



Stadt Burgdorf  
Der Bürgermeister

Vorlage Nr.:	<b>2012 0086</b>
Datum:	17.01.2012
Fachbereich/Abteilung:	3.2/66
Sachbearbeiter(in):	Claudia Vollmert
Aktenzeichen:	66-Vol 642-43-5

**Beschlussvorlage**

**öffentlich**

**Betreff: Radverkehrskonzept 2011 - Schlussbericht und Anlagenband  
Bezugsvorlagen 2011 0916, 2010 0710**

**Beratungsfolge:**

	Datum	TOP	abweich. Beschluss	Abstimmungsergebnis		
				Ja	Nein	Enth.
Ortsrat Schillerslage	09.02.2012					
Ortsrat Ramlingen-Ehlershausen	14.02.2012					
Ortsrat Otze	16.02.2012					
Ausschuss für Umwelt und Verkehr	23.02.2012					
Verwaltungsausschuss	28.02.2012					

Finanz. Auswirkungen in Euro	Produktkonto	ErgHH	FinHH
Einmalige Kosten: rd. 2,5 Mio €		<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Laufende Kosten: €		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Haushaltsmittel stehen zur Verfügung:	<input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein		

**Beschlussvorschlag:**

1. Der Ortsrat Schillerslage empfiehlt dem Verwaltungsausschuss der Stadt Burgdorf, die unter 4. aufgeführten Beschlüsse zu fassen.
2. Der Ortsrat Ehlershausen empfiehlt dem Verwaltungsausschuss der Stadt Burgdorf, die unter 4. aufgeführten Beschlüsse zu fassen.
3. Der Ortsrat Otze empfiehlt dem Verwaltungsausschuss der Stadt Burgdorf, die unter 4. aufgeführten Beschlüsse zu fassen.
4. Der Verwaltungsausschuss der Stadt Burgdorf beschließt:

Der Verwaltungsausschuss der Stadt Burgdorf nimmt die Aussagen des Schlussberichtes "Radverkehrskonzept 2011" sowie des Anlagenbandes "Handlungsbedarf und Maßnahmenempfehlungen Radverkehrskonzept 2011" zustimmend zur Kenntnis und

beschließt, die Maßnahmenempfehlungen entsprechend der Bereitstellung von Haushaltsmitteln umzusetzen.

(Baxmann)

## **Sachverhalt und Begründung:**

### **Inhalt**

- 1 Allgemeines
- 2 Zielsetzung
- 3 Gründe zur Förderung des Radverkehrs
- 4 Radverkehrszählung
- 5 Unfallbetrachtung
- 6 Leitlinien der Radverkehrsführung in Burgdorf
- 7 Radverkehrsnetz
- 8 Maßnahmenkonzeption zur Verbesserung der Wegeinfrastruktur im Radverkehrsnetz
- 9 Fahrradparken
- 10 Öffentlichkeitsarbeit und Serviceleistungen
- 11 Kostenschätzung
- 12 Schlussbemerkungen

### Anlagen:

Anlage 1: Plan 1a, Plan 1b: Radverkehrsnetz Burgdorf

Anlage 2: Plan 2a, Plan 2b: Handlungsbedarf

Anlage 3: Maßnahmenempfehlungen

## **1 Allgemeines**

Im Mai 2010 wurde die Planungsgemeinschaft Verkehr (PGV) aus Hannover mit der Erarbeitung eines Radverkehrskonzeptes beauftragt. Der Schlussbericht liegt nun vor und umfasst insgesamt 247 Seiten. Aus Kostengründen wurde darauf verzichtet, den Bericht vollständig als gedrucktes Exemplar dieser Vorlage beizufügen. Der vollständige Bericht steht im Ratsinformationssystem zur Verfügung. In dieser Vorlage wird eine kurze Zusammenfassung des Inhalts gegeben sowie exemplarische Maßnahmen vorgestellt.

Falls ein Ratsmitglied keinen Zugang zum Ratsinformationssystem hat, besteht die Möglichkeit, ein gedrucktes Exemplar des Berichtes zu erhalten.

Zum Beginn der Erarbeitung des Konzeptes wurde ein öffentlicher Workshop durchgeführt, aus dem sich ein projektbegleitender Arbeitskreis gebildet hat. Der Arbeitskreis tagte insgesamt viermal. Die Mitglieder setzten sich unter anderem aus allen politischen Fraktionen, dem ADFC, dem Seniorenrat, der Polizei, der Straßenverkehrsbehörde sowie den Straßenbaulastträgern zusammen. Die einzelnen Arbeits-

schritte und Ergebnisse des Konzeptes wurden dem Arbeitskreis jeweils vorgestellt. Anregungen und Maßnahmenvorschläge aus dem Arbeitskreis konnten kontinuierlich in das Konzept einfließen.

Der Umwelt- und Verkehrsausschuss wurde im Jahr 2011 mit der Informationsvorlage Nr. 2011 0916 über den Stand der Bearbeitung informiert.

Einen Zwischenbericht sowie die Maßnahmenvorschläge des Schlussberichtes wurden den Ortsvorstehern und Ortsbürgermeistern an zwei Gesprächsterminen vorgestellt.

## **2 Zielsetzung**

Radverkehrsförderung kommt im Zusammenhang mit dem Klimawandel eine besondere Bedeutung zu und dient bei gleichzeitiger Verlagerung von Kfz-Fahrten auf umweltfreundliche Verkehrsmittel auch der Attraktivierung unserer Stadt. Aufgrund der kompakten Kernstadt und der ebenen Topographie bieten sich für den Radverkehr in Burgdorf gute Voraussetzungen. Ein entsprechendes Konzept stellt eine entscheidende Planungsgrundlage dar und hilft finanzielle Mittel und personelle Kapazitäten zielgerichtet für einen mittelfristigen Zeitrahmen einzusetzen. Um die notwendigen Voraussetzungen für eine dauerhafte, nachhaltige und effiziente Radverkehrsförderung zu schaffen, wurden die bereits entwickelten Förderansätze, z.B. die Fahrradwegweisung sowie die Öffnung von Einbahnstraßen, im vorliegenden Radverkehrskonzept zusammengefasst und weiterentwickelt. Das Konzept berücksichtigt nicht nur den infrastrukturellen Ausbau, sondern alle Aspekte der Radverkehrsförderung unter dem Gesichtspunkt "Radverkehr als System".

## **3 Gründe zur Förderung des Radverkehrs**

Die verstärkte Nutzung des Radverkehrs bietet neben Aspekten eines umweltschonenden städtischen Verkehrs auch soziale, wirtschaftliche und gesundheitsbezogene Vorteile. Mit einer konsequenten systematischen Radverkehrsförderung können diese positiven Effekte insbesondere dann greifen, wenn es gelingt, im Stadtverkehr vermeidbare Pkw-Fahrten durch Radfahrten zu ersetzen

### **3.1 Das Fahrrad ist ein Wirtschaftsfaktor**

Das Fahrrad ist ein nicht zu unterschätzender Wirtschaftsfaktor, der zur Stabilisierung und Förderung lokaler und regionaler Wirtschaftsstrukturen beiträgt. Dieses Potenzial ist bei weitem noch nicht ausgeschöpft.

Der Fahrradtourismus gewinnt weiter an Bedeutung und hat sich in vielen Regionen als wichtiger Wirtschaftsfaktor erwiesen. Fast 2 Millionen Deutsche unternehmen jährlich eine mehrtägige Urlaubsreise mit dem Rad. Im Inlandsurlaub nutzen etwa die Hälfte der Deutschen das Fahrrad vor Ort. Seit bekannt ist, dass Fahrradtouristen im Schnitt mehr Geld vor Ort ausgeben als Autoreisende und in manchen Regionen ein erheblicher Teil der Übernachtungen (z. B. ein Drittel im Münsterland) auf Fahrradtouristen entfällt, werden diese zunehmend umworben.

Radler stärken den innerstädtischen Einzelhandel. In dem Projekt "Einkaufen mit dem Fahrrad" in Kiel wurde aufgezeigt, dass die fahrradfahrende Kundschaft eher vor Ort einkauft und damit die gewachsenen Einzelhandels-Standorte stärkt. Die Rad-

Einkäufer entscheiden sich in der Regel bewusst für das Einkaufen mit dem Fahrrad, kommen häufiger in die Geschäfte und geben auch mehr Geld aus.

Bike+Ride-Plätze erweitern den Einzugsbereich von Bussen und Bahnen im Vergleich zu einem fußläufigen Einzugsbereich. Im Vergleich zum Park+Ride für Pkw-Nutzer liegen die Investitionskosten für die Fahrradabstellbereiche deutlich niedriger.

### **3.2 Radfahren ist ein erheblicher Beitrag zum Umweltschutz**

Radfahren ist leise, verbraucht keine fossile Energie und belastet Stadt und Umwelt nicht mit Schadstoffen. Es ist neben dem zu Fuß gehen die stadtverträglichste Fortbewegung. Damit trägt es zur Verbesserung der Lebensqualität sowie zur Erreichung der Reduktionsziele bei Schadstoffen bei. Im nationalen Radverkehrsplan werden an Hand von Modellrechnungen die erheblichen Beiträge einer verstärkten Fahrradnutzung zur Minderung der Kfz-bedingten Schadstoffemissionen aufgezeigt.

Würden beispielsweise die Hälfte aller Pkw-Fahrten unter fünf Kilometer mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, würde dies eine bundesweite Ersparnis von jährlich 4,5 Mio. Tonnen CO<sub>2</sub> bedeuten. Dieser Wert entspricht etwa der jährlichen CO<sub>2</sub>-Immission aller Privathaushalte in Berlin<sup>1</sup>.

Im Rahmen des Klimaschutz-Aktionsprogramms für Burgdorf, das in diesem Jahr erarbeitet wird, ist die umweltfreundliche Mobilität ein Baustein, die CO<sub>2</sub>-Emissionen zu senken. Maßnahmen zur Öffentlichkeitsarbeit hinsichtlich der Förderung des Radverkehrs, sollen deshalb auch im Rahmen des Klimaschutz-Aktionsprogramms umgesetzt werden.

## **4 Radverkehrszählung**

Regelmäßige Radverkehrszählungen sind ein geeignetes Mittel, um die Entwicklung des Radverkehrs und die Intensität der Fahrradnutzung zu erheben. Im Rahmen einer kontinuierlichen Qualitätssicherung ist es sinnvoll, die Zählungen regelmäßig an den gleichen Zählstellen und im vergleichbaren Erhebungsdesign zu wiederholen. Hierdurch kann dann auch die Wirkung von Einzelmaßnahmen (z. B. Nutzung neuer Radrouten, Akzeptanz realisierter Maßnahmen) überprüft werden.

### **4.1 Ergebnisse der Zählungen**

Insgesamt wurden 4.902 Radfahrerinnen und Radfahrer erfasst. Die einzelnen Zählstellen wurden dabei unterschiedlich frequentiert.

Im Zeitraum von 15-19 Uhr wurden 4.057 Radfahrerinnen und Radfahrer gezählt. Die meisten davon wurden am Kleinen Brückendamm sowie im weiteren Verlauf auf der Immenser Straße beobachtet (vgl. Abb. 1). Ein hohes Radverkehrsaufkommen war auch im Bereich des Bahnhofes (Bahnhofstraße) sowie der beiden Tunnel zwischen West- und Innenstadt (Magdalenenentunnel und Finanzamtunnel) erkennbar.

