

E i n l a d u n g

Gremium: Ausschuss für Bau, Planung, Umwelt und Straßen - öffentlich
Sitzungstermin: Montag, 26.04.2010, 16:00 Uhr
Ort, Raum: Ratssaal des Rathauses

Rastede, den 15.04.2010

1. An die Mitglieder des Ausschusses für Bau, Planung, Umwelt und Straßen

2. nachrichtlich an die übrigen Mitglieder des Rates

Hiermit lade ich Sie zu einer Sitzung mit öffentlichen Tagesordnungspunkten ein.

Tagesordnung:

Öffentlicher Teil

- TOP 1 Eröffnung der Sitzung**
- TOP 2 Feststellung der ordnungsgemäßen Einladung, der Beschlussfähigkeit und der Tagesordnung**
- TOP 3 Genehmigung der Niederschrift über die Sitzung vom 08.03.2010**
- TOP 4 Zughalt Hahn-Lehmden
Vorlage: 2010/038**
- TOP 5 Ausbau Schützenhofstraße; Festlegung des Ausbauquerschnittes
Vorlage: 2010/051**
- TOP 6 Raumordnungsverfahren zur Küstenautobahn A 22, Westerstede-Drochtersen
Vorlage: 2010/053**
- TOP 7 Umgestaltung Kögel-Willms-Platz; Ausstattung mit Funktionsgeräten
Vorlage: 2010/058**
- TOP 8 Erneuerung der Oberlichtbänder in der Mehrzweckhalle Feldbreite
Vorlage: 2010/049**
- TOP 9 Schließung der Sitzung**

Mit freundlichen Grüßen
gez. Decker
Bürgermeister

B e s c h l u s s v o r l a g e

Vorlage-Nr.: 2010/038

freigegeben am 24.02.2010

GB 3

Sachbearbeiter/in: Herr Hans-Hermann Ammermann

Datum: 24.02.2010

Zughalt Hahn-Lehmden

Beratungsfolge:

<u>Status</u>	<u>Datum</u>	<u>Gremium</u>
Ö	26.04.2010	Ausschuss für Bau, Planung, Umwelt und Straßen
N	11.05.2010	Verwaltungsausschuss

Beschlussvorschlag:

Die Studie für den möglichen Zughalt Hahn-Lehmden wird zur Kenntnis genommen. Aufgrund der bereits vorliegenden Aussagen der Landesnahverkehrsgesellschaft wird ein im Ergebnis bereits vorgenommener und beschiedener Antrag nicht erneut gestellt.

Sach- und Rechtslage:

Das mit der Untersuchung für einen möglichen Zughalt beauftragte Ingenieurbüro PGT aus Hannover hat die in der Anlage beigefügte Studie erstellt. Parallel hierzu hat dieses Büro auch die Studie für einen möglichen Zughalt in Jaderberg erarbeitet. Eine Abstimmung mit der Landesnahverkehrsbehörde fand am 25.02.2010 in Hannover statt.

Für den möglichen Zughalt Jaderberg wurden pro Tag 697 Ein- und Aussteiger ermittelt, für einen möglichen Zughalt Hahn-Lehmden lediglich 211 Ein- und Aussteiger. Aus jetziger Sicht werden beide Zughalte nicht eingerichtet werden. Auch nach Durchführung der Elektrifizierung und den damit verbundenen höheren Fahrgeschwindigkeiten wäre ohnehin nur der Zughalt Jaderberg realisierbar.

Bei Einrichtung beider Zughalte wären die denkbaren höheren Geschwindigkeiten nicht mehr zu erreichen und die Vertaktung der Bahnhöfe Oldenburg und Sande mit den weiteren Verbindungen würden unmöglich werden.

Hierzu wird auch auf das als Anlage 2 beigefügte Schreiben der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH verwiesen.

Finanzielle Auswirkungen:

keine

Anlagen:

Anlage 1 - Studie zum Zughalt Hahn-Lehmden

Anlage 2 – Stellungnahme der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH

Potenzialabschätzung HALTEPUNKT HAHN-LEHMEN in der Gemeinde RASTEDE

Auftraggeber: **Gemeinde Rastede, Sophienstraße 27
26180 Rastede**

Auftragnehmer: **PGT Umwelt und Verkehr GmbH
Sedanstraße 48, 30161 Hannover
Telefon: 0511/ 38 39 40
Telefax: 0511/ 33 22 82
e-Mail: Post@PGT-Hannover.de**

Bearbeitung: **Dipl.-Ing. H. MAZUR
Dipl.-Ing. R. LOSERT
Dipl.-Geogr. H. WINDMÜLLER**

Grafik: **Dipl.-Geogr. R. NÖLLGEN
G. HERNER**

Typoscript: **Dipl.-SozWiss. H. RITZER-BRUNS**

Hannover, 25. Februar 2010

P2025_T_091123_Rastede_Hahn-Lehmden.doc

INHALTSVERZEICHNIS:	Seite
1. Ausgangslage	1
2. Methodische Grundlagen.....	3
2.1 Grundlagen der Standardisierten Bewertung	3
2.2 Ergänzende Aspekte	7
2.3 Wertung der Verfahren für Hahn-Lehmden	8
3. Zusammenstellung von Strukturdaten – Analyse	9
4. Zusammenstellung des Verkehrsangebotes - Analyse	14
4.1 Verkehrsangebot SPNV.....	14
4.2 Verkehrsangebot ÖPNV	14
4.3 Verkehrsangebot Straße.....	18
5. Verkehrsverflechtungen.....	21
5.1 Pendlerbeziehungen der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten	21
5.2 Verflechtungen der Gemeinde Rastede	26
5.3 Verkehrserhebung 2002 / 2003 des ÖPNV im Verkehrsverbund Bremen / Niedersachsen.....	27
5.4 Abschätzung der schienenaffinen Verflechtungen – Bestand	27
6. Wohnbauentwicklung.....	29
6.1 Abschätzung der Bevölkerungsentwicklung	29
6.2 Abschätzung der schienenaffinen Verflechtungen – Prognose	31
6.3 Abschätzung der Pendlerbeziehungen der Fa. Ulla Popken GmbH.....	31
7. Einwohnerverteilung in der Gemeinde Rastede	32
8. Potenzialberechnung des geplanten Haltepunktes Hahn-Lehmden	37
8.1 ÖPNV-Reisezeit bzw. ÖPNV-Widerstände.....	37
8.2 Kfz-Reisezeit bzw. Kfz-Widerstände.....	41
8.3 Berechnung der ÖPNV-Anteile an der Gesamtverkehrsnachfrage	43
8.3.1 Bahnhof Rastede	43
8.3.2 Haltepunkt Hahn-Lehmden.....	43
9. Zusammenfassung	46

ABBILDUNGSVERZEICHNIS:

Abb. 1.1:	Lage des geplanten Zughaltes HAHN-LEHMDEN im Raum und Einbindung in das klassifizierte Straßennetz	2
Abb. 4.1:	Linienverlauf im SPNV – Nordwestbahn NWB (Bestand)	15
Abb. 4.2:	Busliniennetz (Quelle: VBN – Linienplan 2009 für die Landkreise Ammerland Wesermarsch, Stand: November 2008)	16
Abb. 4.3:	Busliniennetz im näheren Untersuchungsbereich (Quelle: VBN – Linienplan 2009 für die Landkreise Ammerland Wesermarsch, Stand: November 2008)	17
Abb. 4.4:	Werktägliche Gesamtverkehrsmengen (Angaben in Kfz/24 h)	19
Abb. 4.5:	Werktägliche Schwerverkehrsmengen (Angaben in SV/24 h)	20
Abb. 5.1:	Einpendler (sozialversicherungspflichtig Beschäftigte) der Gemeinde Rastede (Quelle: Bundesagentur für Arbeit, Beschäftigungsstatistik)	24
Abb. 5.2:	Auspendler (sozialversicherungspflichtig Beschäftigte) der Gemeinde Rastede (Quelle: Bundesagentur für Arbeit, Beschäftigungsstatistik)	25
Abb. 6.1:	Entwicklungsflächen im Ortsteil Hahn-Lehmden im Flächennutzungsplan der Gemeinde Rastede	30
Abb. 7.1:	Kilometrierung der KBS 392	33
Abb. 7.2:	Einwohnerverteilung in der Gemeinde RASTEDE – Bestand 2009	36
Abb. 8.1:	Zuwegung des potenziellen Haltepunktes Hahn-Lehmden	38
Abb. 8.2:	Fahrzeiten des SPNV bezogen auf den Bahnhof Rastede	39
Abb. 8.3:	Fahrzeiten des SPNV bezogen auf den potenziellen Haltepunkt Hahn-Lehmden	40
Abb. 8.4:	Fahrzeit Kfz-Verkehr (MIV) - Bestand	42
Abb. 8.5:	Fahrgastpotenzial des geplanten Zug-Haltepunktes Hahn-Lehmden (werktags)	45

TABELLENVERZEICHNIS:

Tab. 2.1:	Verfahrensablauf bei Durchführung der Standardisierten Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen des ÖPNV und Folgekostenrechnung	4
Tab. 3.1:	Ortsteile der Gemeinde Rastede	9
Tab. 3.2:	Einwohner der Orts-/Siedlungsteile der Gemeinde Rastede (Stand: 2008)	10
Tab. 3.3:	Einwohnerentwicklung der Gemeinde Rastede	10
Tab. 3.4:	Einwohnerentwicklung in der Region Oldenburg und angrenzende Gebietskörperschaften (Quelle: amtliche Bevölkerungsfortschreibung)	11
Tab. 3.5:	Altersverteilung in der Gemeinde Rastede und der Einwohner der Kommunen in den Landkreisen Ammerland, Friesland und Wesermarsch	11
Tab. 3.6:	Anzahl der Schulplätze in der Gemeinde Rastede	12
Tab. 3.7:	Kfz-Bestand und Motorisierungsgrad in den Landkreisen Ammerland, Friesland, Oldenburg und Wesermarsch sowie in den Städten Oldenburg und Wilhelmshaven	13
Tab. 4.1:	Fahrtenangebot der Buslinien	18
Tab. 5.1:	Anzahl der Einpendler der Gemeinde Rastede	22
Tab. 5.2:	Anzahl der Auspendler der Gemeinde Jade	23
Tab. 5.3:	Anzahl der Verkehrsverflechtungen der Gemeinde Rastede	26
Tab. 5.4:	Anzahl der ÖPNV-Fahrten bezogen auf die Gemeinde Rastede (Pers/Tag)	27
Tab. 5.5:	Anzahl der schienenaffinen Verflechtungen der Gemeinde Rastede - Bestand (Personenfahrten/Tag als Summe beider Richtungen)	27
Tab. 6.1:	Anzahl der schienenaffinen Verflechtungen der Gemeinde Rastede - Prognose (Personenfahrten /Tag als Summe beider Richtungen)	31
Tab. 7.1:	Verteilung der Einwohner – bezogen auf den Bahnhof Rastede	34
Tab. 7.2:	Prozentuale Verteilung der Einwohner	35
Tab. 7.3:	Verteilung der Einwohner – bezogen auf den Bahnhof Rastede und den geplanten Haltepunkt Hahn-Lehmden	35
Tab. 8.1:	Fahrzeiten im SPNV	37

1. Ausgangslage

Die Gemeinde Rastede liegt im nördlichen Niedersachsen, im Dreieck Nordenham / Oldenburg / Wilhelmshaven in der Region Unterweser. Rastede gehört zum Landkreis Ammerland und landschaftlich zum Oldenburger Land. Sie befindet sich im unmittelbaren Einzugsbereich des Oberzentrums Oldenburg. Rastede liegt an der wichtigen Nord-Süd-gerichteten Verkehrsachse zwischen Osnabrück – Oldenburg – Wilhelmshaven, bestehend aus der BAB A 1 / A 29 und der parallel dazu verlaufenden Eisenbahnlinie (KBS 392) (vgl. Abbildung 1).

Die Gemeinde Rastede hat ca. 20.500 Einwohner. Sie besteht aus insgesamt 27 Ortsteilen und weist eine Größe von ca. 123 km² auf. Der Hauptort ist Rastede mit rd. 5.550 Einwohnern.

Für den Einzugsbereich des potenziellen Haltepunktes Hahn-Lehmden wird eine Verkehrsnachfragestudie (Potenzialstudie) durchgeführt, angelehnt an den Standard der Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG). Sinn und Zweck dieser Vorgehensweise ist es, eine Verkehrsnachfrage für den Raum als „ehrliche Verkehrsnachfrage“ abzubilden, die die unterschiedlichen Potenziale im Pendlerverkehr, Schülerverkehr, Gelegenheitsverkehr und sonstiger Verkehre vor dem Hintergrund der bestehenden ÖPNV-Strukturen und der möglicherweise sich durch die (Wieder-)Eröffnung des Haltepunktes verändernden Strukturen aufzeigt. Dabei wird auch der Einzugsbereich für einen potenziellen Haltepunkt Jaderberg in nördlicher Nachbarschaft in der Gemeinde Jade berücksichtigt.

Die Lage im Raum des potenziellen Haltepunktes Hahn-Lehmden ist ebenfalls in der Abbildung 1.1 dargestellt.

WILHELMSHAVEN

BREMERHAVEN

POTENZIALABSCHÄTZUNG ZUGHALT HAHN-LEHMEN GEMEINDE RASTEDE

klassifiziertes Straßennetz

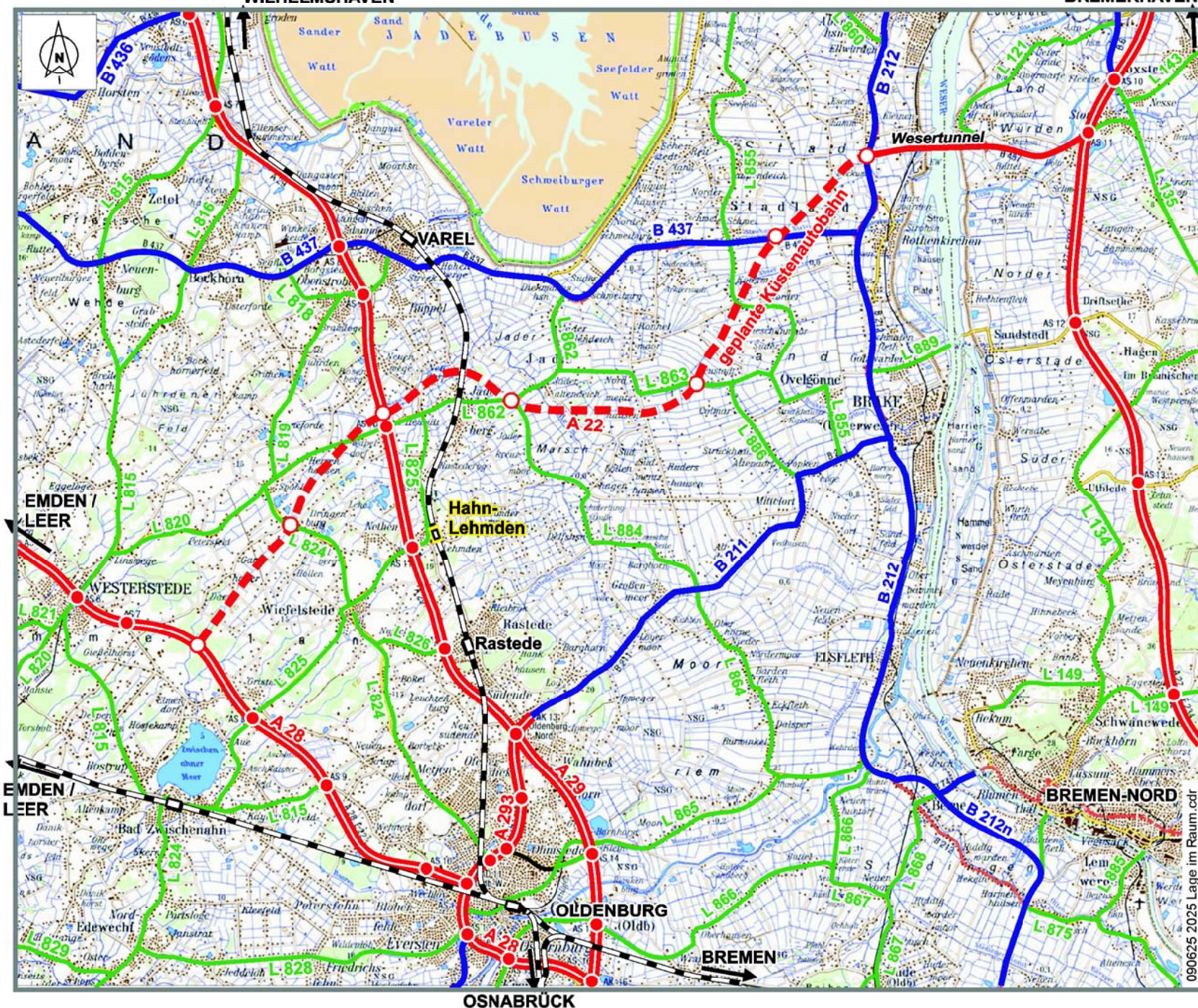
- Bundesautobahn (BAB)
- Bundesstraße
- Landesstraße

Zug-Haltepunkt
vorhanden
 geplant

LAGE DES
GEPLANTEN ZUGHALTES
HAHN-LEHMEN
IM RAUM UND EINBINDUNG
IN DAS KLASIFIZIERTE
STRASSENNETZ

PGT

1.1



OSNABRÜCK

090625 2025 Lage im Raum.cdr

2. Methodische Grundlagen

Gemäß der Ansätze der Niedersächsischen Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG) ist bei Verkehrsnachfrageprognosen die Betrachtung von Quelle-Ziel-Relationen mit

- deren ungefähre mengenmäßiger Ausprägung,
- deren Unterschieden in der Angebotsqualität aus Sicht vorhandener und potentieller ÖPNV-Nutzer zwischen Status quo und Planungsfall („Was wird besser? Was wird schlechter?“)

unerlässlich. Das Standardisierte Bewertungsverfahren¹ ist Basis der im Folgenden durchgeführten Arbeitsschritte unter Berücksichtigung:

- der Konzentration auf die wichtigsten Verkehrsströme,
- der Disaggregation (Aufteilung) von Verkehrsströmen mittels Analogieschlüssen z.B. mit den bebauten Siedlungsflächen und Einwohnerzahlen,
- der Abbildung der ÖPNV-Qualität in Status quo und Planungsfall in angenäherter Genauigkeit.

Zur Ermittlung der Nachfragewirkungen von Maßnahmen im ÖPNV werden die Erläuterungen zur Standardisierten Bewertung² herangezogen. Das Bewertungsverfahren beruht auf dem Mit-/Ohne-Fall-Prinzip. Danach werden für die Beurteilung des Vorhabens diejenigen Veränderungen ermittelt, die durch die Realisierung der zu prüfenden Maßnahme (Mit-Fall, d.h. Planfall mit Investitionsvorhaben) gegenüber den Verhältnissen ohne Realisierung der Maßnahme (Ohne-Fall, d.h. Planfall ohne Investitionsvorhaben) hervorgerufen werden.

2.1 Grundlagen der Standardisierten Bewertung

Im Frühjahr 2001 wurde die im Auftrag des Bundesministers für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen erstellte Version 2000 der Verfahrensanleitung zur „Standardisierten Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen des ÖPNV und Folgekostenrechnung“ eingeführt, welche die grundlegenden Inhalte für eine Potenzialabschätzung ausführt. Damit ist auch eine Nachfrageprognose außerhalb von Ballungsräumen bei Untersuchungen zur Reaktivierung von Haltestellen möglich. Der Verfahrensablauf kann der Tabelle 2.1 entnommen werden.

¹ Standardisierte Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen des ÖPNV und Folgekostenrechnung, Version 2000. Erstellt im Auftrag des Bundesministers für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen.

² Forschungsbericht FE-Nr. 70.567/1998, Aktualisierung und Überarbeitung des standardisierten Bewertungsverfahrens insbesondere für Maßnahmen außerhalb der Zentren von Ballungsräumen, Intraplan Consult GmbH, München, im Auftrag des Bundesministers für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, München, Januar 2001

Verfahrensablauf der Standardisierten Bewertung

1. Abstimmung über den Prognosehorizont
2. Beschreibung des Investitionsvorhabens
3. Ermittlung der Grundlagendaten bezüglich des Verkehrsangebotes und der Verkehrsnachfrage (jeweils ÖV und MIV)
4. Abstimmung mit dem Zuwendungsgeber über die Verkehrsangebotskonzepte und die Verkehrsnachfragedaten des Mit- und Ohne-Falles
5. Ermittlung der Teilindikatoren in originären Messgrößen
6. Ermittlung der gesamtwirtschaftlichen Beurteilungsindikatoren
7. Folgekostenrechnung
8. Durchführung von Sensitivitätsanalysen
9. Erstellung des Erläuterungsberichtes

Tab. 2.1: Verfahrensablauf bei Durchführung der Standardisierten Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen des ÖPNV und Folgekostenrechnung

Nach der Verfahrensanleitung der „Standardisierten Bewertung“ (vgl. a.a.O. Seite 23) werden Verkehrsangebot und Verkehrsnachfrage wie folgt ermittelt:

Verkehrsangebot und Verkehrsnachfrage

Als Grundlage für die Bewertung des Verkehrsangebotes und der Verkehrsnachfrage werden folgende Grundlagen herangezogen:

- *relevantes ÖV-Netz einschließlich Linienführung und Bedienungshäufigkeiten,*
- *relevantes Straßennetz,*
- *Matrizen der Verkehrsbeziehung für den öffentlichen Verkehr (ÖV) und für den motorisierten Individualverkehr (MIV), für den Mit- und für den Ohne-Fall.*

Der Bezugszeitraum ist i.d.R. das Prognosejahr des jeweils verlaufenden Bundesverkehrswegeplanes.

