



INGENIEURBÜRO

STRASSEN- & TIEFBAU

VERKEHRSUNTERSUCHUNG

zum „RFO Wohnquartier“
an der Sandkruger Str. 214
Stadt Oldenburg

R&B 3. Finanz GmbH

Achterdiek 42, 26161 Oldenburg

Ingenieurbüro für Straßen - und Tiefbau

Tjardes · Rolfs · Titsch PartG mbB

Nordfrost-Ring 21, 26419 Schortens

04461 / 7591 - 0

inf@ist-planung.de

B. Eng. Jörg Büsing

M. Eng. Henning Cassens

B. Eng. Mirco Watermann

Tanja Kunde

PNr. 2857

DEZEMBER 2025

INHALTSVERZEICHNIS

1	EINLEITUNG	1
1.1	Situation	1
1.2	Aufgabenstellung.....	1
1.3	Untersuchungsgebiet	1
1.4	Untersuchungsmethodik.....	1
1.5	Unterlagen.....	2
2	BESTAND	3
2.1	Allgemeine Beschreibung der Straßenräume.....	3
2.2	Anbindung an den Umweltverbund	4
2.3	Verkehrsbelastungen	5
3	PROGNOSE-NULLFALL 2040	5
4	PROGNOSEZUSTAND 2040	6
4.1	Allgemeine Beschreibung des Vorhabens.....	6
4.2	Verkehrserzeugung	6
5	EINSTELLPLÄTZE	7
5.1	Einstellplatzbedarf Pkw	7
5.2	Ladeinfrastruktur für Pkw.....	7
5.3	Infrastruktur für Radverkehr.....	8
6	DTV-WERTE	8
7	FAZIT UND EMPFEHLUNG	9
8	ZUSAMMENFASSUNG	10

1 Einleitung

1.1 Situation

Im Zuge der städtebaulichen Entwicklung an der Sandkruger Straße 214 in Oldenburg ist der Neubau des „RFO Wohnquartiers“ mit insgesamt rund 70 Wohneinheiten vorgesehen. Auf dem Grundstück befindet sich derzeit die Reit- und Fahrschule Oldenburg e.V., deren Nutzung perspektivisch durch das geplante Wohnbauvorhaben abgelöst werden soll. Das Untersuchungsgebiet liegt im südlichen Bereich der Stadt Oldenburg. Das geplante Vorhaben soll künftig über die Sandkruger Straße (K 315) angebunden werden.

1.2 Aufgabenstellung

Die verkehrlichen Auswirkungen des im Untersuchungsgebiet geplanten Vorhabens (RFO Wohnquartier) sollen untersucht und bewertet werden. Für das geplante Vorhaben wird eine Verkehrserzeugung gerechnet und auf das umliegende Verkehrsnetz umgelegt. Insbesondere werden die derzeitigen Verkehrsbelastungen mit den zu erwartenden Mehrverkehren bewertet. Somit kann die zu erwartende Verkehrssituation überprüft werden. Falls nötig, werden anschließend entsprechende Empfehlungen für die untersuchten Straßenzüge sowie für die geprüften Knotenpunkte gegeben. Ergänzend wird ebenfalls die Einbindung des Vorhabens in den Umweltverbund untersucht, insbesondere die Erreichbarkeit umliegender ÖPNV-Haltestellen, die Anbindung an das Radverkehrsnetz sowie die Verfügbarkeit von Car-Sharing-Angeboten, um eine ganzheitliche verkehrliche Bewertung sicherzustellen.

1.3 Untersuchungsgebiet

Das Untersuchungsgebiet befindet sich im südlichen und außerörtlichen Bereich der Stadt Oldenburg (vgl. Anlage 1.1). Das Untersuchungsgebiet erstreckt sich grundsätzlich auf das beplante Gebiet, die erschließenden Straßen und die relevanten Knotenpunkte (vgl. Anlage 1.2).

1.4 Untersuchungsmethodik

Es wird eine Querschnittszählung an dem folgenden Erhebungspunkt an einem Normalwerktag in der Zeit von 00.00 Uhr bis 24.00 Uhr durchgeführt (vgl. Anlage 1.3):

- Q1: Sandkruger Straße (K 315)

Die Erhebungsergebnisse werden 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 Erhebung erfolgt unter Zuhilfenahme von Verkehrskameras, welche den Verkehrsablauf filmen, so dass die Videos später hinsichtlich möglicher Rückstauereignisse oder problematischer Situationen ausgewertet werden können. Mit Hilfe einer Ortsbegehung werden die straßenräumlichen Situationen im Untersuchungsgebiet erfasst und im Hinblick auf die Verkehrssicherheit, den Ausbau sowie den Verkehrsfluss überprüft.

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 für das geplante Vorhaben. Für diese Änderungen wird auf der Grundlage der zur Verfügung stehenden Daten eine entsprechende Verkehrserzeugung gerechnet (Prognosefall 2040). Es erfolgt weiterhin die Umlegung der Prognosedaten auf das Verkehrsnetz.

Die innere Erschließung des Vorhabens ist nicht Bestandteil dieser Untersuchung.

1.5 Unterlagen

Für die Untersuchung standen die folgenden Unterlagen zur Verfügung:

- Stellungnahme zum Planfall „Vorhabenbezogener Bebauungsplan 81“ (R&B 3. Finanz GmbH, E-Mail vom 29.07.2025)
- Übersichtsplan (R&B 3. Finanz GmbH, E-Mail vom 29.07.2025)
- Lageplan (R&B 3. Finanz GmbH, E-Mail vom 29.07.2025)
- Bestandslageplan (R&B 3. Finanz GmbH, E-Mail vom 29.07.2025)
- Informationen zur Ladeinfrastruktur bei Wohngebäuden (Stadt Oldenburg, E-Mail vom 19.08.2025)

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 2.1 dargestellt. Außerdem wurde die aktuell vorzufindende Beschildersituation in der Anlage 2.2 festgehalten.

Die Sandkruger Straße (K 315) befindet sich im innerörtlichen Bereich der Stadt Oldenburg. Die Anbindung zum Vorhaben erfolgt entsprechend über die Sandkruger Straße (K 315). Der innerörtliche Bereich endet südlich des Untersuchungsgebietes im Bereich des Knotenpunktes Sandkruger Straße (K 315) / Sprungweg. Die Sandkruger Straße (K 315) ist im gesamten Untersuchungsgebiet als Kreisstraße klassifiziert. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt im Untersuchungsabschnitt 50 km/h. Im Untersuchungsgebiet weist die Sandkruger Straße (K 315) eine Fahrbahnbreite von etwa 6,30 – 7,75 m auf. Die Breite der Fahrbahn setzt sich aus jeweils einem Fahrstreifen pro Fahrtrichtung zusammen. Sowohl östlich als auch westlich der Fahrbahn verlaufen gemeinsame benutzungspflichtige Geh- und Radwege. Der westliche gemeinsame benutzungspflichtige Geh- und Radweg weist eine Breite von ungefähr 1,70 – 2,10 m auf. Zwischen diesem und der Fahrbahn befindet sich ein Grünstreifen, der eine Breite von ca. 2,75 – 3,25 m aufweist. Der östliche gemeinsame benutzungspflichtige Geh- und Radweg besitzt eine Breite von etwa 1,80 – 2,20 m. Auch dieser wird durch einen Grünstreifen von der Fahrbahn getrennt, dessen Breite ungefähr 1,90 – 3,60 m beträgt.

