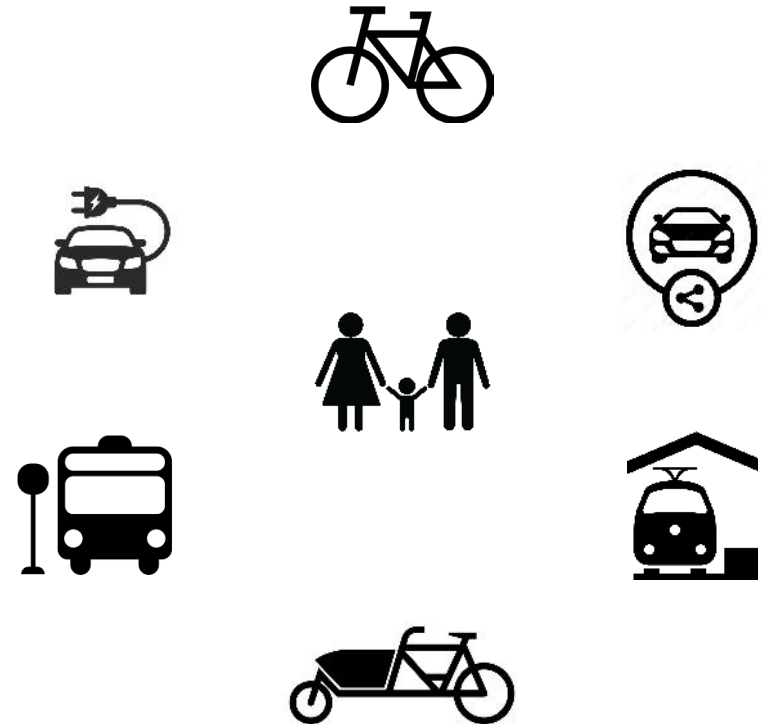


Straßenraumgestaltung Quartier „An der Bleiche / Sophienstraße“



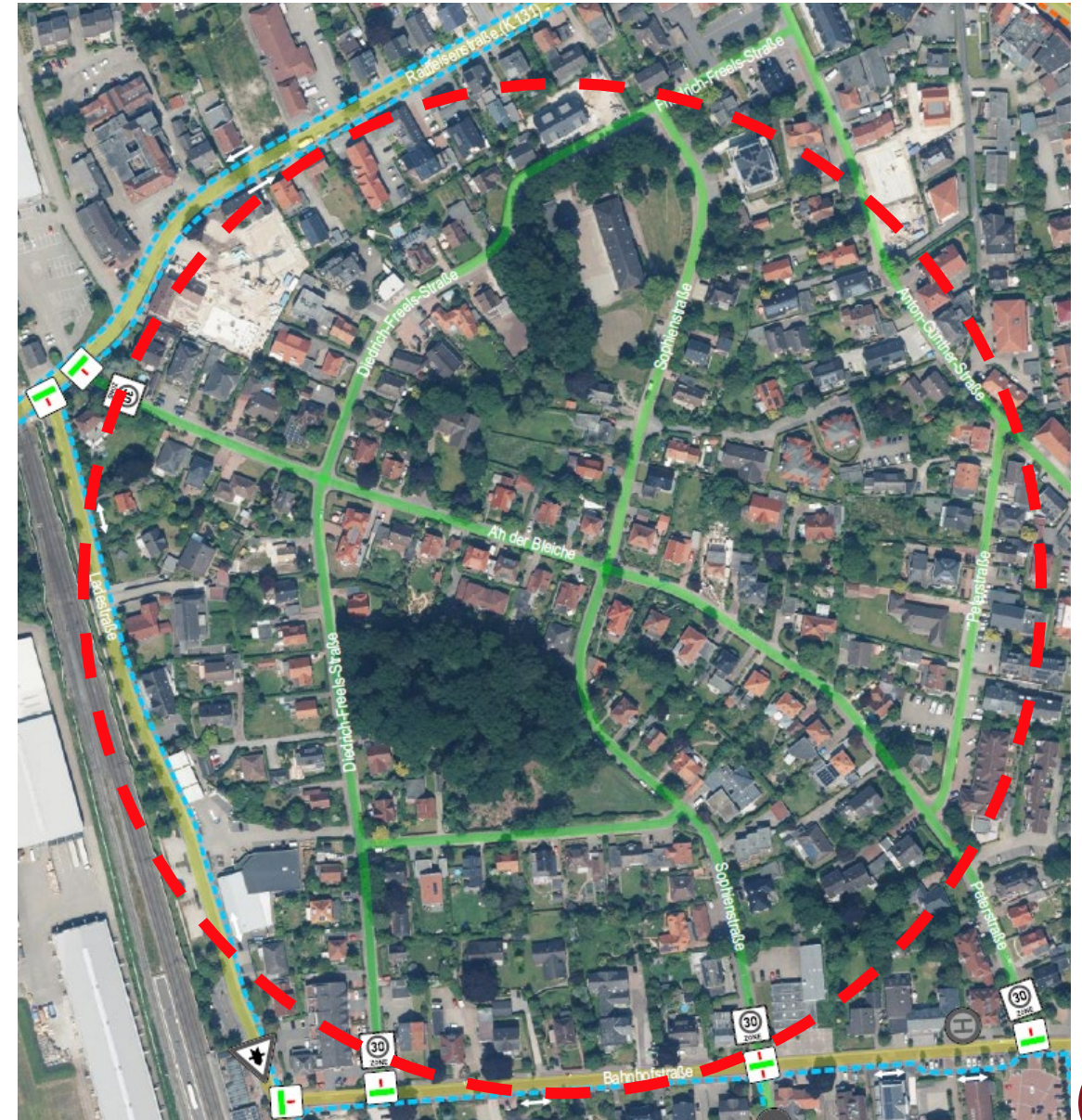
- ❖ Ausgangssituation
 - ❖ Anlass & Aufgabenstellung
 - ❖ Bestandsaufnahme
- ❖ Empfehlungen zur zukünftigen Straßenraumgestaltung
 - ❖ Bestandsnahe Gestaltung
 - ❖ Einbahnstraßenkonzept



