

Hansestadt Lübeck Ortsteil Kronsforde

Verkehrsmaßnahmen

Erläuterungen

Planstand: 2. Mai 2013



Initiative für Lübeck's ländlichen Raum

Arbeitsgruppe Verkehr Kronsforde

Mitwirkende:

Steven Arps, Ole Bohndorf, Sandra Jung, Michael Jung, Tuscho Morgenroth,
Veit Morgenroth, Dirk Schmidtke, Hella Stolzenberg, Detlev Stolzenberg,
Anja Wiedemann, Rainer Wiedemann

Inhaltsverzeichnis:

Vorbemerkungen.....	3
Hintergrund der Initiative.....	3
Planungsanlass und Planungsziele	3
1. Beleuchtung Schulweg – Fußweg zur Bedarfsampel an der Schule	3
2. Geschwindigkeitsreduzierung - Ortseingang L 92 - Kanalbrücke	4
3. Reduktion Schleichverkehr Milbreed	5
4. Umgestaltung der Bushaltestellen an der Kronsforder Hauptstraße	5
5. Ortseingang Quadebekstraße und Radwegelückenschluß	6
6. Umgestaltung Containerstellfläche Kronsforder Hauptstraße.....	6
7. Geschwindigkeitsreduzierung südlicher Ortseingang aus Bliestorf.....	7
8. Reduktion Staubentwicklung Altenfeld und Schleichverkehr	7
9. Kanalweg – Randstreifen als Reitstreifen zulassen	8
Prioritäten, Finanzierung und weiteres Vorgehen.....	8
Prioritäten und Geschwindigkeitsmessanlage	8
Geschwindigkeitsmessanlage	9
Finanzierung	9
Weiteres Vorgehen	9

Vorbemerkungen

Hintergrund der Initiative

Die Initiative für Lübecks ländlichen Raum wurde Anfang 2013 von aktiven Menschen in den südlichen Ortsteilen Lübecks gegründet und ist offen für Alle, die informiert werden und mitwirken wollen. Die Initiative steht für mehr Bürgerbeteiligung und Bürgermitwirkung bei anstehenden Entwicklungen oder Problemen in ihren Orten. Die Initiative setzt sich für die Einrichtung von Ortsbeiräten in allen Lübecker Stadtteilen ein. Solange es diese Ortsbeiräte nicht gibt unternehmen die Menschen in Eigeninitiative Aktivitäten und suchen Unterstützung bei Politik, Verwaltung und Institutionen. Innerhalb der Initiative hat sich die Arbeitsgruppe Verkehr – Kronsforde gegründet und das vorliegende Maßnahmenpapier für Verkehrsverbesserungen in Kronsforde entwickelt. Dinge gemeinsam bewegen für die Menschen vor Ort.

Planungsanlass und Planungsziele

Der Verkehr in Kronsforde ist durch die Ortsdurchfahrt der Landesstraße (L 92) geprägt. Hier gibt es viele Ansatzpunkte, die Verkehrssicherheit zu verbessern und gestalterische Aufwertungen vorzunehmen. Es ist Kontakt zu den Dienststellen der Hansestadt Lübeck und dem Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr aufgenommen worden, um konkrete Verbesserungen der Verkehrssituation und gestalterische Aufwertungen zu erörtern. Die Arbeitsgruppe Verkehr-Kronsforde hat in ihren Sitzungen im März, April und Mai 2013 wichtige und sinnvolle Verbesserungen zum Thema Verkehr in Kronsforde heraus gearbeitet, die mit den zuständigen Dienststellen der Stadt und des Landes abgestimmt werden sollen. Schließlich sind Prioritäten zur Umsetzung und Finanzierungsansätze für einzelne Maßnahmen und Aussagen zum weiteren Verfahren benannt worden. Durch die erarbeiteten Verkehrsmaßnahmen kann die Verkehrssicherheit in Kronsforde deutlich verbessert und die Attraktivität des Ortes erhöht werden.

