



Protokoll 2. Arbeitsgruppensitzung „Straßenraum und Mobilität“

Ort: Rötgesbüttel, Bürgerhaus
Datum: Mittwoch, 15.01.2020
Uhrzeit: 19.00 Uhr bis 20.45 Uhr

Tagesordnung

1. Begrüßung, Organisatorisches
2. Überregionale Erschließung der Dorfregion
3. Leitbilder und Gestaltungsmöglichkeiten
4. Handlungsansätze im Bereich überörtlicher Straßenräume
5. Ankündigungen – nächster Termin

1. Begrüßung, Organisatorisches

Frau Traub eröffnet die 2. Arbeitsgruppensitzung und begrüßt die anwesenden Teilnehmer der Arbeitsgruppe „Straßenraum und Mobilität“ im Bürgerhaus in Rötgesbüttel.

2. Überregionale Erschließung der Dorfregion

Die verkehrliche Erschließung nimmt unter den Daseinsgrundfunktionen eine herausragende Bedeutung ein. In den ländlichen Siedlungen ist die Qualität der Verkehrsanbindung eine ausschlaggebende Rahmenbedingung für die positive Entwicklung.

Die Dorfregion wird durch die in nord-südlicher Richtung verlaufende **Bundesstraße B 4** in das überörtliche Verkehrsnetz eingebunden, die als breit ausgebaute Verkehrsschneise direkt durch die Ortslagen von Rötgesbüttel und Ausbüttel verläuft.

Im weiteren südlichen Verlauf mündet die B 4 nach ca.10 km auf die A 391, wo zudem die Anbindung an die A 2 besteht.

Mit ca. 24.000 Fahrzeugen und einem hohen Schwerlastverkehr in Richtung Lüneburg / Braunschweig und einem starken Individualverkehr zu den Schichtwechselzeiten bei VW sind tägliche Staus die Folge. Seit Jahren wird aufgrund der hohen Verkehrsbelastung und den damit verbundenen Belästigungen und Gefährdungen insbesondere für die Anlieger, aber auch für die Fußgänger und Radfahrer als schwächere Verkehrsteilnehmer der Bau einer Ortsumgehung im Verlauf der B 4 zwischen Gifhorn und Braunschweig gefordert.

Laut Aussage der niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr vom 04.11.2019 (Geschäftsbereich Wolfenbüttel) befinden sich die Planungen zur Ortsumgehung Rötgesbüttel und Meine in der Planfeststellung und die Erwiderngsbearbeitung ist zurzeit noch in der Bearbeitung. Ein möglicher Erörterungstermin im Jahr 2020 steht noch nicht fest.



Im Zusammenhang mit dem Bau der Ortsumgehung würde sich eine Herabstufung der B 4 in Rötgesbüttel zur Kreisstraße zwischen der Einmündung *Mühlenweg* in Richtung Ausbüttel und in südlicher Richtung nach Meine zu einem kommunalen Verbindungsweg ergeben.

Neben der Bundesstraße 4 sind die Landesstraße 320 sowie die Kreisstraßen 52 und 48 für die überörtliche Anbindung der Dorfregion von Bedeutung. Im nördlichen Verlauf der B 4 zweigt in Ausbüttel in westlicher Richtung die *Peiner Landstraße* (L 320) ab, die über Ribbesbüttel nach Vollbüttel und weiter nach Leiferde bzw. Peine verläuft. Im Verlauf der B 4 zweigt in Rötgesbüttel die Kreisstraße 52 ab, die als *Dorfstraße* im Zuge der Ortsdurchfahrt die Altdorfklage von Rötgebüttel durchläuft und schließlich die Verbindung nach Ribbesbüttel gewährleistet, wo sie als *Dorfstraße* die Anbindung zur nördlich verlaufenden Landesstraße 320 sicherstellt. Am westlichen Ortsausgang von Rötgesbüttel zweigt von der *Dorfstraße* in südlicher Richtung die K 48 ab, die in Richtung Warmbüttel verläuft.

