

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

**Vorlage-Nr.: 2019/086**

freigegeben am **06.06.2019**

**GB 1**

Sachbearbeiter/in: Wiechering, Jens

**Datum: 23.04.2019**

### **Verkehrsuntersuchung Rastede**

#### **Beratungsfolge:**

<u>Status</u>	<u>Datum</u>	<u>Gremium</u>
Ö	18.06.2019	Ausschuss für Bau, Planung, Umwelt und Straßen
N	24.06.2019	Verwaltungsausschuss

#### **Beschlussvorschlag:**

1. Die bestehende Regelung „Gehweg, Radfahrer frei“ wird beibehalten.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, die Änderung bzw. Installation der Lichtsignalanlagen an den Knotenpunkten
  - Oldenburger Straße/ Schulstraße/ Am Nordkreuz,
  - Raiffeisenstraße/ August-Brötje-Straße,
  - Oldenburger Straße/ Bahnhofstraße/ Denkmalsplatz und
  - Oldenburger Straße/ Mühlenstraße/ Anton-Günther-Straßeauf Grundlage der Untersuchungsergebnisse zu beantragen.
3. Die Planung von Linksabbiegespuren an den Knotenpunkten
  - Oldenburger Straße/ Mühlenstraße/ Anton-Günther-Straße sowie
  - Oldenburger Straße/ Bahnhofstraße/ Denkmalsplatzwird zugunsten des Erhalts von Stellplätzen zurückgestellt und die verkehrliche Entwicklung mit der veränderten Signalisierung zu 2. abgewartet.
4. Die Verwaltung wird beauftragt, die Änderung der Vorfahrtsregelung auf der Eichendorffstraße zugunsten einer Vorfahrtstraße zu beantragen.
5. In der Gesamtabwägung wird auf eine Einbahnstraßenlösung für die Anton-Günther-Straße verzichtet und auf eine Änderung der verkehrlichen Situation in Höhe Kiosk „Mini-Markt“ in Form einer baulichen Fahrbahnaufweitung hingewirkt.

## **Sach- und Rechtslage:**

Im Rahmen der Vorlage 2018/079 wurde die Untersuchung einer „situativen Version“, die sich nur auf einzelne Hauptverkehrsachsen in Rastede sowie auf ausgewählte Kreuzungen / Einmündungsbereiche beschränkt (in Form von Knotenstromzählungen und Leistungsfähigkeitsberechnungen an Knotenpunkten), beschlossen. Dabei werden Einschätzungen zum Verkehrsfluss gegeben und mögliche Störfaktoren benannt sowie Empfehlungen zur Steigerung des Verkehrsflusses gegeben.

Das damit beauftragte Ingenieurbüro für Straßen- & Tiefbau Tjardes/Rolfs/Titsch PartG mbB hat zwischen September und November 2018 den Istbestand ermittelt und nun die Bewertung nebst möglichen Verbesserungsvorschlägen vorgelegt.

Untersucht wurden dabei insgesamt 17 ausgewählte Knotenpunkte und 10 Straßenräume. Es erfolgte eine Knotenstromzählung an einem Normalwerktag in der Zeit von 6 bis 10 Uhr sowie von 15 bis 19 Uhr. Für die Knotenpunkte wurden neben dem Istbestand auch die maßgebenden Verkehrsbelastungen und Verkehrsqualitäten für das Jahr 2033 prognostiziert. Für das Prognosejahr 2033 ging man im Wesentlichen und in Anlehnung an die Shell-Studie und Prognosen der Bertelsmann-Stiftung von einer Bevölkerungsentwicklung von + 5 % und einer Zunahme des Gesamtverkehrs von + 5 % aus.

Als Besonderheit wurden für den Knotenpunkt 14 Braker Chaussee / Schafjückenweg (A 293 / B211 / K 135) die Ansiedlungen von Unternehmen sowie eine jeweilige Erweiterung um 10 % der bestehenden und künftigen Firmen berücksichtigt.

