

Verkehrssituation im Bereich Berliner Ring/ Immenser Landstr./ Ostlandring und Hinweise zu einer Südanbindung in der Stadt Burgdorf



Im Auftrag der
Stadt Burgdorf



erstellt von
Zacharias Verkehrsplanungen
Büro Dipl.-Geogr. Lothar Zacharias

Hilde-Schneider-Allee 3, 30173 Hannover
Tel: 0511/ 78 52 92 - 2, Fax: 0511/ 78 52 92 - 3
E-Mail: post@zacharias-verkehrsplanungen.de
www.zacharias-verkehrsplanungen.de

August 2018
(Stand 20.08.2018)

1. Aufgabenstellung

(1) In der Stadt Burgdorf sollen für den Raum Berliner Ring/ Ostlandring/ Immenser Landstraße Hinweise zur Situation aus verkehrsplannerischer Sicht erarbeitet werden. Hierbei sind u.a. die folgenden Planungen und Maßnahmen zu berücksichtigen:

- Signalgeregelte Kreuzung oder Kreisverkehrsplatz Berliner Ring/ Immenser Landstraße/ Ostlandring.
- Verbindungsstraße Berliner Ring - Scharlemannstraße - Steinwedeler Straße u.a. zur Entlastung des oben genannten Knotenpunktes.
- Umbau/ Neubau der Gudrun-Pausewang-Grundschule mit ggf. veränderter Zuwegung für die einzelnen Verkehrsarten.
- Entwicklung weiterer Wohngebiete südlich und südöstlich der Straßenachse Berliner Ring - Ostlandring.
- Anlage eines zusätzlichen Verkehrsrings für den Kfz-Verkehr (oder ggf. nur für den Rad- und Fußverkehr) in Verbindung mit der geplanten Wohnbebauung zur Erschließung der geplanten Bauflächen und/ oder als verkehrswichtige Hauptstraße zur Entlastung des Straßenzuges Berliner Ring – Ostlandring und des Knotenpunktes Berliner Ring/ Immenser Landstraße/ Ostlandring.

(2) In die Untersuchung sind alle Verkehrsarten einzubeziehen (Pkw, Lkw, Schulbusse, Fahrrad, zu Fuß). Die Belange der Schulwegsicherung sind zu berücksichtigen.

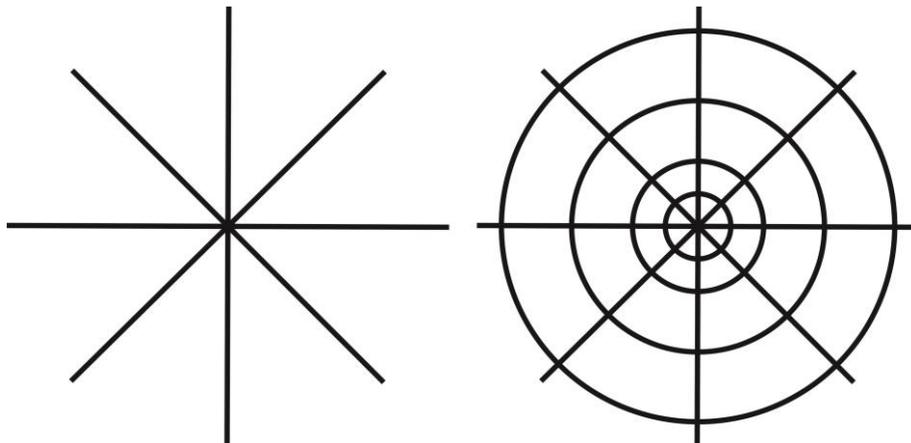
(3) Alle vorliegender Verkehrsuntersuchungen und Verkehrsdaten sind auszuwerten. Die derzeitige Verkehrssituation ist aus planerischer Sicht zu bewerten. Für die einzelnen Maßnahmen sind Hinweise auf deren voraussichtlichen Wirkungen und Folgewirkungen zu geben.