Der Brockforster Weg befindet sich im innerörtlichen Bereich der Stadt Oldenburg. Der Brockforster Weg ist als Anliegerstraße ausgewiesen und darf ausschließlich von Anliegern sowie Radfahrenden befahren werden. Im gesamten Verlauf gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h, da sich der Brockforster Weg innerhalb einer Tempo 30-Zone befindet. Im Untersuchungsgebiet weist der Brockforster Weg eine Fahrbahnbreite von etwa 3,70 m auf. Im Untersuchungsgebiet sind entlang des Brockforster Weges keine baulich angelegten und benutzungspflichtigen Gehwege vorhanden. Der Fuß- und Radverkehr wird demzufolge im Mischverkehr direkt auf der Fahrbahn geführt.

Die aufgenommenen Fahrbahnbreiten im Bereich der Sandkruger Straße (K 315) entsprechen den Vorgaben der Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) in Bezug auf den Begegnungsfall Bus – Bus bzw. Lkw – Lkw. 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. Der Brockforster Weg hingegen erfüllt nicht die Anforderungen an den Begegnungsfall Pkw – Pkw bzw. den Begegnungsfall Pkw – Rad. 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 Pkw – Rad ist eine Breite von 4,00 m und bei eingeschränkten Bewegungsspielräumen eine Breite von 3,80 m notwendig.

Des Weiteren sind die vorhandenen Nebenanlagen im Untersuchungsgebiet zum Teil nicht richtlinienkonform ausgebaut, 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 Radverkehrsförderung 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 Anbindung an den Umweltverbund

In unmittelbarer und erweiterter Umgebung des Untersuchungsgebietes stehen vielfältige und gut erreichbare Angebote des Umweltverbundes zur Verfügung. Neben dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) sind sowohl Radverkehrsinfrastruktur als auch Sharing-Angebote für Kraftfahrzeuge vorhanden, so dass eine hohe multimodale Erreichbarkeit gewährleistet ist. Die Anbindung an das Fuß- und Radwegenetz der Stadt Oldenburg ist vollständig gegeben und ermöglicht eine differenzierte Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel für Alltags- und Freizeitwege.

Auch im Bereich des **Car-Sharings** bestehen Angebotsstrukturen im näheren Umfeld. Der Anbieter Cambio betreibt Car-Sharing-Stationen am Knotenpunkt Cloppenburger Straße (L 870) / Sandkruger Straße (K 315) in rund 1,7 km Entfernung sowie an der Klingenbergstraße in etwa 2,3 km Entfernung. Darüber hinaus ist innerhalb des geplanten Wohnquartiers ein eigener Car-Sharing-Stellplatz vorgesehen, wodurch sich die Nutzung gemeinschaftlicher Fahrzeuge weiter erleichtert und der motorisierte Individualverkehr reduziert werden kann.

Der **ÖPNV** ist durch mehrere Haltestellen gut erreichbar. Südlich des Untersuchungsgebietes liegt entlang der Sandkruger Straße (K 315) die Haltestelle Annabergstraße. Nördlich schließt sich, ebenfalls an der Sandkruger Straße (K 315) und in der Bümmersteder Tredde, die Haltestelle Dorfweg an. Diese ÖPNV-Angebote sind fußläufig gut erreichbar und ermöglichen direkte Verbindungen zur Innenstadt sowie zum Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB). Von dort bestehen zahlreiche weitere Umsteigemöglichkeiten, unter anderem zum Hauptbahnhof. Alle genannten Haltestellen sind bereits barrierefrei ausgebaut.

Entlang der Sandkruger Straße (K 315) verläuft ein gemeinsamer benutzungspflichtiger Geh- und Radweg, der im Zweirichtungsverkehr geführt wird. Diese Radverkehrsanlage wird im Mobilitätskonzept 2030 der Stadt Oldenburg als Premiumradroute für die Verbindung zur Gemeinde Hatten ausgewiesen und besitzt daher eine besondere Bedeutung als schnelle, direkte und sichere Alltagsverbindung für Pendlerinnen und Pendler. Durch ihre Funktion als regionale Verbindungsachse kann diese Route zur Entlastung des motorisierten Individualverkehrs beitragen. Zusätzlich besteht eine Fuß- und Radwegeverbindung in das angrenzende Wohngebiet zwischen der Sandkruger Straße (K 315) und der Annabergstraße, die eine wichtige Netzergänzung zur Erschließung lokaler Ziele darstellt.

2.3 Verkehrsbelastungen

Um die vorhandenen Verkehrsbelastungen im Untersuchungsgebiet zu ermitteln, wurde am Donnerstag, den 25.09.2025 eine Querschnittserhebung bei heiterem Wetter durchgeführt. Gezählt wurde von 00.00 – 24.00 Uhr. In Viertelstunden-Intervallen wurden Kfz (Pkw, Lfw, Lkw usw.) sowie Fußgänger und Radfahrer aufgenommen.

Die spitzenstündliche Verkehrsbelastung für den Querschnitt **Q1: Sandkruger Straße (K 315)** liegt im Zeitraum von 15.45 – 16.45 Uhr. Der Querschnitt weist eine spitzenstündliche Verkehrsbelastung ungefähr 820 Kfz / h und eine Tagesbelastung von etwa 8.450 Kfz / 24 h auf.

Die Erhebungsergebnisse der Querschnittserhebung sowie die maßgebende Spitzenstunde des Verkehrs können der Anlage 2.3 entnommen werden.

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-Studie¹ 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-Stiftung² geht von einer steigenden Bevölkerungsentwicklung (+ 3,3 %) bis zum Jahr 2040 in der Stadt Oldenburg aus (abgerufen am 12.11.2025). Auf Basis dieser vorliegenden und zu berücksichtigten Rahmenbedingungen wird, um einen möglichst ungünstigen und einen auf der sicheren Seite liegenden Fall abzubilden von einer allgemeinen Verkehrssteigerung um 5 % ausgegangen.

Die Tagesbelastung der erhobenen Querschnittsmessung für den Prognose-Nullfall 2040 sind in der Anlage 3.1 zusammengefasst. Die Verkehrsbelastungen für die maßgebende Spitzenstunde sind für den Prognose-Nullfall 2040 in der Anlage 3.2 dargestellt.

¹ Shell Studie: Shell PKW-Szenarien bis 2040 - Fakten, Trends und Perspektiven für Auto-Mobilität; Shell Deutschland Oil GmbH, Hamburg

² Wegweiser Kommune: <https://www.wegweiser-kommune.de/kommunen/oldenburg-oldenburg> (abgerufen am 12.11.2025)

4 Prognosezustand 2040

4.1 Allgemeine Beschreibung des Vorhabens

Im Rahmen der städtebaulichen Entwicklung an der Sandkruger Straße 214 in Oldenburg ist die Errichtung des neuen „RFO-Wohnquartiers“ mit insgesamt etwa 70 Wohneinheiten geplant. Die derzeit noch auf dem Grundstück befindlichen Gebäude der Reit- und Fahrschule Oldenburg e. V. werden im Zuge der Umsetzung des Wohnbauvorhabens ersetzt. Das Plangebiet befindet sich in der Stadt Oldenburg und wird künftig über die Sandkruger Straße (K 315) verkehrlich erschlossen.

