



Protokoll 3. Arbeitsgruppensitzung „Straßenraum und Mobilität“

Ort: Steinhorst, Restaurante Da Mario
Datum: Dienstag, 02.06.15
Uhrzeit: 18.00 Uhr bis 20.15 Uhr

Teilnehmer: B. Schucht, H. Schulze, K. Dolezych, D. Fröhlich, H.H. Schulze, S. Thomsen, J. Reißmann, B. Dettmer, A. Meyer, J. Pawlitzki, E. Dreyer, T. Schäfer, H. Gödecke, M. Traub (Planungsbüro Warnecke)

1. Organisatorisches

Herr Schäfer eröffnet als Arbeitskreissprecher das 3. Treffen der Arbeitsgruppe „Straßenraum und Mobilität“ und begrüßt die anwesenden Teilnehmer in Steinhorst in der Pizzeria Da Mario, die uns freundlicherweise kurzfristig eine Räumlichkeit zur Verfügung stellte.

Das Protokoll der letzten Sitzung wurde allen Teilnehmern zugestellt. Folgende Handlungsansätze sollten in die Maßnahmenübersicht aufgenommen werden: Ortsteil Bokel (Sanierung vom Straßenraum Zum Eichhof), Ortsteil Repke (Anlage einer Überquerungshilfe an der B 244 und Verringerung der Fahrgeschwindigkeiten in den Ortseingangsbereichen).

Eine weitere Ergänzung betrifft die Stichtagsregelung, die im letzten Protokoll nicht dargestellt wurde. Die Stichtagsregelung besagt, dass alle Anträge (öffentlich und private Antragsteller) jeweils bis zum 15.02. des entsprechenden Haushaltsjahres beim Amt für regionale Landesentwicklung vorliegen müssen.

2. Bisherige Maßnahmenansätze zur Erneuerung überörtlicher Straßenräume

Vor Beginn der Arbeitsgruppentreffen fanden Anfang des Jahres in den beteiligten Gemeinden zunächst gemeinsame Ortsbegehungen statt. Im Rahmen der Ortsbegehungen wurden dabei die absehbaren kommunalen baulichen Vorhaben vor Ort gemeinsam in Augenschein genommen. Dabei wurden insgesamt 48 Maßnahmen aufgenommen, die die Sanierung von überörtlichen Straßenräumen betreffen. Im Gegensatz zu den kommunalen Straßen fallen die klassifizierten Straßen wie die Bundes-, Landes- oder die Kreisstraßen nicht in den Zuständigkeitsbereich der Gemeinden. Bauliche Maßnahmen im Bereich der Bundes- oder Landesstraßen liegen im Bereich der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Wolfenbüttel. Die Kreisstraßen fallen in den Zuständigkeitsbereich des Landkreises Gifhorn. Frühzeitige Abstimmungen sind hier unabdingbar.

Die folgende Übersicht gibt einen Überblick über die bereits im Rahmen der Ortsbegehung festgestellten Maßnahmen, deren Bewertung (Nennungen) durch die Arbeitsgruppenmitglieder.

Erneuerung von Ortsdurchfahrten (außerhalb der Dorferneuerung)

Gemeinde Dedelstorf	OD Repke im Zuge der K 8
	OD Dedelstorf im Zuge der K 9
	OD Lingwedel im Zuge der K 9
	OD Langwedel im Zuge der K 8
	OD Oerrel im Zuge der K 87



Gemeinde Oberholz	OD Wettendorf im Zuge der K 13 OD Bottendorf im Zuge der K 13
Gemeinde Steinhorst	OD Räderloh im Zuge der K 1
Gemeinde Sprakensehl	OD Behren im Zuge der L 265 (evtl. 2017) OD Bokel im Zuge der L 265

Betonung der Ortseingänge

Gemeinde Dedelstorf

- Allersehl: Einbau einer Verkehrsberuhigung im Straßenraum Langer Hagen (K 10)
- Dedelstorf: Betonung der südlichen Ortseinfahrt im Zuge der K 9 (zus. mit OD)
- Oerrel: Betonung der Ortseinfahrt der Langwedeler Straße K 87 (zus. mit OD))
- Repke: Anlage einer Überquerungshilfe an der Celler Straße (B 244)

Gemeinde Hankensbüttel

- Hankensbüttel: Betonung und Neuordnung vom Ortseingang im Zuge der B 244
- Emmen: Betonung der Ortseinfahrten im Zuge der K 123
- Alt Isenhagen: Betonung der Ortseinfahrten im Zuge der B 244

