



SHP Ingenieure

Landkreis Cloppenburg

Verkehrskonzept zum RROP

- Endbericht (Fassung Januar 2024) -

Landkreis Cloppenburg – Verkehrskonzept zum RRÖP

– Bericht zum Projekt Nr. 21090 –

Auftraggeber:

Landkreis Cloppenburg

Auftragnehmer:

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

Projektleitung:

Dipl.-Ing. Jörn Janssen

Bearbeitung:

Christina Jänecke B.Eng.
Engelbert Stenkhoff

Hannover, Januar 2024

Inhalt

Seite

1	Aufgabenstellung	1
2	Grundlagenermittlung	3
2.1	Raumordnungsgesetz (ROG)	3
2.2	Richtlinien	4
2.2.1	Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung (RIN)	4
2.2.2	Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA)	4
2.2.3	Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL)	5
2.3	Bundesverkehrswegeplan 2030	6
2.4	Landesraumordnungsprogramm Niedersachsen	7
2.5	Regionales Raumordnungsprogramm	13
2.6	Klimaschutz	13
2.6.1	Klimaschutzprogramm 2030 der Bundesregierung	13
2.6.2	Klimaschutzkonzept Landkreis Cloppenburg	14
2.7	Mobilitätsverhalten	15
3	Analyse der Verkehrsträger	19
3.1	Schienenverkehr	19
3.2	Straßengebundener Öffentlicher Personennahverkehr	22
3.3	Fahrradverkehr	24
3.4	Straßenverkehr	26
3.5	Schifffahrt, Häfen, Luftverkehr und Logistik	29
4	Kategorisierung nach RIN	34
4.1	Relevante Zentrale Orte	34
4.2	Verbindungsfunktionsstufen	36
4.3	Kategorien der Verkehrswege	40
4.4	Bewertung der Angebotsqualität	42
4.5	Straßennetz	44
4.6	Schienenverkehr/ Straßengebundener ÖPNV	51
4.7	Radverkehr	58
4.8	Fazit der Kategorisierung nach RIN	62
5	Maßnahmen und Themenkarten	63
5.1	Abfrage relevanter Planungen	63
5.2	Schienenverkehr	66
5.3	Straßengebundener Öffentlicher Personennahverkehr	72
5.4	Fahrradverkehr	74
5.5	Straßenverkehr	78
5.6	Schifffahrt, Häfen, Luftverkehr und Logistik	82
6	Bewertung	84
6.1	Allgemeines	84
6.2	Schienenverkehr	84
6.3	Straßengebundener Öffentlicher Personennahverkehr	88
6.4	Fahrradverkehr	89
6.5	Straßenverkehr	92
6.6	Schifffahrt, Häfen, Luftverkehr und Logistik	94
6.7	Zukünftiger Handlungsbedarf	96
7	Steckbriefe und Themenkarten	98

1 Aufgabenstellung

Aus dem kreisweiten Verkehrskonzept für die Verkehrsarten Kraftfahrzeugverkehr, Schienenverkehr, Öffentlicher Nahverkehr und Radverkehr sollen Vorschläge für verkehrsartenspezifische Regelungen im Regionalen Raumordnungsprogramm RROP abgeleitet werden. Aspekte der Wasserschifffahrt, des Luftverkehrs und der Logistik sollen ebenfalls benannt werden. Im Rahmen der vorliegenden Untersuchung wurden dazu keine eigenständigen Teilkonzepte erstellt. Vielmehr galt es, aus vorhandenen Konzepten, Planungen des Landkreises und der einzelnen Kommunen sowie gutachterlichen Einschätzungen einen stimmigen Gesamtansatz abzuleiten. Die konkreten Konzepte der einzelnen Kommunen ergänzen diesen Ansatz.

Der Landkreis Cloppenburg hat eine größere Nord-Süd-Ausdehnung und erstreckt sich von Barßel im Norden bis Essen im Süden. Neben der Kreisstadt Cloppenburg gibt es einige größere Kommunen und Städte wie Friesoythe und Lönningen. Die Basis für die einzelnen Verkehrsträger ist grundsätzlich definiert:

- Mit den Bundesstraßen 72, 401, 68, 69 und 213 erfolgt eine zentrale Erschließung im Kraftfahrzeugverkehr. Für die Kreisstraßen liegt ein Ausbauprogramm vor. Mit dem RROP sollen Vorranggebiete für verkehrswichtige Straßen ausgewiesen bzw. gesichert werden.
- Die Deutsche Bahn führt eine Nord-Süd-Strecke durch den Landkreis, Bedeutung kann weiterhin die Reaktivierung von Bahnstrecken bekommen. Hier liegen Machbarkeitsstudien vor. Eine Kosten-Nutzen-Analyse wird zurzeit erstellt. Ansonsten ist der aktuelle Nahverkehrsplan Grundlage weiterer Betrachtungen. Mit dem RROP sollen Vorranggebiete für Schienenwege und Haltepunkte/Bahnhöfe ausgewiesen bzw. gesichert werden.
- Für den Radverkehr gibt es ein Konzept für Radschnellverbindungen. Darüber hinaus sind lokale Konzepte einzelner Kommunen zu integrieren bzw. zu ergänzen. Die Ausweisung von Radtrassen in einem RROP ist noch nicht generell geregelt, macht aber zum Beispiel für bestimmte Velorouten und Radschnellwege Sinn.
- Die Wasserschifffahrt hat ihre Bedeutung im Wesentlichen im Kontext mit dem Küstenkanal als bundesweit bedeutende Wasserstraße. Ansonsten geht es eher um Klein- und Hobby-Verkehre auf Kanälen. Im RROP werden Vorranggebiete für Wasserstraßen und Häfen ausgewiesen bzw. gesichert.
- Der Flugplatz Varrelbusch hat den Status eines Verkehrslandeplatzes, der Flugplatz in Barßel den Status eines Sonderlandeplatzes. Beide sind langfristig zu sichern. Im RROP werden die Vorranggebiete für Flughäfen und Landeplätze ausgewiesen bzw. gesichert.

Im Rahmen der erarbeiteten Unterlagen zum Verkehrskonzept wurden die folgenden Arbeitsschritte durchgeführt:

- Durchführung einer Grundlagenermittlung,
- Betrachtung aller Verkehrsträger anhand einer Ist-Analyse,

- Bewertung des Bestandes mit Schwachstellenanalyse und
- Erarbeitung von Zielen und Grundsätzen für das RROP

Grundsätzlich geht es darum, die verkehrsartenspezifische technische Infrastruktur vor dem Hintergrund der künftigen Anforderungen weiterzuentwickeln. Die Eintragung von Vorranggebieten in ein RROP basiert dabei auf einem abgestimmten Konzept für den Landkreis. Dabei können die Begründungen in ihrer Detaillierung bzw. Ergebnisdarstellung stark voneinander abweichen. Manchmal liegen bereits umfangreiche Verkehrsuntersuchungen zum Beispiel zur Planung einer Ortsumgehung, manchmal aber auch nur erste Absprachen für eine mögliche Linienführung vor. Ein Maßstab zur Integration sind hier sicher Anmeldungen im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans und die Eintragungen im LROP.

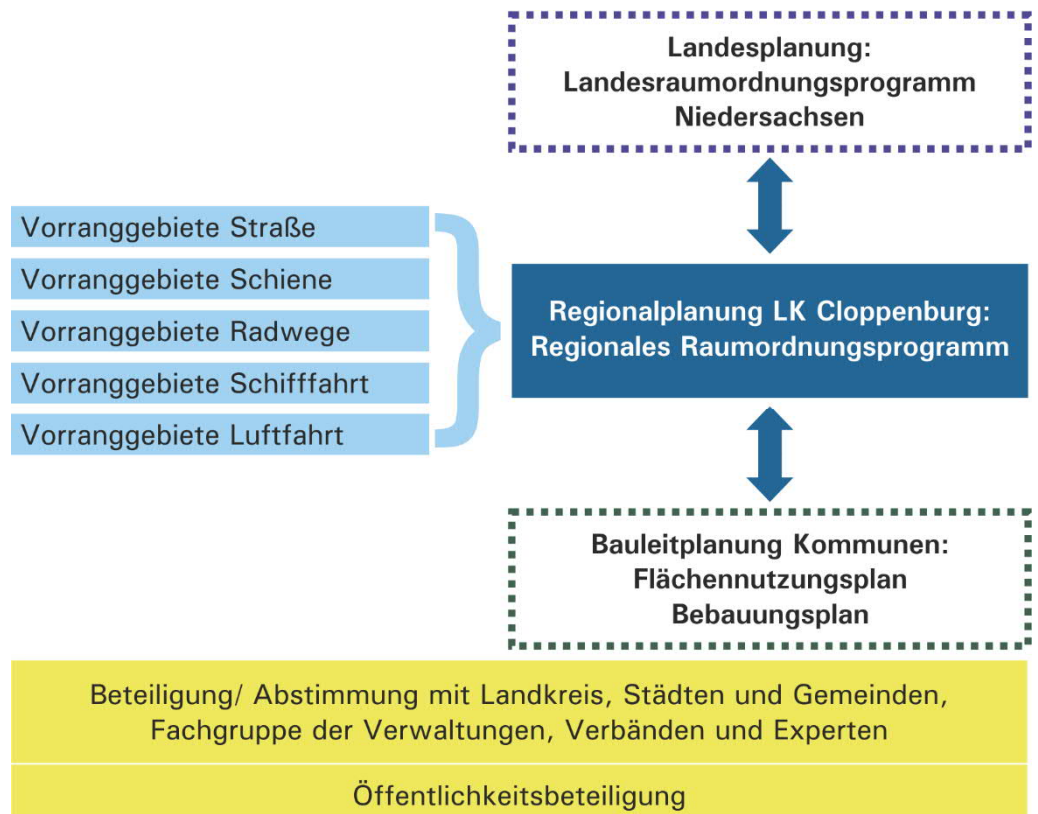


Abb. 1 Einordnung der Regionalen Raumordnung in der Regionalplanung mit Zuordnung der Vorranggebiete

2 Grundlagenermittlung

2.1 Raumordnungsgesetz (ROG)

Das ROG dient dazu, die Planung und Entwicklung des Raumes in Deutschland so zu steuern, dass ein nachhaltiger und zukunftsorientierter Umgang mit natürlichen Ressourcen und eine verbesserte Lebensqualität ermöglicht werden. Es ist ein wichtiger Bestandteil des deutschen Planungsrechts und regelt unter anderem die Zuständigkeiten der verschiedenen Behörden und die Verfahren für die Erstellung von Raumordnungsplänen.

Das ROG enthält Vorschriften zur Entwicklung von Städten und Gemeinden, insbesondere im Hinblick auf Wohnen, Arbeiten und Freizeit sowie zum Schutz von Natur und Landschaft. Es kontrolliert Landnutzung und Bodennutzung. Es regelt z.B. auch die Zulässigkeit von Bauvorhaben, die Erstellung von Raumordnungsplänen und die Durchführung von Umweltverträglichkeitsprüfungen.

Auszug aus § 3 „Begriffsbestimmungen“¹:

(1) Im Sinne dieses Gesetzes sind

(...)

2. Ziele der Raumordnung:

verbindliche Vorgaben in Form von räumlich und sachlich bestimmten oder bestimmbar, vom Träger der Raumordnung abschließend abgewogenen textlichen oder zeichnerischen Festlegungen in Raumordnungsplänen zur Entwicklung, Ordnung und Sicherung des Raums;

3. Grundsätze der Raumordnung:

Aussagen zur Entwicklung, Ordnung und Sicherung des Raums als Vorgaben für nachfolgende Abwägungs- oder Ermessensentscheidungen; Grundsätze der Raumordnung können durch Gesetz oder als Festlegungen in einem Raumordnungsplan aufgestellt werden;

(...)

Auszug aus § 7 „Allgemeine Vorschriften über Raumordnungspläne“:

(3) 1Die Festlegungen nach Absatz 1 können auch Gebiete bezeichnen.
2Insbesondere können dies Gebiete sein,

1. die für bestimmte raumbedeutsame Funktionen oder Nutzungen vorgesehen sind und andere raumbedeutsame Funktionen oder Nutzungen in diesem Gebiet ausschließen, soweit diese mit den vorrangigen Funktionen oder Nutzungen nicht vereinbar sind (Vorranggebiete),

¹ Raumordnungsgesetz (ROG)
vom 22.12.2008, zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 22. März 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 88)

2. die bestimmten raumbedeutsamen Funktionen oder Nutzungen vorbehalten bleiben sollen, denen bei der Abwägung mit konkurrierenden raumbedeutsamen Funktionen oder Nutzungen besonderes Gewicht beizumessen ist (Vorbehaltsgebiete),

(...)

2.2 Richtlinien

In den folgenden Abschnitten ist eine kurze Zusammenfassung wesentlicher Richtlinien gegeben, die in der Regionalplanung zu beachten sind. Darüber hinaus gibt es weitere Merkblätter, Empfehlungen und Hinweispapiere, die für Planungen der jeweiligen Verkehrsarten relevant sind.

2.2.1 Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung (RIN)

Die Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung (RIN)² greifen die Ziele der Raumordnung und Landesplanung für die Erreichbarkeit der zentralen Orte auf und leiten die funktionale Gliederung der Verkehrsnetze aus der zentral-örtlichen Gliederung ab. Sie regeln die Art und Weise, wie die verschiedenen Verkehrsnetze (Straßen, Schienen, Wasserstraßen, etc.) und die dazugehörigen Infrastruktureinrichtungen (z.B. Verkehrsanlagen, Häfen, Flughäfen) in Deutschland geplant und entwickelt werden sollen.

Das Ziel der RIN ist es, eine integrierte Planung und Entwicklung der Verkehrsnetze und -anlagen sicherzustellen, um die Verkehrsinfrastruktur für die verschiedenen Verkehrsträger möglichst effizient und nachhaltig zu gestalten und um die Zukunftsfähigkeit des Verkehrssystems sicherzustellen.

Die RIN legt unter anderem fest, welche Verkehrsprojekte von nationaler Bedeutung sind und wie diese Projekte geplant und durchgeführt werden sollen. Sie enthält auch Regelungen zur Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen Beteiligten (z.B. Behörden, Unternehmen) bei der Planung und Durchführung von Verkehrsprojekten sowie zur Beteiligung der Öffentlichkeit an diesen Prozessen. Eine Kategorisierung der Verkehrsnetze im Landkreis Cloppenburg erfolgt im Kap. 4.

2.2.2 Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA)

Die Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA)³ legen in Deutschland die Anforderungen an die Entwurfs- und Genehmigungsverfahren, die

² Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)
Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung (RIN)
Ausgabe 2008

³ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)
Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA)

Erstellung von Umwelt- und Naturschutzgutachten sowie die Auswahl von Trassen fest. Diese Richtlinien sollen sicherstellen, dass neue Autobahnprojekte umweltfreundlich und nachhaltig geplant werden. Inbegriffen sind auch Maßnahmen zur Minimierung von Lärm- und Luftemissionen sowie Schutz von Tier- und Pflanzenarten. Es ist wichtig zu beachten, dass die Umsetzung der RAA von Bundesland zu Bundesland unterschiedlich sein kann und spezifischere Vorschriften gelten können.

Tabelle 10: Entwurfsklassen und Gestaltungsmerkmale

Entwurfsklasse	EKA 1 A	EKA 1 B	EKA 2	EKA 3
Bezeichnung	Fernautobahn	Überregionalautobahn	Autobahnähnliche Straße	Stadtautobahn
Beschilderung	Z 330 StVO (Autobahn)		Z 331 StVO (Kraftfahrstraße)	Z 330 oder Z 331 StVO
Wegweisung	blau		gelb	blau, gelb
zulässige Höchstgeschwindigkeit*	keine		keine	≤ 100 km/h
empfohlene Knotenpunktabstände	> 8 000 m	> 5 000 m	> 5 000 m	keine
Verkehrsführung in Arbeitsstellen vierstreifiger Straßen	4+0 in der Regel erforderlich		4+0 nicht zwingend erforderlich	

* siehe Erläuterungen gemäß Abschnitt 3.4

Tab. 1 Entwurfsklassen und Gestaltungsmerkmale (Quelle: RAA)

2.2.3 Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL)

Landstraßen im Sinne der Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL)⁴ sind anbaufreie einbahnige Straßen mit plangleichen oder planfreien Knotenpunkten außerhalb bebauter Gebiete. Auch kurze anbaufreie zweibahnige Straßenabschnitte im Zuge solcher Straßen gelten als Landstraßen.

Die RAL gelten für Landstraßen der Kategorie LS I bis LS IV gemäß den RIN ("Richtlinien für integrierte Netzgestaltung", FGSV 121). Die RAL enthalten Grundsätze, Entwurfselemente (Querschnitte, Linienführung im Lage- und Höhenplan, Knotenpunkte) und Ausstattungsmerkmale für den Neubau sowie für den Um- und Ausbau von Landstraßen. Die RAL bilden die Grundlage für den Entwurf von sicheren und funktionsgerechten Landstraßen. Die Festlegungen verfolgen das Ziel, die Ausbildung von Landstraßen soweit wie möglich zu standardisieren. Dazu werden für Landstraßen vier Entwurfsklassen (EKL 1 bis EKL 4) definiert. Den Landstraßen einer Entwurfsklasse ist mit dem Ziel einer standardisierten Ausbildung eine Planungsgeschwindigkeit zugeordnet, die sich an der Netzfunktion orientiert. Diese bestimmt die fahrdynamisch begründeten Grenzwerte einzelner Entwurfsparmeter. Die Planungsgeschwindigkeit ist nicht identisch mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit nach der Straßenverkehrsordnung.

Ausgabe 2008

⁴ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)
Richtlinien für Anlage von Landstraßen (RAL)
Ausgabe 2012

Tabelle 9: Entwurfsklassen und grundsätzliche Gestaltungsmerkmale

Entwurfs- klasse	Entwurfs-/Betriebsmerkmale					Führung auf der Strecke				Führung im Knotenpunkt
	Planungs- geschwindigkeit [km/h]	Betriebsform	Querschnitt	gesicherte Überhol- abschnitte pro Richtung	Führung des Radverkehrs	Linienführung	empfohlener Radien- bereich R [m]	Höchstlängs- neigung max s [%]	empfohlener Kuppen- halbmesser H _K [m]	Regellösung auf der übergeordneten Straße ^{*)}
EKL 1	110	Kraftfahrstraße	RQ 15,5	~ 40 %	straßen- unabhängig	sehr gestreckt	≥ 500	4,5	≥ 8.000	Ein-/Ausfädeln
EKL 2	100	allg. Verkehr	RQ 11,5+	≥ 20 %	straßen- unabhängig oder fahrbahn- begleitend	gestreckt	400 – 900	5,5	≥ 6.000	Ein-/Abbiegen/Kreuzen mit Lichtsignalanlage
EKL 3	90	allg. Verkehr	RQ 11	keine	fahrbahn- begleitend oder auf der Fahrbahn	angepasst	300 – 600	6,5	≥ 5.000	Ein-/Abbiegen/Kreuzen mit/ohne Lichtsignalanlage
EKL 4	70	allg. Verkehr	RQ 9	keine	auf der Fahrbahn	sehr angepasst	200 – 400	8,0	≥ 3.000	Ein-/Abbiegen/Kreuzen ohne Lichtsignalanlage

^{*)} Weitere Einsatzmöglichkeiten der Knotenpunktarten in Abhängigkeit von den Entwurfsklassen sind in Abschnitt 6.3.3 dargestellt.

Tab. 2 Entwurfsklassen und grundsätzliche Gestaltungsmerkmale
(Quelle: RAL)

2.3 Bundesverkehrswegeplan 2030

Der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030⁵ stellt als wichtigstes Instrument der Verkehrsinfrastrukturplanung des Bundes die verkehrspolitischen Weichen für einen Zeitraum von etwa 10 bis 15 Jahren. Er betrachtet dabei sowohl die Bestandsnetze als auch Aus- und Neubauprojekte im Bereich der Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße.

Die im aktuellen Bundesverkehrswegeplan bewerteten Vorhaben wurden einer Nutzen-Kosten-Analyse unterzogen und zusätzlich umwelt- und naturschutzfachlich, raumordnerisch und städtebaulich beurteilt. Auf dieser Basis wurden sie in verschiedene Dringlichkeitskategorien eingruppiert.

Kernanliegen des BVWP 2030 sind der Erhalt der Bestandsnetze und die Beseitigung von Engpässen auf Hauptachsen und in wichtigen Verkehrsknoten. Vom Gesamtvolumen des Plans von rd. 269,6 Mrd. € fließen allein bis 2030 rd. 141,6 Mrd. € in den Erhalt der Bestandsnetze. Für Aus- und Neubauprojekte sind rd. 98,3 Mrd. € vorgesehen.

Die Umsetzung der Projekte des BVWP 2030 bedeutet konkret: Weniger Staus auf den Bundesfernstraßen, mehr Kapazität im Personen- und Güterverkehr auf der Schiene und wirtschaftlichere Transportmöglichkeiten auf den Wasserstraßen des Bundes.

Der im BVWP 2030 vorgesehene Aus- und Neubau im Bereich des Schienennetzes orientiert sich erstmals am Ziel eines Deutschland-Takts und bildet die infrastrukturelle Grundlage für seine Einführung. Der Deutschland-Takt hat das Ziel, mit einem netzweit abgestimmten Taktangebot im

⁵ Bundesministerium für Digitales und Verkehr: Artikel zum Bundesverkehrswegeplan 2030 (<https://bmdv.bund.de/DE/Themen/Mobilitaet/Infrastrukturplanung-Investitionen/Bundesverkehrswegeplan-2030/bundesverkehrswegeplan-2030.html>); Zugriff Dezember 2022

Schienenpersonenverkehr die Wegekette im System Bahn für eine große Anzahl von Personen attraktiver zu gestalten.

Laut ihrem im November 2021 vorgelegten Koalitionsvertrag plant die rot-grün-gelbe Bundesregierung auf Basis neuer Kriterien einen neuen Bundesverkehrswege- und -mobilitätsplan 2040 auf den Weg zu bringen.

2.4 Landesraumordnungsprogramm Niedersachsen

Das Kapitel Mobilität, Verkehr und Logistik im Landesraumordnungsprogramm (LROP) Niedersachsen 2017 legt den Schwerpunkt auf die Förderung einer nachhaltigen und zukunftsfähigen Verkehrsentwicklung im Land. Ziel ist es, eine ausgewogene Balance zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern herzustellen und damit eine möglichst hohe Mobilität bei gleichzeitig geringem Ressourcenverbrauch und geringer Belastung der Umwelt zu erreichen. Ein wichtiger Aspekt ist hierbei die Förderung des öffentlichen Nahverkehrs, insbesondere des Schienenverkehrs. Ebenso sollen die Radverkehrsinfrastruktur und die Fußgängerinfrastruktur verbessert werden. Auch die Förderung von Elektromobilität und Car-Sharing-Systemen wird unterstützt. Eine weitere wichtige Maßnahme ist die Verbesserung der logistischen Anbindung und der Verkehrsinfrastruktur, um die Wettbewerbsfähigkeit der niedersächsischen Wirtschaft zu stärken. Insgesamt sollen so die Verkehrsbelastungen reduziert und die Umweltbelastungen minimiert werden. Das LROP Niedersachsen wurde mittlerweile fortgeschrieben. Im Herbst 2022 wurden die Änderungen veröffentlicht.

Im Folgenden ist ein Auszug des Landesraumordnungsprogramm 2017 mit den Änderungen aus 2022 dargestellt. Der Auszug beschränkt sich auf Passagen, denen eine Bedeutung für das Regionale Raumordnungsprogramm für den Landkreis Cloppenburg zugeschrieben wird. Dabei ist Fettgedrucktes mit der Wirkung als Ziel der Raumordnung gekennzeichnet und normal Gedrucktes als Grundsatz der Raumordnung zu behandeln. Im Weiteren wird der Bezug zu den aufgeführten Zielen und Grundsätzen hergestellt (vgl. Kap. 7).

4. Ziele und Grundsätze zur Entwicklung der technischen Infrastruktur und der raumstrukturellen Standortpotenziale

4.1 Mobilität, Verkehr, Logistik

4.1.1 Entwicklung der technischen Infrastruktur, Logistik

01

1Die funktions- und leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur ist zu erhalten, bedarfsgerecht auszubauen und zu optimieren.

2Mit einer integrativen Verkehrsplanung und einer darauf abgestimmten Siedlungsentwicklung sowie einer Optimierung des

Personen- und Güterverkehrs soll die Mobilität flächendeckend gesichert und erhalten und der Kosten- und Zeitaufwand für Verkehr minimiert werden.

3Die Verkehrsinfrastruktur und den Verkehrsträgerwechsel unterstützende Maßnahmen der Telematik sollen zur Verstetigung und Optimierung des Verkehrsablaufs und der Infrastrukturauslastung beitragen.

02

1Die Standortvoraussetzungen für eine zukunftsorientierte Güterverkehrsabwicklung sind zu optimieren. 2Einer Überlastung der Straßenverkehrsinfrastruktur und den damit verbundenen negativen Auswirkungen für Mobilität und Umwelt soll entgegengewirkt werden.

03

1Zur Stärkung der logistischen Potenziale Niedersachsens sollen Logistikregionen entwickelt und deren logistische Knoten gestärkt werden. 2Logistikregionen sind

- Hansalinie Bremen, Cloppenburg, Vechta, Osnabrück mit den landesbedeutsamen logistischen Knoten in Osnabrück, Bohmte, Verden (Aller) und Bremen,
- Nord-West mit den landesbedeutsamen logistischen Knoten in Wilhelmshaven, Nordenham, Emden, Brake (Unterweser), Leer (Ostfriesland), Friesoythe-Saterland (C-Port), Oldenburg (Oldenburg), Bremerhaven und Cuxhaven,

3In den Logistikregionen sind verkehrlich gut angebundene, überregional bedeutsame Standorte zu bestimmen, die sich vornehmlich für Ansiedlungen der Logistikwirtschaft und zur Abwicklung des Güterverkehrs eignen. 4Sie sind in den Regionalen Raumordnungsprogrammen als Vorranggebiete festzulegen.

8Um mittel- bis langfristig ein alle Teilräume des Landes erschließendes Angebot für den kombinierten Ladungsverkehr zu schaffen, sollen ergänzend regional bedeutsame Vorranggebiete Güterverkehrszentrum in den Regionalen Raumordnungsprogrammen auch in Räumen mit geringerem Güterverkehrsaufkommen festgelegt werden.“

04

1Die logistischen Funktionen der See- und Binnenhäfen sind zu sichern und weiterzuentwickeln. 2Dabei sollen die Verlagerungspotenziale von der Straße auf Schiene und Wasserwege einschließlich Küstenschifffahrt und Kurzstreckenseeverkehre berücksichtigt und genutzt werden.

4.1.2 Schienenverkehr, öffentlicher Personennahverkehr, Fahrradverkehr

01

1Der Schienenverkehr soll sowohl für den Personen- als auch den Güterverkehr verbessert und so entwickelt werden, dass er größere Anteile am Verkehrsaufkommen als bisher übernehmen kann; dies gilt auch für den grenzüberschreitenden Verkehr.

2Das Eisenbahnnetz soll in allen Landesteilen erhalten und auf ein sicheres, leistungsfähiges, dem Stand der Technik entsprechendes und den Dienstleistungsanforderungen gerecht werdendes Niveau gebracht werden. 3Durch den Bau zusätzlicher Gleise sollen der schnelle und der langsame Verkehr entmischt werden.

4Höhengleiche Bahnübergänge sollen beseitigt werden.

02

1Die Angebotsqualität im Schienenpersonenverkehr soll durch ein abgestimmtes und vertaktetes System von Fern-, Regional- und Nahverkehrszügen weiter erhöht werden.

04 1Für den konventionellen Eisenbahnverkehr im transeuropäischen Netz und im weiteren Netz der Eisenbahnen des Bundes sind die Strecken

– Oldenburg–Osnabrück,

zu sichern und bedarfsgerecht auszubauen; diese Strecken sind in der Anlage 2 als Vorranggebiete Haupteisenbahnstrecke festgelegt.

2Die übrigen, in der Anlage 2 als Vorranggebiete sonstige Eisenbahnstrecken festgelegten Strecken, sind in ihrer Zubringer- oder Netzfunktion zu sichern und bedarfsgerecht auszubauen.

5Für die Weiterführung der Bahnstrecken von Wustrow in Richtung Salzwedel und von Friesoythe nach Sedelsberg sowie die Schließung von Lückenabschnitten an der Bahnstrecke Landesgrenze (Rheine)–Quakenbrück sind geeignete Trassen zu entwickeln.

05

1Die in der Anlage 2 festgelegten Vorranggebiete Haupteisenbahnstrecke und Vorranggebiete sonstige Eisenbahnstrecke sind in die Regionalen Raumordnungsprogramme zu übernehmen und dort räumlich näher festzulegen.

2In Regionalen Raumordnungsprogrammen sollen stillgelegte Eisenbahnstrecken, die nicht in der Anlage 2 bereits als Vorranggebiete sonstige Eisenbahnstrecken festgelegt sind, bei Bedarf raumordnerisch gesichert werden.

06

1Für die Vorranggebiete Haupteisenbahnstrecke und Vorranggebiete sonstige Eisenbahnstrecke
– Oldenburg–Osnabrück,
sind die Voraussetzungen für eine Elektrifizierung zu schaffen und bei allen raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen zu beachten.

07

1Der öffentliche Personennahverkehr ist zu sichern und bedarfsgerecht auszubauen. 2Den öffentlichen Personennahverkehr ergänzende Mobilitätsangebote, wie beispielsweise flexible Bedienformen, sollen, insbesondere zur Verbesserung der Erreichbarkeit der Grund- und Mittelzentren und zur Erschließung ländlicher Räume, weiterentwickelt und gestärkt werden. 3In den Regionalen Raumordnungsprogrammen sind Festlegungen zur Sicherung und bedarfsgerechten Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs zu treffen; dabei ist sicherzustellen, dass straßen- und schienengebundener öffentlicher Personennahverkehr aufeinander abgestimmt sind.

09

1Die Verlagerung von motorisiertem Individualverkehr auf den öffentlichen Personennahverkehr und auf den Fahrradverkehr soll durch städtebauliche und verkehrliche Maßnahmen unterstützt werden.

2Die landesweit bedeutsamen Radwegerouten sollen gesichert und entwickelt werden.

4.1.3 Straßenverkehr

01

1Zur Förderung der Raumerschließung und zur Einbindung der Wirtschaftsräume in das europäische Verkehrsnetz ist entsprechend der Ausweisung im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen das vorhandene Netz der Autobahnen einschließlich der Ergänzungen nach Satz 2 zu sichern und bedarfsgerecht auszubauen; es ist als Vorranggebiet Autobahn in der Anlage 2 festgelegt.

2Ergänzungen sind:

- Fortführung des Baues der A 26 zur Anbindung des Unterelbgebietes an das Oberzentrum Hamburg,
- Realisierung der aus Schleswig-Holstein kommenden A 20 mit neuer Elbquerung bei Glückstadt–Drochtersen,

- Weiterführung der A 20 nach Westen als Küstenautobahn A 20 von der Elbquerung bei Drochtersen über den Wesertunnel zur Anbindung an die A 28 bei Westerstede,
- A 21 Ostumfahrung Hamburg,
- Neubau der A 39 Wolfsburg–Lüneburg einschließlich einer Querspange von der B 4 bei Breitenhees bis zur A 14 Magdeburg–Schwerin
- Fertigstellung der Lückenschlüsse im Verlauf der A 33 und der A 39 und
- durchgehend 6-streifiger Ausbau der A 1 und der A 7.

3Zur besseren Verknüpfung der A 1 bei Cloppenburg mit dem niederländischen Straßennetz sind die Bundesstraßen B 72, B 213 und B 402 bedarfsgerecht auszubauen.

02 1Die sonstigen Hauptverkehrsstraßen von überregionaler Bedeutung sind zu sichern und bedarfsgerecht auszubauen. **2**Sie sind in der Anlage 2 als Vorranggebiete Hauptverkehrsstraße festgelegt.

3Weitere Maßnahmen im Bundesfernstraßennetz, insbesondere Ortsumgehungen und Straßenverlegungen, deren Bedarf im Fernstraßenausbaugesetz festgelegt ist, sind zur frühzeitigen Trassensicherung in den Regionalen Raumordnungsprogrammen als Vorranggebiete Hauptverkehrsstraße festzulegen.

03

1Die in der Anlage 2 festgelegten Vorranggebiete Autobahn und Vorranggebiete Hauptverkehrsstraße sind in die Regionalen Raumordnungsprogramme zu übernehmen und dort räumlich näher festzulegen. **2**Soweit sich durch die Linienbestimmung abweichende Trassenführungen oder -querschnitte ergeben, sind diese bei der räumlich näheren Festlegung in den Regionalen Raumordnungsprogrammen zu berücksichtigen.

4.1.4 Schifffahrt, Häfen

01

„**1**Die Seeschifffahrtsstraßen sowie für die Entwicklung des Landes bedeutsame Binnenschifffahrtsstraßen sind zu sichern und bei Bedarf umweltverträglich auszubauen; sie sind in der Anlage 2 als Vorranggebiet Schifffahrt festgelegt.

2Die Vorranggebiete Schifffahrt nach Satz 1 sind in die Regionalen Raumordnungsprogramme zu übernehmen und dort räumlich näher festzulegen.

„7Um langfristig den Transport mit doppel- oder dreilagigen Containern zu ermöglichen, sollen Brücken entlang der in Satz 8 genannten Wasserstraßen bei künftigen Baumaßnahmen erhöht werden.
8Zumindest der doppel- oder nach Möglichkeit dreilagige Containertransport soll bei folgenden Wasserstraßen angestrebt werden:
– Küstenkanal und die Hunte.“

02

1Die landesbedeutsamen See- und Binnenhäfen sowie die Inselversorgungshäfen sind bedarfsgerecht zu sichern und zu entwickeln.

5Als Vorranggebiete Binnenhafen sind in der Anlage 2 folgende landesbedeutsame Binnenhäfen festgelegt:
– C-Port (Küstenkanal),

6Die trimodale Funktionalität der Schnittstelle von Wasser, Schiene und Straße der in den Sätzen 2, 4 und 5 genannten Häfen ist zu sichern und auszubauen.

03

1Zur Ansiedlung von hafenorientierten Wirtschaftsbetrieben sind die erforderlichen Standortpotenziale zu sichern und in bedarfsgerechtem Umfang Flächen bereitzustellen und bauleitplanerisch zu sichern. 2Hierbei sind bei der Flächenbemessung die zu erwartende oder angestrebte verkehrliche Entwicklung sowie ausreichende Abstandsflächen für den Lärmschutz zu berücksichtigen.

04

2Die Mittelweser zwischen Minden und Bremen sowie der Dortmund-Ems-Kanal zwischen dem Mittellandkanal und Papenburg einschließlich der Verbindung dieser beiden Wasserstraßen über den Küstenkanal sind für Großmotorgüterschiffe auszubauen. 3Inwieweit unter bestimmten Bedingungen auch übergroße Großmotorgüterschiffe (ÜGMS) zugelassen werden könnten, ist zu prüfen.

4.1.5 Luftverkehr

03

6Die Verkehrslandeplätze mit regionaler Bedeutung sind in den Regionalen Raumordnungsprogrammen zu sichern und räumlich festzulegen.

2.5 Regionales Raumordnungsprogramm

Das letzte RROP für den Landkreis Cloppenburg stammt aus dem Jahr 2005. Es besteht aus einer beschreibenden Darstellung und einer zeichnerischen Darstellung im Maßstab 1:50.000. Seit der Aufstellung des letzten RROP haben sich zahlreiche raumstrukturelle Änderungen im Landkreis ergeben. Zudem ist das Landesraumordnungsprogramm Niedersachsen im Jahr 2022 erneuert worden. Die landesweiten Zielsetzungen zur zukünftigen Verkehrsentwicklungen haben sich seit der Aufstellung des letzten RROP dementsprechend weiterentwickelt. Daher hat der Landkreis Cloppenburg mit der Neuaufstellung des RROP begonnen.

2.6 Klimaschutz

2.6.1 Klimaschutzprogramm 2030 der Bundesregierung

Das Klimaschutzprogramm 2030⁶ der Bundesregierung hat das Ziel, die Treibhausgasemissionen in Deutschland bis zum Jahr 2030 um mindestens 55% im Vergleich zu 1990 zu reduzieren.



Abb. 2 Maßnahmen des Klimaschutzprogramms 2030 des Bundes im Sektor Verkehr

Um dieses Ziel zu erreichen, enthält das Programm eine Vielzahl von Maßnahmen, die sich auf verschiedene Bereiche wie den Ausbau erneuerbarer Energien, die Verbesserung der Energieeffizienz und den Ausbau der Wärmedämmung von Gebäuden beziehen. Der Ausbau erneuerbarer Energien

⁶ Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit: Klimaschutzprogramm 2030 der Bundesregierung zur Umsetzung des Klimaschutzplans 2050; Beschluss Oktober 2019

ist ein wichtiger Bestandteil des Programms, da er dazu beitragen soll, den CO₂-Ausstoß zu reduzieren und die Energiesicherheit zu erhöhen. Die Verbesserung der Energieeffizienz soll dazu beitragen, den Energieverbrauch zu reduzieren und die Kosten für die Energieversorgung zu senken. Der Ausbau der Wärmedämmung von Gebäuden soll dazu beitragen, den Wärmeverlust von Gebäuden zu reduzieren und so die Energieeffizienz zu erhöhen. Das Programm beinhaltet auch Maßnahmen zur Reduzierung des Verkehrsaufkommens und zur Förderung des öffentlichen Nahverkehrs und der Fahrradnutzung. Zusammengefasst, das Klimaschutzprogramm 2030 der Bundesregierung ist eine umfassende Initiative, die darauf abzielt, die Treibhausgasemissionen in Deutschland zu reduzieren und gleichzeitig die Energiesicherheit und die Energieeffizienz zu verbessern. Die Maßnahmen im Sektor Verkehr sind in der folgenden Übersicht zusammengefasst (vgl. Abb. 2):

2.6.2 Klimaschutzkonzept Landkreis Cloppenburg

Im Jahr 2021 wurde das Integrierte Klimaschutzkonzept des Landkreises Cloppenburg⁷ fertiggestellt und beschlossen. Der Verkehrssektor verursacht im Kreisgebiet etwa 32 % der THG-Emissionen und liegt damit hinter der Industrie nur knapp auf dem zweiten Platz. Im Verkehrssektor konnte außerdem in den letzten Jahren ein gegenläufiger Trend beobachtet werden: Statt wie in den anderen Sektoren zu sinken, stiegen dort der Energiebedarf und die THG-Emissionen. Dies verdeutlicht die Klimarelevanz und die Notwendigkeit zum Handeln in diesem Bereich. Im Verkehrssektor wird somit langfristig auch ein hohes Einsparpotential erkannt.

Verursacher für den hohen Anteil an THG-Emissionen sind der Pkw-, Personennah- und Straßengüterverkehr. Der motorisierte Individualverkehr (MIV) mit dem Pkw gilt dabei als der Hauptverursacher für CO₂-Emissionen im Landkreis. (...) Die Maßnahmen im Handlungsfeld Mobilität zielen daher vor allem auf den motorisierten Individualverkehr ab. Für eine nachhaltige Entwicklung muss dieser durch technische Innovationen umstrukturiert und wo möglich durch Alternativen ersetzt werden.

Im Folgenden werden die Handlungsfelder und Leitziele zum Thema Mobilität zusammengefasst. Der Zeithorizont ist bis zum Jahr 2045 gesetzt:

- Stärkung des Umweltverbundes und Ausbau des ÖPNV
- Sicherung einer nachhaltigen Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen
- Unterstützung des Markthochlaufes der Elektromobilität aller Verkehrsmittel
- Stärkung des Fahrrads als Verkehrsmittel und Ausbau einer attraktiven Infrastruktur. Ziel ist ein Anstieg des Radanteils am Modal Split auf 20%

Begleitend zum Klimaschutzkonzept wurde eine Klimahomepage eingerichtet, die Einblicke in die Arbeit des Landkreises Cloppenburg beim Thema

⁷ energielenker projects GmbH: Integriertes Klimaschutzkonzept – Landkreis Cloppenburg – Abschlussbericht; Greven, 2021

Klimaschutz geben soll. Hier können Hinweise zum Konzept und den Förderangeboten abgerufen werden. Zudem gibt es Informationen zu Aktionen wie. z.B. dem Stadtradeln und Mobilitätsangebote wie die Radstation am Kreishaus, Ladesäulen für Elektrofahrzeuge sowie den kostenlosen Lastenradverleih „Lastenesel“.

2.7 Mobilitätsverhalten

Haushaltsbefragung

Im Landkreis Cloppenburg wurde im März 2020 eine Befragung zum Mobilitätsverhalten von über 3.000 Personen in rund 1.000 Haushalten durchgeführt.⁸ Wesentliche Ergebnisse der Erhebung sind im Folgenden kurz zusammengefasst:

- 74 % der Befragten können eine ÖPNV-Haltestelle in maximal 10 Minuten zu Fuß zu erreichen.
- 2 % der Haushalte besitzen keinen eigenen Pkw.
- Fast 68 % der Haushalte besitzen zwei Pkw oder mehr.
- 67 % der Fahrberechtigten fahren täglich oder fast täglich mit dem MIV.
- 21 % der Befragten fahren täglich oder fast täglich mit dem Fahrrad.
- Über 78 % der Befragten fahren nie mit einem Linienbus.
- Knapp 5 % der Befragten fahren täglich oder fast täglich mit einem Linienbus.

Aus den erfassten Wegeketten wurde der Modal Split abgeleitet:

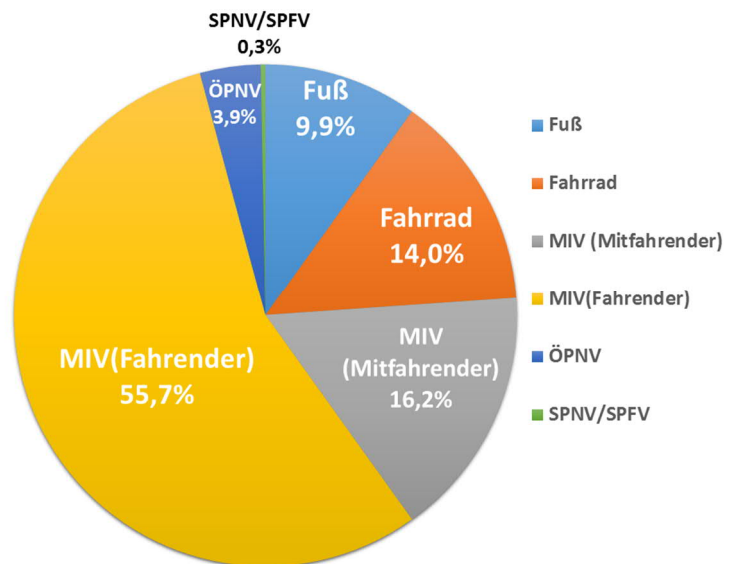


Abb. 3 Modal Split (Quelle: Landkreis Cloppenburg)

Wegezwecke sind:

- Arbeit oder Ausbildung (43,2 %)
- Einkauf oder Erledigung (20,2 %)

⁸ Omnitrend – Empirische Forschung und Analyse: Mobilitätsverhalten im Landkreis Cloppenburg – Erhebung März 2020; Leipzig, Juli 2020

- Begleitung (9,1 %)
- Freizeit (27,5 %)

Die erhobenen Wegelängen zeigen auf, dass über 50% aller Wege weniger als 5 km lang sind. 31,2 % der Wege sind sogar kürzer als 2 km. Betrachtet man nur die Wege, die mit dem MIV als Fahrer zurückgelegt werden, sind immer noch 35% der Wege kürzer als 5 km und fast 17 % sogar kürzer als 2 km. Wege unter 5 km Wegelänge bieten große Potenziale für die Nahmobilität.

Verkehrswende im ländlichen Raum

Der Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD) hat im Jahr 2021 eine Veröffentlichung zum Thema Verkehrswende im ländlichen Raum herausgebracht.⁹ Darin ist die aktuelle Bedeutung des Autos im ländlichen Raum beschrieben und es werden Ansätze aufgezeigt, wie der ÖPNV dort gestärkt werden kann.

Ländliche Räume nehmen bundesweit eine Fläche von ungefähr 65 Prozent ein, es leben dort aber nur knapp 20 Prozent der Bevölkerung. Durch die dünne Besiedelung ist das Angebot an Einrichtungen der Nahversorgung (Supermärkte usw.), Dienstleistungen und Arbeitsplätzen oft überschaubar. Im Gegensatz zu städtischen Regionen besitzen auf dem Land auch viele Haushalte mit sehr niedrigem ökonomischem Status einen Pkw und nehmen die hohen Mobilitätskosten dafür zwangsweise in Kauf. Der MIV-Anteil am Modal Split liegt bei rund 70 % (vgl. Abb. 4).

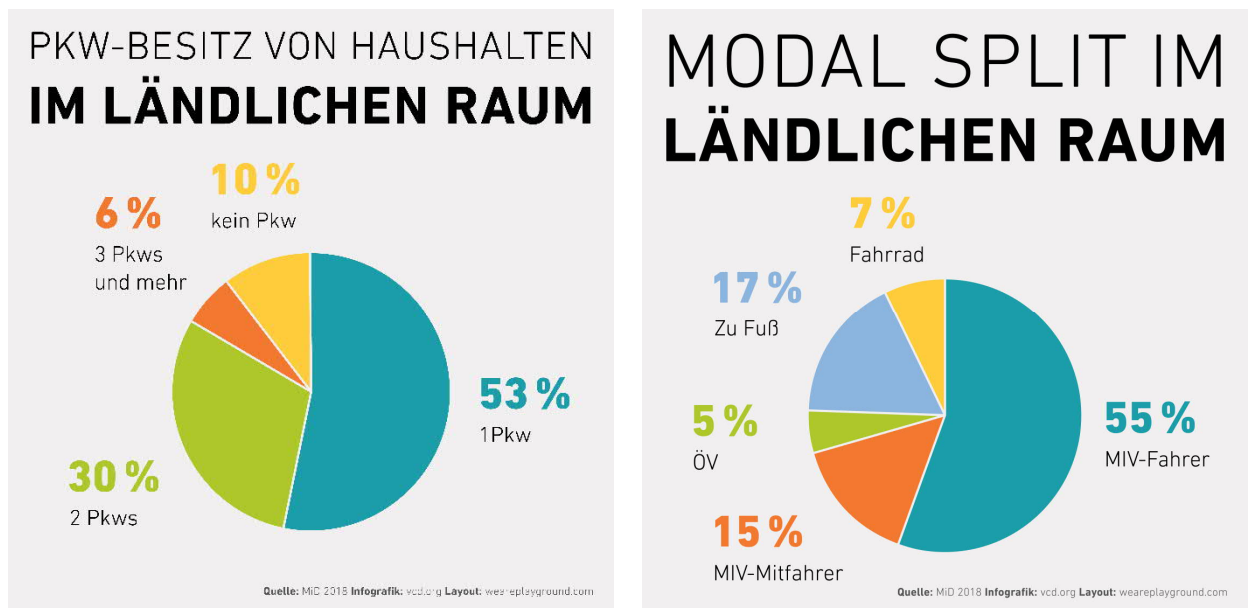


Abb. 4 Pkw-Besitz und Modal Split im ländlichen Raum nach MiD 2017 (Quelle: VCD)

⁹ Verkehrsclub Deutschland: VCD Factsheet zur Rolle des Autos in ländlichen Räumen, den Herausforderungen und Möglichkeiten des ÖPNV und seiner Bedeutung für die soziale Teilhabe, April 2021

Der öffentliche Verkehr spielt in ländlichen Regionen bislang kaum eine Rolle. Der VCD fordert, dass für alle Menschen sichergestellt werden muss, dass sie selbstbestimmt mobil sein und am gesellschaftlichen Leben teilhaben können. Dafür werden verschiedene Konzepte, Ideen und Beispiele aus der Praxis aufgezeigt, wie Mobilität im ländlichen Raum funktionieren kann:

- PlusBus: Ein in der Fläche attraktives Bussystem, das eng mit dem Bahnverkehr verknüpft ist und diesen durch eine direkte, schnelle Linienführung sowie die Verbindung von regionalen Zentren ergänzt.
- Kombibusse (Personen- und Lieferverkehr): Nach skandinavischem Vorbild befördert die Uckermärkische Verkehrsgesellschaft (UVG) seit September 2012 in ihren Linienbussen neben Personen zusätzlich auch Güter.
- Kombiticket für Multimodalität: Das EiTicket verbindet sieben Kommunen des Mühlenkreises Minden-Lübbecke mit einem Ticket, das an sieben Tagen die Woche rund um die Uhr gültig ist – und am Wochenende sogar auf das gesamte Netz Minden-Lübbecke ausgeweitet wird. Mit dem LandEiAboPlus gibt es für den Weg zum Bus und zur Bahn ein E-Bike dazu.
- Ridesharing „Mobilfalt“: Ein vom Land Hessen initiiertes Pilotprojekt, mit öffentlich zugänglichem Mitnahmesystem, bei dem freie Plätze im privaten Pkw Dritten zur Verfügung gestellt werden. Es gilt das Prinzip der Haltestelle und das Prinzip des Taktfahrplanes.
- Mobile Versorgungsangebote - Die rollende Arztpraxis (Medibus der Deutschen Bahn): Ist eine voll ausgestattete mobile Praxis für Allgemeinmedizin, die zum Patienten kommt.

