

Stellungnahmen der Tiefbauabteilung zu den Fragen der CDU-Fraktion (Mail vom 14.04.2021)

1. Es werden kalkulierte Kosten von 1,5 Mio angegeben, wovon 70% über Fördermittel abgedeckt werden können.

Wann ist sichergestellt, dass diese Fördermittel abgerufen werden können?

Stellungnahme Tiefbauabteilung:

Diese Frage kann zurzeit noch nicht beantwortet werden. Die Unterlagen zur Förderung der Maßnahme wurden im Februar 2020 bei der Bewilligungsbehörde eingereicht. Seitdem werden diese gemäß den Vorgaben des Fördermittelgebers und in Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger ergänzt und aktualisiert. Die Baumaßnahme wird von der Bewilligungsbehörde zur Bezuschussung vorgeschlagen, die Entscheidung liegt allerdings beim Ministerium. Somit kann davon ausgegangen werden, dass eine Förderung erfolgt, eine schriftliche Zusage hierfür liegt allerdings noch nicht vor. Diese ist aber erforderlich um die Baumaßnahme ausschreiben zu dürfen. Wegen der bindenden Termine des Schulneubaues muss die Ausschreibung zeitnah, auf der Grundlage des beschlossenen Bauprogramms, gefertigt werden.

2. Die Kinder aus Otze müssen beim Schulhinweg die Straße Vorm Celler Tor zweimal kreuzen um auf den Fahrradschutzstreifen zu gelangen und dann nach kurzer Zeit wieder verlassen. Soll diese Regelung Bestand haben?

Stellungnahme Tiefbauabteilung:

Im Rahmen der Planungen zur IGS sollen auch im nördlichen Teil Fahrradabstellplätze entstehen. Die Planung sieht vor, den Schulverkehr bereits am nördlichen Planungsraum auf das Schulgelände und zu den dortigen Radabstellanlagen zu führen. Eine Abstimmung der Planungen mit der IGS ist erst in der nächsten Angebotsphase zum IGS-Neubau möglich, da dieser Bereich noch überarbeitet werden wird. Ggfs. sind Anpassungen im Straßenraum im zweiten Bauabschnitt zur Straßenumgestaltung Vor dem Celler Tor erforderlich.

Nur um den Radfahrstreifen Richtung Süden zu erreichen, wird ein Kreuzen der K 121 erforderlich.

Der Radverkehr aus Richtung Süden und Westen (Wasserwerksweg) kommend wird die Radfahrstreifen bereits nach kurzer Zeit wieder verlassen, um zu den im Süden der IGS vorgesehenen Radabstellanlagen zu gelangen.

3. Warum wird diese Baumaßnahme nicht in das in Auftrag gegebene Mobilitätskonzept bzw. Radverkehrsnetz eingebunden?

Wir sollten hier keine Einzellösungen schaffen, die nicht in ein Gesamtkonzept eingebunden werden.

Stellungnahme Tiefbauabteilung:

Die vorgestellte Straßenplanung Vor dem Celler ist Teil des zurzeit erarbeiteten Schulwegplanes für die Kernstadt Burgdorfs. Im Rahmen der Schulwegplanung werden darüber hinaus zusätzliche Maßnahmen für die Schulwegsicherung entwickelt. Eine Fahrradstraße Richtung Norden über den Wasserwerksweg ist dabei ebenso Bestandteil wie eine Wegeverbindung über die südliche Erschließungsstraße in Richtung Süden und Osten.

Die Planung in die Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes einzubinden war nicht vorgesehen und ist auch im Rahmen der verbindlichen Zeitplanung des Schulneubaues, zu dessen Baubeginn im Frühjahr 2022 die Straßenbaumaßnahme weitgehend abgeschlossen sein muss, nicht möglich.

4. Wie erfolgt die Kostenverteilung zwischen Stadt und Region?

Der Ausbau der Straße zum Flüchtlingsheim, dient ja vordergründig zur Erreichbarkeit der Förderschule.

Stellungnahme Tiefbauabteilung:

Entsprechend den Vorgaben des Baugesetzbuches (BauGB) in Verbindung mit der Erschließungsbeitragssatzung der Stadt Burgdorf müssen die Anlieger 90 % des beitragsfähigen Erschließungsaufwands für die erstmalige endgültige Herstellung der südlichen Erschließungsanlage übernehmen. Davon trägt die Region einen Kostenanteil von ca. 25 %, die übrigen 75 % entfallen auf die städtischen Grundstücke.

