

## **PROTOKOLL DER 9. SITZUNG ZUR DORFERNEUERUNG BIENENBÜTTEL AM 09.10.2007, 8. ARBEITSKREISTREFFEN**

Frau Pesel begrüßte die Arbeitskreismitglieder und berichtete, dass das Integrierte städtische Entwicklungs-/Wachstumskonzept (s. Protokoll 7. Arbeitskreistreffen) an diesem Morgen um 11.00 Uhr von Bürgermeister Waltje, Bauamtsleiter Gundlach und ihr selbst als Planerin den zuständigen Prüfern bei der Regierungsvertretung in Lüneburg übergeben worden sei. Bis zum Dezember wird nun über die Konzepte von 30-35 Gemeinden bei einer zur Verfügung stehenden Gesamtfördersumme von 55 Mio. Euro entschieden werden müssen. Sechs Beiträge lägen bereits vor. Nun heißt es bis Dezember „Daumen drücken“.

Das Thema des Arbeitskreises, Verkehrsplanung, wurde an diesem Abend anhand einer Powerpointpräsentation veranschaulicht. Bilder dieser Präsentation sind im weiteren Verlauf zum besseren Verständnis eingefügt.

So sollte mit dem Thema Verkehrsberuhigung nicht umgegangen werden.



# Dorferneuerung Bienenbüttel

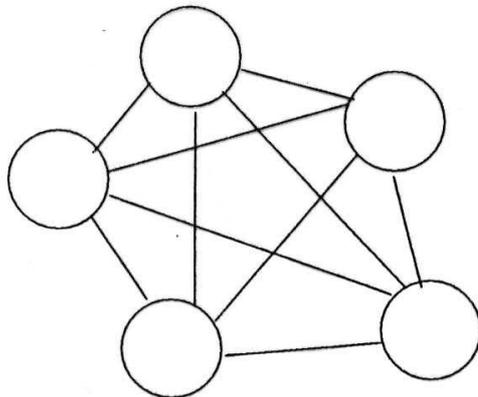
## Verkehrsplanung

### Straßen im Dorf

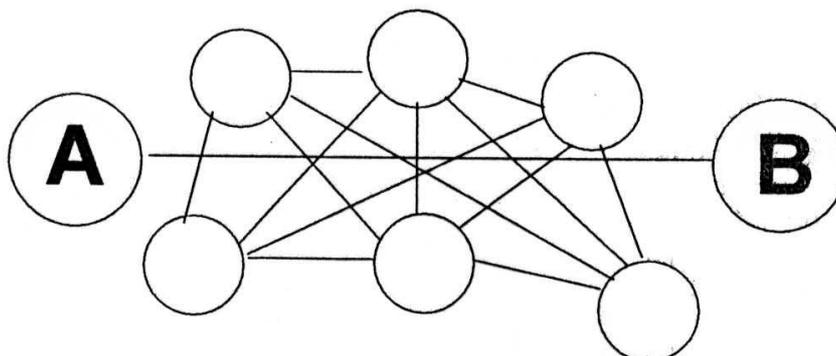
Im Extremfall soll die Straße der Funktion dienen, Punkt A mit Punkt B zu verbinden, wobei möglichst alle Einflüsse, die die Dynamik des Verkehrs kreuzen, abgeschirmt werden.



Lebensräume, sei es ein Haus oder ein Spielplatz, eine Gaststätte oder ein Platz, sind durch vielfältig sich überkreuzende Bewegungslinien zu charakterisieren. Einflüsse, die am Rande oder gegenüber auftauchen, bereichern den Lebensraum. Verschiedene Bereiche sind miteinander vernetzt, die Bewegungen sind relativ langsam und verlaufen in vielfältigen Richtungen.

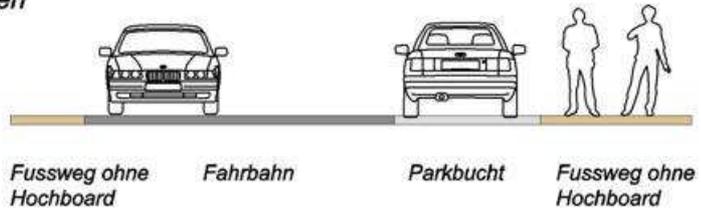


Straßen als Verkehrs- und als Lebensraum zu verstehen, heißt, zwei gegensätzliche Funktionen miteinander zu mischen. Dabei müssen örtliche Besonderheiten Berücksichtigung finden, aber auch verkehrliche Notwendigkeiten beachtet werden. Sich kreuzende Bewegungen müssen bewertet, Geschwindigkeiten aneinander angepasst werden.

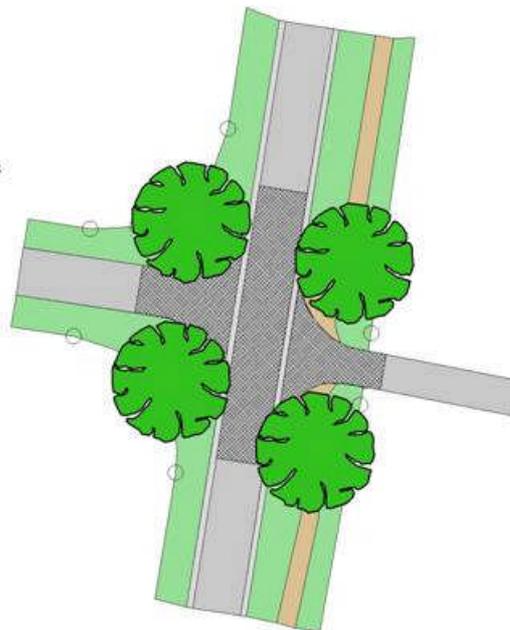


## Möglichkeiten zur Verkehrsberuhigung innerhalb von Ortschaften:

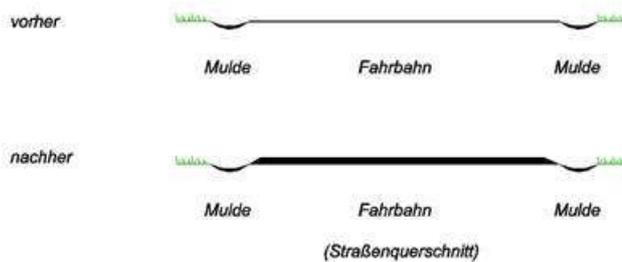
*Bildung von Platzräumen  
Einbeziehen von Seitenräumen bei gleichzeitiger Auflösung der Fahrbahngrenzen*



