

Oldenburg in Holstein

Verkehrstechnische Untersuchung

Projektnummer: 16 067 000
Land: Schleswig-Holstein
Ort: Oldenburg in Holstein

Auftraggeber: 
Stadt Oldenburg in Holstein
Markt 1
23758 Oldenburg in Holstein

Auftragnehmer: 
Dipl.- Ing. Nils Christoph Merkel
Beratender Ingenieur, VDI, BDB

Erläuterungsbericht

Unterlage 1

Bearbeitet:  Kiel, März 2017	Geprüft:
Unterschrift: <i>Sandra Geritz</i>	
Sichtvermerk:	Baufreigabe:

Inhaltsverzeichnis	Seite
1. Allgemeines.....	3
2. Aufgabenstellung.....	4
3. Planungsablauf.....	5
4. Bestandsaufnahme.....	6
4.1 Motorisierter und nichtmotorisierter Individualverkehr (Kfz/Fahrräder/Fußgänger).....	6
4.2 Ruhender Verkehr.....	11
4.3 Parkleitsystem.....	13
4.4 Geh- und Radwege.....	16
4.5 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV).....	20
4.6 Tempoausweisungen.....	22
4.7 Straßenbauliche Zustände.....	23
5. Zusammenfassung.....	26
6. Handlungs- und Maßnahmenkonzept.....	26
6.1 Motorisierter und nichtmotorisierter Individualverkehr (Kfz/Fahrräder/Fußgänger).....	26
6.2 Ruhender Verkehr.....	31
6.3 Parkleitsystem.....	32
6.4 Geh- und Radwege.....	32
6.5 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV).....	34
6.6 Tempoausweisungen.....	34
6.7 Straßenbauliche Zustände.....	35
7. Flankierende Maßnahmen.....	35
8. Leitlinien.....	38

Bilderverzeichnis	Seite
Bild 1: Verkehrliche Erschließung Oldenburg i. H. (Straßen-/ Schienenverkehr).....	3
Bild 2: Abgrenzung VU-Gebiet.....	4
Bild 3: Örtlichkeiten der Verkehrsdatenerfassung (17 Knotenpunkte).....	7
Bild 4: Örtlichkeiten der Stellplatzanlagen	11
Bild 5 und Bild 6 : Beispiel Wegweisung – Parkleitsystem am Hopfenmarkt.....	15
Bild 7: Innerörtliche Geh- und Radwege	16
Bild 8: Schulwege	17
Bild 9: Schmäler Gehweg – Beispiel Hospitalstraße	18
Bild 10: Schüler betreten oft den Straßenkörper – Beispiel Große Schmützstraße	18
Bild 11: Schmale bis keine Nebenanlagen vorhanden; Beispiel Wallstraße	19
Bild 12 und Bild 13: Beispiel – Fußwege in den Parkanlagen	19
Bild 14 und Bild 15: Optisch unansehnliche Fahrpläne.....	21
Bild 16: Tempoausweisung im Zentrumsbereich.....	22
Bild 17: Straßenzustände im Zentrumsbereich.....	24
Bild 18: Geh-/Radwegzustände im Zentrumsbereich	24
Bild 19 und Bild 20: Gehwegzustände am Beispiel Burgtorstraße und C.–Maria–von–Weber–Str.....	25
Bild 21: Gestaltungsvorschlag KN3	27
Bild 22: Beispiel einer Engstelle als Anhaltspunkt für einen Grunderwerb	28
Bild 23: Gestaltungsvorschlag KN8	29
Bild 24: Knotenpunkt Autobahnanschluss Oldenburg i. H. Süd	30
Bild 25: Kritische Punkte in der Radwegführung.....	33
Bild 26 und Bild 27: Beispiel - Fehlerhafte und schmutzige überörtliche Beschilderung.....	35
Bild 28: Beschilderung der Kuhtor- und Schuhstraße	36
Bild 29: Trampelpfad durch den Oldenburger Graben.....	37
Bild 30: Unübersichtliche Beschilderung im Mühlenkamp.....	37

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Unfallhäufungsstellen im Kreis Ostholstein.....	10
Tabelle 2: Parkmanagement	12
Tabelle 3: Ausgewiesene Parkflächen.....	14
Tabelle 4: Leitlinien – Analyse/prognostische Handlungsempfehlungen	38
Tabelle 5: Flankierende Maßnahmen	39

1. Allgemeines

Die Stadt Oldenburg i. H. im Bundesland Schleswig Holstein befindet sich direkt an der Autobahn A1. Oldenburg ist als Unterzentrum mit Teilfunktion eines Mittelzentrums mit einer Einwohnerzahl von knapp 10.000 EW ausgewiesen und verfügt über drei Autobahnab-/zufahrten sowie einen ICE-Bahnhof. Die Stadt ist somit überregional optimal angeschlossen. Die Entfernung bis zur Fehmarnsundbrücke im weiteren Verlauf der A 1 und der anschließenden B 207 beträgt rund 21 km. Die A 1 und die B 207 werden als Europastraße 47 klassifiziert und auch als „Vogelfluglinie“ benannt. Nach etwa 33 km erreicht man den Fährhafen Puttgarden auf der Insel Fehmarn mit seiner Fährverbindung nach Dänemark. In Ost-West-Relation führt die Bundesstraße B202 von Oldenburg direkt in die Landeshauptstadt Kiel. Der Bahnhof Oldenburg (Holstein) liegt mittig an der Hauptverkehrsachse der Eisenbahn, die die Metropolregionen Hamburg und Kopenhagen/Malmö verbindet. Er ist Halt mehrerer Intercity-Express, Intercity und EuroCity aus und in Richtung Hamburg nach Puttgarden bzw. Kopenhagen.

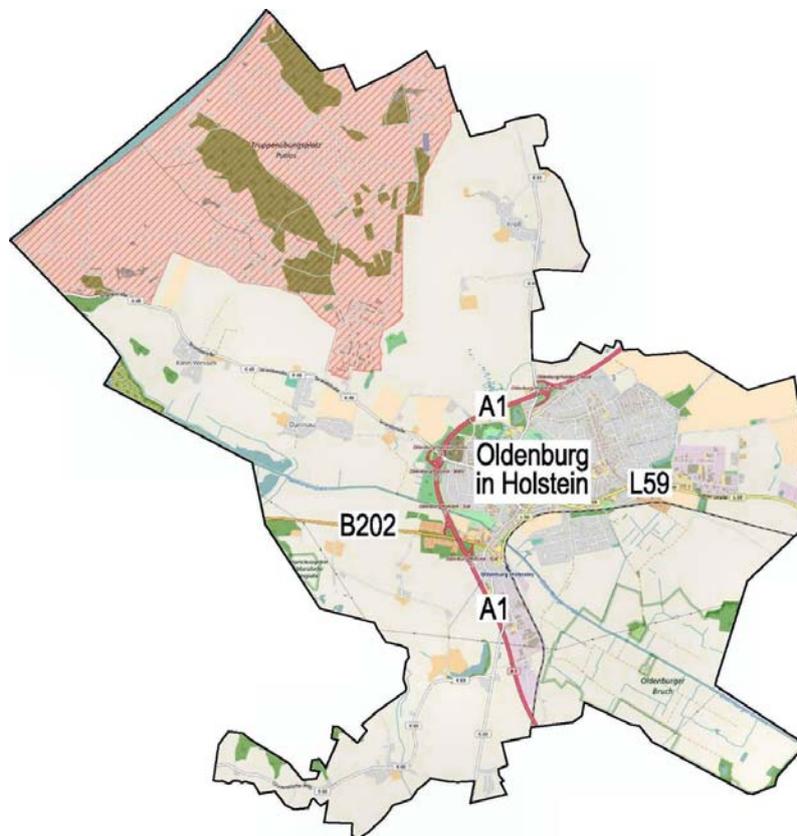


Bild 1: Verkehrliche Erschließung Oldenburg i. H. (Straßen-/ Schienenverkehr)

2. Aufgabenstellung

Aufgrund der Beteiligung der Stadt am Städtebauförderprogramm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ bestand die Aufgabenstellung dieser Untersuchung darin, eine Bestandsanalyse mit dem Fokus „VU-Gebiet - Innenstadt“ – (VU=Vorbereitende Untersuchungen gem. §140 BauGB; s. Bild 2) unter verkehrsplanerischen bzw. verkehrstechnischen Aspekten zu erstellen, um evtl. Mängel herauszuarbeiten und Verbesserungsvorschläge zu erstellen. Ziel des Verkehrskonzeptes ist die Bereitstellung von Grundlagen für das Integrierte Entwicklungskonzept in Konformität zum parallel zu erarbeitenden Einzelhandelskonzept.

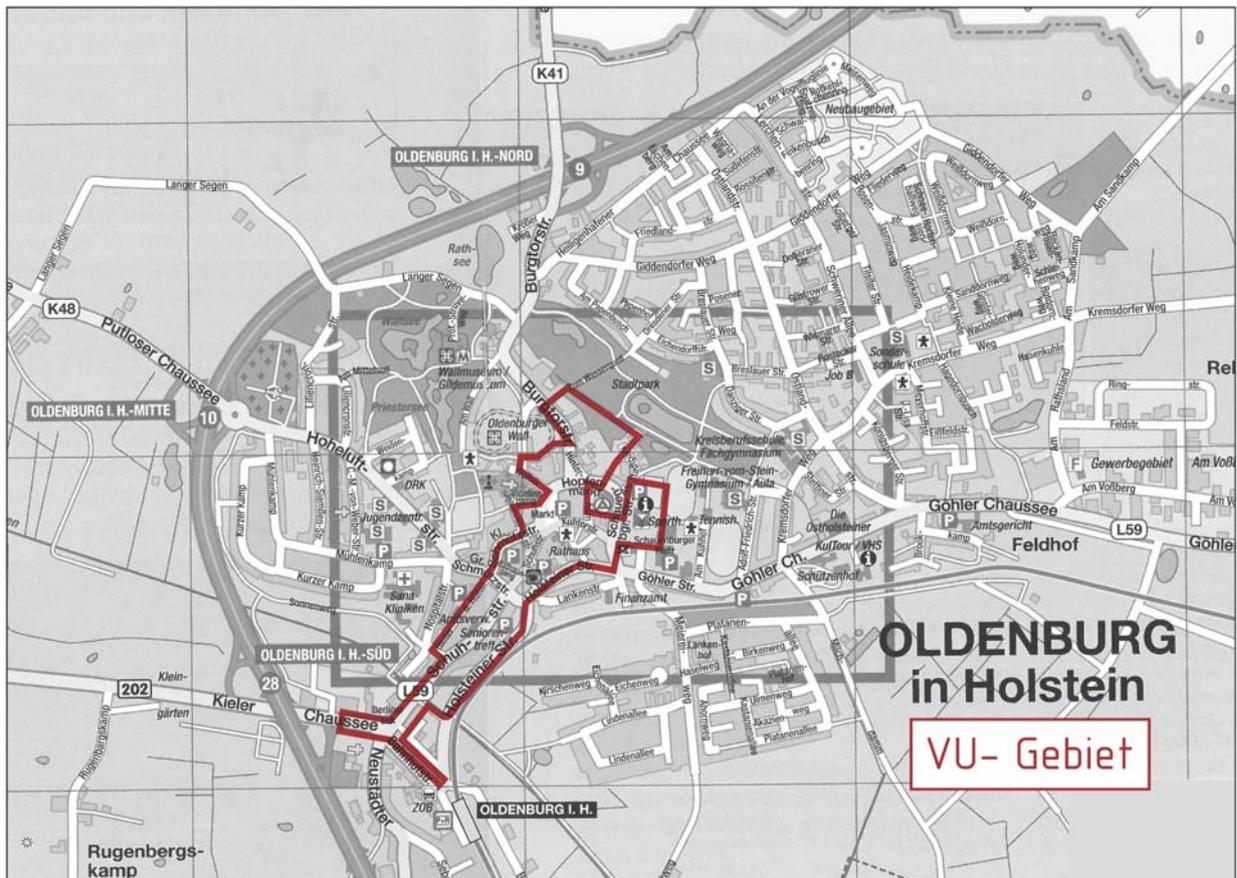


Bild 2: Abgrenzung VU-Gebiet

Im Zuge der weiteren Stadtentwicklung Oldenburgs i.H., des geplanten neuen Bahnhofs mit ICE-Halt in Verbindung mit der Hinterlandanbindung, des Ausbaus der E 47 und dem Hintergrund, dass mit der festen Fehmarnbeltquerung die letzte große Lücke im