3. Leitbilder und Gestaltungsmöglichkeiten

Die Vorgaben für die Gestaltung waren in den 60er und 70er Jahren durch die stürmische Entwicklung und nahezu bedingungslose Unterstützung der Motorisierung geprägt. Der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs mit Kraftfahrzeugen wurde dabei ein besonderer Stellenwert beigemessen und die Festlegung der Fahrbahnbreite basierte auf dem Verkehrsaufkommen.

Anhand von Vorher-Nachher Beispielen wurden verschiedene bauliche Möglichkeiten zur Geschwindigkeitsreduzierung vorgestellt und die Abhängigkeit vom Ausbauzustand einer Straße und der Fahrgeschwindigkeit diskutiert.

Im Zuge der überörtlichen Verkehrsanbindungen sollen Ortseingänge 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 Ortseingänge 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. Zum anderen ist die gestalterische bzw. bauliche Situation des Straßenraumes geschwindigkeitsbestimmend. Übermäßiger Ausbaugrad, Gefällesituation, monotone Gestaltung und eine weitreichende Übersichtlichkeit ziehen Geschwindigkeitsübertretungen mit entsprechenden Verkehrsgefährdungssituationen sowie Lärmbeeinträchtigungen nach sich.

Grundsätzlich sind im Rahmen der Dorfentwicklung zur Geschwindigkeitsreduzierung der Einbau von Mittelinseln sowie Fahrbahnverswenkungen (mindestens um eine Fahrbahnbreite) als effiziente bauliche Maßnahmen möglich. 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 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.

4. Maßnahmenansätze im Bereich klassifizierter Straßenräume

Handlungsbedarf ergibt sich für die Dorfentwicklung in folgenden Bereichen:

- **Rötgesbüttel: Umbau der B 4**

Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung und den damit verbundenen Belästigungen und Gefährdungen insbesondere für die Anlieger und die schwächeren Verkehrsteilnehmer (Fußgänger und Radfahrer), wird seit mehreren Jahrzehnten der Bau einer Ortsumgehung im Verlauf der B 4 zwischen Gifhorn und Braunschweig gefordert. Damit verknüpft sich in Rötgesbüttel die Herabstufung der heutigen Bundesstraße zwischen der Einmündung vom *Mühlenweg* (K 65) in Richtung Ausbüttel zu einer Kreisstraße; in südlicher Richtung nach Meine erfolgt eine Umwidmung zu einem kommunalen Verbindungsweg (siehe oben).

Im Hinblick auf die oben angesprochene Herabstufung der Bundesstraße 4 könnten im Rahmen der Dorfentwicklung wesentliche bauliche bzw. gestalterische Ansätze für einen innerörtlichen Rückbau realisiert werden. Das wären z.B. die Anlage von beidseitigen Fuß- und Radwegen, sichere Überquerungsmöglichkeiten, verminderte Fahrbahnbreiten und verkehrsberuhigende Einbauten (unter Berücksichtigung des landwirtschaftlichen Verkehrs), Betonungen der Einmündungen untergeordneter Straßen, Pflanzungen von Straßenbäumen, Erneuerung der Straßenbeleuchtung etc.

Wo der Straßenraum eine ausreichende Breite anbietet, sollten mit Blick auf die hier ansässigen Betriebe auch Stellplätze im öffentlichen Raum angeboten werden. Wichtig ist dabei Betriebe wie der SB-Markt, die Gaststätte und die Fleischerei frühzeitig in die Planung eingebunden werden, weil diese Standorte auf einen gewissen Durchgangsverkehr bzw. eine gute Erreichbarkeit angewiesen sind.

Rötegesbüttel: *Dorfstraße* (K 52)

Von der B 4 in westlicher Richtung abzweigend verläuft die Kreisstraße 52 im Zuge der Ortsdurchfahrt als *Dorfstraße* in westlicher Richtung durch die zentrale Altdorflage, wo sich u.a. auch der Standort der Kirche befindet. Der mit einer massiven Einfriedung eingefasste Kirchhof umfasst eine begrünte Freifläche, die das örtliche Ehrenmal für die in den beiden Weltkriegen Gefallenen aufnimmt. Östlicherseits schließt sich eine flächenhaft asphaltierte Aufweitung des Straßenraumes an, der in diesem schmalen, zentralen Abschnitt lediglich auf der südlichen Seite über einen Gehweg verfügt.

