

Gemeinde Hollenstedt

Emmen

1. Verkehrsberuhigung im Koppelweg

Ausgehend von den vereinzelt liegenden alten Hofstellen hat sich Emmen durch die ergänzende jüngere Wohnbebauung zu einem zweizeiligen Straßendorf entwickelt, das durch den *Koppelweg* erschlossen wird. Dieser bietet im weiteren westlichen Verlauf eine untergeordnete Verbindung nach Wohlesbostel (und der K 16). Der innerörtliche Straßenraum gliedert sich in eine etwa 4,5 m breit asphaltierte Verkehrsfläche mit auf beiden Seiten angeschlossenen Grünbanketten. Der etwa 850 m lange Straßenzug zeichnet sich durch eine weit geschwungene Linienführung aus. Aufgrund der damit verbundenen Übersichtlichkeit bei gleichzeitig geringem Verkehrsaufkommen werden oft unangemessen hohe Geschwindigkeiten gefahren.

Lediglich auf Höhe des aus südlicher Richtung heranführenden Wirtschaftsweges besteht eine enge Kurvenführung, die aber für den Verkehrsteilnehmer aufgrund des großflächig dimensionierten Einmündungstrichters wenig wahrnehmbar ist. Im Kurvenverlauf kann es daher insbesondere bei unangemessen hohen Fahrgeschwindigkeiten im Begegnungsfall zweier Verkehrsteilnehmer zu Gefahrensituationen kommen. Dabei sind insbesondere Fußgänger und Radfahrer als schwächere Verkehrsteilnehmer gefährdet.

Mit Blick auf die zunehmend starken Niederschläge erweist sich auch die Ableitung des im Straßenraum anfallenden Oberflächenwassers als problematisch. Bei entsprechenden Ereignissen fließt das Wasser derzeit entlang der Fahrbahnränder ab und staut sich topographisch bedingt im östlichen Bereich des Einmündungstrichters. Hier erweist sich die Ableitung in den Straßenseitengraben als nicht ausreichend dimensioniert.

Aufgrund der sich überlagernden Problematiken wird eine Neugestaltung des Einmündungsbereiches vorgeschlagen. Auch unter Berücksichtigung des landwirtschaftlichen Verkehrs erscheint eine verringerte Versiegelung möglich, die sich zudem durch eine Pflasterbauweise gegenüber der asphaltierten Verkehrsfläche absetzen könnte. Um die Geschwindigkeit weiter zu drosseln, könnte zudem ein Höhenversatz erwogen werden. Das im Straßenraum anfallende Oberflächenwasser sollte möglichst durch Mulden zurückgehalten und ggfs. durch Rigolen einer Versickerung vor Ort zugeführt werden. Ob zusätzliche bauliche Maßnahmen in Form einer breiten Mulden- oder eines Regenwasserkanals erforderlich werden, bliebe im Rahmen der Ausbauplanung zu prüfen. In diesem Zusammenhang sollte auch der derzeit auf der Innenseite der Kurve bestehende Informationsbereich aufgewertet werden: Neben der vorhandenen Informationstafel sollten Aufenthaltselemente ergänzt werden, die sowohl als unterschwelliger Treffpunkt für die örtliche Bevölkerung als auch Radwanderern als Rastplatz dienen können. Damit verbindet sich die Ausstattung mit einer E-Ladestation und mit einer Reparaturstation wie auch einer Erläuterungstafel mit ggfs. Informationen zum Dorf, zur Region und zu Einkehrmöglichkeiten.

2. Erneuerung der Bushaltestellen an der L 141

Über die östlich des Ortes verlaufende Landesstraße ist Emmen an das überörtliche Verkehrsnetz angebunden, die im Abschnitt zwischen Moisburg und Hollenstedt einen separat geführten Radweg aufweist. Die örtlichen Bushaltestellen befinden sich zwischen den Einmündungen der kommunalen Straßen *Koppelweg* und *Esteweg*. Im Verlauf der freien Strecke sind beide mit einer Haltebuchstange ausgestattet. Während der Haltebereich in Richtung Hollenstedt mit einer Hochbordanlage und im Zuge des auf dieser Seite verlaufenden Radweges mit einem Warteunterstand

ausgestattet ist, verfügt die sehr dicht an der Fahrbahn liegende Haltestelle in Richtung Moiburg über keinen Höhenversatz.

Beide Haltestellen bedürfen eines barrierefreien Umbaus, der sich durch einen stufenlosen Zugang, taktile Leitsysteme und einer ausreichend breiten, angehobenen Wartefläche auszeichnet. Neben der Straßenbeleuchtung sollten auch Anlehnbügel installiert werden; denn viele Fahrgäste (Schüler) nutzen für die z.T. weite Anfahrt zur Haltestelle das Fahrrad.

Hollenstedt

1. Errichtung eines dorfgemeinschaftlichen Zentrums

Hollenstedt, der mit Abstand größte Ort der Dorfregion, verfügt über keine zentrale dorfgemeinschaftliche Einrichtung. Zwar stehen den örtlichen Vereinen jeweils eigene oder angemietete Gebäude bzw. Räume zur Verfügung und die Kirchengemeinde besitzt ein eigenes Gemeindehaus; jedoch fehlt ein Objekt, das jeglichen in Frage kommenden Nutzergruppen aus der Dorfgemeinschaft zeitgemäß attraktiv ausgestattete Räume anbietet. Gleichfalls fehlt insbesondere den älteren Menschen im Ort eine Stätte für ungezwungene bzw. unterschwellige Treffen, ohne z.B. eine verbindliche Mitgliedschaft eingehen zu müssen. Diesen Bedarf können auch die im Ort verbleibenden gastronomischen Betriebe nicht abdecken.

Entsprechend stellt die Schaffung eines dorfgemeinschaftlichen Zentrums für die Gemeinde Hollenstedt ein wesentliches Vorhaben im Rahmen der Dorferneuerung dar. Der Bedarf bzw. die mögliche inhaltliche Ausstattung soll dabei einerseits im Rahmen des Workshops zum Thema *Dorf-gemeinschaft und Soziales Leben* abgefragt werden; andererseits scheint es mit Blick auf die Dringlichkeit bzw. hinsichtlich einer möglichst frühen Antragstellung geboten, eine gesonderte Arbeitsgruppe auf örtlicher (oder auch kommunaler) Ebene einzurichten, die wichtige Rahmenbedingungen (u.a. mögliche Nutzergruppen, Raumansprüche) für die nachfolgend zu beauftragende hochbauliche Planungsleitung definiert.