	Stadt Oldenburg i. H.	Verkehrstechnische Untersuchung Oldenburg i. H.
Proj.-Nr. 16067000		März 2017

grenzüberschreitenden Verkehrsnetz Nordeuropas geschlossen wird, sollte überprüft werden, ob das Straßennetz der Stadt Oldenburg i. H. für den zu erwartenden anwachsenden Verkehr (fließenden Verkehr) für den Prognosehorizont 2030 ausgelegt ist. Für den zukünftigen „worst case“ im Straßenverkehr wurden zudem Verkehrserzeugungspotenziale aus dem in der Genehmigung befindlichen Flächennutzungsplan identifiziert. Dies bedeutet, alle - auch langfristig- mögliche Entwicklungsflächen, die von der Stadt ausgewiesen wurden, mittels Verkehrserzeugung in einer Prognose in die Untersuchung zu integrieren. Des Weiteren sollte untersucht werden, ob für den nichtmotorisierten Individualverkehr (NMIV – Fußgänger; Rad) bauliche und systemische Verbesserungen im Wegenetz zu erzielen sind, da hier offenkundige Mängel vorliegen. Beispielsweise die nicht richtlinienkonformen Dimensionierungen einiger Nebenanlagen. Zusätzlich wurden der ruhende Verkehr hinsichtlich Frequentierung der Parkplätze und das Parkleitsystem, das Bestandssystem des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und die Verkehrsinfrastruktur auf ihren straßenbaulichen Zustand und evtl. Unfallschwerpunkte analytisch untersucht.

3. Planungsablauf

Um die Stärken oder auch evtl. vorhandene Mängel in der Stadt Oldenburg i. H. zu erkennen ist in einer ersten Stufe eine detaillierte Bestandsanalyse für die folgenden Untersuchungsbestandteile vorzunehmen:

- Motorisierter Individualverkehr (MIV) - fließender Kraftfahrzeugverkehr
- Nichtmotorisierter Individualverkehr (NMIV) - Radfahrer- und Fußgängerverkehr
- Ruhenden Verkehr (parkender Verkehr)
- Parkleitsystem
- Geh- und Radwege – Zustand und System
- Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) - Bestandssystem
- Straßenzustände

	Stadt Oldenburg i. H.	Verkehrstechnische Untersuchung Oldenburg i. H.
Proj.-Nr. 16067000		März 2017

Hiernach ist zunächst der MIV (motorisierte Individualverkehr) im regionalen Verkehrsnetz der Stadt zu erfassen, analytisch aufzubereiten und zu plausibilisieren. Danach muss für den fließenden Verkehr die Verkehrsinduzierung (entstehender Mehrverkehr) durch evtl. anstehende Bauleitplanungen als auch durch Verdichtungen im innerstädtischen Bereich prognostiziert und auf das angrenzende Straßennetz umgelegt werden. Für den NMIV (nichtmotorisierten Individualverkehr), den ruhenden Verkehr incl. Wegweisungssystem für den Parkverkehr, den ÖPNV (öffentlichen Personennahverkehr) und die Verkehrsinfrastruktur erfolgt eine Detailaufnahme des Bestandes.

Als zweite Stufe ist ein Handlungs- und Maßnahmenkonzept in Form von Leitlinien zur Attraktivitätssteigerung der Stadt in enger Absprache mit dem Auftraggeber und in Konformität zum Integrierten Stadtentwicklungskonzept und zum Einzelhandelskonzept unter Berücksichtigung von baulichen, verkehrsorganisatorischen und sicherheitstechnischen Belangen zu erstellen.

4. Bestandsaufnahme

4.1 Motorisierter und nichtmotorisierter Individualverkehr (Kfz/Fahrräder/Fußgänger)

Als Basis für diese Untersuchung wurden aktuelle Verkehrsdaten im Bestandsnetz zur Bewertung der Ergebnisse gemäß der geltenden Richtlinien HBS 2015 (Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen) und EVE (Empfehlungen für Verkehrserhebungen) genutzt. Zur Ermittlung des Analyseverkehrs 2016 wurde am 30.06.2016 eine Verkehrszählung in den Stundengruppen 06.00 -10.00 Uhr und 15.00 – 19.00 Uhr an 17 innerstädtischen Knotenpunkten durchgeführt und ausgewertet (s. Bild 3). Die gesamten Erfassungsdaten sind der Anlage 2.17 zu entnehmen.

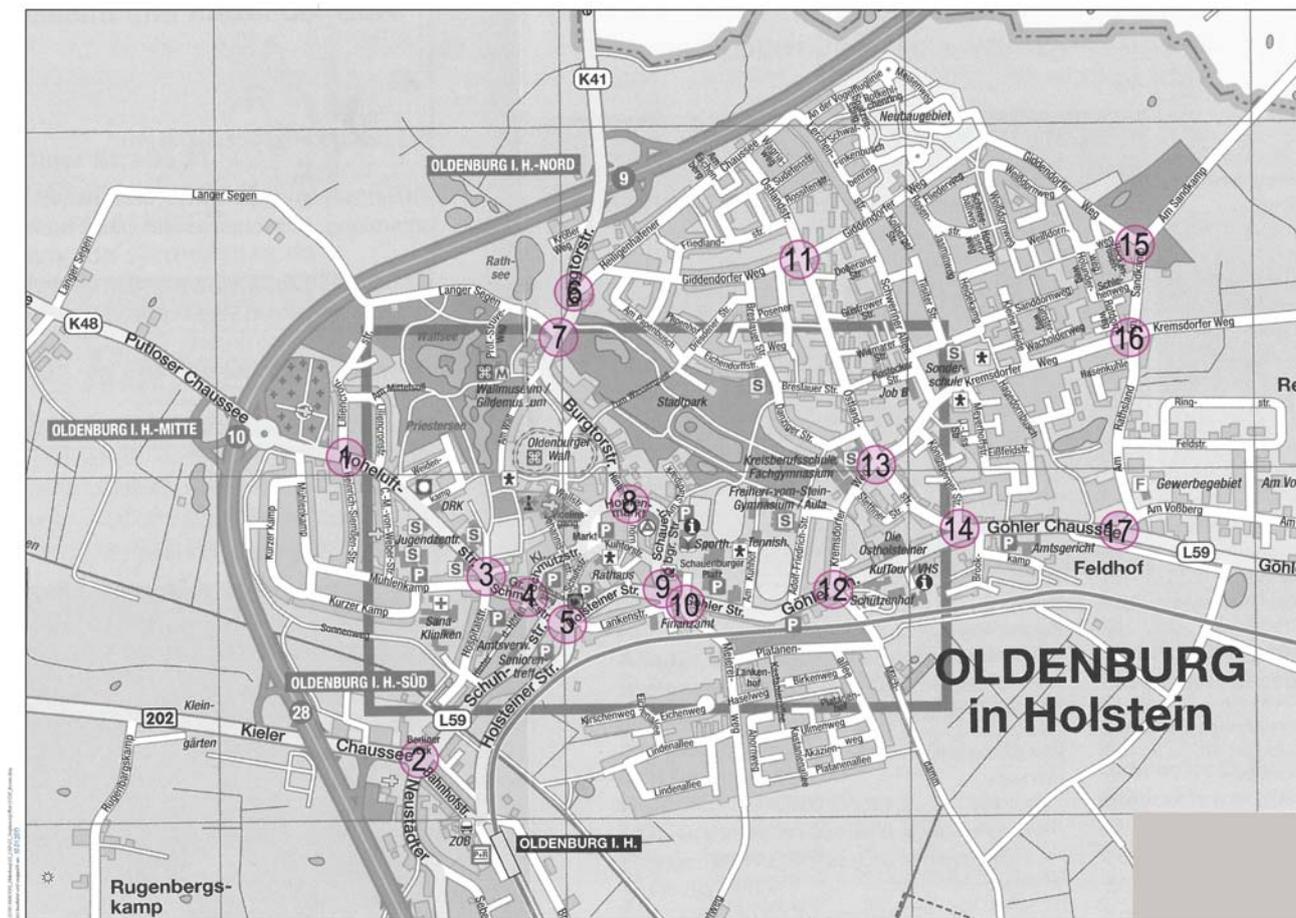


Bild 3: Örtlichkeiten der Verkehrsdatenerfassung (17 Knotenpunkte)

Die für die Leistungsfähigkeitsberechnungen anzusetzenden Spitzenstunden (früh bzw. spät – HBS 2015) liegen an den einzelnen Knotenpunkten zu verschiedenen Uhrzeiten. Um ein plausibles Straßennetz erzeugen zu können, wurden die jeweiligen Spitzen genommen, die am häufigsten vorkamen. Diese lagen morgens in der Zeit von 07.00 Uhr bis 08.00 Uhr und nachmittags von 16.00 – 17.00 Uhr. Da die Spätspitze die höher belastete Stunde war, wird diese im den negativsten Fall zu symbolisieren als die Maßgebende angesetzt. Übersichtspläne für diese maßgebende Spätspitze (qB – spät) für die Analyse 2016 mit separater Ausweisung des Schwerverkehrs >3,5t für diese maßgebende Spätspitze (qB – spät) befinden sich in der Anlage 2.1.

	Stadt Oldenburg i. H.	Verkehrstechnische Untersuchung Oldenburg i. H.
Proj.-Nr. 16067000		März 2017

Für die Prognose wurde in Anlehnung an die Verkehrsverflechtungsprognose 2030*) (Definition siehe Seite 39), die prognostische Verkehrserzeugung des interkommunalen Gewerbegebietes und in Absprache mit dem Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein ein allgemeiner Prognoseansatz für das gesamte Stadtgebiet von +4% bis 2030 gewählt.

Im Weiteren erfolgten auf Basis der von der Stadt Oldenburg i. H. identifizierten, prognostischen Entwicklungsflächen die Schätzungen eines möglichen künftigen Verkehrsaufkommens (s. Anlage 2.2) für den „worst case“.

Auf Basis der vorgenannten Faktoren erfolgte die Berechnung der maßgebenden Verkehrsbelastung für die Prognose (s. Anlage 2.3), um stichprobenhaft Leistungsfähigkeitsnachweise für evtl. prognostisch kritische Knotenpunkte zu berechnen.

Die Bewertung des Verkehrsablaufes erfolgt auf Basis von 6 Qualitätsstufen. Hierbei muss mindestens eine Qualitätsstufe QSV D errechnet werden, um von einer ausreichenden Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes zu sprechen.

Die Qualitätsstufen sind folgendermaßen definiert:

QSV A: Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.

QSV B: Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich bemerkbar, bewirkt aber nur eine geringe Beeinträchtigung des Einzelnen. Der Verkehrsfluss ist nahezu frei.

QSV C: Die individuelle Bewegungsmöglichkeit hängt vielfach vom Verhalten der übrigen Verkehrsteilnehmer ab. Die Bewegungsfreiheit ist spürbar eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist stabil.

	Stadt Oldenburg i. H.	Verkehrstechnische Untersuchung Oldenburg i. H.
Proj.-Nr. 16067000		März 2017

QSV D: Der Verkehrsablauf ist gekennzeichnet durch hohe Belastungen, die zu deutlichen Beeinträchtigungen in der Bewegungsfreiheit der Verkehrsteilnehmer führen. Interaktionen zwischen ihnen finden nahezu ständig statt. Der Verkehrszustand ist noch stabil.

QSV E: Es treten ständige gegenseitige Behinderungen zwischen den Verkehrsteilnehmern auf. Bewegungsfreiheit ist nur in sehr geringem Umfang gegeben. Geringfügige Verschlechterungen der Einflussgrößen können zum Zusammenbruch des Verkehrsflusses führen. Der Verkehr bewegt sich im Bereich zwischen Stabilität und Instabilität. Die Kapazität wird erreicht.

QSV F: Die Nachfrage ist größer als die Kapazität. Die Verkehrsanlage ist überlastet.

