

**Legende**

- Flusslauf Hunte
- Bahnübergang
- Haltestelle

**gesamte Verkehrsbelastung der Bestandstrasse/ Prognose 2025**

- unter 10
- 10 - 49
- 50 - 99
- 100 - 149
- 150 - 199
- über 200

**Buslinientakt mit Liniennummer**

- 2 x pro Std.
- Endhaltestelle

**Schrankenschließzeit in Minuten pro Tag**

- 31 bis 59
- 60 bis 119
- über 180

Kartennummer 3.3.1

**Bestandstrasse im Bereich Osterburg: Schrankenschließzeiten und ÖPNV**

M.:1:15.000  
 20.09.2013  
 Projekt-Nr.: 9639

**Thalen Consult**  
 Urwaldstraße 29  
 26340 Neuenburg  
 04452 916-0 (Tel)  
 04452 916-101 (Fax)  
 info@thalen.de

INGENIEURE | ARCHITEKTEN | STADTPLANER

### **Warte- und Standzeiten**

Neben den normalen verkehrstechnischen Einrichtungen zur Regelung des Verkehrsflusses am Rande der Stadt befindet sich ein stark beeinträchtigtes, urbanes Gebiet im Stadtteil Osterburg. Mehr hierzu siehe Abschnitt 5.3.1.1 Teilbereich südlich der Hunte.

### **Sichtbeziehungen (Höhenverhältnisse, Überfahrten, Durchfahrten)**

Im städtischen Gebiet südlich der Hunte wirken die gleichen Faktoren wie im Fall der Bestandstrasse (siehe Abschnitt 5.3.1.1).

Da es auf Grundlage der ebenen Topografie in den ländlicher geprägten Bereichen zu weiträumigen Einsehbarkeiten kommt, können hier auch weiter entfernte Türme, markante Baulichkeiten, topografische Erhebungen etc. wahrgenommen werden.

## **5.3.2 Zu erwartende Beeinträchtigungen der Mobilitäts- und Verkehrsverhältnisse**

Durch Verstärkung des JadeWeserPort-Hinterland-Verkehres ergeben die Prognosezahlen 2025 eine Verzehnfachung der derzeitigen Güterverkehrsbelastung. Die gesamte Verkehrsbelastung, also inkl. Personenzüge, nimmt etwa um das 2,5 fache zu.

In Bezug auf die Prognosezahlen des Anstieges des Schienenverkehrs für das Jahr 2025 (siehe Kartenwerke 3.1.2 Bestandstrassenausbau und 3.2.2 Bau Umgehungsstrasse) ist vermehrt mit Behinderungen zu rechnen. Diese Veränderungen entstehen hauptsächlich durch die Lage der jeweiligen Trassenführung und die Art der Kreuzungsbereiche für den motorisierten Verkehr sowie die entstehenden Behinderungen durch Schrankenschließungen.

Im Folgenden werden die Veränderungen unter der Berücksichtigung der Vorbeeinträchtigungen für den jeweiligen Trassenverlauf anhand der erarbeiteten Grundlagen erläutert.

### **5.3.2.1 Bestandstrasse**

#### **ÖPNV und Betriebsabläufe** (siehe Karten 3.1.1 und 3.3.1)

Wird ein Ausbau der Bestandstrasse realisiert kommt es in Bezug auf die beschriebenen ÖPNV und MI- sowie Fußgänger und Radverkehre zu Veränderungen. Diese ergeben sich vor allem hinsichtlich der häufigeren Schrankenschließungen und den damit verbundenen Behinderungen bezgl. der verkehrlichen Abläufe. Diese Verzögerungen müssen hinsichtlich der Gewährleistung einer akzeptablen Grundversorgung berücksichtigt werden.

