

**Ergänzungen der Begründung  
zur 3. Änderung und Ergänzung des  
Bebauungsplanes Nr. 0-71 „Burgdorf Nordwest“**

1	Änderung der Textlichen Festsetzungen .....	2
2	Ergänzung zu Kapitel 3.4 geplante Buslinienführung.....	2
3	Ergänzung zu Kapitel 3.5.1 Alternativvorschlag von Bürgern: Buslinien 636 und 639 mit Wendeplatz Saalestraße .....	2
4	Ergänzung zu Kapitel 3.5.2 Alternativvorschlag von Bürgern: Buslinien 905 mit Wendeplatz Saalestraße.....	3
5	Ergänzung zu Kapitel 3.5.3 Alternativvorschlag von Bürgern: Buslinie 905 über Ahrbergenweg .....	3
6	Neues Kapitel 3.5.5 Alternativvorschlag von Ratsmitgliedern: neue Buslinienführung von Hänigsen über Weferlingsen, Otze und Burgdorf Nordwest zum Bahnhof Westseite (Kapitel 3.5.5 wird jetzt 3.5.7) .....	3
7	Neues Kapitel 3.5.6 Alternativvorschlag von Ratsmitgliedern: Buslinien 636 und 639 mit Wendeplatz in Höhe der Kita Nordwest.....	3
8	Ergänzung zu Kapitel 3.5.5 (jetzt 3.5.7) Fazit der alternativen Buslinienführungen...	4
9	Ergänzung zu Kapitel 5.1 Naturschutzrechtliche / -fachliche Belange .....	5
10	Ergänzung zu Kapitel 5.4 Verkehrliche Belange / Abfallentsorgung / Immissionsschutz .....	5
11	Ergänzung zu Kapitel 9.3 Ausgleichsmaßnahmen .....	6
12	Ergänzung zu Kapitel 13 Ergebnis der Einwohnerversammlung Buslinienführung Weststadt am 22.06.2009.....	8

### **1 Änderung der Textlichen Festsetzungen**

In 2.0 wird die Zahl 3.474 m<sup>2</sup> durch die Zahl 3.071 m<sup>2</sup> ersetzt.  
Zu den Gründen siehe unter 11 – Ergänzung zu Kapitel 9.3.

### **2 Ergänzung zu Kapitel 3.4 geplante Buslinienführung**

Es wird unter den vorhandenen Text Folgendes eingefügt:

Bei einer Verknüpfung der Buslinien 905 und 906 bereits vor 9 Uhr wäre das Halbstundenangebot der Linie 905 nicht mehr aufrechtzuerhalten. Dieses ist jedoch insbesondere für die berufstätigen Anwohnerinnen und Anwohner der Weststadt wichtig, da diese die halbstündlich verkehrenden Züge am Bahnhof erreichen müssen.

Schülerinnen und Schüler aus der Weststadt müssen nicht den Bahnhofstunnel durchqueren, um einen Anschlussbus in die Südstadt zu erreichen. Es kann in einen Einsatzwagen der Linie 636 auf der Westseite des Bahnhofs umgestiegen werden. Aufgrund der höheren Schülerzahlen verkehrt die Linie 636 (und nicht die Linie 905) morgens über Bahnhof Westseite und die Markstraße zur Südstadt. Sollten sich die Schülerzahlen verändern, sodass mehr Schüler mit der Linie 905 als mit der Linie 636 unterwegs sein sollten, kann geprüft werden, ob anstelle der Linie 636 die Linie 905 morgens in die Südstadt verlängert wird.

Die Verlängerung der Linie 905 über die verlängerte Moorstraße im Halbstundentakt führt zu Mehrkosten<sup>1</sup> im Vergleich zum derzeitigen Angebot von ca. 60.000 € jährlich.

### **3 Ergänzung zu Kapitel 3.5.1 Alternativvorschlag von Bürgern: Buslinien 636 und 639 mit Wendepunkt Saalestraße**

Auf Seite 12 wird hinter den ersten Satz Folgendes eingefügt:

Für 400-500 Fahrgäste pro Tag ergäbe sich ein Umweg von ca. 5 Minuten Fahrzeit.

Es wird unter den vorhandenen Text Folgendes eingefügt:

Die Situation in der Weststadt ist nicht mit der anderer Linien, bei denen Schleifenfahrten unternommen werden (z.B. Linie 640), vergleichbar. Die längere Fahrzeit durch die „Sackstraßenvariante“ wird z.B. bei der Linie 640 durch eine Fahrstrecken- und somit auch Fahrzeitverkürzung kompensiert (die Linie verkehrt seit der Verlängerung der Stadtbahnlinie bis Altwarmbüchen, nicht mehr bis nach Lahe, sondern nur noch bis Altwarmbüchen). Ein Wenden in der Saalestraße ist weder fahrtechnisch noch finanziell realisierbar. Der vorhandene Platz ist zum Wenden nicht geeignet. Aufgrund des geringen Platzangebotes müssten die Busfahrer rückwärts fahren, dies ist nicht zulässig.

Bei Bedienung des Baugebietes „Heineckenfeld“ mit der Linie 639 im Stundentakt würden im Vergleich zum derzeitigen Angebot jährliche Mehrkosten<sup>2</sup> von ca. 43.000 € anfallen. Bei Bedienung durch die Linien 639 und 636 (zum Teil halbstündliches Angebot) würden noch höhere Kosten entstehen.

<sup>1</sup> Errechnet anhand des Durchschnittskostensatzes der Region Hannover, d. h. anhand sämtlicher Buslinien in der Region Hannover.

<sup>2</sup> dito.

#### **4 Ergänzung zu Kapitel 3.5.2 Alternativvorschlag von Bürgern: Buslinien 905 mit Wendepunkt Saalestraße**

Es wird unter den vorhandenen Text Folgendes eingefügt:

Bei Einsatz eines zusätzlichen Busses, welcher lediglich das Baugebiet „Heineckenfeld“ anbindet, entstünden für ein halbstündliches Angebot jährlich zusätzliche Kosten<sup>3</sup> in Höhe von 160.000,- € im Vergleich zum derzeitigen Angebot.

#### **5 Ergänzung zu Kapitel 3.5.3 Alternativvorschlag von Bürgern: Buslinie 905 über Ahrbergenweg**

Unter den 2. Absatz wird eingefügt:

Zudem ist die Brücke über die B 188 n in Verlängerung des Ahrbergenweges im derzeit in Erarbeitung befindlichen Integrierten Stadtentwicklungskonzept als Projekt mit hoher Priorität genannt. Eine Wiederherstellung dieser für den Fahrradverkehr wichtigen Nord-südachse wird angestrebt und würde mit der Einrichtung einer Buslinie über den Ahrbergenweg behindert.

#### **6 Neues Kapitel 3.5.5 Alternativvorschlag von Ratsmitgliedern: neue Buslinienführung von Hänigsen über Weferlingsen, Otze und Burgdorf Nordwest zum Bahnhof Westseite (Kapitel 3.5.5 wird jetzt 3.5.7)**

Es wird neu eingefügt:

Diese Erschließung der Baugebiete „Heineckenfeld“ und „Burgdorf Nordwest“ setzt eine komplett neue Buslinie voraus. Die Routenführung soll dabei folgendermaßen aussehen: Bahnhof Westseite, Schillerslager Straße, Weserstraße, Saalestraße, Weserstraße, Otze, Weferlingsen, Hänigsen und zurück.

Eine solche tangentielle Linie müsste zusätzlich verkehren, was zu zusätzlichen Kosten für Personal und Fahrzeuge führen würde. Tangentiale Ströme sind äußerst gering ausgeprägt. Eine Finanzierung dieser Linienführung ist nicht möglich. Es gelten daneben die beschriebenen Probleme bezüglich der fehlenden Wendemöglichkeit im Baugebiet „Heineckenfeld“. Zudem würde mit dieser Linie die Erreichbarkeit von Haltestellen nur für einen Teil der Bewohner in den Baugebieten „Heineckenfeld“ und „Burgdorf Nordwest“ signifikant verbessert.

