



---

## **Protokoll 4. Arbeitsgruppensitzung „Straßenraum und Mobilität“**

Ort: Emmen, Gasthaus Pasemann  
Datum: Dienstag, 14.07.15  
Uhrzeit: 18.00 Uhr bis 19.45 Uhr

Teilnehmer: O. Müller, J. Pawlitzki, I. Lilje, T. Schäfer, M. Kruse, D. Fröhlich, H.H. Schulze, B. Meyer, B. Schucht, H.O. Pape, A. Meyer, B. Dettmer, H. Schulze, P. Quitschau B. Frahm, H. Gödecke, I. Bauke, H.J. Ollech, M. Traub

---

### **1. Organisatorisches**

Herr Schäfer eröffnet als Arbeitskreissprecher das 4. Treffen der Arbeitsgruppe „Straßenraum und Mobilität“ und begrüßt die anwesenden Teilnehmer in Emmen im Gasthaus Pasemann.

Das Protokoll der letzten Sitzung wurde allen Teilnehmern zugestellt. Änderungen gibt es nicht.

### **2. Grundanforderungen an barrierefreie Freiraumgestaltung**

#### **Bewegungsraum und Platzbedarf**

Wer einen Rollstuhl oder Rollator nutzt oder einen Kinderwagen schiebt, ist bezüglich der Mobilität nicht flexibel, da er mit seinem Hilfsmittel auch Engstellen bewältigen muss.

- Mindestbreite – Passierbarkeit von Engstellen = 90 cm
- Nutzbare Gehwegbreite = 1,80 m
- Zum Rangieren und Richtungswechsel 1,50 m x 1,50 m

Damit die Bewegungsflächen für alle nutzbar sind, muss der Bodenbelag eben und für Rollstuhl- und Rollatornutzer erschütterungsarm und gleichzeitig rutschfest sein. Dies ist bei Bitumen oder Betonplatten gewährleistet. Bei Betonsteinpflaster sind die Fugen und Fugen möglichst gering zu halten. Bei Natursteinpflaster sollten geschnittene Steine beflammt (rutschfest) verwendet werden. Um eine barrierefreie Begehbarkeit bzw. Befahrbarkeit bei Natursteinpflasterstraßen (z.B. in Hankensbüttel oder Alt Isenhagen) zu gewährleisten, könnte eine berollbare Fahrgasse zwischen den Natursteinen bzw. ein befahrbarer Steifen eingerichtet werden.

#### **Zulässiges Gefälle (DI 18040-3)**

Gefällestrecken sind oftmals schwer zu bewältigen. Gehwege dürfen bis zu 3 % Gefälle haben, bis zu 10 m Länge auch 6 %. Über sehr kurze Strecken sind steilere Abschnitte möglich (bis zu 12 % auf höchstens 1 m Länge). Ansonsten sind Rampen oder Aufzüge anzuordnen, während Blinde und Sehbehinderte auch über Treppen geführt werden können.

#### **Bewegungsraum und Platzbedarf**

Barrierefreie Bewegungsflächen dürfen keine Stufen oder Schwellen enthalten. Kanten bis zu 3 cm können auch von Rollstuhlfahrern noch bewältigt werden (Rollatoren eingeschränkt). Blinde und Sehbehinderte können Kanten erst ab 3 cm mit dem Langstock sicher wahrnehmen. Bei höheren Stufen müssen Umgehungsmöglichkeiten angeboten werden.



Folgende separate Fußwege im Planungsraum sind zurzeit nicht barrierefrei ausgebaut bzw. zeigen Sanierungsbedarf:

- Brennerpass mit Treppenanlage in Hankensbüttel
- Neuer Weg in Hankensbüttel
- Weg zum Ehrenmal in Hankensbüttel
- Erneuerung vom Fußweg (ausgehend vom Bachwanderweg) zum Busbahnhof in Hankensbüttel
- Ergänzung vom Fußweg in der Mühlenstraße in Hankensbüttel

### **3. Barrierefreier Haltestellenausbau - Anforderungen im ÖPNV**

Nach der Darstellung der allgemeinen Anforderungen an eine barrierefreie Gestaltung stellte Traub die Ergebnisse des Abstimmungsgesprächs vom 14.07.15 vor, die mit Vertretern der VLG (Herr Glinschert) und der Firma Bischof Brauner (Herr Brauner) geführt wurden.