Neben den längeren Schrankenschließzeiten südlich der Hunte sind vor allem die Veränderungen im Bereich Drielake zu spüren, da es hier zu starken Erhöhung der Schließhäufigkeit von Schranken auf vielbefahrenen Verkehrswegen kommt, die auch vom ÖPNV genutzt werden. Folgewirkungen wie Rückstau und verringerte Fahrgeschwindigkeit wirken sich auch auf die Pünktlichkeit und Verlässlichkeit der öffentlichen Verkehrsmittel zum Nachteil der Bevölkerung aus.

### **Radwegeverbindungen**

In Bezug auf die, die Bahn kreuzenden Wegeverbindungen muss mit einer erhöhten Wahrscheinlichkeit des Antreffens einer geschlossenen Bahnschranke gerechnet werden. Diesbezüglich müssen längere Stand- und Wartezeiten bei der Planung der Route mit eingerechnet werden. Bei den drei nördlichsten Bahnübergängen kommt es nach eigenen Berechnungen zu einer Verlängerung der Schrankenschließzeit um etwa 8 Minuten pro Stunde, was bedeutet, dass die Schranke pro Stunde insgesamt etwa eine Viertelstunde geschlossen ist.

### **Fahrzeiten und Fließgeschwindigkeit des Verkehrs (siehe Karte 3.1.1 und 3.3.1)**

In Bezug auf den fließenden Verkehr entlang der Bestandstrasse ist mit häufigeren Rückstaus und längeren Warte- und Standzeiten an den nicht kreuzungsfreien Bahnübergängen und den zuführenden Straßen zu rechnen. In Zusammenspiel mit den zunehmenden Verkehrsbelastungen und den häufigeren Schrankenschließzeiten sind zunehmende Rückstaus unvermeidlich. Warte- und Standzeiten sowie zähflüssig abfließender Verkehr führen dazu, dass sich die Wegezeiten im Umfeld von Bahnübergängen markant verlängern werden.

### **Warte- und Standzeiten (siehe Karte 3.1.1 und 3.3.1)**

Wenn die prognostizierten Güterverkehre über die Bestandstrasse abgewickelt werden, wird die Gesamt-Schrankenschließzeit am Bahnübergang „Am Strehl“ auf über fünf Stunden täglich ansteigen. Am Bahnübergang „Karuschenweg“ wird die Schrankenschließzeit zukünftig etwa sechs Stunden täglich betragen. Der Bahnübergang „Am Stadtrand“ wird für knapp fünfeinhalb Stunden am Tag geschlossen sein. Der Überweg „Bürgerbusch“ wird mit einer Schließzeit von etwa eineinhalb Stunden am wenigsten betroffen sein.

Für die Bahnübergänge südlich der Hunte liegen keine ausreichenden Daten vor, aus denen sich eine Abschätzung der künftigen Schrankenschließzeiten errechnen lässt. Jedoch ist im Durchschnitt mit mindestens einer Verdoppelung Wartezeiten zu rechnen, die je nach lokalen Verkehrsabläufen variieren kann.

Aus der erhöhten Anzahl der Schrankenschließanzahl (nicht der Schließzeit pro Zug) ergibt sich in der Summe eine längere Wartezeit an den Schranken in Bezug auf den Gesamttag. Gestützt auf die Aussage verschiedener Quellen werden die Schranken vor allem in den Nachtstunden häufiger geschlossen. Dennoch ist es unvermeidlich, dass die häufigere Schließung Auswirkungen auf die verkehrlichen Abläufe in der Stadt haben wird. Die Wahrscheinlichkeit, auf eine geschlossene Schranke zu treffen, verdoppelt sich, womit auch die entsprechenden Behinderungen im Verkehrsgeschehen einhergehen werden.

