



---

## **Protokoll 3. Arbeitsgruppensitzung „Straßenraum und Mobilität“**

Ort: Dolgow, „Ristorante Rossini“  
Datum: Montag 30.05.16  
Uhrzeit: 18.00 Uhr bis 20.15Uhr

### Teilnehmer:

Simone Walter, Simone Hövermann, Jörg Sonntag, Thorsten Fettkötter, Christina Schulz, Ralf Kimm, Heidrun Matzen, Dieter Michaelis, Uwe Schulz, Ebi Naumann, Elisabeth Scharlau, Hanno Himmel, Jochen Kranik, Adrian Greenwood, Ilka Burkhardt-Liebig, Susann Harder, Jörg Seip, Heide-Marie Bätje, Horst Schultz, Inge Wolter, Michael Langer, Volker Meyer, Hubert Schwedland, Andrea Heilemann, Burghard Kulow, Lara Wieckenberg, Stefan Gadegast, Monika Traub

---

### **1. Organisatorisches**

Frau Heilemann begrüßt als Arbeitsgruppensprecherin die Anwesenden der Arbeitsgruppe „*Straßenraum und Mobilität*“ zur 3. Sitzung in Dolgow („Ristorante Rossini“).

Das Protokoll der letzten Sitzung wurde allen Teilnehmern zugestellt (keine Ergänzungen).

### **2. Auswertung der Hinweise und Anregungen (15.02.16).**

Im Rahmen der 1. Arbeitsgruppensitzung 15.02.16 wurden die Mitglieder der Arbeitsgruppe um ihre Einschätzung zu folgender Fragestellung gebeten:

*Was sollte aus Ihrer Sicht bei der Erneuerung kommunaler Straßenräume besonders berücksichtigt werden?*

Die Auswertung ergab folgendes Ergebnis:

- Sicherheit für Alle
- Barrierefreiheit
- Beleuchtung / gute Ausleuchtung / Beleuchtung versenkt im Boden
- Ortsbildverschönerung / ortstypische Materialien / Belag leise
- Aufenthaltsqualität – Fokus nicht nur auf Autofahren (Treffpunkte) – Lebensraum /Begegnungsort
- Begleitgrün (auch essbar –pflegeleichte Fruchtsträucher)
- Stellplätze nicht auf dem Dorfplatz
- Nachhaltige Sanierung – Tragfähigkeit
- Erhaltung des Charakters der jeweiligen Ortschaft
- Gesunder Blick auf die Kosten

### **3. Planungsphilosophie bei der Erneuerung kommunaler Straßenräume**

Folgende allgemeine Gestaltungsvorgaben sollten im Rahmen der Dorferneuerung Beachtung finden:

Der Straßenraum hat nicht nur den Verkehr zu gewährleisten, sondern sollte insbesondere die Bezüge zwischen den Grundstücken vermitteln. Fahrzeugverkehr, Fußgänger und Radfahrer sind gleichberechtigt zu berücksichtigen, was eine multifunktionale bzw. gemischte Nutzung mit sich bringt. Die Einbeziehung möglichst aller Verkehrsteilsysteme in das sog. Mischprinzip – nicht separierte



---

Flächen (Verzicht auf Borde), bietet folgende Vorteile:

- Förderung der Rücksichtnahme, Verantwortung, Kommunikation
- Verbesserung des Ortsbildes und der Aufenthaltsqualität
- Reduzierung der Geschwindigkeit
- Reduzierung des Schilderwaldes
- Erhöhte Aufmerksamkeit
- Reduzierung der Unfallschwere

Die Gestaltung des Straßenraumes ist abwechslungsreich und unregelmäßig zu gliedern, was z.B. durch ein Aufgreifen des traditionellen Straßenbildes, durch die Verwendung von unterschiedlichen, aber durch einzelne Elemente stetig wiederkehrender Materialien und durch Möblierungselemente erreicht werden kann.

Im Vergleich zum überörtlichen sollte der innerörtliche Straßenraum halböffentliche, unscharfe Übergänge zu den privaten Bereichen aufweisen. Das wird insbesondere durch den Verzicht auf Hochborde und einen weitgehend niveaugleichen Ausbau erreicht. Fahrbahn, Gehweg und Grundstück sollten möglichst durch Grünbereiche getrennt werden, was ebenso den Versiegelungsgrad vermindern hilft.

