Wir für uns!!!

Ortsverein Hülptingsen e.V.

Ortsverein Hülptingsen e.V.

T [redacted]

Stellungnahme

Betreff: Ausbauprogramm Kreisverkehrsplatz Uetzer Straße/ Ostlandring

1. Zusammenfassung

Aufgrund der Radverkehrsführung im Kreisverkehrsplatz erhält das Ausbauprogramm nicht unsere Zustimmung.

Insbesondere die Radverkehrsführung in Richtung Osttangente erachten wir als nicht annehmbar. Hier werden die Radfahrenden zwischen den beiden Fahrspuren in Mittellage geführt. Gerade für den Schülerverkehr, dies ist der Schulweg aus Hülptingsen für die Grundschüler und Schüler der IGS, ist dies nicht zu verantworten.

2. Ausgangssituation

Im Rahmen der Umsetzung des Bebaungsplans NR. 0-11 „Uetzer Straße – Duderstädter Weg“ wird auch der Knotenpunkt Uetzer Straße / Ostlandring / Vor den Höfen / Osttangente umgebaut.

Schon im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans wurde sich auf die Anlage eines kleinen Kreisverkehrsplatzes festgelegt, ohne eine Variante eines signalisierten neuen Knotenpunktes objektiv in den Belangen Sicherheit, Verkehrsqualität, Flächenverfügbarkeit und Kosten gegenüberzustellen.

Der Kreisverkehrsplatz sollte anfangs (2020) einen umlaufenden Radweg erhalten. Dies wurde jedoch nun in die vorliegende Variante mit Radverkehr auf der Fahrbahn geändert.

Durch die Neuordnung und Ansiedlung weiterer Einzelhandelsgewerbe erhöhen sich auch die Verkehrsstärken. So steigt die Verkehrsbelastung des Knotenpunktes von 1.255 Kfz/h auf über 1.500 Kfz/h erheblich.

Der Knotenpunkt liegt grundsätzlich im Innerortsbereich mit einer Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Hierbei ist jedoch zu beachten, dass in Richtung Norden eine freie Strecke mit 70 km/h direkt anschließt.

Der Radverkehr trifft über die Uetzer Straße und der Straße „Vor den Höfen“ Richtungsgetreu auf der Fahrbahn in Form von Schutzstreifen auf den Kreisverkehrsplatz. Aus Richtung der Osttangente kommt der Radverkehr einseitig auf einem gemeinsamen Geh- / Radweg. Aus Richtung Süden, dem Ostlandring, wird der Radverkehr aufgrund

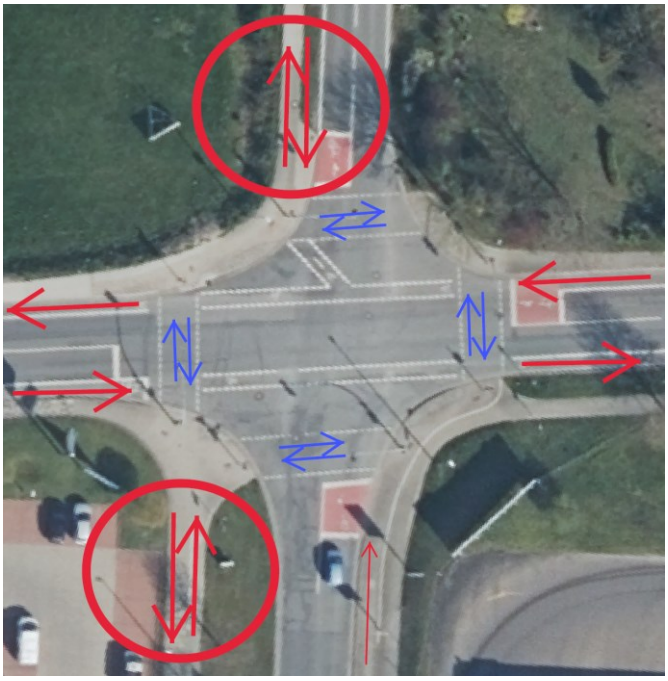

Abbildung 1Radwegnutzung
Grundlage Luftbild LGLN

des sich hier befindlichen und sich entwickelnden Einzelhandels auf der Westseite auf den Kreisverkehrsplatz stoßen.

3. Kritikpunkte

Gerade der Radverkehr und insbesondere der Schülerverkehr wurde bei der grundsätzlichen Entscheidung, den Radverkehr auf der Fahrbahn zu führen, nicht berücksichtigt. Die örtlichen Gegebenheiten mit dem einseitigen Geh- / Radweg zum einen und die einseitige gegenläufige Radverkehrsentwicklung zum anderen bedingen eine besondere Beachtung.

Durch die Entscheidung, den Radverkehr auf der Fahrbahn zu führen, ergibt sich hier erhebliches Konfliktpotenzial.

Wie schon die eingehenden Regelwerke und Forschungsberichte darlegen, reduziert sich die Bereitschaft der Radfahrenden auf der Fahrbahn zu fahren entsprechend der steigenden Kfz-Zahlen. So wird bei Kreisverkehrsplätzen bei einer Belastung von 15.000 Kfz/24h auch angeraten, umlaufende Radwege zu errichten, da die Akzeptanz auf der Fahrbahn zu fahren nicht vorhanden ist.

