SHP Ingenieure

Region Hannover

Verkehrskonzept Schülerverkehr und
Schulwegplanung für die Stadt Burgdorf

Verkehrskonzept Schülerverkehr und Schulwegplanung für die Stadt Burgdorf

Entwurfsbericht

– **Bericht zum Projekt Nr. 20040** –

Auftraggeber:
Stadt Burgdorf

Auftragnehmer:
SHP Ingenieure
Plaza de Rosalia 1
30449 Hannover
Tel.: 0511.3584-450
Fax: 0511.3584-477
info@shp-ingenieure.de
www.shp-ingenieure.de

Projektleitung:
Dr.-Ing. Christian Adams

Bearbeitung:
Gabriela Fröhlich M.Sc.
Imke Thiele M.A.
Engelbert Stenkhoff
Fabienne Korte M.Sc.

Hannover, April 2022

Inhalt

		Seite
1	**Problemstellung und Zielsetzung**	**1**
2	**Grundlagen**	**2**
2.1	Methodik der Schulwegsicherung	2
2.2	Betrachtete Schulen im Stadtgebiet	4
3	**Verkehrserhebung**	**6**
3.1	Verkehrsstärken	6
3.2	Verkehrsqualität	14
4	**Bestandsanalyse**	**17**
4.1	Netzbetrachtung	17
4.2	Ortsbesichtigung	20
5	**Sichere Schulwege – Netzplanung**	**23**
5.1	Wunschlinien und Umlegung auf das Straßennetz	23
5.2	Befragung	26
5.3	Workshops	40
6	**Schulwegeplanung**	**45**
6.1	Astrid-Lindgren-Grundschule	45
6.2	Grundschule Burgdorf	64
6.3	Gudrun-Pausewang-Grundschule	79
6.4	Weiterführende Schulen (RBG, Gymnasium)	95
7	**Hol- und Bringzonen**	**115**
7.1	Astrid-Lindgren-Grundschule	117
7.2	Grundschule Burgdorf	120
7.3	Gudrun-Pausewang-Grundschule	122
8	**Fazit**	**124**

1 Problemstellung und Zielsetzung

Eine wesentliche Voraussetzung zur Erstellung eines Schülerverkehrskonzepts ist eine gute Ortskenntnis. Das Einbeziehen des lokalen Sachverstandes, einerseits der Verwaltung, der örtlichen Polizei als auch der Eltern und des Lehrpersonals ist deshalb ein allgemein üblicher Arbeitsansatz. Verschiedene Handreichungen beschreiben die möglichen Arbeitsschritte. Schulwegepläne sind auf den Schulstandort bezogene Karten, die den Eltern bzw. den Schülerinnen und Schülern helfen sollen, den optimalen, d.h. in erster Linie sichersten Weg zu Fuß bzw. mit dem Rad zur Schule zu finden. Darüber hinaus werden Hinweise zu geeigneten Bring- und Holzonen für die Eltern gegeben, die ihr Kind mit dem Auto zur Schule bringen.

In Burgdorf soll im nördlichen Stadtgebiet ein neuer Standort für die Rudolf-Bembenneck-Gesamtschule entstehen. Zusätzlich existieren zahlreiche andere Schulen im Burgdorfer Stadtgebiet (Auswahl):

- Grundschule Burgdorf, (Hannoversche Neustadt 32)
- Rudolf-Bembenneck-Gesamtschule (Vor dem Celler Tor 91)
- Gudrun-Pausewang-Grundschule (Grünewaldstraße 1)
- Gymnasium Burgdorf (Berliner Ring 27)
- Astrid-Lindgren-Grundschule (Lippoldstraße 10)

Insbesondere zu Schulbeginn und –ende ist das Verkehrsaufkommen naturgemäß in diesen Gebieten dann sehr hoch. Bereits heute ist der Schülerverkehr von teilweise ungeordneten und verkehrsunsicheren Umständen geprägt. Neben dem Quell- und Zielverkehr des Lehrpersonals und der Schüler, beeinflussen vor allem auch die Eltern mit ihren Bring- und Holfahrten das Verkehrsaufkommen und Verhalten. Dies wurde zum Anlass genommen, ein Verkehrskonzept für den Schülerverkehr und einen Schulwegplan zu erstellen. Dabei wurden auch das vorhandene Stellplatzangebot qualitativ und die Möglichkeit der Einrichtung von sogenannten „Hol- und Bringzonen“ in die Überlegungen mit einbezogen. Durch die Verkehrserhebungen versprach man sich insbesondere Kenntnisse über den Verkehrsablauf (hier insbesondere Schülerverkehr mit dem Fahrrad) entlang der Nord-Süd-Achse Vor dem Celler Tor – Immenser Landstraße.

2 Grundlagen

2.1 Methodik der Schulwegsicherung

Eine erfolgreiche Schulwegsicherung setzt sich aus drei Bausteinen zusammen (vgl. Abb. 1):

- Verkehrsregelnde und bauliche Maßnahmen
- Verkehrsüberwachung
- Verkehrserziehung

Die verkehrsregelnden und baulichen Maßnahmen werden in den praxisgerechten Leitfäden als wichtigstes Maßnahmenfeld beschrieben.

