



Umbau der Ortsdurchfahrten (Prüfung)

M 01



Vorklärung, Abstimmungsbedarf



M 03, M 04, U 04



- Gemeindeverwaltung
- Träger öffentlicher Belange



Planungskosten,
Investitionskosten



Beförderung alternativer
Mobilität = Klimarelevanz

Das Ziel dieser Maßnahme ist eine Gestaltung der Ortsdurchfahrten unter Berücksichtigung der Interessen aller Verkehrsteilnehmer (Verkehrsfluss, Aufenthaltsqualität, Verkehrssicherheit...). Es sollen klare Anforderungen an die jeweilige Ausgestaltung der Ortsdurchfahrten formuliert werden und festgelegt werden, welche Rolle die jeweiligen Gruppen (Fußgänger, Radfahrer, Autofahrer, etc.) einnehmen. Anlassbezogen und passgenau sind die Handlungsbedarfe zu identifizieren und Lösungsvorschläge zu erarbeiten. Eine Abstimmung mit dem Landkreis wird als erforderlich erachtet.

Beschreibung

Die Ortsdurchfahrten der Gemeinde Wardenburg sind (vor allem in den Hauptorten) durch ein hohes Verkehrsaufkommen gekennzeichnet. Zudem sollen auf den viel befahrenen Straßen die Fahrradfahrer die Fahrbahn mitnutzen. Viele (insbesondere ältere) sind sich unsicher, welche Fahrbahn sie mit dem Fahrrad nutzen sollen oder trauen sich aufgrund der vielen Autos nicht auf der Straße zu fahren. Zudem wird (in Hundsmühlen) häufig auf der Fahrbahn geparkt, was die Situation noch uneinsichtiger macht. Oft wird dann auf die Fußwege ausgewichen. Diese sind sehr schmal und (z.B. in Hundsmühlen) oft noch mit Mülltonnen zugestellt.

Neben der Verkehrssicherheit spielt auch die geringe Aufenthaltsqualität entlang der Ortsdurchfahrten in den Hauptorten eine Rolle. Vor allem in Wardenburg leidet der Einzelhandel darunter, da man sich im Ortskern nicht lange aufhält.

Auch in den kleineren Ortschaften sind die Ortsdurchfahrten vor allem durch Durchgangsverkehr (50 km/h innerorts) geprägt und es besteht nirgendwo eine wirkliche Möglichkeit länger im Ortskern zu verweilen.

Ein weiterer wichtiger Aspekt zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Barrierefreiheit sind strategisch gut platzierte und ausreichend dimensionierte Querungshilfen. Hier sollten entsprechende Standards entwickelt werden, die es ermöglichen auch mit z.B. Kinderwagen oder Lastenfahrrädern sicher zu stehen zu bleiben.

Um diese Probleme anzugehen, soll als eine Maßnahme des GEK Umbaumöglichkeiten der Ortsdurchfahrten (ggf. in Varianten) durch ein Fachbüro geprüft werden. Grundlage für eine solche Untersuchung sollte u.a. eine Bürgerbeteiligung bilden (Identifizieren von Gefahrenpunkte, Workshops zu Varianten). Zudem sollte das Verkehrsaufkommen ermittelt und sinnvolle Lösungen erarbeitet werden.

Beispiel für eine möglichen Nutzungsaufteilung für alle Verkehrsteilnehmer:innen bei engen Straßenquerschnitt
Abbildung/Zeichnung NWP





Effiziente und intelligente Straßenbeleuchtung

M 02



sukzessive Umsetzung



U 04, M 03



- Gemeindeverwaltung
- Vereine, Verbände
- Anwohnerschaft



Kosten für Umrüstung



Klimarelevanz hoch

Die Sanierung von Außen- und Straßenbeleuchtung kann über die Nationale Klimaschutz Initiative (NKI) gefördert werden:

LINK:

<https://www.klimaschutz.de/de/foerderung-der-nki/foerderprogramme/kommunalrichtlinie/sanierung-von-aussen-und-strassen-beleuchtung>



Beschreibung

Die Gemeinde Wardenburg hat bereits vor Jahren begonnen, ihr Straßenbeleuchtung auf effizientere LED-Beleuchtung umzustellen. Nach der neusten Bestandsaufnahme sind ca. 65 % der Lichtpunkte der Straßenbeleuchtung mit LED umgestellt. Noch ca. 404 Lichtpunkte sollen noch umgestellt werden.

Insbesondere im Rahmen der Jugendbefragung wurde geäußert, dass es unbeleuchtete oder schlecht ausgeleuchtete Bereiche gibt und die Verkehrssicherheit insbesondere beim Radfahren stark eingeschränkt ist. Neben der Beleuchtung zu einzelnen Straßenabschnitten, werden auch die generellen Beleuchtungszeiten bemängelt („früher an - später aus“).

