Ingenieurbüro für
Straßen- und Tiefbau
Tjardes·Rolfs·Titsch PartG mbB
Beratende Ingenieure

Stadt Oldenburg

Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan Nr. 855 A Industriestraße / Alte Fleiwa

Auftraggeber	Stadt Oldenburg Industriestraße 1a 26121 Oldenburg
Auftragnehmer	Ingenieurbüro für Straßen- und Tiefbau Tjardes • Rolfs • Titsch PartG mbB Nordfrost-Ring 21 26419 Schortens Tel.: 0 44 61 / 75 91 - 0 info@ist-planung.de
Projektbearbeitung	M. Eng. Henning Cassens B. Eng. Mirco Watermann B. Eng. Jörg Büsing Tanja Kunde
Projektnummer	2820
Aufgestellt	Oktober 2025

INHALTSVERZEICHNIS

1 EINLEITUNG 1
1.1 Situation 1
1.2 Aufgabenstellung....1
1.3 Untersuchungsgebiet 1
1.4 Untersuchungsmethodik....1
1.5 Unterlagen....3

2 BESTAND 4
2.1 Allgemeine Beschreibung der Straßenräume....4
2.2 Unfallanalyse....9
2.3 Verkehrsbelastungen 10
2.4 Leistungsfähigkeit....12
2.4.1 Vormittägliche Spitzenstunde....13
2.4.2 Nachmittägliche Spitzenstunde....14

3 PROGNOSE-NULLFALL 2040 15
3.1 Vormittägliche Spitzenstunde....15
3.2 Nachmittägliche Spitzenstunde 16

4 PROGNOSEZUSTAND 2040 16
4.1 Allgemeine Beschreibung des Vorhabens....16
4.2 Verkehrserzeugung 17
4.3 Leistungsfähigkeitsberechnung....18
4.3.1 Vormittägliche Spitzenstunde....18
4.3.2 Nachmittägliche Spitzenstunde....18

5 STELLPLATZBEDARF 19

6 DTV-WERTE 19

7 FAZIT UND EMPFEHLUNG 20

8 ZUSAMMENFASSUNG 21

1 Einleitung

1.1 Situation

Die Stadt Oldenburg plant, den rund 17 Hektar großen Standort „Alte Fleiwa“ im Bereich der Industriestraße zu einem modernen und zukunftsorientierten Quartier weiterzuentwickeln. Das Ziel besteht darin einen attraktiven Dienstleistungs-, IT- und Forschungsstandort zu schaffen, der den Anforderungen an ein innovatives Arbeits- und Bildungsumfeld gerecht wird. Die Einordnung in die Mobilitätsplanung der Stadt Oldenburg ist zentraler Bestandteil dieses Konzeptes. Grundsätzlich soll der nicht-motorisierte Individualverkehr stärker gefördert werden. Hierzu sollen die bestehenden Stellplätze im gesamten Bereich der Alten Fleiwa umgenutzt werden. Durch die Errichtung einer Quartiersgarage (Parkpalette) wird vorgesehen, die zurzeit vorhandenen Stellplätze für den motorisierten Individualverkehr weitgehend zu kompensieren. Der motorisierte Individualverkehr soll künftig überwiegend über die Familie-Mechau-Straße geführt werden, wodurch eine gezielte Verlagerung der Verkehrsströme erfolgt. Eine Durchfahrt der Industriestraße für den motorisierten Individualverkehr ist grundsätzlich nicht vorgesehen. Die folgende Verkehrsuntersuchung soll sicherstellen, dass das Quartier sowohl verkehrlich effizient erschlossen als auch attraktiv und nutzerfreundlich gestaltet wird, sodass ein zukunftsfähiges Arbeits-, Lern- und Forschungsumfeld entsteht.

1.2 Aufgabenstellung

Die verkehrlichen Auswirkungen des im Untersuchungsgebiet geplanten Vorhabens (Neuordnung des Bebauungsplanes Nr. 855 A „Industriestraße/Alte Fleiwa“) sollen untersucht und bewertet werden. Insbesondere werden dabei die Rückstausituationen sowie die Leistungsfähigkeiten des Verkehrsnetzes für den motorisierten (Kfz) und die Verkehrssituation des nicht motorisierten Verkehrs (Radfahrer und Fußgänger) überprüft. Weiterhin wird für das geplante Vorhaben eine Verkehrserzeugung gerechnet und auf das Verkehrsnetz umgelegt.

1.3 Untersuchungsgebiet

Das Untersuchungsgebiet befindet sich im nordwestlichen Bereich der Stadt Oldenburg (vgl. Anlage 1.1). Westlich wird es begrenzt durch die A 28, nördlich durch die Jägerstraße, östlich durch die Ziegelhofstraße und südlich durch die Bahnlinie Oldenburg-Leer. Das Untersuchungsgebiet erstreckt sich somit auf das beplante Gebiet, die erschließenden Straßen und die relevanten Knotenpunkte (vgl. Anlage 1.2).

1.4 Untersuchungsmethodik

Es werden zwei Knotenstromzählungen sowie eine Querschnittszählung an den folgenden Erhebungspunkten an einem Normalwerktag in der Zeit von 00.00 Uhr bis 24.00 Uhr durchgeführt (vgl. Anlage 2):

- K1: Infanterieweg / Artillerieweg / Pophankenweg / Johann-Justus-Weg
- K2: Infanterieweg / Schützenweg / Jägerstraße
- Q1: Schützenweg

Seitens der Stadt Oldenburg wurden bereits im September 2024 mehrere Verkehrserhebungen durchgeführt. Folgende Knotenpunkte sind für die weitere Untersuchung von Bedeutung und werden herangezogen:

- K3: Jägerstraße / Familie-Mechau-Straße
- K4: Jägerstraße / Am Schützenplatz
- K5: Jägerstraße / Elsässer Straße / Ziegelhofstraße / Friedhofsweg
- K6: Ziegelhofstraße / Industriestraße

Die Ergebnisse der von der Stadt Oldenburg durchgeführten Verkehrserhebungen werden zur weiteren Verkehrsuntersuchung übernommen.

Grundsätzlich werden die Erhebungsergebnisse in Viertelstunden-Intervallen getrennt nach definierten Fahrzeugklassen, Rad- und Fußgängerverkehr ausgewertet und in graphischer Form ausgegeben. Die Hauptverkehrszeit wird auf der Basis einer gleitenden Stundensumme berechnet. Die Ergebnisse werden tabellarisch ausgegeben.

Die maßgebende Verkehrsbelastung wird für den Prognose-Nullfall 2040 (allgemeine Verkehrsentwicklung) und den Prognosefall 2040 ermittelt. Die Belastungen des Prognosefalls beinhalten die Verkehrsbelastungen des Prognose-Nullfalls 2040 zuzüglich Abschätzungen zu Änderungen der Verkehrsmengen, welche durch das geplante Vorhaben bedingt auftreten können. Hierfür wird auf der Basis der zur Verfügung stehenden Daten eine Verkehrserzeugung gerechnet. Die sich im Vergleich zum Prognose-Nullfall 2040 ergebenden Mehrverkehre werden auf das Verkehrsnetz und auf die zu untersuchende Knotenpunkte umgelegt.

Auf Basis der erhobenen und berechneten Verkehrsbelastungen wird eine verkehrstechnische Untersuchung durchgeführt. Folgende Untersuchungsfälle werden berücksichtigt:

- Bestand
- Prognose-Nullfall 2040
- Prognose 2040

Die erhobenen Knotenpunkte werden mittels der Verfahren des HBS[1] bzw. des Simulationsprogramms KNOSIMO[2] hinsichtlich ihrer Leistungsfähigkeiten in den einzelnen Untersuchungsfällen überprüft. Sollten die Leistungsfähigkeiten nicht ausreichen oder kann durch gezielte Maßnahmen die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte gesteigert werden, werden entsprechende Empfehlungen gegeben. Zudem werden die Rückstaulängen an den signalisierten Knotenpunkten und im Bereich des Bahnüberganges im Schützenweg berechnet.

Außerdem wird innerhalb des Untersuchungsgebietes eine Unfallanalyse durchgeführt. Die Unfalldaten werden von der zuständigen Polizeiinspektion Oldenburg-Stadt / Ammerland angefordert.

Weiterhin wird eine straßenräumliche Bewertung für die oben genannten Straßen gegeben. Diese schließt den

[1] HBS = Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (2015)

[2] KNOSIMO = Simulation des Verkehrsablaufs an Knotenpunkten ohne Lichtsignalanlage

vorhandenen Ausbau sowie die vorhandenen Verkehrsbelastungen mit ein. Falls sich Defizite auf der Grundlage der gängigen Richtlinien ergeben, werden entsprechende Möglichkeiten zur Verkehrslenkung oder zum funktionsgerechten Ausbau der Straßen gegeben.

1.5 Unterlagen

Für die Untersuchung standen die folgenden Unterlagen zur Verfügung:

- Bebauungsplan Nr. 855 A, Stand 12.12.2024 (Stadt Oldenburg, E-Mail vom 17.02.2025)
- Unfalldaten (Polizeiinspektion Oldenburg-Stadt / Ammerland, E-Mail vom 26.02.2025)
- Verkehrstechnische Unterlagen (Stadt Oldenburg, E-Mail vom 14.03.2025)
- Verkehrserhebungen (Stadt Oldenburg, E-Mail vom 14.03.2025)
- Angaben zur Bedarfsermittlung (Stadt Oldenburg, E-Mail vom 24.06.2025)
- Angaben zur Erweiterung der LUFA Nord-West (Stadt Oldenburg, E-Mail vom 28.07.2025)
- Berechnungen zum Stellplatzbedarf (Stadt Oldenburg, E-Mail vom 04.08.2025)

Für die Erstellung der Übersichtspläne wurden Geofachdaten der NLStBV verwendet.

2 Bestand

2.1 Allgemeine Beschreibung der Straßenräume

Um eine Beurteilung der vorhandenen Situation geben zu können, wurden in einem ersten Schritt die zu untersuchenden Straßenzüge vor Ort besichtigt und der Bestand entsprechend erfasst. Hierzu wurden die Straßenquerschnitte an mehreren unterschiedlichen Standorten mit Hilfe eines Messrades aufgenommen. Diese sind in der Anlage 3.1 dargestellt. Außerdem wurde die aktuell vorzufindende Beschilderungssituation in der Anlage 3.2 festgehalten.

Die **Industriestraße** verläuft in Ost-West Richtung und befindet sich in einer Tempo 30-Zone (VZ. 274). Somit weist die Industriestraße eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h auf. Die Breite der Fahrbahn beträgt im östlichen Bereich ca. 6,00 m. Zudem befinden sich nördlich und südlich der Fahrbahn benutzungspflichtige Gehwege. Der nördliche benutzungspflichtige Gehweg wird mit einem Grünstreifen (ungefähr 1,50 m) von der Fahrbahn getrennt und weist eine Breite von etwa 1,50 – 1,60 m auf. Der südliche benutzungspflichtige Gehweg weist eine Breite von ungefähr 2,10 m auf. Westlich des Knotenpunktes Industriestraße / Am Schützenplatz / Escherweg beträgt die Breite der Fahrbahn ebenfalls ca. 6,00 m. Der nördliche benutzungspflichtige Gehweg weist in diesem Bereich eine Breite von etwa 3,75 m und der südliche benutzungspflichtige Gehweg eine Breite von ungefähr 5,75 m auf. Der nördlich der Fahrbahn vorhandene Grünstreifen weist eine Breite von ca. 2,75 m und der südliche Grünstreifen eine Breite von etwa 2,50 m auf. Im weiteren Verlauf beträgt die Breite der Fahrbahn ungefähr 6,00 – 6,30 m. Die Breite des nördlichen benutzungspflichtigen Gehweges beträgt in diesem Abschnitt ca. 2,60 m. In diesem Bereich sind zudem südlich der Fahrbahn Stellplätze in Senkrechtaufstellung mit einer Länge von etwa 4,60 m vorhanden. Im weiteren Verlauf befindet sich südlich der Fahrbahn ein benutzungspflichtiger Gehweg. Dieser weist eine Breite von ungefähr 1,80 m auf. In diesem Abschnitt sind zudem Stellplätze in Längsaufstellung vorhanden. Diese weisen eine Breite von ca. 2,00 m auf. Der Radverkehr wird im gesamten Verlauf auf der Fahrbahn im Mischverkehr geführt.

Die **Familie-Mechau-Straße** verläuft in Nord-Süd Richtung und weist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h auf, da sich diese in einer vorliegenden Tempo 30-Zone (VZ. 274) befindet. Die Breite der Fahrbahn beträgt ungefähr 6,00 m. Östlich der Fahrbahn verläuft ein benutzungspflichtiger Gehweg mit einer Breite von ca. 1,50 m. Der Radverkehr wird im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt.

Die **Jägerstraße** verläuft zwischen den Knotenpunkten Schützenweg / Jägerstraße / Infanterieweg und Jägerstraße / Elsässer Straße / Friedhofsweg / Ziegelhofstraße in Ost-West Richtung. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt, aufgrund der innerörtlichen Lage, im gesamten Straßenverlauf 50 km/h. Im Bereich des Knotenpunktes Schützenweg / Jägerstraße / Infanterieweg beträgt die Breite des nördlichen benutzungspflichtigen Gehweges etwa 2,00 m und die des südlichen benutzungspflichtigen Gehweges ungefähr 3,00 m. Zudem befinden sich in diesem Bereich zusätzliche Radfahrstreifen und Radfahrschutzstreifen. Der nördliche Radfahrstreifen weist eine Breite von ca. 1,50 m und der südliche Radfahrschutzstreifen eine Breite von etwa 2,00 m auf. Des Weiteren weist die Fahrbahn sowohl einen Fahrstreifen je Fahrtrichtung sowie einen zusätzlichen Linksabbiegestreifen auf. Die Breite der Fahrbahn beträgt insgesamt ungefähr 8,65 m. Im weiteren östlichen Verlauf weist die Fahrbahn eine Breite von ca. 7,00 – 8,75 m auf. Außerdem sind beidseitig der Fahrbahn benutzungspflichtige Gehwege vorhanden. Der nördliche benutzungspflichtige Gehweg wird mit einem Grünstreifen (etwa 1,20 m) von der Fahrbahn getrennt und weist eine Breite von

ungefähr 3,00 – 4,40 m auf. Die Breite des südlichen benutzungspflichtigen Gehweges beträgt ca. 3,90 m. Nördlich der Fahrbahn befinden sich zudem Stellplätze in Längsaufstellung, welche eine Breite von etwa 1,90 m aufweisen. Östlich des Knotenpunktes Jägerstraße / Am Schützenplatz wird der südlich der Fahrbahn verlaufende benutzungspflichtige Gehweg mit einem Grünstreifen, welcher eine Breite von ungefähr 2,10 m aufweist, aufgeteilt. Der südliche Gehwegabschnitt weist hierbei eine Breite von ca. 1,90 m und der nördliche Gehwegabschnitt eine Breite von etwa 2,30 m auf. Im Bereich des Knotenpunktes Jägerstraße / Elsässer Straße / Friedhofsweg / Ziegelhofstraße wird die Fahrbahn durch eine Mittelinsel, welche eine Breite von ungefähr 2,60 m aufweist, getrennt. Die Breite des nördlichen Fahrstreifens beträgt ca. 5,80 m. Südlich der Mittelinsel weist die Fahrbahn eine Breite von etwa 7,10 m auf und setzt sich aus einem Fahrstreifen und einem Linkabbiegestreifen zusammen. Nördlich der Fahrbahn ist ein benutzungspflichtiger Gehweg mit einer Breite von ca. 4,00 m ausgewiesen. Gegenüberliegend ist südlich der Fahrbahn ein Radfahrstreifen mit einer Breite von etwa 1,90 m vorhanden. Zudem befindet sich in diesem Bereich ein benutzungspflichtiger Gehweg. Dieser weist eine Breite von ungefähr 2,40 m auf.

Die Verbindung zwischen der Jägerstraße und der Industriestraße erfolgt über die Straße **Am Schützenplatz**. Diese befindet sich in einer Tempo 30-Zone (VZ. 274), so dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit bei 30 km/h liegt. Die Fahrbahn weist eine Breite von etwa 4,80 – 5,00 m auf. Zudem befindet sich östlich der Fahrbahn ein benutzungspflichtiger Gehweg. Dieser weist eine Breite von ungefähr 2,00 – 2,50 m auf. Westlich der Fahrbahn sind außerdem Stellplätze in Längsaufstellung vorhanden. Diese weisen eine Breite von 2,30 – 2,50 m auf. Der Radverkehr wird im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt.

Der **Friedhofsweg** beginnt am Knotenpunkt Jägerstraße / Elsässer Straße / Friedhofsweg / Ziegelhofstraße und verläuft in Nord-Süd Richtung. Der gesamte Straßenzug befindet sich im innerörtlichen Bereich. Dementsprechend liegt die zulässige Höchstgeschwindigkeit bei 50 km/h. Die Breite der Fahrbahn beträgt nördlich des Knotenpunktes etwa 9,60 m und setzt sich aus je einem Fahrstreifen je Fahrtrichtung sowie einem Linksabbiegestreifen zusammen. Parallel zur Fahrbahn verlaufen sowohl östlich sowie westlich der Fahrbahn benutzungspflichtige Gehwege. Der östliche benutzungspflichtige Gehweg weist eine Breite von ungefähr 3,90 m und der westliche benutzungspflichtige Gehweg eine Breite von ca. 3,30 m auf. Zudem befindet sich östlich der Fahrbahn die Haltebucht der Haltestelle „Jägerstraße“. Diese weist eine Breite von etwa 2,50 m auf. Die Haltestelle entspricht dem aktuellen Stand der Technik und ist in beiden Fahrtrichtungen vorhanden. Im weiteren nördlichen Verlauf weist die Fahrbahn eine Breite von ungefähr 8,90 m auf. Hierbei setzt sich die Fahrbahn aus je einem Fahrstreifen je Fahrtrichtung sowie einem Rechtsabbiegestreifen zusammen. Die Fahrbahnbreite ohne Abbiegespur bemisst ungefähr 6,40 – 6,50 m. Des Weiteren ist östlich der Fahrbahn ein benutzungspflichtiger Gehweg mit einer Breite von ca. 4,50 m vorhanden. Westlich der Fahrbahn sind Stellplätze in Längsaufstellung vorhanden. Diese weisen eine Breite von etwa 2,50 m auf. Zudem ist in diesem Bereich ein benutzungspflichtiger Gehweg mit einer Breite von ungefähr 2,50 m vorhanden, welcher von den Stellplätzen durch einen Grünstreifen (ca. 6,40 m) getrennt wird.

Die **Elsässer Straße** verläuft in Ost-West Richtung und weist im Bereich des Knotenpunktes Jägerstraße / Elsässer Straße / Friedhofsweg / Ziegelhofstraße einen nördlichen Fahrstreifen mit einer Breite von etwa 4,50 m und einen südlichen Fahrstreifen mit einer Breite von ungefähr 4,80 m auf. Die Fahrstreifen werden durch eine Mittelinsel getrennt. Diese weist eine Breite von ca. 3,00 m auf. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt, aufgrund der Lage innerhalb einer Tempo 30-Zone (VZ. 274), bei 30 km/h. Nördlich sowie südlich der Fahrbahn befinden sich zudem ein Radfahrstreifen. Die Breite des nördlichen Radfahrstreifens beträgt

etwa 2,20 m und die Breite des südlichen Radfahrstreifens ungefähr 2,15 m. Der nördliche benutzungspflichtige Gehweg weist eine Breite von ungefähr 5,60 m und der südliche benutzungspflichtige Gehweg weist eine Breite von ca. 5,20 m auf. Im weiteren östlichen Verlauf weist die Fahrbahn eine Breite von ca. 10,80 m auf. Südlich der Fahrbahn sind Stellplätze in Längsaufstellung mit einer Breite von etwa 2,10 m vorhanden. Der nördliche benutzungspflichtige Gehweg weist eine Breite von ungefähr 5,00 m und der südliche benutzungspflichtige Gehweg eine Breite von ca. 5,15 m auf.

Südlich des Friedhofsweges beginnt die **Ziegelhofstraße** und verläuft in Nord-Süd Richtung. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt im gesamten Verlauf des Untersuchungsgebietes 30 km/h (VZ. 274-30). Die Fahrbahn weist im Bereich des Knotenpunktes Jägerstraße / Elsässer Straße / Friedhofsweg / Ziegelhofstraße eine Breite von ca. 9,40 m auf und setzt sich aus je einem Fahrstreifen je Fahrtrichtung sowie einem Linksabbiegestreifen zusammen. Im weiteren Verlauf weist die Fahrbahn eine Breite von etwa 5,75 m auf. Des Weiteren sind östlich und westlich der Fahrbahn Nebenanlagen vorhanden. Diese sind als benutzungspflichtige Gehwege mit der Zusatzbeschilderung „Radfahrer frei“ (VZ. 239 + 1022-10) ausgeschildert. Die östliche Nebenanlage weist eine Breite von ungefähr 2,10 – 2,70 m und die westliche Nebenanlage eine Breite von ca. 2,40 – 4,40 m auf. Südlich des Knotenpunktes Ziegelhofstraße / Industriestraße sind Längsstellplätze mit einer Breite von ungefähr 2,00 m vorhanden. Im südlichen Bereich befindet sich außerdem die Haltestelle „Industriestraße“. Diese ist in beiden Fahrtrichtungen vorhanden und entspricht dem aktuellen Stand der Technik.

Der **Schützenweg** befindet sich im westlichen Bereich des Untersuchungsgebietes und verläuft in Nord-Süd Richtung. In diesem Bereich befindet sich die Haltestelle „Infanterieweg“, welche in beiden Fahrtrichtungen vorhanden ist und die aktuellen technischen Standards erfüllt. Nördlich des Knotenpunktes Schützenweg / Jägerstraße / Infanterieweg beträgt die Breite der Fahrbahn etwa 6,00 m. Zudem befindet sich westlich der Fahrbahn ein Radfahrstreifen. Dieser weist eine Breite von ungefähr 1,50 m auf. Des Weiteren sind in diesem Bereich östlich und westlich der Fahrbahn benutzungspflichtige Gehwege vorhanden. Der westliche benutzungspflichtige Gehweg weist eine Breite von ca. 1,80 m und der östliche benutzungspflichtige Gehweg eine Breite von etwa 1,85 m auf. Östlich der Fahrbahn ist zudem eine Busbucht mit einer Breite von 3,30 m vorhanden. Im weiteren nördlichen Verlauf beträgt die Breite der Fahrbahn ebenfalls ungefähr 6,00 m. In diesem Abschnitt sind außerdem östlich der Fahrbahn Stellplätze in Längsaufstellung (ca. 2,00 m) vorhanden. Der östliche benutzungspflichtige Gehweg weist in diesem Bereich eine Breite von etwa 1,40 m und der westliche benutzungspflichtige Gehweg eine Breite von ungefähr 1,50 m auf. Südlich des Knotenpunktes weist die Fahrbahn eine Breite von ca. 7,20 m auf. Östlich der Fahrbahn ist ein Radfahrschutzstreifen mit einer Breite von etwa 2,00 m vorhanden. Der anliegende östliche benutzungspflichtige Gehweg weist eine Breite von ungefähr 3,30 m auf. Westlich der Fahrbahn ist eine Busbucht vorhanden. Die Breite der Busbucht beträgt ca. 2,20 m. Der westliche benutzungspflichtige Gehweg weist eine Breite von etwa 3,80 m auf. Im weiteren südlichen Verlauf weist die Fahrbahn eine Breite von ungefähr 6,00 – 6,10 m auf. Die Breite der östlichen Nebenanlage beträgt ca. 2,10 – 3,40 m und die Breite der westlichen Nebenanlage beträgt etwa 3,10 – 3,50 m. Der Schützenweg befindet sich sowohl nördlich sowie südlich des Knotenpunktes Schützenweg / Jägerstraße / Infanterieweg in einer Tempo 30-Zone (VZ. 274). Demzufolge beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit 30 km/h. Südlich des Knotenpunktes Schützenweg / Grenadierweg / Landweg befindet sich zudem ein gesicherter Bahnübergang. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn im Mischverkehr geführt.

Westlich des Knotenpunktes Schützenweg / Jägerstraße / Infanterieweg verläuft der **Infanterieweg** bis zum

Knotenpunkt Artillerieweg / Infanterieweg / Pophankenweg / Johann-Justus-Weg. Aufgrund der innerörtlichen Lage beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit 50 km / h. Die Fahrbahn weist westlich des Knotenpunktes Schützenweg / Jägerstraße / Infanterieweg eine Breite von ungefähr 6,50 m auf. Anliegend an die Fahrbahn befinden sich sowohl südlich sowie nördlich der Fahrbahn ein Radfahrstreifen. Diese weisen jeweils eine Breite von ca. 2,00 m auf. Zudem ist südlich der Fahrbahn eine Nebenanlage als benutzungspflichtiger Gehweg mit der Zusatzbeschilderung „Radfahrer frei“ (VZ. 239 + 1022-10) ausgewiesen. Die Zusatzbeschilderung ist jedoch nur in Fahrtrichtung Süd ausgeschildert. Die Nebenanlage weist im Bereich des Knotenpunktes eine Breite von etwa 3,40 m auf. Im weiteren Verlauf beträgt die Breite der Fahrbahn ungefähr 7,10 – 7,80 m. Der Radverkehr in Fahrtrichtung Norden wird weiterhin auf dem vorhandenen Radfahrstreifen geführt. Dieser weist eine Breite von ca. 1,20 – 1,90 m auf. Die vorhandene Nebenanlage weist in diesem Bereich eine Breite von etwa 2,00 m auf. Im Bereich des Knotenpunktes Artillerieweg / Infanterieweg / Pophankenweg / Johann-Justus-Weg weist die Fahrbahn eine Breite von ungefähr 8,05 m auf. Nördlich der Fahrbahn befindet sich ein benutzungspflichtiger Gehweg. Dieser weist eine Breite von ca. 2,25 m auf. Dieser wird zudem durch einen Grünstreifen (etwa 3,50 m) von der Fahrbahn getrennt. Südlich der Fahrbahn wird die vorhandene Nebenanlage, welche eine Breite von ungefähr 2,20 m aufweist, durch einen Grünstreifen (ca. 1,60 m) von der Fahrbahn getrennt. Die Nebenanlage ist in diesem Bereich auch weiterhin als Gehweg mit der Zusatzbeschilderung „Radfahrer frei“ (VZ. 239 + 1022-10) ausgewiesen.

Der **Artillerieweg** verläuft in Nord-Süd Richtung und weist im Bereich des Knotenpunktes Artillerieweg / Infanterieweg / Pophankenweg / Johann-Justus-Weg eine Fahrbahnbreite von etwa 7,10 m auf. Sowohl östlich sowie westlich der Fahrbahn sind benutzungspflichtige Gehwege vorhanden. Die Breite des östlichen benutzungspflichtigen Gehweges beträgt ungefähr 4,50 m und die Breite des westlichen benutzungspflichtigen Gehweges beträgt ca. 4,30 m. Im südlichen Bereich beträgt die Breite der Fahrbahn etwa 6,00 m. Die östliche Nebenanlage weist in diesem Abschnitt eine Breite von ungefähr 1,90 m und die westliche Nebenanlage eine Breite von ca. 1,60 m auf. Aufgrund der vorhandenen Tempo 30-Zone (VZ. 274) beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit 30 km/h. Der Radverkehr wird im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Zudem befindet sich die Haltestelle „Artillerieweg“ in diesem Bereich. Diese ist in Fahrtrichtung Norden vorhanden und entspricht dem aktuellen Stand der Technik.

Im westlichen Bereich des Untersuchungsgebietes befindet sich der **Pophankenweg**. Die Breite der Fahrbahn beträgt im Bereich des Knotenpunktes etwa 9,40 m. Diese setzt sich aus je einem Fahrstreifen je Fahrtrichtung sowie einem Linksabbiegestreifen zusammen. Im weiteren Verlauf beträgt die Fahrbahnbreite ungefähr 7,10 m. Der anliegende gemeinsame benutzungspflichtige Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr (VZ. 240) weist eine Breite von ungefähr 3,00 – 3,50 m auf und wird durch einen Grünstreifen mit einer Breite von ca. 1,50 – 4,50 m von der Fahrbahn getrennt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt im Pophankenweg 50 km/h.

Der **Johann-Justus-Weg** verläuft im Untersuchungsgebiet in Nord-Süd Richtung und weist ebenfalls eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf. Im Bereich des Knotenpunktes beträgt die Breite der Fahrbahn etwa 10,40 m und setzt sich aus je einem Fahrstreifen je Fahrtrichtung sowie einem Linksabbiegestreifen zusammen. Im weiteren Verlauf weist die Fahrbahn eine Breite von ungefähr 7,50 m auf. Zudem sind beidseitig der Fahrbahn Nebenanlagen vorhanden, welche als benutzungspflichtige Gehwege mit der Zusatzbeschilderung „Radfahrer frei“ (VZ. 239 + 1022-10) ausgewiesen sind. Die östliche Nebenanlage weist eine Breite von ca. 2,50 – 3,00 m und die westliche Nebenanlage eine Breite von etwa 2,20 m auf.

Der **Eschenweg** befindet sich in einer Tempo 30-Zone (VZ. 274) und weist demzufolge eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h auf. Der Eschenweg geht zudem in die **Fritz-Bock-Straße** über. Die Breite der Fahrbahn im Bereich des Eschenweges beträgt ca. 5,00 – 5,60 m und die Fahrbahnbreite der Fritz-Bock-Straße beträgt etwa 5,50 m. Westlich des Eschenweges verläuft außerdem eine Straße mit einer Breite von etwa 4,30 m sowie ein Gehweg mit einer Breite von ca. 1,20 m. Zwischen der Straße und dem Eschenweg befinden sich sowohl Stellplätze (ca. 2,60 – 4,30 m) und ein benutzungspflichtiger Gehweg mit einer Breite von etwa 4,60 m. Östlich des Eschenweges sind ebenfalls Längsstellplätze vorhanden. Diese weisen eine Breite von ungefähr 2,00 m auf. Anliegend befindet sich ein benutzungspflichtiger Gehweg (ca. 7,80 m). Im weiteren Verlauf setzt sich der Eschenweg in die Fritz-Bock-Straße fort. Sowohl östlich als auch westlich der Fahrbahn sind ebenfalls Längsstellplätze mit einer Breite von ungefähr 1,90 m vorhanden. Des Weiteren sind beidseitig benutzungspflichtige Gehwege vorhanden. Die Breite der jeweiligen benutzungspflichtigen Gehwege liegt bei ungefähr 1,50 m.

