

Stadt Oldenburg
Ideenwerkstatt Cloppenburger Straße

– Bericht zum Projekt Nr. 18071 –

Auftraggeber:
Stadt Oldenburg

Auftragnehmer:
SHP Ingenieure
Plaza de Rosalia 1
30449 Hannover
Tel.: 0511.3584-450
Fax: 0511.3584-477
info@shp-ingenieure.de
www.shp-ingenieure.de

Moderation Ideenwerkstatt:
TOLLERORT entwickeln & beteiligen
Mone Böcker & Anette Quast GbR
Palmaille 96
22767 Hamburg
Tel.: 040.3861-5595
mail@tollerort-hamburg.de
www.tollerort-hamburg.de

Projektleitung:
Prof. Dr.-Ing. Wolfgang Haller

Bearbeitung:
Dipl.-Ing. Kathrin Gerland
Imke Thiele M.A.

Hannover, Juli 2019

1	Problemstellung und Zielsetzung	1
2	Städtebauliche und verkehrliche Anforderungen	3
2.1	Straßenräumliche Situation	3
2.2	Vorhandener Baumbestand	11
2.3	Fließender Kraftfahrzeugverkehr	13
2.4	Ruhender Kraftfahrzeugverkehr	14
2.5	Öffentlicher Personennahverkehr	16
2.6	Radverkehr	20
2.7	Fußverkehr	24
2.8	Unfälle	26
2.9	Mängel und Potenziale	27
2.10	Ziele der Umgestaltung	27
3	Planungskonzepte	29
3.1	Konzept Rad- und Fußverkehr	29
3.2	Konzept Fließender Kraftfahrzeugverkehr	31
3.3	Konzept Ruhender Kraftfahrzeugverkehr	33
3.4	Konzept Öffentlicher Personennahverkehr	34
3.5	Konzept Gestaltung und Begrünung	36
4	Entwurfs- und Gestaltungskonzepte	37
4.1	Querschnittgestaltung – alternative Lösungsansätze	37
4.2	Gestaltungsvorschläge	40
4.2.1	Variantenentwicklung	40
4.2.2	Abschnitt A – gewerblich	43
4.2.3	Abschnitt B1 – Mischnutzung (Friedhof)	46
4.2.4	Abschnitt B2 – Mischnutzung (Renault)	48
4.2.5	Abschnitt C – EWE + geschäftlich	50
4.2.6	Abschnitt D – JVA + geschäftlich	55
4.2.7	Abschnitt E – Ortseinfahrt	57
4.2.8	Begrünung – Baumbestand	60
5	Öffentlichkeitsbeteiligung – Ideenwerkstätten	61
6	Fazit und Empfehlungen	62

Anhang:

- Gestaltungsvarianten Abschnitte B, C
- Beispielfotos:
Dreistreifiger Fahrbahnquerschnitt
Geschäftsbereich, Boulevard

1 Problemstellung und Zielsetzung

Die Cloppenburger Straße ist eine verkehrlich sehr stark belastete Radiale im Süden der Stadt Oldenburg mit heterogener Bebauung und Nutzung. Neben Wohnen und Dienstleistungen ist die Funktion als zentraler Versorgungsbereich des Stadtteils Kreyenbrück hervorzuheben. Als eine weitere Besonderheit ist die Anbindung des überregional bedeutsamen Klinikums Oldenburg zu nennen. Durch eine neue Verbindungsstraße zwischen der Cloppenburger Straße und der Straße An den Voßbergen soll die Erschließung verbessert werden¹.

Die städtebauliche Qualität des Umfeldes ist von großen Defiziten geprägt. Die Cloppenburger Straße wird überwiegend als stark befahrene, vom Kraftfahrzeugverkehr dominierte, stauanfällige Straße wahrgenommen. Die Kommunalpolitik sieht deshalb Handlungsbedarf sowohl in Bezug auf die unbefriedigende verkehrliche Situation, als auch auf die städtebauliche Funktion der Straße als lebendiges Stadtteilzentrum. Planungsanlass ist die absehbare Erneuerung der Regen- und Schmutzwasserkanäle.

Eine nicht-öffentliche Auftaktveranstaltung zur Konkretisierung des Arbeitsprogramms wurde bereits im Juni 2017 durchgeführt. Im Ergebnis wurde vereinbart, eine Ideenwerkstatt durchzuführen mit dem Ziel, ein Konzept zur künftigen Gestaltung der Cloppenburger Straße zu entwickeln, das einen breiten Konsens in der Bevölkerung aufweist.

Betrachtet wurde der etwa 2,35 km lange Abschnitt zwischen der BAB 28 im Norden und der Sandkruger Straße im Süden (Abb. 1). Der Beteiligungsprozess in Form von drei Ideenwerkstätten wurde vom Büro für Moderation und Kommunikation TOLLERORT entwickeln & beteiligen, Hamburg, moderiert.

¹ SHP Ingenieure
Verkehrsbedeutung einer neuen Verbindungsstraße zwischen der Cloppenburger Straße und der Straße An den Voßbergen, Hannover 2018

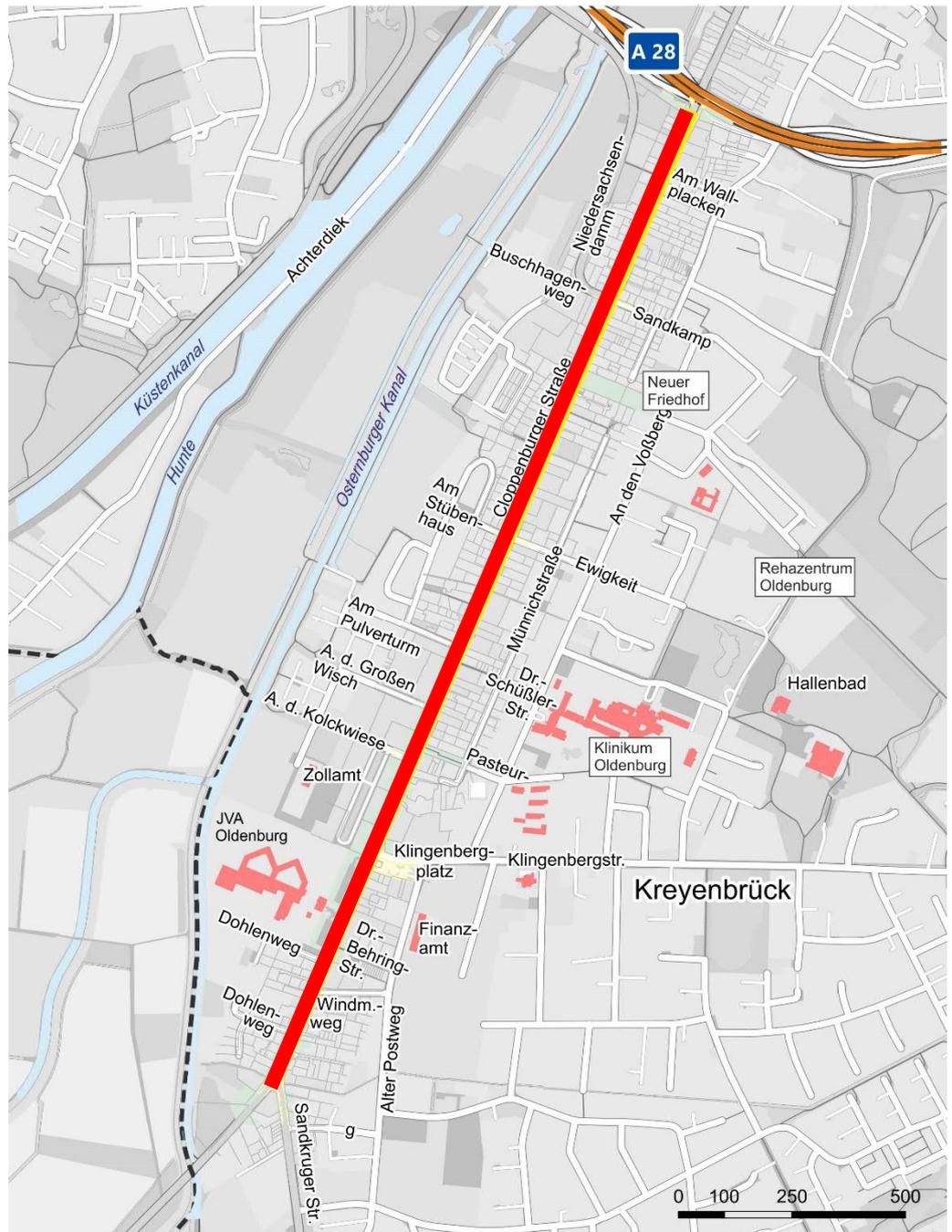


Abb. 1 Untersuchungsbereich Cloppenburg Straße (Länge 2.350 m)

2 Städtebauliche und verkehrliche Anforderungen

2.1 Straßenräumliche Situation

Der Untersuchungsbereich der Cloppener Straße verläuft geradlinig zwischen der BAB A 28 im Norden und der Einmündung der Sandkruger Straße im Süden und weist vielfältige Umfeldnutzungen auf (Abb. 2). Beidseitig grenzen rückwärtige Wohngebiete an, die auf der Westseite durch den Osterburger Kanal begrenzt werden. Östlich der Cloppener Straße gibt es außer dem Klinikum mehrere Schulen.

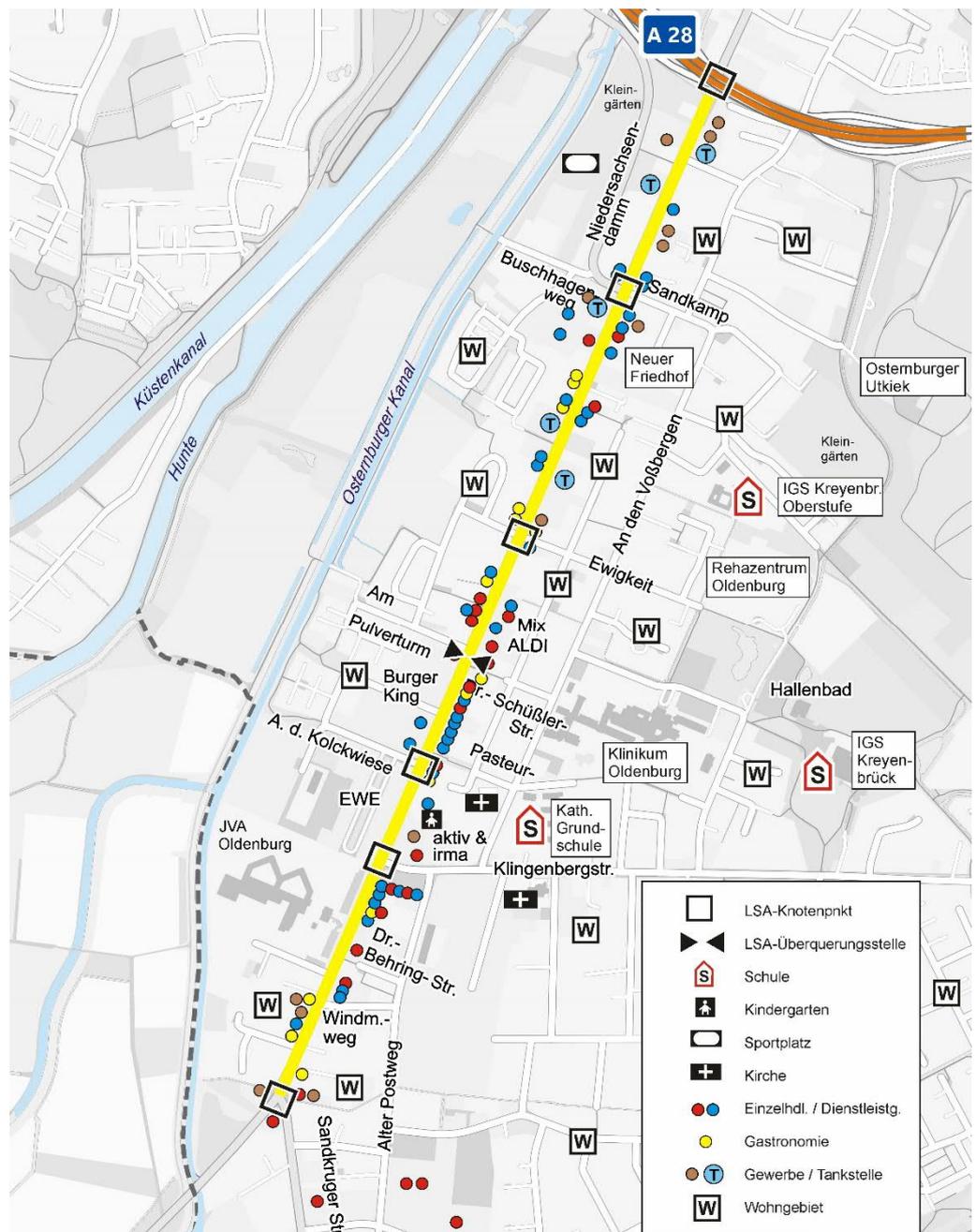


Abb. 2 Wesentliche Umfeldnutzungen

Anhand der jeweiligen Randbebauung, der Nutzungen und des Straßenquerschnittes kann der Untersuchungsbereich in fünf Abschnitte gegliedert werden (Abb. 3).

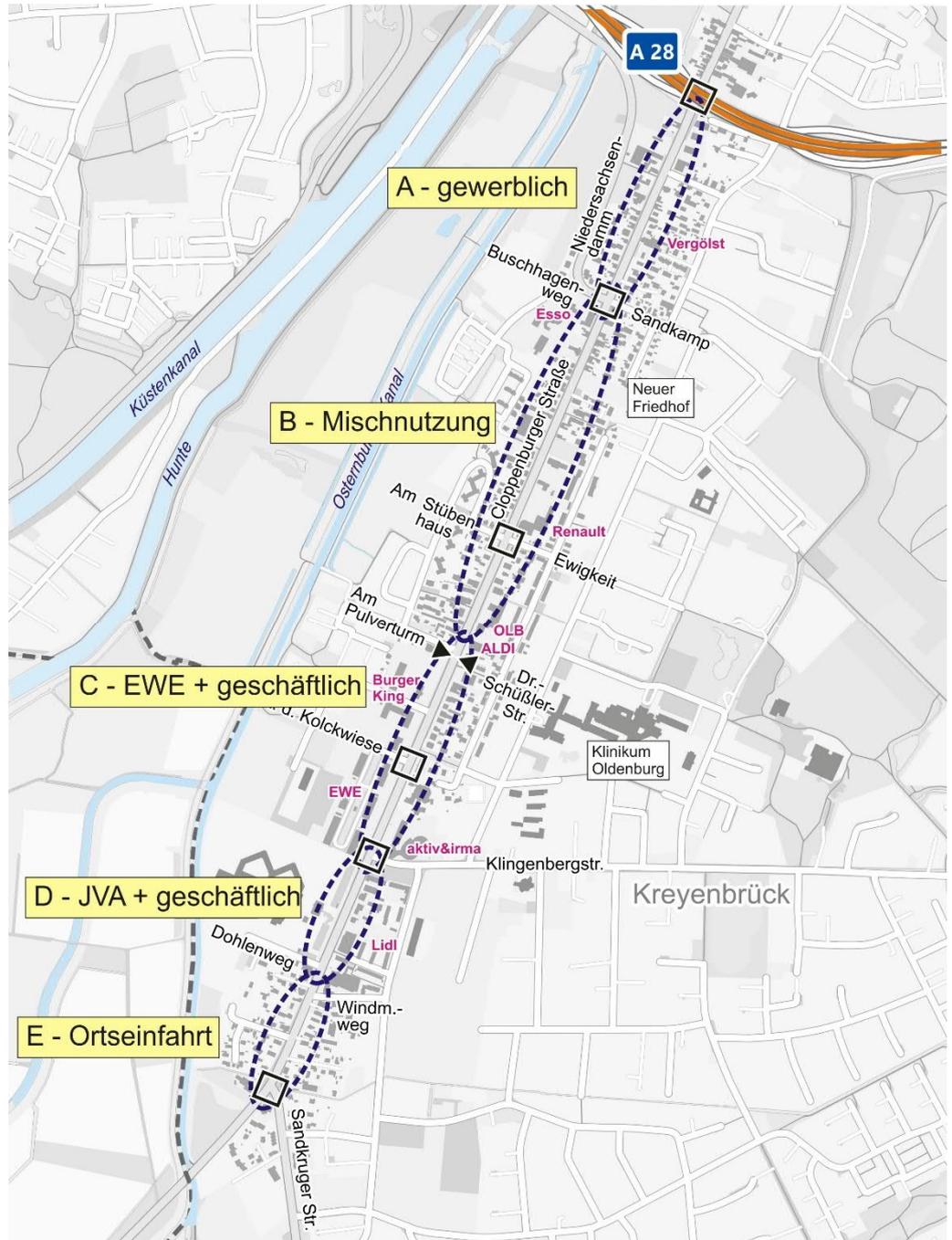


Abb. 3 Abschnittsbildung nach Randbebauung, Nutzungen und Straßenquerschnitt)

Im Folgenden werden die Abschnitte von Norden nach Süden erläutert:

Abschnitt A – gewerblich

Der nördliche Abschnitt zwischen der BAB A 28 und Buschhagenweg/Sandkamp wird durch gewerbliche und Kfz-bezogene Nutzungen geprägt. Der Bereich weist eine lückenhafte, alleeartige Begrünung auf.

Die Fahrbahn ist dreistreifig mit langem Linksabbiegestreifen in Richtung BAB-Auffahrt Nordwest. Auf der Westseite sind zwei längere Parkstreifen angeordnet. Nördlich der Tankstelle Jet ist die Fahrbahn für einen Busfahrstreifen in Richtung stadteinwärts aufgeweitet. Die Seitenräume sind meistens schmal. Beidseitig verlaufen schmale Radwege (Abb. 4).

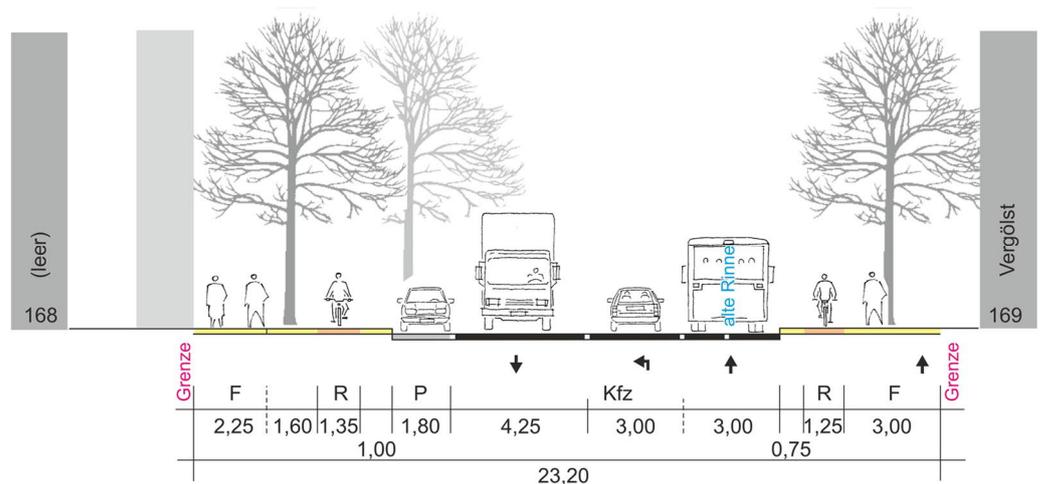


Abb. 4 Abschnitt A – gewerblich

Abschnitt B – Mischnutzung

Der Abschnitt zwischen Buschhagenweg/Sandkamp und Am Pulverturm weist Mischnutzung mit Geschäften, Dienstleistungen, Gastronomie, Praxen und drei Tankstellen auf. Auf der Ostseite grenzt hinter einer Mauer der Neue Friedhof an. Eine gewisse Zentralität besteht im Südosten im Bereich Mix Markt, OLB und Aldi.

Die Fahrbahn weist den charakteristischen schmalen, in wechselnder Richtung genutzten Mittelstreifen auf, der zum Linksabbiegen in die Grundstücke dient. Da der Mittelstreifen nur abmarkiert ist, wird er teilweise von großen Fahrzeugen in Längsrichtung mitbenutzt. Beidseitig grenzen sehr schmale Parkstreifen an. Der schmale östliche Gehweg wird durch zahlreiche alte Bäume eingengt (Abb. 5; vgl. Ziff. 2.2).

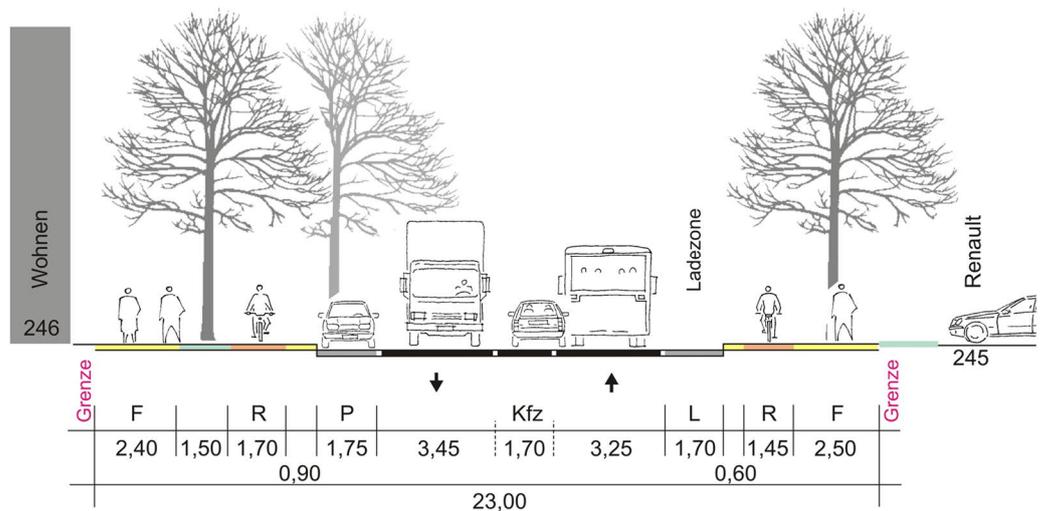


Abb. 5 Abschnitt B – Mischnutzung

Abschnitt C – EWE + geschäftlich

Zwischen Am Pulverturm und Klingenbergstraße erstreckt sich der Hauptgeschäftsbereich, der im Nordosten durch einheitliche Bebauung mit privaten Vorflächen, die als Vorgärten oder zum Parken genutzt werden, geprägt ist. Auf der Westseite grenzt abgerückt liegende, offene und einheitliche Bebauung (EWE; Apotheke, Burger King) hinter teilweise doppelten Baumreihen an. Auf der Ostseite gibt es dagegen nur einige Einzelbäume.

Die Fahrbahn weist den charakteristischen, schmalen Mittelstreifen sowie beidseitige, auf der Ostseite zu schmale Parkstreifen auf. Die Radwege sind etwas breiter als in den nördlichen Abschnitten; die Gehwege sind mittelbreit (Abb. 6).

Durch die Umgestaltung des Klingenbergplatzes wird in diesem Bereich ein positiver Akzent gesetzt.

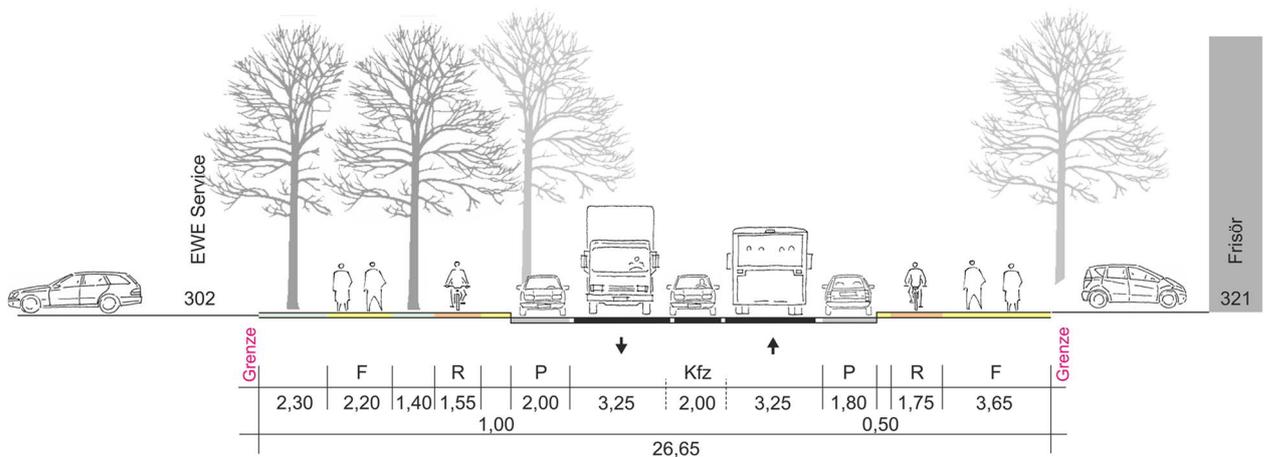


Abb. 6 Abschnitt C – EWE + geschäftlich

Abschnitt D – JVA + geschäftlich

Der Abschnitt zwischen Klingenbergstraße und Dohlenweg ist ebenfalls durch geschäftliche Nutzungen auf der Ostseite geprägt (u.a. Lidl). Auf der Westseite grenzt die abgerückt liegende, durch eine Mauer abgeschirmte JVA Oldenburg mit vorgelagerten Parkplätzen an. Der Abschnitt wird durch beidseitigen alten, auf der Ostseite lückenhaften Baumbestand geprägt.

Die überbreite Fahrbahn ist zweistreifig mit beidseitigen, auf der Ostseite zu schmalen Parkstreifen. Die Radwege sind relativ schmal, aber breiter als in den nördlichen Abschnitten; die Gehwege sind vor allem im Südosten durch alte Bäume eingengt (Abb. 7).

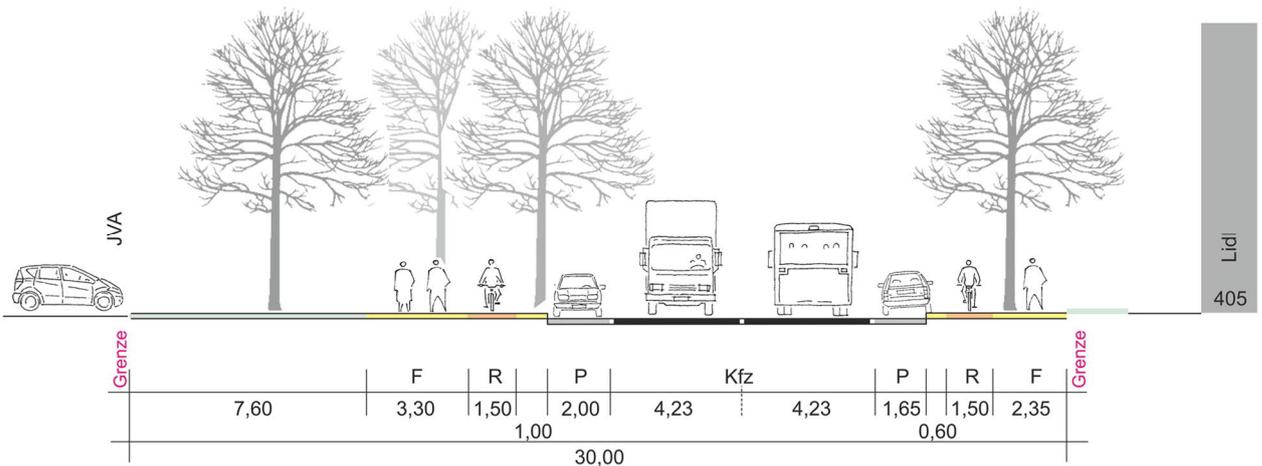


Abb. 7 Abschnitt D – JVA + geschäftlich

Abschnitt E – Ortseinfahrt

Der locker angebaute Abschnitt zwischen Dohlenweg und Sandkruger Straße bildet die südliche Ortseinfahrt der Cloppenburger Straße. Neben Wohnnutzung gibt es einzelne geschäftliche, gewerbliche und gastronomische Nutzungen.