Ausgangssituation

Anlass & Aufgabenstellung

- ❖ Fahrbahnsanierung → Kanalisation, Fahrbahn
 - ❖ Verkehrswende unterstützen (Fuß- & Radverkehr stärken)
 - ❖ Klima-Resilienz als Thema berücksichtigen (Hitze, Starkregen)
- **Gesamtkonzept für das Quartier** als Grundlage für die zukünftige Planung und Umsetzung
- Berücksichtigung vorhandener / beabsichtigter Planungen



Bestandsaufnahme - Quartiersstraßen

- ❖ Tempo 30-Zone
- ❖ Wohnstraßen mit teilweiser Sammelfunktion
- ❖ Fahrbahnbreiten überwiegend ca. 5 m (4,80 m - 5,10 m)
- ❖ Schmale Gehwege mit Breiten von ca. 1,10 m - 1,70 m (max. 2,10 m)
- ❖ Weitestgehend nur einseitige Gehwege vorhanden
- ❖ Parken auf der Fahrbahn / am Fahrbahnrand (Randstreifen / markierte Parkplätze)

An der Bleiche



Sophienstraße Nord



Am Hagendorffs Busch



Diedrich-Freels-Straße



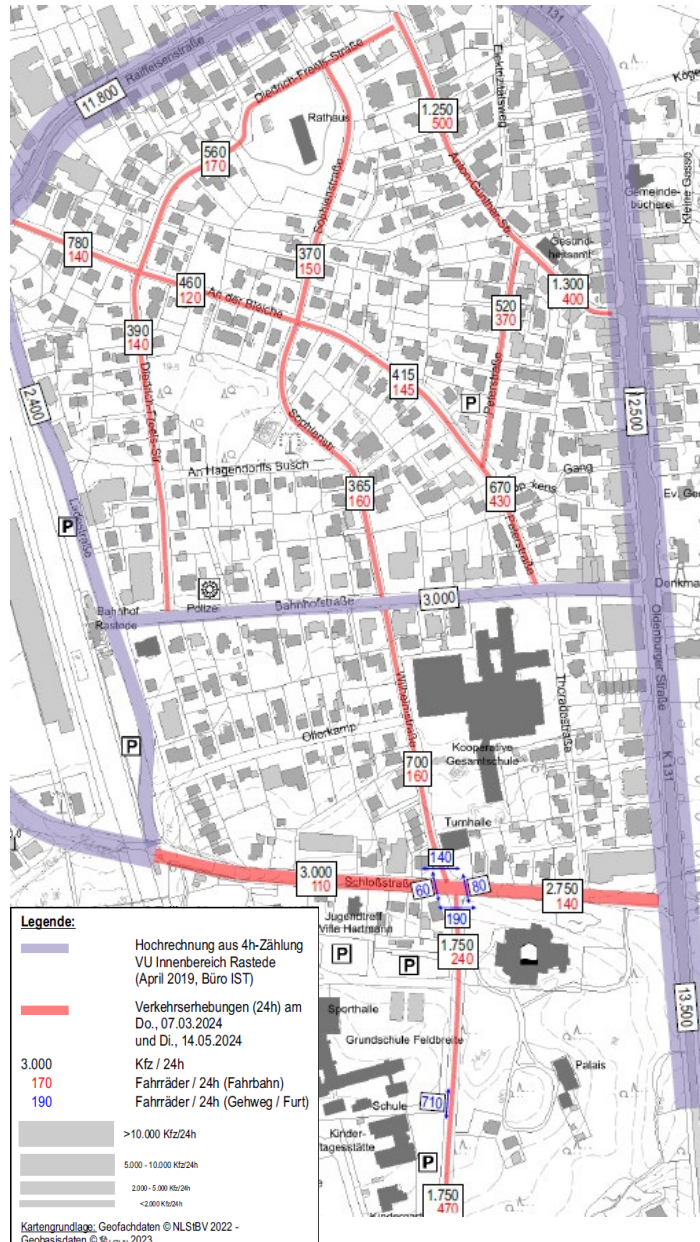
Peterstraße Süd



Sophienstraße Süd

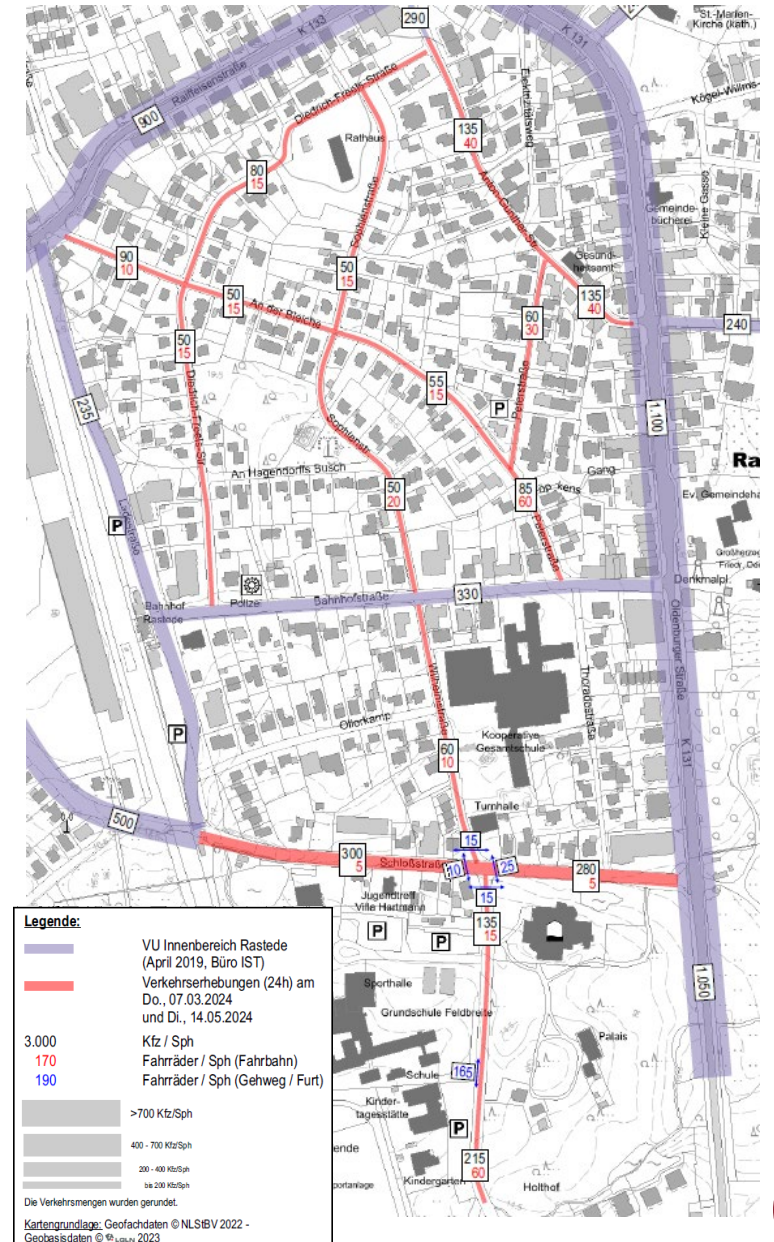


Verkehrsbelastungen - Zusammenstellung



- ❖ **geringe und verträgliche Kfz-Belastungen**
- ❖ **sehr wenige Durchgangsverkehre**
