



Protokoll 3. Arbeitsgruppensitzung „Straßenraum und Mobilität“

Ort: Wahrenholz, Gemeindebüro
Datum: Donnerstag, 11.06.15
Uhrzeit: 19.00 Uhr bis 20.45 Uhr

Teilnehmer:

H. Schermer, F. Evers, H. Gries, M. Sölter, E. Schreiber, I. Bresch, K. Staciwa, M. Poschadel, F. Winkelbauer, H. und H. Heppner, C. und P. Schellhase, I. Meyer, R. Gades, F. Jäger, A. Klenner, G. Flohr, B. Schiller, L. Winkelbauer, M. und R. Dabroschke, K. Hilleberg, C. Fromhage, H. Geschwandtner, W. Warneboldt, N. Lietke, H. Meyer, H. J. Schulz, T. Winkelbauer, F. Neudeck, F. Kahle, E.W. Grüssing, M. Traub (Planungsbüro Warnecke)

1. Organisatorisches

Herr Gries eröffnet als Arbeitsgruppensprecher das 3. Treffen der Arbeitsgruppe „Straßenraum und Mobilität“ und begrüßt die zahlreichen Teilnehmer. Herr Flohr stellt zu Beginn die Anfrage, wer die Moderation der Sitzung übernimmt. Die Moderation obliegt Frau Traub vom Planungsbüro Warnecke.

2. Bisheriger Planungsablauf und bisherige Maßnahmenansätze zur Erneuerung kommunaler Straßenräume

Da einige Teilnehmer zum ersten Mal an einer Arbeitsgruppensitzung der Dorferneuerung teilnahmen, erläuterte Frau Traub zu Beginn der Veranstaltung den bisherigen Planungsablauf. Vor Beginn der Arbeitsgruppentreffen fanden Mitte Februar 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 16 Maßnahmen vorgeschlagen, die in den Bereich der Erneuerung kommunaler Straßenräume fallen. Im Gegensatz zu den klassifizierten Straßen wie den Bundes-, Landes- oder den Kreisstraßen fallen die kommunalen Straßen in den Zuständigkeitsbereich der Gemeinden.

Die folgende Übersicht gibt einen Überblick über die bereits im Rahmen der Ortsbegehung bzw. der ersten beiden Arbeitsgruppensitzungen festgestellten kommunalen Maßnahmen:

Gemeinde Wahrenholz

Betzhorn: Sanierung der Straßenräume Schmiedestraße, Lehmkuhlen und Mittelstraße

Betzhorn: Befestigung von Stellplätzen im Straßenraum der Straße Bauerneck

Betzhorn: Ergänzende Befestigung im Straßenraum Im Grundfeld

Betzhorn: Anlage von Stellplätzen am Feuerwehrhaus

Betzhorn: Sanierung Uhlenberg

Wahrenholz: Sanierung vom Straßenraum Schulstraße



Wahrenholz: Sanierung Im Achterbruch und Fliederweg
Wahrenholz: Sanierung Hermann-Fischer-Weg, Hohe Luft, Im Nordfeld und Lindenweg
Wahrenholz: Sanierung Windmühlenstraße
Wahrenholz: Sanierung vom Straßenraum Dorfacker
Wahrenholz: Anlage einer Erschließungsstraße am Bahnhof

Gemeinde Schönewörde

Sanierung vom Straßenraum Am Denkmal
Rückbau und Gestaltung der Lindenstraße (ehem. K 6)
Sanierung vom Straßenraum Schulweg
Sanierung der Dorfstraße
Sanierung vom Bahnhofsweg mit Zugang zum Haltepunkt

3. Aussagen der Dorferneuerungsrichtlinie

Grundlage für die Förderung ist die Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur integrierten ländlichen Entwicklung (ZILE) RdERL. d. ML v. 29.10.2007: Die rechtskräftige Richtlinie liegt zurzeit noch nicht vor.

Nach der bisher gültigen Richtlinie können sämtliche Kosten bis auf den Kanalbau im Rahmen der Straßenbaumaßnahmen gefördert werden; die Förderung beträgt dabei 50 % der Bruttokosten. Die nach Abzug der Fördergelder verbleibende Summe wird anschließend gemäß der bei Erneuerungen anzusetzenden Straßenausbaubeitragssatzung (oder Erstbefestigung: Erschließungsbeitragssatzung) zwischen der Gemeinde und den Anliegern aufgeteilt, so dass in jedem Fall auch die Anlieger in vollem Umfang von der Förderung profitieren.

Jede im Rahmen der Dorferneuerung mit Fördergeldern durchgeführte Straßenbaumaßnahme muss zu einer Aufwertung des Ortsbildes führen. Reine Unterhaltungsmaßnahmen sind nicht förderfähig. Der Dorferneuerungsplan muss eine Auflistung der sanierungsbedürftigen Straßenräume enthalten. Für die öffentlichen Maßnahmen werden im Dorferneuerungsplan jeweils grobe Kostenschätzungen aufgeführt. Die konkrete Beplanung ergibt sich im Rahmen der Antragstellung während der etwa 7-8jährigen Umsetzungsphase, die nach Genehmigung des Dorferneuerungsplanes ab 2016 beginnt.