Gemeinde Oberholz

- Wentorf: Betonung der Ortseinfahrt aus Richtung Lüder
- Wierstorf: Betonung der Ortseinfahrt im Zuge der K 11

Gemeinde Sprakensehl

- Sprakensehl: Betonung der Ortseinfahrt im Zuge der L 280
- Masel: Betonung der Ortseinfahrten im Zuge der L 280
- Hagen: Betonung der Ortseinfahrten im Zuge der L 280
- Behren: Betonung der Ortseinfahrten im Zuge der L 265 (zus. mit OD)

Gemeinde Steinhorst

- Lüsche: Betonung der Ortseinfahrten im Zuge der K 1
- Räderloh: Betonung der östl. Ortseinfahrt im Zuge der K 1 (zus. mit OD)

Gestaltung der Nebenanlagen an Ortsdurchfahrten (23 Vorhaben)

Gemeinde Dedelstorf

- Allersehl: Erneuerung des Fußweges am Eichenring (K 8)
- Allersehl: Anlage eines separaten Weges für Fußgänger an der K 8
- Dedelstorf: Umgestaltung der Einmündung vom Mahrenholzer Weg in Am Mühlenfeld (K 9)
- Langwedel: Erneuerung Nebenanlagen an der Hauptstraße (K 8)
- Lingwedel: Erneuerung Nebenanlagen an der Dedelstorfer Straße (K 9)
- Lingwedel: Betonung der Seitenbereiche im Zuge der Ortsdurchfahrt (K 87)
- Oerrel: Gestaltung des Seitenbereiches vor der ehem. Schmiede (K 7)
- Oerrel: Verkehrsberuhigung im Zuge der Oerreler Dorfstraße (K 7)
- Repke: Anlage einer Überquerungshilfe an der Celler Straße (B 244)
- Repke: Erneuerung der Nebenanlagen an der Repker Dorfstraße (K 8)
- Weddersehl: Anlage eines separaten Fußweges an der Weddersehler Dorfstraße (K 10)



Gemeinde Hankensbüttel

- Emmen: Barrierefreie Erneuerung der Fußwege an der Ortsdurchfahrt (K 123)
- Emmen: Anlage eines Radfahrerstreifens im Zuge der K 123

3. Geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen /Ortseingänge/Nebenanlagen

Die Gestaltung der übergeordneten Straßen war in der Vergangenheit durch die zunehmende Mobilität und Geschwindigkeit geprägt, wobei der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs mit Kraftfahrzeugen ein besonderer Stellenwert beigemessen wurde. Neben der Verkehrsfunktion besitzen die stark frequentierten Durchgangsstraßen als Siedlungsleitlinien gleichzeitig Erschließungs- und Aufenthaltsfunktion. Der Ausbauzustand und die unübersichtlichen Einmündungs- und Überquerungsmöglichkeiten stellen dabei im Planungsraum ein erhebliches Problem dar.

Die Fahrgeschwindigkeit ist oftmals abhängig von der baulichen Situation und dem Ausbaugrad. Je geradliniger ein Straßenraum und übersichtlicher ein Straßenraum ausgebaut ist, desto höher sind die Fahrgeschwindigkeiten im Regelfall.

Bauliche Verschwenkungen oder aber der Einbau von Mittelinseln mit dem Verschwenken der Fahrbahn um mindestens eine Fahrbahnbreite können als effizienteste Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung gewertet werden. Allerdings ist mit Blick auf die Klassifizierung neben dem LKW-Verkehr insbesondere auch dem landwirtschaftlichen Verkehr mit zulässigen Maschinenbreiten sowie z.B. die Passierbarkeit für Schwertransporte zu berücksichtigen. Neben den baulichen Veränderungen können aber auch optische Markierungen wie z.B. auf die Fahrbahn aufgetragene Pflasterbänder oder Geschwindigkeitsangaben den bewusst fahrenden Fahrzeugführer auf die Ortseinfahrt- bzw. Ortsdurchfahrt aufmerksam machen. Gleiches gilt für eine attraktive, abwechslungsreiche, verdichtete und damit räumlich wirksame Straßenrandgestaltung, die z.B. über eine Grüngestaltung erreicht werden kann.

Anhand von vorher-nachher Beispielen wurde die Wirkung unterschiedlicher baulicher Maßnahmen im Bereich von übergeordneten Straßenräumen dargestellt.

