



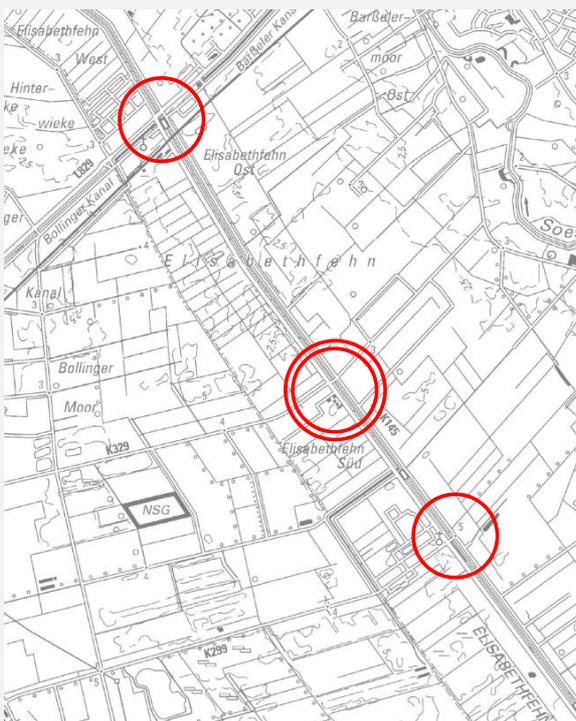
Präsentation der Ergebnisse
Landkreis Cloppenburg – Sitzung Verkehrsausschuss
am 14. September 2017



Dipl.-Ing. Manfred Ramm



Untersuchungsraum



Aufgabenstellung:

Der Knotenpunkt K 145 / Oltmann-Streng-Str. ist aufgrund des Unfallgeschehens als „auffällig“ eingestuft worden.

In Form einer Verkehrsuntersuchung sollen Maßnahmen zur Verbesserung der Situation entwickelt werden.

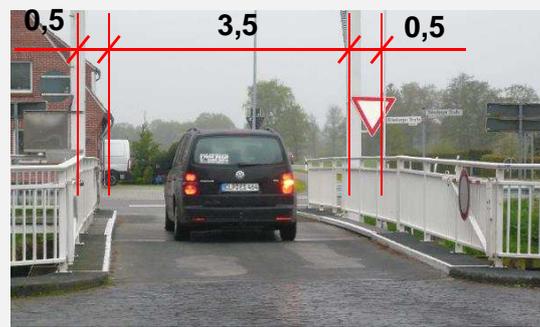
Der Untersuchungsbereich liegt im Abschnitt der K 145 von der L 829 bis zur K 299.

Verkehrsangebot

KP K 145 Oldenburger Str. / Sater Landstr. / Oltmann-Streng-Str.

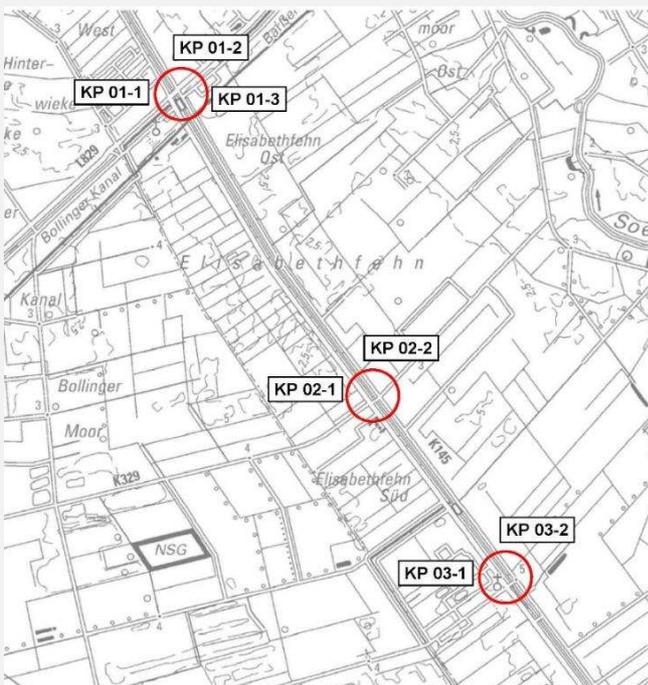


- K 145 bevorrechtigt (VZ 301)
- Vorrang für K 145 und Sater Landstr. über die Brücke (VZ 208)
- Mischfahrbahn Kfz, Rad (Brücke)
- FG teils auf der Fahrbahn (Brücke)
- Schleusenstr. untergeordnet (VZ 206)