#### **7 Neues Kapitel 3.5.6 Alternativvorschlag von Ratsmitgliedern: Buslinien 636 und 639 mit Wendepunkt in Höhe der Kita Nordwest**

Es wird neu eingefügt:

Dieser Alternativvorschlag basiert auf dem Vorschlag welcher unter Kapitel 3.5.1 beschrieben ist (Wendepunkt Saalestraße). Anstelle der Herstellung einer Wendemöglichkeit an der Kreuzung Saalestraße / Elbestraße wird vorgeschlagen, unmittelbar südlich der vorhandenen Bushaltestellen, auf Höhe der Kita Nordwest, eine Wendemöglichkeit herzustellen. Die Routenführung ist in Kapitel 3.5.1 beschrieben. Der Zeitgewinn gegenüber der unter 3.5.1 beschriebenen Alternative dürfte sich im Rahmen von 1-2 Minuten bewegen.

Für diesen Alternativvorschlag wären zwei Bebauungspläne zu ändern, denn im Bebauungsplan Nr. 0-74 „Heineckenfeld“ ist für die Saalestraße eine Verkehrsfläche mit 15 m Breite festgesetzt. Diese Fläche reicht für die Anlage eines Wendepunktes gem. RAST06 nicht aus. Östlich angrenzend an die Verkehrsfläche ist eine 5 m breite öffentliche Grünfläche als Fläche zum Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen festgesetzt. Gemäß der textlichen Festsetzung 10 dient diese Fläche der Vermeidung und dem Ausgleich erheblicher Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes.

Im Bebauungsplan Nr. 0-71 „Burgdorf Nordwest“ ist östlich an die zuvor genannten Festsetzungen des B-Plans Nr. 0-74 eine öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung:

<sup>3</sup> Errechnet anhand des Durchschnittskostensatzes der Region Hannover, d. h. anhand sämtlicher Buslinien in der Region Hannover.

Flächen für Maßnahmen, zum Schutz und zur Pflege von Boden, Natur und Landschaft in einer Breite von 9,50 m festgesetzt.

Für die Anlage eines Wendeplatzes müssten die Festsetzungen beider Bebauungspläne aufgehoben und durch eine entsprechende Festsetzung (z.B. Verkehrsfläche) ersetzt werden.

Innerhalb des Geltungsbereiches des B-Plans Nr. 0-71 befindet sich innerhalb der festgesetzten Grünfläche der Ahrbergenweg. Folglich müsste eine Einbeziehung des Ahrbergenwegs in den Wendekreis erfolgen. Dies würde für die kreuzenden Fußgänger und Fahrradfahrer Gefahren verursachen. Zudem ist die Brücke über die B 188 n in Verlängerung des Ahrbergenweges im derzeit in Erarbeitung befindlichen Integrierten Stadtentwicklungskonzept als Projekt mit hoher Priorität genannt. Eine Wiederherstellung dieser für den Fahrradverkehr wichtigen Nordsüdachse wird angestrebt, durch einen Wendeplatz im Verlauf des Ahrbergenweges jedoch erschwert.

Gleichzeitig wäre an anderer Stelle ein Ausgleich für die wegfallenden Ausgleichsmaßnahmen sowie für die neu hinzukommenden Versiegelungen zu erbringen. Der Ausbau eines Wendeplatzes verursacht zudem weitere Ausbaukosten. Daneben gelten die gleichen Hindernisse, wie unter 3.5.1 beschrieben. Zudem würde mit dieser Linie die Erreichbarkeit von Haltestellen nur für einen Teil der Bewohner in den Baugebieten „Heineckenfeld“ und „Burgdorf Nordwest“ signifikant verbessert.

Es fallen ungefähr die gleichen zusätzlichen jährlichen Mehrkosten an, wie unter 3.5.1 beschrieben.

## **8 Ergänzung zu Kapitel 3.5.5 (jetzt 3.5.7) Fazit der alternativen Buslinienführungen**

Es wird unter den vorhandenen Text Folgendes eingefügt:

Die Linienführung ist aus dem Nahverkehrsplan (NVP) 2003 der Region Hannover abgeleitet. Der NVP wird ca. alle fünf Jahre von der Region unter breiter Beteiligung insbesondere der Kommunen erarbeitet und er wird von der Region beschlossen. Im Nahverkehrsplan 2003 lag der Schwerpunkt der Betrachtung auf der Planung der Busnetze der Mittelzentren wie z.B. Burgdorf. Die geplante Linienführung ist in gemeinsamer Arbeit zwischen Region, RegioBus und Stadt Burgdorf entstanden.

Alle von den Bürgern eingebrachten Linienführungen wurden mit der Region Hannover und RegioBus diskutiert. Die Erörterung der eingebrachten Alternativen und dass sie als nicht praktikabel erachtet werden, ist in dem Entwurf der Begründung zum Bebauungsplan Nr. 0-71/3 auf den vorangegangenen Seiten ausführlich geschildert.

Eine Verknüpfung der Linien 905 und 906 ist nur bei der Linienführung über die verlängerte Moorstraße umsetzbar. Bei Abschaffung der Verknüpfung der Linien 905 und 906 kollabiert das gesamte Burgdorfer Busnetz.

Es gibt keine Alternative, die genauso gut ist, wie die Erschließung über die verlängerte Moorstraße. Die Alternativen sind entweder teurer oder bieten eine schlechtere Erreichbarkeit. Teurer wird es, bei Beibehaltung des derzeitigen Standards und z. B. Einrichtung einer alternativen Erschließung mit Wendemöglichkeit im Baugebiet „Heineckenfeld“. Schlechter wird es, wenn zur Kompensation der zusätzlich entstehenden Kosten durch z. B. eine alternative Erschließung mit Wendemöglichkeit im Baugebiet „Heineckenfeld“ Einschnitte bei bestehenden Linien vorgenommen werden müssen.

Die Region Hannover arbeitet mit Durchschnittskosten, die anhand sämtlicher Buslinien in der Region Hannover errechnet werden. Die Erschließung über die verlängerte Moorstraße ist durch Nutzung der bereits fahrenden Fahrzeuge und das Personal der Linie 905 vergleichsweise günstiger<sup>4</sup>. Alternative Erschließungen sind teurer, da hierfür entweder zusätzliche Fahrzeuge und zusätzliches Fahrpersonal benötigt wird oder sie führen an anderer Stelle im Netz des ÖPNV zu Qualitätseinbußen.

<sup>4</sup> Bei Verlängerung der Linien 639 und 636 sind die Kosten aus den geschilderten Gründen ebenfalls günstiger als die Durchschnittskosten.

Die Stadt Burgdorf, die Region Hannover und RegioBus sehen aus wirtschaftlichen (Kosten) Gesichtspunkten und / oder qualitativen Gesichtspunkten keine Alternative zur Linienführung über die verlängerte Moorstraße.

## **9 Ergänzung zu Kapitel 5.1 Naturschutzrechtliche / -fachliche Belange**

### **Zulässigkeit des Eingriffs in den Naturhaushalt**

Es wurde die These geäußert, dass die Planung ein unzulässiger, da vermeidbarer Eingriff in den Naturhaushalt im Sinne des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) und des Niedersächsische Naturschutzgesetzes (NNatG) sei.

Es wird unter den vorhandenen Text Folgendes eingefügt:

Seit dem 01.03.2010 ist eine neue, geänderte und reformierte Fassung des BNatSchG in Kraft. Das NNatG wurde mit Wirkung zum 01.03.2010 außer Kraft gesetzt und durch das Niedersächsische Ausführungsgesetz zum Bundesnaturschutzgesetz (NAGBNatSchG) ersetzt. Im Gegensatz zum NNatG umfasst das NAGBNatSchG nur noch eine Konkretisierung von einzelnen Paragraphen des BNatSchG.

Nach § 15 (1) BNatSchG ist der Verursacher eines Eingriffs verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen. Beeinträchtigungen sind vermeidbar, wenn zumutbare Alternativen, den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu erreichen, gegeben sind. Soweit Beeinträchtigungen nicht vermieden werden können, ist dies zu begründen.

