

Gutachten zur Abschätzung der verkehrlichen Belastung aus dem Baugebiet Nr. 108 „Barßeler Moor Hauptstraße“

Auftraggeber **IDB Oldenburg**

vertreten durch: Hanno Pinne

Am Schloßplatz 7-8

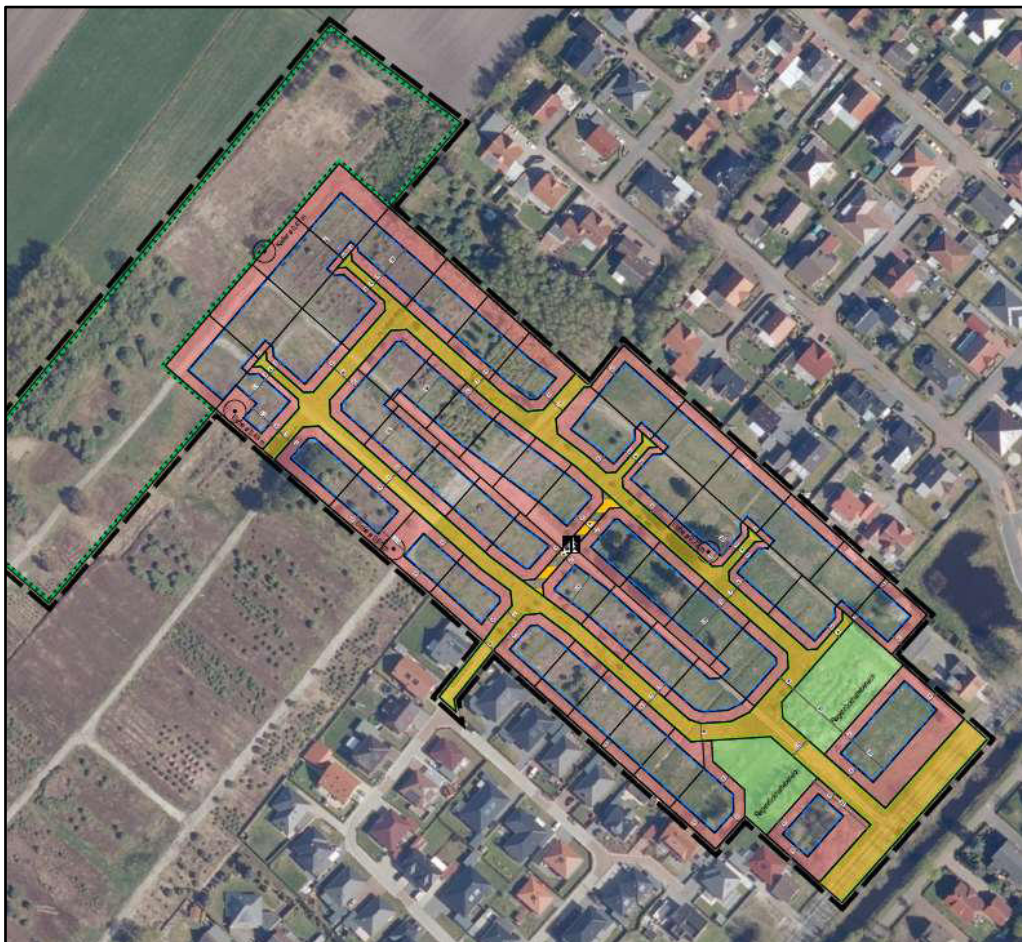
26122 Oldenburg

Auftragnehmer **Wessels und Grünfeld Ingenieurbau GmbH**

Böseler Straße 31

49681 Garrel

Bauvorhaben Erschließung des Bebauungsplan Nr.108 „Barßeler Moor - Hauptstraße“ in der Gemeinde Barßel



Inhaltsverzeichnis

| | | |
|----------|--|----------|
| 1 | Allgemeines | 1 |
| 1.1 | Planerische Beschreibung | 1 |
| 1.2 | Lage und Bedeutung im Straßennetz | 2 |
| 2 | Abschätzung Neuverkehr | 3 |
| 2.1 | Plangebiet / Nutzung | 3 |
| 2.2 | Ermittlung Wohneinheiten / Einwohner | 4 |
| 2.3 | Wege pro Einwohner | 4 |
| 2.4 | PKW / Besetzungsgrad | 5 |
| 2.5 | Verkehrserzeugung | 6 |
| 3 | Allgemeine Verkehrszunahme | 6 |
| 4 | Bewertung Verkehrsanlage | 7 |
| 5 | Zusammenfassung | 8 |



1 Allgemeines

Die IDB Oldenburg beabsichtigt die Erschließung des Bebauungsplanes Nr. 108 „Barßeler Moor Hauptstraße“ im Gemeindegebiet Barßel. Für den Bebauungsplan sollen die verkehrlichen Erfordernisse für die Erschließung und die verkehrliche Anbindung an das übergeordnete Wegenetz betrachtet werden

Für die verkehrliche Beurteilung des Bauvorhabens im öffentlichen Straßenraum sind die Durchführung Analyse des Wegenetzes und eine Berechnung des durch die Wohnbebauung erzeugten Verkehrsaufkommens erforderlich.