4. Gestaltungsmaßgaben der Dorferneuerung anhand ausgewählter Beispiele

Auf der Grundlage der allgemeinen Gestaltungsvorgaben der Dorferneuerung wurden für die folgenden Straßenräume detaillierte Planungsvorstellungen erarbeitet:

Gestaltung im Verlauf der Behrener Straße (L 265) in Behren

Wie aus dem Trägeranschreiben im Rahmen der Dorferneuerung (14.01.2015) deutlich wurde, ist vorbehaltlich der Haushaltslage seitens der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Wolfenbüttel im Bereich der Ortsdurchfahrt von Behren eine Instandsetzung angedacht. Die Instandsetzung seitens der Landesbehörde beschränkt sich ausschließlich auf die Fahrbahn. Weitere Maßnahmen wie die Errichtung eines Fußweges, Verbesserung der Beleuchtung, Aufwertung vom Potsdamer Platz sowie eine ergänzende Bepflanzung und geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen wären dagegen im Rahmen der Dorferneuerung möglich. Eine Abstimmung ist daher dringend erforderlich.

Die stark frequentierte Landesstraße 265 zweigt von der B 4 in östlicher Richtung ab, um als



Dorfstraße die Ortslage von Behren von Westen nach Osten. Die Dorfstraße ist geradlinig und niveaugleich auf einer Breite von ca. 6 m ausgebaut. Die Geradlinigkeit der Fahrbahn führt oftmals zu überhöhten Fahrgeschwindigkeiten. Die Fahrbahn zeigt in vielen Bereichen starke Risse und Verformungen in Längs- und in Querrichtungen. Ein weiteres Problem besteht in der unzureichenden bzw. vollständig fehlenden Entwässerung. Zudem führt die eingeschränkte Fahrbahnbreite mit ca. 6,0 m beim Begegnungsverkehr zweier LKW zu stark ausgefahrenen Randbereichen.

Im westlichen Ortseingangsbereich befindet sich die Firma Scheerer, die ca. 80 Arbeitsplätze zur Verfügung stellt. Die Zufahrten zum Betriebsgelände der Firma befinden sich außerorts. Da ein Großteil der Beschäftigten unmittelbar aus Behren stammt sowie aus umliegenden Ortschaften, macht sich das Fehlen einer sicheren Verkehrsführung für Fußgänger und Radfahrer entlang der Landesstraße besonders negativ bemerkbar.

Im Rahmen der Neugestaltung des Straßenseitenraumes sollte zur sicheren Verkehrsführung für die Fußgänger und Radfahrer ein kombinierter Fuß- und Radweg entlang der L 265 auf der nördlichen Seite in einer Breite von 2 m vorgesehen werden. Der Fuß- und Radweg sollte durchgängig auf der nördlichen Straßenseite zwischen dem Betriebsgelände der Firma Scheerer, durch den Ort und bis zur ehemaligen Gaststätte geführt werden. Im weiteren Verlauf bis zum Sportplatz könnte der Weg in Form einer wassergebundenen Decke weitergeführt werden. Im Bereich der Zufahrt zur Firma Scheerer bietet sich die Errichtung einer Überquerungshilfe an, die nicht nur eine sichere Überquerung ermöglicht sondern auch zur Geschwindigkeitsreduzierung beitragen würde. Um die Querungshilfe errichten zu können, wäre allerdings ein Grundstücksankauf notwendig.

Eine weitere Querungshilfe könnte im Bereich des Potsdamer Platzes errichtet werden, wo sich der Straßenraum zwischen dem Eichenweg im Süden und dem Weyhäuser Weg im Norden stark aufweitet. Der Potsdamer Platz bildet den zentralen Mittelpunkt im Ortsteil Behren und wird von Einheimischen und Ortsfremden (Radfahrern) gut angenommen. Der Platz liegt im Einmündungsbereich der L 265 mit dem Rotdornweg und dem Eichenweg und ist zwischen den Gebäudekanten mehr als 50 m breit ausgebaut. Der Platz wird durch zwei Einfahrtsbereiche erschlossen, wobei eine der beiden Einfahrten ca. 8 m und die andere ca. 6 m breit ist. Zwischen den beiden Einfahrten befindet sich ein begrünter, mit einem Jägerzaun eingefasster Grünbereich mit Denkmal. Im östlichen Seitenraum ist ein kleiner Aufenthaltsbereich vorhanden.