Bei den Zählungen in den Morgenstunden wurden insgesamt 845 Radfahrerinnen und Radfahrer beobachtet. Hier wurde neben der wichtigen Nord-Süd-Achse Kleiner Brü-

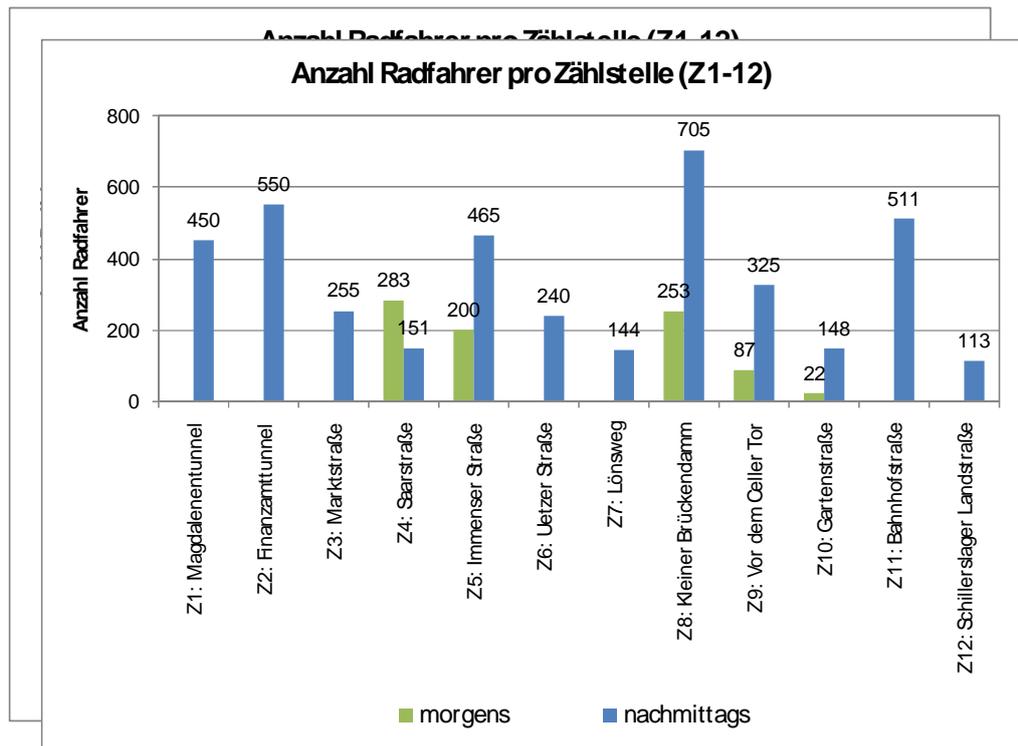
---

<sup>1</sup> Pressemitteilung der AGFS-NRW vom März 2007

ckendamm und Immenser Straße auch die Saarstraße stark frequentiert.

Abb. 1: Übersicht zur Anzahl der gezählten Radfahrerinnen und Radfahrer je Zählstelle

Insgesamt wurden über den gesamten Zählzeitraum an allen Zählstellen kontinuierlich zahlreiche Radfahrerinnen und Radfahrer beobachtet. Im morgendlichen Schülerverkehr waren zusätzlich einige Achsen besonders stark frequentiert. Insgesamt lässt sich feststellen, dass der Schülerverkehr einen hohen Anteil am Radverkehr in



Burgdorf

einnimmt, insgesamt aber auch in den Nachmittagszeiträumen ein hohes Radverkehrsaufkommen zu verzeichnen war. Das Fahrrad ist demnach in Burgdorf ein wichtiges Verkehrsmittel für alle Bevölkerungsgruppen.

## 5 Unfallbetrachtung

Im Rahmen der Konzepterstellung wurde das Unfallgeschehen mit Radverkehrsbeteiligung im Stadtgebiet Burgdorf betrachtet. Dieser Unfallbetrachtung liegen Daten zu den polizeilich gemeldeten Unfällen im Stadtgebiet Burgdorf mit Beteiligung von Radfahrern für die Jahre 2007 - 2009 zugrunde.

Von 2007 bis 2009 wurden in Burgdorfer insgesamt 2.239 Straßenverkehrsunfälle polizeilich erfasst, knapp 8 % davon mit Radfahrerbeteiligung. An diesen 171 Unfällen waren insgesamt 331 Personen beteiligt, davon waren 190 Personen mit dem Rad unterwegs. Betrachtet man allerdings nur die Unfälle mit Personenschäden, so waren im Untersuchungszeitraum in knapp 30 % aller Straßenverkehrsunfälle Radfahrerinnen und Radfahrer beteiligt.

Bei etwa 9 % der Radverkehrsunfälle wurden Personen schwer verletzt oder getötet, bei etwa 70 % der Unfälle gab es leicht Verletzte, etwa 21 % waren reine Sachschadensunfälle. Insgesamt wurden im Bezugszeitraum zwei Radfahrer getötet und 13 Radfahrer schwer verletzt.

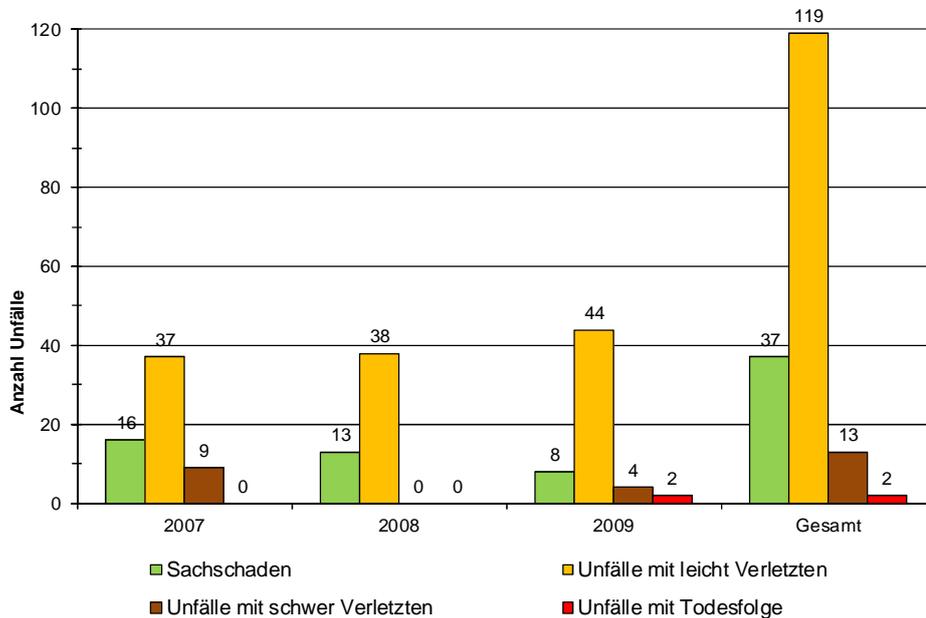


Abb. 2: Unfallfolgen bei Radverkehrsunfällen der Jahre 2007-2009

Die häufigste Unfallursache "Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr" wurde überwiegend den Kfz-Fahrern, aber in einem Drittel der Unfälle auch den Radfahrern zugeordnet. Zahlreiche Unfälle wurden zudem durch das "Nichtbeachten der Vorfahrt" bzw. der "Rechts-Vor-Links-Regelung" verursacht. Die Ursachen "Benutzung der falschen Fahrbahn" sowie "Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot" wurden ebenfalls häufig als Unfallursachen angeführt und fast ausschließlich dem Radfahrer zugeordnet. Diese Ursache, die überwiegend das unerlaubte Fahren auf einem Radweg in Gegenrichtung bezeichnet, ist auch in anderen Städten als häufigster unfallverursachender Fehler der Radfahrer bekannt.

Besonders auffällige Unfallschwerpunkte wurden von der Polizei nicht definiert, an einigen Stellen im Stadtgebiet wurden jedoch vermehrt Unfälle registriert. Dies gilt zum Beispiel für Straßenzüge wie die Marktstraße. Hier wurden vor allem bei Parkwechselfvorgängen häufigere Konflikte – meist mit Sachschaden – ermittelt.

In der Gartenstraße wurden seit 2005 bereits 15 Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung polizeilich registriert. Die beteiligten Radfahrer befanden sich zum Unfallzeitpunkt überwiegend auf den Gehwegen oder querten eine der einmündenden Straßen. Nur in drei Fällen befanden sich die Radfahrer auf der Fahrbahn. Zum Ende 2007 wurden Fahrbahneinengungen zur allgemeinen Geschwindigkeitsreduzierung installiert, allerdings wurden auch danach noch sieben Unfälle mit Radfahrern polizeilich aufgenommen. Aus gutachterlicher Sicht können zusätzliche Markierungen zur fahrdynamischen Führung der Verkehrsteilnehmer an den Einengungen die Gartenstraße für den Radverkehr weiter attraktivieren und das subjektive Empfinden vor allem für die Radler positiv beeinflussen.

Auch am Knoten Depenauer Weg / Saarstraße (vorfahrtbevorrechtigte Fahrradstra-

ße) wurden in 2007 und 2008 einige von Kfz beim Kreuzen verursachte Unfälle registriert. Die Beschilderung wurde daraufhin optimiert. Weitere Unfälle ereigneten sich am Knoten Depenauer Weg/Steinwedeler Kirchweg, einer wichtigen Verbindung für den Schülerverkehr. Hier gilt "rechts vor links".

Einige Unfälle mit leichtverletzten Radfahrern wurden auch an den Ein- bzw. Ausfahrten der beiden Tankstellen im Stadtteil Heeßel registriert. Die Radverkehrsführung innerhalb der Ortsdurchfahrt Heeßel wurde in 2011 geändert.

Im Jahr 2009 starben zwei Radfahrerinnen auf Burgdorfer Straßen. Am Knoten Schillerslager Straße/Moorstraße kollidierte eine Radfahrerinnen mit einem abbiegenden Bus. Hier wurde daraufhin die Führung für den Radverkehr geändert. Allerdings ist dieser Knoten auch heute noch aufgrund der schlechten Sichtbeziehungen und der umwegigen Führung nicht zufriedenstellend für den Radverkehr passierbar. Von Seiten der Gutachter wird empfohlen den Radverkehr im Mischverkehr mit dem Kfz über den Knoten zu führen und den Knoten voll zu signalisieren (vgl. Maßnahmen Nr. 84 und Detailplan im Anhang 3). Auch unterhalb der Unterführung der B 188 auf Höhe der Rolandstraße ist 2009 eine Radfahrerinnen tödlich verunglückt. Die Ursache für diesen Unfall wurde der Radfahrerinnen zugeordnet, die beim Einfahren in den fließenden Verkehr nicht ausreichend auf den Kfz-Verkehr der Rolandstraße geachtet haben soll.

Bei dieser Analyse der gemeldeten Radverkehrsunfälle ist zu berücksichtigen, dass gerade bei Radverkehrsunfällen ein sehr hoher Anteil polizeilich nicht erfasster Unfälle (Dunkelziffer) existiert, die hier nicht einbezogen werden konnten.

