

Bericht zur Wirtschaftsausschusssitzung am 15.09.2022

Verkehrskonzept zur Verkehrsberuhigung im Wohnpark „Hohe Börde“ im OT Hohenwarsleben

Der Ortschaftsrat Hohenwarsleben hat mit Schreiben vom 01.02.2021 die Prüfung zur Erarbeitung und Umsetzung eines Konzeptes zur Verkehrsberuhigung im Wohnpark „Hohe Börde“ in Hohenwarsleben beantragt.

Der Gemeinderat der Gemeinde Hohe Börde hat daraufhin mit Beschlussfassung Nr. 0714/2021 beschlossen, die Gemeindeverwaltung mit der Prüfung der Umsetzung eines Konzeptes zur Verkehrsberuhigung beauftragt.

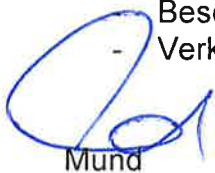
Nach Einstellung der Planungskosten für die Erarbeitung eines solchen Konzeptes in den Haushaltsplan 2022 konnte im Januar der Planungsauftrag an ein Ingenieurbüro erteilt werden.

Nunmehr liegt das Verkehrskonzept vor, mit dem verschiedene Lösungsvarianten vorgeschlagen werden. Diese Lösungen sind kostenintensiv und eine Umsetzung der Maßnahmen in Hohenwarsleben würde einen Präzedenzfall schaffen, der auch auf andere Wohngebiete in anderen Ortschaften abstrahlt, so dass nicht nur Hohenwarsleben sondern die Gesamtgemeinde von der Umsetzung dieses Verkehrskonzeptes betroffen ist. Auch die finanziellen Auswirkungen sind dabei zu betrachten.

Die Verwaltung gibt den Wirtschaftsausschuss das Konzept zur Kenntnis und bittet um Diskussion, inwieweit die Konzeption umgesetzt und finanziell eingeplant werden soll.

Anlagen:

- Antrag des Ortschaftsrates Hohenwarsleben vom 01.02.2021
- Beschlussfassung Nr. 0714/2021 des Gemeinderates
- Verkehrskonzept zur Verkehrsberuhigung



Mund

Verkehrskonzept zur Verkehrsberuhigung

Gemeinde Hohe Börde
Ortsteil Hohenwarsleben

Auftraggeber:

**Gemeinde Hohe Börde
Ortsteil Hohenwarsleben
Bördestraße 8, 39167 Hohe Börde, OT Irxleben**

Projektnummer: 23018

Magdeburg, den 20.07.2022

B.Eng F. Deneke

Inhaltsverzeichnis

1. Problemstellung und Zielsetzung	3
2. Bestandsanalyse	3
2.1 Untersuchungsgebiet	3
2.2 objektbezogene Siedlungsstruktur	5
2.3 Bestehende Straßen- und Verkehrsverhältnisse	5
2.4 Parkraumsituation	10
3. Maßnahmenvorschläge zur Verkehrsberuhigung	11
3.1 Aufpflasterungen (Variante 1):	11
3.2 Einengungen o. vorgezogener Seitenraum (Variante 2)	14
3.3 ausgeschlossene Möglichkeiten	16
4. Zusammenfassung und Ausblick	19
5. Planungsgrundlagen	20

1. Problemstellung und Zielsetzung

Die Gemeinde Hohe Börde hat das MIB - Magdeburger Ingenieurbüro für Wasserwirtschaft, Umwelttechnik und Infrastruktur GbR mit der Erarbeitung eines Verkehrskonzeptes zur Verkehrsberuhigung des Wohnparks für den Ortsteil Hohenwarsleben beauftragt.

Grund dafür sind vermehrt aufgetretene Geschwindigkeitsüberschreitungen in der 30-iger-Zone des Wohnparks an der Hermsdorfer Straße in Hohenwarsleben. Die Hauptverkehrsstraßen, vornehmlich die Straßen Rosenallee, Sonnenblumenhöhe, Dahlienstraße und Lilienstraße (im weiteren Hauptverkehrsstraßen genannt), weisen einen weitestgehend geradlinigen Streckenverlauf bei Straßenabschnittslängen zwischen 130 m und 480 m auf. Dieser Umstand verleitet offensichtlich Autofahrer zum schneller fahren als zugelassen.

Es soll also das erhöhte Unfallrisiko durch die Raser (zumeist Lieferantenverkehr) minimiert werden. Der Ortschaftsrat hatte einen Antrag zur Erstellung des Verkehrskonzeptes gestellt, welchem mit dem Gemeinderatsbeschluss 0714/2021 vom 27.04.2021 entsprochen wurde.

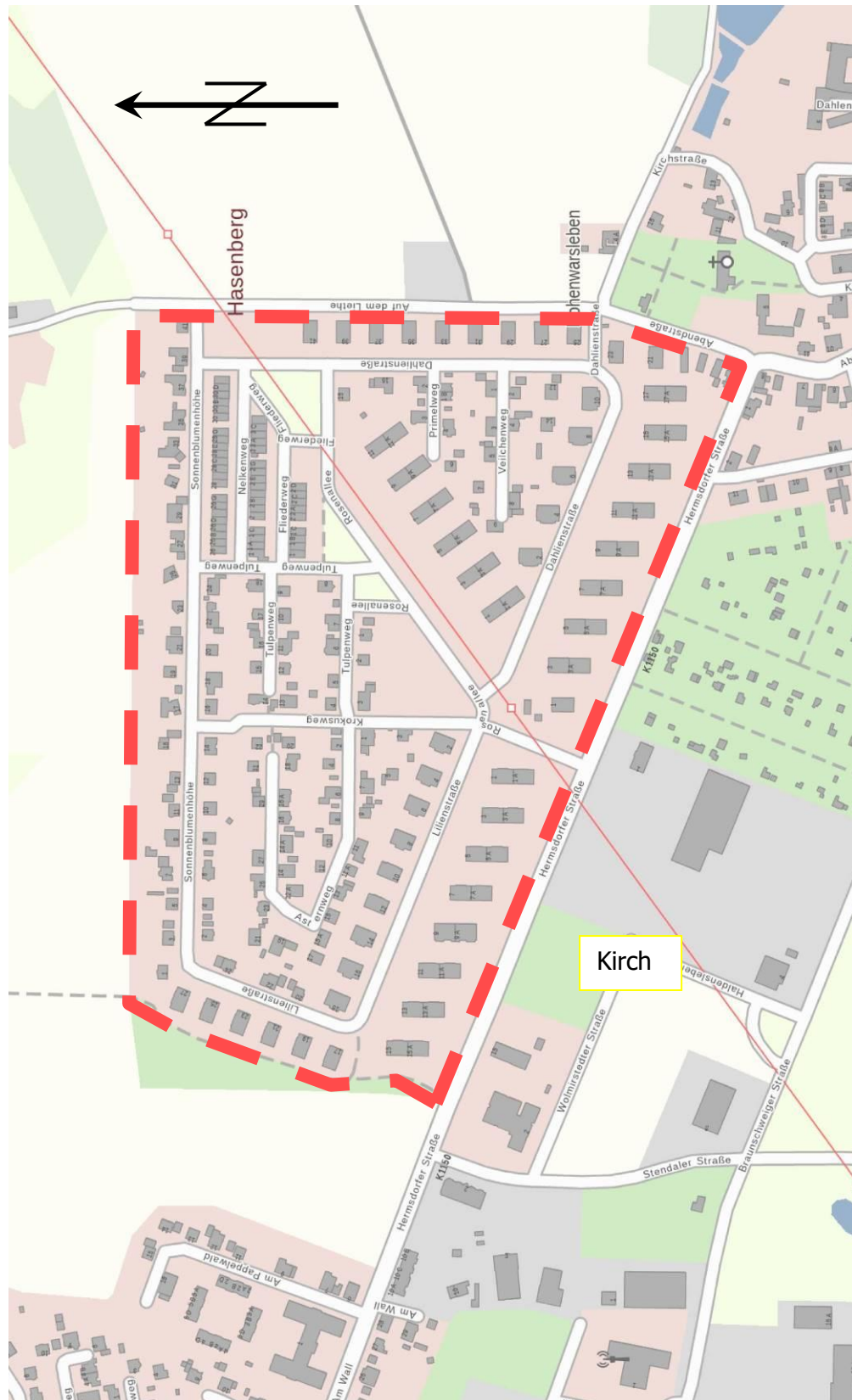
Das Verkehrskonzept soll Lösungen aufzeigen, wie durch bautechnische Veränderungen am Straßenkörper Geschwindigkeitsreduzierungen erreicht werden können.

2. Bestandsanalyse

2.1 Untersuchungsgebiet

Der Ortsteil Hohenwarsleben der Gemeinde "Hohe Börde" liegt nord-westlich der Landeshauptstadt Magdeburg und befindet sich nördlich der Autobahn A2.