*Die Verkehrs**angebots**daten sind für die Betriebstage*

- *Durchschnittswerktag: Montag – Freitag*
- *Durchschnittssamstag und*
- *Durchschnittssonntag und –feiertag*

aufzustellen und auf ein Jahr hochzurechnen.

*Die Verkehrs**nachfrage**daten (Matrizen der Verkehrsbeziehungen MIV und ÖV) sind nur für den Durchschnittswerktag zu erstellen und mit konstanten Faktoren auf das Jahr hochzurechnen.*

Als „relevant“ sind jene Linien des Untersuchungsgebietes zu verstehen, bei denen die Realisierung des Investitionsvorhabens eine Änderung des Verkehrsangebotes zur

Folge haben wird oder bei denen nennenswerte Verkehrsnachfrageänderungen zu erwarten sind wie z.B. bei Zubringerbuslinien.

Im Folgenden sollen die wesentlichen Aspekte des Verfahrens kurz erläutert werden. Die textliche Übernahmen werden zur Verdeutlichung kursiv gedruckt.

Nachfolgende Aspekte werden im Verfahren nicht berücksichtigt:

- Park&Ride
- Sonderverkehre
- Tarifierung ÖPNV
- Fußgänger- und Fahrradverkehre.

Ebenso wenig wird aus Sicht der standardisierten Bewertung gefordert, über die Bestimmung der modalen Wirkung hinaus weitergehende Auswirkungen auf den motorisierten Individualverkehr zu untersuchen (vgl. Forschungsbericht a.a.O. Seite 11).

Bezüglich der inhaltlichen Anforderungen (Forschungsbericht a.a.O. Kap. 3.3.1.3, Seite 17) wird bei der standardisierten Bewertung auf Folgendes hingewiesen:

1. *Die Berücksichtigung der unterschiedlichen Verfügbarkeit des Pkw, insbesondere im Hinblick auf die Parkplatzverfügbarkeit, ist eine wesentliche Voraussetzung für die Abbildung der Nachfragesituation.*
2. *Die Abbildung der räumlichen wie zeitlichen Verfügbarkeit der öffentlichen Verkehrsmittel muss sehr gut abgebildet werden, da im Gegensatz zu den Bedingungen in den Zentren der Ballungsräume in ländlichen Räumen nicht von einer flächendeckenden und zeitlich uneingeschränkten Bedienung ausgegangen werden kann.*
3. *Der Schülerverkehr ist gesondert zu behandeln, da er einen sehr hohen Anteil am Aufkommen des ÖPNV im ländlichen Gebiet stellt und hinsichtlich der Verkehrsmittelwahl völlig anderen Bedingungen unterliegt. Durch die Nichtverfügbarkeit des Pkw sind durch verbesserte Reisezeitverhältnisse keine Mehrverkehre von Schülern zu erwarten.*
4. *Eine differenzierte Klassifizierung der ÖPNV-Verkehrsmittel hinsichtlich ihrer Qualitätsmerkmale muss vorgenommen werden.*

Zu den nicht zu berücksichtigenden Potenzialen wird unter demselben Kapitel wie folgt Stellung genommen:

Nichtberücksichtigung Park&Ride

P&R wird in seiner Bedeutung für die Beurteilung der Förderfähigkeit als nicht so bedeutend angesehen und wegen des erheblichen Aufwandes für die Abbildung der Nachfragewirkung nicht als gesonderte Größe im Verfahren berücksichtigt.

Nichtberücksichtigung Sonderverkehre

Sonderverkehre sind lediglich im Einzelfall zu berücksichtigen.

Nichtquantifizierung Pünktlichkeit / Zuverlässigkeit

Die Bestimmung der Pünktlichkeit und deren Einfluss auf die Verkehrsnachfrage ist quantitativ nicht zu bestimmen. Daher wurde auf eine explizite Berücksichtigung dieser Größe verzichtet. Implizit ist diese durch systembeschreibende Parameter zu berücksichtigen.

Vereinfachte Abbildung von Tarifänderungen

In die gesamtwirtschaftliche Bewertung von Investitionsvorhaben im ÖPNV dürfen Nachfragewirkungen aus tarifarischen Maßnahmen nicht einfließen. Daher werden die Tarife im Regelverfahren nicht berücksichtigt.

Fußgänger- und Fahrradverkehre

Eine explizite Ermittlung von Verlagerungseffekten von Fußgängern und Fahrradverkehr ist ebenso von untergeordneter Bedeutung, da hieraus nur geringe volkswirtschaftliche Wirkungen erzielt werden.

Aufgrund der Struktur der Gemeinde Rastede nimmt der nichtmotorisierte Verkehr einen hohen Stellenwert ein, so dass eine differenzierte Betrachtung in Rahmen der vorliegenden Untersuchung durchgeführt werden muss.

Zur Überprüfung der bisherigen Modal-Split-Funktionen (Forschungsbericht Kapitel 3.3.3, Seite 19) wird ausgeführt:

Die Überprüfung der Modal-Split-Funktion brachte folgende Erkenntnisse:

- Die bisherige Funktion weist einen zu hohen Basis-Split (Captive Riders) bei sehr geringer ÖV-Angebotsqualität auf.
- Der Schnellbahn-Bonus hat sich in seiner Bedeutung in allen Anwendungsfällen als wichtige Eigenschaft bestätigt. Allerdings ist er in seiner undifferenzierten Form nicht mehr zweckmäßig.
- Eine nicht flächendeckende **räumliche Erschließung** und eine geringe **zeitliche Verfügbarkeit** ab einer Zugfolgezeit von 30 Minuten und mehr wird nur unzureichend abgebildet.

Die prinzipielle Verfahrensweise wird in Kap. 3.4.1 wie folgt beschrieben:

Die Aufgabe der Nachfrageberechnung ist es, den Mehr- oder Minderverkehr, zum Beispiel durch die Verkehrsverlagerung vom MIV zum ÖV infolge von veränderten Angebotskonzepten zu ermitteln. Die Nachfrageberechnung muss dabei die Berechnung der Modal-Split-Verlagerungen und gleichzeitig induzierte Neuverkehre für den ÖPNV ermitteln.

Neben dieser modalen Verlagerung und der Berechnung der induzierten Verkehre ist ebenso eine Verlagerung zwischen den ÖV-Verkehrsmitteln (z.B. zwischen Bus und Bahn) zu berücksichtigen.

Die Einflussgrößen auf den Modal-Split sind vielfältig. Die relevanten Einflussgrößen sind:

- die Reisezeit*
- die Umsteigenotwendigkeit*
- der Fahrpreis*
- die Systemverfügbarkeit (Bedienungshäufigkeit, Fahrtenfolgezeit) und*
- der Komfort, die Attraktivität und die Zuverlässigkeit.*

Das bedeutet, dass die Veränderung der Qualität einer Angebotseigenschaft, z.B. die Reisezeit die Veränderung des Modal-Split nicht alleine bestimmt. Maßgebend sind auch die übrigen Angebotseigenschaften des betrachteten Verkehrsmittels und des konkurrierenden Verkehrsmittels. Befindet sich der Wettbewerb in einer guten Wettbewerbslage (in-market), so kann die Veränderung der Reisezeit zu hohen modalen Verlagerungen führen. Die gleiche Reisezeitveränderung bei ungünstiger Ausgangslage führt nur zu einer geringen Marktreaktion.

Mittels einer mathematischen Funktion können die verkehrsmittelspezifischen Qualitätsgrößen ins Verhältnis gesetzt und der (theoretische) Modal Split berechnet werden. Dabei handelt es sich um eine logistische Funktion mit Grenzwertbereichen und geringer Elastizität im unteren und oberen Wertebereich (captive riders bzw. captive drivers) sowie einem dazwischen liegenden Wechselbereich mit vergleichsweise hoher Elastizität.

2.2 Ergänzende Aspekte

Von der LNVG werden folgende Aspekte und Vorgehensweisen ergänzend vorgeschlagen:

Gesamtverkehrsnachfrage aus dem fußläufigen Einzugsbereich

Die Untersuchungen beziehen sich zunächst nur auf die Prognose der erreichbaren Verkehrsnachfrage, die aus dem fußläufigen Einzugsbereich (< 1.000 m) der Haltestelle resultiert. Arbeitsschritte sind im Einzelnen:

- Anzahl der Einwohner dieses Gebiets,
- Mobilitätsraten (motorisierte Fahrten pro Einwohner und Tag),
- Gesamtverkehrsnachfrage im motorisierten Verkehr (IV und ÖV),
- weitere verkehrserzeugende Strukturmerkmale (wie zum Beispiel Arbeitsplätze) mit haltestellenspezifischen Aufschlagfaktoren versehen.

Nachfrage aus dem Einzugsbereich 1 bis 10 km

Der über den fußläufigen Einzugsbereich hinausgehende Einzugsbereich wird durch die Verkehrsformen Bike&Ride (B&R) und Park&Ride (P&R) gebildet. Daher werden auch für die erweiterten Einzugsbereiche in den Abstufungen 1 bis 3 km (typischer Anfahrtsweg von B&R-Nutzern), 3 bis 5 km und 5 bis 10 km (relevante Haltestellenentfernungen von P&R-Nutzern) Nachfrageprognosen erstellt, wobei der Anteil der Ein-/Aussteiger mit zunehmender Entfernung stark zurück geht.

Negative verkehrliche Wirkungen

Jeder zusätzliche Zughalt führt für die durchfahrenden Fahrgäste zu einer – für die volkswirtschaftliche Rechnung relevanten – Verlängerung der Fahrtzeit. Weiterhin stellen Fahrtzeitverlängerungen eine Minderung der Angebotsqualität des ÖPNV dar, aus der Fahrgastverluste resultieren können. Daher werden die unter Umständen beträchtlichen negativen verkehrlichen Wirkungen abgeschätzt.

Zusammenstellung potenzieller Fahrgastverluste

Die Fahrgastverluste infolge von Fahrtzeitverlängerungen werden auf Basis eines Elastizitätenmodells ermittelt, das im standardisierten Bewertungsverfahren enthalten ist.

2.3 Wertung der Verfahren für Hahn-Lehmden

Die dargestellten Grundlagen der standardisierten Bewertung führen für Hahn-Lehmden zu einer Reihe von offenen Fragen, die im weiteren Gutachten nur ergänzend berücksichtigt werden können.

- Die Aussagen der DB in Bezug auf die nicht realisierbare fahrplantechnische Vertaktung und des zu geringen Fahrgastpotenzials nach der ersten Untersuchung der LNVG im Jahr 2000 sind heute nicht mehr aktuell. Seit der Aufnahme des Verkehrs durch die Nordwestbahn (NWB) im November 2000 sind die Fahrgastzahlen um ca. 130 % gestiegen. Ein zusätzlicher Haltepunkt in Hahn-Lehmden ohne bedeutende Fahrtzeitverluste ist möglich, da durch die Beseitigung der Langsamfahrstellen an der Strecke Wilhelmshaven – Oldenburg bereits Fahrtzeitgewinne geschaffen wurden. Eine Beurteilung dieser Frage ist nicht Gegenstand des Gutachtens. Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass diese von großer Bedeutung bei der Bewertung der Wirtschaftlichkeit des Haltepunktes ist, so dass im Rahmen der Abstimmung hierzu eine Klärung erfolgen sollte.

3. Zusammenstellung von Strukturdaten – Analyse

Zur Gemeinde Rastede gehören folgende 27 Ortsteile:

Orts-/Siedlungsteile	Orts-/Siedlungsteile
Rastede I	Wahnbek
Rastede II	Ipwege
Hostemost	Ipwegermoor
Südende I	Lehmden
Südende II	Hahn
Kleibrok	Lehmdermoor
Delfshausen	Nethen
Kleinenfelde	Bekhausen
Neusüdende I	Wapeldorf
Neusüdende II	Heubült
Hankhausen I	Rastederberg
Hankhausen II	Liethe
Loy	Leuchtenburg
Barghorn	

Tab. 3.1: Ortsteile der Gemeinde Rastede

Einwohner

Zur Ermittlung der Einwohnerpotenziale stehen Daten aus der Einwohnermeldestatistik der Gemeinde und Daten aus der amtlichen Bevölkerungsfortschreibung³ zur Verfügung, die sich aufgrund ihrer unterschiedlichen methodischen Erfassung unterscheiden.

Im Jahr 2008 beträgt die Einwohnerzahl der Gemeinde Rastede nach der amtlichen Bevölkerungsfortschreibung 20.519 Einwohner.

Der größte Ortsteil ist Rastede I mit über 3.900 Einwohnern. Darüber hinaus sind Wahnbek mit 2.662 Einwohnern, Rastede II mit 1.629 Einwohnern und Nethen mit 1.033 Einwohnern nennenswerte Ortsteile.

Die Ortsteile Hahn und Lehmden haben zusammen ca. 1.650 Einwohner, das entspricht einem Anteil von 8,0 %. Untersuchungsrelevant ist insbesondere der SPNV-affine Bevölkerungsanteil, der aus der in Tabelle 3.2 dargestellten Einwohnerverteilung für die Potenzialermittlung herangezogen wird.

³ NLS - früher Niedersächsisches Landesamt für Statistik, jetzt LKN - Landesbetrieb für Statistik und Kommunikationstechnologie Niedersachsen

Orts-/ Siedlungsteile	Einwohner 2003	Einwohner 2004	Einwohner 2005	Einwohner 2006	Einwohner 2007	Einwohner 2008	Verteilung
Rastede							
Rastede I	4.120	4.099	4.043	4.015	3.933	3.914	19,1%
Rastede II	1.528	1.569	1.562	1.580	1.613	1.629	7,9%
Hostemost	414	411	425	433	435	435	2,1%
Südende I	832	847	841	842	845	855	4,2%
Südende II	1.654	1.647	1.652	1.637	1.619	1.582	7,7%
Kleibrok	268	275	270	264	272	280	1,4%
Kleinenfelde	680	675	660	655	674	679	3,3%
Hankhausen I	227	221	417	573	612	616	3,0%
Hankhausen II	279	291	289	301	378	439	2,1%
Leuchtenburg	659	645	637	647	635	637	3,1%
Delfshausen	322	317	324	313	323	311	1,5%
Neusüdende I	388	386	389	386	387	383	1,9%
Neusüdende II	257	256	261	245	251	253	1,2%
Loy	746	762	781	789	785	786	3,8%
Barghorn	419	392	400	392	396	388	1,9%
Wahnbek	2.416	2.500	2.556	2.609	2.654	2.662	13,0%
Ipwege	876	871	865	867	866	854	4,2%
Ipwegermoor	126	120	116	107	112	112	0,5%
Lehmden	895	917	920	885	874	889	4,3%
Hahn	733	731	739	771	776	764	3,7%
Lehmdermoor	125	118	115	112	108	107	0,5%
Nethen	1.049	1.041	1.063	1.058	1.025	1.033	5,0%
Bekhausen	326	322	322	317	316	309	1,5%
Wapeldorf	225	228	229	221	221	223	1,1%
Heubült	114	111	114	108	107	110	0,5%
Rastederberg	157	169	189	191	190	192	0,9%
Liethe	84	87	82	74	70	77	0,4%
Gemeinde Rastede	19.919	20.008	20.261	20.392	20.477	20.519	100,0%

Tab. 3.2: Einwohner der Orts-/Siedlungsteile der Gemeinde Rastede (Stand: 2008)

Jahr	Einwohner	Veränderung
1970	16.559	
1998	19.929	20,4%
1999	20.029	0,5%
2000	20.008	-0,1%
2001	19.876	-0,7%
2002	20.035	0,8%
2003	20.039	0,0%
2004	20.145	0,5%
2005	20.161	0,1%
2006	20.522	1,8%
2007	20.629	0,5%
2008	20.519	-0,5%
2009	20.698	0,9%

Tab. 3.3: Einwohnerentwicklung der Gemeinde Rastede
(Quelle: amtliche Bevölkerungsfortschreibung)

Die Einwohnerentwicklung hat sich in letzten 10 Jahren in der Gemeinde Rastede wenig verändert (vgl. Tab.3.3). Insgesamt hat die Bevölkerung in Rastede seit 1998 um ca. 770 Einwohner zugenommen, dies entspricht einer Zunahme um ca. 3,7 %.

Gemeinde / Stadt / Landkreis	Einwohner			Fläche in qkm ¹⁾	Dichte (Einw./qkm) ¹⁾
	31.12.1998	31.12.2003	2008 ¹⁾		
Apen	10.471	10.927	11.021	76,83	143,5
Bad Zwischenahn	24.798	26.815	27.350	129,73	210,8
Edeweicht	18.210	20.369	21.006	113,51	185,1
Rastede	19.929	20.039	20.519	123,04	166,7
Westerstede	21.305	21.821	21.964	179,23	122,5
Wiefelstede	13.300	14.553	15.045	106,01	141,9
Landkreis Ammerland	108.013	114.524	117.102	728,35	160,7
Landkreis Friesland	99.854	101.657	100.307	607,9	165,0
Landkreis Wesermarsch	94.297	94.242	91.968	821,87	111,90
Landkreis Oldenburg	117.300	124.564	125.943	1.063,1	118,50
Stadt Oldenburg	154.325	158.340	160.279	102,96	1.557,00
Stadt Wilhelmshaven	87.590	84.586	81.411	106,91	761,00

1) Einwohner und Fläche Stand: 31.12.2008

Tab. 3.4 *Einwohnerentwicklung in der Region Oldenburg und angrenzende Gebietskörperschaften (Quelle: amtliche Bevölkerungsfortschreibung)*

Im Landkreis Ammerland ist die Einwohnerzahl in letzten 10 Jahren um knapp 9.100 (um ca. 8,4 %) gestiegen.

Gemeinde	Altersgruppe					
	bis 17 Jahre		17 bis 64 Jahre		über 64 Jahre	
	insgesamt	Anteil	insgesamt	Anteil	insgesamt	Anteil
Rastede						
	bis 18 Jahre		17 bis 65 Jahre		über 65 Jahre	
	insgesamt	Anteil	insgesamt	Anteil	insgesamt	Anteil
Landkreis Ammerland	25.880	22,1 %	67.685	57,8 %	23.538	20,1 %
Landkreis Friesland	21.165	21,1 %	56.673	56,5 %	22.469	22,4 %
Landkreis Wesermarsch	19.957	21,7 %	52.422	57,0 %	19.589	21,3 %

Tab. 3.5: *Altersverteilung in der Gemeinde Rastede und der Einwohner der Kommunen in den Landkreisen Ammerland, Friesland und Wesermarsch*

Während in den letzten 10 Jahren der Anteil der Einwohner unter 20 Jahre in den untersuchungsrelevanten Landkreisen leicht abgenommen hat (Lk Friesland um 5,8% und Lk Wesermarsch um 7,5%) – mit Ausnahme des Landkreises Ammerland (Zunahme um 1,5%) – sind die Einwohneranteile der über 65-Jährigen stark angestiegen: Lk Wesermarsch um 25,2%, Lk Friesland um 39,1% und Lk Ammerland um 48,5%.

Schulen

In Rastede sind neben 6 Grundschulen eine Kooperative Gesamtschule vorhanden:

- Grundschule Hahn-Lehmden
- Grundschule Feldbreite
- Grundschule Kleibrok
- Grundschule Leuchtenburg
- Grundschule Wahnbek
- Grundschule Loy
- Kooperative Gesamtschule Rastede (KGS)

Grundschule	884
Hauptschule	208
Realschule	554
Gymnasium	1.214

(nicht aufgeführt in der Tabelle ist die Förderschulen „Schule am Voßbarg“ in Rastede)

Tab. 3.6: Anzahl der Schulplätze in der Gemeinde Rastede

Insgesamt gibt es 2.860 Schulplätze.

Pkw-Bestand

Die Pkw-Verfügbarkeit spielt bei der Nutzung des ÖPNV bzw. des SPNV eine große Rolle.

Im Landkreis Wesermarsch liegt die Anzahl der Pkw mit 493 je 1.000 Einwohner etwas unter dem Landesdurchschnitt.

Der Kfz-Bestand ist im Landkreis Wesermarsch von 2001 bis 2009 um 6,1 % zurückgegangen, im Land Niedersachsen um 6,7 %.