Tabelle: Bestehende und prognostizierte Schrankenschließzeiten

Bahnübergang	Zählzeitpunkt (Übernahme)	Bestand			Prognose			Erhöhung der Schrankenschließzeit in Min pro Stunde (Hochrechnung)
		Schrankenschließanzahl in 24 Std (Hochrechnung)	Schrankenschließzeit in Min/ 24 Std (Hochrechnung)	Schrankenschließzeit pro Stunde in Min (Hochrechnung)	Schrankenschließanzahl in 24 Std (Hochrechnung)	Schrankenschließzeit in Min/ 24 Std (Hochrechnung)	Schrankenschließzeit pro Stunde in Min (Hochrechnung)	
Am Strehl	Wochentag 11/2002	59	140	6	136	325	14	8
Karuschenweg	Wochentag 11/2002	60	156	7	140	363	15	9
Am Stadtrand	Wochentag 11/2002	60	141	6	140	327	14	8
Bürgerbusweg	Wochentag 11/2002	62	45	2	143	104	4	2
Stedinger Straße West	Wochentag 06/2010	Keine ausreichenden Daten vorhanden!						
Stedinger Straße Ost	Wochentag 06/2010							
Schulstraße	Wochentag 05/2003							
Bremer Heerstraße West	Wochentag 08/2009							
Stau	Wochentag 05/2012							
Sandweg		Keine Daten vorhanden!						
Himmelsbäcker Kanalweg								
Hierweg								
Bremer Heerstraße Ost								
Alexanderstraße								

### Sichtbeziehungen (Höhenverhältnisse, Überfahrten, Durchfahrten)

Nach den Veränderungen durch den Ausbau der Bestandsstrecke wird die Einsehbarkeit an Ein-, Aus- oder Zufahrten in den trassenangrenzenden Kreuzungsbereichen kaum gewährleistet werden können sowie Unter- oder Überführungen anstelle eines straßengleichen Bahnübergangs die weiträumigen Sichtbeziehungen einschränken und eine Reihe von Ausblicken verstellen. Zwar bieten die unterschiedlichen Höhenverhältnisse der Straßentrassierung Abwechslung im Bereich des städtischen Verflechtungsraumes, erzeugen aber auch städtebauliche Spannungen. Hinzu kommt noch die weitergehende Einschränkung der Sichtachsen durch den Bau von ca. 4,00 m hohen Lärmschutzwänden auf den Bahndämmen.

Die Unfallrisiken für den motorisierten und nicht motorisierten Verkehr dürften bei einer höheren Belastung der Bestandstrasse steigen.

#### 5.3.2.2 Umgehungstrasse

##### ÖPNV und Betriebsabläufe (siehe Karte 3.2.1 und 3.3.2)

Da von der Umgehungstrasse im Norden der Hunte keine Linien des ÖPNV berührt werden, kommt es diesbezüglich auch zu keinen Beeinträchtigungen. Im Teilen von Osternburg kommt es an den Übergängen „Bremer Heerstraße Ost“ und „Sandweg“ für die Linien des ÖPNV zu häufigeren Schließzeiten als zum gegenwärtigen Zeitpunkt. Eine Einplanung von ansteigenden Zeitverlusten ist deshalb notwendig. Beim Bahnübergang „Stedinger Straße Ost“ ist mit einer starken Verringerung der Schrankenschließhäufigkeit zu rechnen, so dass die betroffenen Linien auch begünstigt durch die vier zusätzlich wegfallenden Bahnübergänge in Osternburg und den damit verbundenen Verbesserungen der Verkehrsabläufe von wesentlichen Zeiteinsparungen profitieren können.

##### Radwegeverbindungen

Die von der Umgehungstrasse tangierten Radwegeverbindungen können weitestgehend kreuzungsfrei weiter geführt werden, da sie hauptsächlich entlang der vorhandenen Verkehrswege verlaufen.

Allerdings kommt es in Bezug auf die Querungsmöglichkeit der Hunte über die Hunteklappbrücke zu starken Beeinträchtigungen, da diese Verbindung ersatzlos wegfall-

len würde. Diesbezüglich wäre es ratsam, eine vergleichbare Querungsmöglichkeit im Osten der Innenstadt oder in Verbindung mit der neuen Hunteisenbahnbrücke einzurichten.