3

Verkehrsnachfrage - Zählung mit Videokameras [Anlage 1.1 / 1.2]



Mittwoch, den 05. April 2017

7 Knotenpunkte

von 06:00 – 09:00 Uhr (3-h-Block),
von 12:00 – 14:00 Uhr (2-h-Block) und
von 15:00 – 19:00 Uhr (4-h-Block).

Erfasst wurden Kfz (Pkw und Lkw)
und zusätzlich am KP 02-1 / 02-2
Fußgänger und Radfahrer.

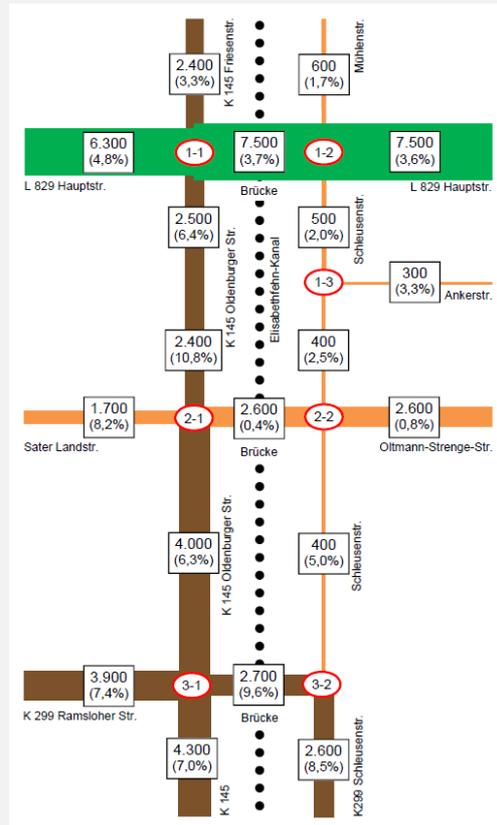
4



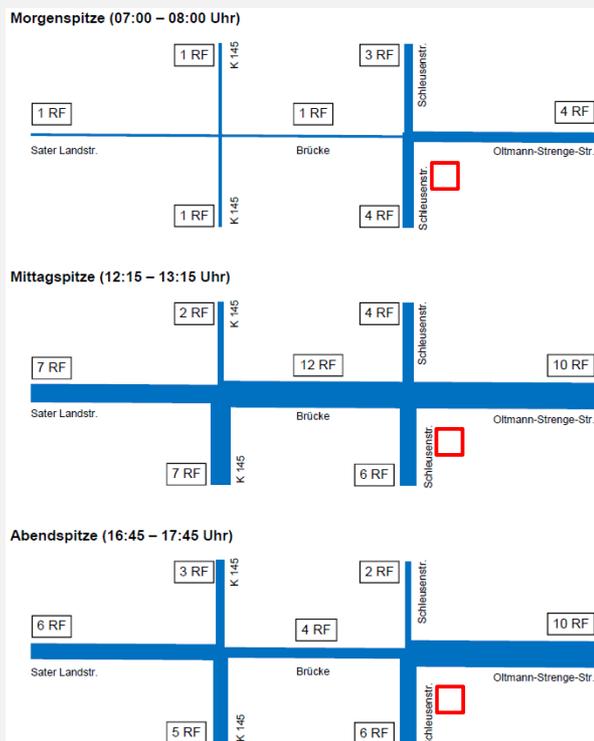
Verkehrsmengen 2017

Schematische Darstellung

DTV in Kfz/24h und
SV-Anteile in %



Radverkehr – KP K 145 / Oltmann-Streng-Str.