Im südlichen Untersuchungsgebiet verläuft die Straße **Alte Fleiwa**. Die Straße Alte Fleiwa verläuft in einer Tempo 30 – Zone (VZ. 274). Demzufolge liegt die zulässige Höchstgeschwindigkeit bei 30 km/h. Die Breite der Fahrbahn beträgt etwa 5,50 m. Nördlich der Fahrbahn befinden sich Längsstellplätze mit einer Breite von ungefähr 2,10 m. Zudem verlaufen nördlich und südlich der Fahrbahn benutzungspflichtige Gehwege. Der nördliche benutzungspflichtige Gehweg weist eine Breite von ca. 2,20 m und der südliche benutzungspflichtige Gehweg eine Breite von etwa 2,25 m auf.

Die im Bereich der Straße Am Schützenplatz, dem Eschenweg, der Fritz-Bock-Straße und der Straße Alte Fleiwa aufgenommenen Fahrbahnbreiten entsprechen den Vorgaben der Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) in Bezug auf den Begegnungsfall Lkw – Pkw bzw. in Teilbereichen der Straße Am Schützenplatz kann auch nur der Begegnungsfall Pkw – Pkw gewährleistet werden. Hierbei sieht die RASt 06 für Begegnungsfälle Pkw – Pkw eine Breite von 4,75 m und bei eingeschränkten Bewegungsspielräumen eine Breite von 4,10 m vor. Für den Begegnungsfall Lkw – Pkw ist eine Breite von 5,55 m und bei eingeschränkten Bewegungsspielräumen eine Breite von 5,00 m notwendig. Für die übrigen Straßen im Untersuchungsgebiet können die Begegnungsfälle Bus – Bus bzw. Lkw – Lkw angenommen werden. Die RASt 06 schreibt für den Begegnungsfall Bus – Bus eine Breite von 6,50 m und für den Begegnungsfall Lkw – Lkw eine Breite von 6,35 m vor. Bei eingeschränkten Bewegungsspielräumen liegt das Mindestmaß für den Begegnungsfall Bus – Bus bei 6,00 m und für den Begegnungsfall Lkw – Lkw bei 5,90 m. Im Bereich der Ziegelhofstraße wird ein entsprechendes Mindestmaß für die genannten Begegnungsfälle (Bus – Bus bzw. Lkw – Lkw) nicht erfüllt. Es kann lediglich ein Begegnungsfall Lkw – Pkw gewährleisten werden.

Des Weiteren sind die Nebenanlagen im Untersuchungsgebiet größtenteils richtlinienkonform ausgebaut. Allerdings sind auch vereinzelte Bereiche vorhanden, welche nicht richtlinienmäßig ausgestaltet sind, da die Mindestbreiten, welche in der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) vorgeschrieben sind, leicht unterschritten werden. Größere Defizite ergeben sich aber zudem auf der Grundlage der RASt 06, der Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA) sowie der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA). Rechtlich bindend stellen sich in diesem Zusammenhang jedoch nur die Inhalte der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) dar. Die dort aufgeführten Mindestbreiten sind generell etwas niedriger als in den vorgenannten Regelwerken. Die zuvor genannten Regelwerke sind lediglich als Richtlinien und Empfehlungen zu verstehen, deren Anwendung in der Verwaltungsvorschrift jedoch empfohlen wird. Unabhängig von den geplanten Vorhaben, sollten diese auch hinsichtlich der allgemeinen Radverkehrsförde-

rung in zukünftigen Planungen berücksichtigt werden, um den Radfahrenden ausreichend Komfort und den geforderten Standard bieten zu können. Hierdurch können zudem künftig die Begegnungsfälle und Überholvorgänge auf den Nebenanlagen sicherer gestaltet werden.

2.2 Unfallanalyse

Anhand der von der Polizeiinspektion Oldenburg-Stadt / Ammerland zur Verfügung gestellten Daten, zum Unfallgeschehen im Bereich des Untersuchungsgebietes, wurden die Unfalldaten für die Jahre 2022 bis 2024 ausgewertet. Die Unfalltypenkarte ist in der Anlage 4 ersichtlich. Die Ergebnisse und Schlussfolgerungen werden im Folgenden dargestellt und erläutert.

Bei der Beurteilung des Unfallgeschehens ist in der Regel maßgebend, ob sich betrachtete Bereiche als Unfallhäufungsstelle (UHS) darstellen. Dies ist dann der Fall, wenn zum Beispiel an einer Kreuzung oder Einmündung innerhalb eines Jahres fünf oder mehr Verkehrsunfälle gleichen Typs oder innerhalb von drei Jahren fünf oder mehr Verkehrsunfälle mit Personenschaden sich zugetragen haben. Bei einem Verkehrsunfall mit Todesfolge oder ab drei Verkehrsunfällen mit schwerem Personenschaden werden Straßenabschnitte in der Regel ebenfalls zu Unfallhäufungsstellen erklärt.

Abbildung 1: Unfallauswertung im Untersuchungsgebiet 2022 – 2024

		Unfallfolgen				Unfalltypen							Unfälle mit	
Jahr	Unfälle gesamt	GT	SV	LV	S	F	AB	EK	ÜS	RV	LV	SO	Radfahrern	Fußgängern
2022	21	0	0	5	16	1	1	5	0	4	3	7	5	0
2023	27	0	1	8	18	1	6	2	0	3	7	8	6	1
2024	25	0	4	4	17	1	6	3	0	5	0	10	5	0
2022 - 2024	73	0	5	17	51	3	13	10	0	12	10	25	16	1
Anteil (%)	-	0,0%	6,8%	23,3%	69,9%	4,1%	17,8%	13,7%	0,0%	16,4%	13,7%	34,2%	21,9%	1,4%

	Verkehrsbeteiligung							Straßenzustand				VU im Tagesverlauf				
Jahr	Pkw	Rad	Fuß	Lkw / Bus	Krad	Andere	Gesamt	trocken	nass / feucht	winter-glatt	Sonstige	22.00 - 06.00	6.00 - 10.00	10.00 - 15.00	15.00 - 19.00	19.00 - 22.00
2021	31	5	0	2	0	2	40	15	6	0	0	0	6	9	4	2
2022	37	6	1	4	0	0	48	18	6	3	0	0	6	11	6	4
2023	32	5	0	2	3	1	43	20	5	0	0	0	5	13	6	1
2021 - 2023	100	16	1	8	3	3	131	53	17	3	0	0	17	33	16	7
Anteil (%)	76,3%	12,2%	0,8%	6,1%	2,3%	2,3%	-	72,6%	23,3%	4,1%	0,0%	0,0%	23,3%	45,2%	21,9%	9,6%

Quelle: Polizeiinspektion Oldenburg-Stadt / Ammerland (26.02.2025), eigene Darstellung

Im betrachteten Zeitraum wurden im gesamten Bereich des Untersuchungsgebietes insgesamt 73 Verkehrsunfälle registriert, von denen 5 Unfälle mit Schwerverletzten Personen (SV), 17 Unfälle mit Leichtverletzten (LV) Personen und 51 mit Sachschäden (S) endeten. Im Betrachtungszeitraum fanden zudem insgesamt 17 Unfälle mit Radfahrer- und Fußgängerbeteiligung statt. Von den 73 aufgenommenen Unfällen sind 3 Unfälle als Fahrunfall (F), 13 Unfälle als Abbiegeunfall (AB), 10 Unfälle als Einbiegen / Kreuzen-Unfall (EK), 12 Unfälle als Unfall durch ruhenden Verkehr (RV), 10 Unfälle im Längsverkehr und 25 Unfälle als sonstige

Unfälle (SO) aufgenommen worden. Der Unfalltyp Überschreiten (ÜS) wurde im Betrachtungszeitraum nicht festgestellt.

Auf Grundlage der vorliegenden Daten konnte im Untersuchungsgebiet keine Unfallhäufungsstelle (UHS) identifiziert werden. Auffällig ist jedoch, dass im Bereich des Knotenpunktes K5: Jägerstraße / Elsässer Straße / Ziegelhofstraße / Friedhofsweg eine erhöhte Anzahl an Unfällen unter Beteiligung von Radfahrenden registriert wurde. Dieser Aspekt sollte künftig besonders beobachtet werden, um bei einer Fortsetzung oder Zunahme der Unfallhäufigkeit gegebenenfalls geeignete Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit einleiten zu können.

2.3 Verkehrsbelastungen

Um die vorhandenen Verkehrsbelastungen im Untersuchungsgebiet zu ermitteln, wurden am Dienstag, den 11.03.2025 zwei Knotenstromerhebungen und eine Querschnittserhebung bei heiterem Wetter durchgeführt. Des Weiteren wurden vier Knotenstromerhebungen im September 2024 von der Stadt Oldenburg durchgeführt. Gezählt wurde von 00.00 – 24.00 Uhr. In Viertelstunden-Intervallen wurden Kfz (Pkw, Lfw, Lkw usw.) sowie Fußgänger und Radfahrer aufgenommen.

Für den Knotenpunkt **K1: Infanterieweg / Artillerieweg / Pophankenweg / Johann-Justus-Weg** wurde in der Zeit zwischen 07.30 – 08.30 die höchste vormittägliche Verkehrsbelastung aufgenommen. Der Johann-Justus-Weg weist in dieser Zeit ca. 320 Kfz / h, der Pophankenweg etwa 690 Kfz / h, der Artillerieweg ungefähr 240 Kfz / h und der Infanterieweg ca. 560 Kfz / h auf. Die nachmittägliche spitzenstündlichen Verkehrsbelastung wurde im Zeitraum von 16.15 – 17.15 Uhr festgestellt. Die spitzenstündliche Belastung liegt im Johann-Justus-Weg bei etwa 540 Kfz / h, im Pophankenweg bei ungefähr 910 Kfz / h, im Artillerieweg bei ca. 310 Kfz / h und im Infanterieweg bei etwa 630 Kfz / h. In der Gesamtbelastung, in der Zeit von 00.00 – 24.00 Uhr, weist der Johann-Justus-Weg ungefähr 5.000 Kfz / 24 h, der Pophankenweg ca. 8.600 Kfz / 24 h, der Artillerieweg etwa 3.400 Kfz / 24 h und der Infanterieweg ungefähr 6.400 Kfz / 24 h auf.

Die vormittägliche spitzenstündliche Verkehrsbelastung am Knotenpunkt **K2: Infanterieweg / Schützenweg / Jägerstraße** wurde im Zeitraum von 07.30 – 08.30 festgestellt. Hierbei weist der nördliche Bereich des Schützenweges eine Verkehrsbelastung von ca. 130 Kfz / h, der Infanterieweg etwa 560 Kfz / h, der südliche Bereich des Schützenweges ungefähr 330 Kfz / h und die Jägerstraße ca. 700 Kfz / h auf. Die nachmittägliche Spitzenstunde wurde in der Zeit von 15.45 – 16.45 Uhr aufgenommen. In der spitzenstündlichen Verkehrsbelastung weist der Schützenweg Nord etwa 190 Kfz / h, der Infanterieweg ungefähr 630 Kfz / h, der Schützenweg Süd ca. 370 Kfz / h und die Jägerstraße etwa 740 Kfz / h auf. Die Tagesbelastung (00.00 – 24.00 Uhr) liegt im Schützenweg Nord bei ungefähr 1.950 Kfz / 24 h, im Infanterieweg bei ca. 6.400 Kfz / 24 h, im Schützenweg Süd bei etwa 4.150 Kfz / 24 h und in der Jägerstraße bei ungefähr 7.700 Kfz / 24 h.

Für den Knotenpunkt **K3: Jägerstraße / Familie-Mechau-Straße** liegt die vormittägliche Spitzenstunde zwischen 07.30 – 08.30 Uhr. Die Jägerstraße – Ost weist ca. 660 Kfz / h, die Jägerstraße – West ebenfalls etwa 660 Kfz / h und die Familie-Mechau-Straße ungefähr 80 Kfz / h auf. In der östlichen Jägerstraße liegt die nachmittägliche Verkehrsbelastung in der Zeit von 15.00 – 16.00 Uhr. Die entsprechende Verkehrsbelastung liegt in der Jägerstraße – Ost bei ca. 670 Kfz / h, in der Jägerstraße – West bei ebenfalls etwa 670 Kfz / h und in der südlichen Familie-Mechau-Straße bei ungefähr 50 Kfz / h. In der Gesamtbelastung über 24 Stunden

weist die östliche Jägerstraße ca. 7.200 Kfz / 24 h, die westliche Jägerstraße etwa 7.000 Kfz / 24 h und die südliche Familie-Mechau-Straße ungefähr 800 Kfz / 24 h auf.

Die größte vormittägliche Verkehrsbelastung für den Knotenpunkt **K4: Jägerstraße / Am Schützenplatz** wurde in der Zeit zwischen 07.30 – 08.30 registriert. Hierbei weist der westliche Bereich der Jägerstraße ca. 520 Kfz / h, die Straße Am Schützenplatz etwa 190 Kfz / h und der östliche Bereich der Jägerstraße ungefähr 630 Kfz / h auf. Am Nachmittag liegt die höchste spitzenstündliche Verkehrsbelastung in der Zeit von 16.00 – 17.00 Uhr. Im Bereich der Jägerstraße West liegt die Verkehrsbelastung bei genau 660 Kfz / h, in der Straße Am Schützenplatz bei ca. 110 Kfz / h und in der Jägerstraße Ost bei etwa 740 Kfz / h. In der Gesamtbelastung, in der Zeit von 00.00 bis 24.00 Uhr, weist die Jägerstraße West ungefähr 7.000 Kfz / 24h, die Straße Am Schützenplatz ca. 1.250 Kfz / 24 h und die Jägerstraße Ost etwa 7.850 Kfz / 24 h auf.

Am Knotenpunkt **K5: Jägerstraße / Elsässer Straße / Ziegelhofstraße / Friedhofsweg** wurde in der Zeit von 07.15 – 08.15 Uhr die größte vormittägliche Verkehrsbelastung festgestellt. Die vormittägliche spitzenstündliche Belastung liegt in der Elsässer Straße bei ungefähr 250 Kfz / h, in der Ziegelhofstraße bei ca. 500 Kfz / h, im westlichen Bereich der Jägerstraße bei etwa 490 Kfz / h und im Friedhofsweg bei ungefähr 570 Kfz / h. Die nachmittägliche Spitzenstunde wurde im Zeitraum von 16.45 – 17.45 Uhr aufgenommen. Die Elsässer Straße weist in diesem Zeitraum eine Verkehrsbelastung von ca. 260 Kfz / h, die Ziegelhofstraße etwa 530 Kfz / h, die Jägerstraße ungefähr 610 Kfz / h und der Friedhofsweg ca. 640 Kfz / h. In der Tagebelastung über 24 Stunden weist die Elsässer Straße etwa 2.850 Kfz / 24 h, die Ziegelhofstraße ungefähr 5.950 Kfz / 24 h, die Jägerstraße ca. 6.650 Kfz / 24 h und der Friedhofsweg etwa 7.200 Kfz / 24 h auf.

Für den Knotenpunkt **K6: Ziegelhofstraße / Industriestraße** liegt die vormittägliche spitzenstündliche Belastung in der Zeit zwischen 07.15 – 08.15 Uhr. In dieser Zeit wurden im Bereich Ziegelhofstraße Nord ungefähr 600 Kfz / h, im Abschnitt Ziegelhofstraße Süd ca. 620 Kfz / h und im Bereich der Industriestraße etwa 160 Kfz / h registriert. Die nachmittägliche spitzenstündliche Verkehrsbelastung wurde in der Zeit von 16.30 – 17.30 Uhr erhoben. Die Ziegelhofstraße – Nord weist hierbei ungefähr 550 Kfz / h, die Ziegelhofstraße – Süd ca. 610 Kfz / h und die Industriestraße etwa 190 Kfz / h auf. In der Gesamtbelastung, in der Zeit von 00.00 bis 24.00 Uhr, weist der nördliche Abschnitt der Ziegelhofstraße ungefähr 6.700 Kfz / 24h, der südliche Bereich der Ziegelhofstraße ca. 7.200 Kfz / 24 h und die Industriestraße insgesamt etwa 1.750 Kfz / 24h auf.

Die vormittägliche spitzenstündliche Verkehrsbelastung für den Querschnitt **Q1: Schützenweg** liegt im Zeitraum von 07.30 – 08.30 Uhr. Die nachmittägliche spitzenstündliche Verkehrsbelastung wurde hingegen in der Zeit von 15.30 – 16.30 Uhr erhoben. Der Querschnitt weist eine Verkehrsbelastung in der vormittäglichen Spitzenstunde von ungefähr 350 Kfz / h, in der nachmittägliche Spitzenstunde von ca. 390 Kfz / h und eine Tagesbelastung von etwa 4.400 Kfz / 24 h auf.

Die Erhebungsergebnisse der Knotenstromerhebungen und der Querschnittserhebung sowie die jeweiligen maßgebende Spitzenstunden des Verkehrs können den Anlagen 5.1 – 5.7 entnommen werden. Des Weiteren sind in den Anlagen 5.8.1 – 5.8.3 entsprechende Übersichten der Erhebungsergebnisse zu finden.

2.4 Leistungsfähigkeit

Die Leistungsfähigkeitsberechnungen werden für die erhobenen Spitzenstunden durchgeführt. Als Ergebnis erhält man verschiedene verkehrstechnische Kenngrößen, beispielsweise (mittlere) Wartezeiten für die Verkehrsteilnehmer oder wie weit diese sich zurückstauen (können). Ähnlich einem Schulnotensystem werden den erreichten Verkehrsverhältnissen Qualitätsstufen zugeordnet, die sogenannten Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (QSV). Die Stufe A wird dabei für den bestmöglichen Verkehrsfluss vergeben. Bis einschließlich der Qualitätsstufe D wird von einer mindestens ausreichenden Verkehrsqualität ausgegangen. Die Stufen E und F zeigen an, dass die Verkehrsanlage an die Grenze ihrer Funktionalität und Leistungsfähigkeit gelangt bzw. diese überschreitet. Angestrebt wird im Regelfall die Qualitätsstufe D, es erschließt sich aber kein gesetzlicher Handlungsbedarf aus einer ungünstigeren Bewertung. Bemessungsgröße für die einzelnen Qualitätsstufen ist die mittlere Wartezeit der betroffenen Verkehrsteilnehmer. Im Bereich des erhobenen Knotenpunktes wird der Verkehr sowohl durch entsprechende Vorfahrtbeschilderungen sowie durch Lichtsignalanlagen geregelt. Die Qualitätsstufen, welche sich für den Verkehr durch eine Vorfahrtbeschilderung ergeben, sind in der Abbildung 2 dargestellt. Die Qualitätsstufen für einen signalisierten Knotenpunkt sind in der Abbildung 3 dargestellt. Die Darstellung der maßgebenden Verkehrsbelastungen richtet sich nach der Art der Knotenpunkte und den entsprechend angewendeten Berechnungsverfahren. Bei nicht-signalisierten Knotenpunkten werden die Belastungen im Simulationsprogramm KNOSIMO in Pkw-E/h angegeben. Bei den Berechnungen gemäß dem HBS werden die Verkehrsbelastungen bei signalisierten Knotenpunkten in Kfz/h angegeben. Des Weiteren wurden die Rückstaulängen für die Knotenpunkte K1: Infanterieweg / Artillerieweg / Pophankenweg / Johann-Justus-Weg, K2: Infanterieweg / Schützenweg / Jägerstraße, K5: Jägerstraße / Elsässer Straße / Ziegelhofstraße / Friedhofsweg und für den Bahnübergang im Bereich des Schützenweges berechnet. Im Bereich des Bahnübergangs wurden insgesamt drei unterschiedliche Rückstaulängen berechnet. Zum einen wurden die Rückstaulängen auf Grundlage der längsten Schließzeit (Dienstag, 11.03.2025) in Verbindung mit der in dem entsprechenden Zeitraum vorliegenden Verkehrsbelastung berechnet. Zum anderen wurden die Rückstaulängen auf Grundlage der längsten Schließzeiten während der vormittäglichen und nachmittäglichen Spitzenstunden unter Berücksichtigung der jeweiligen Verkehrsbelastungen berechnet.

Abbildung 2: Qualitätsstufen für einen Knotenpunkt ohne Lichtsignalanlage

QSV	mittlere Wartezeit t_W [s]			
	Regelung durch Vorfahrtbeschilderung		Regelung „rechts vor links"	
	Fahrzeugverkehr auf der Fahrbahn	Radverkehr auf Radverkehrsanlagen und Fußgänger	Kraftfahrzeugverkehr	
			Kreuzung	Einmündung
A	≤ 10	≤ 5	≤ 10	≤ 10
B	≤ 20	≤ 10		
C	≤ 30	≤ 15	≤ 15	≤ 15
D	≤ 45	≤ 25	≤ 20	
E	> 45	≤ 35	≤ 25	≤ 20
F	– [1]	> 35	> 25 [2]	> 20 [2]

Quelle: HBS, Teil S – Stadtstraßen, Tabelle S5-1, FGSV (2015)

Abbildung 3: Qualitätsstufen für einen Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage

QSV	Kfz-Verkehr mittlere Wartezeit t_W [s]	ÖPNV auf Sonderfahrstreifen [1)] mittlere Wartezeit t_W [s]	Fußgänger- und Radverkehr [2)] maximale Wartezeit $t_{W,max}$ [s]
A	≤ 20	≤ 5	≤ 30
B	≤ 35	≤ 15	≤ 40
C	≤ 50	≤ 25	≤ 55
D	≤ 70	≤ 40	≤ 70
E	> 70	≤ 60	≤ 85
F	– [3)]	> 60	> 85 [4)]

Quelle: HBS, Teil S – Stadtstraßen, Tabelle S4-1, FGSV (2015)

2.4.1 Vormittägliche Spitzenstunde

Die Berechnungen ergeben für den signalisierten Knotenpunkt **K1: Infanterieweg / Artillerieweg / Pophankenweg / Johann-Justus-Weg** für alle Verkehrsströme die Qualitätsstufe A (≤ 20 s). Der Mischfahrstreifen (Geradeausfahrer und Rechtsabbieger) aus dem Johann-Justus-Weg (FS 42) weist mit ca. 17 s die höchste mittlere Wartezeit auf und erreicht die Qualitätsstufe A. Somit gilt für den gesamten Knotenpunkt die Qualitätsstufe A und der Knotenpunkt stellt sich als leistungsfähig dar.

Der signalisierte Knotenpunkt **K2: Infanterieweg / Schützenweg / Jägerstraße** erreicht bei den Berechnungen der Leistungsfähigkeiten die Qualitätsstufe B (≤ 35 s). Der Mischfahrstreifen (Geradeausfahrer, Linkseinbieger und Rechtseinbieger) aus dem Schützenweg (FS 21) erreicht die höchste mittlere Wartezeit (etwa 26 s). Somit wird dieser Verkehrsstrom sowie der gesamte Knotenpunkt mit der Qualitätsstufe B bewertet. Der Knotenpunkt ist entsprechend als leistungsfähig anzusehen.

Für den Knotenpunkt **K3: Jägerstraße / Familie-Mechau-Straße** wurde die Qualitätsstufe A (≤ 10 s) ermittelt. Die höchste mittlere Wartezeit weist der linkseinbiegende Verkehrsstrom (Strom 4) aus der Familie-Mechau-Straße auf. Dieser weist eine mittlere Wartezeit von genau 9 s auf und wird somit mit der Qualitätsstufe A bewertet. Der Knotenpunkt stellt sich im Bestand folglich als leistungsfähig dar.

Am Knotenpunkt **K4: Jägerstraße / Am Schützenplatz** ergaben die Leistungsfähigkeitsberechnungen die Qualitätsstufe B (≤ 20 s). Der linkseinbiegende Verkehrsstrom (Strom 4) aus der Straße Am Schützenplatz erreicht mit ungefähr 13 s die höchste mittlere Wartezeit. Der Verkehrsstrom und somit der gesamte Knotenpunkt werden folglich mit der Qualitätsstufe B bewertet. Der Knotenpunkt ist somit im Bestand als leistungsfähig anzusehen.

Die Berechnungen für den signalisierten Knotenpunkt **K5: Jägerstraße / Elsässer Straße / Ziegelhofstraße / Friedhofsweg** weisen für alle Verkehrsströme eine Leistungsfähigkeitsstufe der Qualitätsstufen A bis B auf. Die höchste mittlere Wartezeit weist der Verkehrsstrom (FS 12) aus der Jägerstraße (Geradeausfahrer und Linkseinbieger) mit ca. 22 s auf. Dieser Verkehrsstrom wird entsprechend mit der Qualitätsstufe B (≤ 35 s) bewertet. Somit erreicht der gesamte Knotenpunkt die Qualitätsstufe B. Der Verkehrsfluss kann demzufolge

als gut bewertet werden und der Knotenpunkt stellt sich im Bestand als leistungsfähig dar.

Die Leistungsfähigkeitsberechnungen ergeben für den Knotenpunkt **K6: Ziegelhofstraße / Industriestraße** für fast alle Verkehrsströme die Qualitätsstufe A (≤ 10 s). Lediglich der linkseinbiegende Verkehrsstrom (Strom 4) aus der Industriestraße erreicht mit einer mittleren Wartezeit von etwa 16 s die Qualitätsstufe B (≤ 20 s). Der Knotenpunkt wird folglich mit der Qualitätsstufe B bewertet und weist somit eine gute Leistungsfähigkeit auf.

Die Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnung können den Anlage 6.1 – 6.6 entnommen werden.

Des Weiteren sind die Rückstaulängen, welche sich an den Knotenpunkten K1: Infanterieweg / Artillerieweg / Pophankenweg / Johann-Justus-Weg, K2: Infanterieweg / Schützenweg / Jägerstraße, K5: Jägerstraße / Elsässer Straße / Ziegelhofstraße / Friedhofsweg und an der geschlossenen Bahnschranke im Bereich des Schützenweges einstellen könnten, in den Anlage 7.1 – 7.4 abgebildet.

2.4.2 Nachmittägliche Spitzenstunde

Die Berechnungen ergeben für den signalisierten Knotenpunkt **K1: Infanterieweg / Artillerieweg / Pophankenweg / Johann-Justus-Weg** für alle Verkehrsströme die Qualitätsstufe A (≤ 20 s). Der Mischfahrstreifen (Geradeausfahrer und Rechtsabbieger) aus dem Johann-Justus-Weg (FS 42) weist mit ungefähr 18 s die höchste mittlere Wartezeit auf und erreicht die Qualitätsstufe A. Somit gilt für den gesamten Knotenpunkt die Qualitätsstufe A. Der Knotenpunkt stellt sich somit als leistungsfähig dar.

Für den ebenfalls signalisierten Knotenpunkt **K2: Infanterieweg / Schützenweg / Jägerstraße** wurden überwiegend die Qualitätsstufen A und B ermittelt. Der Verkehrsstrom aus dem Schützenweg – Nord (FS 41) wurde hierbei mit der Qualitätsstufe B (≤ 35 s) bewertet, da dieser eine mittlere Wartezeit von ca. 23 s erreicht. Demzufolge wird der gesamte Knotenpunkt ebenfalls mit der Qualitätsstufe B bewertet. Die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes ist somit gegeben.

Der Knotenpunkt **K3: Jägerstraße / Familie-Mechau-Straße** wird mit der Qualitätsstufe A (≤ 10 s) bewertet. Hierbei weist der linkseinbiegende Verkehrsstrom (Strom 4) aus der Familie-Mechau-Straße die höchste mittlere Wartezeit (etwa 9 s) auf und wird mit der Qualitätsstufe A bewertet. Der Knotenpunkt stellt sich somit als leistungsfähig dar.

Am Knotenpunkt **K4: Jägerstraße / Am Schützenplatz** werden fast alle Verkehrsströme mit der Qualitätsstufe A (≤ 10 s) bewertet. Lediglich der linkseinbiegende Verkehrsstrom (Strom 4) aus der Straße Am Schützenplatz wird mit der Qualitätsstufe B (≤ 20 s) bewertet, da dieser eine mittlere Wartezeit von ungefähr 11 s aufweist. Somit wird der gesamte Knotenpunkt mit der Qualitätsstufe B bewertet. Der Verkehrszustand ist somit gut und der Knotenpunkt stellt sich damit als leistungsfähig dar.

Für den Knotenpunkt **K5: Jägerstraße / Elsässer Straße / Ziegelhofstraße / Friedhofsweg** ergeben die Berechnungen hinsichtlich der Leistungsfähigkeit die Qualitätsstufe A (≤ 20 s). Der Verkehrsstrom (FS 12) aus der Jägerstraße und der Verkehrsstrom (FS 42) aus dem Friedhofsweg weisen mit ca. 18 s die höchsten mittleren Wartezeiten auf. Diese Verkehrsströme und folglich der gesamte Knotenpunkt werden mit der Qualitätsstufe A bewertet. Der Knotenpunkt ist somit leistungsfähig.

Die Leistungsfähigkeitsberechnungen ergeben für den Knotenpunkt **K6: Ziegelhofstraße / Industriestraße** die Qualitätsstufe B (≤ 20 s). Mit etwa 12 s weist der linkseinbiegende Verkehrsstrom (Strom 4) aus der Industriestraße die höchste mittlere Wartezeit auf. Demzufolge werden der Verkehrsstrom und der gesamte Knotenpunkt mit der Qualitätsstufe B bewertet. Die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes ist somit gegeben.

Die Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnung sind in den Anlagen 8.1 – 8.6 dargestellt.

Die sich an den Knotenpunkten K1: Infanterieweg / Artillerieweg / Pophankenweg / Johann-Justus-Weg, K2: Infanterieweg / Schützenweg / Jägerstraße, K5: Jägerstraße / Elsässer Straße / Ziegelhofstraße / Friedhofsweg und an der geschlossenen Bahnschranke im Bereich des Schützenweges potenziell einstellenden Rückstaulängen sind in den Anlagen 9.1 – 9.4 veranschaulicht.

3 Prognose-Nullfall 2040

Der Prognose-Nullfall 2040 berücksichtigt die allgemeinen Entwicklungen im Untersuchungsgebiet, ohne ein konkret zu untersuchendes Vorhaben. Es kann somit ein Zwischenschritt zwischen den heutigen Verkehrsverhältnissen und den durch mögliche Vorhaben verursachten Verkehrsverhältnissen dargestellt werden. Dadurch wird deutlich, ob mögliche verkehrsverbessernde Maßnahmen auch ohne ein konkretes Vorhaben notwendig werden.

Die Shell-Studie[3] geht von einer leichten Abnahme des Pkw-Verkehrs bis 2040 aus, während für den Schwerlastverkehr eine Zunahme um bis zu 39 % prognostiziert wird. Aufgrund der Lage des Untersuchungsgebietes ist hier mit keinem erhöhten Schwerlastaufkommen zu rechnen.

Die Bertelsmann-Stiftung[4] geht von einer steigenden Bevölkerungsentwicklung (+ 3,3 %) bis zum Jahr 2040 in der Stadt Oldenburg aus (abgerufen am 12.05.2025). Auf Basis dieser vorliegenden und zu berücksichtigen Rahmenbedingungen wird, um einen möglichst ungünstigen und einen auf der sicheren Seite liegenden Fall abzubilden von einer allgemeinen Verkehrssteigerung um 5 % ausgegangen.

