



Protokoll

über die Sitzung des temporären Beirats für Baukultur am 21.02.2019 zum Thema:

VERKEHRSKONZEPT SCHULSTRASSE / HORSTWEG IN BOTHEL

Beginn: 15:00 h

Ende: 18:00 h

Teilnehmende (teilweise nicht während der gesamten Sitzung):

Heinz Meyer, Bürgermeister Gemeinde Bothel

Dirk Eberle, Bürgermeister Samtgemeinde Bothel

Michael Meyer-Diercks, Gemeinderat Bothel

Erika Schmidt, Gemeinderat Bothel

Volker Behr (Bauverwaltungsamt Samtgemeinde Bothel)

Henrik Koopmann (Kämmerei Samtgemeinde Bothel)

Ulrike Ringen (Landkreis Rotenburg, Straßenverkehrsamt

Hr. Röhrs, Tiefbauplaner, H&P Ingenieure GbR

Dr. Solveigh Janssen (Verkehrsplanerin Region Hannover)

Lothar Tabery (Architekt und Stadtplaner, Bremervörde), Moderation

Protokoll:

Andreas Rauterberg (Hauptreferent Architektenkammer Niedersachsen)

EINFÜHRUNG:

Herr Meyer begrüßt die Anwesenden. Herr Tabery übernimmt die Moderation der Sitzung und führt in die Problematik und die angedachte Vorgehensweise zur Bearbeitung der Fragestellungen ein. Der Vorbereich vor der Wiedau-Schule sowie der Zugang zu den Sportanlagen leiden darunter, dass sich Fußgängerverkehr von Schülern und Sportlern mit anderen Verkehrsströmen überschneiden, insbesondere „Elterntaxis“, Schulbussen und auch landwirtschaftlichem Verkehr. Hinzu kommt der beidseitig ruhende Verkehr auf dem gesamten Straßenabschnitt, alltags insbesondere der des Schulkollegiums, bei größeren Veranstaltungen auf den Sportanlagen auch in angrenzende Bereiche hinein. Die hier zu beobachtenden Probleme stehen im funktionalen Zusammenhang mit denen im Horstweg, der die wesentliche fußläufige Fußverbindung aus dem Ort zu Schulen, Sporthallen, neu errichteter Kindertagesstätte, Bürgerhaus und Rathaus ist. Grundsätzlich ist die Neigung ausgeprägt, PKW-Parkmöglichkeiten in unmittelbarer Nähe zu erwarten und zu suchen. Vor Einstieg in die Diskussion wird eine ausführliche Ortsbesichtigung der Bereiche Schulstraße, Horstweg und Hauptstraße gemacht.



A. FRAGESTELLUNGEN ZUR SCHULSTRASSE

1. **Wie kann die Schulstraße im Bereich Vorplatz Schule / Parkplatzsituation Schulen / Turnhallen und Sportplätze unter Berücksichtigung der Schülerbeförderung sinnvoll(er) genutzt werden?**

Eine bessere fußläufige Nutzung des Straßenraums ist wünschenswert. Hierfür sind die Störungen durch den KFZ-Verkehr auch im Sinne einer Verbesserung der Verkehrssicherheit zu minimieren. Störungen sind erkennbar durch ruhenden Verkehr (siehe unter 2.), überhöhte Geschwindigkeit gerade zu Hol- und Bringzeiten sowie durch den Durchgangsverkehr von Schulbussen und von landwirtschaftlichem Verkehr.

