



Protokoll 2. Arbeitsgruppensitzung „Straßenraum und Mobilität“

Ort: Lüchow, Allerlud
Datum: Montag 04.04.16
Uhrzeit: 18.00 Uhr bis 20.00 Uhr

Teilnehmer: Hans-Albert Wiehler, Lara Wieckenberg, Udo Schulz, Susann Harder, Herbert Schwedland, Heide-Marie Bätje, Jörg Seip, Uwe Schulz, Burkhard Kulow, Adrian Greenwood, Jochen Kranik, Andrea Heilemann, Thomas von der Mühlen, Jörg Sonntag, Volker Meyer, Stefan Gadegast, Peter Thiel, Monika Traub

1. Organisatorisches

Frau Heilemann begrüßt als Arbeitsgruppensprecherin die Anwesenden der Arbeitsgruppe *Straßenraum und Mobilität* zur 2. Sitzung.

Das Protokoll der letzten Sitzung wurde allen Teilnehmern zugestellt. Die Liste der Handlungsansätze wird durch folgende Maßnahme ergänzt: Erneuerung der Bushaltestelle in Prießbeck.

2. Mobilität – Klimaschutzaspekte (Impulsvortrag Herr Wiehler)

Zu Beginn der Veranstaltung gab Herr Wiehler als Klimaschutzmanager des Landkreises Lüchow-Dannenberg einen Impulsvortrag zum Thema *Mobilität und Klimaschutz*. In diesem Zusammenhang wurden u.a. folgende Beispiele nachhaltiger Mobilitätslösungen vorgestellt:

- Carsharing-Konzepte (Dorfauto Schönstadt)
 - Mitfahr-/ Mitbring-Gelegenheiten
 - Angebot von regelmäßigen Einkaufstouren
 - Betrieb eines gemeinsamen Depots
 - Bildung von Fahrgemeinschaften (visuelle Hinweise/Infrastruktur z.B. roter Punkt, Mitfahrerbanken oder webbasiertes Online-Pooling von Fahrgemeinschaften - /www.fliinc.org - /www.bringbee.ch /www.matchrider.de)
- Organisation und Betrieb von Bürgerbussen (ZernienMobil)
- Straßenraumbeleuchtung energieeffizient umstellen
- Vermeidung / Verringerung von Verkehr (Radwegenetze erweitern, dezentrale Nahversorgung ausbauen,
- Angebot von E-Bikes, Arbeitsplätze vor Ort schaffen / Breitbandversorgung ausbauen)



3. Handlungsansätze im Bereich überörtlicher Verkehrswege (Stand nach Ortsbegehung)

Vor Beginn der Arbeitsgruppentreffen fanden im November 2015 in den beteiligten Gemeinden der Dorfregion Lüchow zunächst gemeinsame Ortsbegehungen statt. Im Rahmen der Ortsbegehungen wurden dabei die absehbaren kommunalen baulichen Vorhaben vor Ort gemeinsam in Augenschein genommen. Dabei wurden insgesamt 10 Maßnahmen aufgenommen, die die Sanierung von überörtlichen Straßenräumen betreffen. Im Gegensatz zu den kommunalen Straßen fallen die klassifizierten Straßen wie die Bundesstraße B 493, die Landesstraßen L 261 und die L 262 in den Zuständigkeitsbereich der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Lüneburg. Für die durch das Planungsgebiet verlaufenden Kreisstraßen K 18 und K 31 ist der Landkreis Lüchow-Dannenberg zuständig. Frühzeitige Abstimmungen sind mit den Straßenbaulastträgern hinsichtlich möglicher Veränderungen im Seitenbereich der Ortsdurchfahrten unabdingbar.

Die folgenden Maßnahmen, die im Einzelnen besprochen wurden, dienen der Verbesserung der Verkehrssicherheit im Bereich überörtlicher Straßenräume:

Betonung der Ortseingänge und Umgestaltungen an den Ortsdurchfahrten (bisher 10 Handlungsansätze)

Stadt Wustrow:

Schreyahn: Befestigung vom Parkplatz und Ausbau der Bushaltestelle

Lensian: Betonung der Ortseinfahrten im Zuge der L 261

Güstritz: Geschwindigkeitssenkende Maßnahmen im Zuge der L 261; Erneuerung der Nebenanlagen

Dolgow: Umgestaltung der Einmündung der Rundlingszufahrt in die L 262; Verbreiterung des Gehweges und Berücksichtigung des Radweges

Dolgow: Betonung der Seitenräume im Zuge der L 261; Aufwertung der Haltestellen

Stadt Lüchow:

Jabel: Verkehrsberuhigende Maßnahmen im Zuge der Ortsdurchfahrt; Schaffung von Stellplätzen

Satemin: Betonung des östlichen Ortseinganges

Gemeinde Waddeweitz:

Diahren: Verkehrsberuhigende Maßnahmen im Zuge der Ortsdurchfahrt; Verbesserung der Einsehbarkeit im Kurvenverlauf (Einschränkung der Einsehbarkeit durch vorhandene Mauer)

Flecken Clenze:

Prießbeck: Verkehrsberuhigende Maßnahmen im Zuge der K 18

Gemeinde Luckau:

Köhlen: Gehweganbindung der Bushaltestelle (evtl. Verlegung der Haltestelle in Richtung Steine)



4. Geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen / Ortseingänge / Gestaltung von Nebenanlagen

Die Vorgaben für den Entwurf und die Gestaltung der übergeordneten Straßen waren in der Vergangenheit durch die zunehmende Mobilität und Geschwindigkeit geprägt, wobei der Sicherheit und der Leichtigkeit des Verkehrs mit Kraftfahrzeugen ein besonderer Stellenwert beigemessen wurde. Neben der Verkehrsfunktion besitzen die Durchgangsstraßen jedoch als Siedlungsleitlinien gleichzeitig Erschließungs- und Aufenthaltsfunktionen, so dass sich neben der Belästigung der Anwohner durch Lärm oftmals Gefährdungssituationen für die schwächeren Verkehrsteilnehmer ergeben. Der Ausbauzustand und die unübersichtlichen Einmündungs- und Überquerungsmöglichkeiten sowie die überhöhten Fahrgeschwindigkeiten stellen dabei im Planungsraum ein erhebliches Problem dar.