Das Untersuchungsgebiet befindet sich am Nordwestlichen Ortsrand zur nächstgelegenen Ortschaft Hermsdorf. Der Wohnpark stellt ein in sich geschlossenes Verkehrsnetz dar, welches von der Hermsdorfer Straße aus zu erreichen ist. Durchgangsverkehr ist somit nicht der Fall. Neben dem Anwohnerverkehr, Müllentsorgung und den Lieferanten findet auch noch öffentlicher Personennahverkehr (Busverkehr) über die Rosenallee statt.



**Abbildung 1: Übersicht Wohnpark Hohenwarsleben
(Quelle: Sachsen-Anhalt-Viewer)**

2.2 objektbezogene Siedlungsstruktur

Der Wohnpark besteht durchgehend aus Wohngebäuden. Entlang der Ost-, der Süd und der Westgrenze sowie nördlich der Rosenallee sind Mehrfamilienhäuser (je 4-12 Wohneinheiten) mit zu den Straßen hin errichteten Parkplätzen vorhanden. Im Nordosten befindet sich noch eine Reihenhaussiedlung. Alle restlichen Wohnflächen sind mit Einfamilienhäusern bebaut, welche über eigene Stellflächen für Pkw verfügen. Insgesamt bietet das Wohngebiet Kapazitäten für über 500 Haushalte.

Zentral an der Rosenallee im Wohngebiet gelegen wurde der Spielplatz der Ortschaft errichtet, an den sich weiter nördlich die Buswendeschleife mit Bushaltestelle des ÖPNV anschließt.

2.3 Bestehende Straßen- und Verkehrsverhältnisse

Das Wohngebiet kann nur über die Hermsdorfer Straße befahren werden. Von dort aus gelangt der Verkehr auf den unter 1. benannten Straßen über weitere Nebenstraßen und Sackgassen im Wohngebiet.

Das gesamte Wohngebiet ist als 30-Zone angelegt. Die Hauptverkehrsstraßen verfügen beidseitig über Gehwege und teilweise Grünflächen sowie zusätzliche öffentliche Parkplätze in Längsaufstellung.

Ohne eine Verkehrszählung durchgeführt zu haben ist in der Morgenstunde mit mehr als 100 Kfz/h zu rechnen, wenn nur ein Viertel aller Haushalte (über 500 Stück) mit dem Pkw das Gebiet verlässt.

Die Fahrbahnbreite der Rosenallee beträgt als einzige 6,0 m, an die sich beidseitig abwechselnd Park- und Grünstreifen von 2,0 m Breite anschließen.

Die Gehwegbreiten im Wohngebiet liegen zwischen 1,0 und 1,5 m.



Abbildung 2: Zufahrt Rosenallee in das Wohngebiet (Blickrichtung Norden)



Abbildung 3: Rosenallee mit Zufahrt von Buswendeschleife (Blickrichtung Nordosten)

Die Straßenbreiten der Ringstraßen (Dahlienstraße, Sonnenblumenhöhe und Lilienstraße) betragen 5,5 m für die Fahrbahn und einseitig im Wechsel vorhandenen 2,0 m breiten Parktaschen und Grünflächen mit Straßenbäumen.



Abbildung 4: Lilienstraße (Standort Kreuzung Blickrichtung Westen)



Abbildung 5: Lilienstraße (Standort nordwestliche Ecke Blickrichtung Süden)



Abbildung 6: Dahlienstraße (Standort Südabschnitt Blickrichtung Osten)



Abbildung 7: Dahlienstraße (Standort südöstliche Ecke Blickrichtung Norden)



**Abbildung 8: Sonnenblumenhöhe
(Standort nordöstliche Ecke Blickrichtung Westen)**



**Abbildung 9: Sonnenblumenhöhe
(Standort Westabschnitt Blickrichtung Westen)**

Die Straße einschließlich Parkplätzen und Gehwegen wurde mit Straßenpflastersteinen und einer Mittelrinne zur Entwässerung in Straßenabläufe angelegt.

Die Abgrenzung der Fahrbahn/ Parkplätze zu den Gehwegen erfolgt mit einem Tiefbord (ca. 2 cm Ansicht). Alle Bordeinfassungen sind mittels Tiefborden hergestellt. Der 3-zeilige Rinnenstreifen wurde als Muldenrinne mit Betonpflastersteinen/ Gossensteinen ausgebaut. Es ist anzumerken, dass der Gossenstreifen in stark frequentierten Bereichen über keine Fugenfüllung mehr verfügt und einzelne Steine bereits lose sind.

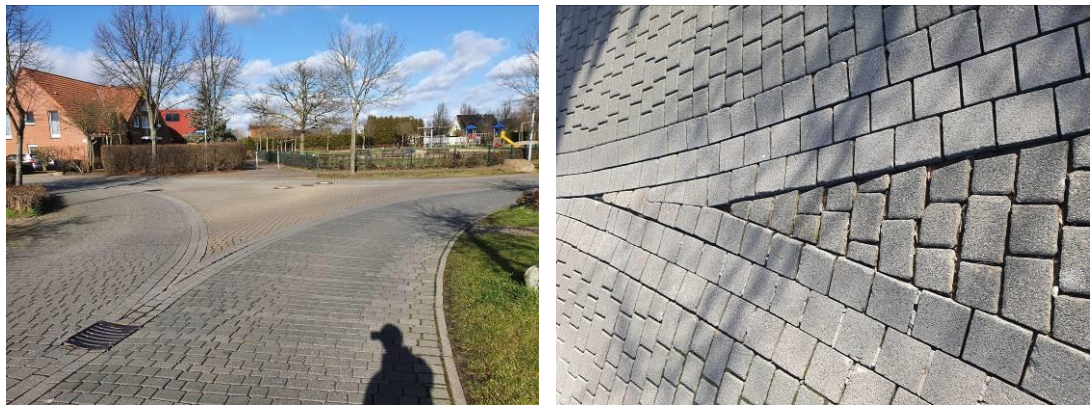


Abbildung 10: Kreuzungsbereich Rosenallee (Blickrichtung Norden)

2.4 Parkraumsituation

Für den ruhenden Verkehr sind im Wohngebiet zahlreiche Parkplätze vorhanden. Es gibt sowohl zu den Wohnobjekten zugeordnete Standplätze als auch öffentliche Parkflächen entlang der Hauptverkehrsstraßen.

Vereinzelt kommen in der Lilienstraße (Südabschnitt) Fahrzeuge als Parker in zweiter Reihe vor, was aus dem Luftbild ersichtlich wird.

3. Maßnahmenvorschläge zur Verkehrsberuhigung

Es gibt verschiedenen Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung in öffentlichen Straßen. Im Folgenden werden die untersuchten Vorschläge erläutert.

3.1 Aufpflasterungen (Variante 1):

Aufpflasterungen sind Gestaltungselemente zur Verkehrsberuhigung und kommen auf der Strecke in Form von Teil- bzw. Plateaufpflasterungen und auch in Knotenpunktbereichen oder Zufahrten zum Einsatz. Entsprechend der Verkehrssicherungspflicht sind die Höhen der Aufpflasterungen (Teilaufpflasterung: 0,1 m; Plateaufpflasterung: 0,07 m) auf ein Maximalmaß begrenzt.

Teilaufpflasterungen bestehen aus einer ganz oder annähernd auf die Gehwege angehobenen Fläche und zwei Rampen, deren Länge sich nach der Höhe des Bordes und der Rampenneigung richtet. Fahrdynamisch wirksame Teilaufpflasterungen sollten Rampenneigungen von 1:10 bis 1:7 aufweisen und eine Mindestlänge von 5,00 m haben. Zur Mindestlänge der Teilaufpflasterung ist anzumerken, dass sie größer als der Achsabstand der regelmäßig verkehrenden Fahrzeuge sein sollte. Auf Strecken sollte der Abstand der Teilpflasterungen um die 50 m betragen, damit das angestrebte niedrige Geschwindigkeitsniveau gehalten werden kann.

Im konkreten Fall des Wohngebietes mit den Bestandsstraßen und der Mittelrinne macht eine durchgehenden Teilaufpflasterung zwischen den Gehwegen keinen Sinn, weil zum einen die Gehwege nur minimal höher als die Fahrbahnflächen liegen und zum anderen die Straßenentwässerung unterbrochen würde.

Aus diesem Grund wird vorgeschlagen die Aufpflasterungen als Plateaufpflasterungen herzustellen.

Plateaufpflasterungen werden so ausgebildet, dass Zweiradfahrer an ihnen vorbei fahren können. Sie können auch auf die Fahrbahnen aufgeteilt errichtet werden.