Entsprechend § 18 (1) BNatSchG ist bei Eingriffen in Natur und Landschaft, die auf Grund der Aufstellung, Änderung, Ergänzung oder Aufhebung von Bauleitplänen zu erwarten sind, über die Vermeidung, den Ausgleich und den Ersatz nach den Vorschriften des Baugesetzbuches zu entscheiden. Die §§ 14 bis 17 BNatSchG sind gemäß § 18 (2) BNatSchG auf Vorhaben in Gebieten mit Bebauungsplänen nach § 30 des Baugesetzbuches nicht anzuwenden.

Der Eingriff in den Naturhaushalt wird im Rahmen der Umweltprüfung bzw. des Umweltberichts und der Abwägung in der Begründung zum Bebauungsplanentwurf behandelt.

Im alten, bis zum 01.03.2010 geltenden BNatSchG, war die gleiche Regelung in den §§ 19 sowie 21 enthalten.

Ein unzulässiger, da vermeidbarer Eingriff in den Naturhaushalt im Sinne des BNatSchG liegt nicht vor.

## **10 Ergänzung zu Kapitel 5.4 Verkehrliche Belange / Abfallentsorgung / Immissionsschutz**

### **Verkehrerschließung**

Unter den vorhandenen Text wird folgende Ergänzung eingefügt:

Durch die Festsetzung „Verkehrsfläche mit der besonderen Zweckbestimmung: Busspur“ wird eine rechtlich bindende Vorgabe geschaffen, die nicht einfach durch die Verwaltung durch die Entfernung oder Aufstellung eines Schildes geändert werden kann. Hierfür wäre ein Ratsbeschluss notwendig. Durchgangsverkehr wird durch Abspermmaßnahmen ausgeschlossen.

## **11 Ergänzung zu Kapitel 9.3 Ausgleichsmaßnahmen**

### **Vergrößerung der Ausgleichsfläche im Vergleich zum Vorentwurf**

Es wurde Kritik an der Vergrößerung der Ausgleichsfläche im Vergleich zum Vorentwurf geäußert.

Zum Vorentwurf wurde lediglich die Fläche, die für die Busspur benötigt wird, als Eingriff in den Naturhaushalt bewertet. Die übrigen Flächen wurden als nicht beeinträchtigt angesehen und dementsprechend ohne Wertverlust bilanziert. Benötigt wurde deshalb eine 1.267 m<sup>2</sup> große externe Kompensationsfläche. Seinerzeit wurde davon ausgegangen, dass keine Bushaltestelle im Geltungsbereich des Bebauungsplans geplant sei. Dies hat sich mittlerweile geändert. Wegen der geplanten zwei Bushaltestellen (zusammen ca. 90 m<sup>2</sup>) müsste die Ausgleichsfläche deshalb nun 1.357 m<sup>2</sup> groß sein.

Die Untere Naturschutzbehörde (UNB) wies in ihrer Stellungnahme zum Vorentwurf des Bebauungsplans Nr. 0-71/3 darauf hin, dass auf den zur Kompensation festgesetzten Grünflächen im rechtsverbindlichen B-Plan Nr. 0-71 nicht eine Grünanlage, sondern eine Verkehrsverbindung mit einer Fahrspur entstanden sei. Zudem seien alle noch so kleinen Grünstrukturen und auch erkennbar nicht naturnahe Bereiche wie Radwege als Maßnahmen zum Ausgleich für zerstörte Lebensraumfunktionen mit hohen Wertzahlen berechnet worden.

Die berechneten Bereiche würden jedoch keine gleichwertige Wiederherstellung zerstörter Strukturen darstellen, sondern entsprächen der klassischen Grünplanung. Bestimmte Kompensationseffekte könnten zwar unter der Bedingung, dass die Grünflächen von schädigenden Einflüssen verschont würden, erzielt werden. Doch aufgrund der sehr schmalen Ausprägung der durch die Planung betroffenen Fläche, die zukünftig sogar noch weiter eingeengt würde, würden die bilanzierten Strukturen keine zum Funktionsausgleich geeigneten Maßnahmen darstellen.

Deshalb wurde von der UNB vorgeschlagen, den gesamten als „Verkehrsfläche mit besonderer Zweckbestimmung“ überplanten Bereich, auf der Verlustseite zu bilanzieren und extern auszugleichen.

Diesem Vorschlag wurde aus nachstehenden Gründen zum Teil gefolgt.

Im rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. 0-71 ist die Parzelle der Moorstraße – zusammen mit der unmittelbar nördlich gelegenen Parzelle des als Grünanlage hergestellten, gewundenen Weges – derzeit als Grünfläche mit der Zweckbestimmung: „Parkanlage“ in Überlagerung mit Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft festgesetzt.

Diese Festsetzung wurde seinerzeit auch so in die Bilanzierung eingestellt.

Mit der 3. Änderung und Ergänzung des Bebauungsplans Nr. 0-71 soll nun – lediglich auf dem südlichen Teil der festgesetzten Grünfläche, nämlich der Parzelle der verlängerten Moorstraße – eine gänzlich andere Festsetzung, nämlich eine Verkehrsfläche mit der besonderen Zweckbestimmung: „Busspur“ festgesetzt werden. Theoretisch wäre dadurch die gesamte betroffene Fläche, also der gesamte 9,75 m breite Weg, versiegelbar.

Da man bei der Bilanzierung nach BauGB immer vom maximal möglichen Eingriff auszugehen hat, ist also die gesamte Fläche, die als Verkehrsfläche mit besonderer Zweckbestimmung festgesetzt wird, in die Eingriffsbilanzierung einzustellen.

Eine kleinteilige Festsetzung mit einer 3,50 m breiten Verkehrsfläche in der Mitte und Grünflächen an den Rändern der beabsichtigten Busspur ist dagegen nicht zweckdienlich. Wie bei der Festsetzung von Straßenverkehrsflächen würde so der benötigte Gestaltungsspielraum für die Ausbauplanung zu stark eingeengt.

Sollte die Busspur z.B. um einen Meter verschoben werden, also nicht komplett in der dann festgesetzten 3,50 m breiten Verkehrsfläche liegen, sondern unter Nutzung eines Teiles der festgesetzten Grünfläche gebaut werden, müsste eine Befreiung vom B-Plan erteilt werden bzw. der B-Plan erneut geändert werden. Dies wird als nicht praktikabel erachtet.

Es dürfte in der Praxis zudem schwierig sein, die Busspuren von den nicht befestigten Seiten- und Mittelstreifen exakt zu trennen, denn die Spuren benötigen auch seitliche Widerlager. Die begrüneten Seitenräume müssen auch befestigt sein, falls ein Bus die Spur verlassen sollte / muss. Fahrradfahrer und Fußgänger, die nicht den parallel zur Moorstraße verlaufenden Weg benutzen, könnten bei der Begegnung mit einem Bus ebenfalls auf die Seitenbereiche der Busspur ausweichen.

Die vorgenannten Gründe verdeutlichen, wieso bei der Eingriffsbilanzierung immer vom „Maximum der Bebaubarkeit“ ausgegangen werden muss.

Da gleichzeitig jedoch mit der textlichen Festsetzung 1.3 gesichert wird, dass nur eine maximal 3,50 m breite Busspur und nicht die gesamte Breite der Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung versiegelt werden kann, wird als Kompromiss nicht nur die Breite der Busspur als versiegelte Fläche betrachtet, sondern ein Zuschlag für die Randstreifen/Widerlager von 1 m links und rechts der Busspur (ähnlich dem Zuschlag von 50 % der auf die zulässige GRZ gem. § 19 (4) BauNVO anzurechnen ist). Es wird also eine 5,50 m breite Fläche als Versiegelung bilanziert.

Die Größe der für die externe Kompensation erforderlichen Ausgleichsfläche ermittelt sich nach dem Verfahren, wie es in der Begründung zum Entwurf des B-Plan Nr. 0-71/3 auf S. 22 ff erläutert ist.

Im vorliegenden Fall ist die externe Kompensation auf einem Teil des Flurstücks 35/31, Flur 5, Gemarkung Hülptingsen vorgesehen, auf der durch Anpflanzungen eine Wertsteigerung um 2 Punkte je m<sup>2</sup> erreicht werden kann.

