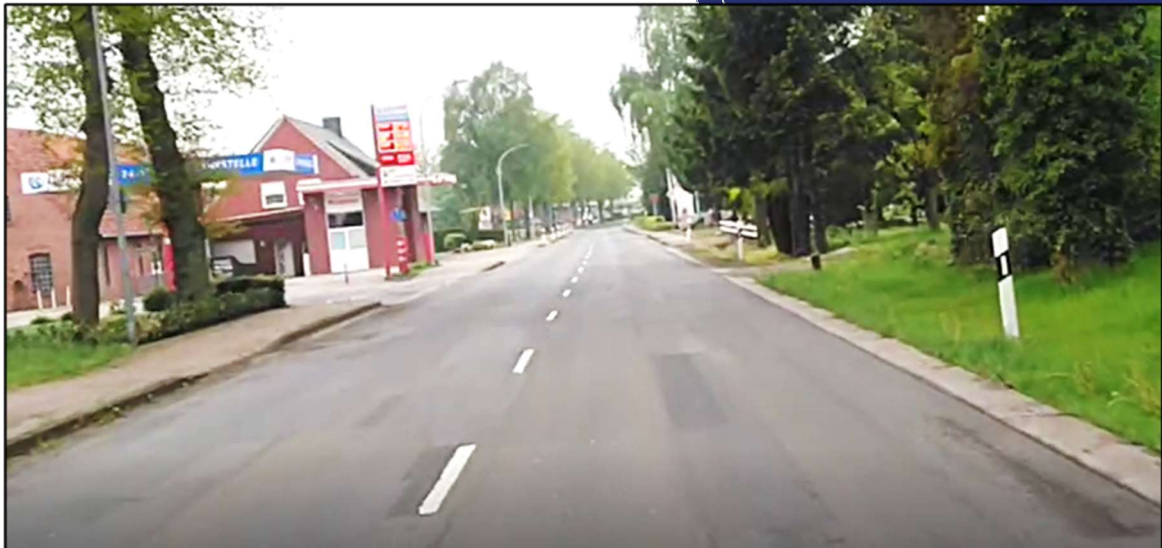


Gemeinde Herzlake

Verkehrsnetzplan



Ingenieurbüro Roelcke & Schwerdhelm

Impressum

Auftraggeber

Gemeinde Herzlake

Neuer Markt 4

49770 Herzlake

Auftragnehmer

IRS Ingenieurbüro
Roelcke & Schwerdhelm
Verkehrsplanung • Verkehrstechnik • Mobilität

IRS – Ingenieurbüro Roelcke & Schwerdhelm GbR

Obernstraße 8

26316 Varel

www.i-rs.de

Projektnummer 0130

Bearbeitung Prof. Dr. Rainer Schwerdhelm

Andrea Mehnert

Stand 08.07.2021

Hinweis

Bei planerischen Projekten gilt es, unterschiedliche Sichtweisen und Lebenssituationen von Frauen und Männern zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Gutachtens werden deshalb bevorzugt geschlechtsneutrale Formulierungen oder beide Geschlechter gleichberechtigt verwendet. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich beide Geschlechter angesprochen.

INHALTSVERZEICHNIS

1	EINLEITUNG.....	1
1.1	Situation	1
1.2	Aufgabenstellung	1
1.3	Untersuchungsgebiet.....	1
1.4	Untersuchungsmethodik	1
1.5	Unterlagen.....	1
2	ERGEBNISSE.....	2
2.1	Gliederung des Planungsraums.....	2
2.2	Verkehrserhebungen.....	2
2.3	Hierarchisierung der verkehrswichtigen Gemeindestraßen	4
3	ZUSAMMENFASSUNG	5

1 Einleitung

1.1 Situation

Die Gemeinde Herzlake ist Teil der Samtgemeinde Herzlake, welche zum Landkreis Emsland gehört. Zurzeit liegt in der Samtgemeinde und auch in der Gemeinde Herzlake kein hierarchisierter Verkehrsnetzplan vor.