Bereits geklärt scheint die Standortfrage: Die Gemeinde hat das Grundstück *Am Markt 7* erworben und den nicht mehr verwertbaren Altbau abreißen lassen. Allerdings erweist sich die für den Neubau zur Verfügung stehende Fläche als begrenzt: Neben den Maßgaben, die sich aus der umgebenden Bebauung (u.a. Baudenkmal Küsterhaus) ergeben, schränkt rückwärtig der Niederungsbereich die bauliche Ausdehnung ein, in der auf Höhe des Grundstücks zeitnah ein Regenwasserrückhaltebecken angelegt wird. Erwägenswert ist deshalb auch die Variante, den Neubau von dorfgemeinschaftlichen Einrichtungen zusammen mit dem bereits seit vielen Jahren aus Kapazitätsgründen erwogenen Neubau des Verwaltungssitzes der Samtgemeinde durchzuführen. Der vorhandene Standort an der zentralen Straßenkreuzung (L 141, K 16, K62) erweist sich aber dafür flächenmäßig als nicht geeignet.

2. Erneuerung des Straßenraumes Am Markt

Der südöstliche Bereich des alten Dorfes wird durch die *Prof.-Kück-Straße* und die *Straße Am Markt* erschlossen. Dabei stellt sich die *Prof.-Kück-Straße* als eine wichtige innerörtliche Verbindungsstraße zwischen den überregionalen Straßen *Am Stinnberg* (K 40) im Süden und *Hauptstraße* (L 141) im Norden dar, die vielfach durchfahrenden Verkehr aufweist. Dagegen ist die östlich von ihr abzweigende *Straße Am Markt* allein von Anliegerverkehr geprägt, der aber nicht nur

auf die anliegenden Wohnhäuser, sondern vor allem auf die umgebenden Einrichtungen bezogen ist. Neben einzelnen Geschäftshäusern sind dabei vor allem die kirchlichen Bauten sowie das Seniorenheim zu benennen, die einen entsprechend großen Bedarf an Flächen für den ruhenden Verkehr auslösen. Es sind aber nur wenige Stellplätze ausgewiesen, so dass in den meisten Fällen auf der Fahrbahn geparkt wird.

Der unregelmäßig breite, in südlicher Richtung geteilt verlaufende Straßenraum ist nahezu flächenhaft mit einem Verbundsteinpflaster befestigt, der sowohl die Fahrbahn als auch die im westlichen Bereich beiderseits und im südlichen Bereich einseitig mit einem Hochbord abgesetzt verlaufenden Gehwege kennzeichnet. Auf Höhe des Kirchhofes stellt sich die Straße platzförmig aufgeweitet dar, wo früher die namensgebende Marktfunktion abgehalten wurde. Die einstige Bedeutung dieser Fläche symbolisiert ein Brunnen, der auf einer kleinen Freifläche im Übergang zum Kirchhof angelegt wurde. Eine größere Scherrasenfläche mit randlich prägendem Gehölzbestand schließt sich südlich des hier bestehenden Rathauses der Gemeinde Hollenstedt im Übergang zur Straße *Am Stinnberg* an. Bis auf eine abgängige Sitzbank ist allerdings auch hier keine Aufenthaltsqualität gegeben. Hervorzuheben sind die beiden fußläufigen Wegeanbindungen, die mit dem *Kirchsteig* den nördlichen Siedlungsbereich und mit dem durch die *Este-Niederung* führenden Weg das östliche Siedlungsgebiet abseits der befahrenen Verkehrswege attraktiv erschließen.

Aufgrund der allein funktionalen Aspekten genügenden Ausbauweise, die vor allem auf den Fahrzeugverkehr ausgerichtet ist und dabei weder eine barrierefreie Erschließung bietet noch über gliedernde oder dem Aufenthalt dienliche Elemente verfügt, sollte der Straßenraum *Am Markt* neu gestaltet werden. Neben einer entsprechenden Gliederung und Ausstattung sollte der Straßenraum eine mischgenutzte Anlage aufweisen, wodurch eine gleichberechtigte Nutzung ermöglicht wird. Gestalterisch, aber auch mit Verweis auf den Klimaschutz, die Anpassung an den Klimawandel sowie den Schutz der Umwelt sollte dabei eine verringerte Versiegelung, eine ergänzende Bepflanzung sowie eine Erneuerung der Straßenbeleuchtung berücksichtigt werden.

3. Erneuerung von kirchlichen Objekten

Nördlich des Straßenraumes *Am Markt* schließt sich der Kirchhof an, der die um 1700 errichtete Kirche *St. Andreas*, das historische Küsterhaus sowie zurückliegend auf dem Grundstück das Kirchengemeindehaus umfasst. Ausgehend vom Kirchhof führt der sog. *Kirchsteig* als fußläufige Wegeverbindung bis zur *Estetalstraße* (K 31). Baulicher Handlungsbedarf besteht erkennbar an der Fassade des Küsterhauses; an dem in der ersten Hälfte des 19. Jh. errichteten Fachwerkbau, der heute als Gemeindebücherei und als Versammlungsort dient, sind partielle Schäden zu beheben. Da das Küsterhaus und das Kirchengemeindehaus einer vielfältigen gemeinschaftlichen Nutzung unterliegen, ergibt sich im Rahmen der Dorfentwicklung neben der Erneuerung als ortsbildprägendes Gebäude auch eine Fördermöglichkeit für die Innenräume und deren fest verbaute Ausstattung.

Bei entsprechenden Erneuerungen oder Umbauten ist das zuständige Amt für Bau- und Kunstpflege in Lüneburg frühzeitig zu beteiligen. Das gilt auch für Umgestaltungen der Außenanlage, deren Versiegelung möglicherweise reduziert und deren Freifläche mit zusätzlichen Aufenthaltselementen ausgestattet werden könnte.

4. Umbau der zentralen Straßenkreuzung (L 141, K 16, K 62)

4. Durch den historischen Ortskern von Hollenstedt verläuft die L 141, die als Hauptstraße auch die wesentliche innerörtliche Erschließungsachse darstellt. Auf Höhe der Einmündung der *Prof.-Kück-Straße* schwenkt die Landesstraße als *Moisburger Straße* in nördlicher Richtung ab, während sie auf Höhe der Einmündungen der K 16 und der K 62 unter Ausbildung einer Straßenkreuzung als *Tostedter Straße* das Dorf in südlicher Richtung verlässt. Da auch die zur L 130 an Regesbostel vorbeiführende K 16 bzw. die nach Beckdorf (Wohlesbostel) verlaufende K 62 wichtige regionale Straßenverbindungen darstellen, nimmt der Knotenpunkt eine große Verkehrsmenge auf.

Zur Gewährleistung eines geregelten, sicheren Verkehrsablaufes ist die Kreuzung mit einer Lichtzeichenanlage ausgestattet. Die Ampelphasen bedingen jedoch einen verzögerten Verkehrsfluss, der bei entsprechend hohem Verkehrsaufkommen insbesondere im Verlauf der Landesstraße zu langen Rückstaus führt. Daraus resultieren übermäßige Lärm- und Schadstoffbelastungen für die Anlieger; und der Verkehrsfluss auf den in diesen Abschnitten einmündenden untergeordneten Straßen kommt ebenfalls zum Erliegen. Auch ergibt sich so der störende Abkürzungsverkehr im Zuge der *Max-Schmeling-Straße* als Folge (s.u.).