Abb. 1 Grundlagen einer erfolgreichen Schulwegsicherung

Die Zielfelder der Schulwegsicherung umfassen neben der Erhöhung der Verkehrssicherheit die Förderung der selbstständigen Mobilität sowie die Stärkung der sozialen Kompetenz der Schüler (vgl. Abb. 2). Die **Steigerung der Verkehrssicherheit** wird durch Unfallprävention, aber auch durch die gewählten Routen, die sich durch eine hohe soziale Sicherheit auszeichnen, erlangt. Bei der Wahl der Wege wird darauf geachtet, dass die Routen entlang gesicherter Wege geführt werden. Die **Förderung der selbstständigen Mobilität** beschreibt die Unterstützung des sozialen Entwicklungsprozesses der Kinder. Außerdem sollen durch das eigenständige Bewältigen des Schulweges die motorischen und kognitiven Fähigkeiten verbessert werden. Ebenso soll es zu einer Minimierung des motorisierten Verkehrsaufkommens, vor allem der Hol- und Bringverkehre, kommen. Das Zielfeld, das die **Stärkung der sozialen Kompetenz** beinhaltet, wird durch die Interaktion mit anderen Kindern während des Schulweges erreicht.

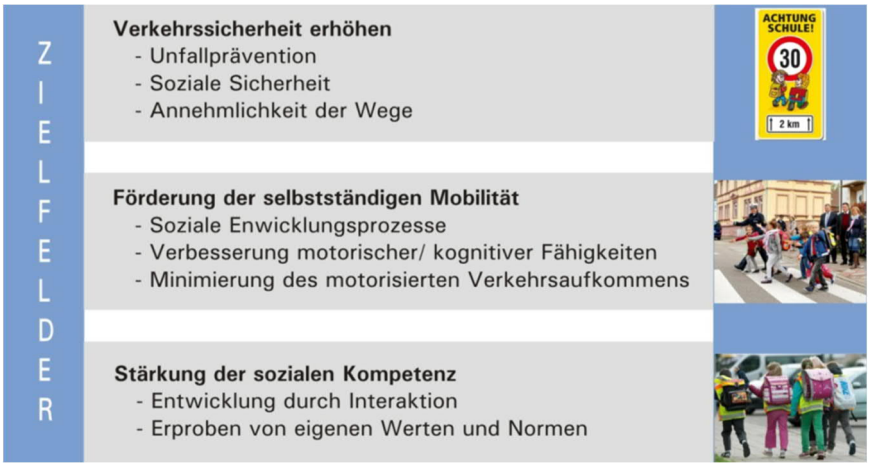


Abb. 2 Zielfelder einer Schulwegsicherung

Kinder als Verkehrsteilnehmende

In der Abb. 3 wird das bundesweite Unfallgeschehen von schulpflichtigen Kindern, in Abhängigkeit der Tageszeit, verdeutlicht. Es ist festzustellen, dass Kinder im Alter von 6 bis 14 Jahren am häufigsten in Zeitbereichen des Hin- und Rückweges zur Schule verunglücken. Während der vormittäglichen Stunden hingegen kommen weniger Kinder zu Schaden, da sie sich zu der Zeit in der Schule befinden. Weiter ist zu erkennen, dass in der Summe am Nachmittag auch viele Kinder auf Freizeitwegen verunglücken.

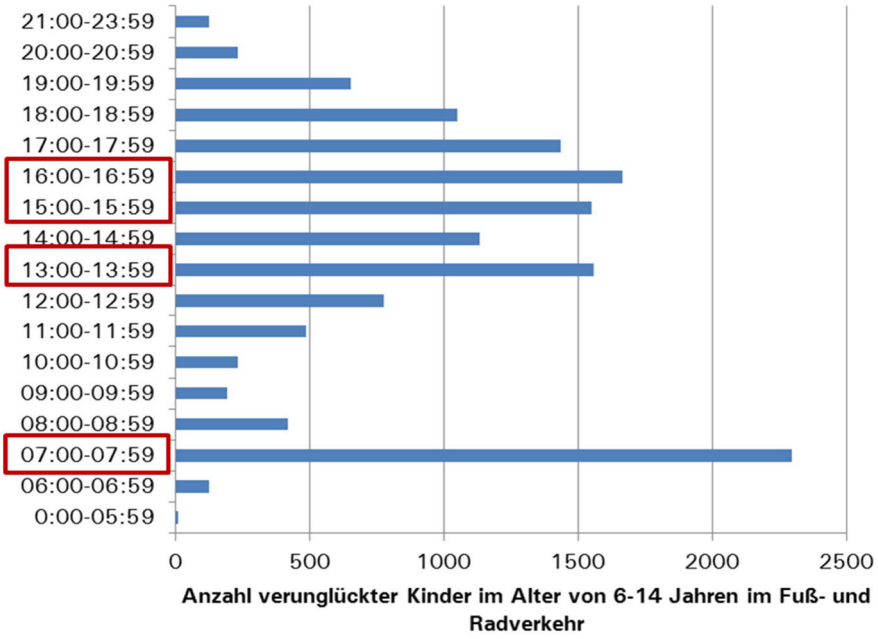


Abb. 3 Kinder als Verkehrsteilnehmende[1]

[1] Statistisches Bundesamt
Kinderunfälle im Straßenverkehr, 2016

2.2 Betrachtete Schulen im Stadtgebiet

Bei der Erarbeitung des Verkehrskonzeptes für die Schulwegeplanung in Burgdorf wurden neben den drei Grundschulen (Astrid-Lindgren-Schule, Grundschule Burgdorf, Gudrun-Pausewang-Grundschule) auch die weiterführenden, allgemeinbildenden Schulen im Stadtgebiet berücksichtigt. Hierzu gehören das Gymnasium und die Rudolf-Bembenneck-Gesamtschule (integrierte Gesamtschule, RBG), die sich derzeit an der Straße Im Langen Mühlenfeld in der Stadtmitte befindet, in einigen Jahren jedoch an einen neuen Standort im Norden der Stadt verlegt werden soll. Für die RBG werden daher sowohl die Wegebeziehungen zum Bestandsstandort, als auch die Wegebeziehungen zum Neubau betrachtet (Abb. 4).