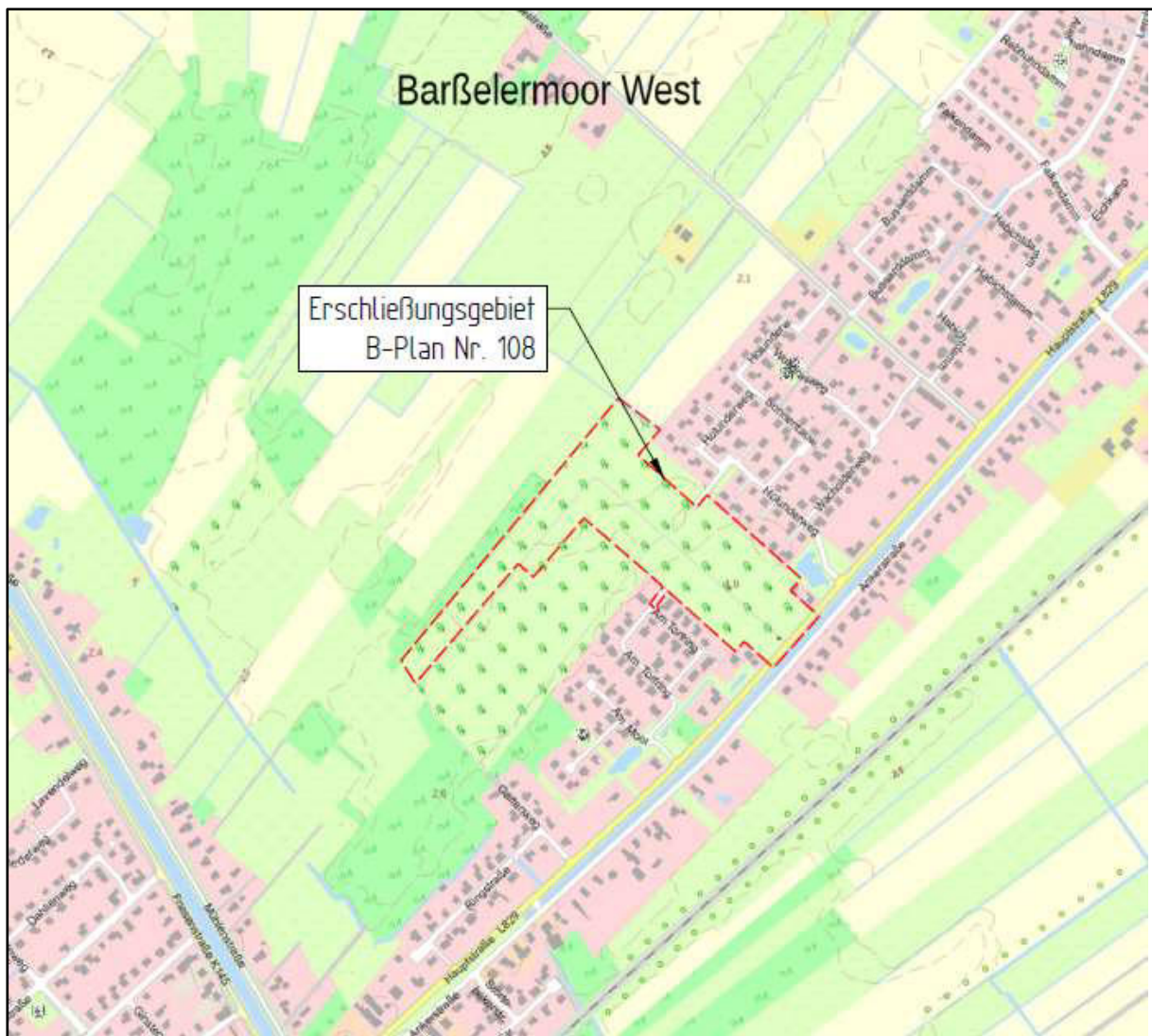


Abbildung 1: Übersicht Lage Plangebiet

1.1 Planerische Beschreibung

Das Plangebiet liegt im westlichen Ortsteil Barßeler Moor in der Ortschaft Barßel. In näherer Betrachtung liegt das Plangebiet mittig zwischen dem Zentrum Barßel und der Ortschaft

Elisabethfehn West. Geplant ist ein Wohngebiet mit ca. 83 WE. Zur verkehrlichen Erschließung ist die Herstellung einer Einmündung an die Landesstraße 829 „Hauptstraße“ vorgesehen. Der plangleiche Knotenpunkt dient als Hauptzufahrt zum Plangebiet.

Auf dieser Grundlage wurde der Bebauungsplan Nr. 108 aufgestellt. In den weiteren Planungsphasen erfolgen weitere Abstimmungsverfahren mit den zuständigen Behörden.

Grundlage dieses Gutachtens in die plangleiche Anbindung der Hauptzufahrt als Knotenpunktform an die Landesstraße 829. Hierzu kann die Anbindung als Knotenpunkt mit Linksabbiegespur oder als einfache Einmündung ohne Linksabbiegehilfe erfolgen.

1.2 Lage und Bedeutung im Straßennetz

Das Plangebiet liegt im Ortsteil Barßeler Moor. Die Entfernung zum Ortskern Barßel beträgt rd. 1 km. Die primäre Erschließung erfolgt über die Hauptstraße, bzw. in übergeordneter Funktion durch die Landestraße 829.

Aus dem Kartenwerk (NWSIB) der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr ergibt sich eine Belastung von rd. 6.200 Kfz/24 h auf der Landesstraße zwischen den Netzknoten 2812012 (Knoten Westmarkstraße / Hauptstraße) und dem Netzknoten 2812011 (Knoten Friesenstraße / Hauptstraße). Für den Hauptstrom in Richtung Barßel bzw. umgekehrt in Richtung Elisabethfehn werden 3.100 Kfz/24 h für die jeweilige Richtungsfahrbahn angenommen.

Für den zusätzlichen Verkehrs aus der geplanten Bebauung wird nachfolgend eine Abschätzung anhand verschiedener Faktoren vorgenommen.

Die Verkehrsbelastung für die Landesstraße 829:

DTV = 6.200 Kfz/24h
SV = 300 Fz/24h - 4,8 %

Die Landesstraße als Gesamtstrecke wird gem. RIN 2008 aufgrund der regionalen Verbindungsfunktion als LS III Regionalstraße eingestuft. Aufgrund der derzeitig außerörtlichen Lage würde der Streckenabschnitt gem. RAL 2012 als EKL III Straße zugeordnet werden.

Da sich aber bereits beidseitig eine kontinuierliche Bebauung entwickelt hat, gibt es seitens des Landkreises Cloppenburg das Bestreben, diesen Abschnitt der Landesstraße als innerörtliche Ortsdurchfahrt mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h umzustufen. Aufgrund dieser Tatsache erfolgt die Zuordnung der Straße in das Regelwerk RASSt 06 in die Straßenkategorie HS III angebaute Hauptverkehrsstraße (Siehe Bild 1 RASSt 06).

Mit der RASSt 06 als nunmehr maßgebendes Regelwerk für die verkehrliche Anbindung erfolgt aufgrund der ermittelten Verkehrsbelastung in und aus dem geplanten Wohngebiet die Abschätzung der Anbindungsform. Die Verkehrsstärke des abbiegenden Stroms in und aus



dem Wohngebiet sind maßgebliches Kriterium für eine Anbindung mit Linksabbiegehilfe oder als Anbindung durch eine einfache Einmündung.

