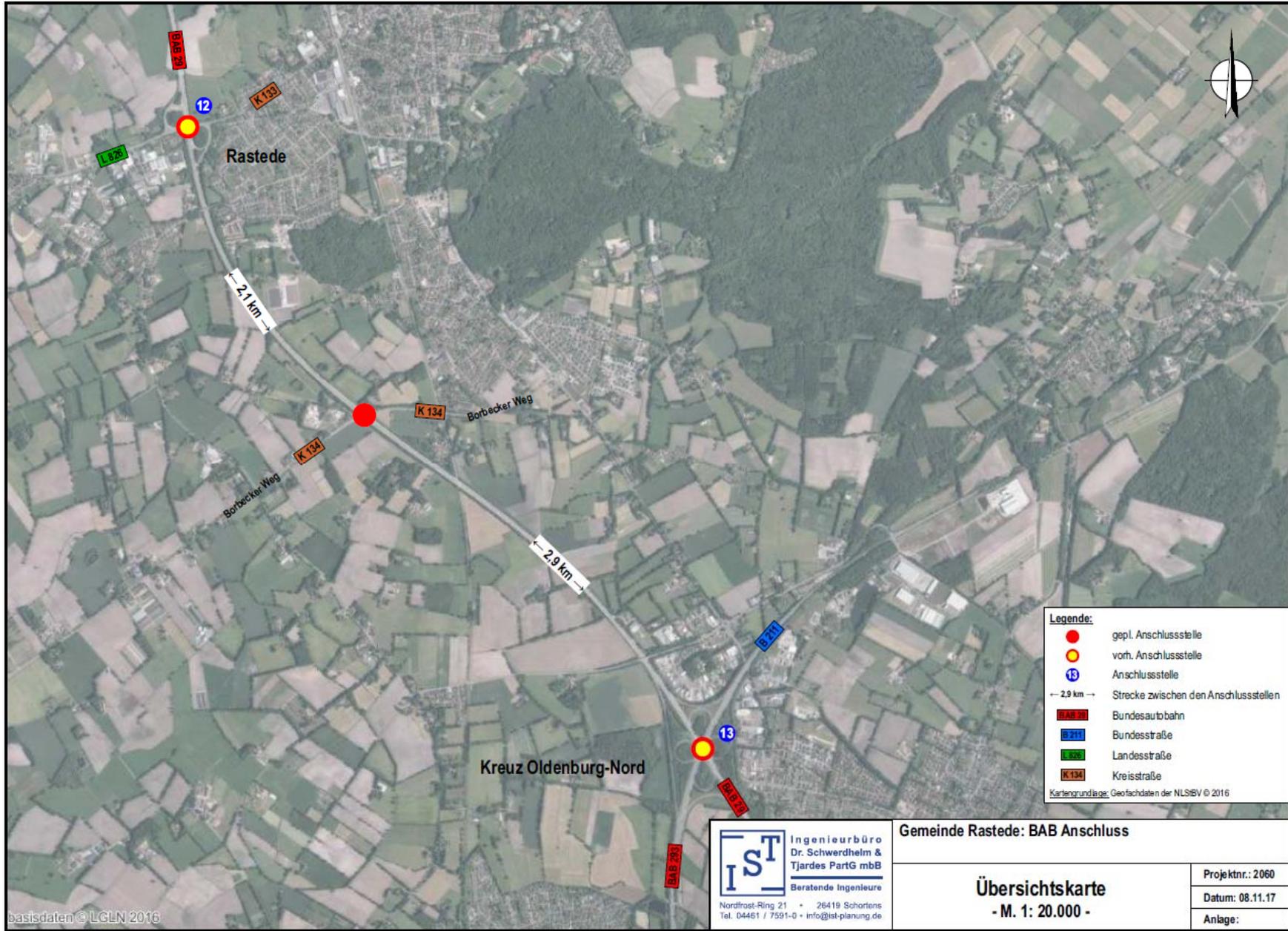
Kosten (ohne Bewertung)			
Bau- und Entschädigungskosten (brutto)		26,5 Mio. €	18,5 Mio. €