5. - Grundsätzlich ist festzuhalten, dass hier nur das enge Planungsgebiet und nicht über das Einzugsgebiet der Schule allgemein (also über den Tellerrand hinaus) betrachtet wird.
- Da die Schulkinder in der Hauptsache mit dem Fahrrad und dem Bus anreisen sind hier diese Verkehrsträger von besonderer Bedeutung. Hierbei wurde der Radverkehr vernachlässigt.

Stellungnahme Tiefbauabteilung:

Im Rahmen der Schulwegplanung, siehe Punkt 3 werden weiterführende Maßnahmen zurzeit schon entwickelt, z.B. Fahrradstraße, zusätzliche Erschließung über die südliche Erschließungsstraße, 2. Bauabschnitt Ausbau Vor dem Celler Tor mit Verlängerung der Radfahrstreifen bis zum Sorgenser Grundweg.

6. - Die Aussage, dass die Anlage eines Radfahrstreifens eine Form der Radverkehrsförderung gerade im direkten Umfeld einer neuen Schule ist, ist erschütternd. Gerade auch deshalb, da hier kein weiterer Schutz zur Fahrbahn vorgesehen ist. Gerade Radfahrstreifen und Schutzstreifen werden nach einer Untersuchung aus Berlin subjektiv als unsicher empfunden. Dies führt zwangsläufig zu mehr Elterntaxis. Auch sind die Radfahrstreifen prädestiniert als Hohl- und Bringzone für die Elterntaxis angelegt.

Stellungnahme Tiefbauabteilung:

Da im weiteren Verlauf der Straße Vor dem Celler Tor (Richtung Süden), die Radfahrer aufgrund mangelnder Platzverhältnisse im Straßenquerschnitt auf der Westseite auf Schutzstreifen geführt werden müssen, wurden 2,35 breite Radfahrstreifen beidseitig auf der Fahrbahn bevorzugt, um eine durchgehende einheitliche Führung der Radfahrer ab Ortseingang zu gewährleisten. Da die Radfahrstreifen sehr breit sind und mit deutlich optisch von der Fahrbahn getrennt sind, gehe ich davon aus, dass das Sicherheitsempfinden deutlich höher als bei den herkömmlichen Schutz- und Radfahrstreifen ist. In der angesprochenen Studie wurde auch nachgewiesen, dass Falschfahrer auf der linken Seite deutlich geringer sind als auf abgesetzten Radwegen, was sich positiv auf das Unfallgeschehen auswirkt.

Eine Nutzung von Radfahrstreifen als Hol- und Bringzonen für Elterntaxis ist nicht erlaubt. Im Rahmen der Planungen zu der IGS soll im Norden eine Hol- und Bringzone für sogenannte Elterntaxis entstehen, so dass die unzulässige Nutzung des Radfahrstreifens als Haltefläche minimiert wird.

7. Grundsätzlich ist auch anzumerken, dass der Gesetzgeber Tempo 30 vor Schulen vorgeschrieben hat. Die wurde in der Stellungnahme zu den Einwendungen falsch dargestellt.

Stellungnahme Tiefbauabteilung:

Eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf Tempo 30 wird zur gegebenen Zeit durch die Straßenverkehrsbehörde von der Region Hannover zusammen mit dem Straßenbaulastträger der Kreisstraße geprüft.

8. Die fahrbahngleichen Radfahrstreifen entfallen und der Fahrbahnquerschnitt wird auf 9,50 incl. Mittelstreifen reduziert. Hierbei sollte überlegt werden, ob überhaupt eine eigene Abbiegespur für den Bus erforderlich ist. Hierfür wird zwischen Gehweg und Grünstreifen eine 4,50m breite Fahrradstraße angelegt. Dies hat den Vorteil, dass hier die gleiche Fahrbahnseite wie die Weiterführung des Geh-/Radweges nach Otze gewählt ist und die Fahrradstraße direkt vor der Schule und nicht weit davor endet. (Ggf. könnte über eine Weiterführung des Weges in der Breite von 4,0 m [Radschnellweg] nach Otze und ggf. nach Celle nachgedacht werden). Die Fahrradstraße erhält Vorrang an allen Einmündungen und Zufahrten. Diese Fahrradstraße kann dann gebündelt den Radverkehr geschützt über eine mit Ampeln gesicherte Kreuzung auf die geplante Fahrradstraße "Wasserwerksweg" geführt werden. Die Zufahrten in der Kreuzung erhalten dann Induktionsschleifen, die auch Fahrräder erfassen können. Auf zwei Querungshilfen (eine mit Fußgängerampel) kann verzichtet werden. Die allgemeinen Kosten für den Straßenbau können reduziert werden, da die Fahrradstraße nicht den starken Aufbau wie die Kreisstraße benötigt und Querungshilfen eingespart werden. Lediglich die Kosten für die vollständige Signalisierung des Knotenpunktes anstatt der Fußgängerampel muss hinzugerechnet werden. Auch könnte dies entwässerungstechnische Vorteile haben.

