



DORFMODERATION IN LEISTADT



Ergebnisse der 2. AG – Sitzung „Verkehr“ am 27.10.2021 (19.00h – 21.00h)

Nach Begrüßung aller Teilnehmer durch Herrn Günther und den Moderator, Christoph Bökenbrink (WSW & Partner), stieg die Arbeitsgruppe in die Thematik ein.

Das **Thema des Abends war die Erörterung der vorliegenden Planung zum Neubau der Ortsdurchfahrt** (L 517). Herr Bökenbrink hatte dazu die aktuell vorliegende Planung in drei Teilplänen im Maßstab 1:250 als Ausdruck mitgebracht, so dass alle Anwesenden einen Überblick über die vorgesehene Ausbauplanung gewinnen konnten.

Herr Günther hatte die Planunterlagen zusätzlich in digitaler Form zur Veranschaulichung auf einem Großbildschirm vorbereitet.

Einleitend äußerte Herr Günther, dass der seit nunmehr 2015 vorliegende Planentwurf nahezu unverändert sei und wesentliche Aspekte, die damals vom Ortsbeirat hinsichtlich der Verbesserung der Sicherheit für schwächere Verkehrsteilnehmer (Fußgänger und Radfahrer, ältere Menschen und Kinder) gefordert wurden, nicht berücksichtigt worden seien. Die vorliegende Planung stelle nach seiner Auffassung in keiner Weise eine Verbesserung der derzeitigen Situation dar. Vielmehr sehe er die Gefahr, dass durch die Erneuerung der Fahrbahn in Asphalt und der randlichen Seitenstreifen in Betonpflaster ein Mitbenutzen der Seitenflächen durch den motorisierten Verkehr erleichtert würde. Dadurch seien Fußgänger in den Randbereichen eher mehr gefährdet als im derzeitigen Zustand, wo auf der Westseite der Fahrbahn eine durchgezogene weiße Linie das Befahren der dortigen Seitenfläche verbietet.

Der Moderator, Herr Bökenbrink erläuterte die grundsätzlichen Rahmenbedingungen hinsichtlich der Verkehrsfunktion der Ortsdurchfahrt und ihrer Kategorisierung als Landesstraße, die in dieser Funktion auch dem überörtlichen Verkehr gewidmet ist. Demgegenüber stelle sich die historisch gewachsene bauliche Situation in der Ortsdurchfahrt durch einen sehr engen Straßenraum dar. Eine allen Regelwerken gerecht werdende und sämtliche Aspekte hinsichtlich der Verkehrsfunktion für den motorisierten und nichtmotorisierten Verkehr berücksichtigende Planung sei daher nicht möglich. Insofern könne der Neubau der Ortsdurchfahrt immer nur eine Kompromisslösung sein in der die Belange des fahrenden Verkehrs, die Sicherheitsbedürfnisse der nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer und nicht zuletzt die Anforderungen an die Gestaltung und Aufenthaltsqualität des dörflichen Straßenraumes möglichst optimal berücksichtigt werden müssen.

Im weiteren Verlauf des Abends wurde konstruktiv daran gearbeitet, **Ideen und Vorschläge** zu entwickeln, **die zu einer Verbesserung der Verkehrssicherheit** vor allem für nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer beitragen können. Sie werden im Folgenden wiedergegeben. Diese **Vorschläge sollen den für das Planungsverfahren zuständigen Stellen weitergeleitet werden. Diese werden gebeten zu prüfen, inwieweit die nachfolgenden Punkte berücksichtigt werden können. Sollten einzelne Vorschläge nicht umgesetzt werden können, wird darum gebeten, dies zu begründen.**

