



Stadt Burgdorf
Der Bürgermeister

Vorlage Nr.:	M 2022 0127/3
Datum:	11.04.2022
Federführung:	66 Tiefbau
Aktenzeichen:	66.011

M i t t e i l u n g

öffentlich

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

Für Gremien:

	Datum
Ortsvorsteher	
Ausschuss für Wirtschaft, Arbeit, Liegenschaften u. Verkehr	21.04.2022
Verwaltungsausschuss	26.04.2022

Nachfolgende Mitteilung gebe ich Ihnen zur Kenntnis.

(Pollehn)

1.1 Allgemein

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 die Umgestaltung des Kreuzungsbereiches im Norden des Plangebietes als Kreisverkehrsplatz (KVP) zu ermöglichen, wurde die erforderliche Grundfläche, gemäß dem Konzept zur Umgestaltung des Knotenpunktes, als öffentliche Verkehrsfläche mit in den Bebauungsplan aufgenommen.

In der Zeit vom 10.08.2020 bis 25.08.2020 fand eine frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß §3 Abs. 1 BauGB statt.

Bei dem Vorentwurf des B-Plans 0-11/5 wurde ein KVP mit einem separaten umlaufenden Radweg vorgesehen.

Im Zuge der Entwurfsplanung wurde der KVP überarbeitet. Die Radverkehrsführung soll nun auf der Fahrbahn erfolgen. Die Entwurfsplanung ist in der Begründung des Bebauungsplans dargestellt. Mit der BV 2021 1501 wurde dem Entwurf des Bebauungsplans zugestimmt und die Verwaltung wurde beauftragt, mit dem Entwurf die Beteiligung der Öffentlichkeit und die Beteiligung der Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange durchzuführen. Auf die Verkleinerung der Straßenverkehrsfläche wurde in der Vorlage hingewiesen (Anlage 1: Vergleich Verkehrsfläche Vorentwurf und Entwurf B-Plan).

In der Zeit vom 06.04.2021 bis 07.05.2021 wurde die öffentliche Auslegung der Entwurfsplanung gemäß §3 Abs. 2 BauGB durchgeführt. Stellungnahmen vom Vorentwurf wurden anonymisiert, in die Begründung des Bauleitplans aufgenommen und anschließend erfolgte eine Begründung wie die einzelnen Anregungen bei der weiteren Planung berücksichtigt wurden bzw. warum diese nicht berücksichtigt wurden. Anwohner, welche Stellungnahmen zum Vorentwurf abgegeben haben, wurden schriftlich darüber informiert, dass sie den weiteren Planungsablauf über die städtische Internetseite verfolgen sollten, da keine persönliche Beantwortung der Stellungnahme erfolgt. Ihnen wurde auch mitgeteilt, dass im weiteren Planverfahren eine erneute Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführt wird, an der sie sich ggf. auch wieder beteiligen können.

Von Seiten der Öffentlichkeit sind zu dem B-Plan-Entwurf keine Stellungnahmen eingegangen.

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.

Vor der Aufstellung des B-Plans fanden diverse Abstimmungen mit den Investoren, der Polizei, der Verkehrsbehörde sowie den Fachplanern statt.

Auf Grundlage dieser Abstimmungen und auch auf Grundlage des beschlossenen B-Plans wurden städtebauliche Verträge mit den Investoren geschlossen, Fördermittel beantragt und die Detailplanung für den Knotenpunkt erarbeitet.

Alle Verträge und Abstimmungen beziehen sich auf einen Umbau des Knotenpunktes zu einem Kreisverkehrsplatz.

Die Verkehrsuntersuchung hat gezeigt, dass ein Kreisverkehrsplatz für den Knotenpunkt Uetzer Straße/Ostlandring die beste Lösung darstellt.

Auf Grundlage der in der Begründung des B-Plans dargestellten Entwurfsplanung wurde das Ausbauprogramm ausgearbeitet. Bei der Planung war darauf zu achten,

dass die im B-Plan für den Knotenpunkt ausgewiesene Fläche nicht überschritten wird, so dass nach Abwägung aller Vor- und Nachteile die in der BV 2022 0127 vorgestellte Planung zum Ausbau kommen sollte.