- ❖ Verkehrsbelastungen in Bahnhofstraße und Schloßstraße < 400 Kfz / Sph.
- **Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn grundsätzlich verträglich.**
- ❖ In einigen Bereichen **hohe Radbelastungen**, insbesondere im Schulumfeld.
- ❖ An der Bleiche:
780 Kfz/24h (West) - 420 (Ost) + 140 Fahrräder/24h
- ❖ Sophienstraße:
360 Kfz/24h + 160 Fahrräder/24h
- ❖ Peterstraße:
520 Kfz/24h + 370 Fahrräder/24h

Straßenraumgestaltung Quartier An der Bleiche



Bestandsaufnahme - Zusammenfassung



- ❖ Wichtige Ziele im direkten Umfeld
 - vor allem für Fuß- & Radverkehr (Schulen, Kita, Bahnhof, Zentrum)
- ❖ Niedrige Verkehrsstärken im gesamten Untersuchungsgebiet
 - Niedrigste Kategorie der RAST (Wohnweg < 150 Kfz/h)
- ❖ Hoher Radverkehrsanteil im Untersuchungsgebiet (ca. 30 %)
 - ❖ Wichtige Radverkehrsachse Anton-Günther-Straße - Peterstraße (als Verbindungen zw. Raiffeisenstr. / Oldenburger Str. / Bahnhofstr.)
 - ❖ Ca. 400 - 500 Fahrräder/24h (Radverkehrsanteil ca. 40 %)
- ❖ Parkdruck durch umliegende Ziele vorhanden → Teils „unorganisiertes“ Parken (auf unbefestigten Seitenstreifen + Fahrbahn)

