



Stadt Burgdorf  
Der Bürgermeister

Vorlage Nr.:	<b>BV 2022 0127</b>
Datum:	11.03.2022
Federführung:	66 Tiefbau
Aktenzeichen:	66.011

**Beschlussvorlage**

**öffentlich**

**Betreff: Ausbauprogramm Umgestaltung Knotenpunkt Uetzer Straße/ Vor den Höfen/ Ostlandring/ Osttangente**

**Beratungsfolge:**

	Datum	Zuständigkeit	Abstimmungsergebnis		
			Ja	Nein	Enth.
Ortsvorsteher		Anhörung			
Ausschuss für Wirtschaft, Arbeit, Liegenschaften u. Verkehr	24.03.2022	Vorberatung			
Verwaltungsausschuss	29.03.2022	Entscheidung			

Finanz. Auswirkungen in Euro		Produktkonto	ErgHH	FinHH
Einmalige Kosten:	875.000,00 €	54100.787230	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	70.000,00 €	54700.787230		
	40.000,00 €	54501.787200		
Laufende Kosten:	€		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Haushaltsmittel stehen zur Verfügung:		<input checked="" type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein	

**Beschlussvorschlag:**

Der Bürgermeister wird beauftragt das Ausbauprogramm in der dargestellten Form umzusetzen.

(Pollehn)

**Sachverhalt und Begründung:**

Mit der Bekanntmachung im gemeinsamen Amtsblatt für die Region Hannover und die Landeshauptstadt Hannover ist am 01.07.2021 der B-Plan 0-11/5 „Uetzer Straße – Duderstädter Weg“ in Kraft getreten.

Um eine Einschätzung des Verkehrsaufkommens und dessen Auswirkungen auf die benachbarten Knotenpunkte zu erhalten, wurde im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes eine Verkehrsuntersuchung durchgeführt.

Das Verkehrsgutachten führt zu dem Ergebnis, dass sich durch die Neugestaltung des südlich gelegenen Gewerbegebietes die Verkehrsbelastung am Knotenpunkt Uetzer Straße/Osttangente/Vor den Höfen/Ostlandring maßgeblich erhöht. Die Bewertung der Verkehrsqualitäten erfolgt für alle auftretenden Verkehrsarten nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen. Die Bewertung entspricht den deutschen Schulnoten, wobei A die beste Verkehrsqualität darstellt und F die schlechteste. Zur Beurteilung der Verkehrsqualität werden die mittleren Wartezeiten der Verkehrsteilnehmer als Bewertungsgrundlage herangezogen. Durch eine Optimierung bei der Steuerung der Lichtsignalanlage kann zwar die Verkehrsqualität von Qualitätsstufe F (Überschreitung der Leistungsfähigkeit) auf Qualitätsstufe B (nahezu geringe Beeinträchtigung der Einzelnen. Der Verkehrsfluss ist nahezu frei, die dabei entstehenden Wartezeiten sind gering) verbessert werden, jedoch ist der Rückstau im Ast Uetzer Straße in den Spitzenstunden dann noch immer so groß, dass die hier geplante Zufahrt zu dem Einzelhandel (Lidl) innerhalb des Staubereichs liegt und somit das Linksabbiegen auf das Gelände des Einzelhandels blockiert.

Bei einem Kreisverkehrsplatz als Knotenpunktform kann dagegen die Qualitätsstufe A (Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer kann nahezu ungehindert den Knotenpunkt passieren. Der Verkehrsfluss ist frei, die Wartezeiten sind sehr gering) erreicht werden. Rückstauungen in der Uetzer Straße, die zu einer Behinderung des Linksabbiegens auf das Einzelhandelsgelände führen könnten, entstehen hierbei nicht.

Unter dem Gesichtspunkt, dass nach dem Verkehrsgutachten 35 % des Kundenverkehrs von Osten kommend über diese Zufahrt den Einzelhandel anfährt, ist hinsichtlich der Annehmbarkeit und somit auch des wirtschaftlichen Betriebes des Einzelhandels ein unbehindertes Anfahren von enormer Bedeutung.