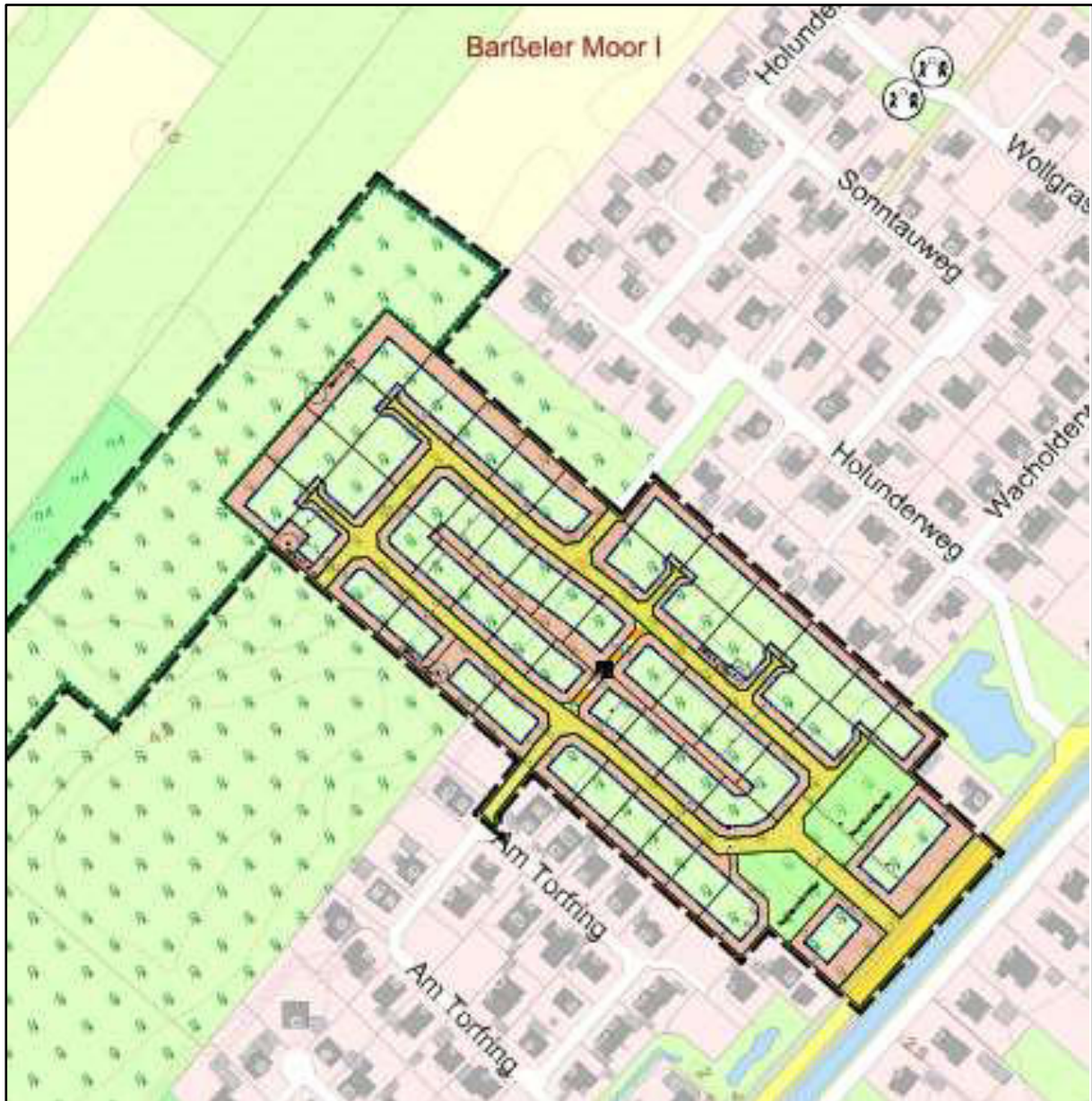


Abbildung 2: *Übersichtsplan Plangebiet*

2 Abschätzung Neuverkehr

2.1 Plangebiet / Nutzung

Die Städtebauliche Vorentwurf sieht für das Plangebiet eine Wohnnutzung vor. Geplant sind 51 Grundstücke (Einfamilienhäuser) mit max. 2 Wohneinheiten sowie 2 Bauflächen mit max. 14 Wohneinheiten. Erfahrungsgemäß werden bei den Grundstücken maximal 35 % mit 2 Wohneinheiten genutzt, daraus resultiert eine maximale Anzahl von 69 WE (51 Grundstücke x 1,35) aus den WA1 Bauflächen und 14 WE aus den WA2 Bauflächen.

Nach dem aktuellen Konzept werden somit 83 Wohneinheiten je nach Bebauung realisiert. Für den Rechnerischer Ansatz der Verkehrsschätzung wird der Wert 83 WE gewählt.

Grundlage für die Berechnung der Verkehrserzeugung von Wohngebieten bildet die Lage der Entwicklungsflächen mit Angabe der Anzahl der Wohneinheiten (WE) bzw. der Einwohner (EW).

2.2 Ermittlung Wohneinheiten / Einwohner

Im Folgenden werden die geplanten Wohneinheiten prozentual verteilt je nach Art der Wohneinheit in Relation zu Anzahl der Zimmer sowie daraus resultierend die Anzahl der Einwohner in dieser Einheit.

| Verteilung | Anzahl WE | Art der WE (Anzahl Zimmer) | EW/WE | Anzahl EW |
|------------|-----------|----------------------------|-------|------------|
| 65% | 54 | 3,5 - 4 | 3,5 | 189 |
| 25% | 21 | 2,5 - 3 | 2,5 | 53 |
| 5% | 4 | 1,5 - 2 | 1,5 | 6 |
| 5% | 4 | 1 | 1,0 | 4 |
| Summe | 83 | | | 252 |

Abbildung 3: Art der Bebauung, Anzahl der Wohneinheiten und Einwohner

Aufgrund der obigen geschätzten Verteilung ergeben sich in Summe 252 Einwohner für das Plangebiet, dies entspricht einem Mittelwert von rd. 3,04 Einwohner je Wohneinheit

Unter Zugrundelegung einer nach Art der Bebauung differenzierten Einwohnerzahl pro WE (Personen pro WE) und einer mittleren Anzahl von Wegen pro Person kann die Gesamtzahl der Wege der Bewohner berechnet werden. Für die Berechnung des Kfz-Aufkommens ist der Anteil der zu Fuß, mit dem Rad bzw. mit dem ÖPNV zurückgelegten Wege von Relevanz. Diese sind wiederum von der Lage des Gebietes zu vorhandenen Infrastruktureinrichtungen, zu Haltestellen des ÖPNV, etc. abhängig.