Aus den folgenden Gründen wurde mit der Vorlage BV 2022 0127 ein Kreisverkehrsplatz im Mischverkehr geplant:

Im Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren steht folgendes:

„Die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn wird bis zu einer Verkehrsstärke von 15.000 Kfz/24 empfohlen, vor allem dann, wenn der Radverkehr auch auf den zuführenden Straßen bereits auf der Fahrbahn geführt wird. Bei größeren Verkehrsstärken geht die Akzeptanz spürbar zurück. Es ist dann zu überprüfen, ob die Freigabe der Gehwege für den Radverkehr oder die Anlage von Radwegen sinnvoll ist.“

Nach dem Verkehrsgutachten von 2020 liegt eine Verkehrsstärke von 12.794,50 Kfz/24 h vor und die prognostizierte Verkehrsstärke liegt bei 15.335 Kfz/24 h.

Wir bewegen uns demnach hier im Grenzbereich, so dass hier beide Varianten miteinander verglichen werden sollten.

Diverse Untersuchungen, bei denen unterschiedliche Kreisverkehrsplätze verglichen wurden, kamen zu dem Ergebnis, dass die meisten Unfälle an Kreisverkehrsplätzen mit umliegenden Radwegen, bei denen die Radfahrer vorfahrtberechtigt sind, passieren. Die Unfälle passieren meistens bei den Ein- und Ausfahrten.

In Burgdorf gibt es drei Kreisverkehrsplätze, den Kreisel am Schwarzen Herzog, den an der Marktstraße und den an der Weserstraße. Bei den beiden ersten müssen die Radfahrer im Kreisel auf der Fahrbahn fahren, bei dem Kreisel an der Weserstraße dürfen die Radfahrer die Fahrbahn benutzen. Allerdings ist der Kreisel an der Weserstraße ein Sonderfall. Er wurde damals als Außerortskreisel ohne Fußgängerüberwege angelegt. Am Knotenpunkt Uetzer Straße/ Ostlandring ist ein höheres Fußgängeraufkommen zu erwarten, so dass hier zum Schutz der Fußgänger nicht auf Fußgängerüberwege verzichtet werden sollte und der Gehweg nicht für Radfahrer freigegeben werden sollte.

Die beiden Kreisverkehrsplätze im Stadtgebiet (Marktstraße 16.000 Kfz/24h, Schwarzer Herzog 17.200 Kfz/24h) weisen eine höhere Verkehrsstärke als die am Knotenpunkt Uetzer Straße prognostizierte Verkehrsstärke auf, liegen aber auch noch im Grenzbereich (15.000 – 20.000 Kfz/24 h). Die Unfallzahlen sind gering, lediglich 2014 (in dem Jahr nach der Fertigstellung des Kreisels) gab es 6 Unfälle, was sicherlich daran lag, dass der Verkehr sich an die Verkehrsführung gewöhnen musste. Danach gab es nach dem Unfallbericht der Polizei im Schnitt 3 Unfälle pro Jahr.

Die Fahrradfahrer und auch die Autofahrer kennen die Verkehrsführung in Burgdorf und es ist anzunehmen, dass der im Mischverkehr geführte Kreisverkehrsplatz auch am Ostlandring angenommen wird.

Folgende Punkte sprechen für einen Kreisverkehrsplatz im Mischverkehr:

- Fahrradfahrer, die einmal im Kreisverkehr sind, werden von Autofahrern nicht mehr so leicht übersehen. Konflikte mit abbiegenden Kfz sind selten.
- Alle Verkehrsteilnehmer kommen langsam an den Knotenpunkt angefahren, so dass alle mit der gleichen Geschwindigkeit in den Kreisel einfahren.
- Weniger Beeinträchtigungen des Radverkehrs durch Schnee, Eis, Laub etc.
- Keine Einschränkungen für Fahrräder mit Anhängern und Dreiräder
- Bei umlaufenden Radwegen entstehen insbesondere für linksabbiegende Radfahrer Umwege, da der Kreisverkehr zu drei Viertel befahren werden muss. Dies führt häufig zu Falschfahrten, die gefährlich sind. Wird der Radverkehr auf der Kreisfahrbahn geführt, wird dieses Fehlverhalten in Grenzen gehalten.