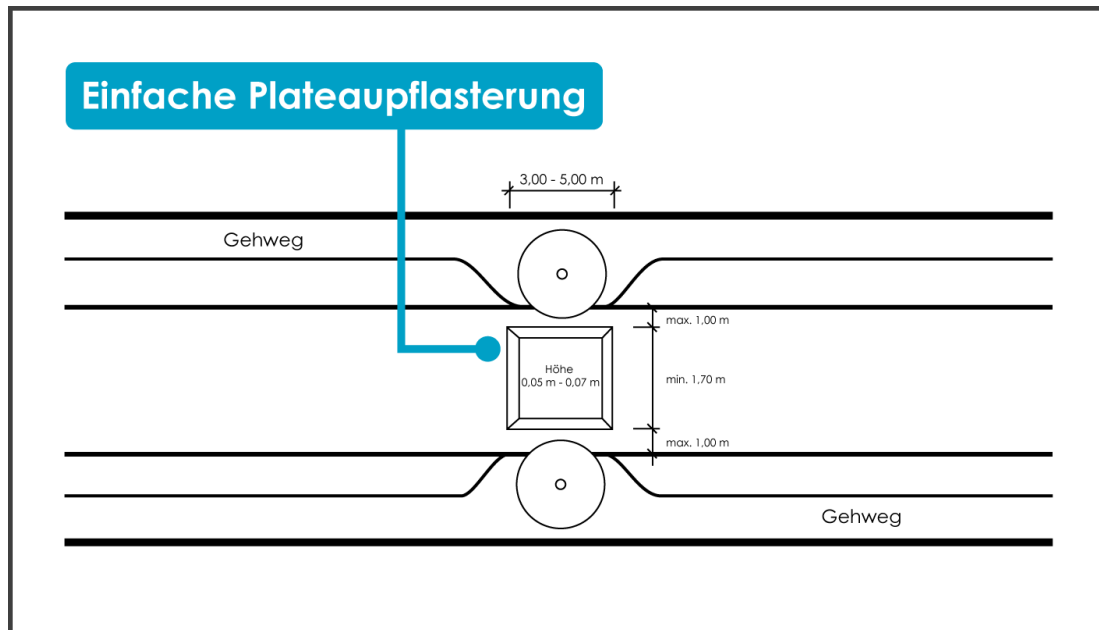


Abbildung 11: einfache Plateaupflasterung (Quelle: RAST 06)

Daher wurden in **Variante 1** Plateaupflasterungen in den Hauptverkehrsstraßen eingeplant. Mit einer Höhe von 7 cm wird ein Befahren mit mehr als 30 km/h spürbar aber bleibt trotzdem verkehrssicher. In der Ringstraße sind in Längsrichtung Rampenneigungen von 1 : 10 und in der Rosenallee aufgrund des ÖPNV von 1 : 25 vorgesehen. Zu den Seitenflanken ist eine Rampenneigung von 1 : 7 geplant.

Auch die Plateaulänge unterscheidet sich zwischen normalem Straßenverkehr und Verkehr mit ÖPNV. In der Ringstraße sind Gesamtlängen von 6,4 m geplant, während in der Rosenallee 10,5 m vorgesehen sind, was durch die unterschiedlichen Rampenneigungen in Längsrichtung zustande kommt. Durch die flachere Rampenneigung und die längere Ausführung der Plateaus in der Rosenallee bleibt die Fahrt des ÖPNV im komfortablen Bereich. Grundsätzlich können die Aufpflasterungen mit 30 km/h unproblematisch überfahren werden.

Die Plateaus sind von den Straßenrändern jeweils mit einem Abstand von 0,8 m als Seitenstreifen für Zweiräder entfernt geplant. In Straßenmitte werden die Plateaus durch die Mittelrinne getrennt. Es ergeben sich unterschiedlichen Plateaubreiten von 1,7 m in der Ringstraße und dem ÖPNV-Abschnitt der Rosenallee sowie 1,95 m im Restabschnitt der Rosenallee.

Pkw und Transporter können die Erhöhungen somit nicht umfahren, wobei der Busverkehr bei gerader Fahrt lediglich die Außenränder der Rampen befährt.

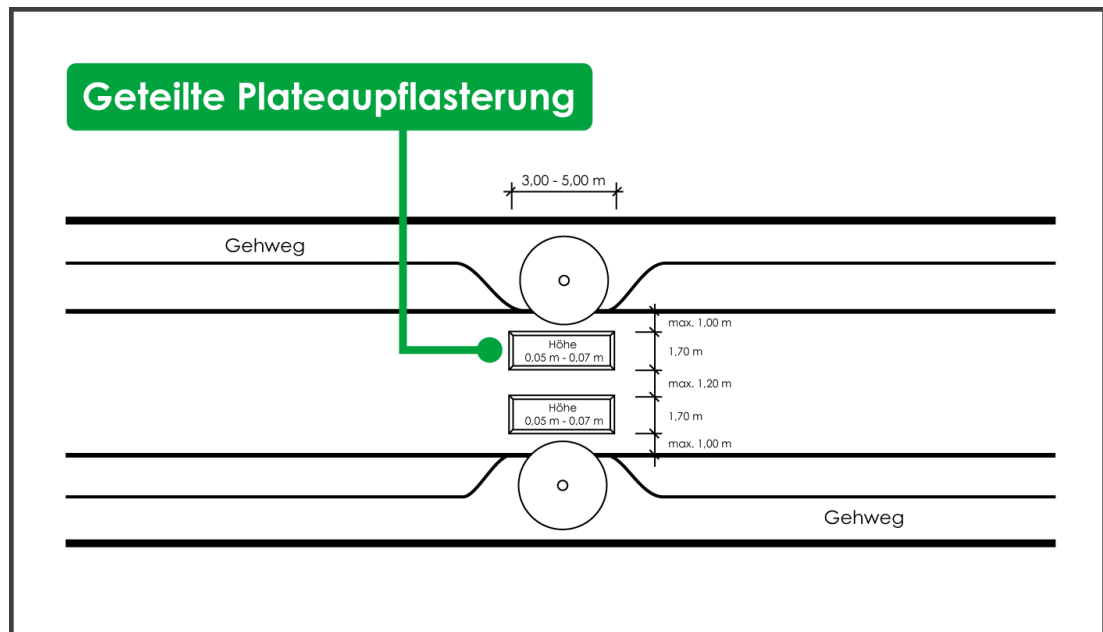


Abbildung 12: geteilte Plateaupflasterung (Quelle: RAST 06)

Die geplanten Abstände der Plateaustationen liegen zwischen 45 m und 60 m, wodurch eine optimierte Aufteilung in den einzelnen Straßenabschnitten berücksichtigt wurde. Innerhalb der ca. 1.450 m langen Straßenabschnitte kommt man somit auf insgesamt 34 Plateaupflasterungen. Für den Kreuzungsbereich der Rosenallee könnte die gesamte Mittelinsel (zwei Dreiecksflächen) als Plateau ausgebildet werden.

Baulich wird der bestehende Pflasterbelag aufgenommen, unterfüttert und der neue Pflasterbelag mit Anrampungen wieder eingebaut. Beim Einsatz von andersfarbigem Pflaster würden sich die Plateaus optisch gut sichtbar von der restlichen Fahrbahn abheben. Laut einer Kostenschätzung würden beim Einsatz neuer Pflastersteine dafür Baukosten in Höhe von ca. 84.000 € netto erforderlich.

Es kann aber auch das vorhandene Pflaster wieder verwendet werden, wenn zusätzlich ein andersfarbiger Pflasterstreifen zum jeweiligen Anrampungsbeginn eingebaut wird. Bei Verwendung der vorhandenen Pflastersteine könnten die geschätzten Baukosten bei ca. 41.200 € netto liegen. Etwaige Kosten zur Anpassung von z.B. Bestandsschächten (Deckelhöhen) sind dabei noch nicht berücksichtigt.

Aufpflasterungen und Plateaus sind nicht zu verwechseln mit Schwellen (Schwellen siehe Pkt. 3.3).

3.2 Einengungen o. vorgezogener Seitenraum (Variante 2)

Die Wirkung von Einengungen im Straßenraum soll mit der Bebauung oder Bepflanzung harmonisieren. Sie können nicht nur auf der freien Strecke, sondern auch in Knotenpunktbereichen zum Einsatz kommen. Da sie als "optische Bremsen" wirken und im Begegnungsfall zum Anhalten oder langsamerem Fahren zwingen, führen sie zu einer Verringerung der Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs in Längsrichtung. Einengungen können zudem den Querungsweg für Fußgänger verkürzen. Vorgezogene Seitenräume stellen eine beidseitige Einengung der Straße im Bereich von z.B. Parkplätzen dar, die über das Maß der Parkplatzbreite hinaus gehen können. Sie sollten mindestens 5 m lang sein, weshalb ein „einfaches“ Aufstellen von z.B. Pflanzkübeln als Hindernis nicht zweckmäßig und sogar unzulässig ist. In Verbindung mit Sperrflächen (Markierung) könnten Pflanzkübel wiederum zugelassen werden, sollten dann jedoch durch zusätzliche Leitbaken kenntlich gemacht werden.