2. Allgemeine Hinweise zum Straßennetz

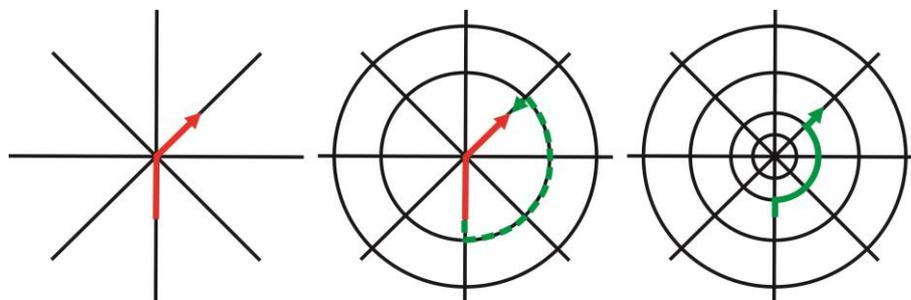
(4) Aus verkehrsplanerischer Sicht bildet ein radiales Straßennetz mit Ausrichtung auf das Zentrum eine optimale Anbindung und Erschließung eines größeren Siedlungs- oder Stadtbereiches.

(5) Das Verkehrsaufkommen ist dabei im Zentrum am höchsten und nimmt nach außen hin ab. Durchgangsverkehre durchfahren dabei auch immer das Zentrum. Auch Ziel- und Quellverkehre (z.B. aus dem südlichen Siedlungsbereich von/ nach Norden) sowie Binnenverkehre (von östlichen in den südlichen Siedlungsbereich) verlaufen je nach Herkunft und Ziel ebenfalls durch den Siedlungskern.

(6) Das radiale Netz ist demnach um ringförmige Querverbindungen zu ergänzen. Dadurch wird gewährleistet, dass der Durchgangsverkehr das stärker von Verkehren belastete Zentrum umfahren kann. Zudem können auch Ziel- und Quellverkehre von bzw. nach Außen zielgerichtet zu- und abfahren ohne das Zentrum oder stärker belastete Bereiche im Kern zu befahren. Auch Binnenverkehre können so auf verschiedenen Ringen um das Zentrum herumlaufen.



(7) Dabei sind wiederum die inneren Ringe deutlich stärker belastet, als die äußeren, da Fahrzeugnutzer für einen Umfahrung des Zentrums nicht jeden Umweg in Kauf nehmen. Äußere Verkehrsringe haben eine erhebliche Verkehrsfunktion für den Durchgangsverkehr, nehmen aber weniger Ziel- und Quell- oder gar Binnenverkehre auf.



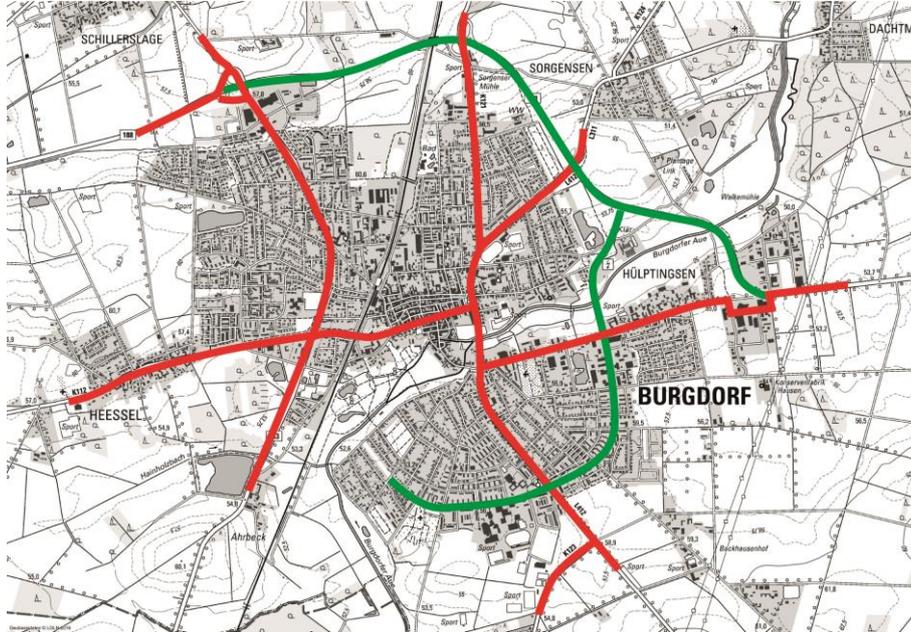
Fahrt muss durch das Zentrum erfolgen.