Die Größe der Ausgleichsfläche verändert sich gegenüber dem Vorentwurf unter Berücksichtigung der Bushaltestellen um 1.714 m<sup>2</sup> von 1.357 m<sup>2</sup> auf 3.071 m<sup>2</sup>. Die Ausgleichsfläche fällt damit ca. 400 m<sup>2</sup> kleiner aus, als wenn der gesamte Geltungsbereich des Bebauungsplans als versiegelte Fläche betrachtet würde.

Die Größe der Ausgleichsfläche spiegelt jedoch nicht zwangsläufig die Größe der Eingriffsfläche wider.

Die Ausgleichsmaßnahme soll zwischen der B 188N und Hülptingsen umgesetzt werden. Die Ausgleichsmaßnahme dient somit neben dem Ausgleich für die Eingriffe, die aufgrund dieser Planung zu erwarten sind, gleichzeitig der landschaftlichen Einbindung der Umgehungsstraße. Die Anpflanzungen dienen zugleich als optischer Puffer zwischen der B 188 n und dem Wohngebiet „Am Walkenmühlenfeld“.

In der Begründung werden die Tabellen A, B und C sowie das Kapitel 9.3 angepasst (Änderung der Zahlen aufgrund der geringeren Größe der Ausgleichsfläche). Im Abwägungsvorschlag zur Stellungnahme der Region Hannover vom 03.04.2009 wird auf Seite 59 vor dem Absatz „Das entstehende Minus von...“ folgender Absatz eingefügt:

Als versiegelte Flächen werden deshalb in die Bilanzierung neben der Busspur (3,50 m Breite), ein Zuschlag von 1 m links und rechts der Busspur (für die Widerlager und als Randbefestigung) sowie die Flächen der Bushaltestellen eingestellt. Es wird nicht die gesamte Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung als versiegelte Fläche bilanziert, da mit der textlichen Festsetzung 1.3 gesichert wird, dass nur eine maximal 3,50 m breite Busspur und nicht die gesamte Breite der Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung versiegelt werden darf.

## **12 Ergänzung zu Kapitel 13 Ergebnis der Einwohnerversammlung Buslinienführung Weststadt am 22.06.2009**

Unter den vorhandenen Text wird folgende Ergänzung eingefügt:

### **Stellungnahme einer Burgdorfer Bürgerin vom 17.05.2010:**

„... mit Interesse sehen wir der Bauausschusssitzung am 17. Mai entgegen – und der damit verbundenen Möglichkeit, Fragen an die Region und die RegioBus zur ÖPNV-Anbindung von Burgdorf-Nordwest und Heineckenfeld zu stellen.

Bislang stellen Region und RegioBus ihre Buslinienvariante 1 (s. Vorlage Nr. 2009 0571 Punkt 3.4, Seite 11) über eine ausgebaute verlängerte Moorstraße als einzig mögliche Buslinienführung dar. Wir, die Anwohner und Freunde der verlängerten Moorstraße, sind aber nach wie vor überzeugt, dass es für Burgdorf-Nordwest und das Heineckenfeld auch anders geht. Wir meinen, die Linien 636 und 639 aus Schillerslage kommend könnten NW mitbedienen, die Linien 905 und 906 könnten weiter verkehren wie bisher.

Daher möchten wir Ihnen hiermit weitere Argumente für unseren Vorschlag liefern bzw. Fragen zu der von Region, RegioBus und Stadtverwaltung favorisierten Variante 1 aufwerfen:

**Geringe Auslastung:** Die Region räumte bei der Einwohnerversammlung ein, dass die Linie 905 nicht gut ausgelastet sei, bei einer Erhebung schlecht abgeschnitten habe und nach rein wirtschaftlichen Aspekten abgeschafft werden müsste (Vorlage Nr. 2009 0571, S. 42, Statement Lorenzen).

→ Wir meinen: Für eine schlecht ausgelastete, unwirtschaftliche Linie darf keine neue Straße gebaut, keine Natur zerstört werden. In Zeiten derart knapper Kassen wäre dies absolut unverständlich und höchst unpassend.

→ Fakt ist: Die Zielgruppe Schulkinder kann von der Linie 905/906 nicht profitieren, da die Linie 905/906 den Weg zu den weiterführenden Schulen weder verkürzt noch beschleunigt. Für Burgdorfer Schüler ist und bleibt das Fahrrad Fortbewegungsmittel Nr. 1

**Anbindung Heineckenfeld über Linie 636 und 639 möglich:** Die Region räumte bei der Einwohnerversammlung ein, „dass diese Option grundsätzlich denkbar sei.“ (Vorlage Nr. 2009 0571, S. 42, Statement Lorenzen).

→ Fakt ist: Der Umweg für Fahrgäste aus Schillerslage beträgt insgesamt nur 1,2 km (Strecke vom NW-Kreisel – Saalestr. – NW-Kreisel).

→ Fakt ist: Für Fahrgäste aus der Saalestr. wäre die Verbindung der Linien 636/639 über Höhenweg – Marris-Mühlenweg – Bahnhof (2,2 km) kürzer, schneller und attraktiver als die Verbindung über Moorstr. – Ellerngrund – Lippoldstr. – Mönkeburgstr. – Ellerngrund – Bahnhof (3,5 km).

→ Frage: Wie hoch ist das derzeitige Fahrgastaufkommen der Linien 636/639 nach Pendlern, Kindern, „mobilitätseingeschränkten“ Personen? Wie lauten Beispielrechnungen zur evtl. Fahrzeitverlängerung / Taktung? Welche Rolle spielen Sammeltaxis im ÖPNV der Region?

**Entfernung der Haltestellen:** In der Vorlage Nr. 2009 0571, S. 39 heißt es: „Die ‚alte‘ Weststadt ist mit der Bushaltestelle Ellerngrund nicht ausreichend versorgt. Gerade für Bewohner im Bereich Heidberg / Am Westende sind die Wege zu dieser Bushaltestelle weit. Für die Bewohner im Baugebiet Nordwest besteht derzeit überhaupt keine, in annehmbarer Entfernung gelegene, Bushaltestelle (500 m Radius).“ Weiter auf S. 48 heißt es: Die Entfernung zu den einzelnen Haltestellen „sei ein wichtiges Kriterium, welches den Handlungsbedarf begründe“.

→ Fakt ist: Die Entfernung zu den Haltestellen Ellerngrund sowie Saalestraße liegt im 500 m-Radius – und zwar nicht Luftlinie (wie der Nahverkehrsplan der Region Hannover vorsieht, vgl. Vorlage Nr. 2009 0571, S. 14), sondern Fußweg.  
Beispiele (laut Entfernungsrechner Google Earth):

Am Heidberg (Süd) – Haltestelle Ellerngrund 400 m Fußweg  
Am Westende – Haltestelle Ellerngrund 370 m Fußweg  
Örtzeweg (Süd) – Haltestelle Ellerngrund 490 m Fußweg  
Örtzeweg (Süd) – Haltestelle Saalestr. 450 m Fußweg  
Heineckenfeld (Südwest) – Haltestelle Saalestr. 450 m Fußweg

Zum Vergleich Entfernungen zu Haltestellen in der „alten“ Weststadt:  
Am Heidberg (Nord) – Haltestelle Schillerslager Landstr./Am Sande 460 m Fußweg  
Borkumweg – Haltestelle Ärztezentrum/Mönkeburgstr. 510 m Fußweg

→ Fakt ist: Stiege ein Fahrgast Am Heidberg in den Bus ein, müsste er über die Schleife Ellerngrund – Lippoldstr. – Mönkeburgstr. – Ellergrund – Bahnhof eine Strecke von 2,9 km zurücklegen. Läuft er hingegen 400 m weit zur Haltestelle Ellerngrund, wäre er nach 700 m und auf direktem Weg am Bahnhof. Das ist deutlich kürzer, schneller, attraktiver. Damit dürfte die jetzt von der RegioBus angedachte Streckenführung keinen Zusatznutzen bringen.

**Sicherheit:** In der Vorlage Nr. 2009 0571, S. 32 heißt es: „Aufgrund der geringen Takung des Busses (...) ist mit keinen Gefahren für die genannten Personengruppen [Fußgänger, Radfahrer, Kinder auf der verlängerten Moorstr.] zu rechnen.“ Es könne problemlos auf den parallel verlaufenden Fußweg und andere Straßen ausgewichen werden. Ein Begegnen von Bus und Radfahrern sei „problemlos möglich“. Auch sei von einer erhöhten Gefahrensituation am Spielplatz nicht auszugehen, weil dieser durch einen Holzzaun von der verlängerten Moorstraße getrennt sei.