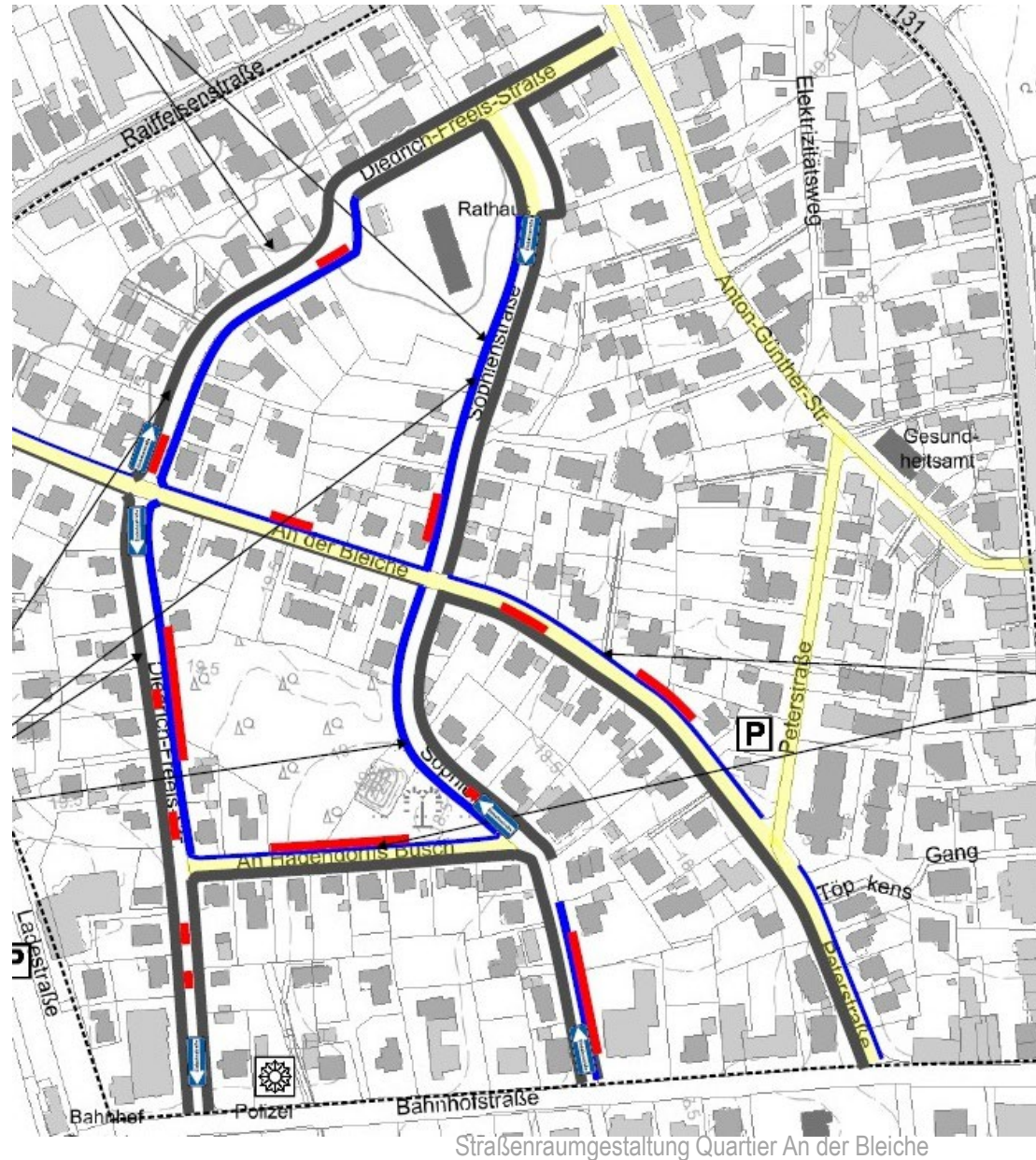
Empfehlungen zur zukünftigen Straßenraumgestaltung