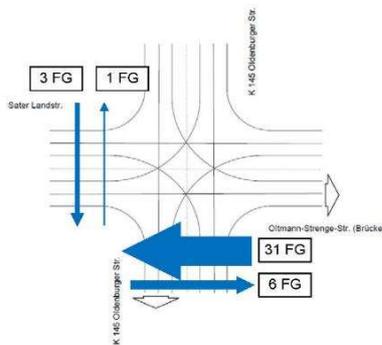


- Geringer Radverkehr
- Hauptsächlich Schüler (Bushaltestelle K 145 fußläufig erreichbar)
- ▣ Fahrradstand an der Schleusenstr., südlich der Oltmann-Streng-Str.

Fußgänger – KP K 145 / Oltmann-Streng-Str.

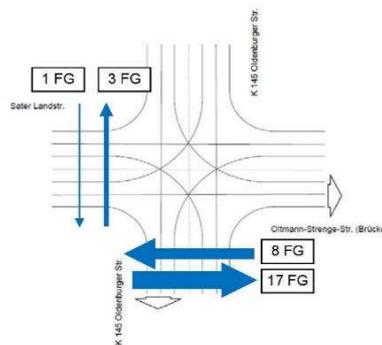
Bestand am 05.04.2017
Zählzeitraum:
Dargestellte Belastungen:
Summe der FG:

Morgenspitze
07:00 – 09:00 Uhr
07:00 – 08:00 Uhr
41 Fußgänger



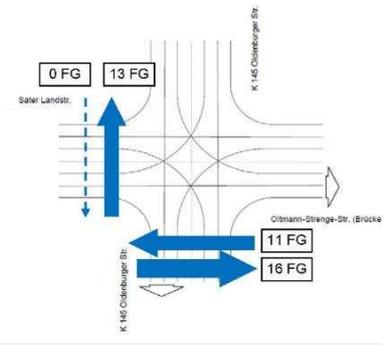
Bestand am 05.04.2017
Zählzeitraum:
Dargestellte Belastungen:
Summe der FG:

Mittagspitze
12:00 – 14:00 Uhr
13:00 – 14:00 Uhr
29 Fußgänger



Bestand am 05.04.2017
Zählzeitraum:
Dargestellte Belastungen:
Summe der FG:

Abendspitze
15:00 – 19:00 Uhr
16:00 – 17:00 Uhr
40 Fußgänger



- Der Hauptstrom der Fußgänger überquert vor / nach der K 145 auch die Brücke.

Verkehrssicherheit – Unfallstatistik [Anlage 2]

gem. Polizeiinspektion Cloppenburg/ Vechta (Februar 2016)

Auswertungsergebnisse der Unfallstatistiken 2013 bis 2015

Insgesamt 7 Verkehrsunfälle (davon 3 Verkehrsunfälle mit Verletzten).



1: **FG – Kfz** (Unfall im Längsverkehr)
-> Fußgänger leichtverletzt
(K145 Ostseite, von Haltestelle zur Brücke)

2: Lkw (Überschreiten-Unfall)

3: Pkw – Pkw (Fahrerfall) *Schleusenstr.*

4: Pkw – Pkw (Fahrerfall)

5: Pkw – Pkw (Einbiegen/Kreuzen-Unfall)

6: Pkw – Pkw (Einbiegen/Kreuzen-Unfall)
Schleusenstr.

7: **FG – Sprinter** (Sonstiger Unfall)
-> Fußgänger schwerverletzt



Beurteilung der derzeitigen Situation

- Grundsätzlich ist der Mischverkehr (Kfz – Fußgänger) auf der Brücke, lediglich mit einem schmalen Randstreifen für die Fußgänger, als gefährlich einzustufen.
- Die erforderliche Fahrbahnbreite der Brücke müsste für den Begegnungsfall Kfz – Rad min. 4,00 m betragen (gem. RAST), vorh. sind 3,50 m.
- Die hohe Verkehrsbelastung von 2.600 Kfz/Tag auf der Brücke und im weiteren Verlauf der Oltmann-Streng-Str. wird nicht allein von den umliegenden Wohngebieten erzeugt, sondern ist überwiegend Verbindungsverkehr von/nach Barßel.
- Der „Gehweg“ zur Bushaltestelle auf der Ostseite ist höhengleich zur Fahrbahn und entspricht mit rd. 1,00 m nicht dem Sicherheitsniveau gem. EFA.
- Die fußläufige Überquerung der K 145 bis zur Bushaltestelle auf der Westseite ist aufgrund der ungesicherten Führung risikobehaftet.
- Die riskanten Überholvorgänge bei haltenden Busse weisen ein hohes Unfallpotenzial auf.