© Lanekreis Ammerland @santhya@redoxia



**Legende:**

- gepl. Anschlussstelle
- vorh. Anschlussstelle
- 13 Anschlussstelle
- ← 2.9 km → Strecke zwischen den Anschlussstellen
- BAB 203 Bundesautobahn
- B 12 Bundesstraße
- L 325 Landesstraße
- K 134 Kreisstraße

Kartengrundlage: Geofachdaten der NLS/BV © 2016

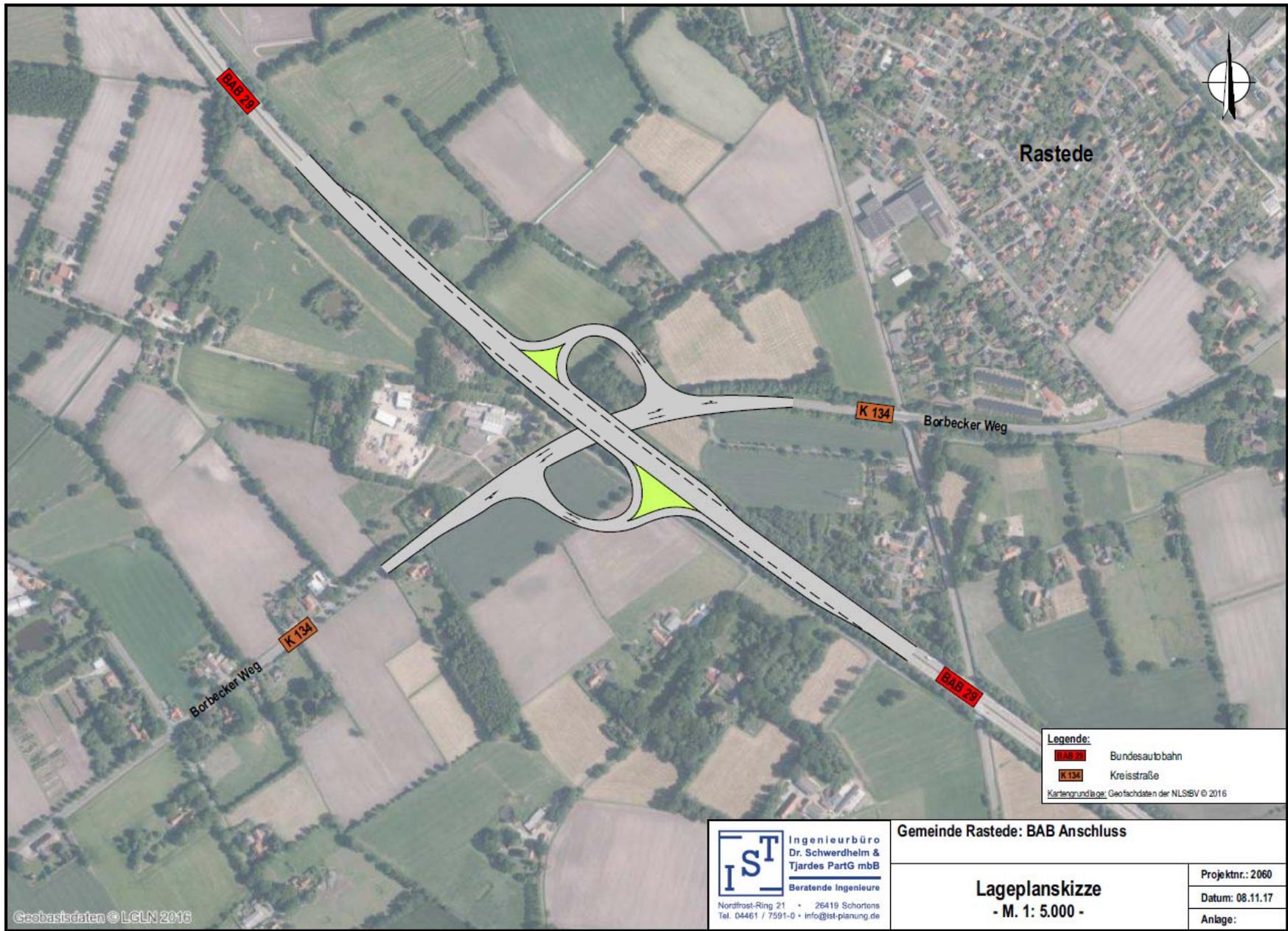
basisdaten © LGLN 2016

**IST**  
 Ingenieurbüro  
 Dr. Schwerdhelm &  
 Tjardes PartG mbB  
 Beratende Ingenieure  
 Nordfrost-Ring 21 • 26419 Schortens  
 Tel. 04461 / 7591-0 • info@ist-planung.de