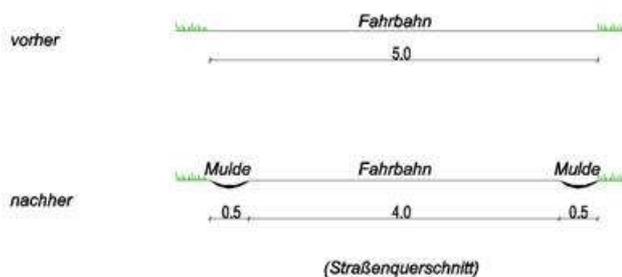
*Materialwechsel in der Befestigung der Fahrbahn zur Erhöhung der Aufmerksamkeit und Steigerung von Platzwirkungen*



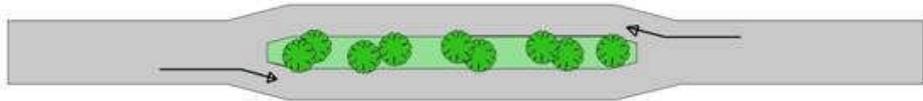
*Modellierung der Straßenoberfläche*



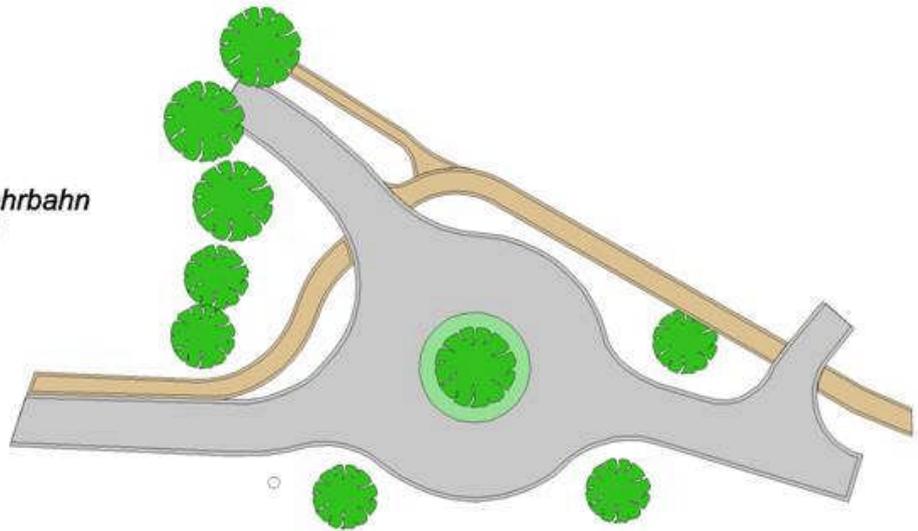
*Reduzierung der Ausbaubreiten mit Hilfe von Muldengossen*



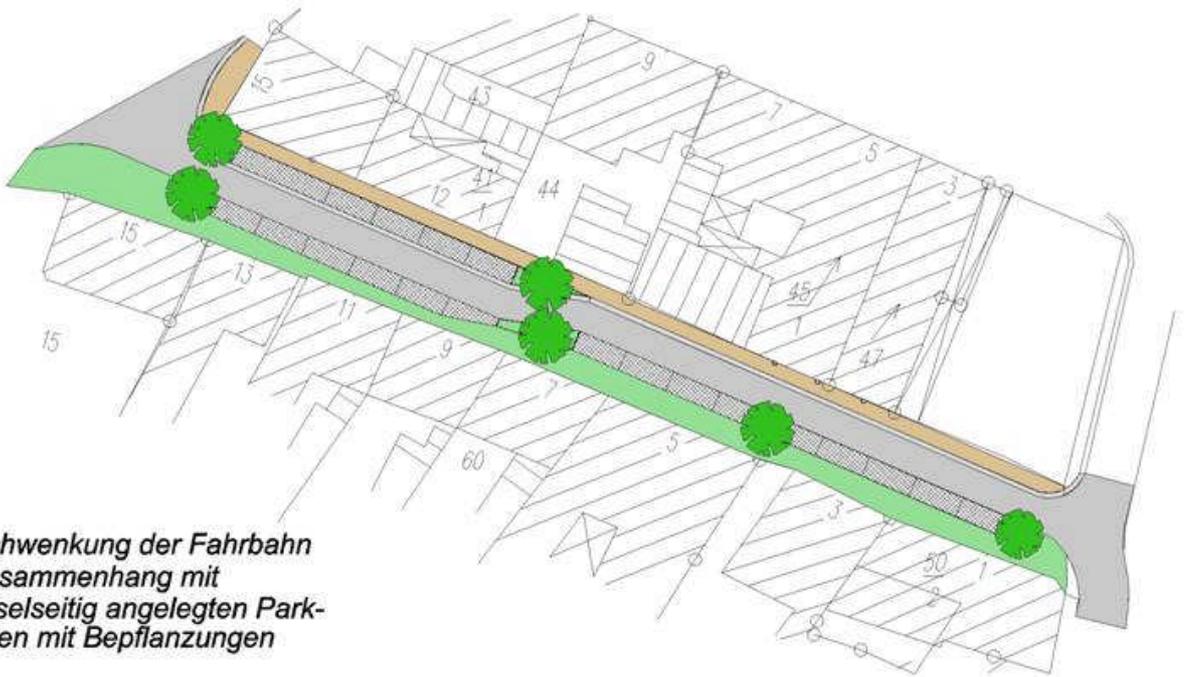
*Verschwenkung der Fahrbahn  
im Zusammenhang mit  
bepflanzten Mittelinseln*



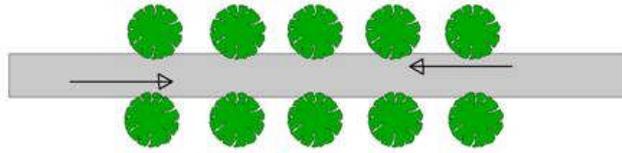
*Verschwenkung der Fahrbahn  
im Zusammenhang mit  
Kreisverkehr*



*Verschwenkung der Fahrbahn  
im Zusammenhang mit  
wechselseitig angelegten Park-  
buchten mit Bepflanzungen*



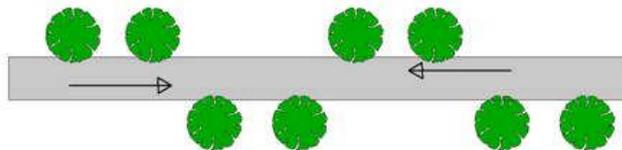
*Einsatz von Baumpflanzungen  
beidseitig*



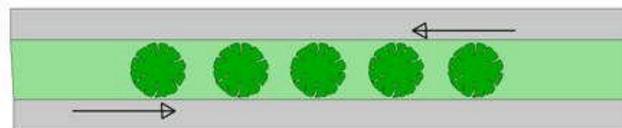
*Einsatz von Baumpflanzungen  
einseitig*