1.2 Aufgabenstellung

Es soll ein hierarchisierter Verkehrsnetzplan für das Gemeindegebiet Herzlake aufgestellt werden, welcher als Grundlage für die Beantragung von Mitteln nach dem Niedersächsischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (NGVFG) dienen kann.

1.3 Untersuchungsgebiet

Das Untersuchungsgebiet ist das Gebiet der Gemeinde Herzlake, wie es in den Anlagen 1.1 und 1.2 dargestellt ist.

1.4 Untersuchungsmethodik

Vor dem geographischen Hintergrund und der Betrachtung der vorhandenen Siedlungsräume werden die kommunalen Straßen hinsichtlich ihrer Verkehrsbedeutung beurteilt.

Mit Hilfe von Kurzzeitzählungen bestimmter Knotenströme werden die Belastungen der verkehrswichtigen Gemeindestraßen mit überwiegender Verbindungsfunktion dargestellt. Der mögliche Einfluss der Corona-Pandemie, welche zum Zeitpunkt der Erstellung des Verkehrsnetzplanes nach wie vor präsent ist, wird an einer Zählstelle geprüft, welche unmittelbar im Bereich einer Zählstelle der Straßenverkehrszählung (SVZ) aus dem Jahr 2015 liegt. Für diese Zählstelle wird der DTV-Wert der Kurzzeitzählung auf der Grundlage des HBS bestimmt und mit dem Ergebnis der Straßenverkehrszählung verglichen.

Aus der qualitativen Beurteilung und den Ergebnissen der Querschnittsbelastungen ergibt sich eine Reihung der Wichtigkeit der als verkehrswichtig erkannten Gemeindestraßen.

Die Ergebnisse werden zusammenfassend in einem Lageplan dargestellt.

1.5 Unterlagen

Für diese Untersuchung standen die folgenden Unterlagen zur Verfügung:

- Karten und Datengrundlage aus dem niedersächsischen Straßen-Informationsportal (NWSiB)
- Daten- und Längeninformationen aus Google Maps
- Eingehende Ortsbegehung und Befahrung

2 Ergebnisse

2.1 Gliederung des Planungsraums

Die Gemeinde Herzlake liegt im Landkreis Emsland an der B 213 zwischen den Mittelzentren Meppen und Cloppenburg und weist einschließlich aller Siedlungen eine Einwohnerzahl von etwas mehr als 4.500 Personen auf.

Das Gemeindegebiet wird durch die Hase in einen nördlichen und einen südlichen Teil getrennt. Die Hase kann lediglich an vier Stellen gequert werden:

- Fußgängerbrücke („Marktbrücke“) im Ort Herzlake nordwestlich der Landesstraße zwischen Haselünner Straße und Hasestraße: „Markt“
- Straßenbrücke im Zuge der L55 im Ort Herzlake: „Zuckerstraße“
- Straßenbrücke im Zuge der L 102 zwischen den Orten Hölze und Aselage
- Straßenbrücke eines Wirtschaftsweges östlich Westrum mit eingeschränkter Tragfähigkeit (7,5 t)

Weitere Querungsmöglichkeiten existieren nicht, wodurch auch das Straßennetz deutlich in einen nördlichen und einen südlichen Teil im Gemeindegebiet getrennt wird.

Weiterhin bildet der Verlauf der B 213 im nördlichen Gemeindeteil eine deutliche Zäsur im Straßennetz, da nicht alle Wegeverbindungen über sie hinweggeführt werden. Querungsmöglichkeiten existieren im Zuge der folgenden Straßen:

- Zum Klärwerk (im Ort Herzlake)
- L 55 – Holter Straße
- K 256 – K 211 zwischen Westrum und Holte-Lastrup

Weiterhin bestehen im Zuge einiger landwirtschaftlicher Wegeverbindungen Möglichkeiten, die B 213 zu queren.

Auf dieser Grundlage sowie in Bezug auf die vorhandenen Siedlungsräume lässt sich ein Bild zeichnen, welches die verkehrswichtigen kommunalen Straßen mit überwiegender Verbindungsfunktion abbildet. Eine Übersicht hierüber gibt die Anlage 2.