1. Beleuchtung Schulweg – Fußweg zur Bedarfsampel an der Schule

Der wassergebundene Fußweg von der Kronsforder Hauptstraße (L 92) zur Bedarfsampel an der Krummesser Landstraße (L 221) ist ein wichtiger Schulweg für die Kinder der Grundschule Niederbüssau und zur Bushaltestelle Linie 16 des Stadtverkehr Lübeck. Der Weg wird häufig genutzt, da Kronsforde nicht an das Liniennetz des Stadtverkehrs angebunden ist. Die alternative Strecke für Fußgänger und Radfahrer auf dem Radweg entlang der Kronsforder Hauptstraße bis zur Kreuzung Krummesser Landstraße ist für Schulkinder bzw. Busfahrgäste wenig geeignet, da der Radweg direkt an der Kreuzung endet. Ein Gehweg bis zur Bedarfsampel bzw. zur Bushaltestelle besteht an der Westseite der L 221 nicht.

Da der Fußweg nicht beleuchtet ist, wird die Nutzbarkeit dieses Weges stark eingeschränkt. Insbesondere in der dunklen Jahreszeit als Schulweg oder abends als An-

bindung zur Bushaltestelle, besteht hier abseits der Straße zwischen Knick und Maisacker ein Gefahrenraum. Durch eine ausreichende Beleuchtung des Weges könnte eine deutliche Verbesserung der Sicherheit erreicht werden. Alternativ wäre auf der Westseite der L 221 ein Geh- und Radweg bis zur Bedarfsampel neu anzulegen, damit ein Queren der Landesstraße gefahrlos möglich wird.

2. Geschwindigkeitsreduzierung - Ortseingang L 92 - Kanalbrücke

Die Landesstraße (L 92) ist stark befahren. Durch die neu gebaute Kanalbrücke ist ein Queren der Brücke mit überhöhter Geschwindigkeit leicht möglich. Die Anlieger beobachten häufig Gefahrensituationen durch zu schnell fahrende Fahrzeuge in beiden Richtungen. Im Kurvenbereich haben sich wiederholt Unfälle ereignet. Die Anwohner des Grundstücks in der Außenkurve sind in ihrer Sicherheit akut bedroht.

Weiterhin findet direkt an der Westseite der Brücke die Querung der Landesstraße durch Radfahrer und Fußgänger zum Kanalweg bzw. an der Einmündung der Straße Milbreeb statt, die als überregionale Radwanderstrecke genutzt wird. Es fehlt jeweils eine Markierung des querenden Verkehrs und eine Bordsteinabsenkung am straßenbegleitenden Radweg. Durch die Lage am Ortseingang mit schnell fahrendem Verkehr, der schlechten Übersichtlichkeit wegen der Kurve und der Höhenlage der Brücke kommt es immer wieder zu Gefahrensituationen, wenn Fahrzeuge zu schnell fahren oder querende Personen zu spät gesehen werden. Hier sind Maßnahmen zur Markierung der häufig genutzten Querung und eine Geschwindigkeitsreduzierung notwendig.

Die Dorfgemeinschaft fordert nachdrücklich die Beseitigung dieser großen Gefahrenpotentiale durch wirkungsvolle Maßnahmen, die den Verkehr deutlich verlangsamen. Auf der Ostseite der Brücke unmittelbar vor dem Ortsschild wird eine Einengung der Fahrbahn, z. B. mit einem Baumtor, notwendig. Der Fahrbahnbelag sollte wechseln, z. B. durch gefräste Rillen oder aufgebraute Bodenwellen, so dass ein akustisches Signal auf die beginnende Ortsdurchfahrt hinweist. Der Kurvenbereich mit den Radweg- und Schulwegquerungen sollte bis an die neu gestaltete Bushaltestelle auf 30 km/h herunter gezont werden. An den Leitplanken innerhalb der Ortsdurchfahrt westlich der Brücke sollten weißgestrichene, hölzerne Warnbarken aufgesetzt werden, um die Gefahrensituation deutlich zu markieren.