*Einsatz von Baumpflanzungen  
alternierend*



*Einsatz von Baumpflanzungen  
zwischen den Fahrspuren*



reitze 2  
29482 küsten  
tel.: 05841 / 6112  
fax: 05841 / 974009  
e-mail: peselplan@t-online.de

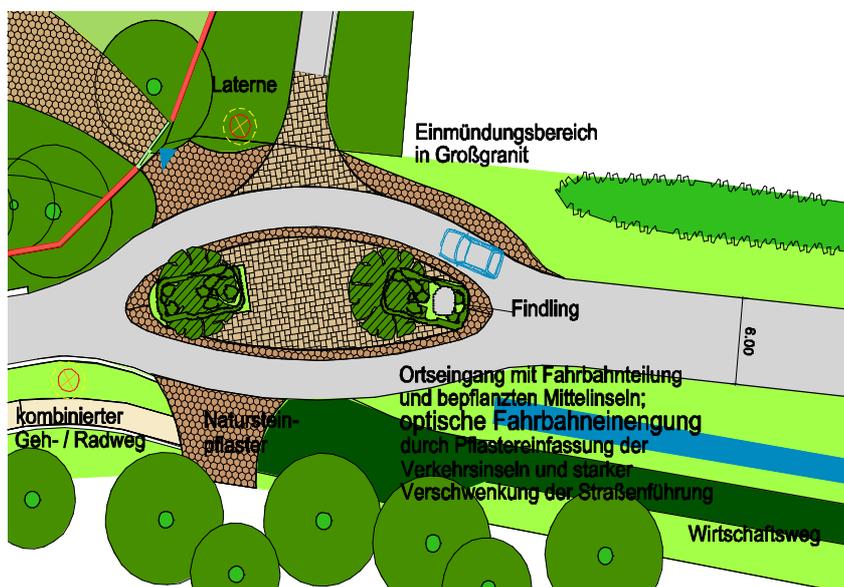
planungsbüro a. pesel

Anpflanzungen von Bäumen und gestaltete Grünflächen können verschiedene Auswirkungen auf den Verkehrsfluss haben.

Die einfachste Verkehrsberuhigung in Dörfern ist immer noch eine Rechts vor Links-Regelung. Sie mahnt die Verkehrsteilnehmer Acht zu geben auf andere Menschen.

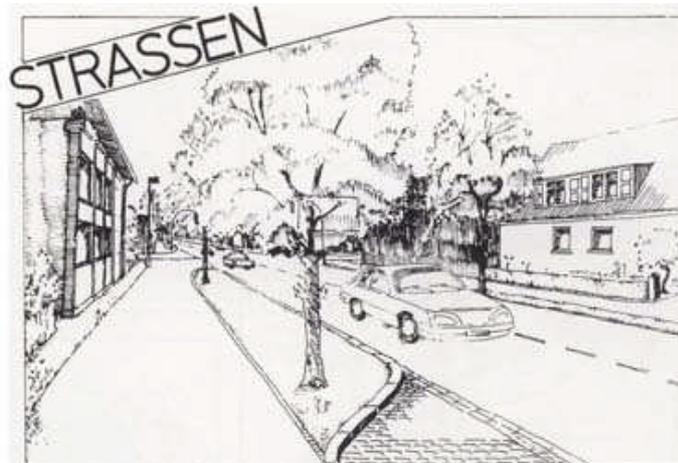


Ein Vorschlag vom Planungsbüro Pesel für eine Ortseinfahrt in Edendorf wird in naher Zukunft umgesetzt. Durch eine deutliche Verschwenkung der Fahrbahn zu Beginn der Ortseinfahrt müssen die Verkehrsteilnehmer ihr Tempo drosseln. Die gepflasterte Fläche in der Mitte beherbergt 2 kleine Pflanzinseln, auf der die Autofahrer optisch zusteuern. Alle Radien sind zur Umfahrung auch für große landwirtschaftliche Fahrzeuge ausgelegt. Der einmündende Seitenweg erhält zur Kennzeichnung eine Pflasterung, um die bestehenden riesigen Asphaltflächen zu gliedern. Hofeinfahrten werden ebenfalls zur Strukturierung der Fläche mit Natursteinpflaster ausgebildet.



Einen Überblick über die unterschiedlichen Funktionen, die eine Ortsstraße besitzen kann, sollen folgende Skizzen darstellen:

überörtlicher Verkehr



örtlicher Verkehr



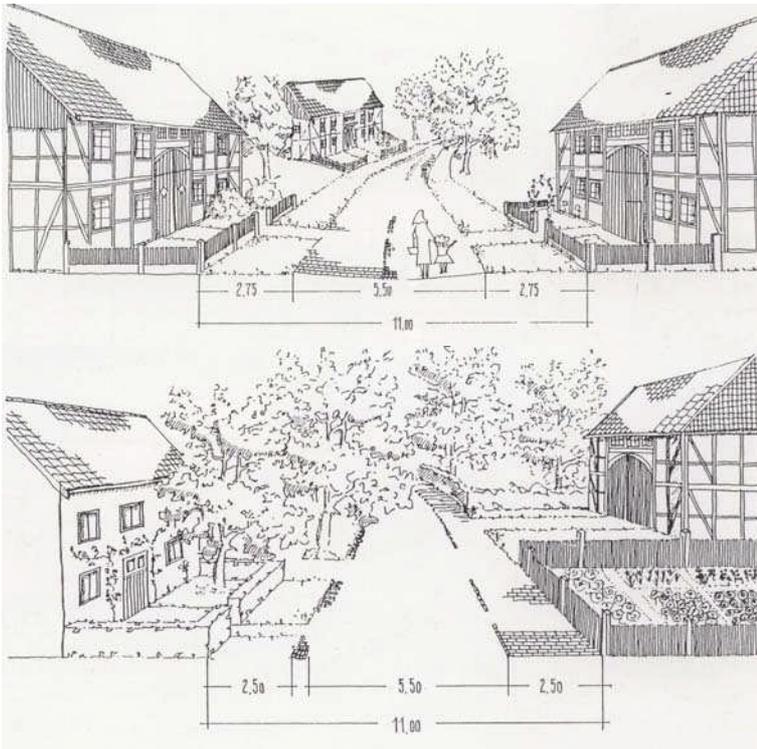
multifunktionale Dorfstraße



- Die **überörtliche Verkehrsstraße** muss einen steten Verkehrsfluss und zügiges Durchfahren einer Ortschaft gewährleisten. Deshalb sind diese Straßen oftmals durch Hochbord und einem breiten grünen Trennstreifen gegenüber dem Fuß-/Radweg gekennzeichnet. Parkflächen sind in Form von Parkbuchten in die Grünfläche eingelassen und bilden dadurch kein Hindernis. Die asphaltierte Fahrbahn hat einen Mittelstreifen, der beide Fahrspuren eindeutig zuordnet. Hier hat der Autoverkehr Priorität.

