

Legende

- Stadtgrenze
- Gewässer
- Bundesautobahn mit Nummer
- autobahnähnliche Straße mit Nummer
- Haltestelle
- Bahnübergang (13)

Gesamte Verkehrsbelastung/24 h Prognose 2025

- 4 - 9
- 10 - 49
- 50 - 99
- 100 - 149
- 150 - 199
- 200 - 250

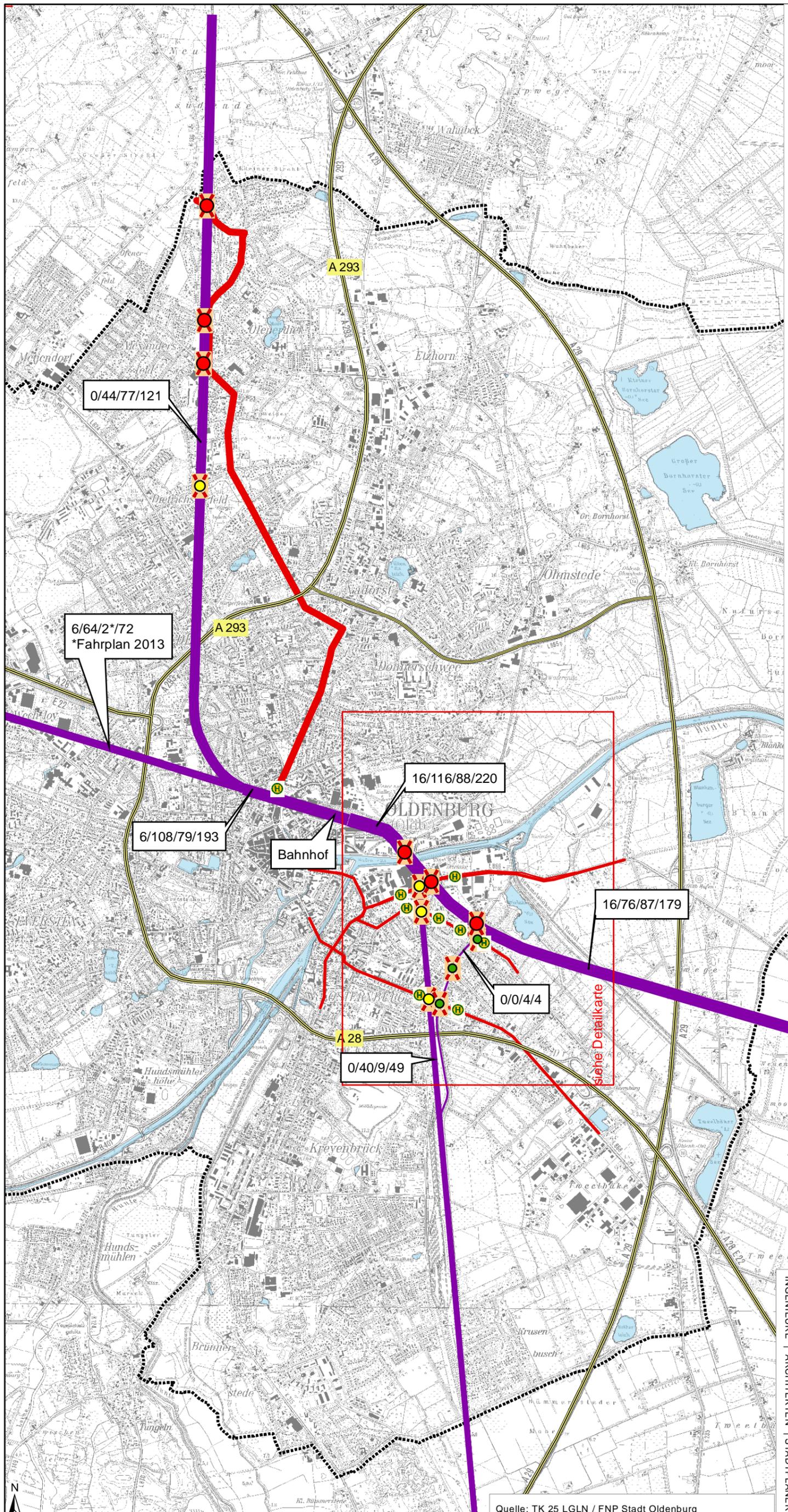
Prognosezahlen 2025
FernV/PNV/Güterv/Gesamt

Buslinientakt

- 3-4 x pro Std.
- 2 x pro Std.