Die Fahrbahn ist südlich des Windmühlenweges dreistreifig mit langem Linksabbiegestreifen in Richtung Sandkruger Straße. Auf der Westseite grenzt ein schmaler Parkstreifen an. Die Radwege sind relativ schmal, die Gehwege mittelbreit. Alter Baumbestand befindet sich überwiegend auf der Westseite (Abb. 8).

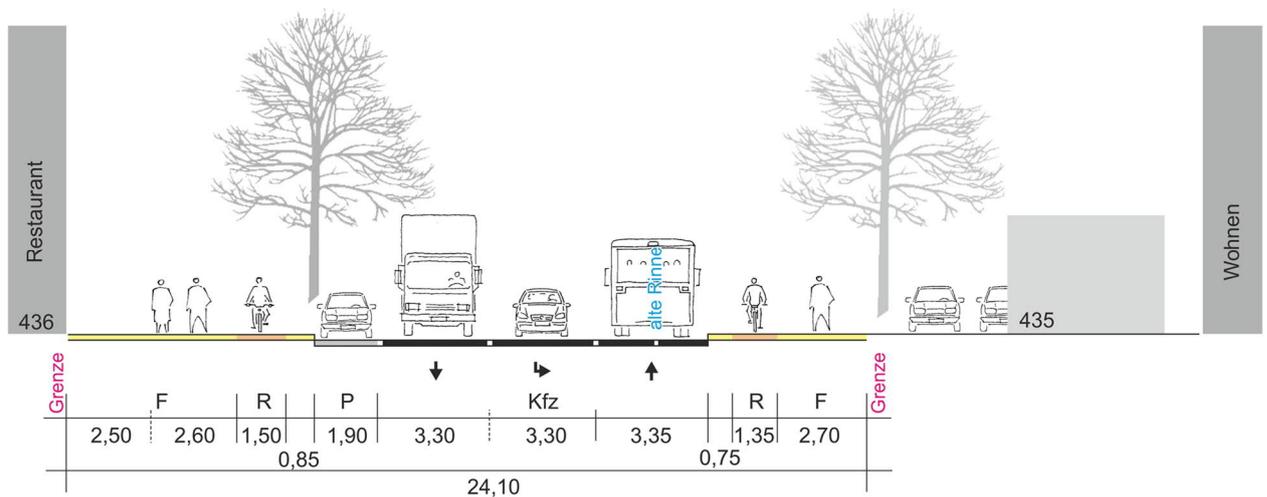


Abb. 8 Abschnitt E – Ortseinfahrt

Im Vergleich der typischen Querschnitte wird deutlich, dass der Straßenraum der Cloppenburg Straße zwar eine wechselnde Breite aufweist, die Fahrbahn zwischen den Borden jedoch durchgehend etwa 12 m breit ist.

In den Abschnitten A und E wurde jeweils der Parkstreifen auf einer Seite aufgegeben und der Fahrbahn zur Anlage eines regelbreiten Linksabbiegestreifens zugeschlagen.

Die Fahrbahn ist überwiegend mit einem schmalen Mittelstreifen markiert und nur abschnittsweise mit zwei überbreiten Fahrstreifen ausgebildet (Abb. 9).

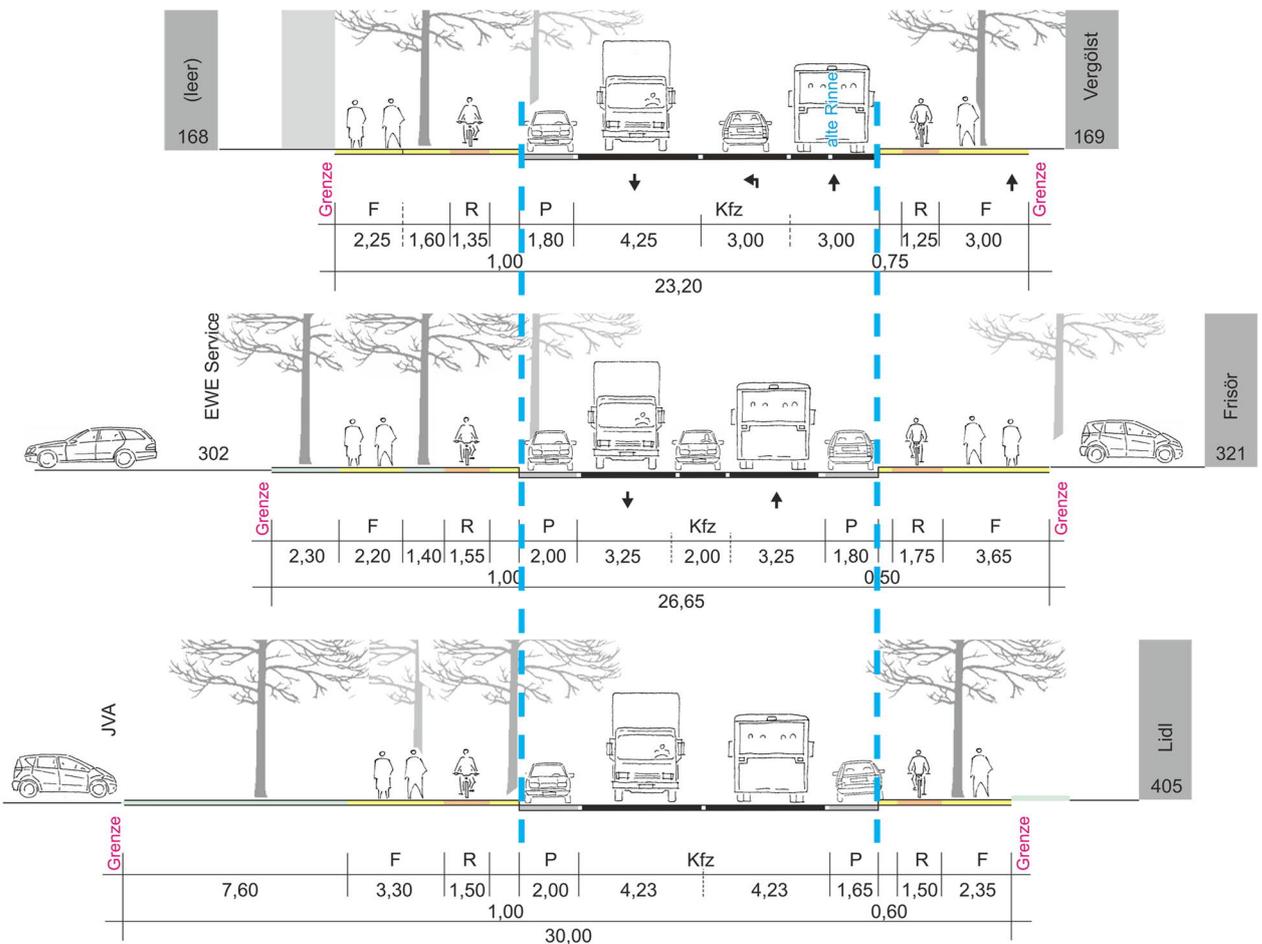


Abb. 9 Vergleich von drei typischen Querschnitten (Abschnitte A, C und D)

2.2 Vorhandener Baumbestand

Die Cloppenburg Straße wird im Untersuchungsbereich durch markanten alten Baumbestand geprägt. Die Begrünung wirkt teilweise alleeartig, teilweise jedoch unvollständig. Auf der Westseite gibt es im Bereich EWE / JVA auch doppelte bzw. dreifache unregelmäßige Baumreihen. Auf der Westseite stehen die Bäume zum großen Teil in schmalen Grünstreifen.

Auf der Ostseite finden sich Abschnitte ohne Baumbestand, aber auch Bereiche, in denen die Bäume annähernd mitten im Gehweg stehen. Zahlreiche Bäume weisen eine deutliche Anhebung der Baumscheibe auf, die so großflächig und uneben ist, dass der Gehweg in diesen Bereichen kaum – bzw. zumindest nicht barrierefrei – nutzbar ist (Abb. 10).



Unbefestigte Baumscheibe (Nr. 161)



Starke Einengung des Gehweges (Nr. 221)



Angehobene Baumscheibe (Nr. 273)



Kaum begehbare Gehweg (Nr. 245)



Baum im Gehweg (Nr. 363)



Sehr schmaler Grünstreifen (Nr. 419)



Abb. 10 Vorhandener Baumbestand

2.3 Fließender Kraftfahrzeugverkehr

Verkehrsstärken im Kraftfahrzeugverkehr liegen aus drei Jahren vor. Im Jahr 2017 betrug die Belastung etwa 19.230 bis 29.250 Kfz/24 h. Für den nördlichen Abschnitt ergibt sich eine Steigerung gegenüber dem Jahr 2010 um ca. 5 %. Der Lkw-Anteil beträgt ca. 8,5 bis 10 % (Abb. 11). Zu berücksichtigen ist auch eine mögliche Erhöhung der Verkehrsbelastung durch die neue Medical School mit ca. 2.500 Arbeitsplätzen auf dem ehemaligen AEG-Gelände.

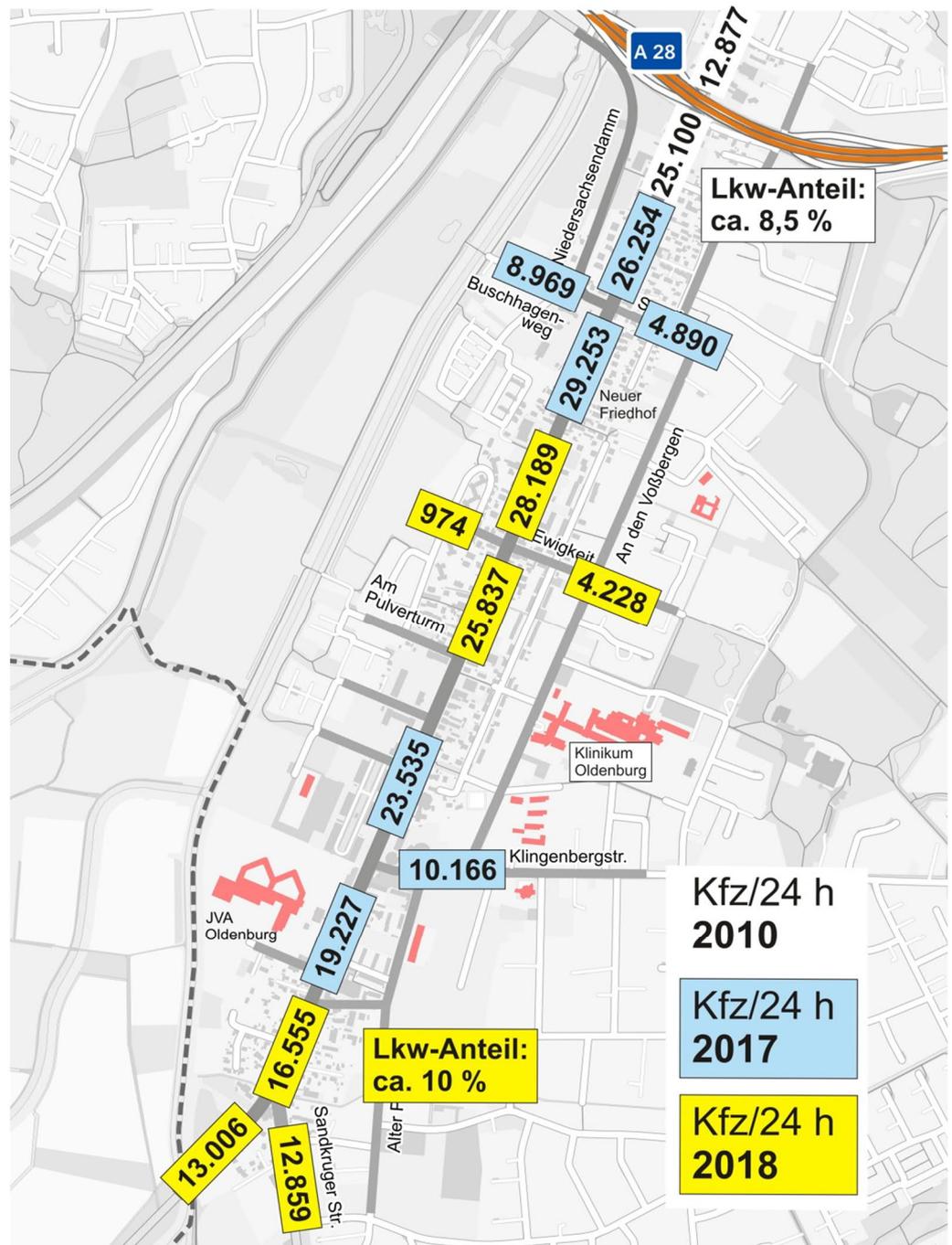


Abb. 11 Verkehrsstärken (Erhebungen aus 2010, 2017 und 2018)

2.4 Ruhender Kraftfahrzeugverkehr

Entlang der Cloppenburg Straße gibt es überwiegend beidseitige, teilweise auch einseitige Parkstreifen, die häufig durch Grundstückszufahrten unterbrochen sind und überwiegend sehr schmal sind. In geschäftlich genutzten Bereichen stehen zusätzlich Kundenparkplätze auf den Grundstücken zur Verfügung. Teilweise kann – angrenzend an den öffentlichen Straßenraum – senkrecht auf den befestigten privaten Gebäudevorflächen geparkt werden (Abb. 12).

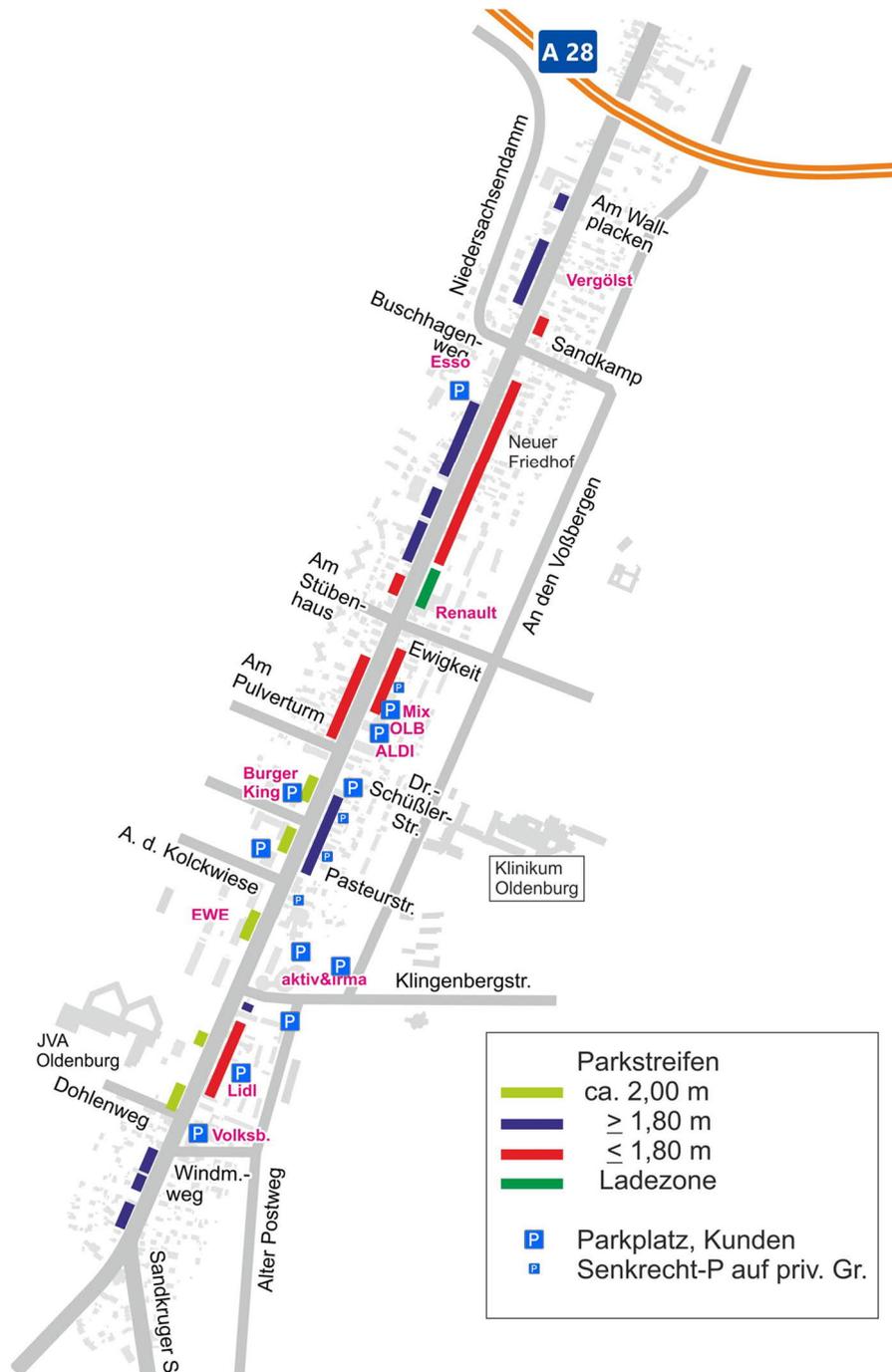


Abb. 12 Darstellung der Parkmöglichkeiten im Straßenraum

Die Längsparkstände sind bewirtschaftet (Parkscheibe, 2 h). Die Auslastung der Parkstreifen wurde am Tag der Erhebungen vor Ort (Do., 27.09.2018) zur Mittagszeit qualitativ erfasst. Eine relativ hohe Auslastung war im Abschnitt zwischen Ewigkeit und An der Kolckwiese sowie zwischen Klingenbergplatz und Windmühlenweg (Ostseite) zu beobachten. Im Übrigen war die Auslastung eher schwach (Abb. 13).

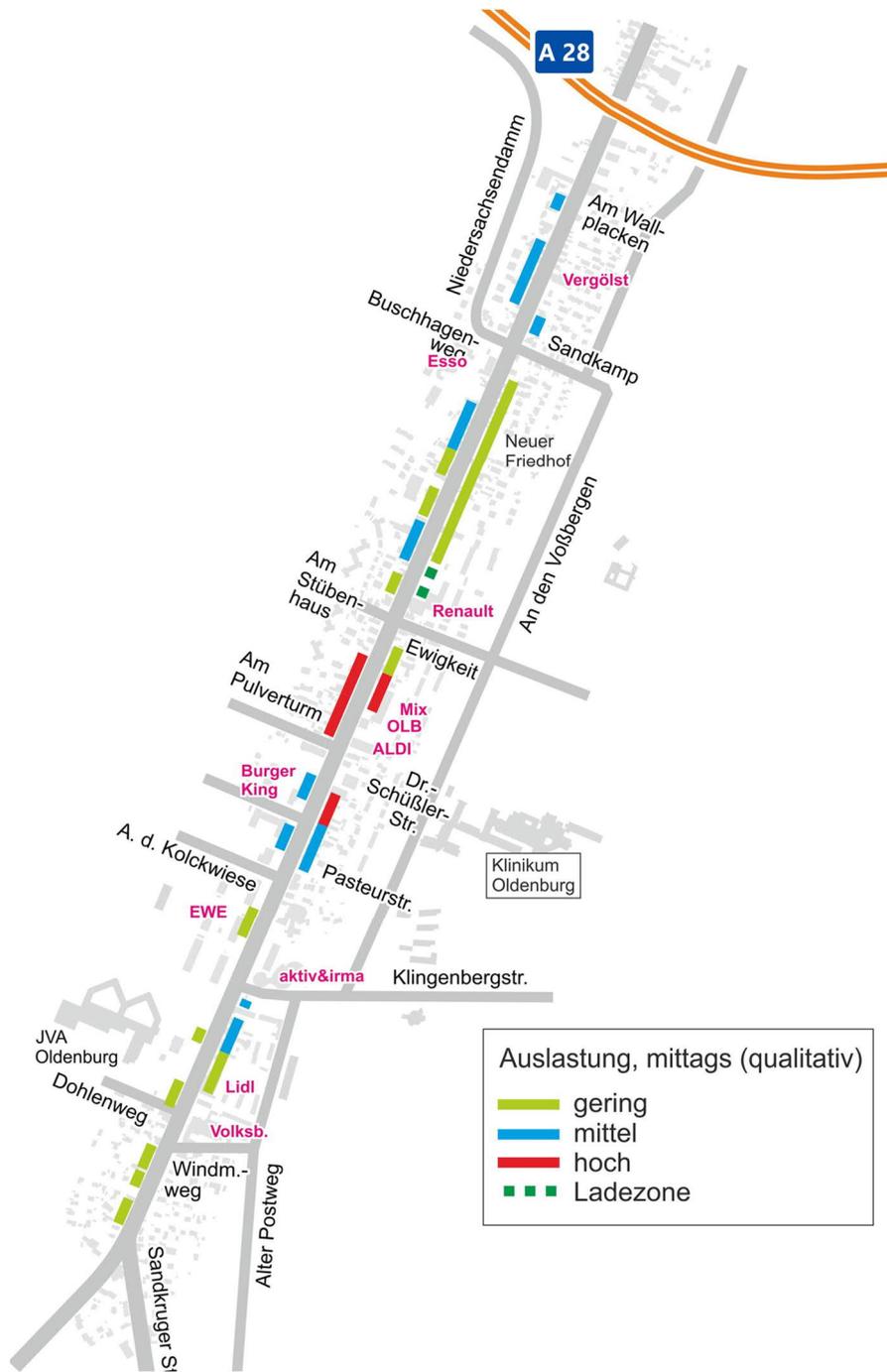


Abb. 13 Auslastung der Parkstreifen (qualitativ)



Parken auf den privaten Gebäudevorflächen
(vor Nr. 311 – 321)



Kundenparkplatz aktiv & irma

2.5 Öffentlicher Personennahverkehr

In der Cloppenburg Straße verkehren vier Stadtbuslinien (Linie 304: 4 Busse /h, Ri.; Linien 315, 320, 325: jeweils 1 Bus/h, Ri.) sowie die Regionalbuslinie 280. Das Untersuchungsgebiet ist durch den Busverkehr (Radius 300 m) gut erschlossen (Abb. 14).

Die Haltestellen sind überwiegend als Bushaltebuchten ausgebildet. Die Haltestelle Dr.-Behring-Straße (Ostseite) ist als Fahrbahnrandhaltestelle ausgebildet. In Fahrtrichtung Innenstadt ist an der Haltestelle Buschhagenweg ein kurzer Bussonderfahrstreifen, an der Haltestelle Am Wallplacken ein längerer Bussonderfahrstreifen vorhanden (Abb. 15).

Durch die häufigen Stausituationen in der Cloppenburg Straße kommt es zeitweise zu Unpünktlichkeiten.

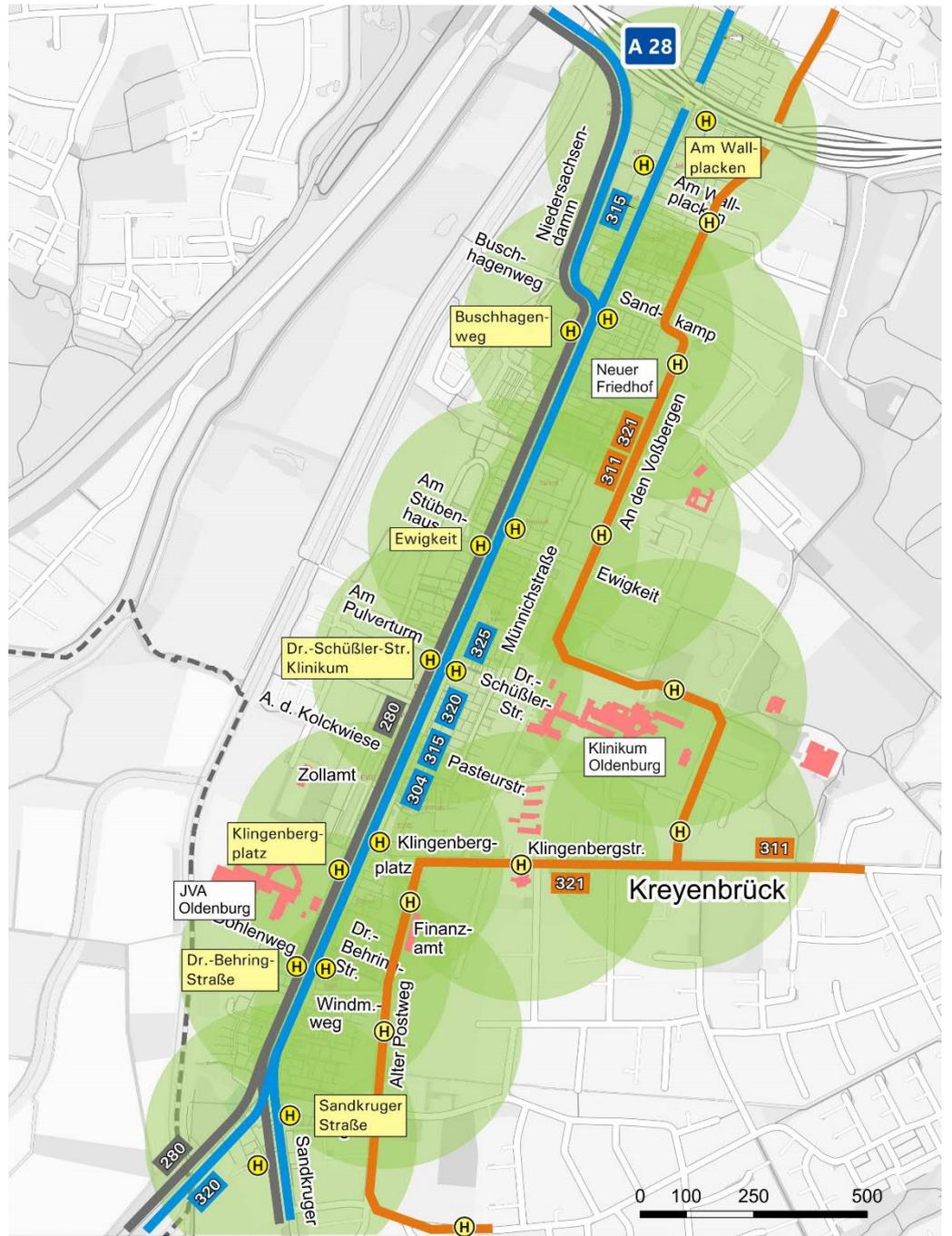


Abb. 14 Buslinien, Bushaltestellen und Einzugsbereiche (R = 300 m)

