

PROTOKOLL DER 13. SITZUNG ZUR DORFERNEUERUNG BIENENBÜTTEL AM 11.12.2007, 12. ARBEITSKREISTREFFEN

(Unterarbeitskreis Bienenbüttel)

Thema des Abends war die Gestaltung des innerörtlichen Zentrums von Bienenbüttel, die Bahnhofstraße. Anhand einer historischen Karte von 1899 wurde die Besiedelung der Bahnhofstraße im Zuge des Ausbaus der Bahnlinie verdeutlicht. Auf der Karte ist eine vollkommen geradlinige Straße mit einer beidseitigen Bebauung sichtbar. Diese Darstellung entspricht dem heutigen Zustand. Im Rahmen einer Diplomarbeit des Fachbereichs Bauingenieurwesen der Universität Lüneburg zur Umgestaltung durch Attraktivitätssteigerung im Bereich der Bahnhofstraße ist eine Bestandsaufnahme gemacht worden, in der die Bereiche für die einzelnen Verkehrsteilnehmer klar getrennt dargestellt wurden, wie es derzeit in der Bahnhofstraße angelegt ist: der Pkw/Lkw-Verkehr ist auf der Fahrbahn zu finden, daran angrenzend sind die Stellplätze angeordnet, ein Hochbord trennt den Bereich für Fußgänger ab, an der Nordseite ist ein kombinierter Fuß-/Radweg eingerichtet. Alles ist geradlinig zwischen den Häuserfronten angeordnet. Der Entwurf der Diplomantin zur Umgestaltung der Bahnhofstraße sieht vor, eine Einbahnstraße vom Marktplatz in Richtung Bahnhof mit wechselseitigen Schrägparkplätzen anzuordnen. Dadurch ergibt sich eine Verschwenkung der Fahrbahn, die gerade Linienführung wird aufgehoben. An der Südseite ist ein gesonderter Radweg angelegt.

In der Diskussion über diesen Entwurf wurde deutlich, dass die anwesenden Arbeitskreismitglieder auf keinen Fall eine Einbahnstraße befürworten. Der Verkehr soll nicht beschränkt werden, wohl aber verkehrsberuhigt. Eine Fußgängerzone kommt in keinem Fall in Betracht, dazu sind der Einkaufsbereich und die Einwohnerzahlen in Bienenbüttel zu klein. Die Geschäfte sind darauf angewiesen, dass durchfahrender Verkehr in der Straße stattfindet, der vor den Geschäften halten kann. Die Verschwenkung der Fahrbahn lässt die Straße zusätzlich unruhig wirken. Die ursprüngliche Anlage der Geradlinigkeit ist dadurch aufgelöst.

Der Entwurf des Planungsbüros A. Pesel nimmt die gerade Linienführung der Straßenanlage auf, setzt aber einzelne verkehrsberuhigende Elemente ein, so dass eine deutliche Reduzierung der Geschwindigkeit erfolgt. Zwischen den beiden Kreiseln am Marktplatz und am Bahnhof werden zwei Besonderheiten mit roten Pflasterungen hervorgehoben: die Kreuzung mit der Lindenstraße und der Haupttreffpunkt in der Bahnhofstraße etwa in der Mitte zwischen Kreiseln am Bahnhof und Kreuzungsbereich Lindenstraße. An dieser Stelle ist eine deutliche Einengung der Fahrbahn angedacht. Stellplätze sind beidseitig parallel der Fahrbahn angeordnet. In Aufenthalts-

ter Stelle. Einig waren sich die Anwesenden, dass ein Kompromiss gefunden werden muss. Soll der Verkehrsraum Aufenthaltsqualitäten bekommen, müssen Stellplätze aufgegeben werden. Dennoch ist es notwendig, so viele Parkplätze wie möglich im Straßenraum anzubieten. Überlegt wurde, ob nicht doch Schrägaufstellungen geplant werden sollten. Dagegen spricht, dass rückwärts in die Fahrbahn ausgeparkt werden muss und dass eine gerade Überquerung der Straße nicht möglich ist. Hilfreich wäre es, wenn die derzeitigen Dauerparker in den Bereich der Ladestraße oder auch der Lindenstraße umgelenkt werden könnten. Dadurch könnten Kurzzeitparker (vor allem auch ältere Menschen) in der Bahnhofstraße halten. Überlegt wurde auch, die Parkzeit auf zwei Stunden zu begrenzen. Dies hätte allerdings zur Folge, dass auch eine Kontrolle stattfinden müsste. Eine Entzerrung wird es künftig dahingehend geben, dass die Öffnungszeiten der Geschäfte sich ändern werden.

