



Protokoll 4. Arbeitsgruppensitzung „Straßenraum und Mobilität“

Ort: Schönewörde, Gemeindebüro
Datum: Donnerstag, 10.09.15
Uhrzeit: 19.00 Uhr bis 21.00 Uhr

Teilnehmer: Wilhelm Warneboldt, Manfred Sölter, Gabriele Henneicke, Kerstin Staciwa, Herbert Donneick, Ernst Schreiber, Heinrich Meyer, Hans-Jürgen Schulz, Ingo Bresch, Friedhilde Kahle, Helmut Geschwandtner, Helmut Gries, Achim Klenner, Herbert Pieper, Norbert Lietke, Carsten Fromhage, Kathrin Hilleberg, Gerald Flohr, Frank Jäger, Marion Schuchart, Horst Schermer, Friedhilde Evers, Monika Traub

Protokoll
erstellt: Monika Traub am 04.10.15

1. Organisatorisches

Herr Gries eröffnet als Arbeitskreissprecher das 4. Treffen der Arbeitsgruppe „Straßenraum und Mobilität“ und begrüßt die anwesenden Teilnehmer im Gemeindebüro in Schönewörde.

2. Grundanforderungen an barrierefreie Freiraumgestaltung

Zu Beginn der Sitzung ging es um das Thema der Barrierefreiheit im Bereich von Straßen, Wegen und Plätzen. Folgende Aspekte sind dabei zu berücksichtigen:

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 zu gewährleisten, könnte eine berollbare Fahrgasse zwischen den Natursteinen bzw. ein befahrbarer Steifen eingerichtet werden.

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.

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.

3. Barrierefreier Haltestellenausbau - Anforderungen im ÖPNV

Nach der Darstellung der allgemeinen Anforderungen an eine barrierefreie Gestaltung im Bereich der Straßen- und Platzräume stellte Frau Traub das Ergebnis des Abstimmungsgesprächs vom 14.07.15 bzgl. des barrierefreien Ausbaues in der Planungsregion vor, das mit Vertretern der VLG (Herr Glinschert) und der Firma Bischof Brauner (Herr Brauner) geführt wurde. Den Rahmen für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs bildet dabei der Nahverkehrsplan. Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen. Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind die vorhandenen Unternehmer frühzeitig zu beteiligen; soweit vorhanden sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Im Nahverkehrsplan sollten dabei diejenigen Haltestellen benannt werden, die nicht barrierefrei ausgebaut werden sollen.

Für die Grunderneuerung der Haltestellen kann dabei eine 75prozentige Förderung bei der Landesnahverkehrsgesellschaft beantragt werden. Die Anträge müssen jeweils bis zum 31.05. eines Jahres eingereicht werden, 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. 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.

4. Vorstellung der neuen Dorferneuerungsrichtlinie

Grundlage der Dorfentwicklung ist die Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur integrierten ländlichen Entwicklung (ZILE) RdERl. d. ML v. 19.08.2015:

Das Land Niedersachsen gewährt nach Maßgabe dieser Richtlinie mit Mitteln des Bundes und des Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raumes (ELER) Zuwendungen für die integrierte ländliche Entwicklung. Ziel ist es, die ländlichen Räume als Lebens-, Arbeits-, Erholungs- und Naturräume zu sichern. Die Maßnahmen sollen zu einer positiven Entwicklung der Agrarstruktur, einer nachhaltigen Stärkung der Wirtschaftskraft und zur Erhöhung der Lebensqualität beizutragen.

Die Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur integrierten ländlichen Entwicklung (ZILE) RdERl. d. ML v. 19.08.2015 umfasst folgende Maßnahmenansätze:

- Maßnahme 3 Dorfentwicklungspläne
- Maßnahme 4 Regionalmanagement
- Maßnahme 5 Dorfentwicklung
- Maßnahme 6 Neuordnung ländlichen Grundbesitzes
- Maßnahme 7 Flächenmanagement Klima und Umwelt
- Maßnahme 8 Infrastrukturmaßnahmen (ländlicher Wegebau)
- Maßnahme 9 Basisdienstleistungen
- Maßnahme 10 ländlicher Tourismus
- Maßnahme 11 Kulturerbe

Die Vergabe der Fördergelder erfolgt über das Amt für regionale Landesentwicklung Braunschweig (Herr Broja, Frau Fehse).