→ Fakt ist: Spielplatz und Spielgeräte grenzen unmittelbar an die verlängerte Moorstraße und sind nur durch einen kniehohen Holzzaun von dieser getrennt. Kinder können den Zaun problemlos überwinden oder unter der Holzlatte hindurchkrabbeln. Auch der Bolzplatz grenzt unmittelbar an die verlängerte Moorstr.

→ Fakt ist: Fußgänger, Radfahrer und vor allem Kinder wählen den direkten Weg, ohne auf Umwege auszuweichen.

→ Fakt ist: Der parallel zur verlängerten Moorstraße angelegte Fußweg ist nur 1,80 m schmal, unübersichtlich und weist extrem enge Kurven auf. Für Spaziergänger ist das sehr idyllisch, doch Fußgänger und Radfahrer können sich dort angesichts des kurvigen Verlaufs nicht gefahrlos begegnen.

→ Frage: Welche Sicherheitsmaßnahmen werden für Kinder, Fußgänger und Radfahrer getroffen?

**Ausbau und Ausbaurkosten:** In der Vorlage Nr. 2009 0571, S. 19 werden die Kosten für den Ausbau der verlängerten Moorstr. „grob auf 200.000 Euro“ geschätzt. Auf S. 39 heißt es, durch den Ausbau „wird kein Grünareal zerstört und die Grünfläche nur in geringem Ausmaß beeinträchtigt“. Auf S. 59 heißt es jedoch: „In der Praxis dürfte es schwierig sein, die Busspuren von den nicht befestigten Seiten- und Mittelstreifen exakt zu trennen, da die Spuren auch seitliche Widerlager benötigen und die Seitenräume – wenn auch begrünt – befestigt sein müssen, falls ein Bus die Spur verlassen sollte/muss.“

→ Fragen: Welche Ausbaumaßnahmen sollen konkret erfolgen? Von welchen Seitenräumen ist die Rede und wie sollen diese befestigt werden? Wie passt das zu der Aussage, dass lediglich Betonspuren verlegt werden sollen und der Rest naturbelassen bleibt? Wer trägt die Ausbaurkosten? Worauf stützen sich die Kostenschätzungen? Stehen die Mittel im Haushalt bereit? Welche Vorhaben müssten dafür zurückgestellt werden?

In Vorlage Nr. 2009 0571, S. 35 heißt es zudem, „in nächster Zeit“ solle die untere Moorstraße saniert werden.

→ Fragen: Wann? Wer trägt die Kosten? Steht dafür Geld im Haushalt bereit? Welche Vorhaben müssen dafür zurückgestellt werden?

**Wendeplatz:** Die Region behauptet, der Wendeplatz in der Saalestr. sei zu klein.

→ Frage: Welchen Wendekreis hat ein Burgdorfer Linienbus? Welche Fläche steht zur Verfügung? Was würde ein Ausbau ggf. kosten? Wer trägt die Kosten? Beteiligt sich die HRG an den Ausbaurkosten?

#### **HRG-Beteiligung am Ausbau der Buslinie:**

Die Verwaltung teilt in Vorlage Nr. 2009 0571, S. 19 mit, dass sich die HRG anteilig an den Kosten einer Busspur im Bereich der verlängerten Moorstraße beteiligt.

→ Fragen: Greift dieser Vertrag (in unzulässiger Weise) einer Entscheidung der politischen Gremien vor? Können die Mittel auch für eine optimierte Wendemöglichkeit in der Saalestraße verwendet werden? → Wir meinen: Das Ziel der HRG, das Heineckenfeld an den ÖPNV anzubinden, mag unstrittig sein, ebenso die Zusage, sich an den Kosten dafür zu beteiligen. Nicht akzeptabel wäre es jedoch, wenn die HRG den Streckenverlauf bestimmt.

Die hier vorgelegten Argumente zeigen einmal mehr: Die ÖPNV-Anbindung des Heineckenfelds ist möglich und praktikabel, ohne die verlängerte Moorstraße auszubauen. Denn diese ist als „öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung: Parkanlage“ sowie als „Fläche für Maßnahmen zu Schutz, Pflege und Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft“ im Bebauungsplan festgesetzt. Und so soll es auch bleiben. Ein Bus, der dort mehrmals stündlich verkehrt, würde den Charakter dieses Naherholungsraums mit Kinderspielplatz, Bolzplatz, Spazier- und Radwegen nachhaltig zerstören.

Wir bitten Sie herzlich, vom Vorhaben, die verlängerte Moorstraße auszubauen, abzurücken und sich für bei der Region für eine alternative Buslinienführung einzusetzen. ...“

#### **Ausführungen der Stadt Burgdorf:**

##### **Geringe Auslastung**

Das aus dem Kontext gerissene Zitat ist auf Seite 43 der Begründung (Protokoll der Einwohnerversammlung vom 22.06.2009) wiedergegeben. Die zwischen der Region Hannover, RegioBus und der Stadt Burgdorf abgestimmten Planungen für die Stadtverkehrsbuslinie 905 sehen eine erweiterte Linienführung in einem 30/60 Min. Takt über die Moorstraße vor. Längerfristig würde für ca. 900 Einwohner (Endzustand der Aufsiedlung) die ÖPNV-Erreichbarkeit mit einem geringen betrieblichen Mehraufwand verbessert. Durch höhere Fahrgastnutzung wird sich die Wirtschaftlichkeit dieser Linie verbessern.

Im Nahverkehrsplan (NVP) der Region Hannover ist dargelegt, dass bei der Beurteilung des ÖPNV-Angebotes nicht nur wirtschaftliche Überlegungen, sondern auch die Versorgung der Wohnbevölkerung mit ausreichenden ÖPNV-Angeboten (Bedienungsstandards) zu berücksichtigen sind. Nur die wirtschaftlichen Aspekte betrachtend, müssten zahlreiche Buslinien eingestellt werden. Zur Sicherstellung der Mobilität von weiten Kreisen der Bevölkerung ist jedoch ein wohnortnaher Öffentlicher Personennahverkehr unerlässlich.

Für Schüler, die das Gymnasium in der Südstadt besuchen, würde eine Verknüpfung der Linien 905/906 bereits am Vormittag sehr wohl eine kurze und schnelle Anbindung bedeuten.

##### **Anbindung Heineckenfeld über Linie 636 und 639**

Auf Seite 45 der Begründung ist das Protokoll der Einwohnerversammlung vom 22.06.2009 wiedergegeben, in dem beschrieben wird, wieso die Linienführung der Busse 636/639 nicht zur Anbindung des Heineckenfeldes verändert werden sollte.

Für die Busse müsste im Baugebiet „Heineckenfeld“ eine Wendemöglichkeit hergestellt werden, damit diese über die Weserstraße in das Baugebiet hinein und über die Weserstraße aus dem Baugebiet wieder heraus fahren könnten. Es besteht jedoch keine Wendemöglichkeit im Baugebiet „Heineckenfeld“. Die Straßenradien sind zu eng, um dort mit

einem Bus wenden zu können. Es müssten an die Straßenflächen der Saalestraße angrenzende Grundstücke erworben werden, um einen Wendepunkt einrichten zu können. Dies führt, neben dem Ausbau zu einem Wendepunkt, zu weiteren Kosten für den Grundstückserwerb. Um diese Linienführung bedienen zu können, müssten die Buslinien von Schillerslage kommend, bevor sie in Richtung des Burgdorfer Bahnhofs fahren, eine Schleife über das Baugebiet „Heineckenfeld“ fahren. Durch die Stichfahrten der Linien 636 und 639 würden sich werktäglich Umwegfahrten mit einem Zeitaufwand von mindestens 5 Minuten je Fahrt ergeben. Das bedeutet, dass ca. 400-500 Fahrgäste (ca. 50 % Auszubildende) der beiden Regionalbuslinien eine Fahrzeitverlängerung von ca. 5 Min. hätten. Durch die Stichfahrten würde die Attraktivität der vorhandenen Busverbindung mit den Linien 636 und 639 verschlechtert. Mit dem zur Verfügung stehenden Fahrpersonal und Fahrzeugangebot ist laut Stellungnahme von RegioBus eine Stichfahrt nicht möglich. Durch den Einsatz von weiterem Personal und Fahrzeugmaterial entstünden jährlich zusätzliche Kosten, die nicht durch Fahrgastentgelte alleine gedeckt werden könnten. Die Region Hannover teilte mit, dass sie als Besteller und Kostenträger des Öffentlichen Personennahverkehrs aufgrund der angespannten Haushaltslage nicht in der Lage sei, diese Mehrkosten zu tragen.