Um die Bildung von Rückstaus im Zuge der Landesstraße in ihrer Häufigkeit zu vermindern, sollte der Umbau des Knotenpunktes zu einem Kreisverkehrsplatz erwogen werden. Allerdings ließe die vorhandene Dimensionierung der betroffenen Straßen lediglich die Anlage eines Minikreisverkehrsplatzes mit überfahrbarer Mitte zu. Um einen Kreisverkehrsplatz mit zu umfahrender Mittelinsel anzulegen (wie er z.B. etwa 250 m weiter westlich im Zuge der K 16 ausgebildet ist), bedarf es einer erheblichen Flächenvergrößerung. Diese könnte sich ergeben, wenn der Standort der Samtgemeindeverwaltung aufgegeben und ein größerer Teil dieses südwestlich benachbarten Grundstücks dem öffentlichen Straßenraum zugeschlagen wird.

Weitere Überlegungen dazu bedürfen einer frühzeitigen Einbindung der hier betroffenen Straßenbaulastträger; das wäre die NLStBV-GB LG sowie der LK Harburg. Gleichfalls wären von vorn herein die Straßenverkehrsbehörde und die zuständige Polizeiinspektion zu beteiligen, um insbesondere die Frage zu bewerten, ob dabei Fußgängern und Fahrradfahrern wie bisher eine sichere Querung der Fahrbahnen gewährleistet werden kann.

5. Folgenutzung der Freifläche im zentralen Geschäftsbereich

Unter Nutzung von zahlreichen Altgebäuden, aber auch ergänzt durch z.T. großvolumige Neubauten, umfasst der zentrale Geschäftsbereich von Hollenstedt den südwestlichen Bereich der historischen Dorflage. Auf der kompakten Fläche bestehen für das Grundzentrum wesentliche Geschäfte und Dienstleistungsanbieter, die nördlich von der *Hauptstraße*, westlich von der *Tostedter Straße*, südlich von der Straße *Am Stinnberg* sowie östlich von der Prof. Kück-Straße umgeben ist. Entsprechend seiner Nutzungsstruktur und der damit zusammenhängenden erforderlichen Anzahl von Stellplätzen weist der zentrale Geschäftsbereich ein hohes Maß an Versiegelung auf. Eine größere, zusammenhängende Freifläche besteht lediglich auf der südlichen Seite. Die zwischen den Zufahrten zu den beiden Einkaufsmärkten und vom Standort des Wochenmarktes eingefasste Scherrasenfläche umfasst ca. 1.350 m². Die Fläche befindet sich im Eigentum der regionalen Volksbank, die hier eine wohnbauliche Ergänzung beabsichtigt. Dagegen favorisiert die Gemeinde eine weitgehende Beibehaltung als Grünfläche, die ergänzt durch Aufenthaltsbereiche und eine Bepflanzung die Erlebnisqualität des Zentrums in besonderer Weise bereichern könnte.

6. Aufwertung des Friedhofes

Ursprünglich am Rande des Altdorfes gelegen befindet sich die etwa 2,2 ha große Friedhofsfläche heute in zentraler Lage zwischen den nördlich bestehenden Versorgungseinrichtungen und den südlich anschließenden Bildungsstätten und Freizeitangeboten. Die weithin mit einer Hainbuchenhecke eingefasste kirchliche Fläche wird mit einem gepflasterten Hauptweg ausgehend von der Straße *Am Stinnberg* erschlossen. Westlicherseits besteht ein Anschluss an die *Max-Schmeling-Straße*, über den im Bedarfsfall auch die Zufahrt möglich ist.

Der gepflegte Friedhof unterliegt einer Anpassung an die veränderte Bestattungskultur. Durch die mittlerweile überwiegende Urnenbeisetzung in unterschiedlichen Formen ergeben sich größere Freiflächen, die ggfs. als artenreiche Blühflächen entwickelt werden können. In einzelnen Bereichen erscheint auch eine ergänzende Bepflanzung mit Solitärgehölzen möglich, die neben der Artenvielfalt vor dem Hintergrund des Klimawandels auch zur Verschattung und zur Vorbeugung von Austrocknung beitragen. Insbesondere auf der Ostseite sollte zudem die Einfriedung nachgepflanzt werden; und auf der Westseite könnte der Grünabfallplatz deutlicher gegenüber den Begräbnisstätten abgeschirmt werden.

Weiterhin besteht Bedarf für ergänzende Aufenthaltsbereiche, die als Orte der Einkehr, aber auch als Treffpunkte fungieren sollen. In baulicher Hinsicht zeichnet sich mittelfristig Erneuerungsbedarf (Dach) an der Kapelle ab. Da die große Friedhofsfläche täglich von zahlreichen Personen aufgesucht wird, ist zudem die Bereitstellung einer WC-Anlage wünschenswert.

7. Anlage eines Bewegungsparcours

Östlich des Friedhofes befindet sich eine kommunale, mit prägenden Laubgehölzen bestandene Grünfläche, die eine wichtige innerörtliche Wegeverbindung für Fußgänger und Fahrradfahrer aufnimmt. Ausgehend von der Straße *Am Stinnberg* werden so der öffentliche Spielplatz sowie weiterführend die Grundschule, die umgebenden Freizeitflächen (u.a. der *Soccer-Court*), der Kindergarten, das Jugendzentrum und die IGS erschlossen. Weiter über die *Jahnstraße* können südlicherseits auch die Sportanlagen sowie das Freibad erreicht werden.

Bis zum Anschluss an die Zuwegung zur Grundschule auf Höhe des Spielplatzes weist der Hauptweg eine Pflasterbefestigung und eine Straßenbeleuchtung auf. Westlich versetzt verläuft dagegen ein wassergebundener Nebenweg, der in seinem Verlauf westlich der Grundschule die weiteren öffentlichen Einrichtungen abseits des Fahrzeugverkehrs erreichen lässt. Mit Blick auf die schadhafte Oberfläche und die zu gewährleistende Verkehrssicherheit ist in diesem Bereich ein befestigter Wegebau und eine Ergänzung der Wegebeleuchtung angezeigt. Weiterhin wird im gesamten Wegeverlauf die Errichtung von einzelnen Gerätestationen vorgeschlagen, die einen zusammenhängenden Bewegungsparcours bilden. Eingebunden in das innerörtliche Wegesystem kann so ein generationenübergreifendes Fitnessangebot geschaffen werden, das gleichzeitig die soziale Bindung unterstützt.

8. Aufwertung der Spielfläche an der Grundschule

Eingebettet in einen markanten Baumbestand nördlich der *Glockenbergsschule* liegt die große Spielfläche, die sich im Eigentum der Samtgemeinde befindet. In den Pausenzeiten zwar schwerpunkthaft von den Grundschulern genutzt unterliegt der Spielplatz grundsätzlich aber einer öffentlichen Nutzung. Mit einem Drehkarussell, einer Doppelschaukel, einer Pendelschaukel, einer

Wippe, einem Klettergerüst und einer Rutsche auf Reifenstapel mit Rohrtunnel, mehreren Sitz- und Balanciersteinen sowie einer halbkreisförmigen Sitzstufenanlage für Gruppen besteht ein vielfältiges Angebot, das neuerdings durch eine große Kletterpyramide sowie eine ebenerdige und eine inklusiv nutzbare Sandkiste ergänzt wurde.