Im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe (GAK) sind Ausgaben zur Verbesserung der innerörtlichen Verkehrsverhältnisse und der Aufenthaltsqualität von Straßen, Wegen und Plätzen einschließlich zugehöriger Seitenbereiche zuwendungsfähig (5.1.2.1).

Im Zusammenhang mit Projekten nach den Nummern 5.1.2.1 bis 5.1.2.3 sind die durch das geforderte Bauprojekt notwendig werdenden Änderungen oder Erweiterungen des Regen- und Schmutzwasserkanals sowie die Anschlüsse an das vorhandene Netz förderfähig (5.1.1.4).

Im Rahmen der Maßnahme 8 Infrastrukturmaßnahmen (ländlicher Wegebau) sind der Neubau befestigter oder die Befestigung vorhandener, bisher nicht oder nicht ausreichend befestigter Wege,



einschl. erforderlicher Brücken, einschl. ggf. erforderlicher Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen des Naturschutzes förderfähig. Als nicht ausreichend befestigt gelten diejenigen Wege, die der Belastung durch heute gebräuchliche landwirtschaftliche Maschinen und Transportfahrzeuge nicht mehr gewachsen sind, maßgeblich ist nicht die Art der Befestigung, sondern vielmehr der Wegeunterbau (8.1).

Die Förderung von Wegen innerhalb der Ortsbebauung ist nicht zulässig. In Ortsrandlagen sind Wege zuwendungsfähig, die in erster Linie landwirtschaftliche Flächen erschließen (8.3.2).

Der Fördersatz für Gemeinden und Gemeindeverbände entspricht der Abweichung von der durchschnittlichen Steuereinnahmekraft (5.4.2.2)

- 15 % über Durchschnitt = 33 % (bei ILEK oder REK 43 %)
- Durchschnitt = 53 % (bei ILEK oder REK 63 %)
- 15 % unter Durchschnitt = 63 % (bei ILEK oder REK 73 %)

Die Fördersätze für Projekte, die nachweislich der Umsetzung und damit der beschriebenen Zielerreichung eines integrierten ländlichen Entwicklungskonzeptes oder eines regionalen Entwicklungskonzeptes nach LEADER dienen, können um bis zu 10 % erhöht werden, bei privaten Zuwendungsempfängern um bis zu 5 % (5.4.2.5). Im April 2015 wurde das Isenhagener Land erneut als LEADER-Region vom Land Niedersachsen ausgewählt.

Die Abweichung von der Steuereinnahmekraft wird jährlich anhand der von LSN (Landesamt für Statistik Niedersachsen) aktualisierten Daten fortgeschrieben. Maßgeblich ist das Bewilligungsjahr des Projekts. Grundlage sind die Steuereinnahmen der zurückliegenden drei Jahre (2014, 2013, 2012).

Für die Planungsregion Wahrenholz/Schönewörde ergeben sich somit für das Bewilligungsjahr 2016 folgende Fördersätze:

<u>Maßnahme</u>	<u>Dorfentwicklung</u>	<u>ländlicher Wegebau</u> <u>Tourismus</u> <u>Kulturerbe</u>
Samtgemeinde Wesendorf (63 % + 10 % Isenhagener Land)	73 %	53
Gemeinde Wahrenholz (63 % + 10 %)	73 %	53
Gemeinde Schönewörde (63 % + 10 %)	73 %	53

- Projekte mit einem Zuwendungsbedarf von weniger als 10.000 € sind nicht förderfähig.
- Die Umsatzsteuer gehört zu den förderfähigen Ausgaben.

Alle investiven Maßnahmen unterliegen einem Ranking. Es müssen mindestens 30 Punkte aus dem beigefügten Bewertungsschema erreicht werden.