Für eine Neugestaltung des Straßenraums wird vorgeschlagen, diesen als niveau- und materialgleiche Begegnungszone auszubilden, in der alle Verkehrsteilnehmer gleichberechtigt zugelassen sind. Eine solche Begegnungszone führt zu einer erheblichen Drosselung der Geschwindigkeiten und würde ein tatsächliches Verweilen für Schüler und Sportler ermöglichen und auch attraktiver machen. Eine Beschilderung könnte mit dem Zeichen 325.1/325.2 der StVO (Beginn/Ende verkehrsberuhigter Bereich) erfolgen. Eine völlige Herausnahme des KFZ-Verkehrs aus der Schulstraße wird diskutiert, muss aber nicht zwingend die sinnvollste Lösung darstellen. Im Ergebnis würde auch straßenrechtlich eine regelrechte Fußgängerzone entstehen, die eine Umleitung der Schulbusse und des landwirtschaftlichen Verkehrs über die westliche Querspange zwischen Horstweg und Hastedter Str. und / oder nach Ausbau des Feldwegs über Winterloh bedingen würde. Diese Lösung scheint zwar grundsätzlich machbar, müsste aber im Hinblick auf die Angemessenheit einer reinen Fußgängerzonenregelung diskutiert und mit den Auswirkungen auf die vom Umleitungsverkehr betroffenen Wohngebiete abgewogen werden und bedarf eines Verkehrskonzeptes für diese Bereiche. Für einzelne Verkehre (z. B. Lieferverkehre) kann die Fußgängerzone (zeitweise) freigegeben werden. Sofern der KFZ-Verkehr in der Schulstraße bleibt, muss sichergestellt werden, dass die Hol- und Bringsituation vor der Schule entzerrt wird. Ein Haltepunkt direkt vor dem Schuleingang kann nicht funktionieren und wäre deutlich besser im Bereich des Horstwwegs vorstellbar. Die gefundene Lösung, wie auch die Verlegung von Einstellplätzen oder auch eine vollständige Herausnahme des KFZ-Verkehrs aus der Schulstraße, dürfen auf keinen Fall als restriktive Maßnahmen verstanden und kommuniziert werden. Für ein Funktionieren solcher Lösungen ist eine entsprechende Kommunikationsstrategie erforderlich, die die Vorteile der gefundenen Lösungen herausstellt, damit die hiermit verbundenen Einschränkungen etwa hinsichtlich verlängerter Fuß- und Fahrwege Akzeptanz finden. So müsste eine Umwandlung in eine Fußgängerzone unter dem Aspekt der Aufwertung des Freiraums vor Schule und Sportstätten als Umwidmung und nicht als Sperrung bezeichnet und vermittelt werden. Dann sollte nach Umbau der Straße auch eine entsprechende Beschilderung ohne Poller oder regelrechte Sperren genügen.



Ein Wenden der Schulbusse im Bereich Horstweg dürfte ausgeschlossen sein, so dass die Ausfahrt nach Erreichen der Haltestelle gegenüber dem Bürgerhaus weiterhin über die Schulstraße oder eine der oben angedachten Umleitungen erfolgen muss. Da diese Umleitungen immer Störungen der Wohnstandorte Winterloh oder Hastedter Str. mit sich bringen, ist zu überlegen, ob nicht die Durchfahrt der Busse durch die zur Begegnungszone umgestaltete Schulstraße akzeptabel erscheint. Infrage käme ggf. auch die Lösung, nur die Durchfahrt der Busse, nicht jedoch die Durchfahrt sonstiger KFZ zuzulassen.

2. An welcher Stelle können mehr (befestigte) Parkplätze entstehen?

Unter Sicherheitsaspekten ist der ruhende Verkehr aus dem Betrachtungsbereich herauszuhalten. Ein- und Ausparkvorgänge, insbesondere bei Senkrechtplätzen, stehen dem Wunsch nach einer Aufenthaltsqualität im Straßenraum diametral entgegen und sind daher absolut zu vermeiden. Es ist insofern zu kommunizieren, dass Sicherheit und Aufenthaltsqualität Vorrang vor Bequemlichkeit haben müssen. Sofern sich ausreichende Ersatzstellplätze im Umfeld finden bzw. einrichten lassen, sollten diese daher aktiviert werden. Hier kommt insbesondere der „Festplatz“ zwischen Bürgerhaus und Grundschule in Betracht, aber auch das Gelände des bisherigen Campingplatzes. Die nordöstlich an die Schulstraße angrenzenden Freiflächen wären ebenfalls denkbar, sind aber in Privatbesitz und stehen voraussichtlich nicht zur Verfügung. Die bei einer kompletten Verlegung in diese Bereiche entstehenden Fußwege liegen durchweg bei 100 bis 200 m Länge und sind damit als akzeptabel anzusehen. Stellplätze für Behinderte und Familien könnten so angeordnet/ausgewiesen werden, dass möglichst kurze Wege entstehen. Für eine belastbare Planung muss der Bedarf erhoben werden, dies geschieht am besten mit einer einfachen Zählung der an einem normalen Schultag um 9:00 h seitens der Schulen belegten Stellplätze. Diese Zahl müsste verlässlich im Bereich Festplatz und / oder Campingplatz vorgehalten werden, zusätzlich die für größere Sportveranstaltungen als erforderlich angesehenen Stellplätze. Auf keinen Fall sollte es einen Wegfall von notwendigen Stellplätzen geben, um die Akzeptanz der neu gefundenen Lösung zu sichern. Dass der Festplatz im Zuständigkeitsbereich der Samtgemeinde liegt, darf einer sinnfälligen Lösung nicht im Weg stehen, insofern sind die kommunalrechtlichen Zuständigkeiten für die einzelnen Liegenschaften und Straßen (siehe auch Fragestellungen zur Hauptstraße unter C) zu identifizieren, so dass eine gemeinsame Strategie unter Einbeziehung aller Verantwortlicher entwickelt werden kann.