**Gemeinde Rastede: BAB Anschluss**

**Übersichtskarte**  
 - M. 1: 20.000 -

Projektnr.: 2060
Datum: 08.11.17
Anlage:



Rastede

Borbecker Weg

Borbecker Weg

**Legende:**  
BAB 29 Bundesautobahn  
K 134 Kreisstraße  
 Kartengrundlage: Geofachdaten der NLS/BV © 2016

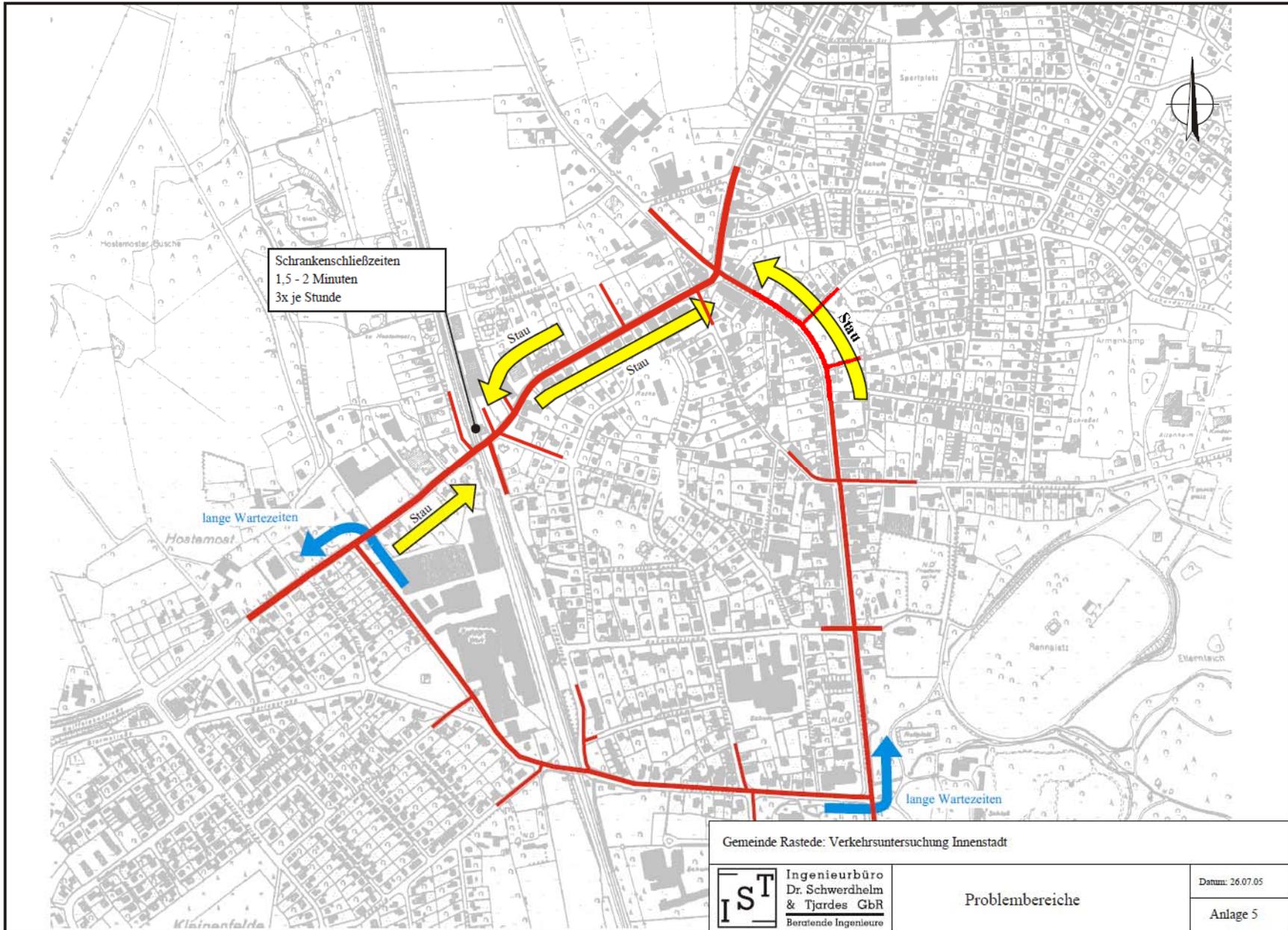
Geobasisdaten © LCLN 2016

**IST**  
 Ingenieurbüro  