- **Örtliche** Verkehrsstraßen dagegen zeichnen sich durch eine geringere Breite aus. Die Fahrbahn wie auch die Muldengossen werden oftmals gepflastert. Es gibt keine Fahrbahnmarkierungen. Fuß-/Radwege sind u. U. ebenengleich, gesonderte Parkbuchten eher die Ausnahme. Hier sind alle Verkehrsteilnehmer gleichberechtigt und müssen aufeinander Acht geben.
- Eine **multifunktionale** Dorfstraße sollte die verschiedenen Lebensräume berücksichtigen. Platz- und Aufenthaltsräume benötigen geschützte Flächen, die jedoch nicht streng vom eigentlichen Verkehrsfluss getrennt werden sollen. Fuß-/Radwege erhalten mehr Raum und betonen damit auch die Aufenthaltsbereiche unmittelbar vor den Häusern.

Darstellung von Ortsstraßen:

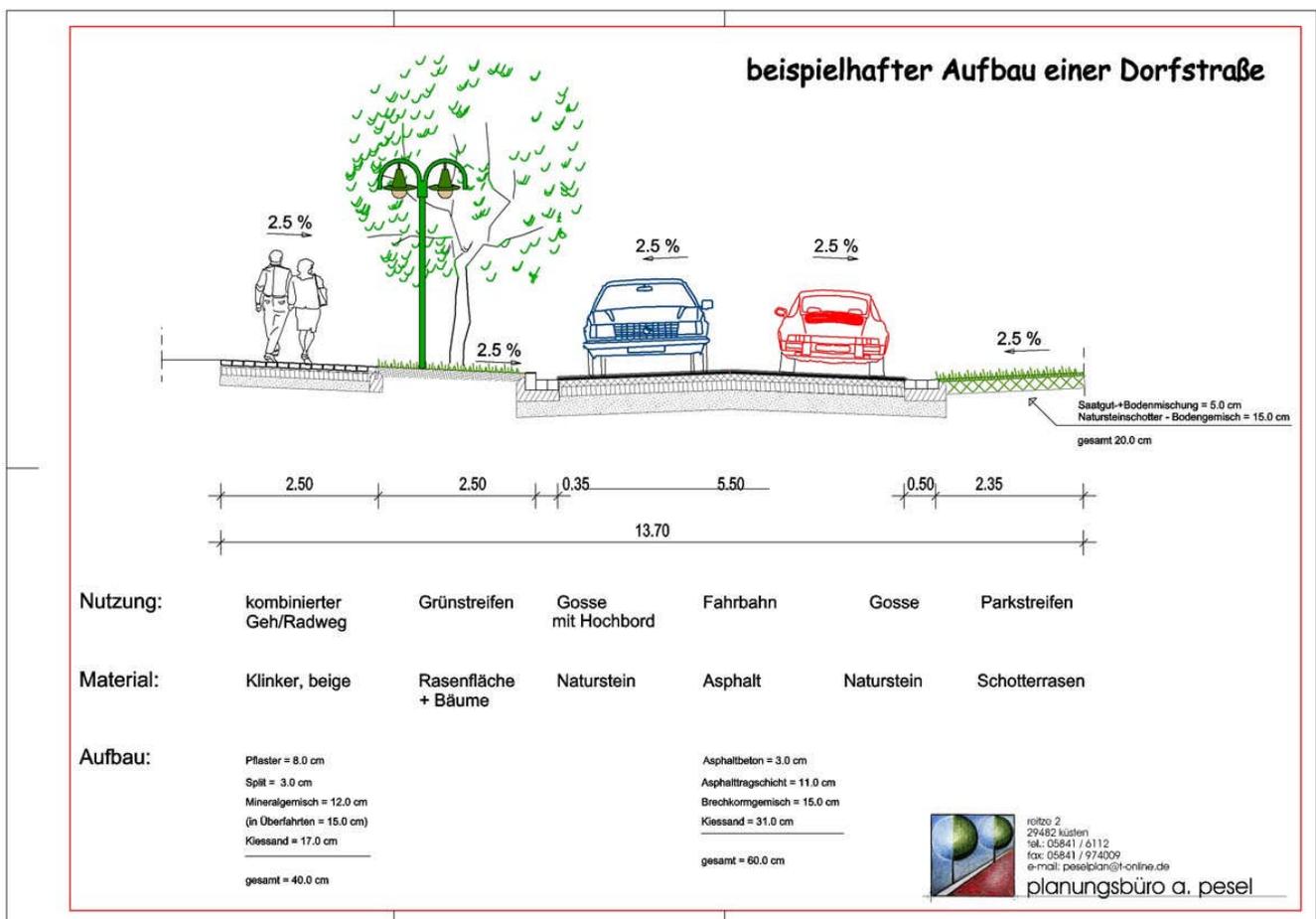


Die Ortsstraße im oberen Bild ist durch die gepflasterte Muldengosse in der Fahrbahnmitte gekennzeichnet. Außerdem gibt es hier keine gesonderten Fuß-/Radwege. Dadurch sind alle Verkehrsteilnehmer gleichberechtigt. Parkende Fahrzeuge oder Schulbusse werden zum gewollten Verkehrshindernis und wirken in der Regel den Verkehr beruhigend. Trotz der Breite von 5,50 m wirkt die Fahrbahn nicht übermäßig breit.