Gründe die gegen den Kreisverkehrsplatz im Mischverkehr sind:

- Ungeübte Radfahrer fühlen sich unsicher
- Das Einfädeln in den Autoverkehr vor dem eigentlichen Kreisverkehr erfordert Umsicht.
- Aus Unsicherheit fahren viele Radfahrer auf den Gehwegen und dadurch kommt es zu Konfliktpunkten mit den Fußgängern und mit den Autofahrern an den Fußgängerüberwegen, da die Fahrradfahrer dann unerwartet schnell über die Fußgängerüberwege fahren.
- Fahrradfahrer, die den Kreisel sofort an der nächsten Einmündung wieder verlassen müssen trotzdem in den Kreisverkehrsplatz einfahren.

Der Ausschuss für Wirtschaft, Arbeit, Liegenschaften und Verkehr hat dem Ausbau wie in der Vorlage BV 2022 0127 so nicht zugestimmt und forderte eine Überarbeitung der Planung.

Verschiedene Varianten wurden vorgeschlagen. Nachfolgend werde ich aufführen, welche Auswirkungen, Vor- und Nachteile die jeweiligen Varianten haben.

2.1 Variante 1: Umlaufender Radweg

Ein Vorschlag ist ein separater umlaufender Radweg am Kreisel.

Der beschlossene B-Plan 0-11/5 weist nicht die erforderlichen Verkehrsflächen aus. Die für die Variante 1 erforderlichen Verkehrsflächen befinden sich zudem nicht im Eigentum der Stadt Burgdorf.

Dies bedeutet, dass Grunderwerb erforderlich ist. Welche Auswirkungen dies auf die weitere Planung hat, wird im folgenden Abschnitt aufgeführt.

2.1.1 Verkaufsbereitschaft gegeben

Sollte der Eigentümer bereit sein, die für den erweiterten Straßenausbau betroffenen Flächen zu verkaufen, ist ein vergrößerter Ausbau ohne die Änderung des B-Plans 0-11/5 möglich, wenn die Voraussetzungen des §125 BauGB eingehalten werden. Das heißt, es werden keine Erschließungsbeiträge anfallen und es sind keine wesentlichen Beeinträchtigungen der betroffenen Grundstücke erkennbar. Allerdings muss es eine Begründung geben, warum die Vergrößerung erforderlich ist. Des Weiteren muss geprüft werden, ob Vorschriften des besonderen Artenschutzes nach §44 BNatSchG nicht gegen eine Vergrößerung sprechen.

Da weder Erschließungsbeiträge anfallen noch wesentliche Beeinträchtigungen erkennbar sind, könnte nach Ankauf der Grundfläche die neue Straßenplanung erfolgen.

Der Umbau des Knotenpunktes ist in dem Mehrjahresprogramm zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden nach dem Niedersächsischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz –NGVFG aufgenommen worden. Für das Jahresprogramm müssen die Fördermittel extra für das Jahr, in dem ausgebaut wird, angemeldet werden. Die Anmeldung mit der neuen Straßenplanung wird nicht vor Sommer 2022 erfolgen können, so dass davon auszugehen ist, dass die Genehmigung der Fördermittel erst für 2023 erfolgen kann.

Das gleiche gilt für den barrierefreien Ausbau der Bushaltestellen Ostlandring.

Der barrierefreie Ausbau der Bushaltestellen Ostlandring soll im Zuge des Umbaus

des Kreisverkehrsplatzes erfolgen. Die Fördermittel sind für den Ausbau in 2022 genehmigt. Für einen späteren Ausbau müssen die Fördermittel neu beantragt werden. Die Beantragung der Fördermittel muss bis zum 31.05.2022 bei der Landesnahverkehrsgesellschaft für Verkehr eingegangen sein.