2.3 Wege pro Einwohner

Im Folgenden werden die zurück gelegten Wege und deren Häufigkeit durch die Einwohner abgeschätzt

| Art des Wohngebietes | Bandbreite |
|--------------------------------|--------------------------|
| —durchschnittliche Wohngebiete | 3,0 bis 3,5 Wege/Werktag |
| — neuere Wohngebiete | 3,5 bis 4,0 Wege/Werktag |

Abbildung 4: Wegehäufigkeit in Abhängigkeit von der Art des Wohngebietes

In Zentrumsnähe liegt die Wegehäufigkeit aufgrund einer höheren Angebotsvielfalt und dichter Bebauung eher am oberen Rand der Bandbreite oder höher. Werte am unteren Rand der

Bandbreite sind vornehmlich in peripheren Gebieten mit geringer Nahbereichsausstattung und niedriger Siedlungsdichte zu erwarten:

- bei Teilzeitbeschäftigung (Mittelwert: 4,0) höher als Vollzeitbeschäftigung (Mittelwert: 3,8)
- bei Schülern über 10 Jahren (Werte: 3,1 bis 3,6), Studenten (3,5 bis max. 5) und jungen Singles (Mittelwert 4,6) besonders hoch
- bei Senioren (Mittelwert 2,9) i.d.R. gering.

Wegehäufigkeit je Tag nach Bundesländern

| | | |
|-------------------------|-----|----------|
| — Deutschland insgesamt | 3,4 | Wege/Tag |
| — Niedersachsen | 3,5 | Wege/Tag |

Abbildung 5: Wegehäufigkeit für Deutschland nach Bundesländern

Wegehäufigkeit je Tag nach Ortsgrößenklassen

| | | |
|----------------------------|-----|----------|
| Ortsgröße | | |
| 50.001 bis 100.000 Einwoh- | 3,6 | Wege/Tag |
| 20.001 bis 50.000 Einwoh- | 3,5 | Wege/Tag |
| 5.001 bis 20.000 Einwoh- | 3,4 | Wege/Tag |

Abbildung 6: Wegehäufigkeit für Deutschland nach Ortsgrößenklassen

Für die Verkehrserzeugung des Plangebietes wurden daher **3,4 Wege** pro Tag gewählt und der Anteil der heimgebundenen Wege mit 90 % angenommen.

2.4 PKW / Besetzungsgrad

Für den Pkw-Besetzungsgrad liegen in den Literaturquellen je nach Fahrzeug unterschiedliche Angaben vor. Diese schwanken zwischen 1,2 und 1,9 Personen/Pkw.

| | | |
|------------------|-----|--------------|
| Einwohnerverkehr | 1,3 | Personen/Pkw |
|------------------|-----|--------------|

Abbildung 7: Pkw-Besetzungsgrad für alle Fahrtzwecke

Unterschieden nach Fahrtzwecken ergeben sich folgende Werte für den Pkw-Besetzungsgrad:

| | | |
|--------------------|-----|--------------|
| Berufsverkehr | 1,2 | Personen/Pkw |
| Ausbildungsverkehr | 1,7 | Personen/Pkw |
| Geschäftsverkehr | 1,1 | Personen/Pkw |
| Einkaufsverkehr | 1,5 | Personen/Pkw |
| Erledigung | 1,5 | Personen/Pkw |
| Freizeitverkehr | 1,9 | Personen/Pkw |
| Begleitung | 1,9 | Personen/Pkw |

Abbildung 8: Pkw-Besetzungsgrad in Abhängigkeit vom Fahrzweck

Für das Plangebiet wird eine Pkw-Besetzung von **1,4 Personen/Pkw** angenommen.

Für die nichtbewohnerbezogenen Fahrten werden folgende Annahmen getroffen:

| | |
|--------------------------------------|----------------------|
| Besucherfahrten | 25 % pro WE (0,2 WE) |
| Sonstige Fahrten (Ver- / Entsorgung) | 10 % des EW-Verkehrs |
| Wirtschaftsverkehr | 10 % des EW-Verkehrs |

Abbildung 9: Ansätze zur Ermittlung nichtbewohnerbezogenen Fahrten

In dem Plangebiet werden nach dem städtebaulichen Konzept 83 Wohneinheiten realisiert. Die Einwohner werden rd. 330 Kfz-Fahrten/24 h als Summe beider Richtungen erzeugen. Zu dieser Anzahl sind noch rd. 21 Fahrten für Besucher, 33 sonstige Fahrten (Ver- und Entsorgung) und 33 Fahrten des Schwerverkehrs hinzuzuaddieren. Insgesamt werden durch die Ausweisung des Wohngebietes 417 Kfz/24 h als Summe beider Richtungen erzeugt.

2.5 Verkehrserzeugung

Aus der Anlage 1 zum Gutachten geht hervor, dass eine Verkehrsbelastung von insgesamt rd. 417 Kfz /24 h aus dem Plangebiet erzeugt wird. Auf einen Prognosehorizont von 15 Jahren und einer mittleren jährlichen Zunahme von 0,20% ergibt sich für das Jahr 2035 eine Verkehrsbelastung von 430 Fahrzeugen.

Aufgrund der mittigen Lage des Baugebietes zwischen den Ortzentren Elisabethfehn und Barßel ist anzunehmen, dass die Verteilung in und aus dem Gebiet über den Tag verteilt relativ ausgeglichen ist. Da die Ortschaft Barßel als Grundzentrum mit einer höheren Vielfalt an Versorgung und Freizeit bietet, wird die Verkehrsteilung in Richtung Barßel mit 60 % stärker angenommen und in Richtung Elisabethfehn mit den verbleibenden 40 % etwas geringer angesetzt.

Die räumliche Verteilung des Wohngebietsverkehrs ist in der Anlage 2 dargestellt.