Um ein Queren der L 92 durch Radfahrer und Fußgänger in Richtung Kanalweg zu vermeiden könnte der vorhandene Erschließungsweg südwestlich der Brückenauffahrt für ein kurzes Stück über eine landwirtschaftliche Fläche bis zum Kanalweg verlängert werden. Dadurch könnten häufige Gefahrensituationen vermieden werden. Es wird die Bereitschaft des Grundstückseigentümers zur Nutzung der Fläche abgefragt und die Machbarkeit geklärt.

3. Reduktion Schleichverkehr Milbreed

Die schmale, asphaltierte Straße Milbreed ist in der Ortslage nur für Anlieger und im weiteren Verlauf nur für landwirtschaftlichen Verkehr und die Anbindung des Hotels Friederikenhof freigegeben. Die kleine Straße wird jedoch von vielen Auswärtigen als Schleichweg über Oberbüssau Richtung Moisling genutzt. Die Straße ist für Radfahrer freigegeben und ist Teil eines attraktiven, überregionalen Radweges. Der unzulässige Schleichverkehr erreicht hier eine Frequenz, die zu deutlichen Gefahren für Radfahrer und Fußgänger führen. Die Fahrzeuge fahren zu schnell, in der Annahme außerhalb der Ortschaft zu sein. Aufgrund des schmalen Ausbaustandes ist ein Begegnungsverkehr nur mit Befahren des unbefestigten Randstreifens möglich. Fußgänger und Radfahrer können nicht ausweichen.

Um die Sicherheit der Anlieger, der Radfahrer und Fußgänger zu erhöhen sollte eine deutlich markierte Einengung der Straße an den Ortseingängen Kronsforde und Oberbüssau erfolgen, der ein Passieren nur mit deutlich reduzierter Geschwindigkeit zulässt. Die Durchfahrt für landwirtschaftliche Fahrzeuge kann berücksichtigt werden, aber eine deutlich reduzierte Geschwindigkeit erfordern. Auch an der freien Strecke des Weges sollten entsprechende Einengungen vorgesehen werden, um die mögliche Geschwindigkeit zu begrenzen und schwächere Verkehrsteilnehmer zu schützen.

4. Umgestaltung der Bushaltestellen an der Kronsforder Hauptstraße

Kronsforde ist an das Liniennetz von Dahmetal angebunden. Drei Linien führen durch den Ort. Die Taktung ist aufeinander abgestimmt, so dass ein Umsteigen möglich ist. Diese Situation führt dazu, dass Busse längere Standzeiten haben. Durch die parkenden Busse an der Kronsforder Hauptstraße (L 92) kommt es zu erheblichen Sichtbeeinträchtigungen des Verkehrs aus der Quadebekstraße (K 12). Auch querende Fußgänger und Radfahrer können nicht an den Bussen vorbei den Verkehr auf der Kronsforder Hauptstraße einsehen und sind bei einer Querung der Kronsforder Hauptstraße stark gefährdet.

Nach Informationen durch die Stadtverwaltung ist aktuell eine Umgestaltung der Busaufstellflächen in der Planung. Auf Einladung unserer Initiative hat der Bereich Stadtplanung und Verkehr die ersten Planvarianten Interessierten am 17.04.2013 vorgestellt. Dabei wurden von den Anwohnern den Verkehrsplanern wichtige Informationen benannt, die bei der weiteren Planausgestaltung berücksichtigt werden sollten:

- Erforderlichkeit einer Querungshilfe bei Ausbau der Fahrbahn mit Busstreifen in einer Gesamtbreite von rd. 12 m.
- Verbesserung der Sichtverhältnisse von der Quadebekstraße.
- Erforderlichkeit einer Bushaltestelle mit Schutzdach und Sitzbank.
- Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung.

- Abstimmung der Bushaltestellenplanung zu den weiteren aktuellen Planung zum Neubau der Feuerwehr, dem Anbau der Kirche und der Umgestaltung der Freifläche des Dorfgangers.
- Insgesamt ist auf eine dorfgerechte Gestaltung innerhalb des historischen Angerbereiches zu achten.

Von Seiten der Verkehrsplaner wurden die Hinweise aufgenommen. Sie sollen bei der weiteren Planung und Abstimmung überprüft und soweit möglich berücksichtigt werden. Weitere Informationen der Bürger über die weiteren Planungen wurden verabredet.