- **Es soll geprüft werden, ob ein LKW-Fahrverbot für die Ortsdurchfahrt Leistadt angeordnet werden kann.** Das Verbot soll die Durchfahrt für alle Fahrzeuge > 3,5 Tonnen verhindern, die nicht in Leistadt anliefern, dort laden oder in Leistadt ihren Firmensitz haben. Herr Günther erwähnte ausdrücklich, dass eine Beschilderung mit dem Zusatz „Anlieger frei“ oder „ein Durchfahrtsverbot für LKW“ nicht wirksam sei, da die „Anliegerregelung“ zu weite Spielräume biete. Er bezog sich dabei auf das Güterkraftverkehrsgesetz.
- **Es soll geprüft werden, ob die derzeit auf der Westseite der Fahrbahn vorhandene durchgezogene weiße Linie, die das Befahren der angrenzenden Seitenbereiche verbietet, beibehalten werden kann.** Zumindest sollte die Linie so weit wie möglich ununterbrochen und in Bereichen, wo dies nicht möglich ist, als unterbrochene Linie markiert werden.

Es wurde angeregt, in den Bereichen der vorgesehenen vier Engstellen, die jeweils nur die Durchfahrt eines Fahrzeuges erlauben, (auch der Begegnungsfall PKW – PKW ist hier nicht vorgesehen) die Fahrbahn mit Hochborden abzugrenzen. Nach kurzer Erörterung wurde jedoch deutlich, dass dies nicht sinnvoll ist, da sich zum einen in diesen Zonen auch Hofeinfahrten befinden und zum anderen die verbleibenden Randbereiche stellenweise so schmal sind, dass diese z. B. für Kinderwägen oder Rollatoren / Rollstühle die große Gefahr des seitlichen Abkippen / Umstürzens auf die Fahrbahn bieten. Zur Verhinderung, dass die Engstellen von zwei PKW im Begegnungsfall unter Hinzunahme der Randflächen genutzt werden, sollen die Engstellen durch Poller markiert und ein Befahren der Seitenbereiche verhindert werden.

- **Es soll geprüft werden, wo durch den Einbau von Pollern randliche Seitenflächen, die zum Schutz von Fußgängern besonders wichtig sind, Verbesserungen der Verkehrssicherheit erreicht werden können.** Insbesondere ist die Möglichkeit zu prüfen, die Engstellen durch Poller so zu gestalten, dass die dortigen Seitenräume nicht befahren werden können.
- **In den Engstellenbereichen soll geprüft werden, ob eine Pflasterung des Fahrbahnbereiches sinnvoll im Hinblick auf eine geschwindigkeitsdämpfende Wirkung ist.**

Ein Arbeitsgruppenmitglied fragte nach dem Stand der geplanten Ortsumfahrung im Zuge der B 271. Wenn eine solche hergestellt sei, wäre die Verkehrsbedeutung der Ortsdurchfahrt eine deutlich geringere und es böte sich ein deutlich größerer Gestaltungsspielraum zugunsten der Belange des nicht motorisierten Verkehrs.

Nach kurzer Diskussion waren sich die Anwesenden jedoch darüber einig, dass eine großräumige Ortsumgehung zwar wünschenswert sei, diese aber für die aktuell anstehende Problematik in Leistadt wegen der nicht absehbaren zeitlichen Realisierung nicht abgewartet werden könne.

Ein weiterer Einwand bezog sich auf die Ausgestaltung der Fahrbahn, die soweit möglich in einer Breite von 4,50 m asphaltiert werden soll und deren randliche Rinnen von jeweils 0,5 m Breite im Begegnungsfall PKW – LKW/Bus überfahren werden müssen. Es wurde die Befürchtung geäußert, dass es bei Regenwetter durch Spritzwasser an die Fassaden zu Verschmutzungen und evtl. Schäden kommen könnte.