Darüber hinaus ist die Verkehrsuntersuchung entsprechend des bestehenden Verkehrsnetzes erstellt worden. Sich möglicherweise darstellende Änderungen, die sich aus einer Beseitigung des höhengleichen Bahnübergangs Raiffeisenstraße ergeben würden, konnten aufgrund der hier ausstehenden Entscheidung keine Berücksichtigung finden.

Der Vollständigkeit halber sei zusätzlich darauf hingewiesen, dass die Gemeinde Rastede nicht die Funktion der Verkehrsbehörde einnimmt und gemeindliche Vorstellungen insoweit dem Landkreis Ammerland als zuständiger Stelle zur abschließenden Entscheidung vorzulegen sind. Ebenso sind eine Reihe an Straßen untersucht und bewertet worden, die nicht in der Straßenbaulast der Gemeinde Rastede stehen.

### **1.) Knotenpunkte**

An den folgenden Knotenpunkten wurde eine Knotenstromzählung an einem Normalwerktag in der Zeit von 6 bis 10 Uhr sowie von 15 bis 19 Uhr durchgeführt:

K1: Raiffeisenstraße (K 133) / Bürgermeister-Brötje-Straße / Königstraße

K2: Raiffeisenstraße (K 133) / Danziger Straße / Hostemoster Straße

K3: Raiffeisenstraße (K 133) / August-Brötje-Straße

K4: Raiffeisenstraße (K 133) / Ladestraße

K5: Raiffeisenstraße (K 133) / Anton-Günther-Straße

K6: Oldenburger Straße (K 131) / Eichendorffstraße

K7: Oldenburger Straße (K 131) / Mühlenstraße / Anton-Günther-Straße

K8: Oldenburger Straße (K 131) / Bahnhofstraße / Denkmalsplatz

K9: Oldenburger Straße (K 131) / Schloßstraße

K10: Schloßstraße / Ladestraße

K11: Ladestraße / Bahnhofstraße

K12: Mühlenstraße / Eichendorffstraße  
K13: Oldenburger Straße (K 131) / Schulstraße (K 144) / Am Nordkreuz  
K14: Braker Chaussee / Schafjückenweg (A 293 / B 211 / K 135)  
K15: Braker Chaussee (B 211) / Butjadinger Straße (K 143) / Dorfstraße  
K16: Wiefelsteder Straße (L 825) / Heideweg / Am Waldrand  
K17: Wiefelsteder Straße (L 825) / Wilhelmshavener Straße (K 131 / L 825)

Die Leistungsfähigkeitsberechnungen werden für die jeweils erhobene Spitzenstunde durchgeführt. Als Ergebnis ergeben sich verschiedene verkehrstechnische Kenngrößen (z.B. mittlere Wartezeiten). Ähnlich einem Schulnotensystem werden den erreichten Verkehrsverhältnissen Qualitätsstufen zugeordnet, sogenannte Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (QSV).

Die Stufe A wird dabei für den bestmöglichen Verkehrsfluss vergeben. Bis einschließlich der Qualitätsstufe D wird von einer mindestens ausreichenden Verkehrsqualität ausgegangen. Die Stufen E und F zeigen an, dass die Verkehrsanlage an die Grenze Ihrer Funktionalität und Leistungsfähigkeit gelangt bzw. diese überschreitet. Angestrebt wird im Regelfall mindestens die Qualitätsstufe D, wobei sich keine gesetzliche Handlungspflicht aus einer schlechteren Bewertung ergibt.

Von den 17 untersuchten Knotenpunkten ergibt sich auf Basis des Prognosejahres 2033 an 11 Knotenpunkten kein Handlungsbedarf, da die Verkehre hier sehr gut bis mindestens ausreichend abgewickelt werden. Dies schließt den Knotenpunkt 14 Braker Chaussee / Schafjückenweg (A 293 / B211 / K 135) unter Berücksichtigung der ansiedlungswilligen Firmen und den vorstehend genannten Erweiterungen ausdrücklich mit ein.