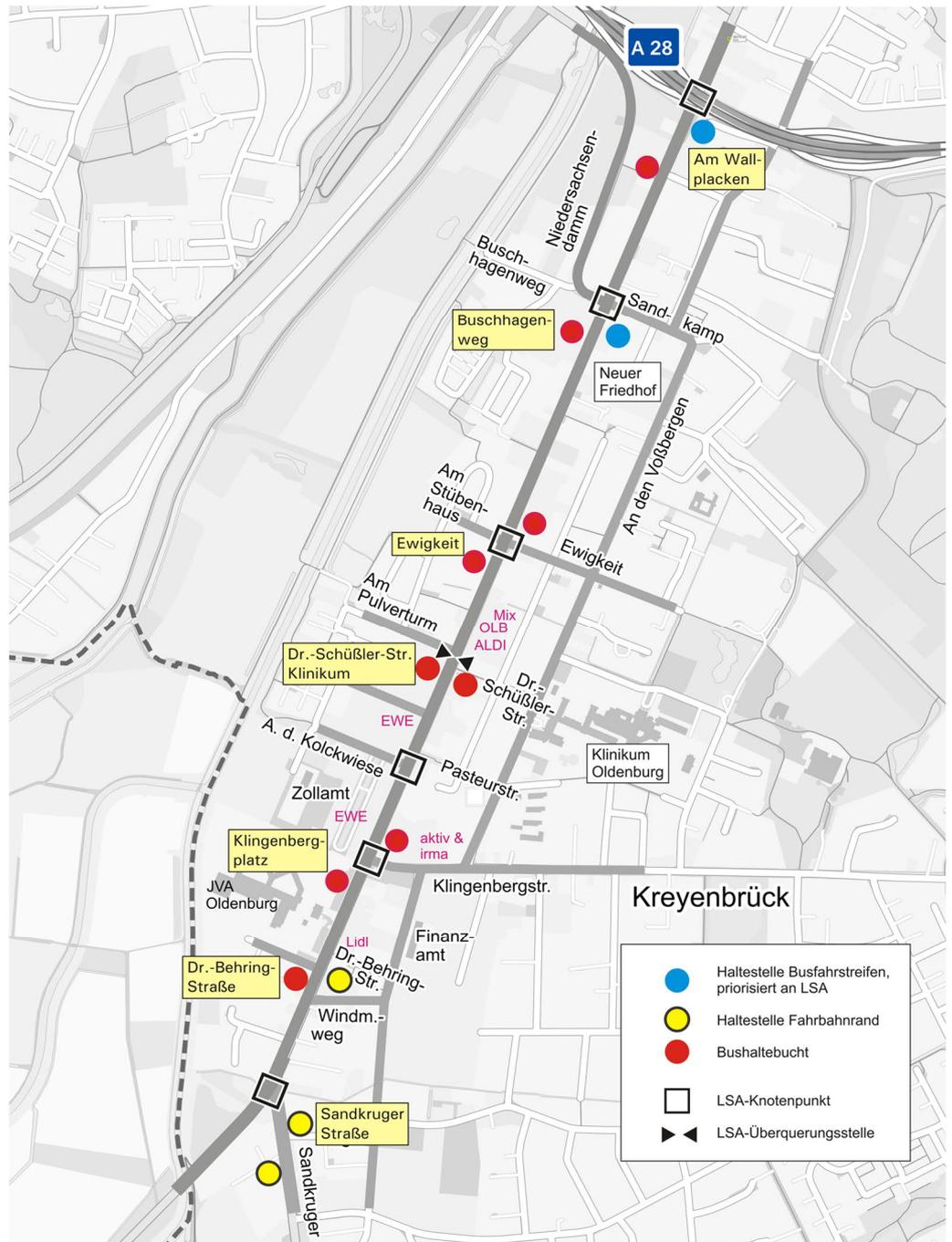


Abb. 15 Ausbildung der Bushaltestellen und Überquerungsstellen



Haltestelle Dr.-Behring-Straße (Ostseite) – Buskap



Frequentierte Bushaltestelle Dr.-Schübler-Straße/Klinikum (Ostseite)



Barrierefreier Ausbau der Bushaltestelle Ewigkeit (Ostseite)



Nicht barrierefreie Haltestelle Am Wallplacken (Ostseite)

In einem Gutachten zur ÖV-Beschleunigung² aus dem Jahr 2018 wurden u.a. folgende Merkmale und Schwachstellen identifiziert:

- Kraftfahrzeugverkehr: Rückstaugefährdung, Pulkbildung, „stop and go“
- Die Buspriorisierung ist an den LSA-Knotenpunkten zu Spitzenzeiten eingeschränkt
- Der schmale „fahrtrichtungsneutrale“ Mittelstreifen reduziert Bus-Behinderungen durch Linksabbieger in die Grundstücke
- Behinderungen der Busse treten im zweistreifigen Abschnitt südlich Klingenbergplatz bis Windmühlenweg auf (z.B. vor Lidl)
- In den Spitzenzeiten zu beobachten:
 - Behinderungen durch Müllfahrzeuge
 - Kein Erreichen der Einfahrt in die Haltestellen Am Wallplacken, Buschhagenweg

Neben Empfehlungen zur Steuerung der Lichtsignalanlagen wurden streckenbezogene, bauliche Maßnahmen zur Busbeschleunigung vorgeschlagen, die im Konzept zur Umgestaltung der Cloppenburg Straße berücksichtigt werden sollen (Abb. 16).

² Beratungsgesellschaft für Leit-, Informations- und Computertechnik mbH BLIC, ÖV-Busbeschleunigung Oldenburg „Cloppenburg Straße“ Düsseldorf 2018

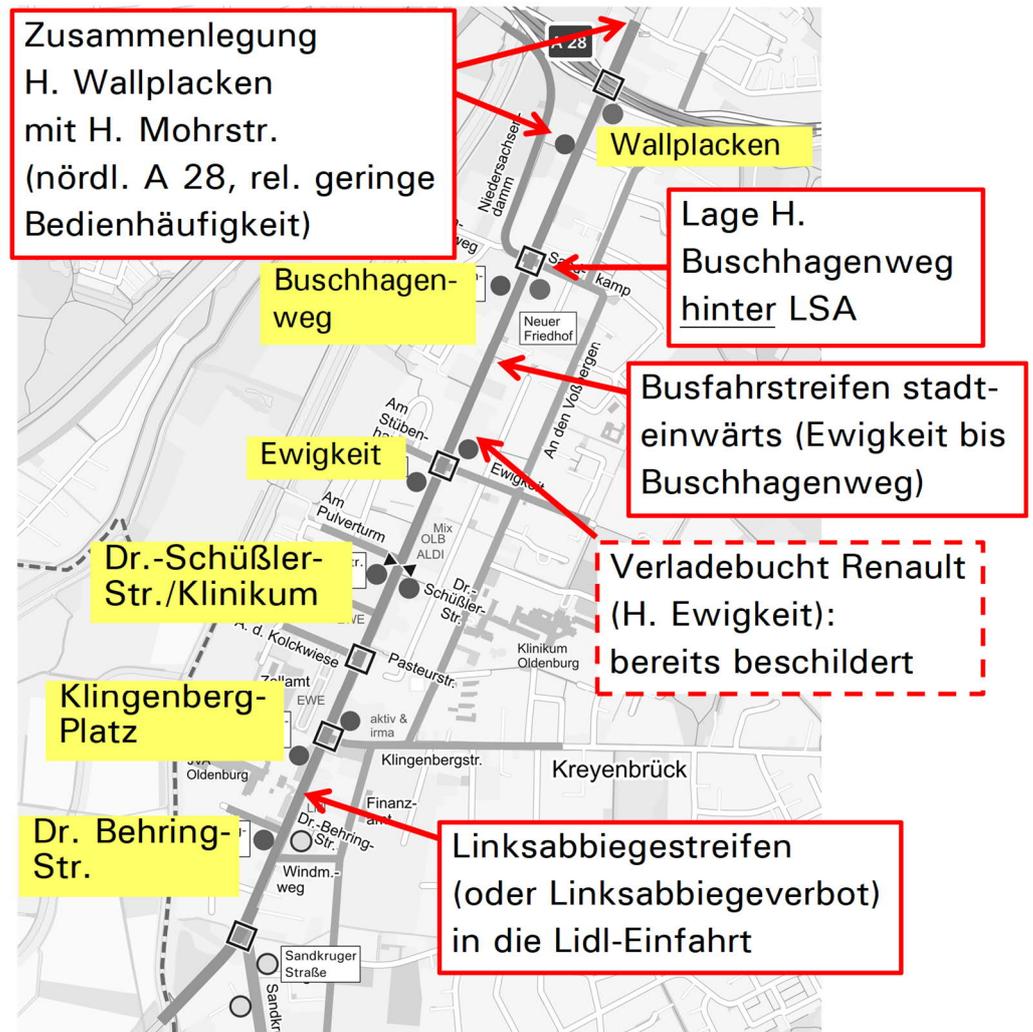


Abb. 16 Vorschläge für bauliche Maßnahmen zur Busbeschleunigung (Quelle: Gutachten BLIC, 2018)

2.6 Radverkehr

Entlang der Cloppenburgener Straße verlaufen durchgehend beidseitige Radwege im Seitenraum, deren Breite jedoch überwiegend nicht den heute geltenden Regelwerken entspricht (Abb. 17). Entlang des Osterburger Kanals verläuft eine attraktive Radroute, die als Verbindung zur Innenstadt dient und über die Straße Am Pulverturm an die Cloppenburgener Straße angebunden ist. Eine Verlängerung der Radroute nach Süden ist geplant (Führung über Klingenbergstraße bzw. Sandkruger Straße noch in der Diskussion).

Bei einer Erhebung der Radverkehrsstärken aus dem Jahr 2010 wurden nördlich der Klingenbergstraße ca. 2.000 Radfahrer/Tag im Querschnitt erfasst. Nördlich Sandkamp fahren im östlichen Seitenraum (stadteinwärts) deutlich mehr Radfahrer als im westlichen Seitenraum (stadtauswärts). Es ist zu vermuten, dass die Radverkehrsstärken wegen des zwischenzeitlich gestiegenen Radverkehrsanteils inzwischen größer sind.

Die ca. 1,25 bis 1,75 m breiten Radwege sind punktuell durch Baumscheiben bzw. sehr nah am Radweg stehende alte Bäume eingengt. Behinderungen ergeben sich zudem durch auf den schmalen Parkstreifen parkende bzw. liefernde Kraftfahrzeuge, die einseitig auf dem Radweg stehen. Im Abschnitt zwischen Am Pulverturm und Klingenbergstraße sind im östlichen, geschäftlich genutzten Seitenraum häufig Radfahrer in „falscher“ Richtung zu beobachten.

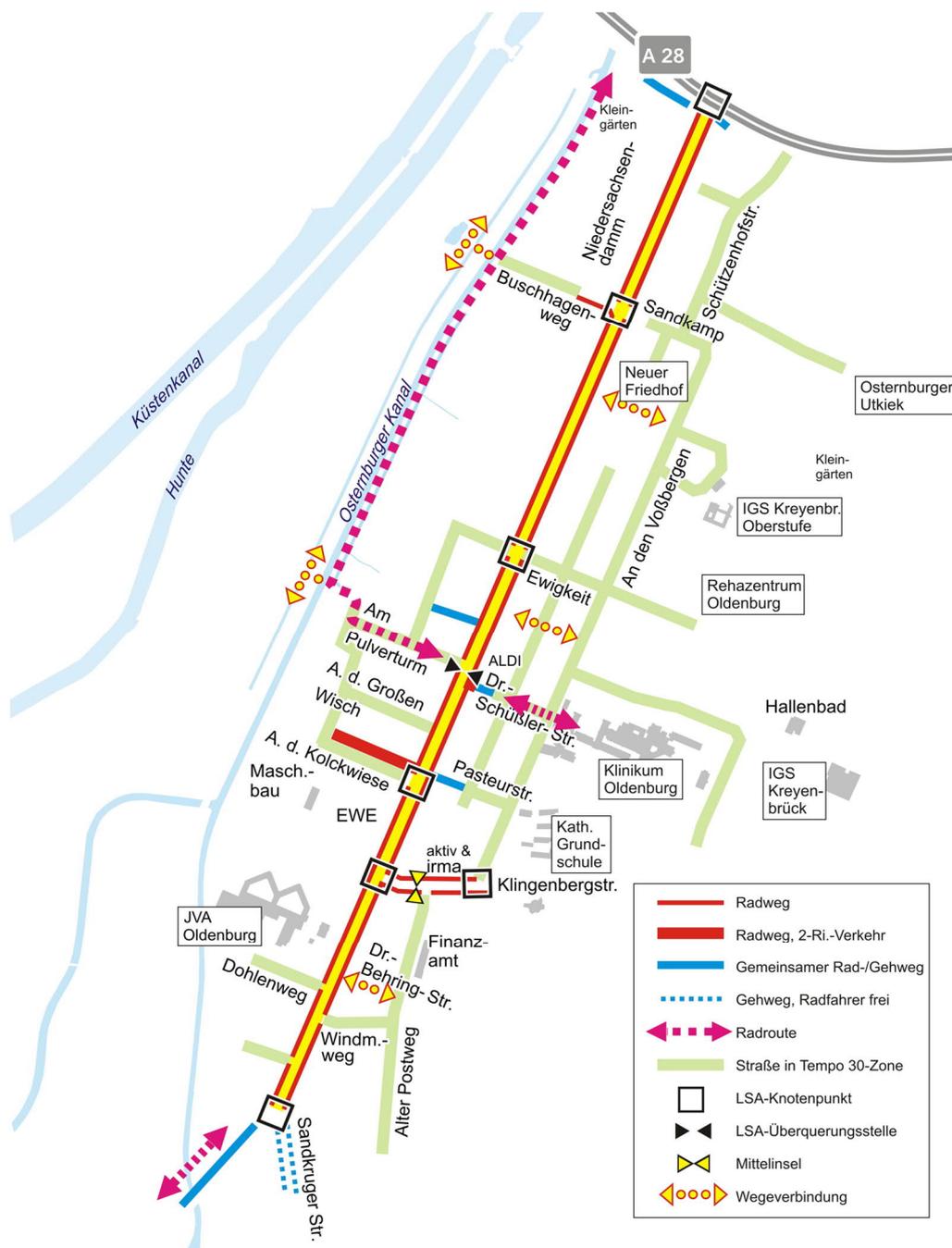


Abb. 17 Vorhandene Radverkehrsanlagen und Überquerungsstellen

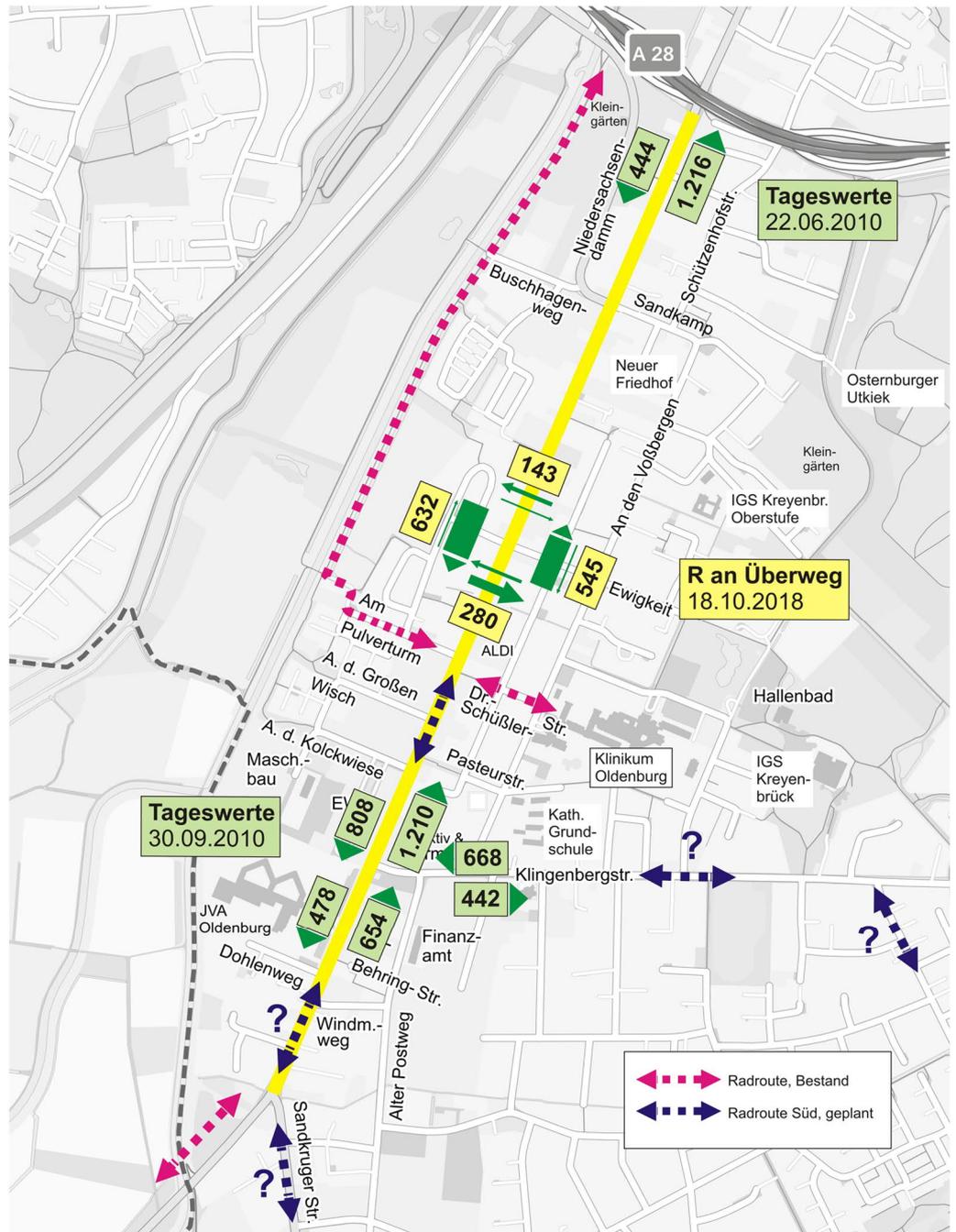


Abb. 18 Radverkehrsstärken (Tageswerte 2010)



Radfahrer in „falscher“ Richtung (südlich Dr.-Schüßler-Straße)



Einmündende Radroute Süd, Lichtsignalanlage Am Pulverturm



Hinweis auf (eigentlich widerrechtlichen) Zweirichtungsverkehr an der Ausfahrt „aktiv & irma“



Behinderungen durch parkendes Kraftfahrzeug, Einengung durch Baum, Lidl (Nr. 405)

2.7 Fußverkehr

Für Fußgänger stehen mittelbreite Gehwege zur Verfügung. Bereichsweise sind die Gehwege durch die vom Wurzelwerk angehobenen Baumscheiben der alten Bäume eingengt bzw. nicht barrierefrei begehbar (vgl. Ziff. 2.2).

Gesicherte Überquerungsmöglichkeiten bestehen an den signalisierten Knotenpunkten sowie an der bedarfsgesteuerten Lichtsignalanlage an der Einmündung Am Pulverturm. Die Abstände zwischen gesicherten Überquerungsstellen sind teilweise sehr groß; nördlich der Straße Ewigkeit gibt es auf einer Länge von 550 m keine gesicherte Überquerungsmöglichkeit (Abb. 19).

Die Aufenthaltsqualität im Straßenraum ist insgesamt relativ gering. Einzelne Gastronomiebetriebe bieten jedoch Freisitzbereiche an. Besonders im Geschäftsbereich auf der Ostseite besteht Potenzial zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität.



Frequentierte Fußgängerfurt An der Kolckwiese (EWE, weitere Arbeitgeber)



Freisitzbereich auf der Ostseite (Döner, Nr. 307)

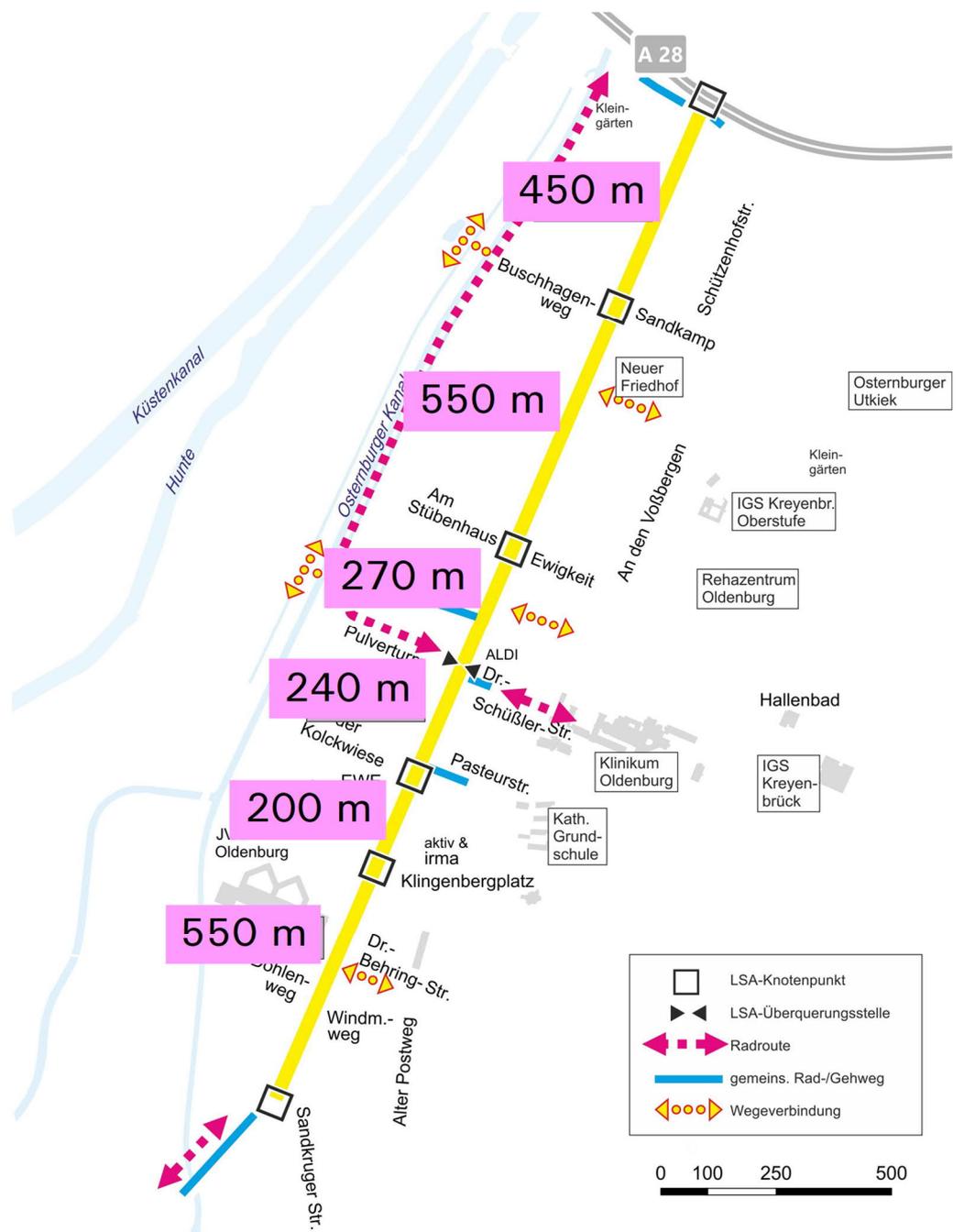


Abb. 19 Gesicherte Überquerungsstellen, Abstände und einmündende Wegebeziehungen

2.8 Unfälle

Das Unfallgeschehen betrifft hauptsächlich Unfälle im Längsverkehr (165 Unfälle im Zeitraum zwischen 2015 und 2017; Abb. 20). Eine Häufung findet sich an den signalisierten Knotenpunkten Buschhagenweg/Sandkamp, Am Stübenhaus/Ewigkeit und Klingenbergstraße. Demgegenüber treten Überschreiten-Unfälle eher selten auf (Abb. 21).

Typ	Fuß		Rad		Kfz		Krad		Sach	Σ
	LV	SV	LV	SV	LV	SV	LV	SV		
1 Fahr Unfall										
2 Abbiegeunfall			6	2	23		1		3	35
3 Einbiegen-/Kreuzen-Unfälle			8		23	1	2		2	36
4 Überschreiten-Unfall	2	1	1							4
5 Unfall durch ruhenden Verkehr					20					20
6 Unfall im Längsverkehr			1		157	1	1		5	165
7 Sonstiger Unfall	4		1		60		1			66
Gesamt	6	1	17	2	283	2	5		10	326

Abb. 20 Unfälle 2015 – 2017

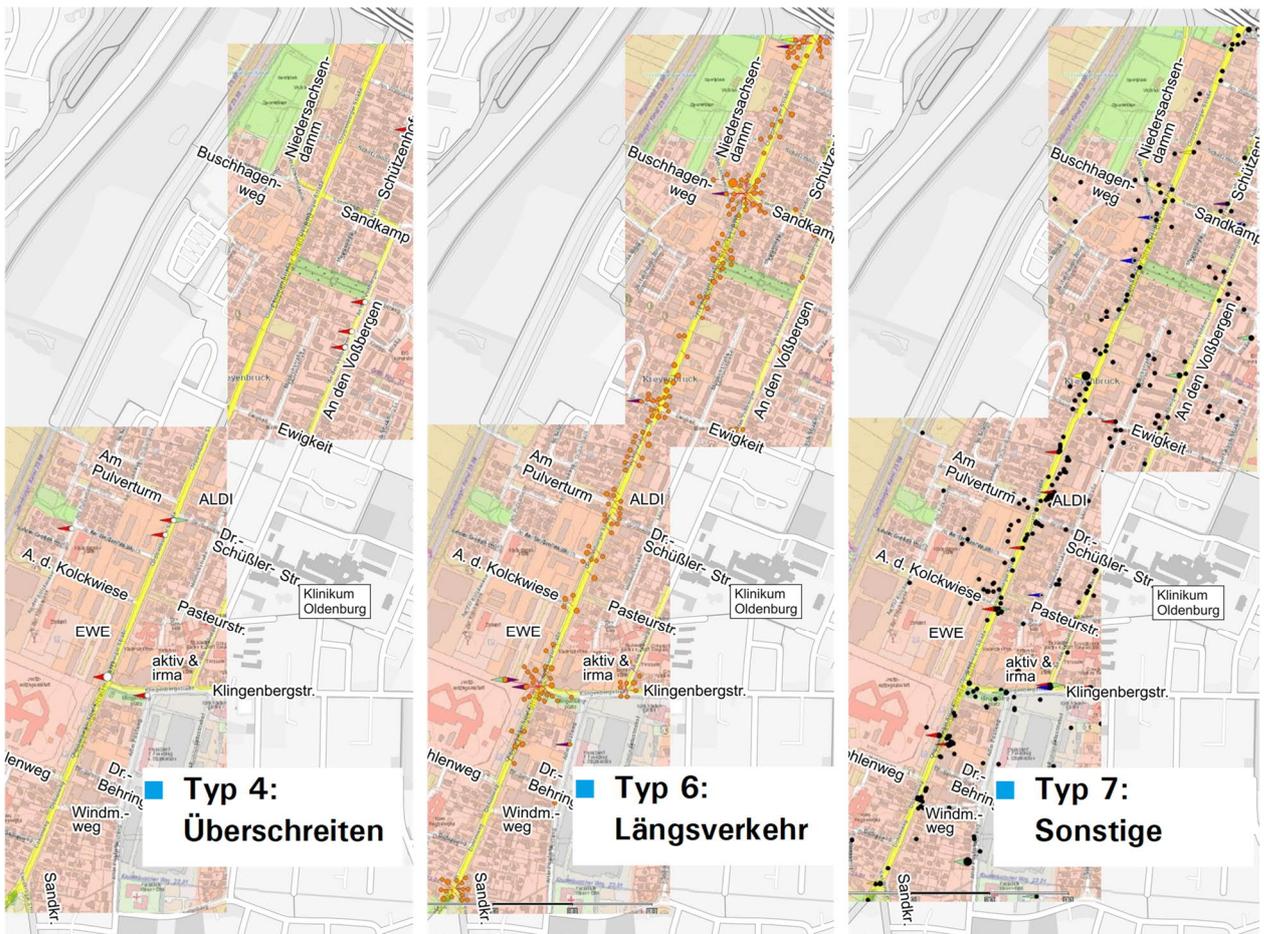


Abb. 21 Auftreten der Unfalltypen 4, 6 und 7 im Untersuchungsbereich

2.9 Mängel und Potenziale

Die wesentlichen Mängel können zusammenfassend wie folgt dargestellt werden:

Kraftfahrzeugverkehr

- Hohe Verkehrsbelastung, zeitweise Rückstaus
- Überfahren der Markierung des Mittelstreifes durch große Fahrzeuge im Längsverkehr
- Fehlende Aufstellflächen für Linksabbieger im überbreiten Abschnitt

Parken

- Überwiegend zu schmale Parkstreifen
- Bereichsweise geringe Auslastung der beidseitigen Parkstreifen

ÖPNV

- Zeitweise Behinderungen im Betriebsablauf durch Rückstaus
- Konfliktpotenzial durch Wartefläche hinter dem Radweg (vor allem auf der Ostseite an den Haltestellen Sandkamp, Ewigkeit und Dr.-Schüßler-Str./Klinikum)
- Bushaltestelle Am Wallplacken (Ostseite) nicht barrierefrei

Rad- und Fußverkehr

- Teilweise zu schmale Radwege
- Widerrechtlicher (aber bedarfsgemäßer) Zweirichtungsverkehr, vor allem auf der Ostseite zwischen Am Pulverturm und Klingenbergstraße
- Gehwege mehrfach durch Baumstandorte stark eingengt (Problem für Kinderwagen, Rollstuhlfahrer)
- Sehr großer Abstand der LSA-gesicherten Überquerungsstellen

Begrünung

- Straßenraum durch alten Baumbestand geprägt
- Lückenhafte, unregelmäßige Baumreihen
- Im Bereich von Baumscheiben angehobener bzw. entfernter Pflasterbelag

2.10 Ziele der Umgestaltung

Durch die Umgestaltung der Cloppenburger Straße soll eine bessere Verträglichkeit des motorisierten und nicht motorisierten Verkehrs erreicht werden. Neben einer verkehrssicheren Gestaltung mit funktionaler Verbesserung für den Rad- und Fußverkehr soll der Straßenraum ansprechender gestaltet und als Geschäfts- und Quartierszentrum aufgewertet werden. Folgende wesentliche Ziele der Umgestaltung sind zu nennen (Abb. 22):

- Bessere Verträglichkeit der Verkehrsarten Kraftfahrzeugverkehr, ÖPNV, Radverkehr, Fußverkehr
- Erhalt der Leistungsfähigkeit im Kraftfahrzeugverkehr

- Verringerung der Trennwirkung der Cloppenburger Straße
- Barrierefreiheit für alle Verkehrsteilnehmenden
- Erhalt bzw. Neuordnung der gestaltprägenden Bäume
- Stärkung des Stadtteilzentrums, höhere Aufenthaltsqualität
- Förderung des Rad- und Fußverkehrs
- Beschleunigung des ÖPNV

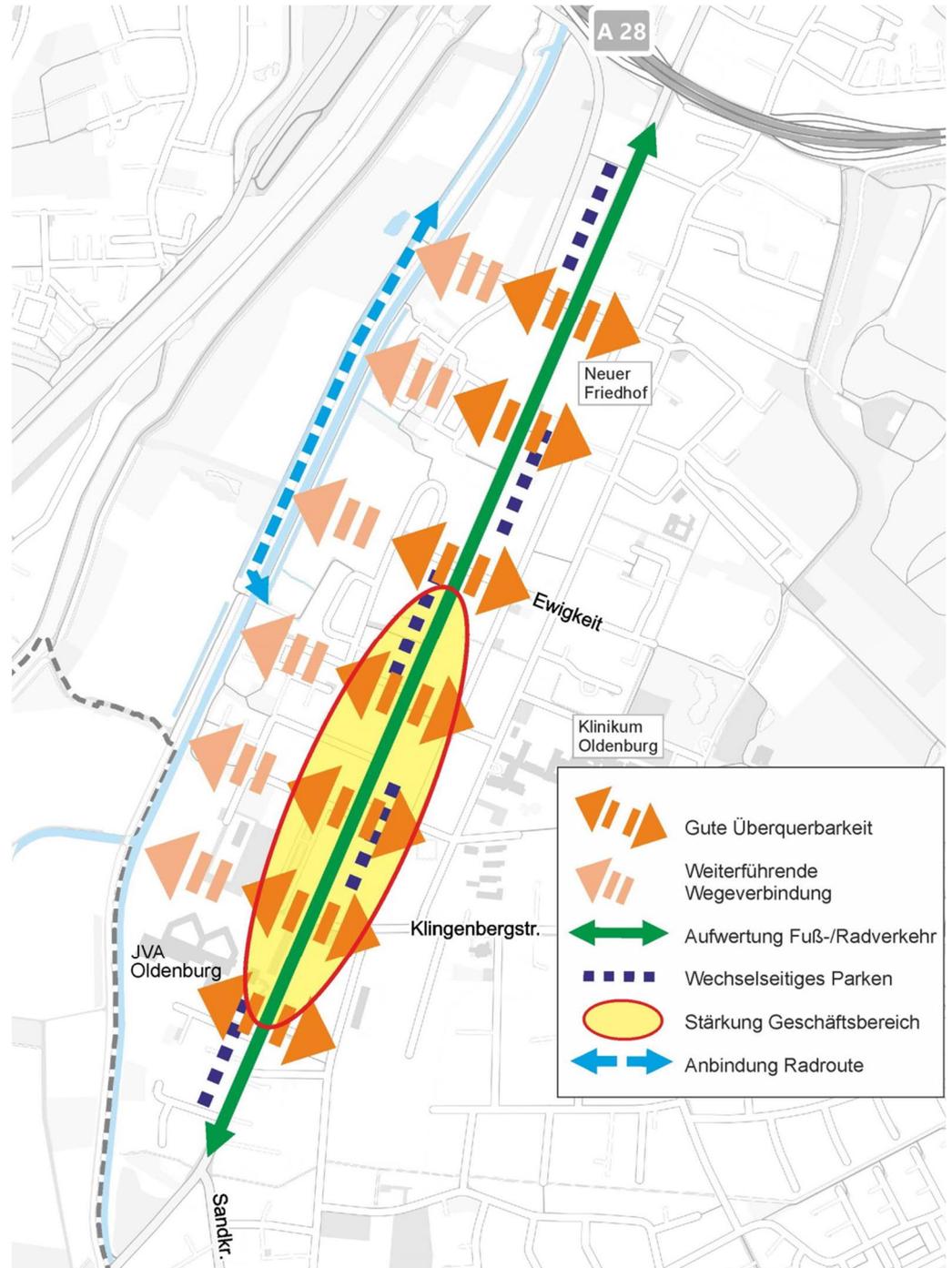


Abb. 22 Zielkonzept Cloppenburger Straße

3 Planungskonzepte

3.1 Konzept Rad- und Fußverkehr

Prinzipiell sollen entlang der Cloppenburg Straße beidseitig regelbreite Radwege (2,00 m) angeordnet werden. Abschnittsweise ist nur das Mindestmaß von 1,60 m realisierbar, da in den Gestaltungsvorschlägen der vorhandene Baumbestand entsprechend berücksichtigt werden muss. Insgesamt ergibt sich jedoch eine Verbreiterung gegenüber dem Bestand.

Da im Abschnitt zwischen Am Pulverturm und Klingenbergplatz auf Grund der geschäftlichen Nutzungen der östliche Seitenraum bereits heute häufig in beiden Richtungen von Radfahrern befahren wird, ist hier ein regelkonformer, 2,50 m breiter Zweirichtungsradweg vorgesehen. In Kombination mit einem breiten Gehweg kann so auf der Ostseite ein boulevardartiger Charakter erreicht werden, der das geschäftliche Zentrum an der Cloppenburg Straße hervorhebt. Der Boulevard sollte durch ein hochwertiges Material besonders akzentuiert werden.

Die Situation im Fußverkehr wird durch die Anlage ausreichend breiter Gehwege verbessert. In einigen Bereichen ist zum Erhalt des alten Baumbestandes ggf. Grunderwerb erforderlich.

Die Überquerbarkeit der Fahrbahn wird durch die Anlage zusätzlicher Überquerungsstellen in Form von Mittelinseln verbessert. Dadurch kann auch das widerrechtliche Befahren von Radwegen im Gegenverkehr vermieden werden (Abb. 23). Die signalisierte Überquerungsstelle südlich Am Pulverturm, die die Radroute Süd anbindet, bleibt erhalten.

Bei der Umgestaltung soll eine vollständige Barrierefreiheit berücksichtigt werden.

Ein weiteres Ziel ist die bessere Durchwegung und Verknüpfung der Quartiere beidseitig der Cloppenburg Straße mit dem Osternburger Kanal.

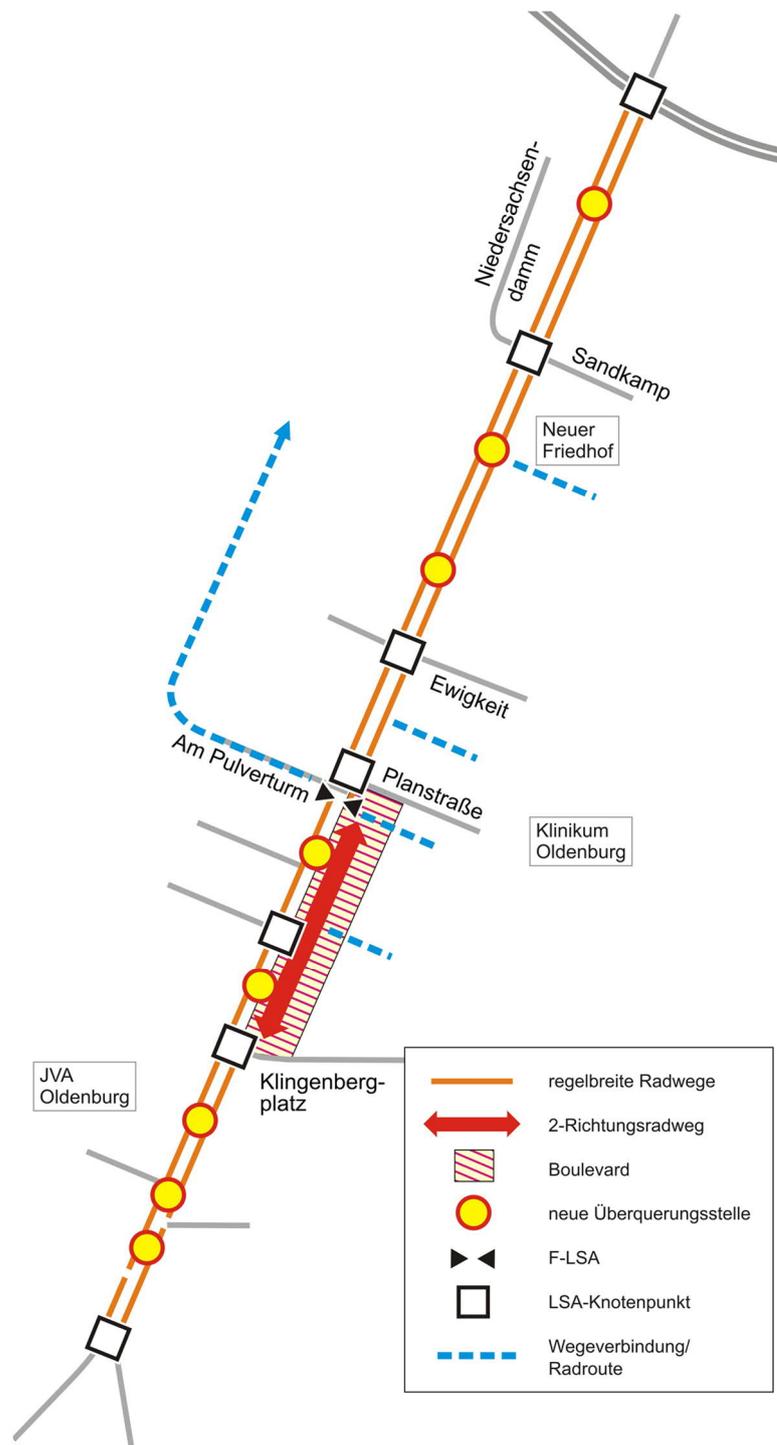


Abb. 23 Konzept Rad- und Fußverkehr

3.2 Konzept Fließender Kraftfahrzeugverkehr

Auf Grund der hohen Verkehrsstärken im Kraftfahrzeugverkehr kommt es häufig zu Behinderungen des fließenden Kraftfahrzeugverkehrs durch linksabbiegende Fahrzeuge. Um den Verkehrsablauf störungsfreier und flüssiger zu gestalten, ist konzeptionell ein dreistreifiger Fahrbahnquerschnitt mit einem Mittelstreifen vorgesehen, der als Aufstellbereich für Linksabbieger in die Grundstücke dient bzw. vor signalisierten Knotenpunkten in einen Linksabbiegestreifen übergeht (Abb. 24).

Die Einmündung der zur besseren Anbindung des Klinikums Oldenburg vorgesehene Planstraße zwischen Cloppenburger Straße und An den Voßbergen (im Bereich des heutigen Grundstücks Aldi) wird als signalisierter Knotenpunkt ausgebildet.

Eine weitere Maßnahme zur Dosierung des Verkehrs in der Cloppenburger Straße aus Richtung Süden ist eine Pfortnerung am Knotenpunkt Cloppenburger Straße/Sandkruger Straße, damit nur so viel Verkehr einfließt, wie in der Cloppenburger Straße flüssig abgewickelt werden kann.

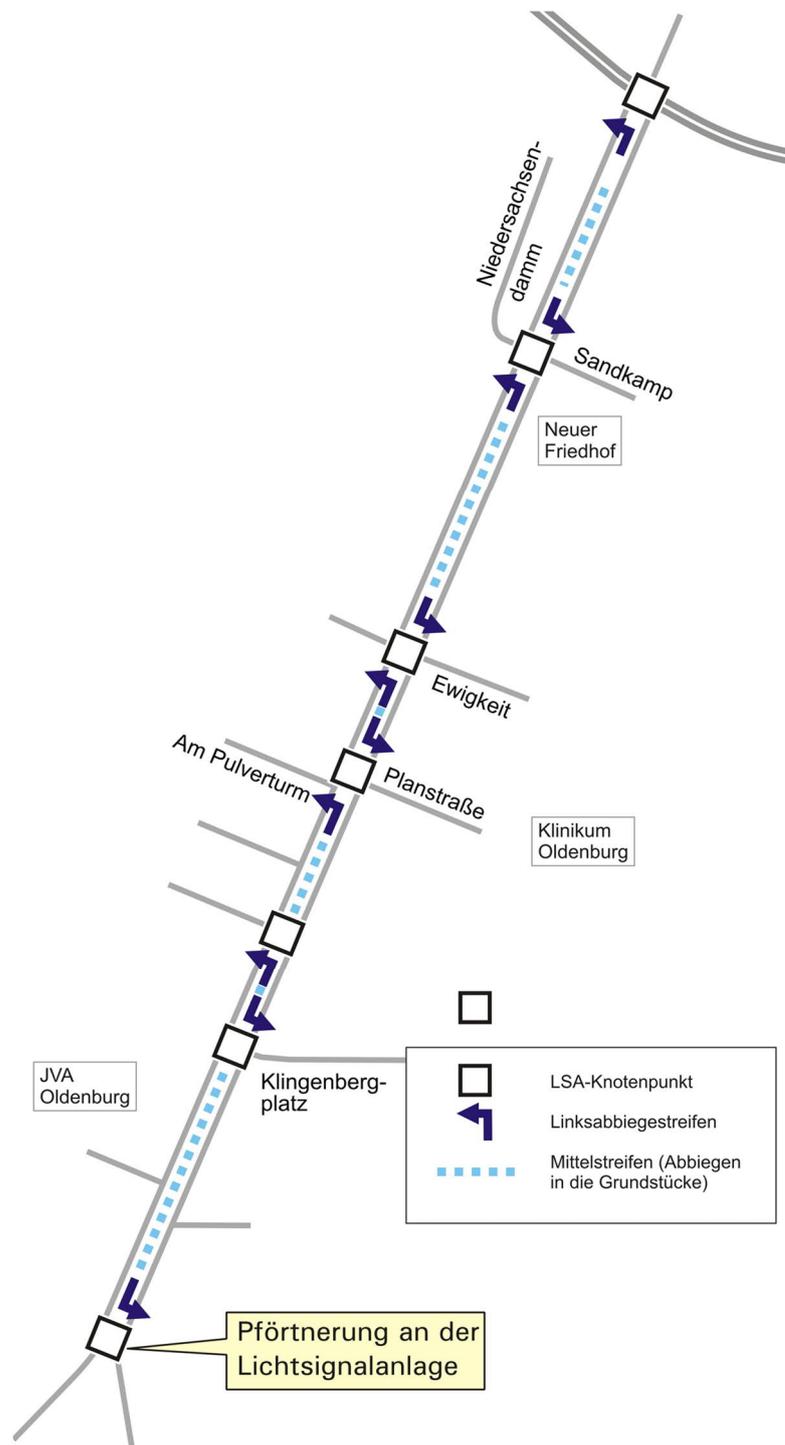


Abb. 24 Konzept Fließender Kraftfahrzeugverkehr

3.3 Konzept Ruhender Kraftfahrzeugverkehr

Die Erhebungen zeigen, dass die heutigen Längsparkstände, die teilweise zu schmal sind, sehr unterschiedlich bzw. bereichsweise nur gering ausgelastet sind. Es ist deshalb nur eine einseitige Anordnung von Parkständen vorgesehen, die – dem Bedarf entsprechend und unter Berücksichtigung von Kundenparkplätzen auf den Grundstücken – den Straßenseiten mit Geschäftsbesatz zugeordnet sind (Abb. 25).

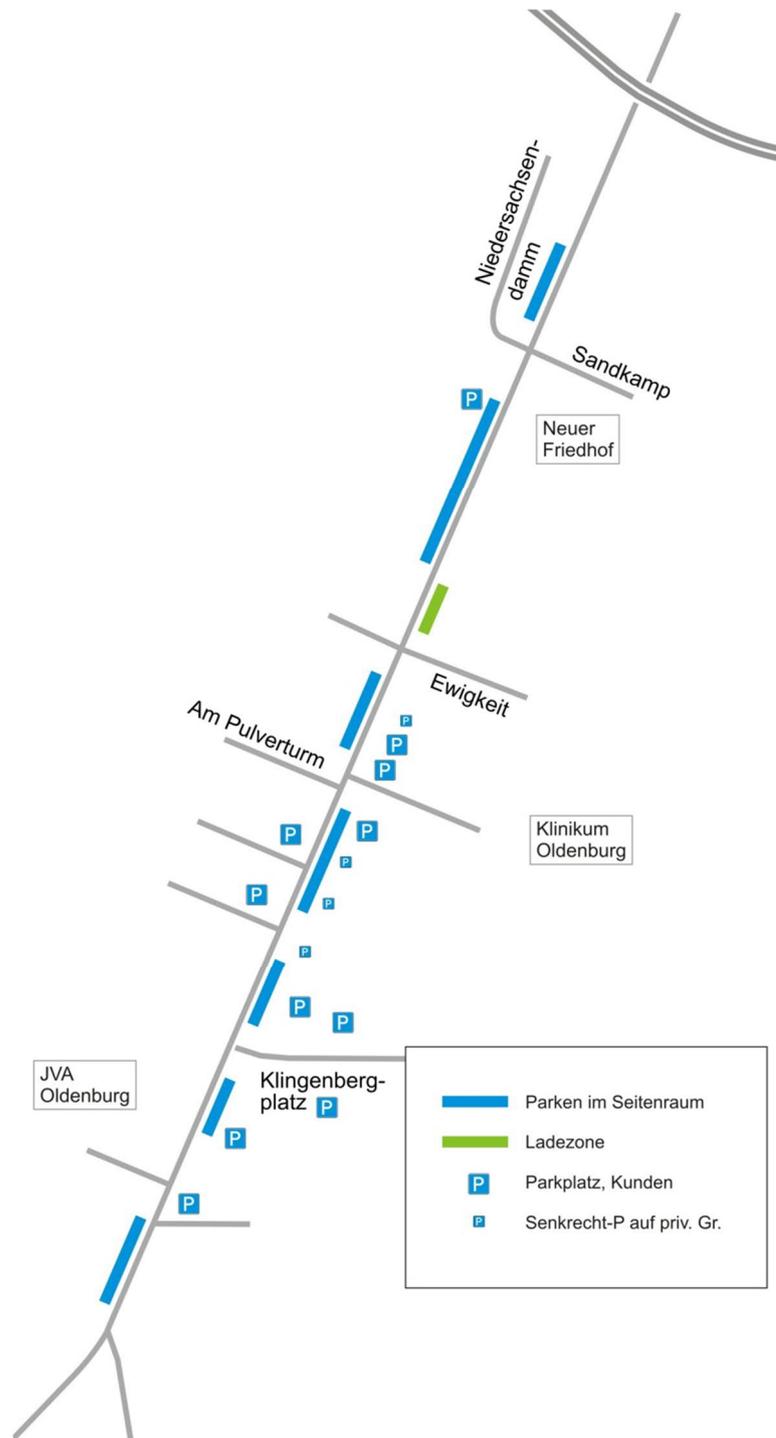


Abb. 25 Konzept Ruhender Kraftfahrzeugverkehr

3.4 Konzept Öffentlicher Personennahverkehr

Verbesserungen im ÖPNV sind durch einen störungsfreieren Betriebsablauf zu erreichen. Zum einen können Störungen durch linksabbiegende Fahrzeuge durch den vorgesehenen dreistreifige Fahrbahnquerschnitt mit einem Mittelstreifen verringert werden (gemäß Gutachten BLIC, vgl. Ziff. 2.5).

Zum anderen führt die Ausbildung geeigneter Bushaltestellen als Buskaps mit vorgezogenem Seitenraum (anstelle von Bushaltebuchten) zu einer Beschleunigung des Busverkehrs, da kein Wiedereinfädeln haltender Busse in den fließenden Kraftfahrzeugverkehr erforderlich ist (Bus als Pulkführer). Durch die entstehen größeren Warteflächen im Seitenraum werden außerdem Konflikte mit dem Radverkehr reduziert. Im Bereich der Buskaps sind teilweise Mittelinseln als Überquerungshilfen vorgesehen, so dass der haltende Bus nicht überholt werden kann und die Verkehrssicherheit für überquerende Fahrgäste verbessert wird.

Bushaltestellen in Knotenpunktausfahrten sollen zur Vermeidung von Rückstaus im Knotenpunkt als Bushaltebucht ausgebildet werden. An der Haltestelle Am Wallplacken (Ostseite) bleibt der Busfahrstreifen bestehen. Im Fall einer Pförtnerung am Knotenpunkt Cloppenburg Straße/Sandkruger Straße kann ein Busfahrstreifen in Richtung stadteinwärts zur Staurationumfahrung angelegt werden (Abb. 26).

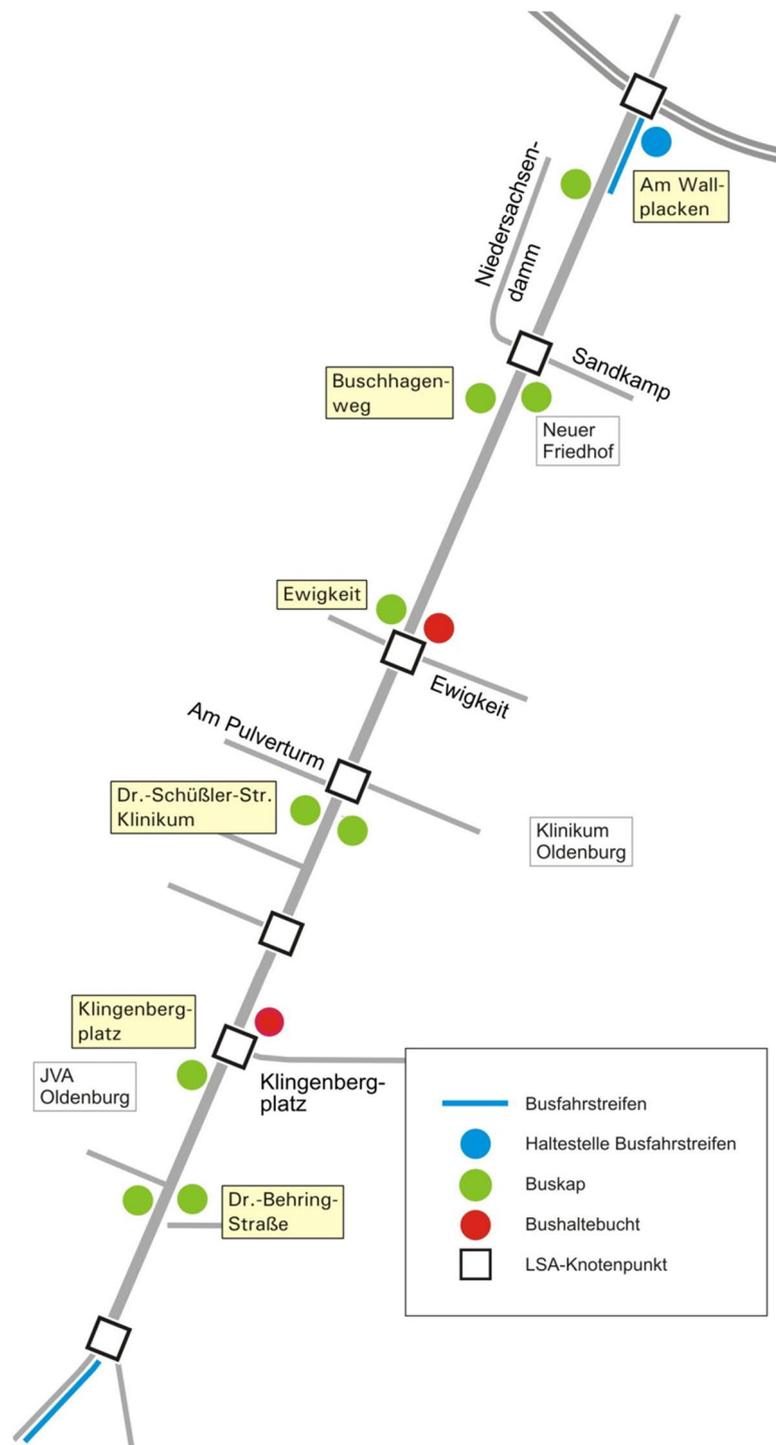


Abb. 26 Konzept Öffentlicher Personennahverkehr

3.5 Konzept Gestaltung und Begrünung

Ziel ist der Erhalt des Allee-Charakters der Cloppenburg Straße. Wo es möglich ist, soll der wertvolle Baumbestand erhalten werden. In einzelnen Bereichen kann jedoch für die Anlage von ausreichend breiten Rad- und Gehwegen die Aufgabe von Bäumen erforderlich werden. Ein Erhalt von Bäumen ist dann ggf. durch Grunderwerb möglich.

Die Abschnittsbildung im Zuge der Cloppenburg Straße kann durch die Gestaltung bzw. Neuordnung der Begrünung unterstützt werden (Abb. 27).