Verbunden mit einem vereinzelt Gerätetausch (insbesondere der Reifenstapel mit Rohrtunnel erweisen sich nicht mehr als zeitgemäß) sollte eine Ergänzung mit Stationen erwogen werden, die ebenso wie der geplante Geräteparcours entlang der nördlichen Zuwegung eine Benutzung auch durch ältere Generationen zulassen. Weiterhin sollten die zahlreichen Offenbodenbereiche einer Bepflanzung zugeführt und damit die umgebenden Freiflächen und Wegeverbindungen deutlicher strukturiert oder ggfs. neu angelegt werden. Davon ab sollte die Aufenthaltsqualität bzw. die Nutzung als Treffpunkt durch das Aufstellen von gruppierten Parkbänken verbessert werden.

9. Neugestaltung der Freifläche *Stinnberg*

Die Freifläche *Stinnberg* befindet sich zwischen den beiden Schulstandorten, dem Friedhof im Norden und dem Kindergarten im Süden. Durch den umgebenden Gehölzbestand lässt sich dabei der nördliche Teil mit dem hier installierten Soccer-Court vom südlichen Bereich unterscheiden, der eine rd. 1.750 m² große, überwiegend asphaltierte Fläche umfasst. Mit der aufgetragenen Verkehrsfläche dient diese entweder als Verkehrsübungsfläche, oder sie wird mit den installierten Basketballkörben entsprechend bespielt. Mit einer Tischtennisplatte und einem kleinen Betonpodest für Skater bestehen weitere Angebote, dazu ist die Fläche von einigen einzelnen Sitzbänken umgeben.

Aufgrund ihrer begrenzten Ausstattung unterliegt die südliche Teilfläche entgegen ihrer zentralen Lage und Größe lediglich einer geringen Nutzung. Bereits vor mehreren Jahren wurde deshalb ein Plan entwickelt, der auf eine attraktive multifunktionale Ausrichtung abzielte. Neben zusätzlichen Angeboten für Kinder und Jugendliche (z.B. durch eine größere Skater-Anlage) sollten dabei auch Angebote für Erwachsene und vor dem Hintergrund des demographischen Wandels insbesondere für Ältere berücksichtigt werden. Ggfs. bietet sich hier eine Ergänzung zum angedachten Bewegungsparcours (s.o.) an. Des Weiteren sollten auch hier ergänzende Sitzgelegenheiten vorgesehen werden, die z.T. auch in abgeschirmter Anordnung als Treffpunkte fungieren können.

Zur weiteren inhaltlichen Ausrichtung könnte die bestehende Planung im Workshop als Diskussionsgrundlage dienen. Gerade weil es in Hollenstedt an einer großen Spiel- und Freizeitfläche mangelt, sollten dabei auch Kinder und Jugendliche als wesentliche Nutzergruppe beteiligt werden.

10. Neuerrichtung des Jugendzentrums

Rückwärtig der *Estetalschule* gelegen ist das Jugendzentrum von den Spiel- und Freizeitmöglichkeiten am *Stinnberg* umgeben. Die vom *Förderverein Jugendtreff in Hollenstedt e.V.* getragene Einrichtung, die seitens der Samtgemeinde Hollenstedt und ihren Mitgliedsgemeinden unterstützt wird, besteht seit 2006 und ist in mehreren zusammengeschlossenen Wohncontainern untergebracht. Betreut durch zwei Jugendpflegestellen werden in zwei Räumen Möglichkeiten zum Aufenthalt und Austausch sowie zum Lesen und Spielen angeboten. Das stark nachgefragte Angebot wird vor allem von den Schulkindern der IGS wahrgenommen, die sich zwischen oder nach den Unterrichtseinheiten einfinden.

Ohnehin als bauliches Provisorium anmutend bedingt die in den nächsten Jahren anstehende Erweiterung der IGS die Aufgabe des vorhandenen Standortes und eine damit verbundene Neuanlage an anderer Stelle. Naheliegend dafür erscheint eine Integration in eines der zeitnah geplanten Neubauprojekte, die zum einen die Errichtung eines Dorfgemeinschaftshauses durch die Gemeinde Hollenstedt sowie zum anderen den Neubau des DLRG-Schulungszentrums betreffen.

Mit Blick auf die bestehende Ausrichtung auf den Schulstandort der IGS erscheint dabei der Standort im alten Ortskern weniger prädestiniert als die Lage an den näher gelegenen Sportanlagen bzw. am Freibad. Alternativ könnte aber auch eine separate Neuerrichtung am *Stinnberg* oder als Anbau am erweiterten Schulkomplex erwogen werden; denn damit wäre der unmittelbare Bezug zum Schulstandort wieder hergestellt.

11. Verkehrsberuhigung in der *Max-Schmeling-Straße*

Die *Max-Schmeling-Straße* stellt eine etwa 360 m lange Straßenverbindung zwischen der *Jahnstraße* im Süden und der Straße *Am Stinnberg* im Norden dar. Die kommunale Verkehrsfläche wurde Ende der 1990er Jahre im Zusammenhang mit der Erschließung des umgebenden Wohnbaugebietes geschaffen. Trotz der als Anliegerstraße konzipierten Ausbauphase, die sich durch eine mischgenutzte und u.a. durch Grünflächen differenziert gegliederte Anlage auszeichnet, unterliegt die *Max-Schmeling-Straße* vielfach einer übermäßigen Verkehrsbelastung. Diese resultiert aus dem Fremdverkehr, der diesen Straßenraum als Abkürzungsstrecke nutzt, wenn sich im Zuge der *Tostedter Straße* (L 141) ein langer Rückstau vor dem Passieren der zentralen Ampelkreuzung ergibt. Ortskundige durchfahren dann die Straße, um je nach Ziel entweder über die K 40 wieder direkt in die Landesstraße einzumünden, in Richtung Dierstorf weiterzufahren oder aber über die *Professor-Kück-Straße* auf die *Moisburger Straße* zu kommen, die wiederum den Verlauf der L 141 darstellt.

Für das Wohngebiet stellt sich das zusätzliche Verkehrsaufkommen als belastend dar; unangemessen hohe Fahrgeschwindigkeiten führen zudem zu einem Gefahrenpotential. Zur Vermeidung des Durchfahrtsverkehrs wurden nachträglich punktuelle Fahrbahnerhöhungen aufgebracht. Allerdings scheinen weitergehende bauliche Maßnahmen erforderlich (z.B. durch eine mehrfache Aufpflasterung mit Rampensteinen), um den Abkürzungsverkehr zu vermeiden oder durch eine Einbahnstraßenregelung (z.B. durch den Einbau eines Pollers, der für Reinigungs- oder Einsatzfahrzeuge umlegbar ist) sogar zu unterbinden. In diesem Zusammenhang wird auch die Aufgabe des lokalen Spielplatzes angeregt, der aufgrund seiner kleinen Fläche (ca. 475 m²) keinen besonderen Gerätebesatz bieten kann und der sich zudem im Nahbereich des Spielplatzes an der Grundschule befindet, der sich aufgrund seiner Größe und Ausstattung vielfach attraktiver darstellt.