## 6 Leitlinien der Radverkehrsführung in Burgdorf

### 6.1 Vorbemerkung

Die Radverkehrsführung in Burgdorf soll eine weitgehend einheitliche bauliche und verkehrstechnische Ausführung erhalten. Dies dient sowohl der besseren Akzeptanz und Verständlichkeit der Radverkehrsführungen für alle Verkehrsteilnehmer als auch der Vereinfachung der Planungs- und Abstimmungsprozesse.

### 6.2 Radverkehrsführung an Hauptverkehrsstraßen

- Im Regelfall kommt aus Sicherheitsgründen **innerorts die richtungstreue Führung** zum Einsatz.
- Die **Wahl der Radverkehrsführung** hängt von der Verkehrsbelastung sowie der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ab. Die Vorauswahl der vorzusehenden Radverkehrsführung erfolgt nach den Vorgaben der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010).

Die **Wahl der geeigneten Radverkehrsanlage** ist von folgenden Kriterien abhängig:

- Flächenverfügbarkeit
- Schwerverkehrsstärke  
Je mehr Schwerverkehr, desto eher ist die Seitenraumführung zu favorisieren.
- Kfz-Parken

Je höher die Parknachfrage und je häufiger Parkwechsellvorgänge stattfinden, desto eher empfiehlt sich die Seitenraumführung.

- Anschlussknotenpunkte

Je mehr Einmündungen und Zufahrten und je höher die Belastung, desto eher ist die Fahrbahnführung zu wählen.

- Gemeinsame Geh- und Radwege sind innerorts die Ausnahme und nur bei geringem Fußverkehrsaufkommen vorzusehen. Außerorts sind sie die Regel.

Die Gutachter empfehlen, sich beim **Ausbau von Radverkehrsanlagen** an den Vorgaben der ERA 2010 zu orientieren. Folgende **Breiten** sind danach vorzusehen:

	Baulicher Radweg	gemeinsamer Geh- und Radweg	Radfahrstreifen	Schutzstreifen
Einrichtungsverkehr	(1,60)-2,00 m	≥ 2,50 m (innerorts)	1,60 m zzgl. 0,25 m Markierung	(1,25)-1,50 m (inkl. Markierung)
Zweirichtungsverkehr	beidseitig: (2,0)-2,50 m  einseitig: (2,5)-3,00 m	≥ 2,50 m (außerorts)	---	---

Tab. 1: Ausbaustandards für Radverkehrsanlagen nach ERA 2010 einschließlich Markierung

Folgende Breiten für Sicherheitstrennstreifen sind bei der Planung zusätzlich zu berücksichtigen:

- 0,75 m zum Längsparken
- 0,50 m zum fließenden Kfz-Verkehr (Einrichtungsverkehr)
- 0,75 m zum fließenden Kfz-Verkehr (Zweirichtungsverkehr)

Für an Radwege angrenzende Gehwege (beidseitig) sind Mindestbreiten von 2,30 m vorzusehen, darin enthalten ist ein Begrenzungstreifen zum Radweg (0,30 m) sowie ein Abstand zum Haus von 0,20 m.

Benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen haben eindeutige, an den jeweiligen Einmündungen sich wiederholende **Beschilderungen**, um Rechtsunsicherheiten zu vermeiden.

**Burgdorfer Radwegestandard**

Burgdorf weist insbesondere bei Radwegen eine Vielzahl unterschiedlicher baulicher Ausführungen auf. Zukünftig sollen die Radwege sukzessive ein einheitliches Erscheinungsbild entsprechend dem in den vergangenen Jahren zum Einsatz gekommenen baulichen Standard erhalten.

Dieser sieht Folgendes vor:

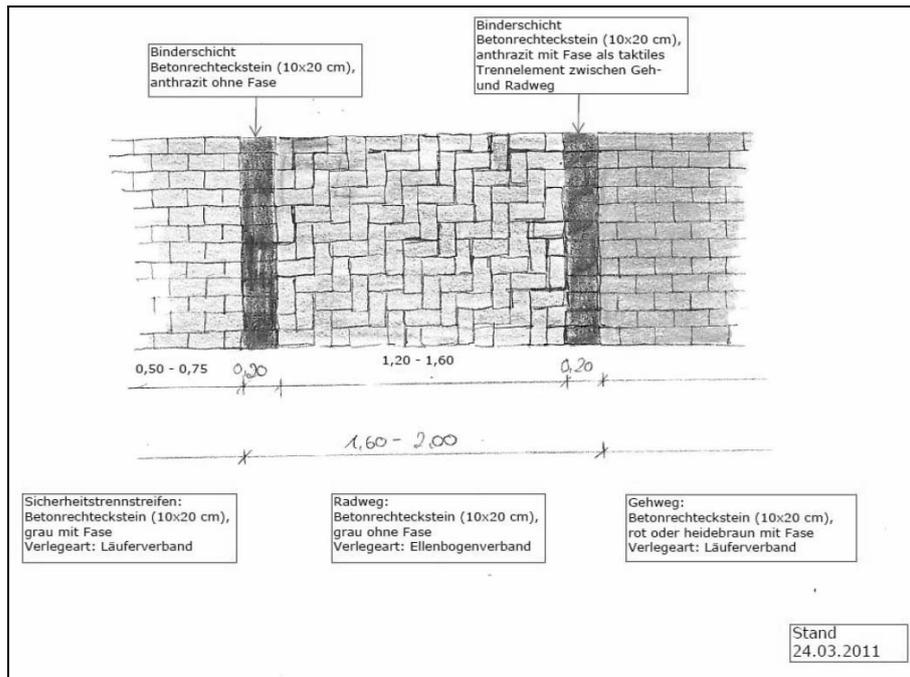


Abb. 3: Burgdorfer Radwegestandard (Skizze Stadt Burgdorf)

- Verwendung von grauem Betonpflaster (10x20 cm), Verlegung im Ellenbogenverband ohne Fase.
- Beidseitig erfolgt eine Einfassung aus einer Binderschicht mit anthrazitfarbenem Betonrechteckpflaster (10x20 cm), links ohne Fase.
- Sicherheitstrennstreifen werden im Läuferverband quer zur Fahrtrichtung in grauem Betonsteinpflaster (10x20 cm) angelegt.
- Radwege werden an Grundstückszufahrten niveaugleich geführt, Verwendung von Rampensteinen oder Einfahrtsschwellen.



Abb. 4: Grundstückszufahrten mit Rampenstein (Soltau)

### Radverkehrsanlage an Grundstückszufahrten

An Grundstückszufahrten soll der **Radwegebelag durchgeführt** werden, um die Bevorrechtigung des Radverkehrs zu verdeutlichen.

Das Radwegeniveau sollte durchgängig sein, also **keine Absenkungen** im Zuge der Grundstückszufahrten. Möglich ist dies z. B. durch den Einsatz von Rampensteinen (siehe Abb. 4)

An Gefahrenstellen, wie z. B. häufig genutzten Zufahrten von Tankstellen, kann die Sicherheit durch eine Roteinfärbung erhöht werden.

### Freigabe linker Radwege

Die Freigabe linker Radwege ist aus Sicherheitsgründen nur im begründeten **Ausnahmefall** vorzusehen.

Aufgrund der besonderen Problematik mit einem hohen Anteil linksfahrender Radfahrer in Burgdorf ist die Kennzeichnung der Radwege, die das Linksfahren ermöglichen, besonders wichtig. Hierdurch wird umgekehrt auch verdeutlicht, wo der Radverkehr richtungstreu geführt wird.

Im Zuge von **Zweirichtungsradwegen** soll eine **Kennzeichnung** mit Z 1000-31 StVO in beide Richtungen erfolgen, um die Zulässigkeit der Ausnahmeregelung zu verdeutlichen und gleichzeitig ein Bewusstsein dafür zu schaffen, dass beim Fehlen dieser Beschilderung kein Zweirichtungsradverkehr erlaubt ist.



Abb. 5: Beschilderung eines benutzungspflichtigen Radweges im Zweirichtungsverkehr mit Zusatzzeichen 1000-31 StVO (Leipzig)

Ist der Zweirichtungsverkehr nur auf einem ausgewählten Abschnitt zulässig, um z. B. das legale Erreichen einer gesicherten Querungsstelle zu ermöglichen, so kann dies mit Z 254 StVO verdeutlicht werden.



Abb.6: Verdeutlichung des Endes eines Zweirichtungsradweges durch Z 254 StVO (Hannover)

An **Knotenpunkten** ist eine besondere **Sicherung** der Zweirichtungsradwege erforderlich. Neben der Markierung von Piktogrammen und Pfeilen wird die Roteinfärbung der Radverkehrsfurten empfohlen.

Im Zuge der Zufahrten der Anschlussknoten ist zusätzlich eine Beschilderung mit Zeichen 1000-32 StVO (Fahrradfahrer beide Richtungen) zu empfehlen.

Zu Beginn und am Ende eines Zweirichtungsradweges sind sichere Querungsmöglichkeiten erforderlich.

### **Radverkehrsanlagen an Knotenpunkten**

Der **Sichtkontakt** an Knotenpunkten muss gewährleistet sein. Hierzu ist es erforderlich, dass

- das Parken im Einmündungsbereich unterbunden wird,
- der Radweg an die Fahrbahn herangeführt wird und
- die Radfahrer sich durch eine vorgezogene Haltlinie im Sichtfeld der Kraftfahrer aufstellen können.

Grundsätzlich ist die Markierung von Radverkehrsfurten erforderlich.

## **6.2 Radverkehr in Erschließungsstraßen und auf selbständigen Wegen**

Radverkehr in Tempo 30-Zonen wird grundsätzlich im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt.

**Einbahnstraßen** sollen für Radverkehr - wenn möglich - in Gegenrichtung geöffnet werden, auch wenn sie nicht Bestandteil des Radverkehrsnetzes sind.

### **Selbständige Wege in der freien Landschaft:**

Außerhalb der Landschaftsschutzgebiete (LSG) sollen selbständige Wege befestigt werden (asphaltieren oder ebenes Pflaster verlegen). Wenn sie besondere Bedeutung für den Alltagsradverkehr ausüben, sollten sie auch beleuchtet werden.

Selbstständige Wege im Bereich der LSG erhalten eine wassergebundene Decke. Eine weitergehende Befestigung, z.B. Asphalt oder Pflaster, ist aufgrund der Schutzgebietsverordnungen nicht zulässig.

## **7 Radverkehrsnetz**

### **7.1 Netzkonzeption**

Das neu entwickelte Radverkehrsnetz für Burgdorf wurde mit dem Ziel konzipiert, die Stadtteile an das Stadtzentrum mit seiner gesamtstädtischen Versorgungsfunktion anzubinden, sowie auch die Anbindung an die Umlandgemeinden zu berücksichtigen. Einbezogen wurden dabei sowohl die Belange des Alltags- wie die des Freizeitradverkehrs.

### **7.2 Struktur des Radverkehrsnetzes**

Das neu konzipierte Radverkehrsnetz für Burgdorf umfasst eine Länge von rund **175 km**.

Nicht alle Abschnitte sind schon für die radverkehrliche Nutzung geeignet, sondern werden z. T. als perspektivische Netzerweiterung berücksichtigt, da z.B. noch neue Wegeverbindungen geschaffen werden müssen. Die perspektivische Netzerweiterung berücksichtigt zum Einen den Neubau von Brücken bzw. Bahnunterführungen (westliche Alternativverbindung zwischen Schillerslage und der Burgdorfer Innenstadt, Ost-West-Verbindung südlich Ehlershausen auf Höhe des Campingplatzes), zum Anderen den Wegeausbau südlich Beinhorn/Heeßel, eine Verbindung nach Steinwedel sowie den Wegeausbau der Freizeitroute südlich von Dachtmissen bis zum Großen Stern. Die perspektivische Netzerweiterung umfasst insgesamt rund 15 km.