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_Bau³, welches auf gängigen Werten basiert, wie sie durch die HSVV⁴ und die FGSV⁵ empfohlen werden. Die entsprechenden Verkehrserzeuger im Untersuchungsgebiet ergeben sich aus dem Vorhaben „RFO Wohnquartier“. Folgende Kenngrößen sind auf der Basis der durch den Vorhabenträger bereitgestellten Informationen eingeflossen:

Nutzung	Kenngröße
Wohnquartier	70 Wohneinheiten

Im Ergebnis wurde eine spitzenstündliche Verkehrsbelastung von **30 Kfz / h** im **Quellverkehr** (aus einem Gebiet heraus) und **28 Kfz / h** im **Zielverkehr** (in ein Gebiet hinein) berechnet. Hinsichtlich der Tagesbelastung über 24 Stunden wurde eine Verkehrsbelastung von etwa **210 Kfz / 24h** im **Quellverkehr** und **210 Kfz / 24h** im **Zielverkehr** ermittelt. Die Berechnung fußt auf der Annahme, dass im Entwicklungsgebiet künftig unterschiedliche Nutzungsansprüche der jeweiligen Wohneinheiten (Singles, Wohngemeinschaften, Paare ohne Kinder, Familien) berücksichtigt werden. Die künftig anzunehmende Haushaltsgröße wird bei den Wohneinheiten mit 2,0 Einwohnern / WE bis 3,5 Einwohner / WE angenommen, so dass die abgeschätzte Einwohnerzahl zur entsprechenden Berechnung herangezogen werden kann. Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV), wurde aufgrund der räumlichen Lage mit 60 – 75 % angenommen. Die übrigen Anteile verteilen sich auf den nicht motorisierten Individualverkehr (Fuß- und Radverkehr) sowie den ÖPNV. Es wurden 3,5 – 4,0 Wege je Einwohner / Tag und ein Besetzungsgrad für alle stattfindenden Fahrten von 1,3 Personen / Pkw angenommen. Zudem wurden weitere Verkehrsanteile berücksichtigt, welche durch Besucher erzeugt werden.

³ Dr. Bosserhoff: Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch Vorhaben der Bauleitplanung

⁴ Hessische Straßen- und Verkehrsverwaltung, Heft 42 (Integration von Verkehrsplanung und räumlicher Planung), Teil 2 (Abschätzung der Verkehrserzeugung aus Vorhaben der Bauleitplanung), 2000 (Nachdruck 2006)

⁵ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen, 2006

Die anschließende Verteilung der Verkehre auf das umliegende Straßennetz orientiert sich vor allem an der Siedlungsstruktur im Untersuchungsgebiet. Daraus ergibt sich eine Verteilung des durch das Vorhaben erzeugten Verkehrs und eine prognostizierte Verkehrsbelastung, welche in der Anlage 4.1 (Tagesbelastung) und in der Anlage 4.2 (Spitzenstunde) dargestellt ist.

5 Einstellplätze

5.1 Einstellplatzbedarf Pkw

Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung für das geplante „RFO-Wohnquartier“ an der Sandkruger Straße 214 in Oldenburg wurde der erforderliche Stellplatzbedarf auf unterschiedliche Weise abgeschätzt. Eine **klassische Prognose** unter Annahme von 1,5 Stellplätzen je Wohneinheit ergibt für das Projekt mit 70 Wohneinheiten einen Gesamtbedarf von 105 Stellplätzen. Diese Annahme dient als konservative Orientierungsgröße anhand der geplanten Wohneinheiten.

Nach § 47 Abs. 1 Satz 3 **NBauO** entfällt die Pflicht zur Herstellung von Einstellplätzen für neu geschaffene Wohnungen. Für das geplante Wohnquartier an der Sandkruger Straße 214 bedeutet dies, dass entsprechend nach der NBauO keine Stellplätze vorgehalten werden müssen.

Die Planung der **R&B 3. Finanz GmbH** sieht vor, dass für jede Wohneinheit 1,0 Stellplätze vorgehalten werden. Zusätzlich werden 10 Einstellplätze für Besucher vorgesehen. Demzufolge werden für den Neubau insgesamt 80 Stellplätze zur Verfügung stehen.

Die NBauO selbst regelt keine Einstellplatzreduktionen durch **Car-Sharing**. Die Möglichkeit die notwendigen Einstellplätze zu reduzieren, ergibt sich aus kommunalen Stellplatzsatzungen. Eine entsprechende Satzung ist seitens der Stadt Oldenburg jedoch zurzeit nicht vorhanden.

Car-Sharing kann einen Beitrag zur Stärkung des Umweltverbundes leisten, indem es die Kombination mit öffentlichem Verkehr, Rad- und Fußverkehr erleichtert. Vor diesem Hintergrund kann es in bestimmten Fällen plausibel sein, eine pauschale Verringerung der erforderlichen Einstellplätze in Erwägung zu ziehen.

5.2 Ladeinfrastruktur für Pkw

Im Rahmen des Vorhabens sind die Vorgaben der EU-Gebäuderichtlinie (EPBD) zur Bereitstellung von Ladeinfrastruktur für eine nachhaltige Mobilität zu berücksichtigen. Diese gelten sowohl für neue als auch umfassend renovierte Wohn- und Nichtwohngebäude und betreffen Elektrofahrzeuge. Für neue und renovierte Nichtwohngebäude mit mehr als fünf Stellplätzen ist die Einrichtung eines Ladepunkts je fünf Stellplätze vorgesehen, bei Bürogebäuden je zwei Stellplätze. Zudem muss eine Vorverkabelung für mindestens 50 % aller Stellplätze erfolgen, während für die übrigen Stellplätze eine Leitungsinfrastruktur in Form von Schutzrohren bereitzustellen ist. Für neue und renovierte Wohngebäude mit mehr als drei Stellplätzen ist mindestens ein Ladepunkt einzurichten. Mindestens 50 % der Stellplätze sind vorzuverkabeln und für die übrigen Stellplätze ist Leitungsinfrastruktur bereitzustellen. Ab 2026 treten weitere Anforderungen in Kraft. Bei Wohngebäuden müssen ab drei Stellplätzen mindestens 50 % vorverkabelt sein, zusätzlich ist mindestens

ein Ladepunkt verpflichtend. Bei Nichtwohngebäuden mit mehr als 20 Stellplätzen ist ab 2027 mindestens ein Ladepunkt vorzusehen. Diese Vorgaben gewährleisten, dass im Rahmen des Vorhabens ausreichende Ladeinfrastruktur für Pkw geschaffen wird, um die Anforderungen an eine nachhaltige Mobilität langfristig zu erfüllen.

5.3 Infrastruktur für Radverkehr

Die EU-Gebäuderichtlinie (EPBD) berücksichtigt neben der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge auch die Fahrradinfrastruktur als wichtigen Bestandteil nachhaltiger Mobilität. Für neue und renovierte Gebäude sind Fahrradabstellplätze für mindestens 15 % der durchschnittlichen Nutzerkapazität bzw. 10 % der Gesamtkapazität vorzusehen. Zusätzlich sind für neue und renovierte Wohngebäude mindestens 2,0 Fahrradabstellplätze pro Wohneinheit zu schaffen. Auf das geplante RFO Wohnquartier mit 70 Wohneinheiten bezogen ergibt sich hieraus ein erforderlicher Gesamtbedarf von 140 Fahrradabstellanlagen.

Die Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR 23) verweisen für die Planung und den Entwurf von Fahrradabstellanlagen ebenso auf die Hinweise zum Fahrradparken (2012). Hieraus geht hervor, dass für Wohngebäude mit mehr als zwei Wohneinheiten ein Bedarf von einem Fahrradabstellplatz je 44 m² Wohnfläche für Bewohner sowie zusätzlich einem Fahrradabstellplatz je 440 m² Wohnfläche für Besucher angesetzt wird. Auf dieser Grundlage ergeben sich insgesamt 140 Fahrradabstellplätze, was ebenfalls einem Verhältnis von 2,0 Fahrradabstellplätzen je Wohneinheit entspricht.