Die Stichproben der Leistungsfähigkeitsberechnungen (s. Anlage 2.4) für die Prognose haben ergeben, dass das Straßennetz von Oldenburg i. H. den Prognoseverkehr gut aufnehmen kann. Der Schwerverkehrsanteil > 3,5 Tonnen liegt bei moderaten 5% im Durchschnitt – s. Übersichtspläne der Querschnittsbelastung für die Analyse 2016 in der maßgebenden Spitzenstunde in der Anlage 2.1. Quartalsweise höhere (beispielsweise in der Landwirtschaft zu Erntezeiten) Schwerverkehrsanteile werden sicherlich vorkommen, diese werden aber zur Leistungsfähigkeitsausweisung nicht berücksichtigt. Die Zählungen, die als Grundlage zur Leistungsfähigkeitsberechnung dienen, sollen während der Sommerzeit, d. h. im Zeitraum von Ende März bis Ende Oktober durchgeführt werden. Ausgeschlossen werden sollen dabei Ferien- und Feiertage, Tage vor einem Ferien- oder Feiertag, Brückentage und Tage mit erwarteten extrem hohen Belastungsspitzen auf Grund von Sonderereignissen wie beispielsweise Erntezeiten.

Der Knotenpunkt Göhler Straße/Ostlandstraße (KN14) weist als einziger nur eine Qualitätsstufe QSV D aus, was jedoch wie beschrieben noch ausreichend ist. Dieser Knotenpunkt und die Belastung sollte zu einem späteren Zeitpunkt nochmals kontrolliert werden.

Da hier kein Unfallschwerpunkt zu verzeichnen ist (Angaben PI Oldenburg i. H.), ist ein Umbau an dieser Stelle nicht zwingend erforderlich. Grundsätzlich liegt ein erhöhtes Unfallrisiko vor, wenn in einem Jahr 3 Unfälle mit dem gleichen Unfallhergang auftreten. S. Tabelle 1.

UNFALLHÄUFUNGSSTELLEN

Unfallhäufungsstellen

06

Unfallhäufungsstellen werden in der Regel dann als solche erkannt, wenn mindestens drei Verkehrsunfälle gleicher Art an einer Örtlichkeit im Laufe eines Jahres geschehen sind. Für den Kreis Ostholstein wurden nachstehende Unfallhäufungsstellen festgestellt:

Gemeinde/Stadt	Örtlichkeit	Straßenklasse/-nr.	Anzahl gleicher VU
Bad Schwartau	Landesstraße L181/Kaltenhöfer Straße	Landesstraße L181	4
Eutin	Bürgermeister-Steenbock-Straße/ Am Priwall	Gemeindestraße	4
Fehmarn	Straße Blieschendorf	Kreisstraße K43	3
Neustadt in Holstein	Ostring/Oldenburger Straße	Landesstraße L309	3
Ratekau	Eutiner Straße/Mühlenstraße	Landesstraße L309	4
Stockelsdorf	Lübecker Landstraße/Curauer Straße	Landesstraße L184	4
Timmendorfer Strand	Bäderrandstraße/Bergstraße	Bundesstraße B76	4
	Bäderrandstraße/Höppnerallee	Bundesstraße B76	4
	Lübecker Straße/Vogelsang	Landesstraße L181	3

Tabelle 1: Unfallhäufungsstellen im Kreis Ostholstein

4.2 Ruhender Verkehr

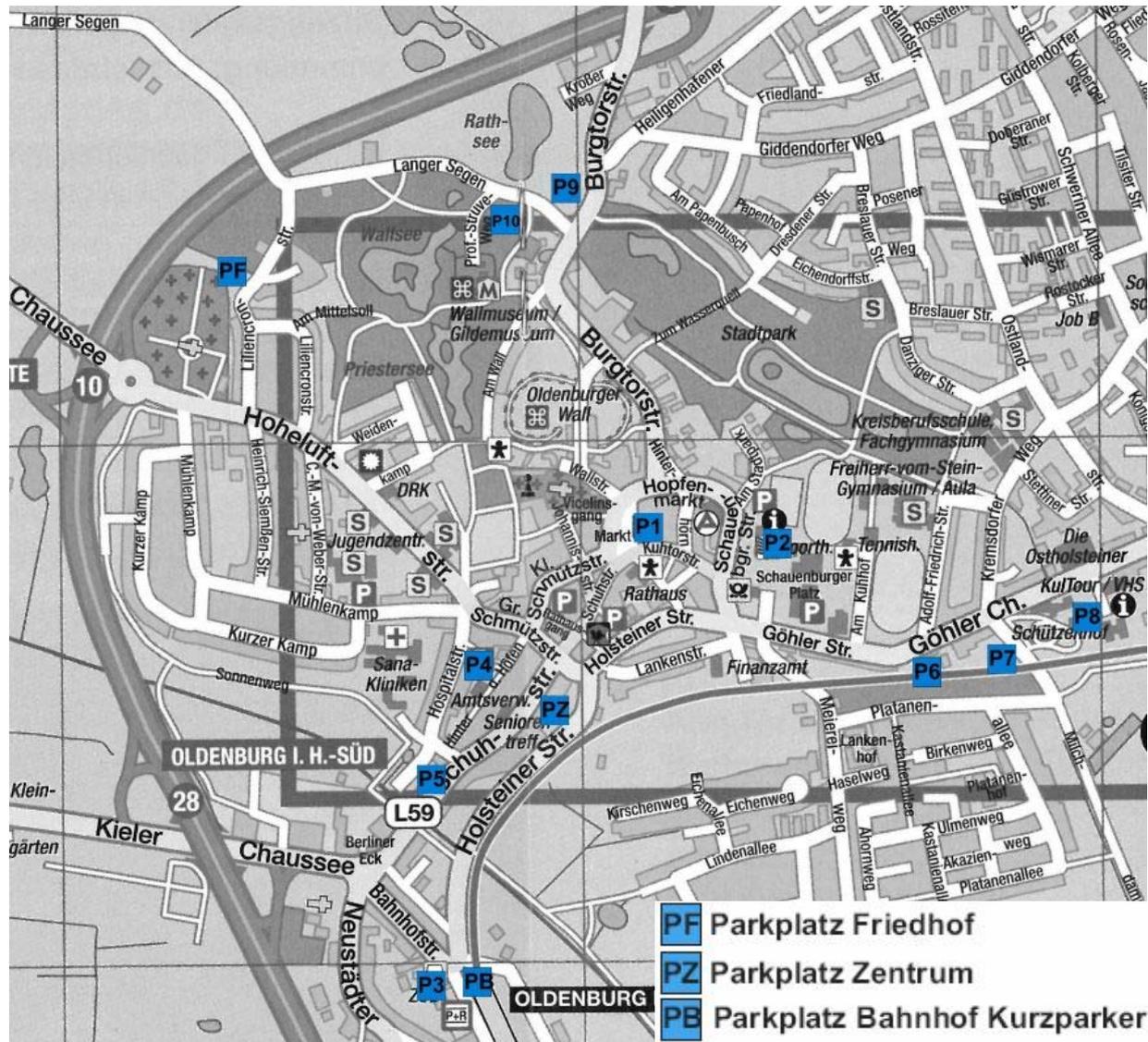


Bild 4: Örtlichkeiten der Stellplatzanlagen

Auch für den ruhenden Verkehr sind Bestandsaufnahmen durchgeführt worden. Zum einen wurden die Frequentierungen der „ausgewiesenen 10 Stellplatzanlagen“ ermittelt und eine Stichprobenzählung am 08.09.2016 von 15.00 – 18.00 Uhr durchgeführt (s. Anlage 2.5). Zum anderen wurde eine Bestandsaufnahme der vorhandenen Anzahl an Parkplätzen je Stellplatzanlage vorgenommen. Die 10 Stellplatzanlagen (s. Bild 4) im zentrumsnahen Bereich verfügen in der Summe über ca. 940 Stellplätze zzgl. 50 am Friedhof und 30 am Zentrumsplatz an der Holsteiner Straße. Der Parkplatz am Schauenburger Platz (P2) ist in 2 Flächen unterteilt (Süd und Nord).

Im südlichen Bereich wird eine Parkgebühr in Höhe von 50 Cent pro ½ Stunde erhoben, der nördliche Bereich ist kostenfrei. Aus rechtlichen Gründen ist eine Erhebung einer Parkgebühr im nördlichen Bereich nicht möglich. Speziell für Ortsunkundige ist diese Regelung nicht nachvollziehbar. Eine häufig wechselnde Frequentierung ist lediglich an den Stellplatzanlagen „Am Markt“ (P1) und am „Schauenburger Platz“ (P2) zu erkennen. Die Stellplatzanlagen am „Bahnhof“ (P3), „Hinter den Höfen“ (P4) und in der Schuhstr. (P5) sind zwar größtenteils belegt, jedoch hauptsächlich durch Langzeitparker, woraus eine geringere Frequentierung hervorgeht. Nur sporadisch werden die Stellplatzanlagen „Göhler Straße“ (P6), „Milchdamm“ (P7), „Göhler Straße“ Schützenhof (P8), „Langer Segen“ (P9) und „Prof.-Struve-Weg“ Wallmuseum (P10) angefahren bzw. verlassen. Hinsichtlich des Parkmanagements sind fast alle Parkflächen gebührenfrei. Lediglich für die Parkplätze auf dem Markt und die auf dem Schauenburger Platz Süd sind moderate Preise von je 50 Cent für 30 Minuten zu entrichten (s. Tabelle 2).

Parkplätze/Parkmanagement Oldenburg in Holstein						
Bezeichnung	KN-Nr.	Anzahl ca.	Behindert	Zeit	Management	Kosten
P1	28	55	2	Mo-Fr 8-18 Sa 8-13	Parkschein 2h max	30 min/50ct
P2 Süd	19	75	4	Mo-Fr 8-18 Sa 8-13	Parkschein 3h max	30 min/50ct
P2 Nord (Sportstätten)	18	140				
P3	20	20				
P4	21	60				
P5	22	40				
P6	23	60				
P7	24	100				
P8	25	90				
P9	26	50				
P10	27	250	10			
PB - Bahnhof Kurzparker		10	2	3 Std.	Parkscheibe	
PF - Friedhof		50	3			
PZ - Zentrum		30				

Tabelle 2: Parkmanagement

	<p style="text-align: center;">Stadt Oldenburg i. H.</p>	<p style="text-align: center;">Verkehrstechnische Untersuchung Oldenburg i. H.</p>
<p style="text-align: center;">Proj.-Nr. 16067000</p>		<p style="text-align: center;">März 2017</p>

Ein deutlich zu Tage tretendes Problem den ruhenden Verkehr betreffend ist bei den ausgewiesenen Anlagen nicht erkennbar. Die geringe Belegung der Stellplatzanlagen „Göhler Straße“ (P6), „Milchdamm“ (P7), „Göhler Straße“ Schützenhof (P8), „Langer Segen“ (P9) und „Prof.-Struve-Weg“ Wallmuseum (P10) weist darauf hin. Selbst die unmittelbar am Zentrum gelegene Stellplatzanlage am „Schauenburger Platz“ (P2) ist im südlichen Bereich auch zu nachmittäglichen Einkaufsspitzen meist nicht ausgelastet. Stichprobenhafte Beobachtungen von Juni 2016 bis Februar 2017 haben gezeigt, dass diese Stellplatzanlage häufig nur zu einem Drittel belegt ist. Das heißt, dass hier regulär ca. 50 weitere Parkplätze zur Verfügung stehen und nicht genutzt werden.

In der Haupttouristenzeit werden neben den ausgewiesenen Stellplatzanlagen auch Stellplatzanlagen an der Holsteiner Straße frequentiert. Hier zeigt sich nur zu bestimmten Zeiten eine starke Belegung. Diese könnte mit einem verbesserten Parkleitsystem verbessert werden. Nachdem der ehemalige Kreisparkplatz bei der Sanaklinik beschränkt wurde, zeigt sich, dass die Stellplatzanlagen „Hinter den Höfen“, z. B. beim Amt Oldenburg Land von morgens bis in die Nachmittagsstunden durch Langzeitparker belegt werden. Hier ist zeitweilig die Kapazität erschöpft.