Einordnung

Vergleicht man die Anteile der einzelnen Verkehrsträger am Modal Split aus dem Landkreis Cloppenburg mit den Werten zur Mobilität in Deutschland (MiD 2017¹⁰) zeigen sich teilweise deutliche Abweichungen (vgl. Abb. 5).

¹⁰ Infas: Mobilität in Deutschland – Auswertung der MiD 2017 auf Basis des Regionalstatistischen Raumtyps des BMVI; Berlin, 2018

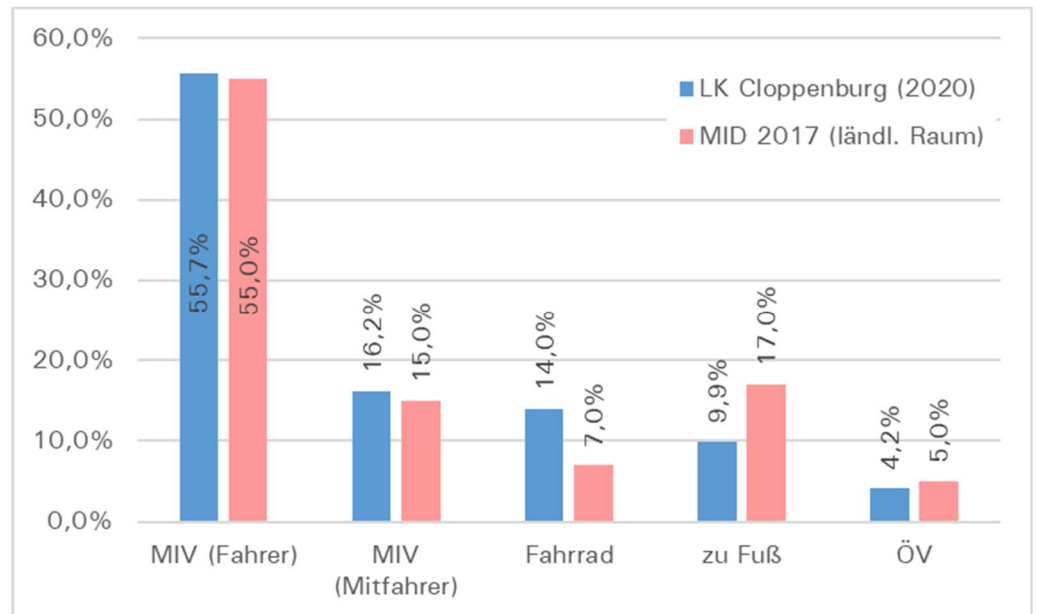


Abb. 5 Gegenüberstellung Modal Split LK Cloppenburg – MID 2017

Während der Radverkehrsanteil im Landkreis Cloppenburg deutlich über dem Wert aus MiD liegt, ist vor allem der Fußverkehrsanteil mit unter 10 % deutlich geringer als der Wert aus MiD. Im Motorisierten Individualverkehr (IV) und Öffentlichen Verkehr (ÖV) sind die Unterschiede eher gering.

3 Analyse der Verkehrsträger

3.1 Schienenverkehr

Strecke Oldenburg - Osnabrück

Der RE 18 fährt auf der Strecke Osnabrück – Oldenburg - Wilhelmshaven überwiegend im Stundentakt. Zu Stoßzeiten gibt es einzelne Verstärkungszüge. Er wird betrieben von der NordWestBahn. Ein Großteil der Strecke ist bislang eingleisig und nicht elektrifiziert.

Die Bahnhöfe befinden sich in Cloppenburg und in Essen (Oldenburg). An beiden Bahnhöfen befinden sich Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV. Dadurch sind Schienenpersonenverkehr und Busverkehr grundlegend verknüpft.



Abb. 6 Bahnhof Cloppenburg



Abb. 7 Bahnhof Essen (Oldenburg)

Strecke Cloppenburg – Westerstede-Ocholt

Die Bahnstrecke Cloppenburg – Westerstede-Ocholt ist eine nur noch abschnittsweise bestehende, normalspurige und eingleisige, nicht elektrifizierte Nebenbahn. Sie ist zweigeteilt und gehört auf dem Abschnitt Cloppenburg – Friesoythe (26,3 km) der Friesoyther Eisenbahngesellschaft (F.E.G.) und auf dem Abschnitt Sedelsberg – Ocholt (29 km) der

Emsländischen Eisenbahn GmbH (EEB). Auf beiden Eisenbahnstrecken finden heute Gütertransporte (z.B. Torf und Holz) und Museumseisenbahnfahrten statt.¹¹ In Garrel wurde im Jahr 2017 eine neue Netzanbindung für Gewerbebetriebe geschaffen. Dafür wurde ein Verlade- und Personenbahnhof gebaut.



Abb. 8 Bahnhof Garrel

Strecke Meppen – Essen (Oldenburg)

Die Bahnstrecke Meppen – Essen (Oldenburg) ist eine eingleisige, nicht elektrifizierte Nebenbahn. Sie weist eine Länge von 51,3 km auf und gehört dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen Emsländische Eisenbahn GmbH (EEB).¹² In Lönningen befindet sich ein Bahnhof mit einem Bahnsteig und einem zusätzlichen Gleis. Das Bahnhofsgebäude ist vorhanden und wird derzeit anderweitig genutzt.



Abb. 9 Bahnhof Lönningen

¹¹ IVE: Machbarkeitsstudie zur Reaktivierung der Strecke Cloppenburg – Westerstede-Ocholt für den Schienenpersonennahverkehr (Entwurf)
Braunschweig, Dezember 2021

¹² IVE: Machbarkeitsstudie Reaktivierung der Strecke Meppen und Essen (Oldenburg) für den Schienenpersonennahverkehr
Braunschweig, August 2021

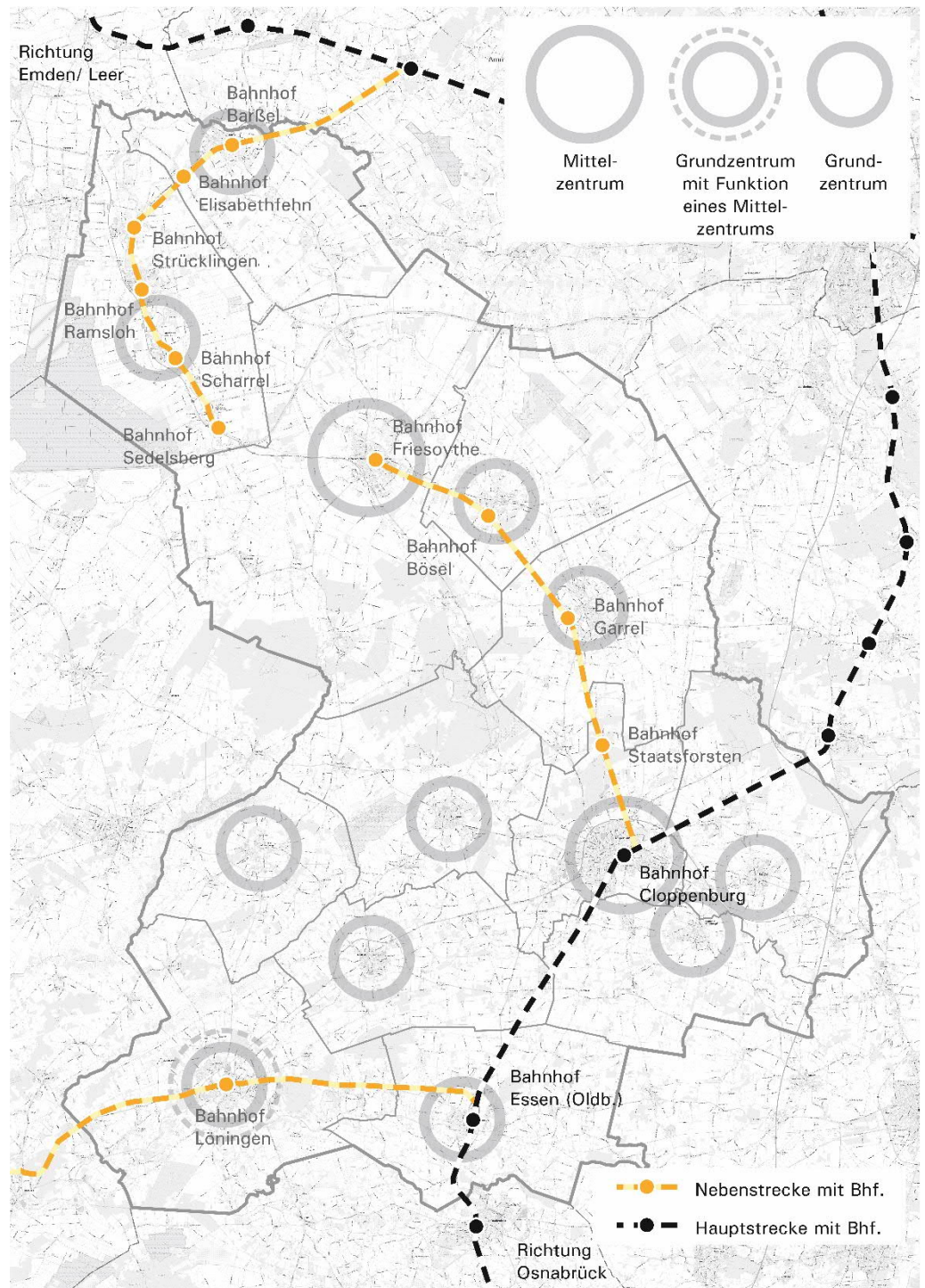


Abb. 10 Schienenverkehrsnetz im Bestand

Das Mittelzentrum Cloppenburg und das Grundzentrum Essen (Oldenburg) sind durch den Regionalexpress an die Oberzentren Oldenburg und Osnabrück angebunden. Eine Verdichtung des Taktes würde die Attraktivität der Strecke fördern und weitere Kapazitäten schaffen. Solange die Strecke überwiegend eingleisig ist, wird dies nicht umsetzbar sein. Das Mittelzentrum Friesoythe und das Grundzentrum Lönigen, das eine mittelzentrale Teilfunktion übernimmt, sind bislang nicht an den Schienenpersonenverkehr angebunden. Die vorhandenen Trassen bieten Potentiale, zukünftig eine Anbindung zu schaffen.

3.2 Straßengebundener Öffentlicher Personennahverkehr

Busverkehr

Der Busverkehr im Landkreis wird betrieben durch die Verkehrsgemeinschaft Landkreis Cloppenburg (VGC). Diese ist ein Verbund mehrerer Verkehrsunternehmen. Sie wurde gegründet, um ein einheitliches und übersichtliches Tarifsystem schaffen zu können. Zudem kann durch den Verbund eine vereinfachte Übersicht aller Verbindungen angeboten werden. Der vorhandene Liniennetzplan ist aus dem Jahr 2010.



Abb. 11 Busbahnhof Cloppenburg

moobil+¹³

moobil+ ist ein bedarfsgesteuertes Nahverkehrsangebot, das die Buchung von moobil+ Bussen ermöglicht, die in den Landkreisen Cloppenburg und Vechta als Anrufbusse unterwegs sind. Die Busse können für einzelne Fahrten gebucht werden und fahren sowohl feste Haltestellen sowie Bedarfshaltestellen an. Fahrten können auf unterschiedlichem Wege vorab gebucht werden: telefonisch, per App, online oder persönlich in einer der beiden Mobilitätszentralen in Cloppenburg oder Vechta.

Nach fast 2 Jahren moobil+ im Landkreis Cloppenburg gab es eine große Fahrplanoptimierung. Diverse Anregungen von Bürgern, der Städte und Gemeinden, von Fahrgästen und Fahrern, sowie der Verkehrsunternehmen, Planungsbüros und die Ergebnisse der beauftragten wissenschaftlichen Begleitung haben viele Erkenntnisse zu Tage gefördert. Diese sind, sofern sie realisierbar waren, in die Fahrplananpassungen eingeflossen unter Beachtung, dass die ursprünglichen politischen Ziele erhalten geblieben sind.

So soll es mit dem neuen Fahrplan einfacher möglich sein, zwischen Linien der einzelnen Städte und Gemeinden zu wechseln. Dazu wurden neue „Rendezvous-Punkte“ eingerichtet.

¹³ Landkreis Cloppenburg: Artikel - Neuer Bedarfsplan des Rufbussystems Moobil+ steigert die Attraktivität des nachhaltigen Verkehrsangebotes (<https://klima.lkclp.de/aktuelles.php?article=32>); 05.04.2022

Auch die Verknüpfung der kleinen Busse an stark nachgefragte Regionallinien wurde erhöht, um auch hier das Angebot zu verbessern. Dazu wurden viele Linien um nachgefragte Angebotsmöglichkeiten erweitert.

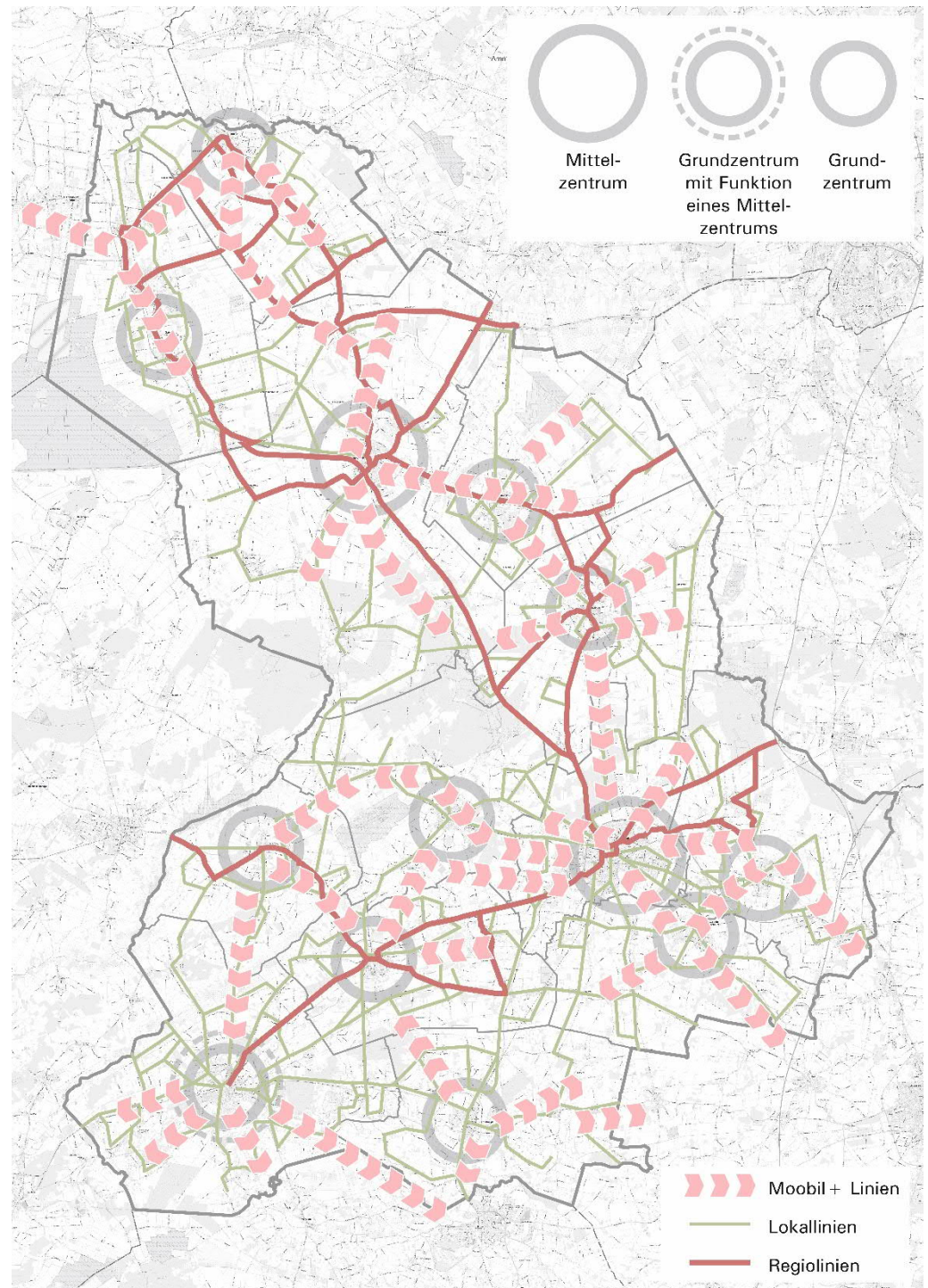


Abb. 12 Straßengebundenes ÖPNV-Netz im Bestand

Das straßengebundene ÖPNV-Netz besteht aus Regionallinien und Lokallinien, welche durch das Angebot der moobil + Linien ergänzt werden. Wichtige Regionallinien verbinden die Mittelzentren Friesoythe und Cloppenburg, sowie Cloppenburg mit den Grundzentrum Lönningen, das eine mittelzentrale Teilfunktion übernimmt.

An Schultagen fahren die Buslinien zu Stoßzeiten im 1-Stunden-Takt, außerhalb der Stoßzeiten im 2-Stunden-Takt. Alle weiteren Grundzentren sind über die Lokallinien angebunden. Diese fahren teilweise nur zu Stoßzeiten. Das Angebot an Samstagen ist deutlich reduziert oder gar nicht vorhanden. An Sonntagen gibt es kein Angebot. Das moobil + Angebot ergänzt die festen Buslinien und verbindet die umliegenden Ortschaften mit den Zentren. Die moobil + Busse fahren ebenfalls nur werktags.

3.3 Fahrradverkehr

Es existiert im Landkreis Cloppenburg ein ausgedehntes Freizeitradverkehrsnetz. Dieses ist als Knotenpunktsystem aufgebaut. Zudem sind zahlreiche thematische Radverkehrsrouten (Freizeitverkehr bzw. touristischer Radverkehr) beschildert. Ein Alltagsradverkehrsnetz existiert nicht. Daten zu Radverkehrsanlagen liegen nur allgemein vor. Eine Klassifikation der vorhandenen Anlagen nach Führungsform (Radweg, Radfahrstreifen, Schutzstreifen, Fahrradstraße, etc.) oder Angaben zur Qualität der Wegeführung (Dimensionierung, Oberfläche, etc.) liegen nicht vor.¹⁴

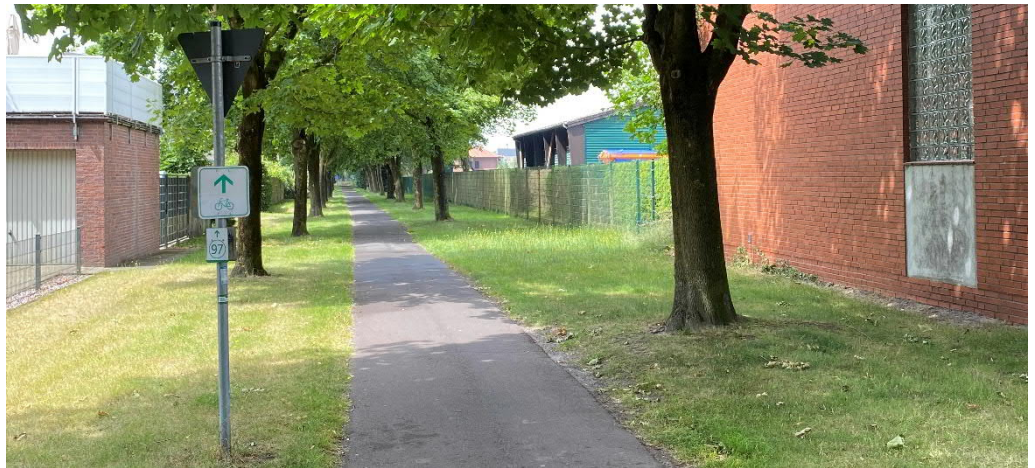


Abb. 13 Wegweisung im Freizeitradwegenetz

Im Rahmen des Radwegeausbauprogramms des Landkreises wurden entlang der Kreisstraßen aber bereits Problemstellen durch schmale und schlecht ausgebaute Radwege erhoben. Nach dem Eindruck aus der Bereisung des klassifizierten Straßennetzes betrifft diese Problematik auch weitere Straßenabschnitte.

¹⁴ SVK: Potentialanalyse zur Planung von Radschnellverbindungen im Landkreis Cloppenburg (Erläuterungsbericht); Aachen, März 2020

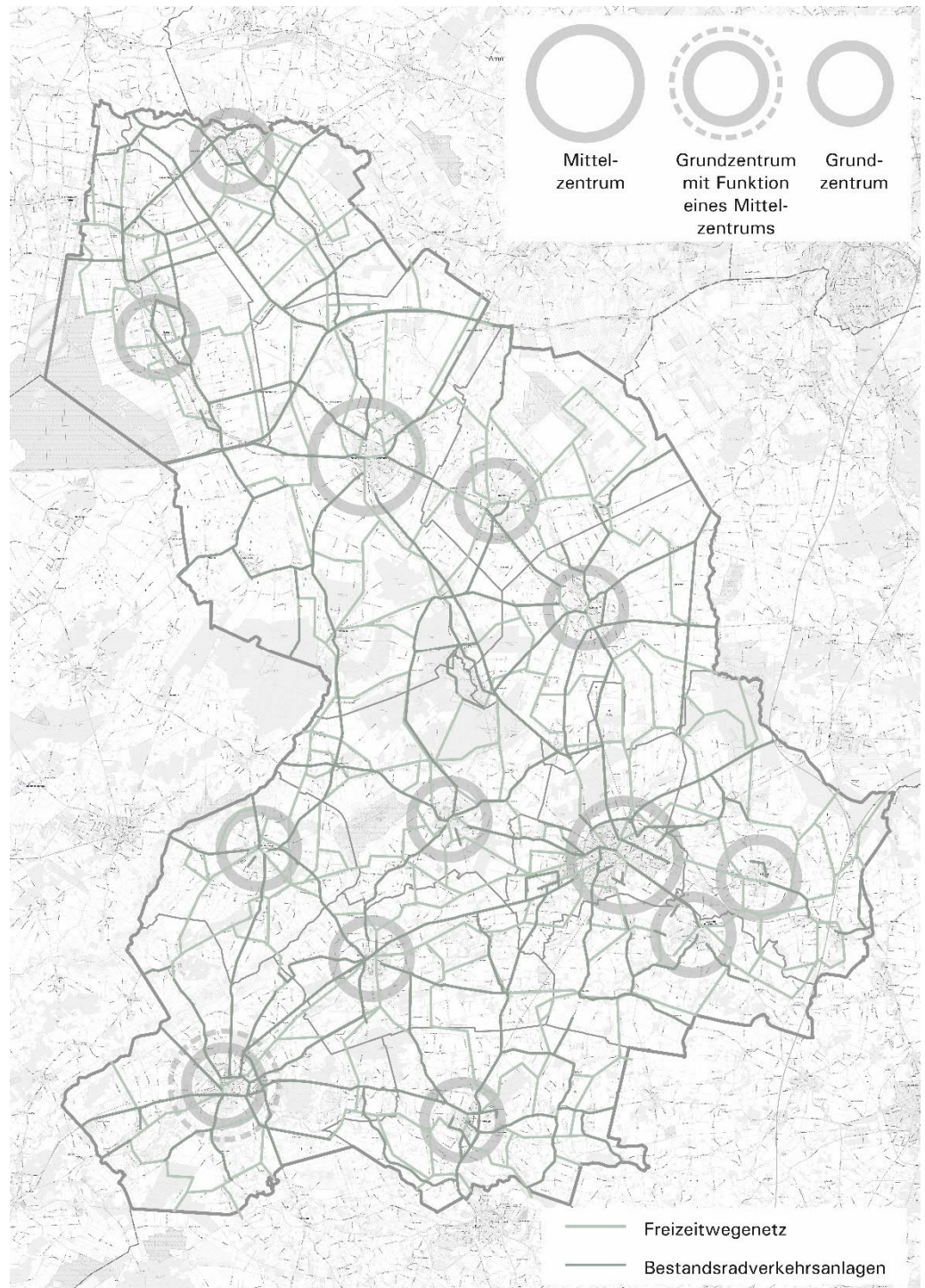


Abb. 14 Radwegenetz und Radverkehrsanlagen im Bestand

Aus den vorhandenen und dargestellten Radverkehrsnetzen wird abgeleitet, dass ein nahezu flächendeckendes Grundangebot vorhanden ist. Zwischen den Mittelzentren Friesoythe und Cloppenburg sowie zwischen Cloppenburg und Lönningen gibt es Radverkehrsanlagen. Touristische Routen laufen parallel dazu. Alle Grundzentren sind an die wesentlichen Zentren angebunden. Kleinere Netzlücken sowie Aussagen zur Eignung der Führungsform und Qualität der Weg lassen sich aus den vorliegenden Daten nicht ableiten.

An verkehrswichtigen Umsteigepunkten wie den Bahnhöfen Cloppenburg und Essen (Oldenburg) befinden sich größere Radabstellanlagen. Diese sind überdacht und bieten den Fahrrädern durch Anlehnbügel einen sicheren Stand. Zum Teil sind aber auch noch weniger geeignete Vorderradhalter im Gebrauch.



Abb. 15 Radabstellanlagen am Bahnhof Cloppenburg

3.4 Straßenverkehr

Die Bundesautobahnen 1 (Richtung Bremen und Osnabrück) und 29 (Richtung Oldenburg) verlaufen am östlichen Rand des Landkreises Cloppenburg und verbinden den Landkreis mit den Zentren Oldenburg, Bremen und Osnabrück. Die Bundesstraße 72 verläuft in Nord-Süd Richtung und verbindet die Gemeinden Saterland und Friesoythe mit Cloppenburg. Nördlich des Landkreises führt sie weiter nach Aurich und Norden. Die Bundesstraße 438 zweigt von der B 72 ab und verbindet sie über Rhaderfehn mit der Bundesstraße 70. Die Bundesstraße 401 verläuft entlang des Küstenkanals in Ost-West Richtung. Sie verbindet Oldenburg und die Bundesautobahn 31.



Abb. 16 Bundesstraße 213/ Europastraße 233

Ebenfalls in Ost-West Richtung verläuft die Bundesstraße 213. Sie verbindet die Bundesautobahn 29 mit Cloppenburg, Lastrup und Lönningen und

führt weiter nach Lingen und Nordhorn. Die B 213 ist Teil der Europastraße 233, die bis nach Hoogeveen in den Niederlanden führt. Die Bundesstraßen 68 und 69 zweigen jeweils von der B 213 ab und führen über Essen (Oldenburg) nach Osnabrück bzw. über Vechta nach Diepholz. Schaut man sich die Belastungszustände der Bundesstraßen über Google Maps an, lassen sich auf der B 72 nördlich von Cloppenburg und der B 213 westlich von Cloppenburg zu einzelnen Zeiten leichte Einschränkungen im Verkehrsfluss feststellen. Größere Stauereignisse sind im Rahmen der normalen Verkehrslage nicht dokumentiert.

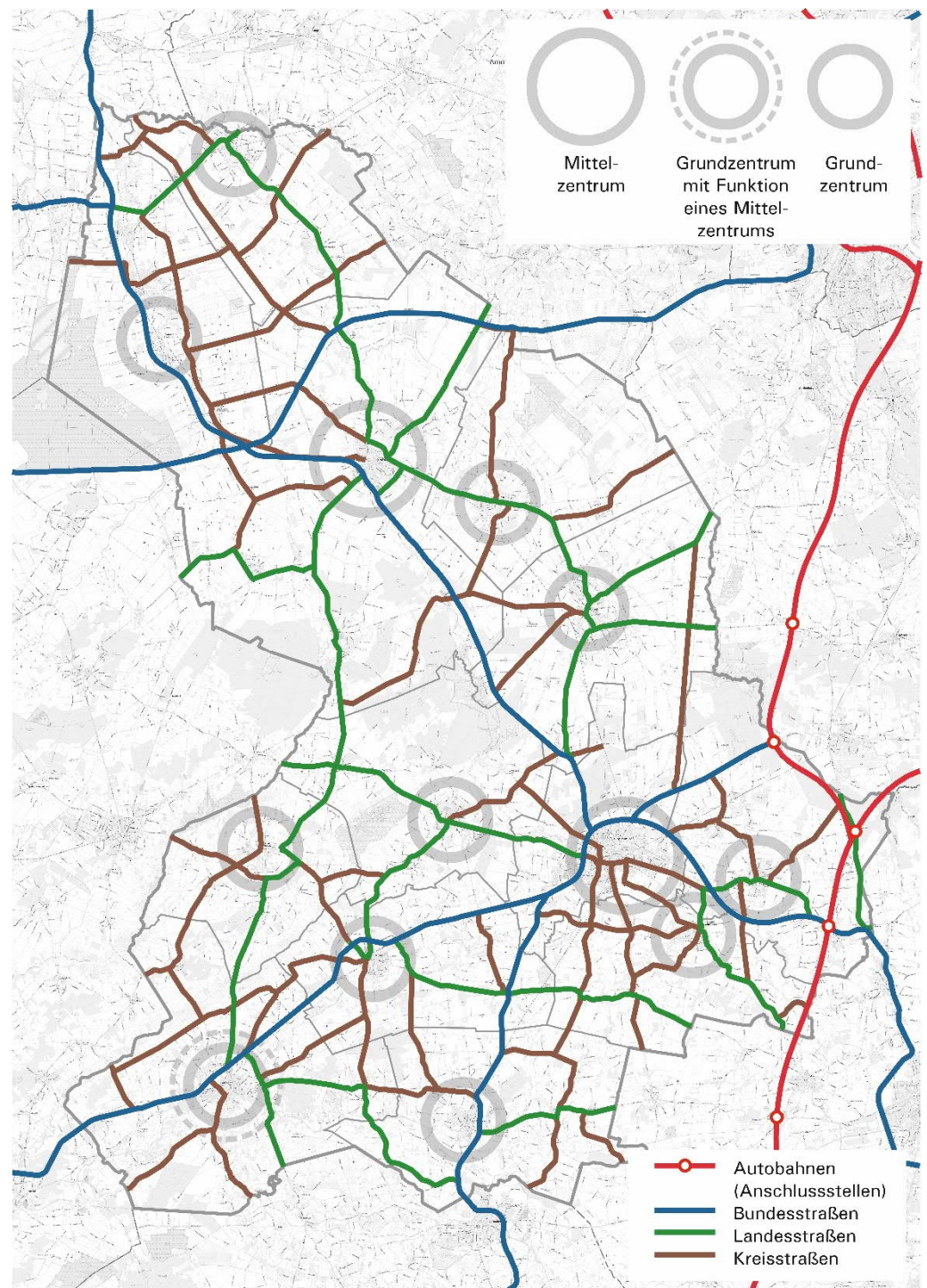


Abb. 17 Klassifiziertes Straßennetz im Bestand

Über die Bundesstraße sind die Mittelzentren Friesoythe und Cloppenburg sowie Cloppenburg mit dem Grundzentrum Lönningen verbunden, welches eine mittelzentrale Teilfunktion übernimmt. Darüber hinaus sind über die Bundesstraßen auch die wesentlichen Industrie- und Gewerbegebiete, wie der c-Port in den Gemeinden Friesoythe und Saterland sowie der ecopark in Emstek, angebunden. Über die Landesstraßen sind die Grundzentren mit den wesentlichen Zentren verknüpft. Die Kreisstraßen ergänzen das Netz und verbinden die Grundzentren z.T. untereinander bzw. verbinden die Grundzentren mit den umliegenden Bundesstraßen.

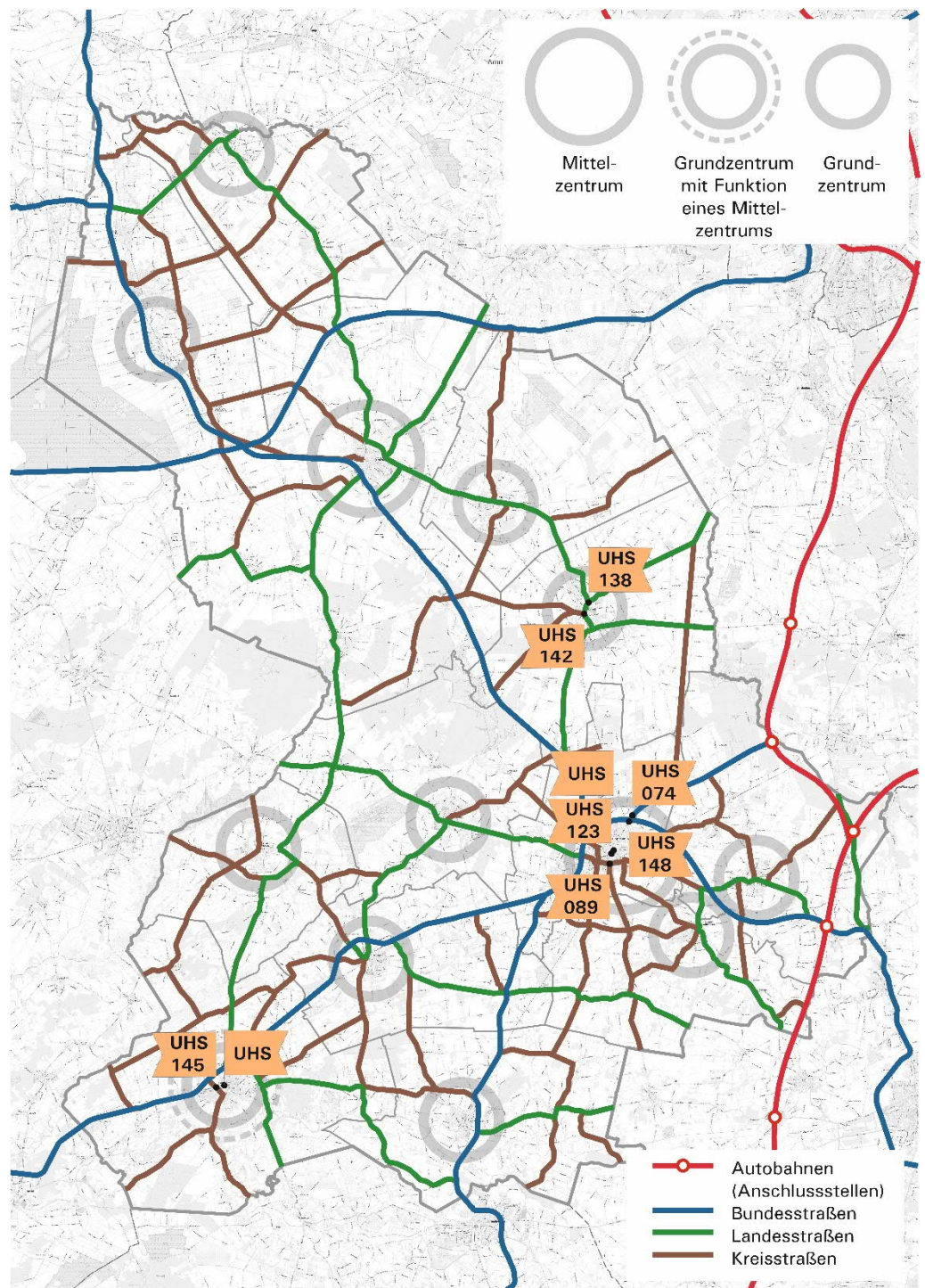


Abb. 18 Übersicht Unfallhäufungsstellen 3JK (P) 2021

Die Polizeiinspektion Cloppenburg/Vechta hat die Verkehrsunfalldaten aus den Jahren 2019 bis 2021 an allen klassifizierten sowie verkehrswichtigen Straßen übermittelt. Die Unfallhäufungsstellen im Landkreis Cloppenburg sind in der obigen Abbildung (vgl. Abb. 18) verortet.

Die nachstehende Tabelle umfasst die Details der Unfallhäufungsstellen und zeigt auf, um welchen Unfalltyp es sich gehandelt hat und ob Rad- oder Fußverkehr beteiligt waren (vgl. Tab. 3).

Unfalldaten 3JK (P) 2021								
UHS	Gemeinde	Straße(n)		inner-orts	außer-orts	Unfall-typen	Beteiligung	
							Rad-verkehr	Fuß-verkehr
074	Clp	B213	B72		x	2		
089	Clp	Fritz-Reuter-Str.	Sevelter Str.	x		2, 6	x	
123	Clp	KV Pingel-Anton-Platz		x		2, 3	x	
138	Gar	Hauptstr.	Böseler Str.	x		2, 3	x	x
142	Gar	Hauptstr.	Petersfelder Str.	x		2, 3	x	
145	Lön	Vinner Weg	Bahnhallesallee	x		2, 3	x	
148	Clp	B213	B72		x	2, 3		
	Clp	Hagenstr.	Museumstr.	x		2, 3, 4	x	x
	Lön	KV Linderner Str.	Bahnhallesallee	x		2, 3	x	
Unfalltypen								
1 Fahrtenunfall (F)								
2 Abbiegeunfall (AB)								
3 Einbiegen/ Kreuzen-Unfall (EK)								
4 Überschreiten-Unfall (ÜS)								
6 Unfall im Längsverkehr (LV)								

Tab. 3 Details Unfallhäufungsstellen 3JK (P) 2021

Alle Unfallhäufungsstellen stehen in Verbindung mit Abbiegeunfällen. Der Großteil der Unfallhäufungsstellen befindet sich innerorts. Dabei ist immer der Radverkehr beteiligt. Die Unfallhäufungsstellen sind im Rahmen der Verkehrsplanung u.a. auf ihre Verkehrsführung für die einzelnen Verkehrsarten, die vorliegende Vorfahrtregelung bzw. Signalsteuerung und auf Sichthindernisse zu überprüfen. Inwieweit diese für die Regionalplanung berücksichtigt werden können ist durch den Landkreis festzulegen.

3.5 Schifffahrt, Häfen, Luftverkehr und Logistik

Schifffahrt

Der Küstenkanal ist eine rund 70 km lange Bundeswasserstraße. Er verbindet die Hunte bei Oldenburg mit der Ems bzw. dem Dortmund-Ems-Kanal bei Dörpen. Die Bundesstraße 401 läuft parallel als Küstenkanalstraße. Durch den letzten Ausbau des ehemaligen Entwässerungskanal, in den 1960er bis 1980er Jahren, wurde der Küstenkanal für 1000 t Schiffe (einschiffig sogar 1350 t) befahrbar. Nachdem früher nur Schüttgüter transportiert wurden, kam später auch Containerverkehr dazu. Zwei Schleusen

befinden sich in Oldenburg und Dörpen. In Dörpen liegt zudem auch das Güterverkehrszentrum.¹⁵

Weitere Wasserwege im Landkreis Cloppenburg sind der Elisabeth-Fehn-Kanal, die Sagter Ems, das Barßeler Tief/die Leda und die Große Hase.

Häfen

Der c-Port ist ein bedeutendes Industrie- und Gewerbegebiet mit Binnenhafen am Küstenkanal und den Bundesstraßen B 401 und B 72 gelegen. Die zugehörigen Flächen sind bislang noch nicht alle entwickelt. Langfristig sollen hier insgesamt rund 175 ha Industrie- und Gewerbefläche entstehen.

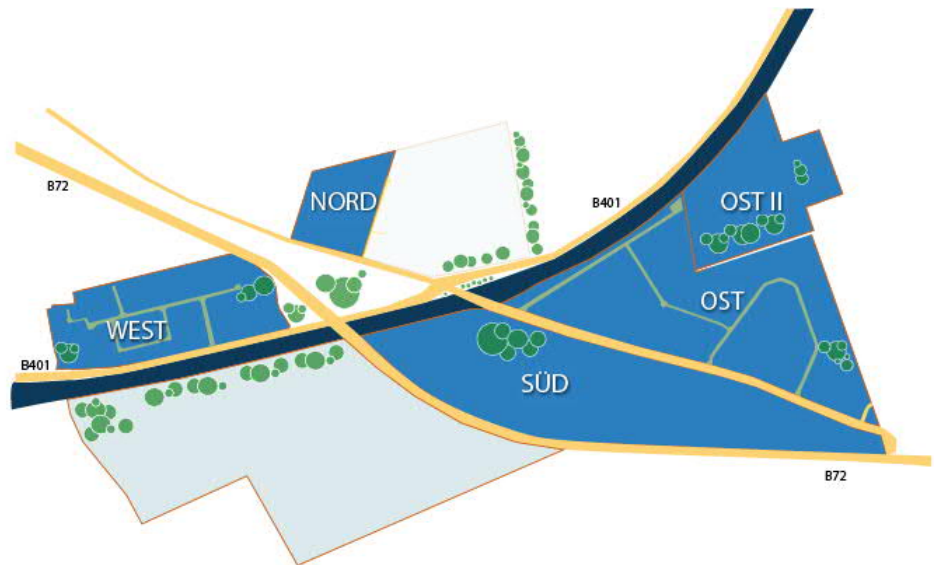


Abb. 19 c-Port Lageplan¹⁶

Luftverkehr

Der Flugplatz Varrelbusch hat den Status eines Verkehrslandeplatzes. Er befindet sich auf dem Cloppenburg Stadtgebiet. Im Jahr 1940 wurde er zur militärischen Nutzung eröffnet und nach dem Krieg erst 1956 neueröffnet. Es gibt einen Absprungplatz für Fallschirmjäger der Bundeswehr und den Fallschirmspringerclub Wildeshausen. Zudem starten und landen hier Motor- und Segelflugzeuge. Betreiber ist heute der Luftsportverein Cloppenburg. Im Gebäude des Flugplatzes gibt es eine Vereinsgaststätte.

¹⁵ Wikipedia: Küstenkanal (<https://de.wikipedia.org/wiki/K%C3%BCstenkanal>), Version 24.06. 2022

¹⁶ c-Port Zweckverband IIK: c-Port Lageplan (<https://c-port-kuestenkanal.de/standort-flaechen/>), Zugriff Dezember 2022



Abb. 20 Flugplatz Varrelbusch

Der Flugplatz Barßel hat den Status eines Sonderlandeplatzes. Er befindet sich in der Gemeinde Barßel. Betreiber ist die Flugplatz Barßel Projektmanagement UG. Hauptsächlich findet hier Flugsport statt.

Logistik

Die Landkreise Cloppenburg, Diepholz, Oldenburg, Osnabrück und Vechta haben sich zur Wachstumsregion Hansalinie zusammengeschlossen, um positive Effekte für die Unternehmen in der Region zu erzielen und so den gemeinsamen Wirtschaftsraum weiter zu stärken. Zusammen mit Unternehmen, Hochschulen und wirtschaftsnahen Einrichtungen sollen die besonderen regionalen Kompetenzen und Standortqualitäten gesichert und ausgebaut werden.

Ziel der Wachstumsregion Hansalinie e.V. ist die Schaffung und Sicherung von Arbeitsplätzen in den Unternehmen der Mitgliedslandkreise und -städte. Systematisch sollen regionale Standortvorteile gestärkt und ausgebaut sowie die Verkehrs-, und Qualifizierungsstruktur verbessert werden.

Erreicht werden sollen die Ziele im Wesentlichen durch Förderung des Innovationstransfers, durch Positionierung und Profilierung der Wachstumsregion Hansalinie im Rahmen zielgerichteter Vermarktung sowie durch den Aufbau von Unternehmensnetzwerken der oben genannten Schwerpunktbereichen.

Dabei stehen die Interessen von Wirtschaftsunternehmen folgender Branchen besonders im Fokus:

- Automatisierungs- und Elektrotechnik
- Lebensmittel- und Ernährungswirtschaft
- Logistik
- Maschinen- und Anlagenbau
- Umweltschonende Technologien¹⁷

¹⁷ <https://www.hansalinie.eu/>; Zugriff Mai 2023

Zudem ist der Landkreis Cloppenburg Teil der Metropolregion Nordwest. Der Landkreis zählt zu den am stärksten wachsenden Landkreisen in Deutschland. Im Landkreis sind zahlreiche überwiegend kleine und mittelständische Unternehmen angesiedelt. Sie sind größtenteils inhabergeführt und gut vernetzt. Ihre Schwerpunkte liegen in der Agrar- und Ernährungswirtschaft, im Maschinen- und Anlagenbau, der Elektrotechnik sowie im Baugewerbe. Besondere Entwicklungspotenziale zeigen sich in den Bereichen Logistik und Dienstleistungen. Eine entsprechende Anziehungskraft für Neuansiedlungen üben u.a. die beiden großen interkommunale Gewerbe- und Industrieparks (c-Port und ecopark) aus.

Zweck des Vereins ist die Unterstützung und Förderung des Vereins „Metropolregion Bremen-Oldenburg im Nordwesten e. V.“ durch die regionale Wirtschaft, insbesondere Unternehmen, Kammern und Verbände. Der Verein ist bei der Erfüllung seines Zweckes der Wahrung des Gesamtinteresses der regionalen Wirtschaft verpflichtet.

Vor diesem Hintergrund verfolgt der Verein insbesondere die folgenden Ziele:

- der Wirtschaft der „Metropolregion Bremen-Oldenburg im Nordwesten“ zu ermöglichen, sich finanziell, inhaltlich und personell für die Ausgestaltung der Metropolregion zu engagieren
- den in der Metropolversammlung vertretenen IHKs Vorschläge für die personelle Besetzung der Gremien der Metropolregion zu unterbreiten, soweit es um die für die Wirtschaft vorgesehenen Vertreter geht, und sich an der Aufbringung der Beiträge der Industrie- und Handelskammern zum „Metropolregion Bremen-Oldenburg im Nordwesten e. V.“ zu beteiligen,
- die Metropolregion bei der Erfüllung ihrer Aufgaben zu unterstützen, insbesondere bei der Entwicklung und Umsetzung eines umfassenden Regionalmarketings, bei dem Betreiben einer entsprechenden Öffentlichkeitsarbeit, der Umsetzung großräumig bedeutsamer Infrastrukturvorhaben, der Vernetzung in regional bedeutsamen Zukunftsfeldern sowie der Entwicklung und Unterstützung von Maßnahmen zur weiteren Verbesserung der regionalen Lebensqualität, z. B. in den Bereichen Kultur und Sport.¹⁸

¹⁸ <https://www.metropolregion-nordwest.de/portal/seiten/landkreis-cloppenburg-900000060-10018.html>; Zugriff Mai 2023



Abb. 21 Schiffahrt, Häfen, Luftverkehr und Logistik im Bestand

4 Kategorisierung nach RIN

Die „Richtlinien für integrierte Netzgestaltung“ (RIN, vgl. Kap. 2.2) greifen die Methodik zur Kategorisierung des Straßennetzes für den Kfz-Verkehr auf. Die funktionale Gliederung der Verkehrsnetze wird aus der zentralörtlichen Gliederung abgeleitet. Damit greifen die RIN die Ziele der Raumordnung und Landesplanung für die Erreichbarkeit der Zentralen Orte auf und entwickeln die Zielvorgaben für die Entwicklung der Verkehrssysteme auf einem einheitlichen raumordnerischen Ansatz. Im Folgenden wird das Vorgehen zur Kategorisierung von Verkehrsnetzen beschrieben.