2.2 Verkehrserhebungen

Für die Ermittlung der Querschnittsbelastungen der Gemeindestraßen und um diese auf dieser Basis zu hierarchisieren, wurden **Kurzzeitzählungen** verschiedener Knotenpunkte durchgeführt. Aus den Knotenstromzählungen wurden Querschnittsbelastungen der Knotenpunktarme berechnet. Die hochgerechneten DTV-Werte sind in der Anlage 3 dargestellt.

Die Erhebungen fanden am Dienstag, dem 08.06.2021 von 15.30 Uhr bis 17.30 Uhr im Zeitraum der Hauptverkehrszeit statt. Da zu dieser Zeit noch Beschränkungen hinsichtlich der Coronapandemie existierten, war davon auszugehen, dass die erhobenen Werte nicht unbedingt den „üblichen“ DTV widerspiegeln könnten. Es wurde daher die für die Landesstraße 102 aus der Knotenstromzählung

berechnete Querschnittsbelastung auf den DTV hochgerechnet und mit dem im Jahr 2015 durch die SVZ der Straßenbauverwaltung des Landes ermittelten DTV verglichen:

Die L 102 weist in der SVZ 2015 einen DTV von 1.100 Kfz/d und einen SV-Anteil von 100 Kfz/d auf.

Der DTV auf der Grundlage der Kurzzeitzählung im Rahmen dieses Gutachtens beträgt 1.055 Kfz/d bei einem SV-Anteil von 209 Kfz/d.

Weiterhin wurden Daten des Robert Koch Instituts und der Humboldt Universität zu Berlin ausgewertet (**Covid-19 Mobility Project**). Die Daten werten Bewegungsströme auf Basis von Mobilfunkdaten auf der räumlichen Ebene von Landkreisen aus, wobei nur die Anzahl an Bewegungen zwischen und innerhalb von Gebieten ausgewertet wird, so dass keine nähere Zuweisung auf die unterschiedlichen Verkehrsträger möglich ist. Eine Bewegung wird vom Mobilfunkanbieter erkannt, sobald sich eine Person zwischen Funkzellen bewegt hat und wieder stationär wird. Start- und Endzelle können dabei auch identisch sein.

Die aktuellen Daten werden in der Statistik jeweils mit dem Vergleichsmonat des Jahres 2019 gegenübergestellt, um so eine Veränderung der Mobilität zu ermitteln.

Die Mobilität im Landkreis Emsland in der ersten Junihälfte 2021 verglichen mit derselbigen aus 2019 liegt demnach in einem Bereich von durchschnittlich ca. 25 % mehr „Reisen“, ohne dabei nähere Angaben zu Entfernungen und Verkehrsträgern zu machen. In den an die Samtgemeinde Herzlake angrenzenden Landkreisen lagen diese Werte in der ersten Junihälfte im Landkreis Cloppenburg 10 % höher als 2019 und im Landkreis Osnabrück durchschnittlich ca. 5 % unter dem Niveau von 2019 (<https://www.covid-19-mobility.org/de/mobility-monitor/>, abgerufen am 15.06.2021).

Die schwankenden Werte basieren auf dem teilweise hinkenden Vergleich der konkreten Daten, da Schwankungen durch Werktage, Wochenende und Feiertage nicht gesondert berücksichtigt werden.

Insgesamt scheinen sich die Verkehrsbelastungen durch die aktuell weitgreifend weggefallenen Einschränkungen auf bzw. über einem Niveau zu bewegen, wie diese vor der Corona-Pandemie regelmäßig aufgetreten sind. Die ausgewerteten Daten und Ergebnisse können aber für die vorliegende Bewertung der erhobenen Verkehrsdaten lediglich als Hinweise gesehen werden, inwieweit die erhobenen Verkehrsbelastungen an den Knotenpunkten durch Auswirkungen der Corona-Pandemie beeinflusst sein könnten.