Schrankenschließzeit in Minuten pro Tag

- unter 30
- 60 bis 119
- über 180



FÜR DIESE ZEICHNUNGEN/ TECHNISCHEN UNTERLAGEN/ DARSTELLUNGEN BEHALTEN WIR UNS ALLE RECHTE VOR

**Bestandsstrasse:
Städtischer OPNV**

M: 1 : 40.000
20.09.2013
Projekt-Nr.: 9639

Thalen Consult
INGENIEURE | ARCHITEKTEN | STADTPLANER

Urnaldstraße 29
26340 Neuenburg
04452 916-0 (Tel)
04452 916-101 (Fax)
info@thalen.de

Quelle: TK 25 LGLN / FNP Stadt Oldenburg

teilen von Radverkehrsteilnehmern in ganz Deutschland und Europa. Für diese Entwicklung ist auch die verbesserte Infrastruktur für Radfahrer, wie Fahrradstraßen, zielnahe und brauchbare Abstellplätze sowie radverkehrsfreundliche Ampelschaltungen ausschlaggebend.

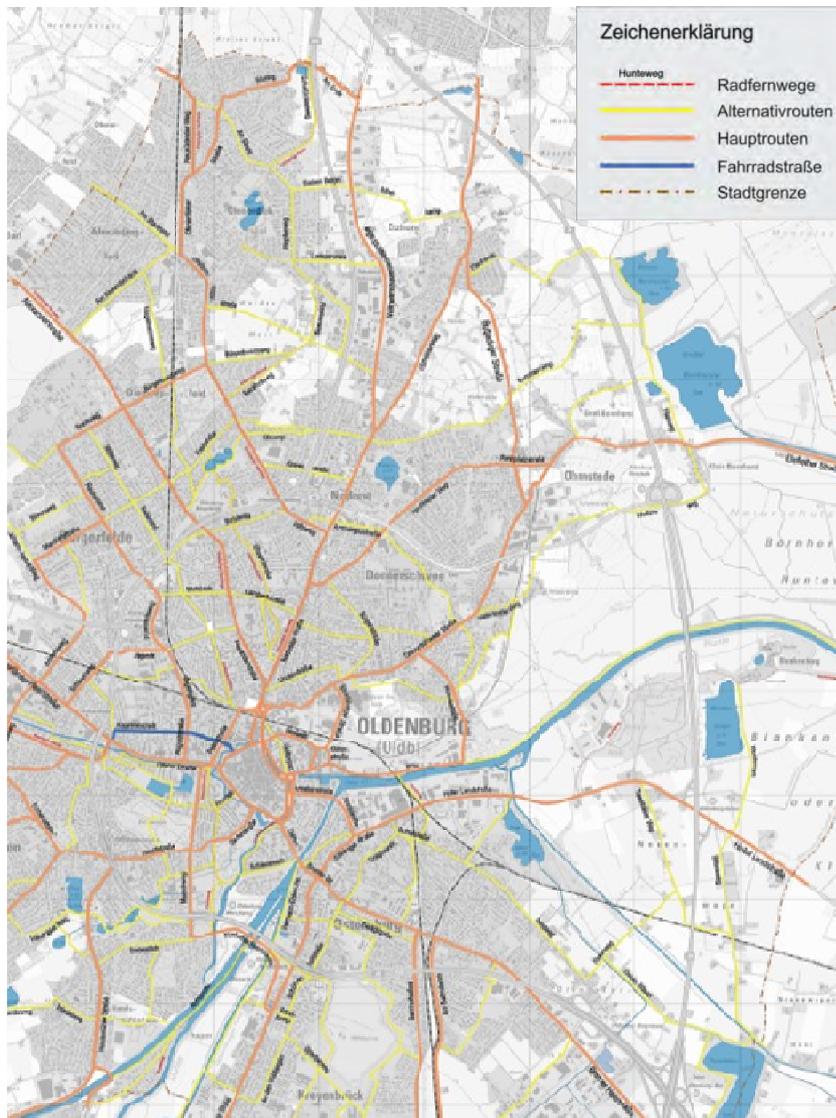
Laut dem Radwege-Netzplan der Stadt Oldenburg queren zwei Haupttrouten und eine Alternativroute (siehe Abb. 3.1) die Bahnstrecke Oldenburg – Wilhelmshaven. Diese Kreuzungspunkte sind die Bahnübergänge „Am Strehl“, „Am Stadtrand“ und „Bürgerbuschweg“. Den am stärksten frequentierten Übergangspunkt stellt der Übergang „Am Stadtrand“ mit über 900 Radüberquerungen pro Tag dar. Insgesamt befahren täglich etwa 1.800 Radfahrer diese Bahnübergänge.