Gebietskörperschaft	Kfz-Bestand (01.01.2001)	Kfz-Bestand (01.01.2009)	Veränderung 2009 zu 2001	PKW je 1.000 EW (01.01.2009)
Land Niedersachsen	5 248 380	4 895 553	- 6,7 %	509
Weser-Ems	1 579 408	1 528 190	- 3,2 %	503
Lk Ammerland	80 639	80 924	+ 0,2 %	551
Lk Friesland	69 239	66 756	- 3,6 %	546
Lk Oldenburg	88.218	86.328	- 2,1 %	551
Lk Wesermarsch	60 086	56 396	- 6,1 %	493
Stadt Oldenburg	91 929	84 838	- 7,7 %	463
Stadt Wilhelmshaven	48 103	41 390	-14,0 %	437

Tab. 3.7: *Kfz-Bestand und Motorisierungsgrad in den Landkreisen Ammerland, Friesland, Oldenburg und Wesermarsch sowie in den Städten Oldenburg und Wilhelmshaven*

4. Zusammenstellung des Verkehrsangebotes - Analyse

4.1 Verkehrsangebot SPNV

Der geplante Haltepunkt Hahn-Lehmden liegt an der Bahnstrecke Wilhelmshaven – Oldenburg – Osnabrück (Kursbuchstrecke 392) (vgl. Abbildung 4.1). Im Abschnitt Wilhelmshaven – Oldenburg befinden sich zurzeit insgesamt 5 SPNV-Haltepunkte bzw. Bahnhöfe.

Der Abschnitt ist eine nicht elektrifizierte, zweigleisige Hauptbahn mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h. Eingleisige Abschnitte befinden sich zwischen Varel und Hahn-Lehmden (Länge ca. 7 km) und zwischen Hahn und Rastede (Länge ca. 6 km).

Die NordWest-Bahn (NWB) setzt derzeit moderne Diesellokomotiven des Typs LINT 41 ein.

Werktags verkehrt die NWB zwischen Wilhelmshaven und Osnabrück stündlich im Zeitbereich zwischen 05.15 und 22.15 Uhr, in Gegenrichtung zwischen 06.45 und 22.45 Uhr, somit mit 17 bzw. 18 Fahrten je Richtung. Zwischen Wilhelmshaven und Oldenburg gibt es zusätzlich eine weitere Fahrt bzw. drei in Gegenrichtung. Weiterhin verkehrt die NWB über Wilhelmshaven und Oldenburg nach Bremen viermal werktäglich, in Gegenrichtung dreimal.

Für die Bahnhöfe Varel und Rastede liegen sind Fahrgastzahlen aus dem Jahr 2005 vor:

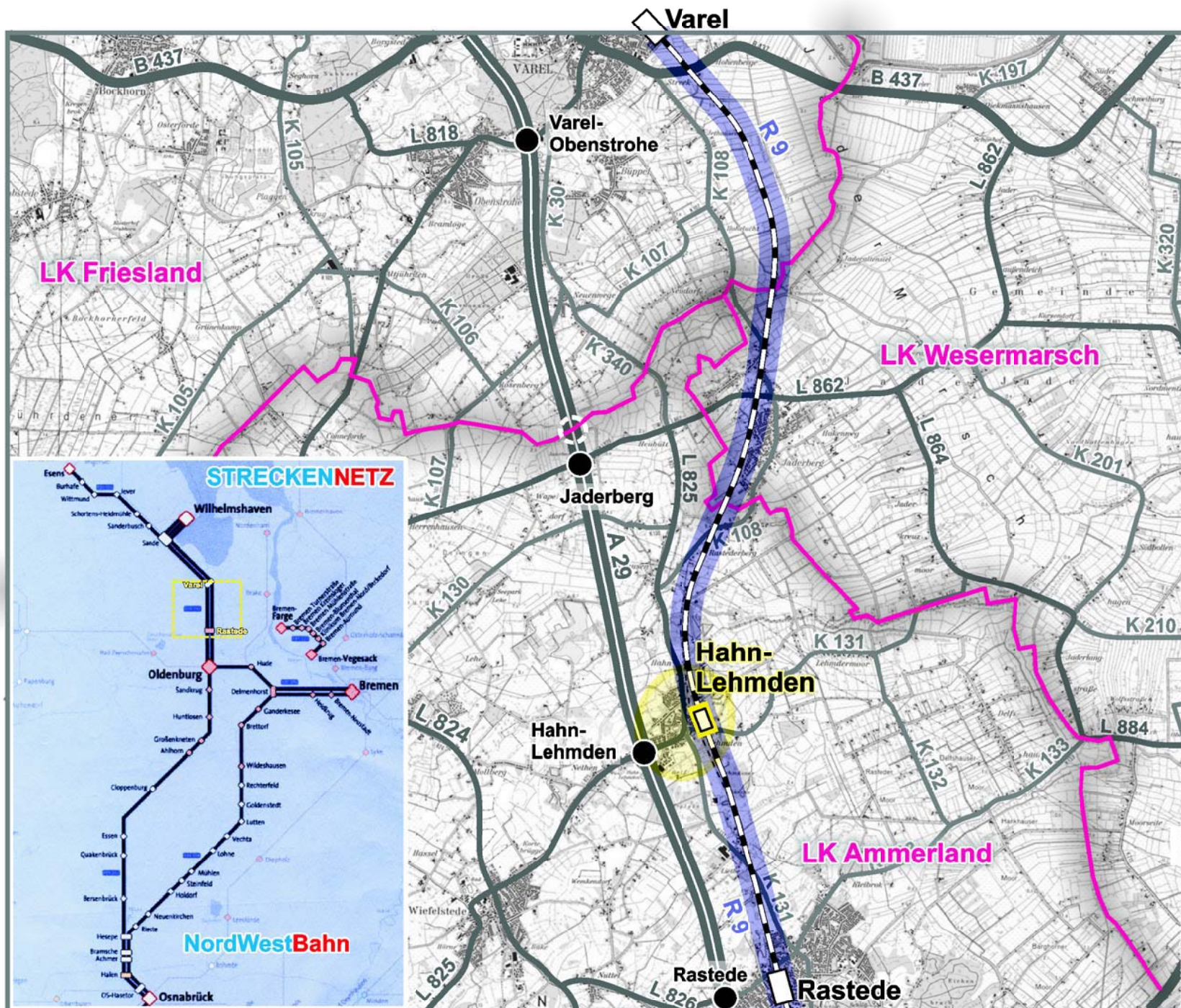
- Varel 1.400 Ein-/Aussteiger
- Rastede 936 Ein-/Aussteiger.

Infolge der besseren Vertaktung sowie des Einsatzes neuer Züge hat sich die Anzahl der Ein-/ Aussteiger im Zeitraum von 1995 bis 2005 mindestens verdoppelt.

4.2 Verkehrsangebot ÖPNV

Die meisten Buslinien sind speziell auf den Schulanfang bzw. das Schulsekular orientiert. Nur Linie 340 fährt im Taktverkehr: im Stundentakt zu Schulanfang/-ende sowie in den späten Nachmittagsstunden, sonst zweistündlich.

Die Linienverläufe sind den Abbildungen 4.2 und 4.3 zu entnehmen.



POTENZIALABSCHÄTZUNG ZUGHALT HAHN-LEHMDEN GEMEINDE RASTEDE

Klassifiziertes Straßennetz

- Bundesautobahn (BAB)
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Zug-Haltepunkt vorhanden
- geplant
- Landkreisgrenze



KBS 392	Wilhelmshaven - Oldenburg - Osnabrück
WHV-OS stündlich	5.15 bis 22.15 Uhr
WHV-OL einmal	23.15 Uhr
OS-WHV stündlich	6.45 bis 22.45 Uhr
OL-WHV dreimal	0.15 / 5.45 / 23.45 Uhr

KBS 392 / 390	Wilhelmshaven - Oldenburg - Bremen
WHV-HB viermal pro Werktag	6.44 / 7.44 / 14.44 / 18.44 Uhr
HB-WHV dreimal pro Werktag	9.16 / 17.16 / 21.15 Uhr

LINIENVERLAUF IM SPNV:
NORDWESTBAHN (NWB)
- BESTAND -

PGT

Erläuterungen

Stand: November 2008

Butjadingen

Golzwarden

Alte Schule

440

R8

DB

DB

DB

DB

DB

Gemeinde

Ortsteil

Haltestelle

Buslinie mit Haltestelle
und Liniennummer

Bahnlinie mit Bahnhof
und Liniennummer

Eisenbahn, z. Zt. ohne Personenverkehr

Kreisgrenze

Gemeindegrenze

bebaute Flächen

Waldfläche

LK Friesland

LK Wesermarsch

LK Ammerland

Hahn-Lehmden

Rastede

POTENZIALABSCHÄTZUNG ZUGHALT HAHN-LEHMEN GEMEINDE RASTEDE

Buslinien mit Haltestelle in "Hahn-Lehmden"

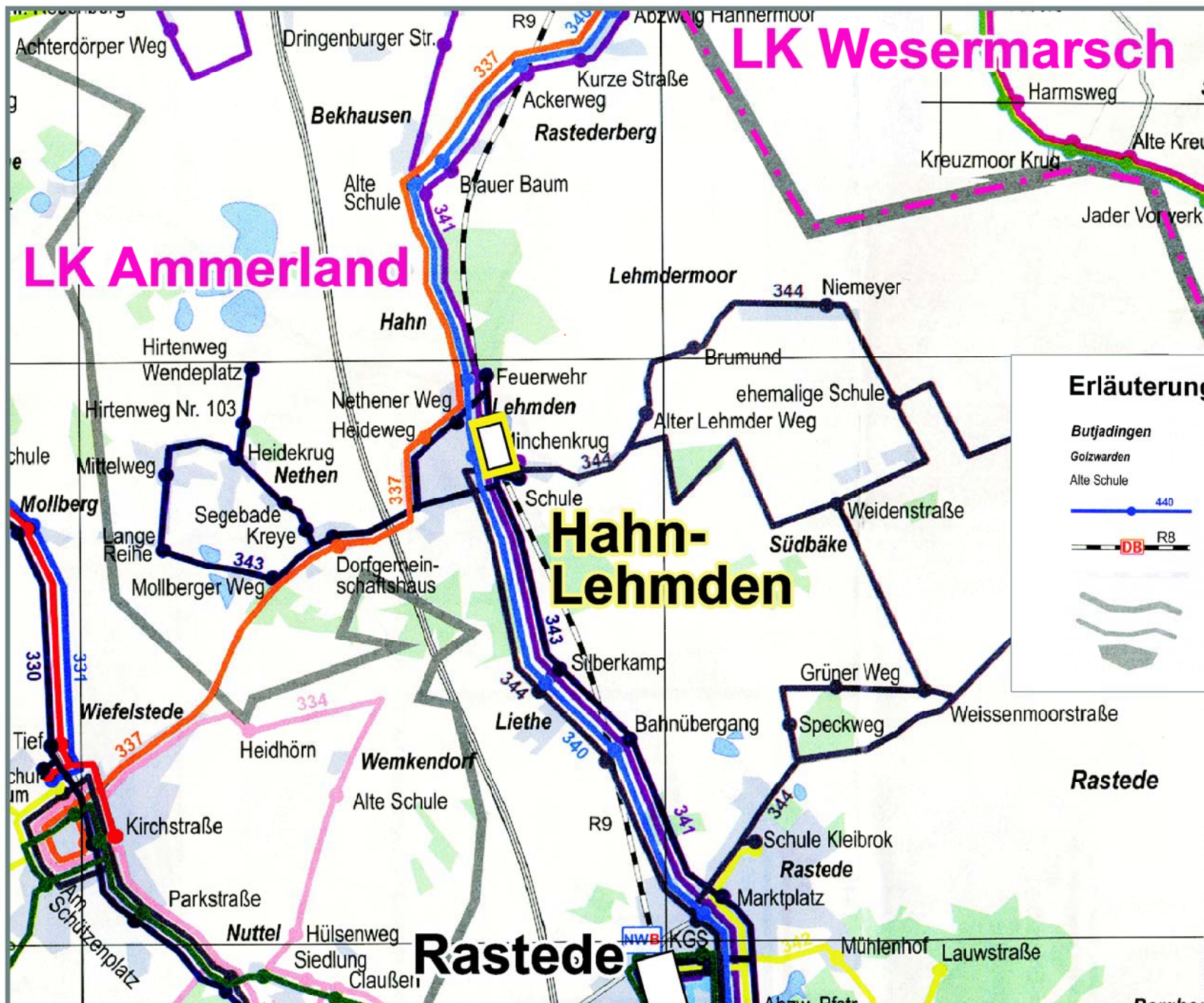
- 337 Wiefelstede - Nethen - Jaderberg und zurück
- 340 Jaderberg - Rastede - Oldenburg
- 341 Rastede - Hahn - Bekhausen
- 343 Rastede - Hahn - Nethen
- 344 Rastede - Kleibrok - Delfshausen -

BUSLINIENNETZ

(Quelle: VBN - Liniplan 2009 für die Landkreise Ammerland & Wesermarsch, Stand: November 2008)

PGT

4.2



LK Wesermarsch

LK Ammerland

POTENZIALABSCHÄTZUNG ZUGHALT HAHN-LEHMDEN **GEMEINDE RASTEDE**

Buslinien mit Haltestelle in "Hahn-Lehmden"

- 337** Wiefelstede - Nethen - Jaderberg und zurück
- 340** Jaderberg - Rastede - Oldenberg
- 341** Rastede - Hahn - Bekhausen
- 343** Rastede - Hahn - Nethen
- 344** Rastede - Kleibrok - Delfshausen - Südbäke

Erläuterungen

Butjadingen

Golzwarden

Alte Schule

440

DB R9

Gemeinde

Ortsteil

Haltestelle

Buslinie mit Haltestelle und Liniennummer

Bahnlinie mit Bahnhof und Liniennummer

Eisenbahn, z. Zt. ohne Personenverkehr

Kreisgrenze

Gemeindegrenze

bebaute Flächen

BUSLINIENNETZ

(Quelle: VBN - Linienplan 2009 für die Landkreise Ammerland & Wesermarsch, Stand: November 2008)

PGT

Linien-nummer	Linienverlauf	Taktzeit in der Spitzen- stunde	Fahrten		
			werk- tags	sams- tags	sonn- und fei- ertags
340	(Varel) – Hahn-Lehmden – Rastede – Wahnbeke – Oldenburg	1-stdl.	10 bzw. 12	5 bzw. 4	-
341	Bekhausen – Jaderberg – Hahn – Rastede	-	4 bzw. 5	1 bzw. 1	-
343	Nethen – Hahn – Rastede	-	4 bzw. 5	1 bzw. 1	-
344	Rastede – Kleibrok – Südbäke – Hahn-Lehmden	-	6 bzw. 7	1 bzw. 1	-
N31 NachtEule	Oldenburg – Rastede – Wiefelstede – Tange	-	2 bzw. 1	4 bzw. 3	2 bzw. 2

Tab. 4.1: Fahrtenangebot der Buslinien
Quelle: VBN-Fahrplan 2009

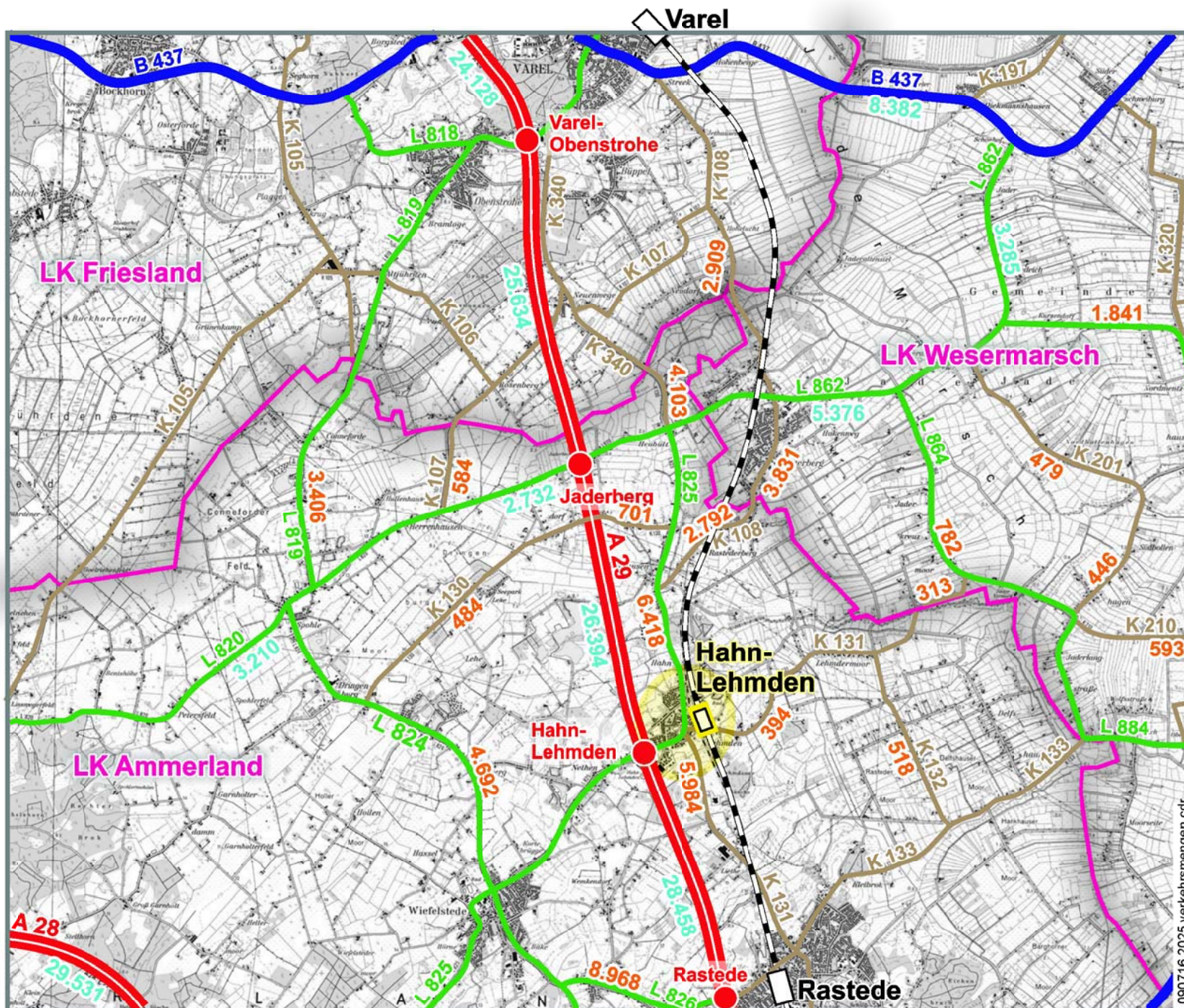
4.3 Verkehrsangebot Straße

Im Gemeindegebiet von Rastede (123 km²) ist die A 29 mit den beiden Anschlussstellen Rastede und Hahn-Lehmden von besonderer Bedeutung. Parallel zur BAB 29 verläuft die ehemalige B 69 von Oldenburg über Rastede nach Varel. Heute verbindet sie als Kreisstraße 131 in der Gemeinde Rastede die Ortsteile Wahnbeke, Rastede, Liethe, Hahn-Lehmden, Bekhausen und Heubült.

Als Kreisstraße sind folgende Straßen auf dem Gemeindegebiet klassifiziert:

- K 131 Oldenburger Straße – Lehmdorfer Straße wird ab Hahn-Lehmden zur L 825
- K 133 Raiffeisenstraße / Kleibroker Straße wird westlich BAB 29 zur L 826 und im Osten zur K 113
- K 134 Borbecker Weg
- K 143 Butjadinger Straße
- K 144 Schulstraße

Die Verkehrsbelastungen der Straßen sind in der Abbildung 4.4 für den Gesamtverkehr und in der Abbildung 4.5 für den Schwerverkehr auf der Grundlage der Straßenverkehrszählungen (SVZ) 2000 und 2005 als werktägliche Verkehrsmengen dargestellt. Da bei den Erhebungen der SVZ 2005 die Kreisstraßen in Niedersachsen nicht miterfasst wurden, konnte für diese nur auf die Werte der SVZ 2000 zurückgegriffen werden.



POTENZIALABSCHÄTZUNG ZUGHALT HAHN-LEHMDEN GEMEINDE RASTEDE

klassifiziertes Straßennetz

== Bundesautobahn (BAB)

== Bundesstraße

== Landesstraße

== Kreisstraße

■ Zug-Haltepunkt

■ vorhanden

■ geplant

--- Landkreisgrenze

6.418 Straßenverkehrszählung 2000
(DTVw)

3.285 Straßenverkehrszählung 2005
(DTVw)

WERKTÄGLICHE
GESAMTVERKEHRS-
MENGEN
[Angaben in Kfz/24 h]

PGT

4.4

090716 2025 verkehrsmengen.cdr

5. Verkehrsverflechtungen

Für die Konzeption des künftigen ÖPNV-Angebotes ist die Betrachtung der erreichbaren Verkehrsnachfrage eine grundlegende Voraussetzung. Die Verkehrsnachfrage ist in ihrer räumlichen Verteilung durch die Siedlungsstruktur vorbestimmt. Für die Ermittlung der Verkehrsverflechtungen ist die Kenntnis des Pendleranteils sowie des ÖPNV-Anteils an der Gesamtnachfrage erforderlich. Bei der Volkszählung 1987 machten die Pendler im Berufs- und Ausbildungsverkehr noch ca. 45 – 55 % des Gesamtverkehrs aus. In verschiedenen neueren Erhebungen wurden dagegen geringere Anteile der einzelnen Fahrtzwecke am gemeindegrenzenüberschreitenden motorisierten Verkehr (MIV + ÖV) ermittelt. Basierend auf den Erkenntnissen von regionalen Verkehrsuntersuchungen kann davon ausgegangen werden, dass der Anteil des Berufsverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen bei ca. 40 % liegt. Dies bedeutet zugleich, dass wesentliche Anteile aller Wege dem Einkaufs-, Erledigungs- und Freizeitverkehr zuzuordnen sind. In den einzelnen Verkehrsrelationen wird somit – entsprechend der jeweiligen Zielattraktivität, d.h. Ausstattung mit Versorgungs- und Freizeiteinrichtungen – jeder Weg im Berufsverkehr von ca. ein bis drei weiteren Wegen im Einkaufs-, Erledigungs- und Freizeitverkehr überlagert. Besonders in Regionen mit erheblicher Bedeutung für den Fremdenverkehr bzw. Freizeitverkehr können diese Werte noch höher liegen.