12. Aufwertung des Parkplatzes an der *Jahnstraße*

Südlich der *Jahnstraße* befindet sich eine Freifläche, die in ihrem südlichen Abschnitt einen befestigten Parkplatz aufweist. In zweizeiliger Anlage werden hier Stellplätze für bis zu 50 Fahrzeuge geboten; davon sind 20 für den Aufenthalt von Wohnmobilen vorgesehen. Die ausgewiesene Fläche erfreut sich einer großen Nachfrage, was zu einem großen Anteil sicherlich auf die Nähe zum Autobahnanschluss und auf die umgebend liegenden Versorgungseinrichtungen zurückzuführen ist. Handlungsbedarf besteht hinsichtlich einer ergänzenden Ausstattung der nördlich vorgelagerten Grünfläche mit Aufenthaltselementen und mit Informationen zur Region.

13. Neubau des Ausbildungszentrums der DLRG

Der Standort der DLRG Ortsgruppe Hollenstedt befindet sich in einem Containerbau auf dem Gelände des Freibades, der allerdings den gestiegenen Nutzungsansprüchen nicht mehr genügt. Neben dem zu kleinen Schulungsraum fehlt es an der sanitären Einrichtung und an Lagermöglichkeiten; zudem sind die Einsatzfahrzeuge der Witterung ausgesetzt.

Entsprechend ist im Nahbereich zur Parkplatzanlage an den *Max-Schmeling-Sporthallen* ein Neubau geplant, der neben den Lagerkapazitäten als Schulungszentrum u.a. für Aus- und Fortbildungen, Jugendarbeit und Tagungen dienen soll. Die angeschlossene Fahrzeughalle soll dabei auch als Trainingsraum nutzbar sein. Der Neubau soll vor allem über Spenden finanziert werden.

14. Erneuerung und Aufwertung des Freibades

Mit durchschnitt rd. 40.000 Badegästen während der Sommermonate weist das Freibad Hollenstedt eine große Bedeutung für das Naherholungs- und Freizeitangebot auf, das mindestens auf die Gebietskulisse der Samtgemeinde ausstrahlt. Die 1975 errichtete Anlage umfasst ein Planschbecken, ein Nichtschwimmerbecken, ein Schwimmerbecken mit 50-Meter-Bahnen, ein separates Springerbecken, eine 70 m lange Riesenwasserrutsche sowie eine große Liegewiese. Das Freibad wird durch die Samtgemeinde betrieben; Pflege- und Unterhaltungsarbeiten werden dabei z.T. durch den gemeinnützigen Förderverein *Freibad Hollenstedt e.V.* geleistet. Durch die Unterstützung der über 150 Mitglieder und vieler Spender konnten zudem Anschaffungen für den Spielplatz oder für den Schwimmbetrieb vorgenommen werden. Nach der Erneuerung der Badewassertechnik und der Wärmepumpe in 2025 stehen in den Folgejahren weitere kostspielige Erneuerungen an: Altersbedingt ist die Sanierung der Wasseraufbereitung, der Beckenlandschaft und der sanitären Anlagen absehbar; damit verknüpft sich eine Aufwertung der Außenanlagen.

15. Erhaltung des Viaduktes

Am südlichen Rand des Ortes im Verlauf der Straße *Am Glockenberg*, unmittelbar nördlich der BAB A 1, erinnert ein Viadukt an die einst zwischen Bremervörde und Buchholz (Nordheide) verlaufende Eisenbahnstrecke. Während der Bahndamm seit der 1968 erfolgten Streckenstilllegung in der Landschaft kaum mehr wahrzunehmen ist, erweist sich das in drei Bögen gemauerte Bauwerk seit seiner Bauzeit zwischen 1899 und 1902 als landschaftsprägend. Altersbedingt weist der unter Denkmalschutz stehende Ziegelbau erkennbare Schäden auf. Maßnahmen zum Erhalt könnten ggfs. im Zusammenhang mit einem Aufenthalts- und Informationsbereich zur ehemaligen Eisenbahnstrecke und zur markanten Bauweise vorgesehen werden.

Ochtmannsbruch

1. Neugestaltung vom *Kampweg*

Ausgehend von der Straße *Krähenhop* verläuft der ca. 300 m lange *Kampweg* durch die nordwestliche Ortslage bis zur Einmündung der Straße *Am Teich*, ab der sich der weitere Verlauf als Wirtschaftsweg in die umgebende Gemarkung ergibt. Innerorts erschließt der Straßenraum im Wesentlichen eine der alten großen Hofstellen, deren Wohn- und Wirtschaftsgebäude sowie Teile der

Betriebsflächen beiderseits der Straße liegen. Neben dem Bioland zertifizierten Landbau und entsprechender Viehhaltung werden Pensionspferde gehalten. Dazu erfolgt eine Direktvermarktung, der eine mittlerweile überregional bekannte Hofgastronomie angeschlossen ist. Seit 2008 wird auf dem Hof zudem der Bauernhofkindergarten betrieben, der für bis zu 47 Kindern vielfältige naturnahe Erlebnisräume bietet.

Die zahlreichen Nutzungsansprüche auf den anliegenden Grundstücken bedingen ein hohes Verkehrsaufkommen. Zu den Öffnungszeiten der Gastronomie und zu den Betriebszeiten des Kindergartens besteht dabei ein erheblicher Bedarf an Flächen für den ruhenden Verkehr. Dieser wird vor allem im nördlichen Seitenbereich bereitgestellt, der weithin in einer Tiefe von etwa 4 m mit ungebundenem Schotter befestigt ist. Die Bereitstellung im öffentlichen Raum basiert auf einer Abstimmung mit der Gemeinde, die somit die Bereitstellung von Kindergartenplätzen unterstützt. Ein ergänzendes Angebot für die MitarbeiterInnen besteht zudem auf der privaten Fläche südwestlich der Einmündung in die Straße *Krähenhop*.

Da der *Kampweg* lediglich in einer Breite von 3 m asphaltiert ist, führt das Verkehrsaufkommen schnell zu einer Überlastung und zu Gefahrenmomenten. Beim Begegnungsfall, aber auch beim Rangieren wird dadurch der Anliegerverkehr wie auch der landwirtschaftliche Verkehr behindert; insbesondere für Fußgänger und Radfahrer ist die Verkehrssicherheit beeinträchtigt. Unabhängig davon ist die asphaltierte Verkehrsfläche durch Schäden gekennzeichnet. Dazu fließt das Oberflächenwasser unreglementiert in den Seitenraum ab, wodurch die Passierbarkeit der Bankettstreifen bei feuchter Witterung zusätzlich eingeschränkt wird.