Die Kategorisierung nach den RIN erfolgt in drei Schritten:

1. Festlegung/Ermittlung der relevanten Zentralen Orte
2. Erstellen von Luftlinienverbindungen zwischen benachbarten Zentralen Orten für die einzelnen Verbindungsfunktionsstufen
3. Umlegen der Luftlinienverbindungen auf das Verkehrsnetz
 - o Straßennetz
 - o Schienennetz und straßengebundener ÖPNV
 - o Radverkehrsnetz

4.1 Relevante Zentrale Orte

Städte und Gemeinden werden nach ihrer raumordnerischen Bedeutung in zentrale Orte unterschiedlicher Stufe und in Städte und Gemeinden ohne zentralörtliche Aufgaben gegliedert. Zentrale Orte sind Städte und Gemeinden, die über den Bedarf ihrer Wohnbevölkerung hinaus Versorgungsfunktionen für die Bevölkerung im Versorgungsbereich wahrnehmen sollen. Sie sind bevorzugte Standorte für öffentliche und private Dienstleistungseinrichtungen und Wirtschafts-, Arbeitsplatz- und Ausbildungsstandorte.

Je nach Bedeutung der zentralen Versorgungsfunktionen und der Größe des Versorgungsbereiches/Ausstrahlungsbereiches unterscheiden die RIN Zentren verschiedener Stufen:

- **Metropolregionen** verfügen über internationale bzw. nationale Ausstrahlung
- **Oberzentren** dienen als Verwaltungs-, Versorgungs-, Kultur- und Wirtschaftszentren für die höhere spezialisierte Versorgung
- **Mittelzentren** dienen als Zentren zur Deckung des gehobenen Bedarfs bzw. des selteneren spezialisierten Bedarfs und als Schwerpunkte für Gewerbe, Industrie und Dienstleistungen
- **Grundzentren** dienen als Zentren der Grundversorgung der Deckung des täglichen Bedarfs für den jeweiligen Nahbereich

Alle übrigen Gemeinden werden zur Ermittlung der Bedeutung von Verbindungen als Gemeinden (G) ohne zentralörtliche Funktion eingestuft.

In der folgenden Abb. 22 sind die zentralen Orte des Landkreises sowie das vorhandene klassifizierte Straßennetz dargestellt. Im Landkreis Cloppenburg übernimmt die Stadt Lönningen die Funktion eines Grundzentrums mit mittelzentraler Teilfunktion.

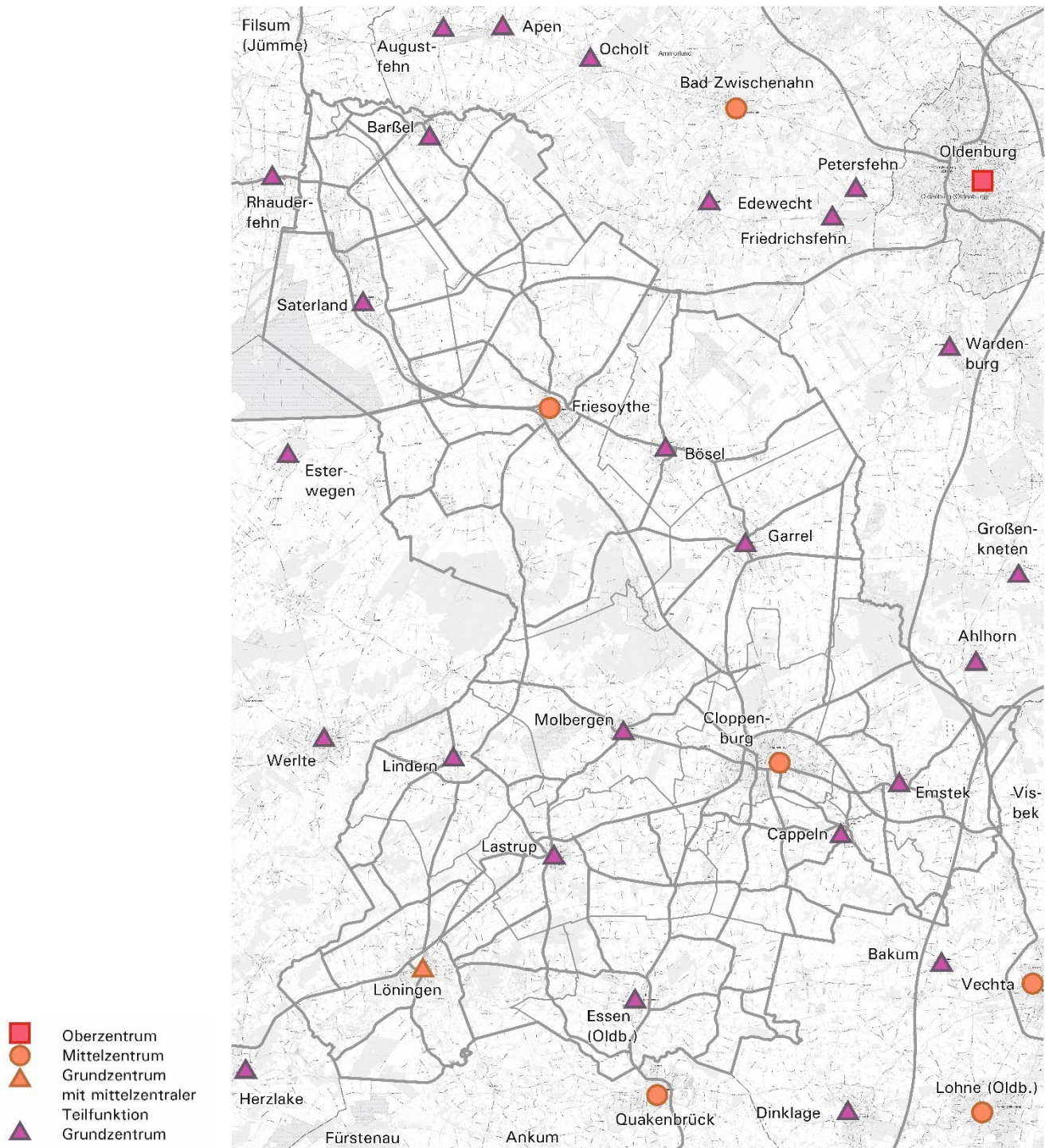


Abb. 22 Zentrale Orte als Grundlage für die Kategorisierung nach RIN

4.2 Verbindungsfunktionsstufen

Zur Festlegung der Verbindungsbedeutung werden Verbindungsfunktionsstufen definiert. Diese insgesamt sechs Verbindungsfunktionsstufen gelten für alle Verkehrssysteme, soweit sie für das jeweils betrachtete Verkehrssystem relevant sind. Die Verbindungsbedeutung ergibt sich aus der Bedeutung der Zentralen Orte, die miteinander verbunden werden. Unterschieden werden Verbindungen, die der Versorgungsfunktion eines Zentrums dienen, und Verbindungen, die den Austausch zwischen den Zentren ermöglichen. In der vorliegenden Untersuchung werden die folgenden drei Stufen vorrangig betrachtet.

- Stufe 1 (großräumig): Verbindung zwischen Oberzentren sowie Anbindung von Oberzentren an Metropolregionen (Stufe 0)
- Stufe 2 (überregional): Verbindung zwischen Mittelzentren und Anbindung von Mittelzentren an die Orte höherer Zentralität
- Stufe 3 (regional): Verbindung zwischen Grundzentren und Anbindung von Grundzentren an die Orte höherer Zentralität

Für jede Verbindungsfunktionsstufe lassen sich die Verbindungen zwischen den Zentren in Luftliniennetzen darstellen. Die grafischen Darstellungen bleiben zur Übersichtlichkeit auf die jeweils benachbarten Zentren beschränkt. Bei der Aufstellung der Luftliniennetze werden zunächst die Verbindungen von einem Zentrum einer Stufe zu seinem nächst und übernächst benachbarten Zentrum der gleichen Stufe betrachtet (Austauschfunktion). Als benachbart gelten dabei zentrale Orte, die mit ihren Versorgungsbereichen aneinander angrenzen. Übernächst benachbart sind diejenigen zentralen Orte, die einen gemeinsamen dazwischen liegenden benachbarten zentralen Ort aufweisen. Im Rahmen der vorliegenden Untersuchung wurden die zentralen Orte aus den Nachbarlandkreisen als nächste Orte in die Betrachtung mit einbezogen. Als übernächste Orte wurden nur die zentralen Orte des Landkreises betrachtet.

Bei der Festlegung einer Verbindungsfunktionsstufe kann die Stärke der Verkehrsbeziehung zwischen zwei Zentren von Einfluss sein. Stark ausgeprägte verkehrliche Verflechtungen oder ein hoher Anteil an Transitverkehr können dafürsprechen, die sich aus der Raumordnung ergebende Verbindungsfunktionsstufe um eine Stufe aufzuwerten. Schwach ausgeprägte verkehrliche Verflechtungen oder ein bestehendes bzw. geplantes gutes Angebot anderer Verkehrssysteme können Gründe darstellen, die Verbindung um eine Stufe abzuwerten.

Durch die Verbindung benachbarter Zentraler Orte gleicher Zentralität ergibt sich für jede Verbindungsfunktionsstufe ein sogenanntes Dreiecksnetz. Die Dreiecksnetze der zwischengemeindlichen Verbindungen für die Verbindungsfunktionsstufen 2 und 3 sind in Abb. 23 bis Abb. 25 dargestellt.

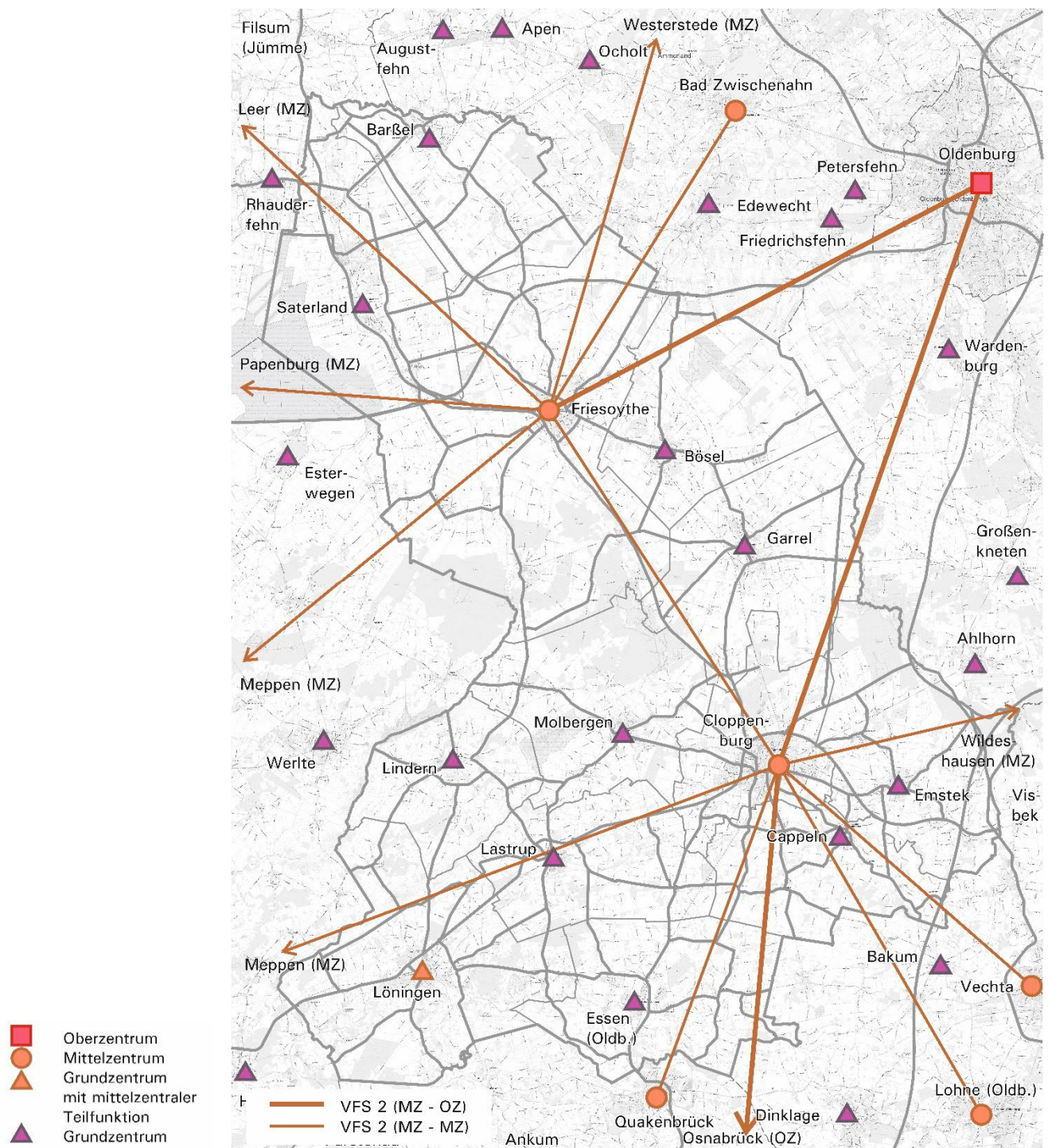


Abb. 23 Dreiecksnetze der zwischengemeindlichen Verbindungen für die Verbindungsfunktionsstufen 2

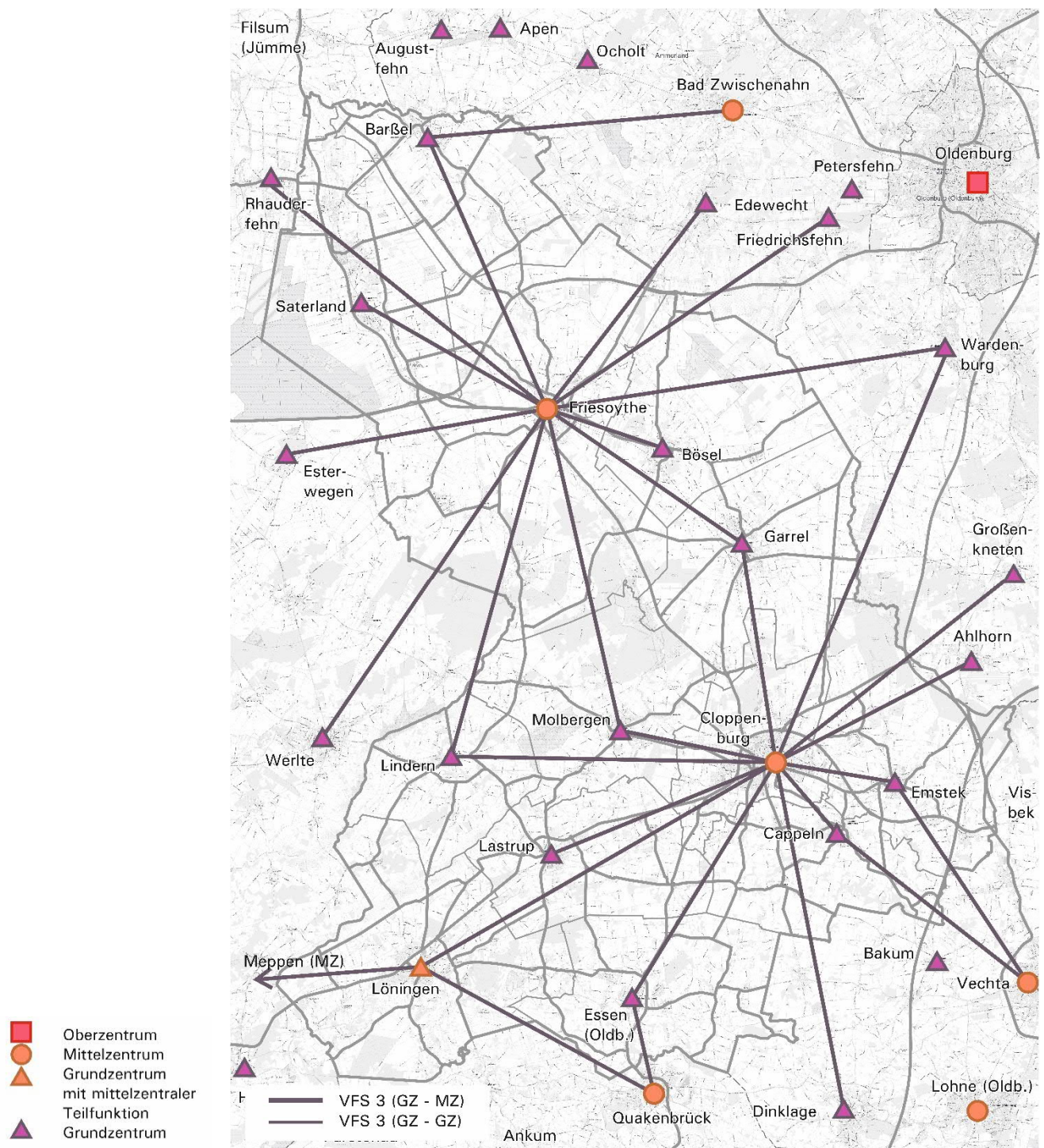


Abb. 24 Dreiecksnetze der zwischengemeindlichen Verbindungen für die Verbindungsfunktionsstufen 3 (GZ-MZ)

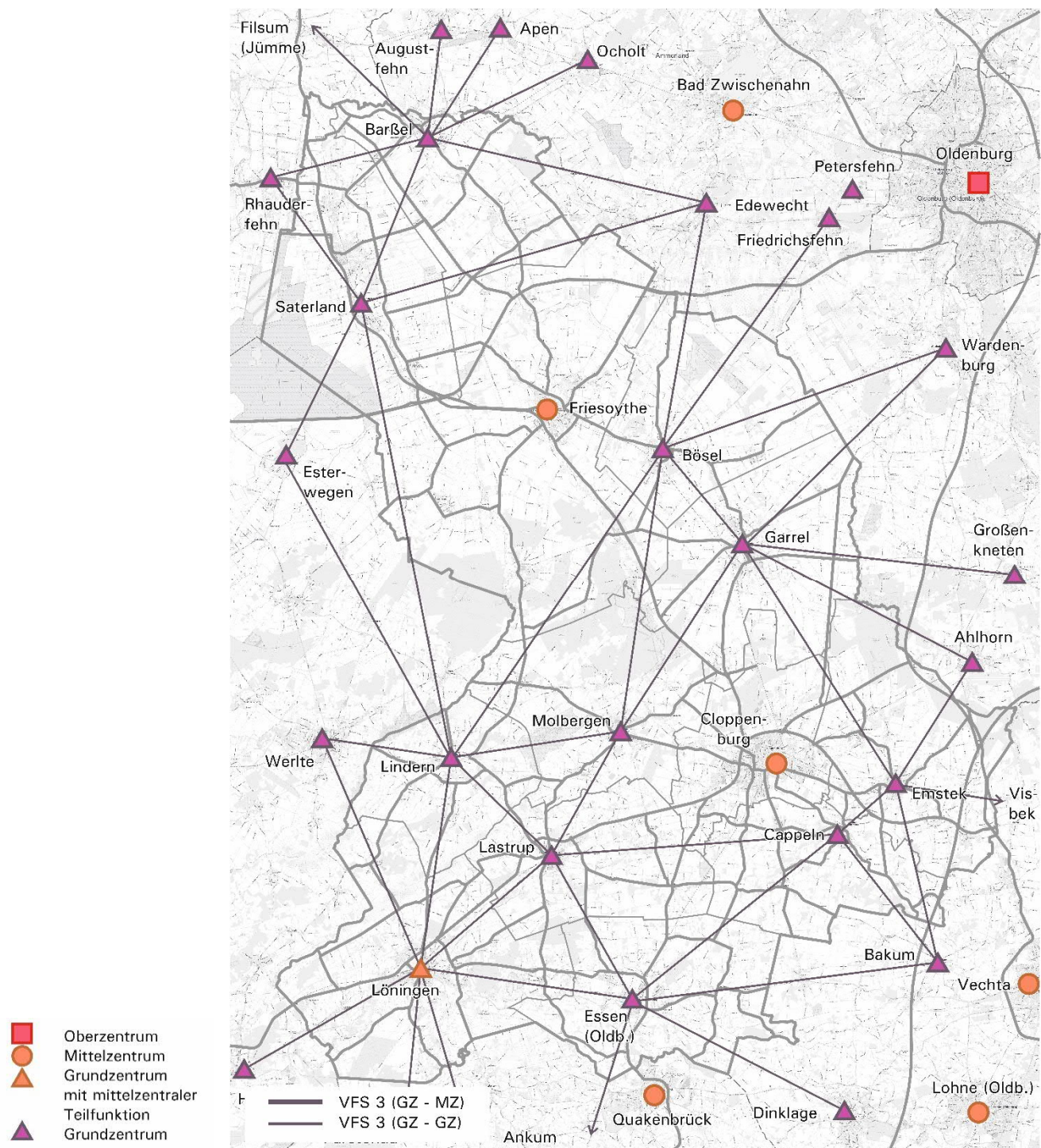


Abb. 25 Dreiecksnetze der zwischengemeindlichen Verbindungen für die Verbindungsfunktionsstufen 3 (GZ-GZ)

4.3 Kategorien der Verkehrswege

Kategorien der Verkehrswege für den Kfz-Verkehr

Die Kategoriengruppe AS (Autobahnen) umfasst anbaufreie, zweibahnige Straßen mit planfreien und teilplanfreien Knotenpunkten außerhalb, im Vorfeld und innerhalb bebauter Gebiete, die ausschließlich vom schnellen Kraftfahrzeugverkehr benutzt werden dürfen. Eine Zufahrt ist nur über spezielle Anschlussstellen möglich.

Die Kategoriengruppe LS (Landstraßen) umfasst anbaufreie, einbahnige Straßen außerhalb bebauter Gebiete. Dazu zählen auch kurze zweibahnige Abschnitte im Zuge ansonsten einbahniger Straßen. Die Verknüpfung mit Straßen der gleichen Kategoriengruppe erfolgt im Allgemeinen durch plangleiche oder planfreie Knotenpunkte. Die Straßen sind überwiegend für den Allgemeinen Verkehr bestimmt. Hinsichtlich der straßenrechtlichen Widmung kann es sich um Bundes-, Landes- bzw. Kreis- oder Gemeindestraßen handeln. Die Straßen übernehmen im Wesentlichen Verbindungsfunktion und nur bei einzelnen unmittelbar an die Straße angrenzenden Gebäuden in geringem Maße auch Erschließungsfunktion. Bei häufigen Zufahrten infolge einer längeren straßenseitigen Bebauung kann es zweckmäßig sein, den Abschnitt der Kategoriengruppe VS zuzuordnen.

Die Kategoriengruppe VS (anbaufreie Hauptverkehrsstraßen) umfasst anbaufreie Straßen im Vorfeld oder innerhalb bebauter Gebiete. Diese Straßen übernehmen im Wesentlichen Verbindungsfunktionen (Verbindungsstraßen). Hinsichtlich der straßenrechtlichen Widmung kann es sich um Bundes-, Landes- bzw. Kreis- oder Gemeindestraßen handeln.

Kategoriengruppe		Autobahnen	Landstraßen	anbaufreie Hauptverkehrsstraßen	angebaute Hauptverkehrsstraßen	Erschließungsstraßen
		AS	LS	VS	HS	ES
kontinental	0	AS 0		–	–	–
großräumig	I	AS I	LS I		–	–
überregional	II	AS II	LS II	VS II		–
regional	III	–	LS III	VS III	HS III	
nahräumig	IV	–	LS IV	–	HS IV	ES IV
kleinräumig	V	–	LS V	–	–	ES V

AS I	vorkommend, Bezeichnung der Kategorie
	problematisch aufgrund von Konflikten aus Funktionsüberlagerungen
–	nicht vorkommend oder nicht vertretbar

Abb. 26 Verknüpfungsmatrix zur Ableitung der Verkehrswegekategorien für den Kfz-Verkehr (RIN 2008)

Die Kategoriengruppe HS (angebaute Hauptverkehrsstraßen) umfasst angebaute Straßen innerhalb bebauter Gebiete, die im Wesentlichen der Verbindung dienen bzw. den Verkehr aus Erschließungsstraßen sammeln. Sie übernehmen in der Regel auch die Linien des öffentlichen Personenverkehrs. Hinsichtlich der straßenrechtlichen Widmung kann es sich um Bundes-, Landes- bzw. Kreis- oder Gemeindestraßen handeln.

Die Kategoriengruppe ES (Erschließungsstraßen) umfasst angebaute Straßen innerhalb bebauter Gebiete, die im Wesentlichen der unmittelbaren

Erschließung der angrenzenden bebauten Grundstücke oder dem Aufenthalt dienen. Darüber hinaus übernehmen die Straßen die Anbindung (flächenhafte Erschließung) der durch Wohnen, Arbeiten und Versorgung geprägten Ortsteile. Hinsichtlich der straßenrechtlichen Widmung handelt sich in der Regel um Gemeindestraßen.

Kategorien der Verkehrswege für den öffentlichen Personenverkehr

Die Kategoriengruppe FB (Fernverkehrsbahn) umfasst in erster Linie die Fahrplanangebote im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV). Der Betrieb wird auf unabhängigen Bahnkörper artrein oder im Mischbetrieb mit dem Schienenpersonennahverkehr und Schienengüterverkehr durchgeführt. Die Kategoriengruppe FB wird in der Regel in die Zentren der Städte geführt.

Die Kategoriengruppe NB (Nahverkehrsbahn) umfasst die Fahrplanangebote im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) außerhalb bebauter Gebiete. Der Betrieb wird auf unabhängigem Bahnkörper in der Regel im Mischbetrieb mit dem Schienenpersonenfernverkehr und Schienengüterverkehr durchgeführt. Zur Kategoriengruppe NB zählen auch die S-Bahnen, Stadtbahnen und U-Bahnen außerhalb bebauter Gebiete.

Die Kategoriengruppe TB (Tram/Bus) umfasst die Fahrplanangebote von Straßenbahnen und Stadtbahnen auf straßenbündigem Fahrweg sowie der Buslinien innerhalb bebauter Gebiete.

Kategoriengruppe Verbindungs- funktionsstufe		Fernverkehr	Nahverkehr				
			unabhängiger Fahrweg		besonderer Fahrweg	straßenbündiger Fahrweg	
			außerhalb bebauter Gebiete	innerhalb bebauter Gebiete (einschließlich Übergangsbereiche)			außerhalb bebauter Gebiete
			FB	NB	UB	SB	TB
kontinental	0	FB 0					
großräumig	I	FB I	NB I				
überregional	II		NB II	UB II	SB II	TB II	RB II
regional	III		NB III	UB III	SB III	TB III	RB III
nah-/kleinräumig	IV/V				SB IV	TB IV	RB IV

Abb. 27 Verknüpfungsmatrix zur Ableitung der Verkehrswegekategorien für den öffentlichen Personenverkehr (RIN 2008)

Kategorien der Verkehrswege für den Radverkehr

Die Kategoriengruppe AR umfasst Verkehrswege für den Radverkehr außerhalb bebauter Gebiete. Sie verlaufen auf den Fahrbahnen der Straßen oder entlang der Straßen oder auf selbständig geführten Wegen.

Kategoriengruppe		außerhalb bebauter Gebiete	innerhalb bebauter Gebiete
Verbindungsfunktionsstufe		AR	IR
überregional	II	AR II	IR II
regional	III	AR III	IR III
nahräumig	IV	AR IV	IR IV
kleinräumig	V	–	IR V

Abb. 28 Verknüpfungsmatrix zur Ableitung von Verkehrswegekategorien für den Radverkehr (RIN 2008)

Die Kategoriengruppe IR umfasst Verkehrswege für den Radverkehr innerhalb bebauter Gebiete. Sie verlaufen auf den Fahrbahnen der Straßen oder

entlang der Straßen bzw. auf selbständig geführten Wegen. Es handelt sich vorrangig um nah- und kleinräumige Verbindungen. Sie enthalten aber auch die Netzabschnitte von (über)regionalen Verbindungen innerhalb bebauter Gebiete.

4.4 Bewertung der Angebotsqualität

Relevante Kriterien zur Beschreibung der verbindungsbezogenen Angebotsqualität sind Zeitaufwand, Direktheit, Sicherheit, Kosten, Zuverlässigkeit und Komfort sowie beim öffentlichen Personenverkehr die zeitliche Verfügbarkeit und beim nichtmotorisierten Verkehr der Kraftaufwand. Obwohl die Einbeziehung aller Kriterien im Planungsprozess wünschenswert ist, werden im Folgenden nur die in der Abb. 29 dargestellten Kriterien und die zugehörigen Kenngrößen verwendet.

Kriterium	Kenngröße
Zeitaufwand	<ul style="list-style-type: none"> – Luftliniengeschwindigkeit – Reisezeitverhältnis
Direktheit	<ul style="list-style-type: none"> – Umwegfaktor – Umsteigehäufigkeit

Abb. 29 Kriterien und Kenngrößen zur Beschreibung der verbindungsbezogenen Angebotsqualität (RIN 2008)

Das aus Nutzersicht entscheidende Kriterium zur Beschreibung der verbindungsbezogenen Angebotsqualität ist der Zeitaufwand. Die beim Kriterium Zeitaufwand zugrunde gelegte Kenngröße Luftliniengeschwindigkeit trägt dem Umstand Rechnung, dass im bestehenden Netz erhebliche Entfernungsunterschiede zwischen den zentralen Orten anzutreffen sind. Diese machen eine Transformation der Erreichbarkeitszielgrößen in Geschwindigkeiten erforderlich (vgl. Abb. 30). Die ausgewiesenen Qualitätsstufen basieren zwar auf den in Abb. 30 genannten Zielgrößen für die Erreichbarkeit zentraler Orte, letztere stellen jedoch keine eigenständige Kenngröße für die Beschreibung der Verbindungsqualität dar.

Beim direkten Vergleich zwischen dem Pkw-Verkehr und dem öffentlichen Personenverkehr kann für das Kriterium Zeitaufwand zusätzlich die Kenngröße Reisezeitverhältnis einbezogen werden.

Das Kriterium Direktheit soll nur ergänzend herangezogen werden, wenn sich beim Kriterium Zeitaufwand eine schlechte Einstufung ergeben hat. Die dem Kriterium zugeordneten Kenngrößen Umwegfaktor bzw. Umsteigehäufigkeit können dann die Gründe für eine solche Einstufung der Luftliniengeschwindigkeit erklären.

Die Einbeziehung eines Kriteriums Sicherheit ist wünschenswert, jedoch fehlen hierfür bisher hinreichend belastbare Grundlagen über das Sicherheitsniveau verschiedener Netzelemente.

zentraler Ort	Reisezeit in Minuten zum nächsten Nachbarn	
	mit dem Pkw	im öffentlichen Personenverkehr
Grundzentren	≤ 25	≤ 40
Mittelzentren	≤ 45	≤ 65
Oberzentren	≤ 120	≤ 150
Metropolregionen	≤ 180	≤ 180

Abb. 30 Zielgrößen für die Erreichbarkeit zentraler Orte von benachbarten zentralen Orten gleicher Zentralitätsstufe (RIN 2008)

SAQ	Beschreibung
A	sehr gute Qualität
B	gute Qualität
C	befriedigende Qualität
D	ausreichende Qualität
E	mangelhafte Qualität
F	unzureichende Qualität

Abb. 31 Stufen der Angebotsqualität (SAQ) (RIN 2008)

Ein Verkehrsteilnehmer wählt für eine Ortsveränderung eine Route, die ihm günstig erscheint, und - soweit es ihm sein Zeitbudget erlaubt - auch einen subjektiv geeigneten Abfahrzeitpunkt, das heißt er sucht eine Verbindung. Kennt man den Verlauf einer Route zwischen zwei Punkten im Netz, dann lassen sich Kenngrößen berechnen, die das Kriterium Zeitaufwand der Verbindung beschreiben.

Bei der Beschreibung des Zeitaufwandes sind die Besonderheiten des Individualverkehrs und des öffentlichen Verkehrs zu berücksichtigen. Für die Ermittlung des Zeitaufwandes im öffentlichen Personenverkehr werden die im Fahrplan niedergelegten Fahrtzeiten einschließlich erforderlicher Umsteigewartezeiten verwendet. Im Pkw-Verkehr kann der Zeitaufwand aufgrund individueller Fahrweisen und wechselnder Verkehrslagen sehr stark schwanken. Bei der Einstufung der Kenngrößen in Qualitätsstufen sind für beide Fragestellungen unterschiedliche Anspruchsniveaus zweckmäßig. Der Zeitaufwand wird durch die aus der Reisezeit abgeleiteten Kenngrößen Luftliniengeschwindigkeit und Reisezeitverhältnis quantifiziert.

Die Reisezeit umfasst den Zeitaufwand für eine Ortsveränderung von der Startadresse bis zur Zieladresse. Sie setzt sich damit aus den folgenden Komponenten zusammen:

- Zugangszeit: Gehzeit von der Startadresse bis zum Einstiegspunkt in den Pkw oder in das OV-Fahrzeug.
- Wartezeit: Wartezeit an der Starthaltestelle im OV.
- Beförderungszeit: Zeitaufwand für die Fahrt vom Einstieg in das Fahrzeug bis zum Ausstieg aus dem Fahrzeug. Die Beförderungszeit umfasst im öffentlichen Personenverkehr und bei Kombinationen von Verkehrssystemen (z.B. Park + Ride) eine eventuelle Umsteigewartezeit bzw. im

- Pkw-Verkehr die erforderlichen Zwischenhalte an Knotenpunkten sowie die Parksuchzeit.
- Abgangszeit: Gehzeit vom Ausstiegspunkt aus dem Fahrzeug bis zur Zieladresse.

Die verschiedenen Zeitkomponenten können individuell stark variieren und sind in den nachfolgenden Betrachtungen nur vereinfacht berücksichtigt.

Die Luftliniengeschwindigkeit ergibt sich aus dem Quotienten von Luftlinienentfernung und Reisezeit. Sie berücksichtigt implizit die zurückgelegte Entfernung und eignet sich damit für den Vergleich des Zeitaufwandes zwischen Verbindungen unterschiedlicher Entfernung.

Im Rahmen der integrierten Netzgestaltung sollten die Angebotsqualitäten konkurrierender Verkehrssysteme anhand des Reisezeitverhältnisses verglichen werden. Im Vordergrund steht dabei der Vergleich zwischen dem Pkw-Verkehr und dem öffentlichen Personenverkehr, wobei auch Mischformen (Park + Ride) und innerhalb bebauter Gebiete auch der Radverkehr (einschließlich Bike + Ride) einbezogen werden können.

4.5 Straßennetz

Im Folgenden werden die Luftlinienverbindungen der Verbindungsfunktionsstufen 2 und 3 auf das vorhandene Straßennetz umgelegt. In den angrenzenden Bereichen wird zudem die Verbindungsfunktionsstufe 1 mitberücksichtigt (vgl. Abb. 32). Dies bildet die Grundlage für den Vorschlag zur Festlegung von Vorrang- und Vorbehaltsgebieten im Straßenverkehr (vgl. Kap. 5.5). Zudem wird auf Basis der Netzumlegung eine Einschätzung zur Widmung des Straßennetzes gegeben und die Berechnung der Reisezeiten und der Verkehrsqualitäten durchgeführt.

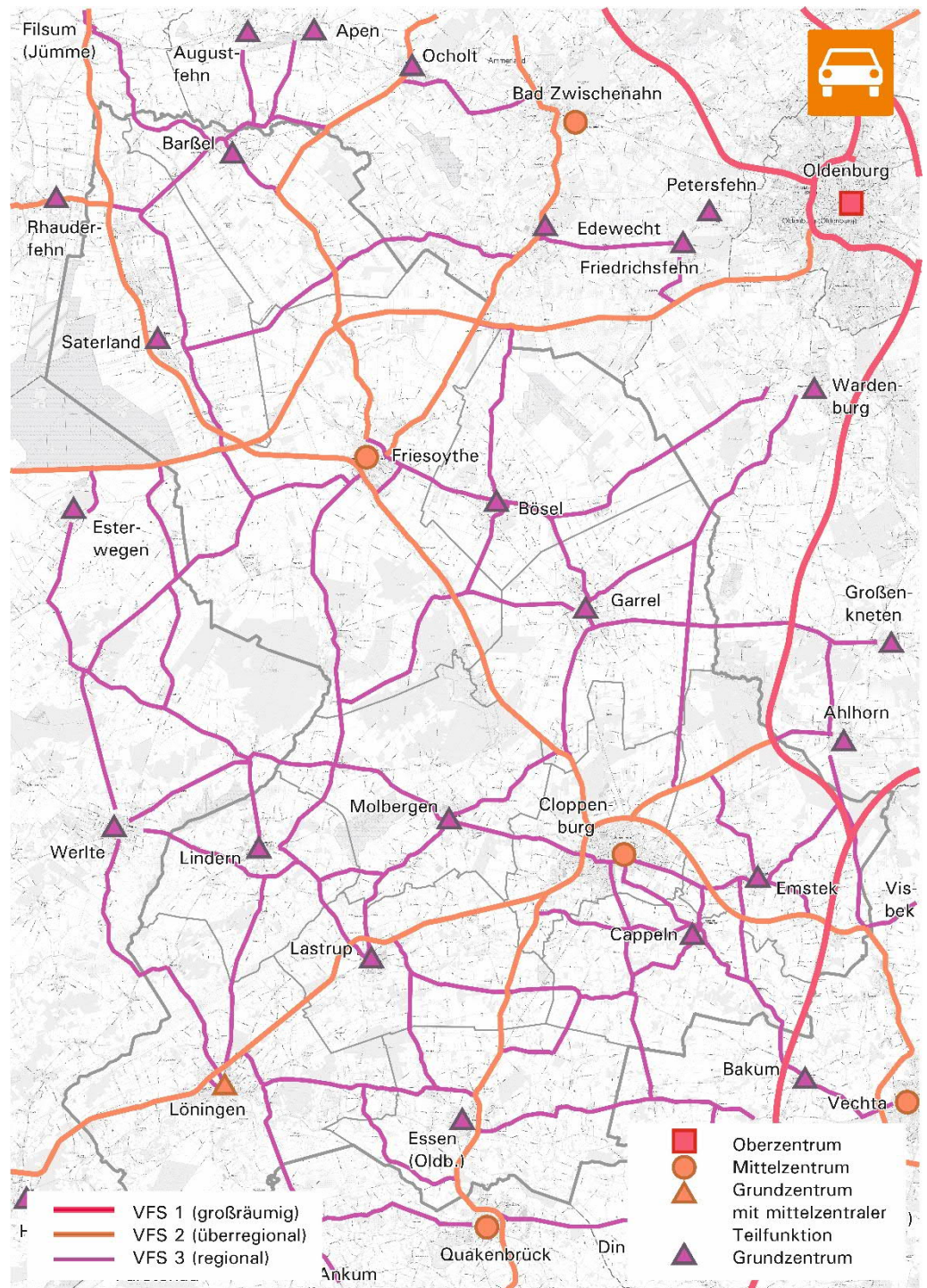


Abb. 32 Verbindungsfunktionsstufen des Straßennetzes im Kfz-Verkehr

Kriterien für die Klassifizierung

Grundlage für die Widmung einer Straße als Bundes-, Landes- oder Kreisstraße sind das Bundesfernstraßengesetz und das Niedersächsisches Straßengesetz. In beiden Gesetzen werden jedoch keine direkt fassbaren Kriterien festgelegt. Für Bundes- und Landesstraßen wird in den jeweiligen Gesetzen gefordert, dass sie „ein zusammenhängendes Verkehrsnetz bilden und einem weiträumigen Verkehr dienen oder zu dienen bestimmt sind“. Der Begriff „weiträumig“ ist entscheidend, aber nicht näher definiert. In der Praxis hat sich eine Gleichsetzung von „weiträumig“ mit „überregional“

etabliert. Dies entspricht der Verbindungsfunktionsstufe 2 und höher. Diese Interpretation stimmt entsprechend mit der Definition von Fernverkehrsrelevanz überein, die üblicherweise für die Verbindungen zwischen Metropolregionen, Oberzentren und Mittelzentren angenommen wird.

Es bietet sich daher an, Straßen mit den Verbindungsfunktionsstufen 0, 1 und 2 als Bundesfernstraßen (Bundesautobahnen und Bundesstraßen) einzustufen. Dieser Ansatz würde weitgehend zum vorhandenen Bundesstraßennetz führen, so dass dieser Ansatz praxisnah ist.

Kreisstraßen sind nach dem Landesgesetz Straßen, die überwiegend dem überörtlichen Verkehr innerhalb eines Kreises oder einer kreisfreien Stadt [...] dienen oder zu dienen bestimmt sind. Diese Definition entspricht den Begriffen „regionaler Verkehr“ und „nahräumiger Verkehr“, die nach den RIN für die Verbindungsfunktionsstufen 3 und 4 vorgesehen sind. Aus diesem Ansatz ließe sich weitgehend das vorhandene Kreisstraßennetz herleiten, so dass dieser Ansatz praxisnah ist.

Klassifizierung anhand der RIN-Kategorisierung

Ausgehend von den oben beschriebenen Kriterien wird ein Vorschlag für eine Klassifizierung anhand der RIN-Kategorisierung erstellt. Die Kriterien sind im Folgenden zusammengefasst:

- Bundesstraße: Verbindungsfunktionsstufe 1 oder 2
- Landesstraße: Verbindungsfunktionsstufe 3 mit weiträumiger Anbindung mehrerer Grundzentren an Mittel- und Oberzentren
- Kreisstraße: Verbindungsfunktionsstufe 3 ohne weiträumige Anbindung von Grundzentren an Mittel- und Oberzentren sowie Verbindungsfunktionsstufe 4 (hier nicht näher betrachtet)

Das sich ergebende klassifizierte Netz auf der Grundlage der RIN-Kategorisierung ist in Abb. 33 dargestellt.

Die Widmung des Straßennetzes entspricht weitestgehend dem Vorschlag zur Übersetzung der Verbindungsfunktionsstufen nach der RIN-Kategorisierung. Dabei gibt es Ausnahmen, in denen die Verbindungsfunktionsstufen nach den RIN eine abweichende Widmung zulassen würden. Dies betrifft eine Gemeindestraße der Stadt Lönigen, die mit regionaler Verbindungsfunktion eine Kreisstraße sein könnte, die L 63 und L 837 als Landesstraßen ohne regionale Verbindungsfunktion, die Gemeindestraßen sein könnten sowie die L 831 als Landesstraße mit überregionaler Verbindungsfunktion, die Bundesstraße sein könnte. Ein Teil des Kreisstraßennetzes ist ohne eine regionale Verbindungsfunktion, eine Aussage zur möglichen Umwidmung kann nicht getroffen werden, da die Verbindungsfunktionsstufe 4 nicht betrachtet wurde. Für die Umwidmungen der Straßen sind zudem weitere Faktoren zu beachten, die nicht Bestandteil, der vorliegenden Untersuchung sind.

Das klassifizierte Straßennetz sowie die Abschnitte mit möglichen abweichenden Widmungen sind in der folgenden Abb. 33 farblich hinterlegt dargestellt.

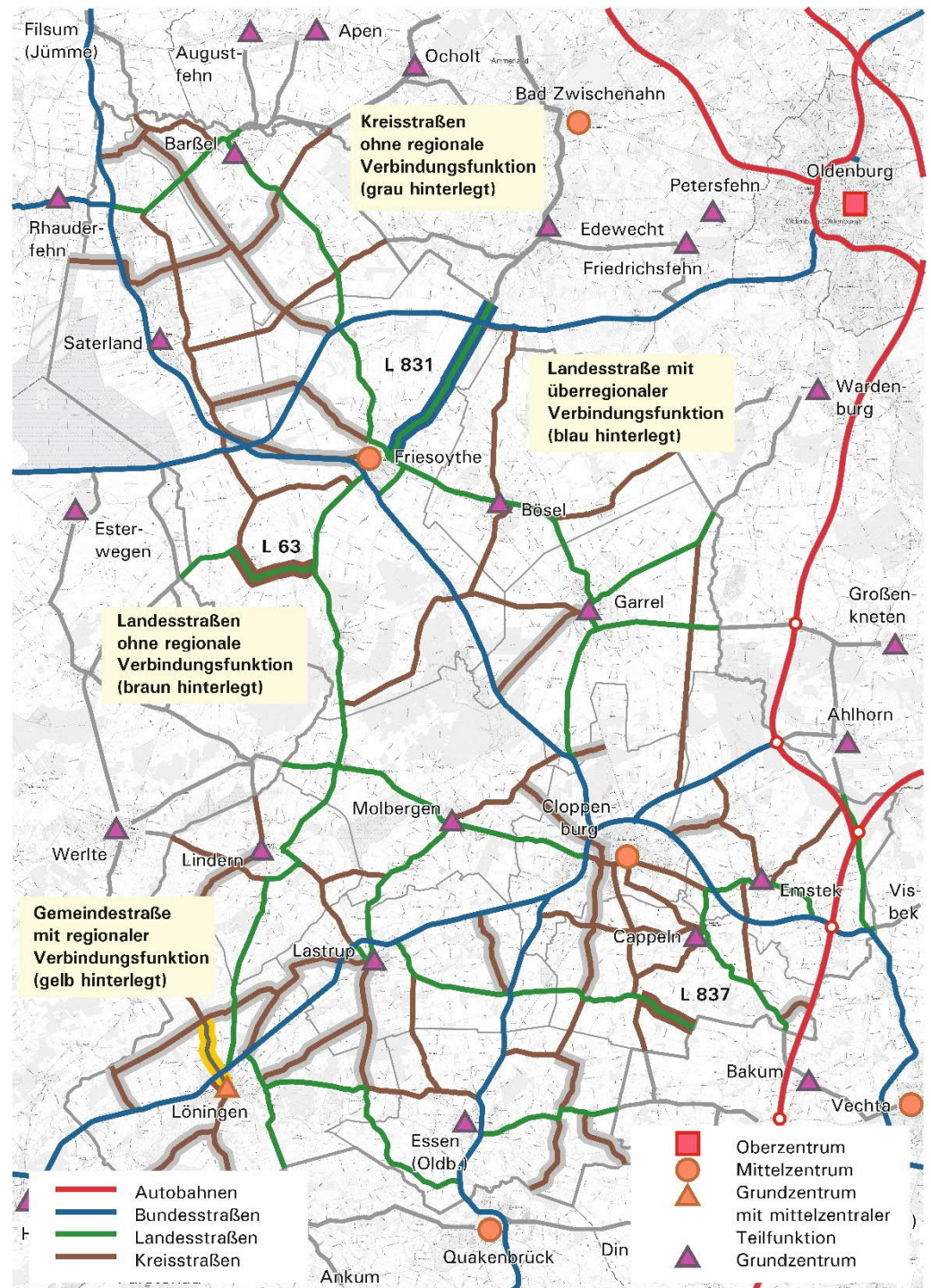


Abb. 33 Überprüfung der Widmung des Straßennetzes nach Vorschlag zur Übersetzung der Verbindungsfunktionsstufen der RIN

Überprüfung der Reisezeiten

Nach Umlegung der Luftlinienverbindungen nach RIN auf das Klassifizierte Straßennetz wurde exemplarisch für die Verbindungsfunktionsstufe 2 (MZ – MZ) die Reisezeiten ermittelt. Maßgebende Zielgröße für die Erreichbarkeit zentraler Orte von benachbarten zentralen Orten zwischen Mittelzentren liegt bei einer Reisezeit von ≤ 45 Minuten im Kfz-Verkehr (vgl. Abb. 30).