5. Ortseingang Quadebekstraße und Radwegelückenschluß

Die Quadebekstraße ist als Kreisstraße (K 12) klassifiziert. Sie ist relativ schmal ausgebaut und aufgrund vieler Kurven unübersichtlich. Die Straße verbindet Kronsforde über Rothenhausen mit Reinfeld. Auf Lauenburger und Stormarner Kreisgebiet bestehen straßenbegleitende Radwege. Auf der Lübecker Seite müssen Radfahrer und Fußgänger die unübersichtliche Fahrbahn nutzen und sind aufgrund der schlechten Sichtverhältnisse Gefahren ausgesetzt. Der Ortseingang stellt sich geradlinig dar, ist nur einseitig bebaut und lässt leicht eine überhöhte Geschwindigkeit zu. Der Ortseingang ist nicht ausreichend markiert.

Die Dorfgemeinschaft fordert mit Nachdruck den Radwegelückenschluss entlang der Kreisstraße. Im Nachbarort Rothenhausen gibt es einen großen Biomarkt, der auch von Kronsfordern mit dem Fahrrad besucht wird. Darüber hinaus gibt es dort Kinderbetreuungseinrichtungen und ein reges Gemeindeleben. Eine attraktive und sichere Radwegeanbindung ist wichtig und würde als Lückenschluss über einen relativ kurzen Streckenabschnitt ein weitläufiges Radwegenetz bis Reinfeld und darüber hinaus sicher anbinden.

Der Ortseingang sollte deutlich mit einem Baumtor markiert werden. Sinnvoll wäre auch hier eine Fahrbahnverschwenkung, ein Wechsel des Fahrbahnbelages durch Fräsrillen oder aufgebrauchte Bodenwellen. Als erster Schritt sollten weißgestrichene, hölzerne Warnbarken aufgestellt werden, um die Ortseinfahrt erkennbar zu machen. Der Verkehr könnte dadurch abgebremst werden und die Verkehrsteilnehmer zur gegenseitigen Rücksichtnahme einladen.

6. Umgestaltung Containerstellfläche Kronsforders Hauptstraße

Der Containerstellplatz an der Einmündung Altenfeld in die Kronsforders Hauptstraße ist ein hässlicher Makel der Ortsgestalt und beeinträchtigt die Anlieger. Es hat sich eine Arbeitsgruppe Umgestaltung Containerstellfläche gebildet, die Vorschläge zu funktionalen und gestalterischen Verbesserungen entwickelt. Erste Abstimmungen mit den zuständigen Dienststellen lassen eine zeitnahe Realisierung von sinnvollen Veränderungen erwarten. Entlang der Straße Altenfeld soll eine Hecke die

Fläche eingrünen und zur Wohnbebauung abschirmen. Der unbefestigte Streifen parallel zum Radweg soll als Stellplatz für Fahrzeuge dienen und dadurch belästigende Geräusche auf der Seite mit angrenzender Wohnbebauung minimieren. Nähere Einzelheiten werden von der Arbeitsgruppe Containerstellfläche ausgearbeitet.

7. Geschwindigkeitsreduzierung südlicher Ortseingang aus Bliestorf

Die Landesstraße verläuft aus Bliestorf kommend kilometerlang gerade. Dadurch können Fahrzeuge mit deutlich überhöhter Geschwindigkeit den Kannenbruch und das dortige Forsthaus passieren. Mehrere tödliche Unfälle sind zu beklagen. Der Ortseingang ist kaum wahrzunehmen und wird von schnell fahrenden Fahrzeugen nicht ernst genommen. Neben der Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer ist hier insbesondere die erhebliche Lärmbelastung zu beklagen.