Insgesamt besteht somit in mehrfacher Hinsicht Bedarf für eine Neugestaltung des Straßenraumes, der als mischgenutzte Verkehrsfläche mit reglementierter Oberflächenwasserableitung unter Berücksichtigung des Parkraumbedarfes und unter Anpassung an das Dorfbild neu angelegt werden soll. Dabei wird unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit ein Anschluss an den separaten Fußweg im Verlauf der Kreisstraße erwogen; absehbar ist zudem, dass der ruhende Verkehr zukünftig entweder in einer Schrägaufstellung oder in einer Ausrichtung parallel zur Fahrbahn baulich vorgegeben werden muss. Sofern ein zusätzlicher Bedarf besteht, könnte dieser ggfs. am westlichen Rand der privaten Betriebsfläche vorgesehen werden.

2. Erneuerung der Straßenbeleuchtung

In Verbindung mit den baulichen Erneuerungen im öffentlichen Straßenraum sollte immer auch die Ausstattung der Straßenbeleuchtung geprüft werden. Zwar wurden die Lampenaufsätze in Ochtmannsbruch bereits energieeffizient auf den Einsatz von LED-Leuchtmitteln umgestellt; allerdings vermitteln die im oberen Abschnitt ausgerundete Mastform (Peitsche) keine Anpassung an das dörfliche Bild. Einerseits bedingt die große Lichtpunkthöhe eine Blendwirkung, während die großen Abstände andererseits zu wenig ausgeleuchteten Bereichen führen. Energetisch bedingt wird eine Nachtabstaltung angeregt, was sich auch schonend auf nachaktive Lebewesen auswirkt. Unter diesem Aspekt wäre auch die Lichttemperatur des Leuchtmittels (möglichst unter 2700 °K) zu prüfen.

3. Verkehrsberuhigung der Straße *Krähenhop*

Im Zuge der Ortsdurchfahrt der K 43 stellt die Straße *Krähenhop* die wesentliche überörtliche Verkehrsanbindung in Richtung Hollenstedt dar, die nördlich in einer Entfernung von ca. 1,8 km in die L 141 einmündet. Außerorts weist die Kreisstraße eine unregelmäßige Alleebeepflanzung auf und

ist durch einen langgestreckten Verlauf gekennzeichnet. Obwohl am nordöstlichen Ortsrand durch ein dichtes Gehölz umgeben ist in dieser Weise auch der innerörtliche Verlauf geprägt. Dieser erstreckt sich rd. 200 m bis zur Einmündung des *Kampweges* und weist in diesem Abschnitt einen Gehweg auf, der durch eine Hochbordanlage abgesetzt zur Fahrbahn verläuft. Trotz der innerhalb des Ortes auf Tempo 30 km/h beschränkten Fahrgeschwindigkeit werden aufgrund der gegebenen Übersichtlichkeit oftmals deutlich überhöhte Geschwindigkeiten gefahren.

Um insbesondere den unbewusst zu schnell fahrenden Verkehr auf die Ortslage und das hier bestehende Gefahrenpotential (Kindergarten, parkender Verkehr des Hofcafes) aufmerksam zu machen, werden im Zuge der K 43 Betonungen der Ortseinfahrt und des Einmündungsbereiches vom *Döhrener Weg* angeregt. Weitergehende Überlegungen dazu bedürfen einer Erörterung mit den zuständigen Fachgremien des Landkreises Harburg als Träger der Straßenbaulast. Mit Blick auf das für eine Ortsdurchfahrt geringe Verkehrsaufkommen erscheint auf Höhe des Ortseinganges eine punktuelle Verringerung der Fahrbahnbreite (ggfs. sogar in gegenläufiger Anordnung) erwägenswert. Dagegen könnte der innerörtliche Einmündungstrichter durch eine Pflasterbauweise betont werden, die gestalterisch im Zusammenhang mit der Erneuerung des Straßenraumes *Kampweg* (s.o.) stehen könnte.

4. Erneuerung der örtlichen Bushaltestellen

Über das nordwestlich der Einmündung vom *Erlenweg* in den *Döhrener Weg* liegende Haltestellenpaar ist Ochtmannsbruch an den ÖPNV angebunden. Beide Haltestelle sind baulich lediglich untergeordnet befestigt und ermöglichen kein niveaugleiches Ein- und Aussteigen. Sie bedürfen eines barrierefreien Umbaus, der sich durch einen stufenlosen Zugang, taktile Leitsysteme und einer ausreichend breiten, gegenüber der Fahrbahn angehobenen Wartefläche auszeichnet. Zudem sollten Anlehnbügel installiert werden; denn viele Fahrgäste (Schüler) nutzen für die z.T. weite Anfahrt zur Haltestelle das Fahrrad, das somit sicher aufbewahrt werden kann.

5. Ausbau vom *Wiesenweg*

Ausgehend vom *Döhrener Weg* stellt der *Wiesenweg* eine traditionelle Wegeverbindung dar, die weite Bereiche der östlich gelegenen Gemarkung erschließt. Der in 3 m Breite mit Mineralgemisch befestigte Wirtschaftsweg trifft nach etwa 900 m auf die L 141. Innerorts sind auf eine Länge von ca. 120 m vier bebaute Grundstücke erschlossen. Dabei erweist sich die ungebundene Ausbauweise als problematisch, die bei lang anhaltender Trockenheit zu einer erheblichen Staubbelastung auf den anliegenden Grundstücken führt. Zudem wird in die Einmündung in die 3 m breit asphaltierte Verkehrsfläche der *Döhrener Straße* Lockermaterial eingetragen; während Unebenheiten bei feuchter Witterung zu stehenden Wasserflächen führt. Neben der Belästigung der Anwohner liegt somit auch eine Verkehrsbeeinträchtigung vor.

Mit Blick auf die infolge des Klimawandels zu erwartenden längeren Trockenheitsperioden erscheint eine Befestigung der Verkehrsfläche in 3 m Breite alternativlos. Diese könnte besonders kostengünstig im Zusammenhang mit größeren anstehenden Bauvorhaben innerhalb der Ortslage vorgenommen werden. Um dabei ggfs. im Rahmen der Dorfentwicklung berücksichtigt werden zu können, müsste gleichzeitig eine Betonung des Einmündungsbereiches in Pflasterbauweise zur Aufwertung der Verkehrssicherheit verbunden mit einer ergänzenden Bepflanzung, der Schaffung von Habitaten u.a. Aspekten des Umwelt- und des Klimaschutzes vorgesehen werden.

6. Verkehrsberuhigung im *Erlenweg*

Neben der Kreisstraße stellt der *Erlenweg* eine zweite Anbindung an das übergeordnete Verkehrsnetz mit Anschluss an die L 141 dar. Zunächst als Erschließung von vereinzelt Hofstellen entstanden weist der etwa 400 m lange innerörtliche Verlauf heute eine nahezu vollständig geschlossene zweizeilige Bebauung auf. Bedingt durch die geradlinige Anlage und die weiträumige Einsehbarkeit werden auf der überwiegend in 3 m Breite asphaltierten Verkehrsfläche oftmals deutlich überhöhte Geschwindigkeiten gefahren. Neben der Geräuschbelästigung sind Anwohner sowie Fußgänger und Fahrradfahrer somit teilweise Verkehrsgefährdungen ausgesetzt.