Um die Aufenthaltsqualität im Bereich vom Potsdamer Platz aufzuwerten, könnte eine der beiden Einfahrten zugunsten der Grünfläche und Ausbildung einer zentralen Einmündung aufgegeben werden. Der auf der Mittelinsel vorhandene Baum könnte dabei bestehen bleiben, wenn östlicherseits die neue Einmündung vorbeigeführt wird. Bei einer ausreichenden Fahrbahnbreite von 6,50 m ergäbe sich so eine etwa rechtwinklige Einmündungssituation in die übergeordnete Landesstraße, so dass sämtliche Abbiegevorgänge verkehrsgerecht bzw. übersichtlich reglementiert werden.

Gleichzeitig könnte die Einfriedung entfernt, der Grünbereich geöffnet und ein reizvoller Aufenthaltsbereich mit Hinweisschild für Ortsfremde und Sitzmöglichkeiten entstehen. Im Zuge des barrierefreien Ausbaues der Haltestellen wäre eine Verlegung des zurzeit im Bereich des Waldweges vorhandenen Buswarteunterstandes nördlich vom Potsdamer Platz denkbar. Um auch hier eine sichere Überquerung der Landesstraße zu gewährleisten, bietet sich auch hier die Errichtung einer 2 m breiten Querungshilfe an. Im Rahmen der Dorferneuerung sollte zudem die vorhandene Beleuchtung zugunsten energieeffizienter Lampen ersetzt sowie eine ergänzende Bepflanzung im Straßenseitenraum vorgenommen werden.



Erneuerung der Nebenanlagen an der Repker Dorfstraße (K 8)

Von der B 244 zweigt in südlicher Richtung die Kreisstraße 8 ab, die als Repker Dorfstraße die Ortslage in Richtung Oerrel durchläuft. Die Kreisstraße ist besonders im nördlichen Straßenabschnitt teilweise nur auf einer Breite von ca. 5,20 m ausgebaut, was zu Einschränkungen beim Begegnungsverkehr und zum Überfahren des westlicherseits angrenzenden Grünbereichs führt. Der Gehweg ist nur auf einer Breite von 1,20 m ausgebaut und durch die abgängige Verbundsteinpflasterbefestigung nur eingeschränkt begehbar. Östlich an den Gehweg grenzt eine abgängige Lindenpflanzung und daran angrenzend ein Graben an.

Besonderer Handlungsbedarf ergibt sich dementsprechend in der Erneuerung des Fußweges und der Nebenanlagen an der Repker Dorfstraße. Dabei sollte vor allem der vorhandene Baumbestand (Lindenallee) sowie der Begegnungsverkehr zweier größerer Fahrzeuge gewährleistet werden.

Um den Begegnungsverkehr zweier größerer Fahrzeuge gewährleisten zu können, sollte der Straßenraum insgesamt niveaugleich auf einer Breite von 6 m (5 m Fahrbahn und beidseitig jeweils 0,50 m Gossen) ausgebaut werden. Die im nördlichen Straßenverlauf vorhandenen abgängigen Lindenpflanzungen könnten entfernt werden, so dass dann auch die Ausbildung eines 1,60 m breiten Fußweges möglich wäre. Im weiteren südlichen Straßenverlauf sollte der Gehweg, der hier direkt an der Straße verläuft, in den Bereich der Grundstücke gelegt werden. Südlich vom Bahndamm könnte der Gehweg bis zum Ortsausgang und weiter bis zum Friedhof geführt werden. Um den Außen südlichen Ortseingangsbereich bietet sich zudem die Pflanzung von Bäumen an, um den Ortseingangsbereich zu betonen und den Autofahrer zu einem angemessenen Fahrverhalten zu animieren.

5. Ankündigungen/Thema der nächsten Sitzung

Die im Rahmen der Arbeitsgruppensitzung gezeigten Gestaltungsempfehlungen und das Konzept für die Ortsdurchfahrt von Behren werden den Arbeitskreisteilnehmern in der nächsten Sitzung als Kopie zur Verfügung gestellt.

Das nächste Arbeitsgruppentreffen findet statt am Dienstag, **14.07.15 um 18.00 Uhr** (Ort wird noch bekanntgegeben).

Themen: Probleme und Potenziale im ÖPNV
Barrierefreie Haltestellengestaltung
Sanierung der fußläufigen Wegeverbindungen, Ergänzungen der Radwege

Protokoll erstellt: Monika Traub, 12.06.15