Wenn die Radfahrenden nicht die Planungen annehmen, ergeben sich auf den Ausweichbereichen zusätzliche Konflikte.

Abbildung 2 Schülerverkehr Grundschule mit dem Fahrrad Ausschnitt Untersuchung SHP Mitteilungsvorlage M 2020 1443

3.1. Radwegführung in Richtung Osttangente

Aber auch die Radverkehrsführung bei einseitigen ankommenden Radwegen ist als besonders schwierig zu betrachten, da der Radverkehr vor bzw. nach dem Knotenpunkt die Fahrbahn kreuzen muss. In der vorliegenden Planung muss der Radverkehr aus Richtung Hülptingsen in Richtung Osttangent erst in die Tangente einfahren, dann die eigene Richtungsfahrbahn kreuzen, um auf die Fahrradweiche zu kommen um anschließend die Gegenfahrbahn zu kreuzen. Hier kommt besonders erschwerend hinzu, dass es sich hier um einen Bereich handelt, der in Richtung Ortsausgang gerichtet ist und hier bekanntlich die Beschleunigung beginnt.

Erschwerend kommt hinzu, dass dies genau der Schulweg der Hülptingser Kinder zur Grundschule und zur bestehenden und zukünftigen IGS ist.

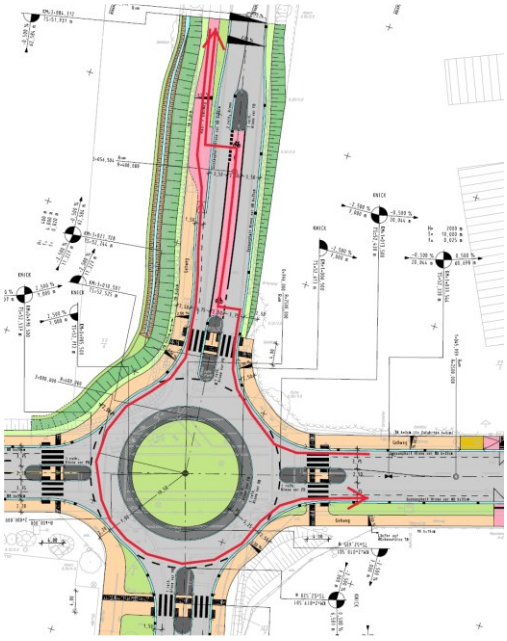

Abbildung 3 geplante Radverkehrsführung Grundlage Lageplan Stadt Burgdorf

Auch ist hier davon auszugehen, dass widerrechtlich überholt wird bzw. Sicherheitsabstände nicht eingehalten werden bzw. nicht eingehalten werden können.

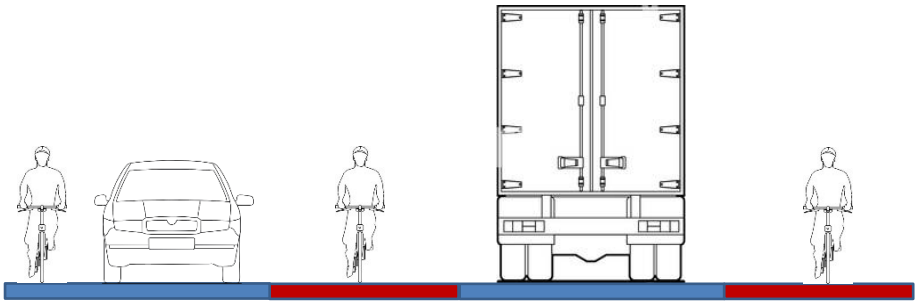

Abbildung 4 Querschnitt incl. überholender Pkw

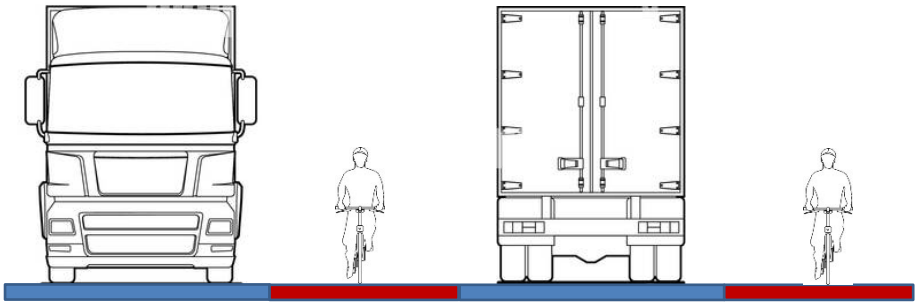

Abbildung 5 Querschnitt Osttangente

Im Ergebnis werden die Radfahrenden und insbesondere die Schüler den Gehweg und somit auch den Fußgängerüberweg nutzen, welches wiederum zu entsprechenden Gefährdungen führt, denn die Radfahrenden werden in Konflikt mit den Fußgängern treten und zusätzlich verbotener Weise den Fußgängerüberweg nutzen.