4.3 Parkleitsystem

Im Rahmen der weiteren Untersuchung wurde auch das Parkleitsystem geprüft. Ein Übersichtsplan über die vorhandene Wegweisung inkl. der Fotodokumentation befindet sich in der Anlage 2.7. Die Bestandsaufnahme hat ergeben, dass im Stadtgebiet insgesamt 18 unterschiedliche Parkplatzbeschilderungen ausgewiesen werden (s. Tabelle 3).

Nr.	Bezeichnung
1	P1 Markt
2	P1-2 Zentrum
3	P2 Zentrum Ost
4	P3 Bahnhof
5	P4 Zentrum West
6	P5 Dauerparken
7	P5-10 Dauerparken
8	P6 Dauerparken
9	P6-10 Dauerparken
10	P7 Dauerparken
11	P8 Dauerparken
12	P9-10 Dauerparken
13	P Zentrum
14	P Am Zentrum
15	P Markt
16	P Wallmuseum
17	P Friedhof
18	P Einkaufsstraße Fußgängerzone

Tabelle 3: Ausgewiesene Parkflächen

Eine konsequente richtungsbezogene Ausweisung ist nicht vorhanden. Einem Ortsunkundigen ist es nicht möglich, sollte man den jeweiligen Wegweisungen folgen, eine dieser Stellplatzanlagen zu erreichen (s. Bilder 5 und 6).



Bild 5 und Bild 6 : Beispiel Wegweisung – Parkleitsystem am Hopfenmarkt

Es besteht dringend Handlungsbedarf. Das vorhandene Parkleitsystem siehe Übersichtsplan in der Anlage 2.7 muss demontiert werden. Es besteht die Notwendigkeit des Entwurfes eines konsequenten richtlinienkonformen Parkleitsystems mit eindeutigen Zielangaben. Aufgrund der Belegungen und zur besseren Orientierung sollte eine Reduzierung der Zielangaben erfolgen, beispielsweise P1 Bahnhof, P2 Zentrum, P3 Markt und P4 Wallmuseum.

4.4 Geh- und Radwege

Die Betrachtung der Geh- und Radwege, Fußgängerüberwege, Querungshilfen und Fußgängerlichtsignalanlagen (FLSA) wurde weit über das VU-Gebiet hinaus vorgenommen (s. Bild 7 bzw. Übersichtsplan in der Anlage 2.8).

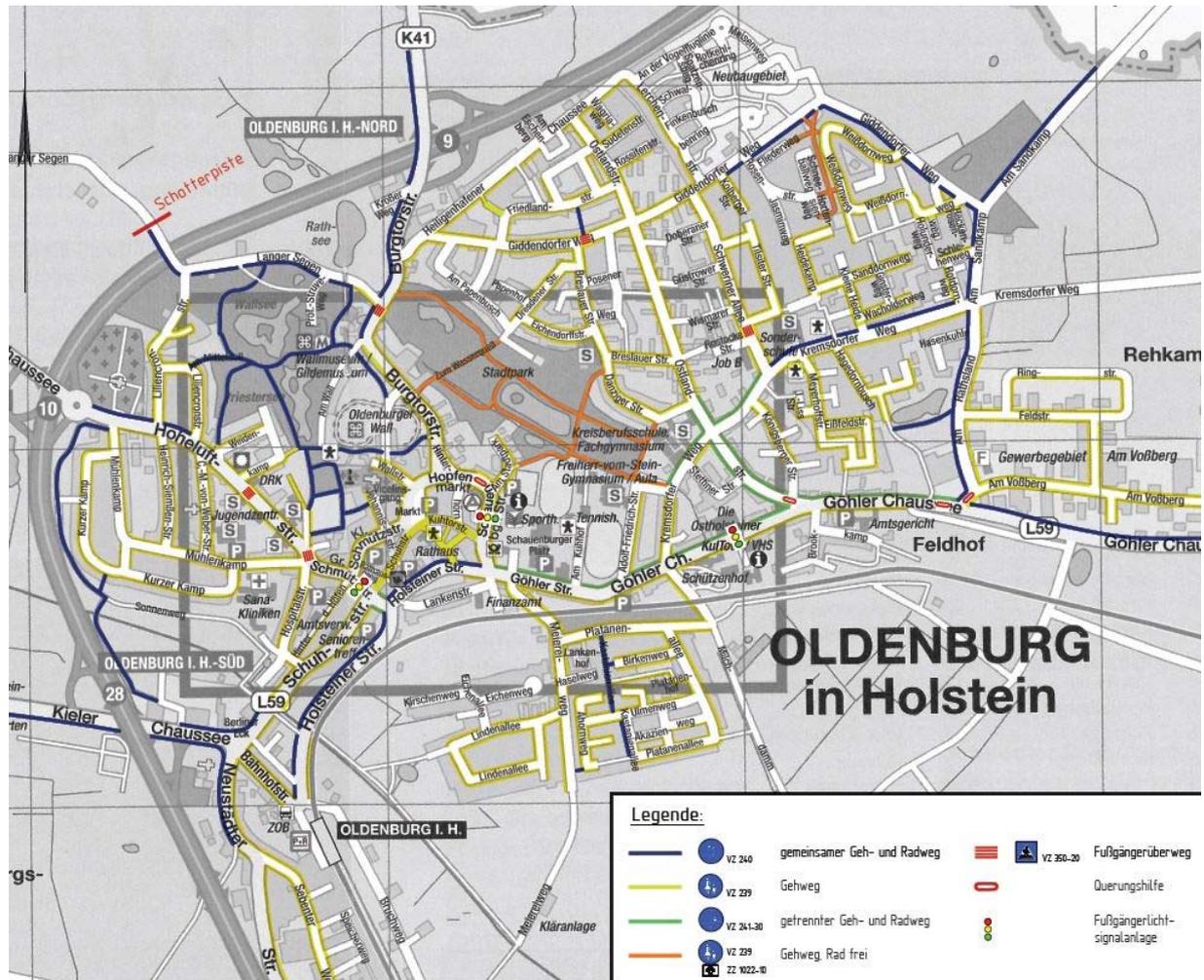


Bild 7: Innerörtliche Geh- und Radwege

Dieser Schritt erfolgte vor dem Hintergrund der Prüfung der Schulwegsicherung, ob überall Fußwege und dem Kraftfahrzeugverkehr angemessene, gesicherte Querungsmöglichkeiten vorhanden sind. Viele Kinder kommen aus den an das VU-Gebiet angrenzenden Wohngebieten. Für die Untersuchung wurde in Absprache mit der Stadt ein Plan mit den meist gewählten Schulwegen erstellt (s. Bild 8 bzw. Übersichtsplan in der Anlage 2.9).

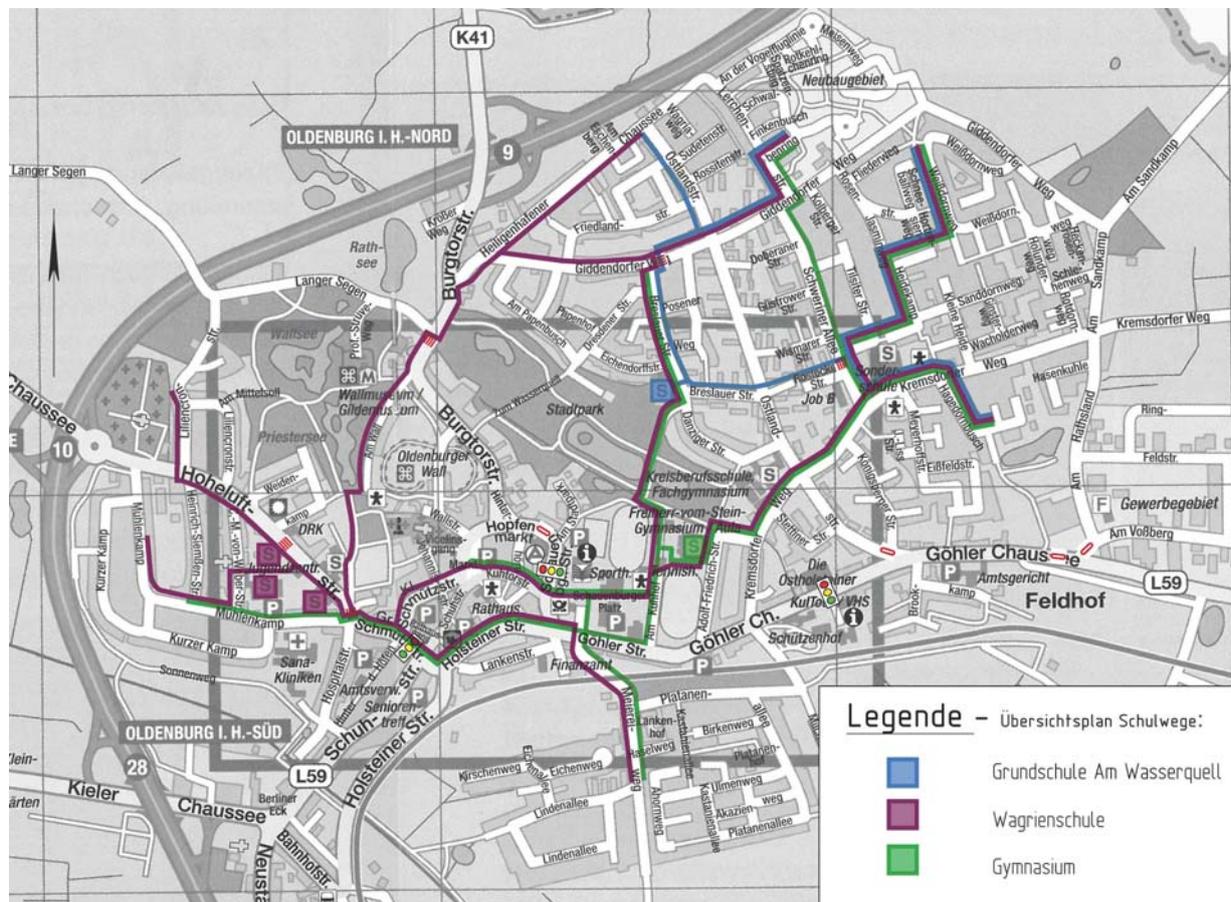


Bild 8: Schulwege

Für Fußgänger und somit auch Schüler sind gesicherte Querungen und größtenteils separate Nebenanlagen im gesamten Stadtgebiet vorhanden. Speziell im VU-Gebiet sind die Nebenanlagen jedoch häufig zu schmal - heißt, normale, richtlinienkonforme Breiten sind teils nicht vorhanden. Dies betrifft besonders in einigen Bereichen die Burgtorstraße, die Große Schmützstraße, die Hospitalstraße und den Hopfenmarkt (s. Bild 9).



Bild 9: Schmalen Gehweg – Beispiel Hospitalstraße

Zwischen den Treppenanlagen der Hauseingänge bzw. den Hauswänden und dem Straßenkörper sind für Fußgänger unzumutbare Bedingungen zum Passieren. Kinderwagen und Rollatoren können auch im Hauptwegenetz die Gehwege manchmal nicht nutzen, da die Dimensionierung zu gering ist. Passanten und insbesondere auch Schüler betreten oft den Straßenkörper (s. Bild 10).



Bild 10: Schüler betreten oft den Straßenkörper – Beispiel Große Schmützstraße

Dies ist jedoch häufig den örtlichen Gegebenheiten und der historischen Struktur des Innenstadtgebietes geschuldet. Dies hat zur Folge, dass die Häuserbestände im VU-Gebiet aus heutiger Betrachtung vielfach in einem zu geringen Abstand zum Straßenkörper erbaut wurden. Straßenzüge, in denen eine Verbesserung schlichtweg nicht umsetzbar sein wird (s. Bild 11).



Bild 11: Schmale bis keine Nebenanlagen vorhanden; Beispiel Wallstraße

Radwege bzw. Radschutzstreifen/Radfahrstreifen sind teilweise nicht vorhanden. Die Radfahrerlenkung ist mangelhaft. In den Parkanlagen sind lediglich unbefestigte Wege vorhanden, die bei schlechtem Wetter und im Winter aufweichen und unbefahrbar werden (s. Bilder 12 und 13).