4. Sanierung vom Bahnhofsweg mit Zugang zum Haltepunkt in Schönewörde

Von der L 286 zweigt in südlicher Richtung der als Sackgasse endende Bahnhofsweg ab. Der asphaltierte Straßenraum gewährleistet dabei nicht nur die Erschließung der anliegenden Grundstücke, sondern stellt gleichzeitig die Zufahrt und den Zugang zum Bahnhalttepunkt Schönewörde an der Bahnstrecke Braunschweig - Uelzen dar.

Der asphaltierte bis zu 13 m breite Straßenraum zeichnet sich durch erhebliche Schäden aus, wobei die Schadensmerkmale auch auf eine mangelhafte Tragfähigkeit hinweisen. Darüber hinaus ist der Straßenraum ungegliedert, so dass gesondert gekennzeichnete Parkplatzflächen für Kfz oder Möglichkeiten zu sicheren Aufbewahrung von Fahrrädern bisher nicht vorhanden sind.



Ein besonderer Handlungsbedarf ergibt sich im Bereich des zurzeit vorhandenen fußläufigen Zugangs zum Haltepunkt, der bisher in Form einer unbefestigten, steilen und nicht barrierefreien Rampe besteht. Der Höhenunterschied von 4 m bis zum Bahnhofpunkt hat eine Steigung von über 10 %, so dass die fußläufige Erreichbarkeit stark eingeschränkt wird. Aufgrund der hohen Frequentierung der Bahnlinie durch Schüler und Pendler ist die Anlage eines barrierefreien Zugangs zum Bahnsteig erforderlich, was jedoch eine maximale Steigung von 6 % und die Anlage von entsprechenden Zwischenpodesten bedeuten würde.

Im Rahmen der Arbeitsgruppensitzung wurde eine entsprechende Variante vorgestellt, die folgende Ideenansätze für die Errichtung eines barrierefreien Zugangs zum Haltepunkt beinhaltet:

- Ziel ist die langfristige Sicherung des Haltepunktes Schönewörde durch die Errichtung eines barrierefreien Zuganges (max. 6 % Steigung im Bereich der Rampe) zum Bahnhofpunkt. Die jetzige Rampe hat eine Länge von 45 m bei einer Steigung von über 10 %.
- Um die Maximalsteigung von 6 %, was einer Rampenlänge von 90 m und die Anlage von zwei Zwischenpodesten bedeuten würde, erreichen zu können, wäre eine Vergrößerung des Rampenbereichs mit entsprechender Geländemodellierung notwendig.
- Eine Vergrößerung des Rampenbereichs ist nach der vorgestellten Gestaltungsvariante jedoch nur durch einen Grunderwerb (ca. 225 m² der angrenzenden Fläche) möglich.

Neben der langfristigen Sicherung des Haltepunktes ergibt sich für die Dorferneuerung weiterer Handlungsbedarf in der Sanierung des angrenzenden Bahnhofsweges. Folgende Ideenansätze wurden hier diskutiert:

- Niveaugleicher grundhafter Ausbau vom Bahnhofsweg auf einer Breite von 5,0 m mit Mittelgasse auf einer Länge von 125 m – bzw. ab dem Zugang zum Bahnhofpunkt Erneuerung auf einer Straßenraumbreite von 3,5 m (40 m Länge).
- Gesonderte Kennzeichnung von Flächen für den ruhenden Verkehr im Straßenseitenraum.
- Ergänzende Baumpflanzungen zur Gliederung des Straßenraumes.
- Einheitliche Befestigung der Grundstückszufahrten.

5. Überörtliche Straßenräume

Durch das Plangebiet verläuft die Landesstraße L 286; die Baulast (auch der Ortsdurchfahrt) liegt bei der Nieders. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Wolfenbüttel. Bauliche Maßnahmen sind frühzeitig mit der NLSTBV abzustimmen.

Zuständigkeitsbereich für Kreisstraßen (K 4, K 5, K 6, K 7, K 29, K 31 und K 103) ist die Untere Straßenbaubehörde des Landkreises Gifhorn. Sofern sich Maßnahmen an Kreisstraßen ergeben sind diese frühzeitig im Vorfeld abzustimmen.



6. Geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen im Bereich der überörtlichen Straßenräume

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 Durchgangsstraßen jedoch auch als Siedlungsleitlinien gleichzeitig Erschließungs- und Aufenthaltsfunktion. Der Ausbauzustand und die unübersichtlichen Einmündungs- und Überquerungsmöglichkeiten stellt dabei im Planungsraum ein erhebliches Problem dar.