Da nicht davon auszugehen ist, dass der Ausbau noch 2022 erfolgen kann, sollten die Fördermittel für 2023 neu beantragt werden und die weiteren Planungen so erfolgen, dass mit dem Ausbau ab Frühjahr 2023 begonnen werden kann.

2.1.2 Verkaufsbereitschaft nicht gegeben

Sollte die benötigte Grundfläche nicht freiwillig an die Stadt verkauft werden, ergibt sich eine andere Situation.

Nur mit B-Plan kann man die Instrumente zur Sicherung der Bauleitplanung, zur Bodenordnung und ggf. Enteignung anwenden, so dass in dem Fall auf jeden Fall eine B-Plan Änderung erforderlich ist. Eine B-Plan Änderung kann voraussichtlich ein halbes bis ein Jahr dauern. Dies gilt auch für alle weiteren Varianten, bei denen Grunderwerb erforderlich ist und keine Verkaufsbereitschaft gegeben ist.

Eine Enteignung ist bei der Stadt Burgdorf noch nie erforderlich gewesen, so dass über den zeitlichen Ablauf keine Aussage getroffen werden kann.

Eventuell könnte es danach zu einer Klage kommen. Dabei kann nicht garantiert werden, dass die Enteignung vom Gericht als erforderlich angesehen wird, da es vorab eine Planung gab, bei der der Erwerb der Grundflächen nicht erforderlich war.

Derzeit wird angefragt, ob der Eigentümer bereit sei, die für die Vergrößerung erforderlichen Flächen zu verkaufen. Ein Ergebnis liegt noch nicht vor. Sollte bis zur Sitzung ein Ergebnis vorliegen, werde ich mündlich darüber berichten.

2.2 Variante 2: Verkleinerung des Durchmessers

Ein weiterer Vorschlag war, den Außendurchmesser von 35 m auf 30 m zu reduzieren.

Eine Reduzierung des Außendurchmessers ist möglich, die Schleppkurven geben dies her. Allerdings sollte berücksichtigt werden, dass der Kreisverkehrsplatz direkt an dem Betriebshof der Regiobus liegt und der gesamte Busverkehr durch den Kreisverkehrsplatz fahren muss. Das „Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren“ empfiehlt bei dem Entwurf von Kreisverkehren keine Mindestmaße zu verwenden, um die Befahrbarkeit eines Kreisverkehrs für Linienbusse zu erleichtern. Es geht dabei auch um den Fahrkomfort der stehenden Fahrgäste.

Ausschlaggebend sind jedoch die Breiten der Nebenanlage. In der Uetzer Straße sowie in der Straße Vor den Höfen müssen die Radfahrer im Anschlussbereich von den Schutzstreifen auf die Nebenanlagen geführt werden. Das heißt, es wäre mindestens ein ca. 3 m breiter Streifen zu erwerben. Auch bei einer Verkleinerung des Durchmessers auf 30 m ist Grunderwerb erforderlich.

Sollte kein Grunderwerb im Norden möglich sein, müsste der komplette Querschnitt nach Süden verrückt werden. Da dann auch östlich der Osttangente kein Grunderwerb möglich ist, müsste die Fahrbahnachse zudem noch um ca. 2 m nach Westen verschwenken. Durch diese Verschwenkung erreicht der Winkel zwischen den Achsen des Nord- und Ostastes ein Maß, welches bei einem Außendurchmesser des Kreisverkehrsplatzes von 30 m eine Überlappung der Eckausrundungen der Ein- und Ausfahrt verursacht. Demzufolge müsste der Durchmesser wieder vergrößert werden.

Welcher Außendurchmesser noch möglich ist und welcher Grunderwerb dafür noch erforderlich ist, werde ich mündlich bei der Sitzung mitteilen.