- ❖ Höhengleiche Gestaltung der Gehwege (Mischungsprinzip / Weiche Separation) als Element für einzelne Straßenzüge denkbar, aber
 - ❖ **Risiko des Ausweichens** von Kfz auf Gehwegbereiche (höhere Geschwindigkeiten) und
 - ❖ mögliche **Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr bei hohen Radverkehrsbelastungen**
 - ❖ **Gestaltung** mit vorgezogenen Seitenräumen / Verschwenken und Schutzbereichen für den Fußverkehr **notwendig**, was mit den verschiedenen Raumansprüchen (Radverkehr, Parken, Zufahrten, ...) nicht vollständig umsetzbar erscheint
- ❖ Nutzung von einzelnen Verschwenken zur Straßenraumgestaltung und Integration von Straßengrün sinnvoll (z.B. als „Eingangstore“)
- ❖ Berücksichtigung des ruhenden Verkehrs bei der Straßenraumaufteilung
(Kennzeichnen von Parkzonen / Parkplätzen / Organisation des ruhenden Verkehrs)
- ❖ Umgestaltung zur Fahrradzone denkbar (Verschiedene Verbindungsfunktionen, nicht linear),
aber kaum Änderung zur Bestandssituation in der Nutzung
- ❖ Regelung „Anlieger frei“ aufgrund der geringen Verkehrsbelastungen & umliegenden Einrichtungen & Ziele schwer umsetzbar

Empfehlungen zukünftige Straßenraumgestaltung - Übersicht

Aufteilung Straßenraum

- Gehwege
- Seitenstreifen
(Grün, Parken,
Ausweichstellen)
- Einbahnstraßen



Legende:

- Quartier An der Bleiche / Sophienstraße
- Yellow line: Zweirichtungsverkehr
- Blue arrow: Einbahnstraße
- Blue line: Regelung Parken Seitenstreifen/Fahrbahn, Straßenbegleitgrün
- Black line: Verbreiterung Gehwege
- Red line: Potenzielle Parkplätze

Kartengrundlage: Geofachdaten © NLStBV 2022 - Geobasisdaten © LGLN 2023

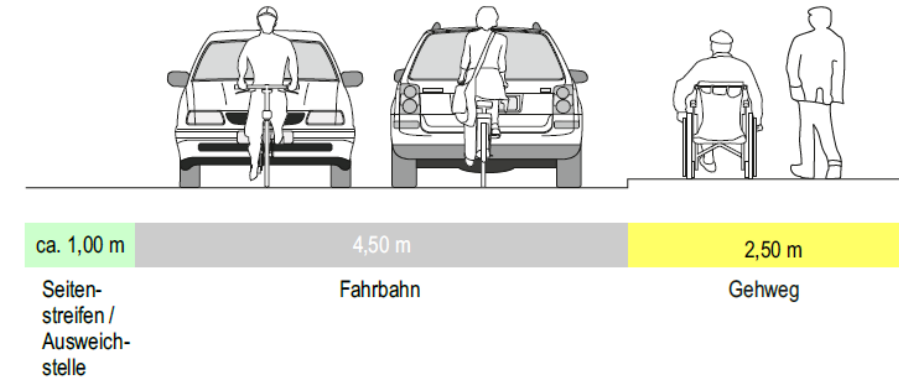
**Abschließende Festlegung nach Vermessung
in der Ausführungsplanung.**

**Für die nördlichen Abschnitte ist abzuwägen,
ob zukünftig auf einen Gehweg zugunsten
anderer Flächenzuweisungen verzichtet wird.**

- ❖ Grundsätzliche Empfehlung Fahrbahnquerschnitt
An der Bleiche & An Hagendorffs Busch:
 - ❖ Gehweg 2,50 m + Fahrbahn 4,50 m = 7,00 m
- ❖ Restbreite Seitenstreifen kann für Ausweichstellen, Anordnung des ruhenden Verkehrs und Straßenbegleitgrün genutzt werden.
 - ❖ Parkzonen kennzeichnen
 - ❖ Ausbuchtungen im Verkehrsraum / Markierungen
 - ❖ Stellenweise wie bisher Parkraumbewirtschaftung (Zeitbegrenzung)
 - ❖ Stellplätze vermeiden, wenn Breite nicht ausreichend

Gestaltungsvorschlag

Querschnitt



Draufsicht



Einbahnstraßenkonzept

Diedrich-Freels-Straße & Sophienstraße

Einbahnstraßenregelung - Rahmenbedingungen

- ❖ Einrichtung von Einbahnstraßen im Quartier erscheint möglich und sinnvoll
 - ❖ Geringe Abschnittslängen, Verlagerungen im Netz verträglich
 - ❖ Unfallgeschehen nicht auffälliger als bei sonstigen 2-streifigen Straßen (Auf Basis Unfallatlas Deutschland & VU Innenbereich)
 - ❖ Radverkehr in beiden Fahrtrichtungen möglich & sinnvoll
- ❖ 3,50 m als Breite bei gegenläufigem Radverkehr mit geringen Kfz-Belastungen
- ❖ Parkplätze des Rathauses sollen aus beiden Richtungen erreichbar bleiben
- ❖ Geringere Fahrbahnbreiten ermöglichen alternative Flächennutzung
 - ❖ Gehwege, Organisation ruhender Verkehr, Straßenbegleitgrün
 - ❖ offenporige Oberfläche aus Pflaster oder Grünbeet , Versiegelung wird reduziert, Möglichkeit der Retention erhöht