Das Netz ist im innerstädtischen Bereich – der Stadtstruktur entsprechend - stark verdichtet und verbindet radial die vom Zentrum weiter entfernt liegenden Stadtteile und Ziele mit dem Zentrum. Neben der Binnenerschließung des Zentrums bietet das Netz für alle Radfahrer, die ihr Ziel nicht im Zentrum haben, auch die Möglichkeit, zügig daran vorbei zu fahren. Die Radialverbindungen enden nicht an der Stadtgrenze, sondern führen weiter in die Nachbarkommunen. Zur Grundstruktur des Netzes vgl. Anlage 1 Plan 1 (a und b).

Neben den Hauptverkehrsstraßen ergänzen zahlreiche Erschließungsstraßen und auch selbständige Wegeverbindungen das Netz. Sie dienen vor allem der Netzverdichtung und sichern die Verbindung zwischen den zumeist radial verlaufenden Hauptverkehrsstraßen. Besondere Beachtung haben im Zuge der Netzkonzeption zentrale Verbindungen in die Innenstadt sowie die Ortsdurchfahrten der einzelnen Stadtteile erfahren.

## **8. Maßnahmenkonzeption zur Verbesserung der Wegeinfrastruktur im Radverkehrsnetz**

### **8.1 Grundsätze der Maßnahmenkonzeption**

Ausgehend von den im Rahmen der Bestandsanalyse ermittelten Defiziten im Burgdorfer Radverkehrsnetz erfolgte die Entwicklung der Maßnahmenkonzeption zur Verbesserung der Wegeinfrastruktur. Dabei wurde das nach heutigem Kenntnisstand

bewährte Entwurfsrepertoire für den Radverkehr gezielt im Hinblick auf vergleichsweise schnell umsetzbare und kostengünstige Maßnahmen unter Berücksichtigung der Verkehrssicherheit eingesetzt. Maßgabe sind die in Kapitel 6 aufgeführten Leitlinien für Burgdorf.

Das Maßnahmenprogramm ist auf einen mittel- bis längerfristigen Zeitrahmen ausgelegt. Einzelne Maßnahmen für den Radverkehr sind erst im Kontext mit aus anderem Anlass anstehenden Vorhaben sinnvoll durchzuführen. Im Einzelnen ist der ermittelte Handlungsbedarf für Burgdorf in einem tabellarischen Verzeichnis (vgl. Anlage 3 "Maßnahmenempfehlungen" und in einem Übersichtsplan (Anlage 2: Plan 2 a und b Handlungsbedarf) dargelegt.

Der Konkretisierungsgrad der Maßnahmen entspricht dem eines Rahmenkonzeptes zum Radverkehr. Im Einzelnen bedürfen die Maßnahmen vor der Umsetzung der kleinräumigen Überprüfung sowie der entwurfs- und verkehrstechnischen Präzisierung. Für viele Maßnahmen sind vor der Umsetzung Detailplanungen notwendig.

## 8.2 Umsetzungsstrategie

Insgesamt werden für die Herrichtung des Radverkehrsnetzes für 150 Streckenabschnitte und Knotenpunkte insgesamt etwa 190 Einzelmaßnahmen zur Beseitigung der bei der Bestandsaufnahme ermittelten Defizite vorgeschlagen. Diese Maßnahmenempfehlungen sind im Einzelnen in einem tabellarischen Verzeichnis dargelegt (s. Anlage 3 "Maßnahmenempfehlungen"). Die Handlungsempfehlungen wurden einer Prioritätsbewertung unterzogen, die sich an den Erfordernissen einer anforderungsgerechten Herrichtung des Radverkehrsnetzes orientiert. Zusätzlich erfolgte eine Einschätzung des Aufwandes zur Umsetzung der Maßnahmen durch die Stadt Burgdorf.

Plan 2 (a und b) zeigt die Bereiche mit Handlungsbedarf im Netz mit Angabe der Priorität der jeweiligen Maßnahme (s.u.).

### Prioritäten

Die Realisierung aller Maßnahmen ist nur in einem längeren Zeitrahmen möglich. Dies ergibt sich außer aus Kostenaspekten auch daraus, dass einige Maßnahmen längere Planungsvorläufe benötigen oder nur im zeitlichen Kontext mit anderen Planungsvorhaben sinnvoll zu realisieren sind.

Zu beachten ist deshalb aus dem vorgenannten, dass die angegebenen Prioritäten für sich genommen keine zeitliche Abfolge vorgeben können, da hier oft andere Rahmenbedingungen eine Rolle spielen.

Die nachfolgende Tabelle gibt einen Gesamtüberblick über die einzelnen Prioritätsstufen.

<b>Bedeutung bzw. Priorität der Maßnahmen:</b>
--

<b>1</b>	Hohe Priorität, Stufe 1: Maßnahme, die zur Funktionsfähigkeit und/oder Verkehrssicherheit eines Netzabschnittes notwendig ist - Maßnahme zur Beseitigung akuter Verkehrssicherheitsdefizite - Maßnahme, die unabdingbar oder sehr wichtige Voraussetzung zum Funktionieren einer Route ist
<b>2</b>	Mittlere Priorität, Stufe 2: Anzustrebende Verbesserungen, die zur Erreichung des angestrebten Standards dienen - Maßnahme, die eine deutliche Verbesserungen des gegenwärtigen Zustandes bewirkt.
<b>K</b>	Kurzfristig umzusetzende Maßnahme Schnell und kostengünstig durchführbare Maßnahme - Kleinmaßnahme, die ohne großen Aufwand realisierbar ist und zur deutlichen Verbesserung der Nutzbarkeit einer Route beiträgt
<b>1P</b>	Maßnahme, die zur Funktionsfähigkeit und/oder Verkehrssicherheit eines perspektivischen Netzabschnittes notwendig ist
<b>2P</b>	Maßnahme, die bei Herstellung einer perspektivischen Netzerweiterung eine deutliche Verbesserung des gegenwärtigen Zustandes bewirkt
<b>D</b>	Daueraufgabe der Stadt Burgdorf
<b>in Planung</b>	In Planung befindliche Maßnahmen der Stadt Burgdorf
<b>im Bau</b>	Bereits im Bau befindliche Maßnahmen
✓	Bereits während der Bearbeitung der Radverkehrskonzeption umgesetzte Maßnahmen

Tab. 2: Ansatzpunkte zur Festlegung der Prioritäten des Handlungsbedarfes

Zusätzlich zu der Prioritäteneinstufung erfolgte durch die Stadt Burgdorf eine Einschätzung zum "Aufwand der Umsetzung", die ebenfalls in der Tabelle zum Handlungsbedarf dargestellt ist. Dabei wurden folgende Kategorien entwickelt:

- (1) geringer Aufwand zur Umsetzung
- (2) mittlerer Aufwand zur Umsetzung
- (3) hoher Aufwand zur Umsetzung.

In dieser Bewertung wurden der zu erwartende Abstimmungsbedarf mit anderen Straßenbulasträgern, die Höhe der Kosten sowie der gegebenenfalls erforderliche Grunderwerb mit einbezogen.

Die insgesamt 150 Streckenabschnitte der Maßnahmenkonzeption für Burgdorf, verteilen sich über das gesamte Netz. Es wird empfohlen, die Umsetzung der Maßnahmenvorschläge entsprechend den verfügbaren Haushaltsmitteln im Zuge einzelner Verbindungen zu bündeln und nicht im gesamten Stadtgebiet zu streuen.

Der Gesamtzeitraum, der sich für die Umsetzung der Maßnahmen in Burgdorf ergibt, ist längerfristig zu sehen, da viele der Handlungserfordernisse mit größeren gesamtverkehrsplanerischen Aufgaben zu kombinieren sind und weder Zeit- noch Kostenrahmen der Stadt eine Realisierung des gesamten Handlungsbedarfs innerhalb der nächsten 10 Jahre erlauben. Aus diesem Grund ist eine zeitliche Strukturierung der Umsetzung von besonderer Bedeutung.

Vorrangig werden die Maßnahmen zur Anbindung der nördlichen und westlichen Stadtteile an die Burgdorfer Innenstadt inkl. deren Ortsdurchfahrten sowie die östliche Umfahrung der Innenstadt zur Anbindung des Schulzentrums Südstadt gesehen. Diese Einschätzung resultiert daraus, dass für diese Maßnahmenkomplexe bereits Gespräche mit der Region Hannover geführt wurden, es sich um Maßnahmen im eigenen Zuständigkeitsbereich handelt, oder die Maßnahmen im Zusammenhang mit anderen Planungen stehen. Die nachfolgende Übersicht verdeutlicht den vorrangigen Handlungsbedarf.

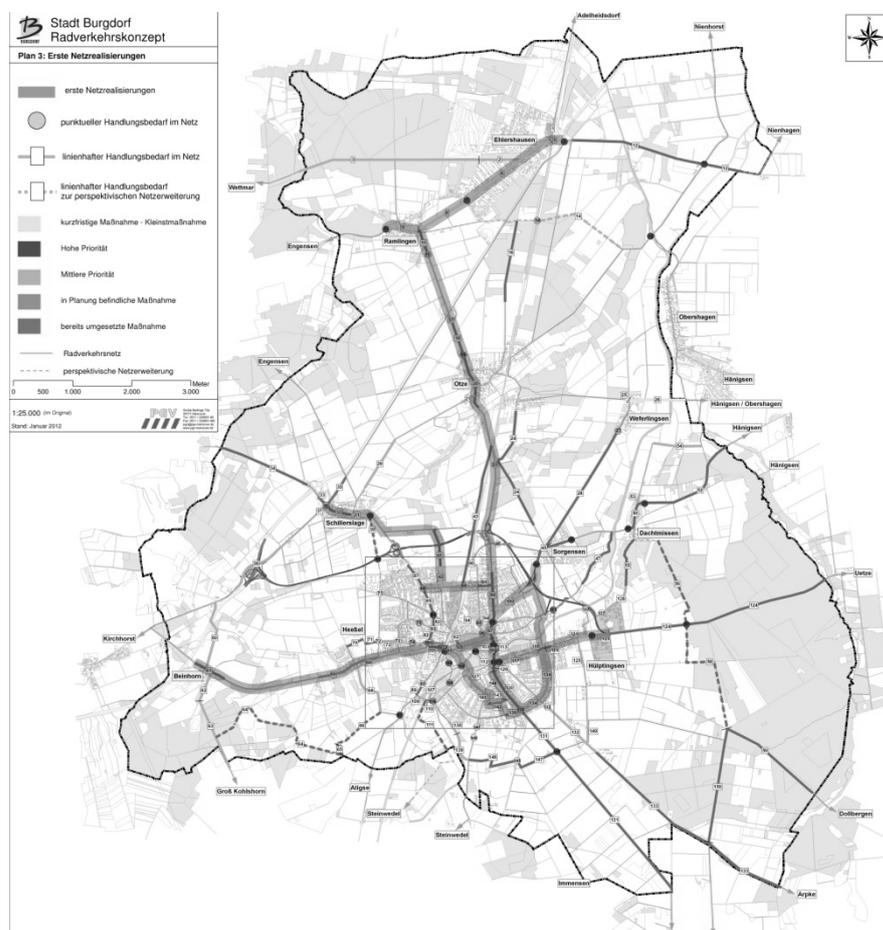


Abb. 7: Übersicht zur ersten Netzrealisierung im Stadtgebiet

Der Abstimmungsprozeß mit den Straßenbaulastträgern wurde für die Regionsstraßen begonnen. Wenn dieser Prozeß weitgehend abgeschlossen ist, soll mit der Straßenbauverwaltung für die Landes- und Bundesstraßen das Gespräch gesucht werden. Das betrifft insbesondere die Ortsdurchfahrt Sorgensen sowie die Schillerslager Landstraße.

