

## Protokoll der 8. Planungswerkstatt am 18.07.2012, 19:30 – 22:00 Uhr

### 1. Begrüßung und Einleitung

Frau Szepanski begrüßt die Mitglieder der Planungswerkstatt, Frau Baehr und Frau Linz von der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr und Frau Büttelmann und Frau Möller von der Grontmij GmbH.

Sie berichtet von der Besprechung des Bauausschusses am 14.06.2012, in der folgendes festgelegt wurde:

- Die vorgestellte Planung zur Ortsdurchfahrt Kirchhatten ist unter Beteiligung der Behörden zu einem genehmigungsfähigen Entwurf weiterzuentwickeln.
- Wenn keine Einigung über die einzelnen Teilabschnitte hergestellt werden kann, sind diese getrennt weiter zu beplanen und umzusetzen.
- Die Planung für die gesamte Ortsdurchfahrt ist zu beauftragen. Mit der Realisierung des unumstrittenen Bauabschnittes Dingsteder Straße / Wildeshäuser Straße bis zum Werkstattplatz ist umgehend zu beginnen.

Sie informiert über die Aussage des Niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, dass für Kirchhatten kein Shared-Space möglich ist. Das Shared-Space-Projekt in Bohmte bleibt in Niedersachsen nach jetzigem Stand ein einmaliges Pilotprojekt.

### 2. Abstimmung mit dem ADFC, Kreisverband Oldenburg/Oldenburger Land

Frau Möller berichtet vom Treffen in Kirchhatten mit Herrn Mahall vom ADFC, Kreisverband Oldenburg/Oldenburger Land, das am 09.07.2012 stattfand.

- Die Führung der Radfahrer sollte in der Ortsdurchfahrt durchgehend einheitlich erfolgen.
- Das breite Spektrum der Radfahrer (Kinder/Senioren – flotte Radfahrer, auch verstärkt Pedelec-Nutzer) erfordert die Trennung der Radfahrer und Fußgänger.
- Für Kirchhatten wäre es wünschenswert, wenn die Radfahrer sowohl die Fahrbahn als auch die Nebenanlagen nutzen.
- Am Ortseingang Wildeshäuser Straße sollte eine frühzeitige optionale Querungsmöglichkeit für Radfahrer geschaffen werden.

Von den Teilnehmern der Planungswerkstatt wird die Führung der Fahrradfahrer auf der Straße kritisch betrachtet. Durch den Bordstein, der außerhalb des Werkstattplatzes eine Ansichtshöhe von 8 bis 12 cm haben soll, könnten die Radfahrer nicht jederzeit auf die Nebenanlage wechseln.

Im Bereich der Grundstückszufahrten sind die Borde abgesenkt; in diesem Bereich könnten die Radfahrer barrierefrei auf die Nebenanlagen wechseln. Für den Bereich des 1. Bauabschnittes sind im Abstand von ca. 50 – 60 m Grundstückszufahrten vorhanden.

### 3. Gestaltung des Werkstattplatzes

Frau Möller zeigt eine neu ausgearbeitete Variante für die Nebenflächen des Werkstattplatzes auf. Eine Visualisierung des Bereiches vor der Volksbank, der Apotheke und dem Schuhgeschäft zeigt der Planungswerkstatt den gestalteten Raum, mit Blickrichtung vom Kiosk zum Platz.

Die Poller dienen dem Schutz der Nebenanlagen bzw. deren Nutzern (schwächere Verkehrsteilnehmer). Da hier das Bord mit einer minimalen Höhe von 2-3 cm vorgesehen ist, würden ohne Poller die Kraftfahrzeuge ungehindert über die Nebenanlagen fahren oder auf diesen parken. Die Ausgestaltung der Poller oder andere „Raumteiler“ (Hecken, Lampen etc.) ist im weiteren Planungsverlauf festzulegen.

Auch die Fahrbahnbefestigung im Bereich des Werkstattplatzes ist im weiteren Planungsverlauf abzustimmen. Pflaster hat auf den Verkehr eine entschleunigende Wirkung, die durch die gestalteten Querbänder verstärkt wird. Von vielen anwesenden Bürgern wird Asphalt als Fahrbahnbelag bevorzugt, da eine geringere Geräusentwicklung zu erwarten ist.

### 4. Querungshilfen im Bereich des Werkstattplatzes

Frau Möller erläutert drei Varianten zur Unterstützung der Fahrbahnüberquerung.

Den Querungshilfen mit einer Mittelinsel und einem Fahrbahnverschwenk wird nicht zugestimmt.

Das Aufstellen einer Dunkelampel soll auf Wunsch der Bürger beantragt werden.

Frau Baehr empfiehlt den Anwesenden im Zuge der Umbaumaßnahme die technischen Voraussetzungen für verschiedene, mögliche Standorte mittels Leerrohre zu schaffen. Man könnte dann den neu gestalteten Platz auf die Verkehrsteilnehmer wirken lassen und beobachten, ob und wie sich das Verhalten der Verkehrsteilnehmer ändert. Eine Beantragung und Aufstellung der Dunkelampel könnte dann noch nachträglich, ohne größeren baulichen Aufwand, erfolgen.