Des Weiteren wird durch die Umgestaltung des Knotenpunktes zu einem Kreisverkehrsplatz die Orientierungsanforderungen für die Radfahrenden deutlich vereinfacht. Bisher müssen die Radfahrenden auf der Uetzer Straße und der Straße Vor den Höfen, wenn Sie links abbiegen wollen, sich entscheiden, ob sie den Schutzstreifen bzw. Radfahrstreifen verlassend über die Fahrbahn die Richtung wechseln oder am Knotenpunkt auf den Gehweg fahren, um dann lichtsignalgeschützt gemeinsam mit dem Zu Fußgehenden die Fahrbahn queren. Je nach Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden fallen diesbezüglich die Entscheidungen von zügig bis langsam und unentschlossen wankend aus. Für den nachfolgenden Kfz-Verkehr ist dementsprechend das Fahrverhalten der Radfahrenden schwer einzuschätzen und kann zu gefährlichen Situationen führen.

Im Zuge des Kreisverkehrsplatzes ist vorgesehen, die Radfahrenden im unmittelbaren Vorfeld auf die Fahrbahn zu führen, soweit sie sich nicht bereits schon vorher auf dieser befinden, gemeinsam mit dem motorisierten Verkehr durch den Kreisverkehr zu leiten und in den jeweiligen Ästen wieder sicher auf die vorhandenen Radverkehrsanlagen zu bringen bzw. weiter auf der Fahrbahn ihren Weg fortsetzen zu lassen.

Für 2022 ist auch der barrierefreie Ausbau der Bushaltestellen „Ostlandring“ in Hülptingsen geplant. Aufgrund der beengten Platzverhältnisse wird die östliche Fahrbahn (Vor den Höfen) ca. 50 cm weiter nach Süden verschwenkt und nach der Bushaltestelle wieder auf die alte Fahrbahn geführt. So wird die erforderliche Mindestbreite von 2,50 m für die Bushalte-

stelle erreicht ohne dass die Fahrbahn eingeeengt werden muss. Der Ausbau der Bushaltestelle ist zeitgleich mit dem Bau des Kreisverkehrsplatzes geplant.

Am Ostlandring entsteht das Wohn- und Lebensquartier Aue Süd. Aufgrund der neuen Nutzungsansprüche sind verkehrliche Veränderungen zu erwarten. Dazu gehört unter anderem, dass die Erschließung der Grundstücke westlich des Ostlandrings über zwei Linksabbiegestreifen erfolgen soll.

## **1. Knotenpunkt Uetzer Straße/Osttangente/Vor den Höfen/ Ostlandring**

### **1.1 Lage des Ausbaubereichs**

Der Knotenpunkt liegt im Osten der Stadt Burgdorf. Er stellt eine Verknüpfung der Bundesstraße B 188 (Osttangente, Vor den Höfen) mit dem Stadtzentrum (Uetzer Straße) und dem südlich gelegenen Gewerbegebiet (Ostlandring) dar. Die Straßen Vor den Höfen und Uetzer Straße entsprechen dem alten Verlauf der B188.

### **1.2 Straßenbestand**

Der hier betrachtete Knotenpunkt wird durch eine Lichtsignalanlage gesteuert. Separate Abbiegespuren liegen nicht vor.

Die Straßen Vor den Höfen und Uetzer Straße (ehemals B 188) weisen eine Fahrbahnbreite von ca. 10,0 m zwischen den Borden auf. In beiden Fahrtrichtungen sind Radfahr- bzw. Schutzstreifen abmarkiert. An die Fahrbahnen schließen beidseitig Gehwege an.

Die Osttangente verfügt über eine Fahrbahnbreite von ca. 7,0 m. Auf der Westseite schließt ein gemeinsamer Rad-/Gehweg an.