Bild 12 und Bild 13: Beispiel – Fußwege in den Parkanlagen

	Stadt Oldenburg i. H.	Verkehrstechnische Untersuchung Oldenburg i. H.
Proj.-Nr. 16067000		März 2017

In der Anlage 2.10 folgt im Weiteren die Ausweisung der Fernradwege. Es wurde festgestellt, dass die Routenplanung des Internets und die tatsächliche Wegweisung nicht übereinstimmend sind. Hier besteht Abstimmungs- und Nachbesserungsbedarf (s. o. g. Anlage).

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass ohne die Betrachtung der Dimensionierung und der baulichen Qualität bezüglich der Schulwegsicherung kein Handlungsbedarf bestehen würde. An den meistgenutzten Querungen sind Fußgängerüberwege bzw. Fußgängerlichtsignalanlagen vorhanden. Aufgrund der geringen Fahrzeuganzahl sind weitere Fußgängerüberwege richtlinienkonform nicht begründbar.

Jedoch sind aufgrund der häufig viel zu engen Fußwege und dem Fehlen von Radfahrerführungen besonders in o. g. Bereichen weitere straßenbauliche Prüfungen bzw. Planungen durchzuführen, um eine Optimierung der Situation zu erzielen und die Schulwegsicherung zu verbessern. Es ist anzunehmen, dass im Bestand an den neuralgischen Punkten Gehwegsverbreiterungen und/oder eigene Radfahrerführungen kaum zu realisieren sind. Nach einer Vermessung sollten konkrete Entwürfe darüber entscheiden, ob ggf. z. B. Grundstücksankäufe die Situationen maßgeblich verbessern könnten.

4.5 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Oldenburg i. H. verfügt im Stadtkern über 13 Bushaltestellen. Diese, meist in einem Abstand von circa 500 Metern gelegenen Haltestellen, stellen – eine regelmäßige Frequenzierung vorausgesetzt – eine komfortable ÖPNV Abdeckung bereit. Weite Wege müssen kaum zurückgelegt werden, um eine Bushaltestelle zu erreichen. Jedoch sind die vorhandenen Haltestellen baulich meist in einem schlechten Zustand. Eine behindertengerechte Ausstattung für die Vielzahl der unterschiedlichen Handicaps ist nicht vorhanden. Die Busfahrpläne sind teils zerstört, bekritzelt und beklebt (s. Bilder 14 und 15). Fahrgastunterstände sind nur selten vorhanden.



Bild 14 und Bild 15: Optisch unansehnliche Fahrpläne

Es gibt insgesamt 13 ÖPNV-Linien die Oldenburg i. H. anfahren – Liniennetzpläne s. Anlage 2.11. Die Frequentierungen sind an den einzelnen Haltestellen sehr unterschiedlich. S. Anlage 2.12. Beispielsweise wird der Markt werktäglich 155-mal angefahren, der ZOB 115-mal. An den anderen Bushaltestellen liegt die Zahl der Stopps zwischen 2 und 48.

Diese niedrige Frequentierungsanzahl hat zur Folge, dass gerade in den Wohngebieten die Anwohner zu den höher frequentierten Haltestellen in der Innenstadt laufen, um ihre angestrebten Ziele mit dem Bus erreichen zu können.

Gerade vor dem Hintergrund des demographischen Wandels sollte dieses Ungleichgewicht behoben werden, um die viel stärker bewohnten, nicht direkt zentrumsnahen Gebiete besser an das ÖPNV Netz anzubinden. Diesbezüglich sollten Verhandlungen mit den Busbetrieben aufgenommen werden. Dabei ist ggf. auch die jeweilige Streckenführung der einzelnen Linien so anzupassen, dass eine möglichst gleichmäßige, teilweise höhere Tacktung gewährleistet werden kann.

4.6 Tempoausweisungen

Die Bestandsaufnahme der Tempoausweisung im zentrumsnahen Bereich ist der Anlage 2.13 und dem Bild 16 zu entnehmen.

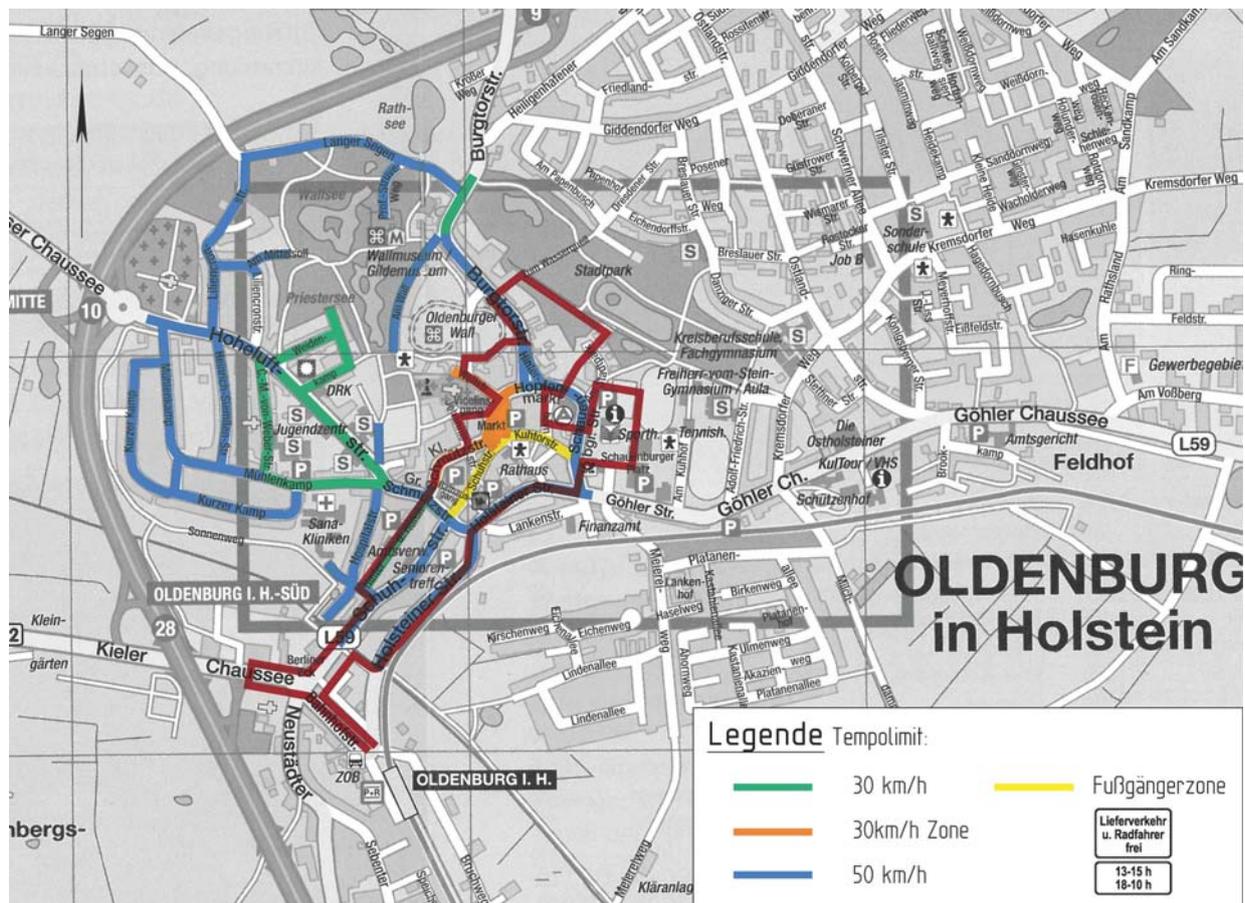


Bild 16: Tempoausweisung im Zentrumsbereich

Da nicht festzustellen ist, dass Bereiche mit Unfalhäufungen vorliegen (s. Tabelle 1), besteht bezüglich weiterer Temporeduzierungen kein zwingender Handlungsbedarf. Dennoch wird zur Qualitätsverbesserung für Fußgänger (u. a. Schüler) und Radfahrer eine Tempobegrenzung von 30 km/h in der Burgtorstraße südlich des bereits auf 30 km/h begrenzten Bereiches, in der Schauenburger Straße bis zur Kreuzung Göhler Straße und in der gesamten Großen Schmützstraße empfohlen. In einigen Wohngebieten, wie z. B. „Kleine Heide“, „Weißdornweg“ oder „Hagedornbusch“ sollten niveaugleiche, verkehrsberuhigte Zonen geplant werden.

	<p style="text-align: center;">Stadt Oldenburg i. H.</p>	<p style="text-align: center;">Verkehrstechnische Untersuchung Oldenburg i. H.</p>
<p style="text-align: center;">Proj.-Nr. 16067000</p>		<p style="text-align: center;">März 2017</p>

Dies würde zum einen dem Kraftfahrzeugverkehr den jeweiligen Wohngebietscharakter verdeutlichen und zum anderen den Anwohnern die Nutzung der „Straße“ als Fußgänger ermöglichen. Die vielfach vorhandene Situation nicht ausreichend dimensionierter Gehwege würde entschärft.

4.7 Straßenbauliche Zustände

Der letzte Untersuchungspunkt dieser Bestandsaufnahme betrifft den straßenbaulichen Zustand sowohl von Straßenkörpern als auch von Geh-/bzw. Radwegbereichen (Bild 17 und Bild 18). Die jeweiligen Übersichtspläne sind auch der Anlage 2.14 zu entnehmen. Die Einteilung erfolgte in 3 Bestandszustände. Schlechter Straßenzustand – kurzfristiger Handlungsbedarf, befriedigender Zustand – mittelfristige Sanierung empfehlenswert und guter Zustand – kein Handlungsbedarf. Unberücksichtigt bleibt hierbei jedoch die Qualität der Regen- und Schmutzwasserkanäle aus denen Einzel- oder Teilmaßnahmen resultieren können.

Die Verwaltung weist darauf hin, dass derzeit von den Kommunalen Diensten eine Bestands- und Zustandserfassung der städtischen Kanäle durchgeführt wird. Diese ist noch nicht abgeschlossen.

Im Rahmen der Einführung der Wiederkehrenden Beiträge wird zudem an einem kurz- und mittelfristigen Investitionsprogramm für die Straßen und Gehwege gearbeitet, welches zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Gutachtens noch nicht in Gänze vorlag.

Unter besonderer Berücksichtigung des VU-Gebietes bzw. des anstehenden erweiterten VU-Gebietes konnten jedoch bereits einige notwendige Sanierungsbereiche identifiziert werden.