- **Daher soll geprüft werden, inwieweit dieser Umstand in der Planung berücksichtigt wurde und ob ggf. durch eine hohe Anzahl an Straßeneinläufen die Gefahr von Spritzwasser gemindert werden kann.**
- **Zur optischen „Einengung“ der Fahrbahn soll auch geprüft werden, ob eine farblich deutlich hellere Gestaltung der Rinne hierzu einen Beitrag leisten kann.**

- **Es soll geprüft werden, ob eine verkehrsrechtliche Anordnung und Beschilderung „Fußgänger haben Vorrang“ für die Ortsdurchfahrt möglich ist und deren Einhaltung durchgesetzt werden kann.**
- **Statt der derzeitigen und künftig vorgesehenen Geschwindigkeitsbegrenzung auf „Tempo 30“ soll geprüft werden, ob eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf „Tempo 20“ möglich ist.**
- **Im Bereich zwischen der Einmündung „Kallstadter Straße und „Sonnenkreisel“ soll geprüft werden, ob durch eine veränderte Ausweisung von Parkplatzflächen eine geschwindigkeitsdämpfende Wirkung erreicht werden kann.**
- **An den Ortseinfahrtsbereichen soll geprüft werden ob hier moderate Anhebungen von kurzen Fahrbahnabschnitten (wie dies z. B. in vielen Ortsdurchfahrten in Belgien und Frankreich der Fall ist) zu einer Verbesserung der Verkehrssicherheit durch Verlangsamung der Geschwindigkeit beitragen können.** Dies könnte auch im Bereich der Engstellen erwogen werden. (Die randliche Straßenentwässerung sollte dabei auf dem Rinnenniveau vor und nach der Engstelle durchlaufen).

Innerhalb der Ortsdurchfahrt wurden diese Fahrbahnanhebungen eher kritisch beurteilt, da diese insbesondere beim Überfahren durch LKW-Lärm und Erschütterungen verursachen, welche die angrenzenden Wohngebäude beeinträchtigen.

- **Im Bereich der Ortseinfahrt „Nord“ soll eine Bushaltestelle auch in Gegenrichtung vorgesehen werden,** um in Verbindung mit einer zu errichtenden Querungshilfe insbesondere den Schulkindern ein sicheres Queren der Fahrbahn zu ermöglichen.
- **Die Ortsausfahrt Richtung Norden sollte durch eine Verschwenkung der Fahrbahn ebenfalls geschwindigkeitsdämpfend gestaltet werden.** Dadurch könnte die derzeit gefährliche Querung der L 517 auf Höhe des Parkplatzes „Berntal“ sicherer werden.

Eine zusätzliche Anregung betraf die **Einmündungssituation „Am Brandweiher“ in die Hauptstraße.** Dort wird sehr häufig verbotswidrig geparkt, so dass die **Sichtverhältnisse beim Ausfahren in die Hauptstraße sehr schlecht** sind. Dies hat in der Vergangenheit bereits **öfter zu „Beinahe – Unfällen“ geführt.** Als Abhilfe wurde **vorgeschlagen, die Ausfahrt in die Hauptstraße durch Anordnung eines Einbahnverkehrs auf Höhe der nördlichen Kirchenmauer zu untersagen („unechte Einbahnstraße“).** Auf den Einwand, dass dort bereits teilweise ein **absolutes Halteverbot** beschildert sei, war man sich einig, dass dies **zu wenig überwacht** und Verstöße nicht ausreichend geahndet werden. **Das verbotswidrige Parken sollte jedoch zusätzlich auch durch Poller unterbunden werden.**

Zum Ende der Veranstaltung betonte die überwiegende Zahl der Arbeitsgruppenmitglieder, dass es begrüßt wird, dass die Planung der Ortsdurchfahrt in Angriff genommen wurde und dass darin grundsätzlich eine Verbesserung der bestehenden Situation gesehen wird. Die besondere, räumlich beengte Situation der Ortsdurchfahrt erfordere **Kompromisse, bei denen die Belange des fahrenden Verkehrs mit denen der Sicherheit der nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer in der Ortsdurchfahrt möglichst weitgehend berücksichtigt werden müssen.**

Daher sollen die zuvor genannten Anregungen zur Verbesserung der Sicherheit für Fußgänger intensiv geprüft und so weit wie möglich berücksichtigt werden.

Gez.
WSW & Partner
Dipl. Ing. Christoph Bökenbrink