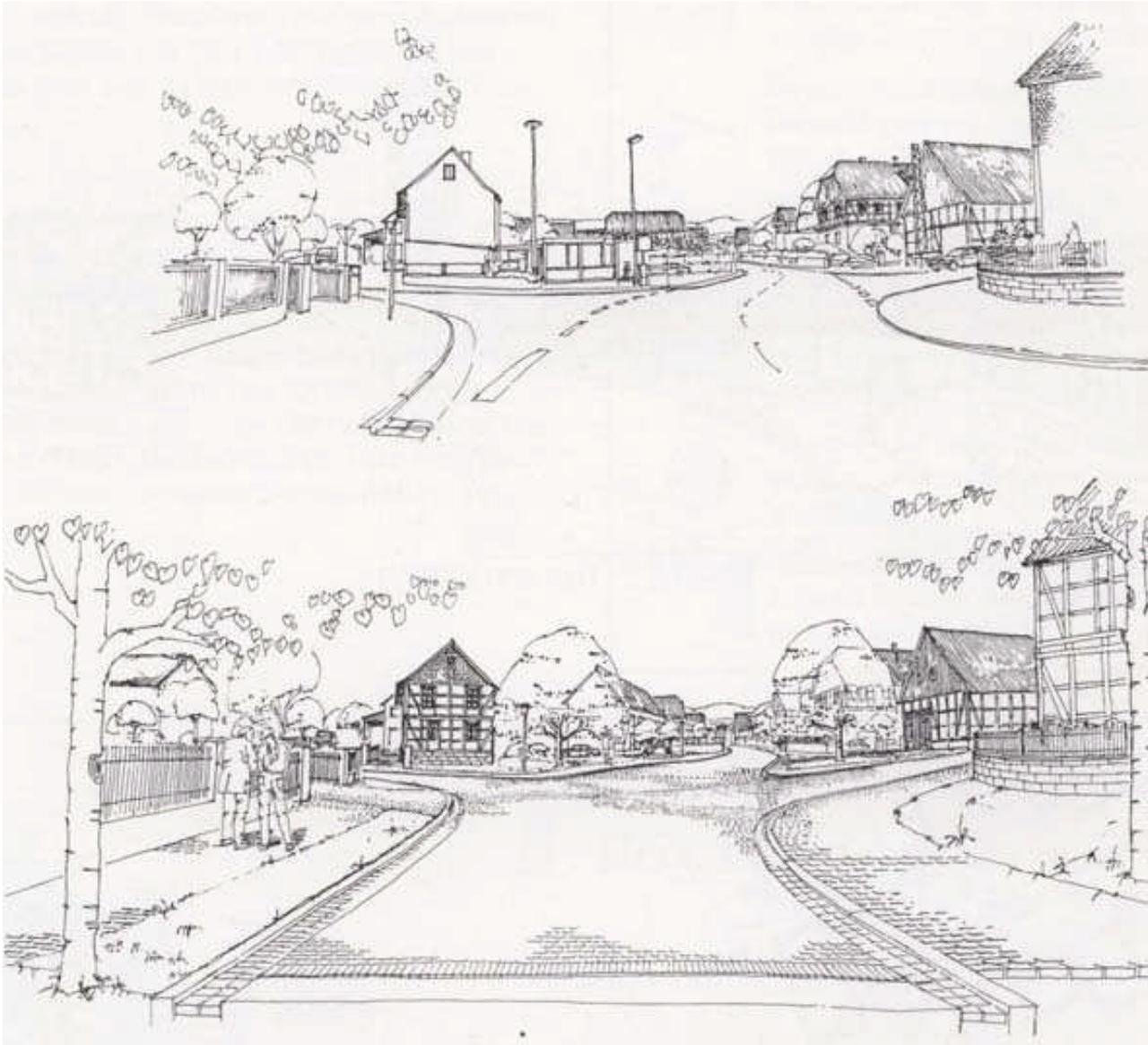
Im unteren Bild erhält die 5,50 m breite Fahrbahn eine einseitige, gepflasterte Muldengosse. Außerdem grenzt ein Fuß-/Radweg unmittelbar an die Fahrbahn. Die Räume sind eindeutiger zugeteilt als im oberen Bild.

Die nachfolgende Skizze zeigt beispielhaft den Querschnitt durch eine Dorfstraße. Zur eindeutigen Abgrenzung gegenüber dem bepflanztem Grünstreifen erhält die asphaltierte Fahrbahn eine Gasse mit Hochbord. Fahrzeuge sollen möglichst nicht auf dem bepflanzten Grünstreifen parken. Im Gegensatz dazu dient der Schotterrasenaufbau auf der gegenüberliegenden Straßenseite der Möglichkeit zum Parken.

Ein ähnlicher Querschnitt wäre auch ohne Hochbord auf der linken Seite denkbar. Ist es jedoch gewollt, dass Autos auch an dieser Stelle parken oder ausweichen können, sollte der überfahrbare Bereich mit Schotterrasen versehen sein.

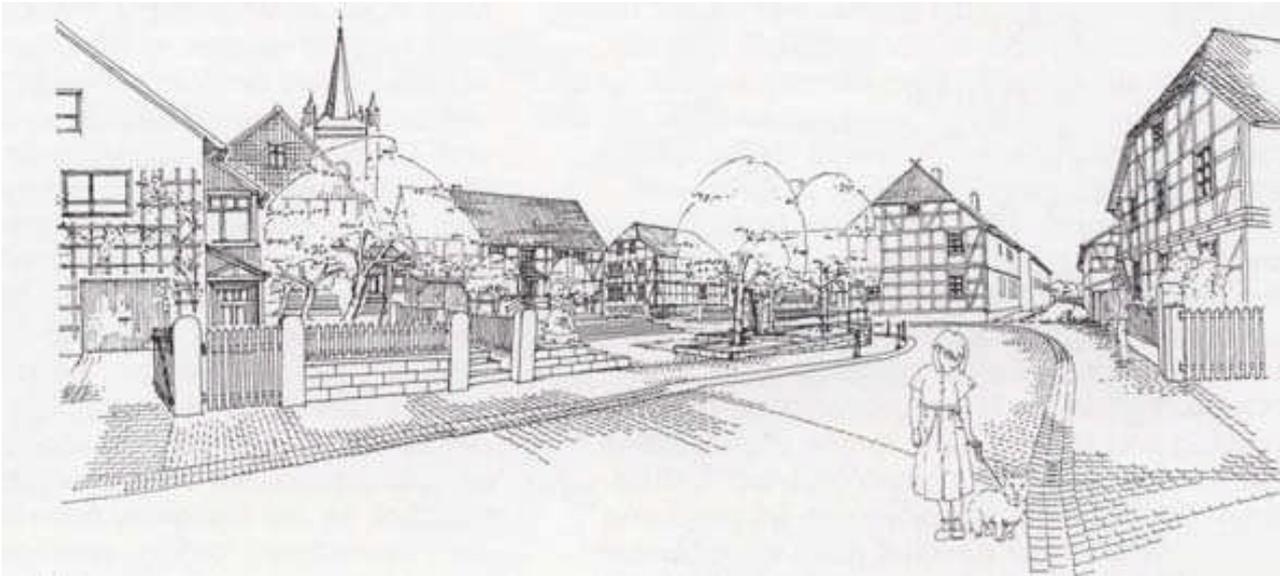
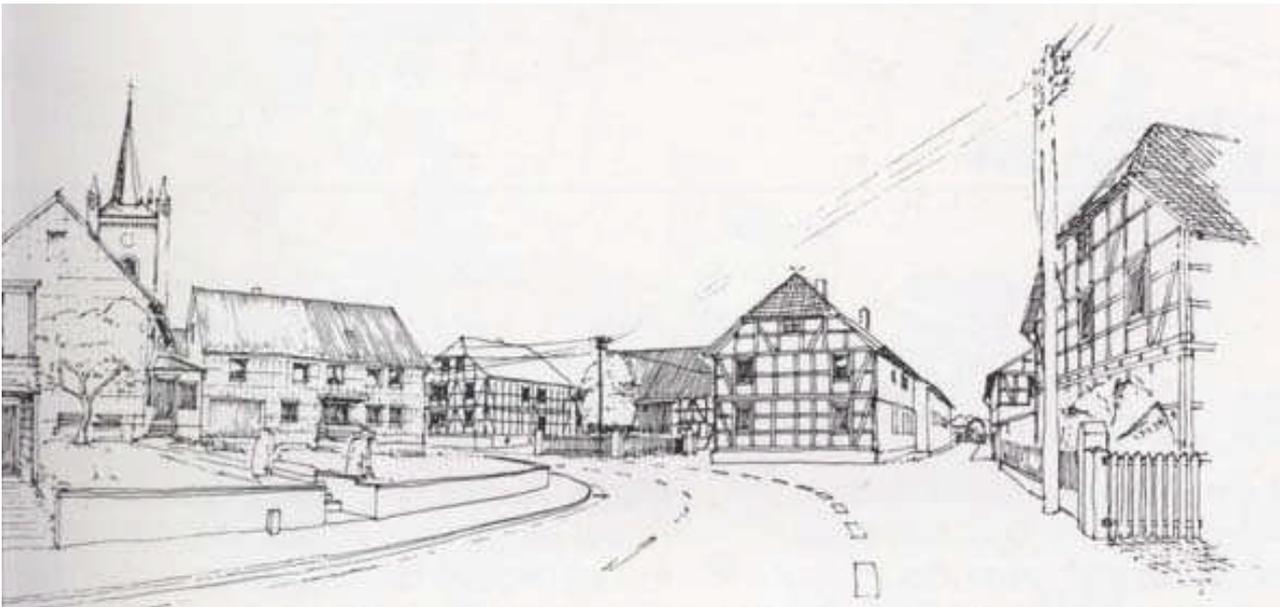