Ein regionaler Radwanderweg kreuzt die Strecke am Bahnübergang „Am Strehl“.

Im südlichen Bereich Osternburg/Hemmelsberger Kurve führen zwei Haupttrouten sowie drei Alternativrouten (siehe Abb. 3.1) über die Eisenbahnstrecken Oldenburg – Osnabrück und Oldenburg – Bremen. An den Bahnübergängen „Holler Landstraße/Stedinger Straße“, „Schulstraße“ und „Bremer Heerstraße“ fahren täglich insgesamt über 2.800 Radfahrer über die Gleise. Besonders der Bahnübergang „Schulstraße“ sticht mit mehr als 1.500 Überquerungen hervor.

Besondere Bedeutung kommt der Querung der Hunte für Radfahrer und Fußgänger über die Hunteklappbrücke im Osten der Innenstadt zu.

Abb. 5.1: Ausschnitt Netzplan der Stadt Oldenburg



Fahrzeiten und Fließgeschwindigkeit des Verkehrs

Die Fahrzeiten in den Gebieten an der Bestandstrasse sind neben den technischen Verkehrseinrichtungen durch Engpässe in Form von Bahnübergängen geprägt. Gerade in Bezug auf den Verkehr zu den Stoßzeiten können diese Übergänge zu Nadelöhren werden. Zusätzliche Beeinträchtigungen ergeben sich durch die unten aufgeführten Schrankenschließzeiten, die Folgestaus und Behinderungen ebenso wie eine starke Minderung der Fließgeschwindigkeit der betroffenen Verkehrsströme mit sich ziehen. Die Fahrzeiten verlängern sich drastisch bei Überlagerung der behindernden Faktoren.

Warte- und Standzeiten

Die derzeitige Verkehrsbelastung der Bestands-Eisenbahnstrecke Oldenburg – Wilhelmshaven beträgt 44 Personennahverkehrszüge und acht Güterverkehrszüge pro Tag.⁷ Basierend auf diesen Zahlen wurden in den letzten zehn Jahren Verkehrszählungen und Erhebungen der Schrankenschließzeiten durch die Stadt Oldenburg an den Bahnübergängen dieser Trasse und der Strecken nach Osnabrück sowie Bremen durchgeführt. Auf Basis dieser Zahlen und Zählräume wurden Hochrechnungen für den Gesamttag vorgenommen.

Teilbereich nördlich der Hunte

Am nördlichen Stadtrandgebiet wird täglich der Bahnübergang „Am Strehl“ von über 1.000 Kfz sowie 150 Radfahrern überquert. Die Schrankenschließzeit beträgt 140 Minuten pro Tag bei etwa 60 Schließungen.

Am Bahnübergang „Karuschenweg“ überqueren ca. 2.500 Kfz, 680 Radfahrer und über 200 Fußgänger täglich die Gleise. Dort beträgt die derzeitige Gesamtschrankenschließdauer über drei Stunden innerhalb von 24 Stunden mit 60 Schließungen. Der am stärksten frequentierte Bahnübergang „Am Stadtrand“ ist am Tag 60 mal geschlossen und wird insgesamt für über 140 Minuten unbefahrbar. Über 8.500 Kfz, 400 Fußgänger und knapp 1.000 Radfahrer befahren täglich diesen Überweg. Der Bahnübergang „Bürgerbusch“ hat die geringste Schrankenschließzeit mit ca. 45 Minuten bei 62 Schließungen innerhalb von 24 Stunden für die dort querenden knapp 7.500 Kfz, über 90 Fußgänger und 600 Radfahrer.