Tabelle 11: Einstreifige Richtungsfahrbahnen

Anwendungsbereich	Fahrbahnbreite Hauptverkehrsstraßen	Fahrbahnbreite Erschließungsstraßen
Regelfall (mit Radfahrern auf der Fahrbahn)	4,25 m (bei eingeschränkter Flächenverfügbarkeit 3,00 m)	3,50 m (bei eingeschränkter Flächenverfügbarkeit 3,00 m)*)
Radverkehr auf Fahrbahn in gegenläufiger Richtung	nicht anwendbar	3,50 m (3,00 m mit ausreichenden Ausweichmöglichkeiten)*)
Fahrbahn mit Schutzstreifen	3,75 m (2,25 m – 1,50 m) bei geringem Lkw-Verkehr	in der Regel nicht vorkommend

Einbahnstraßenkonzept Diedrich-Freels-Straße / Sophienstraße

Fahrbahnquerschnitte

- ❖ Fahrbahnquerschnitt Diedrich-Freels-Straße, Sophienstraße (Einbahnstraßen):
Gehweg 2,50 m + Fahrbahn 3,50 m = 6,00 m
ca. 2,00 m Seitenstreifen für Straßenbegleitgrün und Parken
Parken jeweils möglichst immer in Fahrtrichtung, dadurch Verschwenke in der Führung