### 5. Zuständigkeitsbereich der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Oldenburg

Frau Baehr erläutert die Aufgaben und Zuständigkeiten der NLStBV,.

Die NLStBV, hier der Geschäftsbereich Oldenburg, ist dem Niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr untergeordnet und zuständig für Planung, Bau, Unterhaltung und Verwaltung von Bundesstraßen, Landesstraßen und im Landkreis Oldenburg, im Zuge der Auftragsverwaltung, auch für die Kreisstraßen.

Eine Aufgabe der klassifizierten Straßen (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) ist es, auch für den überörtlichen, großräumigen Verkehr ein in sich schlüssiges und durchgängiges Verkehrsnetz zu gewährleisten. Ein reibungsloser Verkehrsfluss ist auf diesen Straßen dauerhaft sicherzustellen. Die Verkehrsqualität sollte sich in Folge von Um-/Ausbaumaßnahmen nicht verschlechtern. Sie ist ggf. den wachsenden/sich ändernden Ansprüchen anzupassen.

„Shared-Space“ wurde im Rahmen eines Pilotprojektes in Bohmte realisiert. Es sind nach dem derzeitigen Kenntnisstand keine weiteren Projekte in Niedersachsen vorgesehen. In Folge dessen müssen die jeweilig geltenden Richtlinien/Vorschriften angewandt werden.

Im Zuge von Bundes- und Landesstraßen außerhalb von Ortschaften ist die NLStBV als Straßenbaulastträger für die gesamte Straße, einschließlich der Nebenanlagen (Radwege, Grünstreifen etc.) zuständig. Innerhalb einer Ortsdurchfahrt ist die NLStBV verantwortlich für die Fahrbahn einschließlich der Bordanlagen sowie die Radwege (sofern als eigenständige Anlage vorhanden sind). Für die weiteren Nebenanlagen, Gehwege, Parkstreifen, Grünflächen etc., sind die jeweiligen Städte und Gemeinden zuständig.

Die Ansichtshöhen für Borde in Ortsdurchfahrten sind mit 8-12 cm festgelegt. Man hat hier aber anerkannt, dass für den Bereich des Werkstattplatzes eine besondere Platzsituation vorgesehen ist, und einer geringeren Bordhöhe von 2-3 cm zugestimmt. Hierbei sind zum Schutz der Nebenanlagen und deren Nutzer entsprechende Einbauten wie z.B. Poller oder Heckenbepflanzung zu errichten, die ein Überfahren der Seitenräume durch Kraftfahrzeuge verhindern soll.

## 6. Beschilderung

Innerhalb der Ortsdurchfahrt ist derzeit die Geschwindigkeit für Fahrzeuge über 7,5 t mit 30 km/h durch Verkehrszeichen beschränkt. Die Teilnehmer wollen wissen, ob dies auch nach der Umgestaltung so sein kann.

Frau Baehr erläutert, dass für die Anordnung von Beschilderungen/Verkehrszeichen die Untere Verkehrsbehörde des Landkreises Oldenburg zuständig ist. Da die derzeitige Geschwindigkeitsbegrenzung nicht aufgrund der Fahrbahnbreite festgelegt wurde, stellt sie die Vermutung an, dass auch im Anschluss an den Umbau die festgelegte Höchstgeschwindigkeit für Fahrzeuge über 7,5 t bei 30 km/h liegen kann.

Eine beschilderte Geschwindigkeitsbegrenzung für alle Fahrzeuge mit 30 km/h ist für eine neu ausgebaute Landesstraße so nicht denkbar, da diese nach Um-/Ausbau den geltenden Richtlinien entsprechen müsste und somit keine Defizite (wie z. B. Fahrbahnschäden, ungenügende Breiten, gefährliche Kurven etc.) aufweisen dürfte.

## 7. Weiteres Vorgehen

Die Umgestaltung im Bereich des Werkstattplatzes bedarf es der Abstimmung mit allen Anliegern, da die Nebenanlagen größtenteils auf privaten Grundstücken liegen.

Für die weitere Planungssicherheit muss die Gemeinde mit den Eigentümern schriftliche Einverständniserklärungen vereinbaren.

Im Bereich des Kreisverkehrsplatzes und im Verbindungsbereich ist sofort mit den vorbereitenden Arbeiten für den Straßenentwurf und einem anschließenden Plangenehmigungsverfahren zu beginnen.

Der Werkstattplatz sollte im Zusammenhang mit der Planung der gesamten Ortsdurchfahrt betrachtet werden.

Grontmij GmbH, 24.07./17.08.12

NLStBV-GB Oldenburg, Ol den 13.08.2012

i.A. Möller

gez. Baehr