3. Wo und wie lässt sich ein adäquater Vorplatz schaffen?

Da der Eingangsbereich zur Wiedau-Schule im Zuge der Mensaerweiterung ohnehin baulich umgestaltet wird, ist es empfehlenswert, diesen als Ausgangspunkt einer Neugestaltung zu sehen und die schulische Freianlagenplanung des Eingangsbereichs gemeinsam mit dem Straßenraum zu denken und zu planen. Sofern ohnehin ein Landschaftsarchitekt bei der Planung der schulischen Freianlagen beteiligt ist, sollte der Planungsbereich entsprechend erweitert werden. Sinnvoll wäre jedoch ein



durchgängiger und einheitlicher Um- und Ausbau des gesamten Straßenabschnittes der Schulstraße, also keine punktuellen, z.B. auf die Eingangsbereiche beschränkten Maßnahmen, sondern eine niveau- und materialgleiche Pflasterung auf ganzer Länge. Bei einer Umgestaltung in eine durchgehende Begegnungszone würden Sportplätze, Sporthalle und Schule sinnfällig miteinander verknüpft, bei Einbeziehung des Kreuzungsbereichs Horstweg auch die Grundschule, so dass letztlich zusammen mit Bürgerhaus und Rathaus die Idee eines „Campus“ gestärkt würde.

4. Wie können die Sportflächen besser an die Turnhalle / Schule angebunden werden?

Siehe Punkt 3.

B. FRAGESTELLUNGEN ZUM BEREICH HORSTWEG

1. Sollte der Horstweg für bestimmte Fahrzeuge (teilweise) gesperrt werden? Welche Umleitungen sind hierbei denkbar?

Die Führung des landwirtschaftlichen Verkehrs durch den Horstweg wird als grundsätzlich problematisch gesehen, da die Überschneidungen mit den Schulwegen eine erhebliche Störung darstellen und unfallträchtig sind. Da dem landwirtschaftlichen Verkehr eine Querung des Ortes insbesondere zwischen Biogasanlage und östlichem Ort ermöglicht werden muss, kommen nur Hastedter Str. und (als direkteste Alternative) Winterloh in Frage (siehe unter 1.). Die tatsächlichen Verkehrszahlen sprechen aus verkehrsplanerischer Sicht gegen das Erfordernis, weitergehende Umleitungen oder Sperrungen für andere Verkehrsteilnehmer vorzunehmen.

2. Ist eine Einbahnstraßenlösung ggf. vorzuziehen? Welche Verkehrsführung ist dann sinnvoll?

Eine Einbahnstraßenlösung für Fahrzeuge wird als nicht sinnvoll angesehen. Auch wenn Begegnungsverkehr an mehreren Punkten des Horstwegs als problematisch beschrieben wird, erscheinen die Verkehrsströme insgesamt mit Spitzenwerten von ca. 100 Fahrzeugen / h als nicht so groß, als dass Begegnungsverkehr grundsätzlich nicht funktioniert. Zudem würden sich bei einer Einbahnstraßenregelung das Verkehrsaufkommen insgesamt, die gefahrenen Geschwindigkeiten und damit die Belastung für die Anwohner erhöhen. Problematisch ist darüber hinaus, dass die Feuerwehr den Horstweg in beide Richtungen befahren können muss. Praktikable Sonderregelungen nur für die Feuerwehr sind nicht vorstellbar. Im Bereich der Grundschule wäre eine Aufpflasterung denkbar, die die Quermöglichkeit für Grundschulkinder zur Turnhalle verbessert. Die Sicherungsgitter im Bereich der Bushaltestelle wären aus planerischer Sicht eigentlich nur bei deutlich beengteren Verhältnissen erforderlich. Wichtig wäre ein barrierefreier Ausbau der Haltestelle.