Beispiele für verkehrsberuhigte Maßnahmen im Zusammenhang mit Straßenraumgestaltung:



Das obere Bild mit seinen Vorher – Nachher Skizzen verdeutlicht, dass Verkehrsberuhigung, dörflich gestalteter Straßenraum und geregelter Verkehrsfluss kein Widerspruch bedeuten muss. Durch eine Verengung der Radien und Absenkung der Hochborde sowie Aufnahme von Grünelementen (Bäumen) gewinnt das Straßenbild an Qualität und freundlicher Ausstrahlung. Der Beginn des Kreuzungsbereiches wird durch eine besondere Pflasterung gekennzeichnet und wirkt durch die Aufhebung der Fahrbahnmarkierung und zusätzlicher Betonung der nunmehr beidseitigen Gossen filigraner und für den Betrachter interessanter. Der Abstand zu den Häusern wurde verbreitert, dadurch gewinnen auch sie an Raum. Die stärkere Verschwenkung der Straßenführung wirkt verkehrsberuhigend. Das Baumtor schränkt das Sichtprofil ein wenig ein, der Verkehrsteilnehmer wird veranlasst zu mehr Aufmerksamkeit. Die riesigen Straßenlampen sind dorfgerichten Leuchten gewichen.

Auch die nachfolgenden Skizzen zeigen eine ähnliche Situation. Hier wurde die Fahrbahn ebenfalls deutlich stärker verschwenkt. Obwohl die überfahrbare Straßenfläche gleich breit geblieben ist, wirkt auch hier die Fahrbahn optisch schmaler. Die beidseitige Muldenpflasterung gliedert die ehemals breite Asphalttrasse. Zusätzlich wurde ein Aufenthaltsbereich mit Bäumen angelegt, der den bislang weithin einsichtigen Kurvenbereich verdeckt. Auch hierdurch wird der Fahrzeugführer gezwungen, langsamer zu fahren.



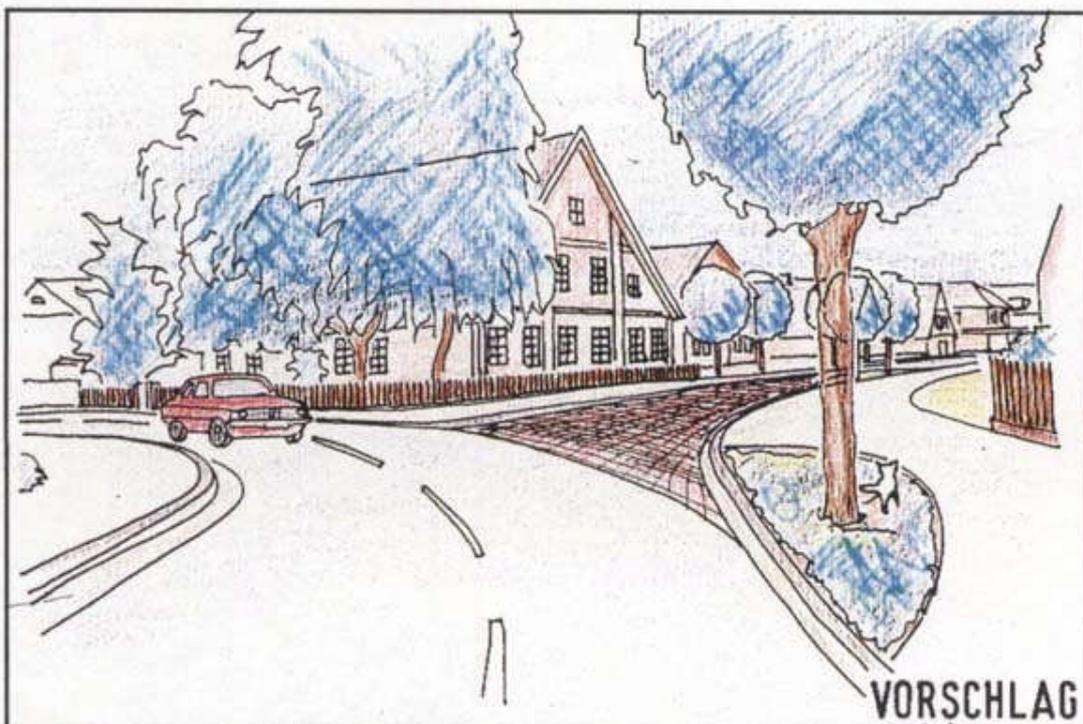
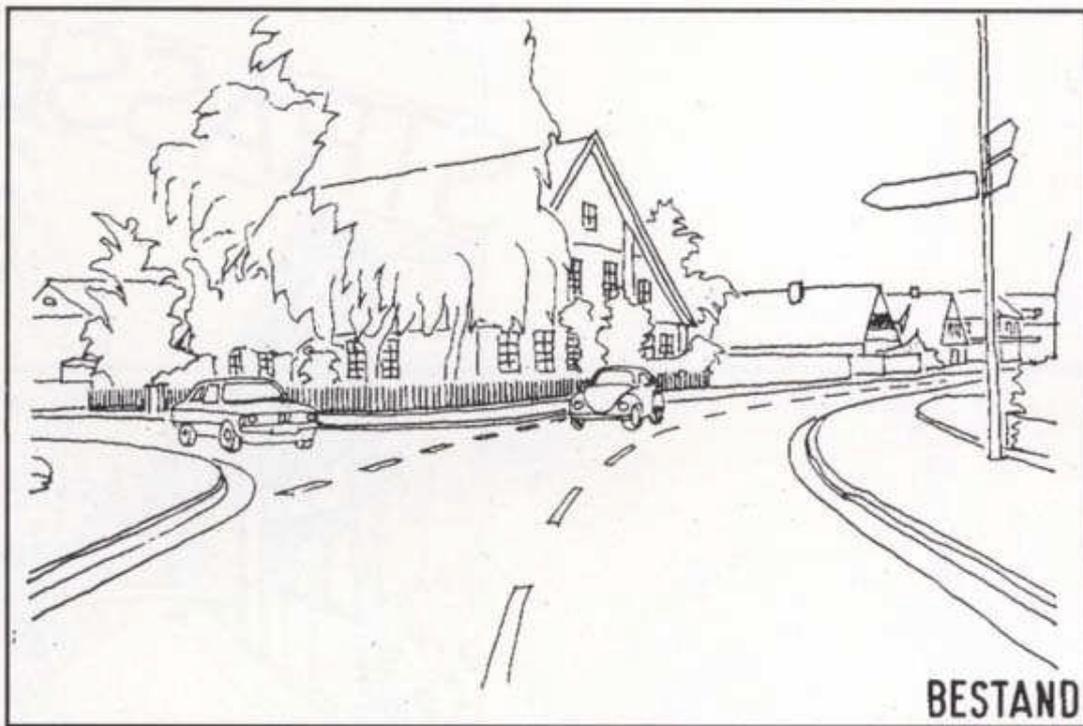
Sind diese Entwürfe nicht ein Rückbau zu alten Verhältnissen von 1930 hin, wo Dorfstraßen durch Enge und unausgebauten Seitenraum gekennzeichnet waren, fragte ein Arbeitskreismitglied. Früher waren die Straßen zu eng, die Fahrzeuge entwickelten sich in Größe, Abmessung und Schnelligkeit und die Forderung nach breiteren Ausbaukonzepten und größerer Übersichtlichkeit wurde laut. Will man davon heute wieder weg? Frau Pesel machte deutlich, dass es kein generelles Rezept für einen Straßenausbau gibt. Es muss