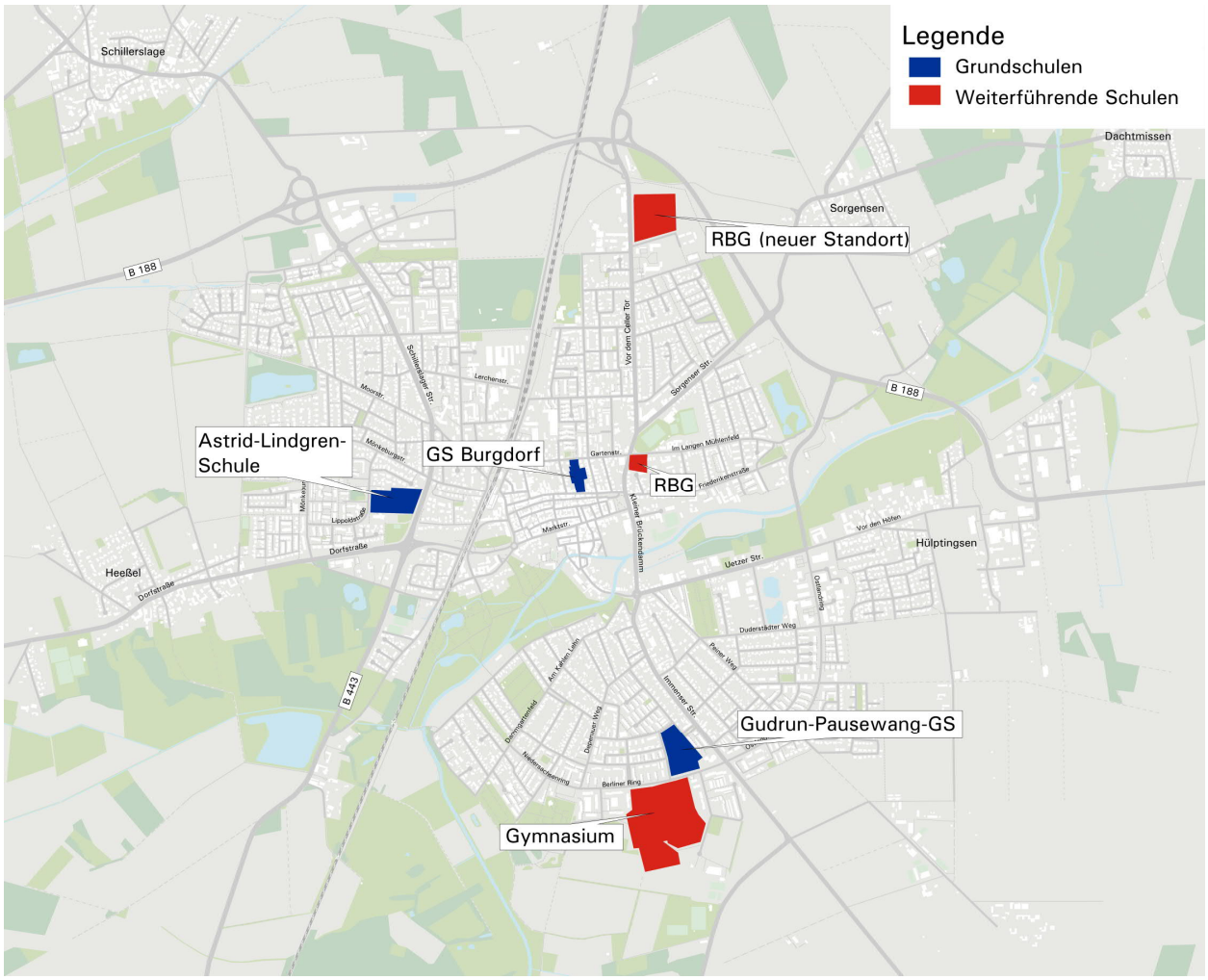


Abb. 4 Lage der Schulen im Stadtgebiet

Einzugsgebiete und Schülerzahlen

Im Schuljahr 2019/20 besuchten je etwa 350 Schülerinnen und Schüler die Astrid-Lindgren-Schule sowie die Grundschule Burgdorf, die Gudrun-Pausewang-Grundschule wurde von etwa 320 Schülerinnen und Schülern besucht. Der Einzugsbereich der Astrid-Lindgren-Schule bezieht sich auf das gesamte Stadtgebiet westlich der Bahntrasse und schließt darüber hinaus auch die Ortschaften Beinhorn, Heeßel und Schillerslage ein (Abb. 5). Das Stadtgebiet östlich der Bahntrasse wird im nördlichen Bereich von der

Grundschule Burgdorf erschlossen, der südliche Bereich ist der Gudrun-Pausewang-Grundschule zugeordnet. Obwohl der Stadtteil Hülptingsen südlich des Gümmekanals liegt, ist dieser ebenfalls der Grundschule Burgdorf zugeordnet.