3.1 Vormittägliche Spitzenstunde

In der Anlage 10 sind die Verkehrsbelastungen für die maßgebende vormittägliche Spitzenstunde der erhobenen Knotenpunkte für den Prognose-Nullfall 2040 dargestellt.

Beim Knotenpunkt **K3: Jägerstraße / Familie-Mechau-Straße** kommt es für den linkseinbiegenden Verkehrsstrom (Strom 4) aus der Familie-Mechau-Straße zu einer geringen Erhöhung der mittleren Wartezeit von etwa 9 s auf ca. 14 s. Somit erreicht dieser Verkehrsstrom die Qualitätsstufe B (≤ 20 s). Der gesamte Knotenpunkt wird im Prognose-Nullfall 2040 entsprechend mit der Qualitätsstufe B bewertet. Die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes ist somit für den Prognose-Nullfall 2040 weiterhin nachgewiesen.

[3] Shell Studie: Shell PKW-Szenarien bis 2040 - Fakten, Trends und Perspektiven für Auto-Mobilität; Shell Deutschland Oil GmbH, Hamburg

[4] Wegweiser Kommune: https://www.wegweiser-kommune.de/kommunen/oldenburg-oldenburg (abgerufen am 12.05.2025)

Die Knotenpunkte **K1: Infanterieweg / Artillerieweg / Pophankenweg / Johann-Justus-Weg**, **K2: Infanterieweg / Schützenweg / Jägerstraße**, **K4: Jägerstraße / Am Schützenplatz**, **K5: Jägerstraße / Elsässer Straße / Ziegelhofstraße / Friedhofsweg** und **K6: Ziegelhofstraße / Industriestraße** verbleiben bei den im Bestand ermittelten Qualitätsstufen. Somit sind sämtliche Knotenpunkte im Prognose-Nullfall 2040 unter Voraussetzung der vormittäglichen Spitzenstunde weiterhin leistungsfähig.

Die Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnung für den Prognose-Nullfall 2040 (Vormittägliche Spitzenstunde) sind in der Anlage 11.1 – 11.6 dargestellt.

Die Rückstaulängen, die sich an den Knotenpunkten K1: Infanterieweg / Artillerieweg / Pophankenweg / Johann-Justus-Weg, K2: Infanterieweg / Schützenweg / Jägerstraße, K5: Jägerstraße / Elsässer Straße / Ziegelhofstraße / Friedhofsweg und an der geschlossenen Bahnschranke im Bereich des Schützenweges ergeben könnten, sind in den Anlagen 12.1 – 12.4 dargestellt.

3.2 Nachmittägliche Spitzenstunde

In der Anlage 13 sind die Verkehrsbelastungen der relevanten Knotenpunkte für den Prognose-Nullfall 2040 während der maßgeblichen nachmittäglichen Spitzenstunde dargestellt.

Die im Prognose-Nullfall 2040 ermittelten Qualitätsstufen verbleiben bei allen erhobenen Knotenpunkten bei den im Bestand ermittelten Qualitätsstufen. Demzufolge stellen sich alle Knotenpunkte im Prognose-Nullfall 2040 in Bezug auf die nachmittägliche Spitzenstunde als leistungsfähig dar.

In der Anlage 14.1 – 14.6 sind die Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnungen auf Grundlage der nachmittäglichen Spitzenstunde im Prognose-Nullfall 2040 zu finden.

Die ermittelten Rückstaulängen, welche sich an den Knotenpunkten K1: Infanterieweg / Artillerieweg / Pophankenweg / Johann-Justus-Weg, K2: Infanterieweg / Schützenweg / Jägerstraße, K5: Jägerstraße / Elsässer Straße / Ziegelhofstraße / Friedhofsweg und an der geschlossenen Bahnschranke im Bereich des Schützenweges ergeben könnten, sind in den Anlagen 15.1 – 15.4 dargestellt.

4 Prognosezustand 2040

4.1 Allgemeine Beschreibung des Vorhabens

Die Stadt Oldenburg plant die Neuordnung des Bebauungsplanes Nr. 855 A „Industriestraße/Alte Fleiwa“. Das betroffene Gebiet liegt südlich der Jägerstraße, westlich der Ziegelhofstraße und östlich der A 28. Die Stadt Oldenburg beabsichtigt, für den Bereich der Alten Fleiwa ein neues Mobilitäts- und Parkraumkonzept zu entwickeln. Im Zuge dessen ist vorgesehen, einen erheblichen Teil der bestehenden Stellplätze zu reduzieren und durch den Bau einer Parkpalette zu ersetzen. Für die Ermittlung des Stellplatzbedarfs für die geplante Parkpalette wurde seitens der Stadt zunächst, gemäß der Niedersächsischen Bauordnung (NBauO), ein Stellplatzschlüssel von 1,0 zugrunde gelegt. Perspektivisch kann jedoch auch eine Absenkung des Stellplatzschlüssels von der Stadt Oldenburg in Betracht gezogen werden. Somit wird vorerst ein sogenanntes Worst-Case-Szenario dargestellt, da seitens der Stadt Oldenburg perspektivisch auch eine mögliche Reduzierung

des Stellplatzschlüssels vorgesehen werden könnte. Eine derartige Verringerung des Stellplatzschlüssels würde entsprechend zu niedrigeren prognostizierten Mehrverkehren führen. Dies hätte wiederum positive Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeiten der Knotenpunkte im Prognosefall 2040, da geringere Verkehrsbelastungen tendenziell bessere Leistungswerte zur Folge hätten.

4.2 Verkehrserzeugung

Für die Ermittlung der Prognosebelastung wurden die Verkehre des Verkehrserzeugers des geplanten Entwicklungsgebietes überschlägig berechnet. Die Berechnungen erfolgten unter Zuhilfenahme des Programmes Ver_Bau, welches auf gängigen Werten basiert, wie sie durch die HSVV und die FGSV empfohlen werden. Die entsprechenden Verkehrserzeuger im Untersuchungsgebiet ergeben sich aus der Neuordnung des Bebauungsplanes Nr. 855 A „Industriestraße/Alte Fleiwa“. Folgende Kenngrößen sind auf der Basis der durch den Vorhabenträger bereitgestellten Informationen eingeflossen:

Nutzung	**Bestand**	**Zuwachs**
Erweiterung LUFA Nord-West	130 Mitarbeiter (70 eigene Stellplätze)	140 Mitarbeiter
		140 Schüler
IQON	-	352 Mitarbeiter
Stadt Oldenburg	ca. 700 Mitarbeiter	35 Mitarbeiter (5 %)

Für die vollständige Erweiterungsfläche der LUFA Nord-West (Bauabschnitte 1-3) wurden in der **vormittäglichen Spitzenstunde 12 Kfz/h im Quellverkehr** (aus einem Gebiet heraus) und **90 Kfz/h im Zielverkehr** (in ein Gebiet hinein) berechnet. Für die **nachmittägliche Spitzenstunde** wurden **62 Kfz/h im Quellverkehr** und **5 Kfz/h im Zielverkehr** ermittelt.

Bei der Ermittlung der Mehrverkehre bezüglich der Stadt Oldenburg und der IQON wurden **69 Kfz/h im Quellverkehr** und **242 Kfz/h im Zielverkehr** in der **vormittäglichen Spitzenstunde** ermittelt. Für die **nachmittägliche Spitzenstunde** wurden **166 Kfz/h im Quellverkehr** und **40 Kfz/h im Zielverkehr** berechnet.

Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs wurde für die LUFA Nord-West mit 75 % und für die Stadt Oldenburg und die IQON annäherungsweise mit 70 – 75 % angenommen. Die übrigen Anteile wurden auf den nicht-motorisierten Individualverkehr und den ÖPNV aufgeteilt. Da der Modal Split der Stadt Oldenburg einen vergleichsweise niedrigen Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) aufweist, kann plausibel davon ausgegangen werden, dass der tatsächliche MIV-Anteil unterhalb von 70 – 75 % liegt. Insbesondere für die erzeugten Verkehre der Stadt Oldenburg kann ein entsprechend geringerer MIV-Anteil vermutet werden. Um jedoch belastbare und konservativ angesetzte Nachweise zur Leistungsfähigkeit der betrachteten Knotenpunkte erbringen zu können, wurde bei den Berechnungen ein MIV-Anteil von bis zu 70 – 75 % angenommen. Diese Herangehensweise gewährleistet eine hinreichende Sicherheit bei der Beurteilung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit. Bei der Annahme des motorisierten Individualverkehrs wurden sowohl die Besucherverkehre als auch die Lieferverkehre sowie durch Mitarbeiter und Schüler verursachten Verkehre berücksichtigt und sind in die Berechnung bereits miteingeflossen.

4.3 Leistungsfähigkeitsberechnung

4.3.1 Vormittägliche Spitzenstunde

In der Anlage 16 sind die Verkehrsbelastungen für die maßgebende vormittägliche Spitzenstunde für den Prognosefall 2040 dargestellt.

Der Knotenpunkt **K2: Infanterieweg / Schützenweg / Jägerstraße** verschlechtert sich im Prognosefall 2040 im Vergleich zum Prognose-Nullfall 2040 von der Qualitätsstufe B (≤ 35 s) zur Qualitätsstufe C (≤ 50 s). Die höchste mittlere Wartezeit weist mit ca. 37 s der Verkehrsstrom (FS 21) aus dem Schützenweg (Geradeausfahrer, Linkseinbieger und Rechtseinbieger) auf. Der Knotenpunkt ist aber unter den gegebenen Umständen im Prognosefall 2040 als leistungsfähig anzusehen.

Die Leistungsfähigkeitsberechnungen ergeben für den Knotenpunkt **K3: Jägerstraße / Familie-Mechau-Straße** im Prognosefall 2040 die Qualitätsstufe C (≤ 30 s). Der Knotenpunkt verschlechtert sich somit im Vergleich zum Prognose-Nullfall 2040 von der Qualitätsstufe B (≤ 20 s) zur Qualitätsstufe C. Der linkseinbiegende Verkehrsstrom (Strom 4) aus der Familie-Mechau-Straße weist mit etwa 24 s die höchste mittlere Wartezeit auf und erreicht die Qualitätsstufe C. Der Knotenpunkt stellt sich weiterhin als leistungsfähig dar.

Für die Knotenpunkte **K1: Infanterieweg / Artillerieweg / Pophankenweg / Johann-Justus-Weg**, **K4: Jägerstraße / Am Schützenplatz**, **K5: Jägerstraße / Elsässer Straße / Ziegelhofstraße / Friedhofsweg** und **K6: Ziegelhofstraße / Industriestraße** weisen die Leistungsfähigkeitsberechnungen im Prognosefall 2040 die gleiche Qualitätsstufe wie im Prognose-Nullfall 2040 auf. Somit weisen alle untersuchten Knotenpunkt auf Grundlage der vormittäglichen Spitzenstunde eine ausreichende Leistungsfähigkeit auf.

Die Anlagen 17.1 – 17.6 enthalten die Ergebnisse der Leistungsfähigkeiten für den Prognosefall 2040.

In den Anlagen 18.1 – 18.4 sind die Rückstaulängen dargestellt, die sich an den Knotenpunkten K1: Infanterieweg / Artillerieweg / Pophankenweg / Johann-Justus-Weg, K2: Infanterieweg / Schützenweg / Jägerstraße, K5: Jägerstraße / Elsässer Straße / Ziegelhofstraße / Friedhofsweg und an der geschlossenen Bahnschranke im Bereich des Schützenweges ergeben könnten.

4.3.2 Nachmittägliche Spitzenstunde

Die maßgebenden Verkehrsbelastungen der Nachmittagsspitzenstunde für den Prognosefall 2040 sind in der Anlage 19 aufgeführt.

Am Knotenpunkt **K3: Jägerstraße / Familie-Mechau-Straße** weisen die Leistungsfähigkeitsberechnungen für den Prognosefall 2040 die Qualitätsstufe B (≤ 20 s) auf. Im Prognose-Nullfall 2040 erreichte der Knotenpunkt noch die Qualitätsstufe A (≤ 10 s). Die höchste mittlere Wartezeit erreicht der linkseinbiegende Verkehrsstrom (Strom 4) aus der Familie-Mechau-Straße mit ungefähr 16 s. Der Knotenpunkt ist im Prognosefall 2040 weiterhin leistungsfähig.

Die Knotenpunkte **K1: Infanterieweg / Artillerieweg / Pophankenweg / Johann-Justus-Weg**, **K2: Infanterieweg / Schützenweg / Jägerstraße**, **K4: Jägerstraße / Am Schützenplatz**, **K5: Jägerstraße / Elsässer Straße / Ziegelhofstraße / Friedhofsweg** und **K6: Ziegelhofstraße / Industriestraße** verbleiben bei den im Prognose-Nullfall 2040 ermittelten Qualitätsstufen. Somit weisen alle erhobenen Knotenpunkte im Untersuchungsgebiet auf Grundlage der nachmittäglichen Spitzenstunde eine ausreichende Leistungsfähigkeit

auf.

Die Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnungen des Prognosefalls 2040 sind in den Anlagen 20.1 – 20.6 zusammengefasst.

In den Anlagen 21.1 – 21.4 sind die potenziellen Rückstaulängen an den Knotenpunkten K1: Infanterieweg / Artillerieweg / Pophankenweg / Johann-Justus-Weg, K2: Infanterieweg / Schützenweg / Jägerstraße, K5: Jägerstraße / Elsässer Straße / Ziegelhofstraße / Friedhofsweg sowie an der geschlossenen Bahnschranke im Bereich des Schützenweges dargestellt.

5 Stellplatzbedarf

Im Zuge der Entwicklung des Quartiers „Alte Fleiwa“ wurde der Stellplatzbedarf der ansässigen und geplanten Nutzungen überprüft. Für die einzelnen Einrichtungen ergeben sich dabei unterschiedliche Rahmenbedingungen. Für die Erweiterung LUFA Nord-West ist vorgesehen, dass der Stellplatzbedarf nicht über die geplante Quartiersgarage, sondern auf dem eigenen Gelände abgedeckt wird. Der Bedarf hängt hier vom künftigen MIV-Anteil der Beschäftigten ab, der aktuell auf 50–75 % geschätzt wird.

Für IQON und die Stadt Oldenburg ergibt sich der Stellplatzbedarf nach den Vorgaben der Niedersächsischen Bauordnung mit einem Faktor von 1,0, welcher entsprechend überwiegend in der Quartiersgarage vorgehalten werden müsste. Dieser schließt ebenfalls Besucherstellplätze mit ein. Auf Basis der Gesamtergebnisse für IQON und der Stadt Oldenburg ergibt sich für die Quartiersgarage ein rechnerischer Stellplatzbedarf von 465 Stellplätzen bei einem Stellplatzschlüssel von 1,0. Unter Berücksichtigung des Mobilitätskonzeptes ist eine Reduzierung des Stellplatzschlüssels auf 0,7 denkbar. In diesem Fall würde sich ein Bedarf von 326 Stellplätzen ergeben.

Nutzung	**Bestand**	**Zukünftiger Bedarf**
Erweiterung LUFA Nord-West	70 Stellplätze	140 – 210 Stellplätze (Umsetzung auf eigenem Gelände)
IQON	-	150 Stellplätze (Stellplatzschlüssel 1,0) 105 Stellplätze (Stellplatzschlüssel 0,7)
Stadt Oldenburg	386 Stellplätze	315 Stellplätze (Stellplatzschlüssel 1,0) 221 Stellplätze (Stellplatzschlüssel 0,7)

6 DTV-Werte

Der DTV-Wert gibt die Anzahl der Kraftfahrzeuge (Kfz) in beiden Fahrtrichtungen an, die in einem bestimmten Zeitraum, im Allgemeinen ein Jahr, im Durchschnitt in 24 Stunden einen Straßenquerschnitt durchfahren. Somit stellt dieser einen Mittelwert über alle Tage des Jahres (Montag bis Sonntag) auf einem Straßenquer-

schnitt dar und liegt daher meist niedriger als die erhobenen Werte einer Erhebung über 24 Stunden, da diese sich lediglich auf einen normalen Werktag beziehen.

Die DTV-Werte wurden gemäß den aktuellen Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-19) ausgewertet. Es wurden dabei die drei folgenden Fahrzeuggruppen unterschieden:

- **Pkw:** Personenkraftwagen, Personenkraftwagen mit Anhänger und Lieferwagen (Güterkraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse von bis zu 3,5 t)
- **Lkw1**: Lastkraftwagen ohne Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse über 3,5 t und Busse
- **Lkw2:** Lastkraftwagen mit Anhänger bzw. Sattelkraftfahrzeuge (Zugmaschinen mit Auflieger) mit einer zulässigen Gesamtmasse über 3,5 t sowie zu Gunsten der Lärmbetroffenen Motorräder (Kräder)

Die daraus resultierenden DTV-Werte können für den Bestand, Prognose-Nullfall 2040 sowie für den Prognosefall 2040 aus der Anlage 22 entnommen werden.

7 Fazit und Empfehlung

Hinsichtlich der verkehrlichen Leistungsfähigkeiten sowie der Ausbauzustände sind die Straßen und die untersuchten Knotenpunkte grundsätzlich geeignet, die verkehrlichen Entwicklungen in Verbindung mit dem geplanten Vorhaben (Neuordnung des Bebauungsplanes Nr. 855 A „Industriestraße/Alte Fleiwa“) im Untersuchungsgebiet abzuwickeln. Die untersuchten Knotenpunkte erreichen sowohl im Bestand, im Prognose-Nullfall 2040 sowie im Prognosefall 2040 alle eine ausreichende Qualitätsstufe (QSV A bis C). Somit können alle Knotenpunkte die prognostizierten Mehrverkehre leistungsfähig abwickeln. Zudem werden keine problematischen Rückstaulängen an den entsprechenden Knotenpunkten sowie am Bahnübergang im Bereich des Schützenweges erwartet.

Sollte die Stadt Oldenburg im Rahmen der Umstrukturierung der Alten Fleiwa die vorhandenen Stellplätze wie geplant verringern und durch die geplante Parkpalette in der Familie-Mechau-Straße zum Großteil ersetzen, würden sich die Verkehrsströme an den betroffenen Knotenpunkten entsprechend verändert darstellen. In diesem Fall ist davon auszugehen, dass sich die berechneten Leistungsfähigkeiten im Prognosejahr 2040 tendenziell noch leicht verbessern werden. Eine Ausnahme bildet hierbei der Knotenpunkt K3: Jägerstraße / Familie-Mechau-Straße, bei dem durch die Verkehrsverlagerungen keine weitere Verbesserung der Leistungsfähigkeit zu erwarten ist. Für diesen Knotenpunkt wird im Prognosefall 2040 die Qualitätsstufe C prognostiziert, womit auch künftig eine ausreichende Leistungsfähigkeit, so wie bei allen anderen betrachteten Knotenpunkten, gegeben ist.

Auch eine mögliche Reduzierung des Stellplatzschlüssels und der damit verbundenen Verringerung der künftigen Mehrverkehre würde die positiven Effekte auf die Leistungsfähigkeiten zusätzlich unterstützen.

In Bezug auf die Verkehrssicherheit konnte die Analyse der Unfälle sowie die Untersuchung der verkehrlichen Gesamtsituation im Untersuchungsgebiet keine wesentlichen Mängel feststellen. Lediglich im Bereich des Knotenpunktes K5: Jägerstraße / Elsässer Straße / Ziegelhofstraße / Friedhofsweg wurden vermehrt Unfälle mit Radfahrern registriert. Vor diesem Hintergrund sollte der Knotenpunkt im Hinblick auf die Verkehrssicherheit für den Radverkehr künftig näher beobachtet werden.

Die Sichtachsen sind für die Verkehrsteilnehmer bei dem weiteren Vorgehen des Vorhabens zu prüfen und entsprechend ausreichend zu berücksichtigen.

Unabhängig des Vorhabens (Neuordnung des Bebauungsplanes Nr. 855 A „Industriestraße/Alte Fleiwa“) sollte bei künftigen Planungen im Untersuchungsgebiet unbedingt darauf geachtet werden, dass im Sinne einer radverkehrsfördernden und verkehrssicheren Radverkehrsführung ein Standard gemäß der ERA angestrebt wird, da die vorhandenen Radwege aktuell im Bestand ein erforderliches Mindestmaß nicht durchgängig erreichen.

8 Zusammenfassung

Die verkehrlichen Auswirkungen des Vorhabens (Neuordnung des Bebauungsplanes Nr. 855 A „Industriestraße/Alte Fleiwa“) wurden auf das Untersuchungsgebiet abgeschätzt. Es hat sich gezeigt, dass die zu erwartenden Veränderungen durch das Vorhaben leistungsfähig abgewickelt werden können.

Aus verkehrsplanerischer Sicht kann dem Vorhaben entsprochen werden und es besteht keine Notwendigkeit an baulichen Maßnahmen zur Steigerung der Leistungsfähigkeiten. Es sollte allerdings die Prüfung und Umsetzung ausreichender Sichtachsen in der weiteren Planung berücksichtigt werden.

Schortens, im Oktober 2025

gez. H. Cassens	*gez. J. Büsing*
M. Eng. H. Cassens	B. Eng. J. Büsing

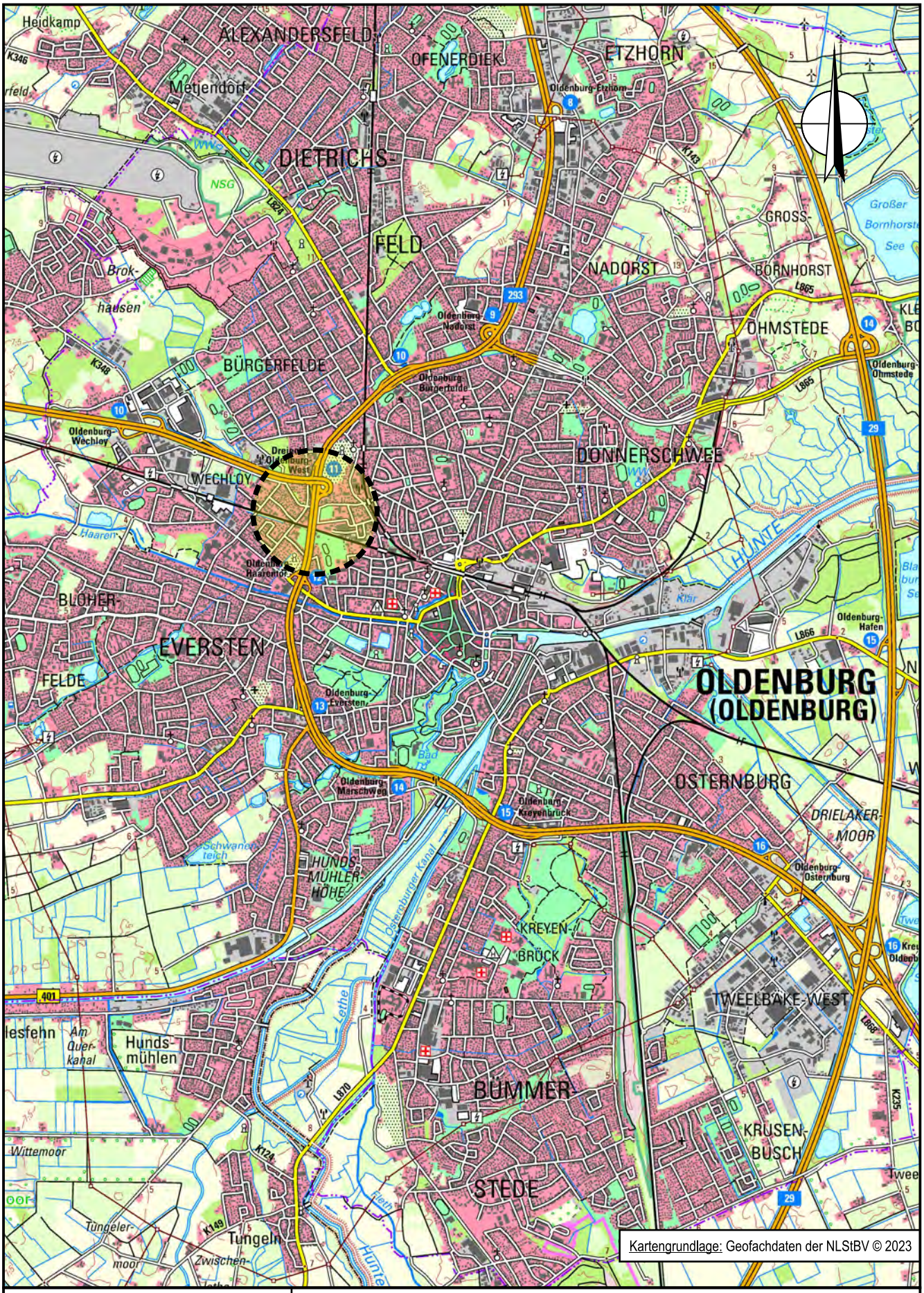
Anlagen

Anlage 1.1	Übersichtskarte	M. 1: 50.000
Anlage 1.2	Untersuchungsgebiet	M. 1: 5.000
Anlage 2	Erhebungsstandorte	M. 1: 5.000
Anlage 3.1	Bestandsaufnahme Querschnitte	M. 1: 3.500
Anlage 3.2	Bestandsaufnahme Beschilderung	M. 1: 1.000
Anlage 4	Unfalltypenkarte 2020 - 2023	M. 1: 2.000
Anlage 5.1	Knotenstromzählung Knoten 1	Blatt 1 - 3
Anlage 5.2	Knotenstromzählung Knoten 2	Blatt 1 - 3
Anlage 5.3	Knotenstromzählung Knoten 3	Blatt 1 - 2
Anlage 5.4	Knotenstromzählung Knoten 4	Blatt 1 - 2
Anlage 5.5	Knotenstromzählung Knoten 5	Blatt 1 - 3
Anlage 5.6	Knotenstromzählung Knoten 6	Blatt 1 - 2
Anlage 5.7	Querschnittszählung Q1	
Anlage 5.8	Querschnittsbelastungen	Blatt 1 - 3
Anlage 6.1	Leistungsfähigkeitsberechnung Knoten 1 Bestand Vormittag	
Anlage 6.2	Leistungsfähigkeitsberechnung Knoten 2 Bestand Vormittag	
Anlage 6.3	Leistungsfähigkeitsberechnung Knoten 3 Bestand Vormittag	
Anlage 6.4	Leistungsfähigkeitsberechnung Knoten 4 Bestand Vormittag	
Anlage 6.5	Leistungsfähigkeitsberechnung Knoten 5 Bestand Vormittag	
Anlage 6.6	Leistungsfähigkeitsberechnung Knoten 6 Bestand Vormittag	
Anlage 7.1	Rückstaulängen Knoten 1 Bestand - Vormittag	M. 1: 1.000
Anlage 7.2	Rückstaulängen Knoten 2 Bestand - Vormittag	M. 1: 1.000
Anlage 7.3	Rückstaulängen Knoten 5 Bestand - Vormittag	M. 1: 1.000
Anlage 7.4	Rückstaulängen Schützenweg - Geschlossene Bahnschranke Bestand - Vormittag	M. 1: 1.500

Anlage 8.1	**Leistungsfähigkeitsberechnung Knoten 1 Bestand Nachmittag**	
Anlage 8.2	**Leistungsfähigkeitsberechnung Knoten 2 Bestand Nachmittag**	
Anlage 8.3	**Leistungsfähigkeitsberechnung Knoten 3 Bestand Nachmittag**	
Anlage 8.4	**Leistungsfähigkeitsberechnung Knoten 4 Bestand Nachmittag**	
Anlage 8.5	**Leistungsfähigkeitsberechnung Knoten 5 Bestand Nachmittag**	
Anlage 8.6	**Leistungsfähigkeitsberechnung Knoten 6 Bestand Nachmittag**	
Anlage 9.1	**Rückstaulängen Knoten 1 Bestand - Nachmittag**	**M. 1: 1.000**
Anlage 9.2	**Rückstaulängen Knoten 2 Bestand - Nachmittag**	**M. 1: 1.000**
Anlage 9.3	**Rückstaulängen Knoten 5 Bestand - Nachmittag**	**M. 1: 1.000**
Anlage 9.4	**Rückstaulängen Schützenweg - Geschlossene Bahnschranke Bestand - Nachmittag**	**M. 1: 1.500**
Anlage 10	**Knotenströme Prognose-Nullfall 2040 - Vormittag**	**M. 1: 5.000**
Anlage 11.1	**Leistungsfähigkeitsberechnung Knoten 1 Prognose-Nullfall 2040 Vormittag**	
Anlage 11.2	**Leistungsfähigkeitsberechnung Knoten 2 Prognose-Nullfall 2040 Vormittag**	
Anlage 11.3	**Leistungsfähigkeitsberechnung Knoten 3 Prognose-Nullfall 2040 Vormittag**	
Anlage 11.4	**Leistungsfähigkeitsberechnung Knoten 4 Prognose-Nullfall 2040 Vormittag**	
Anlage 11.5	**Leistungsfähigkeitsberechnung Knoten 5 Prognose-Nullfall 2040 Vormittag**	
Anlage 11.6	**Leistungsfähigkeitsberechnung Knoten 6 Prognose-Nullfall 2040 Vormittag**	
Anlage 12.1	**Rückstaulängen Knoten 1 Prognose-Nullfall 2040 Vormittag**	**M. 1: 1.000**
Anlage 12.2	**Rückstaulängen Knoten 2 Prognose-Nullfall 2040 Vormittag**	**M. 1: 1.000**
Anlage 12.3	**Rückstaulängen Knoten 5 Prognose-Nullfall 2040 Vormittag**	**M. 1: 1.000**
Anlage 12.4	**Rückstaulängen Schützenweg - Geschlossene Bahnschranke Prognose-Nullfall 2040 - Vormittag**	**M. 1: 1.500**