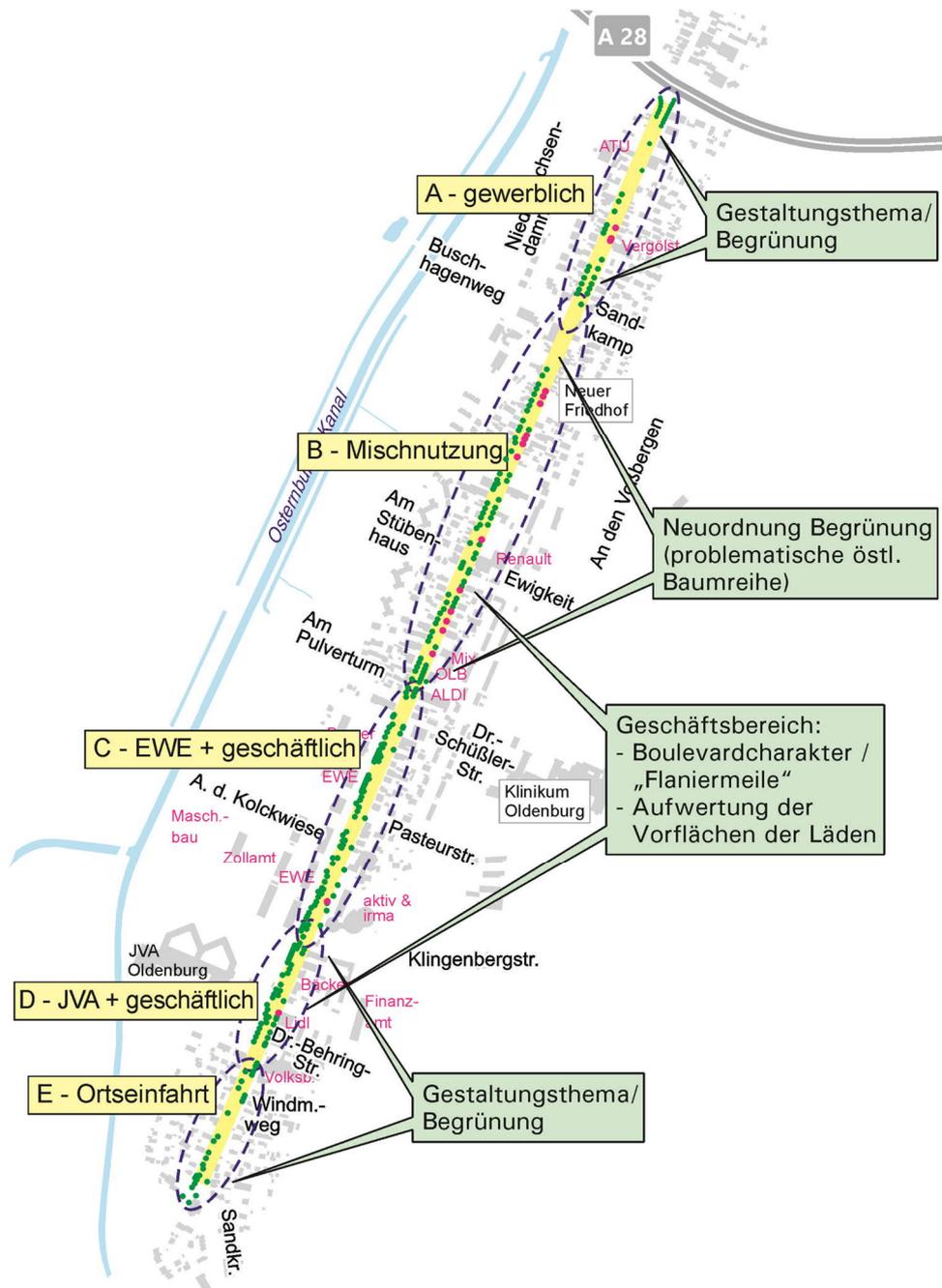


Abb. 27 Konzept Gestaltung und Begrünung

4 Entwurfs- und Gestaltungskonzepte

4.1 Querschnittgestaltung – alternative Lösungsansätze

Nach den geltenden Regelwerken³ können zur Entwicklung eines Regelquerschnittes zwei Methoden zur Anwendung kommen.

Durch Einordnung der Entwurfsaufgabe in Typische Entwurfssituationen erfolgt die Auswahl geeigneter empfohlener Querschnitte (geführter Entwurfsvorgang). Für die Cloppenburgener Straße kommt der Typ 6 „Örtliche Einfahrtsstraße“ in Frage (Abb. 28).

Hinsichtlich der Straßenraumbreite käme auch der Typ 6.7 mit beidseitigen Parkstreifen und Radwegen in Frage. Allerdings sind die Einsatzgrenzen hinsichtlich der Verkehrsstärken (1.600 – 2.600 Kfz/h) überschritten. Nicht berücksichtigt sind der hohe Lkw-Anteil, die Linksabbieger (zahlreiche Grundstückszufahrten) und die vorhandenen Baumstandorte, so dass ein zweistreifiger Regelquerschnitt nicht empfohlen werden kann.

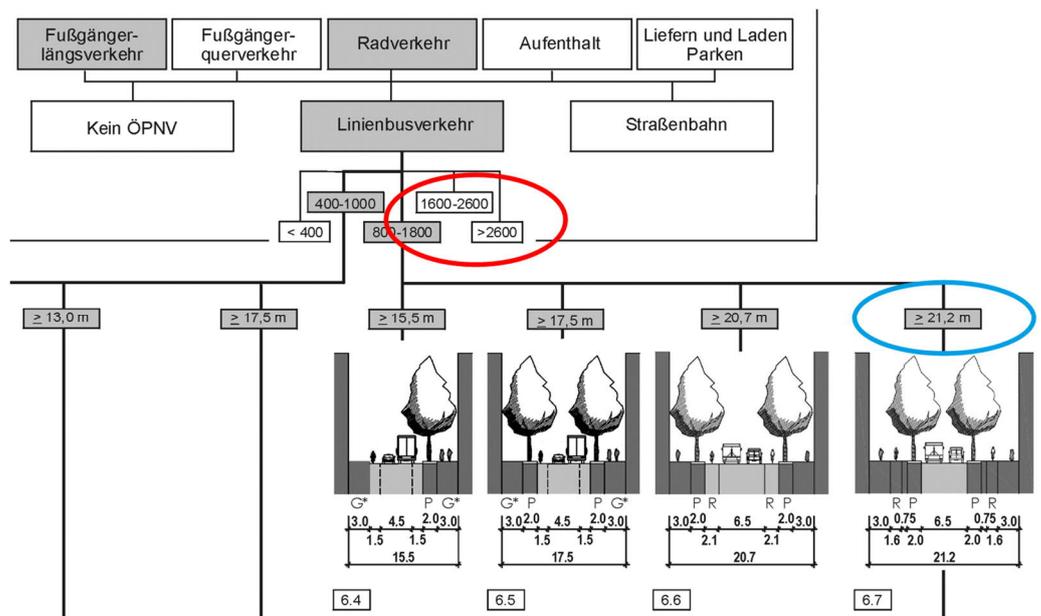


Abb. 28 Empfohlene Querschnitte für die Typische Entwurfssituation „Örtliche Einfahrtsstraße“ (Ausschnitt; Quelle: RAST 06, Bild 30)

³ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RAST 06, Ausgabe 2006
Köln, 2007

Als Beispiel für einen dreistreifigen Querschnitt kann der Typ 7 „Örtliche Geschäftsstraße“ herangezogen werden (Abb. 29). Auch für diesen Typ sind die Einsatzgrenzen hinsichtlich der Verkehrsstärken überschritten; bei den in Frage kommenden Querschnitten ist zudem das Parken nicht berücksichtigt (Typ 7.3) bzw. die Radverkehrs-führung nicht angemessen (Typ 7.5). Die für eine hohe Verkehrsbelastung empfohlenen Querschnitte mit überbreiten Richtungsfahrbahnen kommen ebenfalls nicht in Frage.

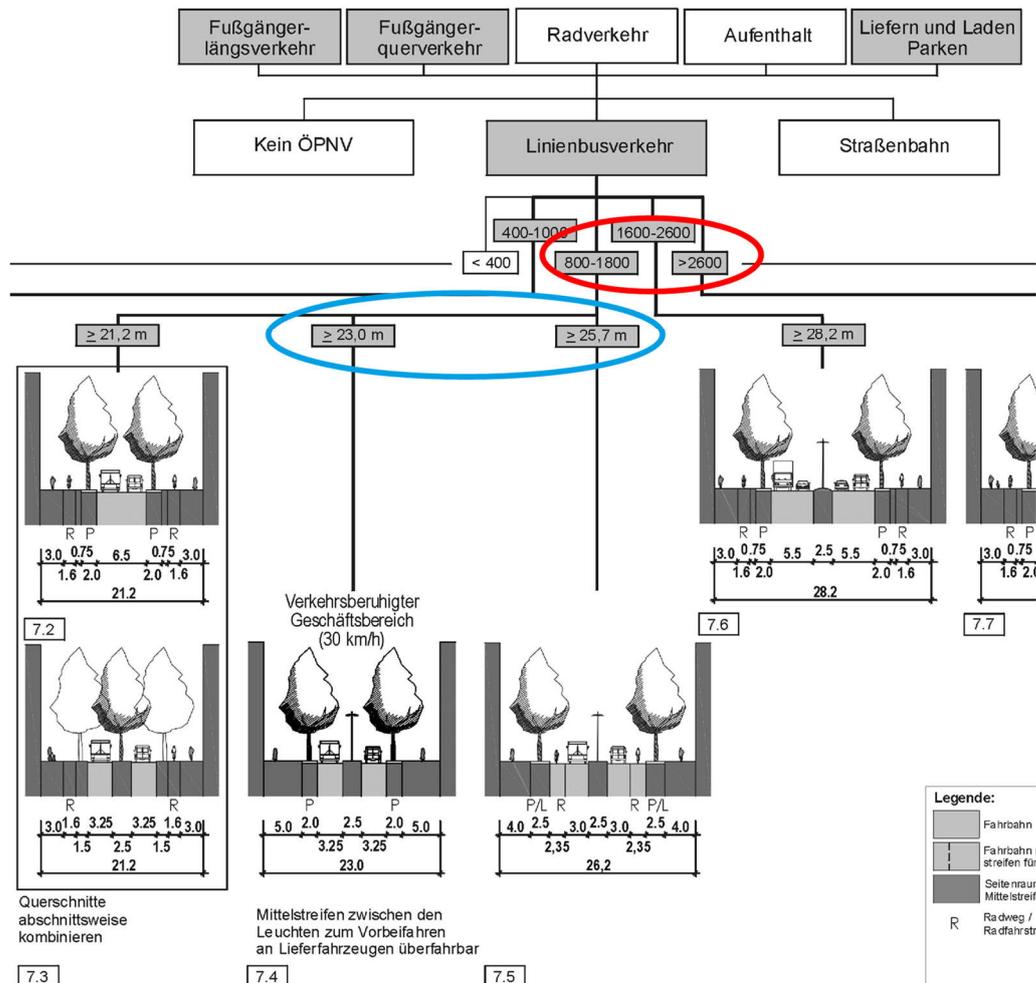


Abb. 29 Empfohlene Querschnitte für die Typische Entwurfs-situation „Örtliche Geschäftsstraße“ (Ausschnitt; Quelle: RAST 06, Bild 31)

Deshalb wird alternativ die Städtebauliche Bemessung angewendet, bei der unter Beachtung der straßenraumspezifischen Nutzungsansprüche geeignete Entwurfselemente ausgewählt und kombiniert werden (individueller Entwurfsvorgang).

Wünschenswert wäre ein Regelquerschnitt mit Mittelstreifen zum Linksabbiegen, zur Anlage von Überquerungshilfen (Mittelinseln) und als Überholmöglichkeit für Rettungswagen sowie bedarfsgerechten Parkmöglichkeiten und regelbreiten Radwegen neben komfortablen Gehwegen. Es wird deshalb ein Regelquerschnitt mit Mittelstreifen und einseitigem Parken (Flächenbedarf Fahrbahn zzgl. Parken: 11,50 – 12,50 m) empfohlen (Abb. 30).

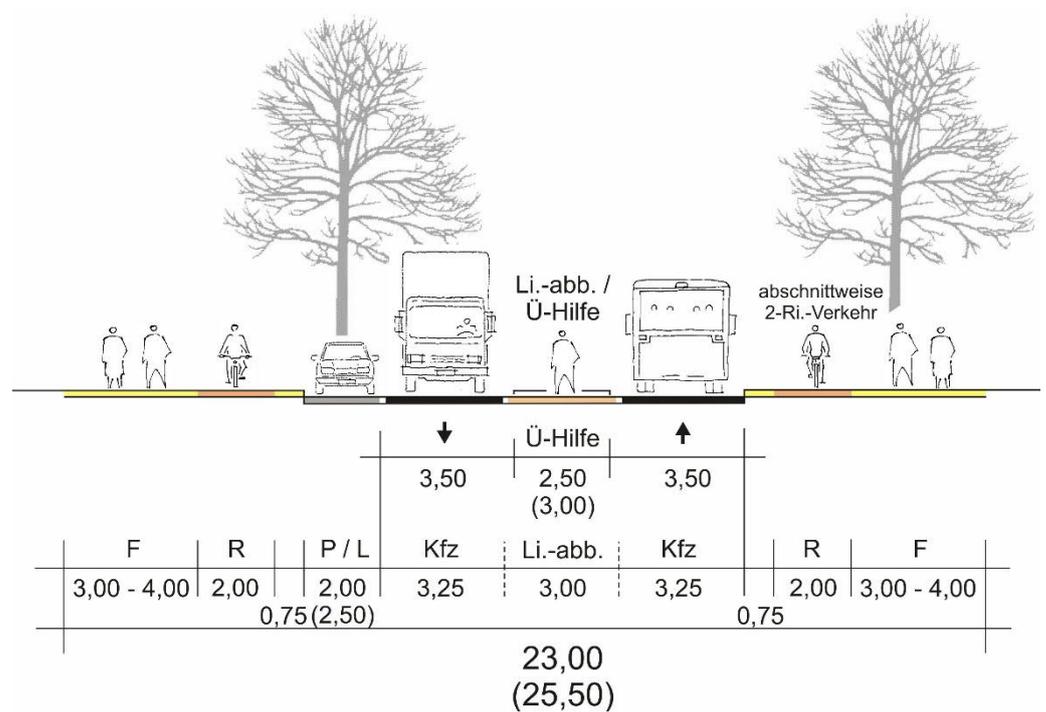


Abb. 30 Regelquerschnitt mit Darstellung der möglichen Abmessung für Fahrbahn und einseitiges Parken (Fahrbahn zzgl. Parken: 11,50 – 12,50 m)

4.2 Gestaltungsvorschläge

4.2.1 Variantenentwicklung

Als Ergebnis der ersten Ideenwerkstatt (21.11.2018; vgl. Ziff. 5) wurden für die einzelnen Abschnitte verschiedene Gestaltungsvorschläge erarbeitet (Abb. 31).

Für die Abschnitte A, D und E mit wenig Gestaltungsspielraum wurden jeweils Gestaltungsvorschläge erarbeitet. Für die Abschnitte B und C wurden folgende Gestaltungsvarianten erarbeitet, die sich – neben der Lage der einseitigen Längsparkstände – vor allem hinsichtlich des Erhalts bzw. der möglichen Neupflanzung von Bäumen unterscheiden:

- Abschnitt B1: 4 Varianten
 - Variante 1: Parken Westseite
 - Variante 2: Parken Ostseite
 - Variante 3: Busfahrstreifen stadteinwärts
 - Variante 4: Busfahrstreifen stadteinwärts nördlich Friedhof
- Abschnitt B2: 2 Varianten
 - Variante 1: Parken/Ladezone Ostseite
 - Variante 2: Busfahrstreifen stadteinwärts (zeitweise Ladezone)
- Abschnitt C: 3 Varianten
 - Variante 1: Parken Westseite
 - Variante 2: Parken Ostseite
 - Variante 3: Boulevard

Für den Knotenpunkt Klingenbergplatz wurde neben dem Gestaltungsvorschlag für die signalisierte Einmündung ein Testentwurf als kleiner Kreisverkehr dargestellt.

Die Vorstellung und Diskussion der Vorschläge in der zweiten Ideenwerkstatt (06.02.2019) ergab eine Favorisierung folgender Varianten (Abb. 32):

- Abschnitt A: kaum Alternativen
- Abschnitt B1: Variante 2 (Parken Ostseite) + Variante 4 (kurzer Busfahrstreifen)
- Abschnitt B2: Variante 1 (Parken/Ladezone Ostseite)
- Abschnitt C: Variante 3 (Boulevard); Variante 2 (Parken Ostseite) als Vorstufe
- Knotenpunkt Klingenbergplatz: signalisierte Einmündung
- Abschnitt D: kaum Alternativen
- Abschnitt E: kaum Alternativen

Die vorgestellten, aber verworfenen Gestaltungsvarianten der Abschnitte B und C finden sich im Anhang.

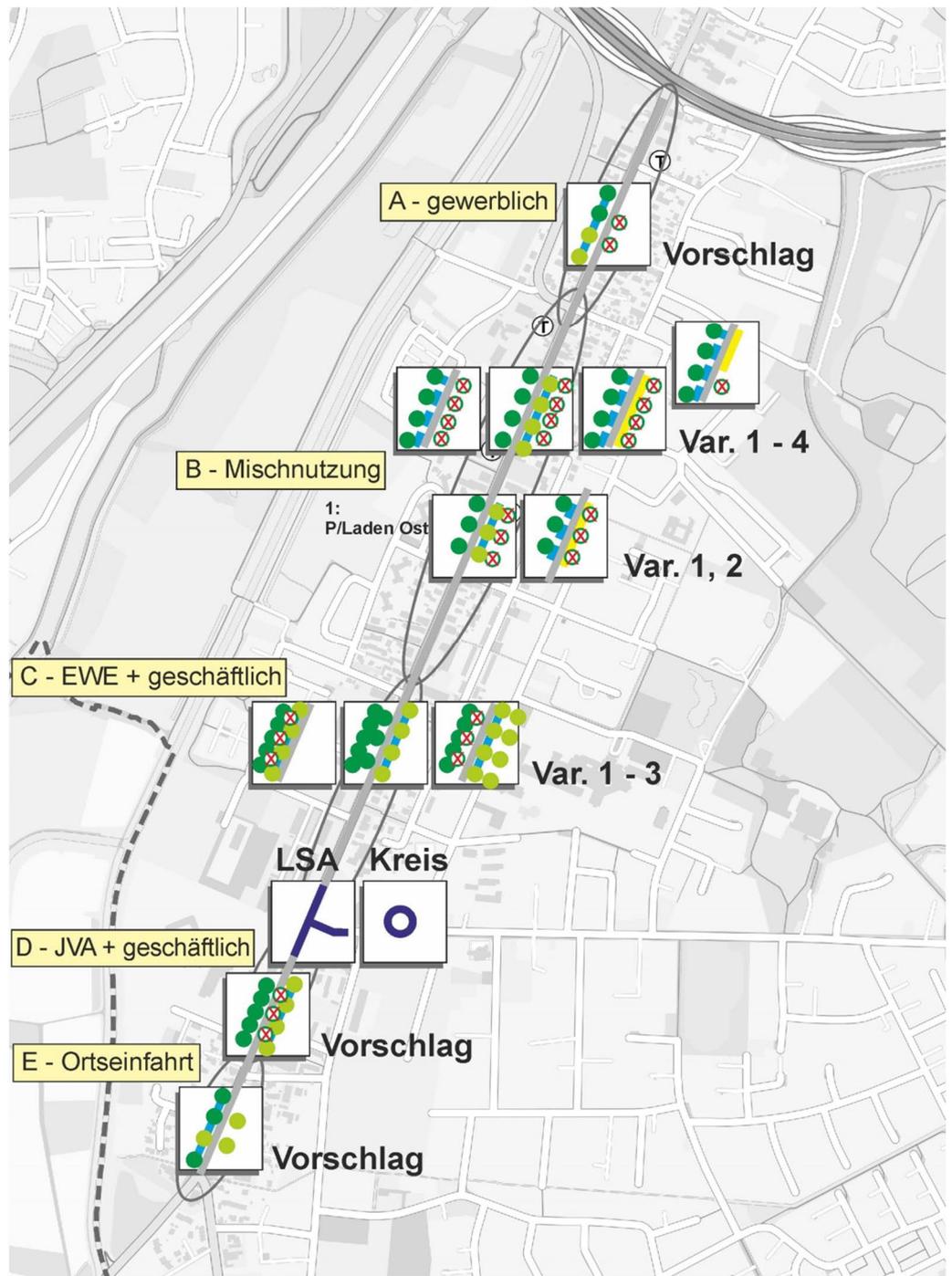


Abb. 31 Entwurfsvarianten für die einzelnen Abschnitte – Ergebnisse der 1. Ideenwerkstatt (21.11.2018)

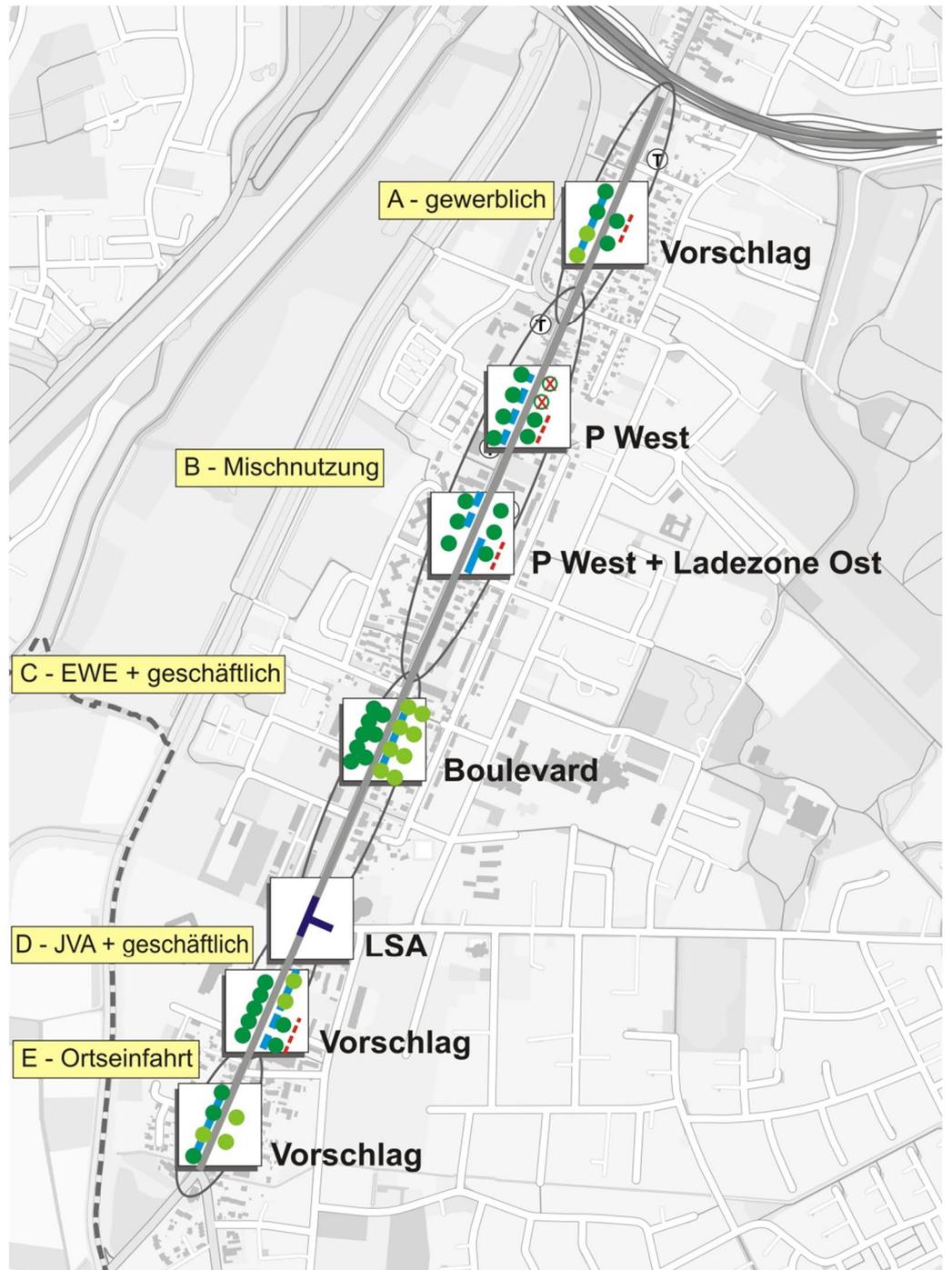


Abb. 32 Ergebnisse der 2. Ideenwerkstatt (06.02.2019)

4.2.2 Abschnitt A – gewerblich

Für den gewerblich geprägten Abschnitt A wird eine bestandsorientierte Gestaltung vorgeschlagen (Abb. 33, Abb. 34). Die stark belastete Knotenzufahrt zur A 28 bleibt in der heutigen Länge zweistreifig erhalten. Südlich der Einmündung Am Wallplacken beginnt der dreistreifige Fahrbahnquerschnitt mit Mittelstreifen zum Linksabbiegen in die Grundstücke bzw. zur Aufnahme einer Mittelinsel als Überquerungshilfe an der Bushaltestelle Am Wallplacken.

Die Bushaltestelle Am Wallplacken (stadtauswärts) wird als Buskap ausgebildet. Die Bushaltestelle auf der Ostseite (stadteinwärts) verbleibt in der heutigen Lage innerhalb des Busfahrstreifens (barrierefreier Ausbau empfohlen).

Längsparkstände sind auf der Westseite vorgesehen. Die vorhandenen Baumreihen auf der Westseite bleiben erhalten bzw. werden ergänzt. Auf der Ostseite ist der Baumerhalt im Bereich der Gebäude Nr. 161 bis 169 nur mit Grunderwerb realisierbar (Abb. 34). Für die wünschenswerte Verbreiterung des heutigen, durch die Baumscheiben eingegengten Gehweges auf der Ostseite im südlichen Abschnitt wäre ebenfalls Grunderwerb erforderlich (Breite ca. 1,50 m; Abb. 36).