### 8.3 Exemplarische Maßnahmenempfehlungen:

Die vollständige Liste der vorgeschlagenen Maßnahmen ist im Ratsinformationsportal

im Anlagenband einzusehen. An dieser Stelle werden Maßnahmenvorschläge aufgezeigt, die sich aufgrund ähnlicher Problematik an mehreren Stellen im Stadtgebiet wiederfinden. Die Maßnahmenblätter sind in der Anlage 3 dieser Vorlage einzusehen.

### **1. Aufheben der Benutzungspflicht, Markieren von Schutzstreifen:**

In den Ortsdurchfahrten sowie an der Schillerslager Landstraße und Vor dem Celler Tor besteht die Situation, dass entweder "kombinierte Geh-/Radwege" oder "Gehwege Radfahrer frei" einseitig oder beidseitig vorhanden sind. Ziel ist es, die Benutzungspflicht für Rad- und kombinierte Geh-/Radwege nur dort anzuordnen, wo eine besondere Gefahrenlage für Radfahrer besteht. Die Fußgänger sollen nach Möglichkeit von den Radfahrern getrennt geführt werden und die Radfahrer sollen richtungstreu fahren.

Die Maßnahmen sehen dort, wo genügend Platz auf der Fahrbahn ist, die Markierung von Schutzstreifen auf der Fahrbahn vor, bei gleichzeitiger Aufhebung der Benutzungspflicht. Falls die Markierung von beidseitigen Schutzstreifen nicht möglich ist, kann nur ein Schutzstreifen markiert werden, siehe Anlage 3, Maßnahme 20.

Bei nur einem Schutzstreifen, soll bei geringem Fußgängerverkehr, der vorhandene Gehweg richtungstreu für Radfahrer befahrbar bleiben.

### **2. Querungshilfen:**

Die Radwege außerorts sind in der Regel als Zweirichtungsradswege angelegt. Am Anfang und am Ende ist eine sichere Querungsmöglichkeit zu schaffen. Die Situation besteht zukünftig in allen Ortsdurchfahrten, z. B. in Sorgensen, Ramlingen, Ehlershausen, Dachtmissen, Schillerslage, Alt Ahrbeck, da die Radfahrer in der Ortslage richtungstreu geführt werden sollen (siehe Maßnahme Nr. 44).

### **3. Radwegefurten fahrbahnnah führen:**

Vielfach werden die Radwege an Einmündungen weit abgesetzt von der Fahrbahn geführt. Radfahrer die geradeaus fahren, werden von abbiegenden Fahrzeugen schlecht gesehen. Darüber hinaus entstehen Unsicherheiten, welcher Verkehrsteilnehmer Vorfahrt hat. Sind Furten weiter als 5,00 m vom Fahrbahnrand abgesetzt, besteht für die Radfahrer nach VwV-StVO keine Vorfahrt an bevorrechtigten Straßen. Weit abgesetzte Furten bestehen am Ostlandring sowie an den Kreuzungen Ostlandring/Immenser Str, Vor dem Celler Tor/Sorgenser Str., Vor dem Celler Tor/Im Langen Mühlenfeld, beispielhaft ist hier Maßnahme 134 zu sehen.

### **4. Umbau komplexer Knotenpunkte:**

Zur Verbesserung der Führung der Radfahrer an Knotenpunkten, ist häufig ein kompletter Umbau der Kreuzung sowie Neuregelung der Signalisierung notwendig. Handlungsbedarf besteht an den Kreuzungen Schillerlager Str./Moorstraße, Schwarzer Herzog, B3/Rhöndamm/Ramlinger Str. Beispielhaft wird hier die Maßnahme zur Kreuzung Schillerslager Str./Moorstraße aufgeführt. Die hier vorgeschlagenen Maßnahmen verdeutlichen den Aufwand, der an derartigen Knotenpunkten notwendig ist (siehe Maßnahme Nr. 84 und Detailzeichnung).

**5. Belagsqualität bei selbstständig geführten Radwegen verbessern:**

Außerhalb von Landschaftsschutzgebieten wird bei selbstständig geführten Radwegen als Oberflächenbelag Asphalt oder ungefastes Pflaster vorgeschlagen (siehe Maßnahme Nr. 107)

Dort wo sich die Wege in Landschaftsschutzgebieten befinden, soll eine wassergebundene Deckschicht zum Einsatz kommen (siehe Maßnahme Nr. 133).

## **6. Belagsqualität des Radwegenetzes innerorts verbessern:**

Innerorts verläuft das Radwegenetz vielfach auf vorhandenen Wegen und Straßen. Auch hier ist teilweise der Oberflächenbelag zu verbessern. Das kann zum Teil im Rahmen einer Deckensanierung erfolgen (siehe Maßnahme Nr. 141).

## **7. Radwegeneubau an klassifizierten Straßen:**

An vielen Landes- und Regionsstraßen fehlt außerorts eine Radverkehrsanlage, z.B. an der L 412 nach Immensen, an der L 311 nach Hänigsen, an der K 124 zwischen Sorgensen und Dachtmissen, an der K 125 am Rhöndamm, an der L 383 nach Großburgwedel sowie an der B 188 nach Uetze. Der Bedarf des Neubaus wird im Radverkehrskonzept festgestellt. Maßnahme Nr. 52 steht beispielhaft für Neubaumaßnahmen an klassifizierten Straßen.

## **8. Neubau von selbständig geführten Radwegen:**

Im Rahmen der perspektivischen Netzerweiterung und in weiteren Einzelfällen ist der Neubau von Radwegeabschnitten notwendig. Um Verbindungen zu Ortschaften und anderen Zielen herzustellen, sind beispielsweise auf folgenden Strecken Lücken im Radwegenetz zu schließen: zwischen Heebel und der Weststadt, in Verlängerung des Ahrbergenweges, zwischen Beinhorn und Heebel sowie nördlich von Otze. Beispielhaft ist hier die Maßnahme Nr. 71 aufgeführt.

## **9. Verbreiterung von Radwegen:**

Bei einigen Radwegen entspricht die vorhandene Breite nicht den Vorgaben der Regelwerke. Bei diesen Wegen wird deshalb eine Verbreiterung vorgeschlagen, das betrifft zum Beispiel den Weg in Verlängerung des Marris-Mühlenweges, den Weg zwischen der Mönkeburgstraße und dem Ahrbergenweg, den Weg zwischen der Straße Vor den Höfen und Färberstraße. Beispielhaft ist Maßnahme Nr. 42 aufgeführt.

## **10. Bau von Brücken oder Unterführungen**

An zwei Stellen in der perspektivischen Netzerweiterung sind Brückenbauwerke oder Unterführungen zum Lückenschluss notwendig. Das trifft auf die geplante Ahrbergenbrücke sowie die perspektivische Kreuzung der Bahn nördlich von Otze zu. Beispielhaft ist die Ahrbergenbrücke als Maßnahmenblatt beigefügt (siehe Maßnahmen Nr. 40).

## **11. Verlegung von Wegen zur Schaffung besserer Sichtbeziehungen:**

Um für die Radfahrer und Fußgänger bessere Sichtbeziehungen zu erreichen, ist es an drei Radwege-Kreuzungen (Kreuzung Geschwister-Schollweg/Zuwegung zur Astrid-Lindgren-Schule, Kreuzung Geschwister-Schollweg/Magdalenenentunnel, Kreuzung Mönkeburgstraße/B 443) erforderlich, die Wege zu verlegen. Beispielhaft ist Maßnahme Nr. 76 dargestellt.

## **12. Erhöhung von Brückengeländer:**

Brücken, die für den Radverkehr zugelassen werden, müssen mindestens eine Geländerhöhe von 1,20 m aufweisen. Die vorgeschriebene Geländerhöhe wird an einigen Brücken im Stadtgebiet nicht erreicht, so z.B. an der Scheibenbergbrücke, an der Brücke an der Eseringer Straße sowie an der Mühlenbrücke. Die Radfahrer werden mit Hilfe eines Schildes aufgefordert abzustiegen. Die Brückengeländer sind zu erhöhen, damit zukünftig die Radfahrer diese Brücken nutzen können, siehe als Beispiel Maßnahme Nr. 104, 105.

### **13. Drängelgitter und Klapppfosten versetzen:**

Vielfach stehen in Radwegen Drängelgitter zu eng oder Klapppfosten mittig im Weg. Die Gitter und Pfosten verhindern, dass Kfz-Fahrzeuge in die abgesperrten Wege fahren. Damit Fahrradfahrer auch mit Anhänger ohne Gefahr diese Stellen passieren können, müssen die Hindernisse mind. 1,50 m Durchfahrtsbreite aufweisen. Das ist an einigen Stellen nicht gegeben, so dass die Gitter auseinander gesetzt werden müssen (siehe Maßnahme Nr. 140).

Mittig angeordnete Poller verursachen darüber hinaus Unfälle, weil Radfahrer mit diesen kollidieren können. Besser ist daher eine Anordnung von zwei Klapppfosten, jeweils an der Seite des Weges (siehe Maßnahme Nr. 126).

### **14. Weitere Einzelmaßnahmen:**

#### **Maßnahme Nr. 43: Spargelfeld:**

Um die Verbindung zwischen Am Güterbahnhof und Otze für Radfahrer im Radverkehrsnetz anbieten zu können, ist es unabdingbar, dass die Straße Spargelfeld für den Kfz-Durchgangsverkehr gesperrt wird. Zur Zeit wird auf der schmalen Straße zu schnell gefahren, als dass Radfahrer dort sicher fahren könnten.

#### **Maßnahmen Nr. 78, 79: Finanzamtunnel:**

Um die Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer im Tunnel zu erhöhen, soll der Radweg rot eingefärbt und nicht mehr nach Fahrtrichtungen unterteilt werden. Als weiterer Vorschlag ist ein Display aufgeführt, das anzeigt, ob sich Radfahrer im Tunnel befinden. Der Einsatz des Displays wird kritisch gesehen, da derartige Einrichtungen sehr leicht durch Vandalismus zerstört werden können.

#### **Maßnahme Nr. 95: Anforderungstaster für die Lichtsignalanlagen:**

Um Radfahrern das Abbiegen bzw. Einfädeln in den Verkehr zu erleichtern, werden in der Wallgartenstraße sowie am Peiner Weg Anforderungstaster für die Lichtsignalanlage vorgeschlagen (vgl. Maßnahme Nr. 95).

#### **Maßnahme Nr. 113: richtungstreue Führung Kleiner Brückendamm**

Um die richtungstreue Führung der Radfahrer auf dem Kleinen Brückendamm zu erreichen, ist zum einen eine Querungsmöglichkeit auf Höhe des Pferdemarktes notwendig (siehe Maßnahme Nr. 114) sowie der Umbau der Kreuzung Schwarzer Herzog zum Kreisverkehrsplatz notwendig.