Sowohl nördlich als auch südlich des neuen Wohngebietes, liegen Einkaufszentren sowie Lebensmittelmärkte. Lediglich im Norden sind zusätzlich Drogeriemärkte zur Versorgung mit anderweitigen Gütern für den täglichen Bedarf sowie ärztlicher Versorgung. In unmittelbarer Nähe (ca. 350 m) des Wohngebietes gibt es ebenfalls im Norden eine Haltestelle (Buswendeanlage) mit regelmäßigen Buslinienverkehr sowie der innergemeindliche Anrufbus Mobil Plus als weitere Beförderungsmöglichkeit durch den ÖPNV.

3 Allgemeine Verkehrszunahme

Im Rahmen der Verkehrsprognose wird abgeschätzt, wie sich das gegenwärtige Verkehrsgeschehen infolge von Veränderungen der Flächennutzung, der Motorisierung, der

Verhaltensmuster der Bevölkerung sowie des Angebotes an Verkehrswegen voraussichtlich verändern wird. Dazu ist die Entwicklung von Motorisierung und Fahrleistungen, bezogen auf ein Prognosejahr, abzuschätzen. Im Rahmen des vorliegenden Gutachtens wird das Jahr 2035 als Planungshorizont festgelegt.

Für die Ermittlung der bis zum Prognosejahr 2035 zu erwartenden Verkehrsentwicklung werden die Shell-Szenarien aus dem Jahr 2014 herangezogen. Die Wirtschaftsanalysen der Shell Deutschland Oil GmbH mit ihren Abschätzungen der Verkehrsentwicklung beziehen sich auf das gesamte Bundesgebiet und die Prognosehorizonte 2025 und 2040.

| Bezugsjahr | 2014 | 2025 | 2040 |
|--|----------------|----------------|----------------|
| Bevölkerung | ca. 81.000.000 | ca. 79.400.000 | ca. 77.000.000 |
| Pkw-Bestand | 44.200.000 | 45.200.000 | 42.700.000 |
| Fahrleistung/Pkw | 13.800 | 13.850 | 13.600 |
| Gesamtfahrleistung in Mio km/Jahr | 610.000 | 626.000 | 580.000 |
| Faktor für die Veränderung der Gesamtfahrleistung: | | 1,0262 | 0,9508 |

Abbildung 10: Veränderung der PKW-Jahresfahrleistung (Quelle; Shell Pkw-Szenarien 2014)

Für die Bundesrepublik Deutschland ergeben sich die in der Abbildung dargestellten Faktoren für die Veränderung der Jahresfahrleistung. Bis 2025 wird die Jahresfahrleistung noch um 2,6 % auf ca. 626 Mrd. km /Jahr gegenüber heute ansteigen, danach jedoch eine rückläufige Tendenz aufweisen und im Jahr 2030 in etwa das Niveau von heute erreichen (siehe Abb. 9 Faktoren für die Veränderung der Gesamtfahrleistung — von 2020 bis 2025: + 2,6% und — von 2025 bis 2035: -0,95 %). Daraus ergibt sich eine gemittelte jährlich Zunahme von 0,23 % ($(5 \times 2,6 + 10 \times -0,95)/15$).

Als Ergebnis aus den SHELL-Szenarien zwischen dem Analysejahr 2020 und 2035 resultiert eine allgemeine Verkehrsentwicklung, die unter 1 % liegt. Im vorliegenden Gutachten wird aufgrund der Prognoseannahmen für das Wohngebiet eine Zunahme von **0,20%** auf das umliegende Verkehrsnetz angenommen, bzw. **3,0 %** für die Gesamtzunahme.

4 Bewertung Verkehrsanlage


Sowohl für die Landesstraße als auch für das Baugebiet liegen Zahlen tägliche Verkehrsbelastung vor. Die Landesstraße hat eine verkehrliche Belastung von 6.200 Kfz/24h, das neue Baugebiet erzeugt eine zusätzliche Belastung von 417 Kfz/24h. Dies entspricht einer Zunahme von 6,7 % auf den durchgehenden Verkehr für beide Fahrtrichtungen.

Zur Ableitung und Einschätzung einer geeigneten Knotenpunktform wird jeweils der Spitzenwert je Stunde zugrunde gelegt. Dazu werden jeweils 10 % der 24-stündigen Tagesbelastung als Bemessungswert angesetzt.

Für die Landesstraße 829 ergibt dies einen Wert von 310 Kfz/h für den maßgebenden Hauptstrom und für das Baugebiet 42 Kfz/h als Summe für abbiegende und einbiegende Fahrzeuge. Die 42 Kfz pro Stunde werden zu gleichen Teilen als abbiegender Verkehr in das Baugebiet bzw. analog als einbiegender Verkehr auf die Landesstraße angesetzt. Die Stärke des Linksabbieger q_L beträgt somit 21 Kfz/h.

Aufgrund der geringen Stärke des Linksabbiegers von **21 Kfz/h** und **310 Kfz/h** für eine Fahrtrichtung des Hauptstroms ergibt sich aus der Tabelle 44 der RAS 06 keine weiteren baulichen Maßnahmen zur Erschließung des Wohnbaugebietes. Der Anschluss kann über eine plangleiche Einmündung an die Hauptstraße erfolgen. Ein leistungsfähiger Verkehrsfluss kann aufgrund der zu erwartenden Verkehrsmengen gewährleistet werden.

| | Stärke der Linksabbieger q_L [Kfz/h] | Verkehrsstärke des Hauptstroms MSV [Kfz/h] | | | | | | |
|--------------------------------|--|--|-----|-----|----------|-----|-----|-------|
| | | 100 | 200 | 300 | 400 | 500 | 600 | > 600 |
| Angebaute Hauptverkehrsstraße | > 50 | | | | 310 Fz/h | | | |
| | 20 ... 50 | 21 Fz/h | | | | | | |
| | < 20 | | | | | | | |
| Anbaufreie Hauptverkehrsstraße | > 50 | | | | | | | |
| | 20 ... 50 | | | | | | | |
| | < 20 | | | | | | | |



Keine bauliche Maßnahme Aufstellbereich Linksabbiegestreifen

Abbildung 11: RAS 06, Tab. 44 Einsatzbereiche für Linksabbiegestreifen

5 Zusammenfassung

Der städtebauliche Entwurf sieht voraussichtlich 83 Wohneinheiten in Form von Ein- bis Zweifamilienhäuser vor. Im geringen Maß sind auf Mehrfamilienhäuser zulässig. Für die Verkehrliche Beurteilung wurde der aktuelle B-Plan-Entwurf zu Grunde gelegt.