5.1 Pendlerbeziehungen der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten

Als Datenbasis werden zunächst die Pendlerbeziehungen der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (Quelle: Landesarbeitsamt Niedersachsen: Stand: 30.06.2007) ausgewertet. Die Auswertung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten gibt im Gegensatz zu den Pendlerstatistiken der Volkszählung aus dem Jahre 1987 für den Berufsverkehr nur eine Teilmenge an, da z.B. Beamte, Selbständige und nicht sozialversicherungspflichtig Beschäftigte in dieser Statistik nicht erfasst sind. Diesen Einschränkungen steht die Aktualität der Datenbasis (30.06.2008) gegenüber. Bezogen auf die gemeindegrenzenüberschreitenden Pendlerbeziehungen werden damit ca. 70 bis 80 % abgedeckt. Zu berücksichtigen ist, dass es starke regionale Unterschiede bezüglich des Anteils der nicht sozialversicherungspflichtig Beschäftigten gibt. Insbesondere in Kommunen mit einer großen Anzahl von Arbeitsplätzen im Sozialbereich und Gesundheitswesen ist dieser Anteil überproportional hoch; u.a. aufgrund der Arbeitsplatzstruktur auf Teilzeitbasis finden die daraus resultierenden Wege im Berufsverkehr jedoch im wesentlichen innerhalb der Kommune und damit im Lokal- bzw. Binnenverkehr statt. Wegen der deutlich veränderten Pendlerverflechtungen im letzten Jahrzehnt erscheint die Heranziehung aktueller Daten der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten sowohl zielführender als auch hinreichend für die Potenzialabschätzung.

Der Tabelle 5.1 ist die Anzahl der Einpendler in die Gemeinde Rastede und der Tabelle 5.2 die Anzahl der Auspendler aus der Gemeinde Rastede differenziert nach ihrem Wohnort bzw. nach ihrem Arbeitsort zu entnehmen. Zusätzlich sind in den Abbildungen 5.1 und 5.2 die Pendlerbeziehungen grafisch dokumentiert. Die Gesamtsumme der Einpendler beträgt 3.125 und die Gesamtsumme der Auspendler 4.829. Daraus resultiert ein Auspendlerüberschuss von ca. 1.704, der die Gemeinde Rastede nicht als Arbeitsort, sondern überwiegend als Wohnort charakterisiert. In den Gesamtsummen sind 1.799 Binnenpendler im Gemeindegebiet von Rastede nicht enthalten.

Gemeinde / Stadt / Landkreis	Anzahl	Anteil
Bad Zwischenahn	138	4,4%
Westerstede	112	3,6%
Wiefelstede	398	12,7%
übrige Gemeinden Ammerland	111	3,6%
Landkreis Ammerland	759	24,3%
Elsfleth	43	1,4%
Jade	152	4,9%
Ovelgönne	67	2,1%
übrige Gemeinden Wesermarsch	81	2,6%
Landkreis Wesermarsch	343	11,0%
Bockhorn	68	2,2%
Varel	193	6,2%
Zetel	51	1,6%
übrige Gemeinden Friesland	63	2,0%
Landkreis Friesland	375	12,0%
Stadt Oldenburg	861	27,6%
Landkreis Oldenburg	193	6,2%
Landkreis Cloppenburg	75	2,4%
Landkreis Leer	71	2,3%
Stadt Wilhelmshaven	58	1,9%
übriges Niedersachsen*	165	5,3%
Bremen / Hamburg / Schleswig-Holstein	60	1,9%
Nordrhein-Westfalen	55	1,8%
übriges Bundesgebiet	110	3,5%
Summe	3.125	100,0%

* alle Einpendlerbeziehungen im restlichen Niedersachsen < 50

Tab. 5.1: Anzahl der Einpendler der Gemeinde Rastede
(Quelle: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte Stand: Juli 2008)

Die Pendlerbeziehungen haben v.a. regionalen Charakter. Der überwiegende Anteil (über 41 %) pendelt nach oder kommt aus der Stadt Oldenburg. Eine weitere wichtige Verflechtung besteht mit über 10 % von bzw. nach Wiefelstede.

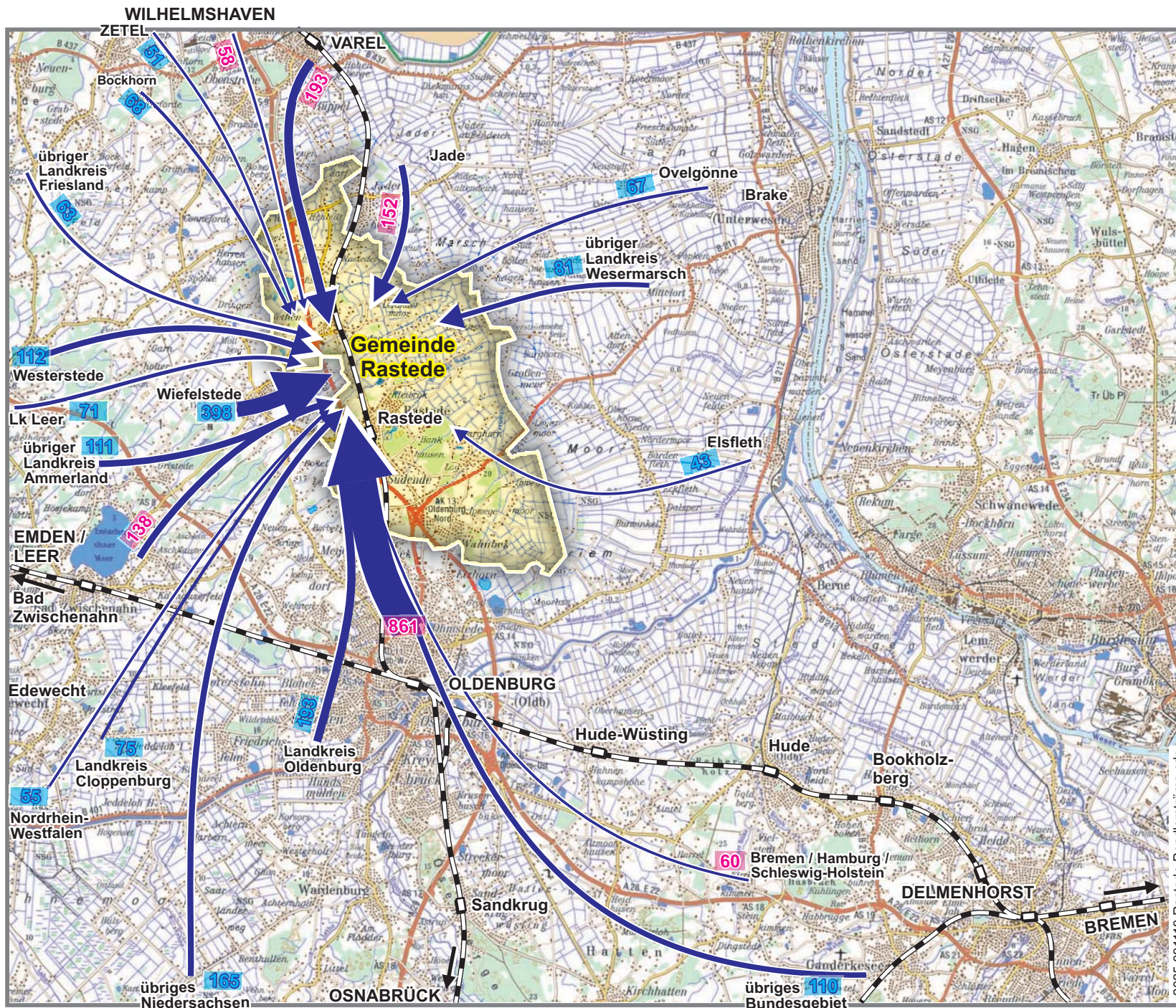
Gemeinde / Stadt / Landkreis	Anzahl	Anteil
Bad Zwischenahn	195	4,0%
Edeweicht	49	1,0%
Westerstede	144	3,0%
Wiefelstede	433	9,0%
übrige Gemeinden Ammerland	9	0,2%
Landkreis Ammerland	830	17,2%
Brake	80	1,7%
Elsfleth	27	0,6%
Jade	58	1,2%
Ovelgönne	36	0,7%
übrige Gemeinden Wesermarsch	38	0,8%
Landkreis Wesermarsch	239	4,9%
Varel	187	3,9%
übrige Gemeinden Friesland	75	1,6%
Landkreis Friesland	262	5,4%
Stadt Oldenburg	2.430	50,3%
Landkreis Oldenburg	131	2,7%
Stadt Wilhelmshaven	99	2,1%
übriges Niedersachsen*	310	6,4%
Bremen	205	4,2%
Hamburg / Schleswig-Holstein	68	1,4%
Nordrhein-Westfalen	116	2,4%
übriges Bundesgebiet	139	2,9%
Summe	4.829	100,0%

* alle Auspendlerbeziehungen im restlichen Niedersachsen < 50

Tab. 5.2: Anzahl der Auspendler der Gemeinde Jade
(Quelle: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte Stand: Juli 2008)

Dass die Pendlerbeziehungen v.a. regionalen Charakter haben ergibt sich daraus, dass die Anzahl der Einpendler aus dem übrigen Niedersachsen und aus dem übrigen Bundesgebiet nur einen Anteil von 5,3 % aufweist. Bei den Auspendlern erhöht sich dieser Anteil auf 6,4 %.

Die Pendlerbeziehungen bezogen auf die Ortsteile Hahn und Lehmden sind nicht aus der vorliegenden Statistik abzuleiten und werden mit der Gemeinde abgestimmt.



- 17 Pendlerströme mit SPNV-Affinität
- 36 Pendlerströme ohne SPNV-Affinität
- 100 Auspendler

4.829 AUSENDLER
(sozialversicherungspflichtige Beschäftigte)
GEMEINDE RASTEDE
(Quelle: Bundesagentur für Arbeit,
Beschäftigungsstatistik,
Berichtsmonat Juli 2008)

5.2 Verflechtungen der Gemeinde Rastede

Im Rahmen der Regionalen Verkehrsuntersuchung Bremen-Oldenburg-Bremerhaven⁴ wurden die gemeindegrenzenüberschreitenden Verkehrsverflechtungen modellmäßig berechnet. Dabei wurden pro Einwohner ca. 1,82 Personenfahrten als Summe aus Kfz-Verkehr und ÖPNV ermittelt. Insgesamt ist für die Gemeinde Rastede mit einem Aufkommen von rund 37.000 Fahrten pro Tag zu rechnen. Im Verkehrsentwicklungsplan der Gemeinde Rastede⁵ wird das Gesamtfahrtenaufkommen für den Ortsteil Rastede bezogen auf das Analysejahr 1999 mit 48.100 motorisierten Fahrten angegeben. Davon entfallen 28.850 Fahrten am Tag auf den Ziel- und Quellverkehr. Dieser Aufkommenswert ist jedoch nicht direkt mit dem Aufkommen bezogen auf die gemeindegrenzüberschreitenden Verkehre der Gemeinde Rastede ins Verhältnis zu setzen, da im Verkehrsentwicklungsplan der gemeindeinterne Binnenverkehr (z.B. von Hahn bzw. Lehmden nach Rastede) als Quell-/Zielverkehr bezogen auf den Ortsteil Rastede ausgeworfen wurde. Einzelergebnisse der Verkehrsbefragung aus dem Jahre 1999 sind im Berichtband nicht enthalten. Da für das Gemeindegebiet keine Gesamtnachfragematrix vorliegt, wurden – basierend auf den bekannten Pendlerbeziehungen der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten – die wichtigen Quell-Ziel-Beziehungen hergeleitet.

Quell-/Zielverkehr	Anzahl	Anteil
Oldenburg	16.500	44 %
Wiefelstede	3.700	10 %
Lk Friesland	1.800	5 %
Lk Wesermarsch	1.700	5 %
Bad Zwischenahn	1.500	4 %
Lk Oldenburg	1.300	3 %
Jade	1.100	3 %
Westerstede	1.000	3 %
Varel	800	2 %
Bremen	800	2 %
Wilhelmshaven	700	2 %
Lk Ammerland	700	2 %
sonstige	5.800	16 %
Summe	37400	

Tab. 5.3: *Anzahl der Verkehrsverflechtungen der Gemeinde Rastede
(Aufkommenswerte Angaben in Fahrten/24 h als Summe beider Richtungen)*

⁴ Regionale Verkehrsuntersuchung für den Raum der Gemeinsamen Landesplanung Bremen/ Niedersachsen, hrsg. vom Niedersächsischen Innenministerium und vom Senator für Bau, Verkehr und Stadtentwicklung, November 1996

⁵ Verkehrsentwicklungsplan Rastede, IST Schortens, 25.09.2001

5.3 Verkehrserhebung 2002 / 2003 des ÖPNV im Verkehrsverbund Bremen / Niedersachsen

Anhand der Ergebnisse der Verkehrserhebungen des VBN sind die Verflechtungen der Gemeinde Jade im ÖPNV bekannt. Die Verflechtung der Verkehrsnachfrage wird für die Kommunen des Landkreises Wesermarsch sowie der benachbarten Landkreise angegeben. Die Daten beziehen sich auf die Tage Montag bis Freitag.

Insgesamt wurden 677 Fahrten im Quellverkehr und 656 Fahrten im Zielverkehr ermittelt. Darüber hinaus erfolgten 1.256 Fahrten innerhalb des Gemeindegebietes von Rastede.

Von	nach	Anzahl	Von	nach	Anzahl
Rastede	Rastede	1.256	Rastede	Rastede	1.256
Rastede	Wiefelstede	108	Wiefelstede	Rastede	127
Rastede	Westerstede	1	Westerstede	Rastede	2
Rastede	Apen	0	Apen	Rastede	0
Rastede	Bad Zwischenahn	30	Bad Zwischenahn	Rastede	30
Rastede	Edeweicht	0	Edeweicht	Rastede	0
Rastede	Stadt Bremen	13	Stadt Bremen	Rastede	50
Rastede	Stadt Delmenhorst	3	Stadt Delmenhorst	Rastede	3
Rastede	Stadt Oldenburg	473	Stadt Oldenburg	Rastede	433
Rastede	Lk Oldenburg	18	Lk Oldenburg	Rastede	14
Rastede	Lk Wesermarsch	10	Lk Wesermarsch	Rastede	18
	Summe:	1.912		Summe:	1.933

Erhebung Montag bis Freitag

Tab. 5.4: Anzahl der ÖPNV-Fahrten bezogen auf die Gemeinde Rastede (Pers/Tag)
(Quelle: VBN - Verkehrserhebungen 2002/2003)

5.4 Abschätzung der schienenaffinen Verflechtungen – Bestand

Für die Ermittlung der Fahrgastpotenziale bzw. der Ein-/Aussteiger am geplanten Haltepunkt Hahn-Lehmden sind lediglich die schienenaffinen Verflechtungen zu berücksichtigen. Aus den ausgewerteten Datenquellen sind folgende Beziehungen von bzw. nach Rastede zu betrachten:

Quell-/Zielverkehr	Anzahl
Oldenburg	16.500
Bad Zwischenahn	1.500
Jade ¹⁾	1.100
Varel	800
Bremen	800
Wilhelmshaven	700
Summe	21.400

¹⁾Bei Wiedereröffnung des Haltepunktes Jaderberg

Tab. 5.5: Anzahl der schienenaffinen Verflechtungen der Gemeinde Rastede - Bestand
(Personenfahrten/Tag als Summe beider Richtungen)

Bei den in der Tabelle 5.5 aufgeführten schienenaffinen Verflechtungen handelt es sich um die Angaben bezogen auf die gesamte Gemeinde Rastede. Dabei ist zu berücksichtigen, dass in Rastede bereits ein SPNV-Haltepunkt vorhanden ist, für den 936 Ein- und Aussteiger für das Jahr 2005 zugrunde zu legen sind.

Vor diesem Hintergrund ist im Weiteren für die Potenzialabschätzung des zu untersuchenden Haltepunktes Hahn-Lehmden eine Aufteilung der schienenaffinen Verflechtungen unter Zugrundelegung der Einwohnerverteilung durchzuführen.

6. Wohnbauentwicklung

Bei der Potenzialabschätzung sind die zukünftigen Bewohner zu berücksichtigen. Im Nahbereich des geplanten Haltepunktes Hahn-Lehmden sind verschiedene Wohnbaugebiete vorgesehen. Die Anzahl der Wohneinheiten und die Realisierungszeitpunkte sind noch mit der Gemeinde abzustimmen.

6.1 Abschätzung der Bevölkerungsentwicklung

Bei der Potenzialabschätzung sind die zukünftigen Bewohner im Nahbereich des Bahnhofes zu berücksichtigen. Insofern werden die Angaben zur Wohnbauentwicklung der Gemeinde Rastede ausgewertet.

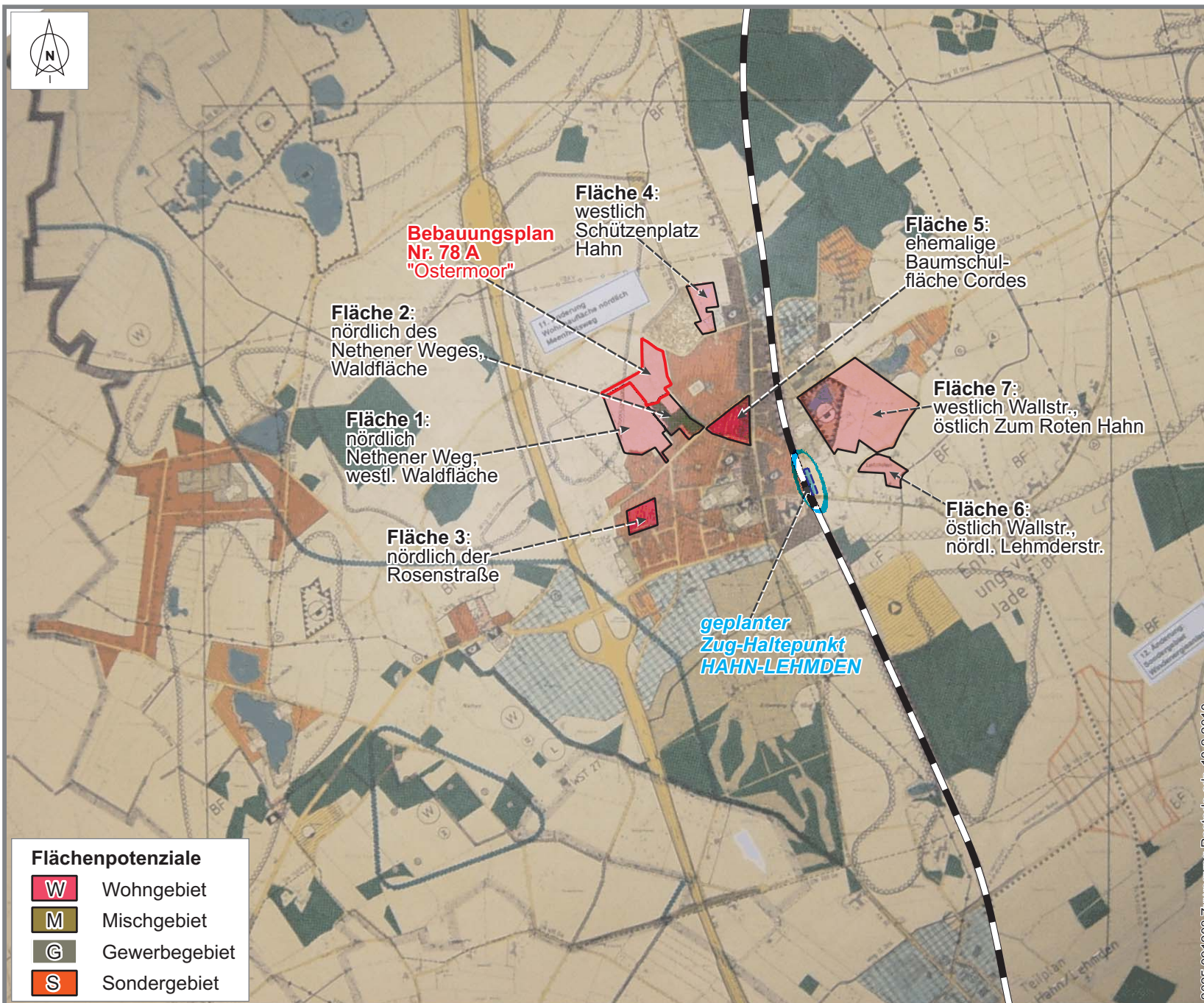
In der Abbildung 6.1 sind potenzielle Entwicklungsflächen (Wohnbauflächen) im Nahbereich des geplanten Zughaltepunktes Hahn-Lehmden aufgeführt. Die Flächen östlich der Bahn, Fläche 6: östlich Wallstraße, nördlich Lehmders Straße und Fläche 7: westlich Wallstraße und östlich „Zum Roten Hahn“ werden bei der Potenzialabschätzung für den Zughaltepunkt nicht berücksichtigt.