Resümierend wird festgehalten, dass die vorliegenden Kurzzeitzählungen zur Hauptverkehrszeit für einen Vergleich der Frequentierung der kommunalen Straßen auch mit dem Einfluss der Corona-Pandemie hinreichend sind und auf dieser Basis eine Hierarchisierung der als verkehrswichtig erachteten kommunalen Straßen vorgenommen werden kann. Dazu kommt, dass eine mögliche Abminderung der Mobilität am Erhebungstag durch den Einfluss der Corona-Pandemie auf kommunaler Netzebene vermutlich überall ähnlich auftreten könnte, wodurch das Verhältnis der Verkehrsbelastungen untereinander nach wie vor gegeben wäre, um die Hierarchisierung der Straßen vorzunehmen.

2.3 Hierarchisierung der verkehrswichtigen Gemeindestraßen bezüglich des MIV

Die folgenden Gemeindestraßen wurden nach eingehender Beurteilung durch die Fachabteilungen der Gemeinde Herzlake und Beschluss durch den Gemeinderat als verkehrswichtig mit überwiegender Verbindungsfunktion eingestuft und auf der Grundlage der Verkehrsbelastungen des MIV hierarchisiert, wie es Tabelle 1 zeigt:

Nr.	Name	Kfz/ 2h	DTV [Kfz/24h]	Erhebungsart
1	Löninger Straße	991	5.919 (SV: 9,8 %)	Knotenstromzählung
2	Haselünner Straße	488	2.793 (SV: 0,4 %)	Knotenstromzählung
3	Industriestraße	370	2.200 (SV: 10,3 %)	Knotenstromzählung
4	Bookhofer Straße – Unterm Bookhof	210	1.213 (SV: 4,4 %)	Knotenstromzählung
5	Bahnhofstraße	98	700 (SV: 8,9 %)	Knotenstromzählung
6	Poststraße	100	600 (SV: 7,3 %)	Knotenstromzählung
7	Oling	118	486 (SV: 15,2 %)	Knotenstromzählung
8	Alte Dorfstraße	73	428 (SV: 5,1 %)	Knotenstromzählung
9	Siedlerstraße	43	261 (SV: 16,5 %)	Knotenstromzählung
10	Burgstraße	30	190 (SV: 0,0 %)	Knotenstromzählung
11	Einhaus nördlich Bakerder Straße	15	100 (SV: 12,0 %)	Knotenstromzählung
12	Bakerder Straße	10	65 (SV: 18,5 %)	Knotenstromzählung
13	Eschstraße westlich L 55	8	53 (SV: 22,6 %)	Knotenstromzählung
14	Einhaus südlich Bakerder Straße	6	35 (SV: 0,0 %)	Knotenstromzählung
15	Elsterfehn		25	geschätzt
16	Eschstraße östlich L55		20	geschätzt
17	Birkenstraße		15	geschätzt

Tabelle 1: Gemeindestraßen: Reihenfolge nach Verkehrsbelastung durch den MIV

Teilweise weisen die Erhebungen recht geringe Querschnittsbelastungen aus.

Es muss jedoch berücksichtigt werden, dass im Gemeindegebiet von Herzlake einige Streusiedlungen vorhanden sind, welche untereinander verbunden sein müssen. Von daher erfüllen auch die schwach belasteten Straßen die Funktion von verkehrswichtigen Verbindungen innerhalb des Gemeindegebietes und werden in der Liste berücksichtigt.

Die Sortierung einiger Straßen, für welche keine Verkehrsbelastungen vorliegen, erfolgte auf der Grundlage der Netzstruktur, was sowohl das Straßennetz als auch die Siedlungsstruktur betrifft. Als Anhaltswerte für die Verkehrsbelastungen dort dienten darüber hinaus die teilweise in Nähe befindlichen Zählstellen anderer Straßen.

2.4 Verkehrswichtige Verbindung für den NMIV

Nicht nur für den MIV (Motorisierter Individualverkehr), sondern auch für den NMIV (Nicht Motorisierter Individualverkehr) gibt es verkehrswichtige Verbindungen in der Gemeinde Herzlake.

Die wichtigste von ihnen ist die Marktbrücke, welche zwischen dem Ortszentrum und dem südwestlich davon liegenden Siedlungsgebiet die Hase überspannt. Sie ist eine der wenigen Hasequerungen in der Gemeinde Herzlake, und nur für Radfahrer und Fußgänger freigegeben.