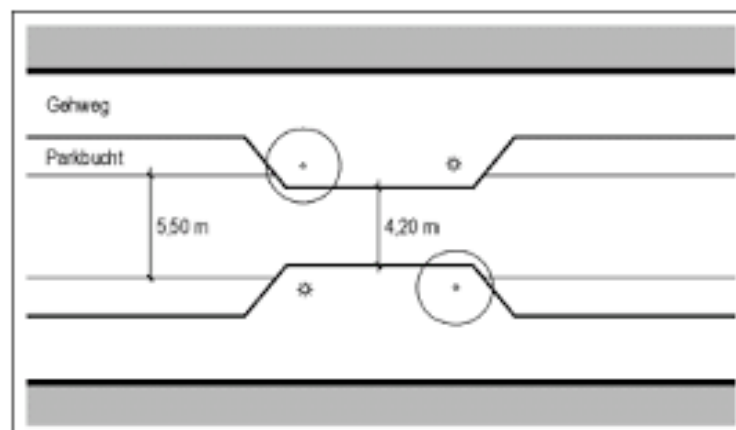


Bild 80: Beispiel für einen vorgezogenen Seitenraum in Erschließungsstraßen

**Abbildung 13: Einengung beidseitig/ vorgezogener Seitenraum
(Quelle: RAS 06)**

Einengungen der Fahrbahn entstehen durch das Vorziehen von Seitenräumen oder durch den Einbau einer Mittelinsel. Sie haben eine ähnliche Wirkung wie Versätze (siehe Pkt. 3.3) und können einseitig oder beidseitig angelegt werden. Einengungen

dienen hauptsächlich als Querungshilfe für Fußgänger und sind besonders wirkungsvoll in Verbindung mit Teilaufpflasterungen im Bereich der Einengung.

Um den Begegnungsfall Pkw/Pkw zu ermöglichen, sollte die verbleibende Fahrbahnbreite 4,10 bis 4,75 m betragen.

Allerdings kann eine Einengung zu zusätzlichem Lärm und Abgasbeeinträchtigungen aufgrund von Abbremsvorgängen und erneuten Anfahrens wartender Fahrzeuge führen.

Einengungen müssen bei Dunkelheit erkennbar sein, beispielsweise durch die Anordnung vertikaler Elemente (Bordanlage, Pflanzkübel o.Ä.), entsprechender Verkehrszeichen bzw. einer ausreichenden Beleuchtung.

Im konkreten Fall des Wohnparks Hohenwarsleben (**Variante 2**) sollte auf eine einseitige Einengung zurückgegriffen werden, um den baulichen Aufwand gering zu halten. Die Ausbuchtungen sollten im Wechsel auf beiden Straßenseiten angeordnet werden. Durch eine einseitige Ausbuchtung ist kein Verkehrszeichen mit Vorfahrtsregelung notwendig. In den Ausbuchtungen sollten nicht vorwiegend befahrbare Grünflächen (Strauchflächen) angelegt werden. Sollte dies den Pflegeaufwand zu stark erhöhen, könnten auch Findlinge oder Ähnliches in den Grünflächen platziert werden, wie es vereinzelt bei den Grünstreifen im Wohnpark bereits der Fall ist.

Die Ausbuchtungen haben in der weiteren Betrachtung Abmessungen von 5 – 5,5 m Länge und 1,3 m bis 1,8 m Breite, sodass an den Einengungen immer eine Durchfahrtsbreite von 4,2 m bleibt. Für die zusätzliche Anordnung von Pkw-Stellplätzen sind die Ausbuchtungen nicht breit genug. Der hier gewählten Standardabmessungen können im Wohngebiet nur bedingt umgesetzt werden, da vorhandene Grünflächen sowie Grundstückszufahrten und Parkplätze die Auswahl der Standorte zum Teil stark einschränken.

Die geplanten Abstände der Einengungen liegen ähnlich wie bei den Plateaus zwischen 45 m und 60 m. Innerhalb der ca. 1.450 m langen Straßenabschnitte kommt man somit auf insgesamt 34 Straßeneinengungen.

Laut einer Kostenschätzung würden dafür Baukosten in Höhe von ca. 35.000 € netto erforderlich. Nach örtlicher Einschätzung liegen die Kanaldeckel und somit auch die

Kanalisation mittig in den Straßen, weshalb hier voraussichtlich keine Anpassungen erforderlich werden.

In Anbetracht der Problemstellung durch zu schnell fahrende Lieferanten könnte der Geschwindigkeitsreduzierungseffekt aufgrund fehlenden Gegenverkehrs zum Teil ausbleiben. Auch zusätzliche Beschleunigungsvorgänge könnten auftreten, wenn im Begegnungsfall ein Verkehrsteilnehmer die Einengung noch vor dem entgegen kommenden passieren möchte.

3.3 ausgeschlossene Möglichkeiten

Schwellen:

Schwellen dienen nur zur Geschwindigkeitsreduktion des Kfz-Verkehrs als kurze, fahrdynamisch wirksame Einbauten, die vornehmlich bei Verkehrsbelastungen unter 70 Kfz in der Spitzenstunde in verkehrsberuhigten Bereichen eingesetzt werden. Die Verringerung bzw. Einhaltung der geforderten Höchstgeschwindigkeit wird durch den beim Überfahren verursachten Stoß erreicht. Daher sind Schwellen nicht im ÖPNV-Bereich zulässig. Die Abstände sollten ähnlich wie bei den Aufpflasterungen um die 50 m betragen. Weiterhin kommen Begleiterscheinungen wie Brems- und Anfahrgeräusche sowie das Überfahrgeräusch selbst hinzu, da ein Überfahren mit 30 km/h zu starken Stößen im Fahrzeug führt.

Schwellen können baulich durch kurze Pflastererhöhungen oder auch mittels Aufbauten aus Kunststoff ausgeführt werden.

Aus den vorgenannten Gründen wurde der Einsatz von Schwellen im Wohngebiet nicht weiter betrachtet.



Abbildung 14: Beispiel Schwelle auf Pflaster (Quelle: www.zufor.de)

Versätze:

Versätze wirken fahrdynamisch, wenn ihre Tiefe mindestens der Fahrgassenbreite entspricht. Dies kann z.B. durch eine abwechselnde Anordnung von Parkständen auf der einen oder anderen Seite der Fahrbahn erreicht werden. In Altbaugebieten mit breiten Straßenzügen können auch Gehwegverbreiterungen vorgenommen, Radverkehrsanlagen oder Grünstreifen angeordnet werden.

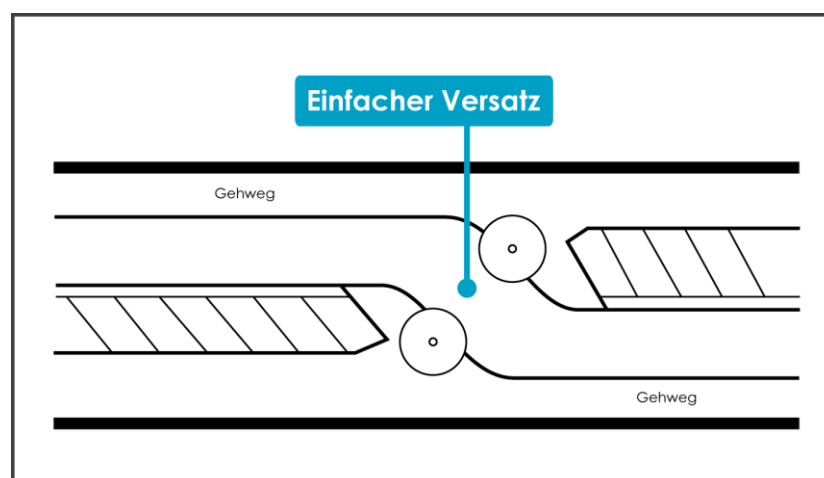


Abbildung 15: einfacher Versatz (Quelle: RAST 06)

Da die Fahrbahnbreiten im Wohngebiet eher gering sind, könnte ein Versatz nur über einen Spurwechsel realisiert werden, wobei die übrig bleibenden Fahrbahnbreiten (2,75 m bis 3,0 m) zu klein wären. Zusätzliche Parktaschen könnten daher nur in Längsaufstellung umgesetzt werden, was durch die zahlreichen Zufahrten und bereits vorhandenen öffentlichen Parkplätze nicht realisierbar wäre. Daher kommt der Einsatz von Versätzen im Wohngebiet nicht infrage.

Quer- und Diagonalsperren:

Durch Quersperren in Straßen sowie Diagonalsperren in Kreuzungen wird der Verkehrsfluss ab- bzw. umgelenkt und es entstehen Stich- und Schleifenstraßen. Dadurch wird vor allem die Verkehrszahl von z.B. Durchgangsverkehr reduziert, was im Wohnpark Hohenwarsleben nicht der Grund für die Geschwindigkeitsüberschreitungen ist. Hier würden Verkehrsumlenkungen eher den nachteiligen Effekt von zusätzlichem Verkehr auf bislang wenig befahrenen Abschnitten zur Folge haben. Sperren werden nicht empfohlen.

4. Zusammenfassung und Ausblick

Mit diesem Verkehrskonzept wurden Lösungsvorschläge zur Geschwindigkeitsreduzierung bzw. Verkehrsberuhigung untersucht, wovon zwei als Variantenvorschläge unterbreitet werden.