Die Landesstraße 829 (Hauptstraße) wird im Bereich des Wohnbaugebietes mit 6.200 Kfz/24 h befahren. Durch das geplante Wohnbaugebiet werden 417 Kfz/24 h zusätzlich erzeugt. Das resultiert eine Gesamtbelastung von 6.617 Kfz/ 24 h auf der Hauptstraße. In der Gesamtbetrachtung ist das eine Zunahme von 6,7 %.

Der jeweilige Spitzenwert je Stunde aus dem Wohnbaugebiet liegt bei 42 Kfz/h bzw. 21 Kfz/h für den ab du einbiegenden Verkehr. Gemäß aktuellem Regelwerk sind somit weitere bauliche Maßnahmen in Form von Linksabbiegehilfen nicht erforderlich. Die verkehrliche Anbindung kann über eine normale Einmündung gemäß dem Musterblatt der niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr erfolgen.

Die hierzu erforderliche Detailplanung sollte im Zuge der weiteren Planungsphasen mit den zuständigen Behörden abgestimmt werden.

Eine entsprechende Vereinbarung zwischen der niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr und dem Vorhabenträger ist abzuschließen.

Bearbeitet: Garrel 11.02.2022

Abbildungsverzeichnis:

| | |
|--|---|
| Abbildung 1: <i>Übersicht Lage Plangebiet</i> | 1 |
| Abbildung 2: <i>Übersichtsplan Plangebiet</i> | 3 |
| Abbildung 3: <i>Art der Bebauung, Anzahl der Wohneinheiten und Einwohner</i> | 4 |
| Abbildung 4: <i>Wegehäufigkeit in Abhängigkeit von der Art des Wohngebietes</i> | 4 |
| Abbildung 5: <i>Wegehäufigkeit für Deutschland nach Bundesländern</i> | 5 |
| Abbildung 6: <i>Wegehäufigkeit für Deutschland nach Ortsgrößenklassen</i> | 5 |
| Abbildung 7: <i>Pkw-Besetzungsgrad für alle Fahrtzwecke</i> | 5 |
| Abbildung 8: <i>Pkw-Besetzungsgrad in Abhängigkeit vom Fahrzweck</i> | 6 |
| Abbildung 9: <i>Ansätze zur Ermittlung nichtbewohnerbezogenen Fahrten</i> | 6 |
| Abbildung 10: <i>Veränderung der PKW-Jahresfahrleistung (Quelle; Shell Pkw-Szenarien 2014)</i> | 7 |
| Abbildung 11: <i>RASt 06, Tab. 44 Einsatzbereiche für Linksabbiegestreifen</i> | 8 |

Anlagen:

- Berechnung Verkehr
- Übersichtsplan 1-1.000 Knotenpunktströme
- Übersichtsplan Verkehrsbelastung

Verkehrsberechnung

| | | | |
|----------------------|---|----------------------|---|
| Auftraggeber: | IDB Oldenburg Neuscharreler Straße 1 26169 Friesoythe | Ansprechpart. | Hanno Pinne Tel.: 0441 230 7312 mail: hanno.pinne@lzo.com |
|----------------------|---|----------------------|---|

Bauvorhaben Erschließung Wohngebiet B-Plan Nr. 108 "Barßeler Moor Hauptstraße"

Eingabedaten **Ermittlung Verkehrserzeugung**

| Nutzung | | Wohngebiet | | | | | |
|--|--|----------------|----------------|--------------------|-----------|----------------|---|
| A1 | Wohneinheiten | WE | 83 | | | | |
| A2 | Einwohner je Wohneinheit | Pers./WE | 3,04 | | | | |
| A | Summe Einwohner [A1 x A2] | Pers. | 252 | | | | |
| Einwohnerverkehr | | | | | | | |
| B1 | Wege je Einwohner | Wege/Pers.*24h | 3,4 | | | | |
| B2 | Fahrten Gesamt [A x B1] | Wege/24h | 857 | | | | |
| B3 | Anteil heimgebundener Wege | % | 90% | | | | |
| B4 | Anzahl heimgebundener Wege [B2 x B3] | Wege/24h | 771 | | | | |
| B5 | MIV- Anteil | % | 60% | | | | |
| B6 | Pkw-Besetzungsgrad | Pers./Kfz | 1,4 | | | | |
| B | Anz. Kfz-Fahrten je Tag (Quell- und Zielverkehr) | Kfz/24h | 330 | | | | |
| B7 | Quellverkehr [B / 2] | Kfz/24h | 165 | | | | |
| B8 | Zielverkehr [B / 2] | Kfz/24h | 165 | | | | |
| Besucherverkehr | | | | | | | |
| C1 | Besucherverkehr (in % je WE) | % | 25% | | | | |
| C | Anz. Kfz-Fahrten je Tag (Quell- und Zielverkehr) [A1 x C1] | Kfz/24h | 21 | | | | |
| C2 | Quellverkehr [C / 2] | Kfz/24h | 11 | | | | |
| C3 | Zielverkehr [C / 2] | Kfz/24h | 10 | | | | |
| Sonstige Fahrten | | | | | | | |
| D1 | sonst. Fahrten (in % vom Einwohnerverkehr) | % | 10% | | | | |
| D | Anz. Kfz-Fahrten je Tag (Quell- und Zielverkehr) [B x D1] | Kfz/24h | 33 | | | | |
| D2 | Quellverkehr [D / 2] | Kfz/24h | 17 | | | | |
| D3 | Zielverkehr [D / 2] | Kfz/24h | 16 | | | | |
| Wirtschaftsverkehr | | | | | | | |
| E1 | Lkw-Fahrten (in % vom Einwohnerverkehr) | Lkw/24h | 10% | | | | |
| E2 | MIV- Anteil | % | 100% | | | | |
| E | Anz. Lkw-Fahrten je Tag (Quell- und Zielverkehr) [B x E1 x E2] | Lkw/24h | 33 | | | | |
| E3 | Quellverkehr [E / 2] | Lkw/24h | 17 | | | | |
| E4 | Zielverkehr [E / 2] | Lkw/24h | 16 | | | | |
| Gesamtverkehr (Einwohner-, Besucher- und Wirtschaftsverkehr) des Wohngebietes | | | | | | | |
| F | Sum. aller Kfz-Fahrten je Tag (Quell- / Zielverkehr) [B+C+D+E] | Kfz/24h | 417 | | | | |
| F1 | Quellverkehr [F / 2] | Kfz/24h | 209 | | | | |
| F2 | Zielverkehr [F / 2] | Kfz/24h | 208 | | | | |
| F3 | Schwerverkehrsanteil [E] | Lkw/24h | 33 | | | | |
| F4 | Schwerverkehr [E x 100 / F] | % | 7,9% | | | | |
| F5 | Spitzenwert je Stunde [F x 0,1] | Kfz/h | 42 | | | | |
| Prognoseberechnung / -abschätzung | | | | | | | |
| | Erhebungsjahr | 2022 | Prognosejahr | 2037 | Jahre | 15,00 | a |
| G | DTV Ausgangswert | 417 | Kfz/24h | | | | |
| | Jähr. Zunahme i. Mittel | 0,2000 | % | Zunahme . Zeitraum | 3,00 | % | |
| G1 | DTV Prognosewert | 430 | Kfz/24h | SV-Anteil | 34 | Lkw/24h | |

