



Stadt Pattensen
Ratsangelegenheiten

Peter Soluk/Horst Raese

Pattensen, 2. Juni 2021

Antrag der CDU-Fraktion u. der Freien Wähler im Ortsrat Pattensen zum Umbau der Steinstraße im Zuge der Altstadtanierung (ohne Bezugs-DS)

Der Ortsrat Pattensen möge in seiner nächsten regulären Sitzung beschließen:

Die Verwaltung wird aufgefordert die bereits bestehende und Anfang Dezember 2020 dem Ortsrat Pattensen vorgestellte Planung für den Aus- u. Umbau der Steinstraße unter Berücksichtigung folgender Rahmenfestlegungen zu überarbeiten, bevor eine entsprechende Drucksache dem Ortsrat Pattensen vorgelegt wird:

1. Nördlicher Bereich zwischen Kreuzung und Marktstraße: Die Fahrbahnbreite ist auf etwa 7,50 m auszulegen. An der östlichen Seite soll, wo immer dies verkehrstechnisch gesichert möglich ist, das Parken weiterhin ermöglicht werden (halbseitiges Parken auf dem Randstreifen analog der vorliegenden Planung im mittleren Bereich der Steinstraße).
2. Mittlerer Bereich zwischen Marktstraße und Hagenstraße: Realisierung einer Fahrbahnbreite von mindestens 7,00 m zu Lasten der geplanten Breite des westlichen Seitenraums.
3. Bereich Steinstr.7 (Messpunkt): Verjüngung der Straßenbreite auf ca. 6,60 m. Erweiterung des halbseitigen Parkbereichs in Richtung Haus Steinstraße Nr.10, soweit verkehrstechnisch möglich.
4. Engstelle ‚Wieterssches Haus‘: Reduzierung der Strecke „Fahrbahnverengung mit Verkehrsregelung“ in etwa auf den Bereich zwischen den jeweiligen Grundstücksgrenzen Haus Nr. 3/5 und 6/8.
5. Südlicher Bereich: In der gesamten Breite des Hauses Steinstraße 2 soll das Halbseitenparken auf dem Betonsteinpflaster auf der östlichen Straßenseite erlaubt werden, sofern dies eigentumsrechtlich zulässig ist.
6. Gesamtverlauf: Unterbreitung von Vorschlägen für geeignete Maßnahmen unter Beibehaltung der Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h durch zusätzliche bauliche Maßnahmen im Straßenverlauf eine Verkehrsberuhigung sicherzustellen.

Begründung:

Zu Pkt. 1:

Die derzeitige Fahrbahnbreite beträgt 7,00 bis 8,00 Meter. In Teilbereichen ist das Parken auf der Fahrbahn heute erlaubt. Die derzeitige Straßenbreite gibt diese Möglichkeit auch problemlos her. Auch müssen dort befindliche Gewerbebetriebe teilweise mit Schwerlastverkehr angefahren werden. Eine Reduzierung der Straßenbreite auf nur – wie geplant – noch 6,00 Meter würde die Leistungsfähigkeit und die Übersichtlichkeit für die Verkehrsteilnehmer stark reduzieren. Es würde vermehrt zu gefährlichen Situationen, insbesondere auch für Fahrradfahrer, kommen. Mit dem Kompromiss einer Fahrbahnbreite von 7,50 m würde zum einen die Verkehrssicherheit gewährleistet (insbesondere was die Begegnungsverkehre anbelangt) und zum anderen würde das Parken weiterhin ermöglicht werden. Eine deutliche Reduzierung der Parkplätze in diesem Bereich um 50% (3 statt 6 Plätze) für Besucher der Altstadt und der dort befindlichen Gewerbebetriebe ist äußerst kritisch zu sehen, zumal mit der vorgestellten Planung auch im mittleren Bereich des Verlaufs der Steinstraße eine deutliche Reduzierung der Parkflächen um ca. 35-40% (12-13 statt 20 Plätze) einhergeht. Ziel sollte es auch sein, eine einheitliche Parkordnung im Gesamtverlauf der Steinstraße zu erreichen. Aus diesem Grunde schlagen wir als Antragssteller vor, im Gesamtverlauf der Steinstraße das halbseitige Parken auf dem Randstreifen dort zu ermöglichen, wo immer dies verkehrsrechtlich möglich ist.

Zu Pkt.2:

Auch im mittleren Bereich der Steinstraße zwischen Einmündung Markt- und Hagenstraße sollte der Querschnitt der Straße nicht so deutlich reduziert werden, wie in der jetzigen Planung angedacht. Bei einer Breite von 7,00 m ist aus unserer Sicht ein gefahrloser Begegnungsverkehr und vor allem auch ein sicheres Vorbeifahren von Fahrrädern und PKW/Lieferfahrzeugen gewährleistet. Eine derartige Straßenbreite ist auch problemlos realisierbar, ohne die Fußgängerbereiche einzuschränken. Der östliche Seitenraum wird wie geplant ausgebaut und der westliche Seitenraum reduziert sich nur unerheblich. Im Wesentlichen steht weiterhin eine Breite von 2,00 m zur Verfügung (Engstellen ausgenommen), was als ausreichend betrachtet werden kann, zumal der östliche Bereich entsprechend erweitert wird.