Zur bewussten Gliederung sollten Seitenräume, Gehwege und Grundstückszufahrten vom Fahrbahnbereich gestalterisch abgesetzt werden. Die neuen Materialien sollten sich an den traditionell verwendeten Pflastersteinen orientieren und könnten z.B. in Format und Farbe nuanciert werden. Reine Unterhaltungsmaßnahmen werden nicht gefördert.

Im Zuge der Sanierungsmaßnahmen sollte auch vor dem Hintergrund des Klimaschutzes die Verbesserung der Beleuchtungssituation vorgenommen werden. Der angemessenen Straßenbeleuchtung kommt dabei wie der Auswahl eines dorfbildgerechten Pflasters eine besondere gestalterische Bedeutung zu. Verschiedene funktionale Kriterien wie die Standortwahl, die Entfernung, die Lichtpunkthöhe und die Leuchtmittelausstattung sind dabei mit gestalterischen Kriterien wie die Form, Farbe oder Lampengröße abzuwägen.

Neben der Anregung zur Verwendung eines ökologisch wie ökonomisch sinnvollen Leuchtmittels - LED Leuchten benötigen etwa 70 % weniger Strom als herkömmliche Leuchten, ist auf eine effiziente Betriebsweise zu achten (Wechselschaltung, Halbnachtschaltung oder Leistungsreduzierung).

Ebenfalls förderfähig ist eine separate Beantragung der Beleuchtung, die nicht im Zusammenhang mit einer Platz- oder Straßensanierung steht. In jedem Fall muss hier aber die Mindestförderung (10.000 €) erreicht werden (Sammelanträge sind hier möglich).

#### **4. Maßnahmenansätze im Bereich kommunaler Straßenräume**

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. Im Gegensatz zu den klassifizierten Straßen wie die Bundesstraße B 493, die Landesstraßen L 261 und die L 262, die in Zuständigkeitsbereich der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Lüneburg liegen, fallen die kommunalen Straßen in den kommunalen Zuständigkeitsbereich.



In folgenden Bereichen ergibt sich ein entsprechender Handlungsbedarf:

## **Erneuerung von kommunalen Straßenräumen**

### **Stadt Wustrow**

- Güstritz: Gewährleistung vom Oberflächenwasserablauf
- Klennow: Reglementierung des ruhenden Verkehrs im Rundlingskern
- Dolgow: Ergänzende Befestigung der Rundlingsumfahrung
- Dolgow: Erneuerung und Ergänzung der Straßenbeleuchtung
- Ganse: Erneuerung der Hohe Straße incl. Reglementierung vom Oberflächenwasser und Brückengeländer
- Ganse: Ergänzende Befestigung im Kurvenbereich der Straße Im Dorfe
- Ganse: Anlage eines sicheren Weges zur Haltestelle an der L 261
- Ganse: Erneuerung und Ergänzung der Straßenbeleuchtung
- Schreyahn: Erneuerung des Rundlingsplatzes und seiner Zufahrt

### **Gemeinde Küsten**

- Gühlitz: Erneuerung der Durchfahrtsstraße und des Rundlingsplatzes mit Bezug zur traditionellen Anlage; Schaffung eines zentralen Aufenthalts- und Informationsbereiches; Erneuerung der Straßenbeleuchtung
- Gühlitz: Erneuerung vom Verbindungsweg zur B 493
- Lübeln: Erneuerung der Straßen- und Platzbeleuchtung im Rundlingskern; ggfs. Ergänzung
- Lübeln: Einrichtung eines Halteverbotes im Rundlingskern

### **Stadt Lüchow**

- Jabel: Ergänzende Anlage eines Ausweichstreifens und Reglementierung der Oberflächenwasserableitung
- Jabel: Erneuerung und Ergänzung der Straßenbeleuchtung
- Satemin: Barrierefreie Gestaltung der Verkehrswege
- Satemin: Erneuerung und Ergänzung der Straßenbeleuchtung