Gerade bei wenig befahrenen Straßenabschnitten und in den Randzeiten würde eine „intelligente“ Straßenbeleuchtung Sinn machen. Mit der Einführung der LED-Technik ist nicht nur eine erhöhte Lichtausbeute und Energieeffizienz verbunden, sondern auch die Möglichkeit zu einem bedarfsangepassten und zielgerichteten Einsatz intelligenter Systeme.

Im Rahmen einer Bürgerbeteiligung müssten die bisher als defizitär versorgten Straßenabschnitte oder Plätze identifiziert werden und nach Prioritäten und entsprechenden Handlungsbedarfen skizziert werden.

Anwendungsbeispiele für intelligente Straßenbeleuchtung



Beleuchtungssteuerung mit Bewegungssensoren

Bei Straßen und Wegen, die in den Abend- und Nachtstunden nur wenig genutzt werden (z. B. Fuß- und Radwege bzw. Anwohnerstraßen), kann die Straßenbeleuchtung durch Bewegungssensoren gesteuert werden. Wenn die Sensoren Verkehrsteilnehmer erkennen, wird das Beleuchtungsniveau kurzfristig hochgefahren. Ansonsten bleibt die Beleuchtung auf einem niedrigen Niveau (z. B. 20 %). Neben der hohen Energieeinsparung wird die Lichtverschmutzung reduziert, ohne dabei die Verkehrssicherheit zu verringern. Beispiele hierfür gibt es u. a. in Heidelberg, Stuttgart und Kassel.



Verknüpfung mit Verkehrs- und Wetterdaten

Insbesondere bei Hauptstraßen mit stark schwankendem (Berufs-) Verkehr ist es sinnvoll, die Beleuchtungsstärke automatisch an die Verkehrsdichte anzupassen. Durch die Verknüpfung der Beleuchtungssteuerung mit aktuellen Verkehrsdaten wird die Beleuchtung in Schwachlastzeiten automatisch reduziert. Damit können zusätzlich bis zu 30 % eingespart werden. Die Stadt Solingen setzt diese Art der Steuerung im Zuge der Umrüstung auf LED ein. Bei Regen und Schnee können Lichtverteilungen so angepasst werden, dass die Verkehrssicherheit erhöht wird.



Lichtmanagementsysteme für die Straßenbeleuchtung

Insbesondere in mittleren und größeren Städten kann es sinnvoll sein, die Straßenbeleuchtung in ein zentrales Lichtmanagementsystem einzubinden, um sie aus der Ferne steuern und überwachen zu können und die Kontrolle und Wartung damit deutlich zu vereinfachen. Die Systeme ermöglichen die Visualisierung des gesamten Straßenbeleuchtungsnetzes. Einzelne Leuchten und Abschnitte können bei Bedarf gezielt mit Mobilgeräten gesteuert werden. Vorteile sind Einsparungen bei der Wartung und eine verbesserte Betriebsführung. Beispiele sind u. a. in den Städten Siegburg und Heidelberg zu finden.



Straßenbeleuchtung als Teil der Smart City

Die Straßenbeleuchtung ist prädestiniert, um zukünftig Anwendungen für die Smart City zu unterstützen. Schon heute gibt es intelligente Lichtpunkte, die den Bürgern zusätzliche Funktionen anbieten wie das Laden von Elektrofahrzeugen, offenes WLAN, eine Notruf Funktion und die Anzeige freier Parkplätze. Leuchten und Masten können zukünftig aufgrund ihrer Verfügbarkeit im öffentlichen Raum wichtige Kommunikationsfunktionen für die Smart City übernehmen, z. B. bei der Aufnahme von Sensorik und IT-Anwendungen. Einzelne Anwendungen existieren bereits, insbesondere in Innenstädten. Wichtig ist dabei ein offener, interoperabler Standard.



Förderung alternativer Mobilitätsangebote

M 03



Prozesse anstoßen



ED 04, G 03, M 01, M 04,
M 06



- Gemeindeverwaltung
- Anwohnerschaft
- Vereine



Je nach Maßnahme



Klimarelevanz hoch

Die Mobilitätswende kann in der Gemeinde nur in Kooperation mit Landkreis und Verkehrsverbund gelingen. Hierzu sind erste Empfehlungen formuliert (→ https://beteiligung-regionalplan.de/lk-oldenburg/beteiligungsunterlagen/Buergerinnen_und_Buergerbeteiligungsprozess_Mobilitaet_im_Landkreis_Oldenburg_Endbericht.pdf) Dennoch kann die Gemeinde erste Prozesse über gezielte Kampagnen sowie flankierende Maßnahmen (z.B. Verbesserung der Radwegeinfrastruktur) anstoßen.