Der größte Teil der Haltestellen in der Planungsregion ist zurzeit nicht barrierefrei ausgebaut. Eine Ausnahme ist hier die Haltestelle in Hankensbüttel, wobei jedoch die Aufstellfläche mit nur 12 m als zu gering bemessen ist.

Bis 2022 muss eine vollständige Barrierefreiheit aller Haltestellen gewährleistet werden: Für die Grunderneuerung der Haltestellen kann eine 75prozentige Förderung bei der Landesnahverkehrsgesellschaft beantragt werden. Die Antragsfrist ist jeweils bis 31.05. eines Jahres, wobei bis zu 8 Haltepunkte pro Gemeinde und pro Jahr bezuschusst werden können.

Bei der Grunderneuerung geht es um die Anpassung des Einstiegsniveaus von Haltestellen an Niederflurfahrzeuge einschl. Kleinbussen (stufenfreier Einstieg, 16 cm Bordansicht bei einer Aufstellfläche von 18 m). Busbuchten sollen nur dort erhalten werden, wo der Bus längere Zeit stehen muss, z.B. bei Endhaltestellen oder um Umsteigemöglichkeiten zu gewährleisten. Die Umfeldgestaltung inklusive barrierefreie Zuwegung zu den Haltestellen ist ebenso barrierefrei zu gestalten. Förderfähig ist neben der Anlage der Haltestellen auch die Haltestellenausstattung mit Fahrradabstellanlagen, Abfallbehältern, Informationskästen, etc.. Als Anbieter entsprechender Haltestellenausstattungen wurden exemplarisch Beispiele der Firmen Horenk Systemtechnik (Cremlingen) oder Firma Mabeg (Münster) vorgestellt, wobei es sich hier jedoch im Falle der Warteunterstände in der Regel um moderne Konstruktionen handelt. Um das Ortsbild der alten Ortslagen entsprechend aufzuwerten und ein einheitliches Erscheinungsbild zu erzielen, wäre es jedoch eher wünschenswert typische Holzkonstruktion mit Tonziegeleindeckung zu wählen.

Die Niederflur-Busse erreichen im Durchschnitt bereits einen Anteil von 74% der Fahrzeugflotte - bei 40 Unternehmen ist sogar bereits die komplette Bus-Fahrzeugflotte niederflurig. Auch bei den Haltestellen hat sich einiges getan, derzeit befinden sich viele Kommunen im Umbauprozess. Eine Änderung der Haltestellenform (meistens Umbau Busbucht zu Haltestellenkap) wird sehr oft durchgeführt. Eine Anpassung der Bordhöhe wurde bislang von zwei Dritteln der Unternehmen ausgeführt. Die angegebenen Bordhöhen unterscheiden sich innerhalb des bundesweiten Vergleichs wie auch z.T. innerhalb der einzelnen Kommunen: In den meisten Fällen wird (im Busverkehr) auf eine Bordhöhe von 18 cm (37 %) bzw. 16 cm (25 %) angehoben. Die Möglichkeit zum extrem dichten Heranfahren zusammen mit der Höhe der Bordanlage gewährleistet einen barrierefreien Zugang zu den Verkehrsmitteln. Das Kasseler Design zeichnet sich dadurch aus, dass der Bord besonders glatt und außerdem gekrümmt ist, so dass ein Bus mit seinen Reifen ohne allzu großen Verschleiß darauf auflaufen kann.



Rund die Hälfte der Unternehmen nennt auch den Einbau von Bodenindikatoren; meist wird diese Maßnahme in Kombination mit den nun beginnenden Bordanhebungen realisiert. Die Oberseite des Profils ist rutschfest strukturiert und kann dadurch von Blinden und Sehbehinderten gut ertastet werden. Der verwendete helle Beton erzeugt einen hohen Kontrast zur Gehwegbefestigung und erleichtert so die optische Erkennbarkeit für Sehbehinderte.