Mit **Variante 1** werden je Fahrbahnseite aufgeteilte Plateaupflasterungen als leichte „Erhöhungen“ (7 cm) der Bestandsfahrbahn im Abstand von ca. 50 m vorgeschlagen, die ein Überfahren mit der zugelassenen Höchstgeschwindigkeit im Wohngebiet (30 km/h) ermöglichen, während schnelleres Überfahren als unangenehm empfunden wird. Im Bereich des ÖPNV sind die Plateaus entsprechend länger, damit die Anrampungsneigung geringer ausgeführt werden kann. Auf gerader Strecke fahren die Linienbusse mittig über die Aufpflasterungen während die Räder maximal die Seitenrampen überfahren. Der bauliche Aufwand beschränkt sich auf das Anheben des Pflasterbelages in den betreffenden Bereichen, was partiell und auch halbseitig erfolgen kann. Somit werden größeren Verkehrseinschränkungen während der Bauarbeiten umgangen. Die Ausführung kann sowohl mit neuem Pflasterbelag als auch mit den bestehenden Pflastersteinen erfolgen. Die Kostenschätzungen ergeben für den neuen Belag rund 84 T € und für den Altbelag rund 41 T € Nettobaukosten.

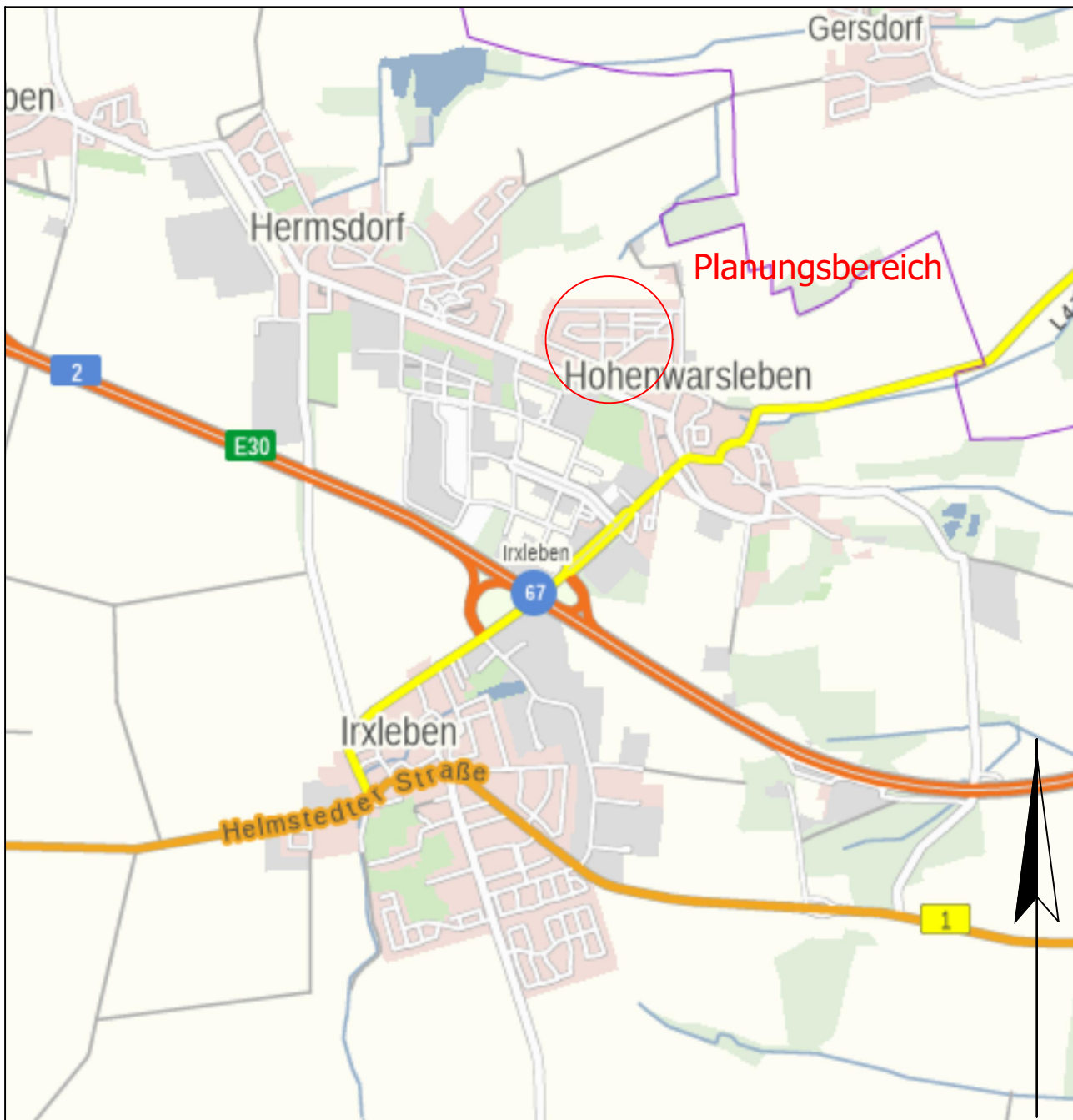
Mit **Variante 2** sind Fahrbahneinengungen in Form von einseitig einzubauenden Ausbuchtungen betrachtet worden. Die Durchfahrtsbreite der übrigen Fahrbahn beträgt dann noch 4,2 m, weshalb im Begegnungsfall das Fahrtempo reduziert wird. Auch diese Variante ist regelmäßig in einem Abstand von rund 50 m zu wiederholen, damit die verkehrsberuhigende Wirkung aufrecht erhalten wird. Es können aber Begleiterscheinungen, wie höhere Lärmemissionen durch hinzukommende Brems- und Anfahrmanöver auftreten. Baulich würden die Ausbuchtungen durch Aufnahme des Fahrbahnpflasters und Einbau von Tiefborden und Mutterboden als Grünfläche ausgeführt. Die geschätzten Baukosten hierfür liegen bei rund 35 T € netto.

Wir schlagen Variante 1 als Vorzugsvariante vor.

Es ist auch eine Mischung aus beiden Varianten möglich, was in einer detaillierten Planung genauer betrachtet werden kann.

5. Planungsgrundlagen

- Antrag auf Erstellung eines Verkehrskonzeptes durch den Ortschaftsrat Hohenwarsleben
- Gemeinderatsbeschluss vom 27.04.2021
- Angebot vom 15.07.2021 und Auftrag vom 24.01.2022
- Luftbilder Google Earth & Sachsenanhalt-Viewer
- Richtlinie zur Anlage von Stadtstraßen RAST06

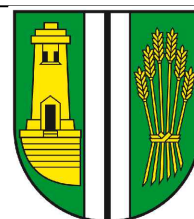


Auszug Sachsen-Anhalt-Viewer

Auftraggeber:

Gemeinde Hohe Börde **Ortsteil Wellen**

Bördestraße 8, 39167 Hohe Börde OT Irxleben



Projekt:

Verkehrsberuhigung
Wohnpark Hohenwarlseven

Ingenieurvertrag:

23018

Bezeichnung Plan:

Übersichtsplan

Plan Nr.:

1

Planungsphase:

Verkehrskonzept

Datum: 20.07.2022

Plan: Deneke

Gez.: Deneke

Maßstab:

ohne

Kostenschätzung

20.07.2022

Verkehrskonzept/ Verkehrsberuhigung Wohnpark Hohenwarsleben

Variante 1 - Plateaupflasterungen mit neuem Pflaster

Baustelleneinrichtung	1 St	4.000 €	<u>4.000 €</u>
-----------------------	------	---------	----------------

Leistung	Menge	Einheit	EP	GP
Baustelleneinrichtung	1	psch	5000	5000
Vermessung	1	psch	1500	1500
Verkehrssicherung	1	psch	2000	2000
Dokumentation	1	psch	500	500
			Summe	4.000 €

Plateau 1	31 St	1.848 €	<u>57.288 €</u>
-----------	-------	---------	-----------------

Leistung	Menge	Einheit	EP	GP
vorh. Pflaster mit Pflastersplitt aufnehmen und entsorgen	22	m²	20 €	440 €
Mineralgemisch liefern und profilieren D=7cm	13	m²	5 €	65 €
Betonsteinpflaster Rechteck grau liefern und einbauen	22	m²	50 €	1.100 €
Pflaster anpassen/ schneiden	16,2	m	15 €	243 €
			Summe	1.848 €

Plateau 2	3 St	2.986 €	<u>8.958 €</u>
-----------	------	---------	----------------

Leistung	Menge	Einheit	EP	GP
vorh. Pflaster mit Pflastersplitt aufnehmen und entsorgen	36	m²	20 €	720 €
Mineralgemisch liefern und profilieren D=7cm	20	m²	5 €	100 €
Betonsteinpflaster Rechteck grau liefern und einbauen	36	m²	50 €	1.800 €
Pflaster anpassen/ schneiden	24,4	m	15 €	366 €
			Summe	2.986 €

Plateau Dreiecksinseln	1 psch	13.790 €	<u>13.790 €</u>
------------------------	--------	----------	-----------------