### **Fahrzeiten und Fließgeschwindigkeit des Verkehrs** (siehe Karte 3.2.1 und 3.3.2)

In Bezug auf die Fahrzeiten und Fließgeschwindigkeit ist nördlich der Hunte mit keinen Beeinträchtigungen zu rechnen, da die Trasse alle Verkehrswege kreuzungsfrei queren wird. Im nördlichen Innenstadtbereich ist durch den Wegfall der Bestandstrasse eine deutliche Verbesserung der verkehrlichen Abläufe zu erwarten, da die Folgewirkungen durch die Schrankenschließungen gänzlich ausbleiben.

Südlich der Hunte im Bereich Drielake/ Osternburg ist mit einer merklichen Verbesserung der Verkehrsabläufe zu rechnen. Diese ergeben sich daraus, dass sowohl ein Teil der Bahntrasse wegfallen würde, womit auch der Wegfall von Kreuzungsbauwerken von Straßen und Bahn einhergehen wird, als auch daraus, dass der durch KFZ vielbefahrene Bahnübergang an der Stedinger Straße Ost auf Grund der Abstufung zum Industriegleis selten durch Zugverkehre genutzt wird. Lediglich die Bahnübergänge an der Hemmelsberger Kurve werden durch mehr Züge befahren, woraus sich häufigere Schrankenschließzeiten und somit kleinere Veränderungen in Bezug auf die Fahrzeit und Fließgeschwindigkeit in den Nebenstraßen ergeben werden.

### **Warte- und Standzeiten** (siehe Karte 3.2.1 und 3.3.2)

Die Warte und Standzeiten an Bahnschranken für die verkehrlichen Abläufe fallen nördlich der Hunte durch den Bau der Umgehungstrasse für Verkehrsteilnehmer gänzlich weg oder kommen gar nicht erst zum Tragen.

Im Bereich Drielake/ Osternburg kommt es jedoch zu Veränderungen für alle Verkehrsteilnehmer. Da einige Gleisabschnitte der Bestandstrasse durch den Bau der Umgehungstrasse wegfallen würden, sind hierdurch auch keine Beeinträchtigungen mehr für den Verkehr in Form von Wartezeiten an den Schranken und Rückstaus o.ä. zu erwarten. Dies trifft für die Übergänge „Stedinger Straße West“, „Schulstraße“, „Hemmelsbäker Kanalweg“ und „Bremer Heerstraße West“ zu. Da die, die Stedinger Straße kreuzende Gleisführung als Industriegleis genutzt werden würde, kommt es hier auch nur noch seltener zu Schrankenschließungen und deren Folgen.

Jedoch kann es an den Nebenstraßen an der Hemmelsberger Kurve an den Bahnübergängen „Sandweg“, „Herrenweg“ und „Bremer Heerstraße Ost“ zu verstärkten Warte- und Standzeiten vor geschlossenen Schranken oder durch diese ausgelöste verkehrliche Behinderungen kommen, da sich hier die Schließhäufigkeit erhöhen wird.

### **Sichtbeziehungen (Höhenverhältnisse, Überfahrten, Durchfahrten)**

Die verlängerten potenziellen Unterführungen entlang der A 29 stellen grundsätzlich eine Beeinträchtigung durch ihren tunnelhaften Charakter auf Grund ihrer Länge und Sichtverhältnisse dar. Dieser Effekt wird in Bezug auf den Bau der Umgehungstrasse

### Legende

- ..... Stadtgrenze
- Gewässer
- Bundesautobahn mit Nummer
- autobahnähnliche Straße mit Nummer
- Haltestelle
- Bahnübergang (4)

