

## Mitteilungsvorlage

**Vorlage-Nr.: 2018/129**

freigegeben am **05.06.2018**

**GB 3**

Sachbearbeiter/in: Wiechering, Jens

**Datum: 01.06.2018**

### **Verkehrsuntersuchung Loyer Weg**

#### **Beratungsfolge:**

<u>Status</u>	<u>Datum</u>	<u>Gremium</u>
Ö	18.06.2018	Ausschuss für Bau, Planung, Umwelt und Straßen

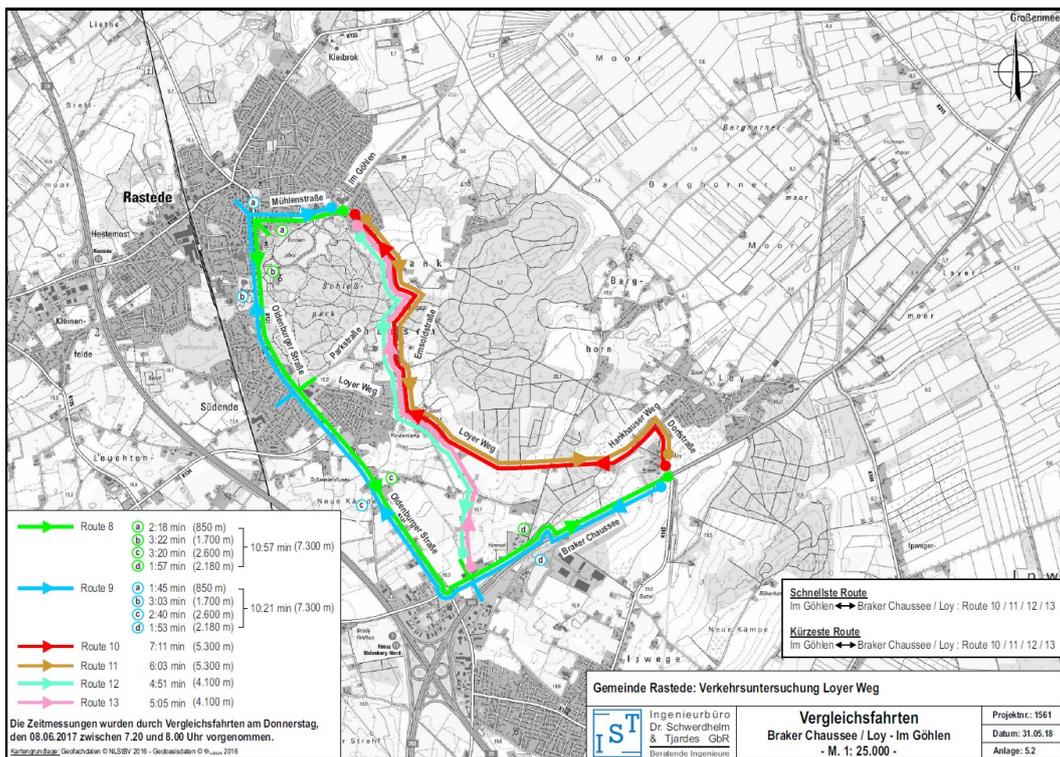
#### **Beschlussvorschlag:**

Der Bericht zur Verkehrsuntersuchung Loyer Weg wird zur Kenntnis genommen.