3. Wie kann die Schulwegsicherung im Bereich vom Rathaus zum Gehweg in das Wohngebiet „in den Breden“ erfolgen?

Für den einmündenden Eschfeldweg ist das Ingenieurbüro H & P mit der Ausbauplanung beauftragt. Bezüglich des Einmündungsbereichs in den Horstweg sind zwei grundsätzliche Alternativen im Gespräch, entweder ein Minikreisel oder eine Aufpflasterung des Kreuzungsbereichs. Denkbar und kostengünstiger wäre auch ein Materialwechsel im Knotenpunktbereich. Die Querung des Fußwegs aus dem Wohngebiet In den Breden, der stark von Schülern frequentiert wird, könnte in beiden Fällen baulich gut mit gelöst werden. Eine Mittelinsel ist allerdings weder für die verkehrliche Belastung des Eschfeldwegs erforderlich, noch baulich befriedigend lösbar, da vermutlich nicht ausreichend Raum besteht, um eine sichere Aufstellung von Schülergruppen mit Fahrrädern auf der Mittelinsel zu ermöglichen.

4. Wie kann die Kreuzung übersichtlicher / sicherer gestaltet werden?

Ein Minikreisel wird als grundsätzlich gangbarer und verkehrlich sinnvoller Ansatz gesehen, um die Verkehrsströme mit ihren im Lauf des Tages stark unterschiedlichen Frequenzen zu steuern. Dabei ist allerdings zu berücksichtigen, dass der Platzbedarf bei einem Außendurchmesser von 13 m erheblich ist und im vorliegenden Fall nur knapp unterzubringen ist. Eine Fußwegführung auf der Nordseite wäre vermutlich ausgeschlossen. Da Minikreisel die Überfahrmöglichkeit für große Fahrzeuge bieten müssen, ist immer damit zu rechnen, dass auch andere Verkehrsteilnehmer diese Möglichkeit unzulässiger Weise nutzen. Da es jedoch relativ wenige Abbiegebeziehungen aus Ortsmitte Richtung Eschfeldweg und noch weniger aus dem Eschfeldweg Richtung Schulen gibt, laufen die wesentlichen Verkehrsströme am Kreisel vorbei, so dass das Überfahren eher selten von Vorteil wäre. Als Verkehrsberuhigungsmaßnahme würde ein Kreisel insofern seinen Zweck erfüllen, aus verkehrlicher Sicht könnte allerdings ein aufgepflasterter Kreuzungsbereich mit Höhen- und Materialwechsel den gleichen Zweck erfüllen. Es erscheint sinnvoll, dass das Büro H & P im Zuge der Planung Eschfeldweg auch die Umgestaltung des Kreuzungsbereichs mit bearbeitet. Im östlichen Horstweg wird der südliche Fußweg als die relevante Verbindung angesehen, die durchgängig erhalten werden muss, der nördliche Fußweg könnte grundsätzlich entbehrlich sein.

C. ALLGEMEINE FRAGESTELLUNG

Wie kann eine gemeinsame Nutzung der Gehwege von Radfahrern und Fußgängern gelöst werden?

Abseits der eigentlichen Fragestellung zum Verkehrskonzept Schulstraße / Horstweg wird die Frage nach einer Lösung für den Radverkehr auf der Hauptstraße angesprochen. Seitens des Landkreises wurde der kombinierte Geh- und Radweg aufgehoben, obwohl die Lösung vor Ort als praktikabel angesehen wurde. Die rechtliche Problematik wird erläutert, dass die