Nach Aussage der Gemeinde sind für die Potenzialabschätzung zwei Flächen zu berücksichtigen:

- Fläche 2: nördlich Nethener Weg, Waldfläche mit ca. 50 Wohneinheiten (WE),
- Fläche 5: ehemalige Baumschule Cordes, ca. 10 WE

Weitere kleinere Arrondierungen und Baulückenfüllungen sind darüber hinaus angedacht. Eine große Entwicklungsfläche östlich der Bahn, die im F-Plan ausgewiesen ist, wird bei der Potenzialabschätzung nicht berücksichtigt.

Bezogen auf die derzeitige Einwohneranzahl von Hahn-Lehmden wird sich diese durch die genannten Bauentwicklungsflächen um rd. 6 % erhöhen.



POTENZIALABSCHÄTZUNG ZUGHALT HAHN-LEHMDEN GEMEINDE RASTEDE

ENTWICKLUNGSFLÄCHEN
IM ORTSTEIL HAHN-LEHMDEN
IM FLÄCHENNUTZUNGSPLAN
DER GEMEINDE RASTEDE

6.2 Abschätzung der schienenaffinen Verflechtungen – Prognose

Im Abschnitt 5.4 wurden die Verkehrsverflechtungen ermittelt, die mit der Schiene befördert werden können. Als weiteres Potenzial sind die zukünftig zu erwartenden Bewohner von Hahn-Lehmden zusätzlich zu berücksichtigen. Da eine modelltechnische Berechnung einer möglichen Veränderung der Verkehrsverflechtungen im Rahmen der vorliegenden Bearbeitungsstufe nicht erfolgt, werden die zukünftigen Verkehrsbeziehungen in Analogie zum Bestand ermittelt. Dabei wird davon ausgegangen, dass infolge des Einwohnerzuwachses primär die Quellverkehrsbeziehungen (z. B. Auspendler) ansteigen.

Quell-/Zielverkehr	Bestand	Prognose
	Anzahl	Anzahl
Oldenburg	16.500	17.475
Bad Zwischenahn	1.500	1600
Jade	1.100	1175
Varel	800	850
Bremen	800	850
Wilhelmshaven	700	750
Summe	21.400	22.700

Tab. 6.1: Anzahl der schienenaffinen Verflechtungen der Gemeinde Rastede - Prognose (Personenfahrten /Tag als Summe beider Richtungen)

6.3 Abschätzung der Pendlerbeziehungen der Fa. Ulla Popken GmbH

Nach Auskunft der Gemeinde Rastede beschäftigt die Ulla Popken GmbH derzeit rd. 605 Personen. Das Einzugsgebiet dieser Firma ist relativ groß und reicht bis Bremerhaven, Bremen oder Oldenburg und Emden. Die Mehrzahl der Mitarbeiter kommt aus Rastede (144 Mitarbeiter), weitere aus Oldenburg (120), Wiefelstede (56), Varrel (31) und Wilhelmshaven (21).

Aufgrund der Kenntnis der Wohnorte wohnen von den 605 Beschäftigten rd. 360 in Städten und Gemeinden mit Bahnanschluss, davon alleine 144 in Rastede. Insofern sind 223 Beschäftigte (das entspricht 37 % aller Beschäftigten), die in einem Wohnort mit Bahnanschluss leben. Werden 5 % der SPNV-affinen Beschäftigten als Umsteiger angesehen, so erhöht sich die Ein-/Aussteigerzahl um 22 Personen.

Aufgrund der Wohnorte ist das größte Potenzial aus der Stadt Oldenburg (+ 16 Ein-/ Aussteiger), Bad Zwischenahn (+ 4 Ein-/Aussteiger) und Bremen bzw. Wilhelmshaven mit plus 2 Ein-/ Aussteigern.

7. Einwohnerverteilung in der Gemeinde Rastede

Bei der Berechnung des Fahrgastpotenzials für den geplanten Haltepunkt Hahn-Lehmden sind aufgrund der Lage zum vorhandenen Bahnhof Rastede und dem geplanten Haltepunkt Jaderberg die vorhandenen bzw. potenziellen Fahrgäste zu berücksichtigen. In der Abbildung 7.1 sind für die KBS 392 die Bahnkilometer für die vorhandenen bzw. geplanten Haltepunkte eingetragen. Der Bahnhof Rastede (Bahnkilometer 55,6) liegt in einer Entfernung von 12,2 km zum Bahnhof Oldenburg (Oldbg).

In ca. 5,4 km Entfernung – unabhängig von der exakten Lage - liegt der geplante Haltepunkt Hahn-Lehmden (Bahnkilometer 62,0). Weitere 5,8 km nördlich ist der Haltepunkt Jaderberg (Bahnkilometer 67,8) geplant. Von Jaderberg liegt in 7,3 km Entfernung der Bahnhof Varel (Bahnkilometer 75,1). Für die Berechnung des Fahrgastpotenzials des geplanten Haltepunktes Hahn-Lehmden erfolgt zunächst die modellmäßige Ermittlung für den Bahnhof Rastede und in einem 2. Arbeitsschritt unter Berücksichtigung der Eichung des Berechnungsmodells die Berücksichtigung des zusätzlichen Haltepunktes Hahn-Lehmden.

Für die Potenzialabschätzung des geplanten Haltepunktes Hahn-Lehmden sind die schienennahen Verflechtungen unter Berücksichtigung des vorhandenen Bahnhofes in Rastede herauszuarbeiten. Bezüglich des Einzugsradius des Haltepunktes ist zu unterscheiden in:

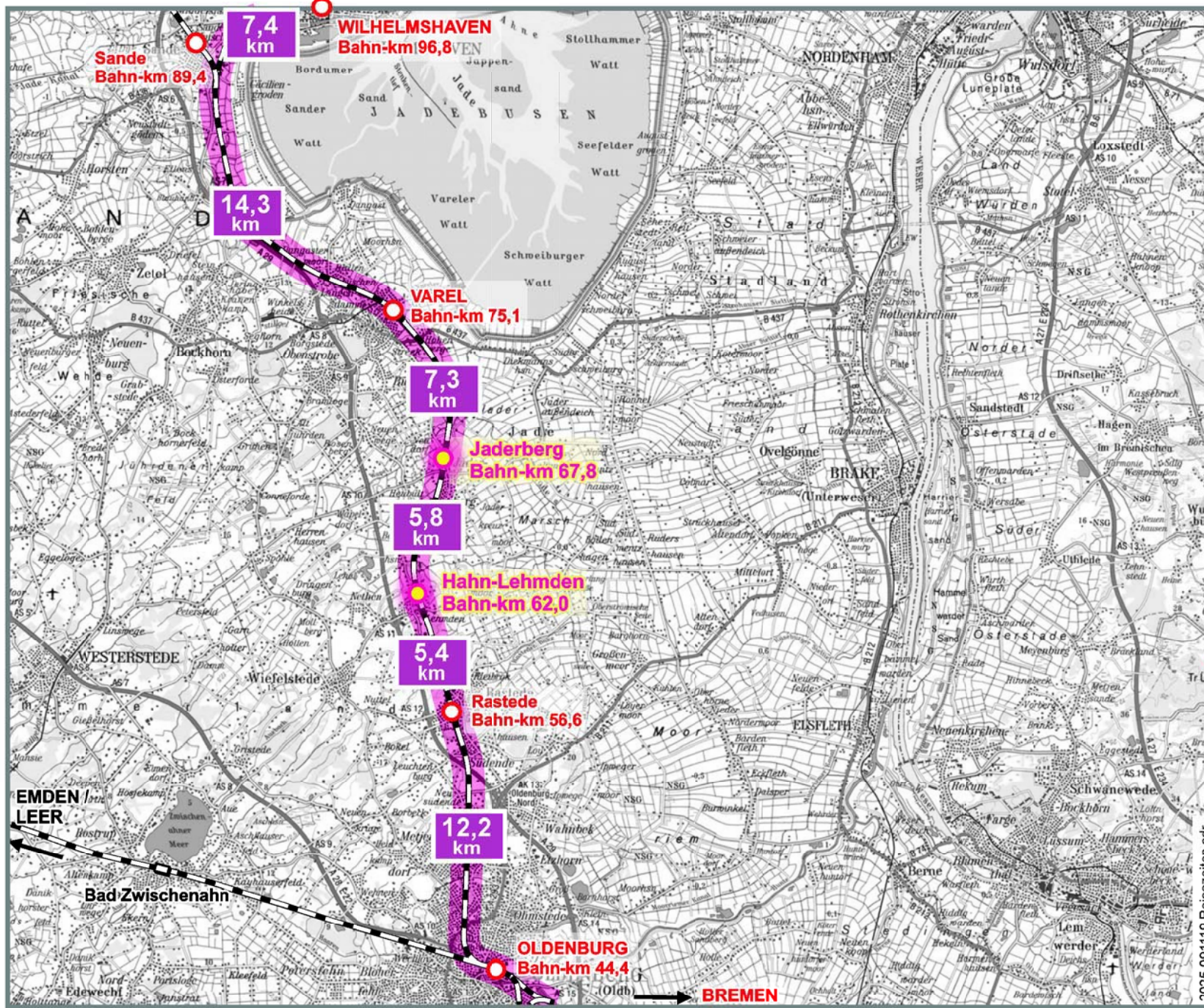
- 1.000-m-Radius – fußläufiger Einzugsbereich
- 1.000 – 3.000-m-Radius – Bike&Ride-Einzugsbereich
- 3.000 – 5.000-m-Radius – Park&Ride-Einzugsbereich.

Der geplante Haltepunkt Hahn-Lehmden liegt in einer Entfernung von ca. 5,4 km zum Bahnhof Rastede und von ca. 5,8 km zu einem potenziellen Haltepunkt Jaderberg. Dadurch überschneiden sich die Einzugsbereiche dieser einzelnen Haltepunkte.

Aus der Tabelle 7.1 wird ersichtlich, dass von der Gesamtbevölkerung der Gemeinde Rastede ca. 64 % im 5-km-Einzugsradius um den vorhandenen Bahnhof in Rastede wohnen. Die Aufteilung ist wie folgt:

Einzugsgebiet Bahnhof Rastede	Anteil
– < 1 km	27 %
– 1 bis 3 km	27 %
– 3 bis 5 km	9 %

Dies bedeutet, dass knapp ein Drittel aller Einwohner im direkten, fußläufigen Umfeld des Bahnhofs wohnt.



Orts- und Siedlungsteile	absolut	Anteil	<1 km	1-3 km	3-5 km	5-10 km
Rastede I	3.914	19,08%	3.914			
Wahnbek	2.662	12,97%				2.662
Rastede II	1.629	7,94%	1.629			
Südende II	1.582	7,71%		1.582		
Nethen	1.033	5,03%				1033
Lehmden	889	4,33%			889	
Südende I	855	4,17%		855		
Ipwege	854	4,16%				854
Loy	786	3,83%				786
Hahn	764	3,72%				764
Kleinenfelde	679	3,31%		679		
Leuchtenburg	637	3,10%		637		
Hankhausen I	616	3,00%		616		
Hankhausen II	439	2,14%		439		
Hostemost	435	2,12%		435		
Barghorn	388	1,89%			388	
Neusüdende I	383	1,87%			383	
Delfshausen	311	1,52%				311
Bekhausen	309	1,51%				309
Kleibrok	280	1,36%		280		
Neusüdende II	253	1,23%			253	
Wapeldorf	223	1,09%				223
Rastederberg	192	0,94%				192
Ipwegermoor	112	0,55%				112
Heubült	110	0,54%				110
Lehmdermoor	107	0,52%				107
Liethe	77	0,38%		77		
Gemeinde Rastede	20.519		5.543	5.600	1.913	7.463
Anteil			27%	27%	9%	36%

Tab. 7.1: Verteilung der Einwohner – bezogen auf den Bahnhof Rastede

Bei der Aufteilung der Einwohner auf die beiden Haltepunkte in Rastede zeigt sich, dass bezogen auf den geplanten Haltepunkt in Hahn-Lehmden knapp 20 %, d.h. 3.950 Einwohner, im Einzugsgebiet leben. Davon leben 8 % im direkten Einzugsradius bis 1 km.

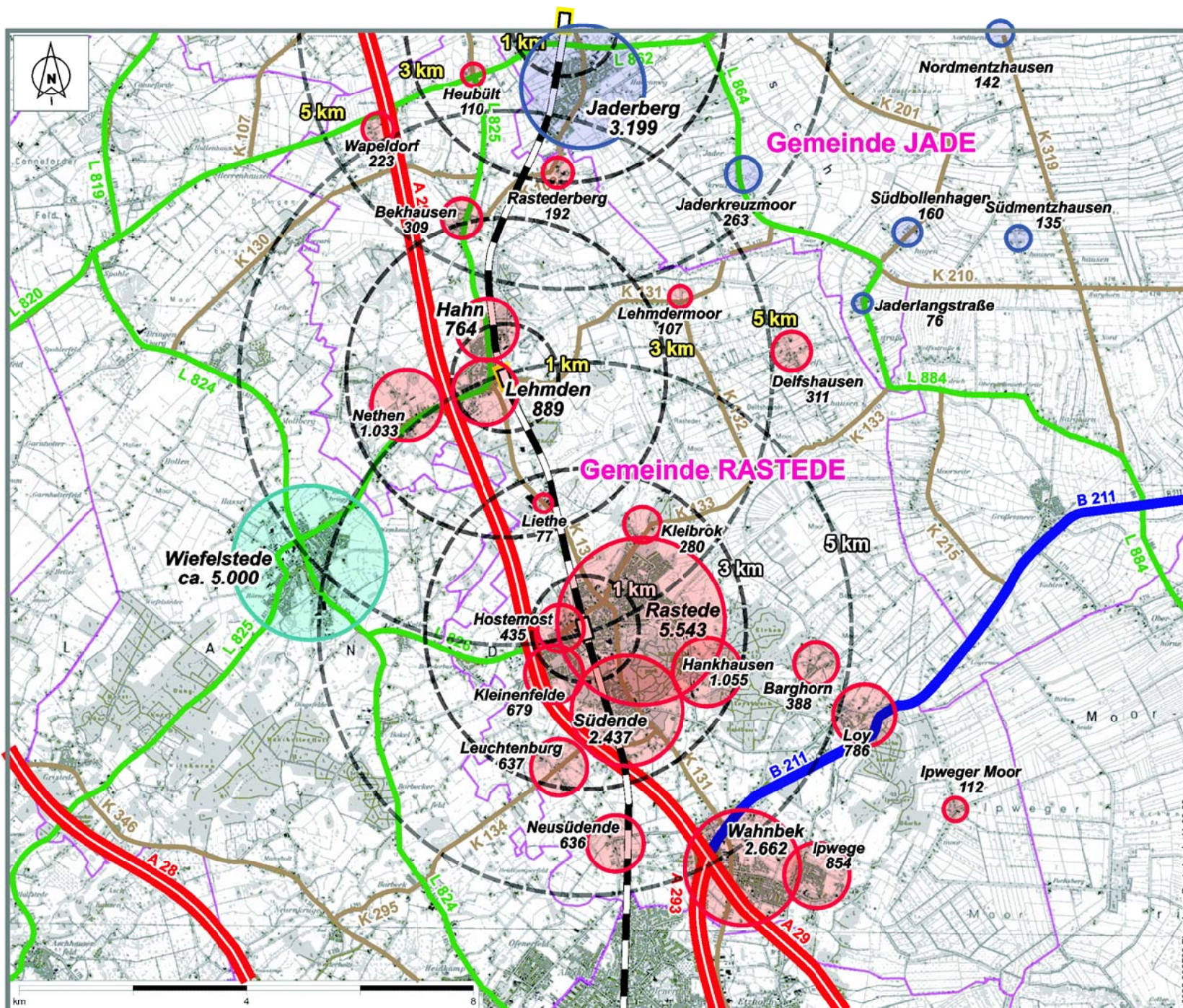
Anhand der Daten der Tabelle 7.2 zeigt sich, dass bezogen auf den Haltepunkt Hahn-Lehmden (unabhängig von der genauen Lage des Haltepunktes) lediglich 19 % aller Einwohner in dem Einzugsgebiet wohnen, davon sind 8 % im direkten Einzugsgebiet (bis 1 km) und lediglich 9 % im Einzugsbereich von 1 bis 5 km. Demgegenüber weist der Bahnhof Rastede mit 81 % eine wesentliche größere Anzahl von Einwohnern im Einzugsgebiet auf, wobei rd. 60 % im Bereich von bis zu 5 km leben.

Einzugsgebiet	Bahnhof Rastede	Haltepunkt Hahn-Lehmden
< 1 km	27 %	8 %
1 bis 3 km	27 %	5 %
3 bis 5 km	5 %	4 %
> 5 km	22 %	2 %
Summe	81 %	19 %

Tab. 7.2: Prozentuale Verteilung der Einwohner

Orts- und Siedlungsteile	absolut	Anteil	<1 km	1-3 km	3-5 km	5-10 km
geplanter Haltepunkt Hahn – Lehmden						
Nethen	1.033	26,23%		1.033		
Lehmden	889	22,57%	889			
Hahn	764	19,40%	764			
Delfshausen	311	7,90%			311	
Bekhausen	309	7,85%			309	
Wapeldorf	223	5,66%				223
Rastederberg	192	4,88%			192	
Heubült	110	2,79%				110
Lehmdermoor	107	2,72%			107	
Zwischensumme	3.938	100,00%	1.653	1.033	919	333
Anteil bezogen auf alle Einwohner			8 %	5 %	4 %	2 %
Bahnhof Rastede						
Rastede I	3.914	23,61%	3.914			
Wahnbek	2.662	16,05%				2.662
Rastede II	1.629	9,82%	1.629			
Südende II	1.582	9,54%		1.582		
Südende I	855	5,16%		855		
Ipwege	854	5,15%				854
Loy	786	4,74%				786
Kleinenfelde	679	4,10%		679		
Leuchtenburg	637	3,84%		637		
Hankhausen I	616	3,72%		616		
Hankhausen II	439	2,65%		439		
Hostemost	435	2,62%		435		
Barghorn	388	2,34%			388	
Neusüdende I	383	2,31%			383	
Kleibrok	280	1,69%		280		
Neusüdende II	253	1,53%			253	
Ipwegermoor	112	0,68%				112
Liethe	77	0,46%		77		
Zwischensumme	16.581	100,00%	5.543	5.600	1.024	4.414
Anteil bezogen auf alle Einwohner			35 %	32 %	9 %	23 %




Tab. 7.3: Verteilung der Einwohner – bezogen auf den Bahnhof Rastede und den geplanten Haltepunkt Hahn-Lehmden



POTENZIALABSCHÄTZUNG ZUGHALT HAHN-LEHMDE GEMEINDE RASTEDE

**Gemeinde RASTEDE
insgesamt:**

ca. 20.500 Einwohner

-  DB-Haltestelle
vorhanden
-  geplant
-  Gemeindegrenze

EINWOHNERVERTEILUNG
IN DER GEMEINDE RASTEDE

8. Potenzialberechnung des geplanten Haltepunktes Hahn-Lehmden

Für die Ermittlung der Fahrgastpotenziale ist die Verkehrsmittelwahl zwischen dem ÖPNV und dem Kfz zu ermitteln. Hierzu sind die verkehrsmittelspezifischen Reisezeiten bzw. Widerstände je Verkehrsrelation zu ermitteln.