### **Flecken Clenze**

- Bausen: Erneuerung und Ergänzung der Straßenbeleuchtung
- Bussau: Ergänzende Erneuerung der Zuwegung und der Grundstückszufahrten auf dem Rundlingsplatz
- Bussau: Reglementierung der unübersichtlichen Einmündung
- Granstedt: Barrierefreie Verkehrsflächen gewährleisten
- Granstedt: Ergänzung und Erneuerung der örtlichen Straßenbeleuchtung
- Prießbeck: Erneuerung und Ergänzung der Straßenbeleuchtung

### **Gemeinde Luckau**

- Köhlen: Erneuerung der Platzfläche im Rundlingskern
- Kremling: Erneuerung der Straßenbeleuchtung
- Mammoißel: Erneuerung der Straßenseitenräume im Bereich der Ortseinfahrt aus Richtung Püggen
- Mammoißel: Erneuerung der Straßenseitenräume und Anlage von Stellplätzen am südlichen Ortseingang (Richtung L 261)
- Mammoißel: Erneuerung und Ergänzung der Straßenbeleuchtung
- Püggen: Anlage von Stellplätzen am Bürgerhaus; Schaffung eines öffentlich zugänglichen WC
- Püggen: Erneuerung der Wegeseitenräume im Bereich der Zufahrt aus Richtung Schwiepke



---

## **Gemeinde Waddewitz**

- Diahren: Erneuerung und Ergänzung der Straßenbeleuchtung

### **5. Grundanforderungen an barrierefreie Freiraumgestaltung**

Im Hinblick auf den demographischen Wandel ist die Gewährleistung der Barrierefreiheit im Bereich von Straßen, Wegen und Plätzen von besonderer Bedeutung.

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 Begehrbarkeit 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.

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

Mobilität ist ein Schlüsselthema für die Lebensqualität der Menschen im ländlichen Raum und die Zukunftsfähigkeit der Räume als Wirtschaftsstandorte.

Handlungsbedarf ergibt sich hier vor dem Hintergrund des demographischen Wandels in der barrierefreien Gestaltung der Haltestellenbereiche. Bei der Grunderneuerung geht es um die Anpassung des Einstiegsniveaus von Haltestellen an Niederflurfahrzeuge einschl. Kleinbusse, um einen barrierefreien Zugang zu erzielen. Die Anlaufhöhe des Busbordsteins muss dabei in Abstimmung mit der zuständigen Verkehrsgesellschaft 16 cm bei einer Aufstelllänge von 18 m betragen. Die Möglichkeit zum extrem dichten Heranfahren zusammen mit der Höhe der Bordanlage gewährleistet einen barrierefreien Zugang zu den Verkehrsmitteln. Die weißen rautenförmig genoppten Oberflächen garantieren einen sicheren Tritt am Buseinstieg. Im Rahmen der barrierefreien Umrüstung sollten im Bereich der Warteunterstände zusätzlich Fahrradabstellanlagen, Abfallbehälter und Informationskästen vorgesehen werden.

Vor dem Hintergrund des Weltkulturerbeerbesorgens und der historischen Bedeutung der Rundlingplätze kommt der Standortwahl der Warteunterstände eine besondere Bedeutung.

### **6. Gestaltungsmaßgaben der Dorferneuerung: Beispiel Gühlitz**

Unter Berücksichtigung der allgemeinen Planungsphilosophie der Dorfentwicklung wurden unterschiedliche Gestaltungsvarianten in Bezug auf die Erneuerung der Ortsdurchfahrt von Gühlitz



diskutiert. Die Gestaltungsvarianten stellen hierbei nur erste Ideenansätze dar und sollen dabei die allgemeinen Gestaltungsvorstellungen der Dorfentwicklung verdeutlichen.

### **Gühlitz- Rundlingsplatz**

Der Rundlingsplatz wird durch eine kommunale Verbindungsstraße erschlossen, die aus nördlicher Richtung (B 493) mit einer 3,0 m breit befestigten Betonfahrbahn auf den Ort zuführt und unmittelbar nördlich der einsetzenden Bebauung mit den aus westlicher und aus östlicher Richtung heranführenden Wirtschaftswegen eine leicht versetzte Wegekreuzung ausbildet.