Anlage 13	**Knotenströme Prognose-Nullfall 2040 - Nachmittag**	**M. 1: 5.000**
Anlage 14.1	**Leistungsfähigkeitsberechnung Knoten 1 Prognose-Nullfall 2040 Nachmittag**	
Anlage 14.2	**Leistungsfähigkeitsberechnung Knoten 2 Prognose-Nullfall 2040 Nachmittag**	
Anlage 14.3	**Leistungsfähigkeitsberechnung Knoten 3 Prognose-Nullfall 2040 Nachmittag**	
Anlage 14.4	**Leistungsfähigkeitsberechnung Knoten 4 Prognose-Nullfall 2040 Nachmittag**	
Anlage 14.5	**Leistungsfähigkeitsberechnung Knoten 5 Prognose-Nullfall 2040 Nachmittag**	
Anlage 14.6	**Leistungsfähigkeitsberechnung Knoten 6 Prognose-Nullfall 2040 Nachmittag**	
Anlage 15.1	**Rückstaulängen Knoten 1 Prognose-Nullfall 2040 Nachmittag**	**M. 1: 1.000**
Anlage 15.2	**Rückstaulängen Knoten 2 Prognose-Nullfall 2040 Nachmittag**	**M. 1: 1.000**
Anlage 15.3	**Rückstaulängen Knoten 5 Prognose-Nullfall 2040 Nachmittag**	**M. 1: 1.000**
Anlage 15.4	**Rückstaulängen Schützenweg - Geschlossene Bahnschranke Prognose-Nullfall 2040 - Nachmittag**	**M. 1: 1.500**
Anlage 16	**Knotenströme Prognosefall 2040 - Vormittag**	**M. 1: 5.000**
Anlage 17.1	**Leistungsfähigkeitsberechnung Knoten 1 Prognosefall 2040 Vormittag**	
Anlage 17.2	**Leistungsfähigkeitsberechnung Knoten 2 Prognosefall 2040 Vormittag**	
Anlage 17.3	**Leistungsfähigkeitsberechnung Knoten 3 Prognosefall 2040 Vormittag**	
Anlage 17.4	**Leistungsfähigkeitsberechnung Knoten 4 Prognosefall 2040 Vormittag**	
Anlage 17.5	**Leistungsfähigkeitsberechnung Knoten 5 Prognosefall 2040 Vormittag**	
Anlage 17.6	**Leistungsfähigkeitsberechnung Knoten 6 Prognosefall 2040 Vormittag**	
Anlage 18.1	**Rückstaulängen Knoten 1 Prognosefall 2040 Vormittag**	**M. 1: 1.000**
Anlage 18.2	**Rückstaulängen Knoten 2 Prognosefall 2040 Vormittag**	**M. 1: 1.000**

Anlage 18.3	**Rückstaulängen Knoten 5 Prognosefall 2040 Vormittag**	**M. 1: 1.000**
Anlage 18.4	**Rückstaulängen Schützenweg - Geschlossene Bahnschranke Prognosefall 2040 - Vormittag**	**M. 1: 1.500**
Anlage 19	**Knotenströme Prognosefall 2040 - Nachmittag**	**M. 1: 5.000**
Anlage 20.1	**Leistungsfähigkeitsberechnung Knoten 1 Prognosefall 2040 Nachmittag**	
Anlage 20.2	**Leistungsfähigkeitsberechnung Knoten 2 Prognosefall 2040 Nachmittag**	
Anlage 20.3	**Leistungsfähigkeitsberechnung Knoten 3 Prognosefall 2040 Nachmittag**	
Anlage 20.4	**Leistungsfähigkeitsberechnung Knoten 4 Prognosefall 2040 Nachmittag**	
Anlage 20.5	**Leistungsfähigkeitsberechnung Knoten 5 Prognosefall 2040 Nachmittag**	
Anlage 20.6	**Leistungsfähigkeitsberechnung Knoten 6 Prognosefall 2040 Nachmittag**	
Anlage 21.1	**Rückstaulängen Knoten 1 Prognosefall 2040 Nachmittag**	**M. 1: 1.000**
Anlage 21.2	**Rückstaulängen Knoten 2 Prognosefall 2040 Nachmittag**	**M. 1: 1.000**
Anlage 21.3	**Rückstaulängen Knoten 5 Prognosefall 2040 Nachmittag**	**M. 1: 1.000**
Anlage 21.4	**Rückstaulängen Schützenweg - Geschlossene Bahnschranke Prognosefall 2040 – Nachmittag**	**M. 1: 1.500**
Anlage 22	**Durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV-Wert)**	**M. 1: 7.500**

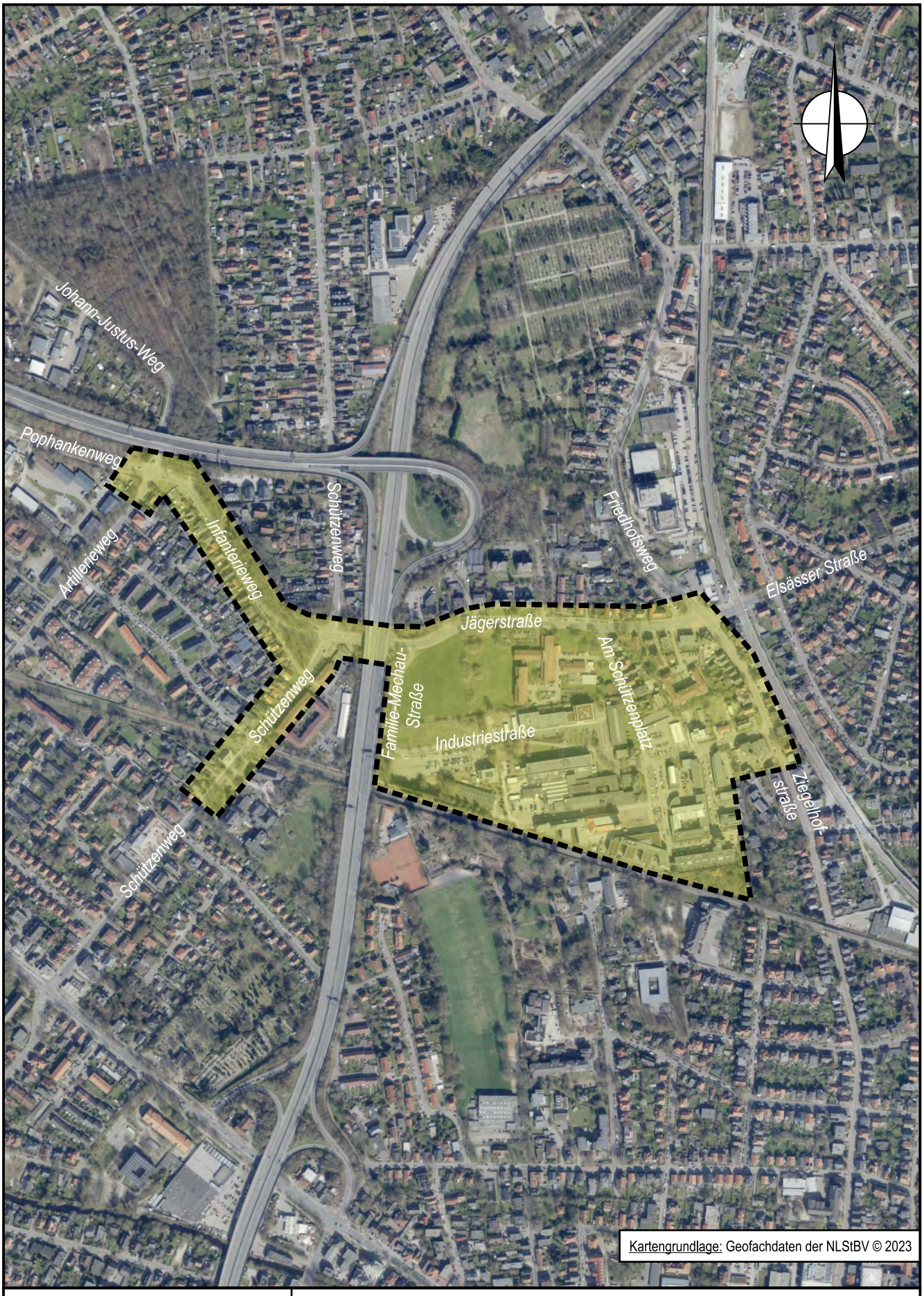


Ingenieurbüro für
Straßen- und Tiefbau
Tjardes·Rolfs·Titsch PartG mbB
Beratende Ingenieure
Nordfrost-Ring 21 · Tel. 0 44 61 / 75 91-0
26419 Schortens · info@ist-planung.de

Stadt Oldenburg: Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan Nr. 855 A Industriestraße / Alte Fleiwa

Übersichtskarte
- M. 1: 50.000 -

Projektnr.: 2820
Datum: 07.02.25
Anlage: 1.1



Ingenieurbüro für
Straßen- und Tiefbau
Tjardes·Rolfs·Titsch PartG mbB
Beratende Ingenieure
Nordfrost-Ring 21 · Tel. 0 44 61 / 75 91-0
26419 Schortens · info@ist-planung.de

Stadt Oldenburg: Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan Nr. 855 A Industriestraße / Alte Fleiwa

Untersuchungsgebiet
- M. 1: 7.500 -

Projektnr.: 2820
Datum: 19.08.25
Anlage: 1.2

Ingenieurbüro für Straßen- und Tiefbau
Tjardes·Rolfs·Titsch PartG mbB
Beratende Ingenieure
Nordfrost-Ring 21 · Tel. 0 44 61 / 75 91-0
26419 Schortens · info@ist-planung.de

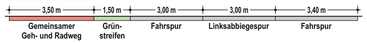
Stadt Oldenburg: Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan Nr. 855 A Industriestraße / Alte Fleiwa

Erhebungsstandorte
- M. 1: 7.500 -

Projektnr.: 2820
Datum: 19.08.25
Anlage: 2

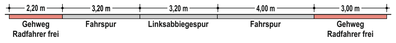
Querschnitt 1 - Q1

Querschnitt 2 - Q2

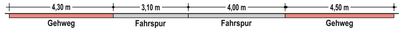


Querschnitt 3 - Q3

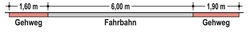
Querschnitt 4 - Q4



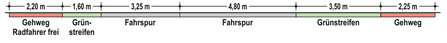
Querschnitt 5 - Q5



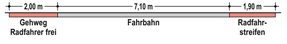
Querschnitt 6 - Q6



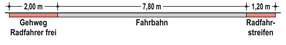
Querschnitt 7 - Q7



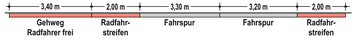
Querschnitt 8 - Q8



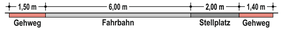
Querschnitt 9 - Q9



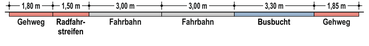
Querschnitt 10 - Q10



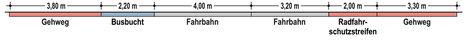
Querschnitt 11 - Q11



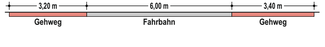
Querschnitt 12 - Q12



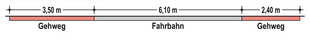
Querschnitt 13 - Q13



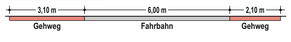
Querschnitt 14 - Q14



Querschnitt 15 - Q15



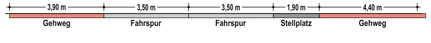
Querschnitt 16 - Q16



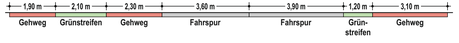
Querschnitt 17 - Q17

Querschnitt 18 - Q18

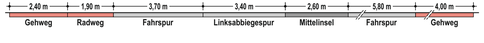
Querschnitt 19 - Q19



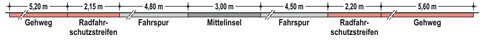
Querschnitt 20 - Q20



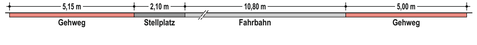
Querschnitt 21 - Q21



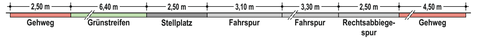
Querschnitt 22 - Q22



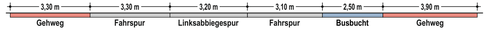
Querschnitt 23 - Q23



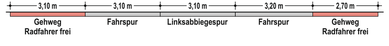
Querschnitt 24 - Q24



Querschnitt 25 - Q25



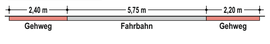
Querschnitt 26 - Q26



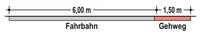
Querschnitt 27 - Q27

Querschnitt 28 - Q28

Querschnitt 29 - Q29



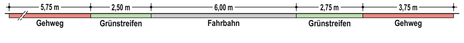
Querschnitt 30 - Q30



Querschnitt 31 - Q31

Querschnitt 32 - Q32

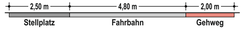
Querschnitt 33 - Q33



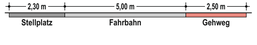
Querschnitt 34 - Q34

Querschnitt 35 - Q35

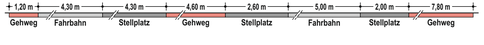
Querschnitt 36 - Q36



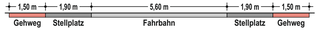
Querschnitt 37 - Q37



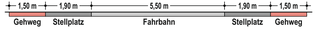
Querschnitt 38 - Q38



Querschnitt 39 - Q39



Querschnitt 40 - Q40



Querschnitt 41 - Q41

Querschnitt 42 - Q42

Hinweis: Querschnitte sind in Blickrichtung von links nach rechts zu lesen. // verkürzte Darstellung **M. 1: 100**

Q1
Q2
Q3
Q4
Q5
Q6
Q7
Q8
Q9
Q10
Q11
Q12
Q13
Q14
Q15
Q16
Q17
Q18
Q19
Q20
Q21
Q22
Q23
Q24
Q25
Q26
Q27
Q28
Q29
Q30
Q31
Q32
Q33
Q34
Q35
Q36
Q37
Q38
Q39
Q40
Q41
Q42
Johann-Justus-Weg
Poggenhausenweg
Ingolfstraße
Ingolfstraße
Ingolfstraße

Kartengrundlage: Geofachdaten der NLSBV © 2023

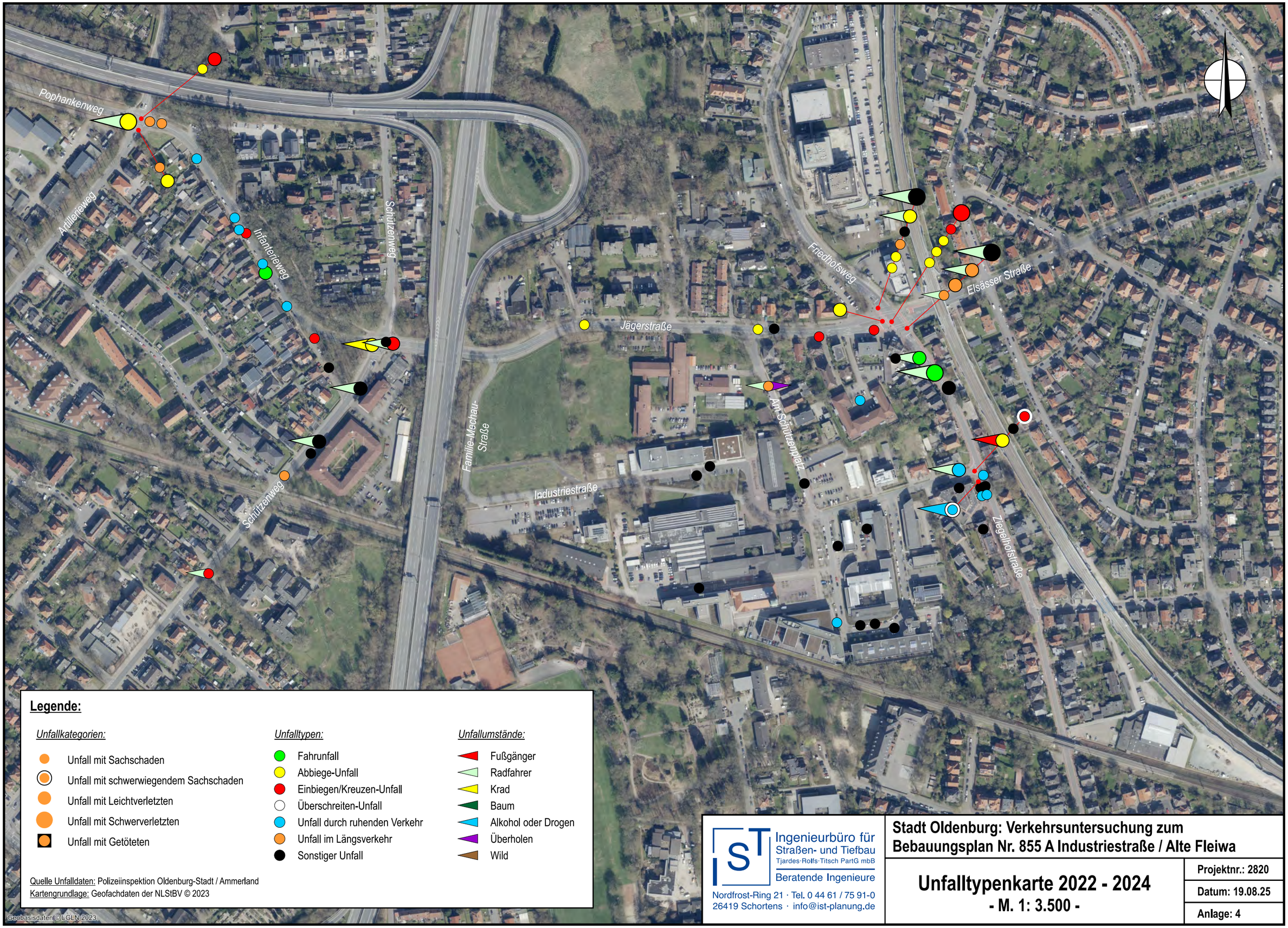
Ingenieurbüro für Straßen- und Tiefbau
Sander-Rolfs-Thies-Petrich-Hinz
Beratende Ingenieure
Nordtlost-Ring 21 · Tel. 0 44 61 / 75 91-0
26419 Schortens · info@ist-planung.de

Stadt Oldenburg: Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan Nr. 855 A Industriestraße / Alte Fleiwa

Bestandsaufnahme Beschilderung

- M. 1: 1.000 -

Projektnr.: 2820
Datum: 28.08.25
Anlage: 3.2



Legende:

Unfallkategorien:

- Unfall mit Sachschaden
- Unfall mit schwerwiegendem Sachschaden
- Unfall mit Leichtverletzten
- Unfall mit Schwerverletzten
- Unfall mit Getöteten

Unfalltypen:

- Fahrunfall
- Abbiege-Unfall
- Einbiegen/Kreuzen-Unfall
- Überschreiten-Unfall
- Unfall durch ruhenden Verkehr
- Unfall im Längsverkehr
- Sonstiger Unfall

Unfallumstände:

- Fußgänger
- Radfahrer
- Krad
- Baum
- Alkohol oder Drogen
- Überholen
- Wild

Quelle Unfalldaten: Polizeiinspektion Oldenburg-Stadt / Ammerland
Kartengrundlage: Geofachdaten der NLStBV © 2023

Geobasisdaten © LGLN 2023

Ingenieurbüro für Straßen- und Tiefbau
Tjardes·Rolfs·Titsch PartG mbB
Beratende Ingenieure
Nordfrost-Ring 21 · Tel. 0 44 61 / 75 91-0
26419 Schortens · info@ist-planung.de

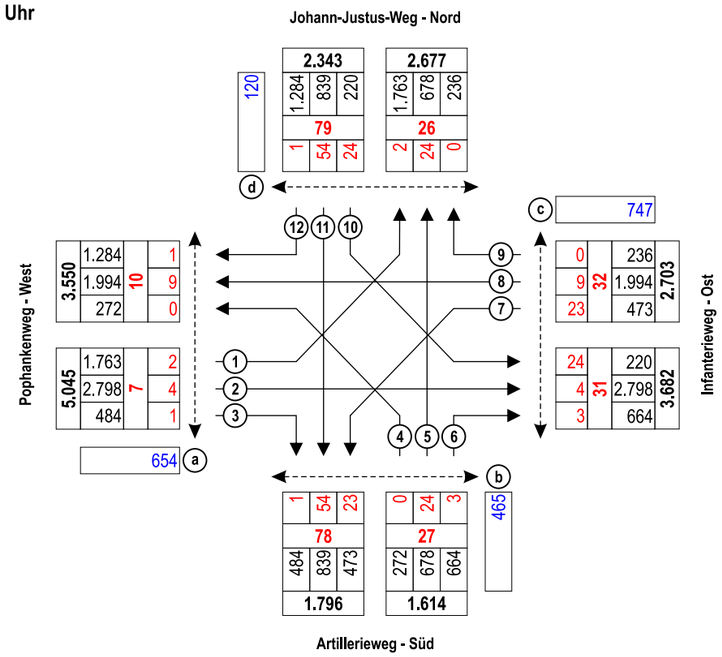
Stadt Oldenburg: Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan Nr. 855 A Industriestraße / Alte Fleiwa

Unfalltypenkarte 2022 - 2024

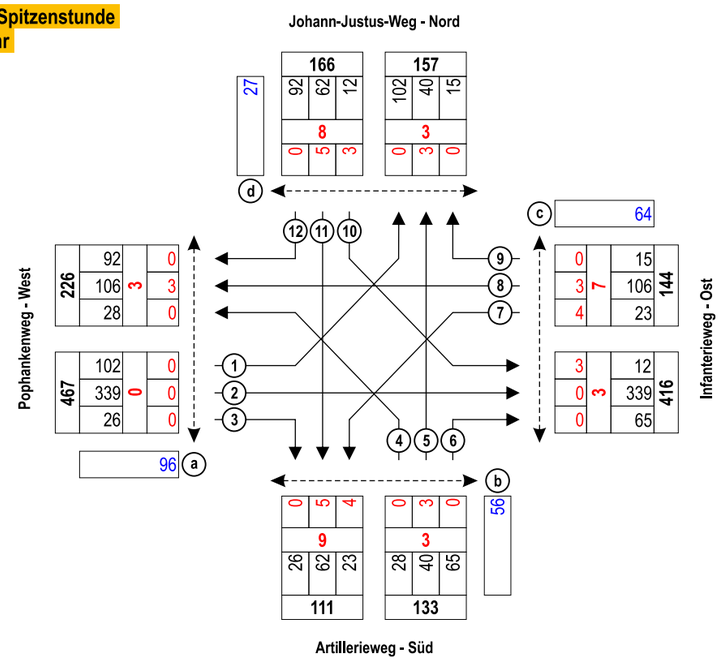
- M. 1: 3.500 -

Projektnr.: 2820
Datum: 19.08.25
Anlage: 4

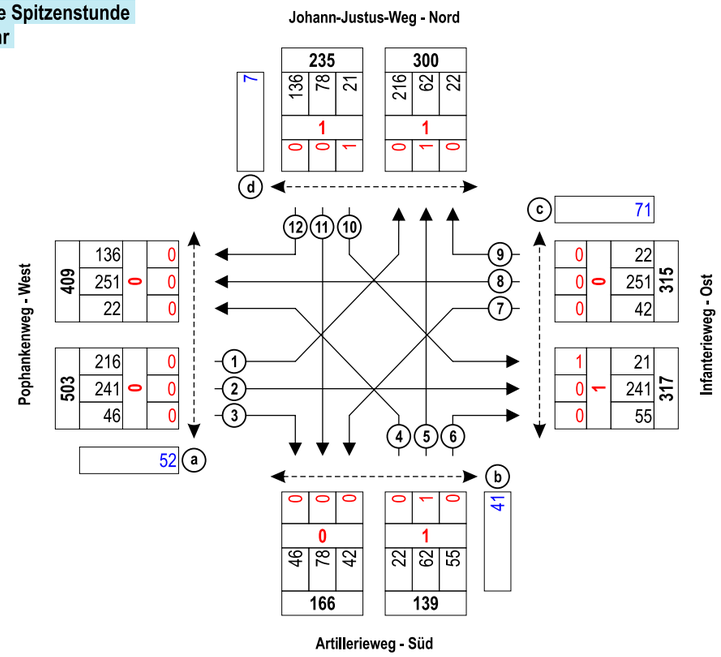
00.00 - 24.00 Uhr



Vormittägliche Spitzenstunde
07.30 - 08.30 Uhr



Nachmittägliche Spitzenstunde
16.15 - 17.15 Uhr



1 Zählstelle
1.763 Kfz
4 Rad
654 Querungen (Fuß und Rad)

Ingenieurbüro für Straßen- und Tiefbau
Tjardes·Rolfs·Titsch PartG mbB
Beratende Ingenieure
Nordfrost-Ring 21 · Tel. 0 44 61 / 75 91-0
26419 Schortens · info@ist-planung.de

Stadt Oldenburg: Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan Nr. 855 A Industriestraße / Alte Fleiwa

Knotenstromzählung Knoten 1, am Di., 11.03.2025, 00.00 - 24.00 Uhr

Projektnr.: 2820
Datum: 18.08.25
Anlage: 5.1.1

Knoten 1: Pophankenweg / Artillerieweg / Infanterieweg / Johann-Justus-Weg
Wetter: heiter, teilweise bewölkt

Pophankenweg - West | Artillerieweg - Süd

Zeit:	1 Zählstelle: Rad	Krad	Pkw	Ltw	Lkw	LZ	Bus	So	2 Zählstelle: Rad	Krad	Pkw	Ltw	Lkw	LZ	Bus	So	3 Zählstelle: Rad	Krad	Pkw	Ltw	Lkw	LZ	Bus	So	4 Zählstelle: Rad	Krad	Pkw	Ltw	Lkw	LZ	Bus	So	5 Zählstelle: Rad	Krad	Pkw	Ltw	Lkw	LZ	Bus	So	6 Zählstelle: Rad	Krad	Pkw	Ltw	Lkw	LZ	Bus	So	Qa Fuß	Rad	Qb Fuß	Rad
00,00-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
00,15-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
00,30-	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
00,45-	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
01,00-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
01,15-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
01,30-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
01,45-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
02,00-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
02,15-	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
02,30-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
02,45-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03,00-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03,15-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03,30-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03,45-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
04,00-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
04,15-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
04,30-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
04,45-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
05,00-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
05,15-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
05,30-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
05,45-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06,00-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06,15-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06,30-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06,45-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07,00-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07,15-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07,30-	0	0	29	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07,45-	0	0	29	11	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08,00-	0	0	11	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08,15-	0	0	11	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08,30-	0	0	21	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08,45-	0	0	22	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09,00-	0	0	10	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09,15-	0	0	10	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09,30-	0	0	20	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09,45-	0	0	12	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10,00-	0	0	25	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10,15-	0	0	20	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10,30-	0	0	27	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10,45-	0	0	26	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11,00-	0	0	23	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11,15-	0	0	26	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11,30-	0	0	31	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11,45-	0	0	29	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12,00-	0	0	23	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12,15-	0	0	29	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12,30-	0	0	24	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12,45-	0	0	25	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13,00-	0	0	39	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13,15-	0	1	30	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13,30-	0	0	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13,45-	0	0	41	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14,00-	0	0	41	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14,15-	1	1	38	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14,30-	0	0	39	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14,45-	0	0	24	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15,00-	0	0	31	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15,15-	0	0	23	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15,30-	0	0	32	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15,45-	0	0	26	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16,00-	0	1	36	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16,15-	0	0	49	4	0	0	0	0	0	0	0	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16,30-	0	0	54	5	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16,45-	0	1	47	1	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17,00-	0	0	54	1	0	0	0	0	0	0	0	8	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17,15-	0	0	49	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17,30-	0	0	49	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17,45-	0	0	33	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18,00-	0	0	40	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18,15-	0	0	40	0	0	0	0	0

Knoten 1: Pophankenweg / Artillerieweg / Infanterieweg / Johann-Justus-Weg
Wetter: heiter, teilweise bewölkt

Johann-Justus-Weg - Nord

Infanterieweg - Ost

Zeit:	7 Zählstelle: Rad	Krad	Pkw	Ltw	Lkw	LZ	Bus	So	Zählstelle: Rad	Krad	Pkw	Ltw	Lkw	LZ	Bus	So	9 Zählstelle: Rad	Krad	Pkw	Ltw	Lkw	LZ	Bus	So	Qc Fuß	Rad
00,00-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
00,15-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
00,30-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
00,45-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
01,00-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
01,15-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
01,30-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
01,45-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
02,00-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
02,15-	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
02,30-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
02,45-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03,00-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03,15-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03,30-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03,45-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
04,00-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
04,15-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
04,30-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
04,45-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
05,00-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
05,15-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
05,30-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
05,45-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06,00-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06,15-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06,30-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06,45-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07,00-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07,15-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07,30-	0	0	3	2	0	0	0	0	0	0	2	22	1	0	0	0	0	0	20	4	2	0	0	0	1	6
07,45-	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	24	1	0	0	0	0	0	21	1	0	0	0	0	0	5
08,00-	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	20	3	0	0	0	0	0	15	3	1	0	0	0	2	6
08,15-	1	0	6	1	0	0	0	0	1	0	2	22	1	0	0	0	0	0	22	1	0	0	0	0	0	7
Σ	23	8	402	52	6	4	1	0	9	20	1.823	132	15	4	0	0	3	0	201	29	2	1	0	0	14	105
Σ Kfz ; % - SV-Anteil			473		2,3 %						1.994		1,0 %						236		1,3 %				120	
Σ Pkw+E			493								2.010								238							

Vormittägliche Spitzenstunde:

07,30-	0	0	3	2	0	0	0	0	0	0	2	22	1	0	0	0	0	0	20	4	2	0	0	0	1	6
07,45-	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	24	1	0	0	0	0	0	21	1	0	0	0	0	0	5
08,00-	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	20	3	0	0	0	0	0	15	3	1	0	0	0	2	6
08,15-	1	0	6	1	0	0	0	0	1	0	2	22	1	0	0	0	0	0	22	1	0	0	0	0	0	7
Σ	4	0	20	3	0	0	0		3	6	88	7	5	0	0		0	2	78	9	3	0	0		3	24
Σ Kfz ; % - SV-Anteil			23		0,0 %						106		4,7 %						92		3,3 %				27	
Σ Pkw+E			25								110								94							

Nachmittägliche Spitzenstunde:

16,15-	0	0	11	1	0	0	0	0	0	0	11	1	0	0	0	0	0	0	25	5	0	0	0	0	0	2
16,30-	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	2	22	2	0	0	0	0	0	31	3	0	0	0	0	1	0
16,45-	0	1	11	0	0	0	0	0	0	0	20	3	0	0	0	0	0	0	35	1	0	0	0	0	0	2
17,00-	0	0	8	0	0	0	0	0	0	0	17	1	0	0	0	0	0	1	33	1	2	0	0	0	0	2
Σ	0	1	40	1	0	0			0	0	236	15	0	0	0		0	1	124	9	2	0	0		1	6
Σ Kfz ; % - SV-Anteil			42		0,0 %						251		0,0 %						136		1,5 %				7	
Σ Pkw+E			42								251								137							

6 - 10 Uhr	10	0	73	13	1	0	0	0	7	6	262	25	6	0	0	0	0	2	42	8	0	1	0	0	5	54
Σ Kfz ; % - SV-Anteil			87		1,1 %						299		2,0 %						53		1,9 %				59	
Σ Pkw+E			93								306								54							
15 - 19 Uhr	5	1	146	10	0	0	1	0	0	8	726	38	2	1	0	0	0	1	58	10	1	0	0	0	0	26
Σ Kfz ; % - SV-Anteil			158		0,6 %						775		0,4 %						70		1,4 %				31	
Σ Pkw+E			162								777								71							

6 - 22 Uhr	23	8	389	52	6	2	1	0	9	20	1.784	130	15	3	0	0	3	1	191	29	2	1	0	0	14	105
			458			2					1.952								226						120	
22 - 6 Uhr	0	0	13	0	0	0	0	0	0	0	39	2	0	1	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0
			15								42								10							