8.1 ÖPNV-Reisezeit bzw. ÖPNV-Widerstände

Die ÖPNV-Reisezeiten setzen sich aus

- der Zugangszeit (Anmarsch und Warten),
- der Beförderungszeit im Fahrzeug,
- der Umsteigezeit (Weg und Warten),
- der Beförderungszeit im Fahrzeug und
- der Abgangszeit

zusammen. Für die einzelnen Faktoren enthält das Standardisierte Bewertungsverfahren Berechnungsalgorithmen, auf deren Wiedergabe verzichtet wird. Gleiches gilt für die Ermittlung des ÖPNV-Routenwiderstandes, wobei dieser einer Gewichtung unterzogen wird, die das subjektive Empfinden der Fahrgäste widerspiegeln. Am Beispiel des Fußweges soll dieses zum leichteren Verständnis beschrieben werden. Die mittlere Zugangszeit (Fußweg in Minuten) zur Haltestelle wird mittels einer exponentiellen Funktion gewichtet, so dass das Ergebnis als sogenanntes Reisezeitäquivalent in die weitere Berechnung einfließt:

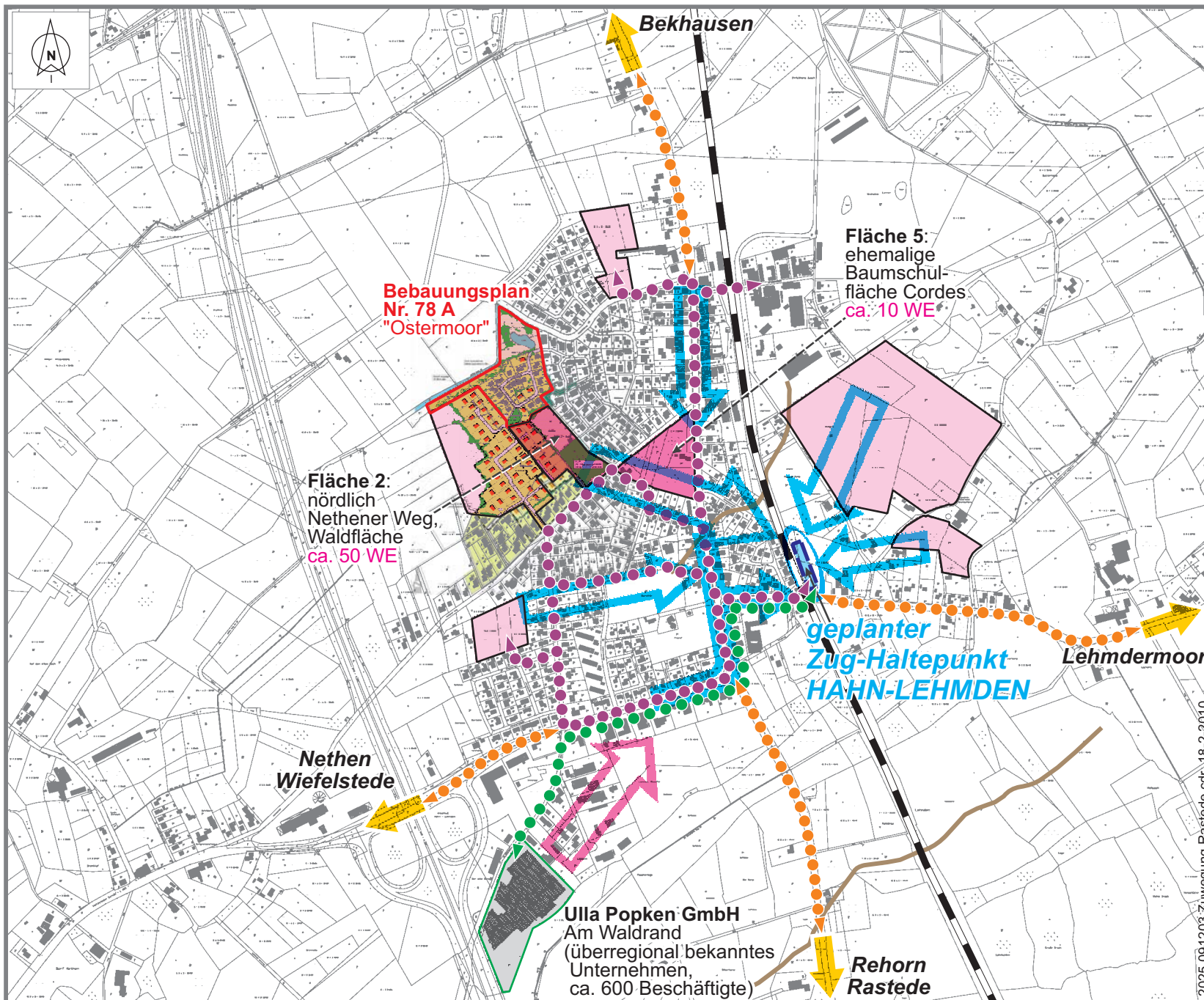
- Fußweg von 5 Minuten zur Haltestelle ergibt Reisezeitäquivalent von 8,25 Minuten
- Fußweg von 10 Minuten zur Haltestelle ergibt Reisezeitäquivalent von 24,00 Minuten
- Fußweg von 15 Minuten zur Haltestelle ergibt Reisezeitäquivalent von 47,25 Minuten.

Anhand dieses Beispiels wird deutlich, dass sich das Empfinden der Menschen stark im Ergebnis niederschlägt.

Basierend auf dem aktuellen Fahrplan der KBS 392 wurden die Fahrzeiten wie folgt abgeleitet.

Von	nach	Umstieg	Fahrzeit
Rastede	Oldenburg	nein	0:10 Std
Rastede	Bad Zwischenahn	ja	0:28 Std
Rastede	Varel	nein	0:12 Std
Rastede	Bremen	nein	0:43 Std
Rastede	Wilhelmshaven	nein	0:33 Std

Tab. 8.1: Fahrzeiten im SPNV



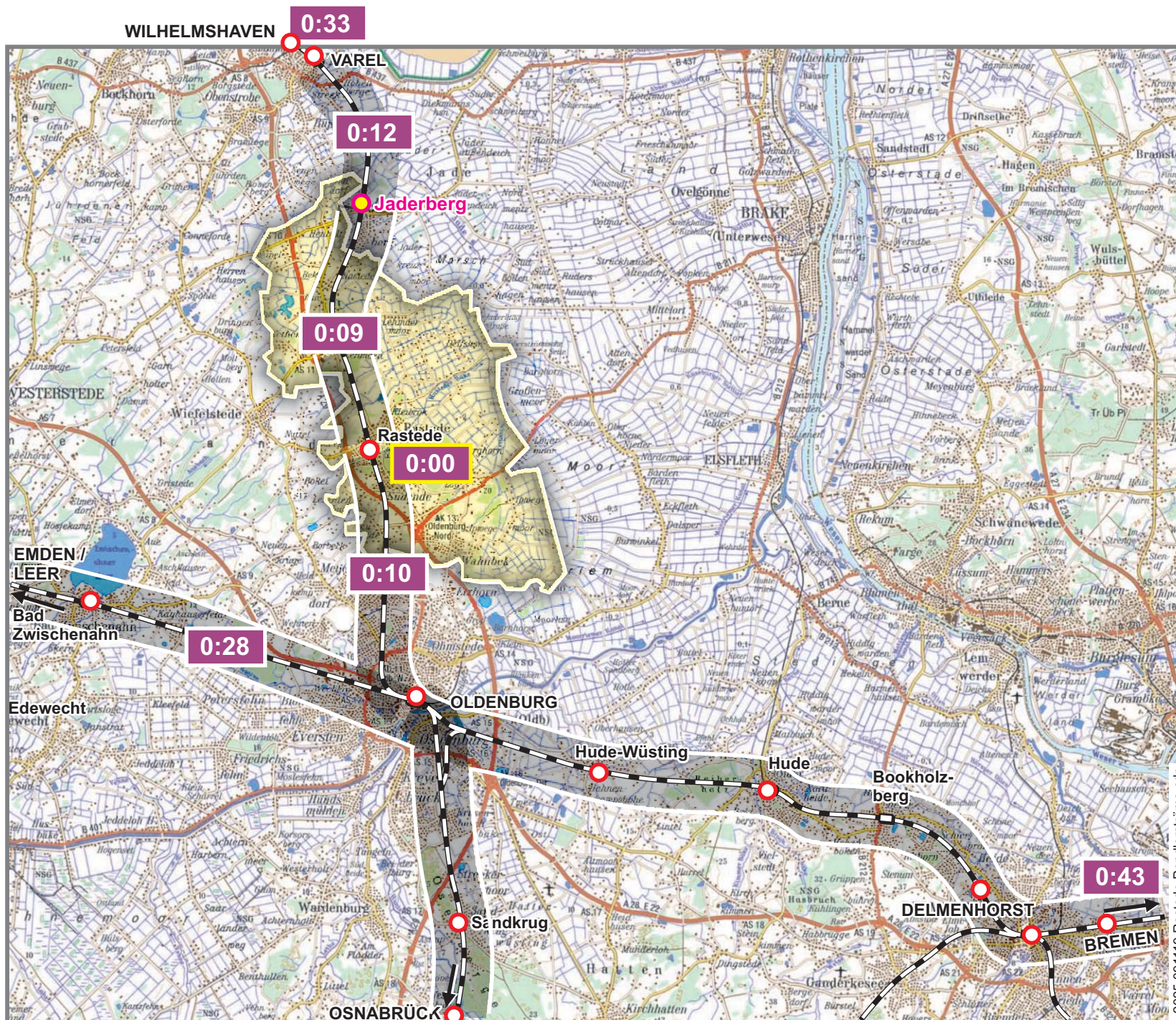
POTENZIALABSCHÄTZUNG ZUGHALT HAHN-LEHMDEN GEMEINDE RASTEDE

- Wohnbauflächen
(F-Plan-Ausweisung)
- Schulzentrum
- Ulla Popken GmbH
- Wohngebiete
- Wohngebiete
außerhalb von
Hahn-Lehmden

ZUWEGUNG DES
GEPLANTEN
ZUG-HALTEPUNKTES
IN HAHN-LEHMDEN

PGT

8.1



POTENZIALABSCHÄTZUNG ZUGHALT HAHN-LEHMEN GEMEINDE RASTEDE

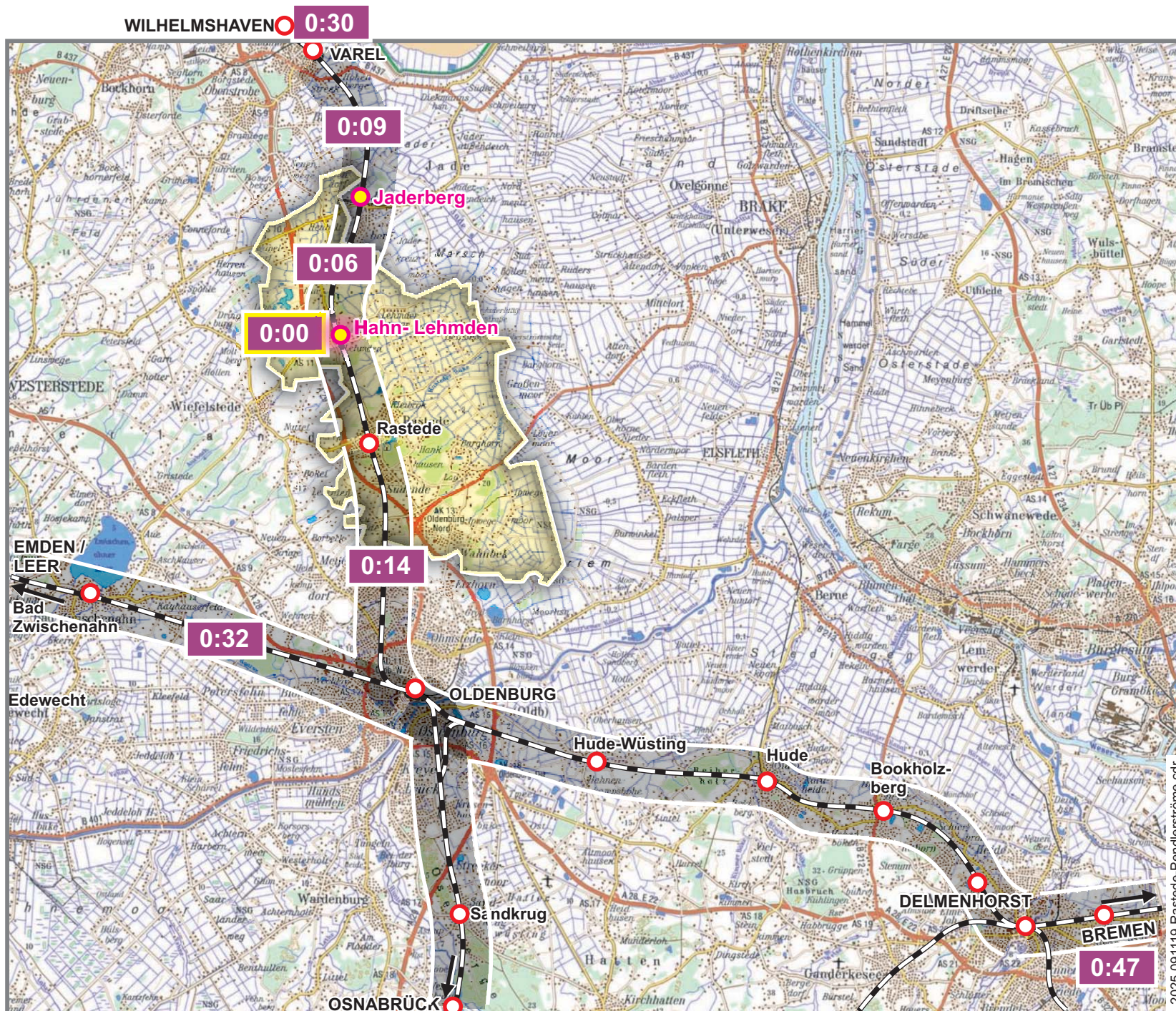
-  Bahnstrecke
-  Bahnhof / Haltepunkt vorhanden
-  potenzieller Haltepunkt
- 0:47** Fahrzeit ab Rastede

FAHRZEIT ÖPNV/SPNV
mit potenziellem Haltepunkt
RASTEDE


PGT

8.2

2025 091119 Rastede-Pendlerströme.cdr



POTENZIALABSCHÄTZUNG ZUGHALT HAHN-LEHMDEN GEMEINDE RASTEDE

-  Bahnstrecke
-  Bahnhof / Haltepunkt vorhanden
-  potenzieller Haltepunkt
- 0:47** Fahrzeit ab Hahn-Lehmden

FAHRZEIT ÖPNV/SPNV
mit potenziellem Haltepunkt
HAHN-LEHMDEN

PGT

8.3

Weiterhin wurde eine gute Ausstattung der Fahrzeuge und der Haltepunkte bzw. Bahnhöfe angenommen, so dass bei der Berechnung der Reisezeitäquivalente keine Maluswerte zu berücksichtigen sind. Für die einzelnen Relationen ergeben sich ÖPNV-Widerstandswerte, die zwischen 60 und 135 liegen. Die teilweise sehr geringen Werte resultieren vor allem aus der kurzen Fahrzeit zwischen Rastede und Oldenburg.

8.2 Kfz-Reisezeit bzw. Kfz-Widerstände

Die Kfz-Reisezeiten setzen sich aus

- der An- bzw. Abmarschzeit (Haustür – Stellplatz),
- der Fahrzeit im Fahrzeug und
- der Parkplatzsuchzeit

zusammen.

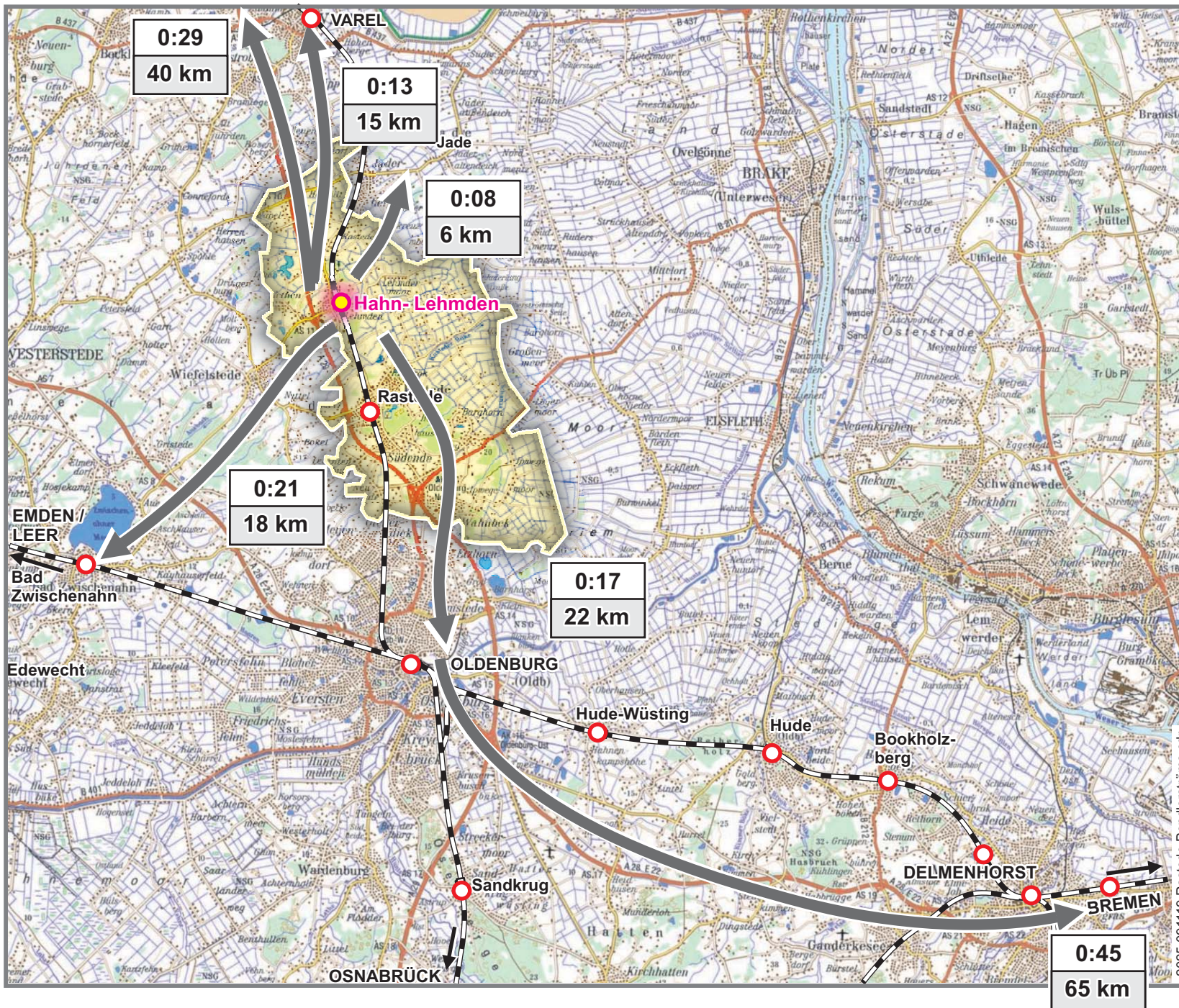
Bei der Parkplatzsuchzeit wird zwischen

- keine Einschränkungen,
- mittlere Einschränkungen und
- starke Einschränkungen

unterschieden.

Die Fahrzeiten wurden mittels eines Routing-Programmes berechnet. In der Abbildung 8.4 wurden für die Fahrzeiten teilweise Zeitspannen angegeben, da dem Autofahrer Alternativrouten zur Verfügung stehen. Bei der Parkplatzsuchzeit wurden für die Oberzentren Oldenburg und Bremen starke, ansonsten mittlere bzw. in den benachbarten Kommunen lediglich geringe Einschränkungen unterstellt. Unter Berücksichtigung dieser Annahmen liegen die Widerstandswerte für den Kfz-Verkehr zwischen 35 und 100.

WILHELMSHAVEN



POTENZIALABSCHÄTZUNG ZUGHALT HAHN-LEHMDEN GEMEINDE RASTEDE

- 0:27-0:31** Fahrzeit
- 35 km** Entfernung
- Bahnstrecke
- Bahnhof / Haltepunkt vorhanden
- potenzieller Haltepunkt
- IV-Verkehrsbeziehungen

FAHRZEIT Kfz-Verkehr (MIV) - Bestand

PGT

8.4

2025 09 11 19 Rastede-Pendlerströme.cdr

8.3 Berechnung der ÖPNV-Anteile an der Gesamtverkehrsnachfrage

8.3.1 Bahnhof Rastede

Für die Verflechtungen im Analysezustand ergeben sich bei der modellmäßigen Berechnung werktags in der Summe 913 Ein- und Aussteigerzahlen am Bahnhof Rastede, die sich wie folgt aufteilen:

Einzugsradius	< 1 km	460 Ein-/Aussteiger
Einzugsradius	1 bis 3 km	396 Ein-/Aussteiger
Einzugsradius	3 bis 5 km	57 Ein-/Aussteiger
Summe		913 Ein-/Aussteiger

Bei den Ein- und Aussteigerzahlen im Radius > 3 km sind 26 Fahrgäste dem potenziellen Haltepunkt Hahn-Lehmden zuzuordnen. Diese relativ geringe Anzahl an Fahrgästen ist damit zu begründen, dass die stärkste Verflechtung zwischen Rastede und der Stadt Oldenburg besteht. Da jedoch die Einwohner von Hahn-Lehmden mit dem Pkw zum Bahnhof Rastede aufgrund der Entfernung gelangen müssen, wird modellmäßig unterstellt, dass die überwiegende Anzahl die Gesamtstrecke zwischen Hahn-Lehmden und Oldenburg mit dem Auto zurücklegt.

8.3.2 Haltepunkt Hahn-Lehmden

Die Berechnungsalgorithmen der Standardisierten Bewertung ermöglichen die Ermittlung der relationsbezogenen Modal-Split-Werte (Verkehrsmittelwahl).