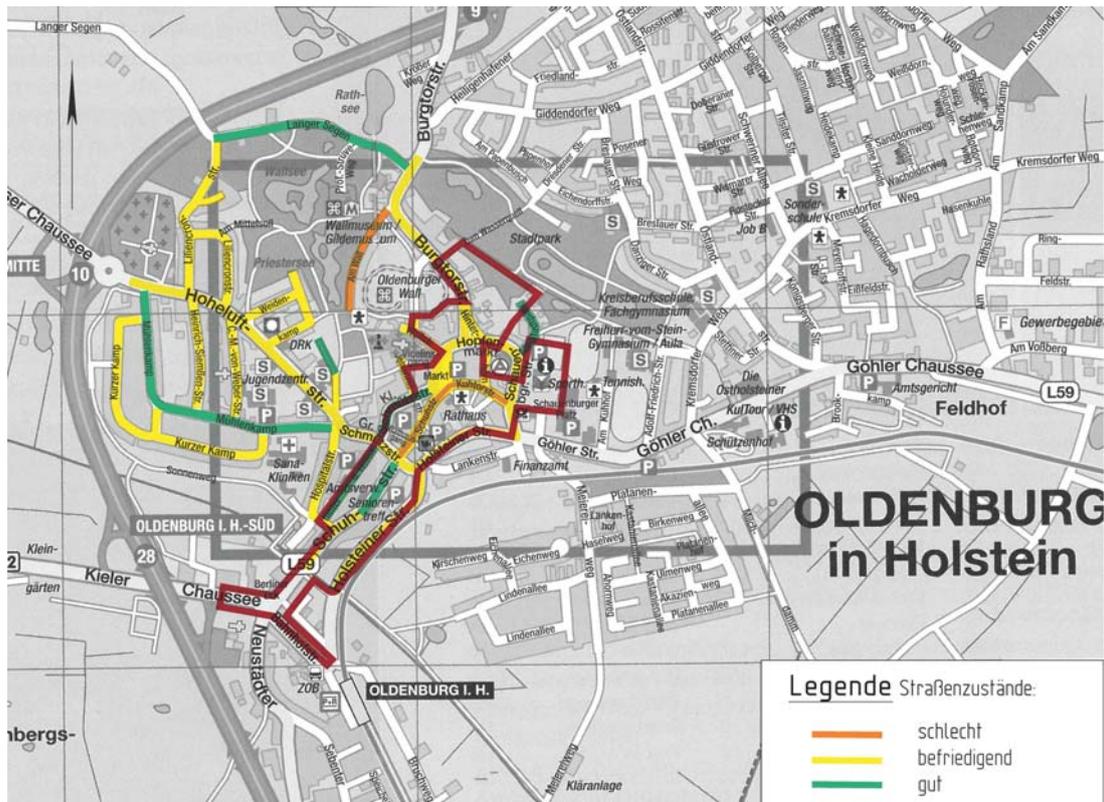


Bild 17: Straßenzustände im Zentrumsbereich

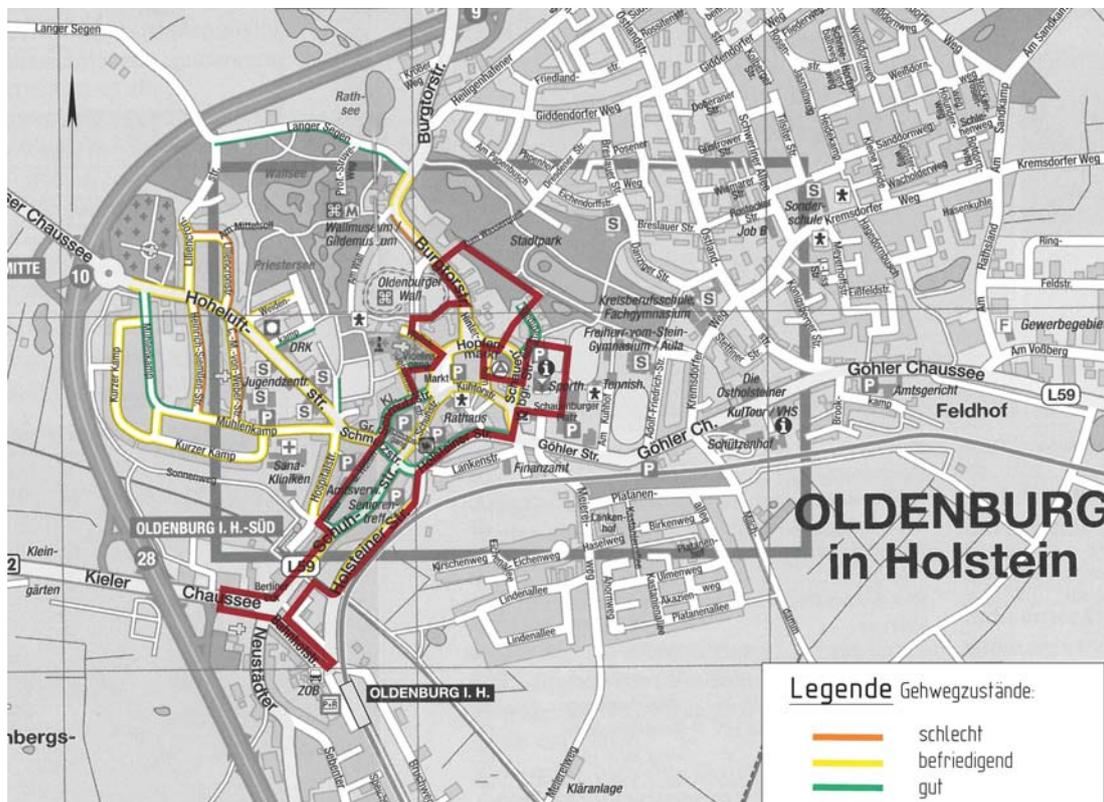


Bild 18: Geh-/Radwegzustände im Zentrumsbereich

Kurzfristig sollten die Straße „Am Wall“ und die Fußgängerzone saniert werden. Gerade der Innenstadtbereich muss attraktiver gestaltet werden. Eine weitestgehende Barrierefreiheit ist dabei schon unter Berücksichtigung einer notwendigen Nachverdichtung des VU-Gebietes und des demographischen Wandels unumgänglich.

Die ungebundenen Wege der Parkanlagen haben eine schlechte Qualität. Besonders nach Regenwetter und im Winter ist eine Befahrung teils unzumutbar oder unmöglich. Eine Befestigung, evtl. mit Separierung des Rad- und Gehweges ist zu empfehlen.

Bezüglich der Gehwege ist besonders für die östliche Seite der Heinrich-Siemßen-Straße, der Carl–Maria–von–Weber–Straße und für einen Teil der Burgtorstraße schnellstmöglicher Handlungsbedarf gegeben (s. Bilder 19 und 20).

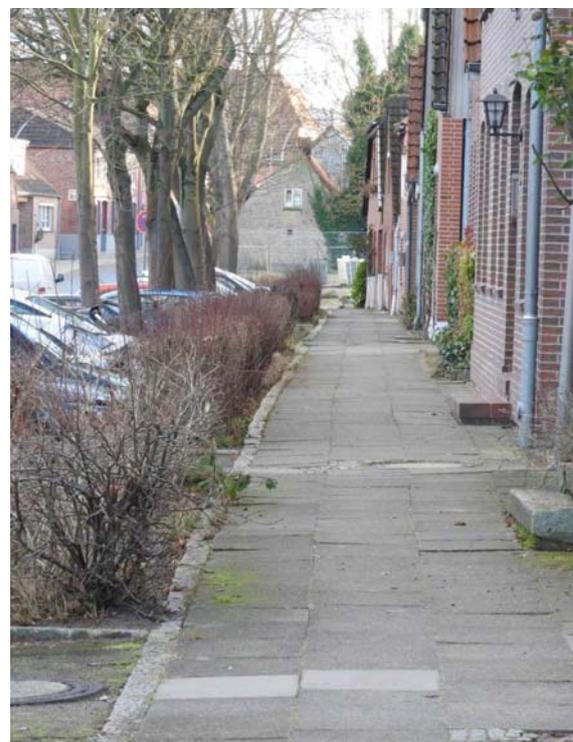
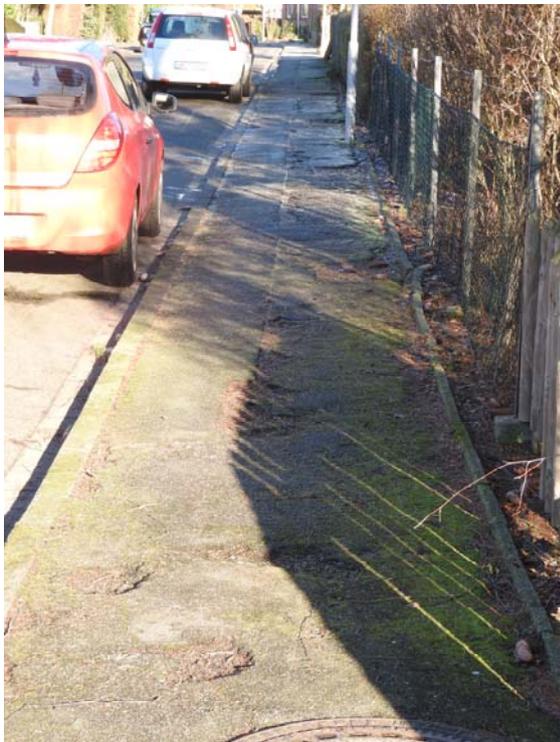


Bild 19 und Bild 20: Gehwegzustände am Beispiel Burgtorstraße und C.–Maria–von–Weber–Str.

5. Zusammenfassung

- ❖ Das Straßennetz für den motorisierten und nichtmotorisierten Individualverkehr ist ausreichend leistungsfähig. Die vorhandenen Straßendimensionierungen genügen den Anforderungen; auch für die angesetzte prognostische Entwicklung im „worst case“.
- ❖ Parkplatzmangel besteht in Oldenburg i. H. nicht. Es steht eine ausreichende Anzahl an Parkplätzen zur Verfügung. Das Parkmanagement ist moderat und den Gegebenheiten entsprechend angemessen.
- ❖ Das Parkleitsystem ist unplausibel und nicht nachvollziehbar
- ❖ Gehwege sind ausreichend vorhanden, jedoch häufig zu gering dimensioniert und/oder in einem schlechten Zustand. Das Radwegesystem weist Unzulänglichkeiten speziell in der Führung auf.
- ❖ Die Tempolimitierung ist grundsätzlich angemessen, jedoch zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität für Fußgänger und Radfahrer sind Anpassungen empfehlenswert.
- ❖ Der ÖPNV hält ausreichend Haltestellen bereit, doch diese sind teils zu wenig frequentiert. Fahrgastunterstände sind Mangelware. Schmutzige und kaputte Fahrpläne machen die Haltestellen unattraktiv.

6. Handlungs- und Maßnahmenkonzept

6.1 Motorisierter und nichtmotorisierter Individualverkehr (Kfz/Fahrräder/Fußgänger)

Grundsätzlich kann das Oldenburger Straßennetz prognostisch auch im „worst case“ den Verkehr leistungsfähig und qualitätsgerecht abwickeln. Aufgrund der ungünstigen Geometrie wurden dennoch Gestaltungsvorschläge für einige Kreuzungspunkte entwickelt. Am Knoten KN3 Große Schmützstraße / Hoheluftstraße / Hospitalstraße/ Mühlenkamp kann eine Verbesserung der Übersichtlichkeit und eine Qualitätssteigerung für Fußgänger erzielt werden (Bild 21 und s. Anlage 2.15).

**Bild 21: Gestaltungsvorschlag KN3**

Wir empfehlen hier im Norden der Hospitalstraße ein Einfahrverbot für den motorisierten Kfz-Verkehr, um den querenden Verkehr in den Mühlenkamp zu verhindern. Somit bleibt es dem Radverkehr frei, die Hospitalstraße in beide Richtungen zu nutzen. Aufgrund des Krankenhauses und des aus unserer Sicht notwendigen Rettungsweges sollte allerdings ein Zusatzzeichen mit „Einsatzfahrzeuge frei“ beantragt werden. Im Zusammenhang mit diesem Einfahrverbot könnte der Straßenkörper der Hospitalstraße auf 4,50m reduziert und die fast nicht vorhandenen Gehwege verbreitert werden. Besonders im Kurvenbereich der „Großen Schmützstraße“ Höhe Hausnummer 18 betreten die Schüler häufig den Straßenkörper. Es sollte geprüft werden, ob ein Ankauf von Teilen der angrenzenden Grundstücke bzw. ganze Grundstücke zur Verbreiterung der Gehwege möglich ist. Da als Planungsgrundlage nur ein Katasterplan vorlag und keine genaue Vermessung, müsste dies künftig noch detailliert untersucht werden.

Die Leistungsfähigkeitsberechnung für diesen o. g. Planfall weist prognostisch die Qualitätsstufe **QSV A** aus – Berechnungen s. Anlage 2.4.

Auch an weiteren kritischen Punkten mit zu geringen Dimensionierungen sollten regelmäßig Besitzverhältnisse der Grundstücke bzw. die Möglichkeit des Ankaufs einiger Grundstücksflächen geprüft werden. Bspw. Grundstücksflächen der westlichen Burgtorstraße entlang des Walls – s. Bild 22.