Leistung	Menge	Einheit	EP	GP
vorh. Pflaster mit Pflastersplitt aufnehmen und entsorgen	160	m²	20 €	3.200 €
Mineralgemisch liefern und profilieren D=7cm	98	m²	5 €	490 €
Betonsteinpflaster Rechteck grau liefern und einbauen	160	m²	50 €	8.000 €
Pflaster anpassen/ schneiden	140	m	15 €	2.100 €
			Summe	13.790 €

			netto
Gesamtsumme			<u><u>84.036 €</u></u>

Kostenschätzung

20.07.2022

Verkehrskonzept/ Verkehrsberuhigung Wohnpark Hohenwarsleben

Variante 1 - Plateaupflasterungen mit altem Pflaster

<i>Baustelleneinrichtung</i>	1 St	4.000 €	<u>4.000 €</u>
------------------------------	------	---------	----------------

Leistung	Menge	Einheit	EP	GP
Baustelleneinrichtung	1	psch	5000	5000
Vermessung	1	psch	1500	1500
Verkehrssicherung	1	psch	2000	2000
Dokumentation	1	psch	500	500
			Summe	4.000 €

<i>Plateau 1</i>	31 St	1.073 €	<u>33.263 €</u>
------------------	-------	---------	-----------------

Leistung	Menge	Einheit	EP	GP
vorh. Pflaster mit Pflastersplitt aufnehmen und lagern	22	m²	15 €	330 €
Mineralgemisch liefern und profilieren D=7cm	13	m²	5 €	65 €
Pflasterreihe Rechteckgrau als Kontraststreifen	6,8	m	5 €	34 €
Pflaster anpassen/ schneiden	13,6	m	15 €	204 €
vorh. Pflaster wieder einbauen	22	m²	20 €	440 €
			Summe	1.073 €

<i>Plateau 2</i>	3 St	1.636 €	<u>4.907 €</u>
------------------	------	---------	----------------

Leistung	Menge	Einheit	EP	GP
vorh. Pflaster mit Pflastersplitt aufnehmen und lagern	36	m²	15 €	540 €
Mineralgemisch liefern und profilieren D=7cm	20,5	m²	5 €	103 €
Pflasterreihe Rechteckgrau als Kontraststreifen	7,8	m	5 €	39 €
Pflaster anpassen/ schneiden	15,6	m	15 €	234 €
vorh. Pflaster wieder einbauen	36	m²	20 €	720 €
			Summe	1.636 €

<i>Plateau Dreiecksinseln</i>	1 psch	6.090 €	<u>6.090 €</u>
-------------------------------	--------	---------	----------------

Leistung	Menge	Einheit	EP	GP
vorh. Pflaster mit Pflastersplitt aufnehmen und lagern	160	m²	15 €	2.400 €
Mineralgemisch liefern und profilieren D=7cm	98	m²	5 €	490 €
vorh. Pflaster wieder einbauen	160	m²	20 €	3.200 €
			Summe	6.090 €

			netto
Gesamtsumme			<u><u>48.260 €</u></u>

Kostenschätzung

20.07.2022

Verkehrskonzept/ Verkehrsberuhigung Wohnpark Hohenwarsleben

Variante 2 - Einengungen / Ausbuchtungen

Baustelleneinrichtung 1 St 4.000 € 4.000 €

Leistung	Menge	Einheit	EP	GP
Baustelleneinrichtung	1	psch	5000	5000
Vermessung	1	psch	1500	1500
Verkehrssicherung	1	psch	2000	2000
Dokumentation	1	psch	500	500
			Summe	4.000 €

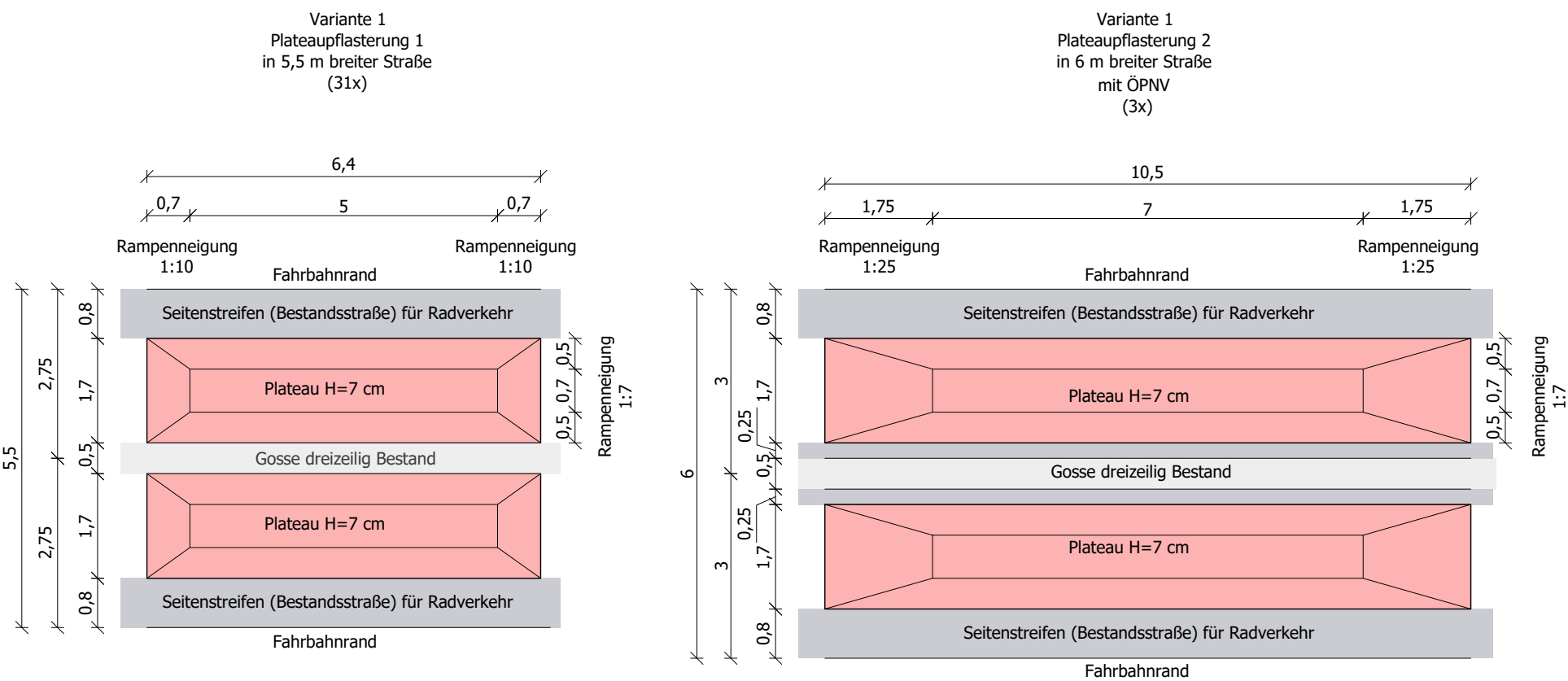
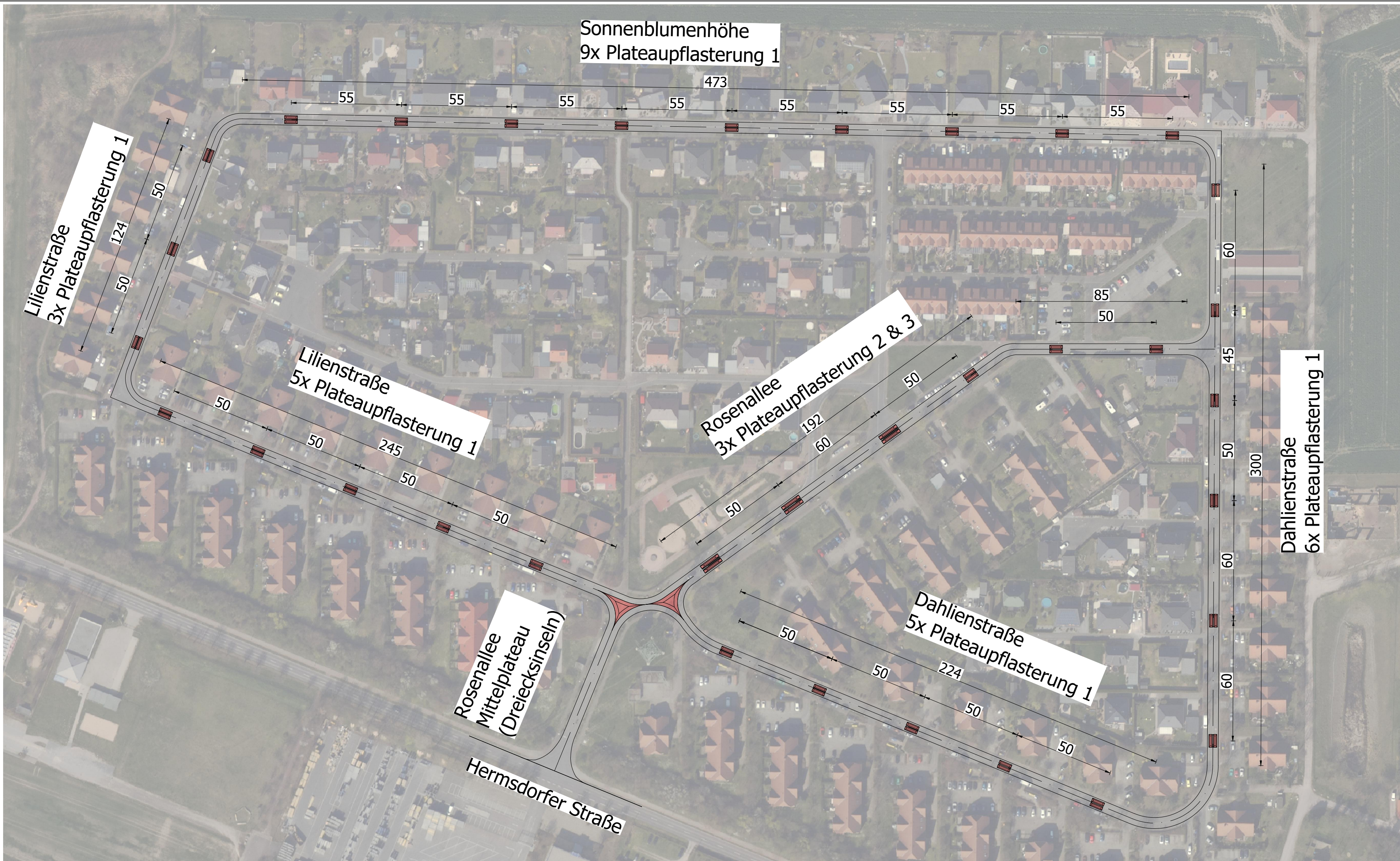
Einengung 1 31 St 860 € 26.660 €