Für die Verflechtungen im Analysezustand ergeben sich **im Bestand** für den geplanten Haltepunkt Hahn-Lehmden werktags in der Summe 171 Ein- und Aussteigerzahlen, die sich wie folgt aufteilen:

Einzugsradius	< 1 km	97 Ein-/Aussteiger
Einzugsradius	1 bis 3 km	53 Ein-/Aussteiger
Einzugsradius	3 bis 5 km	21 Ein-/Aussteiger
Summe		171 Ein-/Aussteiger

Modelltheoretisch benutzen 26 Fahrgäste, die in Hahn bzw. Lehmden wohnen, bereits heute den Bahnhof Rastede. Insofern sind von den 171 Ein- und Aussteigern diese 26 Fahrgäste abzuziehen, so dass mit 145 zusätzlichen Ein- und Aussteigern am Haltepunkt Hahn-Lehmden zu rechnen ist.

Bei der Berechnung wird davon ausgegangen, dass die Verkehrsbeziehungen im Nahbereich, d.h. zwischen Hahn-Lehmden und Oldenburg, Varel oder Wilhelmshaven nur dann potenziell auf den SPNV verlagerbar sind, wenn die zukünftigen Nutzer in direktem Einzugsgebiet des Haltepunktes in Hahn-Lehmden wohnen. Bei den sehr kurzen Fahrzeiten im Pkw-Verkehr zwischen den Kommunen stellt eine lange Zu- bzw. Abgangszeit vom Haltepunkt ein überproportional großes Zugangshemmnis dar.

Wird die Berechnung unter Berücksichtigung der Einwohnerentwicklung (+ 6 % der Einwohner von Hahn-Lehmden) und der stärkeren SPNV-Affinität der Beschäftigten der Ulla Popken GmbH erneut durchgeführt, so ergeben sich für den Prognosehorizont für den Werktag 206 Ein- und Aussteiger.

Einzugsradius	< 1 km	126 Ein-/Aussteiger
Einzugsradius	1 bis 3 km	58 Ein-/Aussteiger
<u>Einzugsradius</u>	<u>3 bis 5 km</u>	<u>22 Ein-/Aussteiger</u>
Summe		206 Ein-/Aussteiger

Weiterhin wird berücksichtigt, dass an Samstagen und Sonntagen wesentlich weniger Fahrgäste zu erwarten sein werden. In Ansatz gebracht werden 25 % der Werktagsfahrgäste. Somit ergeben sich im Prognosehorizont 2020 für den Haltepunkt Jaderberg ca. 57.500 Ein-/Aussteiger pro Jahr.

Induzierter Verkehr

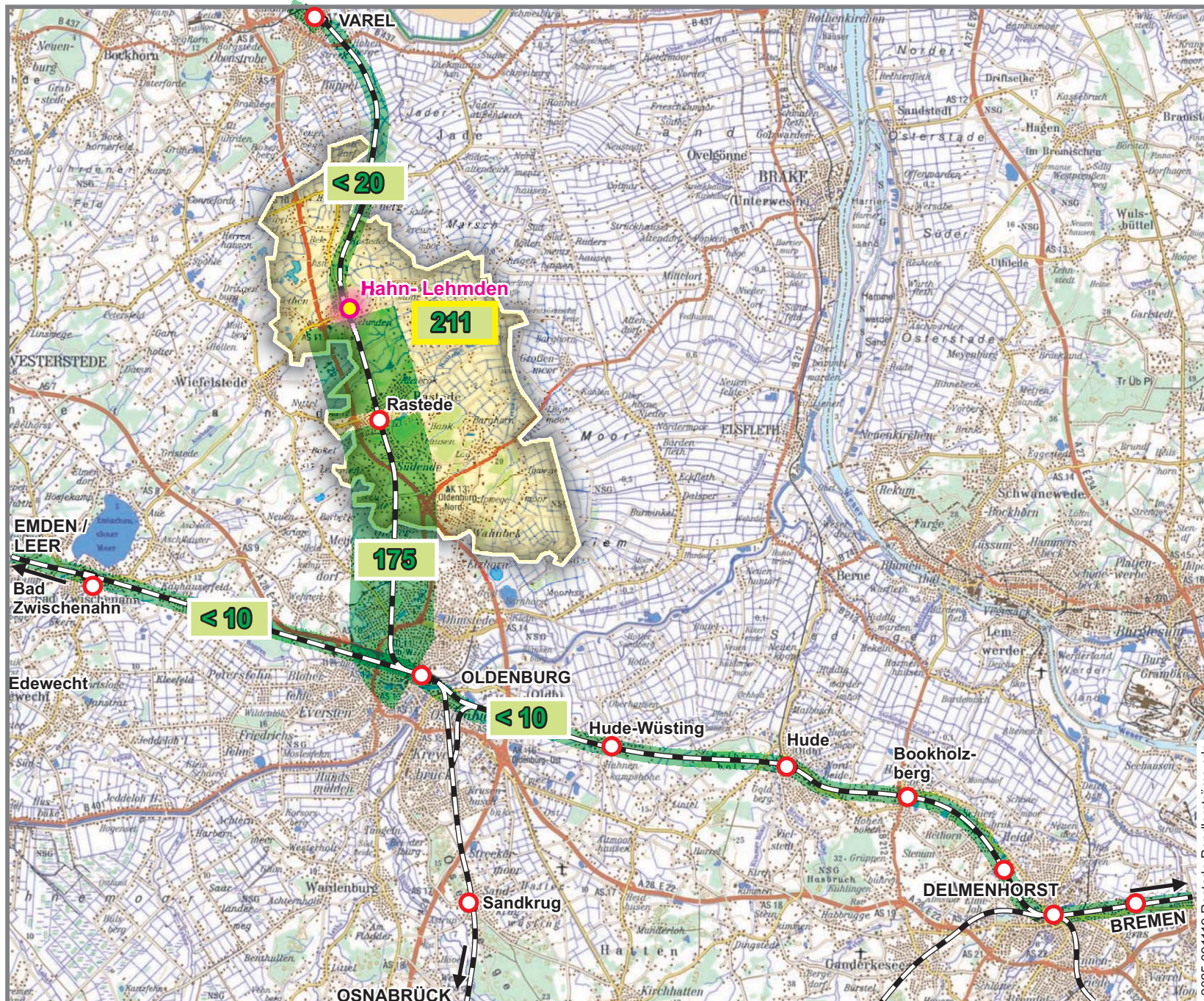
Neben den Verlagerungen von bereits durchgeführten Fahrten vom Kfz auf den ÖPNV sind zusätzlich induzierte ÖV-Fahrten zu ermitteln. Dies sind Fahrten, die vor Realisierung des Haltepunktes im ÖV noch mit dem Kfz durchgeführt wurden und erst infolge der ÖV-Maßnahme hervorgerufen werden. Für den Haltepunkt Hahn-Lehmden ist in diesem Zusammenhang die Relation nach Oldenburg zu berücksichtigen. Somit ergibt sich ein Verkehrsaufkommen der induzierten ÖV-Fahrten auf 1.000 Ein- und Aussteiger pro Jahr.

Gesamtfahrgastpotenzial

Unter Zugrundelegung der Einwohnerverteilung in Hahn-Lehmden ist von folgenden Fahrgäste als Ein- und Aussteiger am geplanten Haltepunkt Hahn-Lehmden auszugehen:

	Anzahl
Fahrgastpotenzial	57.500
Induzierter Verkehr	1.300
Summe	58.800

Werktäglich ist somit von 211 Ein-/Aussteigern auszugehen.



POTENZIALABSCHÄTZUNG ZUGHALT HAHN-LEHMDEN GEMEINDE RASTEDE

- Bahnstrecke
- Bahnhof / Haltepunkt vorhanden
- potenzieller Haltepunkt
- 328 potenzielle Fahrgäste ab Hahn-Lehmden bezogen auf Streckenabschnitte

ERSTE ABSCHÄTZUNG DER FAHRGASTPOTENZIALE DES GEPLANTEN ZUGHALTES HAHN-LEHMDEN - OHNE SCHÜLER -

9. Zusammenfassung

Die Gemeinde Rastede konnte in den vergangenen Jahren ein stetiges Bevölkerungswachstum verzeichnen. So stieg die Einwohnerzahl insgesamt von 19.919 EW (Bezugsjahr 2003) auf 20.519 EW im Jahre 2009 (+ 600 Einwohner = 3,0 %). Der Hauptort Rastede weist bereits einen Bahnhof auf. Nach den modellmäßigen Berechnungen ist am Bahnhof Rastede von 913 Ein- und Aussteigern pro Tag auszugehen. Die Modellberechnungen zeigen, dass 26 Fahrgäste, die in Hahn bzw. Lehmden wohnen, bereits heute den Bahnhof Rastede benutzen. Rd. 19 % aller Einwohner leben im Einzugsbereich des geplanten Haltepunktes Hahn-Lehmden. Davon wohnen:

- 8 % in fußläufiger Entfernung (1.000-m-Radius),
- 5 % in einem Radius von 1.000 m bis 3.000 m (für diese Entfernung wäre ein Bike&Ride-Angebot am Bahnhof günstig). Allerdings wohnen nahezu 90 % dieser Einwohner näher als 2 km am möglichen Haltepunkt.
- 6 % in einer Entfernung von mehr als 3.000 m (geeignet für Park&Ride-Angebote).

Basierend auf den vorhandenen Pendlerbeziehungen und unter Berücksichtigung eines geringen Einwohnerzuwachses in Hahn bzw. Lehmden werden für den Prognosezeitraum die bahnaffinen Verkehrsbeziehungen ermittelt.

Die Potenzialberechnung für den geplanten Haltepunkt Hahn-Lehmden einerseits die ÖPNV-Reisezeiten (Zugangszeit, Beförderungszeit im Fahrzeug, Umsteigezeit und Abgangszeit) sowie andererseits die Kfz-Reisezeiten (An-/Abmarschzeit, Fahrzeit im Fahrzeug, Parkplatzsuchzeit). Unter Berücksichtigung von sogenannten Widerstandswerten werden für die einzelnen Relationen die Anteile des Kfz-Verkehrs und des ÖPNV-Verkehrs ermittelt.

Das Fahrgastpotenzial des Haltepunktes Hahn-Lehmden kann im Prognosezustand mit rd. 58.800 Ein- und Aussteigern pro Jahr beziffert werden, davon ist ca. 2,2 % induzierter Verkehr.

Bei der Bewertung des geplanten Haltepunktes Hahn-Lehmden ist der bestehende Bahnhof in Rastede mit dem relativ hohen Ein-/Aussteigeraufkommen und der geplante Haltepunkt in Jaderberg bei der Abwägung zu berücksichtigen. Aus gutachterlicher Sicht erreicht das Ein-/Aussteigerpotenzial des Haltepunktes Hahn-Lehmden mit rd. 58.800 Fahrgästen eine Grenzbelastung, welche die Wiedereröffnung des Haltepunktes zum derzeitigen Zeitpunkt nicht rechtfertigt. Vor dem Hintergrund der möglichen weiteren Wohnbaunutzungen in unmittelbarer Nähe des Haltepunktes, die der Flächennutzungsplan aufzeigt, ist ggf. eine Neubetrachtung und –bewertung zielführend.

Vorgeschlagen wird, im Rahmen der anstehenden Streckenausbaus fahrweg- und signaltechnische betriebliche Anforderungen eines Haltepunktes nicht zu verbauen. Darüber hinaus ist eine Flächensicherung der streckennahen Flächen für die Anlage des Haltepunktes und der zugehörigen Verkehrserschließung (P+R, B+R) durch bauleitplanerische Maßnahmen zu sichern.

Für den kurzfristigen Horizont ist zu prüfen, inwieweit Busverkehr eine optimierte Zubringerfunktion zum Haltepunkt Rastede übernehmen kann. Gespräche mit dem VBN sind dazu hilfreich.



Landesnahverkehrsgesellschaft
Niedersachsen mbH (LNVG)

Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG)
Kurt-Schumacher-Straße 5, 30159 Hannover

Kurt-Schumacher-Straße 5
30159 Hannover
Telefon 05 11/5 33 33 - 0
Telefax 05 11/5 33 33 - 299
info@lnvg.de
www.lnvg.de

Gemeinde Rastede
Herrn Bürgermeister Dieter Decker
Sophienstr. 27
26180 Rastede

Gemeinde Jade
Herrn Bürgermeister Henning Kaars
Jader Str. 47
26349 Jade

Ihre Nachricht vom	Ihr Zeichen	Unsere Zeichen	Bearbeiter / Durchwahl	Datum
		Fe/ch-P3.3200-100231.doc	Herr Fehsenfeld / -121	03.03.2010

Einrichtung eines Bahnhaltdepunktes in Jaderberg und Hahn/Lehmden

Sehr geehrter Herr Decker,

wir hatten Ihnen im Nachgang zu unserem Gespräch am 25.02.10 bei uns im Hause zugesagt, nochmals zusammenfassend die Gründe mitzuteilen, die weiterhin einer Einrichtung von Bahnhaltdepunkten in Jaderberg und Hahn/Lehmden entgegenstehen.

Wichtiges Ziel der Angebotsgestaltung im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Niedersachsen ist ein verlaktetes Angebot mit kurzen Fahr- und kurzen Umsteigezeiten in den Umsteigeknoten. Auf vielen SPNV-Linien konnten dadurch bereits hohe Nachfragezuwächse verzeichnet werden. So auch zwischen Wilhelmshaven und Oldenburg. Die Linie Wilhelmshaven – Oldenburg – Osnabrück stellt sowohl in Sande als auch in Oldenburg wichtige Anschlüsse her. In Sande wird der Anschluss zu den Zügen von/nach Esens und zu den Ostfriesischen Inseln hergestellt. Eine zeitliche Verschiebung des Fahrplans der Linie Wilhelmshaven – Sande – Esens zwecks Entspannung der Umsteigezeit ist nicht

Geschäftsführer:
Hans-Joachim Menn (Sprecher)
Klaus Hoffmeister

Amtsgericht Hannover HRB 55167
USt-IdNr. DE811920801

Konto 0142 29800
Deutsche Bank Hannover
BLZ 250 700 70

Konto 101430536
Norddeutsche Landesbank GZ, Hannover
BLZ 250 500 00

einmal im Minutenbereich möglich. Ursachen sind die Eingleisigkeit dieser Strecke und die kurzen Wendezeiten der Züge in Wilhelmshaven und Esens. In Oldenburg besteht ein sogenannter Vollknoten. Um die Minute 30 in jeder Stunde befinden sich vier Züge im Bahnhof, so dass Umsteigebeziehungen in alle Richtungen angeboten werden können. Hier werden für Reisende aus der Region Friesland/Wittmund/Wilhelmshaven die Anschlüsse an die IC- und RE-Züge sowohl in/aus Richtung Bremen als auch in/aus Richtung Leer mit kurzen Umsteigezeiten hergestellt. Auch diese Linien sind fest in das Fahrplangefüge im nordwestlichen Niedersachsen eingebettet und lassen sich fahrplantechnisch nicht verschieben. Wesentliche Randbedingungen, die einem Verschieben der Fahrpläne dieser Linien entgegenstehen, sind die Eingleisigkeit der Strecke Oldenburg – Leer und der Knoten Oldenburg.

Mit der geplanten Erhöhung der Streckengeschwindigkeit von 100 km/h auf 120 km/h kann zwischen Wilhelmshaven und Oldenburg eine Fahrzeitverkürzung von etwa drei Minuten erreicht werden. Dieser Fahrzeitgewinn wird aber benötigt, um die Anschlüsse in Sande und Oldenburg weiterhin sicherzustellen und die Betriebsqualität zu verbessern. Im Bahnhof Oldenburg sind die erforderlichen Mindestumsteigezeiten derzeit teilweise nicht gegeben. Außerdem müssen aufgrund des gestiegenen Reisendenaufkommens und den damit verbundenen längeren Zeiten für den Fahrgastwechsel auch größere Haltezeiten in Rastede, Varel und Sande vorgesehen werden. Um das gut vertaktete Angebot mit den Anschlüssen in Oldenburg und Sande bei gleichzeitig guter Betriebsqualität aufrecht zu erhalten, sind Fahrzeitreserven für zusätzliche Halte auch nach Streckenausbau daher nicht vorhanden.

Wie in der Besprechung bereits erläutert, wird mit dem durchgehenden zweigleisigen Ausbau der Strecke und durch signaltechnische Maßnahmen lediglich die Leistungsfähigkeit der Strecke erhöht. Dadurch können pro Stunde mehr Züge verkehren, Fahrzeitverkürzungen werden nicht erreicht. Diese Kapazitätserweiterungen dienen daher ausschließlich dem Güterverkehr zum Jade-Weserport.

Wir möchten an dieser Stelle auch noch einmal darauf hinweisen, dass unsere Erfahrungen der letzten Jahre gezeigt haben, dass mit kurzen attraktiven Reisezeiten zwischen den wichtigen Mittel- und Oberzentren deutlich höhere Nachfragezuwächse erzielt werden können als mit Reaktivierung von Stationen.

Die Züge zwischen Wilhelmshaven und Oldenburg nutzen täglich etwa 6.000 Reisende. Die Summe der Ein- und Aussteiger in Wilhelmshaven, Sande, Varel und Rastede schwankt zwischen 1.100 und 2.900 Ein- und Aussteigern pro Tag. Die Linie Wilhelmshaven – Oldenburg – Osnabrück ordnen wir daher dem hochwertigen „Expressnetz“ in Niedersachsen zu, auf dem wir hohe Reisegeschwindigkeiten im SPNV anbieten möchten, um gegenüber dem Pkw konkurrenzfähig zu sein. Dieses Ziel können wir nur mit hohen Geschwindigkeiten in Zusammenhang mit großen Halteabständen erreichen. Halteabstände im Expressnetz sollten über 10 km betragen. Im Südabschnitt dieser Linie zwischen Oldenburg und Osnabrück haben wir daher nach Abschluss des Streckenausbaus von 100 auf 120 km/h zur Betriebsaufnahme der NordWestBahn im November 2000 sogar sechs Verkehrsstationen aufgegeben, um attraktive Reisezeiten zwischen beiden Oberzentren zu erreichen und kurze Anschlüsse in Oldenburg und Osnabrück herzustellen.

Wir bitten daher um Verständnis, dass wir eine Perspektive für eine Reaktivierung eines Bahn-Haltepunktes in Jaderberg und/oder Hahn/Lehmden nicht sehen, zumal die aufgezeigten Potenziale auch nicht annähernd in der Größenordnung der Reisendenzahlen in den bisher bedienten Orten zwischen Wilhelmshaven und Oldenburg liegen.

Für Rückfragen stehen wir Ihnen gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



J. V. Weisbrich

B e s c h l u s s v o r l a g e

Vorlage-Nr.: 2010/051

freigegeben am 12.04.2010

GB 3

Sachbearbeiter/in: Herr Hans-Hermann Ammermann

Datum: 12.04.2010

Ausbau Schützenhofstraße; Festlegung des Ausbauquerschnittes

Beratungsfolge:

Status

Datum

Gremium

Ö
N

26.04.2010
11.05.2010

Ausschuss für Bau, Planung, Umwelt und Straßen
Verwaltungsausschuss

Beschlussvorschlag:

Die Schützenhofstraße wird zwischen Am Horstbusch und Eichendorffstraße mit einem Geh-/Radweg an der östlichen Seite in 2,75 m Breite (einschließlich 0,75 m Sicherheitsstreifen) und einer 4,75 m breiten Fahrbahn hergestellt.

Sach- und Rechtslage:

Für dieses Jahr ist die Ausbauplanung der Schützenhofstraße zwischen Eichendorffstraße und Am Horstbusch vorgesehen.

Entsprechend dem Verkehrsentwicklungsplan (VEP) der Gemeinde Rastede hat die Schützenhofstraße eine wesentliche Sammelfunktion in diesem Abschnitt.

Im März 2010 wurden mit dem Viacountgerät Messungen in der Schützenhofstraße an den in der Anlage dargestellten Punkten durchgeführt. Die 1. Messung erfolgte am 10./11. März 2010, die 2. Messung am 11./12. März 2010. Das Ergebnis ist nachstehend dargestellt:

Messpunkt	Mess- richtung	Zwei- räder	Pkw	Trans- porter	Lkw	Last- züge	DTV*	V 85*
		[Stück/ 24 h]	[Stück/ 24 h]	[Stück/ 24 h]	[Stück/ 24 h]	[Stück /24 h]	[Stück/ 24 h]	[Km/h]
1. Messpunkt 10./11.03.10	Nord-Süd	191	505	273	21	10	992	40
1. Messpunkt 10./11.03.10	Süd-Nord	78	642	289	40	5	1046	40
2. Messpunkt 11./12.03.10	Nord-Süd	14	285	84	7	0	386	36
2. Messpunkt 11./12.03.10	Süd-Nord	31	309	29	11	0	376	38

DTV = Durchschnittlicher täglicher Verkehr

V 85 = Die Geschwindigkeit die von 85 % der motorisierten Verkehrsteilnehmer nicht überschritten wird.

Aus diesen Messungen ist zu erkennen, dass die Annahmen aus dem VEP zutreffend sind. Bei den Zweirädern wurde eine durchschnittliche Geschwindigkeit von knapp über 10 km/h gemessen. Es handelt sich also überwiegend um Fahrradnutzer.

In Anlehnung an die Empfehlung für die Anlage von Erschließungsstraßen ergibt sich eine Einstufung als Sammelstraße. Als maßgeblicher Begegnungsfall wurde für verminderte Geschwindigkeit der Fall Lkw/Lieferwagen bzw. Lkw/Pkw zugrunde gelegt.