Für die Gestaltung der Fahrradabstellanlagen können sowohl Anlehnbügel als auch Doppelstockparker genutzt werden. Die Gesamtzahl der Fahrradabstellplätze kann dabei flexibel auf unter- und oberirdische Abstellmöglichkeiten aufgeteilt werden, um den vorhandenen Platz optimal zu nutzen. Ein witterungsgeschützter Bereich für die Fahrräder ist wünschenswert, da er den Schutz vor Regen und Schnee gewährleistet und somit die Nutzungsfreundlichkeit sowie die Lebensdauer der Fahrräder erhöht.

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 Straßenquerschnitt 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 5.1 entnommen werden.

7 Fazit und Empfehlung

Für das Entwicklungsgebiet wurde eine vollständige Verteilung der erzeugten Verkehre auf das umliegende und direkt anbindende Straßennetz berücksichtigt. Die entsprechenden Mehrverkehre sind problemlos von der Sandkruger Straße (K 315) aufzunehmen. Die geplante Ausgestaltung des Wohnquartiers wird bestehende Verkehrsströme aus den angrenzenden Siedlungsbereichen nicht wesentlich beeinflussen. Das bedeutet, dass die derzeitigen Verkehrsbeziehungen innerhalb der umliegenden Bereiche nahezu erhalten bleiben und sich die Verkehrsbelastungen nicht bedeutend verändern werden. Für das Wohnquartier ist künftig eine Hauptzufahrt vorgesehen, womit die bisherige Anzahl von drei Zufahrten auf eine Zufahrt reduziert wird. Dies erhöht die Übersichtlichkeit im Straßenraum, vermindert potenzielle Konfliktpunkte zwischen ein- und ausfahrenden Fahrzeugen mit dem Fuß- und Radverkehr und kann somit zu einer Verbesserung der Verkehrssicherheit in diesem Bereich führen.

Um das neu entstehende Wohnquartier an den Umweltverbund anbinden zu können, sind die naheliegenden ÖPNV-Haltestellen entlang der Sandkruger Straße (K 315) optimal geeignet. Im erweiterten Umfeld sind zudem Car-Sharing Stationen vorhanden. Zusätzlich wird auf dem Gelände des Wohnquartiers ein weiterer Stellplatz für eine Car-Sharing Station vorgesehen. Zudem ist das Wohnquartier sehr gut in das bestehende Radverkehrsnetz der Stadt Oldenburg eingebunden. Besonders hervorzuheben sind die gemeinsamen benutzungspflichtigen Geh- und Radwege entlang der Sandkruger Straße (K 315). Diese Strecke ist im Mobilitätsplan 2030 der Stadt Oldenburg als Premiumradroute ausgewiesen und stellt eine wichtige Verbindung zur Gemeinde Hatten dar. Zudem sind weitere Anbindungen zu anliegenden Wohngebieten sowie weitere Radverkehrsanlagen in der unmittelbaren Umgebung vorhanden.

Bezüglich der vorgesehenen Einstellplätze plant der Vorhabenträger die Einrichtung von insgesamt 80 Einstellplätzen. Diese Anzahl wird als ausreichend bewertet, da nach § 47 Abs. 1 Satz 3 NBauO für neu geschaffene Wohnungen keine Stellplätze vorgeschrieben sind und zudem für den betroffenen Ortsteil der Stadt Oldenburg derzeit keine spezifische Stellplatzsatzung besteht.

Hinsichtlich der Ladeinfrastruktur bilden die Vorgaben der EU-Gebäuderichtlinie (EPBD) einen zentralen Rahmen zur Sicherstellung einer zukunftsfähigen Mobilitätsinfrastruktur für das RFO Wohnquartier. Durch die verpflichtende Ausstattung mit Ladepunkten, die umfangreiche Vorverkabelung der Stellplätze sowie die Bereitstellung einer ausreichenden Anzahl an Fahrradstellplätzen wird eine langfristig nachhaltige und emissionsarme Verkehrsentwicklung ermöglicht. Damit trägt das Vorhaben wesentlich zur Förderung umweltfreundlicher Mobilität bei.

8 Zusammenfassung

Die erzeugten Verkehre des Vorhabens (RFO Wohnquartier) wurden auf das Untersuchungsgebiet abgeschätzt. Es hat sich gezeigt, dass die zu erwartenden Mehrverkehre keine wesentlichen Veränderungen der umliegenden Straßen aufzeigen und die Mehrverkehre des Vorhabens problemlos aufgenommen werden können. Die Anbindung an die im Umweltverbund enthaltenden Verkehrsmitteln sind ausreichend in der näheren Umgebung vorhanden. Aus verkehrsplanerischer Sicht kann dem Vorhaben entsprochen werden.

Die Prüfung und Umsetzung ausreichender Sichtachsen sollten in der weiteren Planung im Entwicklungsgebiet berücksichtigt werden.

Schortens, im Dezember 2025

gez. H. Cassens

M. Eng. H. Cassens

gez. J. Büsing

B. Eng. J. Büsing

ANLAGENVERZEICHNIS

1. Übersichten

1.1	Übersichtskarte	M. 1 : 50.000
1.2	Untersuchungsgebiet	M. 1 : 5.000
1.3	Erhebungsstandorte	M. 1 : 2.500

2. Bestandssituation

2.1	Bestandsaufnahme Querschnitte	M. 1 : 2.500
2.2	Bestandsaufnahme Beschilderung	M. 1 : 2.000
2.3	Querschnittsmessung Q1	

3. Prognose-Nullfall 2040

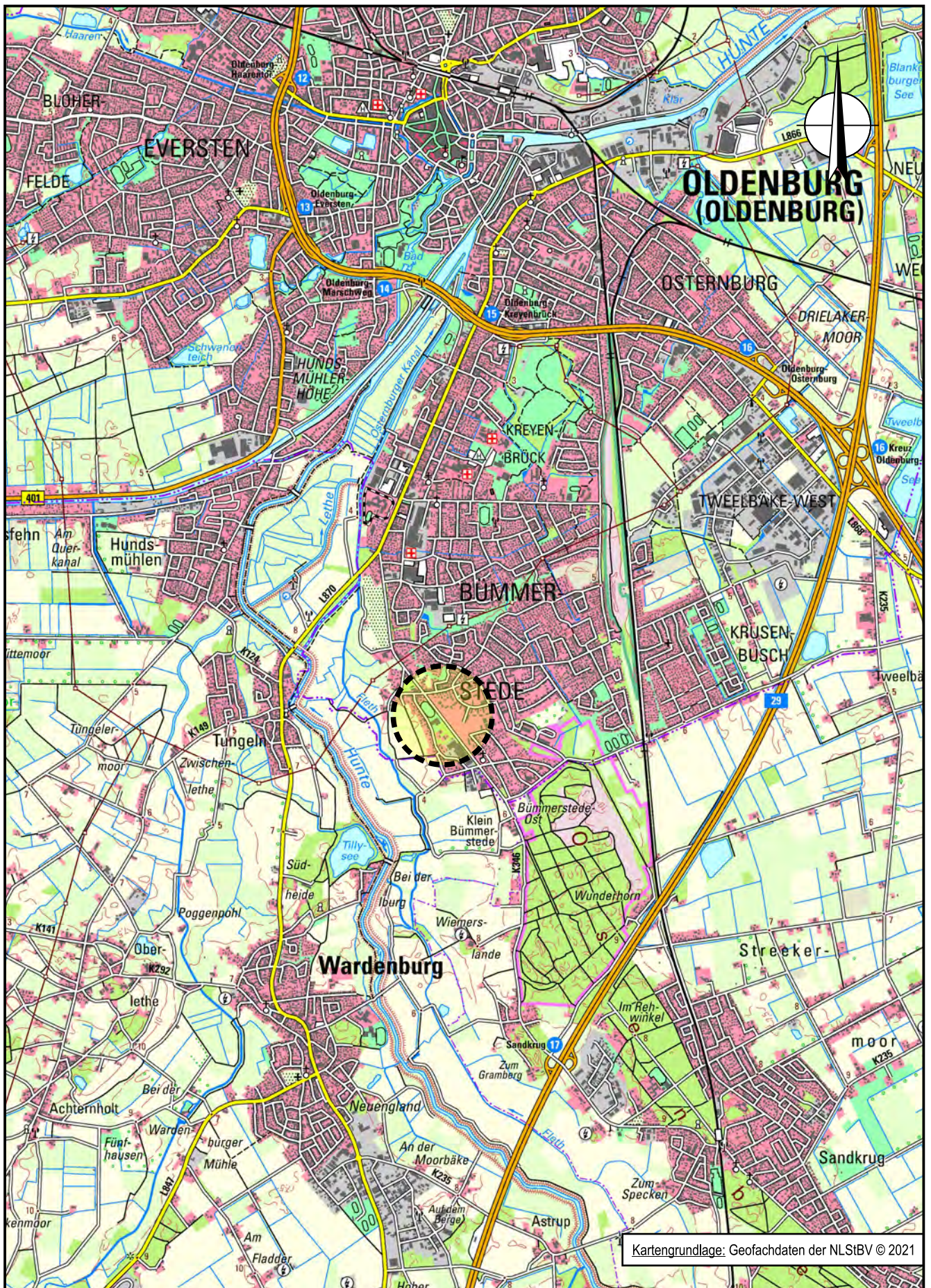
3.1	Knotenströme Prognose-Nullfall 2040 Tagesbelastung	M. 1 : 2.500
3.2	Knotenströme Prognose-Nullfall 2040 Spitzenstunde	M. 1 : 2.500