**Maßnahmen Nr. 117, 118, 119: durchgängige Führung der Radfahrer auf dem Radfahrstreifen auf der Uetzer Str.:**

Zur Zeit müssen Radfahrer, wenn sie die Uetzer Straße vom Schwarzen Herzog Richtung Hülptingsen befahren, an mehreren Stellen den Gehweg benutzen. Das heißt, dass die Radfahrer zwischen dem Radfahrstreifen und Gehweg wechseln müssen, so zum Beispiel auf Höhe des kirchlichen Friedhofs. In Gegenrichtung muss in Hülptingsen ebenfalls zunächst ein Gehweg befahren werden, das gilt auch für den weiteren Verlauf auf der Uetzer Str. Später ist dann auf den Radfahrstreifen zu wechseln, der bis zur Kreuzung Schwarzer Herzog durchgeht.

Die Ausführungen machen deutlich, dass keine Kontinuität hinsichtlich der Führung der Radfahrer besteht, darüber hinaus sind die Breiten für gemeinsame Rad- und Gehwege nicht ausreichend. Der Radfahrstreifen soll deshalb beidseitig durchgängig zwischen der Kreuzung Schwarzer Herzog und Ostlandring ausgebildet werden. Dafür müssen vor dem kirchlichen Friedhof die Parkplätze entfallen.

Die Parkplätze werden laut Auskunft der Kirche bei ca. 20 größeren Beerdigungen im Jahr benötigt.

Da gegenüber dem Friedhof ein Parkplatz auf Höhe der Lichtsignalanlage vorhanden ist, sowie Parkmöglichkeiten in Seitenstraßen (z.B. dem Peiner Weg, dem Duderstädter Weg sowie der Schopenhauerstraße) vorhanden sind, ist es aus meiner Sicht vertretbar, die Parkplätze vor dem Friedhof aufzugeben.

**Maßnahme Nr. 130: Immenser Str.: Führung der Radfahrer im Mischverkehr**

Auf der Immenser Str. sind die beidseitig vorhandenen Gehwege für Radfahrer freigegeben. Es kommt häufig zu Konflikten mit Fußgängern auf den schmalen Wegen. Darüber hinaus sind die Radfahrer schlecht an den Grundstückszufahrten zu sehen. Zukünftig sollen die Radfahrer auf der Fahrbahn fahren bei 30 km/h Höchstgeschwindigkeit. Diese Maßnahme ist noch mit dem zuständigen Straßenbaulastträger und der Straßenverkehrsbehörde abzustimmen.

## 9 Fahrradparken

### 9.1 Erhebungsergebnisse und Handlungsbedarf für Burgdorf

Das vorhandene Angebot an Fahrradabstellplätzen in Burgdorf weist an vielen Stellen sowohl hinsichtlich der Qualität als auch bzgl. der Quantität noch Defizite auf. So sind z.B. die Kapazitäten der Abstellplätze im Zentrum oder am Bahnhof als unzureichend anzusehen. Hier werden zahlreiche Räder auf den Gehwegen bzw. rund um den Bahnhof wild abgestellt. Aber auch die Situation an einzelnen Schulen weist Defizite auf. Insbesondere mit Blick auf die Verkehrssicherheit wird hier Handlungsbedarf gesehen, denn eine stand- und diebstahlsichere Abstellmöglichkeit für das Fahrrad ist eine wesentliche Voraussetzung für die verkehrssichere Ausstattung des Fahrrades.

Darüber hinaus sind verschiedene Einzelziele mit radverkehrlicher Bedeutung als weitere Handlungsfelder zu nennen. Ebenso zu erwähnen sind Einzelhandelsstandorte und das Fahrradparken an privaten Wohnhäusern.

Nachfolgend wird der Handlungsbedarf für Fahrradabstellanlagen in Burgdorf exemplarisch für ausgewählte Standorte erläutert.

## 9.2 Innenstadt

Innerhalb des Zentrums von Burgdorf wurden in den letzten Jahren zahlreiche anforderungsgerechte Rahmenhalter z.B. im Bereich der Marktstraße oder der Hannoverschen Neustadt installiert



Abb. 8: Rahmenhalter in Schrägstellung im

Zuge der Marktstraße

Wie bedeutend die Zielnähe der Abstellanlagen ist, zeigt die z.T. geringe Belegung der größeren dezentralen Abstellanlagen. Trotzdem kann es sinnvoll sein entsprechende Anordnungen vorzusehen, wenn z.B. regelmäßige Großveranstaltungen eine entsprechende Nachfrage erwarten lassen. Dies ist beispielsweise für den Schützenplatz zu erwarten. Innerhalb der Marktstraße und anderer Straßen mit entsprechender Zieldichte ist demgegenüber eher davon auszugehen, dass kleinere durchgehende Angebote der Nachfrage entsprechen und auch erforderlich sind, um das unerwünschte "Wildparken" zu unterbinden.

Zusätzlich zu diesen Angeboten finden sich im zentralen Stadtgebiet auch noch zahlreiche nicht anforderungsgerechte Vorderradklemmen. Diese wurden z.T. von den örtlichen Einzelhändlern als Werbeträger aufgestellt. Insbesondere wenn sie im Zuge der Gehwege zu finden sind, bedeutet dies im Regelfall eine ungünstige Einschränkung der ohnehin oft geringen verfügbaren Fläche. Zu empfehlen sind hier Modelle wie sie in Abbildung 9 zu finden sind



Abb. 9: Beispiele für nutzungsgerechte Fahrradabstellanlagen mit Werbefunktion

In anderen Städten haben sich Kooperationen zwischen Verwaltung und Einzelhändlern bewährt. Um die gewünschte qualitative Angebotsverbesserung zu erzielen bietet z.B. die Stadt Lemgo ihren Einzelhändlern einen kostenfreien Einbau der Abstellanlagen an, sofern diese in anspruchsgerechte Rahmenhalter statt Vorderradklemmen investieren.



Abb. 10: Beispiele für Vorderradklemmen mit Werbefunktion in der Burgdorfer Innenstadt

Defizite im Fahrradparkangebot werden darüber hinaus dort deutlich, wo regelmäßig wild geparkte Fahrräder anzutreffen sind. Um dem Bedarf vollständig gerecht zu werden, ist es erforderlich, dass weitere Rahmenhalter montiert werden. Nach Möglichkeit sollten die Standorte dort gewählt werden, wo die Wildparker stehen, da so die größtmögliche Akzeptanz erzielt wird.



Abb. 11: Beispiel für fehlende Rahmenhalter in der Hannoverschen Neustadt

Nicht immer ist die Flächenverfügbarkeit so eindeutig gegeben wie am obigen Beispiel der Hannoverschen Neustadt. Sollten die Seitenräume keine Flächenreserven bieten, so sollte geprüft werden, ob einzelne Kfz-Stellplätze in Fahrradabstellanlagen umgewandelt werden können. Ein aufgegebenener Kfz-Stellplatz bietet Platz für 8-12 Fahrräder.

### 9.3 Schulen

Unter dem Gesichtspunkt der Schulwegsicherung und Verkehrssicherheit erhalten die Abstellanlagen an Schulen eine besondere Bedeutung. Vielfach können bei voller Belegung der Abstellanlagen oder aufgrund der fehlenden Standsicherheit Beschädigungen an Licht- und Bremsanlagen nicht vermieden werden.

Die Burgdorfer Schulen haben einen hohen Anteil radfahrender Schülerinnen und Schüler, so dass die Verbesserung der Abstellsituation an Schulen als besonders dringlich angesehen wird. Am Beispiel des Schulzentrums am Berliner Ring soll der Handlungsbedarf verdeutlicht werden. Darüber hinaus besteht jedoch auch Handlungsbedarf an der Realschule, Grund- und Hauptschule I, Astrid-Lindgren-Schule, Gudrun-Pausewang-Schule.

Im **Schulzentrum Berliner Ring** steht den radfahrenden Schülerinnen und Schülern zusätzlich zu den Anlagen außerhalb der Gebäude auch ein Fahrradkeller zur Verfügung. Bei allen Begehungen wurden zahlreiche abgestellte Fahrräder im Bereich des Schulhofs und neben dem Gebäude vorgefunden. Hier sind zum Teil Vorderradklemmen installiert, die für die hohe Zahl der abgestellten Fahrräder jedoch nicht ausreichen. Ein Austausch der Vorderradklemmen gegen anspruchsgerechte Rahmenhalter in ausreichender Anzahl wird als notwendig angesehen.



Abb. 12: Fahrradparken am Schulzentrum Berliner Ring - Bereich Schulhof

Aufgrund der herausragenden Bedeutung des Themas Schulwegsicherheit sollte sukzessive eine Nachrüstung der Abstellanlagen mit anspruchsgerechten Rahmenhaltern erfolgen. Wünschenswert wäre zudem eine Überdachung als Witterungsschutz.

Für die Auswahl der Rahmenhalter an den Schulstandorten sollte die Wahl so getroffen werden, dass auch den Kinderrädern Standsicherheit geboten wird. Rahmenhalter an Standorten, die viele Kinderfahrräder aufweisen, wie z.B. an Grundschulen, sollten z.B. niedriger montiert werden.

#### 9.4 Einzelziele

Nicht anforderungsgerechte Vorderradklemmen findet man in Burgdorf auch an weiteren Zielen des Radverkehrs. Exemplarisch werden nachfolgend einige öffentliche Ziele mit Handlungsbedarf benannt.

Für die **Hallen- und Freibäder** Burgdorfs wird dringender Handlungsbedarf gesehen. Das derzeitige Angebot ist für die saisonal hohe Nachfragesituation nicht ausreichend. Die vorhandenen Anlagen bieten nicht die gewünschte Standsicherheit und weisen auch in puncto Diebstahlschutz Mängel auf. Zudem sind die Reihenanlagen bei voller Belegung zu eng, so dass die Räder sich ineinander verhaken und es so zu Beschädigungen kommen kann.



Abb. 13: Fahrradparken am Hallenfreibad Burgdorf und am Freibad Ramlingen

Am **Haus der Jugend** gibt es mehrere Abstellbereiche mit Vorderradklemmen für Fahrräder. Neben den qualitativen Mängeln der Anlage ist das Erreichen der oberen Abstellfläche kritisch anzumerken. Dass die direkte Erreichbarkeit der Anlage eine große Rolle spielt, zeigt die Auslastung der beiden Standorte (Abbildung 14). Während die Anzahl der Abstellplätze im unteren Bereich nicht ausreicht und einige Räder noch wild abgestellt werden, wird der Standort oberhalb der Treppe trotz größerer Zielnähe kaum genutzt. Die Vorderradklemmen im unteren Bereich sollten durch Rahmenhalter ersetzt werden. Nach Möglichkeit sollte dabei eine deutliche Kapazitätserweiterung vorgenommen werden. Sollten Flächenreserven hierfür nicht aktiviert werden können, so sind oberhalb der Treppe ebenfalls Rahmenhalter zu montieren und die Treppenanlage mit einer Rampe auszustatten.



Abb. 14: Fahrradparken am Haus der Jugend

Darüber hinaus besteht an mehreren öffentlichen Gebäuden wie die Rathäuser, die Leihbibliothek Handlungsbedarf hinsichtlich der Verbesserung des Fahrradparkens.