Verkehrsberechnung
Auftraggeber: IDB Oldenburg
 Neuscharreler Straße 1
 26169 Friesoythe

Ansprechpart.

 Hanno Pinne
 Tel.: 0441 230 7312
 mail: hanna.pinne@lzo.com

Bauvorhaben Erschließung Wohngebiet B-Plan Nr. 108 "Barbeler Moor Hauptstraße"
Eingabedaten**Zusammenstellung Verkehrsdaten**

Nutzung

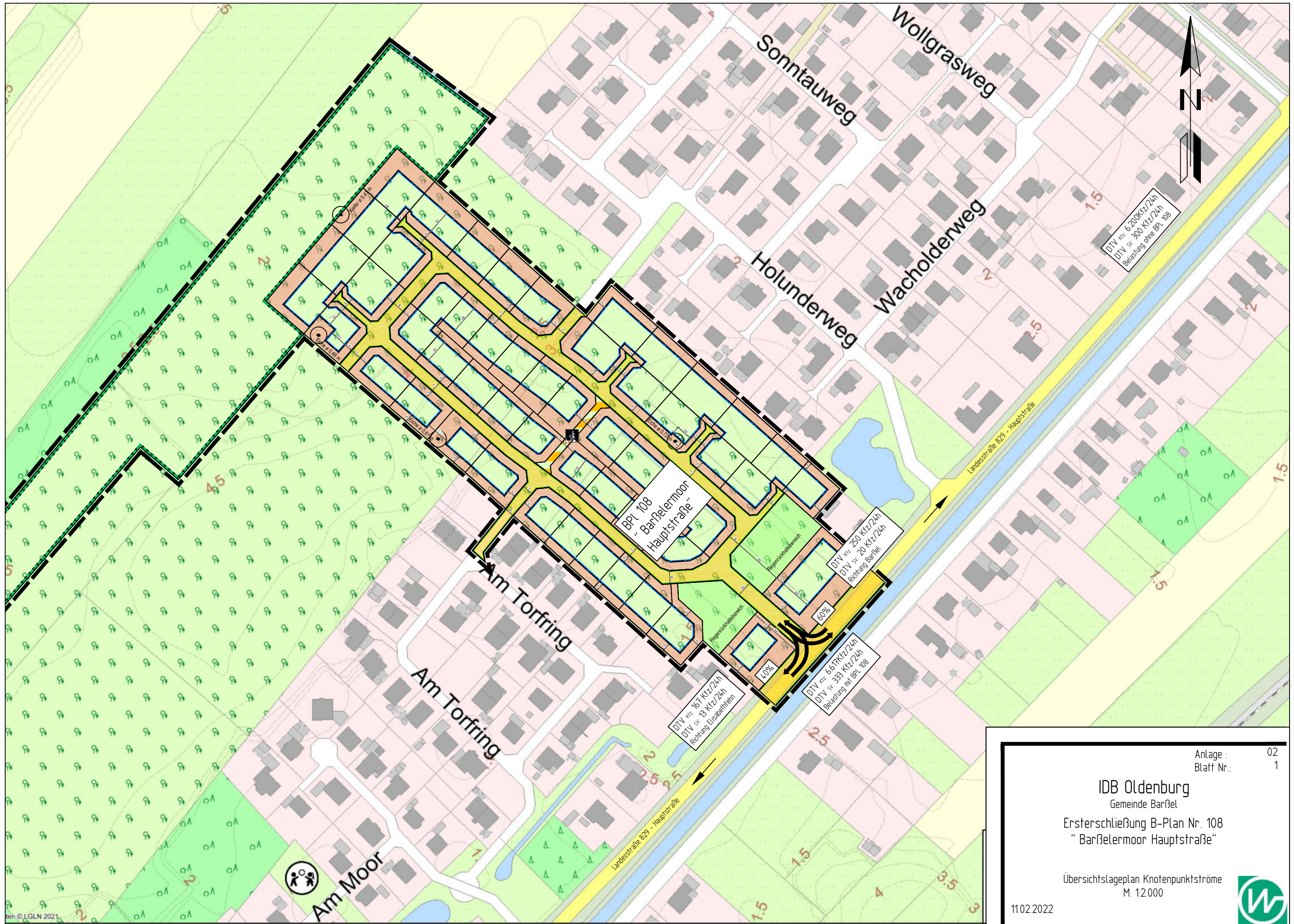
Wohngebiet

| Zeit | Kfz | Pkw | Lkw >3,5 t | Verteilung | Jahr 2022 | DTV-Werte |
|---------------------------|-----|---------|------------|------------|-----------|-----------|
| 00:00 -24:00 | 417 | 384 | 33 | | | |
| Umrechnung > 2,8 t Faktor | | | 1,4 | | | |
| 00:00 - 24:00 | 417 | 371 | 46 | 100% | | |
| 06:00 - 22:00 | 400 | 356 | 44 | 95,9% | | |
| 22:00 - 06:00 | 17 | 15 | 2 | 4,1% | | |
| Mt | 25 | 23 | 2 | 0,06 | | |
| Pt | | 92,00% | 8,00% | SV= 9,0% | | |
| Mn | 5 | 5 | 0 | 0,011 | | |
| Pn | | 100,00% | 0,00% | SV= 10,0% | | |