Umgehung des Zentrums möglich, aber nicht attraktiv.

Umgehung des Zentrums möglich und attraktiv.

3. Situation Stadt Burgdorf

(8) In der Stadt Burgdorf ist ein entsprechendes Straßennetzsystem lediglich im Ansatz vorhanden. Dabei wird die Achse Berliner Ring - Ostlandring als Teil des Ringes genutzt.

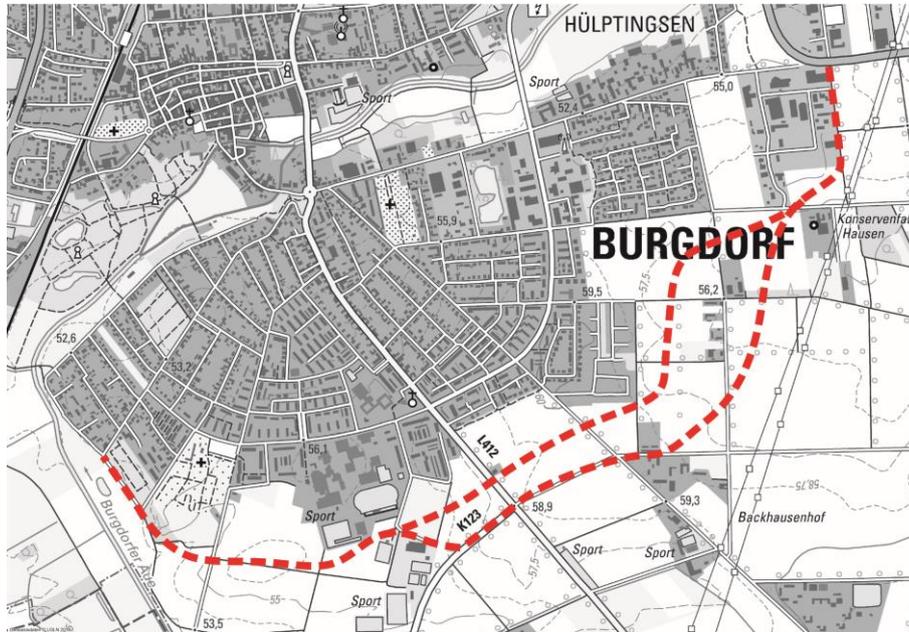


(9) Ohne die Verkehrsströme in der Stadt detailliert zu untersuchen, scheinen aus verkehrsplanerischer Sicht ringartige Querverbindungen im Zentrum bzw. dem Gebiet der Kernstadt zu fehlen.