Ohne die Marktbrücke würde sich für Fußgänger und Radfahrer ein Umweg von mehr als 400 m ergeben, wenn die Hasebrücke im Zuge der L 55 genutzt werden müsste. Neben dem Umweg wären bei der Führung des NMIV über die Brücke der L 55 deutliche Aufwendungen zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit zu tätigen, welche bei Nutzung der Marktbrücke aufgrund der fehlenden Kfz auf der Brücke selbst und den geringen Belastungen durch den MIV auf den Straßen im Umfeld der Brücken nicht anfallen.

Auch vor dem Hintergrund der Schulwegsicherung kommt der Marktbrücke eine erhebliche Bedeutung zu, da sehr viele Schülerinnen und Schüler durch sie ein wenig mit Kfz belastetes Straßenumfeld nutzen können.

Da Planung für Fußgänger und Radfahrer immer eine Angebotsplanung, und nie eine Reaktion auf Mengen sein kann, kann der Marktbrücke im Kontext der verkehrswichtigen Verbindungen aufgrund ihrer Lage und ihrer Funktion eine erhebliche Bedeutung auch ohne eine Zählung der Nutzer zugewiesen.

Ein Ranking mit den Straßen des MIV wird hier nicht durchgeführt, da dies ein Vergleich zwischen verschiedenen Grundgesamtheiten wäre.

3 Zusammenfassung

Für das Gebiet der Gemeinde Herzlake wurden auf der Grundlage von Knotenstromzählungen und anschließender Umrechnung auf Querschnittsbelastungen die verkehrswichtigen Gemeindestraßen mit überwiegender Verbindungsfunktion in eine Reihung mit absteigender Verkehrsbelastung gebracht und vor dem Hintergrund der Auswirkungen der Corona-Pandemie bewertet.