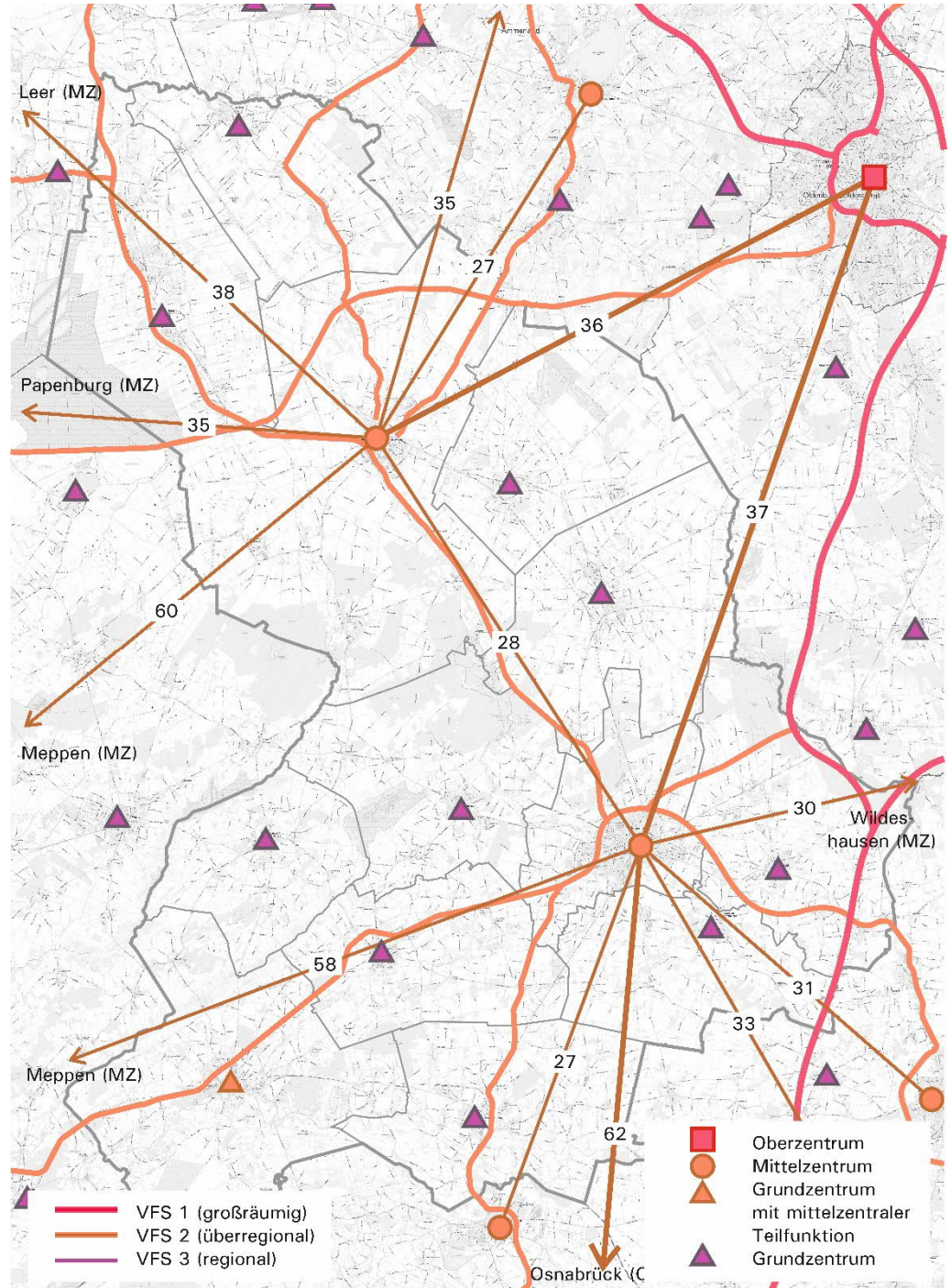


Abb. 34 Ermittlung der Reisezeiten für die Verbindungsfunktionsstufe 2

Die Zielgröße wird im Landkreis überwiegend erfüllt. Lediglich auf der Verbindung nach Meppen (Landkreis Emsland) als nächstes Mittelzentrum liegen die Reisezeiten über der Zielgröße, wobei mit der Stadt Lönigen als

Grundzentrum mit mittelzentrale Teilfunktion die Zielgröße erreicht werden kann. Die folgende Abb. 34 zeigt die Verbindungen und Reisezeiten der Mittelzentren Cloppenburg und Friesoythe zu den nächsten Mittelzentren.

Qualitätsstufen der Luftliniengeschwindigkeit

Aus dem Quotienten von Luftlinienentfernung (km) und Reisezeit (h) ergibt sich die Luftliniengeschwindigkeit. Aus den Kenngrößen Luftliniengeschwindigkeit und Luftlinienentfernung kann entsprechend dem Anhang A 2.2 der RIN (Bild 15; vgl. Abb. 35) die Qualitätsstufe abgelesen werden.

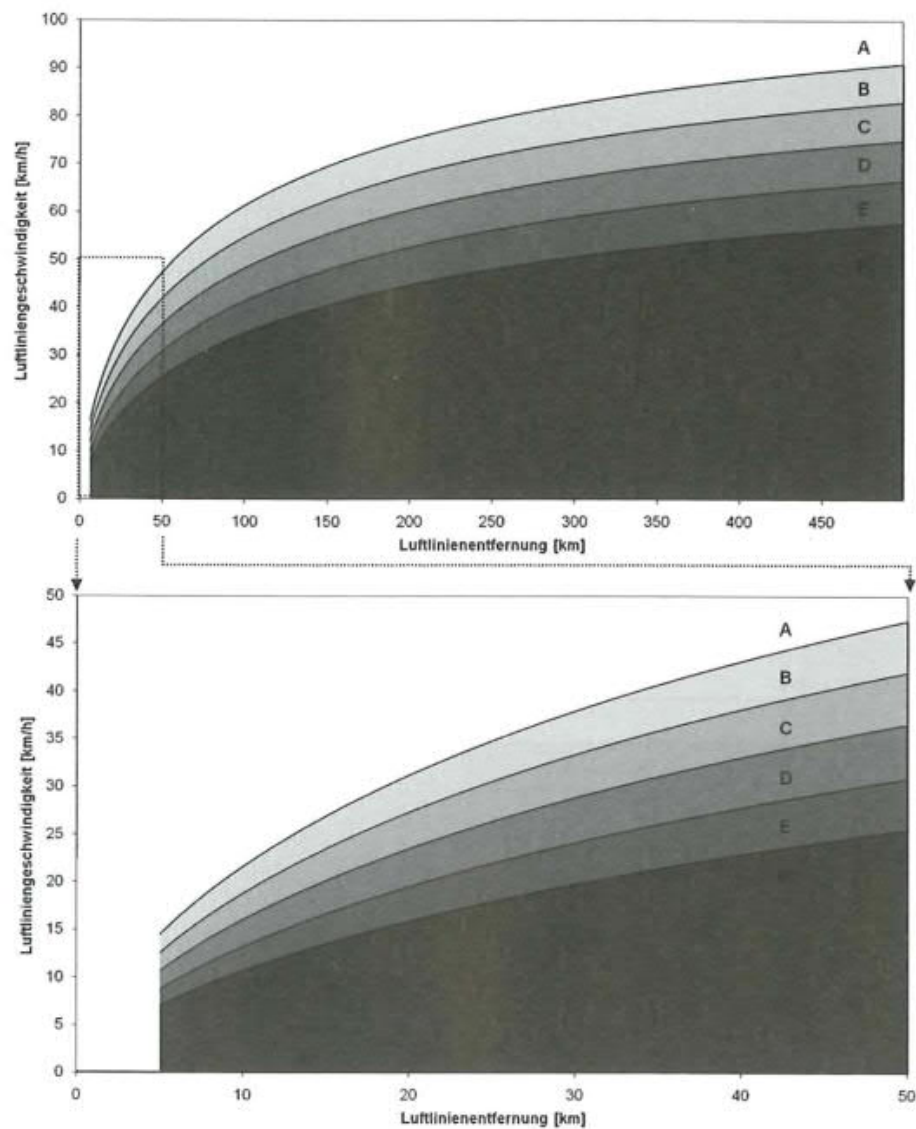


Abb. 35 Qualitätsstufen für die Luftliniengeschwindigkeit im Pkw-Verkehr (Quelle: RIN; Bild 15)

In Abb. 36 sind die Angebotsqualitäten im Kfz-Verkehr dargestellt. Der Berechnung wurden folgende Luftlinienentfernungen zu Grunde gelegt:

Entfernung Friesoythe:

- Westerstede 28 km
- Bad Zwischenahn 20 km
- Oldenburg 28 km
- Cloppenburg 24 km
- Meppen 53 km
- Papenburg 31 km
- Leer 35 km

Entfernung Cloppenburg:

- Oldenburg 37 km
- Wildeshausen 27 km
- Vechta 22 km
- Lohne 24 km
- Osnabrück 64 km
- Quakenbrück 21 km
- Meppen 54 km
- Friesoythe 24 km

Die Ergebnisse zeigen für die Mittelzentren Cloppenburg und Friesoythe für alle Verbindungen eine sehr gute Qualität. Dies gilt auch für die Verbindungen zum nächstgelegenen Mittelzentrum Meppen (Landkreis Emsland und zum Oberzentrum Oldenburg.

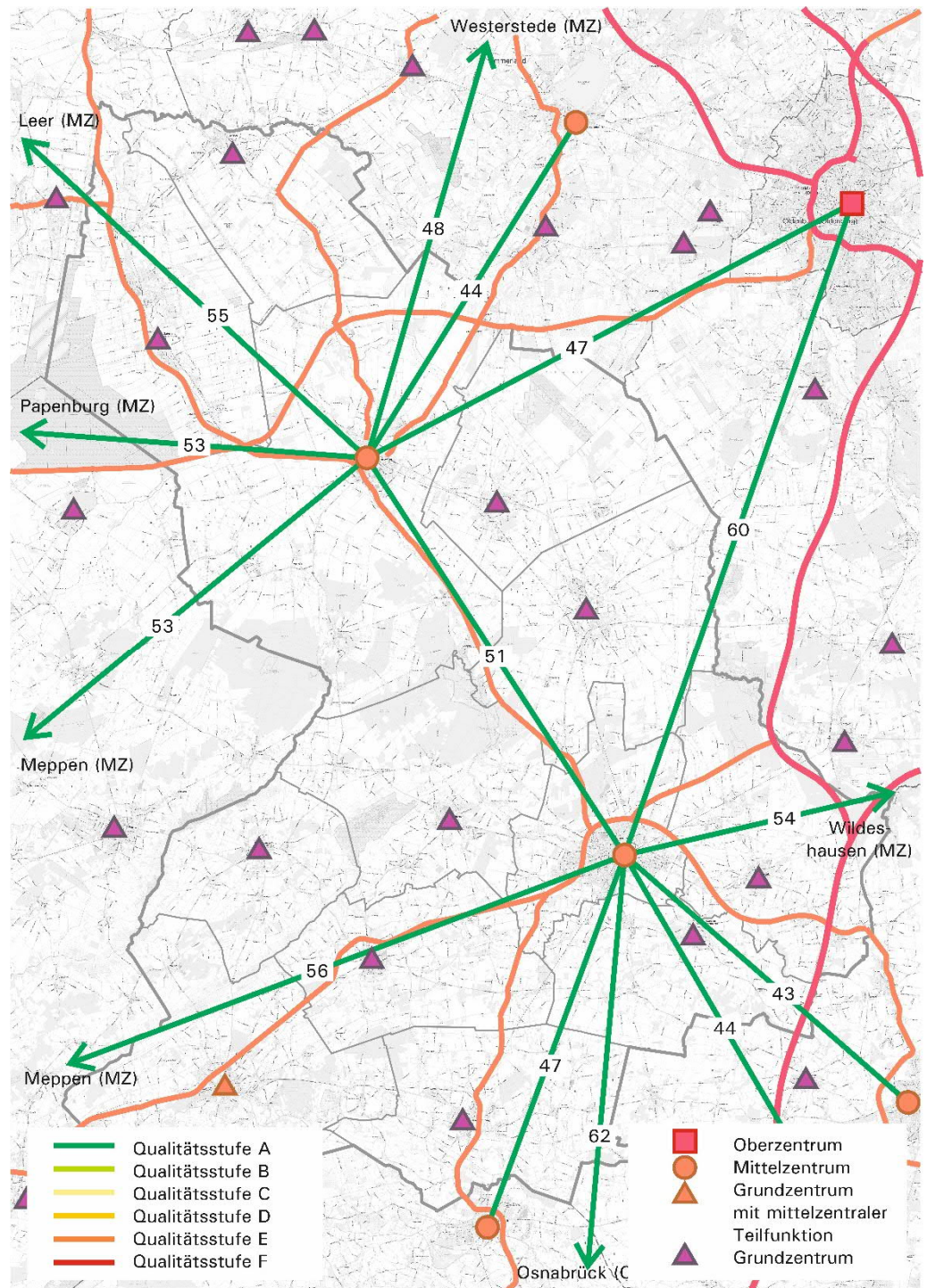


Abb. 36 Qualitätsstufen der Luftliniengeschwindigkeit im Kfz-Verkehr

4.6 Schienenverkehr/ Straßengebundener ÖPNV

Für den Schienenverkehr und den straßengebundenen ÖPNV wurden analog zum Kfz-Verkehr die Luftlinienverbindungen nach RIN auf das vorhandene Verkehrsnetz umgelegt. Dabei wurde der Fokus auf die überregionalen Verbindungen (VFS 2) gelegt (vgl. Abb. 37). Dies betrifft die Verbindungen von Cloppenburg über Friesoythe nach Oldenburg und Richtung der Landkreise Leer und Ammerland im straßengebundenen ÖPNV. Im Schienenverkehr ist

für den Landkreis Cloppenburg vor allem die Bahnstrecke zwischen Osnabrück und Oldenburg relevant.

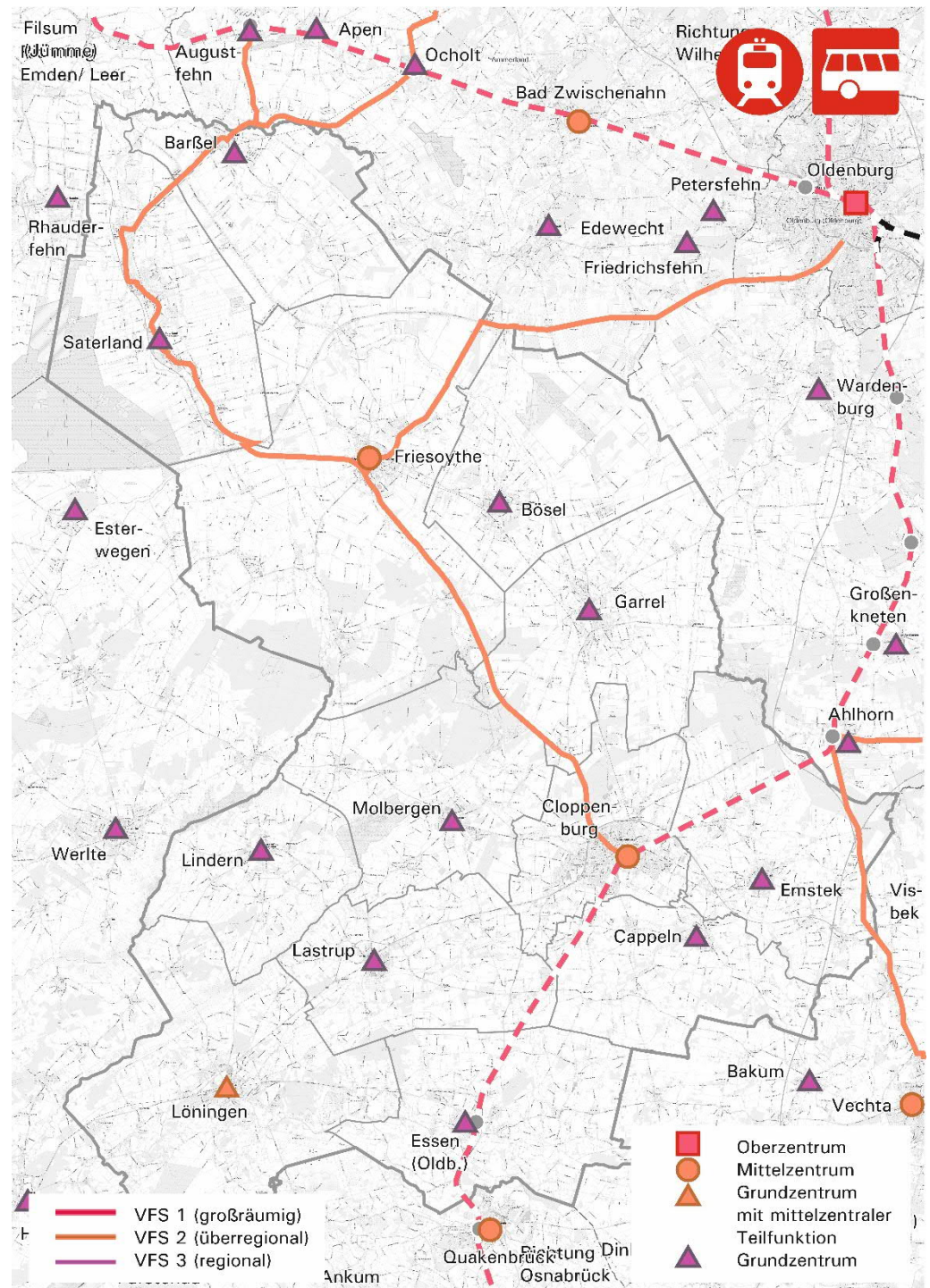


Abb. 37 Verbindungsfunktionsstufen (VFS 2) für den Schienenverkehr/straßengebundenen ÖPNV

Überprüfung der Reisezeiten

Die maßgebende Zielgröße für die Erreichbarkeit zentraler Orte von benachbarten zentralen Orten zwischen Mittelzentren liegt bei einer Reisezeit von ≤ 65 Minuten für überregionale Verbindungen (VFS 2) im ÖV (vgl. Abb. 38). Die Zielgröße wird im Landkreis nur teilweise erfüllt. Vor allem die

Verbindungen in die Landkreise Emsland, Leer und Ammerland wird die Zielgröße zum Teil deutlich überschritten.

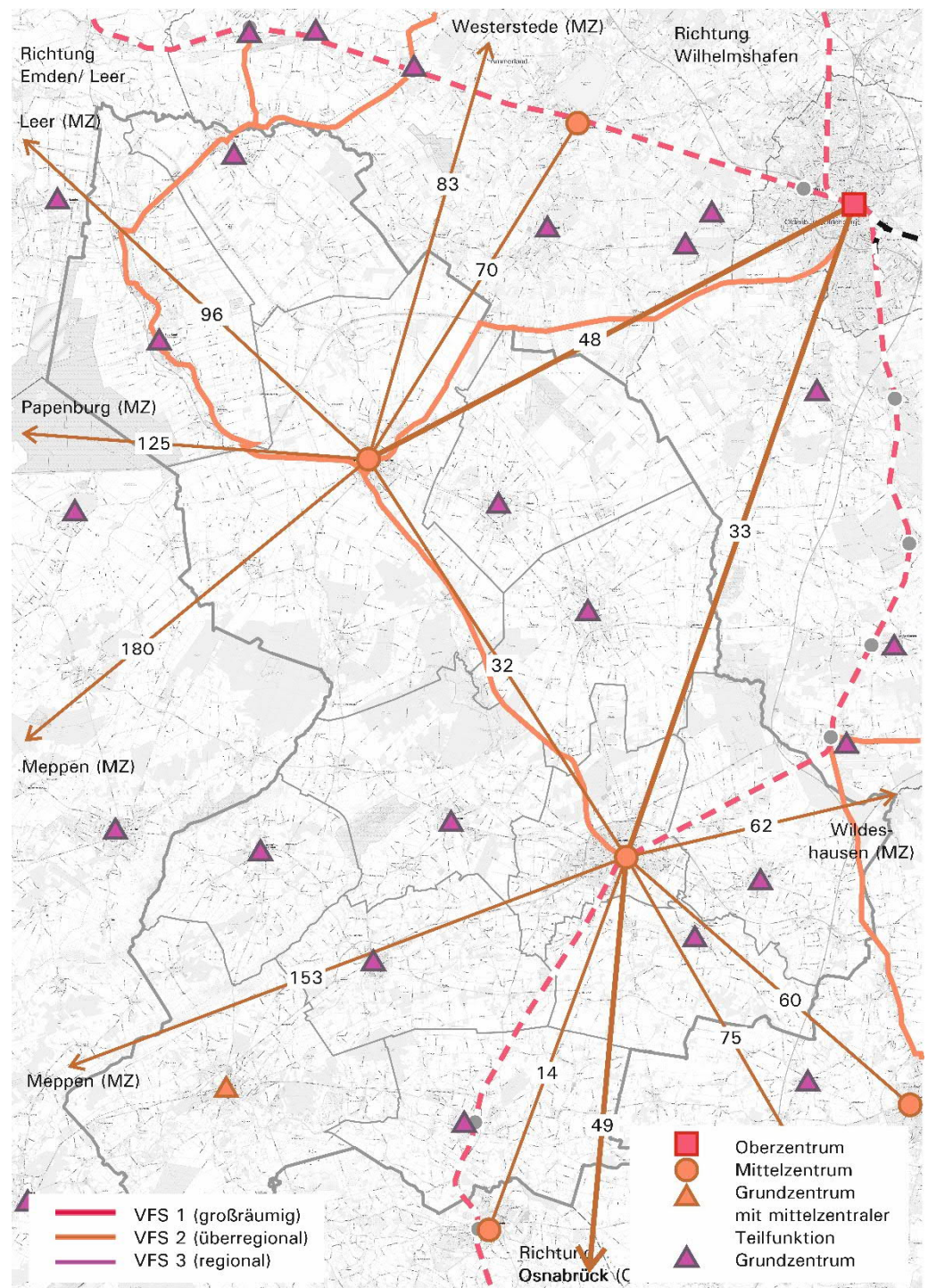


Abb. 38 Ermittlung der Reisezeiten für die Verbindungsfunktionsstufe 2

Qualitätsstufen der Luftliniengeschwindigkeit

Aus dem Quotienten von Luftlinienentfernung (km, vgl. Kap. 4.5) und Reisezeit (h) ergibt sich die Luftliniengeschwindigkeit. Aus den Kenngrößen Luftliniengeschwindigkeit und Luftlinienentfernung kann entsprechend dem Anhang A 2.2 der RIN (Bild 16; vgl. Abb. 39) die Qualitätsstufe abgelesen werden.

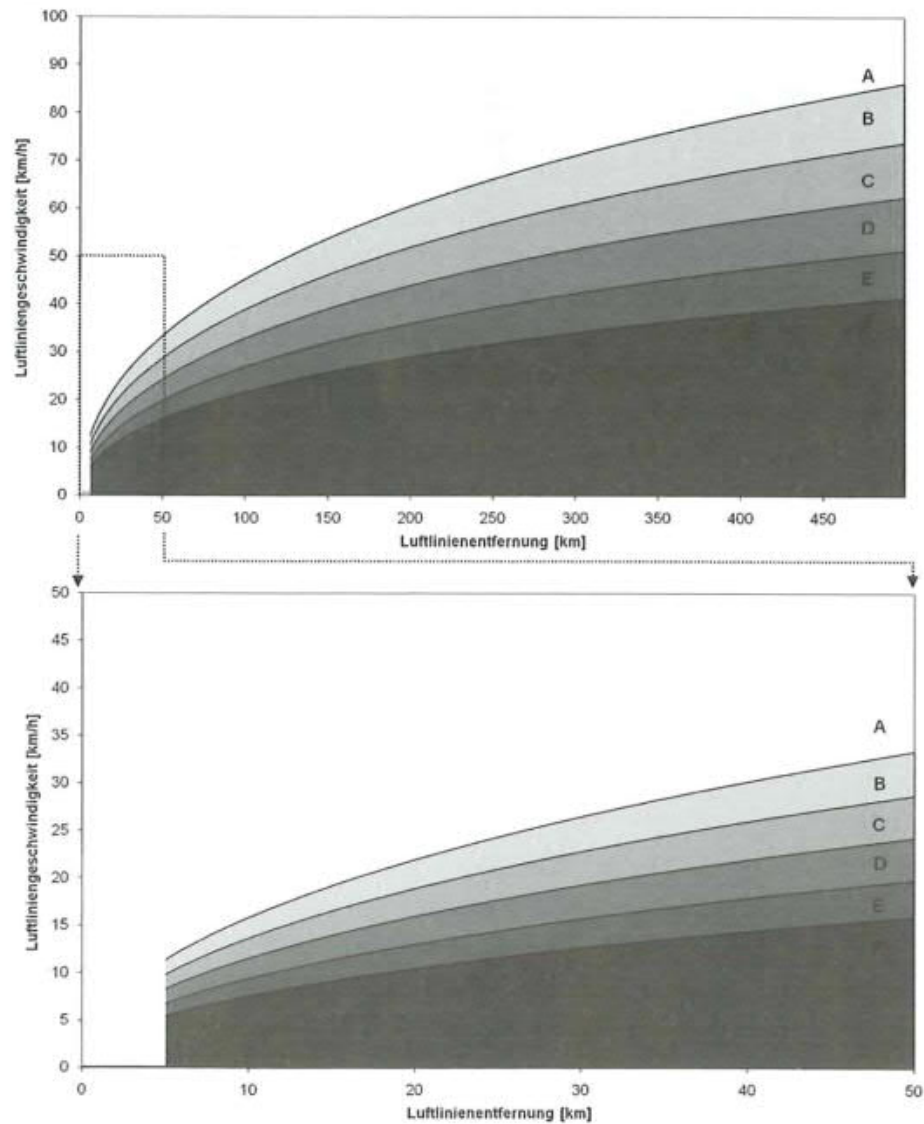


Abb. 39 Qualitätsstufen für die Luftliniengeschwindigkeit im ÖV (Quelle: RIN; Bild 16)

In Abb. 40 sind die Angebotsqualitäten im Schienenverkehr und straßengebundenen ÖPNV dargestellt. Die Ergebnisse zeigen im Dreieck Cloppenburg, Friesoythe, Oldenburg, sowie zwischen Cloppenburg und Wildeshausen bzw. Quakenbrück eine sehr gute Qualität. Die Verbindungen zwischen Friesoythe und Papenburg sowie Meppen weisen eine eher mangelhafte Angebotsqualität auf.

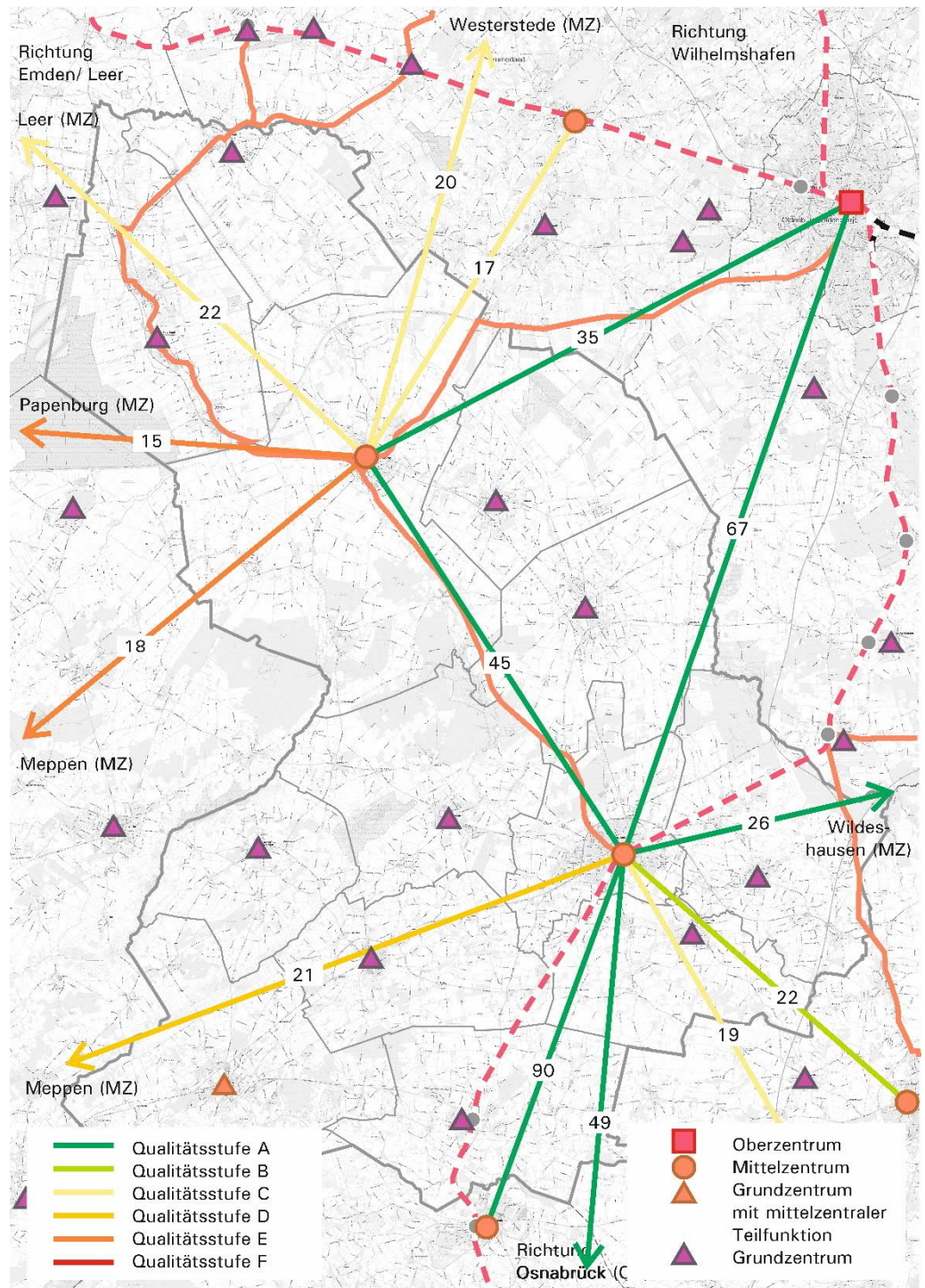


Abb. 40 Qualitätsstufen der Luftliniengeschwindigkeit im ÖV

Qualitätsstufen des Reisezeitverhältnisses

Im Rahmen der integrierten Netzgestaltung sollten die Angebotsqualitäten konkurrierender Verkehrssysteme anhand des Reisezeitverhältnisses verglichen werden. Im Vordergrund steht dabei der Vergleich zwischen dem Pkw-Verkehr und dem öffentlichen Personenverkehr. Aus dem Quotienten von Reisezeit im öffentlichen Personenverkehr und Reisezeit im Pkw-Verkehr kann entsprechend dem Anhang A 2.3 der RIN (Bild 18; vgl. Abb. 41) die Qualitätsstufe abgelesen werden.

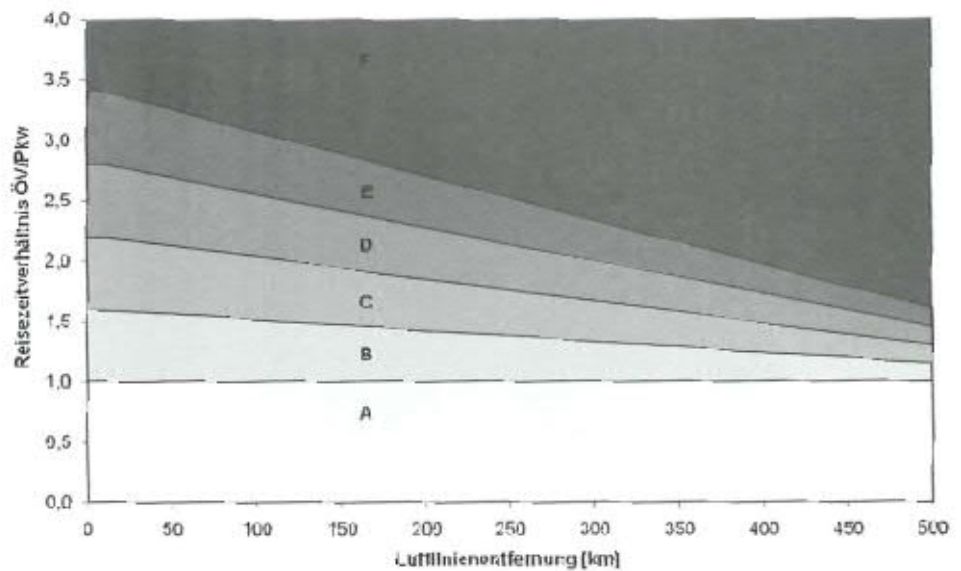


Abb. 41 Orientierungswerte für die Bewertung des Reisezeitverhältnisses vom öffentlichen Personenverkehr zum Pkw-Verkehr (Quelle: RIN; Bild 18)

Wie in Abb. 42 dargestellt, weist das Reisezeitverhältnis auf der Bahnstrecke Oldenburg, Cloppenburg, Quakenbrück eine sehr gute Angebotsqualität auf. Die Verbindungen zwischen Friesoythe und Papenburg sowie Meppen weisen eine mangelhafte Qualität auf. Dabei gilt es zu bedenken, dass der Einfluss der sehr guten Reisezeiten im Kfz-Verkehr hier ausschlaggebend ist.

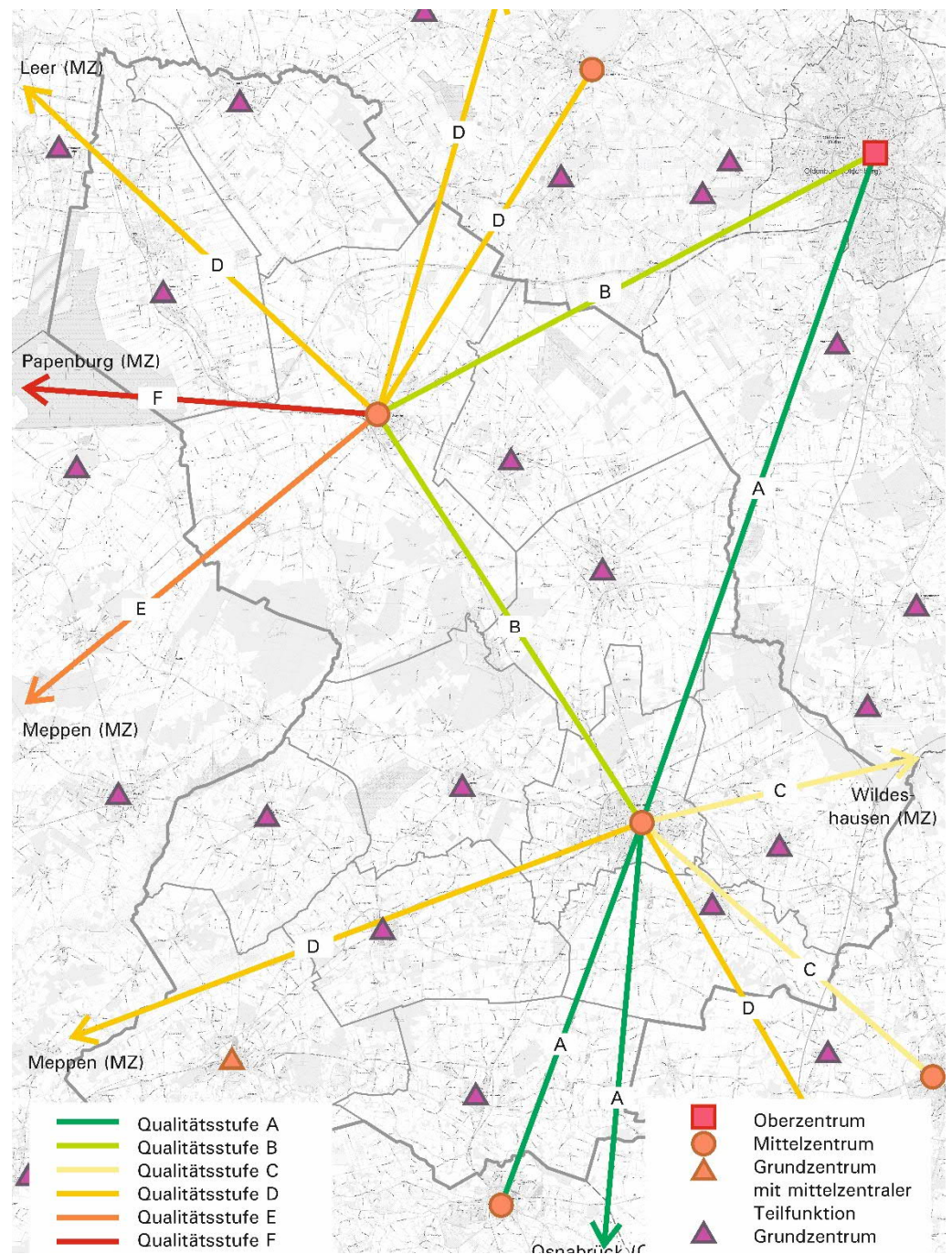


Abb. 42 Reisezeitverhältnis Kfz-Verkehr – Öffentlicher Personenverkehr

4.7 Radverkehr

Grundlage für die Netzentwicklung im Radverkehr ist das Zusammenspiel von kommunalen und regionalen Verbindungen. Ein Kriterium dabei ist sicherlich die Ermittlung eines Wunschliniennetzes auf Grundlage der RIN. Weitere wichtige Ziele in der Netzentwicklung sind die Verknüpfungspunkte mit dem ÖV wie z.B. Bahnhöfe und ZOB, Schulen, Arbeitsplatzschwerpunkte sowie wichtige Freizeitziele. Dabei sollten möglichst direkte Wegeverbindungen berücksichtigt werden.

Nach den RIN bezieht sich die Kategorie eines Verkehrsweges für den Radverkehr auf einen Netzabschnitt im Radverkehrsnetz. Sie ergibt durch Verknüpfung der Verbindungsfunktionsstufe (II - V) mit der Kategoriengruppe (AR/IR) (vgl. Abb. 28). Abb. 43 bezeichnet die Verkehrswegekategorien für den Radverkehr. Im Rahmen der vorliegenden Untersuchung lag der Fokus auf den überregionalen und regionalen Verbindungen (AR II/ AR III). Die nähräumlichen Verbindungen AR IV wurden nicht näher betrachtet.

Kategorien- gruppe		Kate- gorie	Bezeichnung	Beschreibung
AR	außerhalb bebauter Gebiete	AR II	überregionale Rad- verkehrsverbindung	Verbindung für Alltagsradverkehr auf Entfernungen von mehr als 10 km (z.B. geeignete Verbindungen zwischen Mittel- und Oberzentren, Stadt-Umland-Verbindungen)
		AR III	regionale Rad- verkehrsverbindung	Verbindungen von Grundzentren zu Mittelzentren und zwischen Grundzentren
		AR IV	nähräumliche Rad- verkehrsverbindung	Verbindung von Gemeinden/Gemeindeteilen ohne zentralörtliche Funktion zu Grundzentren und Verbindungen zwischen Gemeinden/Gemeindeteilen ohne zentralörtliche Funktion
IR	innerhalb bebauter Gebiete	IR II	innergemeindliche Radschnellverbindung	Verbindung für Alltagsradverkehr auf größeren Entfernungen (z.B. zwischen Hauptzentren, innerörtliche Fortsetzung einer Stadt-Umland-Verbindung)
		IR III	innergemeindliche Radhauptsverbindung	In Oberzentren: Verbindung von Stadtteilzentren zum Hauptzentrum und zwischen Stadtteilzentren
		IR IV	innergemeindliche Radverkehrsverbindung	Verbindung von Stadtteilzentren zum Hauptzentrum der Mittel- und Grundzentren, Verbindung von Stadtteil-/Ortsteilzentren untereinander sowie zwischen Wohngebieten und allen wichtigen Zielen
		IR V	innergemeindliche Radverkehrsanbindung	Anbindung aller Grundstücke und potenziellen Quellen und Ziele

Abb. 43 Bezeichnung der Verkehrswegekategorien für den Radverkehr (RIN 2008)

In der Netzhierarchisierung können überregionalen und regionalen Verbindungen (AR II/ AR III) als Haupttrouten definiert werden, die nähräumlichen Verbindungen AR IV als Nebenrouten. Die Haupttrouten sind Verbindungen zwischen Mittelzentrum und Grundzentrum oder zwei Grundzentren, sofern die Kriterien an Umwegfaktor, Steigung und soziale Sicherheit erfüllt sind. Sie binden SPNV/ÖPNV-Haltestellen und weiterführende Schulen an und besitzen bereits heute eine große Bedeutung für den Radverkehr. Nebenrouten sind weitere attraktive, teilweise parallel verlaufende Verbindungen, die berücksichtigt werden sollen. Dies können vorhandene Radwege an klassifizierten Straßen sein oder gut ausgebaute Verbindungen über das Nebennetz. In der folgenden Abb. 44 sind die Verbindungsfunktionsstufen 2 und 3 auf das klassifizierte Straßennetz umgelegt.

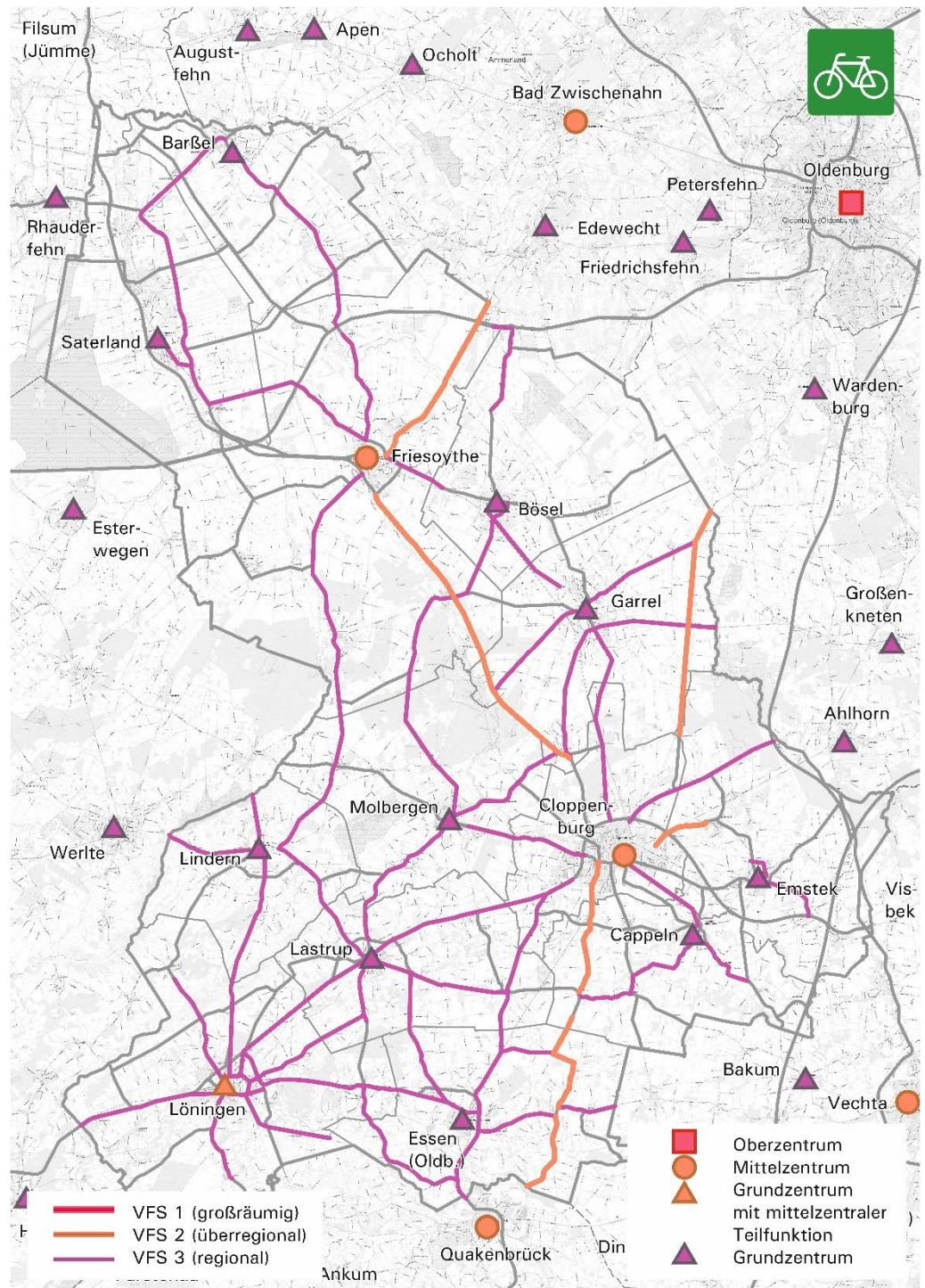


Abb. 44 Verbindungsfunktionsstufen (VFS 2,3) für den Radverkehr (auf Basis unvollständiger Datengrundlage)

Auf Basis der RIN-Kategorisierung ist eine komplette Umlegung der Verbindungsfunktionsstufen (VFS 2,3) auf ein Gesamtnetz auf Grund unzureichender Daten nicht möglich. Als Basis dienten Daten über vorhandene Radverkehrsanlagen, wobei hier deutliche Lücken in den Bestandsdaten erkennbar sind. Zudem gab es keine Daten zu den Breiten und der Qualität vorhandener Radverkehrsanlagen. Ebenso sind keine Aussagen zum weiterem Radverkehrsnetz (Radverkehr im Mischverkehr, Fahrradstraßen, ...) möglich.











Wichtige Achsen mit überregionaler und regionaler Verbindungsfunktion) können über das Luftliniennetz (vgl. Abb. 23 bis Abb. 25) definiert werden. Weitere wichtige Ziele müssen identifiziert und festgelegt werden. Auf Basis der Untersuchungen zur RIN-Kategorisierung, können daher keine Aussagen zur Qualität des Radverkehrsnetz getroffen werden.

Exkurs: Standards und Anforderungen

Ein Radverkehrsnetz für den Alltagsradverkehr sollte möglichst direkte und umwegfreie Verbindungen anbieten, um eine klimaschonende Alternative zum Kraftfahrzeugverkehr bieten zu können. Dabei ist die verkehrssichere Führung der Radverkehrs auf der freien Strecke, an Knotenpunkten sowie an den Übergängen von Innerorts- und Außerortsstrecken ein wesentliches Kriterium. Grundlage dafür sind die Regelmaße der ERA 2010 (vgl. Abb. 46 bis Abb. 47).