Aufgrund der Unfallhäufigkeit, des starken Wildwechsels und der sonst im Verlauf der L 92 bis Sandesneben überwiegend angeordneten 70 km/h wird für den Abschnitt zwischen Bliestorf und Kronsforde ebenfalls ein Tempolimit von 70 km/h gefordert. Der Ortseingang ist mit einem Baumtor zu verengen und mit einer Verschwengung der Fahrbahnen umzubauen. Der straßenbegleitende Radweg kann nach ersten Gesprächen mit dem betroffenen Grundstückseigentümer verlegt werden, da hier die grundsätzliche Bereitschaft besteht, die erforderlichen Verkehrsflächen zur Verfügung zu stellen. Durch diese Maßnahme können die Fahrzeuge auf die zulässige Geschwindigkeit verlangsamt werden. Bis diese Lösung realisiert werden kann, wird eine Markierung des Ortseingangs mit Einfräsrillen, aufgetragenen Bodenwellen und weißgestrichenen, hölzernen Warnbarken angestrebt.

8. Reduktion Staubentwicklung Altenfeld und Schleichverkehr

Die Straße Altenfeld ist im Wesentlichen mit wassergebundener Oberfläche befestigt. Sie ist im Bereich der Bebauung nur für Anlieger frei. Die Straße führt dann weiter zum Stadtgut Krummesse mit der Einschränkung nur landwirtschaftlicher Verkehr frei. Aufgrund der wassergebundenen Oberfläche kommt es bei trockener Witterung zu erheblichen Staubentwicklungen. Es ist zu beobachten, dass einige Anlieger und Lieferfahrzeuge sowie landwirtschaftlicher Verkehr trotz der heftigen Staubentwicklung oft rücksichtslos fahren. Darüber hinaus wird trotz Durchfahrtsverbot die Abkürzung nach Krummesse häufig von Fahrzeugen genutzt.

Eine Vermeidung der Staubentwicklung wäre durch einen Ausbau der Straße mit schmaler Asphalt- oder Pflasterfläche zu erreichen. Bis zur alten Post (etwa die halbe Länge der bebauten Straße) hatte die Straße früher eine Asphaltbefestigung. Da eine Befestigung der Straßenoberfläche ein schnelleres Fahren begünstigt, wird diese Variante jedoch nicht uneingeschränkt unterstützt. Auch wegen der Anliegerkosten sollte hier der Kostenrahmen genau geprüft werden. In Verbindung mit der Planung des anstehenden Baus der Schmutzwasserkanalisation sollten Varianten zum sparsamen Ausbau der Straße überprüft und den Bürgern vorgestellt werden.

Für die Straße gibt es kein Tempolimit. Innerorts darf 50 km/h gefahren werden. Aufgrund der hohen Staubentwicklung und des Wohncharakters dieser Erschließungsstraße ist ein Herabzonen der max. zulässigen Geschwindigkeit auf 30 km/h sinnvoll. Bei trockener Witterung wird eine weitere Reduzierung der Geschwindigkeit auf max. 20 km/h gefordert.

Eine wesentliche Reduktion der Staubentwicklung wird durch eine Unterbindung des unzulässigen Durchgangsverkehrs erwartet. Hier sollte am Ende der Erschließungsstraße Altenfeld ein Poller bzw. eine Absperrung errichtet werden, die die Durchfahrt für den nicht berechtigten Verkehr ausschließt. Radfahrer sollten vom Durchfahrtsverbot ausgenommen werden. Müllfahrzeuge und landwirtschaftlicher Verkehr können die Durchfahrtsbeschränkung aufschließen und den landwirtschaftlichen Weg nutzen.

9. Kanalweg – Randstreifen als Reitstreifen zulassen

Der Kanalweg ist als überregionaler Radwanderweg ausgewiesen und mit einer tragfähigen, wassergebundenen Befestigung versehen. Links und rechts sind unbefestigte Grasstreifen. Die Nutzung des Weges ist für Reiter gesperrt. Dieses Verbot für Reiter ist aufgrund des Ausbauszustandes und der verfügbaren Flächenbreiten nicht nachvollziehbar und sollte aufgehoben werden.