Vorgeschlagen wird hier, den Kirchhof um das Ehrenmal zu öffnen und den Bereich in den öffentlichen Raum zu integrieren. Ergänzt durch eine Neugestaltung von Teilen des benachbarten Straßenraumes könnte somit eine attraktive Platzfläche am alten Ortsmittelpunkt entstehen. Neben der Nutzung als Andachts- und Verweilmöglichkeit für die einheimische Bevölkerung könnte dieser Bereich auch einen Rast- und Informationspunkt für Besucher (z.B. Radwanderer) darstellen.

Unabhängig davon wird im Verlauf der *Dorfstraße* angeregt, einseitig einen Angebotsstreifen für den Radverkehr zu markieren. Hier bietet sich die südliche Seite an, wodurch neben der für den



Fahrzeugverkehr optisch verminderten Fahrbahnbreite auch ein größerer Abstand zum schmalen Fußgängerweg angedeutet wird. Dadurch würde die Verkehrssicherheit sowohl für Radfahrer als auch für Fußgänger verbessert.

Rötgesbüttel: Querungshilfe *Alte Heerstraße* (K 52)

Um ein sicheres Passieren am Ortsrand zwischen dem Friedhof auf der westlichen Seite und dem Parkplatz zu ermöglichen wurden verschiedene verkehrsberuhigende Maßnahmen wie z.B. die Anlage einer Überquerungshilfe oder Baumpflanzungen im Bereich der Container vorgeschlagen. Damit verbindet sich eine verkehrsberuhigende Wirkung auf die Anwohner im Bereich der hier geradlinig und abschüssig in den Ort verlaufenden Straße.

Diese Maßnahme setzt eine gezielte Abstimmung mit dem Träger der Straßenbaulast (LK GF) voraus, denn beiderseits der mind. 2 m breiten Überquerungshilfe sind mind. 3,5 m breite Fahrspuren mit ausreichenden Verziehungslängen zu gewährleisten.

Ribbesbüttel: Verkehrsberuhigung *Peiner Landstraße* (L 320)

Sowohl aus Richtung Vollbüttel / Leiferde als auch aus Richtung Ausbüttel / B 4 verläuft die *Peiner Landstraße* im Zuge der L 320 geradlinig in den Ort. In Verbindung mit dem breiten Ausbauzustand und der weithin gegebenen Einsehbarkeit der Ortslage werden hier vielfach überhöhte Geschwindigkeiten gefahren. Um ein sicheres Überqueren für Fußgänger im Bereich der Haltestellen zu ermöglichen, wird zwischen den Einmündungen der *Dorfstraße* und *Gutsstraße* bzw. *Winkeler Straße* in Verbindung mit der Erneuerung der neuen barrierefreien Haltestellen eine Ampelanlage installiert, die automatisch auf Rot springt, wenn der Autofahrer mit überhöhter Geschwindigkeit in den Ort fährt. Weitere Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung, die hier diskutiert wurden, waren u.a. die Errichtung eines sog. Minikreisverkehrsplatzes und deutliche Fahrbahnverschwenkungen in den Ortseingangsbereichen. Insbesondere auf der nordöstlichen Seite wird ergänzend eine optische Betonung durch Baumpflanzungen vorgeschlagen, um den Verlauf gegenüber der freien Strecke zu unterscheiden. Diese Wirkungsweise könnte auch im weiteren innerörtlichen Verlauf aufgegriffen

Ausbüttel: Rückbau der Bundesstraße 4

Wie in Rötgesbüttel, so wird die Lebensqualität der Anwohner in Ausbüttel durch das Fahrzeugaufkommen und das damit verbundene Belästigungs- und Gefahrenpotential im Zuge der Ortsdurchfahrt der B 4 erheblich beeinträchtigt. Als schwächere Verkehrsteilnehmer erscheinen die Fußgänger und Radfahrer besonders betroffen, für die lediglich mit der unmittelbar südlich der einmündenden K 661 liegenden Querungshilfe ein sicheres Passieren ermöglicht wird. Durch den Fahrzeugverkehr werden zudem die Betriebsstandorte der westlicherseits in einer Reihe liegenden vier aktiven landwirtschaftlichen Haupterwerbsbetriebe erheblich eingeschränkt. Insbesondere das Einfädeln in den fließenden Verkehr gestaltet sich von den Hofstellen mitunter als sehr zeitaufwändig und teilweise auch als gefährlich.