9



Erforderliche Maßnahme

- Minimal: Um die Sicherheit der Fußgänger zu gewährleisten, ist ein Ausbau des Gehweges Hochbord und Breite von 3,00 m) an der Ostseite der K 145, zwischen Brücke und Haltestelle, erforderlich. Zudem sollte eine ausreichende Beleuchtung die Sicht für Fußgänger, Radfahrer und Kfz-Verkehr verbessern.

Mögliche Maßnahmen

- Beidseitige Fahrbahnrand-Haltestellen für die Busse an der K 145, um mögliche Überholmanöver einzudämmen und die Aufstellfläche für die Fußgänger zu verbreitern. *(Zusätzlich eine Fußgänger LSA über die K145)*
- Eine separate Fußgängerbrücke über den Elisabethfehn-Kanal. *(Zusätzlich eine Fußgänger LSA über die K145)*
- Eine Lichtsignalanlage für den gesamten KP K 145 / Oltmann-Streng-Str. mit einer Fußgänger-Grünphase (nach Anforderung) über die derzeitige Brücke.
- Eine neue Brücke (versetzt) über den Elisabethfehn-Kanal.

10



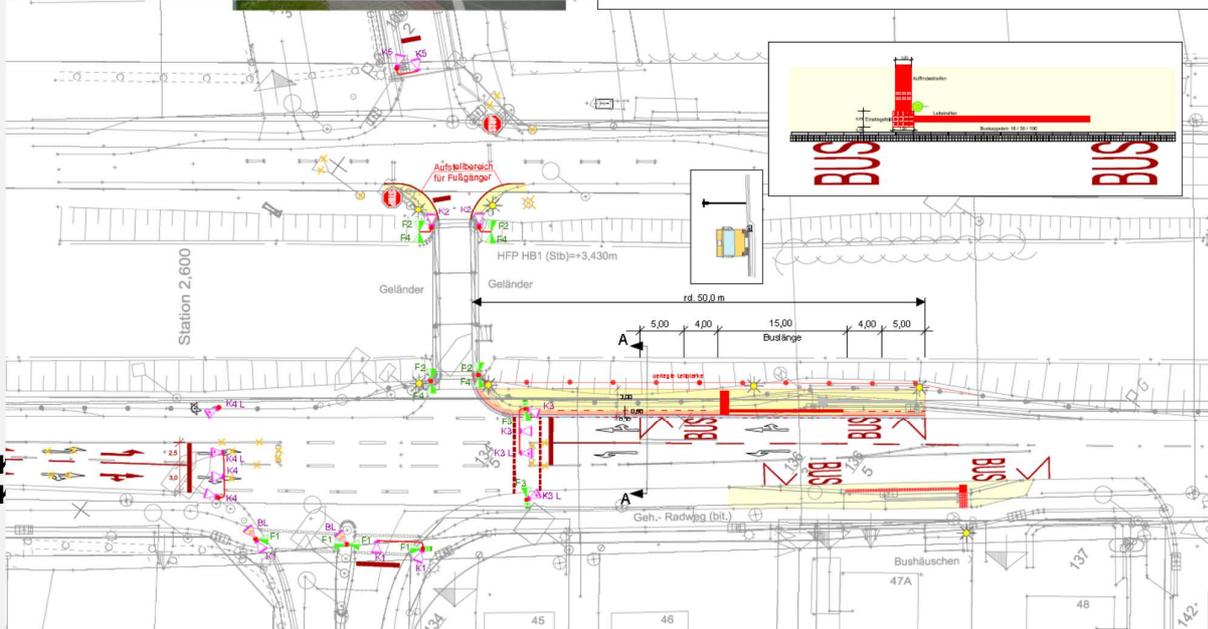
Maßnahme – Variante 3

- Aufbauend auf Variante 1.1
- LSA
- Baukosten rd. 210.000 € netto

Qualitätsstufen gem. HBS 2015

Mit Anforderung FG (Umlaufzeit ca. 90s bis 95s)
-> QSV C (befriedigend)