Diese Einschätzung kann auch für vier weitere Knotenpunkte gegeben werden, wengleich hier über das Prognosejahr 2033 hinaus Handlungsempfehlungen zu erahnen sind, da sich diese Knotenpunkte an der Schwelle zur Überlastung befinden und insoweit weiter beobachtet werden sollten. Dabei handelt es sich um folgende Knotenpunkte:

K1: Raiffeisenstraße (K 133) / Bürgermeister-Brötje-Straße / Königstraße  
K2: Raiffeisenstraße (K 133) / Danziger Straße / Hostemoster Straße  
K9: Oldenburger Straße (K 131) / Schloßstraße  
K15: Braker Chaussee (B 211) / Butjadinger Straße (K 143) / Dorfstraße

Lediglich für zwei Knotenpunkte hat sich eine konkret aktuelle Handlungsempfehlung ergeben, da hier eine ungenügende Verkehrsqualität besteht. Dies betrifft jeweils die Nebenrichtungen (= wartepflichtigen Äste) an folgenden Knotenpunkten:

K3: Raiffeisenstraße (K 133) / August-Brötje-Straße  
K13: Oldenburger Straße (K 131) / Schulstraße (K 144) / Am Nordkreuz

### **K3: Raiffeisenstraße / August-Brötje-Straße**

Für diesen Knotenpunkt wird eine – derzeit noch nicht einmal bestehende - Teilsignalisierung aufgrund der höheren Verkehrsbelastung der Raiffeisenstraße nicht als ausreichend erachtet, sodass hier eine Vollsignalisierung vorgeschlagen wird. Aufgrund der bestehenden Beeinflussung durch den Bahnübergang Raiffeisenstraße ist eine Rückstaudetektion und Detektion der Schrankenöffnungen zu berücksichtigen.

Bereits im Bestand wird für den Linksabbieger auf die Raiffeisenstraße die Qualitätsstufe E erreicht. Aufgrund fehlender Linksabbiegestreifen in der August-Brötje-Straße wird im Prognosefall auch der Rechtsabbieger auf die Qualitätsstufe E fallen, da diese Fahrzeuge hinter wartenden Linksabbiegern zusätzlich warten müssen.

Der o. g. Vorschlag ist in Abhängigkeit zur Entscheidung rund um den Bahnübergang Raiffeisenstraße zu sehen, da eine Signalisierung des Knotenpunktes im Falle einer Nordwest-Umfahrung (wohl) entfallen könnte (vgl. Präsentation IPW).

Die Kosten belaufen sich nach einer ersten Kostenschätzung auf ca. 120.000 Euro.

### **K13: Oldenburger Straße / Schulstraße / Am Nordkreuz**

Als Verbesserungsmaßnahme wird eine Teilsignalisierung mit Detektoren für die Nebenrichtungen (= wartepflichtigen Äste) vorgeschlagen. Bereits im Bestand ist für den aus der Schulstraße kommenden Linksabbieger und Geradeausfahrenden die Qualitätsstufe E ermittelt worden. Für den Prognosefall sinkt auch der Linksabbieger aus der Straße Am Nordkreuz auf die Qualitätsstufe E ab.

Über die Detektion der Wartezeiten der aus der Schulstraße und Am Nordkreuz einbiegenden Kfz-Ströme können die Hauptströme der Oldenburger Straße gesperrt werden, sobald die Wartezeiten einen gewissen Wert überschreiten. Somit können die Kfz des Nebenstroms abfließen und so den Verkehrsablauf verbessern.

Die Kosten belaufen sich nach einer ersten Kostenschätzung auf ca. 110.000 Euro, sofern nicht eine günstigere Nachrüstung der bestehenden Anlage vorgenommen werden kann.