4. Prognosefall 2040

4.1	Knotenströme Prognosefall + Verkehrserzeugung 2040 Tagesbelastung	M. 1 : 2.500
4.2	Knotenströme Prognosefall + Verkehrserzeugung 2040 Spitzenstunde	M. 1 : 2.500

5. DTV-Werte

5.1	Durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV-Wert)	M. 1 : 2.500
-----	---	--------------



Kartengrundlage: Geofachdaten der NLSfBV © 2021



INGENIEURBÜRO
STRASSEN- & TIEFBAU

Tjardes • Rolfs • Titsch PartG mbB
Nordfrost-Ring 21 Tel. 04461 / 7591-0
26419 Schortens www.ist-planung.de

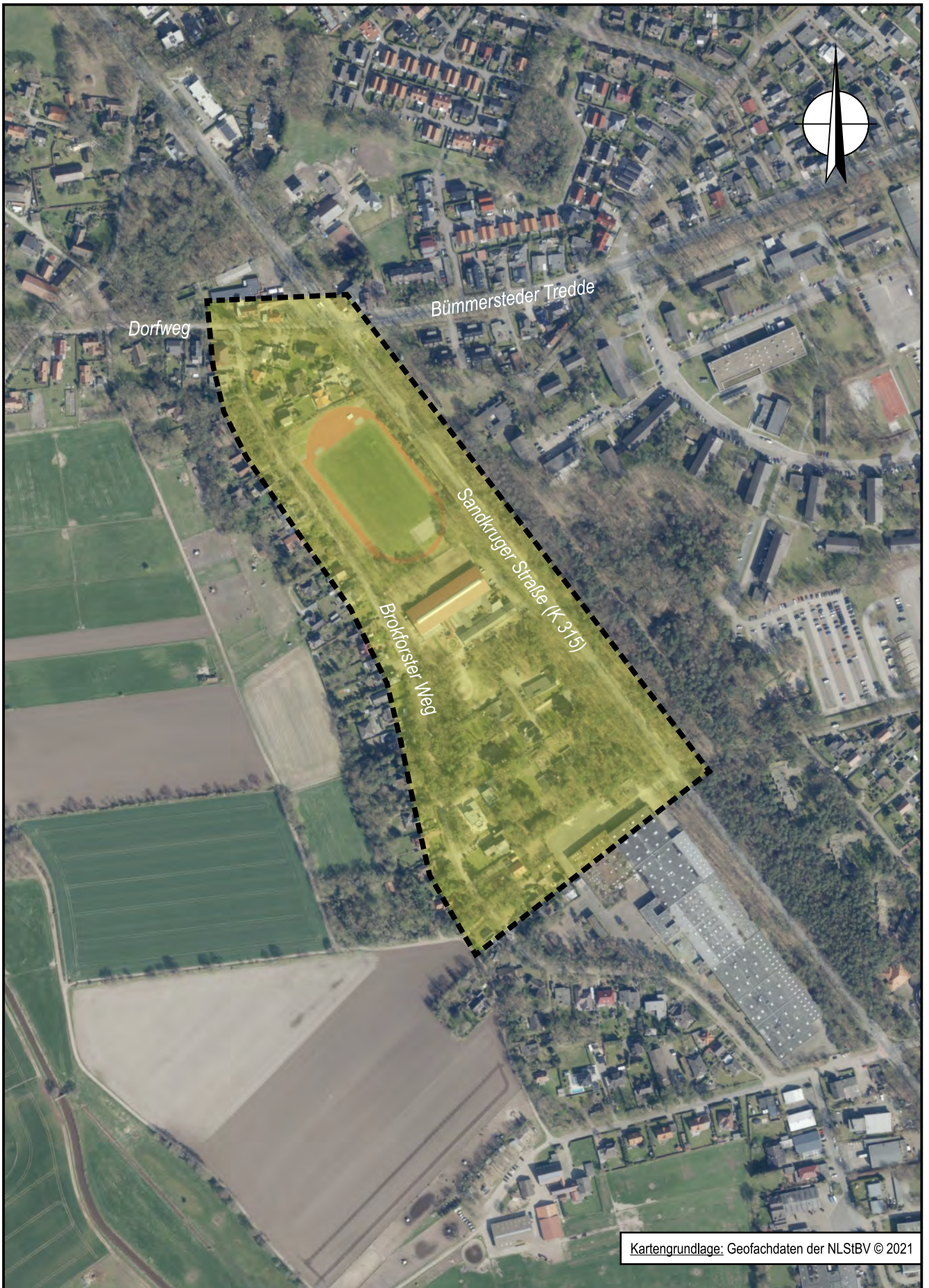
**R&B 3. Finanz GmbH: Verkehrsuntersuchung zum „RFO Wohnquartier“
an der Sandkruger Str. 214 in der Stadt Oldenburg**

Übersichtskarte
- M. 1: 50.000 -

Projektnr.: 2857

Datum: 16.09.25

Anlage: 1.1



INGENIEURBÜRO
STRASSEN- & TIEFBAU

Tjardes • Rolfs • Titsch PartG mbB

Nordfrost-Ring 21 Tel. 04461 / 7591-0
26419 Schortens www.ist-planung.de

**R&B 3. Finanz GmbH: Verkehrsuntersuchung zum „RFO Wohnquartier“
an der Sandkruger Str. 214 in der Stadt Oldenburg**

Untersuchungsgebiet
- M. 1: 5.000 -

Projektnr.: 2857

Datum: 16.09.25

Anlage: 1.2



Legende:

Q1 Messquerschnitt

Kartengrundlage: Geofachdaten der NLSiBV © 2021

IST INGENIEURBÜRO
STRASSEN- & TIEFBAU

Tjardes • Rolfs • Titsch PartG mbB
Nordfrost-Ring 21 Tel. 04461 / 7591-0
26419 Schortens www.ist-planung.de