 Dr. Schwerdheim &  
 Tjardes PartG mbB  
 Beratende Ingenieure  
 Nordfrost-Ring 21 • 26419 Schortens  
 Tel. 04461 / 7591-0 • info@ist-planung.de

Gemeinde Rastede: BAB Anschluss

**Lageplanskizze**  
 - M. 1: 5.000 -

Projektnr.: 2060
Datum: 08.11.17
Anlage:



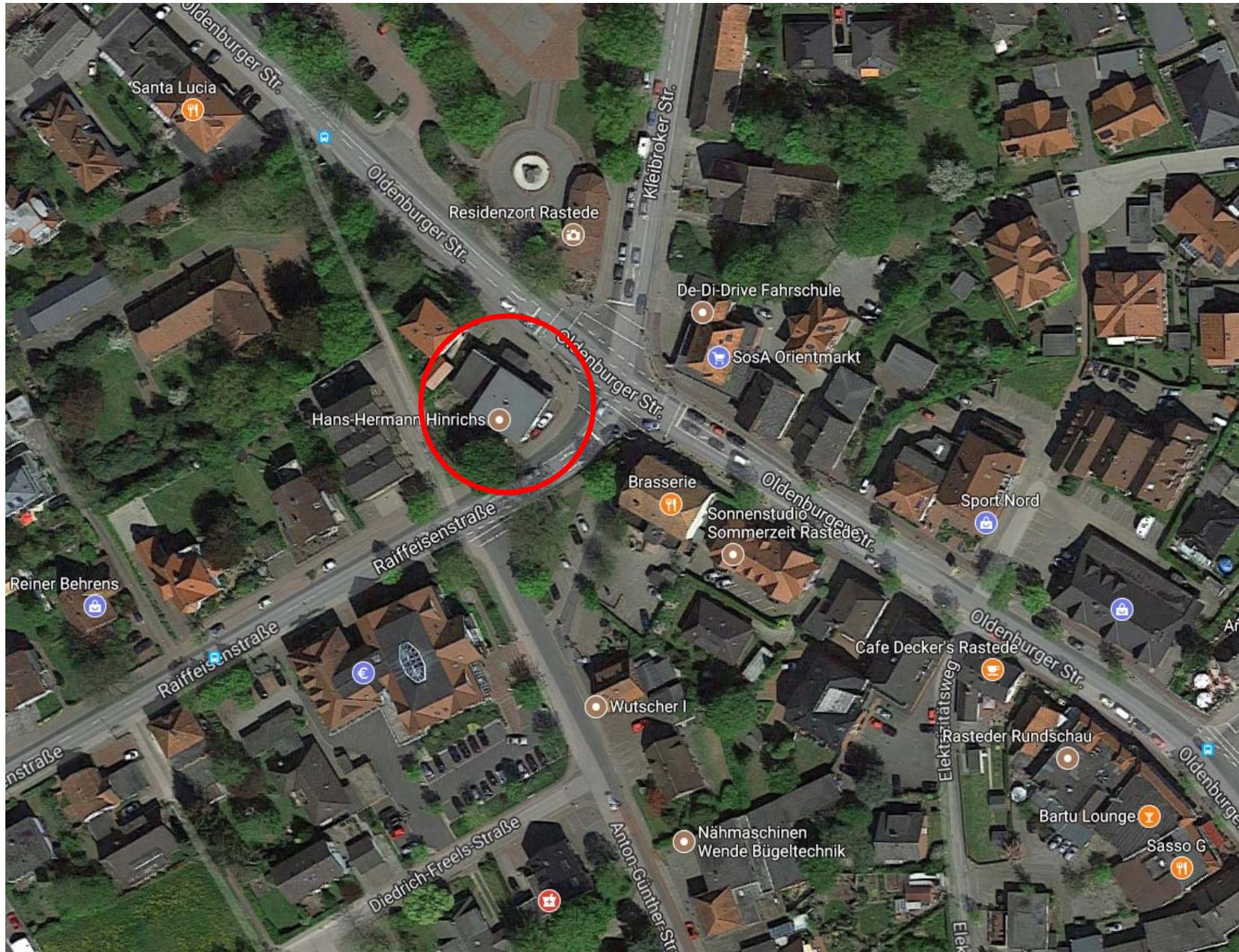
Gemeinde Rastede: Verkehrsuntersuchung Innenstadt