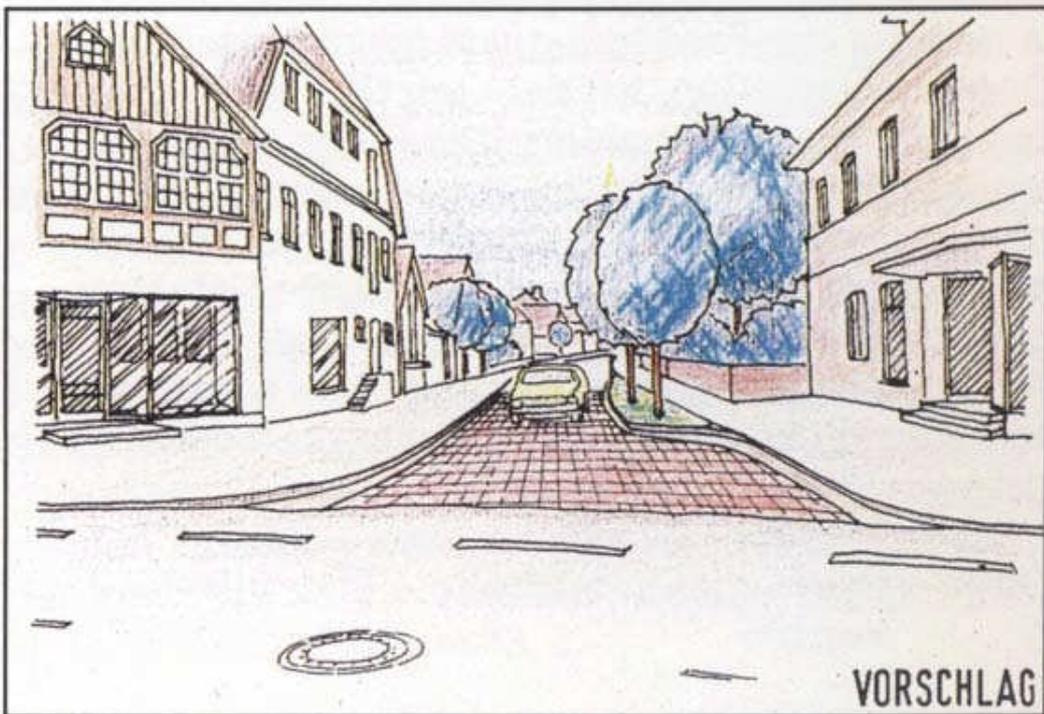
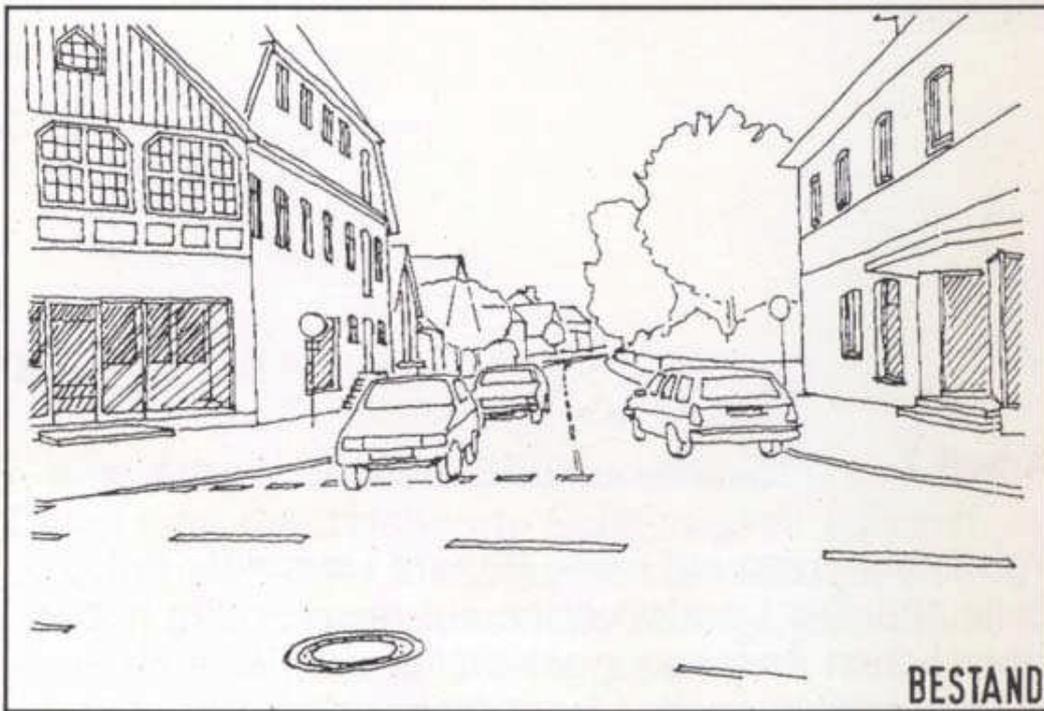
immer nach den Gegebenheiten und Besonderheiten des jeweiligen Ortes geschaut werden. Es ist nicht Ziel, eine scheinbare Idylle früherer Zeiten zu rekultivieren. Alle Verkehrsteilnehmer müssen gleichermaßen berücksichtigt werden. Aber am o.g. Beispiel wird deutlich, dass z.B. große Asphaltflächen durch eine Gliederung mit Muldengossen die gleiche Ausbaubreite behalten können wie vorher, optisch wirken diese Straßenräume jedoch deutlich schmaler. Auch die anwesenden Landwirte stimmten zu, dass sie im o.g. Beispiel nicht mit dem Bleifuss durch die Ortschaft fahren könnten. Allein ein mögliches Ausweichen auf die Muldengossen würde die Fahrweise drosseln.