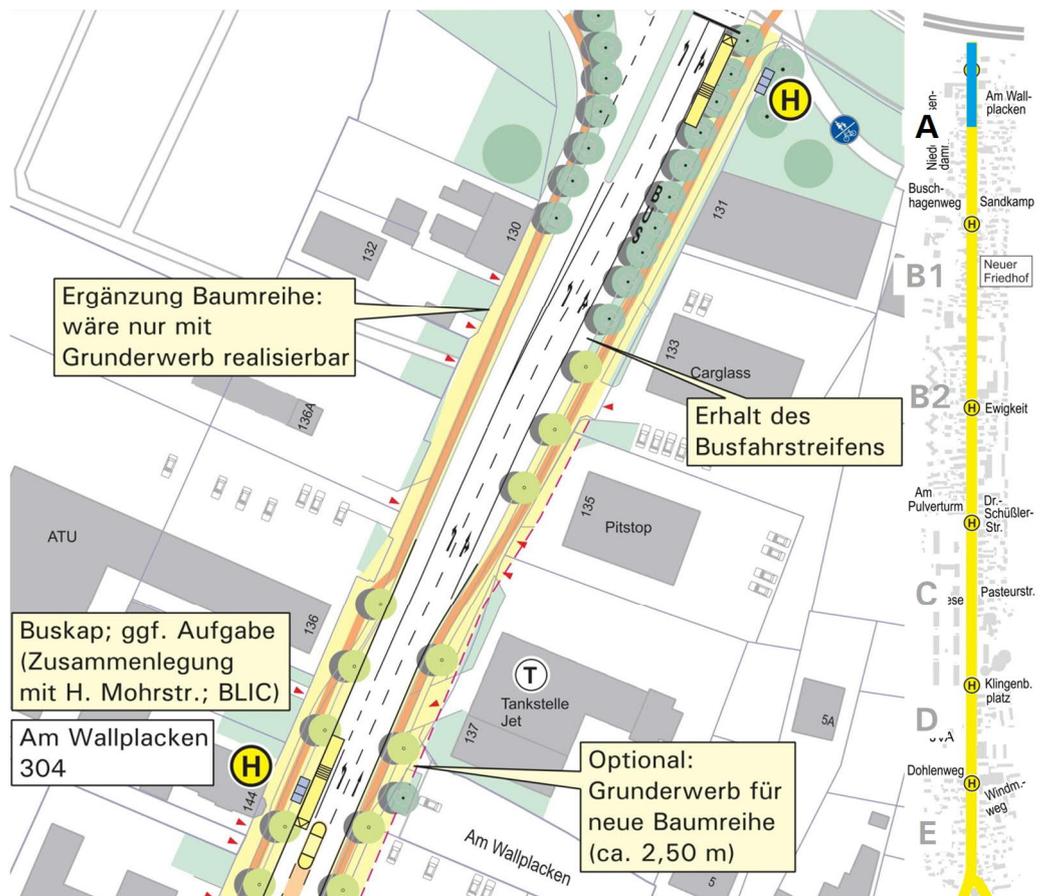


Abb. 33 Abschnitt A, Nord – Gestaltungsvorschlag

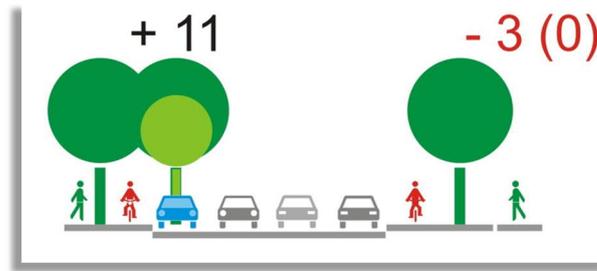


Abb. 35 Abschnitt A – Baumbilanz (Klammervert: mit Grunderwerb)

Am Knotenpunkt Cloppenburg Straße/Buschhagenweg/Sandkamp wird zur Verbesserung der Verkehrssicherheit die Knotenpunktzufahrt Buschhagenweg mit einem separaten Linksabbiegestreifen (statt heutigem kombinierten Geradeaus-/Linksabbiegestreifen) ausgebildet.

Die Bushaltestelle Buschhagenweg wird in beiden Richtungen als Buskap ausgebildet. Der Radweg wird jeweils hinter dem Wartebereich geführt (Abb. 36).

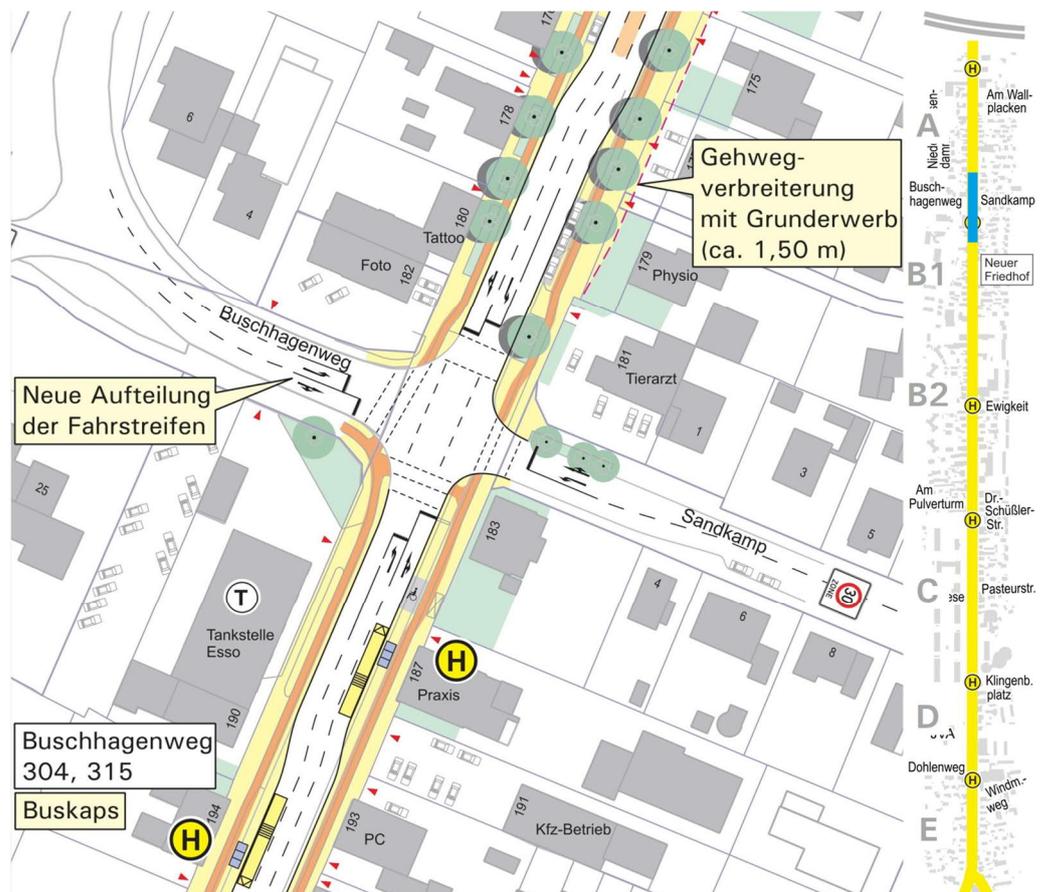


Abb. 36 Abschnitt A/B – Knotenpunkt Buschhagenweg/Sandkamp

4.2.3 Abschnitt B1 – Mischnutzung (Friedhof)

Im Abschnitt B zwischen Buschhagenweg und Am Pulverturm sind auf Grund der einzelnen geschäftlichen Nutzungen Längsparkstände auf der Westseite vorgesehen. Auf der Ostseite stehen zudem mehr Parkmöglichkeiten auf den Grundstücken zur Verfügung.

Im Bereich des Friedhofs (Abschnitt B1) ist eine längere Mittelinsel als Überquerungshilfe vorgesehen (mittlerer Bereich zum Erreichen der Grundstücke überfahrbar). Da der Friedhof mit einer Mauer eingefriedet ist und leicht über dem Niveau des Gehwegs liegt, kann der schmale Gehweg nicht verbreitert werden, so dass drei Bäume auf der Ostseite, die im Gehweg stehen, entfallen müssen (Abb. 37).

Die Bäume auf der Westseite bleiben erhalten. Vor den Gebäuden Nr. 215 bis 221 ist der Baumerhalt auf der Ostseite nur mit Grunderwerb (Breite ca. 2,00 m) möglich (Abb. 38).

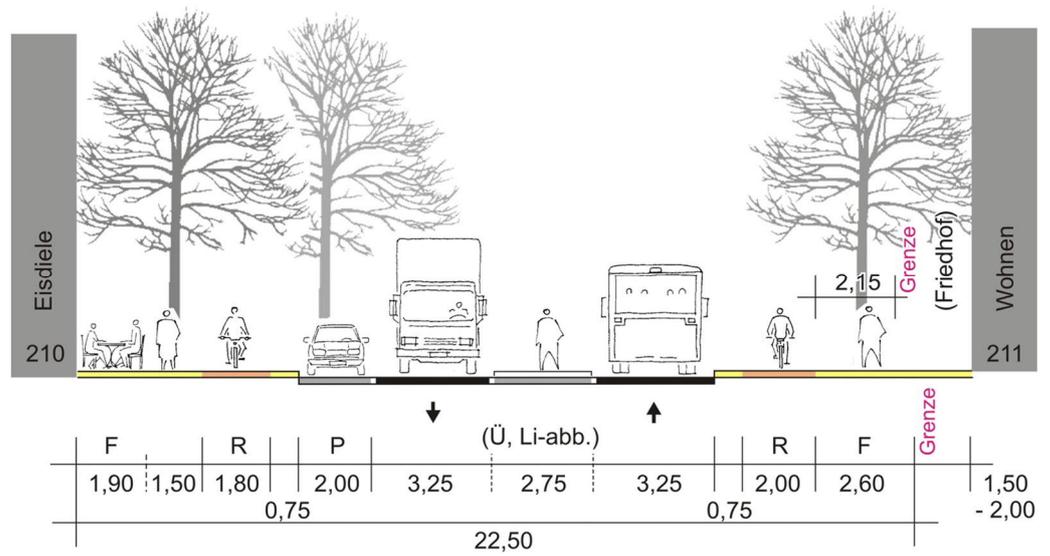
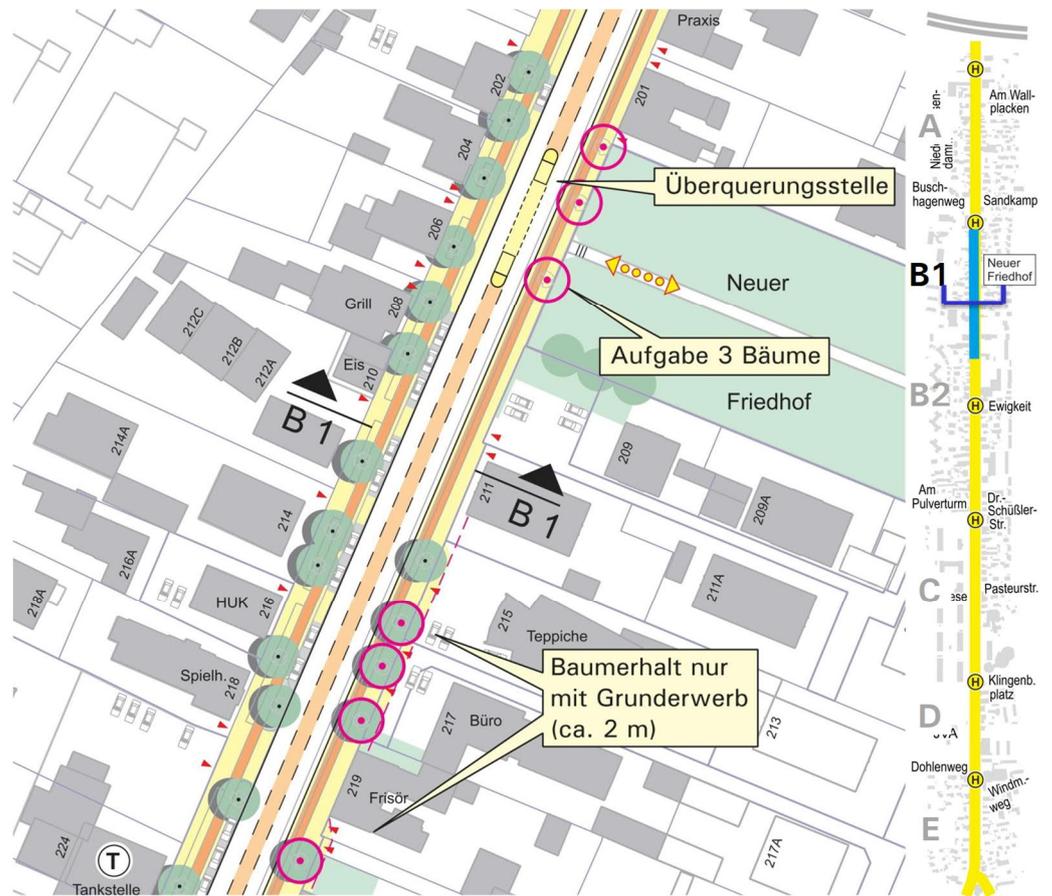


Abb. 37 Abschnitt B1 – Gestaltungsvorschlag

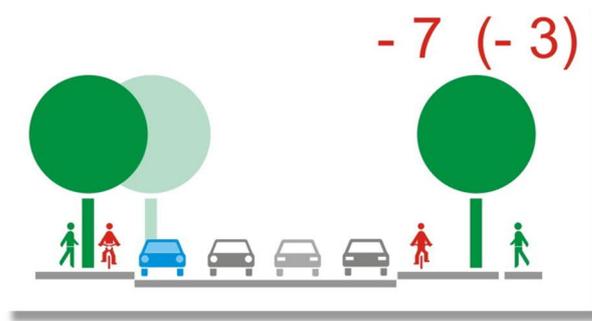


Abb. 38 Abschnitt B1 – Baumbilanz (Klammerwert: mit Grunderwerb)

4.2.4 Abschnitt B2 – Mischnutzung (Renault)

Im Abschnitt B2 ist auf der Ostseite im Bereich des Autohauses Munderloh der Erhalt der Ladezone erforderlich, da liefernde Autotransporter nach Angaben des Eigentümers nicht auf das Grundstück fahren können. Die Ladezone wird auf 2,50 m verbreitert; sie kann außerhalb der Lieferzeiten als Parkstreifen genutzt werden.

Die Bushaltestelle Ewigkeit wird auf der Westseite (stadtauswärts) als Buskap ausgebildet. Auf der Ostseite hält der Bus auf einem Busfahrstreifen (der in die Ladezone übergeht), da wegen der Lage der Haltestelle unmittelbar hinter dem Knotenpunkt ein Buskap zu Rückstaus in den Knotenpunktbereich führen würde. Der Radweg wird jeweils hinter dem Wartebereich geführt (Abb. 39). Auf der Westseite entfallen 4 Bäume im Haltestellenbereich nördlich der Einmündung Am Stübenhaus. Ersatz ist durch Neupflanzungen innerhalb der vorhandenen Baumachse möglich. Auf der Ostseite ist der Erhalt der 4 Bäume am Autohaus nur mit Grunderwerb möglich (Abb. 40). Grunderwerb wird jedoch seitens des Eigentümers wegen der bereits heute beengten Flächen für die Fahrzeugausstellung für nicht realisierbar gehalten.

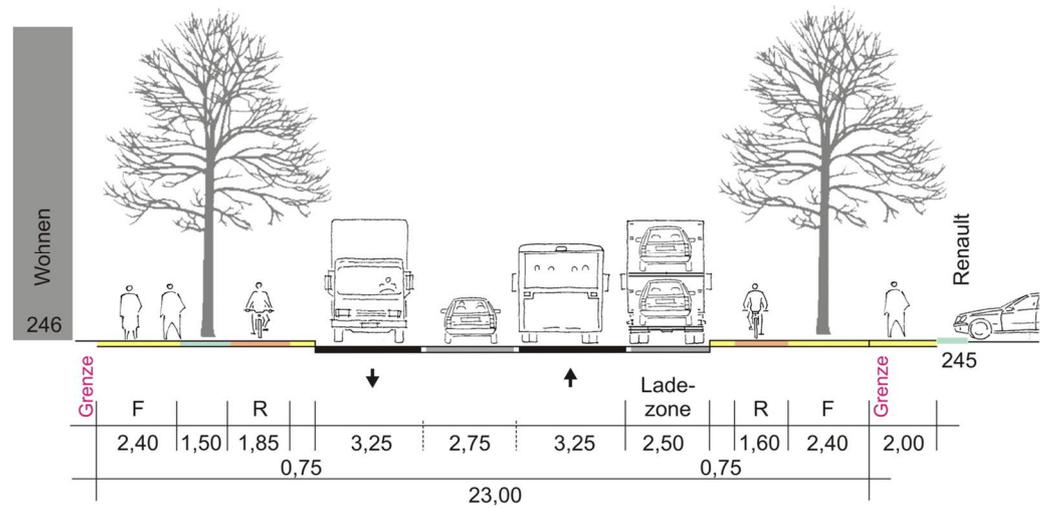
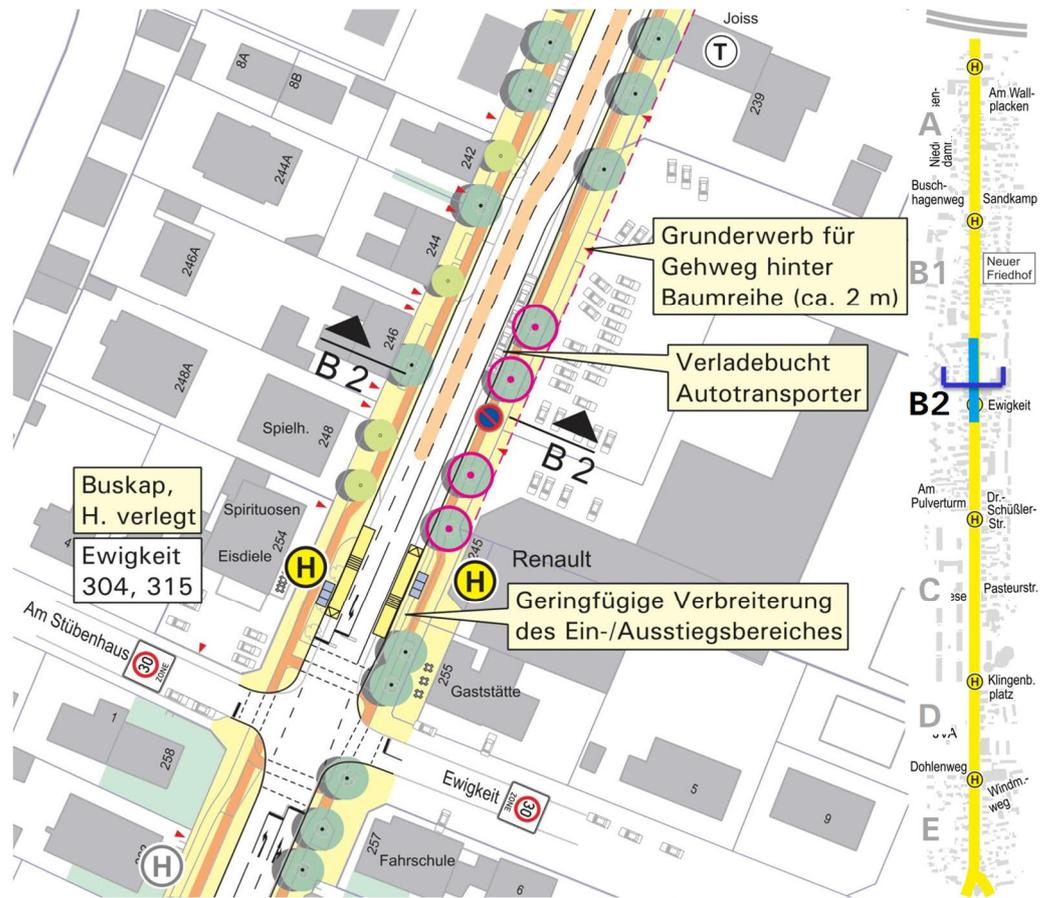


Abb. 39 Abschnitt B2 – Gestaltungsvorschlag

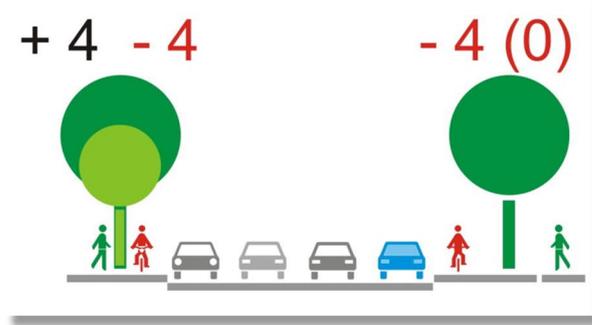


Abb. 40 Abschnitt B2 – Baumbilanz (Klammerwert: mit Grunderwerb)

4.2.5 Abschnitt C – EWE + geschäftlich

Der zentrale Geschäftsbereich beginnt etwa in Höhe der geplanten Straßenverbindung zwischen Cloppenburgstraße und An den Voßbergen nördlich der Einmündung Am Pulverturm (im Bereich des heutigen Aldi-Grundstückes; vgl. Gutachten SHP Ingenieure aus dem Jahr 2018). Die Einmündung wird als signalisierter Knotenpunkt mit umlaufenden Furten gestaltet; die bedarfsgesteuerte Fußgänger- und Radfahrereinfahrt südlich Am Pulverturm bleibt erhalten.

Der Geschäftsbereich zwischen Am Pulverturm und Klingenbergstraße soll durch eine besondere, hochwertige Gestaltung als zentraler Abschnitt der Cloppenburgstraße erkennbar werden. Es wird vorgeschlagen, den östlichen Seitenraum – unter Einbeziehung der Vorflächen der geschäftlich genutzten Gebäude – als Boulevard zu gestalten. Eine alleeartige Bepflanzung hebt diesen Bereich, der derzeit wenig alten Baumbestand aufweist, hervor (Abb. 41, Abb. 43).

Innerhalb der westlichen Baumreihe werden Längsparkstände (Regelbreite 2,50 m für zeitweise Liefer/Laden) angeordnet. In der Allee wird eine breite Promenade angelegt, in der auch die Radfahrer geführt werden; wegen des bereits heute in Folge des Geschäftsbesatzes zu beobachtenden Radverkehrs in beiden Richtungen wird die Anlage eines regelkonformen Zweirichtungsradschwerges (Breite 2,50 m) zwischen Am Pulverturm (Einmündung der Radroute Süd) und Klingenbergplatz empfohlen.

Die Anlage der östlichen Baumreihe kann nur unter Einbeziehung der privaten Gebäudevorflächen erfolgen. Eine einheitliche Oberflächenbefestigung, ggf. mit einem besonderen Gestaltungsthema, ist wünschenswert, um den Boulevardcharakter zu unterstützen. Das derzeit auf wenigen Grundstücken vorhandene Senkrechtparken sollte aufgegeben bzw. neu geordnet werden (z.B. Blockparken), um Rangiervorgänge auf dem Rad-/Gehweg zu vermeiden. In geeigneten Bereichen können zusätzlich Freisitzbereiche vor gastronomischen Einrichtungen, öffentliche Aufenthaltsbereiche und eine ausreichende Anzahl von Fahrradbügeln angeordnet werden.

Auf der Westseite kann durch Aufgabe des hier kaum erforderlichen Längsparkstreifens (EWE, Nutzungen mit Kundenparkplätzen) der Radweg verbreitert werden.

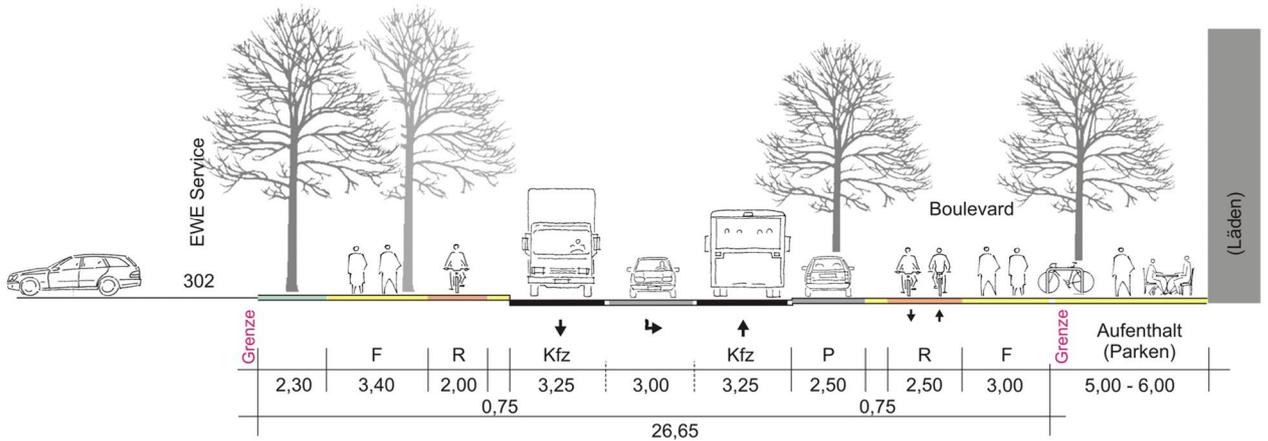
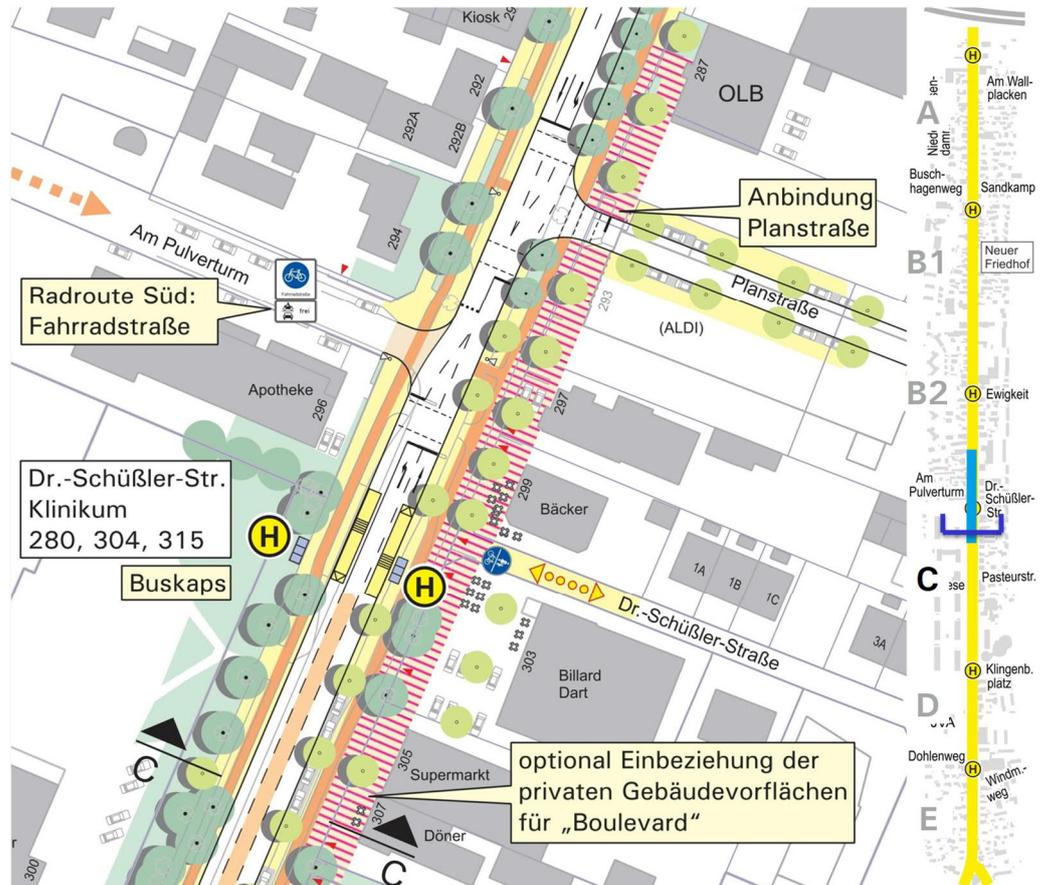


Abb. 41 Abschnitt C, Nord – Gestaltungsvorschlag

Als Vorstufe zur Gestaltung als Boulevard ist die Variante 2 (Parken Ostseite) geeignet, die ohne Grunderwerb realisiert werden kann (Abb. 42).