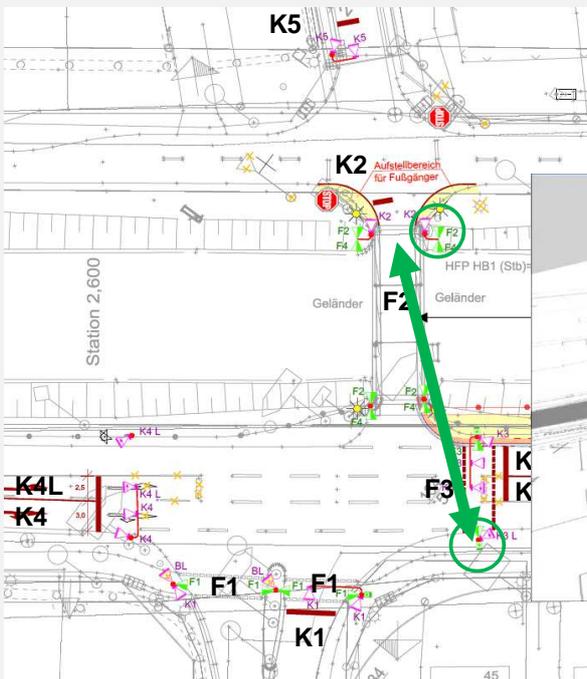
Ohne Anforderung FG (Umlaufzeit 65s)
-> QSV B (gut)



Maßnahme – Variante 3

- „Grüne Welle“ für Fußgänger
- Fußgänger fordern an der Schleusenstr. oder westlich der K 145 an

➔ LSA schaltet so, dass Fußgänger ohne Stopp sowohl die Brücke als auch die K 145 queren können





Maßnahmenuntersuchung - Variantenbewertung

Variante 1.1 (Grundvariante)

- Steigerung des Sicherheitsniveaus für Fußgänger durch die Erneuerung des Gehwegs und der Buskap-Haltestellen an der K 145. Erforderliche Maßnahme.
- Baukosten rd. 65.000 € netto
 - ▶ **Variante beseitigt Defizite nicht ausreichend.**

Variante 1.2

- Eine Fußgängerbedarfs-LSA würde sich nicht positiv auf die Situation auf der Brücke auswirken. Gebrauch und Wirkung fraglich.
- Baukosten rd. 135.000 € netto
 - ▶ **Variante beseitigt Defizite nur sehr eingeschränkt**

Variante 2

- Eine separate Fußgängerbrücke könnte die Sicherheit der Fußgänger teils erhöhen. Jedoch wäre keine Barrierefreiheit gewährleistet.
- Baukosten rd. 185.000 € netto
 - ▶ **Variante beseitigt Defizite nur sehr eingeschränkt**

13



Maßnahmenuntersuchung - Variantenbewertung

Variante 3

- Eine volle Signalisierung des KP würde sich sowohl auf den Kfz-Verkehr, als auch auf den Fußgänger-/Radverkehr positiv auswirken. Maximale Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer unter derzeitigen Gegebenheiten.
- Baukosten rd. 210.000 € netto
 - ▶ **Variante beseitigt alle Defizite**

Variante 4.1 / 4.2

- Eine bauliche Umgestaltung des gesamten KP wäre aus verkehrstechnischer Sicht eine optimale Lösung. Mehrverkehr auf Oltmann-Streng-Str. ist zu erwarten.
- Baukosten rd. 1.105.000 € netto (Var. 4.1) / rd. 1.120.000 € netto (Var. 4.2)
 - ▶ **Variante beseitigt fast alle Defizite
(Problem der Querung über die K 145 bleibt aber bestehen)**

Fazit

Auch unter Kosten-Nutzen-Gesichtspunkten weist die Variante 3 eine optimale Zielerreichung auf.

Wird auch von der Verkehrskommission so gesehen.

14



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Dipl.-Ing. Manfred Ramm

IPW INGENIEURPLANUNG GmbH & Co. KG
Ingenieure ♦ Landschaftsarchitekten ♦ Stadtplaner
Telefon (0 54 07) 8 80-0 ♦ Telefax (0 54 07) 8 80-88
Marie-Curie-Straße 4a ♦ 49134 Wallenhorst
<http://www.ingenieurplanung.de>