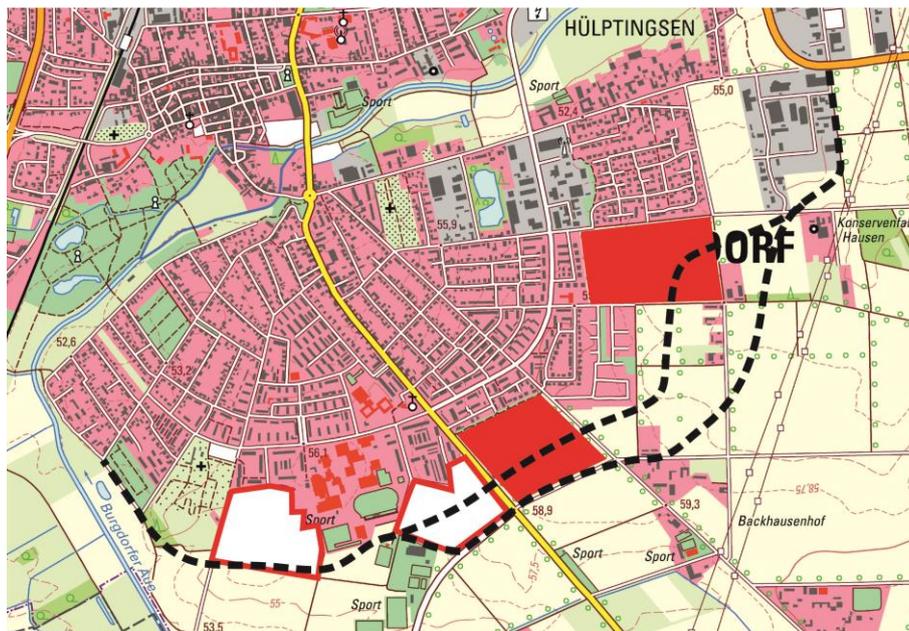
(10) Dabei ist der äußere Ring (B 188 – Ostlandring – Berliner Ring – Niedersachsenring) nicht geschlossen, sondern allenfalls in Ansätzen vorhanden. Hier fehlt - soweit eine Beurteilung ohne exakte Verkehrserhebungen des gesamten städtischen Verkehrs möglich ist - eine Verbindung aus der Südstadt über die Burgdorfer Aue und die Bahnstrecke zur B 443 oder eher noch weiter bis zur Dorfstraße (ehemalige B 188) westlich von Heeßel.

4. Südlicher Stadtbereich

(11) Grundsätzlich wäre eine zweite parallel zu dieser Achse verlaufende Verbindung möglich, um den Berliner Ring - Ostlandring und die dort liegenden Knotenpunkte zu entlasten. Allerdings kann die Achse Berliner - Ostlandring die derzeitigen und künftigen Verkehrsmengen aller Voraussicht nach aufnehmen.



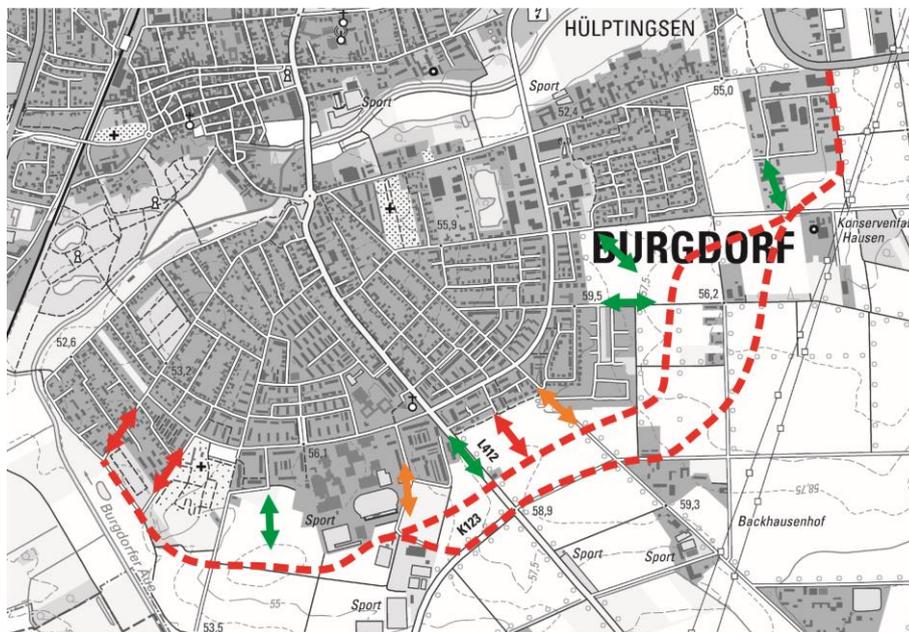
(12) Im Zusammenhang mit der geplanten Wohnbebauung im südlichen Stadtquartier könnte eine südliche Verbindungsachse eine höhere Bedeutung erhalten. Eine Trasse könnte dabei von den südöstlichen Wohnquartieren bis zur Anbindung an die B 188 verlaufen.