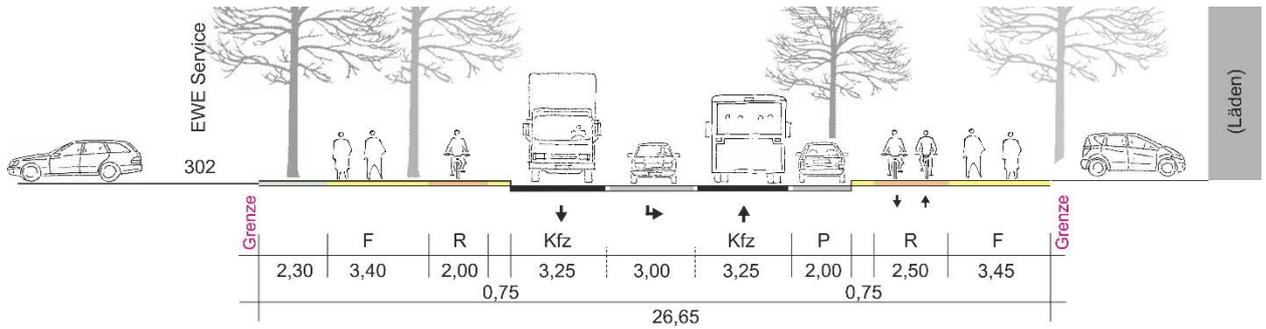


Abb. 42 Abschnitt C – Variante 2 (Parken Ostseite; ohne Grunderwerb) als Vorstufe zum Gestaltungsvorschlag „Boulevard“

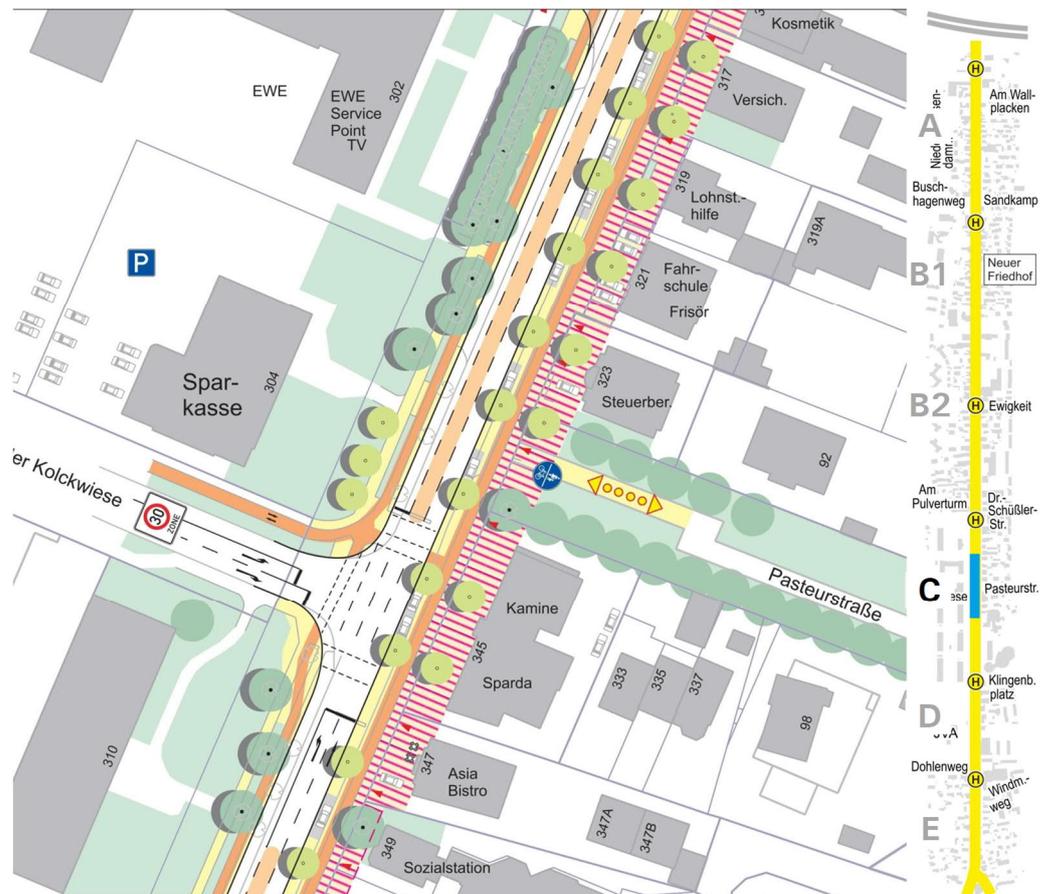


Abb. 43 Abschnitt C, Mitte – Gestaltungsvorschlag

Der Knotenpunkt Cloppener Straße/Klingenbergstraße bleibt als signalisierte Einmündung bestehen. Die Bushaltestelle Klingenbergplatz wird auf der Westseite (stadtauswärts) als Buskap ausgebildet. Auf der Ostseite bleibt die Bushaltestelle wegen der Lage unmittelbar hinter dem Knotenpunkt erhalten (Abb. 44).

Auf der Westseite entfallen 13 Bäume. Auf der Ostseite können 29 Bäume – bzw. mit Einbeziehung der Gebäudevorflächen 49 Bäume – angeordnet werden (Abb. 45).

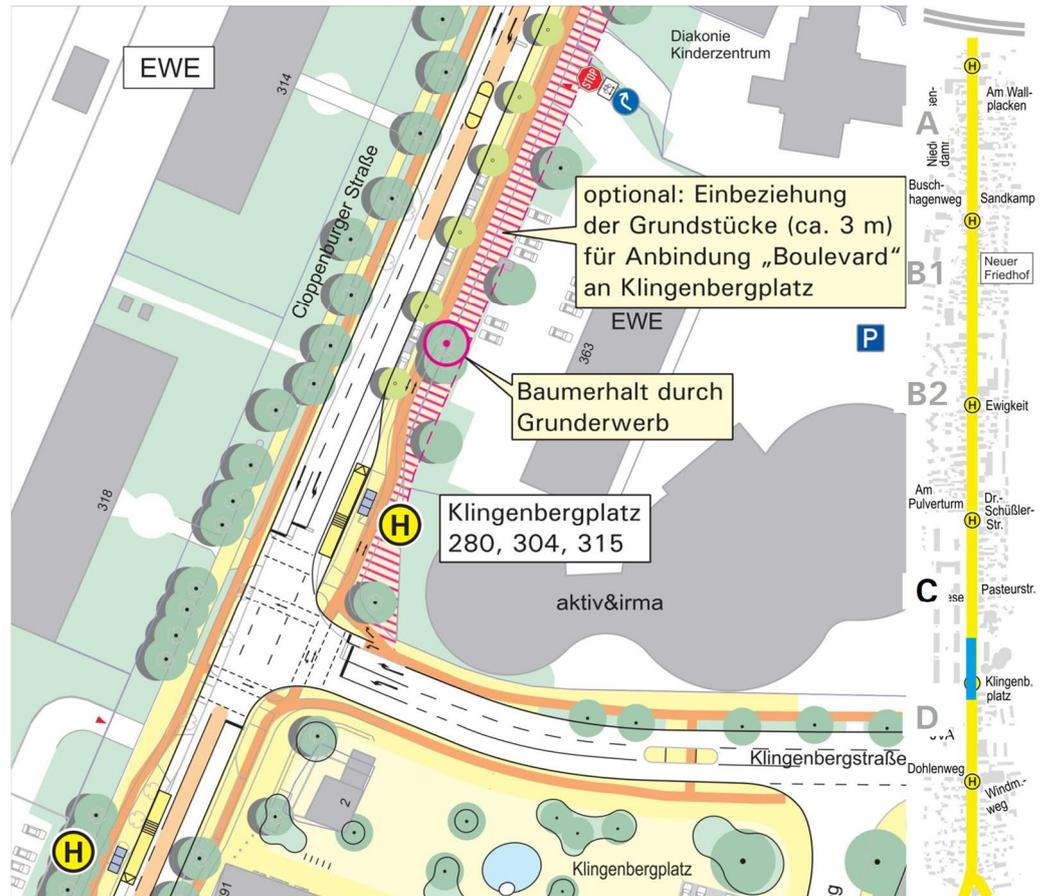


Abb. 44 Abschnitt C, Süd – Gestaltungsvorschlag

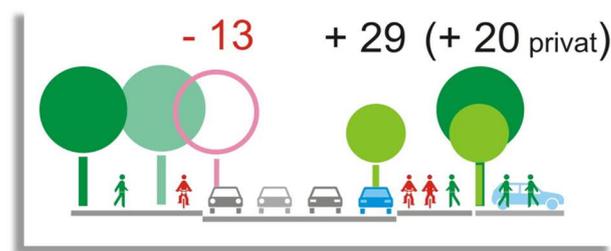


Abb. 45 Abschnitt C – Baumbilanz (Klammerwert: auf privaten Gebäudevorflächen)

Ein Testentwurf für den Knotenpunkt Cloppenburg Straße/Klingenbergstraße zeigt, dass die Anlage eines kleinen Kreisverkehrs (D = 30 m) nur mit erheblichen Eingriffen auf der Westseite möglich ist (Abb. 46). Ein Kreisverkehr ist jedoch nach ersten überschlägigen Berechnungen verkehrlich nicht ausreichend leistungsfähig und wird deshalb nicht empfohlen.

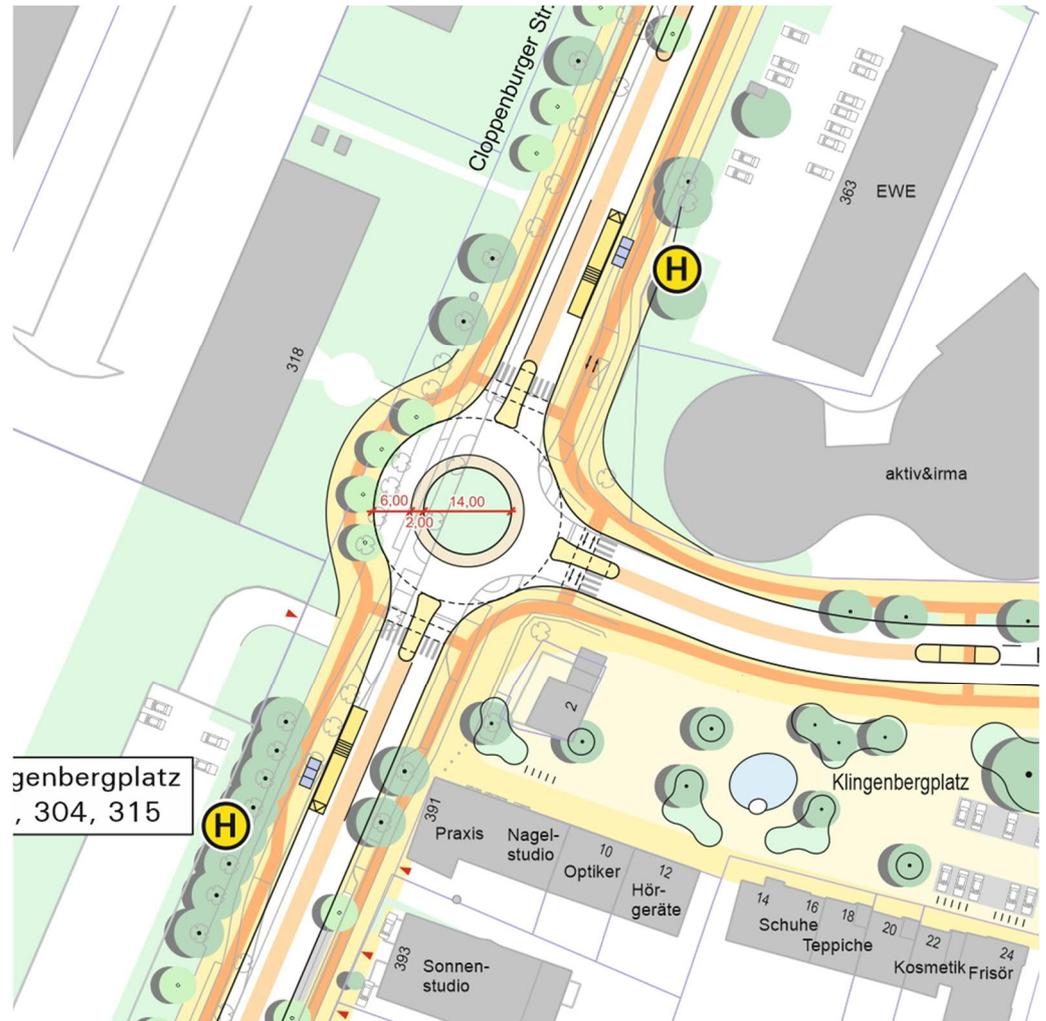


Abb. 46 Abschnitt C – Testentwurf Knotenpunkt Cloppenburg Straße/Klingenbergplatz als kleiner Kreisverkehr (nicht empfohlen)

4.2.6 Abschnitt D – JVA + geschäftlich

Im Abschnitt südlich des Klingenbergplatzes wird der Parkstreifen auf der Westseite zu Gunsten des dreistreifigen Fahrbahnquerschnittes, regelbreiter Radwege und regelbreiter Längsparkstände auf der Ostseite (Läden) aufgegeben. Der Mittelstreifen erleichtert das Linksabbiegen zum Grundstück Lidl. Südlich der Zufahrt Lidl sowie an der Bushaltestelle Dr.-Behring-Straße wird jeweils eine Mittelinsel als Überquerungshilfe angelegt.

Die Bushaltestelle auf der Westseite (stadtauswärts) wird als Buskap ausgebildet; die Bushaltestelle auf der Ostseite (stadteinwärts) ist bereits heute als Buskap ausgebildet (Abb. 47).

Auf der Westseite wird die dichte Baumreihe vor der JVA Oldenburg erhalten. Die zwei Bäume zwischen Rad- und Gehweg können ggf. erhalten werden (übergehbare Baumscheiben). Es entfallen 12 Bäume im heutigen, entfallenden Parkstreifen. Auf der Ostseite entfallen 5 Bäume; davon können 4 Bäume durch Grunderwerb (Nr. 405, Lidl) erhalten werden. Innerhalb der Längsparkstände auf der Ostseite ist die Neupflanzung von 7 Bäumen möglich (Abb. 48).

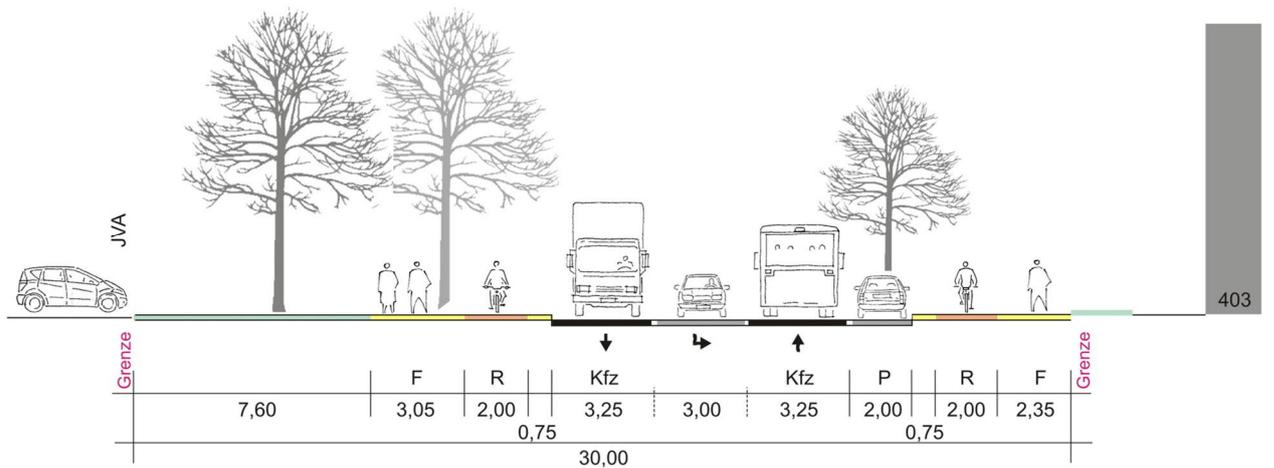
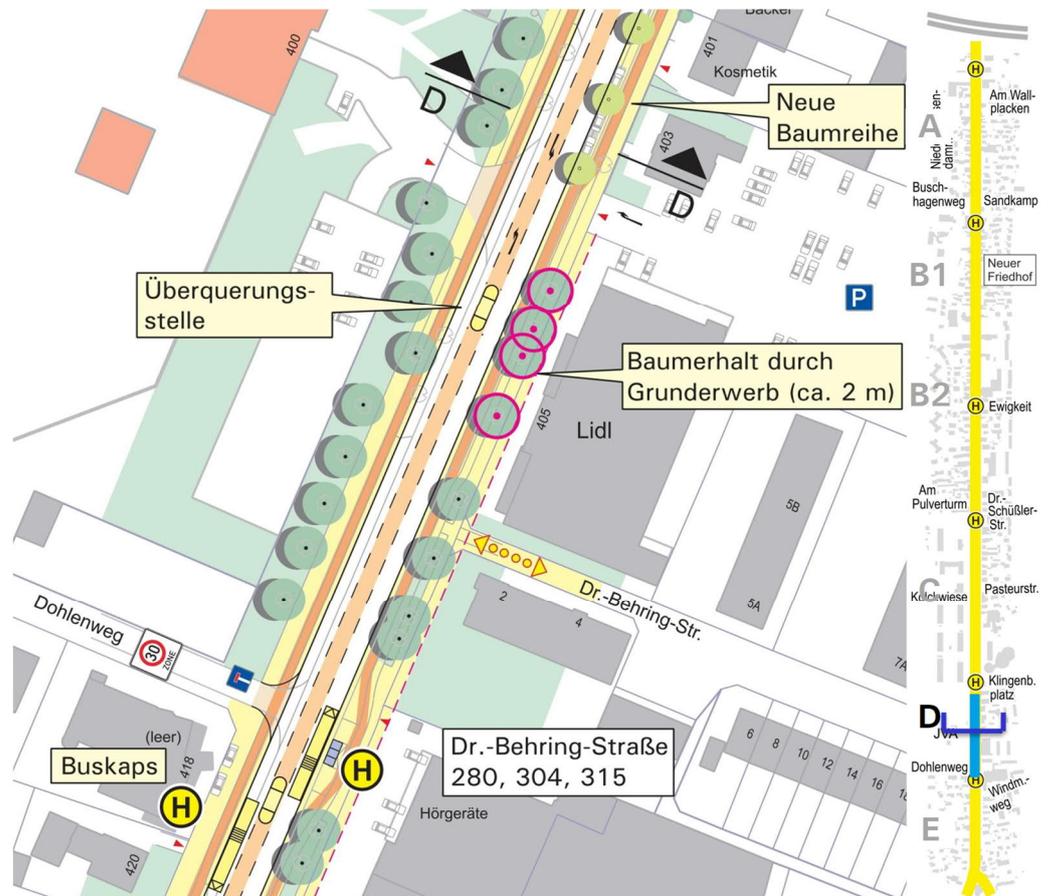


Abb. 47 Abschnitt D – Gestaltungsvorschlag

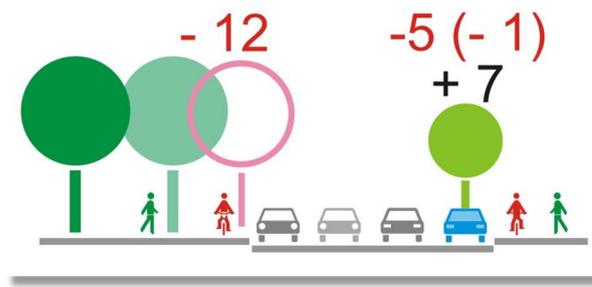


Abb. 48 Abschnitt D – Baumbilanz (Klammerwert: mit Grunderwerb)

4.2.7 Abschnitt E – Ortseinfahrt

Im südlichen Abschnitt E existiert bereits heute südlich Windmühlenweg ein dreistreifiger Fahrbahnquerschnitt mit Linksabbiegestreifen in Richtung Sandkruger Straße. Die Fahrbahn wird in der heutigen Breite erhalten und mit einem Mittelstreifen ausgebildet, der in Höhe Dohlenweg in den Linksabbiegestreifen übergeht. Südlich der Einmündung Windmühlenweg kann eine Mittelinsel als Überquerungshilfe zur Verbindung der Wohnquartiere beidseitig der Cloppenburger Straße integriert werden. In den Seitenräumen werden regelbreite Radwege angelegt (Abb. 49).

Am signalisierten Knotenpunkt Cloppenburger Straße/Sandkruger Straße bleiben die dreistreifigen Knotenpunktarme Cloppenburger Straße Nord und Sandkruger Straße unverändert erhalten. In der Knotenpunktzufahrt Cloppenburger Straße Süd kann eine Pfortnerung zur Dosierung des Verkehrszuflusses in Richtung Stadtmitte eingerichtet werden, um in Spitzenzeiten eine verträgliche Verkehrsmenge und einen gleichmäßigeren Verkehrsfluss ohne häufige Rückstaus in der Cloppenburger Straße zu erreichen. Um Behinderungen des stadteinwärtigen Busverkehrs in der Cloppenburger Straße Süd zu vermeiden, kann ein Busfahrstreifen zur Stauraumumfahrung angelegt werden; dazu ist ein Eingriff (Breite ca. 2,00 bis 3,00 m) in den Grünstreifen auf der Westseite erforderlich (Abb. 50).

Die Baumreihe auf der Westseite wird durch Neupflanzung von 5 Bäumen innerhalb der Längsparkstände ergänzt. Die Ausweitung der auf der Ostseite in Höhe Windmühlenweg beginnenden Baumreihe nach Süden wäre wünschenswert; eine Neupflanzung (von 6 Bäumen) wäre jedoch nur auf den privaten Grundstücken möglich (Abb. 51).

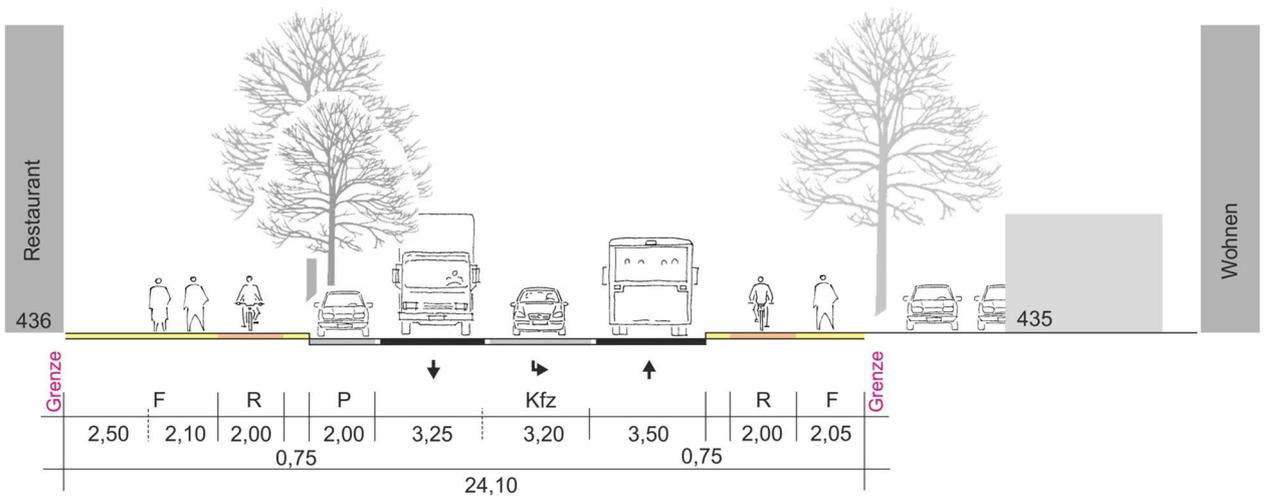
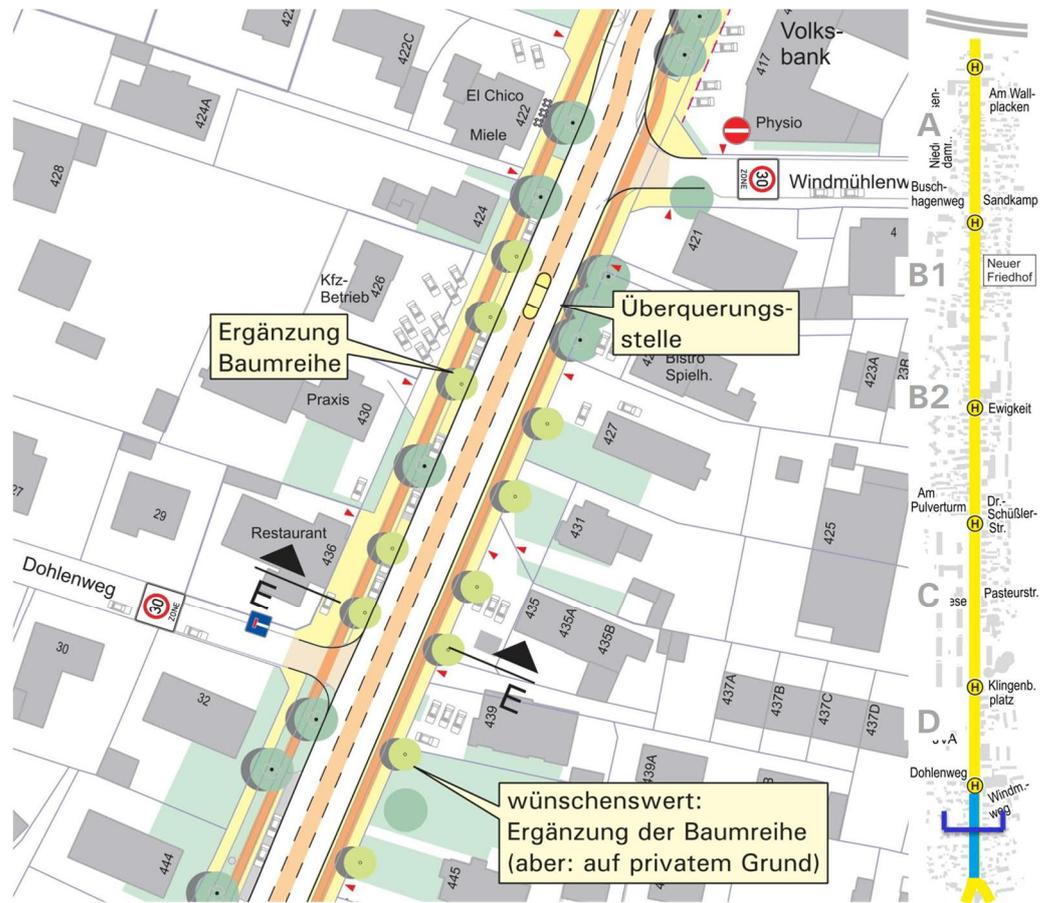


Abb. 49 Abschnitt E – Gestaltungsvorschlag

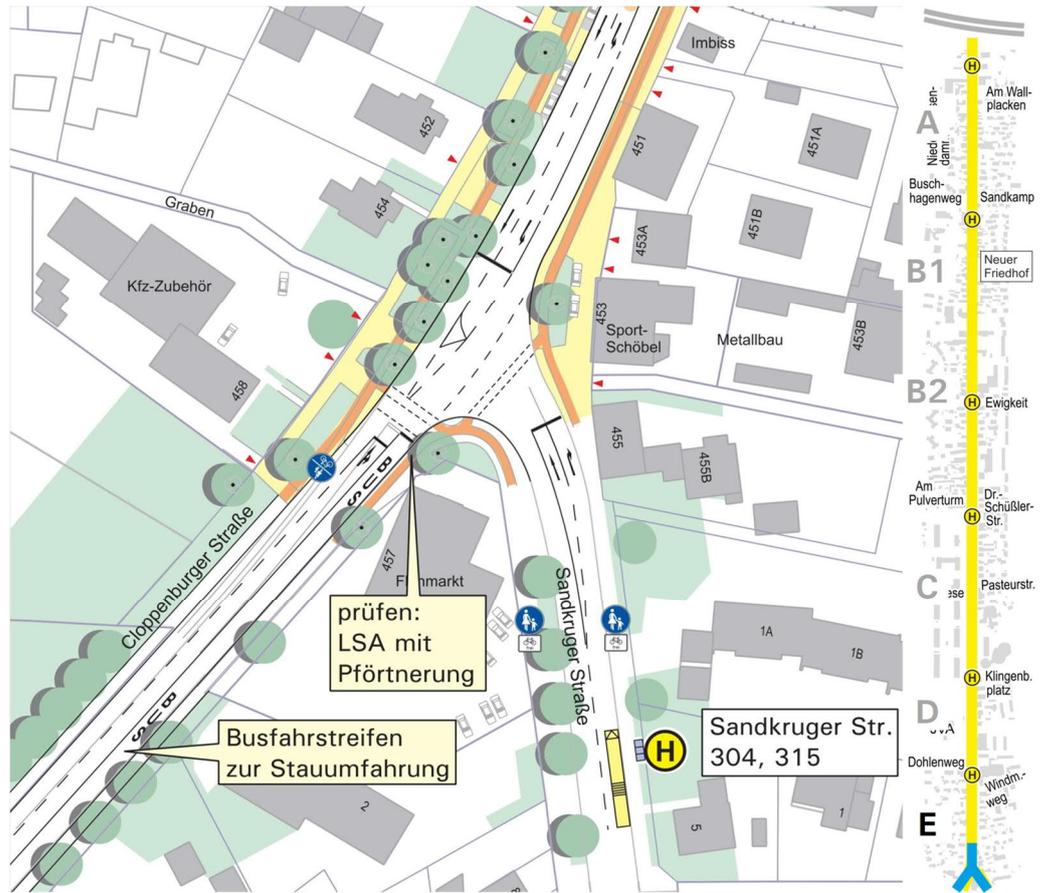


Abb. 50 Knotenpunkt Cloppenburg Straße/Sandkruger Straße – Gestaltungsvorschlag mit Busfahrstreifen zur Stauraumumfahrung

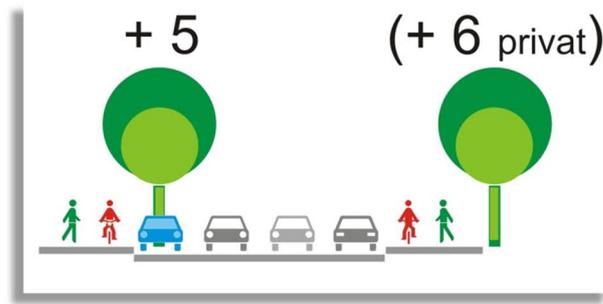


Abb. 51 Abschnitt E – Baumbilanz (Klammerwert: auf privaten Grundstücken)

4.2.8 Begrünung – Baumbestand

Durch die Umgestaltungsvorschläge kann die Zahl der Bäume insgesamt erhöht und der Alleecharakter der Cloppenburger Straße gestärkt werden.