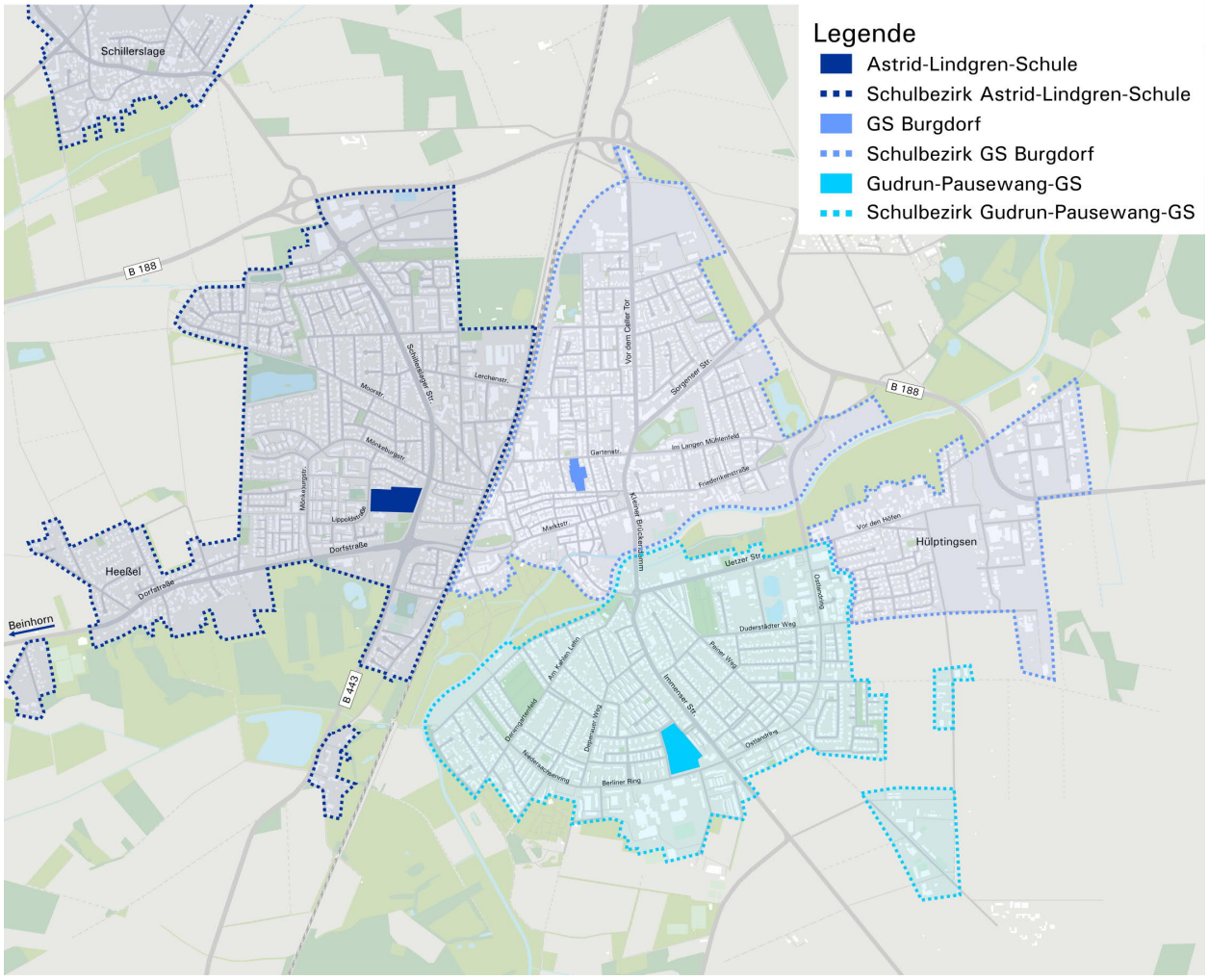


Abb. 5 Einzugsgebiet Grundschulen

Das Gymnasium wurde im Schuljahr 2019/20 von etwa 1.200 Schülerinnen und Schülern besucht, die RBG von etwa 730 Schülerinnen und Schülern. Da sich die Gesamtschule derzeit im Aufbau befindet, ist in den kommenden Jahren von einer steigenden Schülerzahl auszugehen. Die Einzugsgebiete der weiterführenden Schulen umfassen jeweils das gesamte Stadtgebiet, einige Schülerinnen und Schüler kommen jedoch auch aus anderen Gemeinden wie Uetze, Isernhagen oder Lehrte. Da der Fokus der Schulwegeplanung jedoch auf der Erreichbarkeit der Schulen in der Nahmobilität liegt (zu Fuß oder mit dem Fahrrad), beschränkt sich die nachfolgende Untersuchung auf die Wegebeziehungen innerhalb der Kernstadt.

3 Verkehrserhebung

Entlang des Hauptstraßenzuges Vor dem Celler Tor/Kleiner Brückendamm/Immenser Straße wurden zur Analyse der verkehrlichen Ausgangssituation Verkehrserhebungen durchgeführt. Inhalt dieses Kapitels ist die Darstellung der ermittelten Verkehrsstärken im Kfz-Verkehr, Radverkehr und Fußverkehr sowie die daraus resultierende Verkehrsqualität.