## **2.) Straßenräume**

Zur Beurteilung der Straßenräume, insbesondere im Innenbereich Rastedes, wurden Ortsbegehungen durchgeführt. Dabei wurden neben einer Dokumentation Messungen der Fahrbahnen und Nebenanlagen mithilfe eines Handmessrades durchgeführt.

Die folgenden Straßenräume werden näher betrachtet:

Kleibroker Straße (zwischen Oldenburger Straße (K 131) und Ortsausgang)

Eichendorffstraße

Mühlenstraße (zwischen Oldenburger Straße (K 131) und Ortsausgang)

Oldenburger Straße (K131) (zwischen Schloßstraße und Raiffeisenstraße (K 133))

Anton-Günther-Straße

Bahnhofstraße

Schloßstraße

Ladestraße

Raiffeisenstraße (K 133) (zwischen Oldenburger Straße (K 131) und Danziger Straße)

Im Hinblick auf die Straßenräume hat es für mehrere Straßen die Empfehlung gegeben, die überwiegende Regelung „Gehweg, Radfahrer frei“ aufzuheben, da Radfahrer grundsätzlich mit auf der Fahrbahn geführt werden sollten. Bedingt durch zu schmale Nebenanlagen werden Sicherheitsrisiken gesehen. Fahrräder sind im Sinne der Straßenverkehrsordnung als Fahrzeug grundsätzlich auf der Fahrbahn zu führen.

Verwaltungsseitig wurde zusammen mit der Straßenverkehrsbehörde und der Polizei die heute bestehende Regelung nach erfolgter Klage gegen die Radwegebenutzungspflicht gewählt, um dem Radfahrer weiterhin die Möglichkeit zur Inanspruchnahme der Nebenanlage zu geben, wobei hier im Wesentlichen ältere oder vergleichsweise unsicher agierende Radfahrer berücksichtigt wurden.

Die Nutzung der Fahrbahn ist bereits heute möglich und zulässig. Bei der aktuellen Regelung sei jedoch darauf hingewiesen, dass die damit teilweise einhergehende gegenläufige Führung eines Radfahrers mit Risiken einhergeht, insbesondere an Einmündungen übersehen zu werden.

Ebenso bestehen Sicherheitsrisiken bei nebeneinanderlaufenden beziehungsweise sich entgegenkommenden Fußgängern sowie auch Kindern auf Fahrrädern, die die Nebenanlagen grundsätzlich (bis zu einem Alter von 8 bzw. 10 Jahren) nutzen müssen beziehungsweise dürfen.

Eine getrennte Führung auf beiden Straßenseiten ist in diesen Fällen nicht möglich, da diverse Straßen nur über eine einseitig breite (siehe Mühlenstraße oder Bahnhofstraße) oder gar keine Nebenanlage (siehe Oldenburger Straße, südlich Schloßstraße) verfügen.

Aus Sicht der Verwaltung wird vorgeschlagen die aktuelle Regelung in der Gesamtabwägung dennoch beizubehalten, um besonders verkehrsschwächeren oder vergleichsweise unsicher agierenden Radfahrern weiterhin die Nutzung der Nebenanlage zu ermöglichen.

### **Kleibroker Straße**

Für die Kleibroker Straße stellte sich kein unmittelbarer Handlungsbedarf dar.

### **Eichendorffstraße**

Für die Eichendorffstraße wird die Überprüfung der bestehenden Rechts-vor-Links-Regelung vorgeschlagen, die sich auf der Eichendorffstraße mit einer zugelassenen Geschwindigkeit von 50 Km/h zwar als zulässig, aber allgemein unüblich darstellt. Aus einer geänderten Vorfahrtsregelung könnte sich aber eine höhere gefahrene Durchschnittsgeschwindigkeit ergeben.