Im Ostlandring beträgt die Fahrbahnbreite ca. 8,0 m. Beidseitig der Fahrbahn sind getrennte Rad- und Gehwege angeordnet. Für die Radwege besteht aktuell keine Benutzungspflicht.

### **1.3 Geplanter Ausbau (Anlage 1)**

Unter Beachtung der prognostizierten Schwerverkehrsbelastung, maßgebend ist hier der Ast Ostlandring, ergibt sich die Belastungsklasse BK 3,2 nach den Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen (RStO 12). Dementsprechend ist für den Kreisverkehrsplatz die nächsthöhere Belastungsklasse BK 10 gemäß den Vorgaben der Richtlinie zugrunde zu legen.

Der Kreisverkehrsplatz wird mit einem Außendurchmesser von 35 m angelegt. Die Fahrspurweite beträgt 7,5 m, darin enthalten ist ein 1,75 m breiter Innenring. Die Ein- und Ausfahrbreite beläuft sich jeweils auf 3,75 m. Für die Fahrbahnteiler ist eine Breite von 2,50 m vorgesehen. Da am südlichen Ast (Ostlandring) mit mehr querenden zu Fußgehenden und Radfahrenden zu rechnen ist, wird in dem Bereich ein 3,00 m breiter Fahrbahnteiler vorgesehen.

Am südlichen Ast (Ostlandring) ist für die Zufahrt zum Lidl-Markt eine Linksabbiegespur erforderlich. Dies ist eine Auflage in der Zufahrtsgenehmigung und vom Verbrauchermarkt (Lidl) herzustellen. Der Bau erfolgt im Zuge des Ausbaus des Kreisverkehrsplatzes und der Bauherr hat die Kosten dafür zu übernehmen. Dies gilt auch für die Herstellung der Zufahrt und den Rückbau der vorhandenen Zufahrt.

Des Weiteren ist in der Uetzer Straße eine zusätzliche Zufahrt zum Lidl-Markt vorgesehen. Dafür wird am westlichen Ast (Uetzer Straße) eine 2,50 m breite Linksabbiegespur angelegt. Auch diese ist eine Auflage in der Zufahrtsgenehmigung für Lidl.

Auf dem nördlichen Ast (Osttangente) ist für die Radfahrenden im Anschluss an den Fahr-

bahnteiler eine eigene 2,5 m breite Linksabbiegespur vorgesehen, über die der westseitig gelegene weiterführende gemeinsame Rad-/ Gehweg sicher erreicht werden kann.

Im Anschlussbereich an den KVP werden in jedem Arm gepflasterte Mittelinseln als Fahrbahnteiler und Fahrbahnüberwege („Zebrastrifen“) zur bevorrechtigten Querung für die zu Fußgehenden angelegt.

An den Querungsstellen werden taktile Leitelemente für Blinde und Sehbehinderte vorgesehen. Die Querungsstellen werden mit differenzierten Bordhöhen von 0 cm (für Mobilitätseingeschränkte) und 6 cm (für Blinde und Sehbehinderte) ausgebildet.

Die Umgestaltung des Knotenpunktes erfolgt grundhaft. Dabei ist für die Fahrbahn eine Asphaltbauweise und für die Nebenanlagen eine Pflasterbauweise vorgesehen. Für die Mittelinsel des Kreisverkehrsplatzes ist keine Befestigung geplant. Sie erhält eine Andeckung mit Oberboden, entlang der äußeren Einfassung der Insel ist ein befestigter Mähstreifen vorgesehen.

#### **1.4 Ausbauquerschnitt und Fahrbahnaufbau**

Der Fahrbahnaufbau im Kreisverkehr gliedert sich wie nachfolgend aufgeführt und im Querschnitt A-A (Anlage 2) dargestellt.