**R&B 3. Finanz GmbH: Verkehrsuntersuchung zum „RFO Wohnquartier“
an der Sandkruger Str. 214 in der Stadt Oldenburg**

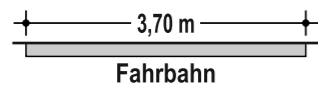
Erhebungsstandort
- M. 1: 2.500 -

Projektnr.: 2857

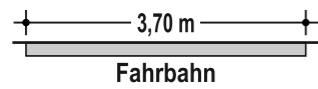
Datum: 14.11.25

Anlage: 1.3

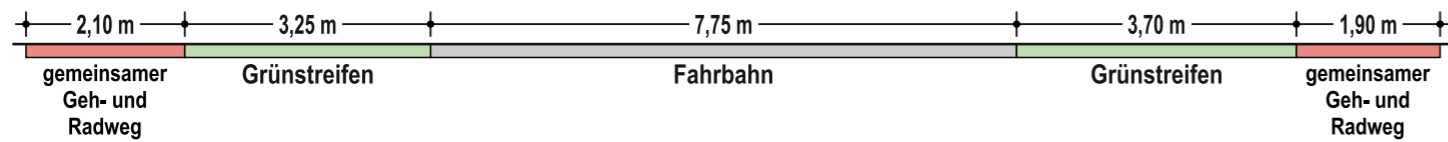
Querschnitt 1 - Q1



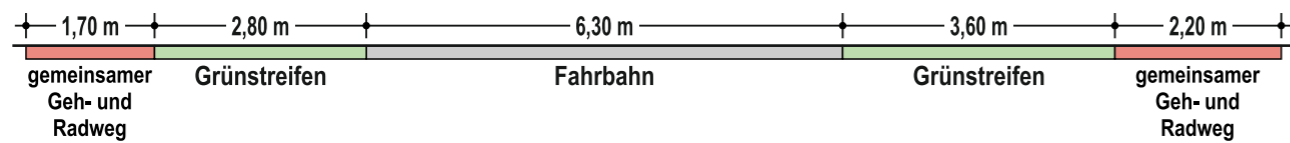
Querschnitt 2 - Q2



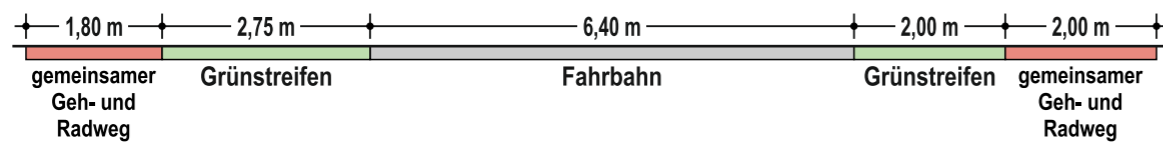
Querschnitt 3 - Q3



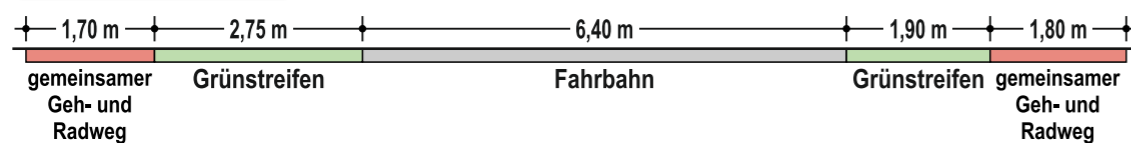
Querschnitt 4 - Q4



Querschnitt 5 - Q5



Querschnitt 6 - Q6



Hinweis: Querschnitte sind in Blickrichtung von links nach rechts zu lesen.

M. 1: 100



Legende:

Querschnitt mit Blickrichtung

Kartengrundlage: Geofachdaten der NLSIBV © 2021

IST INGENIEURBÜRO
STRASSEN- & TIEFBAU

Tjardes • Rolfs • Titsch PartG mbB
Nordfrost-Ring 21 Tel. 04461 / 7591-0
26419 Schortens www.ist-planung.de

R&B 3. Finanz GmbH: Verkehrsuntersuchung zum „RFO Wohnquartier“ an der Sandkruger Str. 214 in der Stadt Oldenburg

Bestandsaufnahme Querschnitte
- M. 1: 2.500 -

Projektnr.: 2857
Datum: 27.11.25
Anlage: 2.1



Haltestelle
Dorfweg-B
Linie 304 + Linie 315 + Linie 325

Haltestelle
Dorfweg Bussteig A
Linie 304 + Linie N39

Haltestelle
Dorfweg-C
Linie 315 + Linie 325

Haltestelle
Annabergstraße
Linie 315 + Linie 325

Haltestelle
Annabergstraße
Linie 315 + Linie 325

Dorfweg

Bümmesterder Tredde

Sandkruger Straße (K 315)

Borkforster Weg

Junibag skole
Kryem Centre

Busskole
Overføring

Kartgrundlage: Geofachdaten der NLSIBV © 2021

IST INGENIEURBÜRO
STRASSEN- & TIEFBAU
Tjardes • Rolfs • Titsch PartG mbB
Nordfrost-Ring 21 Tel. 04461 / 7591-0
26419 Schortens www.ist-planung.de

R&B 3. Finanz GmbH: Verkehrsuntersuchung zum „RFO Wohnquartier“
an der Sandkruger Str. 214 in der Stadt Oldenburg

Bestandsaufnahme Beschilderung
- M. 1: 2.000 -

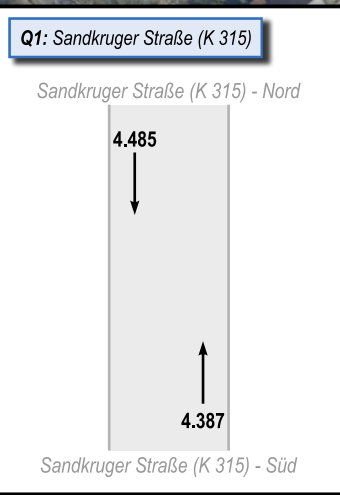
Projektnr.: 2857
Datum: 25.11.25
Anlage: 2.2