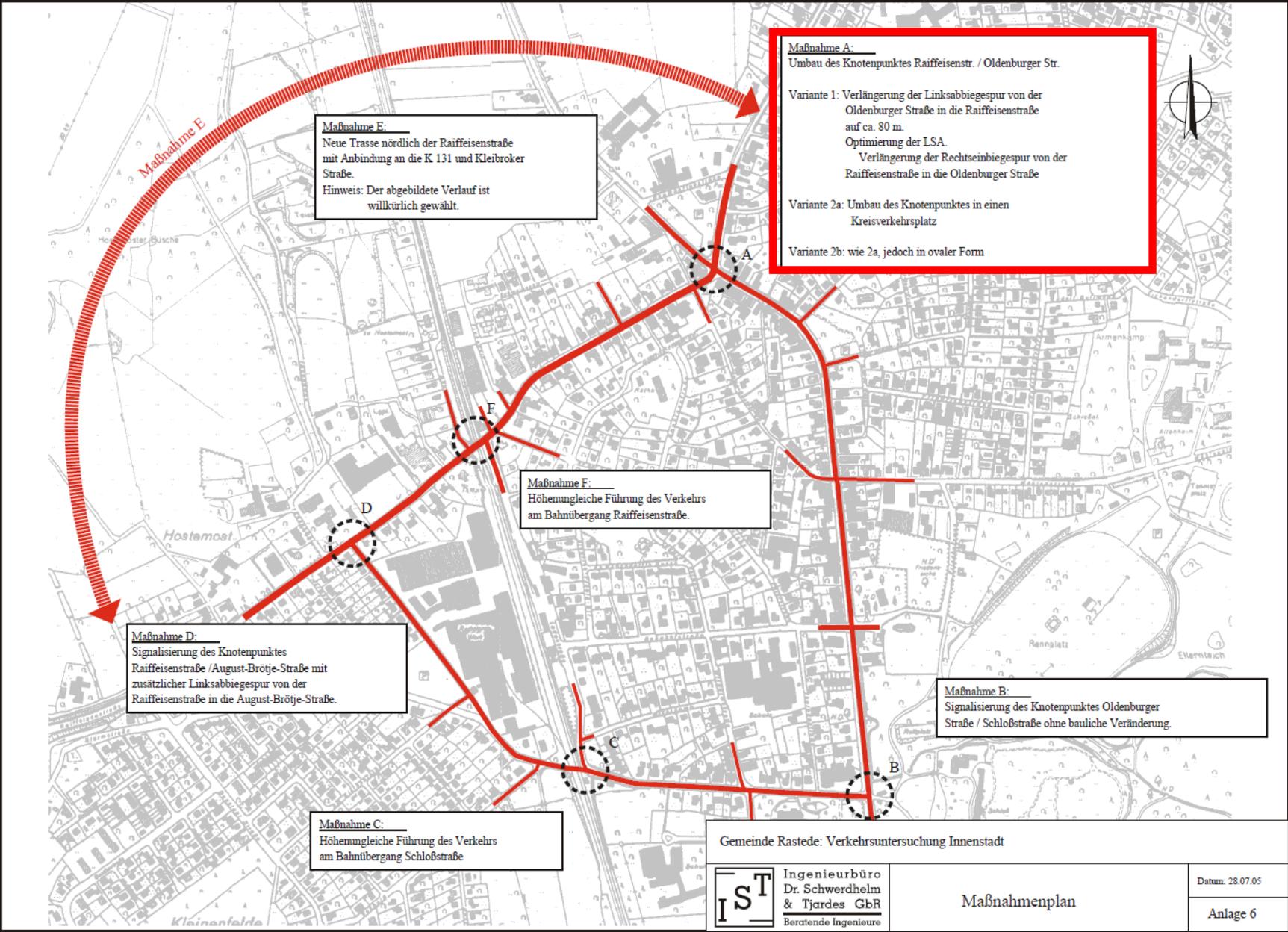
**IST**  
Ingenieurbüro  
Dr. Schwerdhelm  
& Tjardes GbR  
Beratende Ingenieure