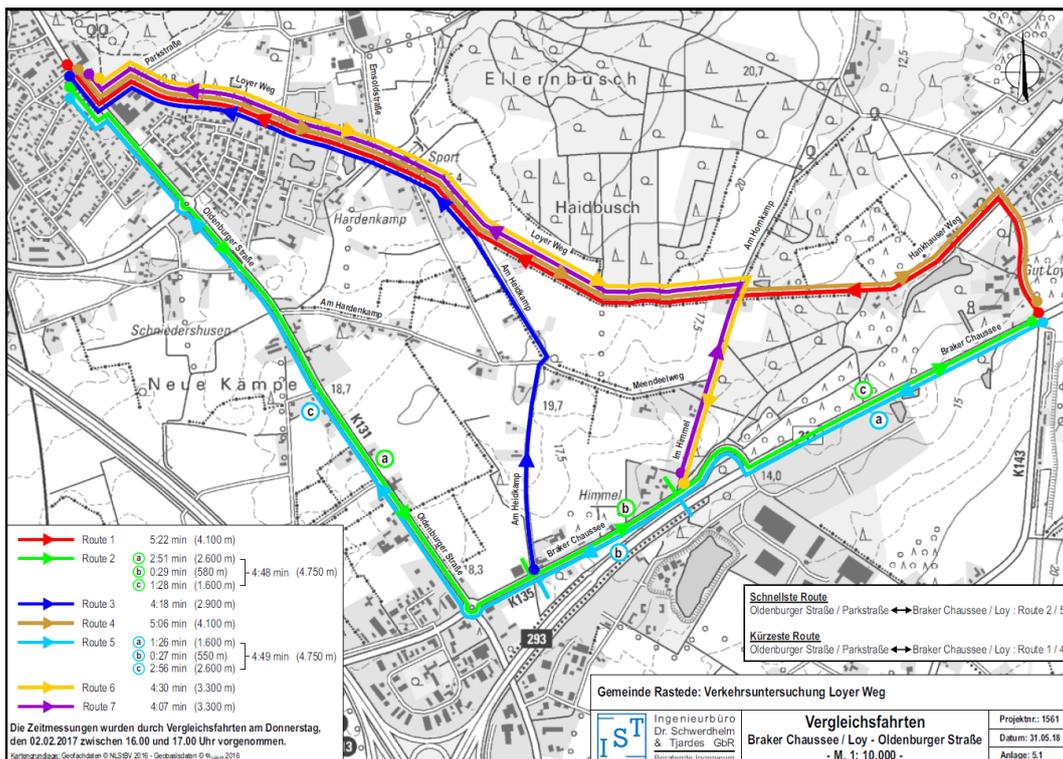
#### **Sach- und Rechtslage:**

Im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes 79 „Südlich Schloßpark“ wurden im Jahr 2011 bereits Verkehrsuntersuchungen durchgeführt, deren Inhalte und Annahmen aufgrund verschiedener Beobachtungen überprüft und hinterfragt werden sollten. Auf die seinerzeitige Vorlage-Nr. 2015/060 wird verwiesen. Bedingt durch die Baumaßnahme an der K 131 (Ausbau der Oldenburger Str.) konnte das Ingenieurbüro IST erst mit erheblicher Verspätung mit den Untersuchungen beginnen, da ansonsten mit verfälschten Ergebnissen zu rechnen gewesen wäre.

Im Wesentlichen wurden die Belastungen und Alternativrouten zur Oldenburger Str. in Richtung der Braker Chaussee (B 211 und K 135) über Loyer Weg/Emsoldstraße sowie im weiteren Verlauf über Am Heidkamp bzw. Hankhauser Weg untersucht sowie ein Vergleich zur seinerzeitigen Untersuchung im Jahr 2011 vorgenommen. Die Vermutung, dass die Route über den Loyer Weg südlich der Emsoldstr. als Alternative in Richtung Braker Chaussee aus den Bestandsgebieten (rund um die Mühlenstr. und die Eichendorffstr.) genutzt wird, hat sich im Rahmen der Untersuchung bestätigt. Insoweit wurde auch deutlich, dass die im Jahr 2011 prognostizierten Belastungen teilweise bereits heute erreicht werden. Die Nutzung der Route lässt sich durch räumliche und zeitliche Vorteile erklären, die mit Einsparungen von bis zu 2 Kilometern bzw. bis zu 4 Minuten vergleichsweise hoch sind. Die Vorteile dieser Wegeführungen in Richtung der Braker Chaussee lassen sich durch die vergleichsweise hohen Widerstände über die klassifizierte Oldenburger Str. (im Zentrum) in Form von Lichtsignalanlagen und einmündenden Straßen begründen, die den Verkehrsfluss hindern und einbremsen.



Demgegenüber ist die Route über den Loyer Weg nördlicher Teil – vom Knotenpunkt Oldenburger Str. / Parkstr. ausgehend – keine Alternative mehr, da hier im Vergleich keine Vorteile, dafür aber verkehrliche Widerstände (beengtere Straßenzüge) bestehen. Die Fahrtstrecke über die klassifizierte Oldenburger Straße ist damit die attraktivere Variante im Vergleich zum Loyer Weg. Insoweit lassen sich damit auch die im Folgenden sichtbare geringere Verkehrsbelastung und der geringere Durchgangsverkehrsanteil auf dem Loyer Weg auf dem Streckenabschnitt zwischen der Emsoldstr. und der Parkstr., trotz wesentlich dichterem Bebauung im Vergleich zum Loyer Weg (zwischen Emsoldstr. und Am Heidkamp), erklären.



Die Belastungswerte (durchschnittlich täglicher Verkehr) der einzelnen Straßen stellen sich im Einzelnen wie folgt dar:

<b>Straße</b>	<b>Verkehrsbelastung / 24 h (DTV)</b>
Emsoldstraße	1.000
Loyer Weg (zw. Emsoldstr. & Parkstr.)	1.200
Loyer Weg (zw. Emsoldstr. & Am Heidkamp)	1.900
Am Heidkamp	800
Hankhauser Weg	1.050

Unter Berücksichtigung der Erweiterung „Im Göhlen“ wird es überwiegend zu Verkehrszunahmen auf den oben genannten und untersuchten Straßen kommen, die täglich mit 550 Fahrzeugen abgeschätzt werden. Für den Loyer Weg (zw. Emsoldstr. & Parkstr.) sind keine zusätzlichen Verkehre zu erwarten.

Diese verkehrliche Belastung entspricht auf Grundlage der Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL; maßgebend, da außerorts) der Belastung einer Straße der Entwurfsklasse 4, welche die niedrigste Kategorie außerörtlicher Straßen darstellt. Straßen der Entwurfsklasse 4 kommen in der Regel bei täglichen Verkehrsstärken bis 3.000 Kfz in Betracht. Insoweit sind die Ausbauzustände der Straßen – selbst im Prognosefall – ausreichend dimensioniert. Baulich wird im Gutachten lediglich der Einbau von Ausweichstellen für den Begegnungsfall von Schwerlastverkehren angeregt. Da jedoch lediglich 1 bis 3 LKW-Bewegungen auf den einzelnen Streckenabschnitten in der Spitzenstunde gezählt wurden und sich Begegnungsflächen auf dem geschotterten Seitenstreifen ergeben, werden diese verwaltungsseitig für nicht zwingend erforderlich gehalten; dies auch deshalb, weil Ausweichstellen aufgrund der möglichen Anzahl und baulichen Voraussetzungen (Grabenverrohrung, Herstellung bis 40 to Gesamtgewicht, Asphaltierung, Böschungsarbeiten, ggfs. Entfernung von Wallhecken und Grunderwerb) mit erheblichen finanziellen Aufwendungen verbunden sein würden.

Im Rahmen der Sitzung werden die Untersuchungsergebnisse vom Ingenieurbüro IST detailliert vorgestellt.

### **Finanzielle Auswirkungen:**

Keine.

### **Anlagen:**

1. Verkehrsuntersuchung Loyer Weg