**Folgende Bushaltestellen sollten gem. den Vorgaben zur Barrierefreiheit umgestaltet bzw. verlegt werden\*:**

**Gemeinde Dedelstorf:**

Dedelstorf:	Umgestaltung der Haltestelle Am Mühlenfeld
Oerrel:	Umgestaltung des zentralen Buswartebereiches Umgestaltung bzw. Verlegung des Buswartebereiches an der Kreisstraße aus Richtung Langwedel kommend *
Repke:	Umgestaltung der Bushaltestelle im Bereich vom Spielplatz
Langwedel:	Umgestaltung der Buswartebereiche am Teich
Lingwedel:	Umgestaltung der Buswartebereiche
Allersehl:	Umgestaltung der Bushaltestellen am Eichenring
Weddersehl:	Umgestaltung der Bushaltestellen

**Gemeinde Hankensbüttel:**

Alt Isenhagen:	Umgestaltung und Verlagerung der Bushaltestellen/Richtung Wentorf-Karl-Söhle-Schule*
----------------	--

*Die Haltestellen werden von unterschiedlichen Betreibern angefahren, wobei die Fahrgäste teilweise von der einen zur anderen Haltestelle wechseln müssen. Zudem befindet sich die Haltestelle an der K 14 außerhalb der Ortsdurchfahrt. Die Verlegung der Haltestelle wird seitens der VLG und Bischof Brauner grundsätzlich befürwortet. Notwendig wären in diesem Zusammenhang allerdings die Versetzung des Ortsschildes sowie umfangreiche bauliche Maßnahmen (z.B. der Einbau einer Querungshilfe).*

Isenhagen:	Umgestaltung der Bushaltestellen an der Ortsdurchfahrt K 123
Emmen:	Umgestaltung der Bushaltestellen an der Emmer Dorfstraße K 123
Hankensbüttel:	Anlage einer Bedarfsampel im Zuge der B 244 im Bereich vom Minikreisverkehrsplatz

**Gemeinde Oberholz:**

Bottendorf:	Gestaltung der Ortsmitte mit Bushaltestellenbereich
Schweimke:	Umgestaltung der Bushaltestelle mit Aufenthalt
Steimke:	Umgestaltung der Bushaltestelle im Zuge der K 12
Wentorf:	Umgestaltung der Bushaltestellen
Wierstorf:	Betonung der Ortsmitte und Umgestaltung des Buswartebereiches



---

### **Gemeinde Steinhorst:**

Lüsche:	Umgestaltung der Bushaltestellen in der Hauptstraße im Zuge der K 1
Räderloh:	Erneuerung der Bushaltestellen in den Lindenstraße
Steinhorst:	Umgestaltung der Bushaltestelle im Bereich Marktstraße L 282 Umgestaltung Steinhorst-Reinhorn L 282 Umgestaltung Steinhorst Bahnhofstraße K 1 Umgestaltung Steinhorst Metzinger Straße Umgestaltung Auermühle K 1

### **Gemeinde Sprakensehl:**

Sprakensehl:	Umgestaltung der Bushaltestellen in der Schulstraße
Masel:	Umgestaltung der Bushaltestellen
Hagen:	Umgestaltung der Bushaltestellen an der Sprakensehler Straße L 280
Blickwedel:	Umgestaltung des Buswartebereichs an der Blickwedeler Dorfstraße
Behren:	Ausbildung einer zentralen Bushaltestelle

Der öffentliche Personennahverkehr wird von der Verkehrsgesellschaft Landkreis Gifhorn (VLG) und der Bischof Brauner Verkehrsgesellschaft gewährleistet, wobei es sich hier überwiegend um den Schülerverkehr handelt. Allgemein wird die Einbindung in das öffentliche Personennetz als unzureichend bewertet. Besonders problematisch ist dabei die Anbindung an die Kreisstraße Gifhorn, die nur über Wesendorf bzw. die Stadt Wittingen erreicht werden. Um hier entsprechende Verbesserungen zu erzielen, ist die Gemeinde Steinhorst in besonderem Maße an dem im angrenzenden Gemeinden Wahrenholz und Schönewörde diskutierten und in der Planung befindlichen Bürgerbusinitiative interessiert.

## **4. Ankündigungen/Thema der nächsten Sitzung**

Das nächste Arbeitsgruppentreffen findet statt am Dienstag, **29.09.15 um 18.00 Uhr** (Ort wird noch bekanntgegeben).

### **Themen:**

- Vorstellung der neuen Dorferneuerungsrichtlinie
- Erarbeitung einer Empfehlung für die Prioritätenliste im Bereich Straßenraum und Mobilität
- Weitere Vorgehensweise der Dorferneuerungsplanung

Protokoll erstellt: Monika Traub, 06.09.15