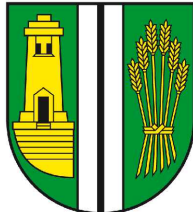
Leistung	Menge	Einheit	EP	GP
vorh. Pflaster mit Pflastersplitt aufnehmen und entsorgen	6	m ²	20 €	120 €
ungebundene Schichten aufnehmen und entsorgen	4	m ³	45 €	180 €
Tiefbord liefern und einbauen	6	m	35 €	210 €
vorh. Pflaster anpassen/ schneiden	6	m	15 €	90 €
Oberboden liefern und einbauen	6	m ²	20 €	120 €
Sträucher liefern und Pflanzen	6	St	20 €	120 €
Rasenansaat	5	m ²	4 €	20 €
			Summe	860 €

Einengung 2 4 St 1.043 € 4.172 €

Leistung	Menge	Einheit	EP	GP
vorh. Pflaster mit Pflastersplitt aufnehmen und entsorgen	8	m ²	20 €	160 €
ungebundene Schichten aufnehmen und entsorgen	5	m ³	45 €	225 €
Tiefbord liefern und einbauen	7	m	35 €	245 €
vorh. Pflaster anpassen/ schneiden	7	m	15 €	105 €
Oberboden liefern und einbauen	8	m ²	20 €	160 €
Sträucher liefern und Pflanzen	6	St	20 €	120 €
Rasenansaat	7	m ²	4 €	28 €
			Summe	1.043 €

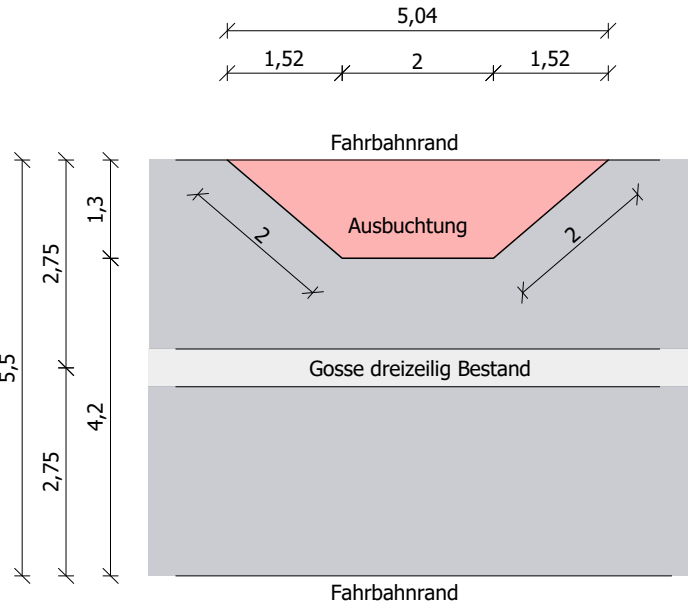
netto
Gesamtsumme 34.832 €



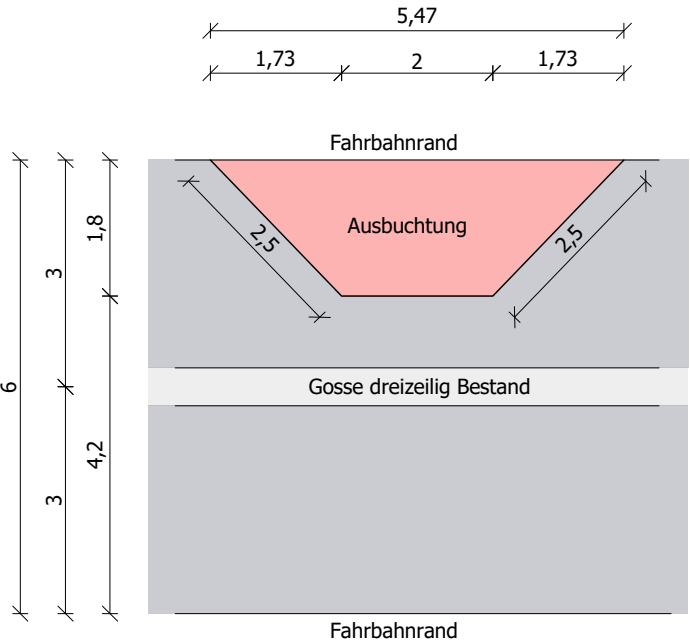
Index	Änderungen	Name	Datum
Auftraggeber:		Gemeinde Hohe Börde Ortsteil Wellen Bördestraße 8, 39167 Hohe Börde OT Irxleben 	
Projekt:		Ingenieurvertrag:	
Verkehrsberuhigung Wohnpark Hohenwarlseben		23018	
Bezeichnung Plan:		Plan Nr.:	
Lageplan Variante 1 Plateaupflasterungen		2	
Planungsphase:	Datum: 20.07.2022		Maßstab:
	Plan: Deneke		
	Gez.: Deneke		
Verkehrskonzept		1 : 1500	
		1 : 100	



Variante 2
Einengung 1
in 5,5 m breiter Straße
(31x)



Variante 2
Einengung 2
in 6,0 m breiter Straße
(4x)



Index	Änderungen	Name	Datum
Auftraggeber:		Gemeinde Hohe Börde Ortsteil Wellen Bördestraße 8, 39167 Hohe Börde OT Irxleben	
Projekt:		Ingenieurvertrag: 23018	
Bezeichnung Plan:		Plan Nr.: 3	
Planungsphase:		Datum: 20.07.2022 Plan: Deneke Gez.: Deneke	
Verkehrskonzept		Maßstab: 1 : 1500 1 : 100	



02. Feb. 2021

Antrag gem. § 43 (3) KVG LSA an den Wahlen Sie ein Element aus.
der Gemeinde Hohe Börde

1. Antragsdaten

Einbringer	Gremium/Fraktion/Person <i>Ortschaftsrat Hohenwarleben, Martin Bülow</i>
Gegenstand und Begründung	<i>Grundsatzbeschluss zur Verkehrsberuhigung im Wohnpark "Hohe Börde" in Hohenwarleben</i> <i>Der Gemeinderat der Gemeinde Hohe Börde, der Bauausschuss und der Ortschaftsrat Hohenwarleben mögen beschließen: Die Verwaltung wird aufgefordert ein Konzept auszuarbeiten womit die Verkehrssituation im Wohnpark "Hohe Börde" in Hohenwarleben beruhigt werden kann. Es geht hier um besondere um die Schwerpunkt der Geschwindigkeitsüberschreitungen in der Tempo 30 Zone der Sonnenblumenallee, Lilienstraße, Dahlienstraße und in der Rosmallee. Mögliche Lösung kann z.B. eine bautechnische Veränderung des Straßenkörpers, wie sie bereits in vielen verschiedenen anderen Ortschaften der Gemeinde, z.B. in Treleben "Im Fuchstal" errichtet worden ist, dienen Begründung: Der Wohnpark "Hohe Börde" bietet für etwa 900 Einwohner, unter ihnen viele Kinder, ein Zuhause. Im Wohnpark wurde u. a. auch der örtliche Spielplatz errichtet. Leider bieten die vielen geraden Straßen den Autofahrern (insbesondere Paketboten) eine ideale Rennstrecke, um die durch Beschilderung vorgeschriebene Geschwindigkeit von 30 km/h um ein vielfaches zu überschreiten. Diese Überschreitung stellt im besonderen Maße eine Gefährdung der Bewohner, insbesondere der Kinder, für Leib und Leben dar. Die Gemeinde ist aufgefordert für die Einhaltung der Geschwindigkeiten auf ihren Straßen zu sorgen. Dies kann beispielsweise durch entsprechende bauliche Maßnahmen erfolgen.</i>
Unterschrift	Ort, Datum, Unterschrift <i>Hohenwarleben, 04.02.2021</i> <i>Fl. He. Neubauer</i>