(13) Die Wirkungen dieser Trasse sind von verschiedenen Faktoren abhängig:

- Der Befahrbarkeit/ der Reisezeit (zulässige Höchstgeschwindigkeit, Knotenpunktgestaltung) im Vergleich zu alternativen Strecken.
- Der Lage der Straßentrasse zu den Ziel- und Quellgebieten. Tendenziell können Straßen näher am Zentrum mehr Ziel-, Quell-, und Binnenverkehr aufnehmen als Tangenten am Stadtrand.
- Der Anzahl der Anbindungen an das vorhandene Straßennetz und die Flächennutzungen. Nur, wenn die Straße gut angebunden ist, können die Fahrzeuge auch zu- und abfahren und die Straße überhaupt nutzen.

(14) Einige Anbindungen, insbesondere im Nordosten im Bereich des Gewerbegebietes lassen sich sehr gut und einfach realisieren. Andere Anbindungen, insbesondere im Bereich bestehender Bebauungen erscheinen schwierig bis gar nicht umsetzbar.



(15) Im Bereich Gruppenstraße scheint eine Weiterführung der Straße oder die Anbindung eines Baugebietes schon vorgesehen. Die Verknüpfung der L 412 (Immenser Landstraße) mit der K 123 (Steinwedeler Straße) und einer möglichen Südtangente müsste konzeptionell neu geplant werden.



Bereich Gruppenstraße

(16) Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass Teile einer möglichen Kfz-Verbindung derzeit als Fahrradachse für den Alltags- sowie Freizeit- und Ausflugsverkehr genutzt werden. Zudem stehen natürlich auch andere Nutzungen (Naherholung) und Belange (Natur- und Umweltschutz) einem Straßenneubau entgegen.

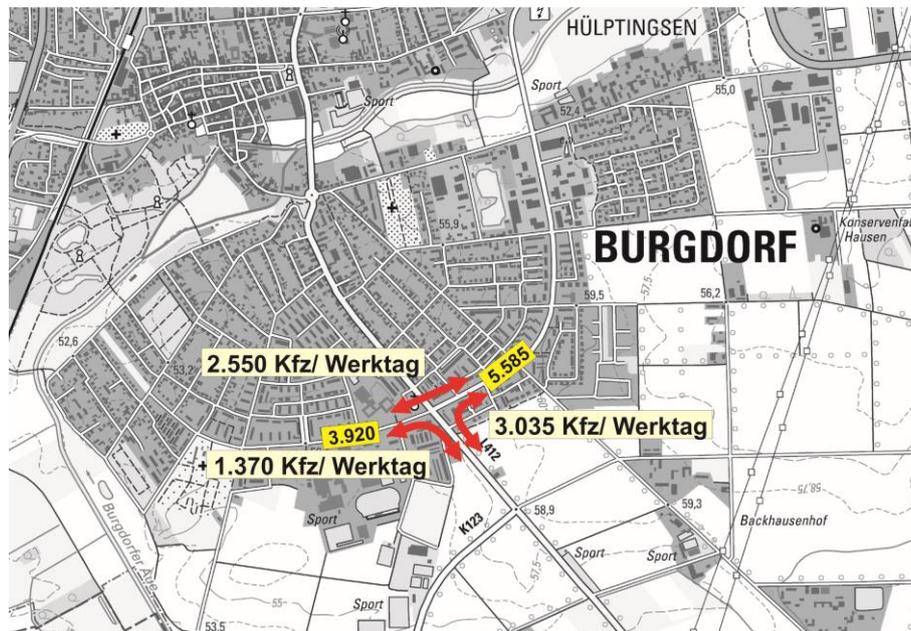


Radwegeachse Bereich Dammgartenfeld

5. Auswirkungen Knotenpunkt Immenser Landstraße/ Berliner Ring/ Ostlandring

(17) Am Knotenpunkt Immenser Landstraße/ Berliner Ring/ Ostlandring könnten durch eine neue Trasse oder Teile einer entsprechenden Straßenverbindung in einzelnen Verkehrsbeziehungen entlastet werden.