Querschnitt: Sandkruger Straße (K 315)
Wetter: heiter

24h-Wert



Zeit:	Sandkruger Straße - Nord Fahrtrichtung Süden							Sandkruger Straße - Süd Fahrtrichtung Norden							Gesamtquerschnitt												
	Rad	Krad	Pkw	Lkw	LZ	Bus	So	Rad	Krad	Pkw	Lkw	LZ	Bus	So	Rad	Krad	Pkw	Lkw	LZ	Bus	So						
00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
00:15	0	0	5	2	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	6	2	1	0	0	0					
00:30	0	0	3	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0					
00:45	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0					
01:00	0	0	1	2	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	2	2	0	0	0	0	0					
01:15	0	0	3	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0					
01:30	0	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	3	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					
02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0					
02:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0					
02:30	1	0	4	0	0	0	0	0	0	12	0	0	0	0	0	12	0	0	0	0	0	0					
02:45	0	0	2	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0					
03:00	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	6	0	1	1	0	0	0					
03:15	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0					
03:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0					
03:45	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0					
04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0					
04:15	0	0	6	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0					
04:30	0	0	2	1	0	0	0	0	0	3	1	0	0	0	0	5	2	0	0	0	0	0					
04:45	0	0	4	1	0	0	0	0	0	2	0	1	0	0	0	6	1	1	0	0	0	0					
05:00	0	0	7	0	0	0	0	0	0	11	0	0	0	0	0	18	0	0	0	0	0	0					
05:15	0	0	9	0	0	0	0	0	0	12	0	0	0	0	0	21	0	0	0	0	0	0					
05:30	0	0	14	0	0	0	1	0	0	0	39	3	1	0	0	53	3	1	0	1	0	0					
05:45	0	0	13	0	0	0	0	0	0	0	44	0	0	1	0	57	0	0	1	1	0	0					
06:00	0	0	25	3	0	0	1	0	0	0	37	2	0	0	0	62	5	0	0	1	0	0					
06:15	0	0	28	4	1	0	0	0	0	0	60	5	0	0	1	88	9	1	0	1	0	0					
06:30	0	0	40	3	2	0	1	0	0	0	62	8	0	0	0	102	11	2	1	1	0	0					
06:45	0	0	50	4	1	0	1	0	0	0	60	8	1	1	0	110	13	2	1	2	0	0					
07:00	0	0	52	7	1	1	0	0	0	1	43	10	0	2	0	1	95	17	1	1	2	0					
07:15	0	0	58	4	1	1	1	0	0	0	88	15	0	2	0	0	146	19	1	1	3	0					
07:30	0	0	45	7	0	0	0	0	0	1	96	20	1	0	0	0	1	141	27	1	0	0					
07:45	0	0	47	9	0	1	2	0	0	0	92	14	2	0	1	0	0	139	23	2	1	3	0				
08:00	0	0	56	4	0	1	0	0	0	0	80	12	3	1	0	0	0	136	16	3	2	0	0				
08:15	0	1	31	3	1	1	0	0	0	0	78	7	2	0	1	0	0	1	109	10	3	1	2	0			
08:30	0	0	44	3	2	3	0	0	0	0	62	9	0	2	0	0	0	0	106	12	2	5	0	0			
08:45	0	0	43	2	3	4	1	0	0	0	48	7	2	2	0	0	0	0	91	9	5	6	3	0			
09:00	0	1	27	2	2	1	0	0	0	0	45	10	4	0	0	0	1	72	12	6	1	0	0				
09:15	0	0	38	6	0	0	0	0	0	0	46	6	1	1	0	0	0	0	62	12	1	1	0	0			
09:30	0	0	52	6	2	0	0	0	0	0	59	6	0	2	0	0	0	0	111	13	2	2	0	0			
09:45	0	0	31	4	2	0	1	0	0	0	1	51	8	0	1	0	0	0	1	82	12	2	1	1	0		
10:00	0	2	46	2	2	1	0	0	0	0	48	6	0	2	0	0	0	0	2	94	8	2	3	0	0		
10:15	0	0	45	8	1	0	1	0	0	0	1	43	11	1	2	0	0	0	1	88	19	2	2	1	0		
10:30	0	1	48	4	4	0	0	0	0	0	1	43	5	0	3	1	0	0	2	91	9	4	3	1	0		
10:45	0	0	38	10	0	0	0	0	0	0	41	7	0	0	0	0	0	0	77	17	1	1	1	0			
11:00	0	0	46	5	2	1	0	0	0	0	46	5	2	1	0	0	0	0	97	12	4	1	1	0	0		
11:15	0	0	48	5	2	1	1	0	0	0	47	2	3	2	0	0	0	0	95	7	5	3	1	0	0		
11:30	0	0	63	7	1	0	1	0	0	0	64	12	2	0	0	0	0	0	127	19	3	0	1	0	0		
11:45	0	0	59	8	2	3	1	0	0	0	59	7	3	1	1	0	0	0	118	15	5	4	2	0	0		
12:00	0	0	66	6	4	3	0	0	0	0	66	6	0	2	1	0	0	0	98	9	4	0	1	0	0		
12:15	0	0	73	12	1	1	0	0	0	0	40	9	2	0	2	0	0	0	113	21	3	1	3	0	0		
12:30	0	0	55	10	1	2	0	0	0	0	54	3	1	1	0	0	0	0	109	13	2	3	1	0	0		
12:45	0	0	59	9	0	1	0	0	0	0	45	6	1	0	0	0	0	0	104	15	1	1	0	0	0		
13:00	0	1	64	5	1	1	0	0	0	0	55	12	0	0	1	0	0	0	1	119	17	1	1	1	0	0	
13:15	0	1	58	4	0	0	3	0	0	0	33	3	3	0	1	0	0	0	1	91	7	3	0	4	0	0	
13:30	0	0	68	4	0	0	0	0	0	0	68	4	0	0	0	0	0	0	0	53	2	1	0	0	0	0	
13:45	0	0	57	7	0	1	1	0	0	0	60	3	4	2	0	0	0	0	0	117	10	4	3	1	0	0	
14:00	0	1	70	10	2	0	0	0	0	0	55	9	2	2	1	0	0	0	1	125	19	4	2	1	0	0	
14:15	0	0	92	12	1	0	1	0	0	0	43	14	1	1	0	0	0	0	0	135	26	2	1	1	0	0	
14:30	0	0	80	6	0	1	0	0	0	0	57	10	0	0	2	0	0	0	0	137	16	0	1	2	0	0	
14:45	0	1	97	14	0	0	0	0	0	0	53	6	0	0	0	0	0	0	3	150	20	0	1	1	0	0	
15:00	0	0	82	4	1	0	0	0	0	0	56	5	0	0	1	0	0	0	0	138	9	1	0	1	0	0	
15:15	0	3	64	8	1	0	2	0	0	0	51	8	2	1	0	0	0	0	3	115	16	3	1	2	0	0	
15:30	0	1	91	11	1	0	0	0	0	0	2	72	11	0	0	1	0	0	0	3	163	22	1	0	1	0	0
15:45	0	0	87	10	2	1	1	0	0	0	2	83	10	0	4	0	0	0	0	2	170	20	2	5	1	0	0
16:00	0	0	108	15	0	1	1	0	0	0	66	7	0	0	1	0	0	0	0	172	22	0	1	2	0	0	0
16:15	0	0	128	12	0	0	0	0	0	0	57	12	0	0	0	0	0	0	0	165	24	0	0	1	0	0	0
16:30	0	1	105	8	0	0	0	0	0	0	86	9	0	0	0	0	0	0	1	194	17	0	0	0	0	0	0
16:45	0	0	88	11	0	0	1	0	0	0	61	5	1	0	1	0	0	0	0	149	16	1	0	2	0	0	0
17:00	0	0	100	9	0	0	0	0	0	0	78	15	3	0	1	0	0	0	0	178	24	3	0	1	0	0	0
17:15	0	0	77	5	0	2	1	0	0	0	66	10	2	0	1	0	0	0	0	143	15	2	2	2	0	0	0
17:30	0	3	101	8	0	1	0	0	0	0	101	8	0	0	0	0	0	0	0	158	12	1	1	1	0	0	0
17:45	0	0	58	7	1	0	1	0	0	0	69	6	0	0	0	0	0	0	0	127	13	1	0	1	0	0	0
18:00	0	0	64	4	0	0	0	0	0	2	63	4	0	0	1	0	0	0	2	127	8	0	0	1	0	0	0
18:15	0	0	74	3	0	0	1	0	0	0	1	64	2	0	0	0	0	0									



Legende:

- Q1 Messquerschnitt
- Verkehrsstrom
- 48 Kfz/24h

Kartengrundlage: Geofachdaten der NLStBV © 2021



Tjardes • Rolfs • Titsch PartG mbB
 Nordfrost-Ring 21 Tel. 04461 / 7591-0
 26419 Schortens www.ist-planung.de

R&B 3. Finanz GmbH: Verkehrsuntersuchung zum „RFO Wohnquartier“ an der Sandkruger Str. 214 in der Stadt Oldenburg