3.1 Verkehrsstärken

Die Erhebung wurde am Dienstag, den 29. September 2020 im Zeitraum zwischen 7:00 und 10:00 Uhr sowie zwischen 13:00 und 18:00 Uhr durchgeführt. Mittels Videotechnik wurden die Verkehrsstärken differenziert nach Pkw, Lkw (über 3,5 t), Radfahrenden und zu Fuß Gehenden in 15-Minuten-Intervallen erhoben im Anschluss automatisiert ausgewertet. Gezählt wurden dabei folgende Knotenpunkte:

- KP 1: Vor dem Celler Tor/Sorgenser Straße
- KP 2: Vor dem Celler Tor/Gartenstraße/Im langen Mühlenfeld
- KP 3: Vor dem Celler Tor/Hannoversche Neustadt (Fg.-LSA)
- KP 4: Vor dem Celler Tor/Marktstraße
- KP 5: Kleiner Brückendamm/Am Schützenplatz (Fg.-LSA)
- KP 6: Kleiner Brückendamm/Uetzer Straße
- KP 7: Immenser Straße/Depenauer Weg
- KP 8: Immenser Straße/Raabeweg
- KP 9: Immenser Straße/Rubensplatz (Fg.-LSA)
- KP 10: Immenser Landstraße/Ostlandring

Im Allgemeinen ist davon auszugehen, dass die im Jahr 2020 vorhandene Pandemie Einfluss auf das Verkehrsaufkommen genommen hat. Es ist nicht auszuschließen, dass die Zählergebnisse coronabedingt verfärbt wurden. Jedoch waren zum Zeitpunkt der Erhebungen kaum Einschränkungen des täglichen Lebens in Kraft, die den Alltagsverkehr und hier insbesondere den Schulverkehr beeinflussten.

Auswertung Kfz-Verkehr
Die morgendliche Spitzenstunde liegt im Kraftfahrzeugverkehr (je nach Knotenpunkt) zwischen 07:15 und 08:30 Uhr, sodass es hier eine starke Überlagerung mit den Anreiseverkehren der Schülerinnen und Schüler zu Schulbeginn gibt. In Nord-Süd-Richtung wurde die höchste Verkehrsbelastung mit etwa 420 Kfz/h am Knotenpunkt 2 gemessen, die höchste Verkehrsbelastung in Süd-Nord-Richtung mit etwa 580 Kfz/h am Knotenpunkt 4 (Abb. 6).

Am Nachmittag lag die Spitzenstunde je nach Knotenpunkt zwischen 15:45 und 17:15 Uhr, sodass hier keine Überlagerung mit dem Abreiseverkehr der Schülerinnen und Schüler zu erwarten ist. Mit etwa 540 Kfz/h wurde die höchste Belastung in Nord-Süd-Richtung am Knotenpunkt 2 gemessen, in der Gegenrichtung wurden am Knotenpunkt 4 etwa 590 Kfz/h gezählt (Abb. 7).