0 - 24 Uhr	23	8	402	52	6	2	1	0	9	20	1.823	132	15	4	0	0	3	1	201	29	2	1	0	0	14	105
			473			2					1.994								236						120	

Pkw - Pkw, Wohnmobil
Lfw - Lieferwagen (Kleintransporter)
Lkw - Lkw (ohne Anhänger)
Lz - Lastzug (Lkw mit Anhänger)
Bus - Bus (Linienbus, Reisebus)
So - Sonstiges Fahrzeug

Q - Querung
Rad - Fahrrad auf der Fahrbahn
Krad - Kraftrad, Motorrad

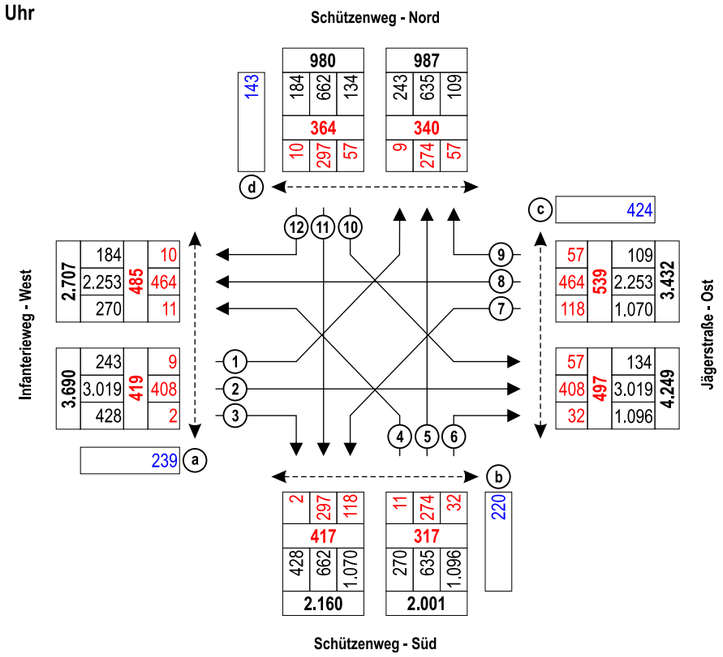
Ingenieurbüro für Straßen- und Tiefbau
Tjardes·Rolfs·Titsch PartG mbB
Beratende Ingenieure
Nordfrost-Ring 21 · Tel. 0 44 61 / 75 91-0
26419 Schortens · info@ist-planung.de

Stadt Oldenburg: Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan Nr. 855 A Industriestraße / Alte Fleiwa

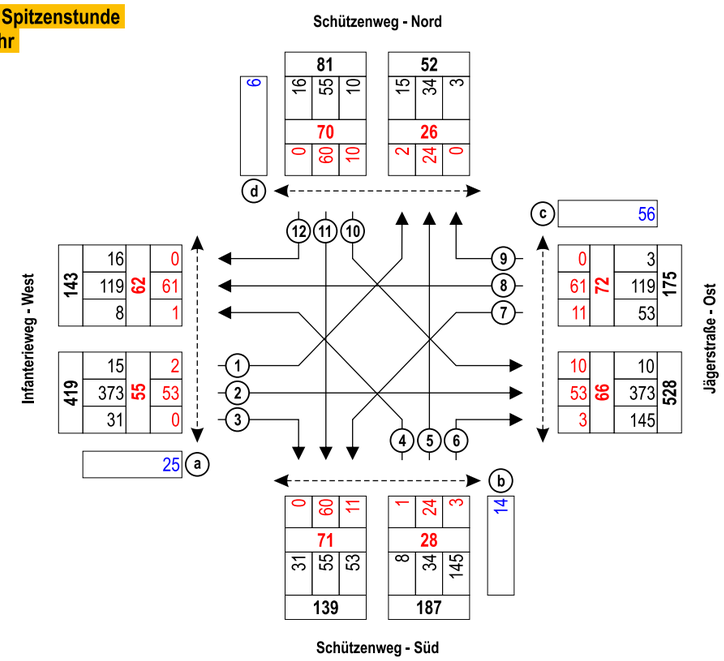
Knotenstromzählung Knoten 1, Zählstelle 7 - 12 am Di., 11.03.2025, 00.00 - 24.00 Uhr

Projektnr.: 2820
Datum: 18.08.25
Anlage: 5.1.3

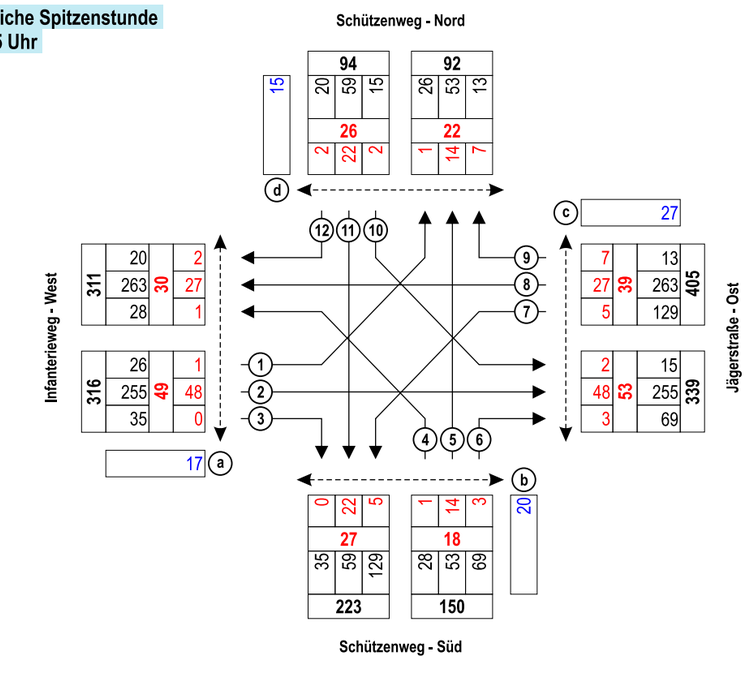
00.00 - 24.00 Uhr



Vormittägliche Spitzenstunde
07.30 - 08.30 Uhr



Nachmittägliche Spitzenstunde
15.45 - 16.45 Uhr



1 Zählstelle
243 Kfz
9 Rad
239 Querungen (Fuß und Rad)

Ingenieurbüro für Straßen- und Tiefbau
Tjardes·Rolfs·Titsch PartG mbB
Beratende Ingenieure
Nordfrost-Ring 21 · Tel. 0 44 61 / 75 91-0
26419 Schortens · info@ist-planung.de

Stadt Oldenburg: Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan Nr. 855 A Industriestraße / Alte Fleiwa

Knotenstromzählung Knoten 2, am Di., 11.03.2025, 00.00 - 24.00 Uhr

Projektnr.: 2820
Datum: 18.08.25
Anlage: 5.2.1

Knoten 2: Infanterieweg / Schützenweg / Jägerstraße
Wetter: heiter, teilweise bewölkt

Q - Querung
Rad - Fahrrad auf der Fahrbahn
Krad - Kraftrad, Motorrad

Pkw - Pkw, Wohnmobil
Lfw - Lieferwagen (Kleintransporter)
Lkw - Lkw (ohne Anhänger)

Lz - Lastzug (Lkw mit Anhänger)
Bus - Bus (Linienbus, Reisebus)
So - Sonstiges Fahrzeug

Infanterieweg - West / Schützenweg - Süd

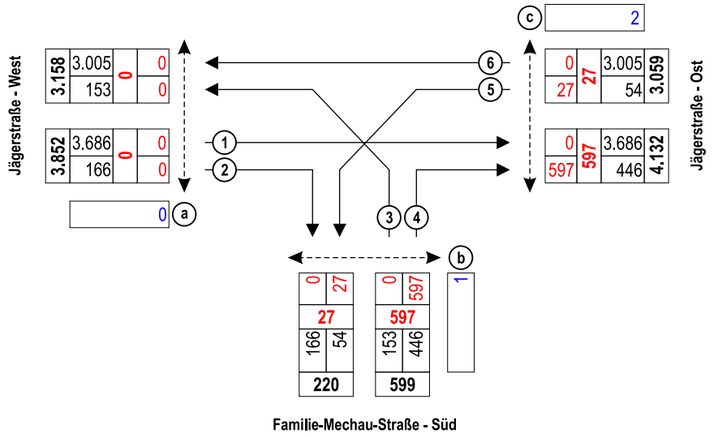
Zeit:	1 Zählstelle: Rad	Krad	Pkw	Lfw	Lkw	Lz	Bus	So	2 Zählstelle: Rad	Krad	Pkw	Lfw	Lkw	Lz	Bus	So	3 Qa Fuß	Rad	4 Zählstelle: Rad	Krad	Pkw	Lfw	Lkw	Lz	Bus	So	5 Zählstelle: Rad	Krad	Pkw	Lfw	Lkw	Lz	Bus	So	6 Fuß	Rad	Qb Fuß	Rad
00,00-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
00,15-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0
00,30-	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
00,45-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
01,00-	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
01,15-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
01,30-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
01,45-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
02,00-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
02,15-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
02,30-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
02,45-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03,00-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03,15-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03,30-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03,45-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
04,00-	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
04,15-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
04,30-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
04,45-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
05,00-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
05,15-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
05,30-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
05,45-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06,00-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06,15-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06,30-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06,45-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07,00-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07,15-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07,30-	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07,45-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08,00-	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08,15-	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08,30-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08,45-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09,00-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09,15-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09,30-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09,45-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10,00-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10,15-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10,30-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10,45-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11,00-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11,15-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11,30-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11,45-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12,00-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12,15-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12,30-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12,45-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13,00-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13,15-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13,30-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13,45-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14,00-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14,15-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14,30-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14,45-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15,00-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15,15-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15,30-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15,45-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16,00-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16,15-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16,30-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16,45-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17,00-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17,15-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17,30-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17,45-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18,00-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18,15-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18,30-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18,45-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
19,00-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
19,15-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
19,30-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
19,45-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20,00-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20,15-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20,30-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20,45-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21,00-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21,15-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21,30-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21,45-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
22,00-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
22,15-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
22,30-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
22,45-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
23,00-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
23,15-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
23,30-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
23,45-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ	9	0	163	17	4	1	58	0	408	17	2,787	180	29	2	4	0	2	385	274	14	544	62	13	2

Knoten 2: Infanterieweg / Schützenweg / Jägerstraße
Wetter: heiter, teilweise bewölkt

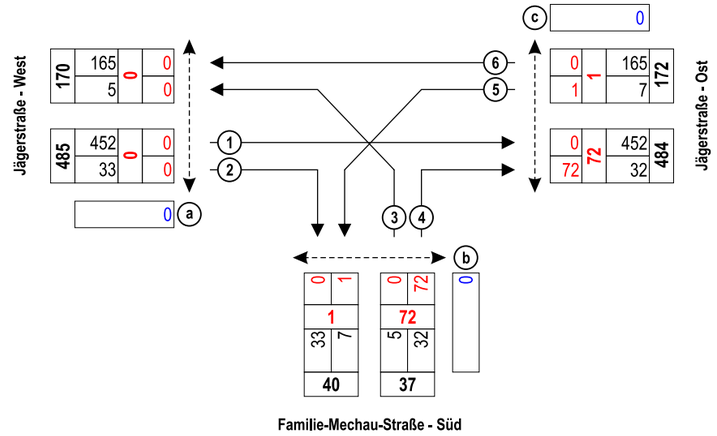
Schützenweg - Nord

| Zeit: | Jägerstraße - Ost | | |

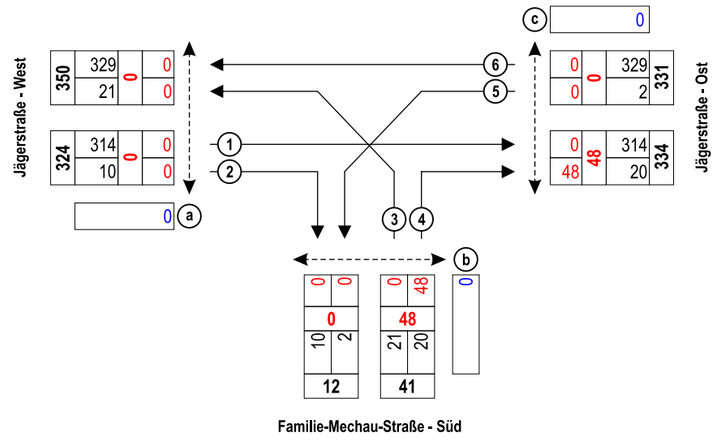
00.00 - 24.00 Uhr



Vormittägliche Spitzenstunde
07.30 - 08.30 Uhr



Nachmittägliche Spitzenstunde
15.00 - 16.00 Uhr



Erhebung Stadt Oldenburg

Ingenieurbüro für Straßen- und Tiefbau
Tjardes·Rolfs·Titsch PartG mbB
Beratende Ingenieure
Nordfrost-Ring 21 · Tel. 0 44 61 / 75 91-0
26419 Schortens · info@ist-planung.de

Stadt Oldenburg: Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan Nr. 855 A Industriestraße / Alte Fleiwa

Knotenstromzählung Knoten 3, am Mi., 25.09.2024, 00.00 - 24.00 Uhr

Projektnr.: 2820
Datum: 18.08.25
Anlage: 5.3.1

Knoten 3: Jägerstraße / Familie-Mechau-Straße

Jägerstraße - West | Jägerstraße - Ost | Familie-Mechau-Straße Nord | Familie-Mechau-Straße Süd

Zeit:	3 Zählstelle: Rad	Krad	Pkw	Lfw	Lkw	LZ	Bus	So	4 Fuß	Qb Rad	1 Zählstelle: Rad	Krad	Pkw	Lfw	Lkw	LZ	Bus	So	2 Fuß	Qa Rad	5 Zählstelle: Rad	Krad	Pkw	Lfw	Lkw	LZ	Bus	So	6 Fuß	Qc Rad
00,00-	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
00,15-	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0
00,30-	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0
00,45-	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
01,00-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
01,15-	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0
01,30-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
01,45-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0
02,00-	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0
02,15-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
02,30-	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0
02,45-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03,00-	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
03,15-	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0
03,30-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
03,45-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0
04,00-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0
04,15-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	1	0	0	0	0	0
04,30-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	1	0	0	0	0	0
04,45-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	17	0	0	0	0	0	0
05,00-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	22	1	0	0	0	0	0
05,15-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	38	3	0	0	0	0	0
05,30-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	38	4	0	0	0	0	0
05,45-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	39	6	0	0	0	0	0
06,00-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	39	8	0	0	0	0	0
06,15-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	50	4	2	0	0	0	0
06,30-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	26	4	2	0	0	0	0
06,45-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	40	5	0	0	0	0	0
07,00-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	29	5	0	0	0	0	0
07,15-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	31	4	1	0	0	0	0
07,30-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	29	11	0	0	0	0	0
07,45-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	37	7	0	0	0	0	0
08,00-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	31	2	1	0	0	0	0
08,15-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	41	6	0	0	0	0	0
08,30-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	41	3	1	0	0	0	0
08,45-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	59	3	1	0	0	0	0
09,00-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	48	3	1	0	0	0	0
09,15-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	62	6	2	0	0	0	0
09,30-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	52	4	1	0	0	0	0
09,45-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	43	6	1	0	0	0	0
10,00-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	48	4	1	0	0	0	0
10,15-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	45	8	0	0	0	0	0
10,30-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	48	4	1	0	0	0	0
10,45-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	57	1	0	0	0	0	0
11,00-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	59	4	1	0	0	0	0
11,15-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	55	4	0	0	0	0	0
11,30-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	53	4	0	0	0	0	0
11,45-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	59	4	1	0	0	0	0
12,00-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	55	4	0	0	0	0	0
12,15-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	33	1	0	0	0	0	0
12,30-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	37	0	0	0	0	0	0
12,45-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	40	0	0	0	0	0	0
13,00-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	36	1	0	0	0	0	0
13,15-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	1	0	0	0	0	0
13,30-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	23	2	0	0	0	0	0
13,45-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	28	0	0	0	0	0	0
14,00-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	25	0	0	0	0	0	0
14,15-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0	0	0	0	0
14,30-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	1	0	0	0	0	0
14,45-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15	1	0	0	0	0	0
15,00-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	17	0	0	0	0	0	0
15,15-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	0	0	0	0
15,30-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	18	0	0	0	0	0	0
15,45-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0
16,00-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0
16,15-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	1	0	0	0	0	0
16,30-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0
16,45-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17,00-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17,15-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17,30-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17,45-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18,00-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18,15-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18,30-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18,45-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
19,00-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
19,15-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
19,30-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
19,45-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20,00-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20,15-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20,30-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20,45-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21,00-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21,15-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21,30-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21,45-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
22,00-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
22,15-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
22,30-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
22,45-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
23,00-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
23,15-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
23,30-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
23,45-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ	0	15	3.150	476	30	13	2	0	0	0	0	2	157	5	2	0	0	0	0	0	0	1	142	7						
Σ Kfz ; %-SV-Anteil			3.686	1,2 %									166	1,2 %									153							
Σ Pkw-E:			3.716										167										155							

Vormittägliche Spitzenstunde:

07,30-	0	2	103	13	2	1	0	0	0	0	0	0	0	5	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07,45-	0	0	111	13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08,00-	0	3	101	15	1	0	0	0	0	0	0	0	0	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08,15-	0	3	75	8	0	1	0	0	0	0	0	0	0	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ	0	8	390	49	3	2	0		0	0	0	0	32	1	0	0	0		0	0	0	4	1							
Σ Kfz ; %-SV-Anteil			452	1,1 %									33	0,0 %								5							
Σ Pkw-E:			456										33									5							

Nachmittägliche Spitzenstunde:

15,00-	0	0	78	8	1	0	0	0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0					
15,15-	0	0	58	12	1	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0					
15,30-	0	0	71	8	0	0	0	0	0	0	0	0	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0					
15,45-	0	0	62	13	2	0	0	0	0	0	0	0	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0					
Σ	0	0	269	41	4	0	0		0	0	0	0	9	1	0	0	0		0	0	0	20	0							
Σ Kfz ; %-SV-Anteil			314	1,3 %									10	0,0 %								21							
Σ Pkw-E:			316										10									22							
6 - 10 Uhr	0	9	871	124	7	3	0		0	0	0	0	98	2	2	0	0		0	0	0	16	3							
Σ Kfz ; %-SV-Anteil			1.014	1,0 %									102	2,0 %								20							
Σ Pkw-E:			1.021										103									21							
15 - 19 Uhr	0	3	894	156	7	1	0		0	0	1	0	19	1	0	0	0		0	0	0	65	1							
Σ Kfz ; %-SV-Anteil			1.051	0,8 %									21	0,0 %								67							
Σ Pkw-E:			1.056										21									68							

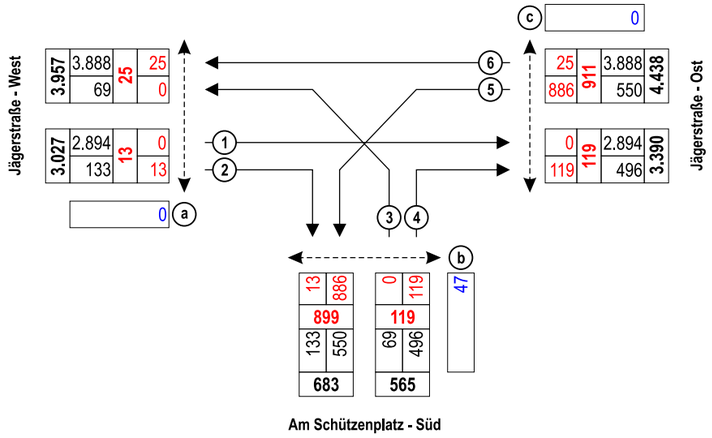
6 - 22 Uhr	0	14	3.095	476	30	13	1	0	0	0	0	2	155	5	2	0	0	0	0	0	0	1	138	7						
			3.629										164									146							
22 - 6 Uhr	0	1	55	0	0	0	1	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0						
			57										2									4							

Tag	7	3	0	0	589	136	215	151	1	4	0	1	597	169	260	15	1	0	0	0	0	0	142	7						
							368																							
4	0	0	0	8	33	45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0						
							78																							

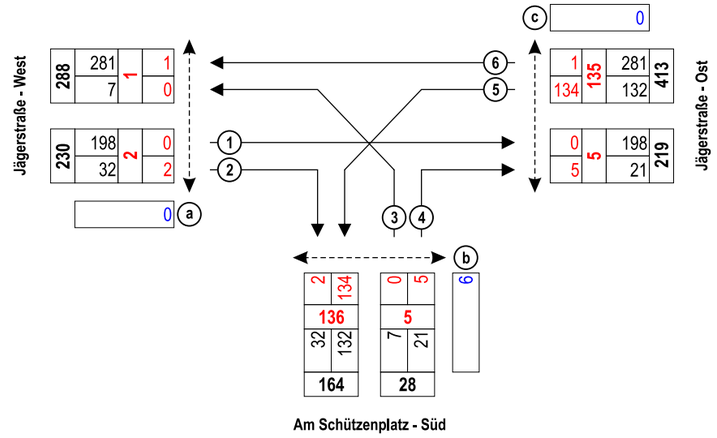
Zählstelle: Rad | Krad | Pkw | Lfw | Lkw | LZ | Bus | So

Zeit:	3 Rad	Krad	Pkw	Lfw	Lkw	LZ	Bus	So	4 Fuß	Qb Rad	1 Rad	Krad	Pkw	Lfw	Lkw	LZ	Bus	So	2 Fuß	Qa Rad	5 Rad	Krad	Pkw	Lfw	Lkw	LZ	Bus	So	6 Fuß	Qc Rad

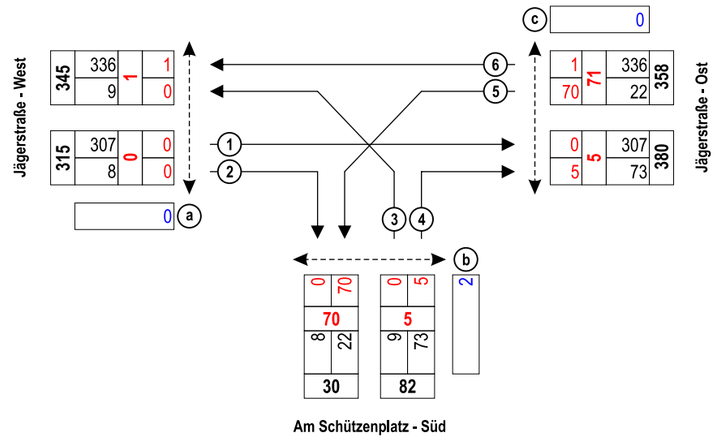
00.00 - 24.00 Uhr



Vormittägliche Spitzenstunde
07.30 - 08.30 Uhr



Nachmittägliche Spitzenstunde
16.00 - 17.00 Uhr



1 Zählstelle
2.894 Kfz
0 Rad
0 Querungen (Fuß und Rad)

Erhebung Stadt Oldenburg

Ingenieurbüro für Straßen- und Tiefbau
Tjardes·Rolfs·Titsch PartG mbB
Beratende Ingenieure
Nordfrost-Ring 21 · Tel. 0 44 61 / 75 91-0
26419 Schortens · info@ist-planung.de

Stadt Oldenburg: Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan Nr. 855 A Industriestraße / Alte Fleiwa

Knotenstromzählung Knoten 4, am Do., 12.09.2024, 00.00 - 24.00 Uhr

Projektnr.: 2820
Datum: 18.08.25
Anlage: 5.4.1

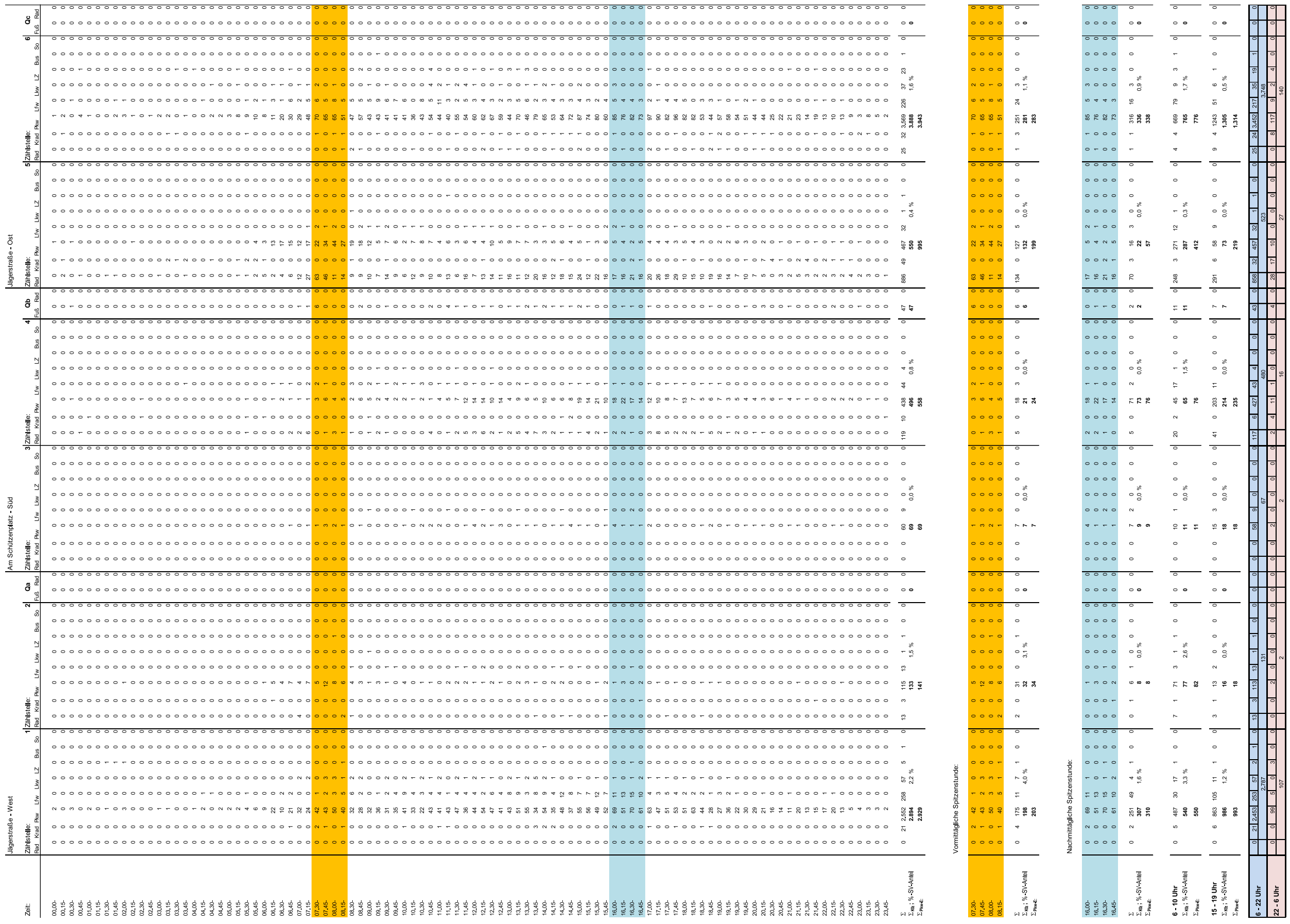
Knoten 4: Jägerstraße / Am Schützenplatz

Q - Querung
Rad - Fahrrad auf der Fahrbahn
Krad - Kraftrad, Motorrad

Pkw - Pkw, Wohnmobil
Lfw - Lieferwagen (Kleintransporter)
Lkw - Lkw (ohne Anhänger)

Lz - Lastzug (Lkw mit Anhänger)
Bus - Bus (Linienbus, Reisebus)
So - Sonstiges Fahrzeug

Erhebung Stadt Oldenburg



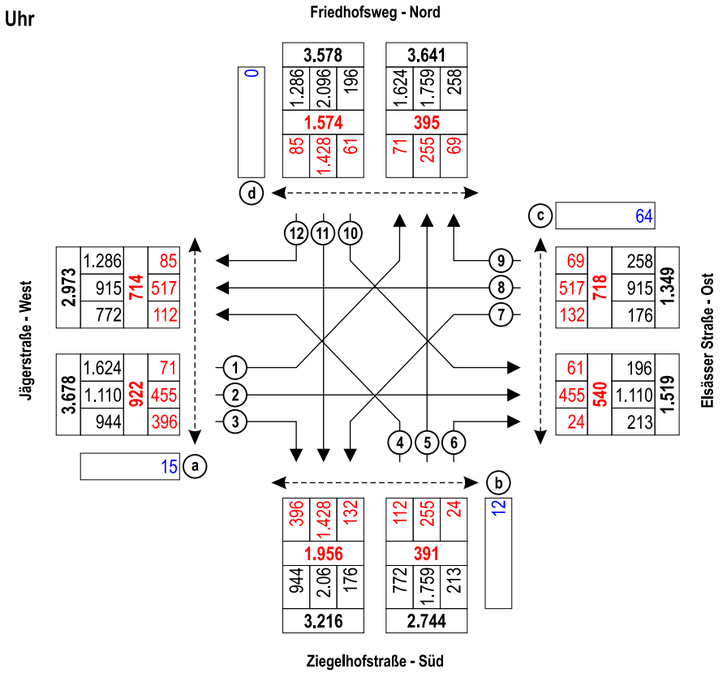
Ingenieurbüro für Straßen- und Tiefbau
Tjardes·Rolfs·Titsch PartG mbB
Beratende Ingenieure
Nordfrost-Ring 21 · Tel. 0 44 61 / 75 91-0
26419 Schortens · info@ist-planung.de

Stadt Oldenburg: Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan Nr. 855 A Industriestraße / Alte Fleiwa

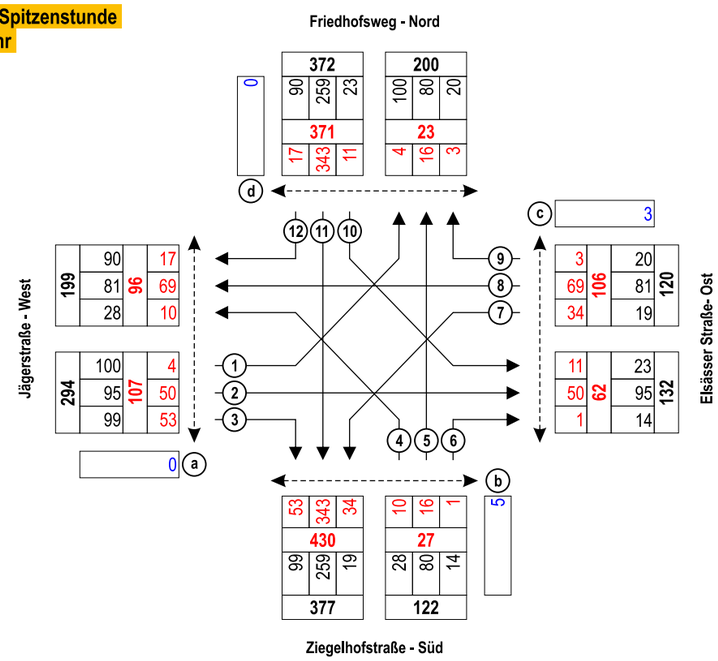
Knotenstromzählung Knoten 4, am Do., 12.09.2024, 00.00 - 24.00 Uhr