Der Übergang „Stau“ zwischen dem Bahnhof und der Hunteklappbrücke wird täglich von über 2.000 Kfz genutzt.

Teilbereich südlich der Hunte (Osternburg)

In diesem Bereich gibt es acht Bahnübergänge:

- „Stedinger Straße West“
- „Stedinger Straße Ost“
- „Schulstraße“
- „Bremer Heerstraße West“
- „Bremer Heerstraße Ost“
- „Sandweg“
- Hemmelsbäker Kanalweg“ und
- „Herrenweg“.

⁷ Vgl.: Stadt Oldenburg (o. J.): Präsentation, Planfeststellungsverfahren Abschnitt 2 und 3, Stadtteilkonferenz zur Hinterlandanbindung JadeWeserPort.

Für den Bahnübergang Stedinger Straße ergibt die Verkehrszählung, dass dort täglich über 3.500 Kfz sowie 600 Radfahrer die Gleise überfahren. Dort ist die Schrankenschließzeit für den südlichen Bereich der Hunte am längsten.

Der Übergang „Schulstraße“ hat die meisten Radfahrerüberfahrten mit über 1.500 täglich und der am stärksten befahrene Übergang ist die „Bremer Heerstraße“. Täglich befahren dort über 7.300 Kfz und 600 Radfahrer den Überweg.

Sichtbeziehungen (Höhenverhältnisse, Überfahrten, Durchfahrten)

Für einen funktionierenden Ablauf des Verkehrs sind die Sichtbeziehungen und Einsehbarkeiten ein elementares Element im Straßenraum. Des Weiteren dienen markante Merkmale (z. B. Kirchturmspitzen, hohe oder massive Gebäude, große Bäume, etc.) der Orientierung und Identifikation. Folglich ist es nachvollziehbar, dass Lärmschutzwände eine Störung der Einsehbarkeit für den Verkehr darstellen, Abläufe im Gesamtraum einschränken und potenzielle Gefahrenquellen verkörpern.

5.3.1.2 Umgehungstrasse

ÖPNV und Betriebsabläufe (siehe Karte 3.1.1)

In Bezug auf das Gebiet nahe der Umgehungstrasse sind nach Angaben der Stadt Oldenburg keine ÖPNV-Linien innerhalb des eventuell beeinträchtigenden Bereiches nördlich der Hunte vorhanden. Südlich der Hunte im Bereich Osternburg treffen die gleichen Gegebenheiten wie an der Bestandstrasse zu (siehe Abschnitt 5.3.1.1).

Radwegeverbindungen (siehe Abb. 5.1)

Es existieren im betroffenen Gebiet nördlich der Hunte zwei Haupttrouten (entlang der Butjadinger Straße und der Donnerschweer Straße) sowie kleinere Nebenrouten, die sich auch hauptsächlich an das vorhandene Straßennetz angliedern. Im Bereich südlich der Hunte verlaufen parallel zum vorhandenen Straßennetz zwei Haupttrouten (entlang der Holler Landstraße und der Bremer Straße) sowie kleinere Nebenrouten.

Vorgeprägt sind sowohl die ländlichen als auch städtischen Abschnitte durch natürliche und verkehrliche Barrieren in Form von Autobahnen, Schienenwegen und der Hunte.

Fahrzeiten und Fließgeschwindigkeit des Verkehrs

Für den Bereich südlich der Hunte treffen die unter Abschnitt 5.3.1.1 erwähnten Faktoren für den städtischen Verkehr in Zusammenhang mit Kreuzungsmöglichkeiten der Bahntrasse zu. Nördlich der Hunte bestehen derzeit keine planungsrelevanten, nennenswerten Vorbeeinträchtigungen der Verkehrsströme, wenn die Durchfahrtsmöglichkeiten unter der A 29 außer Acht gelassen werden.