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

Anhand von vorher-nachher Beispielen wurde die Wirkung unterschiedlicher baulicher Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung dargestellt. Fahrbahnverswenkungen oder der Einbau von Mittelinseln mit einem Versatz der Fahrbahn um mindestens eine Fahrbahnbreite können als effiziente Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung gewertet werden. Neben den baulichen Veränderungen können aber auch optische Markierungen wie z.B. auf die Fahrbahn aufgebrachte 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. Allerdings sind mit Hinblick auf beabsichtigte geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen aufgrund der Klassifizierung der Straßen die Anforderungen des landwirtschaftlichen Verkehrs, des LKW Verkehrs sowie die Passierbarkeit für Schwertransporte zu berücksichtigen.

Im Regelfall wird der gewünschte Erfolg jedoch oftmals nur über die Kombination mehrerer aufeinander abgestimmter Maßnahmen erzielt werden können, wie im Bereich der Ortsdurchfahrt von Weißenberge exemplarisch aufgezeigt wurde.

7. Umgestaltung der Ortsdurchfahrt in Weißenberge

Auf einer Länge von 850 m durchläuft die K 4 als Birkenstraße die Ortslage von Weißenberge von West nach Ost. Im westlichen Verlauf ist die Birkenstraße als 6 m breite Asphaltfahrbahn ausgebaut, während die Fahrbahn im östlichen Abschnitt aus einer 5,50 m breiten Betonfahrbahn (zzgl. 0,5 m und 0,8 m Gosse) besteht. Auf der nördlichen Straßenseite ist ein separater 2 m breiter Fuß- und Radweg vorhanden, der durch einen niedrigen Lattenzaun von der Fahrbahn abgegrenzt wird. Westlicherseits besteht ein 1,8 m bis 2,0 m breiter Grünstreifen.

Im Verlauf der Ortsdurchfahrt befinden sich auf Höhe der Einmündung in den Schnuckenweg die Haltestellen im ÖPNV der Linien 132 und 135 mit separater Bushaldebucht südlicherseits. Aufgrund der Kurvensituation und des Ausbauzustandes werden hier oftmals überhöhte Fahrgeschwindigkeiten gefahren, was wiederum zu erheblichen Gefahrenmomenten besonders für die schwächeren Verkehrsteilnehmern führt. Um die Fahrgeschwindigkeiten im Verlauf der Ortsdurchfahrt, die sich aus dem Ausbauzustand ergeben, abzumildern und den Autofahrer zu einem angemessenen Fahrverhalten zu animieren, wurden unterschiedliche Ideenansätze erörtert:



- Errichtung eines bepflanzten Fahrbahnteilers im Bereich der westlichen Ortseinfahrt (vor der Einmündung Gartenstraße) sowie im östlichen Ortseingangsbereich.
- Aufgabe und Verlagerung der Haltestelle südseitig Richtung Westen in den Bereich der ehemaligen Bushaldebucht und barrierefreier Ausbau mit Kasseler Bordanlage und Warteunterstand. Weitere Idee: Verlegung der Haltestelle in den Bereich der Westerholzer Straße.
- Errichtung einer Querungshilfe mit einer Breite von 2,5 m / 2 x 3,5 m Fahrspuren östlich der neuen Haltestelle.
- Ersatz des untypischen Lattenzaunes durch Ligusterhecke bzw. in Abschnitten durch Poller zur Betonung von Grünstreifen nordseitig.
- Barrierefreier Ausbau der nordseitig gelegenen Haltestelle mit Kasseler Bord.
- Bepflanzung / Ergänzung der Birken (südseitig).
- Aufwertung der u.a. als Festplatz genutzten, mit Scherrasen begrünter Nebenanlagen im Einmündungsbereich Schnuckenweg als Aufenthalts- und Informationsbereich. Erweiterung des Einmündungstrichters, um den Begegnungsfall zu gewährleisten.
- Errichtung eines Spiegels zur Verbesserung der Einsehbarkeit im Einmündungsbereich Schnuckenweg.

Insgesamt ergab sich zum Thema der Ortsdurchfahrt eine sehr rege Diskussion und während einige Arbeitsgruppenmitglieder die Vorschläge zur Geschwindigkeitsreduzierung teilweise als nicht weitgehend genug betrachteten, sahen andere Veranstaltungsteilnehmer keine Notwendigkeit geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen im Verlauf der K 4 vorzusehen.

8. Ankündigungen / Thema der vorerst letzten Arbeitsgruppensitzung

Das nächste Arbeitsgruppentreffen findet statt am Donnerstag, **10.09.15 um 19.00 Uhr** (Ort wird noch bekanntgegeben).

Themen:

- Vorstellung der neuen Dorferneuerungsrichtlinie
- Empfehlung einer Prioritätenliste für die Maßnahmen im Bereich der Straßensanierungen (Erarbeitung durch die Arbeitsgruppenmitglieder)
- weitere Vorgehensweise der Dorferneuerungsplanung

Protokoll erstellt: Monika Traub, 25.08.2015