Um den Verkehr wirksam zu beruhigen, erscheint eine Kombination aus baulichen und aus optischen Maßnahmen sinnvoll. Neben einer Betonung durch Pflastereinsätze erweisen sich Verswenkungen als sehr effektiv, die durch eine partielle Bepflanzung auf den umgebenden breiten Grünflächen wirksam unterstützt werden könnten. Entsprechende Umgestaltungen setzen aber immer die Berücksichtigung des landwirtschaftlichen Verkehrs voraus.

7. Erneuerung des Aufenthaltsmobiliars im öffentlichen Raum

Im öffentlichen Straßenraum von Ochtmannsbruch befinden sich an mehreren Standorten (u.a. *Erlenweg*, *Krähenweg*) Parkbänke, die bei örtlichen Spaziergängen sowohl von Einheimischen als auch von Besuchern (insbesondere des Hofcafés) als willkommene Sitzgelegenheiten oder auch als unscheinbarer Treffpunkt aufgesucht werden. Allerdings erweist sich das Aufenthaltsmobiliar alters-, aber auch materialbedingt derzeit als wenig einladend bzw. in Teilen sogar als abgänglich. Somit besteht Handlungsbedarf für eine Neuausstattung, wobei sowohl ergänzende Standorte (z.B. Straße *Am Teich*) als auch zusätzliche Informationen (Ortsgeschichte, Naturraum) berücksichtigt werden sollten.

8. Erneuerung der Bushaltestellen *Ochtmannsbruch-Siedlung*

Ochtmannsbruch-Siedlung stellt sich als jüngster Ortsteil der Gemeinde Hollenstedt dar, der über keinen historischen Siedlungskern und über keine regionaltypische und damit ortsbildprägende Bebauung verfügt. Die Wohnsiedlung gliedert sich zwei- bis vierzeilig bebaut um den ausgehend von der L 141 geradlinig in östlicher Richtung verlaufenden, gleichnamigen Straßenraum, der in einer Breite von 5,5 m versiegelt ist. Der östlich entlang der Landesstraße geführte Radweg schafft eine Verbindung sowohl nach Hollenstedt als auch nach Tostedt.

Die Anbindung an den ÖPNV erfolgt einerseits über die Haltestelle *Ochtmannsbruch-Siedlung (Wendeplatz)*, die mit einer Wendefläche nördlich an den kommunalen Straßenraum angeschlossen ist. Von hier besteht die Verbindung nach Hollenstedt, während die Fahrgäste in Richtung Tostedt an der Haltestelle *Ochtmannsbruch-Siedlung* aufgenommen werden, die direkt an der L 141 liegt. Diese ist zwar mit einer Busbucht ausgestattet; für die Fahrgäste birgt die zu querende Landesstraße im Zuge ihrer freien Strecke aufgrund der hohen Fahrgeschwindigkeiten allerdings ein erhebliches Gefahrenpotential. Unabhängig davon verfügen beide Haltestellen über keine barrierefreie Ein- und Ausstiegsmöglichkeit.

Beide Haltestellen bedürfen eines entsprechenden Umbaus, der sich durch einen stufenlosen Zugang, taktile Leitsysteme und einer ausreichend breiten, angehobenen Wartefläche auszeichnet. Um die Querung der Landesstraße für die in Richtung Tostedt fahrenden (oder aus Richtung Hollenstedt zurückkehrenden) Fahrgäste sicherer zu gestalten, wird entweder die Schaffung einer

Querungshilfe oder aber die Errichtung einer Lichtzeichenanlage vorgeschlagen. Mit Blick auf den Kostenaufwand erscheint zudem die Aufgabe der westlich der Landesstraße liegenden Haltestelle überlegenswert. Ggfs. ist es seitens der Straßenverkehrsbehörde und der Busbetriebergergesellschaft vertretbar, den Busverkehr gezielt auf die eine verbleibende Haltestelle am Wendeplatz innerhalb der Siedlung auszurichten.

Staersbeck

1. Erneuerung vom *Forstweg*

Am Übergang über den namensgebenden Bachlauf hat sich Staersbeck aus zunächst vereinzelter Hofstellen entlang der heutigen K 62 gebildet. Abgesehen von der Anlage des Bahnhofes Staersbeck-Moisburg an der mittlerweile stillgelegten Bahnstrecke setzte eine ergänzende Siedlungstätigkeit ab der Nachkriegszeit ein, zuletzt erfolgte dabei die wohnbauliche Entwicklung im Nordwesten. Diese wird durch den *Forstweg* erschlossen, der ausgehend von der Einmündung in die K 62 in westlicher Richtung einerseits in den *Fuhrenkamp* führt; andererseits besteht parallel zum einstigen Verlauf der Eisenbahnlinie eine Verbindung zur nördlich verlaufenden *Regesbosteler Straße*.

Trotz seiner verbindenden und erschließenden Funktion weist der *Forstweg* bisher eine Befestigung aus Mineralgemisch auf. Das führt in trockenen Perioden zu Staubbelastungen; und bei starken bzw. lang anhaltenden Niederschlägen stellt sich infolge des natürlichen Gefälles ein ostwärtig gerichteter Abfluss ein, dessen Schlammeintrag die Kanalisation der K 62 beeinträchtigt.

Als Anpassung an den Klimawandel und der zu erwartenden Zunahme von starken Niederschlagsereignissen wird eine Neuprofilierung der Wegeoberfläche vorgeschlagen. Zukünftig sollte das auf dem Weg anfallende Oberflächenwasser in die unbefestigten Seitenstreifen abgeleitet werden. In Abhängigkeit vom Bodensubstrat erscheint entweder eine verzögerte Ableitung über ein kaskadenförmiges Grabenprofil oder / und eine partielle Versickerung (ggfs. optimiert durch Rigolen) möglich. Je nach Verfügbarkeit von einer ergänzenden Fläche könnte damit auch eine Anpflanzung verbunden werden, die sowohl den nördlichen Ortsrand einfasst als auch die nördliche Ortseinfahrt im Zuge der K 62 betont. Damit könnte die hier bestehende Fahrbahnverschwenkung in ihrer optischen Wirkung verstärkt werden.