Nach dem Bau der Ortsumgehung wird die bisherige B 4 in eine Kreisstraße überführt, die infolge der Anbindung an die neue B 4, an die L 320 und durch die direkte Verbindung nach Gifhorn immer noch über eine wichtige überörtliche Bedeutung verfügen wird. Trotzdem können bauliche Maßnahmen wie



die Verringerung der Ausbaubreite (unter Beachtung des landwirtschaftlichen Verkehrs), die Neugestaltung der Nebenanlagen, Betonungen der Ortseingänge und ergänzende Überquerungsmöglichkeiten geschaffen werden, um das dörfliche Bild und die Lebensqualität seiner Bewohner zu erhöhen. Hiervon profitierte auch die örtliche Gaststätte, deren Freisitz an Attraktivität gewinnen könnte.

Ausbüttel: Betonung der Ortseinfahrt L 320

***Diese Thematik soll in der nächsten Sitzung nochmals erörtert werden**

Ausgehend von der *Peiner Landstraße* im Zuge der L 320 wird der jüngere Siedlungsbereich von Ausbüttel erschlossen. Allerdings bildet die Landesstraße formal keine Ortsdurchfahrt aus, weshalb nur die beiden nördlich liegenden Gebäude eine direkte Grundstückszufahrt aufweisen. Die südlich anliegende Wohnbebauung wird dagegen durch die kommunalen Straßenräume erschlossen. Dabei wird der westliche Abschnitt der *Lange Straße* auch die neue zentrale Bushaltestelle aufnehmen, die aus beiden Fahrtrichtungen anzufahren sein wird und dabei den barrierefreien, behindertengerechten Ausbaustandard aufweisen wird.

Durch die Anlage der neuen Haltestelle wird die Querung der Landesstraße durch Fußgänger stark verringert. Allerdings werden im Zuge der geradlinig verlaufenden L 320 weiterhin oftmals stark überhöhte Geschwindigkeiten gefahren. Neben dem Belästigungspotential können sich Gefahrensituationen ergeben, insbesondere bei den Einbiegevorgängen aus dem Straßenraum der *Lange Straße*. Deshalb wird hier die Betonung der Ortseinfahrt im Zuge der L 320 durch den Bau eines Fahrbahnteilers mit gleichzeitiger Querungsfunktion angeregt. Eine ergänzende Bepflanzung würde die optische Wirkung aufgrund der räumlichen Verdichtung noch erhöhen.

Druffelbeck: Anlage eines Wendebereiches

Um für Druffelbeck eine direkte Anbindung an den Linienbusverkehr zu ermöglichen, ist die Anlage einer entsprechenden Wendemöglichkeit im Bereich der westlichen Ortseinfahrt notwendig. Im weiteren Verlauf des *Druffelbecker Weges* sind keine nutzbaren Flächen vorhanden; und eine Weiterfahrt in Richtung Ribbesbüttel ist mit Blick auf die Fahrplangestaltung nicht möglich.

5. Ankündigungen – nächster Termin

Der nächste Arbeitsgruppentermin findet statt am

Datum: Mittwoch, 11.03.2020
Uhrzeit: 19.00 Uhr
Ort: Bürgerhaus in Rötgesbüttel

Thema: Betonung der Ortseinfahrt L 320 in Ausbüttel, Vorstellung der Konzeption für den Parkplatz am Bahnhof in Rötgesbüttel, Erarbeitung der Prioritätenliste, weitere Vorgehensweise

Protokoll erstellt: Monika Traub, 16.01.2020