#### Gesamte Verkehrsbelastung/24 h Prognose 2025

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

#### Prognosezahlen 2025

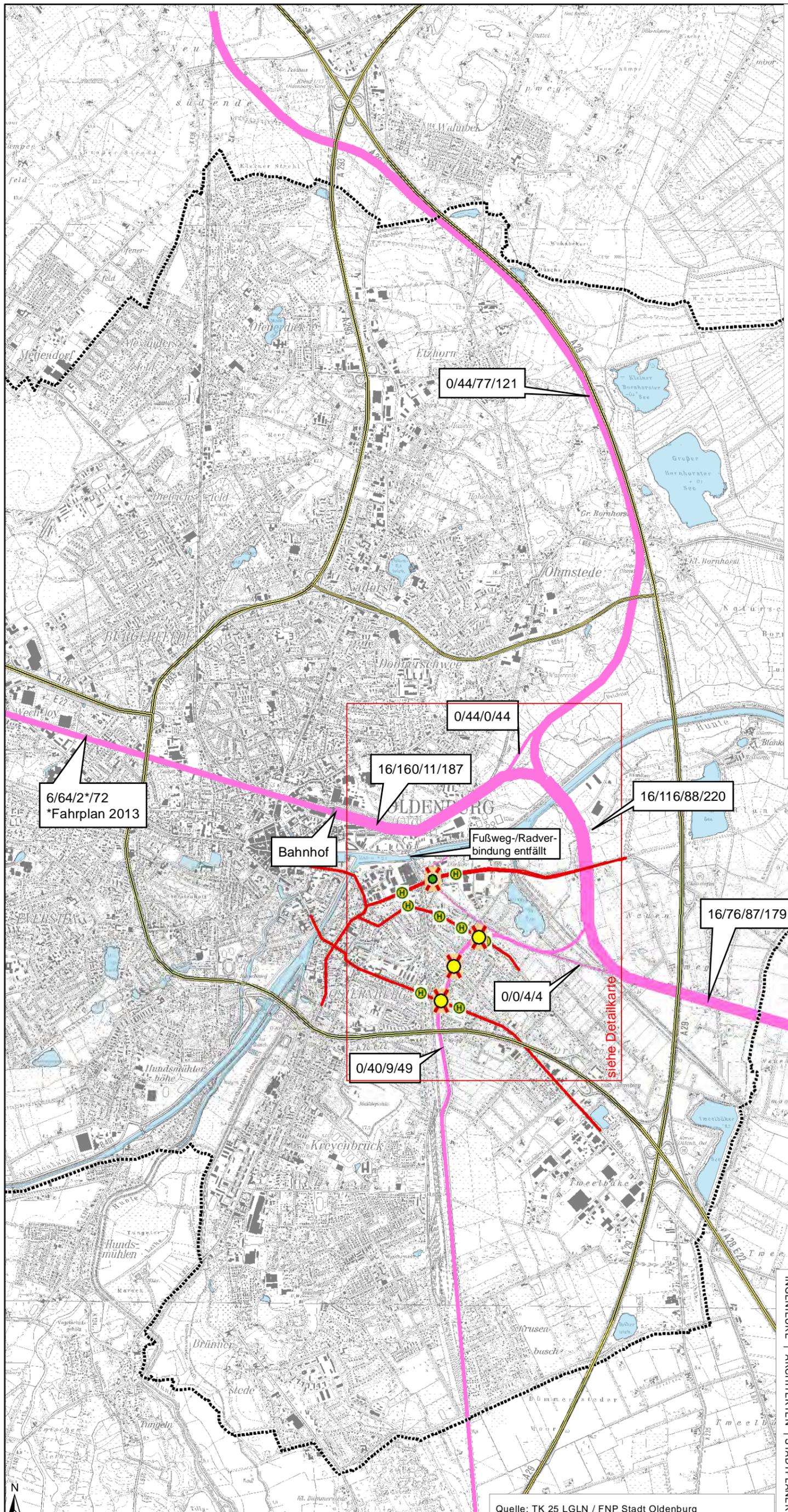
FernV/PNV/GüterV/Gesamt

#### Buslinientakt

- 2 x pro Std.

#### Schrankenschließzeit in Minuten pro Tag

- unter 30
- 60 bis 119



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

**Umgehungstrasse:  
Städtischer ÖPNV**

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

**Thalen Consult**  
 Ingenieure | Architekten | Stadtplaner

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

Quelle: TK 25 LGLN / FNP Stadt Oldenburg