2.3 Variante 3: Zweirichtungsverkehr auf der Westseite

Zusätzlich zu der Verkehrsführung im Kreisel wurde auch noch die Führung des Radverkehrs an der Osttangente kritisch gesehen. Da es hier nur einen gemeinsamen Geh- und Radweg auf der Westseite gibt, müssen die Fahrradfahrer, die von Hülptingsen und vom Ostlandring kommen die Osttangente über eine Mittelspur nördlich vom Kreisel queren.

Da diese Verkehrsführung gerade für die Schulkinder als zu gefährlich gesehen wurde, kam der Vorschlag, schon am Ostlandring den Zweirichtungsverkehr für die Radfahrer zuzulassen und die Fahrradfahrer über die Uetzer Straße zur Osttangente zu führen.

Folgende Punkte sprechen gegen die vorgeschlagene Verkehrsführung:

Das Flurstück 77/6 befindet sich zwar im Eigentum der Stadt, aber es wäre außerdem noch Grunderwerb von Lidl und vom Flurstück 77/5 erforderlich.

Die Radfahrer können nicht auf dem gesamten Ostlandring im Zweirichtungsverkehr geführt werden, da gerade an den Zufahrten am Ostlandring die Unfallgefahr am größten ist.

Sicherlich wäre das eine gute Lösung für die Fahrradfahrer, die vom Ostlandring kommen und in die Osttangente wollen, allerdings gibt es auch hier für die anderen Verkehrsteilnehmer viele Probleme.

Des Weiteren gibt es ein beschlossenes Radverkehrskonzept in Burgdorf, das die Führung des Radverkehrs im Zweirichtungsverkehr nicht zulässt. Dieser Beschluss wäre dann aufzuheben.

Die Polizei und auch die Verkehrsbehörde der Region Hannover lehnen eine derartige Verkehrsführung ab, da die meisten Unfälle im Radverkehr passieren, wo der Zweirichtungsverkehr erlaubt ist. Bei der Verkehrsbehörde wurde angefragt, ob sie den Zweirichtungsverkehr anordnen und genehmigen würde. Über das Ergebnis werde ich mündlich in der Sitzung berichten.

Auch im Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren steht folgendes zu den Zweirichtungswegen:

„Zweirichtungswegen an Kreisverkehren sind problematisch, weil linksfahrende Radfahrer an Knotenpunkten generell gefährdet sind. Es ist zu vermeiden, dass für die auf der linken Seite des Knotenpunktarmes eintreffenden Radfahrer unklar bleibt, wie die Führung im Knotenpunkt weitergeht. Die Regelung muss deshalb durch Beschilderung, Richtungspfeile und durch die bauliche Ausbildung des Radweges deutlich gemacht werden.“

2.4 Variante 4: Radwegführung Richtung Osttangente

Da es an der Osttangente nur einen gemeinsamen Geh- und Radweg auf der Westseite gibt, ist es erforderlich, dass die Fahrradfahrer, die die Osttangente in Richtung Norden befahren wollen, in jedem Fall die Osttangente queren müssen.

Dies ist auch an vielen Ortseingängen und Ortsausgängen der Fall. Für den Schülerverkehr wurde diese Radwegführung jedoch als nicht akzeptabel angesehen.

Die aktuelle Planung wurde so gewählt, dass die von Süden kommenden Fahrradfahrer erst auf den Radweg geführt werden, wenn die von Norden kommenden Radfahrer, den Radweg verlassen haben, damit es nicht zu Kollisionen kommt. Sie sollen direkt hinter dem Fußgängerüberweg, wenn die Autofahrer noch langsam aus dem Kreisel rausfahren, die Radfahrer vor sich haben und noch keine Möglichkeit zum Überholen haben, die eine Fahrbahnseite queren, gesichert im Schutzstreifen mittig der Fahrbahn, geführt werden und die andere Fahrbahnseite weiter nördlich queren.

Vom ADFC kam bei der Stellungnahme der Vorschlag, ob die Radfahrer, ähnlich wie am Kreisel Ortsausgang Engensen Richtung Schillerslage, direkt vom Kreisel aus auf den Radweg geführt werden können.