Beschreibung

Die Förderung alternativer Mobilitätsangebote im ländlichen Raum ist ein viel diskutiertes Thema. Unter der Zielsetzung allen Bevölkerungsgruppen Mobilität zu ermöglichen, sind auch die möglichen Handlungsansätze vielfältig. Die strategischen Überlegungen des GEK umfassen neben der zielgerichteten Ausrichtung auf spezielle Bevölkerungsgruppen mit ihren besonderen Bedürfnissen, der Gestaltung des öffentlichen Raums und die Verbesserung der Verkehrssicherheit, im Besonderen auch:

- Förderung des Radverkehrs als Alltagsmobilität,
- Entwicklung flexibler Mobilitätsangebote,
- Förderung der Elektromobilität und klimafreundlicher Antriebe.

Viele der anstehenden Aufgaben, gerade im Bereich ÖPNV sind nur in Kooperation mit dem LK Oldenburg, Nachbargemeinden und den Verkehrsbetrieben zu lösen. Der Landkreis hat dies erkannt und 2023 einen Beteiligungsprozess zur Mobilität im LK Oldenburg initiiert. Im Ergebnis kann festgehalten, dass auf einen integrierten Mobilität- und Nahverkehrsplan mit den Schwerpunkten ÖPNV-Angebot und Radverkehr sowie flexible Bedienformen und Carsharing als ergänzende Angebote hinzuwirken ist. Es wurden bereits erste Handlungsempfehlungen in Richtung integrierte Mobilität verfasst. Darauf basierend könnten auch in Wardenburg entsprechende Prozesse angestoßen werden.

Flexible Alternativen zum ÖPNV fehlen insbesondere im südlichen Gemeindeteil. Erste Schritte könnte das Initiieren einer Mitfahrer-Bank oder die Nutzungsoptimierung von gemeinnützigen Fahrzeugen sein. Diese eher niederschweligen Angebote könnten von Bürger:innen und Vereinen und/oder Verbänden ins Leben gerufen werden.



MOREMA Mobilitätressourcenmanagement

(Mitte Niedersachsen)

Ansatz des „Ressourcen-Sharing“

Un- oder untergenutzte Fahrzeugkapazitäten, die sich zur Personenbeförderung eignen, werden zur Ergänzung des alternativen ÖPNV aktiviert.

MOREMA hat die Aufgabe der Koordination → Einrichtung einer Koordinierungsstelle und Entwicklung von Software

Per Anhalter - Mitfahrerbank

(z.B. Zetel, Bockhorn, Varel)

Für alle, die noch nicht oder nicht mehr mobil sind

Vertrauensausweise für Mitnehmer:innen und Mitfahrer:innen.

Mitfahrerbanken an bestimmten Orten mit umklappbaren Zielorttafeln.

Organisiert über eine Arbeitsgemeinschaft (Trägerverein für die lokale Agenda 21 e.V.) und gesponsert durch ansässigen Firmen und Dienstleister



Machbarkeitsstudie: Radschnellverbindung Wardenburg-Tungeln-Oldenburg

M 04



Vorklä rung



M 01, U 04, T 01, T 02



- Gemeindeverwaltung
- Fachbüro
- Bürgerbeteiligung



Planungs- und ggf. Invest-
ionskosten



Hohe Klimarelevanz

Ziel dieser Maßnahme ist eine Verbesserung für den Radverkehr ohne Beeinträchtigung des motorisierten Verkehrs und der Fußgänger sowie ggf. eine Entlastung der Ortsdurchfahrten (sh. Maßnahme M 1) zu erreichen.

Beschreibung

Insbesondere der Gemeindenorden ist von einer hohen Zahl an Radverkehr geprägt. Aufgrund der Nähe zum Oberzentrum Oldenburg und des hohen Verkehrsaufkommens auf den Hauptstraßen zwischen der Gemeinde Wardenburg und der Stadt Oldenburg, nehmen viele Berufspendler aus der Gemeinde Wardenburg das Fahrrad. Entlang der Deiche kann man fernab der Hauptverkehrsstraßen sicher von Oldenburg (über die Ortschaften Hundsmühlen und Tungeln) bis zum Hauptort Wardenburg durchfahren.

Leider sind die vorhandenen Radwege teilweise relativ schmal und nicht in so einem Zustand, dass man bei höherer Geschwindigkeit mit dem Fahrrad und hohem Fußgängeraufkommen (z.B. Hundehalter) sicher entlang der Deiche vorankommt.