Unter Beachtung des VEP und der Zählergebnisse ist ein Radweg mit Mindestabmessungen ausreichend. Ein durchgängig breiterer Fahrbahnquerschnitt würde zu Grunderwerb führen.

Das beauftragte Ing.-Büro Börjes, Westerstede, hat den als Anlage 2 beigefügten Fahrbahnquerschnitt empfohlen. Er entspricht dem Fahrbahnquerschnitt der Leuchtenburger Straße. Dieser Querschnitt hat sich bewährt. Dabei ist zu bedenken, dass in der Leuchtenburger Straße der Bus verkehrt, was in der Schützenhofstraße nur in Ausnahmefällen zu erwarten ist.

Finanzielle Auswirkungen:

Haushaltsmittel für die Planung stehen zur Verfügung.

Anlagen:

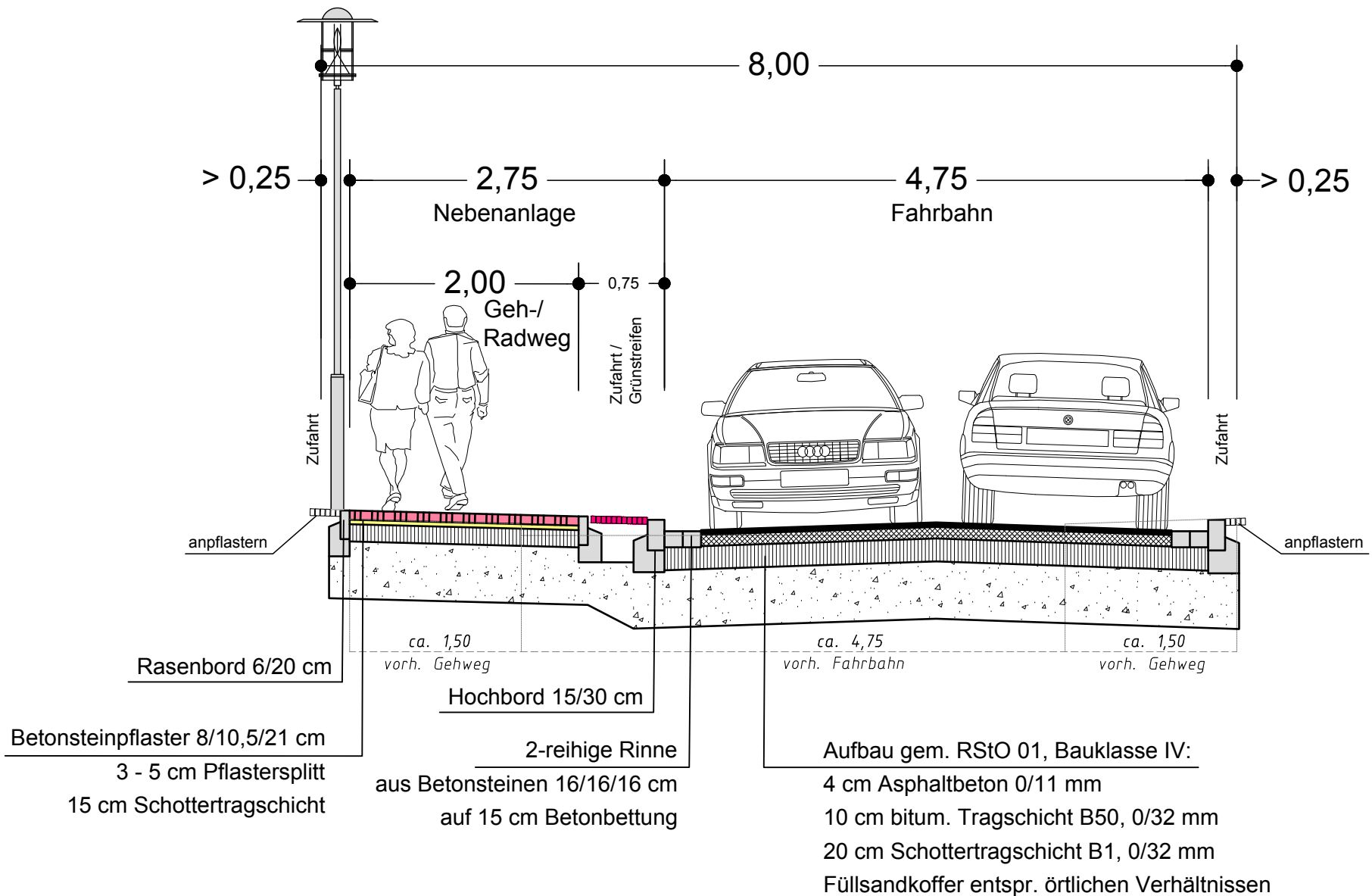
Anlage 1 – Lage der Messpunkte des Viacountgerätes

Anlage 2 – Fahrbahnquerschnitt

2.Messpunkt
Messrichtung



RQ 1 : Geh-/Radweg, Fahrbahnbreite 4,75 m



Mitteilungsvorlage

Vorlage-Nr.: 2010/053

freigegeben am 12.04.2010

GB 3

Sachbearbeiter/in: Herr Hans-Hermann Ammermann

Datum: 12.04.2010

Raumordnungsverfahren zur Küstenautobahn A 22, Westerstede-Drochtersen

Beratungsfolge:

<u>Status</u>	<u>Datum</u>	<u>Gremium</u>
Ö	26.04.2010	Ausschuss für Bau, Planung, Umwelt und Straßen
N	11.05.2010	Verwaltungsausschuss

Beschlussvorschlag:

Der Bericht wird zur Kenntnis genommen.

Sach- und Rechtslage:

Zum Raumordnungsverfahren zur Küstenautobahn A 22, Westerstede-Drochtersen, hat die Gemeinde Rastede gegenüber dem Niedersächsischen Ministerium für den ländlichen Raum, Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz als Planungsträger der Küstenautobahn eine Stellungnahme abgegeben (siehe hierzu die Beschlussvorlagen 2007/278 und 2009/019).

Zwischenzeitlich ist durch den NABU Oldenburger Land und den BUND Kreisgruppe Wesermarsch ein Gutachten über das Vorkommen und die räumliche Verteilung von Rastvögeln zwischen Jaderberg und Rodenkirchen in Auftrag gegeben worden. Dieses Gutachten beschäftigt sich mit der Frage, ob und inwieweit das bereits ausgewiesene Vogelschutzgebiet „Marschen am Jadebusen“ nach Süden hin ausgedehnt werden müsste. Wäre dies der Fall, müsste unter Umständen die bislang von der Gemeinde bevorzugte Variante West 2 mit einem Verlauf nördlich von Jaderberg und einem Anschluss im Bereich Wapeldorf aufgenommen werden zugunsten der Variante West 3. Eine Übersicht über einen alternativen Verlauf ist der Vorlage als Anlage 1 beigelegt.

Eine Überprüfung der Situation wird zurzeit im Rahmen der sogenannten Linienbestimmung vorgenommen. Als Termin für die Linienbestimmung seitens des Bundesverkehrsministeriums wurde der Frühsommer 2010 genannt.

Die vorstehenden Ausführungen können eine Veränderung in der Argumentation der Gemeinde bezüglich der Präferenzierung der Trassenvarianten nicht begründen; nach wie vor spricht sich die Gemeinde deutlich für die Variante West 2 aus.

Am 15. April 2010 findet ein Abstimmungsgespräch zwischen den Bürgermeistern der Stadt Varel und den Gemeinden Jade, Wiefelstede und Rastede statt. Über das Ergebnis wird in der Sitzung berichtet werden.

Finanzielle Auswirkungen:

Zurzeit keine

Anlagen:

Anlage 1 – Lageplan mit den Varianten West 2 und West 3



B e s c h l u s s v o r l a g e

Vorlage-Nr.: 2010/058

freigegeben am 15.04.2010

GB 3

Sachbearbeiter/in: Herr Hans-Hermann Ammermann

Datum: 15.04.2010

Umgestaltung Kögel-Willms-Platz; Ausstattung mit Funktionsgeräten

Beratungsfolge:

<u>Status</u>	<u>Datum</u>	<u>Gremium</u>
Ö	26.04.2010	Ausschuss für Bau, Planung, Umwelt und Straßen
N	11.05.2010	Verwaltungsausschuss

Beschlussvorschlag:

Wird in der Sitzung unterbreitet.

Sach- und Rechtslage:

Die Herrichtung des Parkplatzes, der Veranstaltungsfläche, der Brunnenanlage, der Bepflanzung und der Rasenflächen sind im Fachausschuss beraten und beschlossen worden. Lediglich die Ausstattung der Sandspielfläche ist noch zu beraten.

Auf die Bereisung des Ausschusses für Bau, Planung, Umwelt und Straßen vom 19. März 2010 wird Bezug genommen.

Im Rahmen der Bürgerbefragung zur Umgestaltung des Kögel-Willms-Platzes haben sich ca. 24% für die Herrichtung eines Spielplatzes/Abenteuerspielplatzes ausgesprochen.

Bei den ersten Beratungen im Fachausschuss wurde der Wunsch geäußert, dass der Spielplatz auch seniorengerecht sein sollte.

Die Recherchen bei entsprechenden Geräteherstellern haben ergeben, dass die Funktionsgeräte für Senioren meistens in abgezaunten Anlagen aufgestellt werden. Eine gemeinsame Nutzung der Geräte durch Jung und Alt findet in der Regel nicht statt. Auch eine Kombination von Geräten für unterschiedliche Altersstrukturen gibt in der Regel nicht das gewünschte Ergebnis.

Die Funktionsgeräte eignen sich nach Ansicht der Verwaltung bei einer solch markanten Lage wie dem Kögel-Willms-Platz nicht, sondern würden im Bereich des Turnierplatzes wahrscheinlich eher angenommen werden.

Bei der Ausstattung der Spielfläche des Kögel-Willms-Platzes sollte die besondere Lage des Platzes gegenüber Spielplätzen in Siedlungsgebieten berücksichtigt werden und die Geräteauswahl einem bestimmten Thema zugeordnet sein. Denkbar sind hier folgende Kriterien:

- Funktionsgeräte für Senioren
- „Bewegung“
- „Erleben“
- „Abenteuer“

Funktionsgeräte für Senioren

Hier würde eine Auswahl der in der Anlage 1 beigefügten Geräte in Frage kommen. Allerdings wird, wie eingangs bereits erwähnt, eher eine Verwendung dieser Geräte im Bereich von Laufstrecken empfohlen.

„Bewegung“

Unter dem Begriff „Bewegung“ als Ausstattungsmerkmal der Spielfläche auf dem Kögel-Willms-Platz könnten Geräte wie in der Anlage 2 dargestellt Verwendung finden. Diese Art Geräte sind allerdings nicht außergewöhnlich, sondern finden sich in vielen Siedlungsgebieten oder Bädern wieder.

„Erleben“

Unter diesen Begriff fallen Geräte wie sie in der Anlage 3 aufgeführt sind. Hier geht es um die Erzeugung von Tönen die durch Einwirken des Nutzers entstehen. Auch das „Begreifen“ der Halbkugeln stellt ein Erlebnis dar.

„Abenteuer“

Dieses Kriterium, das explizit bei der Bürgerbeteiligung genannt wurde, würde erfüllt sein, wenn Geräte der Anlage 4 Verwendung finden würde.

Zur Verdeutlichung der Größe der Sandspielfläche wurde der Lageplan des Kögel-Willms-Platzes als Anlage 5 beigefügt. Die in den Anlagen dargestellten Geräte werden aufgrund der Beratungen benannt werden; auf besondere Umstände, wie bspw. erforderliche Abstände, wird in diesem Zusammenhang hingewiesen werden.

Als erste Einrichtung des Kögel-Willms-Platzes ist auch der Bouleplatz zu berücksichtigen. Hier findet eine Nutzung bisher im Wesentlichen durch Senioren statt. Auch der Brunnen erfreut sich als Spielfläche zunehmender Beliebtheit. Kinder und Jugendliche nutzen die Brunnenfläche zum Durchlaufen und zum Durchfahren mit Rädern und Inlinern.

Finanzielle Auswirkungen:

Die Umsetzung erfolgt durch die Residenzort Rastede GmbH.

Anlagen:

- Anlage 1 – Funktionsgeräte für Senioren
- Anlage 2 – Spielfläche „Bewegung“
- Anlage 3 – Spielfläche „Erleben“
- Anlage 4 – Spielfläche „Abenteuer“
- Anlage 5 – Lageplan Kögel-Willms-Platz

Umgestaltung Kögel-Willms-Platz



☐ Senioren ☐



Umgestaltung Kögel-Willms-Platz



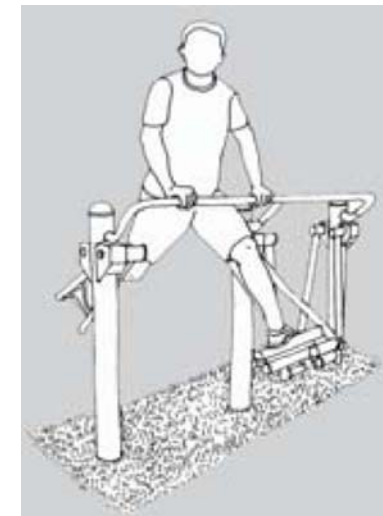
□ Senioren □



Umgestaltung Kögel-Willms-Platz



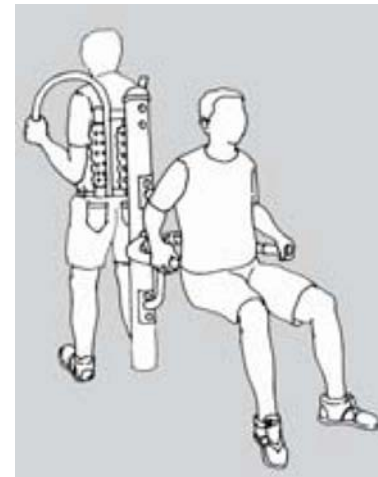
☐ Senioren ☐



Umgestaltung Kögel-Willms-Platz



Senioren



Umgestaltung Kögel-Willms-Platz

☐ Senioren ☐



Umgestaltung Kögel-Willms-Platz

□ Bewegung □



Umgestaltung Kögel-Willms-Platz

□ Bewegung □



□Bewegung□ **Umgestaltung Kögel-Willms-Platz**



Umgestaltung Kögel-Willms-Platz

□□leben□



Umgestaltung Kögel-Willms-Platz

□□leben□



Umgestaltung Kögel-Willms-Platz

□□leben□



Umgestaltung Kögel-Willms-Platz

□□leben□

Funktion und Spielwert

In den Edelstahlröhren befinden sich geschützte Flacons, die mit einer Vielzahl von Aromen gefüllt werden können. Eine Auffrischung sollte alle drei Monate erfolgen, dabei können die Aromen auch ausgetauscht werden. Dies bietet sich besonders in Wohnanlagen für ältere Menschen an. Dabei ergibt sich immer neuer Stoff für fröhliches Rätselraten und so manches Gespräch.

Geeignet

- für Schulungsbereiche
- Seminarstätten
- Kindergärten
- Erholungsheime
- Krankenhäuser
- Seniorenheime



Duftorgel

Umgestaltung Kögel-Willms-Platz

Abenteuer

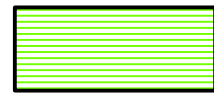



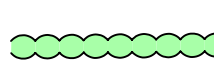




Umgestaltung Kögel-Willms-Platz





LEGENDE

-  VINCA MINOR IMMERGRÜN
-  SPIRAEA JAPONICA LITTLE PRINCESS
-  NEUER BAUM EICHE
-  NEUER BAUM AHORN
-  NEUE BUCHENHECKE

Grundlage: Auszug aus den Geobasisdaten der Niedersächsischen Vermessungs- und Katasterverwaltung © 2005  

INDEX	GEÄNDERT	DATUM	GEZ.	GEPR.

BAUHERR:	GEMEINDE RASTEDE		
PROJEKT:	UMGESTALTUNG KÜGEL - WILLMS - PLATZ		
NR. 8250			
	BEPFLANZUNGSPLAN (1.BA)		MABSTAB: 1:250
			BLATT: 1

	INGENIEURE · ARCHITECTEN STADTPLANER		DATUM:	FEB. 2010
	URWALDSTRASSE 39		GEZEICHNET:	N. HIBBEN
	TEL. 04452/916 - 0		BEARBEITET:	A. FITTJE

B e s c h l u s s v o r l a g e

Vorlage-Nr.: 2010/049

freigegeben am 08.04.2010

GB 1

Sachbearbeiter/in: Herr Arnd Witte

Datum: 08.04.2010

Erneuerung der Oberlichtbänder in der Mehrzweckhalle Feldbreite

Beratungsfolge:

<u>Status</u>	<u>Datum</u>	<u>Gremium</u>
Ö	26.04.2010	Ausschuss für Bau, Planung, Umwelt und Straßen
N	11.05.2010	Verwaltungsausschuss

Beschlussvorschlag:

Der Austausch von drei Lichtbänder der Mehrzweckhalle Feldbreite (Hallenteil 2) erfolgt in gewölbter Ausführung mit Polycarbonat-Hohlkammerplatten (Variante 1).

Die drei Lichtbänder werden zusätzlich mit elektrisch betriebenen Verdunklungsanlagen ausgestattet.

Sach- und Rechtslage:

Im Jahr 2002 wurden im Zuge der Baumaßnahmen zur Sanierung der durch einen Brand verursachten Schäden in der Mehrzweckhalle Feldbreite bereits 3 Oberlichtbänder erneuert. Seinerzeit haben die Fachgremien den Einbau von Oberlichtbändern mit Aluminium Profilen und Kunststoffglas in gewölbter Ausführung und alternativ den Einbau von Satteloberlichtern, bestehend aus Aluminiumprofilen und Glas, diskutiert. Aus Kostengründen wurde damals entschieden, den Einbau der Oberlichtbänder mit Kunststoffglas in gewölbter Ausführung vorzunehmen.

Die nun zur Sanierung anstehenden drei etwa 21,00 x 4,50 m großen Lichtbänder weisen Mängel in Form von Materialverformungen auf, die in starkem Maße Auswirkungen auf die Standsicherheit (einbrechen der Verglasung) haben können. Als Ersatz kommen wieder 2 Varianten in Betracht:

1. Ersatz durch Lichtbänder in gewölbter Ausführung

Verglasung: Polycarbonat-Hohlkammerplatten, Ausführung mit Blendschutz

Konstruktion: Aluminiumzarge, Profile und Sprossen aus Aluminium

Die Kosten für die Lichtbänder belaufen sich gemäß Kostenschätzung auf rund

66.000,00 €

2. Ersatz durch Lichtbänder als Satteloberlicht

Verglasung: Verbundsicherheitsglas

Konstruktion: Aluminiumzarge, Profile und Stege aus Aluminium

Laut Kostenschätzung sind für diese Variante ca. **124.000,00 €** zu veranschlagen.

In beiden Fällen werden zusätzliche Arbeiten für die Verlegung der elektrischen Zuleitungen der Rauchabzugsanlagen und für die Auskleidung der Zargen erforderlich. Die Kosten für diese Arbeiten werden auf ungefähr 15.000,00 € taxiert.

Verdunklungsanlagen

Für beide Ausführungen besteht die Möglichkeit der Installation von innen liegenden Verdunklungsanlagen. Diese Anlagen bestehen aus stark abdunkelnden, nicht brennbaren Stoffen, die in Aluminiumprofilen geführt werden. Die Einrichtungen werden elektrisch betrieben und müssen sich im Gefahrenfall sofort öffnen lassen, um den Rauchabzug zu gewährleisten. Die Kosten für die Verdunklungsanlagen belaufen sich, einschließlich Umbau der Rauchmelder und der elektrischen Anschlüsse, auf rund 30.000,00 € für die 3 Lichtbänder.

Aufgrund der guten Erfahrungen mit den 2002 eingebauten Lichtbändern schlägt die Verwaltung den Einbau von Oberlichtbändern in gewölbter Ausführung mit Polycarbonat-Hohlkammerplatten vor. Der Einbau von Satteloberlichtern bringt technisch und optisch keine wirklichen Vorteile gegenüber dieser Variante, ist aber fast doppelt so teuer.

Im Hinblick auf die starke Frequentierung der Mehrzweckhalle für diverse Veranstaltungen, auch außerhalb des Schul- und Sportbetriebes, schlägt die Verwaltung den Einbau der vorgestellten Verdunklungsanlagen vor. Für die aktuell verwendeten, manuell zu installierenden Verdunklungen ist für jeden Auf- und Abbau ein Gerüst erforderlich, das zusätzlich den Hallenboden stark beansprucht. Die Ausstattung mit automatischen Verdunklungseinrichtungen erhöht zudem deutlich die Nutzungsmöglichkeiten der Halle.

Finanzielle Auswirkungen:

Haushaltsmittel in Höhe von 90.000,00 € stehen für die Maßnahme zur Verfügung. Bei einer Entscheidung für die Variante 2 müssten in jedem Fall die dafür notwendigen zusätzlichen Mittel nach veranschlagt werden.

Anlagen:

keine