Für die Führung des Radverkehrs ist kein zusätzlicher Grunderwerb erforderlich, allerdings kann es bei der vom ADFC vorgeschlagenen Lösung zu Konflikten zwischen den von Süden und den von Norden kommenden Radfahrern kommen.

Wenn die Fahrradfahrer gleich hinter dem Fußgängerüberweg auf den Radweg geführt werden, kann es passieren, dass sie den Schutzstreifen und auch die Auffahrt der von Norden kommenden Radfahrer nutzen. Ein zusätzlicher Gefahrenpunkt entsteht dadurch, dass aus Norden kommende Radfahrer, welche die die Rampe "verpassen", die Radwegauffahrt als Ausfahrt in den KVP missbrauchen könnten.

Wie diese Radwegführung aussehen würde, werde ich anhand einer Skizze bei der Sitzung zeigen.

2.5 Variante 5: Prüfung Lichtsignalanlage

Der B-Plan 0-11/5 und auch das Ausbauprogramm beziehen sich auf die Verkehrsuntersuchung vom Oktober 2020. Ein Kritikpunkt war, dass bei der Untersuchung zu wenig auf den Radverkehr, speziell auf den Schülerverkehr eingegangen wurde und dass nicht noch mehr Varianten verglichen wurden. Ein Vorschlag war, zu untersuchen, ob der Umbau der Kreuzung mit einer Lichtsignalanlage mit Linksabbiegespuren umgebaut werden sollte.

Aufgrund der Linksabbiegespuren wäre der Umbau auch nur mit zusätzlichem Grunderwerb möglich.

Alle Verträge und Abstimmungen mit den Investoren und auch alle Anträge für Fördermittel beziehen sich auf einen Umbau des Knotenpunktes zu einem Kreisverkehrsplatz. Sollte es nun zu einem Umbau der Kreuzung mit einer Lichtsignalanlage kommen, sind alle städtebaulichen Verträge und Bescheide für Fördermittel hinfällig.

Schadensersatzansprüche der Investoren werden gegebenenfalls geltend gemacht.

3. Schlussbemerkung

Sollte es zu keinem Umbau des Knotenpunktes zu einem Kreisverkehrsplatz kommen bzw. sollte sich der Umbau über Jahre verzögern, stehen zum einem nicht mehr die zugesagten Fördermittel zur Verfügung und zum anderen können die Investoren (Lidl und Acribo) unter Umständen Schadensersatzansprüche stellen.

Sollte die Kreuzung nach Abschluss der Baumaßnahmen von Acribo, weiterhin mit der vorhandenen Lichtsignalanlage betrieben werden, muss auf jeden Fall die Steuerung der Lichtsignalanlage umprogrammiert werden. Bei der Verkehrsuntersuchung wurde festgestellt, dass bei der Verwendung der heutigen Steuerungsstrategie und ohne Änderung des Signalprogramms sich in der nachmittäglichen Spitzenstunde die Quali-

tätsstufe F für den Kfz-Verkehr ergibt. Der Knotenpunkt ist in dem Fall nicht mehr leistungsfähig. Um eine ausreichende Verkehrsqualität zu erreichen, müsste die heutige Steuerungsstrategie aufgegeben werden und die beiden Knotenpunktzufahrten der Uetzer Straße müssten gleichzeitig freigegeben werden. Wesentliches Ziel der derzeitigen Ampelsteuerung (einzelne Freigabe der Zufahrten Uetzer Straße aus Westen und Osten) war eine Entlastung der Ortsdurchfahrt Hülptingsen und eine Verbesserung für den Radverkehr. Bei einer Veränderung der Signalsteuerung wird der Verkehr wieder verstärkt die Ortsdurchfahrt Hülptingsen nutzen und es kommt wieder zu Konfliktsituationen für die abbiegenden Radfahrer.

Anlage 1: Vergleich Verkehrsfläche Vorentwurf und Entwurf B-Plan