Im Platzbereich weist die insgesamt 6,5 m breite Fahrbahn (4,5 m breiten Asphaltband und beidseitig jeweils 1,0 m breiten Gossen aus Ort beton) beidseitig bis zu 2,0 m breite Asphaltstreifen in niveaugleicher Anordnung auf, so dass die befestigte Gesamtbreite größtenteils rd. 10,5 m beträgt. Asphaltflächen und Betongossen sind altersbedingt und aufgrund unzureichender Tragfähigkeit abgängig, so dass ein grundhafter Ausbau erforderlich wird. Durch die Breite der befestigten Verkehrsanlage und wegen ihrer Einsehbarkeit ergeben sich z.T. unangemessene Fahrgeschwindigkeiten, wobei das Verkehrsaufkommen als insgesamt vergleichsweise sehr gering einzustufen ist.

Ausgehend von der Ortsdurchfahrt ergeben sich schmale, ca. 3,0 – 3,5 m breite Zuwegungen zu den umgebenden 11 Hofstellen, deren Oberflächen teils aus Asphalt, teils aus Betonsteinpflaster und teils aus Schotterrasen bestehen. Die umgebenden Scherrasenflächen sind von einigen Laubbäumen bestanden, wobei einzig die Birkengruppe vor den Hofstellen Nrn. 8 und 9 den Blick auf die Anwesen beeinträchtigen. Durch die geschlossen umbaute Platzfläche und die auf neun Hofstellen erhaltene giebelständige Anordnung von weitgehend traditionell erhaltenen Mittellängsdielenhäusern lässt sich das Erscheinungsbild eines Rundlings aus der zweiten Hälfte des 19. Jh. nachvollziehen. Bei der Erneuerung ist zu berücksichtigen, dass auf der Hofstelle Nr. 2 Landwirtschaft im Haupterwerb betrieben wird. Auf der Hofstelle Nr. 3 befindet sich ein entsprechender Nebenerwerbsbetrieb; außerdem wird hier Gartenbau betrieben.

Die Durchfahrt im südöstlichen Bereich des Rundlings besteht seit dem 16. Jh., der sog. *Triftweg* stellt sich als Verbindung zur Gühlitzer Mühle und weiter nach Satemin dar. Zwischen den Hofstellen Nrn. 3 und Nr. 4 verschmälert sich der Straßenraum auf eine Breite von 5,5 m. Ab hier weist die Ortsdurchfahrt eine befestigte Breite von max. 4,5 m auf. Bis zum südlichen Ende der Bebauung auf der Hofstelle Nr. 4 sind dabei die beiden 1,0 m breiten Gossen ausgebildet; im weiteren Verlauf wird diese Breite von der Asphaltfahrbahn eingenommen.

### **Variante. 1:**

Die kommunale Ortsdurchfahrtsstraße bleibt mit ihrer Linienführung bestimmend für den Platzraum. Um die Geradlinigkeit zu verringern und insbesondere zum Gebäude Nr. 11 einen größeren Abstand auszubilden, weist die Straße einen stärker geschwungenen Verlauf auf. Die Fahrbahnbreite wird dabei auf das im südlichen Bereich vorgegebene Maß von 4,5 m (3,5 m Asphaltfläche und beiderseits eine Muldengosse von je 0,5 m) beschränkt. Die Zufahrten zu den Grundstücken werden einheitlich neu in gepflasterter Bauweise hergestellt. Als Pflastermaterial wird ein gerumpelter Betonsteinpflaster (z.B. 21x14x10 cm; L-Bogen-Verband) mit einem sand-grau nuancierten Farbton vorgeschlagen, womit das Erscheinungsbild der früher in den meisten Fällen wassergebundenen Zuwegungen aufgegriffen wird. Andererseits wäre natürlich auch eine Pflasterung mit Natursteinen (behauener Sandstein oder Feldsteinpflaster) denkbar (allerdings erscheint diese Alternative wirtschaftlich kaum darstellbar).