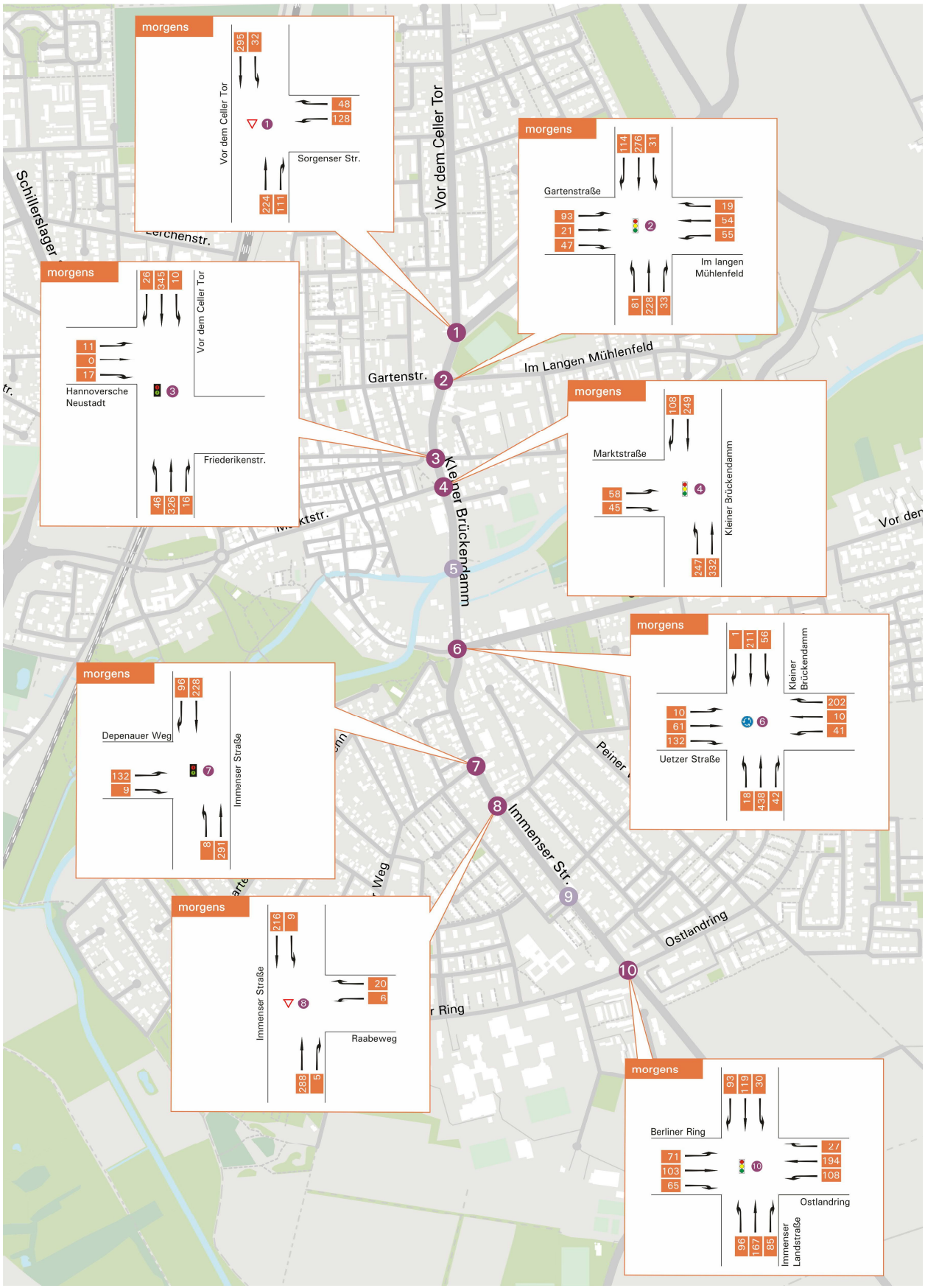


Abb. 6 Kfz-Verkehrsstärken, Morgenspitze [Kfz/h]

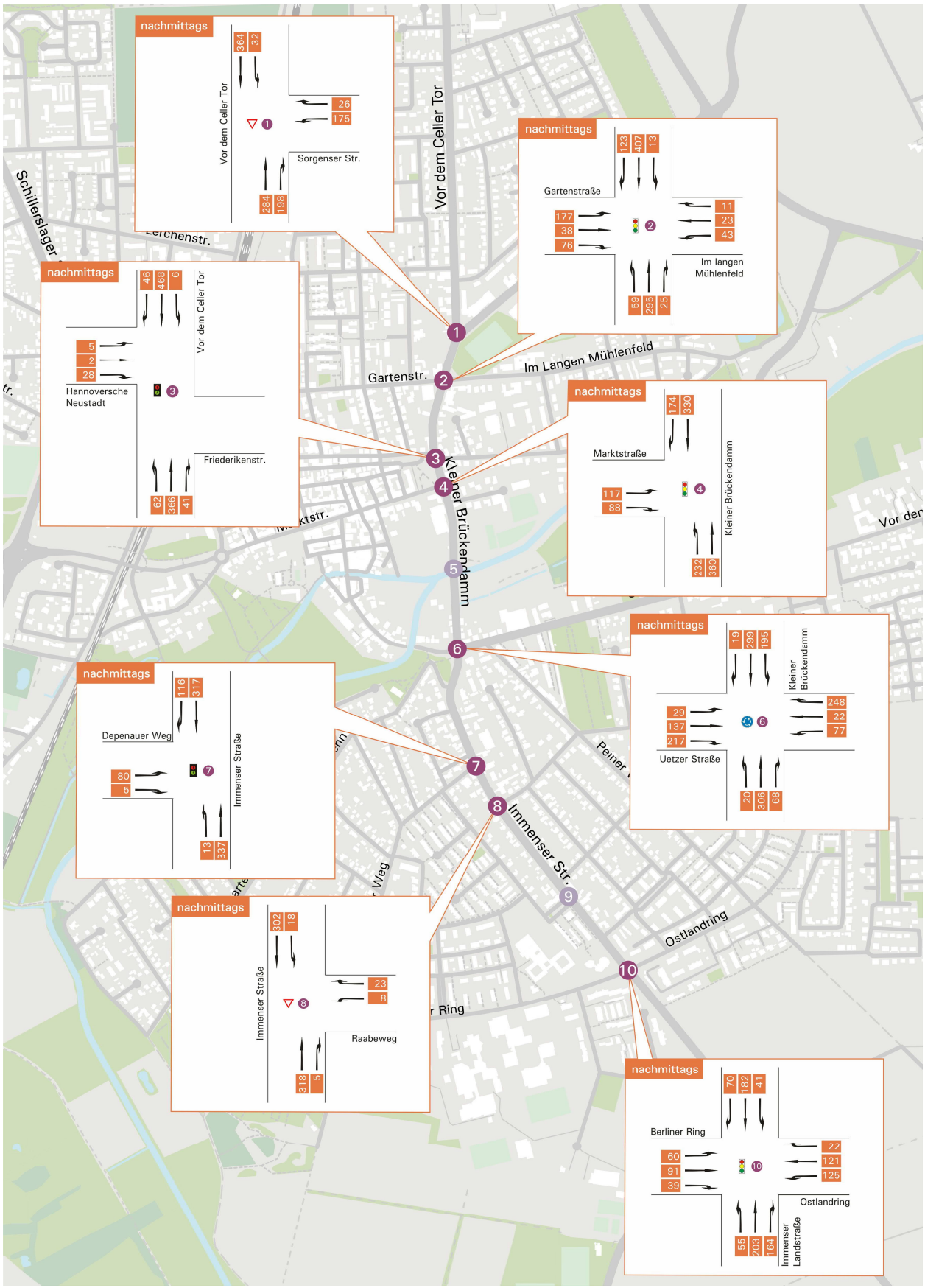


Abb. 7 Kfz-Verkehrsstärken, Nachmittagsspitze [Kfz/h]

Rad- und Fußverkehr
Die maximale Verkehrsbelastung im Radverkehr auf der Fahrbahn Vor dem Celler Tor wurde morgens am Knotenpunkt 6 mit 46 Radfahrenden/h gemessen, die höchste Radverkehrsbelastung am gleichen Knotenpunkt in Gegenrichtung (17 Radfahrende/h). Südlich des Knotenpunktes 7 wurde in beiden Richtungen deutlich weniger Radverkehr auf der Straße erhoben (Abb. 8), was sich mit den Beobachtungen vor Ort deckt. Die Radfahrenden zu den Schulen im südlichen Bereich fahren zum Teil über die Wohnstraßen westlich der Immenser Straße.