Stellungnahme Tiefbauabteilung zum Vorschlag einer „Fahrradstraße“ vor der IGS:

Eine Bevorrechtigung des Radverkehrs aus dem/in den Wasserwerksweg würde besonders zu Schulzeiten zu erheblichen Beeinträchtigungen der Leistungsfähigkeit der Kreisstraße und des Kfz-Verkehrs einschließlich des Busverkehr führen.

An den Einmündungen, sowie Zu- und Ausfahrten ist eine Bevorrechtigung durch die Radfahrstreifen bereits in der aktuellen Planung gegeben. Eine Führung des Radverkehrs im Seitenraum hinter den Baumreihen ist als unsichere Führung zu sehen, da durch die Baumreihen Sichtbeziehungen zwischen dem Radverkehr und dem abbiegenden Verkehr beeinträchtigt werden.

Der Radverkehr aus Richtung Süden und Westen (Wasserwerksweg) kommend wird die Radfahrstreifen bereits nach kurzer Zeit wieder verlassen, um zu den im Süden der IGS vorgesehenen Radabstellanlagen zu gelangen. Das wäre auch der Fall, wenn sich dort eine „Fahrradstraße“ befände, da der überwiegende Teil der Fahrradabstellplätze auf dem IGS-Gelände im Süden angeordnet wird.

Im Jahr 2012 wurde das Radverkehrskonzept für Burgdorf beschlossen. Als Leitlinie ist dort festgehalten, den Radverkehr möglichst richtungstreu zu führen, um Unfälle zu minimieren. Das vorgeschlagene Konzept der gegenläufigen „Fahrradstraße“ widerspricht dieser Zielsetzung. Zwischen dem Mühlenweg und der südlichen Erschließungsstraße müssen insgesamt 5 Einfahrten und Straßeneinmündungen gegenläufig gekreuzt werden. Das führt zu einem nicht unerheblichen Unfallrisiko. Auch bei einer Bevorrechtigung dieser „Fahrradstraße“ ist der Radverkehr, der Richtung Süden auf der falschen Seite fährt deutlich höher gefährdet.

Bei einer gegenläufigen „Fahrradstraße“ besteht die Gefahr, dass auf der Ostseite in Richtung Süden auf dem einseitigen Radweg gegen die Fahrrichtung bis in die Innenstadt weitergefahren wird.

Für Radfahrer, die aus Richtung Otze sowie für Radfahrer, die aus der Grünanlage entlang der Bahn kommen und Richtung Innenstadt auf der Fahrbahn fahren möchten, gibt es bei der vorgeschlagenen Variante keine Führung auf der Fahrbahn, da eine Markierung bei einer Fahrbahnbreite von 3,25 m nicht möglich ist.

9. Trotzdem ist das Problem der weiteren Radverkehrsführung in Richtung Süden nicht gelöst. Wenn hier hunderte Kinder diese Relation mit dem Fahrrad nehmen müssen, führt dies zwangsläufig zu erheblichen Konflikten mit dem Kfz und ist somit ein nicht zu unterschätzendes Sicherheitsdefizit. Auch dieser wird zwangsläufig zu mehr Elterntaxis führen.

Stellungnahme Tiefbauabteilung:

Ein Ausbau mit beidseitigen überbreiten Fahrradstreifen, wie in der Vorlage vorgestellt, ist bis zum Sorgenser Grundweg in einem zweiten Bauabschnitt geplant. Darüber hinaus ist aufgrund mangelnder Platzverhältnisse ein Ausbau in Richtung Süden nicht möglich. Der Ausbau einer Fahrradstraße in Richtung Westen, sowie der Anschluss des Radverkehrs an die südliche Erschließungsstraße, sollen zu einer Verteilung der Fahrradverkehrsströme führen, so dass nicht der gesamte Radverkehr über die Straße vor dem Celler Tor abgewickelt werden wird.

10. Es sollte weiterhin geprüft werden, den Fahrradschutzstreifen in Richtung Otze nicht anzulegen, sondern den Radweg auf den 3m-breiten Fußweg zu verlegen.

Stellungnahme Tiefbauabteilung:

Aus Gründen der Verkehrssicherheit wird grundsätzlich wie im Radverkehrskonzept beschlossen, innerorts eine Trennung von Radfahrern und Fußgängern angestrebt. Die sollte insbesondere dort beachtet werden, wo der Fußgänger- und Radverkehr sehr hoch ist. Die gemeinsame Führungsform von Fußgängern und Radfahrer wird daher nicht befürwortet.