Bild 22: Beispiel einer Engstelle als Anhaltspunkt für einen Grunderwerb

Im Weiteren empfehlen wir den Umbau des Hopfenmarktes (KN8) mit Rückbau bzw. Schließung der westlichen Spange zur Attraktivitätssteigerung und Verbesserung der Führung für den nichtmotorisierten Verkehr. Die Leistungsfähigkeitsnachweise erfolgten ebenfalls auf Basis dieser Planungen. Zugrunde gelegt wurde bereits die negativste Berechnung, da auch die Verkehre, die jetzt über die westliche Spange fahren noch den Knoten belasten. Der überarbeitete Knotenpunkt ist unter Zugrundelegung der maßgebenden höher belasteten Spätspitze sehr gut leistungsfähig und wird rechnerisch mit der Qualitätsstufe **QSV A** bewertet - Berechnungen s. Anlage 2.4.



Bild 23: Gestaltungsvorschlag KN8

Aufgrund des Wegfalls der Linksabbiegerspur am Hopfenmarkt Süd mit einer derzeitigen Breite von ca. 3,50m sind hierdurch breitere Nebenanlagen möglich. Gerade im nördlichen Bereich des Hopfenmarktes West ist der Fußweg im Bestand extrem schmal (ca. 0,60m). Eine Straßenbreite von 7,00m wäre hier ausreichend. In diesem Zusammenhang wird die Wegeachse Schauenburger Straße zum Markt in bzw. aus Richtung Osten gestärkt und mittels einer Querungshilfe sicherer gestaltet (s. Bild 23).

Eine weitere dringend zu überarbeitende Maßnahme ist die Umplanung des Knotenpunktes am Autobahnanschluss Oldenburg i. H. Süd und dem Gewerbegebiet an der Kieler Chaussee (B202) (s. Bild 24). Dieser ist geometrisch unzumutbar. Die Auffahrten liegen einander versetzt gegenüber. Speziell als Linkseinbieger ergeben sich häufig kritische Einfahrmanöver. Dies gilt auch für den geradeaus fahrenden Verkehr vom Gewerbegebiet auf die Autobahn und anders herum.

Zwar ist auch hier kein Unfallschwerpunkt vermerkt jedoch empfehlen wir aus verkehrstechnischen und verkehrssicherheitstechnischen Gründen die Prüfung eines Kreisverkehrs (35m). Dieser würde Abhilfe bei der Vielzahl kritischer Situationen versprechen.

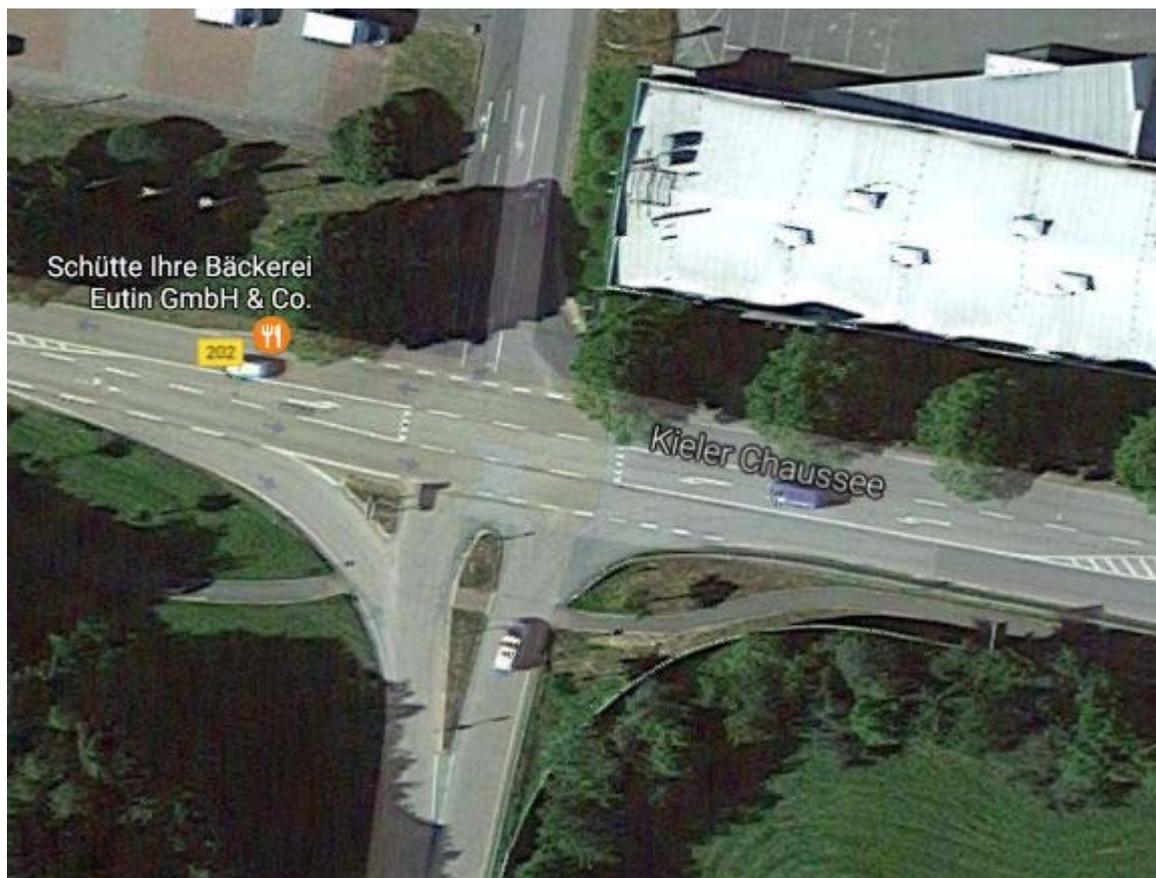


Bild 24: Knotenpunkt Autobahnanschluss Oldenburg i. H. Süd

	Stadt Oldenburg i. H.	Verkehrstechnische Untersuchung Oldenburg i. H.
Proj.-Nr. 16067000		März 2017

Um eine visuell schönere Eingangssituation im Hinblick auf die Verlegung des Bahnhofes an den Milchdamm zu schaffen, wurde zusätzlich überprüft, ob hier die Planung eines Kreisverkehrs (Durchmesser 30m) aus Leistungs- und Qualitätsgründen möglich wäre. Hier hat die Leistungsfähigkeitsberechnung ergeben, dass dieser Kreisverkehr prognostisch mit einer Qualitätsstufe **QSV A** betrieben werden kann. Die straßenbauliche Machbarkeit – Geometrie, Schleppkurven, Eigentumsverhältnisse, etc. müssten jedoch auf Basis von Vermessungsdaten geprüft werden. Die o. g. Leistungsfähigkeitsberechnungen befinden sich in der Anlage 2.4.

Die Lichtsignalanlagen in der Holsteiner Straße und in der Göhler Straße werden gerade für die Analyse verkehrsabhängig neu programmiert und werden somit optimiert. Prognostisch muss dies erneut durchgeführt werden, wenn ein Verkehrsanstieg zu verzeichnen ist.

6.2 Ruhender Verkehr

Da unter Berücksichtigung der Beteiligungen aus der Voruntersuchung zur Städtebauförderung sowie aus den Empfehlungen des Einzelhandelskonzeptes bereits ersichtlich wird, dass eine Reduktion des motorisierten Verkehrs auf dem Markt, zumindest in Teilen angestrebt werden sollte, wird empfohlen den südlichen Teil der Stellplatzanlage am Schauenburger Platz kostenfrei verfügbar zu machen (siehe hierzu auch 6.5 „Öffentlicher Personennahverkehr“). Diese Maßnahme wird voraussichtlich dazu führen, dass einige Parkplatzsuchende eher diese Stellplatzanlage wählen. In diesem Zusammenhang würde die nach dem Einzelhandelskonzept wichtigste Achse, die Kuhtorstraße, gestärkt werden. Am Markt ist im Rahmen des nachfolgenden integrierten Entwicklungskonzeptes in einer neuen Gestaltung der gesamten Fläche auch die Neuordnung der vorhandenen Stellplätze zu untersuchen. Im Weiteren sind effektivere Nutzungsmöglichkeiten für die Stellplatzanlagen P7 (Milchdamm) und P9 (nördlich Langer Segen) zu prüfen (bspw. Umnutzung als Baugrundstücke als weitere Verdichtungsfläche oder Örtlichkeiten für Veranstaltungen).

	<p style="text-align: center;">Stadt Oldenburg i. H.</p>	<p style="text-align: center;">Verkehrstechnische Untersuchung Oldenburg i. H.</p>
<p style="text-align: center;">Proj.-Nr. 16067000</p>		<p style="text-align: center;">März 2017</p>

6.3 Parkleitsystem

Diesbezüglich besteht dringender Handlungsbedarf. Ein Entwurf eines konsequenten Parkleitsystems für die ganze Stadt ist notwendig. Eine Minimierung der Anzahl der ausgewiesenen Parkflächen zum besseren Verständnis für Ortsunkundige ist zu empfehlen (Markt, Schauenburger Platz [Zentrum], Wallmuseum und Bahnhof).

6.4 Geh-und Radwege

Es bestehen hauptsächlich Defizite in der Führung der Radfahrer. Diese sind zu optimieren. Der Ausbau einiger Radwege oder auch straßenbegleitender Radschutzstreifen, ist aufgrund der vorhandenen schmalen Dimensionierung des Straßenkörpers planerisch an folgenden kritischen Punkten zu prüfen: (s. Bild 25)

1. Verbindung zwischen Burgtorstraße „Höhe Wallanlage“ über die Schauenburger Straße bis zur Göhler Straße.
2. Lückenschluss des gemeinsamen Geh- und Radweges in der Straße „Langer Segen“ (Ost).
3. Verbindung zwischen Parkanlage Priestersee von der Liliencronstraße bis zur Hoheluftstraße.

In diesem Zusammenhang sind Querungsmöglichkeiten in der Hoheluftstraße und in der Kieler Chaussee (s. Bild 25) zu planen, um die fortführenden Radwege auf den anderen Straßenseiten sicher erreichen zu können und das Radwegesystem zu schließen. Eine Wegeverbindung für Radfahrer unterhalb der Autobahn parallel zum Oldenburger Graben als Verbindung zwischen der Stadt und Dannau ist betrachtet worden, jedoch rechtlich kaum umsetzbar.