Abb. 15: Vorderradklemmen am Rathaus I und Rathaus II

Es wird empfohlen an wichtigen öffentlichen Zielen des Radverkehrs wie Sport- und Freizeitstätten sowie öffentliche Gebäude sukzessive den Austausch der vorhandenen Vorderradklemmen durch anspruchsgerechte Rahmenhalter an zentralen, gut erreichbaren Standorten in Eingangsnähe vorzunehmen und damit eine deutliche Angebotsverbesserung zu erzielen.

## 9.5 Einzelhandel

An Einzelhandelsstandorten wird der Bedarf nach anspruchsgerechten Fahrradabstellmöglichkeiten vielfach unterschätzt. Da die Räder oft schwer bepackt werden, ist die Standsicherheit gerade hier als wichtige Anforderung zu nennen.

Die Einzelhandelsstandorte in Burgdorf verfügen überwiegend über Anlagen mit Vorderradhaltern, die dem Anspruch der Standsicherheit nicht genügen. In der Regel sind diese günstig in der Nähe der Eingänge und Einkaufswagen positioniert. Vereinzelt bieten sie eine Überdachung.



Abb. 16: Einzelhandelsstandorte in Burgdorf mit Rahmenhaltern bzw. Vorderradhaltern mit Überdachung



Abb. 17: Vorderradhalter an Burgdorfer Einzelhandelsstandorten

Für bestehende Märkte ist ein Austausch nur schwer zu realisieren. Trotzdem soll versucht werden, in Zusammenarbeit mit dem Stadtmarketing Verein, ein Austausch der Vorderrad-Klemmer zu erreichen. Bei noch zu bewilligenden Baumaßnahmen sollte von Seiten der Stadt eine entsprechende Beratung erfolgen, denn oft ist es nur die Unwissenheit der Bauherren, die zu der Etablierung unzureichender Abstellanlagen führt. Im Idealfall könnte auch die Erteilung der Baugenehmigung an das Errichten anspruchsgerechter Fahrradabstellanlagen gekoppelt werden.

## 9.6 Bike & ride Anlagen

### Bahnhof Burgdorf

Trotz eines sehr umfangreichen Angebotes mit Fahrradkäfig, Fahrradboxen und überdachten Fahrradabstellanlagen sowie größeren Abstellkapazitäten beiderseits der Gleise ist das Angebot rund um den Burgdorfer Bahnhof für die Vielzahl der radfahrenden Pendler als nicht optimal zu bezeichnen. Die überdachte Fahrradabstellanlage westlich des Bahnhofes beispielsweise ist nur teilweise mit anforderungsgerechten Bügeln ausgestattet. Außerdem weisen eine bei allen Begehungen sehr gute Auslastung der Anlage und zahlreiche wild abgestellte Fahrräder im Bahnhofsumfeld darauf hin, dass in puncto Quantität noch weiterer Handlungsbedarf vorhanden ist.



Abb. 18: Überdachte Abstellanlage westlich des Bahnhofes, die nur z.T. den gerade für Langzeitparker besonders wichtigen Diebstahlschutz bietet



Abb.19: Rund um den Bahnhof sind regelmäßig wild abgestellte Fahrräder zu finden

Grundsätzlich ist eine vollständige Erfassung der abgestellten Fahrräder notwendig, um die erforderlichen Erweiterungskapazitäten verlässlich zu ermitteln. Möglichst kurzfristig ist ein Austausch der noch vorhandenen Vorderradklemmen anzustreben.

Darüber hinaus besteht weiterer Bedarf an Fahrradabstellplätzen an den S-Bahn Haltepunkten Otze und Ehlershausen.

## 9.7 Bushaltestellen

Die Zubringerfunktion des Radverkehrs zum Öffentlichen Verkehr beschränkt sich nicht auf Bahnhöfe und S-Bahnhaltepunkte, sondern bezieht auch die Bushaltestellen mit ein. In Burgdorf sind schon verschiedene Haltestellen mit 2-3 Rahmenhaltern ausgestattet worden, allerdings gibt es auch hier weitergehenden Bedarf. Im Regelfall sollten überall dort, wo regelmäßig Fahrräder abgestellt werden, auch Rahmen-

halter aufgestellt werden.

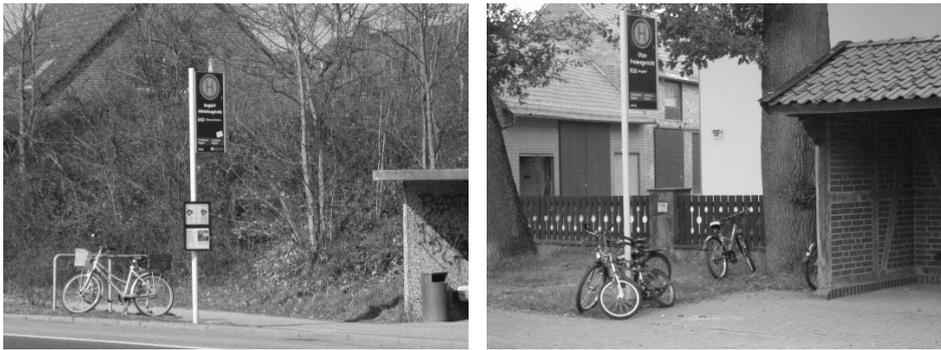


Abb. 20: Bushaltestellen in Burgdorf mit und ohne Fahrradabstellanlage

## 9.8 Weiteres Vorgehen Fahrradparken

Zur Zeit wird eine Bestandsaufnahme für die öffentlichen Gebäude und Schulen durchgeführt, um die Anzahl und Qualität der vorhandenen Fahrradabstellanlagen sowie deren Auslastung zu ermitteln. Darauf aufbauend werden die Kosten für die Erweiterung bzw. Erneuerung der Fahrradabstellanlagen ermittelt.

Um die Kosten für die Stadt möglichst gering zu halten, kann versucht werden, Kooperationspartner und Sponsoren zu finden. So können im innerstädtischen Bereich die Einzelhändler und Gastronomen angesprochen werden. Aber auch die Banken und Sparkassen könnten in die Finanzierung einbezogen werden. Schulen könnten durch gezielte Aktionen (Tombola, Schulfest, Spendenaufruf, Konzert, Theaterveranstaltung etc.) Gelder sammeln, die z.B. die Materialkosten abdecken, und die Stadt trägt die Montagekosten.

## 10 Öffentlichkeitsarbeit und Serviceleistungen

### 10.1 Zukünftige Handlungsschwerpunkte

Ausgehend von den bisherigen Handlungsfeldern, wie Fortführung der Kommunikationsstrukturen und regelmäßige Berichterstattung über radverkehrliche Themen in der örtlichen Presse, deren Ausbau auch in Zukunft als wesentlich angesehen wird, sollen auch neue Schwerpunkte geschaffen werden.

Zwei große Themenfelder, die beide unter den Gesichtspunkten Schaffung eines "fahrradfreundlichen Klimas" und Erhöhung der Verkehrssicherheit eine besondere Bedeutung erfahren, sollen im Folgenden weiter konkretisiert und mögliche Umsetzungsbausteine aufgezeigt werden.

### 10.2 Förderung Fahrradklima und Klimaschutz

Burgdorf plant die Teilnahme an der deutschlandweiten Aktion "**Stadtradeln**". Der Wettbewerb "Stadtradeln" besteht als Kampagne zum Klimaschutz und zur Förderung der Fahrradnutzung seit 2008 und wird vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung gefördert. Er erfreut sich seitdem zunehmenden Interesses. Während in 2008 noch 23 Städte am Wettbewerb teilnahmen, hatte sich die Zahl in 2011 mit 57 teilnehmenden Städten bereits mehr als verdoppelt.

Die Teilnahme bietet sich in 2012 an, da aktuell eine Studie zum Klimaschutz erarbeitet wird und sich im Rahmen der Kampagne die Verbindung zwischen Klimaschutz und steigendem Radverkehrsaufkommen sehr öffentlichkeitswirksam darstellen lässt.

Die übergeordneten Ziele des Wettbewerbes sind der Klimaschutz, die CO<sub>2</sub>-Ersparnis sowie das allgemeine Überdenken des eigenen Mobilitätsverhaltens. Aber auch die Imageförderung und Informationsverbreitung zum Thema Radfahren gehört zu den Zielsetzungen des Wettbewerbes. Durch das gemeinsame Radeln von Politikern, Persönlichkeiten der Stadt und Bürgerinnen und Bürgern sollen auch über den Wettbewerbszeitraum hinaus möglichst viele Menschen für das Umsteigen aufs Fahrrad im Alltag gewonnen werden.

Bei einer Teilnahme werden Teams aus öffentlichen Persönlichkeiten und Bürgerinnen und Bürgern gebildet. In diesen Teams sollen dann innerhalb von 21 zusammenhängenden Tagen so viele Fahrradkilometer wie möglich gesammelt und in den Online-Radel-Kalender eingetragen werden. Diese "erradelten" Kilometer werden anschließend in CO<sub>2</sub>-Ersparnis umgerechnet. Im Internet werden die Ergebnisse tagesaktuell dokumentiert und ermöglichen einen direkten Vergleich zu anderen Städten und Teams. Zusätzliche Anreize zur Teilnahme bieten sich auch durch z.B. Spendeinsätze lokaler Sponsoren an.

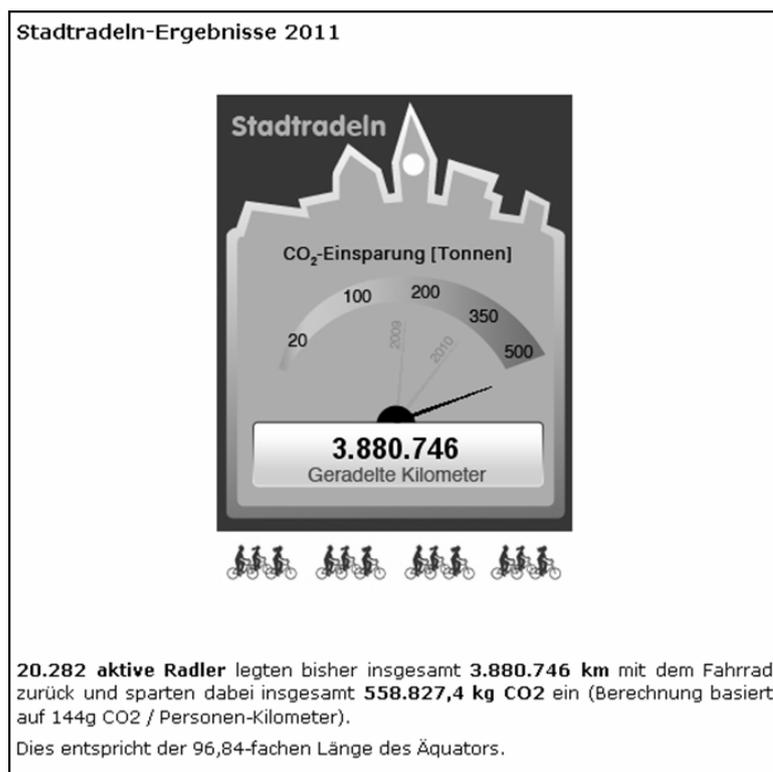


Abb. 21: Tagesaktuelle Ergebnisse im Internet (Quelle: [www.stadtradeln.de](http://www.stadtradeln.de))

### 10.3 Richtiges Verhalten im Straßenverkehr

Das Radfahren in Burgdorf wird zukünftig aufgrund aktueller Erkenntnisse aus Studien zur Verkehrssicherheit und Vorgaben der StVO neue Regelungen erfahren. So wird z.B. das "Linksfahren" nur noch in Ausnahmefällen erlaubt sein. Auch die gemeinsame Führung mit Fußgängern wird es in Zukunft seltener geben, dafür wird die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn zunehmen. Diese Veränderungen dienen

alle der Verkehrssicherheit und dem Schutz schwächerer Verkehrsteilnehmer, entsprechen aber nur eingeschränkt dem gewachsenen Verhalten der Burgdorfer Bevölkerung. Aus diesem Grund ist es besonders wichtig, auf diese Neuerungen hinzuweisen und auch das Bewusstsein für die positiven Aspekte der Neuregelungen zu schaffen, d.h. z.B. den Sicherheitsgewinn der richtungstreuen Führung herauszustellen.