Führungsformen Rad	Erläuterung	Radverkehrsführung	Querschnitt
I Mischen	Mischverkehr auf der Fahrbahn ist für den Radverkehr vertretbar.	<ul style="list-style-type: none"> • Mischverkehr • Rad/Kfz 	
II Teilseparation	Der Radverkehr soll die Wahl zwischen der Führung auf der Fahrbahn im Mischverkehr und im Seitenraum haben. Es ist nicht für alle Radfahrenden vertretbar auf der Fahrbahn zu fahren.	<ul style="list-style-type: none"> • Schutzstreifen • Gehweg Radfahrer frei • Radwege ohne Benutzungspflicht • Kombinationen 	<p>Gehweg Radfahrer frei</p> <p>Radweg ohne Benutzungspflicht</p>
III/ IV Trennen	Für alle Radfahrenden ist aus Sicherheitsgründen eine Trennung vom Kfz-Verkehr erforderlich.	<ul style="list-style-type: none"> • Radfahrstreifen • Radweg (VZ 237) • gemeinsamer (VZ 240) oder getrennter (VZ 241) Geh- und Radweg 	<p>Getr. Geh- und Radweg</p> <p>Gem. Geh- und Radweg</p>

Abb. 45 Führungsformen nach ERA 2010

Art der RVA		Verkehrs- zeichen	Breite nach ERA	Breite nach RVR	Breite nach RSV
INNERORTS	1-Rtg.-Radweg		2,00 m	2,50 m	3,00 m
	2-Rtg.-Radweg (beidseitig)***		2,50 m	3,00 m	4,00 m
	2-Rtg.-Radweg (einseitig)		3,00 m		
	gem. GRW** (1-Rtg.-Führung)		≥ 2,50 m	3,00 m	-
	gem. GRW** (2-Rtg.-Führung)		≥ 2,50 m	4,00 m	-
	Gehweg, Radverkehr frei (1-Rtg.-Führung)		≥ 2,50 m	-	-
	Gehweg, Radverkehr frei** (2-Rtg.-Führung)		≥ 2,50 m		
	Schutzstreifen		1,50 m	2,00 m	-
	Radfahrstreifen		1,85 m	2,75 m	3,25 m
	bei Linienbusverkehr		-	3,50 m	3,50 m
	Fahrradstraße mit Kfz in beide Richtungen		≥ 4,00 m	4,60 m (4,10 m)	5,00 m (4,60 m)
	selbstständiger Radweg		≥ 2,50 m	3,00 m	4,00 m

Breiten zzgl. Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn/zum Parken (0,75 m)
 ** nur in geeigneten Fällen oder bei geringem Fußverkehrsaufkommen
 *** Benutzungspflicht beidseitig und gleiche Fahrtrichtung
 nur bei geteilter Fahrbahn/Mitteltrennung

Abb. 46 Regelmaße nach ERA 2010

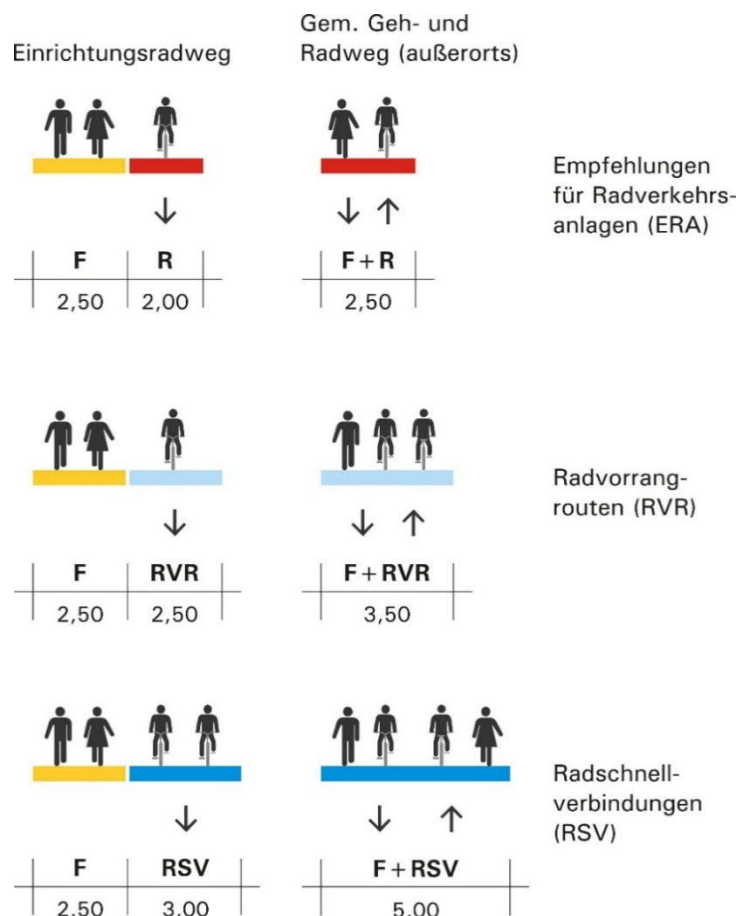


Abb. 47 Beispielquerschnitte zur Führung des Radverkehrs

4.8 Fazit der Kategorisierung nach RIN

Das Straßennetz im Landkreis Cloppenburg bietet im Kfz-Verkehr ein dichtes Netz an klassifizierten Straßen, die nach den Verbindungsfunktionsstufen der RIN die zentralen Orte innerhalb des Landkreises und zu den Nachbarlandkreisen sehr gut miteinander verbinden. Im Verhältnis der Luftlinienentfernung zur Reisezeit weisen die Verbindungen zu den Ober- und Mittelzentren eine sehr gute Angebotsqualität auf. Beim Öffentlichen Verkehr sind die Verbindungen zu den zentralen Orten des Landkreises und der angrenzenden Landkreise teilweise sehr gut. Die Verbindungen in die Landkreise Emsland und Leer sind mangelhaft. Eine Bewertung des Radverkehrsnetzes anhand der RIN-Kategorisierung war auf Grundlage lückenhafter Daten nicht möglich.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass das Straßennetz im Landkreis Cloppenburg auf Basis der Untersuchungen zur RIN-Kategorisierung, als sehr gut bewertet wird. Das Schienennetz und Netz im straßengebundenen ÖPNV im Landkreis Cloppenburg wird auf Basis der Untersuchungen zur RIN-Kategorisierung, als gut bewertet mit deutlichen Potenzialen in die westlich angrenzenden Landkreise. Auf Basis der Untersuchungen zur RIN-Kategorisierung, können keine Aussagen zur Qualität des Radverkehrsnetz getroffen werden. Es wird empfohlen ein kreisweites Radverkehrskonzept zu entwickeln.

5 Maßnahmen und Themenkarten

5.1 Abfrage relevanter Planungen

Im Frühjahr 2022 wurde ein Fragebogen an alle 13 Städte und Gemeinden im Landkreis Cloppenburg versendet, in dem alle vorhandenen bzw. beabsichtigten Maßnahmen und Planungen abgefragt wurden.

Datenabfrage zu Planungen in der Gemeinde		
Schienenverkehr		
Gibt es in Ihrer Gemeinde Planungen zum Schienengüterverkehr (Netzausbau bzw. Reaktivierung, ...)?	Nein <input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Welche?
	
	Anlage beigefügt <input type="checkbox"/>	
Gibt es in Ihrer Gemeinde Planungen zum Schienenpersonenverkehr (Netzausbau bzw. Reaktivierung, Angebotsverbesserungen, ...)?	Nein <input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Welche?
	
	Anlage beigefügt <input type="checkbox"/>	
Öffentlicher Personennahverkehr		
Gibt es in Ihrer Gemeinde Planungen zum Öffentlichen Personennahverkehr (Netz, Taktung, Verknüpfung, ...)?	Nein <input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Welche?
	
	Anlage beigefügt <input type="checkbox"/>	
Fahrradverkehr		
Gibt es in Ihrer Gemeinde Planungen zum Radverkehr (Ausbau, Umbau, ...) mit regionaler oder überregionaler Bedeutung?	Nein <input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Welche?
	
	Anlage beigefügt <input type="checkbox"/>	
Straßenverkehr		
Gibt es in Ihrer Gemeinde Planungen zum Straßenverkehr (Ausbau, Umbau, Verlegung, ...) an klassifizierten und verkehrswichtigen Straßen?	Nein <input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Welche?
	
	Anlage beigefügt <input type="checkbox"/>	
Schifffahrt, Häfen		
Gibt es in Ihrer Gemeinde Planungen zu Schifffahrt und Häfen (Ausbau, Verknüpfung, ...)?	Nein <input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Welche?
	
	Anlage beigefügt <input type="checkbox"/>	
Luftverkehr		
Gibt es in Ihrer Gemeinde Planungen zur Infrastruktur im Luftverkehr (Ausbau, Umbau, ...)?	Nein <input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Welche?
	
	Anlage beigefügt <input type="checkbox"/>	
Verkehrskonzept - RROP Landkreis Cloppenburg		

Abb. 48 Fragebogen an die Städte und Gemeinden

Unterschieden wurden zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern Schienenverkehr, ÖPNV, Fahrradverkehr, Straßenverkehr, Schifffahrt und Häfen sowie Luftverkehr. Der Rücklauf umfasste die Antworten aus elf Gemeinden. Von zwei Städten und Gemeinden wurde trotz Rückfrage per Mail und Telefon keine Antwort zu den gestellten Fragen erhalten.

Die Antworten der Gemeinden sind im Folgenden stichpunktartig zusammengefasst. Sofern Anlagen übersendet wurden, ist dies aufgeführt.

Barßel: kein Rücklauf

Bösel:

- Schiene: Reaktivierung Strecke Cloppenburg – Westerstede-Ocholt
- ÖPNV: Hinweis moobil +
- Radverkehr: Radverkehrskonzept (08/20); als Anlage
- Straßenverkehr:
 - o Umbau L385 für GE Westerloh
 - o Umbau KP Ortsmitte L835/K353

Cappeln:

- Radverkehr:
 - o Neubau Radweg K257; Lageplan als Anlage
 - o Neubau Radweg K171; Lageplan als Anlage

Cloppenburg:

- Schiene: Kontakt FEG
- Radverkehr:
 - o RSV
 - o Radverkehrskonzept
 - o Sonderinvestitionsprogramm Radwege; als Anlage
- Straßenverkehr: Verkehrsentwicklungsplan vorhanden; Maßnahmenreihung als Anlage

Emstek: kein Rücklauf

Essen:

- Schiene: Reaktivierung Meppen – Essen, als Anlage
- Straßenverkehr: Planung Ortsentlastung Bevern, als Anlage

Friesoythe:

- Schiene:
 - o Reaktivierung Strecke Cloppenburg – Westerstede-Ocholt
 - o Anbindung c-Port an den Schienenverkehr
- ÖPNV: Hinweis moobil +
- Radverkehr:
 - o Radverkehrskonzept in Aufstellung bis Ende 2022
 - o Brücken über Küstenkanal (Kfz und Rad)
- Straßenverkehr:
 - o Erweiterung OU im Bau, als Anlage
 - o Umgehung Altenoythe und Schließung des Ringes OU

- o Anbindung Bauflächen an Neuscharreler Straße
- Schifffahrt/Häfen: Erweiterung c-Port/ Kaimauer

Garrel:

- Schiene: Neue Netzanbindung für Gewerbebetriebe (Neubau Verladebahnhof und Personenbahnhof in 2017)
- Radverkehr:
 - o Neubau Radweg von Garrel über Falkenberg zur B 72
 - o Aufstellung Radverkehrskonzept
 - o RSV Garrel nach Vechta
- Straßenverkehr:
 - o Abstufung Hauptstraße als Gemeindestraße
 - o Ausbau Hinterm Esch zur Landesstraße
 - o langfristig OU

Lastrup:

- Schiene: Reaktivierung Haltestelle Hemmelte, Bahnstrecke Oldenburg – Osnabrück, Lageplan als Anlage
- Radverkehr: Neubau von Radwegen, Verortung fehlt noch
- Straßenverkehr: Vierstreifiger Ausbau E233/ B213

Löningen:

- ÖPNV:
 - o Verlegung/ Ausbau des ZOB; Planungen als Anlage
 - o Hinweis moobil +
- Radverkehr: Ausbau Radweg zwischen Bunn und Lastrup (K298)
- Straßenverkehr:
 - o Erneuerung Elberger Str. (K162); als Anlage
 - o Bau Verbindungsstraße zw. Elberger Str. u. Linderner Str.; als Anlage
 - o Bau Kreisverkehr Linderner Str./Ringstr.; als Anlage

Lindern:

- Straßenverkehr: Umbau des Knotenpunktes L839/L831; abknickende Vorfahrt im Zuge der Landesstraßen

Molbergen:

- ÖPNV: Hinweis moobil +
- Straßenverkehr:
 - o Dwertge Ausbau Fahrbahn 5,5m (GVFG-Antrag)
 - o KP Peheimer Straße/ Kuhmoor/ Moorhook (GVFG-Antrag)

Saterland:

- Schiene: Reaktivierung Strecke Cloppenburg – Westerstede-Ocholt
- Radverkehr: Radverkehrskonzept in Aufstellung

Darüber hinaus sind diverse Planungsgrundlagen durch den Landkreis Cloppenburg übermittelt worden. Größere Maßnahmen, denen bereits umfangreiche Untersuchungen oder Planungen zu Grunde liegen, sind im Folgenden textlich erläutert. Maßnahmen, die verortet werden können sind zudem in

den Themenkarten aufgeführt. Für jede der gesammelten Maßnahmen wurde ein Steckbrief entwickelt. Die Maßnahmensteckbriefe sowie ein DIN A3-Plan der Themenkarten sind im Anhang beigelegt (vgl. Kapitel 7).

5.2 Schienenverkehr

Machbarkeitsstudien zur Reaktivierung von Bahnstrecken

Das Institut für Verkehrswesen, Eisenbahnbau und –betrieb, Technische Universität Braunschweig (IVE) hat für die Strecken Essen (Oldb.) – Meppen und Cloppenburg – Friesoythe – Westerstede-Ocholt im Jahr 2021 jeweils eine Machbarkeitsstudie zur Reaktivierung für den Schienenpersonennahverkehr angefertigt.

Essen (Oldb.) - Meppen¹⁹

Das Land Niedersachsen hat in den Jahren 2013 bis 2015 ein dreistufiges Verfahren zur Ermittlung reaktivierungswürdiger Strecken durchgeführt. Aufgrund mangelnder struktureller Bedeutung und überregionaler Verbindungsfunktion sowie wenig Einwohnern im 3 km Einzugsbereich wurde ein geringes Verkehrspotential ermittelt. Da jedoch die restlichen Kriterien positiv erfüllt wurden, wurde die Strecke zur tiefergehenden Untersuchung für die zweite Stufe empfohlen. Darin belegte die Strecke Meppen – Essen (Oldenburg) den 15. Rang und wurde infolgedessen in der dritten Stufe des Verfahrens nicht weiter berücksichtigt.

Im Bewertungsverfahren hat sich gezeigt, dass die geringe Bevölkerungsdichte bei der verhältnismäßig hohen Betriebslänge ein großes Hindernis darstellt. Diese Faktoren lassen sich kaum beeinflussen. Ein besseres Ergebnis bei der Bewertung kann jedoch durch eine Minderung der Fahrzeit sowie eine Verringerung der Infrastrukturkosten erzielt werden. Unter Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte hat das IVE die technische Machbarkeit der Reaktivierung erneut bewertet.

Dafür wurde ein digitales Infrastruktur- und Betriebsmodell aufgestellt, mit dessen Hilfe ein Fahrplan entwickelt werden konnte. Als Ergebnis wurde eine Entwurfsgeschwindigkeit von 80 km/h gewählt, mit der unter Einsatz von zwei Triebwagen vom Typ LINT 41, die in Herzlake kreuzen, ein Stundentakt ermöglicht wird. Es sind Halte in Haselünne, Herzlake, Lönningen und Sandloh geplant. Zur Erhöhung der Betriebsstabilität im Bahnhof Essen (Oldenburg) ist für den neuen SPNV ein drittes Gleis inklusive eigenem Bahnsteig geplant. Mit Fahrzeiten in Richtung Meppen – Essen (Oldenburg) von 48 Minuten und der Gegenrichtung Essen (Oldenburg) – Meppen von 51 Minuten konnten deutlich geringere Reisezeit als im Konzept der LNVG realisiert werden.

Die Infrastrukturkosten wurden ermittelt und betragen ca. 28,67 Mio. €. Wesentlicher Kostentreiber waren dabei die Bahnübergänge. Hierbei sind

¹⁹ IVE: Machbarkeitsstudie Reaktivierung der Strecke Meppen und Essen (Oldenburg) für den Schienenpersonennahverkehr
Braunschweig, August 2021

noch detaillierte Untersuchungen erforderlich, um zu prüfen ob diese aufzuheben, durch Übersicht oder technisch zu sichern sind. Weiterhin müssen die Brücken entlang der Strecke untersucht werden, ob diese der zusätzlichen Belastung infolge der Geschwindigkeitserhöhung standhalten.

In der vorliegenden Machbarkeitsstudie wurde die technische Umsetzbarkeit einer Reaktivierung für den SPNV zwischen Meppen und Essen (Oldenburg) geprüft und nachgewiesen. Vor einer Umsetzung muss im nächsten Schritt untersucht werden, ob das ermittelte Betriebskonzept attraktiv genug ist, um aus dem möglichen Fahrgastpotential genügend Reisende zu gewinnen. Aus den Kosten für eine Reaktivierung und dem möglichen Nutzen, der sich aus der Fahrgastnachfrage ergibt, muss dann in einer Nutzen-Kosten-Untersuchung ein positives Ergebnis über 1,0 erreicht werden. Da die erforderlichen Kosten zur Ertüchtigung der Strecke für den SPNV nach den vorliegenden Untersuchungen größer als 25 Mio. € sind, kann das vereinfachte Projektdossierverfahren nicht angewandt werden.

Cloppenburg - Friesoythe – Westerstede-Ocholt²⁰

In der Machbarkeitsstudie zur Reaktivierung der Strecke Cloppenburg – Westerstede-Ocholt wurden verschiedene Bau- und Betriebskonzepte untersucht und die Kosten für Bau und Betrieb ermittelt.

In einem ersten Schritt wurden die Randbedingungen für eine Reaktivierung erarbeitet. Als Besonderheit ist zu notieren, dass die Strecke über die gesamte Länge gewidmet ist, jedoch im mittleren Bereich abgebaut und mit Parkplätzen und Radwegen überbaut ist. Für diesen Bereich liegt bereits ein Gutachten zum Lückenschluss vor, das in die Untersuchung einbezogen wurde. Wegen der zu erwartenden langen Genehmigungs- und Bauzeit wurde mit dem Auftraggeber beschlossen den Fokus auf die durch die Teilung entstandenen Stichstrecken zu legen.

In den Jahren 2013-2015 hatte die LNVG die Gesamtstrecke und die Stichstrecken im Rahmen einer groß angelegten Untersuchung zu Streckenreaktivierungen in Niedersachsen bereits untersucht. Dabei verfehlten die Strecken jedoch die Stufe einer detaillierten Untersuchung. Mit der vorliegenden Machbarkeitsstudie werden nun durch eine fahrplanbasierte Infrastrukturplanung deutlich genauere Erkenntnisse gewonnen.

Im ersten Schritt wurden Konzepte für den Anschluss an die Knotenbahnhöfe der DB Netz AG in Cloppenburg und Westerstede-Ocholt erstellt. Sodann wurden Wunschzeiten für ein Betriebskonzept erarbeitet und verschiedene Fahrpläne erstellt, die eine schnellere Bedienung der Orte an den Stichstrecken als mit dem Bus ermöglichen. Anschließend musste nun festgestellt werden, ob auf der vorhandenen Infrastruktur diese Wunschzeiten zu realisieren sind, bzw. welche Ausbauten erforderlich sind.

²⁰ IVE: Machbarkeitsstudie zur Reaktivierung der Strecke Cloppenburg – Westerstede-Ocholt für den Schienenpersonennahverkehr (Entwurf)
Braunschweig, Dezember 2021

Dafür wurden die möglichen Haltepunkte und Bahnhöfe bezüglich der Gleisinfrastuktur untersucht und Konzepte für einen Ausbau erarbeitet. Für die Bahnsteige wurde geprüft, welche Baumaßnahmen notwendig sind, um eine Barrierefreiheit zu erreichen. Ein weiterer wichtiger Punkt war die Untersuchung der zahlreichen Bahnübergänge. Es wurde geprüft, welche in jedem Fall technisch zu sichern sind, welche aufgehoben werden können und für welche ggf. weiterhin eine nicht technische Sicherung möglich ist. Außerdem wurde ein Konzept für die Leit- und Sicherungstechnik erstellt. Soweit möglich wurden auch die Anforderungen des Güterverkehrs berücksichtigt, damit auch nach einer Reaktivierung für den SPNV Güterverkehr möglich ist.

Für die Gesamtstrecke und die Stichstrecken konnten Fahrpläne entwickelt werden, die deutlich kürzere Fahrzeiten aufweisen als die Untersuchung der LNVG in den Jahren 2013/2015. Damit wurde gezeigt, dass eine Reaktivierung möglich ist und wettbewerbsfähige Reisezeiten erzielt werden können. Für folgende Nachfrageuntersuchungen stehen in Abhängigkeit von den ermittelten Nachfrageströmen bereits maßgeschneiderte Betriebskonzepte zur Verfügung, die für Fahrten in Richtung Oldenburg oder Osnabrück genutzt werden können. Durch die Nachfrageuntersuchungen können in Abstimmung mit der Politik Entscheidungen über die zu realisierenden Halte getroffen werden. Für die Nachfrage im Bereich Friesoythe wurde gezeigt, dass die beste Erschließung des Fahrgastpotentials durch den Wiederaufbau der noch gewidmeten Trasse in alter Lage erreicht wird.

Mit den Erkenntnissen aus der Machbarkeitsstudie wird empfohlen eine Nutzen-Kosten-Untersuchung für die Gesamtstrecke zu erstellen. Wenn der Nutzen-Kosten-Indikator > 1 ist kann auf den Stichstrecken mit Maßnahmen zur Aufnahme eines Vorlaufbetriebs begonnen werden, während zeitlich parallel die Planungen für den Lückenschluss zwischen Friesoythe und Sedelsberg angestoßen werden.

Sollte der Nutzen-Kosten-Indikator für die Gesamtstrecke < 1 sein, so können in einem nächsten Schritt entsprechende Indikatoren für die Teilstrecken ermittelt werden. Wenn ein Wert > 1 ermittelt wird, können die Vorbereitungen für eine Reaktivierung begonnen werden. Die notwendigen Baumaßnahmen werden aktuell bis zu 90% mit Bundesmitteln gefördert. Vor einem Baubeginn muss aber geklärt werden, ob die LNVG als Aufgabenträger eine Bestellung für entsprechende Betriebsleistungen im SPNV auslöst.

Mit der vorliegenden Machbarkeitsstudie liegen neue Erkenntnisse für eine Reaktivierung der Strecke Cloppenburg – Westerstede-Ocholt vor. Die Politik muss nun entscheiden, wie sie vor dem Hintergrund der allgemeinen Klimadiskussion und den Bemühungen für eine Verkehrswende die vorliegenden Ergebnisse umsetzt und weitere Untersuchungsschritte veranlasst.

Eisenbahntechnische Erschließung des c-Port²¹

Im Jahr 2003 haben der Landkreis Cloppenburg, die Stadt Friesoythe und die Gemeinden Saterland, Barßel und Bösel den c-Port Zweckverband Interkommunaler Industriepark Küstenkanal gegründet, um ein verkehrsgünstig gelegenes, interkommunales Industrie- und Gewerbegebiet am Küstenkanal zu entwickeln. Aktuelle Mitglieder sind die Stadt Friesoythe, die Gemeinde Saterland und der Landkreis Cloppenburg.

Bisher ist nur der Umschlag zwischen Straße und Wasser möglich, da ein Gleisanschluss fehlt. Um einen wettbewerbsfähigen Binnenhafen zu schaffen, sollte ein trimodales Angebot geschaffen werden, mit dem ein beliebiger Umschlag zwischen Straße, Wasser und Schiene ermöglicht wird. Aus diesem Grund hat der Zweckverband (2011) das Ingenieurbüro W. Grote GmbH beauftragt, eine Businessplanerstellung inklusive einer Untersuchung zur eisenbahntechnischen Erschließung durchzuführen.

In dem Entwurf wurden erforderliche Baumaßnahmen sowie darauf aufbauende Baukosten für einen Anschluss an das Schienennetz der Friesoyther Eisenbahngesellschaft (FEG) in Friesoythe und das Schienennetz der Emsländischen Eisenbahn GmbH (EEB) in Sedelsberg untersucht. Da die Gleisanlage zwischen Sedelsberg und Friesoythe demontiert und durch einen Radweg ersetzt wurde, wurden verschiedene Varianten einer möglichen Trassenführung entwickelt und verglichen. Die Varianten wurden dabei mit den betroffenen Kommunen vorabgestimmt. Eine weitere Randbedingung war dabei die zukünftige Lage des Radweges.

In der Untersuchung wurden die technische Machbarkeit, Kosten, Auswirkungen auf Umwelt, Natur und Mensch, Grunderwerb und erforderliche Sicherungsmaßnahmen ermittelt. Darauf aufbauend wurden die Voraussetzungen für die eisenbahntechnische Erschließung dargestellt.

Bisher wurde die Bahnfläche zwischen Sedelsberg und der Gemeindegrenze im Bereich des c-Ports nicht entwidmet und die aktuelle Nutzung als Radweg dient der Zwischennutzung. Eine zukünftige Bahnnutzung ist in der Planung der Gemeinde berücksichtigt.

Die Eisenbahnanlagen in Friesoythe sind, bis auf einen Haltepunkt für den Museumsbahnverkehr, vollständig zurückgebaut worden. Eine Entwidmung der Eisenbahnstrecke fand jedoch zu keinem Zeitpunkt statt. Bei einer Reaktivierung sind die derzeitigen Nutzer der Fläche vertraglich verpflichtet, diese wieder zur Verfügung zu stellen. Für die Durchfahrt durch Friesoythe wurde mit einer Entwurfsgeschwindigkeit von 25 km/h und auf den restlichen Abschnitten 40 km/h angesetzt.

Im Laufe der ca. 8 km langen Neubaustrecke zwischen Sedelsberg und Friesoythe sind vier Brückenbauwerke erforderlich. Der Radweg innerhalb

²¹ IVE: Machbarkeitsstudie zur Reaktivierung der Strecke Cloppenburg – Westerstede-Ocholt für den Schienenpersonennahverkehr (Entwurf), Kapitel 2.3 c-Port Bericht zur eisenbahntechnischen Erschließung Braunschweig, Dezember 2021

von Friesoythe muss vollständig aufgehoben und der Radweg zwischen Sedelsberg und Friesoythe verschoben werden.

Im Zuge der Untersuchung/Businessplanerstellung hat die Firma Ulpts Geotechnik eine Baugrund- und Schadstoffuntersuchung durchgeführt. Dabei haben Bohrungen ergeben, dass unterhalb des Oberbodens und der lokalen Torfschichten bis zu 10 m Tiefe feinkörnige Sande in lockerer bis mitteldichter Lagerung vorliegen. Innerhalb der Sandschicht wurden örtlich Zwischenlagen von bindigem Boden (Schluff) entdeckt. Weiterhin wurden im Bereich der ehemaligen Gleistrasse die setzungsgefährdeten Bodenschichten nicht vollständig ausgetauscht. Das als stark betonaggressiv bewertete Grundwasser lag zwischen +4,00 mNN und +5,00 mNN mit teilweise regional höheren Wasserständen.

Hinsichtlich der Bodenverhältnisse bietet die ehemalige Trasse keine erkennbaren Vorteile gegenüber einer neuen, parallel verlaufenden Gleistrasse. In jedem Fall sind Maßnahmen zur Verbesserung der Tragfähigkeit, beispielsweise durch Bodenaustausch, zu erwarten. Die nicht tragfähigen Bodenschichten (Torf und Deckschicht) sind auszubauen und Füllsand ist einzubauen. Eine überschlägige Berechnung hat für den Bodenaustausch ein Volumen von rund 120.000 m³ errechnet. Zusätzlich müssen für das Brückenbauwerk über den Küstenkanal ca. 80.000 m³ für die Herstellung von Rampen kalkuliert werden. Infolge der nahen Moorflächen sind umfangreiche Maßnahmen zur Entwässerung erforderlich.

Unter Berücksichtigung der Baukosten, der Grunderwerbskosten und dem Aufwand für die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ergaben sich mit Kostenstand 2003 Netto-Gesamtherstellungskosten in Höhe von 24.863.000 €. Planungskosten sind hierbei nicht enthalten.

Eine Reaktivierung der Strecke zwischen Sedelsberg und Friesoythe ist neben dem SPNV auch für den Güterverkehr interessant. Das geplante Industrie- und Gewerbegebiet kann die Region wirtschaftlich stärken. Eine eisenbahntechnische Anbindung an das überörtliche Eisenbahnnetz kann die Attraktivität des c-Ports steigern und für mehr Verkehr auf der Schiene sorgen.

Der Wiederaufbau der Strecke zwischen Friesoythe und Sedelsberg ist mit deutlich höheren Kosten je Kilometer als die Reaktivierung der vorhandenen, noch in Betrieb befindlichen Strecken für den SPNV verbunden. Aber die Option zur Nutzung für den Güterverkehr kann helfen die Baukosten auf verschiedene Nutzer aufzuteilen, sodass die Kosten für den SPNV anteilig reduziert werden. Eine Fortschreibung des Gutachtens aus 2003 ist jedoch erforderlich.

Themenkarte

In der nachfolgenden Themenkarte sind alle verortbaren Maßnahmen im Themenfeld Schienenverkehr dargestellt. Grundlage der Plandarstellung sind die Ergebnisse der Analyse im Themenfeld Schienenverkehr sowie die Sammlung der Maßnahmen vom Landkreis Cloppenburg und den Städten und Gemeinden (vgl. Abb. 49).

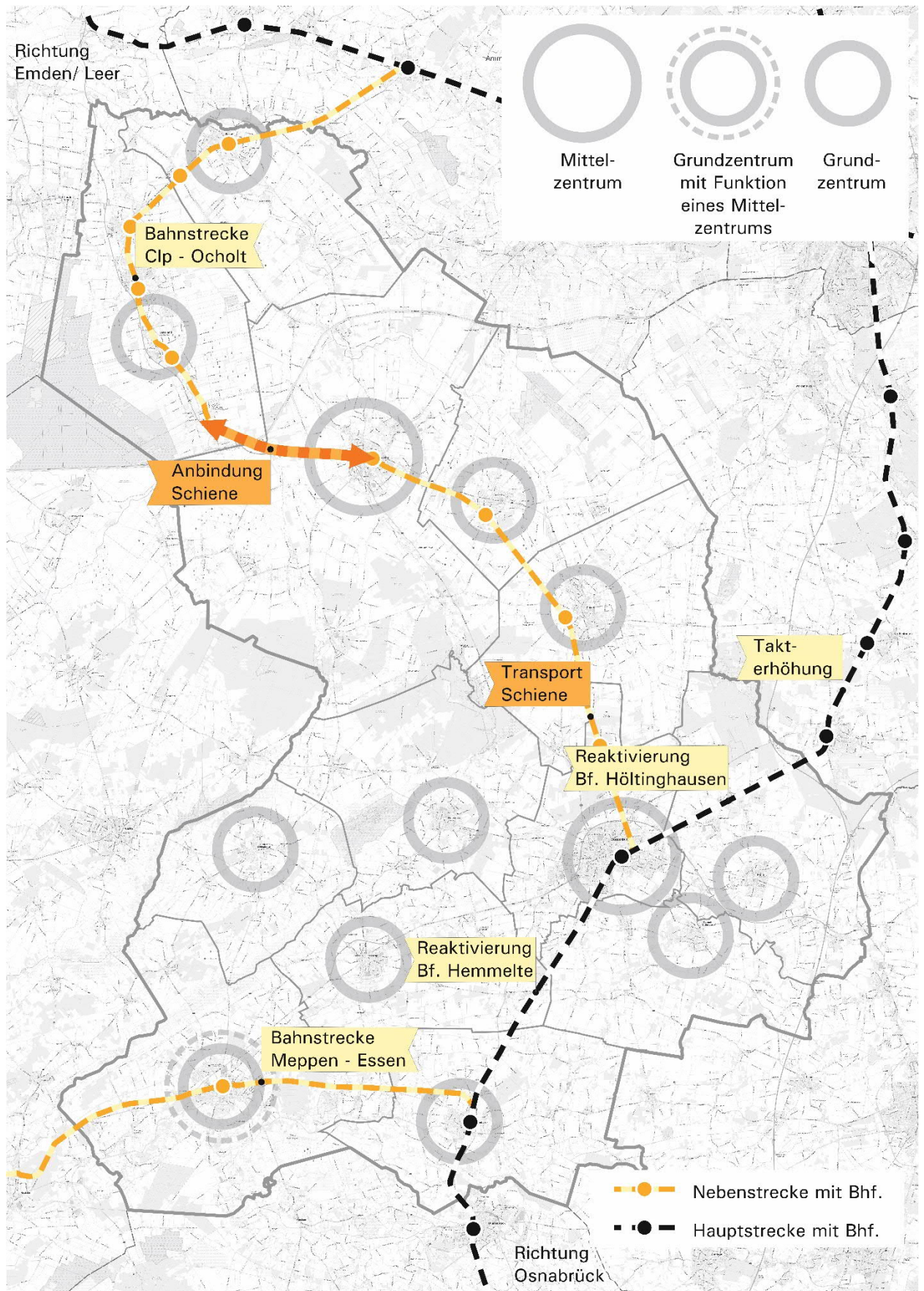


Abb. 49 Themenkarte Schienenverkehr

5.3 Straßengebundener Öffentlicher Personennahverkehr

Nahverkehrsplan Landkreis Cloppenburg

Der Nahverkehrsplan des Landkreises Cloppenburg wurde im Jahr 2018 veröffentlicht²². Der Nahverkehrsplan (NVP) zeigt als Rahmenplan die strategische Ausrichtung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) für die nächsten fünf Jahre auf. Der NVP wird durch den jeweils zuständigen Aufgabenträger erstellt. Aufgabenträger des straßengebundenen ÖPNV in seinem Gebiet ist der Landkreis Cloppenburg. Die Ausgestaltung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) liegt in der Verantwortung der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) als Aufgabenträgerin. Eine Fortschreibung des NVPs wurde vom Kreistag beschlossen und ist aktuell in Bearbeitung.

Themenkarte

In der nachfolgenden Themenkarte sind alle verortbaren Maßnahmen im Themenfeld Öffentlicher Personennahverkehr dargestellt. Grundlage der Plandarstellung sind die Ergebnisse der Analyse im Themenfeld Öffentlicher Personennahverkehr sowie die Sammlung der Maßnahmen vom Landkreis Cloppenburg und den Städten und Gemeinden (vgl. Abb. 50).

²² Landkreis Cloppenburg:
Nahverkehrsplan Landkreis Cloppenburg 2018 – Erste Fortschreibung
Cloppenburg, 17.10.2019

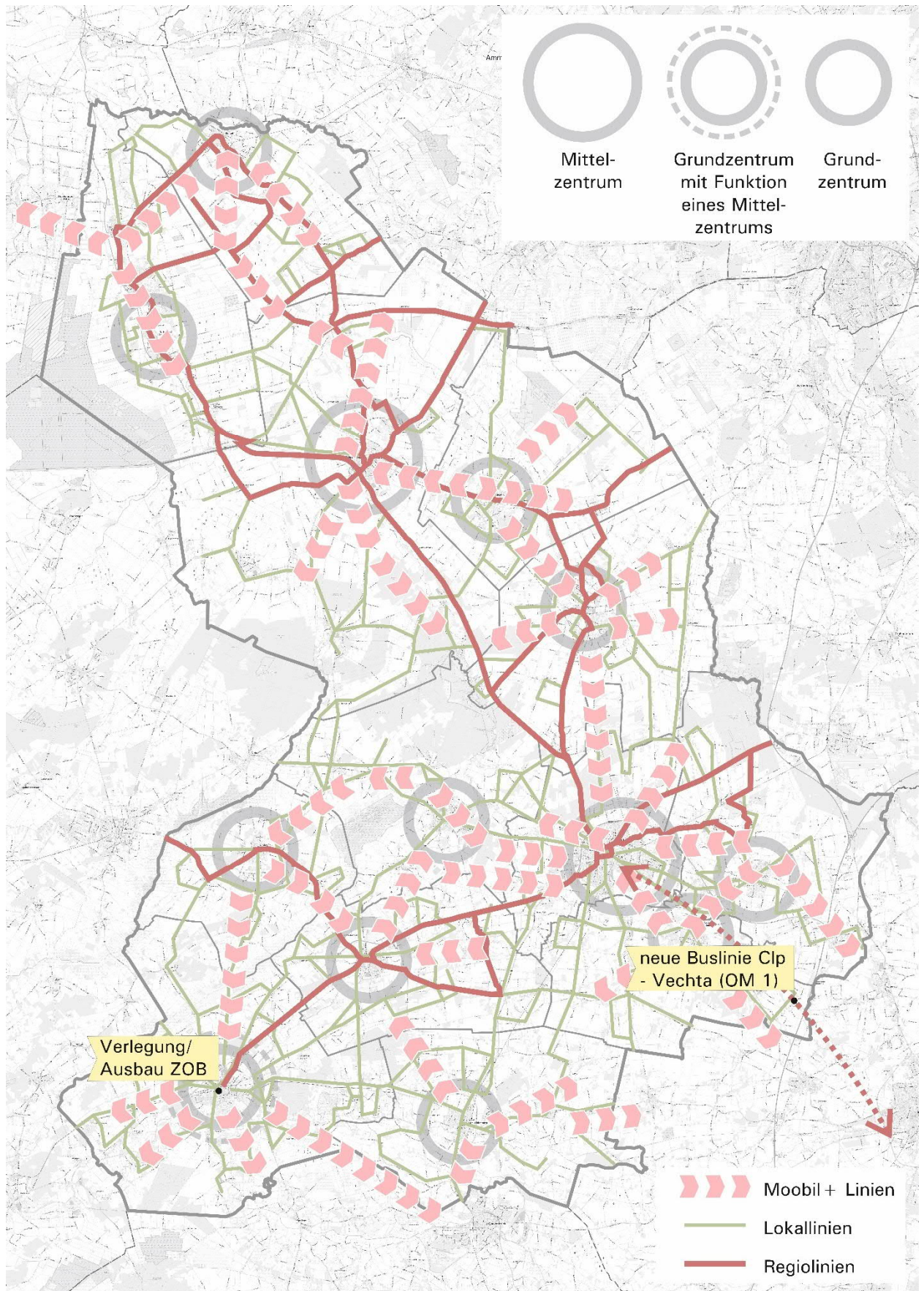


Abb. 50 Themenkarte straßengebundener ÖPNV

5.4 Fahrradverkehr

Konzepte Radschnellverbindungen Landkreis Cloppenburg

Das Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen (SVK) hat im Jahr 2020 eine Potentialanalyse²³ zu Radschnellverbindungen im Landkreis Cloppenburg erstellt. Durch die Verbindung der vorhandenen kommunalen Radinfrastruktur im Landkreis und über dessen Grenzen hinaus soll ein Gesamtnetz geschaffen werden. Um das Radfahren als attraktive Alternative für Pendler zu fördern, soll das bestehendes Radwegenetz durch Radschnellverbindungen ergänzt werden. Dazu wurden potenzielle Korridore im Landkreis definiert und anschließend vergleichend bewertet.

Näher untersucht wurden Einwohnerdichten und Pendlerverflechtungen sowie wesentliche Quell- und Zielpunkte. Betrachtet wurden aber auch nutzungsbedingte und natürliche Hindernisse (wie z.B. Straßen oder Gleise bzw. Gewässer), die grundsätzlich für die Machbarkeit entscheidend sein können, da sie einen bedeutenden Kostenbestandteil darstellen und zu Zeitverlusten führen können.

Aus der Überlagerung der verschiedenen Faktoren wurden die potenziellen Korridore abgeleitet. Diese wurden anschließend auf Basis diverser Kriterien vergleichend bewertet. Das höchste Potential wurde auf den Abschnitten um Cloppenburg festgestellt.

Die Anforderung, dass das Potential einer Radschnellverbindung bei mindestens 2.000 Radfahrenden am Tag liegen sollte, ist im Landkreis Cloppenburg nach der Datenanalyse nicht flächendeckend darstellbar. Daher wurden Qualitätsstandards festgelegt, die die Einsatzbereiche und Gestaltungsmerkmale für hochwertige Radverkehrsanlagen individuell für den Landkreis Cloppenburg beschreiben sollen. Dazu gehören u.a. die Auswahl von geeigneten Führungsformen, die Querschnittsgestaltung und Dimensionierung, die Ausgestaltung von Knotenpunkten sowie weitere Qualitätsmerkmale.

Für das weitere Vorgehen wurde die Festlegung von möglichen Trassenverläufen innerhalb der empfohlenen Korridore vorgeschlagen, dazu erfolgte eine Einstufung von Planungsprioritäten an den Abschnitten. Zudem wurden Ansätze für Fördermöglichkeiten durch Förderprogramme der EU, des Bundes oder des Landes Niedersachsen aufgezeigt.

Im Jahr 2021 hat das Büro SVK die Untersuchungen zu Radschnellverbindungen im Rahmen einer Machbarkeitsstudie²⁴ vertieft. Zur Trassenfindung wurden im Untersuchungskorridor zuerst potenzielle Streckenabschnitte definiert. Dazu wurde drei Teilabschnitte festgelegt. Diese liegen zwischen Garrel – Cloppenburg, im Bereich der Stadt Cloppenburg sowie im Bereich Emstek und Cappeln.

²³ SVK: Potentialanalyse zur Planung von Radschnellverbindungen im Landkreis Cloppenburg (Erläuterungsbericht); Aachen, März 2020

²⁴ SVR: Machbarkeitsstudie Radschnellverbindung – Maßnahmen und gegenüberstellende Bewertung (Foliensatz); September 2021

Der Bestand aller betrachteten Teilstrecken wurde erfasst und die Einhaltung der Qualitätsstandards überprüft. Exemplarisch wurden Querschnitte entwickelt. Um eine durchgehende Streckenführung zu definieren wurden verschiedene Auswahlkriterien getroffen. Für den nördlichen sowie südlichen Teilabschnitt wurden drei potenzielle Streckenführungen überprüft. Bewertet wurden u.a. Faktoren wie die Direktheit, der Netzzusammenhang, das Zusammenspiel mit dem weiteren Verkehr und die Kosten. Nachdem für beide Teilabschnitte eine Vorzugsvariante definiert war, wurde der Bereich Cloppenburg als Verknüpfungspunkt in den Fokus genommen. Durch die Auswahl eines geeigneten Verbindungsstückes konnte eine durchgehende Trasse festgelegt werden. Diese hat eine Länge von rund 27 km und erfüllt die Qualitätsstandards auf über 80 % der Strecke. Die Kosten werden auf rund 14,3 Millionen Euro geschätzt.

Die Vorzugsvariante soll im Weiteren konkret dargestellt und ausgearbeitet werden. Dazu sollen Steckbriefe für die einzelnen Abschnitte entwickelt werden.

Radwegeausbauprogramm²⁵

Entlang der Kreisstraßen im Landkreis Cloppenburg gibt es teils Probleme durch zu schmale Radwege. Im Begegnungsverkehr gibt es kaum Ausweichmöglichkeiten, was besonders problematisch bei Fahrradanhängern, Lastenrädern oder Dreirädern ist. Durch schnelle bzw. unerwartete Überholmanöver, durch z.B. E-Bikes, Pedelecs oder E-Scooter kann es zu Gefährdungen kommen. Das subjektive Sicherheitsgefühl ist zudem geringer als auf breiten Radwegen. Das Ziel des Radwegeausbauprogrammes ist daher die Sicherheit und die Leichtigkeit des Radverkehrs zu erhöhen.

Die Auswahl der verbreiterungswürdigen Radwege erfolgte nach vier Bewertungskriterien: 40 % Verkehrsmenge, 30 % touristische Bedeutung, 20 % Radwegebreite und 10 % Zustand. Auf Grundlage dieser Kriterien wurden die folgenden Strecken für das Programm ausgewählt:

²⁵ Landkreis Cloppenburg: Radwegeausbauprogramm – Kreisstraßen des Landkreises Cloppenburg; Präsentation Mai 2021

Radwegeausbauprogramm

Straße	Von Abschnitt/Station	Bis Abschnitt/Station	Breite (m)	Länge (km)
K 173	10/ 0	20/ 2.000		2,92
Elsten - CLP	30/ 700	30/ 1.950	1,80	1,25
K 160	20/ 810	20/ 4.760		3,95
Wachfum - Lindern	20/ 5560	25/ 260	1,65 – 1,90	1,42
K 168	10/ 800	10/ 2.100	1,90	1,30
CLP - Höltinghausen				
K 280	10/ 0	10/ 3.760	1,60 – 1,80	3,76
Kreisgrenze - Addrup				
K 150	5/ 0	5/ 5.580	1,80	5,58
B72 - Garrel				
K 357	15/ 0	15/ 2.600		2,60
Kreisgrenze - Lastrup	45/ 20	50/ 3.450	1,80	4,94
K 145	15/ 90	15/ 2.720	1,90	2,63
Kreisgrenze - E-Fehn				
Summe				30,35

Abb. 51 Streckenübersicht Radwegeausbauprogramm (Quelle: Landkreis Cloppenburg)

Insgesamt werden rund 30 km Radwege für einen Ausbau bzw. eine Verbreiterung vorgeschlagen. Für dieses Programm betragen die geschätzten Baukosten für den Radwegeausbau ca. 10 Mio. Euro.

Themenkarte

In der nachfolgenden Themenkarte sind alle verortbaren Maßnahmen im Themenfeld Radverkehr dargestellt. Grundlage der Plandarstellung sind die Ergebnisse der Analyse im Themenfeld Radverkehr sowie die Sammlung der Maßnahmen vom Landkreis Cloppenburg und den Städten und Gemeinden (vgl. Abb. 52).

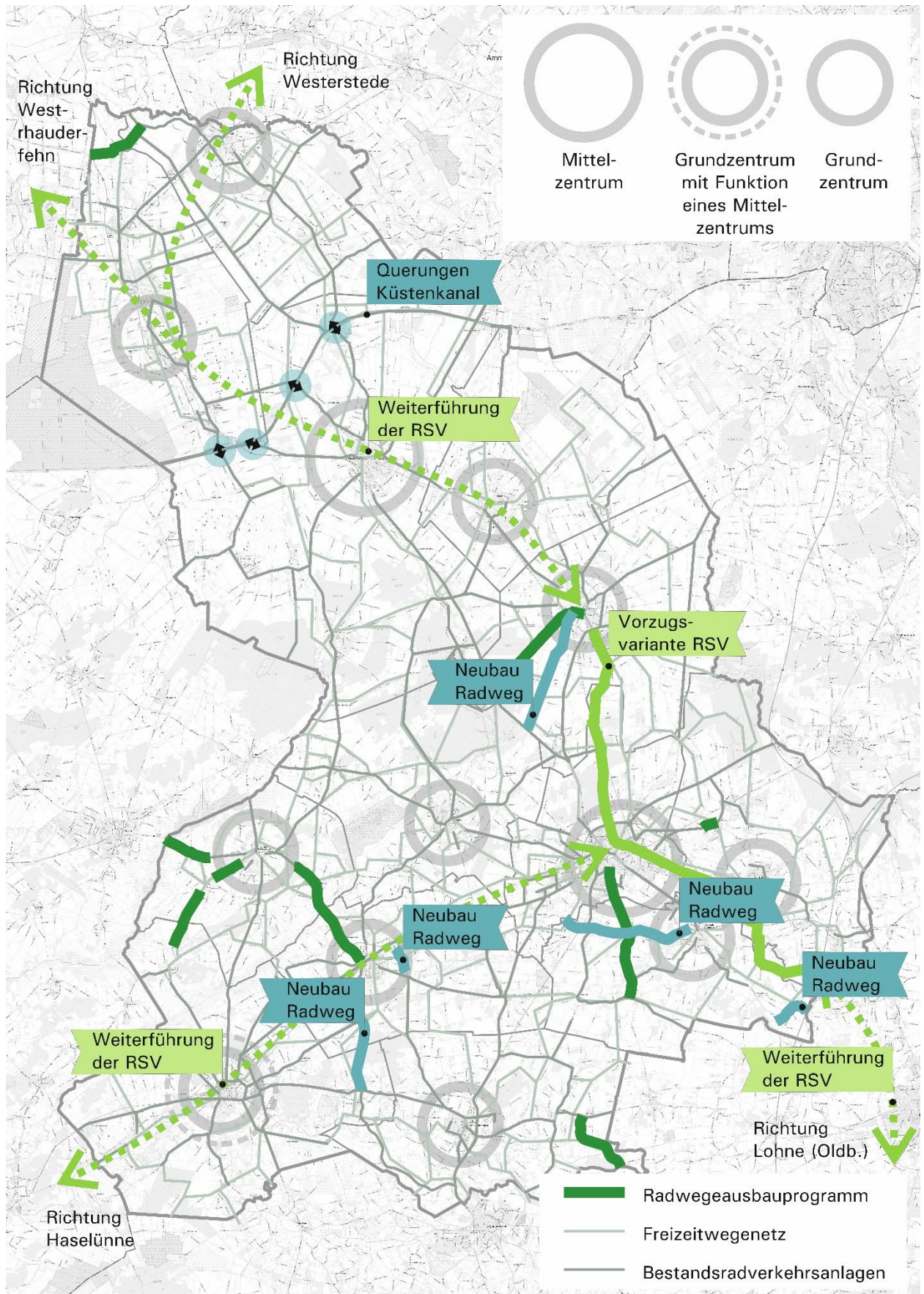


Abb. 52 Themenkarte Radverkehr

5.5 Straßenverkehr

Europastraße 233 (E 233)

Die Europastraße 233 (E 233) erstreckt sich von Hoogeveen auf niederländischer Seite bis zur A 1 in Emstek auf deutscher Seite. In Ost-West-Richtung verknüpft sie die niederländische Autobahnen 28 und 32 sowie die deutschen Autobahnen A 31 und A 1, die alle in Nord-Süd-Richtung verlaufen. Der vierspurige Ausbau der E 233 durch die Landkreise Emsland und Cloppenburg zwischen der A 31 (Anschlussstelle Meppen) und der A 1 (Anschlussstelle Cloppenburg) erfolgt auf einer Länge von etwa 83 Kilometern in acht Planungsabschnitten (PA).