### **Entfernung der Haltestellen**

Laut NVP gliedert sich die für mittelzentrale Orte angestrebte Mindestbedienungsqualität in eine räumliche Komponente (Erreichbarkeit der Haltestelle) und in eine Mindestbedienungshäufigkeit einer Haltestelle. Die Werte der Mindestbedienung werden für alle Verkehrstage ermittelt und in einem Gesamtwert je Jahr angegeben. Als anzustrebender Zielwert ist 80 % zugrunde gelegt. Der Bereich Burgdorf-Nordwest erreicht auf Grund der geringen Bedienungshäufigkeit der Linie 905 z.B. am Wochenende oder abends nur einen Zielerreichungsgrad von 77 %. Ausschlaggebend für den Mangel in der Mindestbedienung ist also nicht die Wegstrecke zur Haltestelle, sondern die Bedienungshäufigkeit der Haltestelle.

Zudem wird verkannt, dass mit der veränderten Linienführung nicht nur den Einwohnern im Bereich „Am Heidberg“ und dem nördlichen Bereich der Straße „Am Westende“ eine bessere Erreichbarkeit von Haltestellen des ÖPNV geboten werden soll, sondern auch den Bewohnern der Baugebiete „Heineckenfeld“ und „Burgdorf Nordwest“. Für die Bewohner der Bereiche „Am Heidberg“ und dem nördlichen Bereich der Straße „Am Westende“ treffen die genannten Distanzen zu den Bushaltestellen zu. Für mobilitätseingeschränkte Personen ist jedoch ein Fußweg von 400 m bis zur nächsten Haltestelle eine nicht unerhebliche Distanz. Für die Bewohner der Baugebiete „Heineckenfeld“ und „Burgdorf Nordwest“ sind die Distanzen zu bestehenden Bushaltestellen deutlich länger als 500 m. Für die Bewohner dieser Baugebiete stellt die Ermöglichung der geplanten Linienführung sehr wohl einen Zusatznutzen dar.

### **Sicherheit**

Es ist zutreffend, dass der Zaun kniehoch ist.

Bei Kindern, die in der Lage sind, ihn zu übersteigen, ist davon auszugehen, dass ihnen dadurch bewusst wird, dass sie den Spielplatz verlassen und einen Weg betreten. Kinder, die so klein sind, dass sie darunter hindurchkrabbeln, besuchen den Spielplatz in der Regel noch mit einem Elternteil/einer Aufsichtsperson gemeinsam.

Bereits jetzt wird die verlängerte Moorstraße durch Radfahrer und Fußgänger genutzt. Aufgrund des relativ gut zu befahrenden Weges und der geraden Streckenführung werden hier von Radfahrern z.T. recht hohe Geschwindigkeiten erzielt, sodass auch hier argumentiert werden kann, dass dies eine Gefahrenquelle für vom Spielplatz auf den Weg tretende Kinder darstellt.

Grundsätzlich ist die Moorstraße an dieser Stelle gut einsehbar, sodass große Fahrzeuge wie Busse rechtzeitig gesehen werden, bzw. Fahrpersonal von Bussen Personen auf der Moorstraße rechtzeitig erkennen können. Eine nennenswert erhöhte Gefahrensituation gegenüber der jetzigen Situation kann nicht festgestellt werden.

Daher werden keine weitergehenden Maßnahmen für erforderlich gehalten. Sollte im Rahmen der weiteren Gespräche dennoch Handlungsbedarf festgestellt werden, werden Lösungsmöglichkeiten geprüft.

Für den Bolzplatz gilt, dass er durch einen ca. 1,80 m hohen Maschendrahtzaun sowie zusätzlichen Strauchbewuchs von der Moorstraße getrennt ist. Er kann nur durch ein Tor in der Nähe zum Ahrbergenweg betreten und verlassen werden. Dieses liegt etwas von der Fahrbahn zurückversetzt. Hier ist kein unkontrolliertes Betreten der Fahrbahn zu erwarten.

Richtig ist, dass der Weg durch die Grünanlage aufgrund der Kurvenführung kein so hohes Fahrtempo für Radfahrer erlaubt, wie auf der verlängerten Moorstraße. Dies trägt jedoch zur Sicherheit im Begegnungsfall Fußgänger / Radfahrer bei, der bei angepasster Fahrweise ohne Probleme möglich ist.

### **Ausbau und Ausbaurkosten**

Für den Ausbau für den Busverkehr soll die Moorstraße auf einer Länge von ca. 430 m in einer Breite von insgesamt 3,00 m ausgebaut werden. Für den Busverkehr werden zwei Betonspurbahnen mit einer Breite von je 1,00 m eingebaut. Zwischen die Betonspurbahnen wird ein 1,00 m breiter Schotterstreifen aufgefüllt und verdichtet. Die Seitenräume werden mit Schotter eingepasst.

Die Ausbaurkosten trägt die Stadt Burgdorf. Mittel Dritter fließen seitens der Hannover Region Grundstücksgesellschaft (HRG). Dazu wurde ein Erschließungsvertrag geschlossen. Die Folgekostenregelung sieht unter anderem eine Beteiligung für die Busspur vor. Des Weiteren wurde ein Antrag zur Förderung von Investitionen zur Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) bei der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) gestellt.

Die Kostenschätzungen wurden mit Erfahrungswerten von früheren Baumaßnahmen durchgeführt.

Im Haushalt werden Mittel für 2011 angemeldet.

Andere Vorhaben werden dafür nicht zurückgestellt.

### **Sanierung der Moorstraße**

In der „Unteren Moorstraße“ wurde eine Deckensanierung im Mai 2010 durchgeführt, da in diesem Bereich kein Bedarf an Kanal- und Leitungserneuerung war. Die Kosten dafür trägt die Stadt Burgdorf. Mittel wurden dafür im Haushalt bereitgestellt. Es handelt sich um eine Sanierungsmaßnahme, deshalb werden die Anlieger daran nicht beteiligt.

Nach jedem Winter wird eine Liste erstellt, welche Straßen saniert werden. Diese Liste wird mit den vorhandenen Mitteln abgearbeitet. Die „Untere Moorstraße“ befindet sich auf der Liste.

Es müssen keine anderen Vorhaben zurückgestellt werden.

### **Wendeplatz**

Der Wendekreisradius für Standardlinienbusse beträgt 11,50 m, für Gelenkbusse beträgt der Radius 12,00 m. Benötigt wird für einen Standardlinienbus gemäß der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraße (RASt06) eine Fläche von ca. 25 x 36 m. Im Bebauungsplan Nr. 0-74 „Heineckenfeld“ ist eine Verkehrsfläche mit 15 m Breite festgesetzt. An der Kreuzung Saalestraße / Elbestraße ist eine ca. 20 x 36 m große Verkehrsfläche festgesetzt. Innerhalb dieser Fläche sind jedoch mittig drei Bäume zu pflanzen. Zudem wird die Saalestraße derzeit mit 5,30 bzw. 6,00 m Breite ausgebaut. (Die Elbestraße soll 5,00 m breit ausgebaut werden, die RASt06 fordert 5,55 m bzw. bei eingeschränkten Bewegungsspielräumen 5,00 m Breite für den Begegnungsfall Bus / Pkw.) Die

Wendemöglichkeit inklusive der Ein- und Ausfahrten müsste neu geplant und die Befahrbarkeit durch Schleppkurven überprüft werden.