Die Stadt Karlsruhe macht mithilfe zahlreicher **Flyer** auf das richtige Verhalten im Straßenverkehr aufmerksam. Neben umfangreichen Erläuterungen zu Unfallursachen oder Infos zum verkehrssicheren Fahrrad werden so auch ausführliche Beschreibungen zu den aktuellen Verkehrszeichen vermittelt.



Abb.22: Auswahl an Flyern zum sicheren Radfahren in Karlsruhe

Für Burgdorf werden entsprechende Flyer zum Thema richtungstreue Führung und Fahrbahnnutzung als sinnvoll angesehen, da hier deutliche Änderungen gegenüber der bisherigen Radverkehrsführung angestrebt werden und erfahrungsgemäß ein längerer Zeitraum bis zum Erreichen der gewünschten Akzeptanz anzunehmen ist.

Die Entwicklung derartiger Flyer soll im Rahmen des Klimaschutz-Aktionsprogramms umgesetzt werden. Ziel ist es, ein einprägsames Layout für eine Flyer-Serie zu erarbeiten, um zu aktuellen Themen des Radverkehrs unter einem einheitlichen Label berichten zu können.

In Kooperation mit der Polizei, der Verkehrswacht, dem ADFC oder anderen Partnern haben sich in verschiedenen Städten **themenbezogene Schwerpunktaktionen** bewährt und können auch für Burgdorf geeignet sein, um einen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit zu leisten. Neben regelmäßigen Codieraktionen könnte z.B. im Herbst die Beleuchtung der Fahrräder im Vordergrund stehen oder zu anderen Jahreszeiten das unerlaubte Linksfahren oder Fahren auf Gehwegen thematisiert werden.

In diesem Jahr ist eine Aktion mit der Polizei Burgdorf geplant, um das Radfahren auf nicht freigegebenen Gehwegen zu thematisieren.

## 11 Kostenschätzung

Auf der Grundlage pauschaler Kostensätze wurde eine überschlägige Kostenschät-

zung für die anforderungsgerechte Herrichtung des Radverkehrsnetzes vorgenommen. Dabei ist zu beachten, dass sich beim derzeitigen Konkretisierungsgrad viele Kosten beeinflussende Faktoren für die einzelnen Maßnahmen noch nicht näher bestimmen lassen. Auch können sich im Rahmen der z. T. noch erforderlichen Detailplanungen im Einzelnen noch erhebliche Abweichungen ergeben.

Für die Kostenschätzung ist noch zu berücksichtigen, dass Maßnahmen, für die eine Planung ansteht oder bereits vorliegt, nicht kostenmäßig bewertet wurden, da davon auszugehen ist, dass hier die radverkehrsspezifischen Kosten Teil der Gesamtkosten sind. Dies gilt auch für Maßnahmen, die als Daueraufgabe der Stadt Burgdorf eingeschätzt werden (z. B. regelmäßiger Grünschnitt) sowie optional angeführte Maßnahmen bzw. Alternativempfehlungen. Auch bereits umgesetzte Maßnahmen wurden nicht in die Kostenschätzung einbezogen.

Ebenfalls nicht berücksichtigt wurden die von der Stadt Burgdorf angegebenen Kosten für den Brückenneubau über die B188n (Maßnahme 40). Diese würden den Kostenschätzungsansatz überproportional erhöhen und wurden lediglich zur Kenntnisnahme in der Maßnahmentabelle angeführt.

Für die Umsetzung aller Maßnahmen wurden Gesamtkosten von rund 7,2 Mio. € ermittelt. Zuzüglich weiterer Planungskosten und einer pauschalen Reserve (ca. 10 %) ist von einem Kostenansatz von rund 8 Mio € auszugehen. Dieser teilt sich wie folgt auf die Prioritäten (vgl. Tab. 3) bzw. die zuständigen Baulastträger<sup>2</sup> (vgl. Tab. 4) auf:

	<b>Verteilung der Maßnahmen</b>	<b>Kosten in €</b>	<b>% der Kosten</b>
<b>Kurzfristige Maßnahmen</b>	25 %	200.000	3 %
<b>Priorität 1</b>	41 %	5.200.000	71 %
<b>Priorität 2</b>	28 %	1.200.000	17 %
<b>Priorität 1P</b> <b>Perspektivische</b> <b>Netzerweiterung</b>	5 %	480.000	7 %
<b>Priorität 2P</b> <b>Perspektivische</b> <b>Netzerweiterung</b>	1 %	180.000	2 %
<b>Summe</b>	100 %	7.260.000	100 %
<b>zzgl. Reserve</b> (pauschal ca. 10%)		740.000	
<b>Gesamtkosten</b>		<b>8.000.000</b>	

Tab. 3: Kosten zur Herrichtung des Radverkehrsnetzes nach Prioritäten

<sup>2</sup> Angaben der Stadt Burgdorf

	Kosten in €					
	gesamt	Kurzfristig	Priorität 1	Priorität 2	Priorität 1P	Priorität 2P
Stadt Burgdorf	<b>2.345.000</b>	65.000	700.000	1.100.000	480.000	-
Region Hannover	<b>1.411.000</b>	21.000	1.200.000	190.000	-	-
NLStBV	<b>3.035.000</b>	7.000	3.000.000	6.000	22.000	-
Stadt Burgdorf, NLStBV	<b>330.000</b>	-	330.000	-	-	-
Stadt Burgdorf, Region Hannover, Forst	<b>44.000</b>	1.000	43.000	-	-	-
NLStBV, Region Hannover	<b>15.000</b>	-	15.000	-	-	-
Stadt Burgdorf, Deutsche Bahn, Verkopplungsinteressenten Otze	<b>190.000</b>					190.000
Niedersächsische Landesforsten	<b>111.000</b>	1.000	110.000	-	-	-
Realverband Burgdorf	<b>42.000</b>	-	42.000	-	-	-
Verkopplungsinteressenten Otze	<b>200.000</b>	-	200.000	-	-	-
Baulastträgerschaft zu klären	<b>277.000</b>	130.000	125.000	22.000	-	-
<b>Gesamtkosten</b>	<b>8.000.000</b>	<b>225.000</b>	<b>5.765.000</b>	<b>1.318.000</b>	<b>502.000</b>	<b>190.000</b>

Tab. 4: Kosten zur Herrichtung des Radverkehrsnetzes nach Baulastträger (inkl. pauschaler Reserve)

Zur Umsetzung der ersten Netzrealisierung wurden die Kosten nochmals extra zusammengestellt. Inklusive der pauschalen Reserve von ca. 10 % ist hierbei insgesamt von einem Kostenansatz von ca. 1,1 Mio. € auszugehen. Die Verteilung nach Prioritäten bzw. Baulastträger ist der folgenden Tabelle zu entnehmen:

	Kosten in €			
	gesamt	Kurzfristig	Priorität 1	Priorität 2
Stadt Burgdorf	<b>363.000</b>	38.000	190.000	135.000
Region Hannover	<b>124.000</b>	20.000	34.000	70.000
NLStBV	<b>61.000</b>	7.000	48.000	6.000
Stadt Burgdorf, NLStBV	<b>295.000</b>	-	295.000	-

NLStBV, Region Hannover	<b>15.000</b>	-	15.000	-
Baulastträgerschaft zu klären	<b>242.000</b>	130.000	90.000	22.000
<b>Gesamtkosten</b>	<b>1.100.000</b>	<b>193.000</b>	<b>673.370</b>	<b>231.100</b>

Tab. 5: Kosten zur ersten Netzrealisierung nach Baulastträger (inkl. pauschaler Reserve)

## 12 Schlussbemerkungen

Das Maßnahmenkonzept soll entsprechend den zur Verfügung gestellten Haushaltsmitteln umgesetzt werden. Maßnahmen, die in die Zuständigkeit anderer Straßenbaulastträger fallen, sind in Absprache mit der Stadt Burgdorf von diesen umzusetzen.

Wie schnell die Maßnahmen umgesetzt werden können, hängt jedoch nicht nur von den zur Verfügung gestellten Haushaltsmitteln ab, sondern auch von den personellen Ressourcen in der Tiefbauabteilung. Mit dem jetzigen Personalbestand lassen sich selbst über mehr als 10 Jahre 8 Millionen Investitionssumme kaum umsetzen. Es ist daher mit einem sehr viel längeren Umsetzungszeitraum zu rechnen. Eine zügigere Realisierung ist nur durch eine Aufstockung des Personals oder durch den Einsatz von privaten Verkehrsplanungsbüros möglich.

Das Konzept dient als Rahmenkonzept zur Förderung des Radverkehrs. Für komplexe Umbaumaßnahmen sind weitere Detailplanungen erforderlich, die über weitere Beschlussvorlagen ausgearbeitet werden, das gilt z.B. für den Kreisverkehrsplatz Schwarzer Herzog sowie für Querungshilfen.

Kurzfristige Maßnahmen sowie kleinere Maßnahmen sollen jedoch ohne weitere Beschlussvorlagen abgearbeitet werden, z.B. Aufhebung von Benutzungspflichten, kleinere Umbaumaßnahmen, wie Bordabsenkungen, Versetzen von Pollern, Verlegung von Wegen zur Verbesserung der Sichtbeziehungen sowie der Einbau von Fahrradbügeln.

Als kurzfristiger wichtiger Handlungsschwerpunkt im Zuge der infrastrukturellen Maßnahmen ist die Umsetzung der Maßnahmen im Zuge der Uetzer Str. zu nennen. Darüber hinaus ist im Zuge der Ortsdurchfahrten dringender Handlungsbedarf aufgezeigt worden. Hier wurden schon intensive Gespräche mit der Region Hannover geführt. Im Anschluss daran sollen die Ortsdurchfahrten im Zuständigkeitsbereich der Straßenbauverwaltung des Bundes und des Landes Schwerpunkt werden.

Ein weiterer Schwerpunkt sind die Maßnahmen entlang der Hauptverkehrsstraßen, z.B. Vor dem Celler Tor, Immenser Str., Schillerslager Landstraße. In diesem Zusammenhang sollen im Zuge der Umbaumaßnahmen am "Schwarzen Herzog" sowie im Bereich der Kreuzung "Im Langen Mühlenfeld/Vor dem Celler Tor" Verbesserungen für den Radverkehr erfolgen.