Projektnr.: 2820
Datum: 18.08.25
Anlage: 5.4.2

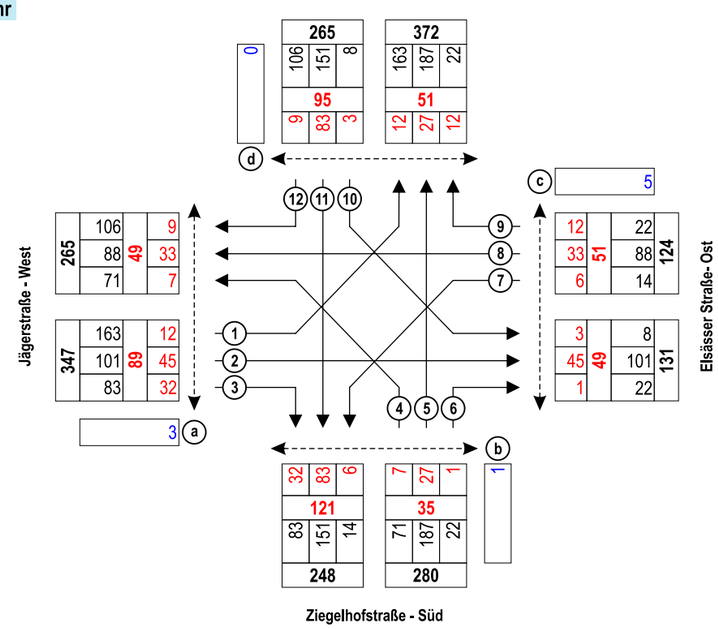
00.00 - 24.00 Uhr



Vormittägliche Spitzenstunde
07.15 - 08.15 Uhr



Nachmittägliche Spitzenstunde
16.45 - 17.45 Uhr



1 Zählstelle
1.624 Kfz
71 Rad
15 Querungen (Fuß und Rad)

Erhebung Stadt Oldenburg

Ingenieurbüro für Straßen- und Tiefbau
Tjardes·Rolfs·Titsch PartG mbB
Beratende Ingenieure
Nordfrost-Ring 21 · Tel. 0 44 61 / 75 91-0
26419 Schortens · info@ist-planung.de

Stadt Oldenburg: Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan Nr. 855 A Industriestraße / Alte Fleiwa

Knotenstromzählung Knoten 5, am Di., 24.09.2024, 00.00 - 24.00 Uhr

Projektnr.: 2820
Datum: 18.08.25
Anlage: 5.5.1

Knoten 5: Jägerstraße / Ziegelhofstraße / Elsässer Straße / Friedhofsweg

Ziegelhofstraße - Süd | Jägerstraße - West

| Zeit: | 3 Qa | 4 Zählstelle: | | | | | | | | | | | | | | | | 1 Zählstelle: | | | | | | | | | | | | | | | | 5 Zählstelle: | | | | | | | | | | | | | | | | 2 Zählstelle: | | | | | | | | | | | | | | | | 6 Qb |
|---|---|---

Knoten 5: Jägerstraße / Ziegelhofstraße / Elsässer Straße / Friedhofsweg

Q - Querung
Rad - Fahrrad auf der Fahrbahn
Krad - Kraftrad, Motorrad

Pkw - Pkw, Wohnmobil
Lfw - Lieferwagen (Kleintransporter)
Lkw - Lkw (ohne Anhänger)

Lz - Lastzug (Lkw mit Anhänger)
Bus - Bus (Linienbus, Reisebus)
So - Sonstiges Fahrzeug

Erhebung Stadt Oldenburg

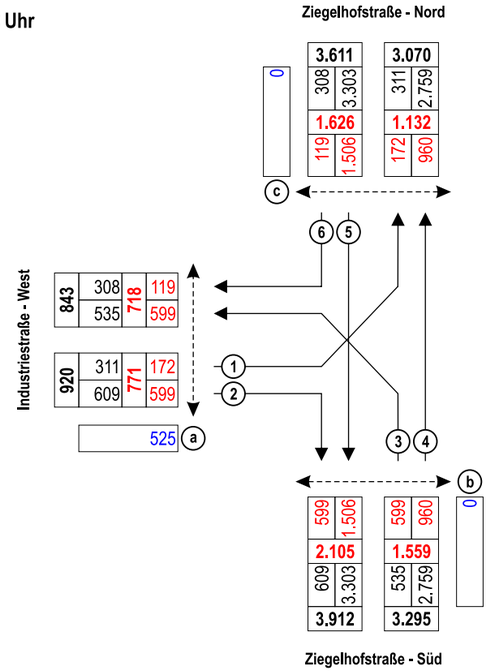
Ingenieurbüro für Straßen- und Tiefbau
Tjardes·Rolfs·Titsch PartG mbB
Beratende Ingenieure
Nordfrost-Ring 21 · Tel. 0 44 61 / 75 91-0
26419 Schortens · info@ist-planung.de

Stadt Oldenburg: Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan Nr. 855 A Industriestraße / Alte Fleiwa

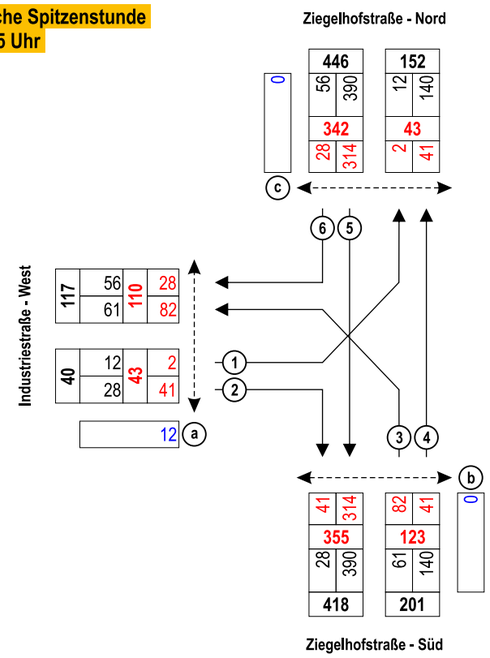
Knotenstromzählung Knoten 5, Zählstelle 7 - 12 am Di., 24.09.2024, 00.00 - 24.00 Uhr

Projektnr.: 2820
Datum: 18.08.25
Anlage: 5.5.3

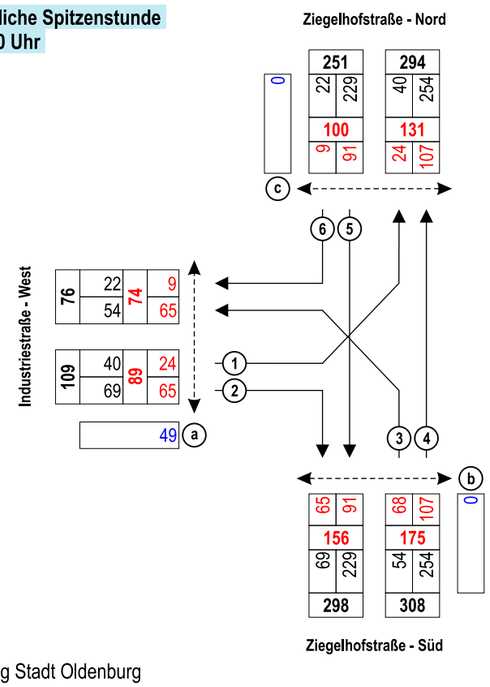
00.00 - 24.00 Uhr



Vormittägliche Spitzenstunde
07.15 - 08.15 Uhr



Nachmittägliche Spitzenstunde
16.30 - 17.30 Uhr



Erhebung Stadt Oldenburg

1 Zählstelle
311 Kfz
172 Rad
525 Querungen (Fuß und Rad)

IST Ingenieurbüro für Straßen- und Tiefbau
Tjardes·Rolfs·Titsch PartG mbB
Beratende Ingenieure
Nordfrost-Ring 21 · Tel. 0 44 61 / 75 91-0
26419 Schortens · info@ist-planung.de

Stadt Oldenburg: Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan Nr. 855 A Industriestraße / Alte Fleiwa

Knotenstromzählung Knoten 6, am Do., 26.09.2024, 00.00 - 24.00 Uhr

Projektnr.: 2820
Datum: 18.08.25
Anlage: 5.6.1

Knoten 6: Industriestraße / Ziegelhofstraße

Q - Querung
Rad - Fahrrad auf der Fahrbahn
Krad - Kraftrad, Motorrad

Pkw - Pkw, Wohnmobil
Lfw - Lieferwagen (Kleintransporter)
Lkw - Lkw (ohne Anhänger)

Lz - Lastzug (Lkw mit Anhänger)
Bus - Bus (Linienbus, Reisebus)
So - Sonstiges Fahrzeug

Erhebung Stadt Oldenburg

Ingenieurbüro für Straßen- und Tiefbau
Tjardes·Rolfs·Titsch PartG mbB
Beratende Ingenieure
Nordfrost-Ring 21 · Tel. 0 44 61 / 75 91-0
26419 Schortens · info@ist-planung.de

Stadt Oldenburg: Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan Nr. 855 A Industriestraße / Alte Fleiwa

Knotenstromzählung Knoten 6, am Do., 26.09.2024, 00.00 - 24.00 Uhr

Projektnr.: 2820
Datum: 18.08.25
Anlage: 5.6.2

Querschnitt Q1: Schützenweg
Wetter: heiter, teilweise bewölkt

Zeit:	Schützenweg - Nord Fahrtrichtung Süden								Schützenweg - Süd Fahrtrichtung Norden								Gesamtquerschnitt							
	Rad	Krad	Pkw	Lfw	Lkw	LZ	Bus	So	Rad	Krad	Pkw	Lfw	Lkw	LZ	Bus	So	Rad	Krad	Pkw	Lfw	Lkw	LZ	Bus	So
00.00-	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	2	0	0	0	0	0	0	1	3	0	0	0	0	0
00.15-	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	2	5	0	0	0	0	0
00.30-	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0
00.45-	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
01.00-	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0
01.15-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
01.30-	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
01.45-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
02.00-	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
02.15-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
02.30-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
02.45-	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
03.00-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03.15-	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0
03.30-	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0
03.45-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
04.00-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
04.15-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
04.30-	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
04.45-	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0
05.00-	0	0	1	1	0	0	1	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	3	1	0	0	1	0
05.15-	0	1	5	0	0	0	0	0	1	0	2	0	0	0	0	0	1	1	7	0	0	0	0	0
05.30-	0	1	2	0	0	0	2	0	2	0	4	0	0	0	0	0	2	1	6	0	0	0	2	0
05.45-	0	1	5	0	0	0	0	0	1	0	8	1	1	0	0	0	1	1	13	1	1	0	0	0
06.00-	1	2	15	2	0	0	0	0	1	0	8	0	0	0	0	0	2	2	23	2	0	0	0	0
06.15-	0	4	17	3	0	0	3	0	2	1	22	0	0	0	0	0	2	5	39	3	0	0	3	0
06.30-	2	0	20	1	0	0	1	0	17	1	23	1	1	1	0	0	19	1	43	2	1	1	1	0
06.45-	1	0	21	2	0	0	0	0	10	0	21	4	0	0	0	0	11	0	42	6	0	0	0	0
07.00-	6	1	45	4	0	0	1	0	17	0	47	3	2	1	0	0	23	1	92	7	2	1	1	0
07.15-	13	0	18	2	0	0	1	0	17	1	18	0	0	0	0	0	30	1	36	2	0	0	1	0
07.30-	33	3	47	7	2	1	1	0	44	0	38	2	0	0	0	0	77	3	85	9	2	1	1	0
07.45-	24	1	24	6	0	0	1	0	40	0	45	5	1	0	0	0	64	1	69	11	1	0	1	0
08.00-	15	0	30	7	0	0	1	0	26	2	50	2	2	1	0	0	41	2	80	9	2	1	1	0
08.15-	12	1	23	6	0	1	1	0	38	0	37	3	3	0	0	0	50	1	60	9	3	1	1	0
08.30-	12	1	27	3	3	0	1	0	12	0	36	2	1	0	0	0	24	1	63	5	4	0	1	0
08.45-	15	1	23	3	1	1	1	0	12	0	29	3	2	0	0	0	27	1	52	6	3	1	1	0
09.00-	10	0	28	5	2	0	3	0	11	0	29	2	2	0	0	0	21	0	57	7	4	0	3	0
09.15-	11	0	12	4	0	0	2	0	9	0	21	1	0	1	0	0	20	0	33	5	0	1	2	0
09.30-	16	0	18	6	1	0	0	0	19	0	25	4	0	0	0	0	35	0	43	10	1	0	0	0
09.45-	9	1	28	5	2	2	1	0	12	0	25	4	1	0	0	0	21	1	53	9	3	2	1	0
10.00-	6	0	15	9	3	1	0	0	16	0	31	2	3	0	0	0	22	0	46	11	3	1	0	0
10.15-	6	0	27	6	1	0	2	0	9	0	28	1	1	0	0	0	15	0	55	7	2	0	2	0
10.30-	2	0	20	5	0	0	1	0	12	0	17	3	2	0	0	0	14	0	37	8	2	0	1	0
10.45-	3	0	21	5	1	0	1	0	15	1	28	1	1	0	0	0	18	1	49	6	2	0	1	0
11.00-	5	0	26	4	2	0	0	0	7	0	19	2	0	0	0	0	12	1	45	6	2	0	1	0
11.15-	6	1	17	2	1	1	1	0	7	1	19	1	0	0	0	0	13	2	36	3	1	1	1	0
11.30-	23	3	28	4	2	1	0	0	13	0	25	7	0	0	0	0	36	3	53	11	2	1	0	0
11.45-	9	0	34	4	1	0	2	0	8	1	24	7	1	0	0	0	17	1	58	11	2	0	2	0
12.00-	7	0	45	1	0	0	0	0	11	0	29	3	1	0	0	0	18	0	74	4	1	0	0	0
12.15-	4	0	38	3	0	0	2	0	14	1	26	3	1	0	0	0	18	1	64	6	1	0	2	0
12.30-	8	1	47	5	0	0	1	0	24	1	22	3	0	0	0	0	32	2	69	8	0	0	1	0
12.45-	8	3	24	3	0	0	1	0	27	2	31	2	0	0	0	0	35	5	55	5	0	0	1	0
13.00-	7	0	18	7	1	0	0	0	30	0	24	2	0	0	0	0	37	0	42	9	1	0	0	0
13.15-	12	1	26	4	1	0	2	0	28	0	32	4	1	0	0	0	40	1	58	8	2	0	2	0
13.30-	8	0	33	5	1	0	0	0	26	1	32	2	0	0	0	0	34	1	65	7	1	0	0	0
13.45-	17	2	31	5	1	1	2	0	28	0	34	2	0	0	0	0	45	2	65	7	1	1	2	0
14.00-	10	0	33	2	0	0	0	0	9	0	37	2	1	0	0	0	19	0	70	4	1	0	0	0
14.15-	5	0	30	2	0	0	1	0	27	0	35	1	2	0	0	0	32	0	65	3	2	0	1	0
14.30-	5	1	32	3	0	1	1	0	22	0	35	5	0	0	0	0	27	1	67	8	0	1	1	0
14.45-	9	0	34	5	1	0	0	0	30	0	38	3	0	0	0	0	39	0	72	8	1	0	0	0
15.00-	4	0	38	8	2	1	0	0	24	0	32	5	1	1	0	0	28	0	70	13	3	2	0	0
15.15-	14	2	46	6	1	0	1	0	22	0	31	1	1	0	0	0	36	2	77	7	2	0	1	0
15.30-	11	1	42	5	0	0	1	0	28	0	47	4	0	2	0	0	39	1	89	9	0	2	1	0
15.45-	19	1	35	5	0	1	1	0	12	1	36	0	0	0	0	0	31	2	71	5	0	1	1	0
16.00-	6	0	60	2	0	1	1	0	22	0	37	1	1	1	0	0	28	0	97	3	1	2	1	0
16.15-	11	0	57	7	2	0	1	0	21	0	38	2	0	0	0	0	32	0	95	9	2	0	1	0
16.30-	9	1	53	2	0	0	2	0	24	0	34	3	0	0	0	0	33	1	87	5	0	0	2	0
16.45-	17	1	42	3	0	0	0	0	17	1	31	2	0	0	0	0	34	2	73	5	0	0	0	0
17.00-	11	0	57	4	1	0	2	0	18	0	39	3	1	0	0	0	29	0	96	7	2	0	2	0
17.15-	12	0	49	2	1	0	0	0	32	0	47	1	0	0	0	0	44	0	96	3	1	0	0	0
17.30-	11	0	34	0	0	1	1	0	14	0	36	1	0	0	0	0	25	0	70	1	0	1	1	0
17.45-	13	1	34	1	2	0	0	0	22	2	30	0	0	0	0	0	35	3	64	1	2	0	0	0
18.00-	7	2	45	2	1	0	1	0	24	0	45	2	0	0	0	0	31	2	90	4	1	0	1	0
18.15-	5	1	38	3	0	0	1	0	12	0	33	0	0	0	0	0	17	1	71	3	0	0	1	0
18.30-	7	0	38	0	0	0	1	0	19	0	31	1	0	0	0	0	26	0	69	1	0	0	1	0
18.45-	8	1	31	0	0	0	0	0	8	0	31	1	0	0	0	0	16	1	62	1	0	0	0	0
19.00-	4	5	28	1	0	0	1	0	18	0	32	4	0	0	0	0	22	5	58	1	0	0	1	0
19.15-	5	4	18	0	0	0	0	0	9	0	29	0	0	0	0	0	14	4	47	0	0	0	0	0
19.30-	6	4	17	0	0	0	1	0	7	1	29	0	0	0	0	0	13	5	46	0	0	0	1	0
19.45-	4	1	15	0	0	0	0	0	11	0	19	1	0	0	0	0	15	1	34	1	0	0	0	0
20.00-	11	3	15	0	0	0	1	0	10	0	17	0	0	0	0	0	21	3	32	0	0	0	1	0
20.15-	6	5	12	0	0	0	0	0	7	1	8	0	0	0	0	0	13	6	20	0	0	0	0	0
20.30-	3	0	17	0	0	0	1	0	17	0	12	1	0	0	0	0	20	0	29	1	0	0	1	0
20.45-	4	4	10	0	0	0	0	0	11	0	11	0	0	0	0	0	15	4	21	0	0	0	0	0
21.00-	2	2	11	1	0	0	1	0	10	0	15	0	1	0	0	0	12	2	26	1	1	0	1	0
21.15-	0	3	17	1	0	0	0	0	2	0	15	0	0	0	0	0	2	3	32	1	0	0	0	0
21.30-	3	2	8	0	0	0	1	0	3	0	13	0	0	0	0	0	6	2	21	0	0	0	1	0
21.45-	0	0	5	0	0	0	0	0	6	0	12	0	0	0	0	0	6	0	17	0	0	0	0	0
22.00-	1	0	10	0	0	0	1	0	7	1	7	0	0	0	0	0	8	1	17	0	0	0	1	0
22.15-	0	0	3	0	0	0	0	0	10	0	9	0	0	0	0	0	10	0	12	0	0	0	0	0
22.30-	2	0	9	0	0	0	1	0	2	0	4	0	0	0	0	0	4	0	13	0	0	0	1	0
22.45-	0	0	2	0	0	0	0	0	4	0	6	0	0	0	0	0	4	0	8	0	0	0	0	0
23.00-	0	3	5	0	0	0	1	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	3	7	0	0	0	1	0
23.15-	0	1	0	0	0	0	0	0	4	1	3	0	0	0	0	0	4	2	3	0	0	0	0	0
23.30-	0	0	2	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	1	0	3	0	0	0	0	0
23.45-	0	2	0	0	0	0	0	0	1	0	2	0	0	0	0	0	1	2	2	0	0	0	0	0
Σ	556	84	1.901	204	36	14	60	0	1.114	22	1.898	122	35	8	0	0	1.670	106	3.799	326	71	22	60	0
Σ Kfz ; %-SV-Anteil			2.299		4,8 %						2.085		2,1 %						4.384		3,5 %			
Σ Pkw-E:			2.669								2.668								5.337					

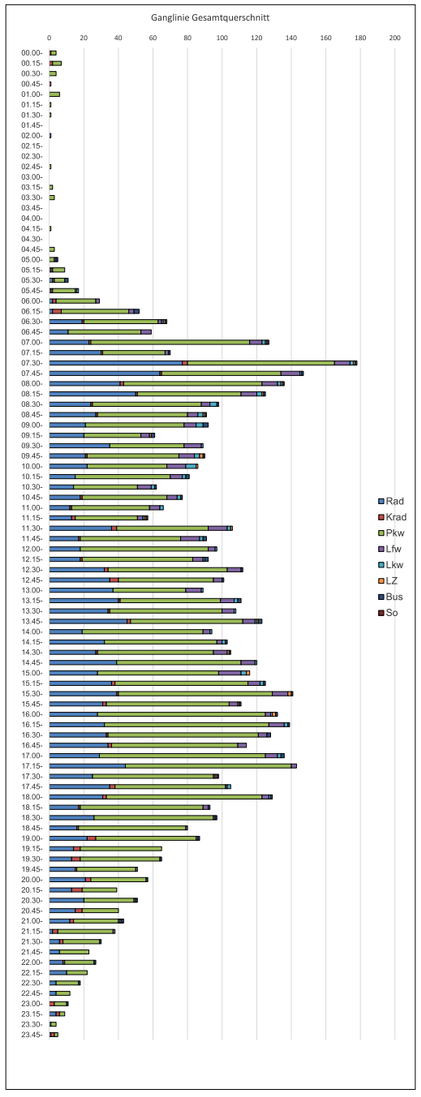
Vormittägliche Spitzenstunde:

07.30-	33	3	47	7	2	1	1	0	44	0	38	2	0	0	0	0	77	3	85	9	2	1	1	0
07.45-	24	1	24	6	0	0	1	0	40	0	45	5	1	0	0	0	64	1	69	11	1	0	1	0
08.00-	15	0	30	7	0	0	1	0	26	2	50	2	2	1	0	0	41	2	80	9	2	1	1	0
08.15-	12	1	23	6	0	1	1	0	38	0	37	3	3	0	0	0	50	1	60	9	3	1	1	0
Σ	84	5	124	26	2	2	4	0	148	2	170	12	6	1	0	0	232	7	294	38	8	3	4	0
Σ Kfz ; %-SV-Anteil			163		4,9 %						191		3,7 %						354		4,2 %			
Σ Pkw-E:			212								269								481					

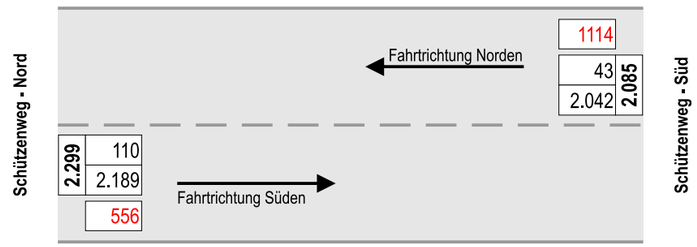
Nachmittägliche Spitzenstunde:

15.30-	11	1	42	5	0	0	1	0	28	0	47	4	0	2	0	0	39	1	89	9	0	2	1	0
15.45-	19	1	35	5	0	1	1	0	12	1	36	0	0	0	0	0	31	2	71	5	0	1	1	0
16.00-	6	0	60	2	0	1	1	0	22	0	37	1	1	1	0	0	28	0	97	3	1	2	1	0
16.15-	11	0	57	7	2	0	1	0	21	0	38	2	0	0	0	0	32	0	95	9	2	0	1	0
Σ	47	2	194	19	2	2	4	0	83	1	158	7	1	3	0	0	130	3	352	26	3	5	4	0
Σ Kfz ; %-SV-Anteil			223		3,6 %						170		2,4 %						393		3,1 %			
Σ Pkw-E:			254								215								469					
6 - 10 Uhr	180	15	396	66	11	5	18	0	287	5	474	36	15	4	0	0	467	20	870	102	26	9	18	0
Σ Kfz ; %-SV-Anteil			511		6,7 %						534		3,6 %						1.045		5,1 %			
Σ Pkw-E:			630								689								1319					
15 - 19 Uhr	165	11	699	50	9	4	13	0	319	4	578	27	4	4	0	0	484	15	1277	77	13	8	13	0
Σ Kfz ; %-SV-Anteil			786		3,3 %						617		1,3 %						1.403		2,4 %			
Σ Pkw-E:			890								783								1673					

6 - 22 Uhr	553	72	1.845	203	36	14	54	0	1.080	19	1.839	121	34	8	0	0	1.633	91	3.675	324	70	22	54	0
			2.224								2.012								4.236					
Σ Pkw-E:			2.587								2.577								5.164					
22 - 6 Uhr	3	12	56	1	0	0	6	0	34	3	68	1	1	0	0	0	37	15	124	2	1	0	6	0
			75								73								148					
Σ Pkw-E:			83								91								173					

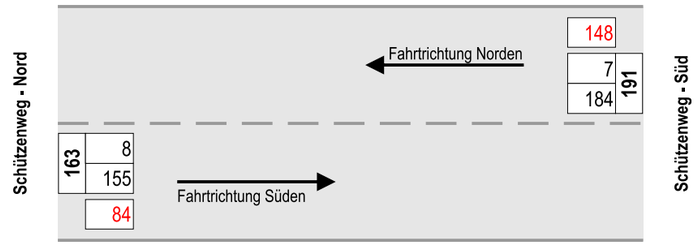


00.00 - 24.00 Uhr



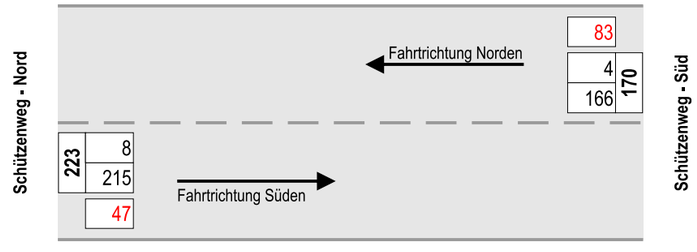
Gesamtquerschnitt: 4.384 | 153 | 4.231 | 1.670

Vormittägliche Spitzenstunde
07.30 - 08.30 Uhr



Gesamtquerschnitt: 354 | 15 | 339 | 232

Nachmittägliche Spitzenstunde
15.30 - 16.30 Uhr



Gesamtquerschnitt: 393 | 12 | 381 | 130

Anzahl Räder auf der Fahrbahn

Kfz: Anzahl Lkw, LZ, Bus, So / Anzahl Krad, Pkw, Lfw

Krad - Kraftrad, Motorrad
Pkw - Pkw, Wohnmobil
Lfw - Lieferwagen (Kleintransporter)
Lkw - Lkw (ohne Anhänger)
Lz - Lastzug (Lkw mit Anhänger)
Bus - Bus (Linienbus, Reisebus)
So - Sonstiges Fahrzeug

IST Ingenieurbüro für Straßen- und Tiefbau
Tjardes·Rolfs·Titsch PartG mbB
Beratende Ingenieure
Nordfrost-Ring 21 · Tel. 0 44 61 / 75 91-0
26419 Schortens · info@ist-planung.de

Stadt Oldenburg: Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan Nr. 855 A Industriestraße / Alte Fleiwa

Querschnittsmessung Q1
am Di., 11.03.2025, 00.00 - 24.00 Uhr

Projektnr.: 2820
Datum: 19.08.25
Anlage: 5.7

Legende:

- Knotenstromerhebung (Zählung IST)
- Knotenstromerhebung (Zählung Stadt Oldenburg)
- 4.250 Belastung in Kfz/24 h

Kartengrundlage: Geofachdaten der NLStBV © 2023

Ingenieurbüro für Straßen- und Tiefbau
Tjardes·Rolfs·Titsch PartG mbB
Beratende Ingenieure
Nordfrost-Ring 21 · Tel. 0 44 61 / 75 91-0
26419 Schortens · info@ist-planung.de

Stadt Oldenburg: Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan Nr. 855 A Industriestraße / Alte Fleiwa

Übersicht Querschnittsbelastungen

Bestand

- M. 1: 3.500 -

Projektnr.: 2820

Datum: 26.05.25

Anlage: 5.8.1

Ingenieurbüro für Straßen- und Tiefbau
Tjardes·Rolfs·Titsch PartG mbB
Beratende Ingenieure
Nordfrost-Ring 21 · Tel. 0 44 61 / 75 91-0
26419 Schortens · info@ist-planung.de

Stadt Oldenburg: Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan Nr. 855 A Industriestraße / Alte Fleiwa

Übersicht Querschnittsbelastungen
Bestand (Spitzenstunde Vormittag)
- M. 1: 3.500 -

Projektnr.: 2820
Datum: 25.08.25
Anlage: 5.8.2

Ingenieurbüro für Straßen- und Tiefbau
Tjardes·Rolfs·Titsch PartG mbB
Beratende Ingenieure
Nordfrost-Ring 21 · Tel. 0 44 61 / 75 91-0
26419 Schortens · info@ist-planung.de

Stadt Oldenburg: Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan Nr. 855 A Industriestraße / Alte Fleiwa