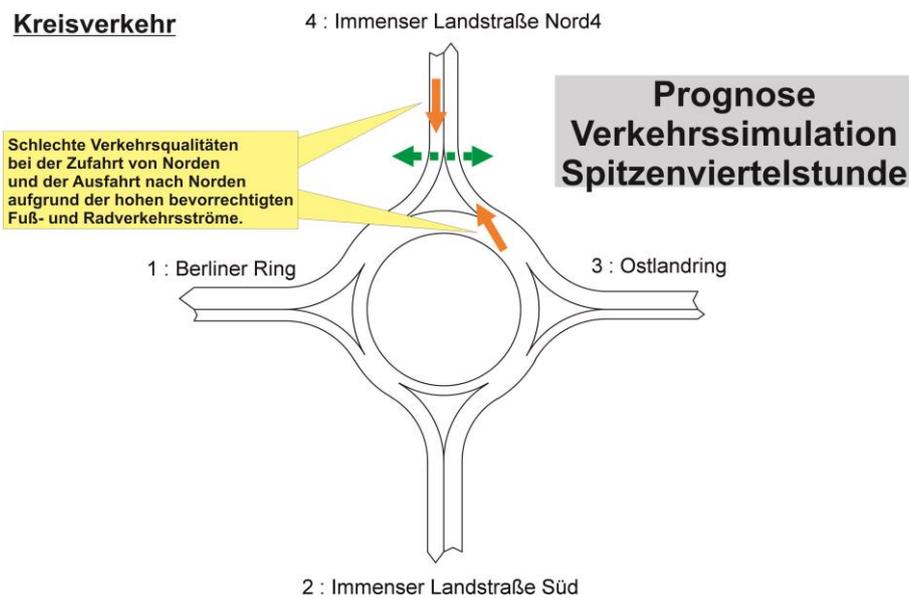
(18) Allerdings ergeben sich im Wesentlichen nur Entlastungswirkungen in Ost-West-Richtung (2.550 Kfz/ Werktag), Süd-West-Richtung (1.370 Kfz/ Werktag) und Süd-Ost-Richtung (3.035 Kfz/ Werktag). Die derzeitigen Verkehrsströme in diesen Fahrtbeziehungen sind in der nachfolgenden Grafik dargestellt. Dabei ist zu berücksichtigen, dass sich je nach Ziel/ Quelle und Anbindungen an die neue Trasse nur (kleine) Teile dieser Verkehre verlagern lassen.



(19) Hierzu würden sich dann noch Verkehre mit Bezug zu den neuen Baugebieten addieren (wiederum je nach Attraktivität der neuen Straße für diese Verkehrsströme).

(20) Für die Realisierung eines Kreisverkehrsplatzes am Knotenpunkt Immenser Landstraße/ Ostlandring/ Berliner Ring wäre eine neue Straßentrasse aber nicht erforderlich bzw. nicht hilfreich. Auch bei den derzeitigen Kfz-Verkehrsmengen verfügt ein Kreisverkehrsplatz über eine Verkehrsqualität der Stufe A im Kfz-Verkehr und hat damit eine sehr gute Verkehrsqualität.

(21) Problematisch ist hingegen das Zusammentreffen der Kfz-Fahrten auf der Nordachse der Immenser Landstraße und der dortigen querenden Verkehrsströme im Schülerverkehr. Hierauf wirkt sich eine ergänzende Südtangente nicht aus. In diesen Verkehrsbeziehungen ergeben sich durch eine mögliche Südtangente keine Entlastungen.



(22) Entsprechend würde auch eine neue Straßenanbindung von der Steinwedeler Straße (K 123) über die Scharlemannstraße zum Berliner Ring den Kreuzungspunkt entlasten. Allerdings ergäben sich dadurch ebenfalls keine Auswirkungen hinsichtlich der Realisierungsmöglichkeit eines Kreisverkehrsplatzes (keine Entlastungen der problematischen Verkehrsströme im nördlichen Knotenarm Immenser Landstraße). Vielmehr würden Verkehre vom Hauptstraßennetz in derzeit nur gering vom Kfz-Verkehr belastete Straßen verlagert.

Hannover, August 2018

Lothar Zacharias

Dipl.-Geogr. Lothar Zacharias