##### Fahrbahn

Fahrbahnaufbau gemäß RStO 12, Tafel 1, Zeile 3, Belastungsklasse 10

4 cm Asphaltdeckschicht  
8 cm Asphaltbinderschicht  
14 cm Asphalttragschicht  
39 cm Frostschutzschicht  
65 cm frostsicherer Oberbau

##### Gehwege

Gehwegaufbau gemäß RStO 12, Tafel 6, Zeile 2

8 cm Betonrechteckpflaster rot  
4 cm Pflasterbettung  
28 cm Frostschutzschicht  
40 cm Dicke des frostsicheren Oberbaues

Die Oberflächenbefestigung der Gehwege um den KVP und in den Straßen erfolgt mit rotem Betonrechteckpflaster in den Abmessungen 20\*10 cm.

#### **1.5 Entwässerung**

Die Entwässerung erfolgt über am Fahrbahnrand angeordnete Bordrinnen in Straßenabläufe mit Anschluss an den im Bestand vorhandenen Regenwasserkanal.

Die Fahrradschutzstreifen weisen eine Breite von 1,50 m inklusive Rinne auf. Aufgrund der Breite soll die Rinne befahrbar sein, deshalb wird im Bereich des Kreisverkehrsplatzes eine befahrbare Gußasphaltrinne eingebaut.

#### **1.6 Beleuchtung**

Der Kreisverkehr wird künftig von vier Leuchten mit einer Lichtpunkthöhe von 8 m ausgeleuchtet. Die Lichtpunkthöhe entspricht den Masten in der Uetzer Straße. Die vier Maste direkt im KVP erhalten neue LED-Leuchten (Philips "MiniLuma"). Des Weiteren müssen die vier Fußgängerüberwege mit jeweils zwei Fußgängerüberweg (FGÜ)-Leuchten (LED-Leuchten vom Typ Philips „MiniLuma FGÜ) mit einer Lichtpunkthöhe von 6 m entsprechend der DIN 67523, Teil 1 (Richtlinien für die Beleuchtung von Fußgängerüberwegen) ausgestat-

tet werden.

Alle vorhandenen Masten, die aufgrund der Bauarbeiten angefasst werden müssen, werden durch neue 8 m Masten ersetzt. Die zurzeit vorhandenen Leuchtaufsätze vom Typ Koffer<sup>2</sup> 100 mit 1x90W CPO (LED) können hier weiterverwendet werden.

## **1.7 Kosten**

Für die Baumaßnahme wurde eine Kostenberechnung auf Grundlage der aktuell vorliegenden Planung erstellt. Die Herstellkosten für den Umbau des Knotenpunktes betragen ca. 690.000,00 €.

Mit den Vorhabenträgern und Investoren (hier Lidl und Acribo) wurden vorab Verträge bezüglich der Kostenbeteiligung für den Umbau des Knotenpunktes geschlossen.

Haushaltsmittel wurden für das Haushaltsjahr 2022 unter dem Sachkonto 54100.787230 in Höhe von 760.000,00 € für den Ausbau und die externen Planungskosten eingestellt und 40.000,00 € unter dem Sachkonto 54501.787200 für die Beleuchtung.

Für die Baumaßnahme sind Fördermittel gemäß GVFG-Förderung beantragt. Unter der Voraussetzung der Antragsgenehmigung würde die Stadt Burgdorf Fördermittel von voraussichtlich 65 % der anrechenbaren Kosten erhalten.

## **2. Haltestellen**

### **2.1 Allgemein**

Der barrierefreie Ausbau der Haltestellen erfolgt in Abstimmung mit der regioBus aufgrund der Ein- und Aussteigerzahlen zur Verbesserung der Nutzung des ÖPNV für mobilitätseingeschränkte Personen.

Der barrierefreie Ausbau erfolgt gemäß des „Leitfadens für die Gestaltung von Bushaltestellen der Region Hannover (Anlage 3).

An den Haltestellen werden 18 m Buskapsteine im 16 cm Ansicht eingebaut, die einen nahezu ebenerdigen, behindertengereichten Einstieg ermöglichen. Für die Führung von blinden und sehbehinderten Menschen zum vorderen Buseinstieg sind in 30 cm Abstand zur Vorderkante des Buskapsteins und 60 cm nördlich vom Haltestellenmast ein 120 \* 90 cm großes Einstiegsfeld und ein 60 cm breiter Auffindungstreifen aus Betonrillenplatten vorgesehen. Des Weiteren wird ein parallel zur Bordanlage verlaufender 30 cm breiter Leitstreifen hergestellt.