Angelegte Parkplätze soll es auch im Bereich der Lindenstraße geben. Derzeit wird hier entlang der Fahrbahn geparkt. Vorgeschlagen wurde, von der Kreuzung mit der Bahnhofstraße aus bis zur Kurzen Straße die Lindenstraße als Einbahnstraße auszubilden. Bereits heute wird vornehmlich in diese Richtung gefahren, da die Fahrbahn schmal und die Sicht bei Begegnungsverkehr wegen der parkenden Pkw sehr eingeschränkt ist. Immer wieder kommt es zu gefährlichen Situationen. Durch eine eindeutige Gestaltung mit eingerichteten Parkplätzen kann die Verkehrssituation verbessert werden. Die Kurze Straße soll auch künftig Begegnungsverkehr aufnehmen. Da die Breite dieser öffentlichen Straßenverkehrsfläche begrenzt ist, wurde vorgeschlagen, die gesamte Straßenbreite zu nutzen. Angepflasterte Muldengossen können überfahren werden, lockern das Straßenbild aber insgesamt auf. Der Schmiwedeweg soll weiterhin Anliegerverkehr und Fußgänger / Radfahrer aufnehmen.

Als Ergebnis der Parkplatzdiskussion kann Folgendes festgehalten werden: Der Entwurf soll dahingehend überprüft werden, an welchen Stellen zusätzliche Parkplätze eingerichtet werden können, ohne die Aufenthaltsqualität deutlich zu mindern. Eventuell sollen in den Randbereichen Schrägparkplätze eingeplant werden. In den umliegenden Bereichen an der Ladestraße und der Lindenstraße sollen so viele Stellplätze wie möglich eingerichtet werden. Sie müssen mit Fußwegen mit der Bahnhofstraße verbunden werden. Alle Parkplätze lägen dann nur einige Gehminuten vom zentralen Bereich entfernt. Die Planung soll erst einmal Vorschläge unterbreiten, die dann in Gesprächen mit den betroffenen Eigentümern auf ihre Verwirklichung überprüft werden. Konkret in der Planung ist eine Erweiterung der Park- & Ride-Anlage am Bahnhof um ca. 30 Parkplätze. Die Ladestraße als Umgehung und die Bahnhofstraße als Durchgangsstraße haben künftig eine gleichberechtigte Stellung.

Weiteres Thema war der Radverkehr auf der Bahnhofstraße. Derzeit gibt es einen kombinierten Fuß-/Radweg an der Nordseite. Dafür sind eine Breite von 2,50 m und ein Sicherheitsabstand von 0,70 m zu den angelegten Parkplätzen entlang der Fahrbahn vorgeschrieben. In der Diskussion wurden Erfahrungen ausgetauscht. Schwierigkeiten ergeben sich bei schnellen Radfahrern und langsamen Fußgängern. Auch sollen die Geschäfte und Cafés / Restaurants angeregt werden, Auslagen oder Tische in den öffentlichen Bereich zu stellen. Einige Radfahrer haben Probleme, in einer Fahrtrichtung auf der falschen Straßenseite zu fahren, ohne einen eindeutigen Weg für sich zu haben.

Unter der Voraussetzung, dass künftig der Pkw- / Lkw-Verkehr sehr viel langsamer durch die Bahnhofstraße fahren wird, einigten sich die Anwesenden darauf, den Radverkehr auf die Fahrbahn zu verlegen. Dadurch ergibt sich ein Miteinander der Verkehrsteilnehmer. Entlang der Ladestraße wird beim Ausbau ein extra Fuß- und Radweg angelegt, so dass an dieser Umgehung eine Trennung der Verkehrsarten beibehalten wird.

Soll die Bahnhofstraße außerhalb der besonderen Bereiche gepflastert werden oder eine Asphaltfahrbahn behalten? Alle Teilnehmer waren sich schnell einig, dass bei einer Gesamtumgestaltung auf jeden Fall eine Pflasterung vorgesehen werden soll. Welches Material, ob Natursteine oder Betonsteine, hängt auch vom Gesamtkostenrahmen ab und wurde nicht endgültig entschieden.

Eine zusätzliche Anregung war die Überdachung des Bereiches, an der die Fahrbahn eingengt werden soll. Dies könnte dazu beitragen, dass der Name Bienenbüttel mit dieser Besonderheit verbunden wird. In diesem Zusammenhang wurde nochmals betont, dass das Thema Biene in die Gestaltung einbezogen werden soll. Auch sollen zusätzlich Bänke und Fahrradständer in der Bahnhofstraße aufgestellt werden.

Zum Schluss der Sitzung waren sich die Teilnehmer einig, dass der Entwurf eine gute Grundlage für die weitere Planung darstellt. Angeregt wurde, mit der Planung durch die Bahnhofstraße zu gehen und sich die einzelnen Bereiche vor Ort nochmals anzuschauen. Zusätzliche Anregungen werden gerne aufgenommen!

Nächster Termin für den Unterarbeitskreis Bienenbüttel:

Donnerstag, den 29. Januar 2008, 19 Uhr im Sitzungszimmer im Rathaus.

Reitze, den 12. Dezember 2007

gez. Astrid Pesel