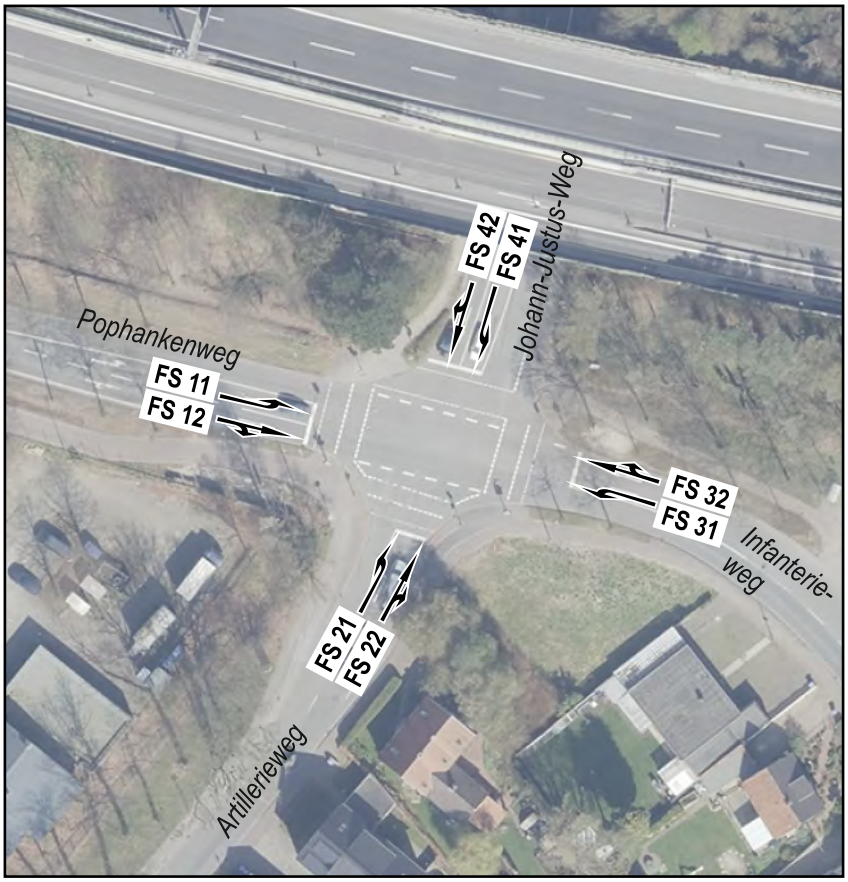
Übersicht Querschnittsbelastungen
Bestand (Spitzenstunde Nachmittag)
- M. 1: 3.500 -

Projektnr.: 2820
Datum: 25.08.25
Anlage: 5.8.3

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage			
Zusammenfassung der Berechnungsergebnisse			
Projekt:	VU zum Bebauungsplan Nr. 855 A Industriestraße / Alte Fleiwa	**Untersuchungsfall:**	Bestand
Stadt:	Stadt Oldenburg	**Zeitabschnitt Sph:**	07.30 - 08.30
Knotenpunkt:	Pophankenweg / Artillerieweg / Johann-Justus-Weg	**Umlaufzeit t_U:**	60 [s]

Kfz-Verkehrsströme

FS-Nr.	Bez. SG	Ströme	C [Kfz/h]	q [Kfz/h]	x [-]	t_W [s]	t_F [s]	L_S [m]	QSV [-]	T_W [h]
11	K1	1	884	102	0,115	9,9	26	15	A	0,28
12	K1	2+3	874	365	0,418	12,9	26	46	A	1,31
21	K2	4	533	28	0,053	14,5	18	7	A	0,11
22	K2	5+6	492	107	0,217	16,2	18	20	A	0,48
31	K3	7	758	25	0,033	9,3	26	6	A	0,06
32	K3	8+9	715	123	0,172	10,4	26	19	A	0,36
41	K4	10	595	14	0,024	14,2	18	5	A	0,06
42	K4	11+12	549	157	0,286	16,9	18	26	A	0,74
		Gesamt:	5.400	921	0,171	13,3	**Gesamt:**		**A**	3,39



Legende:

FS-Nr.	Fahrspur-Nummer
Bez. SG	Bezeichnung Signalgeber
Ströme	Fahrströme
C	Kapazität der Fahrspur
q	Verkehrsbelastung der Fahrspur
x	Auslastung der Fahrspur
t_W	Wartezeit in s
t_F	Freigabezeit des Stroms
L_S	Rückstaulänge in m
QSV	Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs
T_W	Wartezeit aller Kfz des Stroms

Kartengrundlage: Geofachdaten der NLStBV © 2023

IST Ingenieurbüro für Straßen- und Tiefbau
Tjardes·Rolfs·Titsch PartG mbB
Beratende Ingenieure
Nordfrost-Ring 21 · Tel. 0 44 61 / 75 91-0
26419 Schortens · info@ist-planung.de

Stadt Oldenburg: Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan Nr. 855 A Industriestraße / Alte Fleiwa

Leistungsfähigkeitsberechnung

Knoten 1 - Bestand Vormittag

Pophankenweg / Artillerieweg / Infanterieweg / Johann-Justus-Weg

Projektnr.: 2820

Datum: 21.08.25

Anlage: 6.1

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage			
Zusammenfassung der Berechnungsergebnisse			
Projekt:	VU zum Bebauungsplan Nr. 855 A Industriestraße / Alte Fleiwa	**Untersuchungsfall:**	Bestand
Stadt:	Stadt Oldenburg	**Zeitabschnitt Sph:**	07.30 - 08.30
Knotenpunkt:	Infanterieweg / Jägerstraße / Schützenweg	**Umlaufzeit t_U:**	70 [s]

Kfz-Verkehrsströme

FS-Nr.	Bez. SG	Ströme	C [Kfz/h]	q [Kfz/h]	x [-]	t_W [s]	t_F [s]	L_S [m]	QSV [-]	T_W [h]
11	K1	1+2+3	691	447	0,647	21,5	30	74	B	2,67
21	K2	4+5+6	459	202	0,440	26,1	16	40	B	1,46
31	K3	7	812	59	0,073	11,4	30	11	A	0,19
32	K3	8+9	855	153	0,179	12,3	30	24	A	0,52
41	K4	10+11+12	457	116	0,254	22,9	16	25	B	0,74
		Gesamt:	3.274	977	0,298	20,6	**Gesamt:**		**B**	5,58

Legende:

FS-Nr.	Fahrspur-Nummer
Bez. SG	Bezeichnung Signalgeber
Ströme	Fahrströme
C	Kapazität der Fahrspur
q	Verkehrsbelastung der Fahrspur
x	Auslastung der Fahrspur
t_W	Wartezeit in s
t_F	Freigabezeit des Stroms
L_S	Rückstaulänge in m
QSV	Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs
T_W	Wartezeit aller Kfz des Stroms

Kartengrundlage: Geofachdaten der NLStBV © 2023

IST Ingenieurbüro für Straßen- und Tiefbau
Tjardes·Rolfs·Titsch PartG mbB
Beratende Ingenieure
Nordfrost-Ring 21 · Tel. 0 44 61 / 75 91-0
26419 Schortens · info@ist-planung.de

Stadt Oldenburg: Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan Nr. 855 A Industriestraße / Alte Fleiwa

Leistungsfähigkeitsberechnung

Knoten 2 - Bestand Vormittag

Infanterieweg / Schützenweg / Jägerstraße

Projektnr.: 2820

Datum: 21.08.25

Anlage: 6.2

Ergebnis der Simulation für ein Zeitintervall

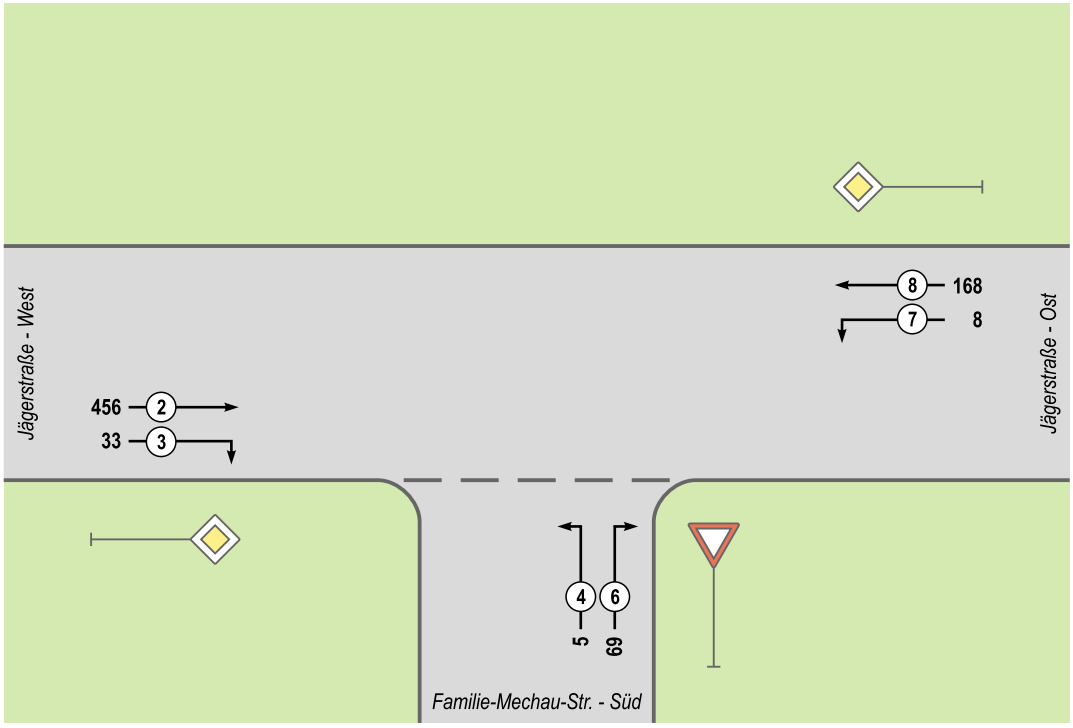
Projekt : Stadt Oldenburg
Knotenpunkt : K3: Jägerstraße / Familie-Mechau-Straße
Zeitraum : 07.30 - 08.30 Uhr
Datei : K3_Vormittag_Bestand.kso

Intervall von 07:30 bis 08:30

Strom-Nr.	q-gegeb. [Pkw-E/h]	q-sim. [Pkw-E/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	C-estim. [Pkw-E/h]	w [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
2	456	462								A
3	33	30								A
4	5	5	6,5	3,2	642	417	9,0	1	1	A
6	69	70	5,9	3,0	468	644	6,7	1	2	A
8	168	170								A
7	8	10	5,5	2,8	485	700	5,6	1	1	A

Gesamt: 739 747 0,15 Std./Std.
mittlere Wartezeit über alle Ströme: 6,7 s

QSV-gesamt: A



Ingenieurbüro für Straßen- und Tiefbau
Tjardes·Rolfs·Titsch PartG mbB
Beratende Ingenieure
Nordfrost-Ring 21 · Tel. 0 44 61 / 75 91-0
26419 Schortens · info@ist-planung.de

Stadt Oldenburg: Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan Nr. 855 A Industriestraße / Alte Fleiwa

Leistungsfähigkeitsberechnung

Knoten 3 - Bestand Vormittag

Jägerstraße / Familie-Mechau-Straße

Projektnr.: 2820
Datum: 19.08.25
Anlage: 6.3

Ergebnis der Simulation für ein Zeitintervall

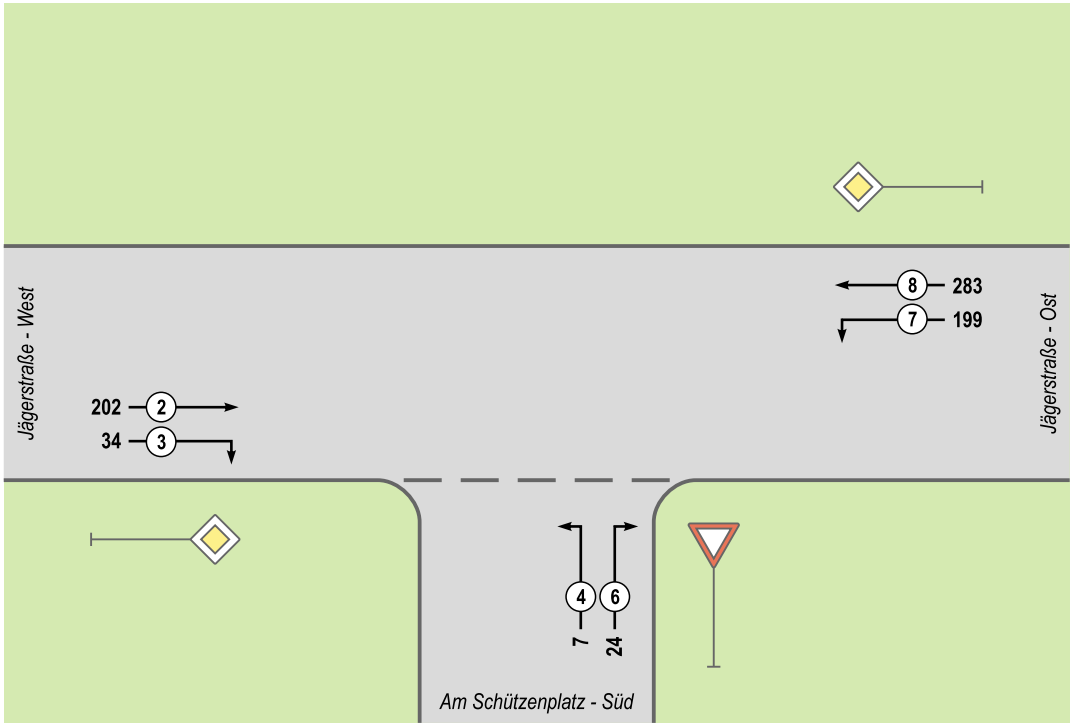
Projekt : Stadt Oldenburg
Knotenpunkt : K4: Jägerstraße / Am Schützenplatz
Zeitraum : 07.30 - 08.30 Uhr
Datei : K4_Vormittag_Bestand.kso

Intervall von 07:30 bis 08:30

Strom-Nr.	q-gegeb. [Pkw-E/h]	q-sim. [Pkw-E/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	C-estim. [Pkw-E/h]	w [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
2	202	202								A
3	34	34								A
4	7	8	6,5	3,2	696	291	12,6	1	1	B
6	24	24	5,9	3,0	214	915	4,3	1	1	A
8	283	274				1800	0,8	1	1	A
7	199	199	5,5	2,8	231	977	4,7	1	2	A

Gesamt: 749 742 0,37 Std./Std.
mittlere Wartezeit über alle Ströme: 2,6 s

QSV-gesamt: B



Ingenieurbüro für Straßen- und Tiefbau
Tjardes·Rolfs·Titsch PartG mbB
Beratende Ingenieure
Nordfrost-Ring 21 · Tel. 0 44 61 / 75 91-0
26419 Schortens · info@ist-planung.de

Stadt Oldenburg: Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan Nr. 855 A Industriestraße / Alte Fleiwa

Leistungsfähigkeitsberechnung

Knoten 4 - Bestand Vormittag

Jägerstraße / Am Schützenplatz

Projektnr.: 2820
Datum: 19.08.25
Anlage: 6.4

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage			
Zusammenfassung der Berechnungsergebnisse			
Projekt:	VU zum Bebauungsplan Nr. 855 A Industriestraße / Alte Fleiwa	**Untersuchungsfall:**	Bestand
Stadt:	Stadt Oldenburg	**Zeitabschnitt Sph:**	07.15 - 08.15
Knotenpunkt:	Ziegelhofstraße / Friedhofsweg / Jägerstraße / Elsässer Straße	**Umlaufzeit t_U:**	70 [s]

Kfz-Verkehrsströme

FS-Nr.	Bez. SG	Ströme	C [Kfz/h]	q [Kfz/h]	x [-]	t_W [s]	t_F [s]	L_S [m]	QSV [-]	T_W [h]
11	K1	1	590	102	0,173	18,8	20	20	A	0,53
12	K1	2+3	578	246	0,426	22,4	20	44	B	1,53
21	K2	4	886	33	0,037	11,1	30	8	A	0,10
22	K2	5+6	826	103	0,125	11,8	30	18	A	0,34
31	K3	7+8+9	555	174	0,314	20,6	20	32	B	1,00
41	K4	10	886	29	0,033	11,1	30	7	A	0,09
42	K4	11+12	862	530	0,615	19,2	30	80	A	2,83
		Gesamt:	5.183	1.217	0,235	19,0	**Gesamt:**		**B**	6,41

Legende:

FS-Nr.	Fahrspur-Nummer
Bez. SG	Bezeichnung Signalgeber
Ströme	Fahrströme
C	Kapazität der Fahrspur
q	Verkehrsbelastung der Fahrspur
x	Auslastung der Fahrspur
t_W	Wartezeit in s
t_F	Freigabezeit des Stroms
L_S	Rückstaulänge in m
QSV	Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs
T_W	Wartezeit aller Kfz des Stroms

Kartengrundlage: Geofachdaten der NLStBV © 2023

IST Ingenieurbüro für Straßen- und Tiefbau
Tjardes·Rolfs·Titsch PartG mbB
Beratende Ingenieure
Nordfrost-Ring 21 · Tel. 0 44 61 / 75 91-0
26419 Schortens · info@ist-planung.de

Stadt Oldenburg: Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan Nr. 855 A Industriestraße / Alte Fleiwa

Leistungsfähigkeitsberechnung

Knoten 5 - Bestand Vormittag

Jägerstraße / Ziegelhofstraße / Elsässer Straße / Friedhofsweg

Projektnr.: 2820

Datum: 22.08.25

Anlage: 6.5

Ergebnis der Simulation für ein Zeitintervall

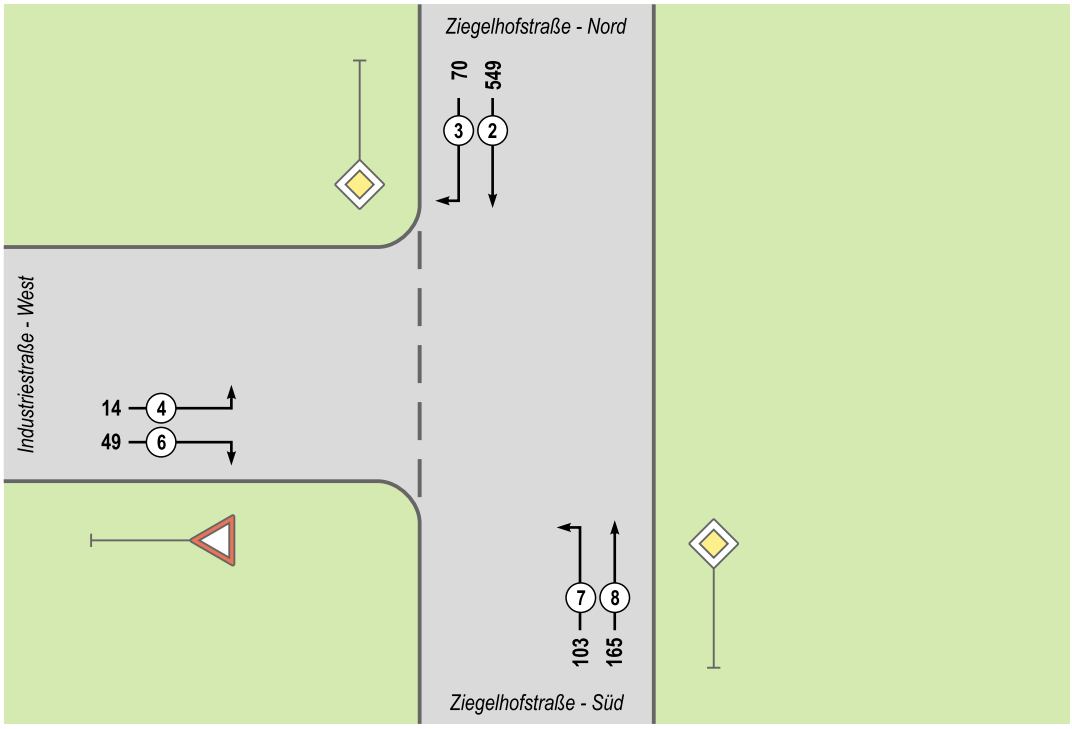
Projekt : Stadt Oldenburg
Knotenpunkt : K6: Ziegelhofstraße / Industriestraße
Zeitraum : 07.15 - 08.15 Uhr
Datei : K6_Vormittag_Bestand.kso

Intervall von 07:15 bis 08:15

Strom-Nr.	q-gegeb. [Pkw-E/h]	q-sim. [Pkw-E/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	C-estim. [Pkw-E/h]	w [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
2	549	546								A
3	70	73								A
4	14	13	6,5	3,2	845	232	15,6	1	1	B
6	49	45	5,9	3,0	582	542	8,7	1	1	A
8	165	160				1800	1,5	1	2	A
7	103	111	5,5	2,8	617	578	7,9	1	2	A

Gesamt: 950 948 0,47 Std./Std.
mittlere Wartezeit über alle Ströme: 5,2 s

QSV-gesamt: B



Ingenieurbüro für Straßen- und Tiefbau
Tjardes·Rolfs·Titsch PartG mbB
Beratende Ingenieure
Nordfrost-Ring 21 · Tel. 0 44 61 / 75 91-0
26419 Schortens · info@ist-planung.de

Stadt Oldenburg: Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan Nr. 855 A Industriestraße / Alte Fleiwa

Leistungsfähigkeitsberechnung

Knoten 6 - Bestand Vormittag

Industriestraße / Ziegelhofstraße

Projektnr.: 2820
Datum: 21.08.25
Anlage: 6.6

Ingenieurbüro für
Straßen- und Tiefbau
Tjardes·Rolfs·Titsch PartG mbB
Beratende Ingenieure
Nordfrost-Ring 21 · Tel. 0 44 61 / 75 91-0
26419 Schortens · info@ist-planung.de

Stadt Oldenburg: Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan Nr. 855 A Industriestraße / Alte Fleiwa

Rückstaulängen

Knoten 1 - Bestand Vormittag

- M. 1: 1.000 -

Projektnr.: 2820

Datum: 21.08.25

Anlage: 7.1

Ingenieurbüro für
Straßen- und Tiefbau
Tjardes·Rolfs·Titsch PartG mbB
Beratende Ingenieure
Nordfrost-Ring 21 · Tel. 0 44 61 / 75 91-0
26419 Schortens · info@ist-planung.de

Stadt Oldenburg: Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan Nr. 855 A Industriestraße / Alte Fleiwa

Rückstaulängen

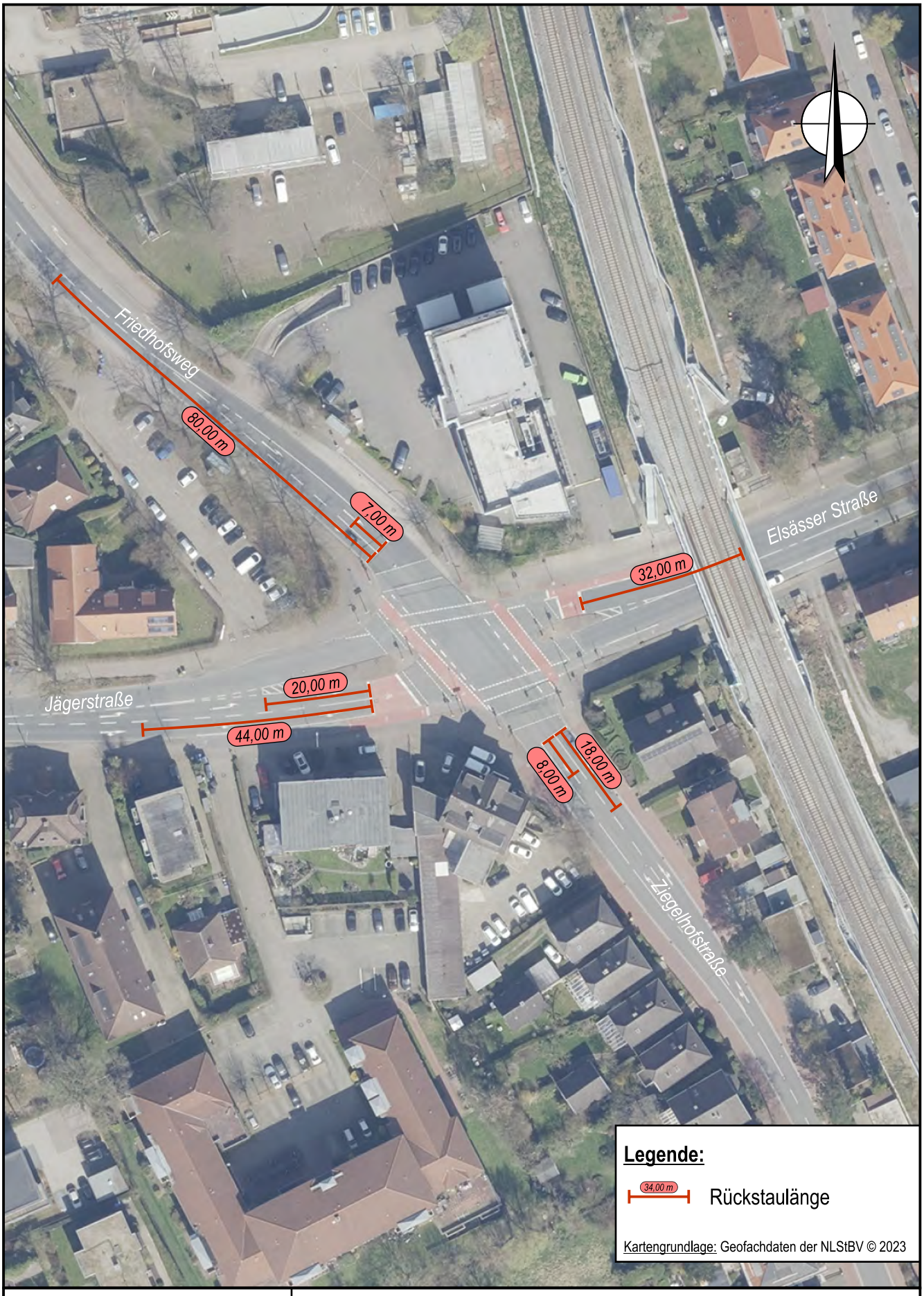
Knoten 2 - Bestand Vormittag

- M. 1: 1.000 -

Projektnr.: 2820

Datum: 21.08.25

Anlage: 7.2



Ingenieurbüro für
Straßen- und Tiefbau
Tjardes·Rolfs·Titsch PartG mbB
Beratende Ingenieure
Nordfrost-Ring 21 · Tel. 0 44 61 / 75 91-0
26419 Schortens · info@ist-planung.de

Stadt Oldenburg: Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan Nr. 855 A Industriestraße / Alte Fleiwa

Rückstaulängen

Knoten 5 - Bestand Vormittag

- M. 1: 1.000 -

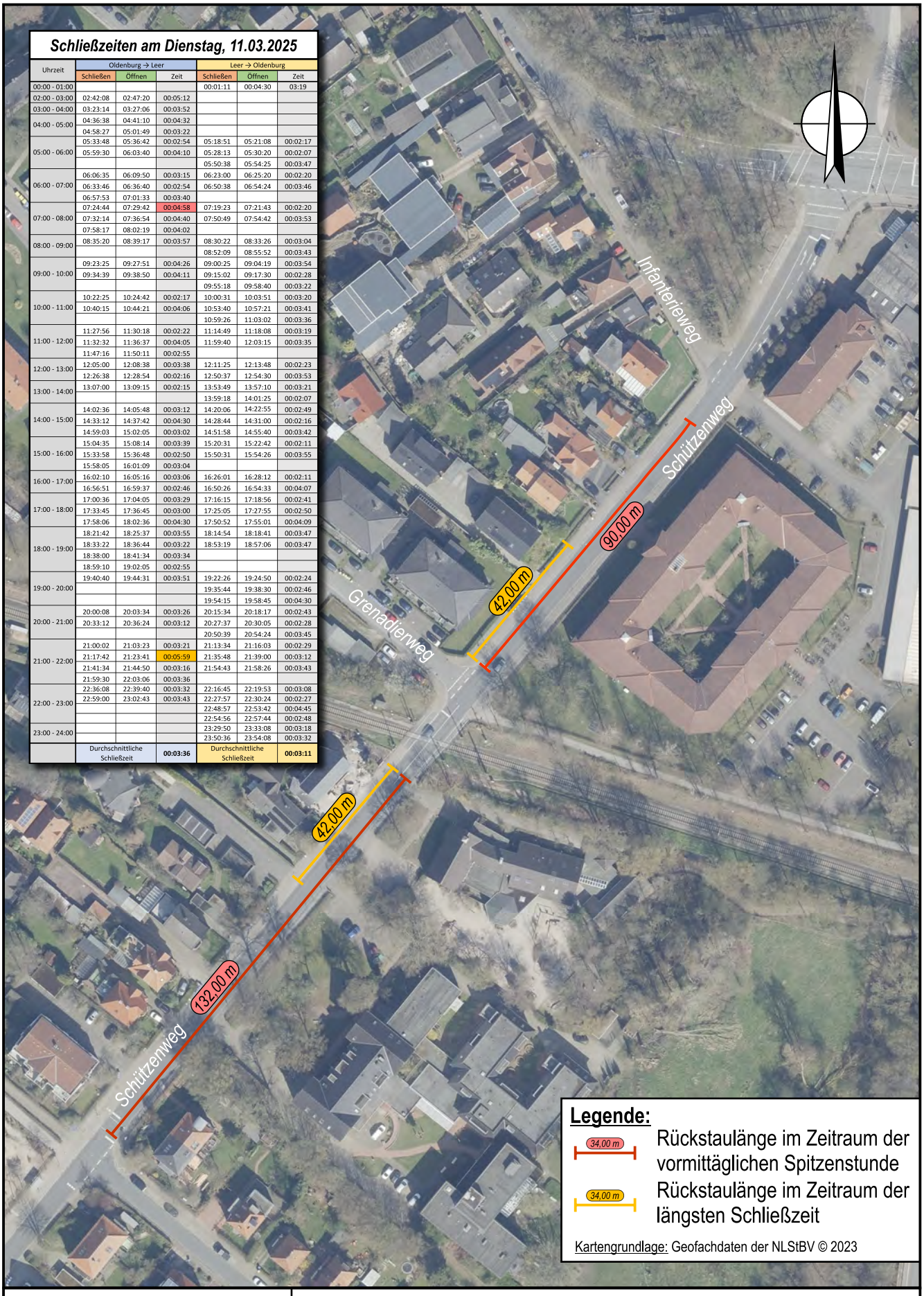
Projektnr.: 2820

Datum: 22.08.25

Anlage: 7.3

Schließzeiten am Dienstag, 11.03.2025

Uhrzeit	Oldenburg → Leer			Leer → Oldenburg		
	Schließen	Öffnen	Zeit	Schließen	Öffnen	Zeit
00:00 - 01:00				00:01:11	00:04:30	03:19
02:00 - 03:00	02:42:08	02:47:20	00:05:12			
03:00 - 04:00	03:23:14	03:27:06	00:03:52			
04:00 - 05:00	04:36:38	04:41:10	00:04:32			
	04:58:27	05:01:49	00:03:22			
05:00 - 06:00	05:33:48	05:36:42	00:02:54	05:18:51	05:21:08	00:02:17
	05:59:30	06:03:40	00:04:10	05:28:13	05:30:20	00:02:07
				05:50:38	05:54:25	00:03:47
06:00 - 07:00	06:06:35	06:09:50	00:03:15	06:23:00	06:25:20	00:02:20
	06:33:46	06:36:40	00:02:54	06:50:38	06:54:24	00:03:46
	06:57:53	07:01:33	00:03:40			
07:00 - 08:00	07:24:44	07:29:42	00:04:58	07:19:23	07:21:43	00:02:20
	07:32:14	07:36:54	00:04:40	07:50:49	07:54:42	00:03:53
	07:58:17	08:02:19	00:04:02			
08:00 - 09:00	08:35:20	08:39:17	00:03:57	08:30:22	08:33:26	00:03:04
				08:52:09	08:55:52	00:03:43
09:00 - 10:00	09:23:25	09:27:51	00:04:26	09:00:25	09:04:19	00:03:54
	09:34:39	09:38:50	00:04:11	09:15:02	09:17:30	00:02:28
				09:55:18	09:58:40	00:03:22
10:00 - 11:00	10:22:25	10:24:42	00:02:17	10:00:31	10:03:51	00:03:20
	10:40:15	10:44:21	00:04:06	10:53:40	10:57:21	00:03:41
				10:59:26	11:03:02	00:03:36
11:00 - 12:00	11:27:56	11:30:18	00:02:22	11:14:49	11:18:08	00:03:19
	11:32:32	11:36:37	00:04:05	11:59:40	12:03:15	00:03:35
	11:47:16	11:50:11	00:02:55			
12:00 - 13:00	12:05:00	12:08:38	00:03:38	12:11:25	12:13:48	00:02:23
	12:26:38	12:28:54	00:02:16	12:50:37	12:54:30	00:03:53
13:00 - 14:00	13:07:00	13:09:15	00:02:15	13:53:49	13:57:10	00:03:21
				13:59:18	14:01:25	00:02:07
14:00 - 15:00	14:02:36	14:05:48	00:03:12	14:20:06	14:22:55	00:02:49
	14:33:12	14:37:42	00:04:30	14:28:44	14:31:00	00:02:16
	14:59:03	15:02:05	00:03:02	14:51:58	14:55:40	00:03:42
15:00 - 16:00	15:04:35	15:08:14	00:03:39	15:20:31	15:22:42	00:02:11
	15:33:58	15:36:48	00:02:50	15:50:31	15:54:26	00:03:55
	15:58:05	16:01:09	00:03:04			
16:00 - 17:00	16:02:10	16:05:16	00:03:06	16:26:01	16:28:12	00:02:11
	16:56:51	16:59:37	00:02:46	16:50:26	16:54:33	00:04:07
17:00 - 18:00	17:00:36	17:04:05	00:03:29	17:16:15	17:18:56	00:02:41
	17:33:45	17:36:45	00:03:00	17:25:05	17:27:55	00:02:50
	17:58:06	18:02:36	00:04:30	17:50:52	17:55:01	00:04:09
18:00 - 19:00	18:21:42	18:25:37	00:03:55	18:14:54	18:18:41	00:03:47
	18:33:22	18:36:44	00:03:22	18:53:19	18:57:06	00:03:47
	18:38:00	18:41:34	00:03:34			
	18:59:10	19:02:05	00:02:55			
19:00 - 20:00	19:40:40	19:44:31	00:03:51	19:22:26	19:24:50	00:02:24
				19:35:44	19:38:30	00:02:46
				19:54:15	19:58:45	00:04:30
20:00 - 21:00	20:00:08	20:03:34	00:03:26	20:15:34	20:18:17	00:02:43
	20:33:12	20:36:24	00:03:12	20:27:37	20:30:05	00:02:28
				20:50:39	20:54:24	00:03:45
21:00 - 22:00	21:00:02	21:03:23	00:03:21	21:13:34	21:16:03	00:02:29
	21:17:42	21:23:41	00:05:59	21:35:48	21:39:00	00:03:12
	21:41:34	21:44:50	00:03:16	21:54:43	21:58:26	00:03:43
	21:59:30	22:03:06	00:03:36			
22:00 - 23:00	22:36:08	22:39:40	00:03:32	22:16:45	22:19:53	00:03:08
	22:59:00	23:02:43	00:03:43	22:27:57	22:30:24	00:02:27
				22:48:57	22:53:42	00:04:45
				22:54:56	22:57:44	00:02:48
23:00 - 24:00				23:29:50	23:33:08	00:03:18
				23:50:36	23:54:08	00:03:32
	Durchschnittliche Schließzeit		00:03:36	Durchschnittliche Schließzeit		00:03:11