Es ist ausdrücklicher Wunsch aus der Bürgerbeteiligung, dass eine Radschnellverbindung zwischen Wardenburg, Hundsmühlen/Tungeln und Oldenburg geschaffen wird.

Es wird vorgeschlagen, im Rahmen einer Bürgerbeteiligung und unter Mitwirkung eines Fachbüros für Verkehrsplanung eine geeignete Wunschroute für eine solche Radschnellverbindung zu erarbeiten und möglichst viele Ortschaften der Gemeinde Wardenburg sinnvoll daran anzubinden. Zudem sollen in diesem Zuge Standards und Voraussetzungen für eine solche Verbindung (Belag, Beleuchtung, ggf. Ampelführung, Breite, etc.) formuliert werden.

Im Rahmen des Beteiligungsprozesses zur Mobilität im Landkreis Oldenburg war der Radweg zwischen Wardenburg und Oldenburg eine der häufigsten genannten Verbindungen zur Ausweisung von Fahrradstraßen und Radschnellwegen.

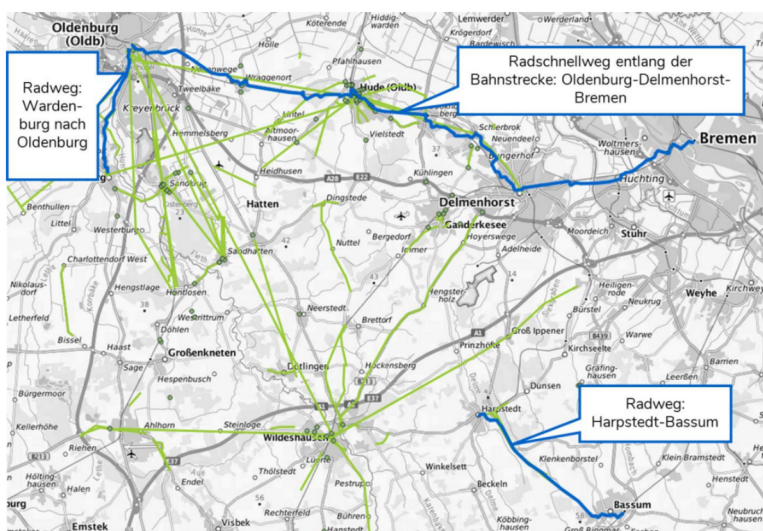


Abbildung 7: Am häufigsten genannte Radwegverbindungen der Bürger/innen im LK OL

https://beteiligung-regionalplan.de/lk-oldenburg/beteiligungsunterlagen/Buergerinnen_und_Buergerbeteiligungsprozess_Mobilitaet_im_Landkreis_Oldenburg_Endbericht.pdf



Gestaltung und Aufwertung der Ortseinfahrten

M 05



Vorklärung notwendig
(Bedarfe, Zielgruppe,
Organisation)



M 01, M 08



- Gemeindeverwaltung
- Träger öffentlicher Be-
lange



Planungs- und Investitions-
kosten je nach Ausführung



Klimarelevanz durch
Geschwindigkeits-
reduzierung

Das Ziel dieser Maßnahme ist eine einheitliche Gestaltung der Ortseinfahrten unter Berücksichtigung der Interessen aller Verkehrsteilnehmer (Verkehrsfluss, Verkehrssicherheit...). Es sollen klare Anforderungen an die Ortseinfahrten formuliert werden und eine Erhöhung der Verkehrssicherheit insbesondere für die Bewohner in den Ortschaften erreicht werden. Eine Abstimmung mit dem Landkreis wird als erforderlich erachtet.



Beschreibung

Die Ortseinfahrten insbesondere in den Dörfern sind häufig schwer zu erkennen. Zudem darf bis zum Ortseingang teilweise bis zu 100 km/h gefahren werden. Dies führt dazu, dass der motorisierte Verkehr häufig auch innerhalb der Ortschaften schneller fährt als erlaubt ist und dass ein Unsicherheitsgefühl bei den Bewohnern der Ortschaften aufkommt. Durch eine Umgestaltung der Ortseinfahrten in der Gemeinde Wardenburg soll die Erkennbarkeit der Ortseingänge verbessert werden. Zudem soll dadurch das Sicherheitsgefühl der Bewohner der Ortschaften erhöht werden. Insbesondere Familien mit kleinen Kindern und ältere Dorfbewohner sollen sich sicher in ihren Ortschaften fühlen. Weitere Maßnahmen zur Erhöhung des Sicherheitsgefühls innerhalb der Ortschaften (u.a. 30 km/h in den Ortschaften) sollen geprüft werden.