2. Verkehrsberuhigung im Verlauf der *Lange Straße*

Der Innerorts weithin geradling oder weit geschwungene Verlauf der K 62 führt gerade in Verbindung mit den Gefällestrecken hin bzw. aus der Bachniederung vielfach zu überhöhten Fahrgeschwindigkeiten. Für Anwohner, Fußgänger und Fahrradfahrer resultieren daraus teilweise erhebliche Lärmbeeinträchtigungen sowie Gefahrenpotentiale. Durch die Verschwenkung der nördlichen Ortseinfahrt wird immerhin der unbewusst zu schnell fahrende Verkehrsteilnehmer auf die Ortslage wirksam aufmerksam gemacht. Neben einer ergänzenden Bepflanzung sollten mit dem für die Fahrbahn baulich und verkehrsrechtlich zuständigen Landkreis ergänzende geschwindigkeitssenkende Maßnahmen erwogen werden. Neben der (privaten) Installation einer Blitzer-Attrappe könnte ggfs. – in Abhängigkeit vom Verkehrsaufkommen – auch eine punktuelle Verringerung der Fahrbahnbreite (ggfs. sogar in gegenläufiger Anordnung) erörtert werden. Durch die Beschränkung der Durchfahrbreite auf 4,5 m wird der Verkehr zu einer rücksichtsvollen und vorausschauenden Fahrweise angehalten.

Wohlesbostel

1. Ausbildung eines zentralen Informations- und Aufenthaltsbereiches

Der Ortskern von Wohlesbostel ist im südlichen Abschnitt der *Lange Straße* im Zuge der Ortsdurchfahrt der K 62 auszumachen. Eine frühe Siedlungserweiterung setzte in ihrem nördlichen Verlauf ein; etwa zeitgleich erweiterten weitere Hofstellen entlang der *Emmener Straße* und der *Meierstraße* den Ort in östlicher Richtung. Hier erfolgte in den vergangenen Jahrzehnten eine wohnbauliche Ergänzung; zuletzt im Verlauf der *Kurze Straße*.

Im Bereich der Einmündung der *Meierstraße* kam es infolge der Verlagerung der Ortsdurchfahrt der K 62 zu einem Flächentausch, so dass Teile der einst öffentlichen Frei- und Verkehrsfläche dem anliegenden Grundstück *Lange Straße 2* zugeordnet wurden. Da hier neben der denkmalgeschützten Bausubstanz auch der alte Eichenbestand und der einstige Wegeverlauf bewahrt und nicht eingefriedet wurden, mutet die Freifläche nach wie vor als öffentlicher Raum an. Diese Wirkung ergibt sich auch aus dem Zusammenhang mit dem Vorbereich des landwirtschaftlichen Betriebes mit Hofladen auf dem Grundstück *Meierstraße 1*, der ebenso historisch überliefert ist.

Mit Ausnahme des Ehrenmals, dessen Standort im Zuge der Verlagerung der Ortsdurchfahrt ebenfalls dem *Meierhof* zugeordnet wurde, besteht im Ort kein dörflicher Treffpunkt. Unter der Voraussetzung, dass die betreffenden beiden Grundstückseigentümer einer (eingeschränkten) öffentlichen Nutzung zustimmen, wird auf der einst öffentlichen Freifläche die Ausbildung eines zentralen Aufenthalts- und Informationsbereiches vorgeschlagen. Neben der Errichtung von entsprechendem Mobiliar (Tisch, Bänke, Fahrradanhängerbügel, E-Ladestation, Informationstafel zum Ort und zur Region mit Übersichtskarte) sollte dabei auch die Erneuerung bzw. Neuanlage der über die Fläche führenden Verbindungswege erwogen werden. Auch erscheint ein gezieltes Einbeziehen der historischen Bauten und vor allem des Hofladens möglich.

2. Erneuerung der Bushaltestellen und der Nebenanlagen an der *Lange Straße*

Wohlesbostel weist im Verlauf der Ortsdurchfahrt der K 62 zwei Bushaltestellenpaare auf, die jeweils direkt an den Fahrbahnrand anschließen. Die Haltestellen Wohlesbostel-*Meierstraße* befinden sich auf Höhe des alten Ortskernes und sind über Gehweganlagen erschlossen. Allerdings verfügt lediglich der in Richtung Hollenstedt orientierte Standort über eine auf Hochbordniveau angelegte Wartefläche sowie über ein Buswartehaus. Gleiches gilt für das Haltestellenpaar Wohlesbostel-*Emmener Straße*, das mit einer Entfernung von über 300 m zur Einmündung der *Emmener Straße* aber eher auf die Fahrgäste aus Staersbeck ausgerichtet ist.

Die vier Haltestellen bedürfen eines barrierefreien Umbaus, der sich durch einen stufenlosen Zugang, taktile Leitsysteme und einer ausreichend breiten, angehobenen Wartefläche auszeichnet. Insbesondere für die in Richtung Moisburg ausgerichtete Haltestelle Wohlesbostel-*Emmener Straße* erweist sich die Anbindung an den innerörtlichen Gehwegverlauf als wesentlich. Neben der Straßenbeleuchtung sollten auch Anlehnbügel installiert werden; denn viele Fahrgäste (Schüler) nutzen für die z.T. weite Anfahrt zur Haltestelle das Fahrrad. Ob weiterhin die bestehenden beiden Wartehäuser einer Erneuerung oder eines Ersatzes bedürfen, bedarf einer genaueren Planung.

3. Umgestaltung der Einmündung der *Emmener Straße*

Auch wenn sich durch die Errichtung des Fahrbahnteilers in der südlichen Ortseinfahrt eine deutliche Betonung ergibt, so werden im Verlauf der Ortsdurchfahrt im Zuge der K 62 vielfach erhöhte Geschwindigkeiten gefahren. Für Anlieger, Fußgänger und Fahrradfahrer besteht damit ein hohes Belästigungs- und Gefährdungspotential. Insbesondere auf Höhe der einmündenden *Emmener Straße* besteht beim Überqueren der Fahrbahn ein erhöhtes Risiko, weil der hier geschwungene Verlauf der Kreisstraße in südlicher Richtung keine weite Einsehbarkeit erlaubt. Da aber die *Lange Straße* südlich dieser Einmündung keine ausreichende Gehwegbreite aufweist, ist der Fußgänger zur Fahrbahnquerung gleichsam gezwungen! Insbesondere sind hier die Schulkinder aus der *Emmener Straße* betroffen, die den Busverkehr an den Haltestellen Wohlesbostel-*Meierstraße* erreichen wollen bzw. von dort aus nach Hause gehen.

Eine alternative Route kann wegen der Querung privater Grundstücke nicht offiziell angeboten werden. Und eine Orientierung zu den Bushaltestellen Wohlesbostel-*Emmener Straße* kann mit Verweis auf die Entfernung nicht vermittelt werden. Insofern bleibt in Abstimmung mit dem Landkreis zu prüfen, wie die Einmündung übersichtlicher gestaltet werden kann. Ggfs. kann im Nahbereich der *Lange Straße* eine Querungshilfe installiert werden, um eine verbesserte Sicherheit bei gleichzeitiger Verkehrsberuhigung zu erzielen. Das setzt womöglich einen gewissen Grunderwerb voraus. Unabhängig davon sollte mit dem Eigentümer des nördlich anschließenden Grundstücks *Emmener Straße 1* die Entfernung der Koniferen vereinbart werden, die das Sichtdreieck für aus der *Emmener Straße* ausfahrende Fahrzeugführer beeinträchtigen.

Braunschweig, 11.11.2025

Volker Warnecke