Varel, im Juli 2021



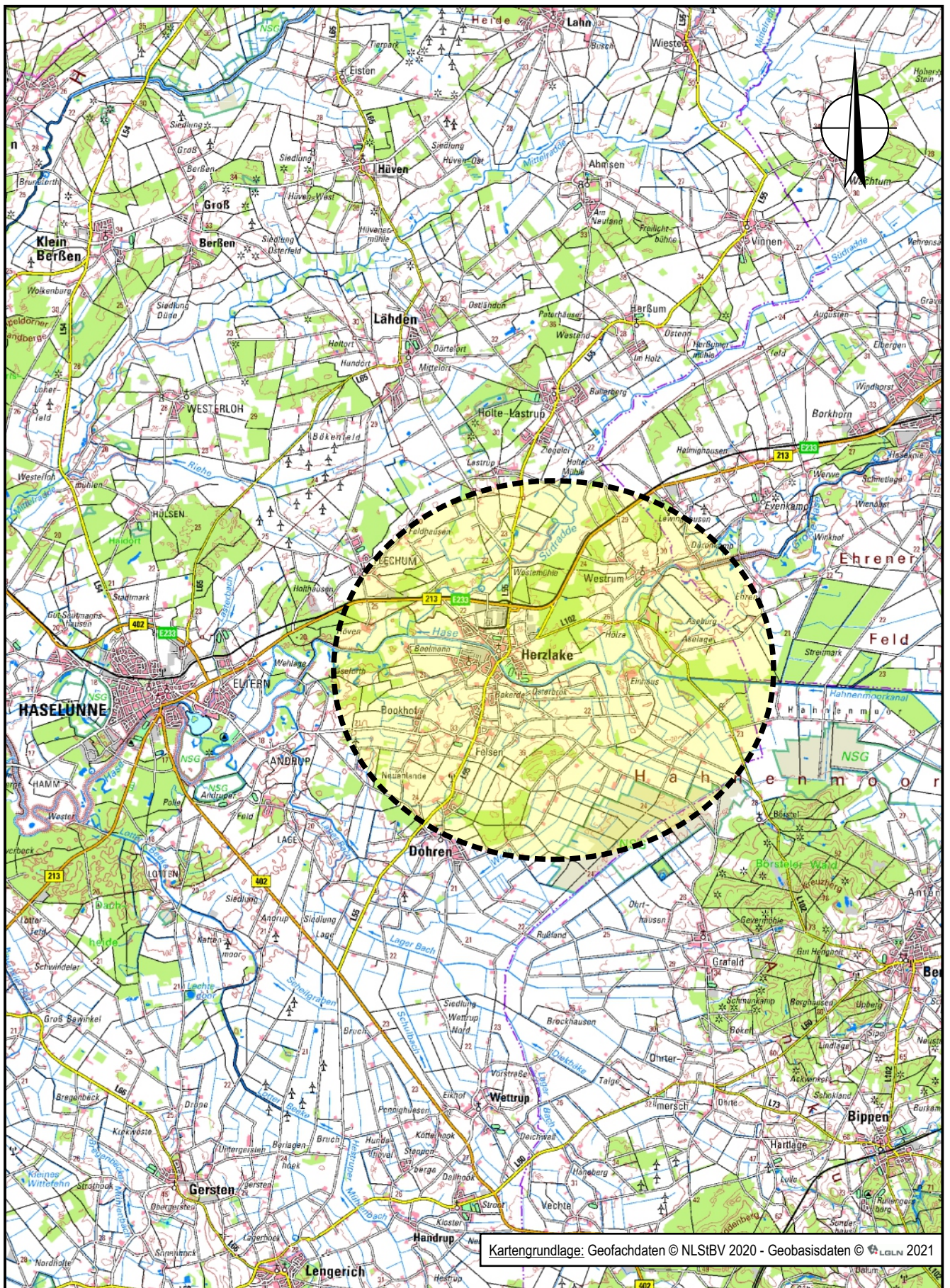
Prof. Dr.-Ing. Rainer Schwerdhelm



B. Eng. Fabian Roelcke

Anlagen

Anlage 1.1	Übersichtskarte	M. 1:	125.000
Anlage 1.2	Untersuchungsgebiet	M. 1:	60.000
Anlage 2	Übersicht der klassifizierten Straßen	M. 1:	30.000
Anlage 3	Übersicht Verkehrsbelastungen, DTV-Werte (Kfz/24h)	M. 1:	30.000



IIRS.