Abbildung fehlt noch!



Qualifizieren der Bushaltestellen - Standards setzen

M 06



Vorklärung und Prioritätensetzung notwendig



M 03, T 01, T 02



- Gemeindeverwaltung
- Bürgerbeteiligung
- Straßenbauverwaltung



Planungs- und Investitionskosten



Klimarelevanz hoch

Das nds. Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung fördert mit bestimmten Programmen den Aus- und Umbau von Bushaltestellen.



Beschreibung

In dem Nahverkehrsplan ZVBN 2023-2027 sind Ausbauziele zur Haltestellensituation benannt. Und zwar soll im Landkreis Oldenburg die Situation an den Haltestellen insgesamt verbessert werden. Dazu gehören u.a. der barrierefreie Ausbau und ein barrierefreier Zugang, aber auch die Verbesserung der Verknüpfungsqualität. Genauere Maßnahmen werden nicht beschrieben. Im Rahmen des Beteiligungsprozesses zum GEK wurde insbesondere von den Jugendlichen, die ja täglich den ÖPNV nutzen auch die mangelnde Ausstattung der Haltestellen, was Überdachung und Sitzgelegenheiten betrifft. Auch das sichere Abstellen und Abschließen von Fahrrädern ist in nicht ausreichender Zahl und Qualität gegeben.

Zunächst müsste über eine differenzierte Bestandsaufnahme die bestehenden Mängel gelistet werden und eine bedarfsgerechte Ausstattung definiert werden. Da nicht alle Haltestellen hoch frequentiert sind, lassen sich bezüglich der Handlungsbedarfe und der Dringlichkeit Prioritäten setzen. Im Rahmen einer Umfrage könnten entsprechende Haltestellen identifiziert und Ausstattungsstandards festgelegt werden.



Das nds. Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung fördert mit bestimmten Programmen den Aus- und Umbau von Bushaltestellen

In Abhängigkeit von Lage, Funktion und Bedeutung der Haltestelle sind folgende Einzelbestandteile förderfähig:

- Warteflächen für Fahrgäste
- Busbuchten (nur bei verkehrstechnischem Bedarf)
- Borde für Niederflurbusse
- DIN-konforme Blindenleitsysteme
- Haltestellenschilder
- Fahrgastunterstand (Sonnen- und Regenschutz) bei Haltestellen mit mehr als 10 Einsteigern täglich mit:
 - Abfallbehälter
 - Informationsvitrine für die Fahrgastinformation (Fahrplanaushang, Umgebungsplan, Liniennetzplan, Tarifzonen)
- Beleuchtungsanlage (im Fahrgastunterstand integriert oder außerhalb des Fahrgastunterstandes im Warteflächenbereich)
- Kleinere erforderliche bauliche Anpassungen an das Umfeld in Lage und Höhe
- Fahrradabstellbügel (maximal 10 Bügel auf der befestigten Wartefläche)



Bushaltestelle mit Wartehalle und Fahrradständer

© Stadt Melle



Shared-Space-Bereiche als Pilotprojekt (Bereich am Glockenturm)

M 08



Vorklärung notwendig
(Bedarfe, Zielgruppe,
Organisation)



M 01, M 05



- Gemeindeverwaltung
- Träger öffentlicher Be-
lange



Planungs- und Investitions-
kosten, je nach Ausführung



Klimarelevanz durch
Geschwindigkeitsreduzier-
ung und Begrünung

Ziel ist eine Verbesserung der
Aufenthaltsqualität im denkmal-
geschützten Umfeld des Glock-
enturms sowie eine Erhöhung
des Sicherheitsgefühls (insbesondere für
Fußgänger und Radfahrer) in diesem
Bereich.



Beschreibung

Der Bereich am Glockenturm hat als Denkmal (Ensembleschutz) eine hohe städtebauliche Qualität. Um eine hohe Aufenthaltsqualität in diesem Bereich zu erreichen, ist die Idee, im Rahmen eines Pilotprojekts in diesem Bereich einen Shared-Space zu realisieren. Im Shared-Space sind alle Verkehrsteilnehmer gleichberechtigt. Es ist also zwingend erforderlich, dass alle Verkehrsteilnehmer aufeinander Rücksicht nehmen.

Die Maßnahme soll als Beispiel für weitere Situationen im Ort dienen und aufzeigen, welche Vor- und ggf. auch Nachteile eine derartige Lösung haben kann.

Beispiel für eine möglichen Nutzungsaufteilung im Bereich des Glockenturms

Abbildung/Zeichnung NWP