Der Aufbau der Pflasterfläche erfolgt an den Bushaltestellen nach den Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen (RstO 12); Tafel 6, Zeile 2:

8 cm Betonrechteckpflaster rot

4 cm Pflasterbettung

18 cm Frostschuttschicht

30 cm Dicke des frostsicheren Oberbaus

Die Bushaltestelle Richtung Bahnhof ist eine Einsteigerhaltestelle. Sie wird mit einer transparenten Wartehalle gemäß Standard der Region Hannover: in Aluminium/Glas – Ausführung (Flachdach, Länge ca. 4,50 m, Höhe ca. 2,30 m, Breite/ Tiefe ca. 0,7 m, Farbe: grau-aluminium RAL 9007), mit Sitzgelegenheit, einer beleuchteten Infovitrine und Abfallbehälter ausgestattet.

Die Bushaltestelle Richtung Uetze ist eine Aussteigerhaltestelle. Deshalb erhält diese Haltestelle keine Wartehalle.

Zur Förderung des umweltverträglichen Verkehrsmittels Fahrrad sollten Bushaltestellen mit einer den örtlichen Anforderungen entsprechenden Anzahl an Fahrradanhängern ausgestattet werden. Dafür werden 3 Fahrradanhänger auf einer extra befestigten Fläche, direkt östlich an der Haltestelle Richtung Uetze angrenzend, aufgestellt.

## **2.2 Finanzierung**

Für den barrierefreien Ausbau der zwei Bushaltestellen stehen unter dem Produktkonto 54700 787110 Mittel in Höhe von 70.000,00 € zur Verfügung.

Für die Baumaßnahme sind Fördermittel beim ÖPNV-Förderprogramm des Landes Niedersachsen beantragt worden. Bei einer Bewilligung des Antrags werden die Umbaukosten der Bushaltestellen mit 75 % gefördert.

Die Region Hannover fördert die Maßnahme mit weiteren 50 % der restlichen 25 %, so dass voraussichtlich für den Umbau der Haltestellen von der Stadt 8.750,00 € nach Erhalt der Förderung gezahlt werden müssen.

## **3. Ostlandring**

### **3.1 Straßenbestand**

Beim Ostlandring handelt es sich um eine zweistreifige Hauptverkehrsstraße mit einer Breite von etwa 7,30 m, die in Asphaltbauweise hergestellt ist. Westlich und östlich verlaufen Geh- und Radwege, die in Pflaster bzw. Plattenbauweise hergestellt sind. Die Geh- und Radwege sind durch einen Grünstreifen von der Fahrbahn getrennt und als getrennte Geh- und Radwege baulich angelegt. Die Radwege werden richtungstreu geführt. Die Radfahrerfurt auf der Ostseite ist mit einer Entfernung von über 5,00 m zum Fahrbahnrand recht weit abgesetzt. Bordsteine sind nur unzureichend abgesenkt. Es sind keine Querungshilfen für den Fußgänger und den Radfahrer vorhanden. Eine barrierefreie Querung der Fahrbahn ist nicht möglich.

Aufgrund der geplanten Zufahrten zu dem Handels-Quartier (u.a. mit Edeka, Aldi etc.) und dem Hof-Quartier (u.a. mit Ärzten etc.) kann es zu Wartezeiten durch die Linksabbieger kommen. Die Stadt hält Linksabbiegehilfen aus Sicherheitsgründen für erforderlich. Die Aufstellung des Bebauungsplans wurde deshalb mit der Forderung der Herstellung entsprechender Linksabbiegestreifen verknüpft. Zwischen der Stadt Burgdorf und dem Investor Acribo wurde ein städtebaulicher Vertrag abgeschlossen. Mit dem Vertrag wird der Bau zweier Linksabbiegestreifen sowie zweier Querungshilfen für zu Fußgehende und Radfahrende auf der Straße Ostlandring geregelt.