Die gesetzliche Grundlage jeder Bundesstraßenplanung ist der Bundesverkehrswegeplan mit den daraus abgeleiteten Bedarfsplänen. Die E 233 ist im aktuellen Bundesverkehrswegeplan 2030 als Maßnahme des "Vordringlichen Bedarfs" eingestuft.

Im August 2010 wurden zwischen dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und der Auftragsverwaltung Niedersachsen die Grundlagen für die Entwurfsplanungen abgestimmt. Mit der anschließenden Erteilung des Planungsauftrages durch das BMVI wurde der Weg frei für die Erarbeitung der Genehmigungs- und Planfeststellungsentwürfe.²⁶

Kreisstraßenverbreiterungskonzept²⁷

Das Kreisstraßenverbreiterungskonzept IV zeigt den Zustand schmaler Kreisstraßen auf. Durch die hohe Belastung des Randbereichs kommt es zu Netzzissen, Flickstellen und Spurrinnen. Die Bankette sind teils stark ausgefahren und es kommt zu Randabbrüchen.

Seit dem Jahr 2015 konnte bereits für rund 10 % der Kreisstraßen eine Verbreiterung der Fahrbahn auf über 6,0 m erreicht werden. Weitere 12 % der Kreisstraßen befinden sich im Umbau bzw. der Umbau ist in Planung.

Insgesamt werden rund 25 km Kreisstraße für das Kreisstraßenverbreiterungsprogramm vorgeschlagen. Die geschätzten Baukosten für den Fahrbahnausbau betragen rund 16,5 Mio. Euro, sowie weiter 4,5 Mio. Euro für den Aus- und Neubau der zugehörigen Radwege.

Die Auswahl der verbreiterungswürdigen Kreisstraßen erfolgt zu gleichen Teilen nach den Bewertungskriterien Verkehrsmenge (Kfz), Schwerverkehr und Fahrbahnbreite. Auf Basis dieser Auswahlkriterien sollen folgende Kreisstraßen ausgebaut werden:

²⁶ Landkreis Emsland: E 233 - Informationen zum Ausbau in den Landkreisen Emsland & Cloppenburg (<https://www.e233.de/>), Zugriff Dezember 2022

²⁷ Landkreis Cloppenburg: Kreisstraßenverbreiterungskonzept IV – Kreisstraßen des Landkreises Cloppenburg; Präsentation November 2021

Kreisstraßenverbreiterungskonzept IV

Straße	von Abs./ Station	bis Abs./ Station	Breite (m)	Verkehrs- menge	Schwer- verkehr	Länge (km)	Bemerkungen
K 147	10/ 0	10/ 2.780	5,70	3449	297	2,780	einschl. Radwegausbau
K 162	10/ 500	20/ 2.570	5,20	1448	91	5,780	einschl. Radwegausbau
K 307	10/ 0	20/ 3.990	4,90	1240	30	4,490	mit K 351 einschl. Radwegausbau
K 179	15/ 0	15/ 1.700	5,60	1443	146	1,700	einschl. Radwegausbau
K 324	15/ 50	15/ 6.340	4,80	941	43	6,290	einschl. Radwegausbau
K 351	10/ 0	10/ 1.010	4,50	982	25	1,010	mit K 307 einschl. Radwegausbau +170m Radwegneubau
K 155	10/ 0	10/ 3.450	5,50	934	51	3,450	einschl. Radwegausbau +2,1km Radwegneubau
Summe						25,500	

Abb. 53 Streckenübersicht Kreisstraßenverbreiterungsprogramm IV
(Quelle: Landkreis Cloppenburg)

Zukünftig sollte die Netzbedeutung der Kreisstraßen (entsprechend der RIN-Kategorisierung; vgl. Kap. 4) bei den Bewertungskriterien mit aufgenommen werden.

Ladeinfrastrukturkonzept

Der Landkreis Cloppenburg befindet sich derzeit in der Aufstellung eines Ladeinfrastrukturkonzeptes. Dieses stellt eine Bedarfsplanung für den Ladebedarf im gesamten Landkreis dar und wird aktuell in Zusammenarbeit mit den Kommunen erstellt. Die Ergebnisse liegen voraussichtlich Ende September 2023 vor.

Pendler Parkplätze

Die Ausweisung von Pendler Parkplätzen kann (vor allem in ländlichen Regionen) ein sinnvolles Element sein, um die Intermodalität zu fördern. Das bedeutet, dass auf einem Weg mehrere Verkehrsmittel genutzt werden. Anstatt z.B. mit dem Auto zur Arbeit zu fahren, dient das Auto als Zubringer zum Bahnhof. An welchen Orten im Landkreis Pendler Parkplätze vorgesehen werden sollten und welchen Umfang und Qualität die Plätze brauchen, sollte durch den Landkreis Cloppenburg weiter untersucht werden.

Themenkarte

In der nachfolgenden Themenkarte sind alle verortbaren Maßnahmen im Themenfeld Straßenverkehr dargestellt. Grundlage der Plandarstellung sind die Ergebnisse der Analyse im Themenfeld Straßenverkehr sowie die Sammlung der Maßnahmen vom Landkreis Cloppenburg und den Städten und Gemeinden (vgl. Abb. 54).

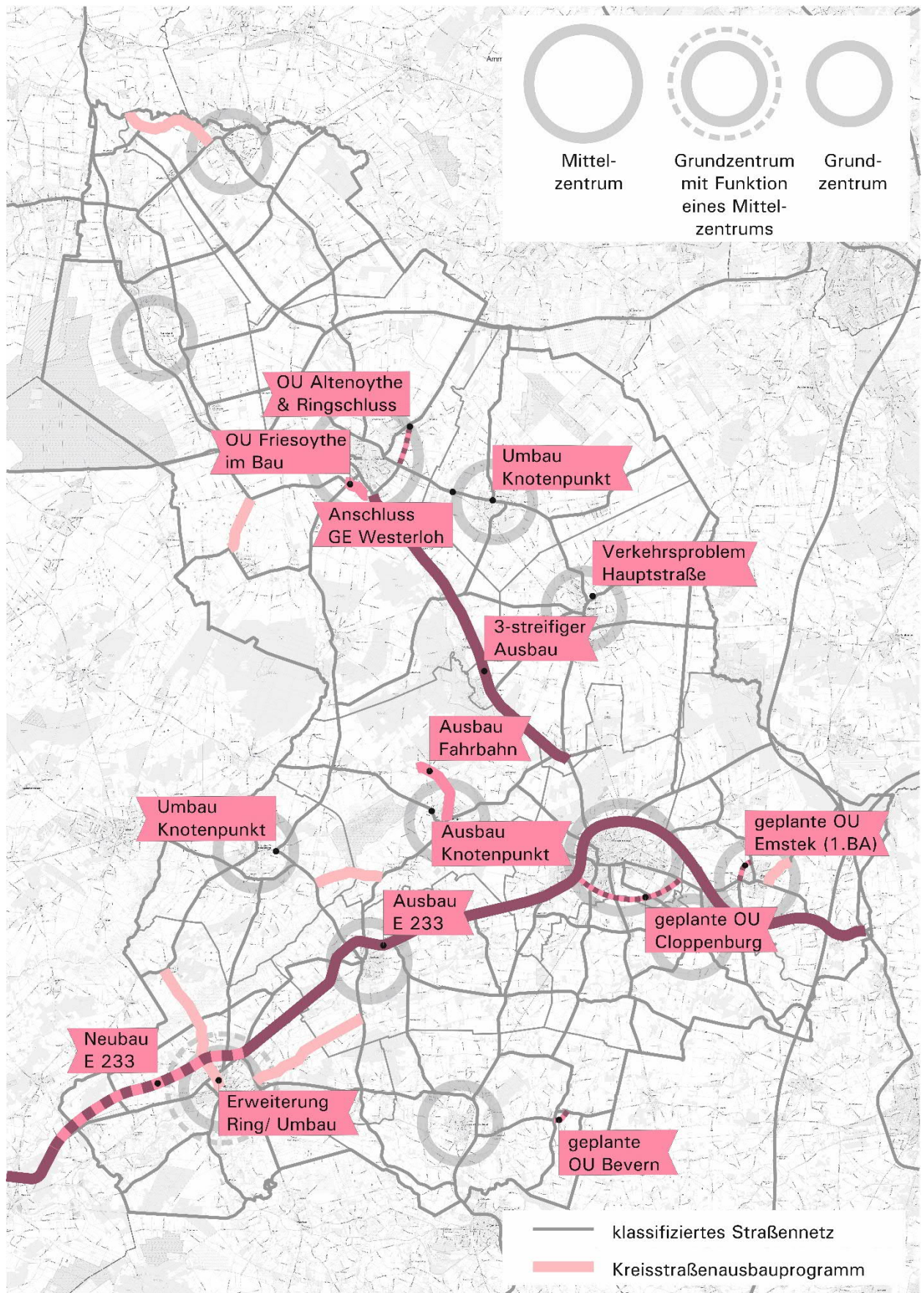


Abb. 54 Themenkarte Straßenverkehr

Das Straßennetz im Landkreis Cloppenburg besteht aus Autobahnen, Bundesstraßen, Landesstraßen, Kreisstraßen und Gemeindestraßen (vgl. Abb. 17). Die Autobahnen (A 1, A 29) sind als Vorranggebiete Autobahn im LROP festgelegt. Diese sind zu sichern und bedarfsgerecht auszubauen (vgl. LROP 4.1.3-01-1). Die Bundesstraßen (B 72, B 68, B 401, B 438) sind als Vorranggebiete Hauptverkehrsstraßen im LROP gesichert, die B 213 als vierstreifige Hauptverkehrsstraße. Die Hauptverkehrsstraßen sind zu sichern bzw. bedarfsgerecht auszubauen (LROP 4.1.3-01-3 und 4.1.3-02-1).



Abb. 55 Vorschlag zur Abgrenzung von Vorrang- und Vorbehaltsgebieten im Straßenverkehr

Die obenstehende Abbildung (vgl. Abb. 55) zeigt einen Vorschlag zur Abgrenzung der Vorrang- und Vorbehaltsgebiete für Straßen von regionaler Bedeutung (VFS 3), der Hauptverkehrsstraßen (VFS2), Hauptverkehrsstraßen 4-spurig (VFS2) sowie der Autobahnen (VFS1) mit Anschlussstellen. Grundlage für die Abstufung bilden das Kap. 4.5 sowie die geplanten Maßnahmen im Straßenverkehr entsprechende der Themenkarte (vgl. Abb. 54). Die in der Planung befindlichen Ortumgehungen sind mindesten als Vorbehaltsgebiete zu sichern. Durch den Bau können die zentralen Bereiche vom Durchgangsverkehr befreit werden und neue Qualitäten geschaffen werden.

5.6 Schiffahrt, Häfen, Luftverkehr und Logistik

Der Ausbau des Küstenkanals einschließlich des Ersatzneubau der Schleusen ist als Vordringlicher Bedarf im Bundesverkehrswegeplan 2030 aufgeführt. Durch den Ausbau soll die Befahrbarkeit für ein 2,50 m abgeladenes Großmotorgüterschiff im Richtungsverkehr geschaffen werden. Dadurch könnte mehr Ladung bei weniger Energieverbrauch und geringeren Transportzeiten verschifft werden.

Derzeit wird ein Gutachten durch das Fraunhofer Institut erstellt. Auftraggeber sind die IHK Oldenburg sowie der Landkreis Cloppenburg. Genauere Informationen zu den Brückenhöhen und damit einhergehenden Einschränkungen können zu diesem Zeitpunkt noch nicht gegeben werden.

Themenkarte

In der nachfolgenden Themenkarte sind alle verortbaren Maßnahmen im Themenfeld Schiffahrt, Häfen, Luftverkehr und Logistik dargestellt. Grundlage der Plandarstellung sind die Ergebnisse der Analyse im Themenfeld Schiffahrt, Häfen, Luftverkehr und Logistik sowie die Sammlung der Maßnahmen vom Landkreis Cloppenburg und den Städten und Gemeinden (vgl. Abb. 56).

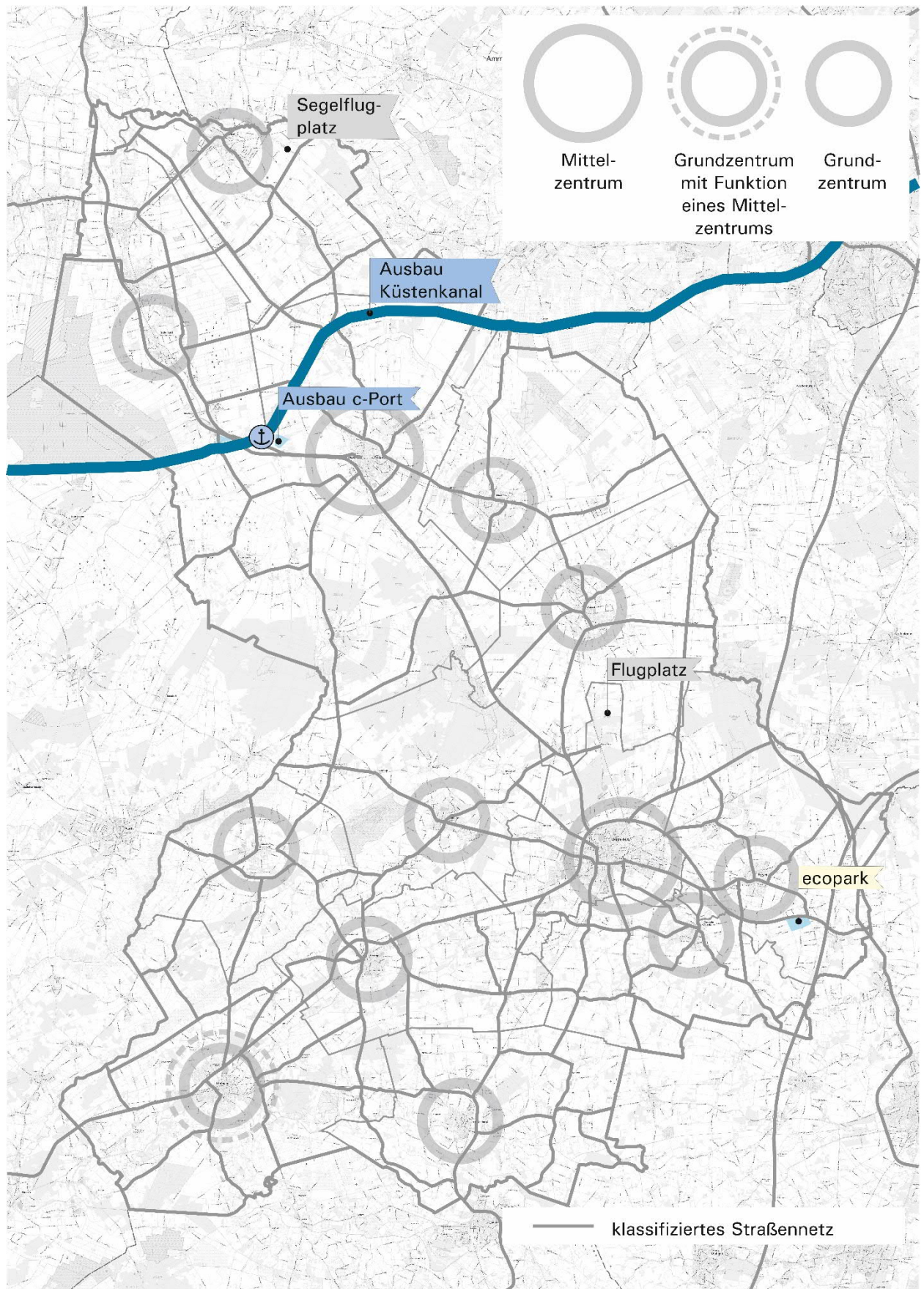


Abb. 56 Themenkarte Schiffahrt, Häfen, Luftverkehr und Logistik

6 Bewertung

6.1 Allgemeines

Im vorliegenden Kapitel erfolgt eine gutachterliche Einschätzung darüber, wie zukunftsfähig der Landkreis Cloppenburg im Hinblick auf die regionale Raumentwicklung im Themenfeld Verkehr aufgestellt ist. Unter Einbeziehung der aufgeführten Maßnahmen der einzelnen Verkehrsträger wird dazu ein Abgleich mit bundesweiten Zielsetzungen, Standards und Trends in der Verkehrsentwicklung durchgeführt. Zudem wird aufgezeigt, mit welchen zusätzlichen Maßnahmen die einzelnen Verkehrsnetze zukünftig weiter gestärkt werden können. Eine Übernahme in die aufgestellten Themenkarten bzw. das RROP ist möglich.

Die Zuständigkeiten für die Verkehrsnetze liegen bei verschiedensten Institutionen, sodass der Einfluss des Landkreises Cloppenburg teils nur indirekt möglich ist. Der Schienennahverkehr wird von der Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG) und der Fernverkehr von der Deutschen Bahn (DB) bestellt. Das Schienennetz ist in der Hand der Eisenbahngesellschaften sowie der DB-Netze. Die Zuständigkeit an Autobahnen obliegt der Autobahn GmbH, die von Bundstraßen und Landesstraßen der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV). Die NLStBV ist zudem für die Belange der Luftfahrt im Landkreis zuständig. Für die Schifffahrt und Häfen im Landkreis sind das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt sowie die Friesoyther Wasseracht zuständig. Wesentliche Planungen an Bundesfernstraßen, Schienenwegen und Wasserstraßen sind im Bundesverkehrswegeplan geregelt. Direkte Einflussmöglichkeiten hat der Landkreis vor allem beim straßengebundenen ÖPNV über die Aufstellung des Nahverkehrsplans. Ebenso liegen Planungen an Kreisstraßen in der Hand des Landkreises sowohl bei Belangen des Radverkehrs wie auch im Straßenverkehr. Bei Gemeinden mit mehr als 30.000 Einwohner liegt die Zuständigkeit an Ortsdurchfahrten von Kreisstraßen und auch Landesstraßen in den Gemeinden.

6.2 Schienenverkehr

Die Verkehrsleistung im Güterverkehr hat sich in den letzten 20 Jahren verdoppelt. Auch die Verkehrsleistung im Schienenpersonenverkehr steigt kontinuierlich und lag 2019 bei 100 Milliarden Personenkilometer.

Masterplan Schienengüterverkehr

Im Jahr 2020 betrug der Anteil der Güterbahnen an der Gesamtverkehrsleistung des Güterverkehrs in Deutschland 18 Prozent. Dies entspricht 123 Milliarden absolvierten Tonnenkilometern der Güterzüge. Der größte Anteil am Modal Split wird mit 72,6 Prozent jedoch immer noch vom Lkw erbracht. Ein Blick in unsere Nachbarländer zeigt, was mit fortschrittlicher Verkehrspolitik möglich ist (die geographischen und strukturellen Unterschiede sind zu berücksichtigen). In der Schweiz haben die Güterzüge einen Anteil von 39 Prozent an der Güterverkehrsleistung. In Österreich werden immerhin 25 Prozent der Güter mit der Bahn transportiert. Auch die

Bundesregierung hat erkannt, dass der Anteil der Schiene am Güterverkehr dringend steigen muss, sollen die Klimaziele erreicht werden. Bis 2030 sollen daher 25 Prozent des Güterverkehrs auf der Schiene stattfinden. Dazu wurde vom Bundesverkehrsministerium (ehemals BMVI, jetzt BMDV) und der Branche bereits im Sommer 2017 ein Masterplan Schienengüterverkehr vorgestellt. In 10 Handlungsfeldern werden darin konkrete Maßnahmen aufgelistet, wie der Marktanteil der Schiene deutlich gesteigert werden kann.²⁸

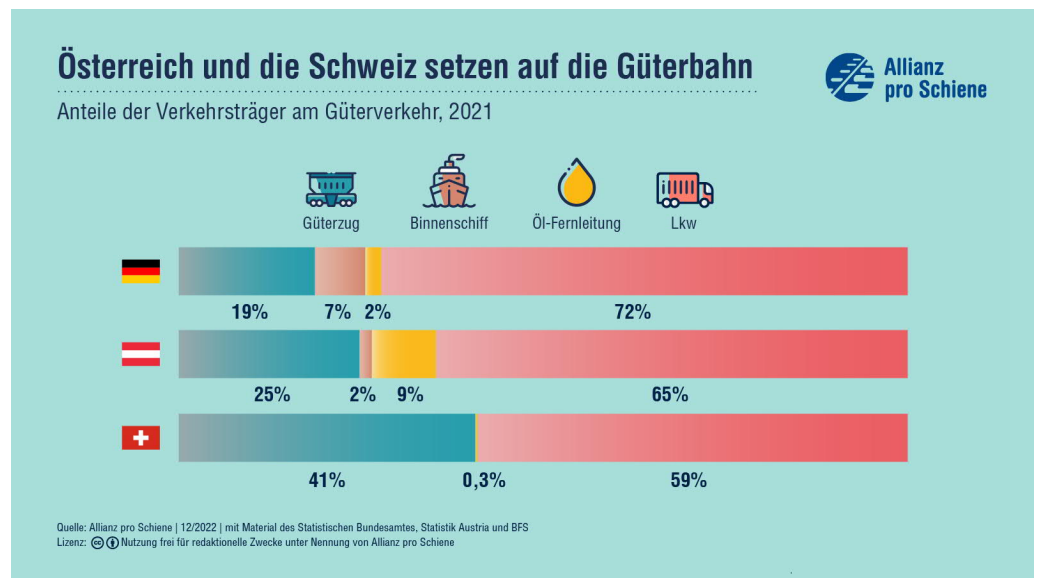


Abb. 57 Anteile der Verkehrsträger am Güterverkehr, 2021 (Quelle: Allianz pro Schiene)

Um die noch nicht ausgeschöpften Leistungs- und Entwicklungspotenziale des Schienengüterverkehrs erschließen zu können, die maßgeblich zur Bewältigung der verkehrs- und klimapolitischen Herausforderungen beitragen können, wurde mit dem Masterplan Schienengüterverkehr²⁹ ein umfassendes Maßnahmenpaket verabredet. Über die folgenden Handlungsfelder und Meilensteine soll der Schienengüterverkehr dauerhaft gestärkt und der verladenden Wirtschaft preislich wettbewerbsfähigere und qualitativ hochwertigere Transportleistungen auf der Schiene angeboten werden:

- Leistungsfähige Infrastruktur für den Schienengüterverkehr bereitstellen
- Digitalisierung des Schienengüterverkehrs vorantreiben
- Eisenbahnbetrieb stärker automatisieren
- Technische Innovationen für Schienenfahrzeuge unter Berücksichtigung von Wirtschaftlichkeit und Umweltpformance der Schienenfahrzeuge forcieren
- Multimodalität stärken sowie Zugang zur Schiene sichern und ausbauen
- Elektromobilität auf und mit der Schiene ausbauen

²⁸ Allianz pro Schiene: Artikel Güterverkehr – Mehr Verkehr auf die Schiene (<https://www.allianz-pro-schiene.de/themen/gueterverkehr/>); Zugriff Dezember 2022

²⁹ Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Projektgruppe Masterplan Schienengüterverkehr): Masterplan Schienengüterverkehr Berlin, Juni 2017

- Trassen und Anlagenpreise deutlich reduzieren
- Abgaben und Steuerbelastung begrenzen
- Vergleichbare Standards der Arbeits- und Sozialvorschriften und Sicherheitsauflagen bei allen Verkehrsträgern gewährleisten
- Aus- und Weiterbildung forcieren

Einzelne Maßnahmen aus dem Maßnahmenbündel sollen als Sofortmaßnahmen zeitnah umgesetzt werden.

Masterplan Schienenpersonenverkehr

Seit Jahren gewinnt der Schienenpersonenverkehr langsam, aber kontinuierlich Marktanteile hinzu. Noch nie sind hierzulande so viele Menschen mit den Bahnen gefahren wie zurzeit. 2019 waren über 2,9 Milliarden Menschen in Deutschland mit dem Zug unterwegs. U- und Straßenbahnen sind dabei noch nicht einmal mitgerechnet. Mit den Fahrgastzahlen ist auch die Verkehrsleistung gewachsen. Bis 2019 stieg der Wert auf 100 Milliarden Personenkilometer (Pkm). Damit kommt der Schienenpersonenverkehr in Deutschland auf einen Marktanteil von über zehn Prozent. Die Wachstumsrate des Schienenpersonenverkehrs in Deutschland ist beachtlich. Doch auch der Verkehr insgesamt ist gewachsen, sodass die Schiene nur langsam beim Marktanteil aufholt.³⁰

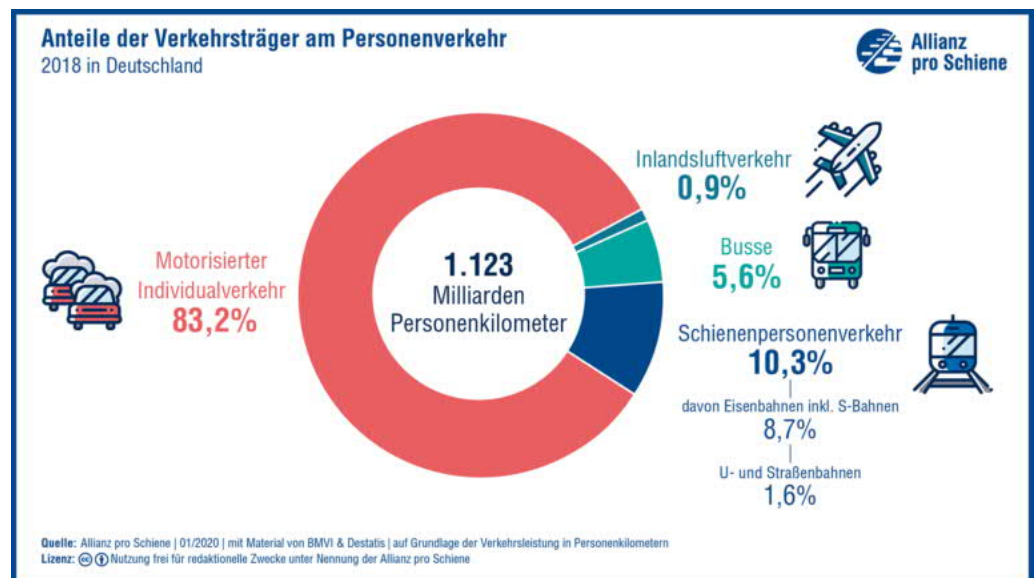


Abb. 58 Anteile der Verkehrsträger am Personenverkehr in Deutschland, 2018 (Quelle: Allianz pro Schiene)

Im Juni 2020 wurde im Verkehrsministerium der Schienenpakt zur Stärkung des Bahnsektors unterzeichnet und der Masterplan Schienenverkehr³¹ vorgestellt. Zudem wurde die Umsetzung des Deutschlandtakts gestartet.

³⁰ Allianz pro Schiene: Marktanteile der Eisenbahn am Personenverkehr in Deutschland (<https://www.allianz-pro-schiene.de/themen/personenverkehr/marktanteile/>), Zugriff Dezember 2022

³¹ Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Zukunftsbündnis Schiene): Masterplan Schienenverkehr Berlin, Juni 2020

Der Masterplan Schienenverkehr verfolgt die übergeordneten Ziele, die Zahl der Fahrgäste bis 2030 zu verdoppeln und den Anteil des Schienengüterverkehrs auf 25 % zu erhöhen.

Dafür sollen folgende Punkte umgesetzt werden:

- Deutschlandtakt
- Mehr Kapazität durch Strecken- Korridor- und Knotenausbau sowie Digitalisierung
- Mehr Wettbewerb
- Mehr Lärm- und Klimaschutz
- Mehr innovative Fahrzeuge und Technologien, mehr Forschung
- Mehr hochmotivierte und qualifizierte Fachkräfte durch gute Arbeitsbedingungen
- Mehr Güter auf der Schiene

Elektrifizierung

Selbst ein Dieselzug nutzt die Energie effizienter als Pkws oder Lkws und hat daher im Vergleich der Verkehrsträger Umweltvorteile. Der Vorsprung der Schiene aber wächst noch einmal deutlich durch die Elektrifizierung. Im Jahr 2019 waren rund 61 % der Strecken im Bundesschiennetz elektrifiziert. Da auf den elektrifizierten Strecken jedoch mehr Passagiere und Güter befördert werden, erfolgen bereits über 90 % der Beförderungsleistungen elektrisch.³²

Im Koalitionsvertrag und dem Klimaschutzprogramm 2030 des Bundes ist eine Elektrifizierung des Netzes auf 70% festgelegt worden. Das Verkehrsministerium strebt darüber hinaus an, bis 2050 100% aller Zugkilometer elektrisch betreiben zu können. Dies soll mit einem Mix aus klassischer Oberleitung und innovativen Lösungen, wie batterieelektrischen Zügen mit Elektrifizierunginseln oder brennstoffzellenbasierten Zügen ohne Oberleitungsinfrastruktur, erfolgen.³³

Einordnung

Die Maßnahmen, die im Landkreis Cloppenburg im Schienenverkehr diskutiert werden, wie die Reaktivierung von Bahnstrecken und Taktverdichtung an Haupttrouten entsprechen wesentlichen nationalen Entwicklungen und den Zielen und Grundsätzen des LROP. Die Reaktivierung der Strecken Cloppenburg – Westerstede-Ocholt sowie der Strecke Meppen – Essen könnte einen Beitrag dazu leisten, die Zahl der Fahrgäste zu erhöhen. Gleiches gilt für die Einführung eines Halbstundentaktes an der Strecke Oldenburg – Cloppenburg – Osnabrück. Durch die Anbindung des c-Port an das Schienennetz könnten mehr Güter über die Schiene transportiert werden. Der Landkreis Cloppenburg sollte die Maßnahmen zur Förderung des

³² Allianz pro Schiene: Artikel Elektrifizierung erklärt: Das Schienennetz muss unter Strom stehen (<https://www.allianz-pro-schiene.de/themen/infrastruktur/elektrifizierung-bahn/>), Zugriff Dezember 2022

³³ Bundesministerium für digitales und Verkehr: Artikel Mit der Elektrobahn klimaschonend in die Zukunft – Das Bahn-Elektrifizierungsprogramm des Bundes; Berlin, 12.03.2021

Schienenverkehrs im Rahmen der Möglichkeiten weiterverfolgen und den Dialog mit den zuständigen Institutionen suchen.

6.3 Straßengebundener Öffentlicher Personennahverkehr

Das 9-Euro-Ticket hat eine starke öffentliche Debatte über den Nahverkehr entfacht. Es wurde im Sommer 2022 für drei Monate eingeführt. Die Initiative der Bundesregierung zur Förderung des Nahverkehrs war Teil des Energie-Entlastungspaketes. Insgesamt wurde es rund 50 Millionen Mal verkauft. Seitdem sind zahlreiche Nachfolgemodelle diskutiert worden. Bundesweit ist das 49-Euro-Ticket gestartet. Berlin hatte bereits Ende 2022 über das 29-Euro-Ticket als Übergangslösung entschieden. In den Landkreisen Cloppenburg und Vechta wurde ab Februar 2023 ein Sparticket für die Nutzung von moobil+ für 19 Euro im Monat eingeführt. Zunächst ist das Ticket auf eine Laufzeit von 12 Monaten begrenzt.

Neben dem passenden Tarif muss aber auch das Netz im Nahverkehr attraktiv ausgebaut sein. Vor allem im ländlichen Raum ist dies häufig nicht ausreichend. Das Positionspapier zu Mobilität im ländlichen Raum des Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) fordert differenzierte Bedienung, d.h. die Abstimmung verschiedener Mobilitätsangebote aufeinander (siehe Abb. 59). Dabei werden die Bahn- und Buslinien des Hauptnetzes mit dem lokalen Linienverkehr zur Erschließung und flexiblen Angeboten für die erste oder letzte Meile verknüpft. So entsteht ein passender „Maßanzug“ für die Mobilität vor Ort. Alternative Angebote wie Car-, Bike- und RideSharing erweitern den Mix an Mobilstationen.³⁴

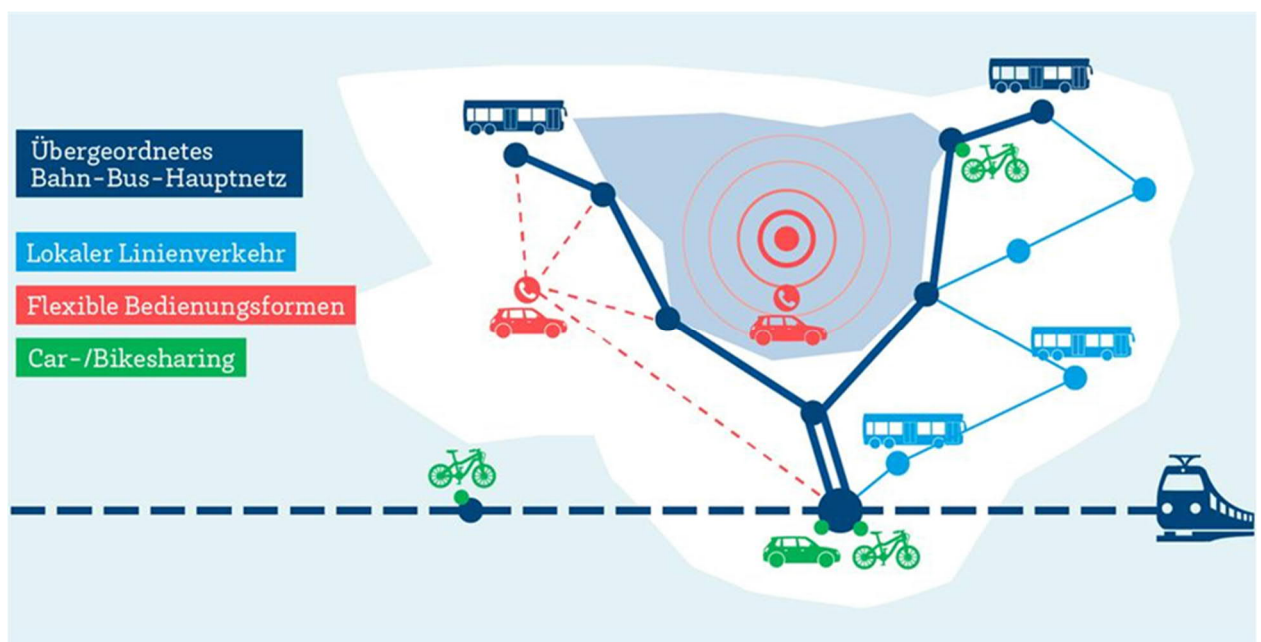


Abb. 59 Differenzierte Bedienung im Nahverkehr (Quelle: VDV Das Magazin 2/2018)

³⁴ VDV – Die Verkehrsunternehmen: Gute Mobilität in ländlichen Räumen – Gemeinwohlorientierung und Lebensqualität vor Ort; 18.03.2020

Einordnung

Der Nahverkehrsplan und der Beitrag zum Schiene-Bus-Grundnetz sind wichtige Elemente zur Förderung des straßengebundenen ÖPNV und entsprechen den Zielen und Grundsätzen des LROP. Die moobil+ Rufbusse ergänzen bereits sinnvoll das weitere Busangebot und sollten, dem Bedarf entsprechend, stetig weiterentwickelt werden. Es sollte geprüft werden, ob ein (besseres) Angebot für das Wochenende geschaffen werden kann. Die Anbindung zwischen Cloppenburg und Vechta ist zu stärken. Der Bedarf weiterer Linien ist zu prüfen. Die Haltestellenfrequentierung der vorhandenen Halte soll erfasst werden, um den Ausbau der Haltestellen bedarfsorientiert ausrichten zu können. Die Erstellung des Schiene-Bus-Grundnetzes sollte durch den Landkreis Cloppenburg maßgeblich vorangebracht werden. Es gilt alle im Nahverkehrsplan festgeschriebenen Maßnahmen konsequent zu verfolgen und umzusetzen.

6.4 Fahrradverkehr

Nationaler Radverkehrsplan

Der Nationale Radverkehrsplan (NRVP) ist die Strategie der Bundesregierung zur Förderung des Radverkehrs in Deutschland. Der aktuelle NRVP 3.0 wurde im April 2021 der Öffentlichkeit vorgestellt. Dieser sieht vor, dass zukünftig deutlich mehr und längere Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt werden sollen und sich die mit dem Rad gefahrenen Kilometer bis 2030 verdoppeln. Die Anzahl der Wege soll von rund 120 im Jahr 2017 auf 180 Wege je Person und Jahr zunehmen. Die durchschnittliche Länge der mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege soll sich von 3,7 Kilometer auf 6 Kilometer erhöhen.^{35,36}

Um diesen Zuwachs im Radverkehr erreichen zu können, sind folgende Leitziele im NRVP 3.0 festgeschrieben worden:

- Governance für einen starken Radverkehr: Es bedarf eines politischen und gesellschaftlichen Paradigmenwechsels. Ein moderner Rechtsrahmen sowie ausreichende Finanzierung sind von zentraler Bedeutung.
- Lückenloser Radverkehr in Deutschland: Durch eine sichere und attraktive Infrastruktur – bestehend aus gut ausgebauten Radwegen und Kreuzungen sowie Park-Infrastruktur und Sharing-Systemen – werden die umfassenden Potenziale des Radverkehrs genutzt, Konflikte unter den Verkehrsteilnehmern verringert und das Verkehrssystem als Ganzes optimiert.
- Kommunikation und Bildung schaffen Fahrradkultur: Eine umfassende Mobilitätsbildung einschließlich Aufklärung zum gesundheitlichen Nutzen des Radfahrens sowie fahrradfreundliche und sicher gestaltete

³⁵ Bundesministerium für Digitales und Verkehr: Artikel zum Nationalen Radverkehrsplan 3.0, Berlin, 05.10.2021

³⁶ Bundesministerium für Digitales und Verkehr: Nationaler Radverkehrsplan 3.0; Berlin, Januar 2022

Schul- und Freizeitwege führen junge Menschen an ein regelmäßiges und verantwortungsvolles Radfahren heran.

- Vision Zero: Gegenüber 2017 reduziert sich die Zahl der getöteten Radfahrenden bis 2030 um mindestens 40 Prozent.
- Fahrradstandort Deutschland: Das Image sowie das Wissen über das Fahrrad und den Radverkehr werden sowohl in der Gesellschaft als auch in der Fachöffentlichkeit konsequent verbessert. Daraus entstehen Innovations- und Wirtschaftspotenziale, die konsequent genutzt und gefördert werden.
- Lasten- und Wirtschaftsverkehr nutzt das Fahrrad: Intelligente City-Logistik bedeutet eine immer stärkere Einbeziehung des Fahrrads. Das (Lasten-) Fahrrad schöpft seine Potenziale in der Lieferkette voll aus und sorgt für eine emissionsfreie Zustellung auf der letzten Meile.
- Fahrrad-Pendlerland Deutschland: Sowohl der tägliche Arbeitsweg als auch Dienstwege während der Arbeitszeit werden bevorzugt mit dem Fahrrad zurückgelegt.
- Radverkehr erobert Stadt und Land: Durch attraktive öffentliche Räume mit passenden Angeboten für den Radverkehr in der Stadt und auf dem Land werden Lebens- und Aufenthaltsqualität verbessert und Bewohnerinnen und Bewohner zur aktiven Bewegung motiviert.
- Radverkehr wird intelligent, smart und vernetzt: Daten ermöglichen eine passgenaue Planung von Infrastruktur und Verkehrssteuerung, optimieren die Vernetzung zwischen verschiedenen Mobilitätsangeboten und machen Radfahren schneller, sicherer und attraktiver.

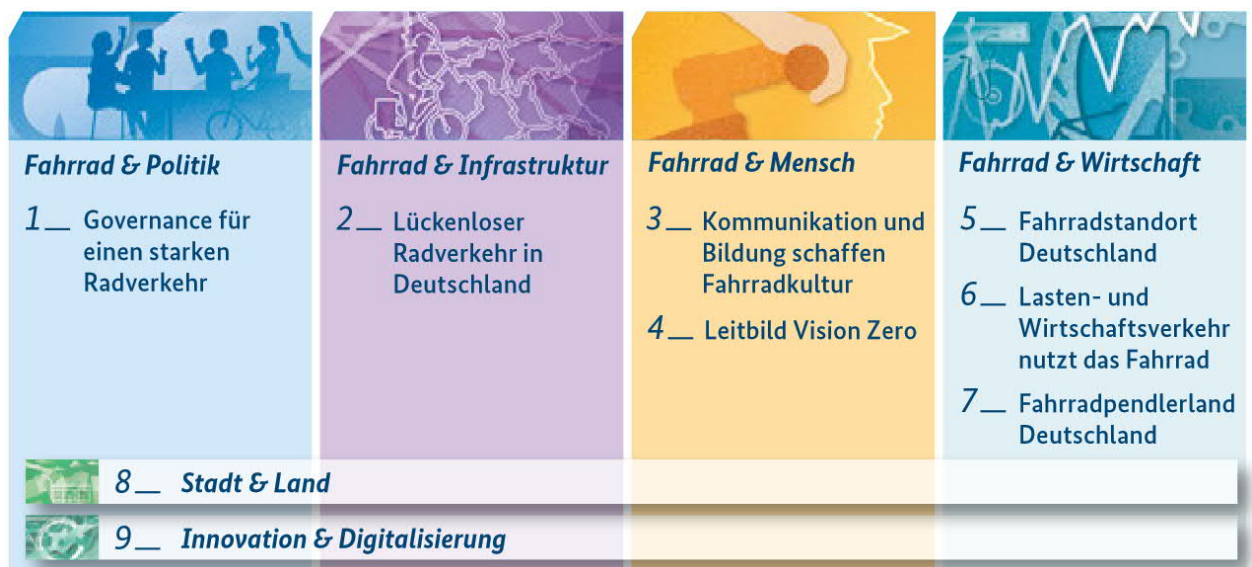


Abb. 60 Leitziele des NRVP 3.0 (Quelle: NRVP)

Im Rahmen des Dialogforum Nationaler Radverkehrsplan wurde Ergebnispapiere zu verschiedenen Themenschwerpunkten verfasst. Darin sind wesentliche Diskussionsergebnisse zusammengestellt. Das Ergebnispapier ländlicher Raum befasst sich mit folgenden Kernthemen³⁷:

³⁷ Dialogforum Nationaler Radverkehrsplan 3.0: Ergebnispapier ländlicher Raum „Radverkehr erobert das Land“

- Geeignete Strukturen schaffen: Niederschwelliger Zugang von Fördermitteln und Informationen zu spezifischen Randbedingungen für Landkreise und Gemeinden
- Geeignete Infrastruktur schaffen:
 - o Stärkere Berücksichtigung der Fahrraderreichbarkeit zentralörtlicher Einrichtungen in Regionalplänen
 - o Lückenlose Netze Außerorts und Innerorts
 - Modellversuche zu Tempo 60 Zonen und Schutzstreifen außerorts
 - Integration (ggf. Ausbau) von Wirtschaftswegen in Radverkehrsnetze
 - Geschwindigkeitsreduktion auf 30 km innerorts an Engstellen und ggf. einspurige Führung für den Kfz-Verkehr
 - o Spezielles Augenmerk auf Pedelec-Fahrer aufgrund höherer Distanzen
 - o Verknüpfung mit dem ÖPNV von besonderer Bedeutung
 - Bedarf für Abstellanlagen im Nahverkehrsplan
 - Abgestuftes System der Abstellanlagen je nach Bedeutung des Haltepunktes
 - Förderung der Länder von Fahrradträgern und -anhängern
 - Niedrigschwellige öffentliche Fahrradverleihsysteme
- Kommunikation und Vernetzung der Akteure: Politiker als Vorbilder, Kampagnen um Interesse zu wecken, gezielte Förderung in Schulen

Die Förderung des Radverkehrs ist eine gemeinschaftliche Aufgabe von Bund, Ländern und Kommunen. Der Bund hat mit dem NRVP eine aktive Rolle als Moderator, Koordinator und Impulsgeber für eine bundesweite Radverkehrsförderung übernommen. Außerdem finanziert der Bund den Bau von Radwegen entlang von Bundesstraßen. Im Rahmen der föderalen Aufgabenteilung sind aber in erster Linie Länder und Kommunen verantwortlich für die Radwegeinfrastruktur und für die Radverkehrsförderung vor Ort. Deshalb richtet sich der NRVP als Plan des Bundes mit seinen Empfehlungen gerade auch an Länder und Kommunen.

Das Land Niedersachsen hat im Jahr 2021 zudem ein landesweites Fahrradmobilitätskonzept veröffentlicht.³⁸ Darin sind verschiedene Handlungsfelder festgeschrieben:

- Rechtliche und Strategische Grundlagen
 - o Berücksichtigung von Radwegen in der Raumordnung
- Infrastruktur
 - o Verstärkter Neubau von Radwegen an Landesstraßen
 - o Förderung von Radschnellwegen
 - o Sonder-Förderprogramm „100.000 Bügel“
- Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern
 - o Förderung Bike and Ride
- Verkehrssicherheit
- Nachhaltigkeit und Innovation

³⁸ Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung: Radverkehr neu denken – Fahrradmobilitätskonzept Niedersachsen; Hannover, Februar 2021

- o Nutzung von Wirtschaftswegen für den Radverkehr vereinfachen
- Öffentlichkeitsarbeit
- Radtourismus

Einordnung

Bundesweite Entwicklungen zeigen, dass das Thema Radverkehr im ländlichen Raum angekommen ist. Der Landkreis soll die Verbesserung der Infrastruktur (im Dialog mit den Gemeinden und der NLStBV) weiter vorantreiben. Die Radschnellverbindung zwischen Garrel – Cloppenburg – Vechta bietet Potenziale für eine verstärkte Nutzung des Fahrrads auf dieser Strecke. Zudem geht von diesem Projekt eine positive Signalwirkung für den Radverkehr im Landkreis aus. Eine Weiterführung nach Norden wird geprüft. Die Sicherung und Entwicklung von landesweit bedeutsamen Radwegerouten ist auch im LROP festgeschrieben. Um flächendeckend mehr Wege auf das Fahrrad zu verlagern, sollte zudem ein Alltagsradwegenetz entwickelt werden. Durch sichere und attraktive Radverbindungen sollen, entsprechend dem Ziel des NRVP 3.0, mehr und längere Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Im Klimaschutzkonzept des Landkreises ist festgelegt, dass der Radverkehrsanteil am Modal Split bis 2045 auf 20 % erhöht werden soll. Dazu können die Integration von Wirtschaftswegen und die Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit an Innerorts- und Außerortsstraßen zielführende Maßnahmen sein. Die fehlenden Überquerungsmöglichkeiten über den Küstenkanal stellen eine deutliche Lücke im Radwegenetz dar. Es sollte geprüft werden, wo perspektivisch Überquerungsstellen sinnvoll und denkbar wären. Dafür sollte der Dialog mit den zuständigen Institutionen gesucht werden.