Denkbar wäre auch eine Einbeziehung in die Tempo 30-Zone, wobei verwaltungsseitig die Auffassung vertreten wird, dass sich die Eichendorffstraße aufgrund ihrer Fahrbahnbreite und der Sammelfunktion in Form der verkehrlichen Aufnahme von Nebenstraßen zur Sammlung und Ableitung auf die Oldenburger Straße (hier vergleichbar zur Mühlenstraße, Voßbarg o.ä.) für eine solche Regelung nicht eignet. Die Verwaltung spricht sich aufgrund der bislang durchgängigen Regelung für Sammelstraßen dafür aus, die Eichendorffstraße zur Vorfahrtstraße erklären zu lassen.

Darüber hinaus wird die Führung der Radfahrer aus o.g. Gründen bemängelt, da die südwestliche Nebenanlage lediglich ca. 1,50 m breit ist und demnach eine beidseitige (gegenläufige) Freigabe für Radfahrer auf der nordöstlichen Seite besteht.

## **Mühlenstraße**

Die Führung der Radfahrer wird aus o.g. Gründen bemängelt, da Nebenanlagen mit bis zu unter 1,50 m sehr schmal sind und demnach eine beidseitige (gegenläufige) Freigabe für Radfahrer auf der südlichen Seite besteht.

## **Oldenburger Straße (Zentrum)**

Zwischen der Raiffeisenstraße und der Schloßstraße sind in einem begrenzten baulichen Raum unterschiedliche Nutzungsansprüche unterzubringen und untergebracht, die einzeln für sich Kompromisse erforderlich machen.

Seitens des Ingenieurbüros werden in diesem Streckenabschnitt keine Potenziale zugunsten einer veränderten Neuaufteilung der vorhandenen und benötigten Flächen gesehen. Grundsätzlich denkbar wäre hier unter Wegfall von Parkplätzen - die für den Geschäftsbereich jedoch von elementarer Bedeutung sind - und unter Berücksichtigung von neu zu schaffenden Parkplätzen an anderer Stelle, die Verbreiterung von Gehweg, Radweg und Fahrbahn.

Die Breiten der Nebenanlage und der Parkstreifen liegt am Mindestmaß der entsprechenden Ausbaulinien. Die Fahrbahn ist mit 5,40 m bis 5,90 m so bemessen, dass sie nicht im gesamten Abschnitt für den Begegnungsfall Lkw / Lkw ausreichend dimensioniert ist.

Alleine diesem Umstand geschuldet gibt es im entsprechenden Abschnitt eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h für Fahrzeuge über 5 Tonnen. Der Begegnungsfall Lkw / Pkw benötigt in der Regel 5,55 m und mit eingeschränkten Bewegungsspielräumen sogar nur 5,00 m. Bei den vorhandenen Fahrbahnbreiten von 5,40 bis 5,90 m ist der Begegnungsverkehr also weitestgehend ohne Einschränkung und ansonsten unter eingeschränkten Bewegungsspielräumen möglich.

In Bezug auf die Verkehrsqualität stellen sich auf der Oldenburger Straße unterschiedliche verkehrliche Widerstände, beispielsweise in Form von Lichtsignalanlagen und ein- und ausparkendem Verkehr, dar. An den Knotenpunkten Mühlenstraße / Anton-Günther-Straße sowie Bahnhofstraße / Denkmalsplatz wird eine gute Verkehrsqualität (Stufen A und B) erzielt.

Dennoch kann der Verkehrsdurchfluss entlang der Oldenburger Straße als eher träge beschrieben werden, da langsame Geschwindigkeiten erzielt werden und der Verkehr auch durch ein- und ausparkende Fahrzeuge entschleunigt wird.