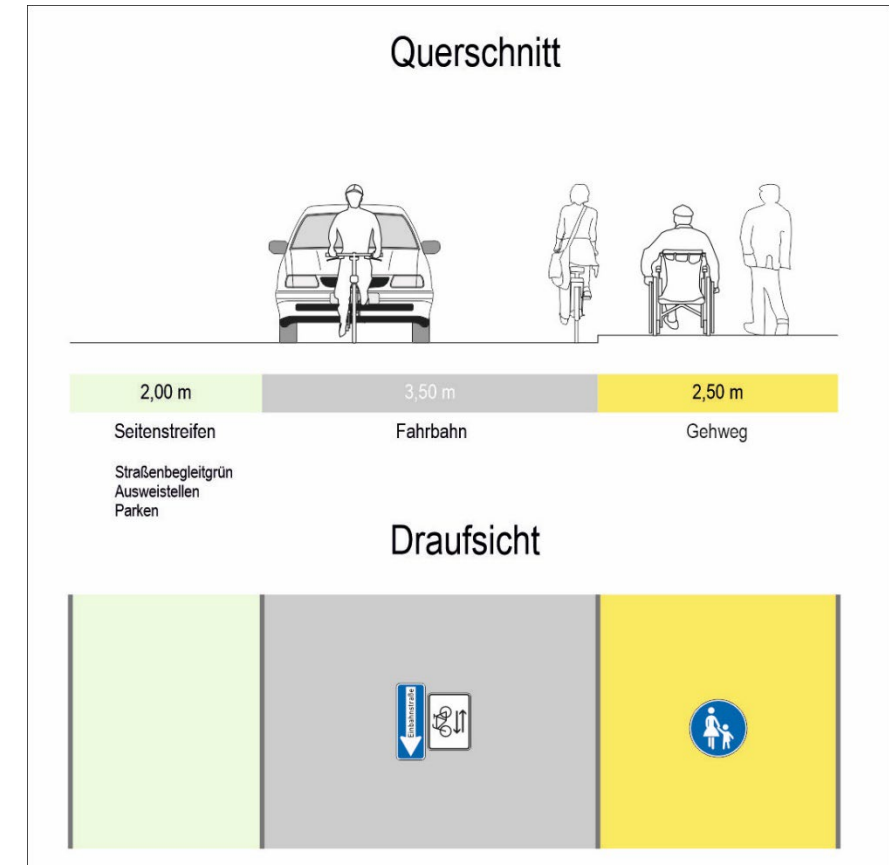
Einrichtung von Einbahnstraßen

- ❖ Gegenläufige Einbahnstraße in der Diedrich-Freels-Straße und Sophienstraße

Verbesserungen zur Stärkung der Fahrradachse

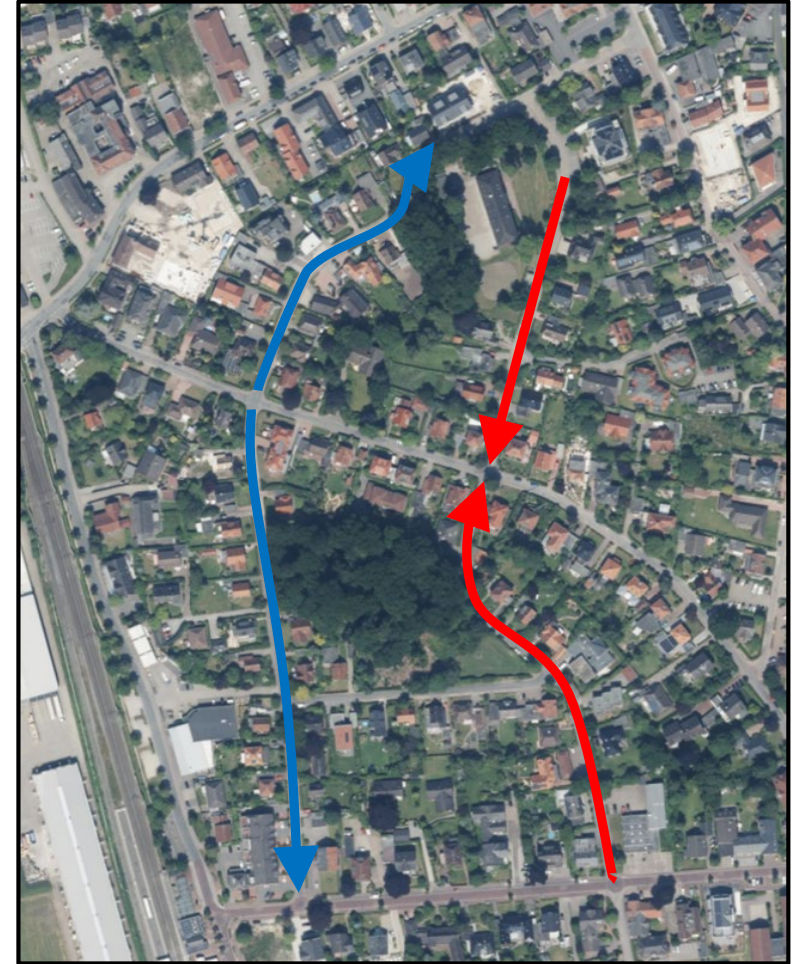
- ❖ Begleitende Maßnahmen im Umfeld sollten umgesetzt werden

Gestaltungsvorschlag Einbahnstraßen



Umsetzungsempfehlung für die Einrichtung von Einbahnstraßen im Quartier

- ❖ Gegenläufige Einbahnstraßen
 - ❖ Geringe Verlängerung der Wege für Anlieger
 - ❖ Unterbindung von Durchgangsverkehren
 - ❖ Verlagerungen auf niedrigem Niveau verträglich
- ❖ Nördlicher Beginn jeweils hinter Parkplätzen Rathaus
- ❖ An der Bleiche keine Einbahnstraße
 - ❖ Nutzung als Abkürzung unwahrscheinlich durch lange Umwege
 - ❖ Möglicherweise leichte Verkehrssteigerung An Hagendorffs Busch (durch Anlieger Diedrich-Freels-Straße & Sophienstraße)