### **3.2 Geplanter Ausbau (Anlage 4)**

Der Aufbau der Fahrgassen, Geh- und Radwege sowie der Querungshilfe erfolgt nach den Vorgaben der Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen. Der Aufbau der Geh- und Radwege sowie der Querungshilfen entsprechend der RStO12 Tafel 6, Zeile 1, Pflaster mit einem frostsicheren Gesamtaufbau von 30 cm vorgesehen. Der Aufbau der Fahrbahnverbreiterung wird entsprechend der RStO 12 Tafel 1, Zeile 1, Belastungsklasse 3,2 in Asphaltbauweise hergestellt und erhält einen frostsicheren Aufbau von 65 cm.

### **3.3 Kosten und Finanzierung**

Der Investor übernimmt zunächst sämtliche Kosten, die für das Vorhaben entstehen. Die Kostenteilung erfolgt anschließend. Der Investor trägt zu 100 % die Baukosten für die Linksabbiegestreifen einschließlich der Zufahrten. Die Baukosten für die Querungshilfen werden zu 100 % von der Stadt übernommen. Die Stadt beteiligt sich zudem mit 50 % an

den Planungskosten für das Vorhaben. Der Kostenanteil ist nach Eingang aller Schlussrechnungen festzustellen. Dazu sind die Schlussrechnungen bei der Stadt zur Prüfung einzureichen. Nach Prüfung der Kostenbeteiligung erfolgt die Erstattung innerhalb von vier Wochen auf das Konto des Investors.

Der Ausbau am Ostlandring erfolgt nicht zeitgleich mit dem Ausbau des Knotenpunktes, damit die Regio Bus und auch die Gewerbetreibenden zwischen Duderstädter Weg und Kreuzung Uetzer Straße/Vor den Höfen während der Baumaßnahme immer erreichbar sind. Die Mittel dafür werden erst 2023 benötigt, so dass die Bau- und Planungskosten von ca. 125.000,00 € für den Doppelhaushalt 2023/2024 angemeldet werden.

Für die Baumaßnahme (Bau zweier Querungshilfen für den Radverkehr am Ostlandring) sind Fördermittel aus den Mitteln der nationalen Klimaschutzinitiative bewilligt worden. Dadurch kann die Stadt Burgdorf Fördermittel von 70 % der anrechenbaren Kosten erhalten.

#### **4. Schlußbemerkung**

Die Planungen für den Ausbau des Knotenpunktes sind der Polizei, dem ADFC, dem ADAC, dem Seniorenrat, dem Bündnis für Familien, der Umweltschutzabteilung, der Straßenverkehrsbehörde, der Feuerwehr, der Behindertenbeauftragten der Region Hannover, der Regio Bus, der BI-Sicherschulweg in Hülptingsen und dem Familienservicebüro der Stadt Burgdorf mitgeteilt worden. Die hierzu eingegangenen Stellungnahmen mit den entsprechenden Antworten habe ich als Anlage 5 beigefügt.

Des Weiteren wurde die Erstellung von Sicherheitsaudits für die Phasen 2 (Entwurfplanung), 3 (Ausführungsplanung) und 4 (Verkehrsfreigabe) beauftragt. Das Sicherheitsaudit ist ein formalisiertes Verfahren zur Beurteilung der Sicherheitsbelange eines Straßenentwurfs in allen Arbeitsschritten vom Entwurf über den Bau bis zur fertigen Straßen.

Anlage 1: Umgestaltung Knotenpunkt

Anlage 2: Querschnitte

Anlage 3: Leitfaden für die Gestaltung von Bushaltestellen der Region Hannover

Anlage 4.1: Übersichtslageplan Querunginseln Ostlandring

Anlage 4.2: Lageplan Querunginseln Ostlandring

Anlage 5: Stellungnahmen TöB