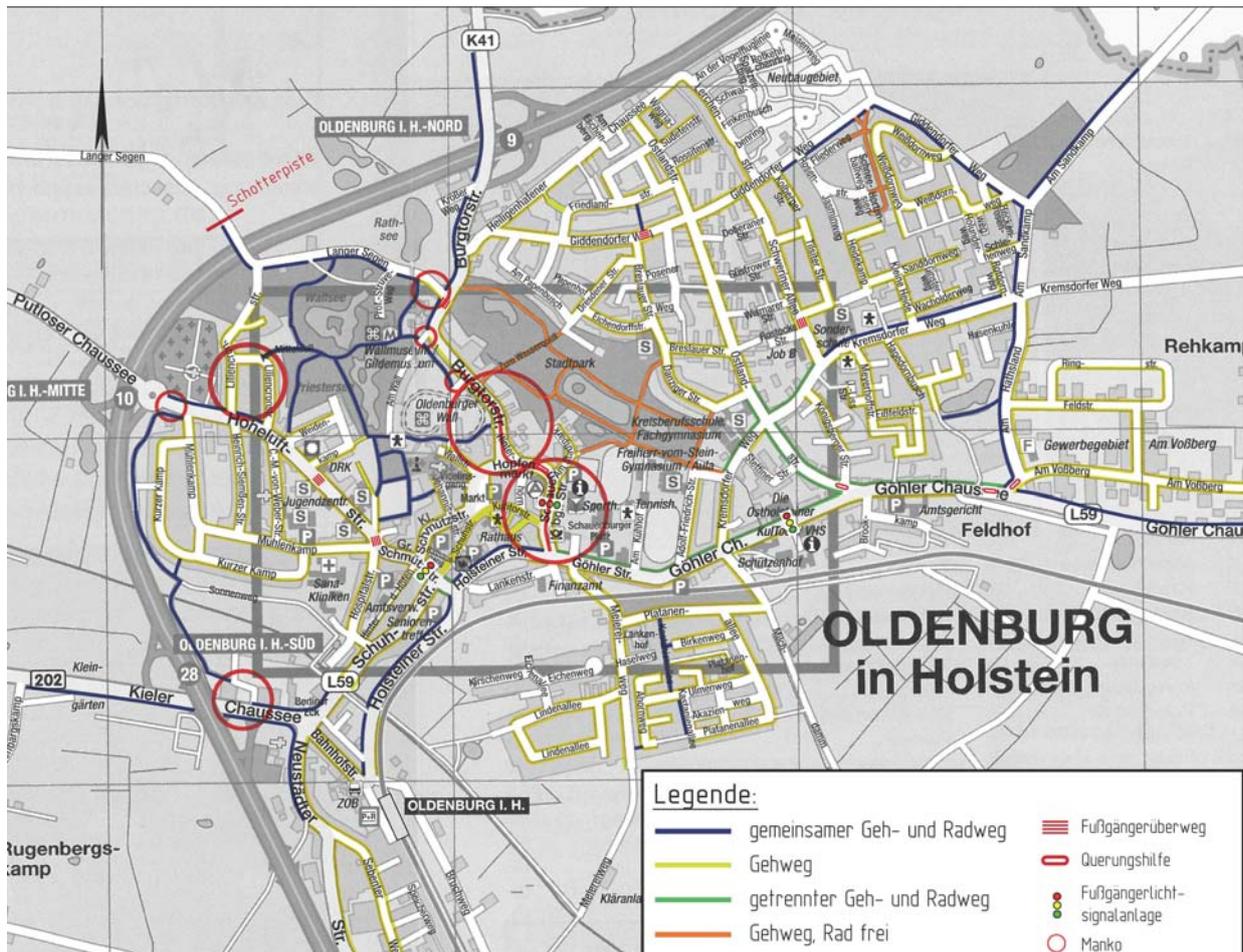


Bild 25: Kritische Punkte in der Radwegeführung

Eine Grundvoraussetzung für ein Gelingen des Zusammenwachsens des VU-Gebietes Innenstadt mit den Wohngebieten ist eine Sanierung bzw. Neugestaltung der Fußgänger-/Radverkehrsanlagen in den Parkanlagen. Aufgrund des Flaniergedankens für Fußgänger in Parkanlagen, sind ein separater Geh- und ein separater Radweg zu planen. Hierfür muss geprüft werden, ob eine Breite von mind. 3,50m – 4,00m zur Verfügung steht. Nach Umsetzung o. g. Maßnahmen ist eine erneute Prüfung der Lage der Querungshilfen bzw. Fußgängerüberwege in den jeweils anschließenden Straßenbereich notwendig.

	Stadt Oldenburg i. H.	Verkehrstechnische Untersuchung Oldenburg i. H.
Proj.-Nr. 16067000		März 2017

6.5 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Um eine Optimierung und eine evtl. höhere Frequentierung einzelner Haltestellen zu ermöglichen, sind Verhandlungen mit den Vertragspartnern des ÖPNV anzustreben. Um eine ausgewogene Verteilung der Haltestellen innerhalb der Wohngebiete zu erzielen sollten die Linienführungen besser aufeinander abgestimmt werden. Dies würde ggf. auch eine geringere Taktung ermöglichen. Zudem ist die Möglichkeit der Umsetzung einzelner Fahrgastunterstände und die behindertengerechte Neugestaltung zu prüfen. Grundsätzlich würden wir aus verkehrsplanerischer Sicht, in Konformität zum Einzelhandelskonzept und zur Voruntersuchung eine Verlegung der Bushaltestellen vom Markt zum Schauenburger Platz Süd empfehlen. Die Fußwegentfernung ist angemessen und der Marktplatz könnte hinsichtlich künftiger Planungen anderweitig Berücksichtigung finden. Dies hätte eine weitere Stärkung der Achse Kuhtorstraße zur Folge. Eine barrierefreie und behindertengerechte Planung sowohl des Busbahnhofs und der Achse bis zum Markt sind empfehlenswert. Die Umsetzung müsste mittels Schlepplkurren nachweisen und Prüfung des Platzbedarfes planerisch geprüft werden. Falls wegfallende Parkplätze zu kompensieren sind, ist die Umsetzung eines Parkhauses auf dem Schauenburger Platz planerisch zu prüfen.

6.6 Tempoausweisungen

Zur Qualitätsverbesserung für Fußgänger (u. a. Schüler) und Radfahrer ist eine Tempobegrenzung von 30 km/h in der Burgtorstraße, in der Schauenburger Straße und in der Großen Schmützstraße zu empfehlen. In einigen kleineren Wohngebieten sollten Mischverkehrsflächen** (Definition siehe Seite 39) als verkehrsberuhigte Bereiche geplant werden.

	Stadt Oldenburg i. H.	Verkehrstechnische Untersuchung Oldenburg i. H.
Proj.-Nr. 16067000		März 2017

6.7 Straßenbauliche Zustände

Aufgrund der schlechten Qualität der ungebundenen Wege in den Parkanlagen, speziell nach Regenfällen, ist eine Befestigung vorzunehmen. Aufgrund des schlechten Zustandes müssen besonders unfallträchtige Gehwege wie:

- die östliche Seite der Heinrich – Siemßen – Straße,
- die östliche Seite der Carl–Maria–von–Weber– Straße und
- ein Teil der Burgtorstraße

schnellstmöglich saniert werden.

7. Flankierende Maßnahmen

Im Zuge der Erarbeitung dieses Konzeptes sind weitere Defizite aufgefallen, die die Stadt Oldenburg im Sinne einer attraktiveren Außendarstellung verbessern sollte:

- Die gesamte Beschilderung in der Stadt sollte geprüft werden – diese ist nicht richtlinienkonform. Zudem ist der Zustand und der Verschmutzungsgrad zu bemängeln (s. Bilder 26 und 27).



Bild 26 und Bild 27: Beispiel - Fehlerhafte und schmutzige überörtliche Beschilderung

- Die Ausweisung des Krankenhauses ist ungenügend, ein Ortsunkundiger gelangt nicht an sein Ziel. Beispielsweise ist am Hopfenmarkt eine Beschilderung in Richtung Marktplatz (Bild 5) vorhanden. Danach erfolgt keine weitere Beschilderung. Ein neues Beschilderungskonzept ist notwendig.
- Die vorhandene Tonnagebegrenzung in der Liliencronstraße „Höhe Friedhof“ ist unvollständig. Aus der Richtung der Straße „Langer Segen“ ist kein Schild vorhanden. Das Schild sollte ergänzt werden.
- Die Fußgängerzone verfügt über eine ungenügende und falsche Beschilderung.

Die Beschilderung (s. Bild 28) sagt aus, dass Radfahrer von 13.00 – 15.00 Uhr und von 18.00 – 10.00 Uhr auf ihrem Fahrrad in der Fußgängerzone fahren dürfen und zwischen 15.00 – 18.00 Uhr und 10.00 – 13.00 Uhr ist das Fahrrad zu schieben. Empfehlung: Radfahrer sollten zum angenehmeren flanieren für die Fußgänger grundsätzlich nicht in der Fußgängerzone Rad fahren dürfen.



**Bild 28: Beschilderung der
Kuhtor- und der Schuhstraße**

- Die Wegeverbindung zwischen dem Sonnenweg Südost in Richtung Gewerbegebiet Kieler Chaussee führt über/durch den Oldenburger Graben (s. Bild 29). Da das Gewerbegebiet für Fußgänger und Radfahrer ungenügend erschlossen ist und die vorhandenen Trampelpfade einen Bedarf sichtbar machen, sollte, schon um diese Verbindungsachse wieder zu stärken, eine Brückenvariante geplant werden. Dies gilt umso mehr, da aus den ersten Ergebnissen der Voruntersuchung hervorgeht, dass eine Wiederöffnung des Grabens in Zukunft denkbar ist.



Bild 29: Trampelpfad durch den Oldenburger Graben

- Im Mühlenkamp ist eine unübersichtliche Beschilderung vorhanden (s. Bild 30) – dies sollte zum besseren Verständnis reduziert werden.



Bild 30: Unübersichtliche Beschilderung im Mühlenkamp

	Stadt Oldenburg i. H.	Verkehrstechnische Untersuchung Oldenburg i. H.
Proj.-Nr. 16067000		März 2017

8. Leitlinien

	Analyse	Prognostische Handlungsempfehlung
Kfz/Fahrräder/Fußgänger	Straßennetz leistungsfähig und qualitätsgerecht. Knotengeometrie teils ungünstig	Planerische Prüfung der Knoten KN3, KN8, KN12 und Autobahnanschlussknoten Oldenburg i. H. Süd
Ruhender Verkehr	Keine Probleme	Ggf. Nutzungsänderung P7 und P9
Parkleitsystem	unplausibel	Entwurf eines konsequenten Parkleitsystems
Geh- und Radwege	Gesicherte Überwege, Nebenanlagen häufig zu gering dimensioniert, Radfahrerführung mangelhaft	Prüfung Ausbau Radwege für: -die Verbindung zwischen Burgtorstraße „Höhe Wallanlagen“ bis zur Göhler Straße -Lückenschluss des gemeinsamen Geh- und Radweges in der Straße „Langer Segen“ Ost -die Verbindung zwischen Parkanlage Priestersee von der Lilliencronstraße bis zur Hoheluftstraße, Ausbau separater Geh- und Radweg in den Parkanlagen
ÖPNV	Ausreichend Bushaltestellen, teils zu gering frequentiert, keine behindertengerechte Ausstattung, mangelhafte Busfahrpläne, kaum Fahrgastunterstände	Prüfung der Verlegung der Bushaltestellen vom Markt zum Schauenburger Platz Süd, höhere Frequentierung der Haltestellen in der Nähe von Wohngebieten prüfen, Fahrgastunterstände planen
Tempoausweisungen	Dem Straßenraum und den Örtlichkeiten angemessen	30 km/h in der Burgtorstraße (Süd), in der Schauenburger Straße und in der Gr. Schmützstraße, Wohngebiete verkehrsberuhigt
Straßenbauliche Zustände	Partiell ungenügend	Sanierung Straße „Am Wall“, Fußgängerzone, Gehwege östliche Seite der H.-Siemßen-Straße., der Carl-Maria-von-Weber-Straße. und einen Teil der Burgtorstraße

Tabelle 4: Leitlinien – Analyse/prognostische Handlungsempfehlungen

	Stadt Oldenburg i. H.	Verkehrstechnische Untersuchung Oldenburg i. H.
Proj.-Nr. 16067000		März 2017

Flankierende Maßnahmen

1	Gesamte Beschilderung der Stadt prüfen
2	Ausweisung Krankenhaus verbessern
3	Ergänzung Tonnagebegrenzungsschild in der Straße „Langer Segen“
4	Radwegebeschilderung optimieren
5	In der Fußgängerzone das Fahrradfahren untersagen
6	Planung eines Brückenbauwerkes über den Oldenburger Graben
7	Mühlenkamp Beschilderung reduzieren
8	Schmale Straßen in den Wohngebieten zu Mischflächen umbauen
9	Querung der Kuhtorstraße von der Fußgängerzone zum Schauenburger Platz u. a. mit Nullabsenkung behindertengerecht planen

Tabelle 5: Flankierende Maßnahmen

*) Verkehrsverflechtungsprognose 2030

Prognose für Personen und Güter. Wie viele Personen wollen von wo nach wo und mit welchem Verkehrsmittel? Welche Güter in welchen Mengen werden von wo nach wo mit welchen Verkehrsmitteln transportiert? Diese prognostizierten Verkehrsverflechtungen von Personen und Gütern werden auf die Verkehrsmittelnetze Straße, Schiene und Wasserstraße umgelegt. Ergebnis sind die Verkehrsaufkommen und Fahrleistungen der einzelnen Verkehrsträger.

**) Mischverkehrsfläche

- Fußgänger dürfen die Straße in ihrer ganzen Breite benutzen; Kinderspiele sind überall erlaubt.
- Der Fahrzeugverkehr muss Schrittgeschwindigkeit einhalten.
- Die Fahrzeugführer dürfen die Fußgänger weder gefährden noch behindern; wenn nötig müssen sie warten.
- Die Fußgänger dürfen den Fahrverkehr nicht unnötig behindern.
- Das Parken ist außerhalb der dafür gekennzeichneten Flächen unzulässig, ausgenommen zum Ein- oder Aussteigen, zum Be- oder Entladen.