Im ländlichen Raum kommt der Verknüpfung mit dem Schienenverkehr und dem straßengebundenen ÖPNV zudem eine besonders starke Bedeutung zu. Die Haltepunkte sollten daher je nach Bedeutung entsprechend mit Abstellanlagen ausgestattet werden. Öffentliche Fahrradverleih-Angebote sollten einfach und unkompliziert erfolgen, wie etwa der kostenlose Lastenradverleih des Lastenesels. Es sollte geprüft werden, ob das Angebot ausgebaut werden kann.

Da mehrere Städte Gemeinden im Landkreis bereits ein Radverkehrskonzept aufgestellt haben oder gerade in der Aufstellung sind, sollte eine Projektgruppe Radverkehr gebildet werden, um sich in regelmäßigen Abständen zu den Belangen des Radverkehrs im Landkreis auszutauschen. Weitere Städte und Gemeinden sollten zur Aufstellung eines Radverkehrskonzeptes angeregt werden. Die einzelnen Radverkehrskonzepte sind bei der Aufstellung eines übergreifenden Radverkehrskonzeptes für den Landkreis zu beachten. Die Inhalte eines solchen Radverkehrskonzeptes können in Teilen landesbedeutsam sein.

6.5 Straßenverkehr

Konzepte wie das Klimaschutzprogramm 2030 des Bundes setzen, zur Erreichung der Klimaziele, stark auf Antriebswende. Dazu sollen unter anderem Maßnahmen wie die Entwicklung strombasierter Kraftstoffe und

fortschrittlicher Biokraftstoffe beitragen. Zudem soll die zugehörige Tank- und Ladeinfrastruktur ausgebaut werden. Steuerliche Vorteile sollen die Elektromobilität zudem fördern. Insgesamt soll der Verkehr stärker automatisiert, vernetzt und verflüssigt werden (vgl. Kap. 2.6). Restriktive Ansätze fehlen in Konzepten und Strategien häufig.

Um ein nachhaltig verändertes Mobilitätsverhalten zu erzielen braucht es neben der Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes auch Widerstände für den Kraftfahrzeugverkehr, vor allem in urbanen Bereichen. Dazu zählen Maßnahmen wie eine Parkraumbewirtschaftung, die Anpassung der Geschwindigkeiten in innerstädtischen Bereichen (z.B. auf Tempo 30) und die stärkere Aufteilung von Verkehrsräumen zu Gunsten des Rad- und Fußverkehrs.

Durch die Kombination von Push- und Pull-Maßnahmen kann die innerstädtische Aufenthaltsqualität gestärkt werden. Die Flächen im öffentlichen Raum können gerechter verteilt werden. Es wird eine umweltfreundlichere Mobilität geschaffen.

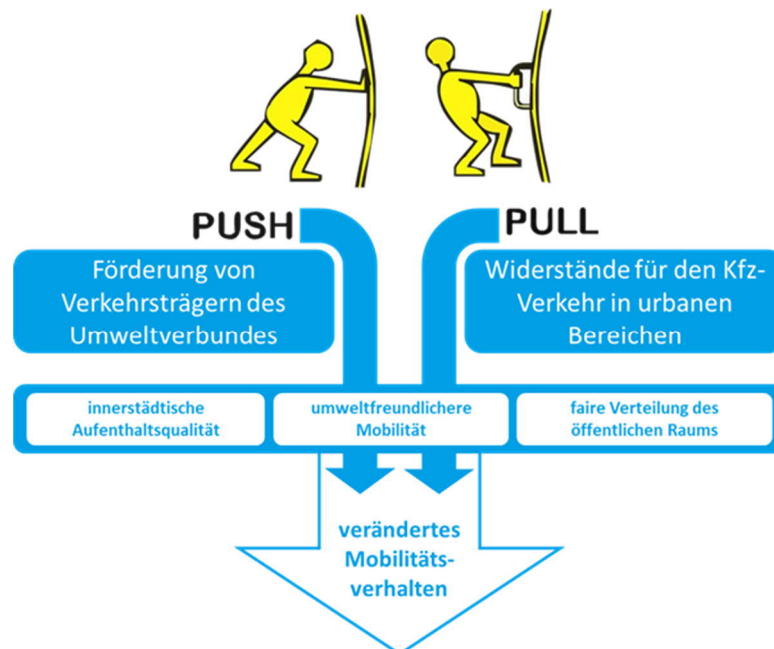


Abb. 61 Veränderung des Mobilitätsverhaltens

Einordnung

Im Landkreis Cloppenburg stehen zahlreiche Maßnahmen im Straßenausbau an. Neben der Erweiterung der Bundesstraßen, entsprechend den Zielen und Grundsätzen des LROP, werden zur Entlastung der Stadt- und Ortskerne verschiedene Umgehungsstraßen diskutiert. Zur Optimierung des Verkehrsflusses werden Knotenpunkte umgebaut und umstrukturiert. Neben diesen Maßnahmen, die vorrangig den Kraftfahrzeugverkehr optimieren sollen, sind weitere Maßnahmen im Sinn der Verkehrswende zu prüfen. Gerade in urbanen Bereichen können dazu restriktive Maßnahmen im Kraftfahrzeugverkehr sinnvoll bzw. zwingend erforderlich sein. Alleine die Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes wird vermutlich nicht ausreichen, um die Klimaziele des Bundes und des Landkreises einzuhalten. Projekte wie die

Abstufung der Hauptstraße in Garrel von einer Landesstraße zur Gemeindestraße bieten die Möglichkeit, Verkehrsräume neu zu organisieren und Flächen für den Fuß- und Radverkehr zu gewinnen. Die Notwendigkeit zum Ausbau vorhandener Infrastruktur sollte bei zukünftigen Planungen vor dem Hintergrund der Mobilitäts- und Klimaziele sorgsam abgewogen werden.

6.6 Schifffahrt, Häfen, Luftverkehr und Logistik

Masterplan Binnenschifffahrt

Der Masterplan Binnenschifffahrt ist die Grundlage, um die Binnenschifffahrt zukunftsfähig und attraktiver zu machen. Er wurde in einem beispielhaften Prozess gemeinsam mit den Verbänden, der Wirtschaft und weiteren Akteuren erarbeitet und am 14. Mai 2019 der Öffentlichkeit vorgestellt.³⁹

Der Masterplan Binnenschifffahrt umfasst fünf Schwerpunkte:

- **Infrastruktur:** Mit Investitionen in Milliardenhöhe soll für ausreichend finanzielle, strukturelle und personelle Kapazitäten im Bereich der Wasserstraßen gesorgt werden. So werden z.B. die Auswirkungen des Klimawandels für die Binnenschifffahrt kontinuierlich beobachtet und geeignete Anpassungsoptionen entwickelt.
- **Umweltfreundlichkeit und Flottenstruktur:** Die Branche soll bei der Umstellung auf effizientere und emissionsärmere Schiffe unterstützt werden und alternative Antriebe in der Binnenschifffahrt, z.B. Elektromotoren oder Antriebe mit Flüssigerdgas gefördert werden.
- **Digitalisierung:** Die Binnenschifffahrt 4.0 soll die Vernetzung der Häfen, die Digitalisierung der Schleusen und Schiffe und die Automatisierung der Umschlagplätze umfassen. So soll die Binnenschifffahrt auch den neuen schnellen Mobilfunkstandard 5G nutzen können.
- **Stärkung multimodaler Transportkette:** Ziel ist es, den Anteil der Verkehrsleistung der Binnenschifffahrt am Modal Split auf 12 Prozent zu erhöhen. Dabei wird ein besonderes Augenmerk auf die Verlagerung von Schwergut- und Großraumtransporten auf das Binnenschiff gelegt, um Straßen zu entlasten.
- **Mehr Fachkräfte:** Die Verbände sollen bei der Nachwuchsgewinnung und bei der bundesweiten Offensive auf Jobmessen unterstützt werden und die Ausbildung zum Binnenschiffer und Hafenschiffer gefördert werden.

Um Transparenz zu schaffen soll den an der Erarbeitung des Masterplans beteiligten Akteuren im Rahmen eines Beirats regelmäßig über den aktuellen Umsetzungsstand der einzelnen Maßnahmen aus dem Masterplan Binnenschifffahrt berichtet werden. Der halbjährlich im Vorfeld der Beiratssitzung erstellten Statusbericht Masterplan Binnenschifffahrt wird öffentlich zur Verfügung gestellt.

³⁹ Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur: Masterplan Binnenschifffahrt; Berlin, Mai 2019

Luftsportverbände und -behörden

Der Deutsche Aero Club e.V. (DAeC) ist der Spitzenverband des Luftsports und der allgemeinen Luftfahrt. Er vertritt die Interessen der Mitglieder gegenüber Politik und Behörden, Wirtschaft und Gesellschaft. In der nationalen Sportpolitik ist der Deutsche Olympische Sportbund sein engster Partner. Auf internationaler Ebene ist der DAeC Mitglied bei Europe Air Sports, dem Verband der nationalen Aeroclubs in Europa, und der FAI (Fédération Aéronautique Internationale), dem Weltluftsportverband. Der DAeC ist der zweitgrößte Luftsportverband Europas.

Der DAeC veröffentlicht in regelmäßigen Abständen die Auswertung „Zahlen, Daten, Fakten“. Darin ist unter anderem die Entwicklung beitragspflichtiger Mitglieder beschrieben. In der Ausgabe aus dem Jahr 2019 ist ein Anstieg von 2011 mit 97.312 beitragspflichtigen Mitgliedern auf 102.992 im Jahr 2019 dokumentiert. In der aktuellsten Veröffentlichung von 2022 ist der Verlust von 2014 mit 99.234 beitragspflichtigen Mitgliedern auf 81.914 im Jahr 2022 dargestellt. Dieser Rückgang lässt sich überwiegend auf den Fallschirmsport sowie Gleitschirm und Drachenfliegen zurückführen. Woher der Rückgang in diesen Sparten kommt ist allerdings nicht vermerkt.

Der Luftsport-Verband Niedersachsen (LSVNI) ist ein Zusammenschluss von 91 Luftsportvereinen in Niedersachsen. Dieser verfolgt die Zielsetzung, den Luftsport in Niedersachsen zu stärken und zu fördern. Vertreten sind die Sparten Segelflug, Motorsegelflug, Motorflug, Ultraleichtflug, Fallschirmspringen, Ballonfahren, Gleitschirm- und Drachenfliegen sowie Modellflug. Diese werden sowohl im Breiten- wie auch im Leistungssport betrieben. Rund 650 Flug- und Sprunglehrer in Niedersachsens Luftsportvereinen vermitteln ihr Können ehrenamtlich. Aus- und weitergebildet werden sie in der Flugschule des Landesverbands. Die Mitgliederentwicklung in Niedersachsen verzeichnet einen leichten Rückgang von 5.328 im Jahr 2016 auf 5.051 im Jahr 2022. Besonders stark nachgefragt sind aber weiterhin vor allem der Bereich Segelflug und Motorflug.

In Niedersachsen sind zurzeit rund 150 Flugplätze für den zivilen Luftverkehr zugelassen. Der Oberbegriff Flugplätze umfasst neben den Flughäfen auch Landeplätze und Segelfluggelände. Die Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr ist Luftfahrt- und Luftsicherheitsbehörde für Niedersachsen. Sie ist Ansprechpartnerin für Luftfahrer, die Betreiber von Flugplätzen, die Luftfahrtunternehmen, aber auch für Bürger, die nicht selbst aktiv Luftfahrt betreiben.

Einordnung

Der Ausbau der Binnenschifffahrt durch Verbreiterung des Küstenkanals und die Erneuerung der Schleusen ist im Zuge der steigenden Verkehrsleistung von Güterverkehren auf dem Wasser weiter zu verfolgen und entspricht den Zielen und Grundsätzen des LROP. Der Umschlag auf die Schiene durch die Anbindung des c-Port an das Schienennetz würde die multimodale Transportkette im Sinne des Masterplans und des LROP stärken. Die Belange der Nachhaltigkeit und des Umweltschutzes sind zwingend

zu beachten. Trotz leicht schwankender Mitgliederzahlen ist der Bedarf im Luftsport auch zukünftig zu decken. Dazu sind die vorhandenen Flugplätze Varrelbusch und der Segelflugplatz in Barßel, entsprechend dem LROP zu sichern und zu erhalten.

6.7 Zukünftiger Handlungsbedarf

Insgesamt wird der Zustand der Verkehrsnetze und Verkehrsträger im Landkreis Cloppenburg wie folgt bewertet:

- Schiene: überwiegend gutes Angebot auf Hauptstrecke, Potenziale für Nebenstrecken
- ÖPNV: grundsätzlich gutes Angebot, Potenziale im Takt
- Fahrradverkehr: Bestandsaufnahme erforderlich
- Straßennetz: sehr gute Infrastruktur

Die Bewertung erfolgt auf Grundlage der Verkehrsanalyse, der Betrachtung der RIN-Kategorisierung und im Abgleich mit bundesweiten Zielsetzungen, Standards und Trends.

Im Rahmen der vorangegangenen Bewertung, ist aufgezeigt worden, mit welchen zusätzlichen Maßnahmen die einzelnen Verkehrsnetze zukünftig weiter gestärkt werden können. Zudem werden bereits diskutierte Maßnahmen, denen aus gutachterlicher Sicht besonderes Gewicht zugesprochen wird, mit aufgenommen. Diese Ansätze sind im Folgenden kurz zusammengefasst (vgl. Abb. 62).

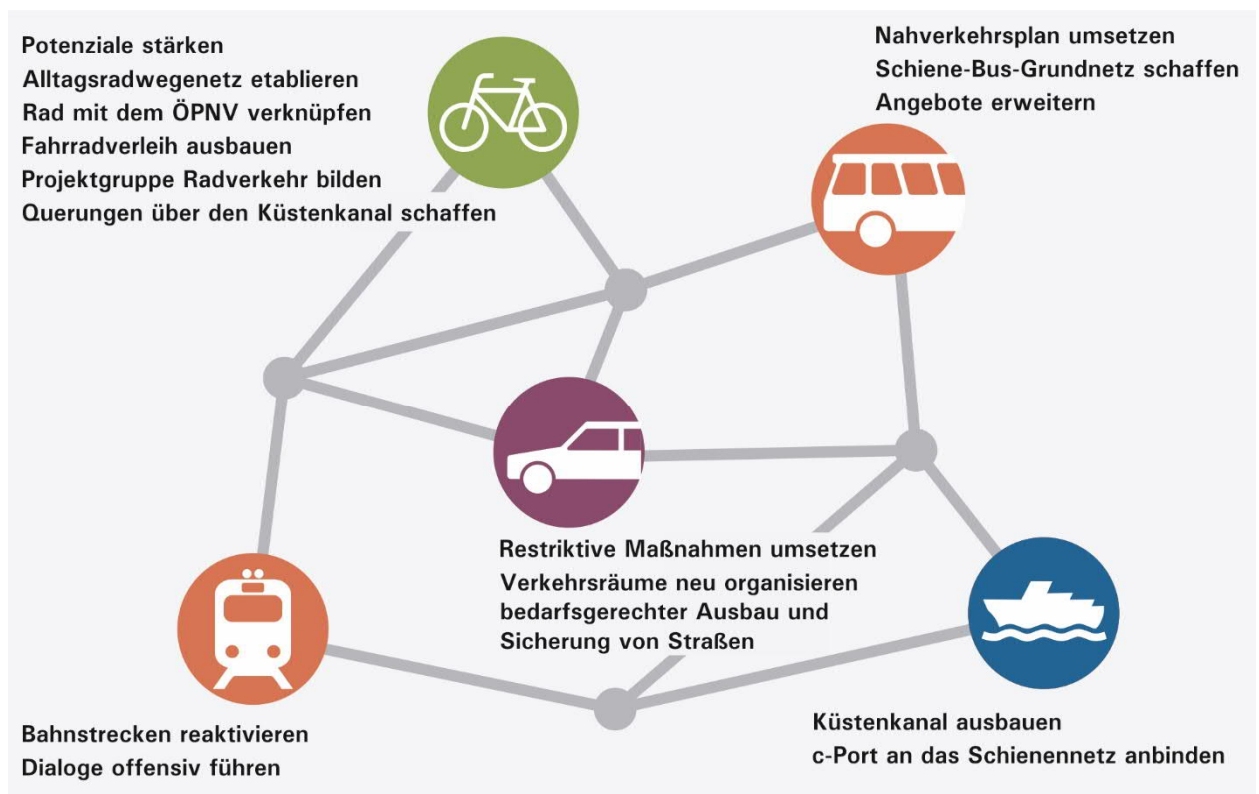


Abb. 62 Zukünftiger Handlungsbedarf

Neue Konzepte zur Umsetzung einzelner Maßnahmen können später ebenfalls in die Themenkarten übernommen werden, bzw. Berücksichtigung in der Aufstellung des Regionalen Raumordnungsprogramms finden.

Besondere Potenziale für den Landkreis bieten vor allem die Verkehrsträger, auf die der Landkreis direkten Einfluss nehmen kann. Dies betrifft vor allem den straßengebundenen ÖPNV über die Aufstellung und Fortschreibung des Nahverkehrsplans. Ebenso liegen Planungen an Kreisstraßen in der Hand des Landkreises sowohl bei Belangen des Radverkehrs wie auch im Straßenverkehr. Gerade das Thema Alltagsradverkehr sollte zukünftig deutlich stärker in den Fokus gerückt werden. Größere Verkehrsprojekte auf die der Landkreis Cloppenburg nur indirekten Einfluss nehmen kann, wie die Reaktivierung der Bahnstrecken oder die Brücken für den Radverkehr über den Küstenkanal sind weiter zu verfolgen. Hierzu ist der Dialog mit den zuständigen Institutionen zu suchen.

7 Steckbriefe und Themenkarten

Alle gesammelten Maßnahmen (vgl. Kap. 4) finden sich in den folgenden Steckbriefen und als Themenkarten im Format DIN A3 wieder. Die Steckbriefe umfassen eine kurze Beschreibung der Maßnahme sowie Aussagen zum Planungsstand und der Betroffenheiten. Es erfolgt eine gutachterliche Einschätzung über die Bedeutung der einzelnen Maßnahmen. Grundlage ist die verkehrliche Wirkung einer bestimmten Maßnahme, zur Veränderung des Modal-Splits zu Gunsten einer klimaschonenden Mobilität, einer Stärkung der Verkehrsgerechtigkeit und dem Erhalt des Wirtschaftsstandortes. Eine endgültige Zuordnung nach Ziel, Grundsatz oder Hinweis im RROP erfolgt später durch den Landkreis Cloppenburg. Die vom Gutachter gewählten Begrifflichkeiten „vorrangig“ und „nachrangig“ sollen dabei den Ermessensspielraum für den Landkreis Cloppenburg offenlassen, wie und ob eine aufgeführte Maßnahme in das RROP übernommen werden soll. Der Begriff „vorrangig“ beschreibt eine Maßnahme, der aus gutachterlicher Sicht ein stärkeres Gewicht beigemessen wird, d.h. dass diese ein Ziel oder Grundsatz im RROP sein kann. Der Begriff „nachrangig“ beschreibt eine Maßnahme, der ein schwächeres Gewicht beigemessen wird, d.h. dass diese ein Grundsatz oder Hinweis sein kann, bzw. ggf. sogar ganz entfallen kann. Der Landkreis Cloppenburg hat zudem die Möglichkeit für die Übernahme ins RROP eine andere Einschätzung als der Gutachter zu treffen. Ob eine Maßnahme letztendlich in das zu erstellende RROP übernommen wird, obliegt dem Landkreis Cloppenburg.

Maßnahme

SchV_01

Reaktivierung der Strecke Cloppenburg - Westerstede-Ocholt für den Schienenpersonenverkehr

Im Rahmen der Machbarkeitsstudie zur Reaktivierung der Strecke Cloppenburg – Westerstede-Ocholt wurden verschiedene Bau- und Betriebskonzepte untersucht und die Kosten für Bau und Betrieb ermittelt. Mit den Erkenntnissen aus der Machbarkeitsstudie wird empfohlen eine Nutzen-Kosten-Untersuchung für die Gesamtstrecke zu erstellen. Wenn der Nutzen-Kosten-Indikator > 1 ist kann auf den Stichstrecken mit Maßnahmen zur Aufnahme eines Vorlaufbetriebs begonnen werden, während zeitlich parallel die Planungen für den Lückenschluss zwischen Friesoythe und Sedelsberg angestoßen werden. Sollte der Nutzen-Kosten-Indikator für die Gesamtstrecke < 1 sein, so können in einem nächsten Schritt entsprechende Indikatoren für die Teilstrecken ermittelt werden. Die Nutzen-Kosten-Analyse wurde bereits beauftragt.

Planungsstand

Machbarkeitsstudie zur Reaktivierung der Strecke Cloppenburg - Westerstede-Ocholt für den Schienenpersonenverkehr (SPNV) durch IVE von 12/2021

Thematischer Verweis LROP

vgl. LROP 4.1.2-01-1,2,4; 4.1.2-04-2,5; 4.1.2-05-1

Betroffenheit (im LK)

Landkreis Cloppenburg

Gemeinde/Stadt:

- Cloppenburg
- Garrel
- Bösel
- Friesoythe
- Saterland
- Barßel

Institutionen:

- Friesoyther Eisenbahngesellschaft
- c-Port
- Emsländische Eisenbahn GmbH

Bedeutung im RROP

Die Maßnahme hat eine **vorrangige** Bedeutung für das RROP.

Maßnahme

SchV_02

Reaktivierung der Strecke Meppen - Essen für den Personenverkehr

Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie wurde die technische Machbarkeit einer Reaktivierung der Eisenbahnstrecke zwischen Meppen und Essen (Oldenburg) geprüft und die Kosten für Bau und Betrieb ermittelt. Vor einer Umsetzung muss im nächsten Schritt untersucht werden, ob das ermittelte Betriebskonzept attraktiv genug ist, um aus dem möglichen Fahrgastpotential genügend Reisende zu gewinnen. Aus den Kosten für eine Reaktivierung und dem möglichen Nutzen, der sich aus der Fahrgastnachfrage ergibt, muss dann in einer Nutzen-Kosten-Untersuchung ein positives Ergebnis über 1,0 erreicht werden. Da die erforderlichen Kosten zur Ertüchtigung der Strecke für den SPNV nach den vorliegenden Untersuchungen größer als 25 Mio. Euro sind, kann das vereinfachte Projektdossierverfahren nicht angewandt werden. Die Nutzen-Kosten-Analyse wurde bereits beauftragt.

Planungsstand

Machbarkeitsstudie zur Reaktivierung der Strecke Meppen und Essen (Oldenburg) für den Schienenpersonenverkehr (SPNV) durch IVE von 08/2021

Thematischer Verweis LROP

vgl. LROP 4.1.2-01-1,2,4; 4.1.2-05-2

Betroffenheit (im LK)

Landkreis Cloppenburg

Gemeinde/Stadt:

- Essen
- Lönigen

Institutionen:

- Emsländische Eisenbahn GmbH

Bedeutung im RROP

Die Maßnahme hat eine **vorrangige** Bedeutung für das RROP.

Maßnahme

SchV_03

Anbindung c-Port an das Schienennetz

Bisher ist am c-Port nur der Umschlag zwischen Straße und Wasser möglich, da ein Gleisanschluss fehlt. Um einen wettbewerbsfähigen Binnenhafen zu schaffen, sollte ein trimodales Angebot geschaffen werden, mit dem ein beliebiger Umschlag zwischen Straße, Wasser und Schiene ermöglicht wird.

Im Rahmen der Untersuchung durch das Ing. Büro W. Grote wurden die technische Machbarkeit, Kosten, Auswirkungen auf Umwelt, Natur und Mensch, Grunderwerb und erforderliche Sicherungsmaßnahmen für einen Anschluss in südlicher wie in nördlicher Richtung ermittelt.

Bisher wurde die Bahnfläche zwischen Sedelsberg und der Gemeindegrenze im Bereich des c-Ports nicht entwidmet. Die aktuelle Nutzung als Radweg dient der Zwischennutzung. Die Eisenbahnanlagen in Friesoythe sind, bis auf einen Haltepunkt für den Museumsbahnverkehr, vollständig zurückgebaut worden. Eine Entwidmung der Eisenbahnstrecke fand jedoch zu keinem Zeitpunkt statt.

Planungsstand

Erläuterungsbericht zur Eisenbahntechnischen Erschließung des c-Port durch das Ing. Büro W. Grote GmbH von 12/2011

Thematischer Verweis LROP

vgl. LROP 4.1.1-02-1,2; 4.1.2-01-1; 4.1.2-04-5; 4.1.2-05-2; 4.1.4-02-6

Betroffenheit (im LK)

Landkreis Cloppenburg

Gemeinde/Stadt:

- Cloppenburg
- Garrel
- Bösel
- Friesoythe
- Saterland
- Barßel

Institutionen:

- Friesoyther Eisenbahngesellschaft
- c-Port
- Emsländische Eisenbahn GmbH

Bedeutung im RROP

Die Maßnahme hat eine **vorrangige** Bedeutung für das RROP.

Maßnahme

SchV_04

Halbstundentakt entlang der Strecke RE 18 Oldenburg - Cloppenburg - Osnabrück

Bislang fahren die Züge entlang der Strecke RE 18 Oldenburg - Cloppenburg - Osnabrück im Stundentakt. Um im Zuge des Deutschlandtaktes zukünftig einen Halbstundentakt anbieten zu können, ist ein Ausbau der Infrastruktur notwendig. Ein Großteil der Strecke ist bislang eingleisig und nicht elektrifiziert. Da die LNVG (zuständig für Planung, Organisation und Finanzierung des Schienenpersonennahverkehrs) zukünftig keine Diesellokomotiven mehr anschaffen will, können wasserstoffbetriebene oder batterieelektrische Fahrzeuge eine Alternative zur Elektrifizierung sein. Der Deutschlandtakt mit bundesweit abgestimmtem Fahrplan soll bis 2030 umgesetzt werden.

Planungsstand

Gutachten zur Verbesserung der Betriebsqualität des Weser-Ems-Netzes durch LNVG wurde 2021 in Auftrag gegeben.

Thematischer Verweis LROP

vgl. LROP 4.1.2-01-1,2; 4.1.2-04-1; 4.1.2-05-1; 4.1.2-06-1

Betroffenheit (im LK)

Landkreis Cloppenburg

Gemeinde/Stadt:

- Cloppenburg
- Essen

Institutionen:

- Nordwestbahn (Betreiber)
- Deutsche Bahn (Eigentümer Strecke)
- Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen

Bedeutung im RROP

Die Maßnahme hat eine **vorrangige** Bedeutung für das RROP.

Maßnahme

SchV_05

Verlagerung von Güterverkehr auf Schiene zwischen Cloppenburg und Garrel

Der Futtermittelbetrieb GS Agri will sich ab dem Jahr 2023 vorerst 100.000 Tonnen Getreide jährlich über das Schienennetz der Friesoyther Eisenbahngesellschaft liefern lassen. Das entspricht ein bis zwei Vollzügen mit 500 m Länge pro Woche. Eine Steigerung auf 250.000 Tonnen soll möglich sein. Der Zug fährt dabei auch durch das Cloppenburg Stadtgebiet, was zu einer Erhöhung der Lärmbelastung führen wird.

Planungsstand

Neubau Verladebahnhof in Garrel bereits 2017; Klärung rechtlicher Fragen

Thematischer Verweis LROP

vgl. LROP 4.1.2-01-1,2,4; 4.1.2-04-2; 4.1.2-05-1

Betroffenheit (im LK)

Landkreis Cloppenburg

Gemeinde/Stadt:

- Cloppenburg
- Garrel

Institutionen:

- Friesoyther Eisenbahngesellschaft

Bedeutung im RROP

Die Maßnahme hat eine **vorrangige** Bedeutung für das RROP.

Maßnahme

SchV_05

Reaktivierung der ehemaligen Bahnhöfe Hemmelte und Höltinghausen, Bahnstrecke Oldenburg - Osnabrück

Die ehemaligen Bahnhöfe Hemmelte und Höltinghausen liegen an der Bahnstrecke Oldenburg - Osnabrück. Der Bahnhof Hemmelte liegt zwischen den Bahnhöfen Cloppenburg und Essen, der ehemalige Bahnhof Höltinghausen nördlich von Cloppenburg. Die Strecke wird aktuell im Stundentakt bedient. Zukünftig wird eine Taktverdichtung auf einen Halbstundentakt angestrebt. Weiterführende Untersuchung zur Reaktivierung der Bahnhöfe Hemmelte und Höltinghausen wurden bislang nicht durchgeführt.

Planungsstand

Lageplan der alten Bahnhöfe

Thematischer Verweis LROP

vgl. LROP 4.1.2-01-1

Betroffenheit (im LK)

Landkreis Cloppenburg

Gemeinde/Stadt:

- Lastrup
- Emstek

Institutionen:

- Nordwestbahn (Betreiber)
- Deutsche Bahn (Eigentümer Strecke)
- Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen

Bedeutung im RROP

Die Maßnahme hat eine **nachrangige** Bedeutung für das RROP.

Fortschreibung des Nahverkehrsplans

Der Nahverkehrsplan des Landkreis Cloppenburg wurde im Jahr 2018 aufgestellt. Seitdem wurden viele Maßnahmen bereits durchgeführt und zahlreiche Vorhaben zur Weiterentwicklung des ÖPNV stehen an bzw. wurden bereits begonnen. Auf Beschluss des Kreistages wird daher eine zweite Fortschreibung erarbeitet. Bislang ist keine aktuelle Fassung veröffentlicht. Einzelne Maßnahmen sind aber bereits in der Umsetzung.

Planungsstand

in Bearbeitung

Betroffenheit (im LK)

Landkreis Cloppenburg

Gemeinde/Stadt:

- alle Gemeinden/Städte

Institutionen:

- Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen

Bedeutung im RROP

Die Maßnahme hat eine **vorrangige** Bedeutung für das RROP.
(vgl. LROP 4.1.2-07-1,3; 4.1.2-09-1)

Maßnahme

ÖV_02

Evaluierung, Ausbau und Weiterentwicklung des Rufbussystems moobil +

Das Rufbussystem moobil + bietet eine Kombination aus festen und Bedarfshaltestellen. Die Fahrzeuge bieten Platz für Rollstühle und Kinderwagen, eine Fahrradmitnahme durch Fahrradträger ist möglich. Seit der Einführung im Jahr 2020 wurde das Angebot weiter optimiert. So soll es mit dem überarbeiteten Fahrplan einfacher sein, zwischen den Linien der einzelnen Städte und Gemeinden zu wechseln. Dazu wurden neue Rendezvous-Punkte eingerichtet.

Um auch zukünftig eine Weiterentwicklung zu gewährleisten, soll das Rufbussystem evaluiert und bedarfsgerecht ausgebaut werden.

Planungsstand

stetiger Prozess

Betroffenheit (im LK)

Landkreis Cloppenburg
Gemeinde/Stadt:
- alle Gemeinden/Städte

Bedeutung im RROP

Die Maßnahme hat eine **vorrangige** Bedeutung für das RROP.
(vgl. LROP 4.1.2-07-1,2; 4.1.2-09-1)

Maßnahme

ÖV_03

Einrichtung landesbedeutsamer Buslinie

Bislang gab es keine Regiobuslinie, die die Landkreise Cloppenburg und Vechta verbindet. Um die Anbindung zu stärken wurde eine landesbedeutsame Buslinie zwischen den beiden Landkreisen eingeführt (OM 1).

Planungsstand

eingeführt am 01.12.2023

Betroffenheit (im LK)

Landkreis Cloppenburg
Gemeinde/Stadt:
- alle Gemeinden/Städte

Bedeutung im RROP

Die Maßnahme hat eine **vorrangige** Bedeutung für das RROP.
(vgl. LROP 4.1.2-07-1,3; 4.1.2-09-1)

Maßnahme

ÖV_04

Schiene-Bus-Grundnetz Weser-Ems

Die Landkreise und kreisfreien Städte im Bereich Weser-Ems haben beschlossen ein umfassendes Konzept für ein Schiene-Bus-Grundnetz erstellen zu lassen. Darin wird eine landesübergreifende Konzeption mit Blick über die Grenzen der einzelnen Aufgabenträger hinweg angestrebt.

Konkrete Aufgaben wären der Diskurs und die Entwicklung einer Karte zum Schiene-Bus-Grundnetz Weser-Ems mit primären Achsen, auf denen Buslinien in der Region verlaufen, die festgelegte Qualitätsanforderungen erfüllen. Das meint etwa Stunden-Taktung, Haltepunkte-Standards, Barrierefreiheit, Kommunikations-Standard (WLAN), Verknüpfungen mit „untergeordneten“ Buslinien an Knoten- und Endpunkten, Fahrgastinformationen (Echtzeit-Daten), Beschwerde-Management.

Planungsstand

Kontakt zur Landesnahverkehrsgesellschaft ist hergestellt, erste Rahmenbedingungen sind in einer Leistungsbeschreibung festgeschrieben (Entwurf 11/2021)

Thematischer Verweis LROP

vgl. LROP 4.1.2-07-1,3; 4.1.2-09-1

Betroffenheit (im LK)

Landesnahverkehrsgesellschaft (alleiniger Aufgabenträger für die Schiene)
Landkreise im Bereich Weser-Ems (Aufgabenträger für straßengebundenen ÖPNV)

Bedeutung im RROP

Die Maßnahme hat eine **vorrangige** Bedeutung für das RROP.

Maßnahme

ÖV_05

Verlegung/ Ausbau des ZOB in Löningen

Die Stadt Löningen plant, den aktuellen Zentralen Ortsbahnhof am Rathaus an das Schulzentrum zu verlagern. Der ÖPNV in Löningen wird in größerem Umfang von den Schüler*innen genutzt. Zudem stehen am Rathaus nur unzureichende Flächen zur Verfügung. Mit dem neuen Standort verbessert sich auch die Anbindung der Freisportanlage Ringstraße.

Planungsstand

Ausführungsplanungen für den Busbahnhof sowie Verkehrsführung und Umlegungspläne der Bushaltestellen liegen vor

Thematischer Verweis LROP

vgl. LROP 4.1.2-07-1,3; 4.1.2-09-1

Betroffenheit (im LK)

Landkreis Cloppenburg
Stadt Löningen

Bedeutung im RROP

Die Maßnahme hat eine **vorrangige** Bedeutung für das RROP.

Maßnahme

RV_01

Radschnellverbindung zwischen Garrel - Cloppenburg - Vechta

Im Rahmen einer Potenzialanalyse wurde ermittelt, welche Korridore im Landkreis Cloppenburg Potenzial für die Realisierung einer Radschnellverbindung aufweisen. In einer Machbarkeitsstudie wurden vertiefende Untersuchungen zu einer möglichen Trasse durchgeführt. Dazu wurden potenzielle Streckenabschnitte definiert und drei Teilabschnitte festgelegt. Diese liegen zwischen Garrel und Cloppenburg, im Bereich der Stadt Cloppenburg sowie im Bereich Emstek und Cappeln. Die Potenzialanalyse bildet die Grundlage für die Findung weiterer wichtiger Trassen für den Radverkehr, wie die Weiterführung nach Norden über das Saterland nach Westerstede und Westrhaderfehn sowie nach Westen Richtung Haselünne.

Der Bestand aller betrachteten Teilstrecken wurde erfasst und die Einhaltung der Qualitätsstandards überprüft. Exemplarisch wurden Querschnitte entwickelt. Um eine durchgehende Streckenführung zu definieren, wurden verschiedene Auswahlkriterien getroffen. Die festgelgte Vorzugstrasse hat eine Länge von rund 27 km und erfüllt die Qualitätsstandards auf über 80 % der Strecke. Die Kosten werden auf rund 14,3 Millionen Euro geschätzt.

Die Vorzugsvariante soll im Weiteren konkret dargestellt und ausgearbeitet werden. Dazu sollen Steckbriefe für die einzelnen Abschnitte entwickelt werden.

Die Radschnellverbindung stellt ein landesbedeutsames Netzelement für den Radverkehr dar.

Planungsstand

Machbarkeitsstudie zu Radschnellverbindungen zwischen Garrel - Cloppenburg - Vechta sowie Potenzialanalyse für weitere wichtige Trassen

Thematischer Verweis LROP

vgl. LROP 4.1.2-09-1,2

Betroffenheit (im LK)

Landkreis Cloppenburg

Gemeinde/Stadt:

- Cloppenburg
- Garrel
- Cappeln
- Emstek

Bedeutung im RROP

Die Maßnahme hat eine **vorrangige** Bedeutung für das RROP.

Maßnahme

RV_02

Radwegeausbauprogramm an Kreisstraßen

Entlang der Kreisstraßen im Landkreis Cloppenburg gibt es teils Probleme durch schmale Radwege. Im Begegnungsverkehr gibt es kaum Ausweichmöglichkeiten, was besonders problematisch bei Fahrradanhängern, Lastenrädern oder Dreirädern ist. Durch schnelle bzw. unerwartete Überholmanöver, durch z.B. E-Bikes, Pedelecs oder E-Scooter kann es zu Gefährdungen kommen. Das subjektive Sicherheitsgefühl ist geringer als auf breiten Radwegen. Das Ziel des Radwegeausbauprogrammes ist daher die Sicherheit und die Leichtigkeit des Radverkehrs zu erhöhen.

Die Auswahl der verbreitungswürdigen Radwege erfolgte nach vier Bewertungskriterien: 40 % Verkehrsmenge, 30 % touristische Bedeutung, 20 % Radwegebreite und 10 % Zustand. Insgesamt werden rund 30 km Radwege für einen Ausbau bzw. eine Verbreiterung vorgeschlagen. Für dieses Programm betragen die geschätzten Baukosten für den Radwegausbau ca. 10 Mio. Euro.

Planungsstand

vor Umsetzung

Thematischer Verweis LROP

vgl. LROP 4.1.2-09-1

Betroffenheit (im LK)

Landkreis Cloppenburg

Gemeinde/Stadt:

- Cloppenburg
- Garrel
- Cappeln
- Emstek
- Saterland
- Barßel
- Essen
- Lastrup
- Lindern
- Lönningen

Bedeutung im RROP

Die Maßnahme hat eine **nachrangige** Bedeutung für das RROP.

Maßnahme

RV_03

Neubau Radweg K 257

An der Langfördener Straße zwischen der BAB 1 und Bakumer Straße (L 842) ist bislang keine Radverkehrsanlage vorhanden. Diese Netzlücke soll zukünftig geschlossen werden. Dazu hat die Gemeinde Cappeln eine Konzeptplanung erarbeiten lassen.

Planungsstand

Übersicht Ausbaukonzept

Thematischer Verweis LROP

vgl. LROP 4.1.2-09-1

Betroffenheit (im LK)

Gemeinde Cappeln

Bedeutung im RROP

Die Maßnahme hat eine **nachrangige** Bedeutung für das RROP.

Maßnahme

RV_04

Neubau Radweg K 171

An der Achse Sevelter Straße/ Cappelner Straße/ Nuttelner Straße/ Stapelfelder Straße (K 171) zwischen der Cloppenburgener Straße (K 170) und der Gemeindegrenze ist bislang keine durchgehende Radverkehrsanlage vorhanden. Diese Netzlücke soll zukünftig geschlossen werden. Dazu hat die Gemeinde Cappel eine Konzeptplanung erarbeiten lassen.

Planungsstand

Übersicht Ausbaukonzept

Thematischer Verweis LROP

vgl. LROP 4.1.2-09-1

Betroffenheit (im LK)

Gemeinde Cappel

Bedeutung im RROP

Die Maßnahme hat eine **nachrangige** Bedeutung für das RROP.

Maßnahme

RV_05

Sonderinvestitionsprogramm Radwege Cloppenburg

Im Rahmen eines Sonderinvestitionsprogrammes für den Radverkehr hat die Stadt Cloppenburg eine Maßnahmenreihung für die Maßnahmen des Radverkehrskonzeptes aufgestellt. Darin werden Aufwand, Priorität und Umsetzbarkeit der einzelnen Maßnahmen bewertet und dementsprechend Prioritäten festgelegt.

Planungsstand

Maßnahmenreihung als Excel-Tabelle, kontinuierliche Abarbeitung

Thematischer Verweis LROP

vgl. LROP 4.1.2-09-1

Betroffenheit (im LK)

Stadt Cloppenburg

Bedeutung im RROP

Die Maßnahme hat eine **nachrangige** Bedeutung für das RROP.

Maßnahme

RV_06

Brücken über Küstenkanal

Die Brücken über den Küstenkanal bieten bislang keine gute Möglichkeit, sie mit dem Fahrrad zu überqueren. Ein Problem dabei ist, dass die B 401 direkt über diese Brücken angebunden wird. Der Neubau einer Fahrradrücke ließ sich daher noch nicht realisieren. Die vorhandenen Brücken lassen sich aber auch nicht für den Radverkehr erweitern. Die Eigentumsverhältnisse sind komplex. Die verschiedenen Akteure, wie der Bund, das Land, der Landkreis sowie die Friesoyther Wasseracht müssten gemeinsam agieren. Eine sichere und qualitätvolle Querung des Küstenkanals wäre ein landesbedeutsames Netzelement für den Radverkehr.

Durch den Ausbau des Küstenkanals entsprechend dem Bundesverkehrswegeplan ergeben sich ggf. Potenziale für den Neubau/die Erneuerung von Brücken. Ein Gutachten zum Ausbau des Küstenkanals ist derzeit in Bearbeitung. Die Belange des Radverkehrs sind dann zu beachten.

Planungsstand

bislang keine Konzepte vorhanden

Thematischer Verweis LROP

vgl. LROP 4.1.2-09-1,2

Betroffenheit (im LK)

Landkreis Cloppenburg

Gemeinde/Stadt:

- Friesoythe

Institutionen:

- Friesoyther Wasseracht

Bedeutung im RROP

Die Maßnahme hat eine **vorrangige** Bedeutung für das RROP.

Maßnahme

RV_07

Neubau Radweg von Garrel über Falkenberg zur B 72

An der Achse Falkenberger Straße/ Schmählstraße/ Hoher Weg zwischen Garrel und der Friesoyther Straße (B 72) gibt es bislang keine Radverkehrsanlage. Diese Netzlücke soll zukünftig geschlossen werden. Zur Finanzierung der Maßnahme wurden Anträge für Fördermöglichkeiten eingereicht.

Planungsstand

Anträge zur Förderung gestellt

Thematischer Verweis LROP

vgl. LROP 4.1.2-09-1

Betroffenheit (im LK)

Gemeinde Garrel

Bedeutung im RROP

Die Maßnahme hat eine **nachrangige** Bedeutung für das RROP.

Maßnahme

RV_08

Lückenschluss an der L 837 zwischen Unnerweg und Ünnerstreek

An der Achse Dillen/ Lüttken Oh (L 837) zwischen Unnerweg und Ünnerstreek ist bislang keine Radverkehrsanlage vorhanden. Eine Bürgerinitiative hat sich dafür eingesetzt diese Netzlücke zukünftig zu schließen. Dazu prüft die Gemeinde Lastrup nun die Umsetzung.

Planungsstand

Umsetzung in Prüfung

Thematischer Verweis LROP

vgl. LROP 4.1.2-09-1

Betroffenheit (im LK)

Gemeinde Lastrup

Bedeutung im RROP

Die Maßnahme hat eine **nachrangige** Bedeutung für das RROP.

Maßnahme

RV_09

Ausbau Radweg zwischen Bunnen und Lastrup (K298)

An der Achse Bunner Straße/ Lastruper Straße (K 298) zwischen Hamstrup und Bunnen ist bislang keine Radverkehrsanlage vorhanden. Diese Netzlücke soll zukünftig geschlossen werden. Vorhabensträger ist die Gemeinde Löningen.

Planungsstand

in Planung

Thematischer Verweis LROP

vgl. LROP 4.1.2-09-1

Betroffenheit (im LK)

Stadt Löningen

Bedeutung im RROP

Die Maßnahme hat eine **nachrangige** Bedeutung für das RROP.

Maßnahme

RV_10

Aufstellung von Radverkehrskonzepten

Um innerhalb der Gemeinde den Radverkehr nachhaltig zu sichern und zu fördern, sind mehrere Gemeinden im Landkreis Cloppenburg dabei Radverkehrskonzepte aufzustellen bzw. haben bereits Radverkehrskonzepte aufstellen lassen. Dazu zählen bislang die Städte und Gemeinden Bösel, Cloppenburg, Friesoythe, Garrel und Saterland.

Die Ergebnisse der Radverkehrskonzepte der einzelnen Gemeinden sind zu vernetzen. Es sollte ein Radverkehrskonzept für den gesamten Landkreis Cloppenburg aufgestellt werden.

Planungsstand

in Aufstellung bzw. in Umsetzung

Thematischer Verweis LROP

vgl. LROP 4.1.2-09-1,2

Betroffenheit (im LK)

Landkreis Cloppenburg

Gemeinde/Stadt:

- Cloppenburg
- Friesoythe
- Bösel
- Garrel
- Saterland

Bedeutung im RROP

Die Maßnahme hat eine **vorrangige** Bedeutung für das RROP.

Maßnahme

StV_01

3-streifiger Ausbau B 72

Die B 72 verbindet die Nordseeküste bei Norddeich mit der Anschlussstelle Cloppenburg der A 1 bei Emstek. Zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse ist der dreistreifige Ausbau (2 + 1) der B 72 zwischen Varrelbusch und Friesoythe geplant.

Planungsstand

Vorplanung

Thematischer Verweis LROP

vgl. LROP 4.1.3-01-3

Betroffenheit (im LK)

Landkreis Cloppenburg

Gemeinde/Stadt:

- Garrel
- Friesoythe
- Molbergen

Institutionen:

- NLStBV

Bedeutung im RROP

Die Maßnahme hat eine **vorrangige** Bedeutung für das RROP.

4-streifiger Ausbau B 213/ E 233

Die E 233 ist Bestandteil des transeuropäischen Verkehrsnetzes. Sie ist die kürzeste Verbindung von den niederländischen Wirtschaftszentren Amsterdam und Rotterdam (Randstad) über die norddeutschen Seehäfen Bremen und Hamburg bis in den skandinavisch-baltischen Raum in Nord- und Nordosteuropa hinein. Die E 233 erstreckt sich als Ost-West-Verbindung von Hoogeveen (Provinz Friesland) in den Niederlanden bis zur A 1 in Emstek im Landkreis Cloppenburg auf deutscher Seite. Dabei ist die E 233 zwischen der A 31 (Anschlussstelle Meppen) und der A 1 (Anschlussstelle Cloppenburg) auf einer Strecke von etwa 77 Kilometern nur zweistreifig ausgebaut. Gleichzeitig ist der Anteil des Güter- und Schwerlastverkehrs am Verkehrsaufkommen mit 30 % am Tag und bis zu 55 % nachts für eine Bundesstraße sehr hoch und in der Tendenz steigend.

Im Jahre 2004 erhielt die Projektstrecke Planungsrecht im Bundesverkehrswegeplan und wurde seit 2007 auf deutscher und niederländischer Seite abschnittsweise 4-spurig ausgebaut. Ziel und Gegenstand des gegenwärtigen INTERREG-Projekts PlanInfra E 233 ist der 4-spurige Ausbau des fehlenden 77 km langen Streckenabschnittes der E 233 zw. der A 31 (Anschlussstelle Meppen) und der A 1 (Anschlussstelle Cloppenburg).

Planungsstand

Planfeststellungsunterlagen für Abschnitte 4 bis 6 (Löningen bis Lastrup) in Aufstellung, für Abschnitt 8 (Emstek) vorliegend

Thematischer Verweis LROP

vgl. LROP 4.1.3-01-3

Betroffenheit (im LK)

Landkreis Cloppenburg

Gemeinde/Stadt:

- Löningen
- Lastrup
- Cloppenburg
- Emstek

Institutionen:

- NLStBV

Bedeutung im RROP

Die Maßnahme hat eine **vorrangige** Bedeutung für das RROP.

Maßnahme

StV_03

Kreisstraßenausbauprogramm

Das Kreisstraßenverbreiterungskonzept IV zeigt den Zustand schmaler Kreisstraßen auf. Durch die hohe Belastung des Randbereichs kommt es zu Abbrüchen, Netzzissen, Flickstellen und Spurrinnen. Die Bankette sind teils stark ausgefahren und es kommt zu Randabbrüchen.