Mit Blick auf ein gewisses Fußgängeraufkommen sowie Fahrbewegungen (Ein- und Abbiegevorgänge, Begegnungsfälle) wird quasi zwischen den Anbindungen der Zufahrten beiderseits der Fahrbahn ein jeweils 1,0 m breiter Pflasterstreifen vorgesehen. Der Haltepunkt für den Busverkehr wird in den nördlichen Bereich verlagert, wo derzeit ein altes Wartehaus besteht. Hier wird der Pflasterstreifen im Seitenbereich auf 1,5 m verbreitert und über eine Länge von ca. 15 m mit einem Hochbord auf eine Höhe von rd. 16-18 cm angehoben, um eine barrierefreie Einstiegsmöglichkeit auszubilden. Taktile Leitstreifen berücksichtigen dabei auch körperlich behinderte Personen. Der Wartebereich wird mit einem neuen Schutzbau ausgestattet, der gleichzeitig mit Karten und mit Erläuterungen zum Ort als Informationsbereich für Touristen fungiert. Fahrradanhänger und Parkbänke laden zum Verweilen ein. Neben der Erneuerung der Straßenbeleuchtung (LED; keine Ausleuchtung nach DIN) erfolgt auf dem Platz eine ergänzende Bepflanzung mit einzelnen Laubbäumen als Hochstamm. Die Birkengruppe vor den Anwesen Nrn. 8 und 9 wird dabei auf eine reduziert. Weitere Ergänzungen ergeben sich am südöstlichen Ortseingang (durch eine Reihe Obstbäume) und im Norden der Kreuzung, um die hier offen wirkenden Ortsränder einzufassen.

### **Variante 2:**

Die Maßgaben zur Verschmälerung der Fahrbahnbreite im Platzbereich, zur Verlagerung im Bereich von Nr. 11, zur Ausbildung eines zeitgemäßen Bushaltepunktes, zur ergänzenden Bepflanzung und zur Erneuerung der Straßenbeleuchtung gelten hier wie in Variante 1. Allerdings wird die Ortsdurchfahrt im Platzbereich in Form eines Kreisverkehrsplatzes ausgebildet, um insbesondere die Fahrgeschwindigkeiten gering zu halten. Um das Verkehrsbauwerk weniger technisch erscheinen zu lassen, wurde hier gezielt eine unregelmäßige, eher an der Ausdehnung der Platzfläche orientierte Umfahrung angelegt, die - ähnlich wie in Klenow oder in Püggen - eine große begrünte Platzfläche umgibt. Entsprechend verkleinert stellen sich die Zufahrten zu den Grundstücken dar. Ansonsten wird ein Materialeinsatz wie unter Variante 1 empfohlen.

### **Variante 3:**

Anders als in den Varianten 1 und 2 wird hier nicht der Verlauf der Ortsdurchfahrt betont, sondern die für den Platzbereich des Rundlings charakteristische traditionelle Erschließung mit den aus der Hauptzufahrt abzweigenden Zufahrten zu den einzelnen Hofstellen. Je nach Lage bzw. Ausrichtung der Zufahrten ergeben sich dabei unterschiedliche Fahrbahnbreiten; und durch die nicht durchgängig, sondern nur in den unmittelbaren Randbereichen angeordneten Muldengossen wird der bisher bestehende hervorgehobene Verlauf der Ortsdurchfahrt aufgelöst. Das wird durch die einheitliche Herstellung der Oberflächen noch verstärkt. Der weitere Verlauf der Straße zur Gühlitzer Mühle weist ab der Zufahrt zur Hofstelle Nr. 4 einen Materialwechsel auf, womit ihre nachträgliche Anlage und damit abermals das traditionelle Bild des Rundlingsplatzes betont wird. Ansonsten gelten auch hier die weiteren Maßgaben wie in Variante 1 und Variante 2.

## **7. Ankündigungen / Thema**

Das vorerst letzte Arbeitsgruppentreffen findet statt am

**Montag, 15.08.16 um 18.00 Uhr**

Themen: Informationen zur Thema Car-Sharing (Machbarkeitsstudie),  
Barrierefreie Gestaltung der Haltestellen, Thema „Beleuchtung der Rundlinge“,  
Erarbeitung der Prioritätenliste, weitere Vorgehensweise

Protokoll erstellt: Monika Traub, 13.07.16