Im Seitenraum wurde das höchste Radverkehrsaufkommen am Knotenpunkt 3 sowie den beiden Bedarfs-LSA Höhe Kleiner Brückendamm und Rubensplatz gemessen. Etwa 100 Radfahrende/h waren im südlichen Seitenraum in Richtung der RBG unterwegs, in der Gegenrichtung waren es etwa 60 Radfahrende. Eine hohe Radverkehrsbelastung konnte auch am Knotenpunkt 4 auf der westlichen Furt in Richtung Süden gemessen werden (71 Radfahrende). Deutlich geringere Radverkehrsstärken im Seitenraum gab es dagegen südlich des Knotenpunktes 6, da dort das Befahren des Seitenraumes nicht zulässig ist. Eine hohe Verkehrsbelastung gab es dagegen auf den Furten des Knotenpunktes 10. In Richtung der Schule wurden auf der nördlichen Furt etwa 140 Radfahrende/h gezählt und auf der südlichen Furt 30 Radfahrende/h. Im Fußverkehr wurde die stärkste Belastung am Knotenpunkt zwei gemessen. Auf der südlichen Furt konnten hier etwa 130 Fußgänger/h gemessen werden, auch die anderen Furten weisen ein hohen Fußverkehrsaufkommen auf. Alle Erhebungswerte für Rad- und Fußverkehre im Seitenraum während der morgendlichen Spitzenstunde sind in Abb. 9 dargestellt.

In der Spitzenstunde am Nachmittag sind die Radverkehrsstärken auf der Fahrbahn etwa geringer als in der Morgenspitze. Die maximale Belastung in Nord-Süd-Richtung wurde mit 14 Radfahrenden/h am Knotenpunkt 2 gemessen, die höchste Verkehrsbelastung in Süd-Nord-Richtung mit 34 Radfahrenden/h am Knotenpunkt sechs (Abb. 10).

Auch im den Seitenräumen treten nachmittags geringere Verkehrsstärken auf, als in der Morgenspitze. Im Radverkehr ist die stärke Belastung im östlichen Seitenraum (38 Radfahrende/h) am Knotenpunkt 3 und an den Bedarfs-LSA in beiden Richtungen. Die Furten am Knotenpunkt 10 sind mit 24 Radfahrenden/h (nördliche Furt) und 56 Radfahrenden/h (südliche Furt) belastet. Im Fußverkehr gibt es an allen Furten eine mäßige Verkehrsbelastung. Alle Erhebungswerte für Rad- und Fußverkehre im Seitenraum während der Spitzenstunde am Nachmittag sind in Abb. 11 dargestellt.