3.2. Radverkehrsführung aus Richtung Aue Süd / Ostlandring

Auch die Radverkehrsentwicklung im Gebiet Aue Süd wurde nicht angenommen. Durch den sich ergeben gegenläufigen Radverkehr, der schon heute zu beobachten ist, ergeben sich zusätzliche Konflikte. Umwege, die für die Benutzung der zukünftigen Querungshilfen entstehen, werden nicht akzeptiert.

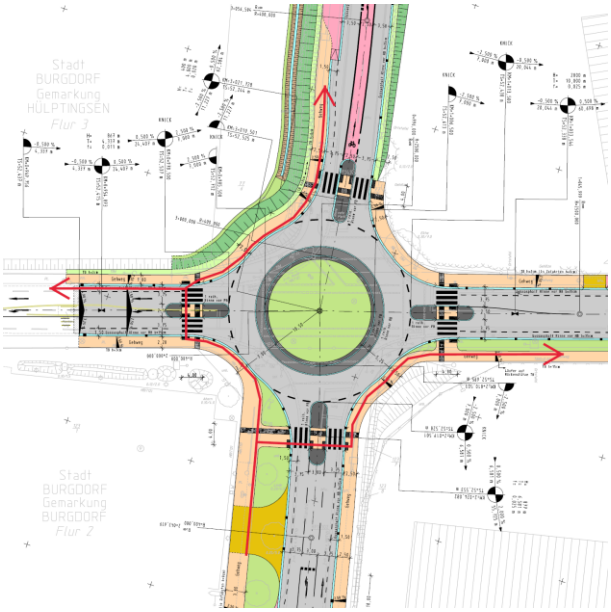

Abbildung 6 zukünftige Radverkehrsnutzung Aue Süd
Grundlage Lageplan Stadt Burgdorf

Als Ergebnis der aktuellen Planungen wird der Radverkehr im Kreisverkehrsplatz den Gehweg nutzen und die Zufahrten zum Kreisverkehrsplatz auf dem Fußgängerüberweg queren. Dies führt zu den bekannten Sicherheitsproblemen.

3.3. Ausbildung Innenring

Der asphaltierte Innenring wird aufgrund der geplanten Abgrenzung mit einem Rundbord mit einer Ansicht von 3 cm seiner Funktion nicht gerecht. Hier sollte entsprechend den Regelwerken der Innenring baulich deutlich mit einem Bord mit 5 cm Höhe von der Kreisfahrbahn abgesetzt werden, so dass ein Befahren durch Pkw verhindert wird.

4. Ergebnis

Die Entscheidung, den Radverkehr auf der Fahrbahn zu führen bedingt im erheblichen Maße die Radverkehrsführung. Hierbei wurde nicht beachtet, dass die einseitigen Radverkehrsströmungen in den Zufahrten aus Richtung Norden und Süden eine Radverkehrsführung auf der Fahrbahn defacto ausschließen. Auch die hohe Verkehrsbelastung von über 15.000 Kfz/24h führt dazu, dass die Radfahrenden sich verkehrswidrig verhalten und auf den Gehwegen fahren. Die Akzeptanz der Radfahrenden auf der Fahrbahn zu fahren, wird es aus den besagten Richtungen nicht geben. Dies führt bekanntermaßen zu entsprechenden Sicherheitsdefiziten.

Es ist wichtig, sich der Problematik anzunehmen und keine Hilfskonstrukte zu entwickeln, die bei weiten dem Radverkehr nicht gerecht und auch nicht genutzt werden. Auch die Freigabe der Gehwege mit dem Zusatzzeichen „Radfahrer frei“ wird die Problematiken insbesondere aufgrund der Fußgängerüberwege nicht lösen, sondern ggf. verschärfen.

Zielführender ist es, den Radverkehr auf eigenständigen Radwegen um den Kreisverkehrsplatz zu führen.

Hierbei lässt sich der Radverkehr gezielt leiten und der Kfz-Verkehr kann auf die Problempunkte z.B. durch Beschilderung und Markierungen aufmerksam gemacht werden. Der Radverkehr ist über die Uetzer Straße gegenläufig zu führen und hierfür entsprechend zu Beschildern und zu markieren.

Da der Kreisverkehrsplatz großzügig mit den maximalen Regelmaßen (D 30-35 m) dimensioniert wurde, sind genügend Reserven vorhanden.

Auch im weiteren Verlauf des Ostlandrings ist sich des gegenläufigen Radverkehrs anzunehmen und die Radverkehrsanlagen entsprechend auszugestalten.

Außerdem ist auch in der Weiterführung des Ostlandrings die gegenläufige Nutzung des Radweges anzunehmen und entsprechend anzupassen. Insbesondere die Zufahrten zu den Einzelhandelsunternehmen sind besonders zu sichern. Wünschenswert wäre, wie in den diversen Regelwerken und auch Untersuchungen beschrieben, eine fahrbahnnahe Führung des Radverkehrs.

Aufgestellt

[redacted]

1. Vorsitzender

27.02.2022