60.1 → Beschluss

Beschluss Nr.: 0714/2021

(Ausfertigung)

Sitzung ist: öffentlich		Beschlussvorschlag (x):			Abstimmungsergebnis (Anzahl)		
Beratungsfolge:	Datum:	angen.	abgel.	geänd.	angen.	abgelehnt	enthalten
Ortschaftsrat Hohenwarsleben	17.03.2021	X					
Bauausschuss Hohe Börde	12.04.2021	X					
Gemeinderat Hohe Börde	20.04.2021	X			25	1	1

GEGENSTAND:

Antrag des Ortschaftsrates Hohenwarsleben zur Erarbeitung und Umsetzung eines Konzeptes zur Verkehrsberuhigung im Wohnpark "Hohe Börde"

BESCHLUSS:

Der Gemeinderat der Gemeinde Hohe Börde beschließt, die Gemeindeverwaltung mit der Prüfung der Umsetzung eines Konzeptes zur Verkehrsberuhigung im Wohnpark „Hohe Börde“ im OT Hohenwarsleben zu beauftragen.

Finanzielle Auswirkungen

Gesamtkosten der Maßnahme	Järl. Folgekosten	Zuweisungen	Haushaltsrechtlich Verfügbar			Verpflichtungs-ermächtigung
.....€	€	€	€			€
Investitionshaushalt	Ergebnishaushalt	Konto	Überplanmäßig			Außerplanmäßig
€	€		€			€
Gefertigt: Herr Mund	Amt: Bauamt	Struktur: 60.1	Aktenzeichen:	z.K.Amt 10:	z.K.Amt 20:	Bürgermeisterin: Frau Trittel

Aufgrund des § 33 des Kommunalverfassungsgesetzes - KVG (LSA) waren nachfolgende GR-Mitglieder an der Beratung und Abstimmung gehindert

W/C
Trittel
Bürgermeisterin



Datum

**Gesetzliche
Grundlage:**

§ 43 Abs. 3 des Kommunalverfassungsgesetzes für das Land Sachsen-Anhalt
§ 84 Abs. 1 des Kommunalverfassungsgesetzes für das Land Sachsen-Anhalt

Sachverhalt:

Der Ortschaftsrat Hohenwarsleben stellt den Antrag auf Erarbeitung und Umsetzung eines Konzeptes zur Verkehrsberuhigung im Wohnpark „Hohe Börde“. Die Verwaltung wird aufgefordert, ein Konzept auszuarbeiten, womit die Verkehrssituation im Wohnpark „Hohe Börde“ in Hohenwarsleben beruhigt werden kann. Es geht insbesondere um die Schwerpunkte in der Tempo-30-Zone in den Straßenzügen Sonnenblumenhöhe, Lilienstraße, Dahlienstraße und der Rosenallee, wo die Geschwindigkeitsübertretungen gehäuft auftreten. Als mögliche Lösungsansätze sollen vornehmlich bautechnische Veränderungen betrachtet werden.

Die Begründung zur Notwendigkeit der Überprüfung ist der Anlage zu entnehmen.

Anlage

Antrag Ortschaftsrat Hohenwarsleben Verkehrsberuhigungskonzept Wohnpark
Auszug Ortschaftsratssitzung Hohenwarsleben vom 27.01.2021

GEMEINDE HOHE BÖRDE

liebenswert, ländlich, modern.



Gemeinde Hohe Börde

02. Feb. 2021

Antrag gem. § 43 (3) KVG LSA an den Wahlen Sie ein Element aus.
der Gemeinde Hohe Börde

1. Antragsdaten

Einbringer

Gremium/Fraktion/Person

Ortschaftsrat Hohenwarleben, Martin Bülow

Gegenstand
und
Begründung

Grundsatzbeschluss zur Verkehrsberuhigung im
Wohnpark "Hohe Börde" in Hohenwarleben

Der Gemeinderat der Gemeinde Hohe Börde, der Bauaus-
schuß und der Ortschaftsrat Hohenwarleben mögen beschließen:
Die Verwaltung wird aufgefordert ein Konzept auszu-
arbeiten womit die Verkehrssituation im Wohnpark
"Hohe Börde" in Hohenwarleben beruhigt werden kann.
Es geht hier um besonders um die Schwerpunkt der
Geschwindigkeitsüberschreitungen in der Tempo 30 Zone der
Sonnenkolonnenstraße, Kellernstraße, Dohliensstraße
und in der Rosmallee. Als mögliche Lösung kann z.B. eine
bautechnische Veränderung des Straßenkörpers, wie sie
bereits in vielen verschiedenen anderen Ortschaften der Gemeinde,
z.B. in Tschelben "Im Tacksta" errichtet worden ist, dienen.
Begründung: Der Wohnpark "Hohe Börde" bietet für etwa 900
Einwohner, unter ihnen viele Kinder, ein Zuhause. Im
Wohnpark wurde u.a. auch der örtliche Spielplatz
errichtet. Leider bieten die vielen geraden Straßen dem
Autofahren (insbesondere Paketboten) eine ideale
Rennstrecke, um die durch Beschleunigung vorgeschriebene
Geschwindigkeit von 30 km/h um ein Vielfaches
zu überschreiten. Diese Überschreitung stellt im besonderen
Maße eine Gefährdung der Bewohner, insbesondere der
Kinder, für Leib und Leben dar. Die Gemeinde ist
aufgefordert für die Einhaltung der Geschwindig-
keiten auf ihren Straßen zu sorgen. Dies kann beispiel-
weise durch entsprechende bauliche Maßnahmen
erfolgen.

Unterschrift

Ort, Datum, Unterschrift

Hohenwarleben, 04.02.2021

Hilke Henschel

60.1 → Beschluss

zu 4. Bericht des/der Ortsbürgermeisters/-in

Die Ortsbürgermeisterin, Frau Neuschrack, informiert alle Anwesenden über folgende Anliegen:

► Es wird ein Antrag gem. §43 (3) KVG LSA an die Gemeinde Hohe Börde gestellt zur Verkehrsberuhigung im Wohnpark „Hohe Börde“ in Hohenwarsleben. Der Antrag wird in schriftlicher Form in der Gemeinde eingereicht.

► Die Bauarbeiten zum Glasfasernetzausbau haben begonnen und gehen voran. Die Problematik mit der Benennung und Beschilderung der Irxleber Straße/ Irxlebener Straße wurden an die Deutsche Glasfaser GmbH und an die Gemeinde (Herr Körner) gemeldet.

Die Arbeiten in der Privatstraße zum LOMO Rasthof sind angemeldet und erlaubt.

► Baumfällarbeiten, Hermsdorfer Straße (drei Pappeln) werden geprüft und eventl. an eine Fremdfirma vergeben.

► Die Errichtung des Vodafone- Funkmastes erfolgt nicht im Wohngebiet der Ortslage Hohenwarsleben. Die Anlage wird im Gewerbegebiet realisiert.

► Am 25.01.2021 fand die Bauanlaufberatung mit dem WWAZ statt zur Verlegung einer Trinkwasserleitung im Bereich der Kreis- bzw. Landesstraße L47 und Karl-Marx- Straße.

► Die Berichte zur OR- Sitzung lagen allen OR- Mitgliedern vor und wurden kurz diskutiert.

zu 5. Berichte aus den Ausschüssen -öffentlicher Teil-

Keine Berichte

zu 6. Einwohnerfragestunde

Keine Anfragen

Lebenslauf der Vorlage**0714/2021****Gegenstand der Vorlage**

Antrag des Ortschaftsrates Hohenwarsleben zur Erarbeitung und Umsetzung eines Konzeptes zur Verkehrsberuhigung im Wohnpark "Hohe Börde"

Vorberatungsergebnisse**Ortschaftsrat Hohenwarsleben****17.03.2021**

Abstimmungsergebnis:
Ja 6 Nein 0 Enthaltung 0 Befangen 0

Kurzbeschluss:
ungeändert empfohlen

Bauausschuss Hohe Börde**12.04.2021**

Abstimmungsergebnis:
Ja 5 Nein 2 Enthaltung 0 Befangen 0

Kurzbeschluss:
ungeändert empfohlen

Gemeinderat Hohe Börde**20.04.2021**

Abstimmungsergebnis:
Ja 25 Nein 1 Enthaltung 1 Befangen 0

Kurzbeschluss:
ungeändert beschlossen

Zum vorliegenden Beschluss gibt es keine Anfragen.

Herr Stürmer ruft den Beschluss zur Abstimmung auf.