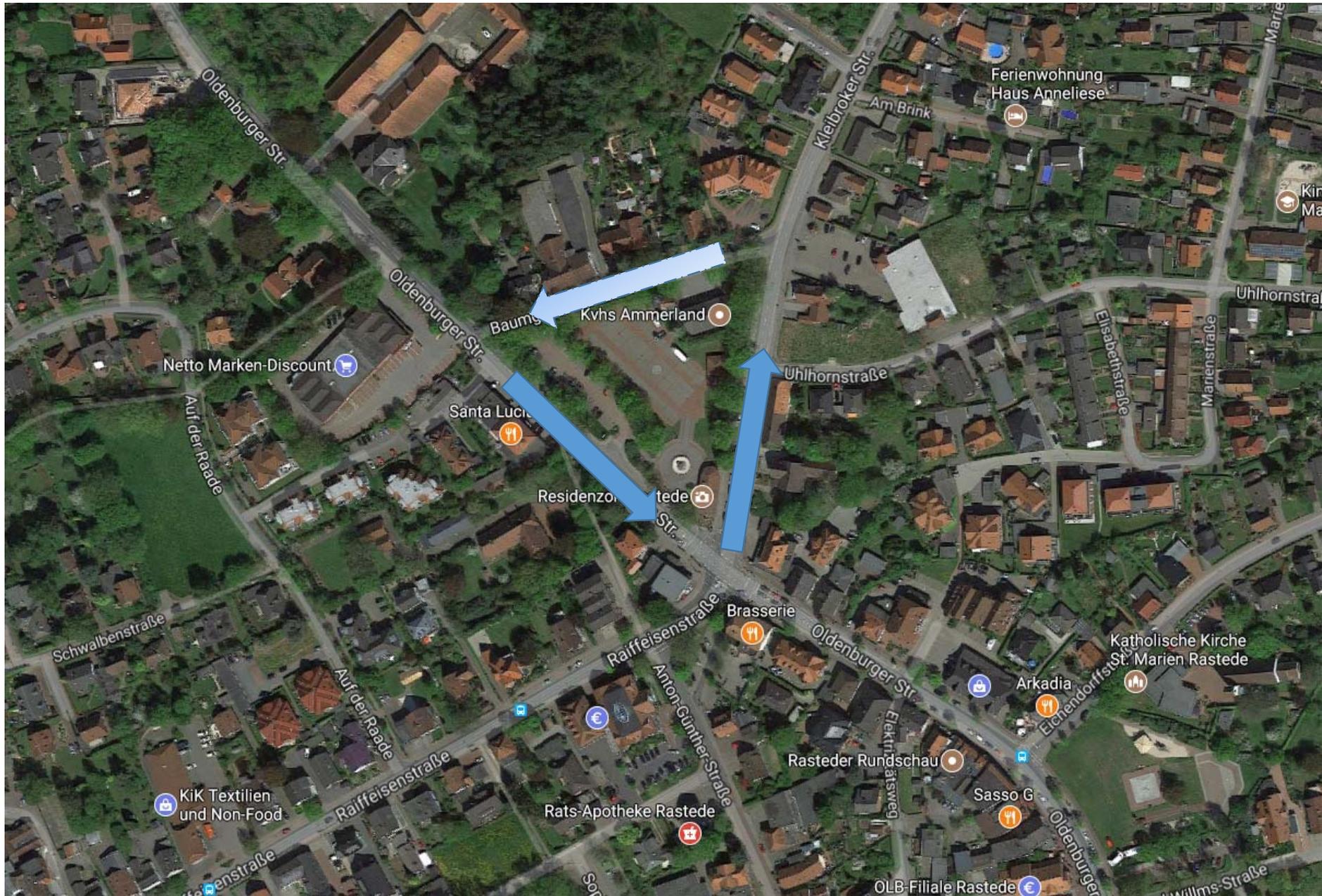
Problembereiche

Datum: 26.07.05

Anlage 5









RESIDENZORT

RASTED E