Erschwerend kommt hier in Bezug auf die Lichtsignalanlagen entlang der Oldenburger Straße hinzu, dass die Nebenrichtungen jeweils auf einem Fahrstreifen, also ohne entsprechende Abbiegespuren, anzufahren sind. Dies führt mitunter dazu, dass trotz Signalisierung und Grünphase die Linksabbieger - bei entsprechendem Gegenverkehr - den hinter sich wartenden Verkehr aufhalten und insgesamt nur wenige Fahrzeuge abrücken können, während sich rückwärtig bereits zusätzlicher Verkehr aufbaut. Durch diese Einschränkungen kann kein fließender Verkehr erzielt werden.

Daher sollten nach Einschätzung des Ingenieurbüros die Knotenpunkte an der Mühlenstraße und Bahnhofstraße unabhängig voneinander vollständig verkehrsabhängig signalisiert werden. Aktuell werden jeweils nur die Nebenrichtungen durch Detektoren erfasst, auf die die Signalsteuerung reagieren kann. Die Kosten belaufen sich je Anlage auf ca. 10.000 Euro.

Die fehlenden Linksabbiegespuren hingegen führen dazu, dass trotz Grünphase kein ausreichender Abbau eines Rückstaus verzeichnet werden kann. Als mögliche Verbesserung der Gesamtsituation wird seitens des Ingenieurbüros hier die bauliche Aufweitung in Form von Linksabbiegespuren aufgezeigt. Deren Umbau würde in Bezug auf den Knotenpunkt an der Mühlenstraße selbstverständlich den Verlust von Parkraum (10 bis 12 Parkplätze) bedeuten. Die Kosten belaufen sich in einer ersten groben Kostenschätzung auf ca. 275.000 Euro.

Die gleiche Betrachtung ergibt sich für den Knotenpunkt an der Bahnhofstraße. Hier würden voraussichtlich zwei Parkplätze entfallen. Die Kosten belaufen sich in einer ersten groben Kostenschätzung auf ca. 220.000 Euro. Die technische Machbarkeit würde in beiden Fällen in einer erforderlichen Vorplanung zu untersuchen sein.

Alternativ wird auch die Möglichkeit aufgezeigt, die Anton-Günther-Straße (ab Diedrich-Freels-Straße in Richtung Süden) in eine Einbahnstraße umzufunktionieren. Eine solche Einbahnstraßenregelung hätte zugunsten der Oldenburger Straße den Vorteil, dass hier - aus Richtung Oldenburg kommend - keine Linksabbieger mehr den rückwärtigen Verkehr behindern würden, da kein Recht auf die Einfahrt in die Anton-Günther-Straße mehr bestünde.

Verwaltungsseitig wird jedoch darauf hingewiesen, dass mit dieser Möglichkeit weder die Situation an dem Knotenpunkt Bahnhofstraße noch am Knotenpunkt Mühlenstraße - aus Richtung Varel kommend - gelöst wird. Auch wird die Oldenburger Straße durch zusätzliche Verkehre belastet werden, die aus der einseitigen Richtungssperung der Anton-Günther-Straße heraus resultieren.

Außerdem wird eine allgemeine Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit zur Verbesserung des Verkehrsablaufes auf 30 Km/h sowie die Umleitung von LKW-Verkehren empfohlen. Da eine solche Umleitung jedoch zulasten der Schloßstraße ausfallen würde, sind in der Abwägung zwingend die dortigen öffentlichen Einrichtungen in Form der Jugendpflege, der Kooperativen Gesamtschule, der Schule Feldbreite sowie der Sporthalle - und im weiteren Sinne der Bahnhof an der Ladestraße - in diese Abwägung einzubeziehen.

Aus Sicht der Verwaltung stellt die Nutzung der Oldenburger Straße durch LKW hier die bessere Lösung dar. Auf die bisherigen Anträge zur Durchfahrtsbeschränkung der Oldenburger Straße aus dem Jahre 2017 wird hierzu verwiesen.

### **Bahnhofstraße**

Die Führung der Radfahrer wird aus o.g. Gründen bemängelt, da die nördliche Nebenanlage sehr schmal ist und demnach eine beidseitige (gegenläufige) Freigabe für Radfahrer auf der südlichen Seite besteht.