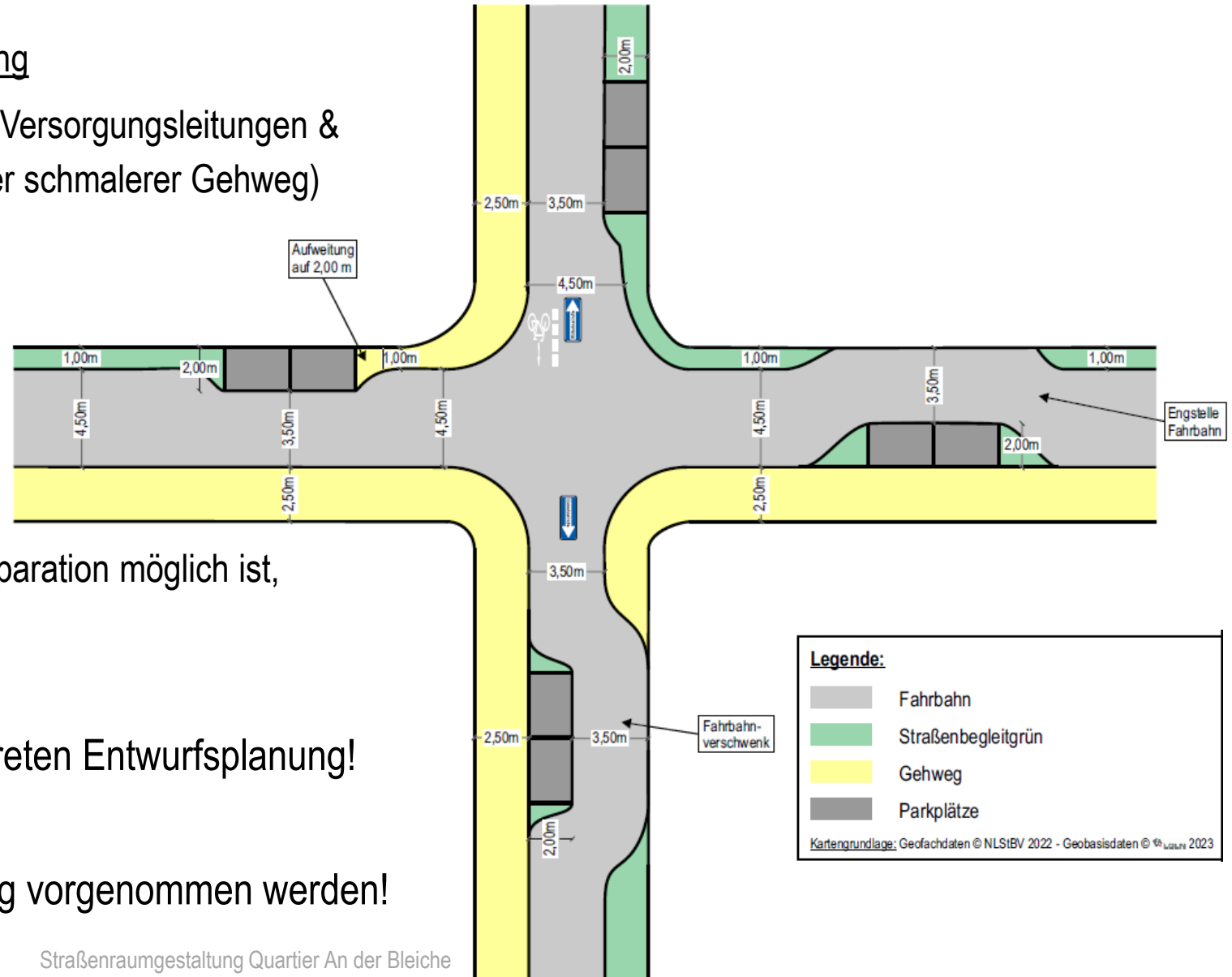


- ❖ Empfehlung zur Einrichtung einer **Einbahnstraßenregelung** im Quartier
 - ❖ Durchgangsverkehre in geringem Maße vorhanden, Unterbindung dennoch sinnvoll & Verlagerungen auf niedrigem Niveau verträglich
 - ❖ Rathaus und andere Einrichtungen bleiben für Kfz-Verkehr erreichbar, wenn auch teilweise mit leichten Umwegen
 - ❖ Geringe Verlängerung der Wege für Anlieger durch geringe Abschnittslängen
 - ❖ Raumgewinn ermöglicht Raumnutzung für Gehwege, ruhenden Verkehr sowie Straßenbegleitgrün / Verringerung Versiegelung
- ❖ Wahl der **Straßenquerschnitte** nach Anforderungen
 - ❖ Parkplätze werden ausgewiesen, mit dem Ziel einer einfachen Erreichbarkeit der Parkplätze und eine versetzte Anordnung wirkt verkehrsberuhigend
 - ❖ An der Bleiche & An Hagendorffs Busch: Fahrbahn 4,50 m; Parkplätze werden ausgewiesen, möglichst für beide Fahrtrichtungen als Fahrbahnverschwenke
 - ❖ Diedrich-Freels-Straße & Sophienstraße: Fahrbahn 3,50 m; Parkplätze werden ausgewiesen in Fahrtrichtung (möglichst nur rechtsseitig)
- ❖ Die Einrichtung einer möglichen Fahrradstraße sowie Regelungen für die Anton-Günther-Straße (z.B. Einbahnstraße) finden Berücksichtigung

Zusammenfassung Empfehlungen zur zukünftigen Straßenraumgestaltung

Prinzipskizze für die mögliche Straßenraumgestaltung

- ❖ Genaue Bemaßung abhängig von Vermessung, Versorgungsleitungen & Abwägung der Flächen (schmale Parkplätze oder schmalerer Gehweg)
 - ❖ Empfehlung für Gehwege mit Bordanlage.
 - ❖ Wenn sich in der Planung zeigt, dass eine geeignete Gestaltung mit weicher Separation möglich ist, könnte diese umgesetzt werden.
- Abschließend festzulegen in der konkreten Entwurfsplanung!
- Beteiligung der Anlieger sollte frühzeitig vorgenommen werden!



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!



Ingenieurbüro Schütter, Schwerdhelm & Wolters PartG mbB - Beratende Ingenieure

Oberstraße 8 | 26316 Varel | info@i-rs.de

Beschlussvorschlag

- I. Die Sanierung der Dietrich-Freels-Straße und der Straße An Hagendorffs Busch erfolgt in Bezug auf die Abwasserbeseitigungsanlagen gemäß den Darstellungen in der Sitzung des Ausschusses für Gemeindeentwicklung und Bauen vom 23.09.2024.
- II.
 - a. Die Ausführungen zur Umgestaltung des Straßenraumes einschließlich der Planungen zur Änderung der verkehrsrechtlichen Regelungen, auch soweit weitere benannte Straßen innerhalb des Quartiers Oldenburger Straße, Raiffeisenstraße, Ladestraße und Bahnhofstraße betroffen sind, werden unter Berücksichtigung der Ausführungen im Rahmen der Sitzung des Ausschusses für Gemeindeentwicklung und Bauen vom 23.09.2024 zur Kenntnis genommen.
 - b. Die Verwaltung wird beauftragt, auf dieser Grundlage eine Beteiligung der betroffenen Träger öffentlicher Belange sowie der Anlieger durchzuführen.