Verkehrsplanung kann auch bedeuten, Räume neu zuzuordnen oder zu gliedern. Im nächsten Beispiel wurde dem Ort ein eigenständiger Aufenthaltsraum vor der Kirche zugeordnet. Hier können sich Menschen ungestört und geschützt im Straßenbereich aufhalten.

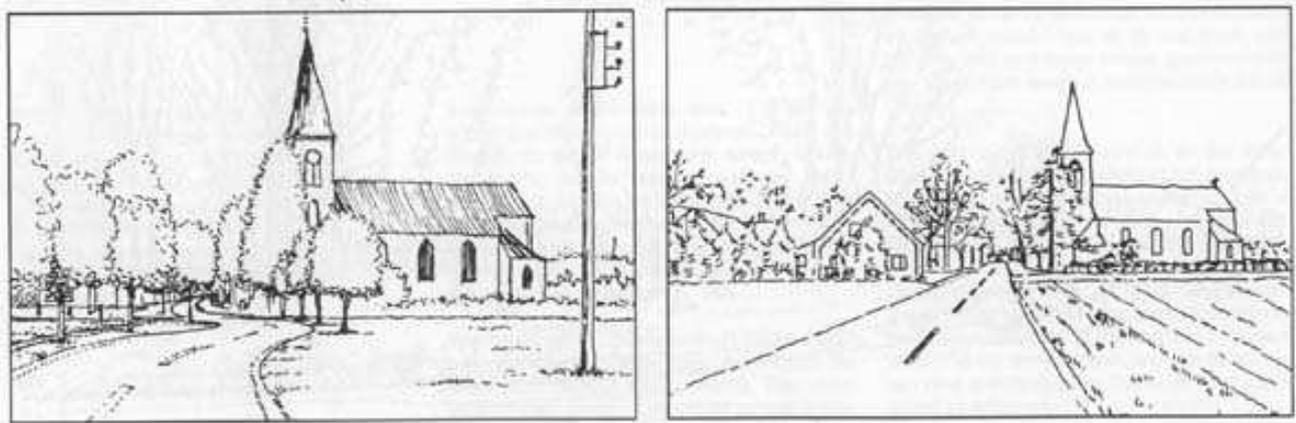


Dieses Beispiel von Verkehrsplanung zeigt, wie Straßen in ihrer Funktion und Bedeutung durch unterschiedliche Materialien verständlicher zu begreifen sind. Der Einmündungstrichter der untergeordneten Straße hat eine Aufpflasterung erhalten. Der Verkehrsfluss erhält eine andere Ausrichtung und Priorität. Die Grüninsel mit neuer Baumpflanzung markiert deutlich den veränderten Knotenpunkt.





Auch das obere Bild zeigt einen gestalteten Einmündungsbereich einer Seitenstraße. Die Ausbuchtung durch die Bauminsel verlangsamt den schnellen Verkehrsfluss.



Einfache Straßenverschwenkungen im Ortseingangsbereich drosseln ebenfalls das hohe Tempo und machen auf die anstehende veränderte Verkehrssituation aufmerksam. In Bornsen gibt es am Ortseingang so eine Verschwenkung bereits.





Der Orteingangsbereich nach Varendorf stellt sich hingegen als lange gerade Einfahrt dar. Solche Verkehrssituationen verleiten zur schnellen Einfahrt ins Dorf.



Beispiel für eine Dorfstraße, die einen erweiterten Aufenthaltsraum integriert.





Beispielbilder aus einer Dorferneuerung: untergeordnete Ortsstraße mit gepflasterten Muldengossen und Hofeinfahrten in Natursteinpflaster.



Beispiele für Leuchten in Ortslagen



Dorfstraße mit einseitiger, breiter Muldengosse



Historische Straße mit Natursteinpflaster



Hofeinfahrt in Varendorf

Im Anschluss der Präsentation bat Frau Pesel die Anwesenden, in vorbereitete Pläne für ihren Ortsteil Ideen zur Verkehrsplanung einzuzichnen bzw. zu kennzeichnen. Diese Vorschläge und Anregungen sollen in kleinen Ortsarbeitskreisen noch einmal im Detail besprochen werden. Dazu bereitet das Planungsbüro Pesel die gekennzeichneten Maßnahmen vor. Eine Arbeitsgruppe besteht aus den Ortsteilen: Alt- u. Neusteddorf, Grünhagen und Bargdorf.

Das Treffen dieser **1. Arbeitsgruppe** findet **am Donnerstag, den 08. Nov. 2007 um 19.00 Uhr im Dorfgemeinschaftshaus Steddorf** statt. Für Grünhagen gibt es bereits um 17.45 Uhr ein Treffen im dortigen Dorfgemeinschaftshaus.

Die **2. Arbeitskreisgruppe** bestehend aus den Ortsteilen Varendorf , Rieste und Bornsen trifft sich **am Dienstag, den 27. November 2007 um 19.00 Uhr im Feuerwehrhaus Varendorf.**

Reitze, 11.10.2007

gez. Carsten Janßen