Zu Pkt.3:

Im Bereich Einmündung Hagen- bis Mauerstraße sollte der Straßenquerschnitt nur insofern verjüngt werden, als dass dies baulich geboten ist. Anstelle der jetzt in der Planung dargestellten Grünstreifen, die nur weiteren Pflegeaufwand für die Stadt bedeuten würden, sollte eher das allgemeine Parkplatzproblem im Altstadtbereich minimiert werden. Hier bietet sich geradezu an, den östlichen Seitenraum um einige Halbseitenparkplätze zu erweitern. Natürlich nur soweit in südlicher Richtung, wie dies aus Sicht der Verkehrssicherheit vertretbar ist. Insbesondere wenn die Strecke der Fahrbahnverengung mit Verkehrsregelung reduziert wird (siehe hierzu Anm. zu Pkt.4) ergeben sich hier zusätzliche Möglichkeiten, die genutzt werden sollten.

Zu Pkt.4:

Im Bereich der Fahrbahnverengung „Wieterssches Haus“ sind wir nach einer Bürgerbefragung zur Überzeugung gelangt, dass die vorgestellte Planung mit einer Reduzierung des Straßenquerschnitts auf 3,56 m (engste Stelle) durchaus Sinn macht, da somit Situationen, wie in der neugestalteten Talstraße von vorn herein vermieden werden, dass – wie in der Praxis dort täglich zu beobachten – bei einer Straßenbreite von 4,50 m immer wieder versucht wird, das Haltegebot zu missachten und doch noch aneinander vorbei zu fahren. Dies tun die Autofahrer aber in den meisten Fällen nicht mutwillig, sondern einfach deswegen,

weil die dortige Engstrecke nicht gut einsehbar ist und die Autofahrer oftmals zu spät bemerken, dass Fahrzeuge, in Richtung Innenstadt fahrend, vorhanden sind. Aus dieser Erfahrung heraus begründet sich der Antragspunkt, die Wegstrecke für die Fahrbahnverengung in der Steinstraße so kurz wie irgend möglich auszulegen. Hierdurch wird erreicht, dass Verkehrsteilnehmer frühzeitig Gegenverkehr erkennen und entsprechend reagieren können. Ferner wird dadurch auch die Überbrückungszeit für diesen Straßenabschnitt reduziert, was dazu führt, dass die Verweildauer der Fahrzeuge an den beiden Haltepunkten ebenfalls auf ein Mindestmaß verkürzt wird. Der seitliche Straßenraum lässt eine Verkürzung der Fahrbahnverengungsstrecke um ca. 12 Meter aus unserer Sicht durchaus zu (Vorschlag für neue Haltepunkte siehe rote Markierungen in der Anlage 4).

Zu Pkt.5:

Um eine (weitere) Entlastung der Parkflächensituation im Altstadtbereich zu erreichen, sollte der im Bereich des Hauses Steinstraße 2 vorhandene relativ breite Gehwegbereich dazu genutzt werden, um weitere Parkmöglichkeiten im Altstadtbereich zu schaffen. Natürlich nur dann, wenn dieses dort aufgrund der Eigentumsverhältnisse (der Fußweg befindet sich grundsätzlich in Privateigentum) realisierbar ist. So ist den Antragsstellern nicht bekannt, ob nicht zumindest ein Randstreifen ausbaubar ist, der sich (dann noch) im Eigentum der Stadt befindet. Ggf. kann auch eine entsprechende Vereinbarung mit dem Grundstückseigentümer erzielt werden, da dieser aus unserer Sicht auch ein Interesse an (zusätzlichen) Parkflächen in unmittelbarer Nähe seiner Gewerbetreibenden haben müsste.

Zu Pkt.6:

Auf der einen Seite soll und muss die Steinstraße aus unserer Sicht eine leistungsfähige und sichere Durchgangsstraße für den innerstädtischen Verkehr bleiben. Auf der anderen Seite ist aber auch durchaus von Anliegern im Rahmen unserer Bürgerbeteiligung angemerkt worden, dass die Geschwindigkeiten, trotz der Ausweisung als Tempo 30-Straße, oftmals zu hoch sind. Aus diesem Grund halten wir es für überlegenswert, dass über sinnvolle ergänzende Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung nachgedacht wird. Diesbezüglich sollte das Planungsbüro Vorschläge machen. Denkbar wäre zum Beispiel eine Aufpflasterung der in der Steinstraße belegenen Kreuzungsbereiche, die ergänzend so ausgestaltet werden könnten, dass Radfahrer ggf. diese Bereiche ohne Schwelle passieren können.

gez.
Peter Soluk

gez.
Horst Raese