Die Kosten für den Flächenerwerb und die Herstellung der Wendemöglichkeit wären von der Stadt Burgdorf zu tragen. Der Vertrag zur Kostenbeteiligung für eine Busspur regelt nur die Kosten einer Busspur auf der verlängerten Moorstraße. Die HRG wäre vertraglich nicht an den Ausbaurkosten für eine Wendefläche zu beteiligen.

#### **HRG-Beteiligung am Ausbau der Buslinie**

Der Vertrag zwischen der Hannover Region Grundstücksgesellschaft mbH & Co.KG (HRG) und der Stadt Burgdorf zur Erschließung des Wohnbaugebietes „Heineckenfeld“ wurde am 15.03.2007 vom Rat der Stadt Burgdorf beschlossen. Insofern war der Inhalt des Vertrags dem Rat bekannt und auch abgestimmt. Der Vertrag bezieht sich auf verschiedene Kostenbeteiligungen, u. a. auch auf den Ausbau einer Busspur in der Moorstraße.

Die im Schreiben geäußerte Befürchtung, dass die HRG aufgrund des abgeschlossenen Erschließungsvertrags den Streckenverlauf einer ÖPNV-Anbindung bestimmt bzw. bestimmen kann, trifft nicht zu. Die Entscheidung lag und liegt bei den politischen Gremien.

#### **Stellungnahme eines Burgdorfer Bürgers vom 17.05.2010:**

Der Bürger regt an, eine Linienführung über den Ahrbergenweg und eine Verlängerung über die sog. „Schulbaufläche“ südlich des Baugebietes „Norderneystraße“ einzurichten.

#### **Ausführungen der Stadt Burgdorf:**

Es wird grundsätzlich auf die Ausführungen der Stadt Burgdorf auf die Stellungnahme einer Burgdorfer Bürgerin vom 22.06.2009 verwiesen.

Eine Linienführung über den Ahrbergenweg anstelle über die Moorstraße wird aufgrund der fehlenden Bevölkerung im Einzugsbereich der Trasse, sowie der Tatsache, dass dieser Weg in der Rahmenplanung „Burgdorf Nordwest“ als Fuß- und Radweg vorgesehen ist, nicht weiter verfolgt. Es besteht derzeit keine Verbindung vom Ahrbergenweg zur Mönkeburgstraße. Es müsste an dieser Stelle ebenfalls eine neue, ca. 315 m lange Busspur mit entsprechendem Kostenaufwand angelegt werden.

Da der Ahrbergenweg der Erschließung landwirtschaftlicher Flächen dient, verkehren auf diesem landwirtschaftliche (Nutz-) Fahrzeuge. Busse und landwirtschaftliche (Nutz-) Fahrzeuge können sich auf der ca. 635 m langen Strecke zwischen Moorstraße und der anzulegenden Straße südlich der Langeoogstraße aufgrund der geringen Breite nicht begegnen.

Im derzeit in Erarbeitung befindlichen Integrierten Stadtentwicklungskonzept (ISEK) wird überdies entgegen der Rahmenplanung „Burgdorf Nordwest“ vorgeschlagen, auf Teile der in der Rahmenplanung vorgesehenen Wohnbauflächen südlich des Baugebietes „Heineckenfeld“ bzw. westlich des Kiesteiches zu verzichten. Es wird im ISEK vorgeschlagen, mittel- bis längerfristig eine Wohnbaulandentwicklung westlich des Baugebietes „Norderneystraße“ zu verwirklichen. In diesem Fall könnte natürlich dennoch eine Busspur auf dem Ahrbergenweg oder parallel zu diesem angelegt werden. Allerdings wäre in diesem Fall dann noch eine Abwägung zu treffen zwischen den Bedürfnissen des ÖPNV und dem Wunsch nach einer unzerschnittenen Landschaft.

Allerdings stellt sich diese Frage derzeit nicht, da für eine solche Lösung zunächst die genannten Baugebiete westlich der „Norderney-“ und „Langeoogstraße“ entwickelt werden müssten. Diese Entwicklung wird sich jedoch über einen längeren Zeitraum erstrecken, so dass eine Linienführung über den Ahrbergenweg oder parallel zu diesem vorerst keine Baugebiete erschließen würde.

Zusätzlich müsste die Stadt Burgdorf, anders als bei der Anlage der Busspur auf der verlängerten Moorstraße, südlich des Baugebietes Langeoogstraße die Kosten für die Her-

stellung einer Busspur alleine tragen. Es gibt aber einen Vertrag zwischen der HRG-Hannover-Region Grundstücksgesellschaft mbH & Co. KG und der Stadt Burgdorf, welcher regelt, dass sich die HRG anteilig an den Kosten zur Errichtung einer Busspur auf der verlängerten Moorstraße beteiligt.

Ein Verlauf der Buslinie über den skizzierten Fahrweg würde zu einer Randlage der Linie (Haltestellen) führen, die Erschließungswirkung wäre geringer und die Fußwege zu den Haltestellen wären länger.

#### **Stellungnahme einer Burgdorfer Bürgerin vom 22.06.2010:**

„... zwei Burgdorfer Bürger, Frau ... und Herr ...<sup>5</sup>, sammeln Unterschriften für eine (Schul-)Busanbindung von Burgdorf Nordwest und dem Heineckenfeld. Dabei vertreten sie die Meinung, dass es keine andere Lösung gibt als den Ausbau der Moorstraße. Leider übersehen Frau ... und Herr ... aber, dass wir, die Anlieger und Freunde der naturbelassenen Moorstraße, seit 15 Monaten gemeinsam mit Ihnen, den Ratsmitgliedern der Stadt Burgdorf sowie der Stadtverwaltung, konstruktiv und kreativ an einer tragfähigen Alternativlösung arbeiten.“

Einen weiteren Baustein zu einer möglichen Alternativlösung möchten wir Ihnen im Folgenden vorstellen. Denn nach den neuesten Informationen zum Thema Wendemöglichkeit in der Saalestraße/ Heineckenfeld sind wir stärker denn je davon überzeugt: Burgdorf Nordwest und das Heineckenfeld können an den ÖPNV angebunden werden – und zwar ohne den Ausbau der verlängerten Moorstraße.

Unsere Informationen:

**Wendekreis Bus:** Der Wendekreis eines 12 Meter langen Linienbusses liegt bei 21 Metern. Bei einem 18 Meter langen Linienbus beträgt der Wendekreis 24 Meter.

**Platz für Wendemöglichkeit ist da:** Nach Recherchen der WGS steht im Heineckenfeld mit der Saalestraße, dem östlich angrenzenden Grünstreifen und dem Ahrbergenweg eine knapp 30 Meter breite Fläche zur Verfügung – und zwar auf Höhe der bereits vorgesehenen Bushaltestelle östlich des Grundstücks 1A (s. Lageplan mit Maßstab sowie Screenshot der HRG-Website mit Foto aus der Vogelperspektive).

**Flächen sind ab 2011 im Besitz der Stadt:** Alle Straßen und Grünflächen im Heineckenfeld gehören derzeit der Hannover Region Grundstücksgesellschaft (HRG), werden aber nach kompletter Fertigstellung (geplant 2011) unentgeltlich an die Stadt Burgdorf übergeben. Straßen und Grünflächen werden so zu öffentlichen Flächen, für die die Stadt die Unterhaltung und Pflege übernimmt.

**Formale Schritte sind nötig:** Um diese Fläche als Wendeplatz zu erschließen, sind formale Schritte nötig, die Ihnen als Gremienangehörige der Stadt bekannt sind: Es müsste der Bebauungsplan Nr. 0-74 „Heineckenfeld“ von 2007 geändert werden, der die Bau-, Verkehrs- und Grünflächen im Heineckenfeld regelt. Da die infrage kommende Grünfläche zwischen Saalestraße und Ahrbergenweg Bestandteil der Grünbilanzierung ist, müsste – wenn der Grünstreifen zur Verkehrsfläche wird – ein Ausgleich an anderer Stelle geschaffen werden. Auch dazu ist ein Beschluss nötig.

**Vertrag zwischen HRG und Stadt Burgdorf:** Zwischen der HRG und der Stadt Burgdorf existiert nach unseren Informationen ein Vertrag, in dem sich die HRG mit einem festgelegten Gesamtbetrag an den Infrastrukturkosten fürs Heineckenfeld beteiligt. Dazu gehören etwa der Ausbau der Weserstraße und Parkplätze, die Verlagerung des Hundeparkplatzes sowie die allgemeine Anbindung an den ÖPNV. Der Ausbau der verlängerten Moorstraße ist nach unseren Informationen nicht ausdrücklich im Vertrag festgeschrieben.