Ortseingänge sollen auf die Ortsdurchfahrt und ein diesbezüglich zu veränderndes Fahrverhalten vorbereiten. Ihrer Ausprägung kommt daher nicht nur hinsichtlich des Ortsbildes, sondern auch bezüglich des Fahrverhaltens eine besondere Bedeutung zu. Sind die Ortseingangsbereiche nicht deutlich ausgebildet, werden vom Verkehrsteilnehmer oft auch unbewusst überhöhte Geschwindigkeiten gefahren.

Hinsichtlich der gefahrenen Geschwindigkeit lassen sich zwei wesentliche Faktoren unterscheiden. Zum einen bestimmt die eigene zeitliche Situation maßgeblich die Fahrgeschwindigkeit. Folglich entscheidet die persönliche Einschätzung über die Notwendigkeit einer Geschwindigkeitsveränderung. Damit verbindet sich auch die Frage nach der Überprüfbarkeit der möglichen Geschwindigkeitsübertretung. Zum anderen ist die gestalterische bzw. bauliche Situation des Straßenraumes geschwindigkeitsbestimmend. Übermäßiger Ausbaugrad, monotone Gestaltung und weitreichende Übersichtlichkeit ziehen Geschwindigkeitsübertretungen nach sich. Je geradliniger und übersichtlicher ein Straßenraum ausgebaut ist, desto höher sind die Fahrgeschwindigkeiten im Regelfall.

Bauliche Verschwenkungen oder aber der Einbau einer Mittelsinsel, wie z.B. im Verlauf der K 18 im Bereich der Ortsdurchfahrt von Priebeck auf Höhe der vorhandenen Birken 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 (z.B. die Errichtung eines Minikreisverkehrsplatzes in Jabel als Vorschlag des Arbeitskreises oder aber auch optische Markierungen, wie beispielsweise die Verwendung von Natursteinpflaster im Seitenraum (Beispiel Dahren) oder die Aufpflasterung vom Einmündungsbereich im Zuge der Ortsdurchfahrt in Jabel, den bewusst fahrenden Fahrzeugführer auf die Ortsdurchfahrt aufmerksam machen.

Gleiches gilt für eine attraktive, abwechslungsreiche, verdichtete und damit räumlich wirksame Straßenrandgestaltung, wie z.B. in Güstritz im Einmündungsbereich der L 261/Im Dorfe, wo ein attraktiver Aufenthaltsbereich für Einheimische und Ortsfremde entstehen könnte. Im Bereich von Schreyahn könnte der zurzeit unbefestigte Seitenraum im Bereich der Bushaltestelle an der *Naudener Straße* gestalterisch aufgewertet werden, was wiederum auch die Aufmerksamkeit des Autofahrers steigert.

Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit besonders für die schwächeren Verkehrsteilnehmer, ist die Verbreiterung des Fußweges im Verlauf der L 262 im Zuge der Ortsdurchfahrt von Dolgow zu gewährleisten, wobei dies nur mit Zustimmung des privaten Eigentümers möglich ist.

Maßnahmen zur Verringerung der Fahrgeschwindigkeiten und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit betreffen auch die Gestaltung der Nebenanlagen (Fuß- und Radwege), die nicht direkt neben der Fahrbahn sondern an die Grundstücksgrenze gelegt werden. Im Zuge der Neugestaltung würde sich Neuordnung des Fußweges, z.B. im Verlauf der Ortsdurchfahrt L 261 von Güstritz und Lensian, anbieten.



Um den Straßenraum zu betonen und den Autofahrer zu einem angemessenen Fahrverhalten zu animieren, bieten sich entsprechende Baumpflanzungen (Baumtore teilweise mit Heckenpflanzungen) im Verlauf der Ortsdurchfahrt L 261 sowie im Einmündungsbereich der L 261//262 im Bereich von Dolgow sowie im Ortseingangsbereich von Lensian aus westlicher Richtung an. Bei allen Pflanzmaßnahmen sind vorhandene Ver- und Entsorgungsleitungen zu berücksichtigen und entsprechende Abstände (Lichtraumprofil) einzuhalten. Zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit ist auch das Vorhandensein von separaten Fußwegen im Verlauf der Ortsdurchfahrten von Bedeutung.

Mit Hinblick auf beabsichtigte geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen sind 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.

5. Ankündigungen / Thema der zweiten Arbeitsgruppensitzung

Das zweite Arbeitsgruppentreffen findet statt am

**Montag, 30.05.16 um 18.00 Uhr
bei Rossini in Dolgow**

Themen: Gestaltungsmaßgaben für kommunale Straßenräume, z.B. Erneuerung der Durchfahrtsstraße und des Rundlingsplatzes in Gühlitz, Energieeffiziente Straßenraumbeleuchtung

Protokoll erstellt: Monika Traub, 13.05.16