Gehwegbreiten eine solche Lösung wie auch die nicht benutzungspflichtige Freigabe des Gehwegs für Radfahrer nicht zulassen. Dafür wäre durchgängig eine Gehwegbreite von 2,50 m erforderlich. Eine rechtlich zulässige bauliche Lösung wäre allenfalls durch einen aufwändigeren Umbau und mit dem Wegfall von Stellplätzen zu lösen. Ob eine Lösung wirklich an allen Engstellen möglich ist, bleibt fraglich. Als Alternative wären Fahrradschutzstreifen auf der Fahrbahn denkbar, diese Lösung entspräche bei Frequenzen von bis zu 400 Fahrzeugen / h der gegenwärtigen Philosophie, auch hinsichtlich der Verkehrssicherheit. Schutzstreifen müssen mindestens 1,25 m breit sein und erfordern eine Fahrbahnbreite von mindestens 7,00 m. Allerdings bestehen auch hier Zweifel, ob genügend Raum für diese Lösung vorhanden ist. Sofern alle Lösungen am fehlenden Straßenraum scheitern, wäre allein die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h denkbar. Insgesamt ist eine Lösung im Verantwortungsbereich des Landkreises, insofern sollte hier eine enge Abstimmung gesucht werden. Über den Landkreis sollten auch die exakten Pläne verfügbar sein, um Lösungen für die Engstellen genauer untersuchen zu können. Auch eine Fahrzeugzählung wäre zunächst einmal Sache des Landkreises, alternativ könnte diese auch von der Gemeinde veranlasst werden. Schon eine Zählung zwischen 15:00 h und 19:00 h an einem üblichen Werktag erlaubt eine entsprechende Hochrechnung. Eine Verlegung des Fußweges im Einmündungsbereich Horstweg hinter die Verteilerkästen erscheint wenig sinnvoll, da der Fußweg im Horstweg ohnehin keine Fortsetzung findet. Ggf. könnte die Straßeneinmündung um den Gehweg vor den Kästen verbreitert werden, sofern hierdurch eine Entzerrung des ein- und ausfahrenden KFZ-Verkehrs im Horstweg zu erwarten ist. Unabhängig davon wäre eine Verlegung der Verteilerkästen im Hinblick auf eine Aufwertung des Ortsbildes wünschenswert und sollte bei der EWE abgefragt werden.

FAZIT / ZUSAMMENFASSENDEN STELLUNGNAHME / VORSCHLÄGE ZUR WEITEREN VORGEHENSWEISE

Für die Bearbeitung des Bereichs Schulstraße einschließlich des Kreuzungsbereichs Horstweg sollte die Einbeziehung in die Freianlagenplanung der Hochbaumaßnahme der Wiedau-Schule geprüft werden. Eine durchgehende niveaugleiche Pflasterung als Begegnungszone sollte das Ziel sein, wofür die Stellplätze komplett in den Bereich Festplatz und Campingplatz verlegt werden sollten.

Eine Verlegung des landwirtschaftlichen Verkehrs aus dem Horstweg heraus erfordert eine verkehrsplanerische Betrachtung der möglichen Umleitungsstrecken Hastedter Str. und Winterloh.

Der Kreuzungsbereich Horstweg / Eschfeldweg sollte im Zuge der Planung des Eschfeldweges mit bearbeitet und als Minikreisel oder aufgepflasterter Kreuzungsbereich ausgeführt werden.



Für die Verkehrsführung im Horstweg erscheinen über die Verlegung des landwirtschaftlichen Verkehrs hinaus keine grundsätzlichen Änderungen angezeigt.

Für die Führung des Fahrradverkehrs in der Hauptstraße gibt es möglicherweise keine bauliche Lösung, so dass nur eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h denkbar ist. Eine Lösung ist gemeinsam mit dem Landkreis zu entwickeln.

Für eine erfolgreiche Umsetzung und Akzeptanz der restriktiven Maßnahmen eines neuen verkehrlichen Konzeptes ist eine Kommunikationsstrategie zu entwickeln, die die positiven Aspekte der Lösungen herausstellt.

Herr Tabery dankt der Gemeinde Bothel für die Einladung und die Bereitschaft, ihre Fragestellungen durch den temporären Beirat für Baukultur diskutieren zu lassen. Er und Frau Dr. Janssen und signalisieren ihre Bereitschaft, auch weiter als Ansprechpartner zur Verfügung zu stehen.

Hannover, den 04.03.2019

Andreas Rauterberg
Architektenkammer
Niedersachsen