Aufgrund der optischen Ausgestaltung der Bahnhofstraße selbst sowie dem Schulstandort und der Mischnutzung gab es den Hinweis, die Bahnhofstraße gegebenenfalls in die Tempo 30-Zone mit einzubeziehen. Nach Ansicht der Verwaltung ist eine Tempo 30-Zone in Zusammenhang mit der bestehenden Vorfahrtstraße unabhängig von der Frage der Zulässigkeit mit der Grundregel der Qualität von Sammelstraßen nicht zu vereinbaren. Auf einen entsprechenden Vorschlag wird deshalb verzichtet.

### **Schloßstraße**

Für die Schloßstraße ergab sich lediglich der Hinweis, dass hier keine Markierung von Abbiegestreifen zur Einmündung Oldenburger Straße vorhanden ist, die insoweit aufgebracht werden sollte. Dies wird im Rahmen der Straßenunterhaltung erfolgen.

### **Ladestraße**

Die Führung der Radfahrer wird aus o.g. Gründen bemängelt, da zwischen Bahnhofstraße und Raiffeisenstraße lediglich eine einseitige (ausgebaute) Nebenanlage vorhanden ist und demnach eine beidseitige (gegenläufige) Freigabe für Radfahrer auf der östlichen Seite besteht.

### **August-Brötje-Straße**

Für die August-Brötje-Straße stellte sich kein unmittelbarer Handlungsbedarf dar.

### **Anton-Günther-Straße**

Wie bereits vorstehend benannt, wird eine Einbahnstraßenregelung (Raiffeisenstraße in Richtung Oldenburger Str.) vorgeschlagen, da damit der linksabbiegende Verkehr in der Oldenburger Str. unterbunden würde und dies in der Folge zu einer dortigen Verbesserung der Verkehrssituation führen dürfte, wenngleich zusätzliche Verkehre auf der Oldenburger Straße von der Anton-Günther-Straße aufzunehmen sind.

Für die Anton-Günther-Straße selbst wäre die Maßnahme aufgrund ihres überwiegend geringen Fahrbahnquerschnitts und der unübersichtlichen Situation in der Kurve in Höhe des Kiosks „Mini-Markt“ denkbar. Demgegenüber stehen die Erreichbarkeits-Interessen der dortigen Geschäfte und Einrichtungen.

Zur Entschärfung der Situation insbesondere im Bereich der Kurve wäre auch eine Aufweitung der Fahrspur und Rückbau zweier Parkplätze (gegenüber des Friseurs) denkbar, die sich auf Kosten in Höhe von ca. 30.000 Euro belaufen würden.

Dieser Vorschlag wird von der Verwaltung unter Berücksichtigung der Gesamtsituation auch befürwortet; der Rückbau der Parkplätze würde zwar einen Verlust von Parkmöglichkeiten in diesem Bereich bedeuten, die ohnehin nicht besonders üppig bestehen. Die Alternativlösungen für den Bereich würden durch darüber hinausgehende Eingriffe in Form von Linksabbiegespuren noch weiter in Flächen eingreifen und dem jedenfalls derzeit bestehenden Parkplatzbedarf entgegenstehen.

Nähere Erläuterungen zu den einzelnen Themenkomplexen werden in der Sitzung des Ausschusses für Bau, Planung, Umwelt und Straßen durch das beauftragte Ingenieurbüro für Straßen- & Tiefbau Tjardes / Rolfs / Titsch gegeben.

### **Finanzielle Auswirkungen:**

Die sich ergebenden Kosten sind in den kommenden Haushaltsjahren zu berücksichtigen, wobei durch die Verkehrsbehörde die Kostenträgerschaft noch grundsätzlich zu klären ist.

### **Anlagen:**

1. Verkehrsuntersuchung Rastede