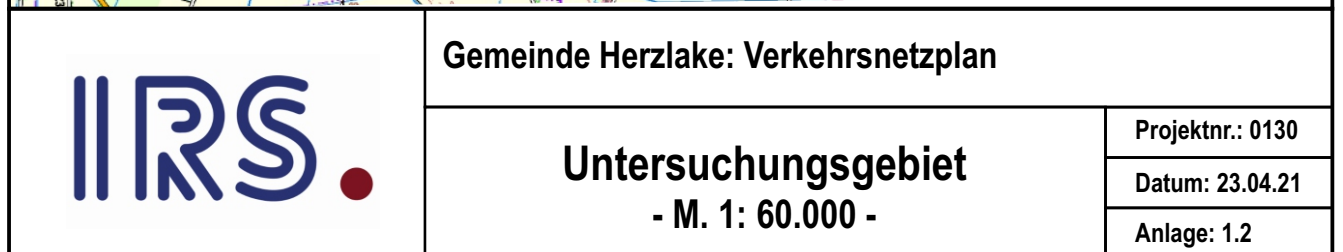
Gemeinde Herzlake: Verkehrsnetzplan

Übersichtskarte
- M. 1: 125.000 -

Projektnr.: 0130

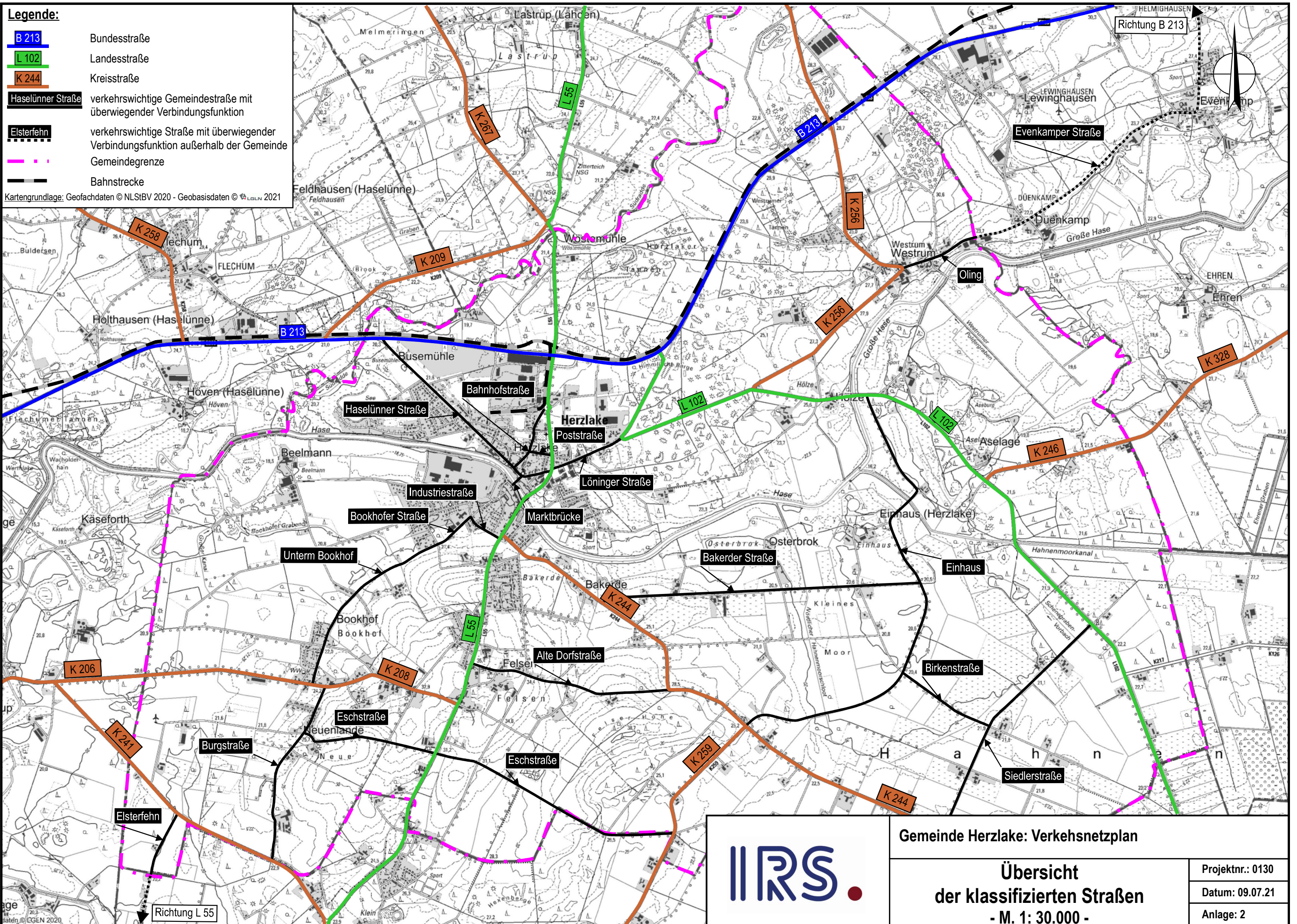
Datum: 23.04.21

Anlage: 1.1



	Bundesstraße
	Landesstraße
	Kreisstraße
	verkehrsrichtige Gemeindestraße mit überwiegender Verbindungsfunktion
	verkehrsrichtige Straße mit überwiegender Verbindungsfunktion außerhalb der Gemeinde
	Gemeindegrenze
	Bahnstrecke

Kartengrundlage: Geofachdaten © NLSItV 2020 - Geobasisdaten © LGfL 2021



Gemeinde Herzlake: Verkehrsnetzplan

**Übersicht
der klassifizierten Straßen
- M. 1: 30.000 -**

Projektnr.: 0130

Datum: 09.07.21

Anlage: 2

Kartengrundlage: Geofachdaten © NLStBV 2020 - Geobasisdaten © LGLN 2021

Bahnstrecke