Im Zuge der Maßnahme müssten mindestens 33 Bäume und höchstens 49 Bäume gefällt werden. 16 Bäume könnten durch Grunderwerb erhalten werden.

Neu gepflanzt werden können 62 Bäume im öffentlichen Raum und 26 Räume auf Privatgrund, also insgesamt 88 Bäume. Wenn alle Möglichkeiten ausgeschöpft werden, gäbe es nach Abschluss der Maßnahmen auf Grundlage dieser Planung 55 Bäume mehr als heute (Abb. 52).

Für die Straßenseiten ergibt sich folgende Situation:

Westseite

– 29 alte Bäume entfallen; + 22 neue Bäume → 7 Bäume entfallen

Ostseite

– 20 alte Bäume entfallen; + 40 neue Bäume → + 20 Bäume (+ 26 privat)

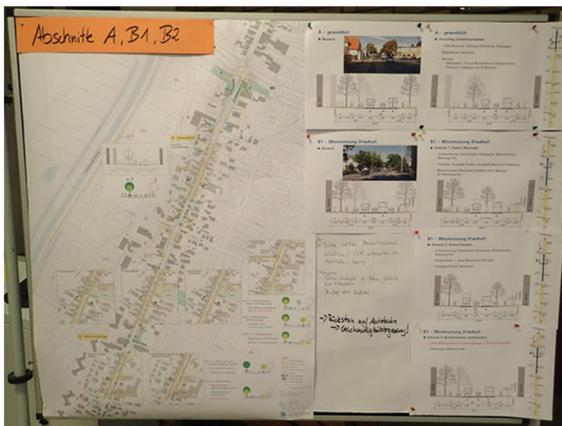
Baumbestand an der Cloppenburger Straße						
Abschnitt	Westseite		Ostseite			
	entfallen	neu	entfallen		neu	
			ohne Grunderwerb	mit Grunderwerb	öffentlich	privat
A	-	11	-3	0	-	-
B1	-	-	-7	-3	-	-
B2	-4	4	-4	0	-	-
B3	-	2	-1	0	4	-
C	-13	-	-	-	29	20
D	-12	-	-5	-1	7	-
E	-	5	-	-	-	6
Gesamt	-29	22	-20	-4	40	26

Abb. 52 Baumbestand und Neupflanzungen – Bilanz

5 Öffentlichkeitsbeteiligung – Ideenwerkstätten

Die Öffentlichkeitsbeteiligung erfolgte in Form von drei Ideenwerkstätten mit jeweils etwa 40 TeilnehmerInnen (Moderation: TOLLERORT entwickeln & beteiligen, Hamburg; separate Dokumentationen der drei Veranstaltungen).

Bei der 1. Ideenwerkstatt (21.11.2018) wurden zunächst Informationen über die Zusammensetzung der TeilnehmerInnen (Wohnort, häufig genutzte Verkehrsmittel, Alltagswege etc.) und deren Einschätzungen zur Situation in der Cloppenburg Straße (Potenziale, Mängel; mit Verortung) abgefragt. Im Anschluss an die Vorstellung der städtebaulichen und verkehrlichen Ausgangssituation erfolgten Stellungnahmen und Einschätzungen der TeilnehmerInnen im Plenum und anschließend in zwei Arbeitsgruppen unter der Fragestellung: Defizite, Potenziale, was ist wichtig?



Bei der 2. Ideenwerkstatt (06.02.2019) wurden als Input – auf Basis der Einschätzungen der TeilnehmerInnen der 1. Ideenwerkstatt – prinzipielle Querschnittvarianten unter Berücksichtigung der geltenden Regelwerke sowie Gestaltungsvarianten für die einzelnen Abschnitte zur Diskussion gestellt. Anschließend erfolgte eine Diskussionsphase in Gruppen an Stellwänden (drei Stationen). Wesentliche Diskussionsthemen waren der Umgang mit dem alten Baumbestand (weitgehender Erhalt gewünscht), die Situation im Busverkehr (Buskaps oder Bushaldebuchten), die Gestaltung des Geschäftsbereiches (Boulevard auf der Ostseite), die Knotenpunktgestaltung (Klingenbergplatz) und der Umgang mit den hohen Kraftfahrzeugverkehrsstärken (überörtliche Verkehrsbetrachtung und Verkehrssteuerung).

Bei der 3. Ideenwerkstatt (03.04.2019) wurde die aus den Diskussionen und Empfehlungen der 2. Ideenwerkstatt abgeleitete Vorzugsvariante vorgestellt. Wesentliche Diskussionspunkte waren wiederum der Umgang mit der Begrünung (Erhalt alten Baumbestandes erfordert teilweise Grunderwerb), die Gestaltung des Mittelstreifens (Mitbenutzung durch Rettungsfahrzeuge), die Breite der Radwege (in Bereichen mit altem Baumbestand z.T. nur Mindestbreiten möglich), die vorgesehenen Buskaps sowie eine denkbare Pfortnerung des Kraftfahrzeugverkehrs aus Richtung Süden.

Die TeilnehmerInnen konnten durch Verteilung von Punkten in einem Koordinatensystem ihre Zufriedenheit mit den Planungsergebnissen mitteilen und zusätzlich Anmerkungen (Fähnchen) zur Berücksichtigung im weiteren Planungsprozess auf den Plänen platzieren.

Insgesamt wurde das Verfahren seitens des Auftraggebers und der TeilnehmerInnen positiv eingeschätzt.

6 Fazit und Empfehlungen

Die Cloppenburgener Straße ist eine wichtige radiale Achse im Hauptverkehrsstraßennetz der Stadt Oldenburg, eine stark frequentierte Achse im Busverkehr und eine Hauptroute im Radverkehr. Sie ist gleichzeitig das Stadtteilzentrum von Kreyenbrück mit einem erheblichen Geschäftsbesatz. Planerisches Ziel ist es, allen Funktionen gerecht zu werden, wobei die übergeordneten städtebaulichen und verkehrlichen Zielsetzungen zu beachten sind. Neben der Stärkung des Stadtteilzentrums sind dies vor allem die verkehrspolitisch erwünschten Verlagerungen von Fahrten auf den Umweltverbund mit der Stärkung des Öffentlichen Personennahverkehrs und der Nahmobilität zu Fuß und mit dem Rad. Ein weiterer wichtiger Aspekt ist die umfassende Barrierefreiheit aller Verkehrsanlagen im betrachteten Bereich.

Vor diesem Hintergrund ist die erwünschte Verflüssigung des Kraftfahrzeugverkehrs auf der Cloppenburgener Straße zwar nachvollziehbar, einem am Kraftfahrzeugverkehr orientierten Ausbau ist aber eine klare Absage zu erteilen. Verkehrsplanerische Ziel muss die Entlastung der Cloppenburgener Straße vom Kraftfahrzeugverkehr sein, der zum Teil andere Wege wählen kann. Die städtebaulichen Aktivitäten im Stadtteil Kreyenbrück werden zwar neue Verkehre erzeugen, die angemessen zu berücksichtigen sind, sie machen aber die Entlastung von Durchgangsverkehr und eine insgesamt veränderte Verkehrsmittelwahl umso dringender.

In der Ideenwerkstatt zur Umgestaltung der Cloppenburgener Straße bestand ein breiter Konsens darin, dass die gestaltprägenden Bäume grundsätzlich erhalten werden sollen. Es wurde aber auch deutlich, dass es kein Tabu sein kann, einzelne Bäume zugunsten einer besseren Funktionalität zu ersetzen. Die Bilanz zeigt, dass ein Ausgleich gut möglich ist und in Abstimmung mit den Eigentümern durch unkonventionelle Lösungen ein noch besserer Baum-erhalt möglich ist.

Das im Konsens entwickelte Entwurfs- und Gestaltungskonzept zeigt einen durchgängig dreistreifigen Fahrbahnquerschnitt. Der mittlere Streifen wird abwechselnd zum Abbiegen und zur Erleichterung der Überquerung der Fahrbahn außerhalb der Knotenpunkte genutzt. Da das Parken künftig nur noch einseitig möglich sein wird, ergeben sich Flächeneinsparungen. Beidseitig werden regelkonforme Radwege und breite Gehwege angelegt. Im zentralen Bereich zwischen der Einmündung der Straße Am Pulverturm und dem Klingenbergplatz entsteht durch das Einbeziehen der privaten Vorflächen auf der Ostseite ein Boulevard, der in der Materialität und in der Ausstattung das Stadtteilzentrum akzentuiert.

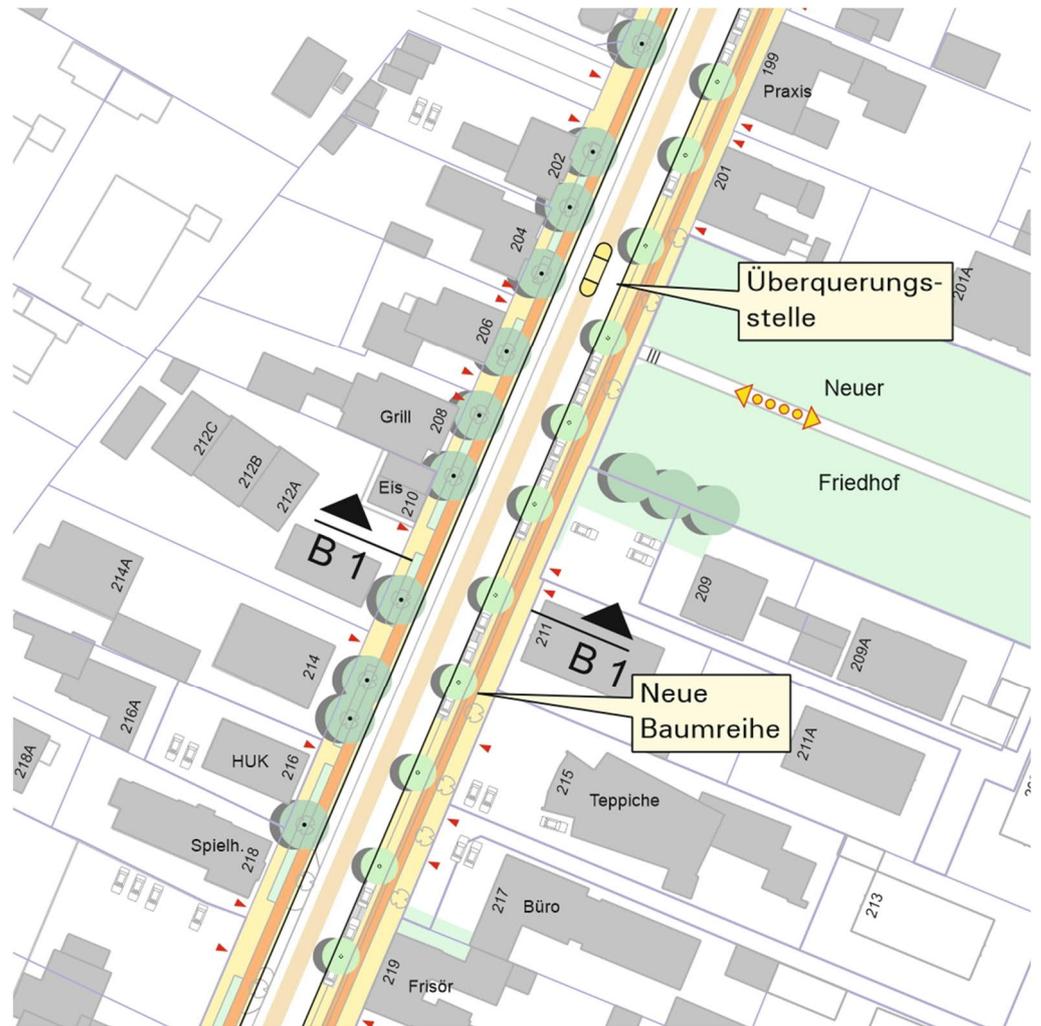
Der Öffentliche Personennahverkehr wird wie bisher an den Lichtsignalanlagen priorisiert. Zusätzlich soll durch den Verzicht auf Bushaldebuchten erreicht werden, dass die Busse als Pulkführer auftreten und so ein zusätzlicher Beschleunigungseffekt eintreten wird. Durch eine Dosierung des Zuflusses des Kraftfahrzeugverkehrs mit einem zusätzlichen Busfahrstreifen in der Oldenburger Straße südlich des Knotenpunktes Sandkruger Straße wird dieser Effekt unterstützt.

Die Ideenwerkstatt zur Umgestaltung der Cloppenburger Straße in Oldenburg unter aktiver Beteiligung betroffener und interessierter Bürgerinnen und Bürger hat gezeigt, dass trotz der stark konkurrierenden Ansprüche ein Entwurfs- und Gestaltungskonzept möglich ist, das von einer breiten Mehrheit getragen wird. Die dargestellten Gestaltungsvorschläge sind noch keine Entwurfs- und Ausführungsplanung und bedürfen der weiteren planerischen Überprüfung und Durcharbeitung. Einige Vorschläge bewegen sich auch am Rande oder jenseits der in den einschlägigen Regelwerken empfohlenen Einsatzgrenzen. Trotzdem zeigen die Skizzen den Weg und die Richtung, wie die umgestaltete Cloppenburger Straße künftig aussehen soll, wenn die Ziele einer nachhaltigen Stadt- und Verkehrsentwicklungsplanung beachtet werden.

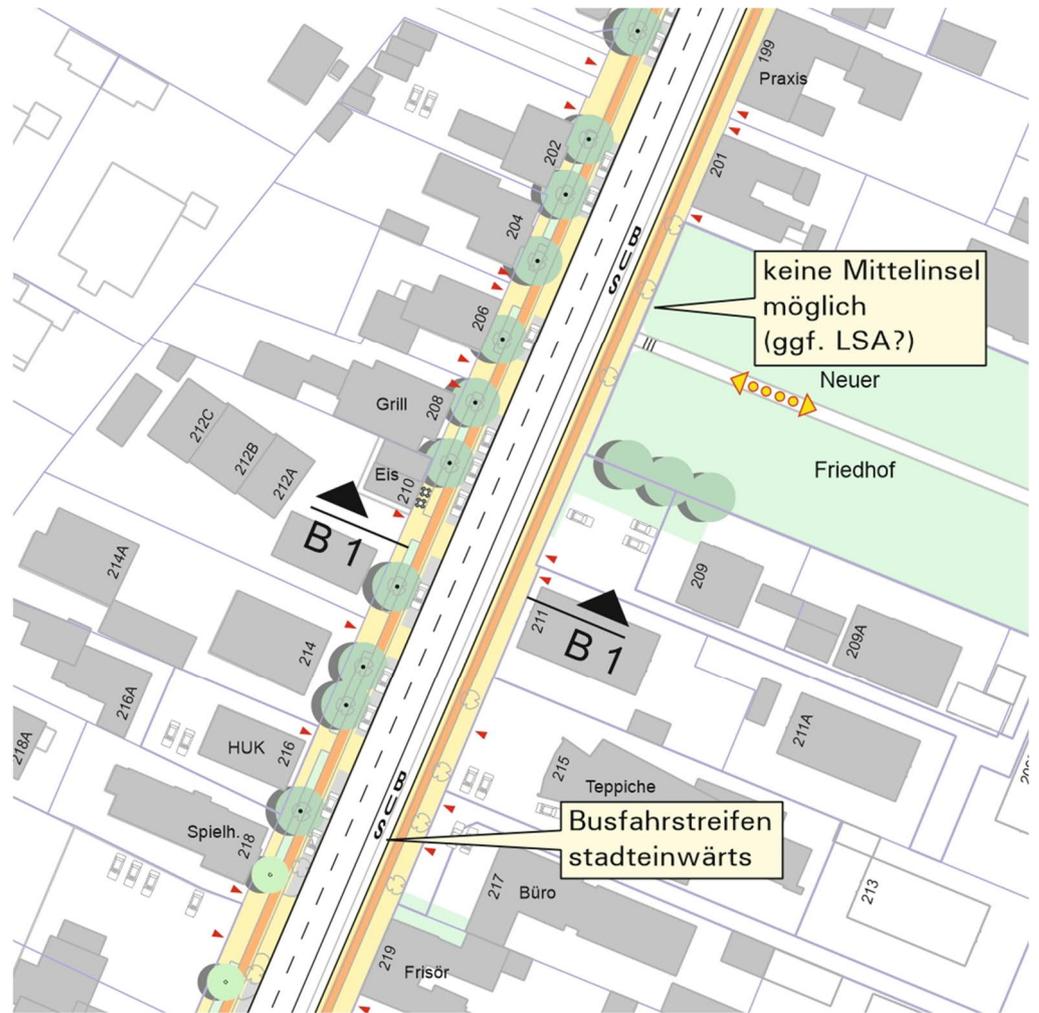
Anhang

Gestaltungsvarianten Abschnitte B, C

Beispielfotos:
Dreistreifiger Fahrbahnquerschnitt
Geschäftsbereich, Boulevard



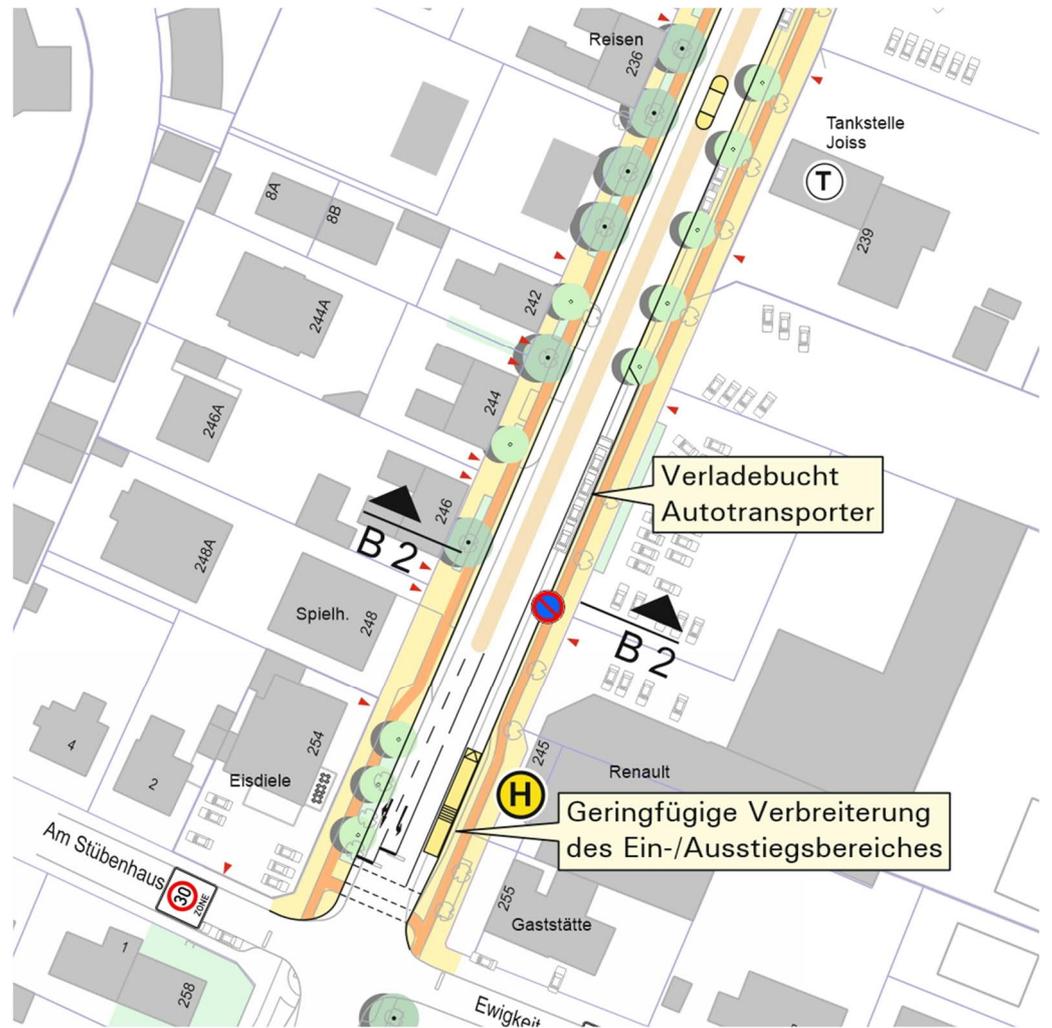
Abschnitt B1 – Variante 2: Parken Ostseite (nicht empfohlen)



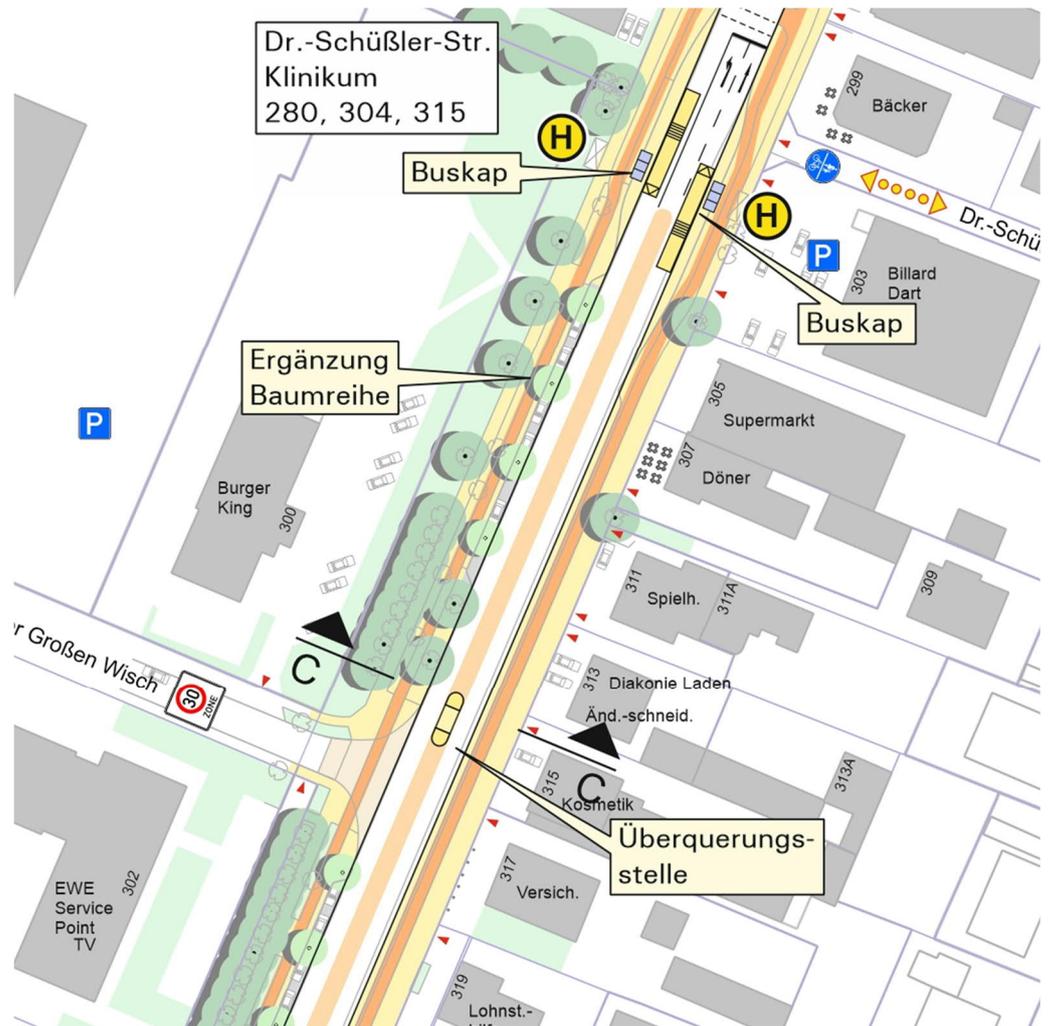
Abschnitt B1 – Variante 3: Busfahrstreifen stadteinwärts nördlich Friedhof (nicht empfohlen)



Abschnitt B1 – Variante 4: Busfahrstreifen stadteinwärts nördlich Friedhof (nicht empfohlen)



Abschnitt B2 – Variante 1: Parken/Ladezone Ostseite (nicht empfohlen)



Abschnitt C – Variante 1: Parken Westseite (nicht empfohlen)

Beispiele: Nutzung und Gestaltung dreistreifiger Fahrbahnquerschnitte



Stralsund



Malmö



Ulm



Ulm



Empelde



Kassel

Beispiele: Geschäftsbereich, Boulevard an stark belasteten Straßen



Kassel



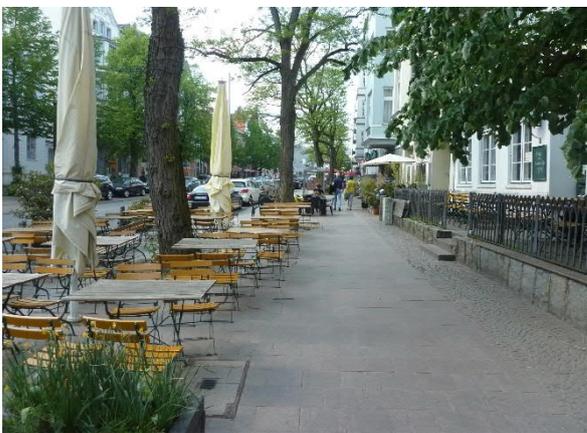
Kassel



Tübingen



Kassel



Lübeck



Wolfsburg