<u>Bewertungsschema Dorfentwicklung</u>	Punkte
<u>Projekt trägt zur Innenentwicklung bei durch</u>	
Flächeneinsparung im Außenbereich	5
<ul style="list-style-type: none"> • Entsiegelung innerörtlicher Flächen • Um-/Nachnutzung vorhandener Bausubstanz in Ortsinnenlage 	5 10
<u>Zahl der Arbeitsplätze</u>	
<ul style="list-style-type: none"> • Geplante neue Arbeitsplätze • Erhaltung der Arbeitsplätze 	10 5
<u>Einrichtung zur Grundversorgung</u>	
<ul style="list-style-type: none"> • Neuschaffung • Verbesserung einer bestehenden Einrichtung 	20 10
<u>Überörtliche Versorgungsbedeutung</u>	20
<u>Alternative und ergänzende Ansätze zur Erreichbarkeit</u>	
<ul style="list-style-type: none"> • durch ÖPNV Anbindung • Bürgerbus, Rufbus, Anrufsammeltaxi • Mitfahrgelegenheiten, Fahrgemeinschaften • Fahrrad (bike and ride) 	5 10 10 10
<u>Besondere Bedeutung des Projekts für die soziale, kulturelle oder wirtschaftliche Entwicklung sowie ökologische und/oder touristische Verbesserung</u>	20
<u>Projekt fördert die Gleichstellung von Frauen und Männern (z.B. Art der Arbeitsplätze)</u>	10
<u>Klimaschutz/Klimafolgenanpassung</u>	
<ul style="list-style-type: none"> • über das gesetzliche Maß hinausgehend • Teil eines umfassenden ganzheitlichen Konzepts 	5 10
<u>Verbesserung des Ortsbildes</u>	
<ul style="list-style-type: none"> • Groß • Mittel 	10 5
<u>Verbesserung der Verkehrssicherheit</u>	10
<u>Ehrenamtliches Engagement, Genossenschaften</u>	10
<u>Startprojekt der Förderung</u>	10
<u>Antragsteller ist Landwirt</u>	5



Bedeutung für die regionale Baukultur

- Kulturdenkmal 10
- Ortsbildprägend 5

Projekt liegt in Südniedersachsen 10

Bevölkerungsentwicklung letzten 10 Jahre (Zeitraum 2003-2013)

Samtgemeinde Wesendorf= - 1,79 % *

- Mehr als 5 % unter Landesdurchschnitt 10
- 5 % unter bis 1 % über Landesdurchschnitt 5*
- Mehr als 1 % über Landesdurchschnitt 0

Strukturschwäche des Raumes/Steuereinnahmekraft der Gemeinde

- Mehr als 15 % unter Landesdurchschnitt 10
 (Gemeinde Wahrenholz- 23,1 %)
 (Gemeinde Schönewörde - 16,0 %)
- 15 % unter bis 15 % über Landesdurchschnitt 5
- Mehr als 15 % über Landesdurchschnitt 0

Einstufung in der Dorfentwicklungsplanung

- 1. Priorität 20
- 2. Priorität 10
- 3. Priorität 5

Alle öffentlichen Maßnahmen müssen in den Dorfentwicklungsplan aufgenommen und einer der drei Maßnahmenkategorien (Prioritäten) zugeordnet werden. Die Verteilung auf die Kategorien muss dabei gleichmäßig erfolgen.

5. **Erarbeitung der Empfehlung für eine Prioritätenliste für das Handlungsfeld „Straßenraum und Mobilität“**

Jeder Teilnehmer erhält eine Liste mit den öffentlichen Maßnahmen. Die öffentlichen Maßnahmen wurden dabei fünf unterschiedlichen Themenschwerpunkten zugeordnet:

- A. Straßenraumsanierung
- B. Verbesserungen im Bereich vom ÖPNV

Die Abstimmung erfolgte anonym und jeder Teilnehmer konnte seine persönliche Einschätzung zu den aufgelisteten Maßnahmenvorschlägen abgeben. Jeder Arbeitskreisteilnehmer erhielt eine festgelegte Anzahl von Punkten pro Themenschwerpunkt, die zu vergeben waren, wobei pro Maßnahme maximal 3 Punkte vergeben werden konnten.

Die Auswertung des Abstimmungsergebnisses wurde von den Arbeitskreisteilnehmern vorgenommen und die Maßnahmen der Punktzahl entsprechend einer der drei Maßnahmenkategorien zugeordnet:



Folgendes Ergebnis wurde dabei erzielt:

A. Straßenraumsanierung

(Anzahl der Maßnahmen = 20)

(insgesamt 20 Punkte, max. 3 Punkte pro Maßnahme)

Maßnahmenkategorie I

Punkte

Wahrenholz: Erneuerung der Schulstraße	49
Schönewörde: Erneuerung vom Straßenraum Am Denkmal	41
Weißenberge: Geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen im Verlauf der K 4	38
Schönewörde: Erneuerung vom Bahnhofsweg	37
Wahrenholz: Barrierefreie Gestaltung der Nebenanlagen an den Ortsdurchfahrten	36
Betzhorn: Erneuerung der Straßenräume Schmiedestraße, Lehmkuhlen und Mittelstraße	30
Schönewörde: Rückbau und Gestaltung der Lindenstraße	25