Die Auswahl der verbreiterungswürdigen Kreisstraßen erfolgt zu gleichen Teilen nach den Bewertungskriterien Verkehrsmenge (Kfz), Schwerverkehr und Fahrbahnbreite. Seit dem Jahr 2015 konnte bereits für rund 10 % der Kreisstraßen eine Verbreiterung der Fahrbahn auf über 6,0 m erreicht werden. Weitere 12 % der Kreisstraße befinden sich im Umbau bzw. der Umbau ist in Planung.

Insgesamt werden rund 25 km Kreisstraße für das Kreisstraßenverbreiterungsprogramm vorgeschlagen. Die geschätzten Baukosten für den Fahrbahnausbau betragen rund 16,5 Mio. Euro.

Langfristiges Ziel ist der richtliniengerechte Ausbau aller Kreisstraßen, um so ein durchgängiges Netz in befriedigender Qualität zu schaffen.

Zukünftig sollte die Netzbedeutung der Kreisstraßen (entsprechend der RIN-Kategorisierung; vgl. Kap. 4) mit bei den Bewertungskriterien aufgenommen werden.

Planungsstand

vor Umsetzung

Thematischer Verweis LROP

vgl. LROP 4.1.1-01-1

Betroffenheit (im LK)

Landkreis Cloppenburg

Gemeinde/Stadt:

- Barßel
- Friesoythe
- Emstek
- Lönningen
- Lindern
- Molbergen

Bedeutung im RROP

Die Maßnahme hat eine **nachrangige** Bedeutung für das RROP.

Maßnahme

StV_04

Ortsumgehung Bevern

Die Achse Beverner Straße/ Kirchstraße (L 843) läuft bislang durch den Ortskern von Bevern. In den vergangenen Jahren hat nach Aussagen der Gemeinde der Durchgangsverkehr stark zugenommen. Zur Entlastung der Ortschaft ist der Bau einer Entlastungsstraße angedacht. Eine entsprechende Trasse ist im bestehenden RROP des Landkreises Cloppenburg und im gemeindlichen Flächennutzungsplan dargestellt. Die Gemeinde Essen hat im Jahr 2020 ein Verkehrsgutachten in Auftrag gegeben, in dem die aktuellen und künftigen Verkehrsbelastungen und Verkehrsbeziehungen in Bevern ermittelt sowie die Auswirkungen verschiedener Varianten einer Entlastungsstraße analysiert wurden.

Planungsstand

Verkehrsgutachten liegt vor, Vorzugsvariante wurde festgelegt

Thematischer Verweis LROP

vgl. LROP 4.1.1-01-1

Betroffenheit (im LK)

Landkreis Cloppenburg

Gemeinde/Stadt:

- Essen

Institutionen:

NLStBV

Bedeutung im RROP

Die Maßnahme hat eine **vorrangige** Bedeutung für das RROP.

Maßnahme

StV_05

Ortsumgehung Emstek

Die Gemeinde Emstek plant den Bau einer Ortsentlastungsstraße. Vorerst soll der erste Bauabschnitt westlich der Ortschaft zwischen der Landesstraße 836 (Alte Bundesstraße) und der Kreisstraße 178 (Halener Straße) umgesetzt werden. Hierzu ist die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 130 erforderlich.

In Folge des Straßenbaus kommt es zu erheblichen Beeinträchtigungen der Schutzgüter Pflanzen und Tiere, Boden, Landschaftsbild, Biologische Vielfalt sowie Schutzgebiete und -objekte. Die Beeinträchtigungen des Schutzgutes Boden werden durch die zusätzlichen Versiegelungen im Bereich der Fahrbahn und des geplanten Radweges, die Abgrabungen im Bereich der Regenrückhaltebecken und Gräben sowie die Verlegung der Emsteker Brake verstärkt. Insgesamt kann mit Ersatzmaßnahmen eine vollständige Kompensation der erheblichen Beeinträchtigungen herbeigeführt werden.

Planungsstand

Bebauungsplan im Entwurf

Thematischer Verweis LROP

vgl. LROP 4.1.1-01-1

Betroffenheit (im LK)

Landkreis Cloppenburg
Gemeinde Emstek

Bedeutung im RROP

Die Maßnahme hat eine **nachrangige** Bedeutung für das RROP.

Maßnahme

StV_06

Ortsumgehung Cloppenburg

Bereits in den 1990-er Jahren hat die Stadt Cloppenburg erste Überlegungen für eine Ortsentlastungsstraße bei der Aufstellung der Stadtentwicklungsplanung Ost/West berücksichtigt. 1999 wurde im Rahmen der 58. Flächennutzungsplanänderung begleitende Verkehrsuntersuchungen durchgeführt. Weiterhin bildeten umfangreiche Bestandsanalysen und Bestandsbewertungen in der Umweltverträglichkeitsstudie die Grundlage bei der Variantenfindung und Abwägung.

Innerhalb des Regionalen Raumordnungsprogramms für den Landkreis Cloppenburg (RROP von 2005) wurde die geplante südliche Erschließungstangente als „Hauptverkehrsstraße von regionaler Bedeutung“ (gestrichelt) eingetragen.

2017 wurde der Neubau einer innerstädtischen Entlastungsstraße erneut untersucht. Dabei wurden verschiedene Trassenvarianten betrachtet und bewertet. Die Untersuchung kam zu dem Schluss, dass verkehrlichen/verkehrstechnischen Anforderungen nach wie vor Bestand haben.

Planungsstand

Aktualisierte Variantenuntersuchung liegt vor
Planfeststellungsverfahren läuft

Thematischer Verweis LROP

vgl. LROP 4.1.1-01-1

Betroffenheit (im LK)

Landkreis Cloppenburg
Stadt Cloppenburg

Bedeutung im RROP

Die Maßnahme hat eine **vorrangige** Bedeutung für das RROP.

Maßnahme

StV_07

Verkehrsentwicklungsplan Cloppenburg

Die Stadt Cloppenburg hat eine Maßnahmenreihung zur Umsetzung der Maßnahmen des Verkehrsentwicklungsplans aufgestellt. Darin werden die Prioritäten der Maßnahmen festgelegt.

Planungsstand

Maßnahmenreihung als Tabelle, kontinuierliche Abarbeitung

Thematischer Verweis LROP

vgl. LROP 4.1.1-01-1

Betroffenheit (im LK)

Stadt Cloppenburg

Bedeutung im RROP

Die Maßnahme hat eine **nachrangige** Bedeutung für das RROP.

Abstufung Hauptstraße (L 847) in Garrel als Gemeindestraße

Die Hauptstraße (L 847) in Garrel ist zu Stoßzeiten stark belastet. Ein Großteil ist dabei auf Durchgangsverkehre zurückzuführen. Um zukünftig stärker Einfluss auf die Verkehrsregelungen nehmen zu können, wie zum Beispiel durch Geschwindigkeitsreduzierungen, plant die Gemeinde Garrel die Abstufung der Hauptstraße als Gemeindestraße. Dazu soll ein Verkehrskonzept erstellt werden. Als Alternative wird der Ausbau der Straße Hinterm Esch zur Landesstraße in Betracht gezogen und geprüft. Langfristig strebt die Gemeinde den Bau einer weitläufigen Ortsumgehung an.

Planungsstand

Verkehrskonzept in Aufstellung; Abstimmungen mit der NLStBV laufen

Thematischer Verweis LROP

vgl. LROP 4.1.1-01-1

Betroffenheit (im LK)

Gemeinde/Stadt:

- Garrel

Institutionen

- NLStBV

Bedeutung im RROP

Die Maßnahme hat eine **vorrangige** Bedeutung für das RROP.

Maßnahme

StV_09

Umbau Friesoyther Straße (L 385) für GE Westerloh

Die Gemeinde Bösel erweitert ihre Gewerbeflächen entlang der Friesoyther Straße (L 835) mit dem Gewerbegebiet Westerloh. Auf der L 385 zwischen Bösel und Friesoythe wird dafür auf Höhe der Einfahrt zum Sandabbaugebiet Mildenerger in Westerloh ein Linksabbiegestreifen ergänzt, um eine sichere Zufahrt zum Gebiet zu ermöglichen.

Planungsstand

im Bau

Thematischer Verweis LROP

vgl. LROP 4.1.1-01-1

Betroffenheit (im LK)

Gemeinde/Stadt:

- Bösel

Institutionen

- NLStBV

Bedeutung im RROP

Die Maßnahme hat eine **nachrangige** Bedeutung für das RROP.

Themenfeld: Straßenverkehr

Maßnahme

StV_10

Umbau Knotenpunkt Friesoyther Straße (L 835)/ Overlaher Straße (K 353)

Der Knotenpunkt Friesoyther Straße (L 835)/ Overlaher Straße (K 353) war bislang als vierarmiger Knotenpunkt gestaltet. Die Friesoyther Straße (L 835) war als Vorfahrtsstraße ausgewiesen. Zukünftig soll der Knotenpunkt nun als Kreisverkehr umgestaltet werden. Die Baumaßnahme ist bereits in der Umsetzung.

Planungsstand

im Bau

Thematischer Verweis LROP

vgl. LROP 4.1.1-01-1

Betroffenheit (im LK)

Landkreis Cloppenburg

Gemeinde/Stadt:

- Bösel

Institutionen

- NLStBV

Bedeutung im RROP

Die Maßnahme hat eine **nachrangige** Bedeutung für das RROP.

Themenfeld: Straßenverkehr

Maßnahme

StV_11

Erweiterung Ortsumgehung

Der Münsterlandring als südwestliche Entlastungsstraße für Friesoythe, zwischen der Ellerbrocker Straße und dem Pehmertanger Weg befindet sich derzeit im Bau.

Planungsstand

im Bau

Thematischer Verweis LROP

vgl. LROP 4.1.1-01-1

Betroffenheit (im LK)

Stadt Friesoythe

Bedeutung im RROP

Die Maßnahme hat eine **vorrangige** Bedeutung für das RROP.

Maßnahme

StV_12

Umgehung Altenoythe

Der Bau einer Umgehungsstraße für Altenoythe würde die bestehenden bzw. im Bau befindlichen Teile der Friesoyther Ortsumgehung sinnvoll ergänzen. Bislang liegen der Maßnahme keine Plangrundlagen zu Grunde.

Planungsstand

es liegen noch keine Plangrundlagen vor

Thematischer Verweis LROP

vgl. LROP 4.1.1-01-1

Betroffenheit (im LK)

Stadt Friesoythe

Bedeutung im RROP

Die Maßnahme hat eine **nachrangige** Bedeutung für das RROP.

Maßnahme

StV_13

Anbindung Bauflächen an Neuscharreler Allee (K 146)

Die Stadt Friesoythe ist derzeit in der Abwägung, ob neu entstehende gewerbliche Bauflächen im Bereich des c-Ports an die Neuscharreler Allee (K 146) angebunden werden können.

Planungsstand

in Abwägung

Thematischer Verweis LROP

vgl. LROP 4.1.1-01-1

Betroffenheit (im LK)

Landkreis Cloppenburg
Stadt Friesoythe

Bedeutung im RROP

Die Maßnahme hat eine **nachrangige** Bedeutung für das RROP.

Themenfeld: Straßenverkehr

Maßnahme

StV_14

Umbau des Knotenpunktes Zum Ostentor (L 839)/ Peheimer Straße (L 831)

Die Gemeinde Lindern beabsichtigt den Umbau des Knotenpunktes Zum Ostentor (L 839)/ Peheimer Straße (L 831). Im Zuge der Landesstraße soll zukünftig eine abknickende Vorfahrt entstehen. Bislang liegen der Maßnahme aber noch keine Plangrundlagen zu Grunde.

Planungsstand

es liegen noch keine Plangrundlagen vor

Thematischer Verweis LROP

vgl. LROP 4.1.1-01-1

Betroffenheit (im LK)

Landkreis Cloppenburg
Gemeinde Lindern

Bedeutung im RROP

Die Maßnahme hat eine **nachrangige** Bedeutung für das RROP.

Maßnahme

StV_15

Erneuerung Elberger Straße (K 162)

Die Stadt Lönigen beabsichtigt die Elberger Straße (K 162) auszubauen. Die Maßnahme steht im Zusammenhang mit dem Bau der Verbindungsstraße zwischen Elberger Straße und Linderner Straße. Eine Ausführungsplanung liegt bereits vor.

Planungsstand

Ausführungsplanung liegt vor

Thematischer Verweis LROP

vgl. LROP 4.1.1-01-1

Betroffenheit (im LK)

Landkreis Cloppenburg
Stadt Lönigen

Bedeutung im RROP

Die Maßnahme hat eine **nachrangige** Bedeutung für das RROP.

Maßnahme

StV_16

Bau Verbindungsstraße zwischen Elberger Straße und Linderner Straße

Die Stadt Lönigen beabsichtigt den Bau einer Verbindungsstraße zwischen der Elberger Straße und Linderner Straße. Die Maßnahme steht im Zusammenhang mit der Erneuerung der Elberger Straße. Eine Ausführungsplanung liegt bereits vor.

Planungsstand

Ausführungsplanung liegt vor

Thematischer Verweis LROP

vgl. LROP 4.1.1-01-1

Betroffenheit (im LK)

Stadt Lönigen

Bedeutung im RROP

Die Maßnahme hat eine **nachrangige** Bedeutung für das RROP.

Maßnahme

StV_17

Bau Kreisverkehr Linderner Straße/ Ringstraße

Die Stadt Löningen beabsichtigt den Bau eines Kreisverkehrs an der Linderner Straße/ Ringstraße. Die Maßnahme steht im Zusammenhang mit dem Bau der Verbindungsstraße zwischen Elberger Straße und Linderner Straße. Der Kreisverkehr bindet die neue Verbindungsstrecke an das Bestandsnetz an. Eine Ausführungsplanung liegt bereits vor.

Planungsstand

Ausführungsplanung liegt vor

Thematischer Verweis LROP

vgl. LROP 4.1.1-01-1

Betroffenheit (im LK)

Stadt Löningen

Bedeutung im RROP

Die Maßnahme hat eine **nachrangige** Bedeutung für das RROP.

Maßnahme

StV_18

Dwergte Ausbau Fahrbahn

Die Achse Molberger Straße/ Dwergter Straße zwischen Dwergte und Molbergen soll zukünftig auf einer Länge von 3,6 Kilometern auf 5,50 m Breite ausgebaut werden. Dazu hat die Gemeinde Molbergen einen GVFG-Antrag gestellt.

Planungsstand

GVFG-Verfahren läuft

Thematischer Verweis LROP

vgl. LROP 4.1.1-01-1

Betroffenheit (im LK)

Gemeinde Molbergen

Bedeutung im RROP

Die Maßnahme hat eine **nachrangige** Bedeutung für das RROP.

Maßnahme

StV_19

Ausbau Hinter dem Dweracker

Die Gemeinde Molbergen beabsichtigt den Ausbau der innerörtlichen Verkehrsverbindung der Straße Hinter dem Dweracker bis zum Knotenpunkt Peheimer Straße/ Kuhmoor/ Moorhook. Dazu hat die Gemeinde einen GVFG-Antrag gestellt.

Planungsstand

GVFG-Verfahren läuft

Thematischer Verweis LROP

vgl. LROP 4.1.1-01-1

Betroffenheit (im LK)

Gemeinde Molbergen

Bedeutung im RROP

Die Maßnahme hat eine **nachrangige** Bedeutung für das RROP.

Maßnahme

SchF_01

Ausbau des Küstenkanals

Der Küstenkanal ist eine rund 70 km lange Bundeswasserstraße und verbindet die Hunte bei Oldenburg mit der Ems bzw. dem Dortmund-Ems-Kanal bei Dörpen. Zwei Schleusen befinden sich in Oldenburg und Dörpen, wo sich auch das Güterverkehrszentrum befindet.

Derzeit ist auf dem Küstenkanal eine Befahrbarkeit mit einem maximal 2,70 m abgeladenen Europaschiff möglich. Mit dem Ausbau des Küstenkanals und den Ersatzneubauten der Schleusen Dörpen und Oldenburg für das 2,50 m abgeladene Großmotorgüterschiff im Richtungsverkehr soll die Befahrbarkeit auf dem Küstenkanal qualitativ verbessert werden. So kann mehr Ladung bei weniger Energieverbrauch und geringeren Transportzeiten verschifft werden.

Ein Gutachten zum Ausbau des Küstenkanals durch das Fraunhofer Institut ist derzeit in Bearbeitung.

Planungsstand

Vorplanung, Einstufung als Vordringlicher Bedarf in Bundesverkehrswegeplan 2030
Gutachten zum Ausbau ist in Bearbeitung

Thematischer Verweis LROP

vgl. LROP 4.1.4-01-1,2,7,8; 4.1.4-04-2,3

Betroffenheit (im LK)

Landkreis Cloppenburg

Gemeinde/Stadt:

- Friesoythe
- Saterland

Institutionen:

- c-Port

Bedeutung im RROP

Die Maßnahme hat eine **vorrangige** Bedeutung für das RROP.

Maßnahme

SchF_02

Erweiterung c-Port/ Kaimauer

Mit Blick auf die Erweiterung des Küstenkanals werden auch die Hafeninfrastruktur und Flächen am c-Port weiter entwickelt. Derzeit wird die landseitige Erschließung vorangetrieben. Ab 2023 soll die Kaimauer verlängert werden. Zudem soll ein Wendebereich für Großmotorgüterschiffe gebaut werden. Durch Landstromanlagen können die Schiffe zukünftig mit Ökostrom versorgt werden.

Planungsstand

Hafenausbau gestartet, Anträge auf Fördergelder für weitere Umsetzung der Maßnahmen laufen

Thematischer Verweis LROP

vgl. LROP 4.1.4-02-1,5,6; 4.1.4-03.1,2; 4.1.4-04.2,3

Betroffenheit (im LK)

Landkreis Cloppenburg

Gemeinde/Stadt:

- Friesoythe
- Saterland

Institutionen:

- c-Port

Bedeutung im RROP

Die Maßnahme hat eine **vorrangige** Bedeutung für das RROP.

Maßnahme

LF_01

Flugplatz Varrelbusch (Bestand)

In Niedersachsen gibt es derzeit ca. 150 Flugplätze (auch Landeplätze/Segelfluggelände) für den zivilen Luftverkehr. Der Luftsport-Verband Niedersachsen (LSVNI) ist ein Zusammenschluss von 91 Luftsportvereinen. Der LSVNI ist Mitglied im LandesSportBund Niedersachsen und im Deutschen Aero Club (DAeC). Die Zahl der Mitglieder im LSVNI hat sich von 5.637 im Jahr 2013 auf 5.130 im Jahr 2018 entwickelt. Im DAeC ist die Zahl der Mitglieder von von 97.312 im Jahr 2011 auf 102.992 im Jahr 2019 gestiegen.

Planungsstand

es liegen keine Planungen vor

Thematischer Verweis LROP

vgl. LROP 4.1.5-03-6

Betroffenheit (im LK)

Landkreis Cloppenburg

Gemeinde/Stadt:

- Garrel

Institutionen:

- NLStBV (Luftfahrt- und Luftsicherheitsbehörde)

Bedeutung im RROP

Der Erhalt hat eine **vorrangige** Bedeutung für das RROP.

Maßnahme

LF_02

Segelflugplatz Barßel (Bestand)

In Niedersachsen gibt es derzeit ca. 150 Flugplätze (auch Landeplätze/Segelfluggelände) für den zivilen Luftverkehr. Der Luftsport-Verband Niedersachsen (LSVNI) ist ein Zusammenschluss von 91 Luftsportvereinen. Der LSVNI ist Mitglied im LandesSportBund Niedersachsen und im Deutschen Aero Club (DAeC). Die Zahl der Mitglieder im LSVNI hat sich von 5.637 im Jahr 2013 auf 5.130 im Jahr 2018 entwickelt. Im DAeC ist die Zahl der Mitglieder von von 97.312 im Jahr 2011 auf 102.992 im Jahr 2019 gestiegen.

Planungsstand

es liegen keine Planungen vor

Thematischer Verweis LROP

vgl. LROP 4.1.5-03-6

Betroffenheit (im LK)

Landkreis Cloppenburg

Gemeinde/Stadt:

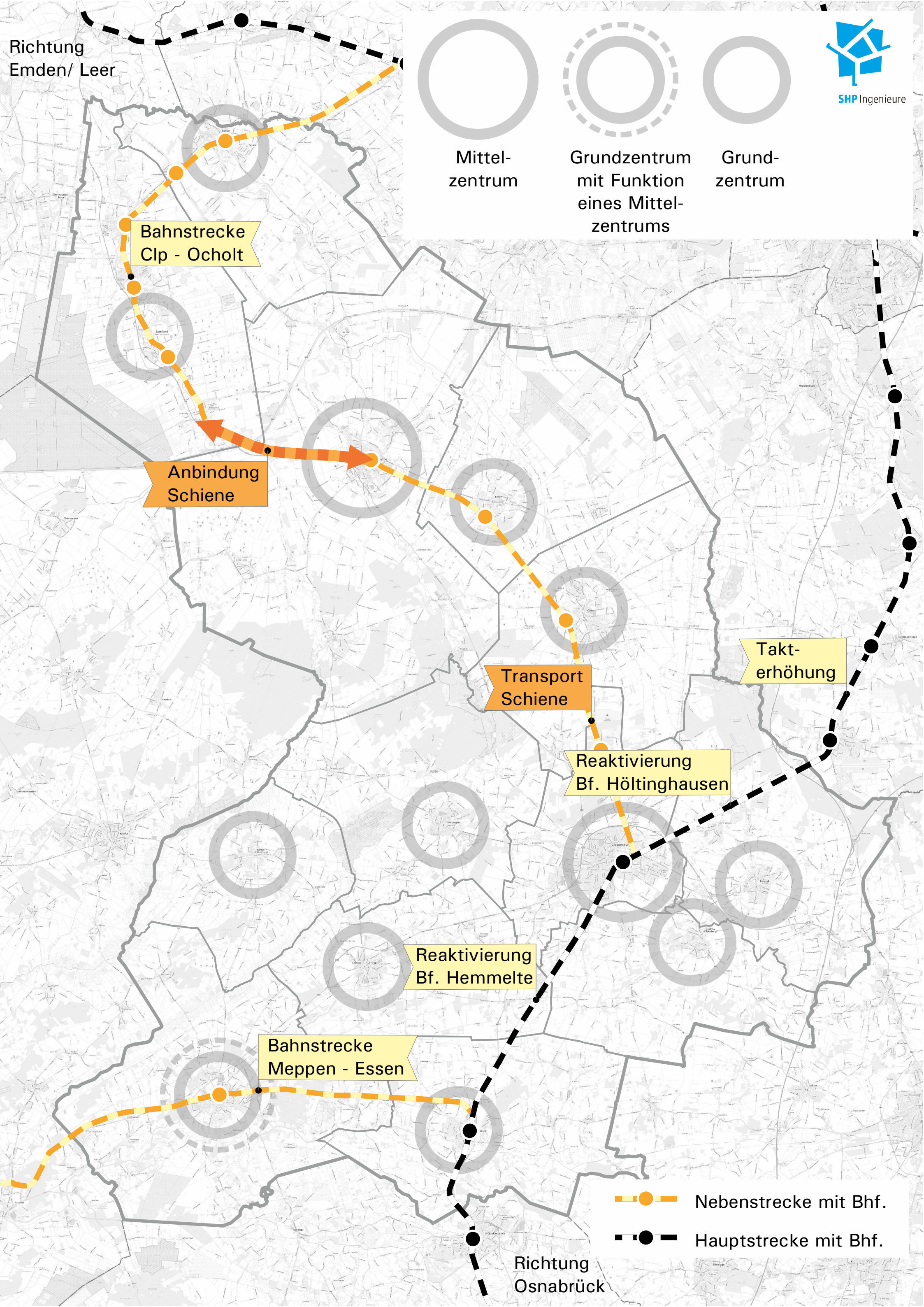
- Barßel

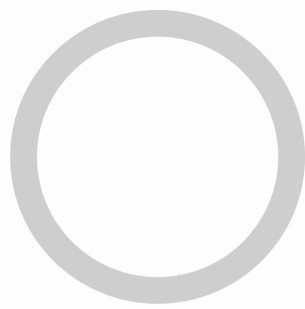
Institutionen:

- NLStBV (Luftfahrt- und Luftsicherheitsbehörde)

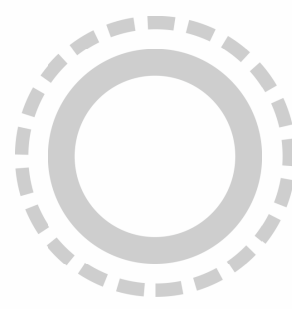
Bedeutung im RROP

Der Erhalt hat eine **vorrangige** Bedeutung für das RROP.

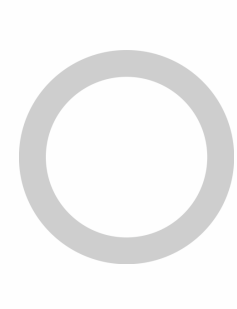




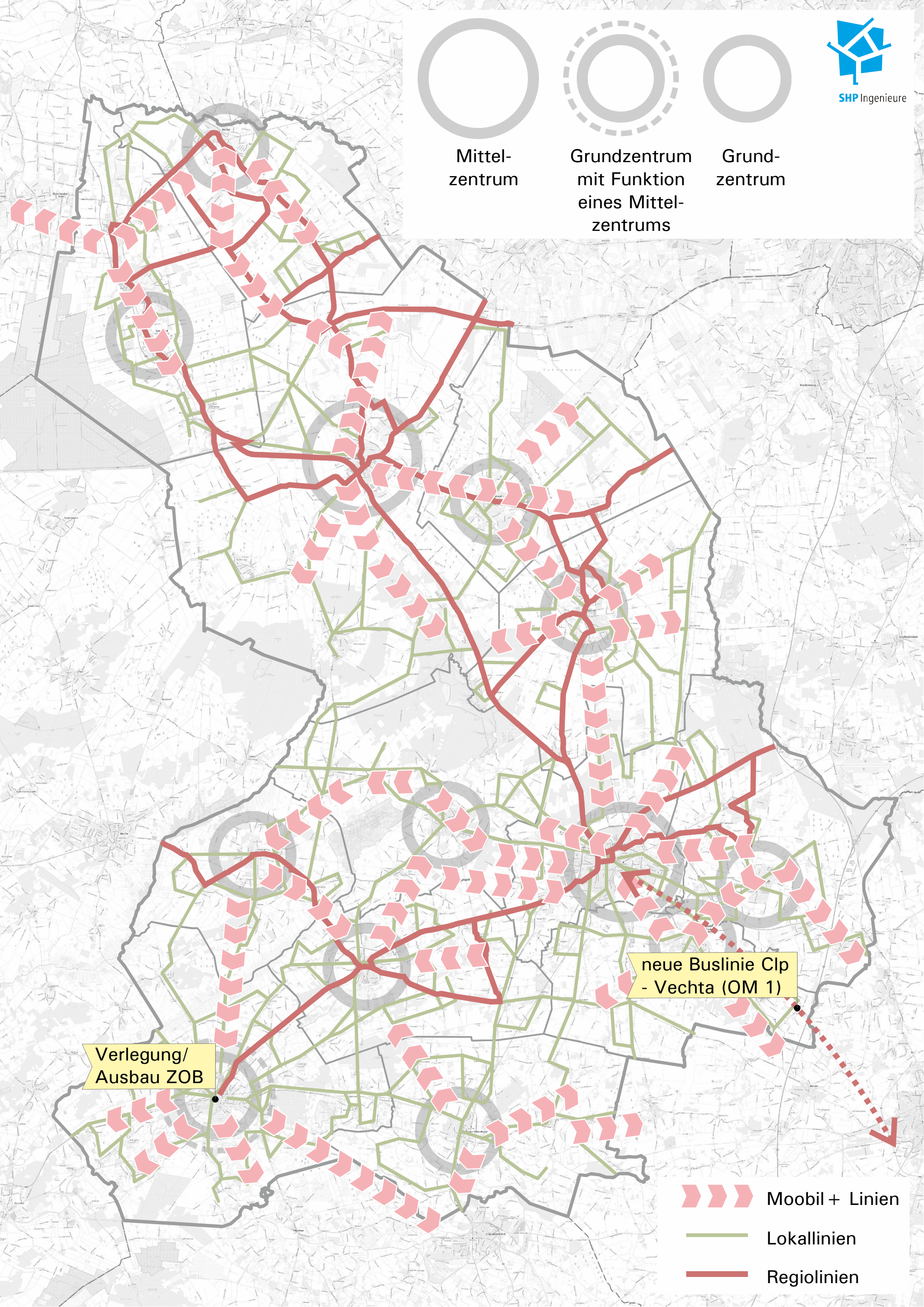
Mittel-
zentrum



Grundzentrum
mit Funktion
eines Mittel-
zentrums



Grund-
zentrum



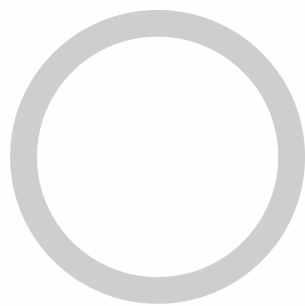
Verlegung/
Ausbau ZOB

neue Buslinie Clp
- Vechta (OM 1)

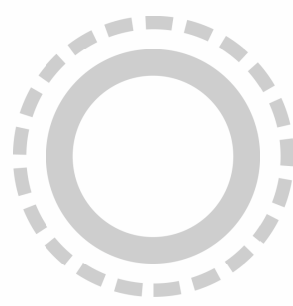
Moobil + Linien

Lokallinien

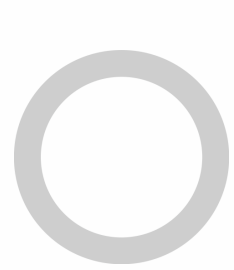
Regiolinien



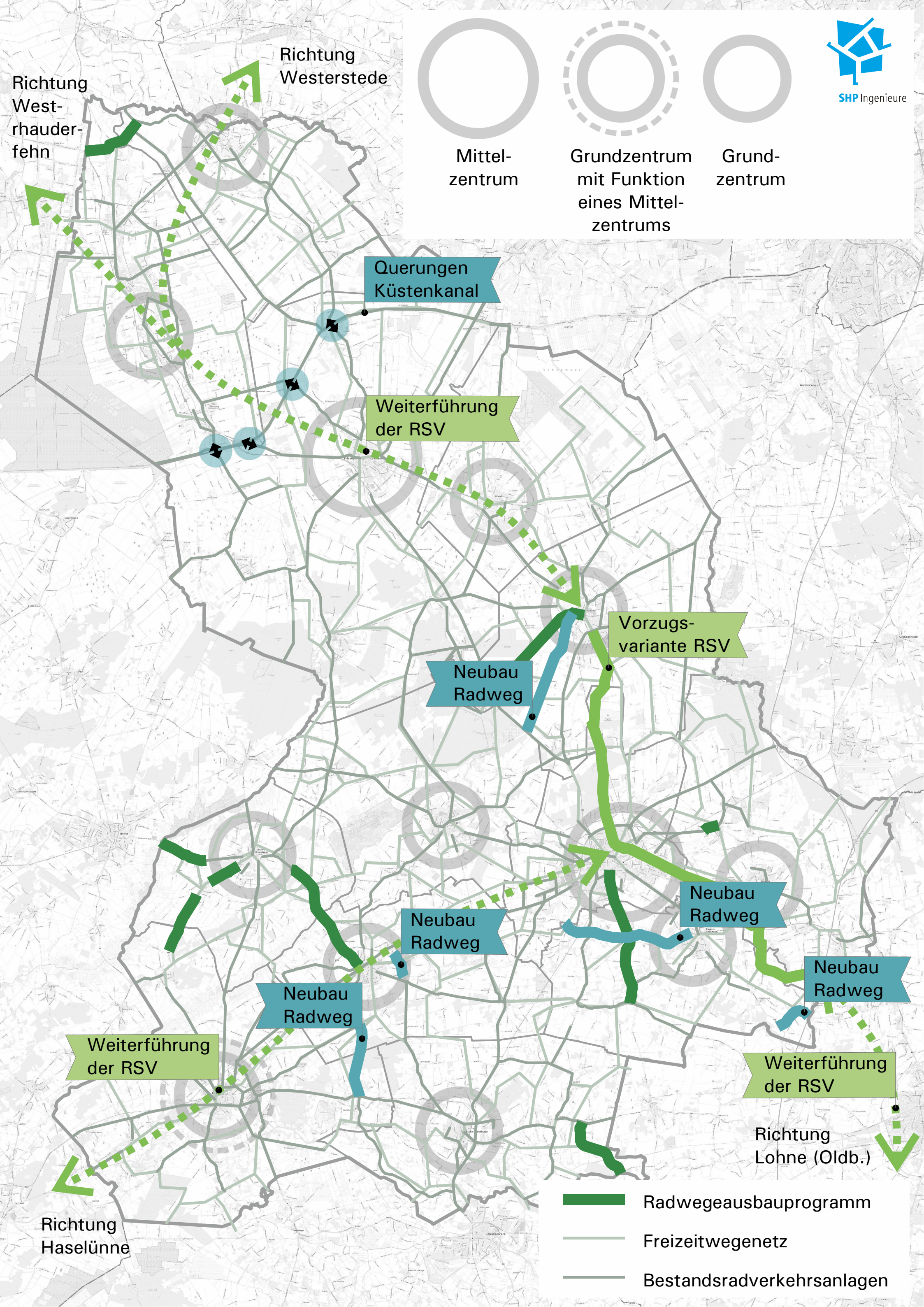
Mittelzentrum

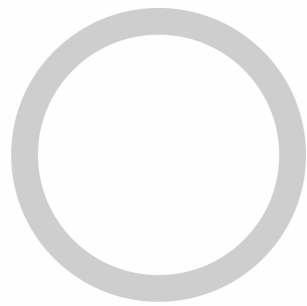


Grundzentrum
mit Funktion
eines Mittel-
zentrums

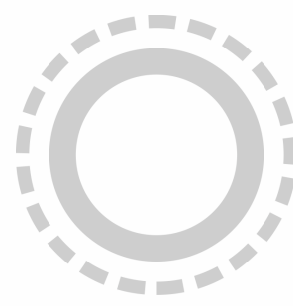


Grundzentrum

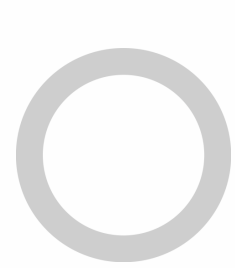




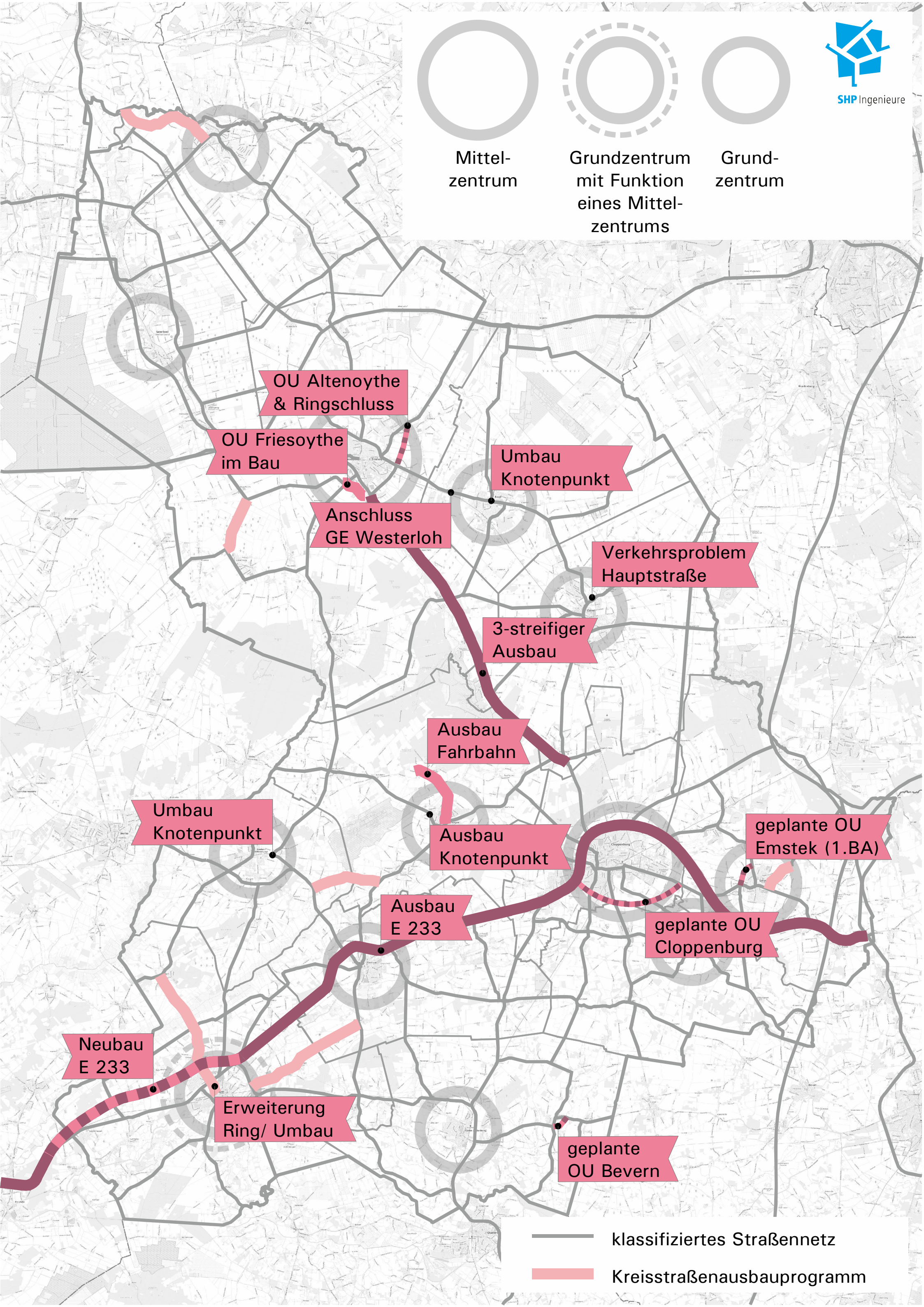
Mittel-
zentrum

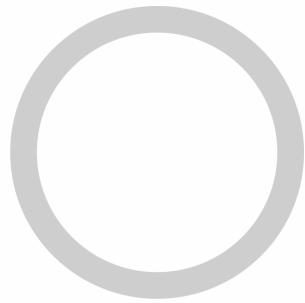


Grundzentrum
mit Funktion
eines Mittel-
zentrums

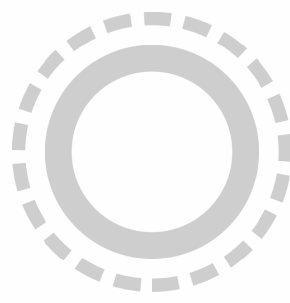


Grund-
zentrum

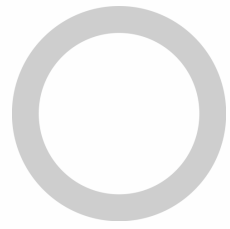




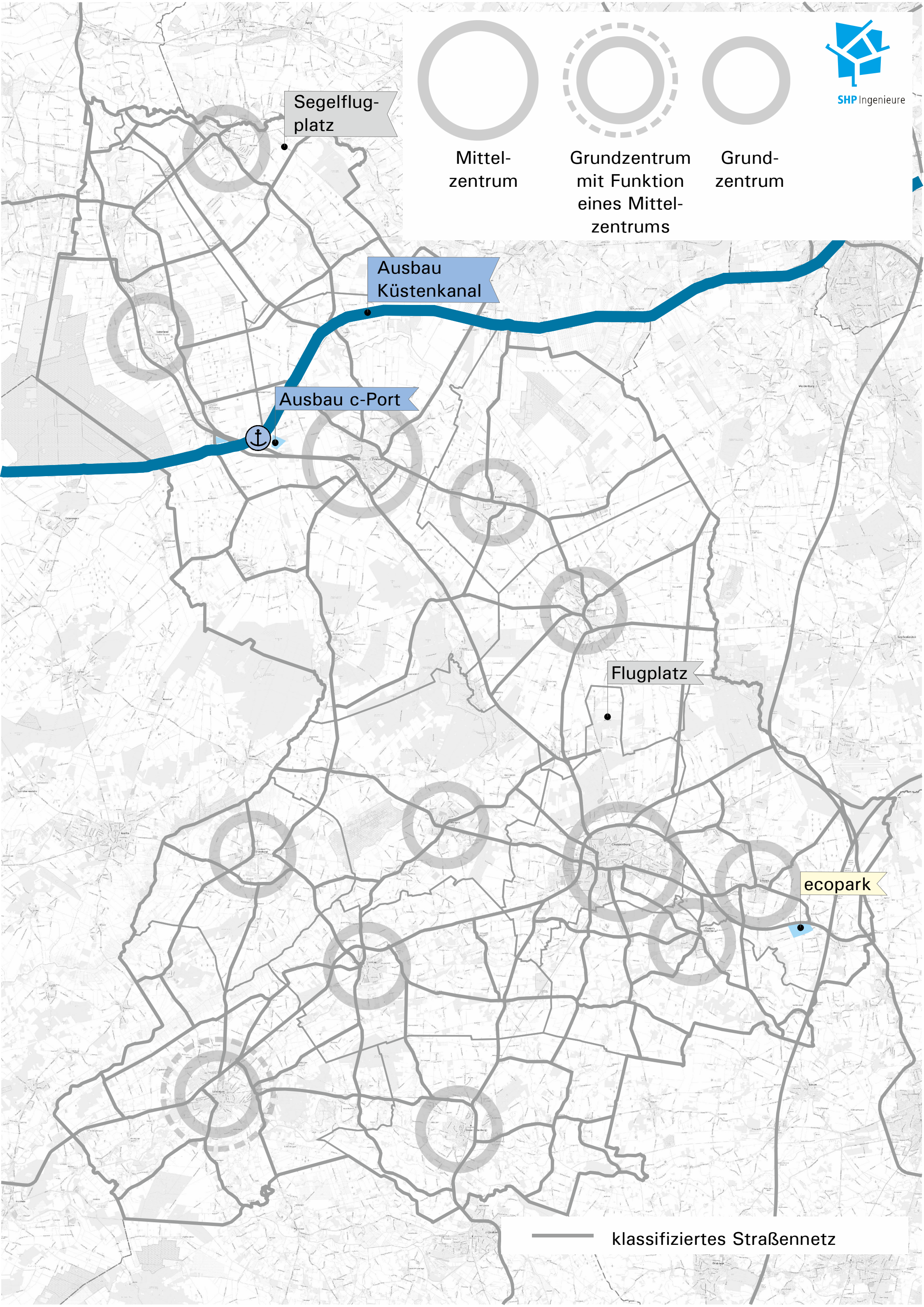
Mittel-
zentrum



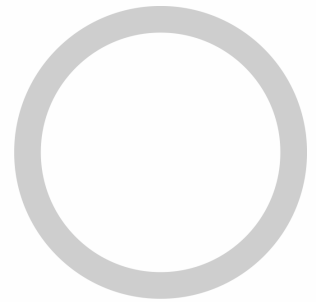
Grundzentrum
mit Funktion
eines Mittel-
zentrums



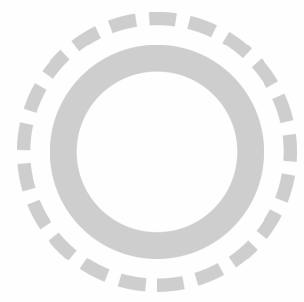
Grund-
zentrum



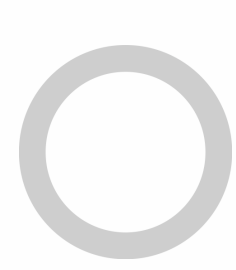
klassifiziertes Straßennetz



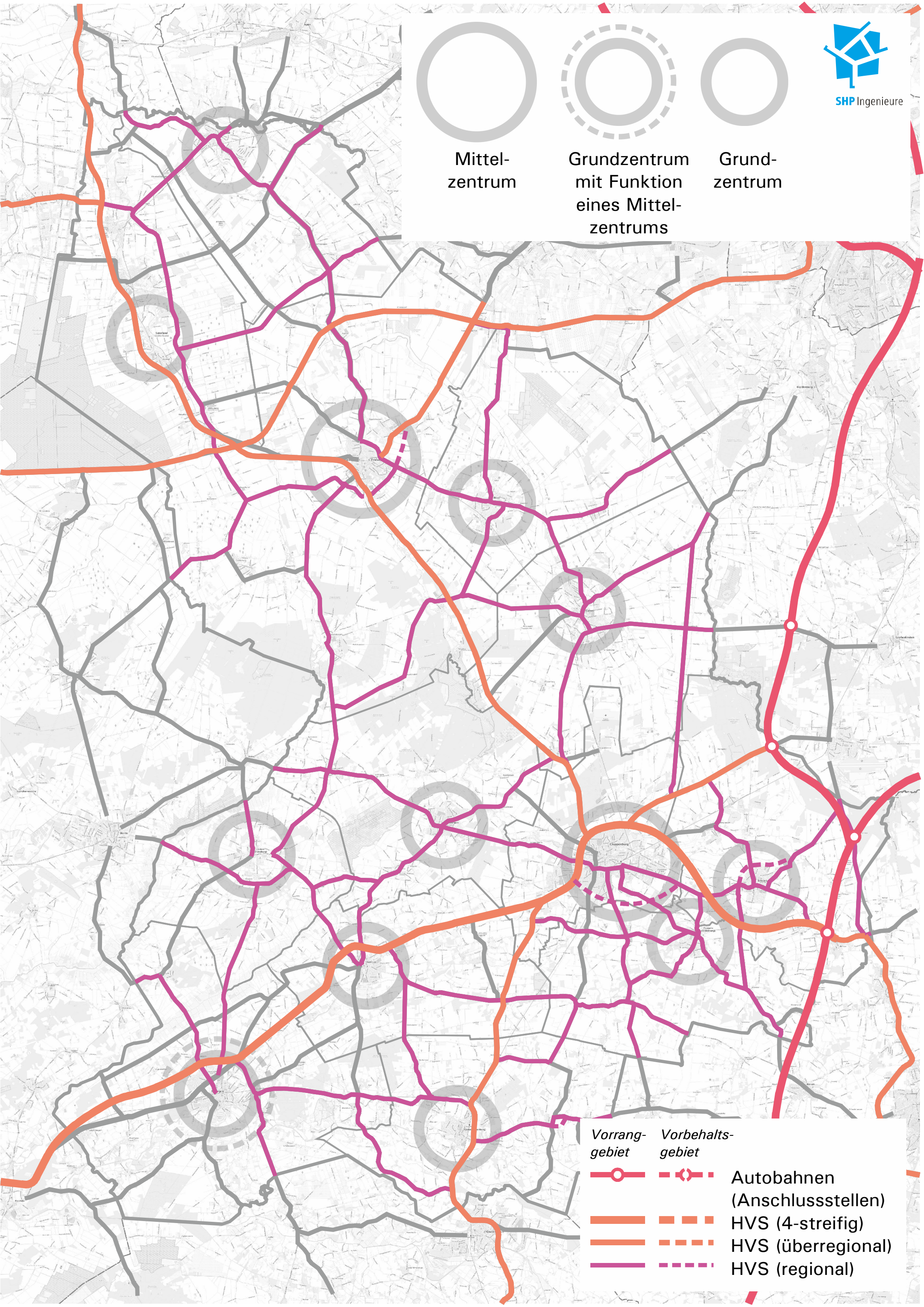
Mittel-
zentrum



Grundzentrum
mit Funktion
eines Mittel-
zentrums



Grund-
zentrum



Vorrang-
gebiet



Vorbehalts-
gebiet



Autobahnen
(Anschlusstellen)
HVS (4-streifig)
HVS (überregional)
HVS (regional)