| Zeit | Kfz | Pkw | Lkw >3,5 t | Verteilung | Jahr 2037 | DTV-Werte |
|---------------------------|-----|---------|------------|------------|-----------|-----------|
| 00:00 - 24:00 | 430 | 396 | 34 | | | |
| Umrechnung > 2,8 t Faktor | | | 1,4 | | | |
| 00:00 - 24:00 | 430 | 382 | 48 | 100% | | |
| 06:00 - 22:00 | 416 | 370 | 46 | 96,7% | | |
| 22:00 - 06:00 | 14 | 12 | 2 | 3,3% | | |
| Mt | 26 | 24 | 2 | 0,06 | | |
| Pt | | 92,31% | 7,69% | SV= 9,0% | | |
| Mn | 5 | 5 | 0 | 0,011 | | |
| Pn | | 100,00% | 0,00% | SV= 10,0% | | |

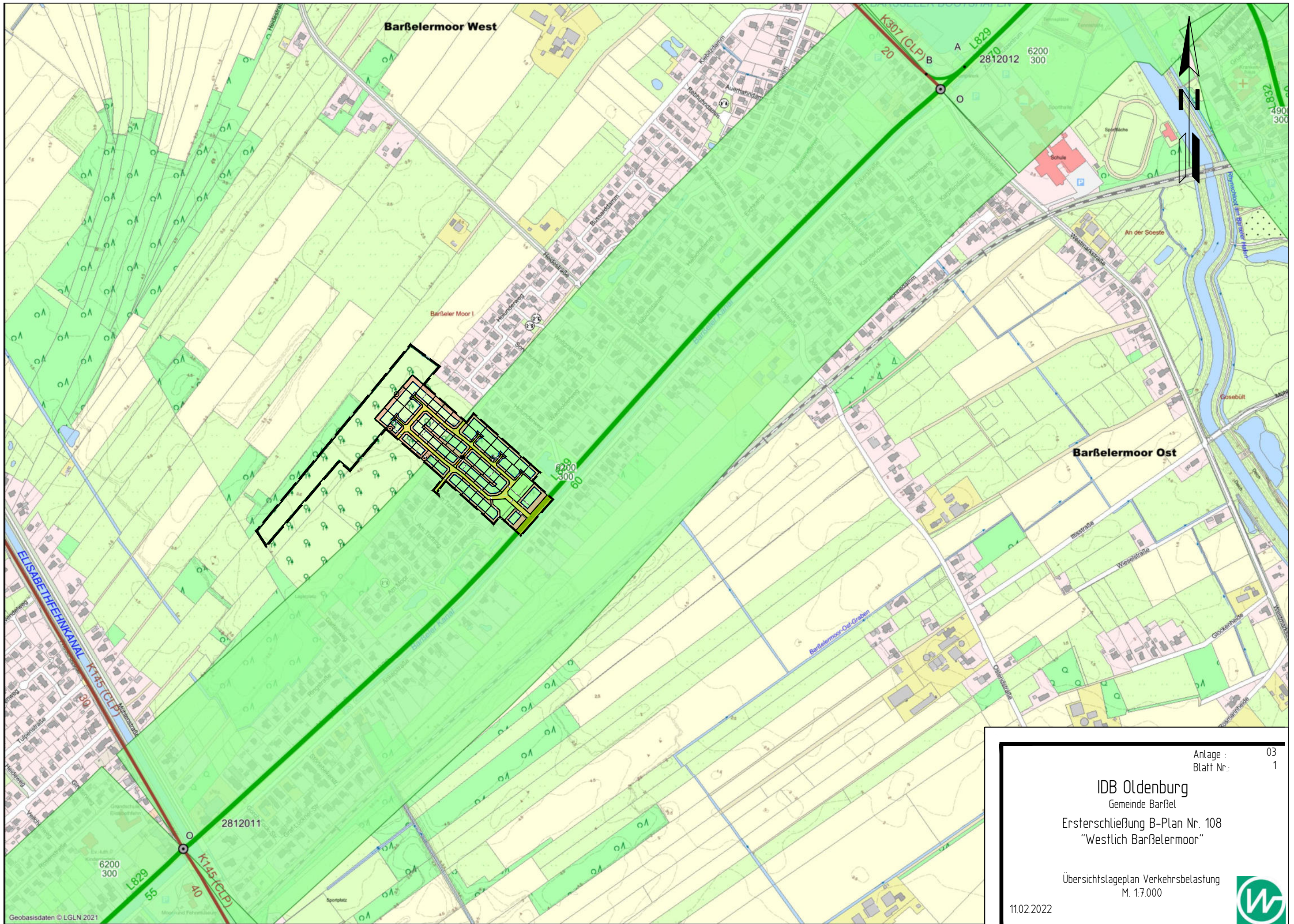
Hinweis
 Die obigen Daten dienen als Grundlage für die Anbindung an des Wohnbaugebites
 an die Landesstraße

Dieser(n) Unterlage/Plan darf ohne vorherige Genehmigung des Erstellers nicht veröffentlicht, vervielfältigt oder geändert, noch für ein anderes Bauvorhaben genutzt werden, als für das, dass auf dem Plankopf ausgewiesen ist.



| | |
|--|----|
| Anlage : | 02 |
| Blatt Nr.: | 1 |
| IDB Oldenburg Gemeinde Barbel | |
| Ersterschließung B-Plan Nr. 108 "Barbielermoor Hauptstraße" | |
| Übersichtslageplan Knotenpunktströme M. 1:2.000 | |
| 11.02.2022 | |

Dieser(n) Unterlage/Plan darf ohne vorherige Genehmigung des Erstellers nicht veröffentlicht, vervielfältigt oder geändert, noch für ein anderes Bauvorhaben genutzt werden, als für das, dass auf dem Plankopf ausgewiesen ist.



| | |
|--|----|
| Anlage : | 03 |
| Blatt Nr.: | 1 |
| IDB Oldenburg Gemeinde Barßel | |
| Ersterschließung B-Plan Nr. 108 "Westlich Barßelermoor" | |
| Übersichtslageplan Verkehrsbelastung M. 1:7.000 | |
| 11.02.2022 | |