Legende:

34,00 m — Rückstaulänge im Zeitraum der vormittäglichen Spitzenstunde

34,00 m — Rückstaulänge im Zeitraum der längsten Schließzeit

Kartengrundlage: Geofachdaten der NLStBV © 2023

IST Ingenieurbüro für Straßen- und Tiefbau
Tjardes·Rolfs·Titsch PartG mbB
Beratende Ingenieure
Nordfrost-Ring 21 · Tel. 0 44 61 / 75 91-0
26419 Schortens · info@ist-planung.de

Stadt Oldenburg: Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan Nr. 855 A Industriestraße / Alte Fleiwa

Rückstaulängen

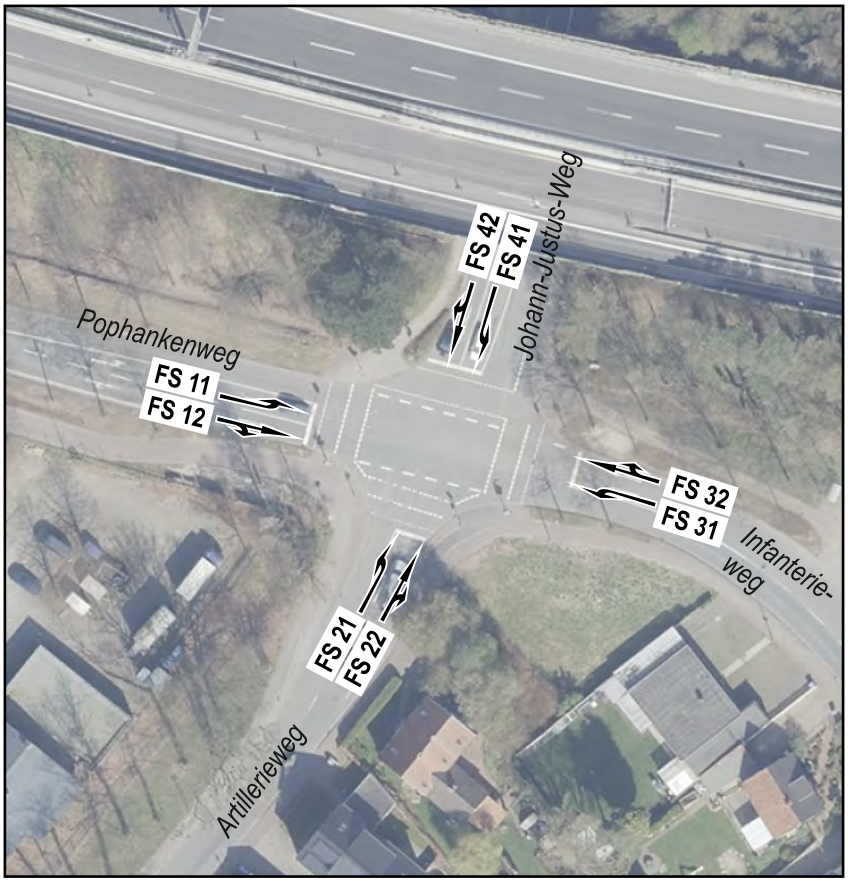
Schützenweg (geschlossene Bahnschranke)
Bestand Vormittag
- M. 1: 1.500 -

Projektnr.: 2820
Datum: 29.08.25
Anlage: 7.4

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage			
Zusammenfassung der Berechnungsergebnisse			
Projekt:	VU zum Bebauungsplan Nr. 855 A Industriestraße / Alte Fleiwa	**Untersuchungsfall:**	Bestand
Stadt:	Stadt Oldenburg	**Zeitabschnitt Sph:**	16.15 - 17.15
Knotenpunkt:	Pophankenweg / Artillerieweg / Johann-Justus-Weg	**Umlaufzeit t_U:**	60 [s]

Kfz-Verkehrsströme

FS-Nr.	Bez. SG	Ströme	C [Kfz/h]	q [Kfz/h]	x [-]	t_W [s]	t_F [s]	L_S [m]	QSV [-]	T_W [h]
11	K1	1	900	216	0,240	10,9	26	28	A	0,65
12	K1	2+3	874	287	0,328	11,8	26	36	A	0,94
21	K2	4	512	22	0,043	14,4	18	6	A	0,09
22	K2	5+6	493	118	0,239	16,5	18	21	A	0,54
31	K3	7	758	42	0,055	9,5	26	8	A	0,11
32	K3	8+9	728	273	0,375	12,6	26	36	A	0,96
41	K4	10	633	22	0,035	14,3	18	6	A	0,09
42	K4	11+12	558	214	0,384	18,3	18	34	A	1,09
		Gesamt:	5.456	1.194	0,219	13,5	**Gesamt:**		**A**	4,47



Legende:

FS-Nr.	Fahrspur-Nummer
Bez. SG	Bezeichnung Signalgeber
Ströme	Fahrströme
C	Kapazität der Fahrspur
q	Verkehrsbelastung der Fahrspur
x	Auslastung der Fahrspur
t_W	Wartezeit in s
t_F	Freigabezeit des Stroms
L_S	Rückstaulänge in m
QSV	Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs
T_W	Wartezeit aller Kfz des Stroms

Kartengrundlage: Geofachdaten der NLStBV © 2023

IST Ingenieurbüro für Straßen- und Tiefbau
Tjardes·Rolfs·Titsch PartG mbB
Beratende Ingenieure
Nordfrost-Ring 21 · Tel. 0 44 61 / 75 91-0
26419 Schortens · info@ist-planung.de

Stadt Oldenburg: Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan Nr. 855 A Industriestraße / Alte Fleiwa

Leistungsfähigkeitsberechnung

Knoten 1 - Bestand Nachmittag

Pophankenweg / Artillerieweg / Infanterieweg / Johann-Justus-Weg

Projektnr.: 2820

Datum: 21.08.25

Anlage: 8.1

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage			
Zusammenfassung der Berechnungsergebnisse			
Projekt:	VU zum Bebauungsplan Nr. 855 A Industriestraße / Alte Fleiwa	**Untersuchungsfall:**	Bestand
Stadt:	Stadt Oldenburg	**Zeitabschnitt Sph:**	15.45 - 16.45
Knotenpunkt:	Infanterieweg / Jägerstraße / Schützenweg	**Umlaufzeit t_U:**	70 [s]

Kfz-Verkehrsströme

FS-Nr.	Bez. SG	Ströme	C [Kfz/h]	q [Kfz/h]	x [-]	t_W [s]	t_F [s]	L_S [m]	QSV [-]	T_W [h]
11	K1	1+2+3	782	341	0,436	15,6	30	50	A	1,48
21	K2	4+5+6	478	160	0,335	24	16	32	B	1,07
31	K3	7	807	132	0,164	12,2	30	21	A	0,45
32	K3	8+9	883	294	0,333	13,9	30	41	A	1,14
41	K4	10+11+12	456	107	0,235	22,6	16	24	B	0,67
		Gesamt:	3.406	1.034	0,304	16,7	**Gesamt:**		B	4,80

Legende:

FS-Nr.	Fahrspur-Nummer
Bez. SG	Bezeichnung Signalgeber
Ströme	Fahrströme
C	Kapazität der Fahrspur
q	Verkehrsbelastung der Fahrspur
x	Auslastung der Fahrspur
t_W	Wartezeit in s
t_F	Freigabezeit des Stroms
L_S	Rückstaulänge in m
QSV	Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs
T_W	Wartezeit aller Kfz des Stroms

Kartengrundlage: Geofachdaten der NLStBV © 2023

IST Ingenieurbüro für Straßen- und Tiefbau
Tjardes·Rolfs·Titsch PartG mbB
Beratende Ingenieure
Nordfrost-Ring 21 · Tel. 0 44 61 / 75 91-0
26419 Schortens · info@ist-planung.de

Stadt Oldenburg: Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan Nr. 855 A Industriestraße / Alte Fleiwa

Leistungsfähigkeitsberechnung

Knoten 2 - Bestand Nachmittag

Infanterieweg / Schützenweg / Jägerstraße

Projektnr.: 2820

Datum: 21.08.25

Anlage: 8.2

Ergebnis der Simulation für ein Zeitintervall

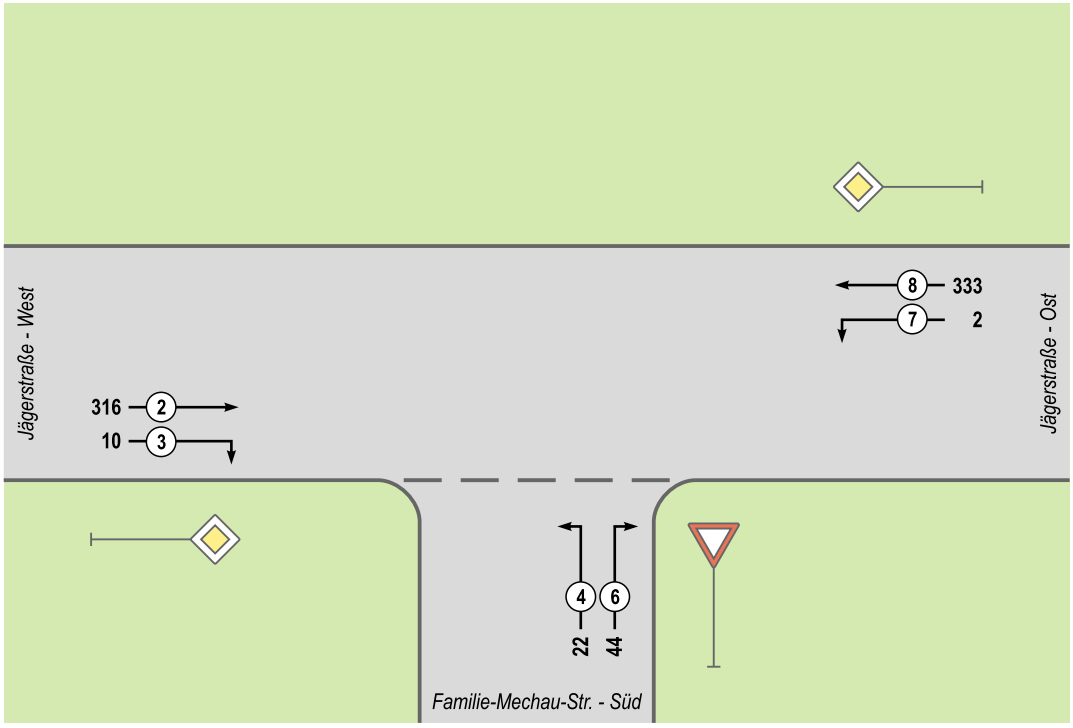
Projekt : Stadt Oldenburg
Knotenpunkt : K3: Jägerstraße / Familie-Mechau Straße
Zeitraum : 15.00 - 16.00 Uhr
Datei : K3_Nachmittag_Bestand.kso

Intervall von 15:00 bis 16:00

Strom-Nr.	q-gegeb. [Pkw-E/h]	q-sim. [Pkw-E/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	C-estim. [Pkw-E/h]	w [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
2	316	320								A
3	10	10								A
4	22	22	6,5	3,2	650	415	8,9	1	1	A
6	44	45	5,9	3,0	319	795	5,4	1	1	A
8	333	335								A
7	2	2	5,5	2,8	324	869	2,6	1	1	A

Gesamt: 727 733 0,12 Std./Std.
mittlere Wartezeit über alle Ströme: 6,5 s

QSV-gesamt: A



Ingenieurbüro für Straßen- und Tiefbau
Tjardes·Rolfs·Titsch PartG mbB
Beratende Ingenieure
Nordfrost-Ring 21 · Tel. 0 44 61 / 75 91-0
26419 Schortens · info@ist-planung.de

Stadt Oldenburg: Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan Nr. 855 A Industriestraße / Alte Fleiwa

Leistungsfähigkeitsberechnung

Knoten 3 - Bestand Nachmittag

Jägerstraße / Familie-Mechau-Straße

Projektnr.: 2820
Datum: 19.08.25
Anlage: 8.3

Ergebnis der Simulation für ein Zeitintervall

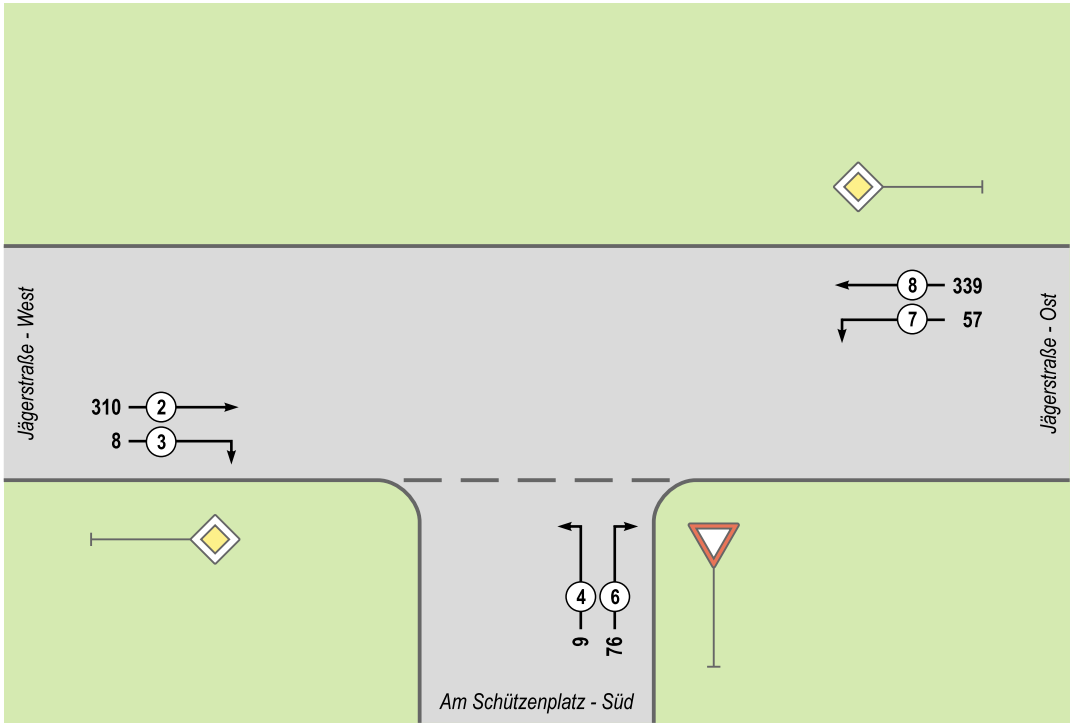
Projekt : Stadt Oldenburg
Knotenpunkt : K4: Jägerstraße / Am Schützenplatz
Zeitraum : 16.00 - 17.00 Uhr
Datei : K4_Nachmittag_Bestand.kso

Intervall von 16:00 bis 17:00

Strom-Nr.	q-gegeb. [Pkw-E/h]	q-sim. [Pkw-E/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	C-estim. [Pkw-E/h]	w [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
2	310	303								A
3	8	7								A
4	9	9	6,5	3,2	705	347	11,1	1	1	B
6	76	76	5,9	3,0	311	804	5,4	1	1	A
8	339	336								A
7	57	58	5,5	2,8	315	879	4,4	1	1	A

Gesamt: 799 789 0,21 Std./Std.
mittlere Wartezeit über alle Ströme: 5,4 s

QSV-gesamt: B



Ingenieurbüro für Straßen- und Tiefbau
Tjardes·Rolfs·Titsch PartG mbB
Beratende Ingenieure
Nordfrost-Ring 21 · Tel. 0 44 61 / 75 91-0
26419 Schortens · info@ist-planung.de

Stadt Oldenburg: Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan Nr. 855 A Industriestraße / Alte Fleiwa

Leistungsfähigkeitsberechnung

Knoten 4 - Bestand Nachmittag

Jägerstraße / Am Schützenplatz

Projektnr.: 2820
Datum: 19.08.25
Anlage: 8.4

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage			
Zusammenfassung der Berechnungsergebnisse			
Projekt:	VU zum Bebauungsplan Nr. 855 A Industriestraße / Alte Fleiwa	**Untersuchungsfall:**	Bestand
Stadt:	Stadt Oldenburg	**Zeitabschnitt Sph:**	16.45 - 17.45
Knotenpunkt:	Ziegelhofstraße / Friedhofsweg / Jägerstraße / Elsässer Straße	**Umlaufzeit t_U:**	70 [s]

Kfz-Verkehrsströme

FS-Nr.	Bez. SG	Ströme	C [Kfz/h]	q [Kfz/h]	x [-]	t_W [s]	t_F [s]	L_S [m]	QSV [-]	T_W [h]
11	K1	1	714	169	0,237	16,7	24	28	A	0,78
12	K1	2+3	714	223	0,312	17,6	24	36	A	1,09
21	K2	4	771	75	0,097	14	26	15	A	0,29
22	K2	5+6	754	224	0,297	16,1	26	36	A	1,00
31	K3	7+8+9	692	150	0,217	16,5	24	26	A	0,69
41	K4	10	771	10	0,013	13,3	26	4	A	0,04
42	K4	11+12	757	304	0,402	17,5	26	47	A	1,48
		Gesamt:	5.173	1.155	0,223	16,7	**Gesamt:**		A	5,37

Legende:

FS-Nr.	Fahrspur-Nummer
Bez. SG	Bezeichnung Signalgeber
Ströme	Fahrströme
C	Kapazität der Fahrspur
q	Verkehrsbelastung der Fahrspur
x	Auslastung der Fahrspur
t_W	Wartezeit in s
t_F	Freigabezeit des Stroms
L_S	Rückstaulänge in m
QSV	Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs
T_W	Wartezeit aller Kfz des Stroms

Kartengrundlage: Geofachdaten der NLStBV © 2023

IST Ingenieurbüro für Straßen- und Tiefbau
Tjardes·Rolfs·Titsch PartG mbB
Beratende Ingenieure
Nordfrost-Ring 21 · Tel. 0 44 61 / 75 91-0
26419 Schortens · info@ist-planung.de

Stadt Oldenburg: Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan Nr. 855 A Industriestraße / Alte Fleiwa

Leistungsfähigkeitsberechnung

Knoten 5 - Bestand Nachmittag

Jägerstraße / Ziegelhofstraße / Elsässer Straße / Friedhofsweg

Projektnr.: 2820

Datum: 22.08.25

Anlage: 8.5

Ergebnis der Simulation für ein Zeitintervall

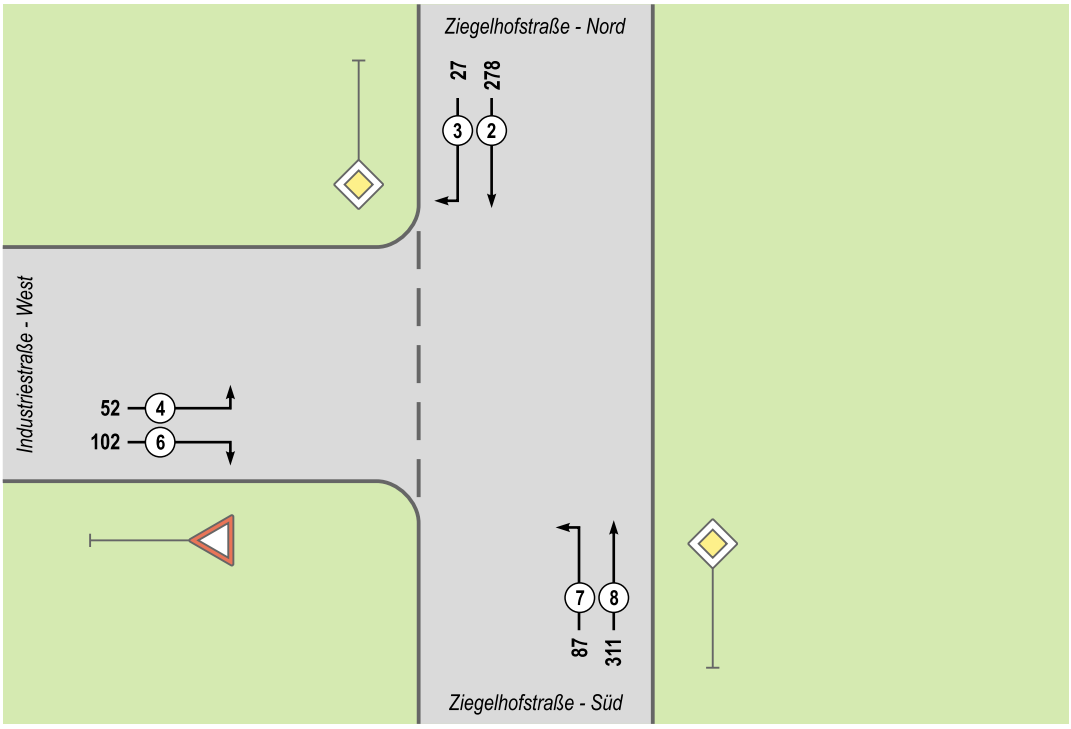
Projekt : Stadt Oldenburg
Knotenpunkt : K6: Ziegelhofstraße / Industriestraße
Zeitraum : 16.30 - 17.30 Uhr
Datei : K6_Nachmittag_Bestand.kso

Intervall von 16:30 bis 17:30

Strom-Nr.	q-gegeb. [Pkw-E/h]	q-sim. [Pkw-E/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	C-estim. [Pkw-E/h]	w [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
2	278	271								A
3	27	25								A
4	52	53	6,5	3,2	684	346	11,7	1	2	B
6	102	103	5,9	3,0	288	829	6,1	1	2	A
8	311	307				1800	0,4	1	1	A
7	87	91	5,5	2,8	302	894	4,6	1	1	A

Gesamt: 857 850 0,48 Std./Std.
mittlere Wartezeit über alle Ströme: 3,2 s

QSV-gesamt: B



Ingenieurbüro für Straßen- und Tiefbau
Tjardes·Rolfs·Titsch PartG mbB
Beratende Ingenieure
Nordfrost-Ring 21 · Tel. 0 44 61 / 75 91-0
26419 Schortens · info@ist-planung.de

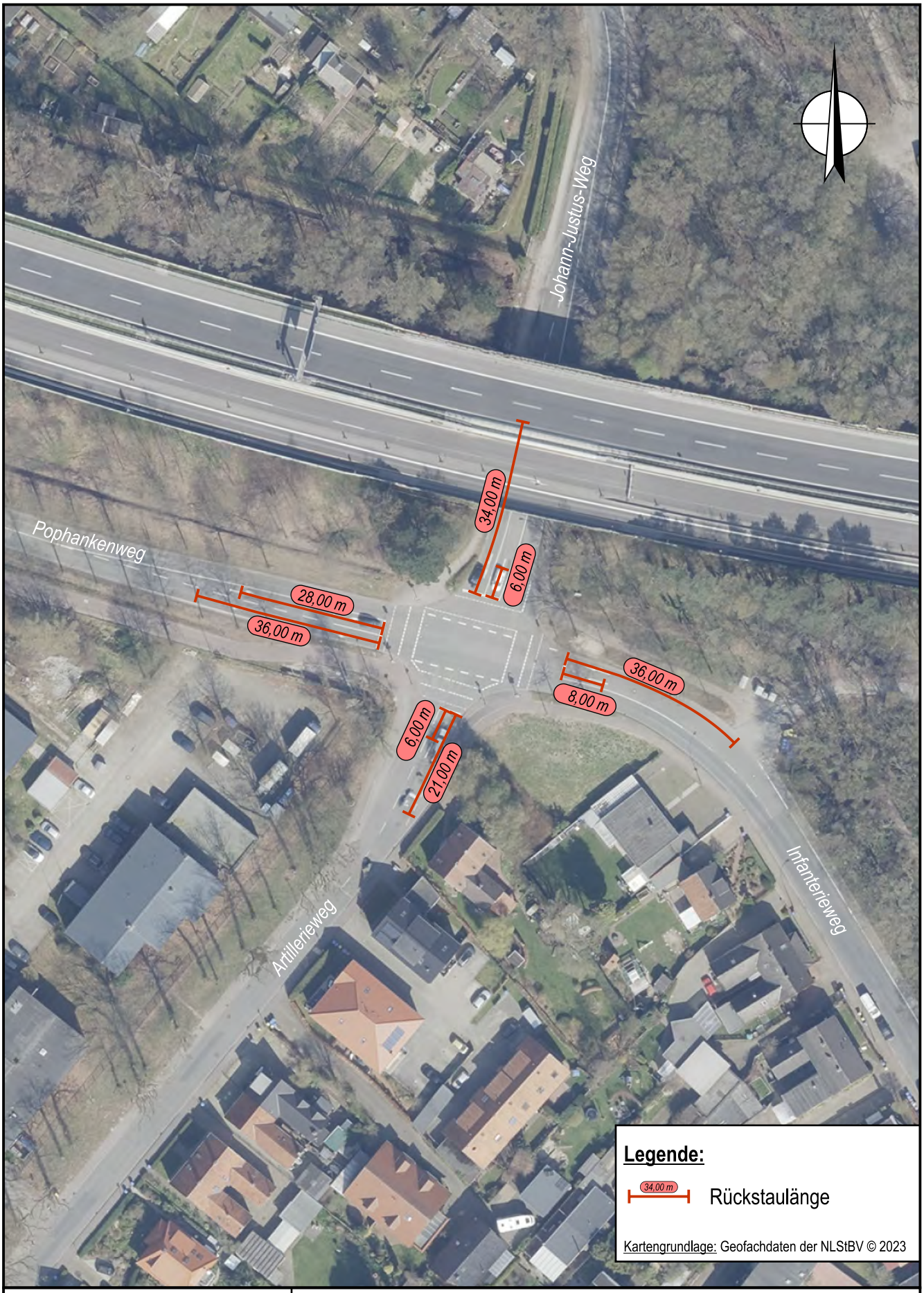
Stadt Oldenburg: Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan Nr. 855 A Industriestraße / Alte Fleiwa

Leistungsfähigkeitsberechnung

Knoten 6 - Bestand Nachmittag

Industriestraße / Ziegelhofstraße

Projektnr.: 2820
Datum: 21.08.25
Anlage: 8.6



Ingenieurbüro für
Straßen- und Tiefbau
Tjardes·Rolfs·Titsch PartG mbB
Beratende Ingenieure
Nordfrost-Ring 21 · Tel. 0 44 61 / 75 91-0
26419 Schortens · info@ist-planung.de

Stadt Oldenburg: Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan Nr. 855 A Industriestraße / Alte Fleiwa

Rückstaulängen

Knoten 1 - Bestand Nachmittag

- M. 1: 1.000 -

Projektnr.: 2820

Datum: 21.08.25

Anlage: 9.1

Ingenieurbüro für
Straßen- und Tiefbau
Tjardes·Rolfs·Titsch PartG mbB
Beratende Ingenieure
Nordfrost-Ring 21 · Tel. 0 44 61 / 75 91-0
26419 Schortens · info@ist-planung.de

Stadt Oldenburg: Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan Nr. 855 A Industriestraße / Alte Fleiwa

Rückstaulängen

Knoten 2 - Bestand Nachmittag

- M. 1: 1.000 -

Projektnr.: 2820

Datum: 21.08.25

Anlage: 9.2