Aufgrund der breiten Randstreifen ist eine Nutzung als Reitstreifen problemlos möglich. Begegnungsverkehr mit Radfahrern und Fußgängern stellt keine Gefahrensituation dar. Die Oberflächenbefestigung wird durch die Nutzung eines Reitstreifens nicht zertreten. Sofern Vorbehalte gegen eine Freigabe eines Reitstreifens bestehen könnten folgende Maßnahmen, in einem ersten Schritt versuchsweise eingeführt werden, bis sich die Verträglichkeit in der Praxis bestätigt hat:

- Freigabe eines begrenzten Streckenabschnitts zwischen den Kanalbrücken Kronsforde und Krummesse.
- Einschränkung der Nutzung nur auf den unbefestigten Grasstreifen.
- Regelung der Nutzungszeiten, z. B. kein Reiten an Sonn- und Feiertagen.

Nach einer Versuchsphase könnte dann aufgrund der gemachten Erfahrungen über eine grundsätzliche Freigabe des Kanalweges zum Reiten entschieden werden.

Prioritäten, Finanzierung und weiteres Vorgehen

Prioritäten und Geschwindigkeitsmessanlage

Die entwickelten Verkehrsmaßnahmen sollen zügig realisiert werden. Erste Priorität besitzen alle Maßnahmen, die die Verkehrssicherheit erhöhen und die die Gefährdung von Anliegern reduzieren können. Es wird parallel an der Vorbereitung und

Umsetzung aller Maßnahmen gearbeitet, die dann schrittweise, je nach Zustimmung durch die Stadt und nach Finanzierbarkeit und in Abhängigkeit der örtlichen Kapazitäten realisiert werden sollen.

Geschwindigkeitsmessanlage

Da Verkehrssicherheit in erster Linie durch die Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeit erhöht werden kann, wird von der Dorfgemeinschaft die Anschaffung einer Geschwindigkeitsmessanlage angestrebt. Die Anlage soll stromnetzunabhängig betrieben werden und mit einer Erfassung der Verkehrsdaten ausgestattet sein, die eine Auswertung und Verkehrsanalyse ermöglicht. Abstimmungen mit den zuständigen Dienststellen sind erfolgt und stehen einer Anschaffung eines entsprechenden Gerätes nicht im Wege. Die Genehmigung der Nutzung von Laternenmasten ist noch einzuholen.

Finanzierung

Die Initiative für Lübecks ländlichen Raum hat viele Unterstützer, die sich mit ihren Fähigkeiten einbringen und auch bereit sind Maßnahmen finanziell zu unterstützen. Darüber hinaus bestehen Kontakte zu Firmen und Stiftungen, die eine finanzielle Zuwendung für Verkehrssicherungsmaßnahmen in Aussicht stellen. Nach konkreter Einschätzung der Machbarkeit, der Ausführungsplanung und einer Kostenschätzung werden konkrete Finanzierungspläne aufgestellt. Es wird angestrebt, eine weitgehende finanzielle Unabhängigkeit von städtischen Mitteln zu erreichen, um eine zügige Umsetzung der Maßnahmen zu beschleunigen.

Weiteres Vorgehen

Die Initiative für Lübecks ländlichen Raum wünscht sich einen kooperativen und partnerschaftlichen Umgang mit Behörden und Dienststellen. Die in dieser Initiative engagierten Bürger übernehmen die Funktion eines Ortsbeirates, solange es diese (nach Gemeindeordnung vorgesehenen) Mittler zwischen Bürger und Verwaltung in Lübeck nicht gibt.

Dieses Maßnahmenpapier ist Grundlage der Abstimmungen mit den Dienststellen der Hansestadt Lübeck. Neben der fachlichen Bewertung der einzelnen Maßnahmen und Anregungen dazu wird eine Einschätzung der Umsetzungsfähigkeit benötigt. Weiterhin wird von den zuständigen Dienststellen eine Beratung zu weiteren Verfahrensschritten, die Unterstützung bei der Einholung von Genehmigungen und Hinweise bei der Ermittlung der zu erwartenden Kosten erbeten.

Die erforderlichen Genehmigungen und Erlaubnisse sollen in enger Abstimmung mit der Stadtverwaltung rechtzeitig eingeholt werden. Wir erbitten die fachliche Unterstützung und die Verfahrensbegleitung durch die Einrichtungen und Gremien der Hansestadt Lübeck, zum Wohl der Menschen im Ortsteil Kronsforde.