Maßnahmenkategorie II

Schönewörde: Gestaltung vom Rundlingsplatz	21
Betzhorn: Befestigung von Stellplätzen im Seitenraum der Straße Bauerneck	21
Betzhorn: Ergänzende Befestigung im Straßenraum Im Grundfeld	20
Weißenberge: Erneuerung vom Straßenraum Schnuckenweg/Ziegeleistraße	18
Schönewörde: Erneuerung vom Straßenraum Am Kamp	17
Wahrenholz: Erneuerung der Straßenräume Hermann-Fischer-Weg, Hohe Luft, Im Nordfeld und Lindenweg	16

Maßnahmenkategorie III

Schönewörde: Erneuerung vom Schulweg	14
Schönewörde: Erneuerung der Straße Hagenkamp	14
Wahrenholz: Erneuerung vom Straßenraum Am Steinkamp	12
Wahrenholz: Erneuerung der Windmühlenstraße	10
Schönewörde: Erneuerung der Dorfstraße	10
Wahrenholz: Erneuerung vom Straßenraum Dorfacker	6
Schönewörde: Erneuerung vom Straßenraum Im Winkel	5

Verbesserungen im Bereich vom ÖPNV

(Anzahl der Maßnahmen = 9, insgesamt 12 Punkte, max. 3 Punkte pro Maßnahme)

Maßnahmenkategorie I

Wahrenholz: Anlage einer Erschließungsstraße Am Bahnhof und Neugestaltung vom Bahnhofsumfeld	53
Schönewörde: Barrierefreie Erneuerung vom Zugang zum Bahnhof	45



Maßnahmenkategorie II

Schönewörde: Barrierefreie Umgestaltung der Buswartebereiche (Lindenstraße, L 286, Dorfstraße und Hagenkamp)	34
Weißberge: Barrierefreie Umgestaltung der Bushaltestellen im Verlauf der Ortsdurchfahrt	31
Wahrenholz: Barrierefreie Umgestaltung der Buswartebereiche im Verlauf der Ortsdurchfahrt	30
Ergänzung vom Radweg an der L 286 in Richtung Vorhop	28

Maßnahmenkategorie III

Betzhorn: Barrierefreie Umgestaltung der Bushaltestellen an der Betzhorner Straße (K 5)	20
Teichgut: Barrierefreie Umgestaltung der Bushaltestellen (K 4 im Bereich vom Schützenheim, Straßenraum Küsterberg, im Bereich der Siedlung Sandschellenberg)	12
Weißes Moor: Barrierefreie Umgestaltung der Buswartebereiche (Holdingsstraße, im Zuge der K 29, Kanalstraße Ergänzung einer Bushaltestelle an der K 29)	10

6. Weitere Vorgehensweise

- Letzte Arbeitsgruppensitzung 22. Oktober „Themenfeld Tourismus“.
- Abstimmung in der Koordinierungsgruppe: Erarbeitung des Planentwurfs.
- Beteiligung der Träger öffentlicher Belange (4 Wochen). Beteiligt werden u.a. die politischen Vertreter, die Kirche, das niedersächsische Landesamt für Straßenbau und Verkehr, der Landkreis mit den Fachbereichen, der Großraum Zweckverband, die Arbeitsgruppenmitglieder, das Amt für regionale Landesentwicklung.
- Abwägung der Bedenken und Anregungen und Erstellung des Dorfentwicklungsplanes.
- Vorstellung des Dorfentwicklungsplanes im Rahmen der zweiten Bürgerversammlung.
- Festsetzung des offiziellen Förderzeitraumes und Kontingents. Umsetzungsphase ca. 7-8 Jahre
- Stichtagsregelung 15.02. für alle öffentlichen und privaten Anträge.
- Fortbestehen der Arbeitsgruppe. Jeweils Nachbereitung bzw. Vorbereitung der entsprechenden Maßnahmen (mindestens jährliche Treffen).

Das Planungsbüro Warnecke bedankt sich bei allen Beteiligten. Ohne ihre intensive Mitarbeit wäre die Erarbeitung der Dorfentwicklungsplanung so nicht möglich gewesen.

Monika Traub 07.10.15