**Knotenströme
 Prognose-Nullfall 2040
 Tagesbelastung
 - M. 1: 2.500 -**

ProjektNr.: 2857
 Datum: 27.11.25
 Anlage: 3.1



INGENIEURBÜRO
STRASSEN- & TIEFBAU

Tjardes • Rolfs • Titsch PartG mbB

Nordfrost-Ring 21 Tel. 04461 / 7591-0
26419 Schortens www.ist-planung.de

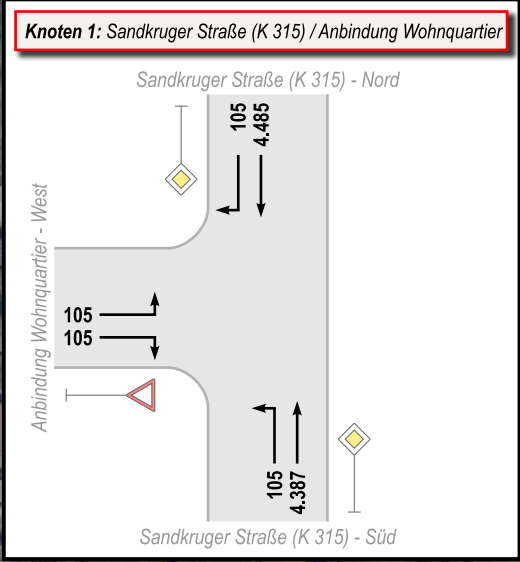
**R&B 3. Finanz GmbH: Verkehrsuntersuchung zum „RFO Wohnquartier“
an der Sandkruger Str. 214 in der Stadt Oldenburg**

Knotenströme
Prognose-Nullfall 2040
Spitzenstunde
- M. 1: 2.500 -

Projektnr.: 2857

Datum: 27.11.25

Anlage: 3.2



Wohneinheiten: 70 WE
Quellverkehr: 210 Kfz/24h
Zielverkehr: 210 Kfz/24h

Auszug aus Lageplan „RFO Wohnquartier“
 Ripken und Backmeyer Architekten-Contor
 Stand 25.05.2025

Knoten 1

Legende:

- Knotenstromerhebung
- Verkehrsstrom
- 48 Kfz/24h
- Umlegung der Verkehre

Kartengrundlage: Geofachdaten der NLStBV © 2021

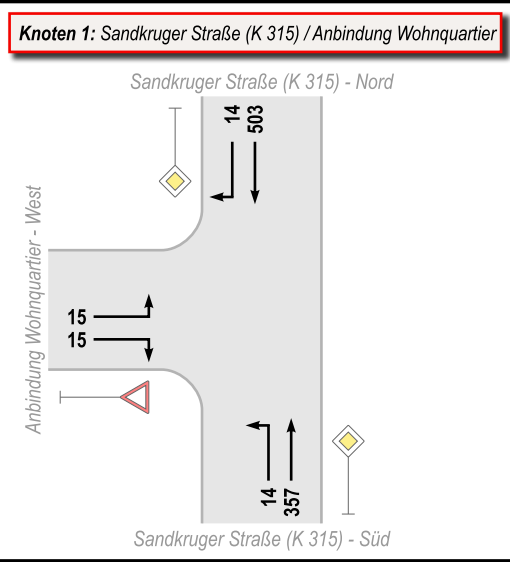


Tjardes • Rolfs • Titsch PartG mbB
 Nordfrost-Ring 21 Tel. 04461 / 7591-0
 26419 Schortens www.ist-planung.de

R&B 3. Finanz GmbH: Verkehrsuntersuchung zum „RFO Wohnquartier“
 an der Sandkruger Str. 214 in der Stadt Oldenburg

Knotenströme
Prognosefall 2040 + Verkehrserzeugung
Tagesbelastung
 - M. 1: 2.500 -

Projektnr.: 2857
 Datum: 27.11.25
 Anlage: 4.1



Wohneinheiten: 70 WE
Quellverkehr: 30 Kfz/Sph
Zielverkehr: 28 Kfz/Sph

Auszug aus Lageplan „RFO Wohnquartier“
 Ripken und Backmeyer Architekten-Contor
 Stand 25.05.2025

Knoten 1

Legende:

- Knotenstromerhebung
- Verkehrsstrom
- 48 Kfz/Sph
- Umlegung der Verkehre

Kartengrundlage: Geofachdaten der NLStBV © 2021

IST INGENIEURBÜRO
 STRASSEN- & TIEFBAU

Tjardes • Rolfs • Titsch PartG mbB
 Nordfrost-Ring 21 Tel. 04461 / 7591-0
 26419 Schortens www.ist-planung.de

**R&B 3. Finanz GmbH: Verkehrsuntersuchung zum „RFO Wohnquartier“
 an der Sandkruger Str. 214 in der Stadt Oldenburg**

Knotenströme
Prognosefall 2040 + Verkehrserzeugung
Spitzenstunde
 - M. 1: 2.500 -

Projektnr.: 2857
 Datum: 27.11.25
 Anlage: 4.2



Sandkruger Straße (K 315) - Nord Bestand				
Zeit	Kfz	Pkw	Lkw1	Lkw2
6 - 22	6.931	6.722	128	81
22 - 6	333	319	10	4
24h	7.264	7.041	138	85

Sandkruger Straße (K 315) - Nord Prognose-Nullfall 2040				
Zeit	Kfz	Pkw	Lkw1	Lkw2
6 - 22	7.277	7.058	134	85
22 - 6	350	335	11	4
24h	7.627	7.393	145	89

Sandkruger Straße (K 315) - Nord Prognosefall 2040				
Zeit	Kfz	Pkw	Lkw1	Lkw2
6 - 22	7.474	7.253	136	85
22 - 6	363	348	11	4
24h	7.837	7.601	147	89

Anbindung Wohnen Prognosefall 2040				
Zeit	Kfz	Pkw	Lkw1	Lkw2
6 - 22	394	392	2	0
22 - 6	26	26	0	0
24h	420	418	2	0

Sandkruger Straße (K 315) - Süd Bestand				
Zeit	Kfz	Pkw	Lkw1	Lkw2
6 - 22	6.931	6.722	128	81
22 - 6	333	319	10	4
24h	7.264	7.041	138	85

Sandkruger Straße (K 315) - Süd Prognose-Nullfall 2040				
Zeit	Kfz	Pkw	Lkw1	Lkw2
6 - 22	7.277	7.058	134	85
22 - 6	350	335	11	4
24h	7.627	7.393	145	89

Sandkruger Straße (K 315) - Süd Prognosefall 2040				
Zeit	Kfz	Pkw	Lkw1	Lkw2
6 - 22	7.474	7.255	134	85
22 - 6	363	348	11	4
24h	7.837	7.603	145	89

Auszug aus Lageplan „RFO Wohnquartier“
Ripken und Backmeyer Architekten-Contor
Stand 25.05.2025



Legende:
Q1 Messquerschnitt
 Kartengrundlage: Geofachdaten der NLSfBV © 2021

IST INGENIEURBÜRO
 STRASSEN- & TIEFBAU
 Tjardes • Rolfs • Titsch PartG mbB
 Nordfrost-Ring 21 Tel. 04461 / 7591-0
 26419 Schortens www.ist-planung.de

**R&B 3. Finanz GmbH: Verkehrsuntersuchung zum „RFO Wohnquartier“
 an der Sandkruger Str. 214 in der Stadt Oldenburg**

Durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV-Wert) - M. 1: 2.500 -	Projektnr.: 2857
	Datum: 14.11.25
	Anlage: 5.1