**Gespräch der Stadt mit der Region Hannover am 16.07.2010:** Wie Sie wissen, hat auch die Region Hannover bereits grundsätzlich Gesprächsbereitschaft signalisiert und mitgeteilt: Die Stadt Burgdorf legt die infrastrukturellen Rahmenbedingungen fest. Auf dieser Grundlage wird die Region Lösungsansätze erörtern. Wie diese Lösungsansätze

<sup>5</sup> Namen von der Stadt Burgdorf unkenntlich gemacht.

aussehen könnten, darüber soll es am 16.07.2010 ein Gespräch zwischen Herrn Bürgermeister Baxmann und Regionsvertretern geben. Ob hier weitere Teilnehmer aus dem Rat vorgesehen sind, ist uns nicht bekannt.

All diese Informationen machen deutlich: Burgdorf Nordwest und das Heineckenfeld können an den ÖPNV angebunden werden – und zwar ohne den Ausbau der verlängerten Moorstraße.

Denn es gibt viele gute Gründe, die für eine alternative Linienführung sprechen und für den Erhalt der naturbelassenen Moorstraße. Hier nur drei:

**Naherholungsraum:** Die verlängerte Moorstraße ist als öffentliche Grünfläche und Parkanlage im Bebauungsplan festgeschrieben. Ein Bus, der dort mehrmals stündlich verkehrt, würde den Charakter dieses Naherholungsraums mit Kinderspielplatz, Bolzplatz, Spazier- und Radwegen nachhaltig und unwiederbringlich zerstören.

**Sicherheit:** Bei einem mehrmals stündlich verkehrenden Bus ist die Sicherheit von Fußgängern und Radfahrern, vor allem aber die Sicherheit von Kindern nicht mehr gewährleistet.

**Unwirtschaftlichkeit:** Die Linie 905 ist schlecht ausgelastet und müsste laut Aussage der Region Hannover nach wirtschaftlichen Aspekten sogar abgeschafft werden. Dafür eigens eine Straße zu bauen, wäre in Zeiten derart knapper Kassen absolut unverständlich und höchst unpassend.

Unseren Standpunkt und die räumlichen Gegebenheiten möchten wir Ihnen gerne persönlich vorstellen. Daher laden wir Sie und Ihre gesamte Fraktion hiermit noch einmal zu einem Ortstermin in die verlängerte Moorstraße ein. Über Ihren Besuch nach der Sommerpause würden wir uns sehr freuen. ...“

### **Ausführungen der Stadt Burgdorf:**

#### **Zur Zusammenarbeit**

Richtig ist, dass seit mehr als einem Jahr alternative ÖPNV-Erschließungsmöglichkeiten der Baugebiete Heineckenfeld und Nordwest von Bürgerinnen und Bürgern vorgeschlagen und diese von der Verwaltung geprüft werden.

#### **Zum Wendekreis eines Linienbusses**

Die genannten Wendekreise geben lediglich den Bereich wieder, der mit den Rädern eines Busses befahren wird. Hinzugerechnet werden muss jedoch noch eine sog. Freihaltezone von jeweils 1,50 m für das Ausschwenken der Fahrzeuge. Zum Flächenbedarf einer Wendemöglichkeit im Bereich der Saalestraße sind auch die Flächen, die für Gehwege benötigt werden hinzuzurechnen.

#### **Platz für eine Wendemöglichkeit**

Im Bebauungsplan Nr. 0-74 „Heineckenfeld“ ist für die Saalestraße eine Verkehrsfläche mit 15 m Breite festgesetzt. Östlich angrenzend an die Verkehrsfläche ist eine 5 m breite öffentliche Grünfläche als Fläche zum Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen festgesetzt. Gemäß der textlichen Festsetzung 10 dient diese Fläche der Vermeidung und dem Ausgleich erheblicher Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes.

Im Bebauungsplan Nr. 0-71 „Burgdorf Nordwest“ ist östlich an die zuvor genannten Festsetzungen des B-Plans Nr. 0-74, eine öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung: Flächen für Maßnahmen, zum Schutz und zur Pflege von Boden, Natur und Landschaft in einer Breite von 9,50 m festgesetzt. Innerhalb dieser Fläche befindet sich der Ahrbergenweg.

### **Zum Flächeneigentum**

Die genannten Flächen gehen entsprechend dem Erschließungsvertrag der zwischen der Stadt Burgdorf (Beschluss des Rates vom 15.03.2007) mit der HRG geschlossen wurde, 2011 in das Eigentum der Stadt Burgdorf über.

### **Formale Schritte**

Es ist richtig, dass der Bebauungsplan Nr. 0-74 für diesen Alternativvorschlag geändert werden müsste. Jedoch liegt ein Teil der angesprochenen Flächen im Geltungsbereich des B-Plans Nr. 0-71 (zu den rechtsverbindlichen Festsetzungen für diesen Bereich siehe oben). Es wären zwei Bebauungspläne zu ändern und es müsste für zwei Grünflächen, die als Ausgleichsflächen bilanziert wurden, sowie für die neu hinzukommenden Versiegelungen, Ersatz geschaffen werden. Zudem würde der Ahrbergenweg in den Wendekreis einbezogen.

### **Zum Vertrag zwischen der HRG und der Stadt Burgdorf**

Die Aussage, dass in dem Erschließungsvertrag der Ausbau der verlängerten Moorstraße für eine ÖPNV Nutzung nicht erwähnt wird, ist falsch. In § 11 des Erschließungsvertrages heißt es:

[...] 4. Im Rahmen der Entwicklung des o. g. Bebauungsplangebietes beteiligt sich die HRG anteilig für die Verlagerung des Polizeihundesportvereins, den Ausbau Am Westende sowie die Anlage einer Busspur in der verlängerten Moorstraße (die zwei letzteren als Folge der Einrichtung einer neuen Buslinie zur Erschließung des Baugebietes). [...]

### **Zum Gespräch vom 16.07.2010**

Mit der Region Hannover und RegioBus hat eine Besprechung stattgefunden. Ziel des Gespräches war, zu klären, ob es für die Baugebiete „Heineckenfeld“ und „Nordwest“ eine alternative ÖPNV-Anbindung gibt.

Im Ergebnis ist eindeutig klar geworden: die Region Hannover, RegioBus und die Stadt Burgdorf sehen aus wirtschaftlichen (Kosten) Gesichtspunkten und / oder qualitativen Gesichtspunkten keine Alternative zur Linienführung über die verlängerte Moorstraße.

### **Zum Naherholungsraum und zur Sicherheit**

Neben der verlängerten Moorstraße ist auch der Ahrbergenweg als öffentliche Grünfläche und Parkanlage im Bebauungsplan Nr. 0-71 festgesetzt. Eine Einbeziehung des Ahrbergenweges in den Wendekreis würde für die kreuzenden Fußgänger und Fahrradfahrer Gefahren verursachen. Zudem ist die Brücke über die B 188 n in Verlängerung des Ahrbergenweges im derzeit in Erarbeitung befindlichen Integrierten Stadtentwicklungskonzept als Projekt mit hoher Priorität genannt. Eine Wiederherstellung dieser für den Fahrradverkehr wichtigen Nordsüdachse wird angestrebt, durch einen Wendeplatz im Verlauf des Ahrbergenweges jedoch erschwert. – Im Übrigen wird zum Punkt ‚Sicherheit‘ auf die Ausführungen der Stadt Burgdorf auf die Stellungnahme einer Burgdorfer Bürgerin vom 17.05.2010 verwiesen.

### **Zur Unwirtschaftlichkeit**

Die Wirtschaftlichkeit der Linie 905 soll durch den längeren Streckenverlauf und dadurch ein höheres Fahrgastpotential (= steigende Fahrgastzahlen und steigende Einnahmen) erhöht werden. Bei Beibehaltung des derzeitigen Streckenverlaufes steht die Linie 905 längerfristig zur Disposition.