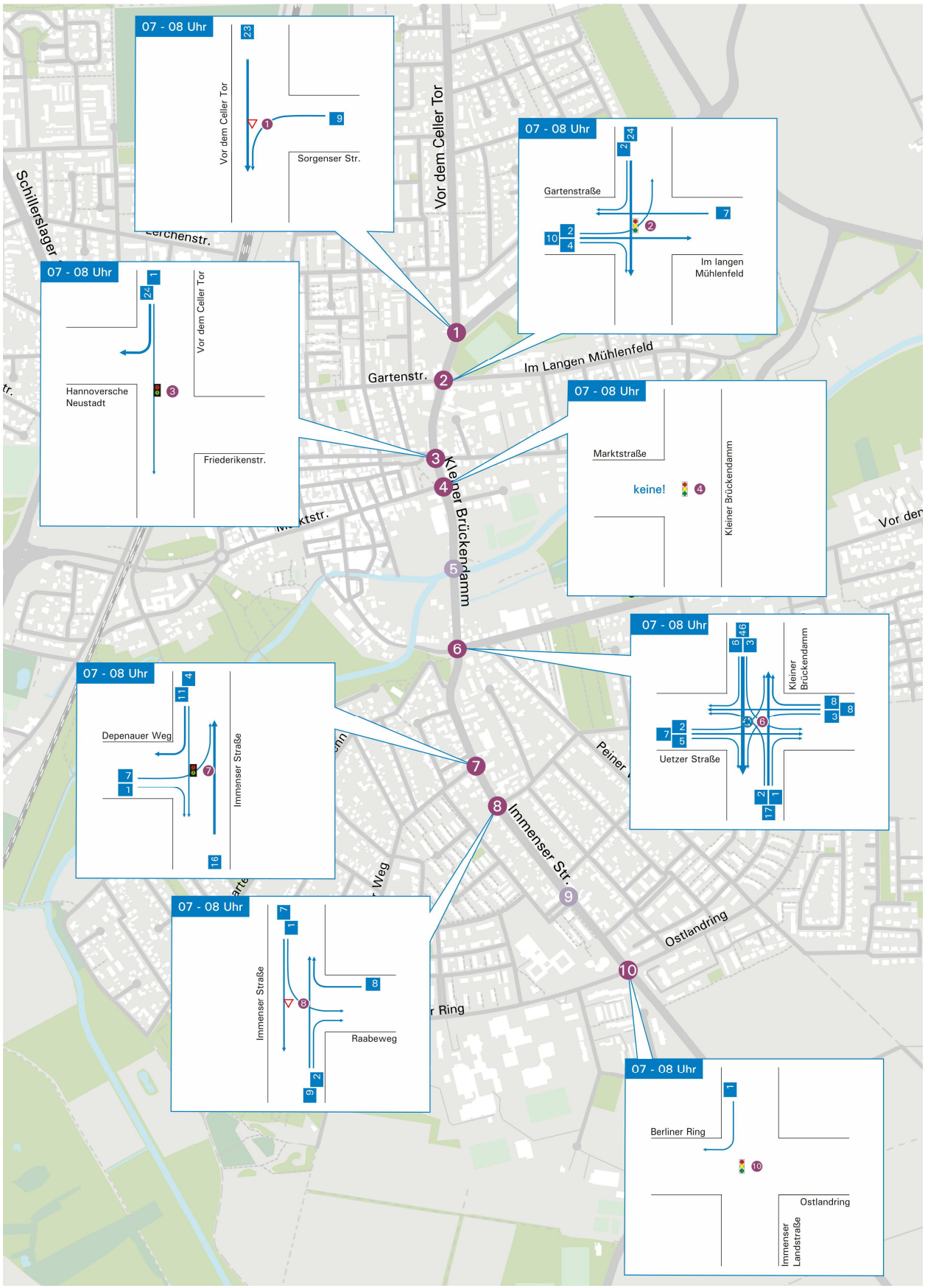


Abb. 8 Verkehrsstärken Radverkehr auf der Fahrbahn, Morgenspitze [Radfahrende/h]

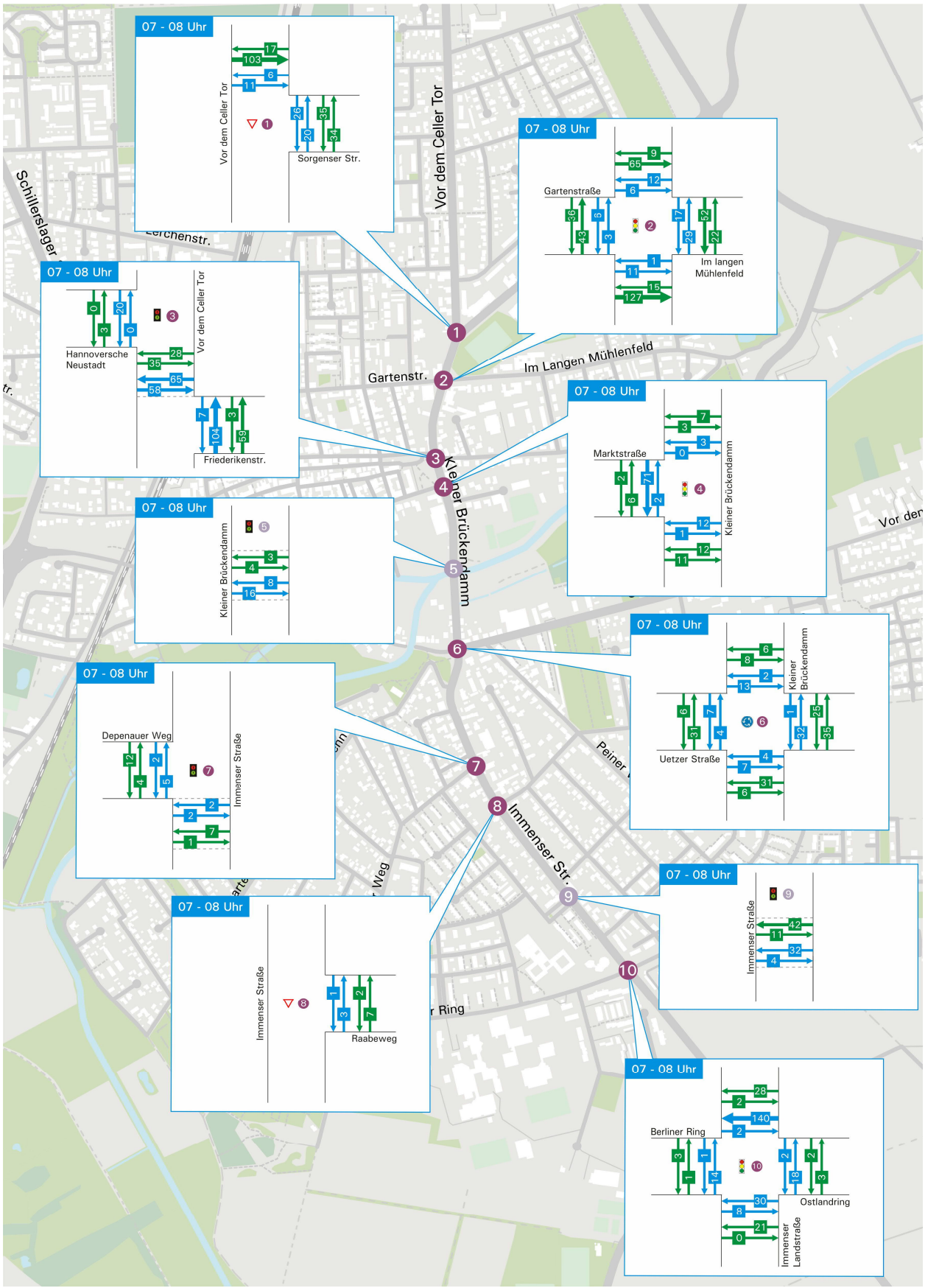


Abb. 9 Verkehrsstärken Fuß- und Radverkehr (Furten), Morgenspitze [Fußgänger bzw. Radfahrende/h]

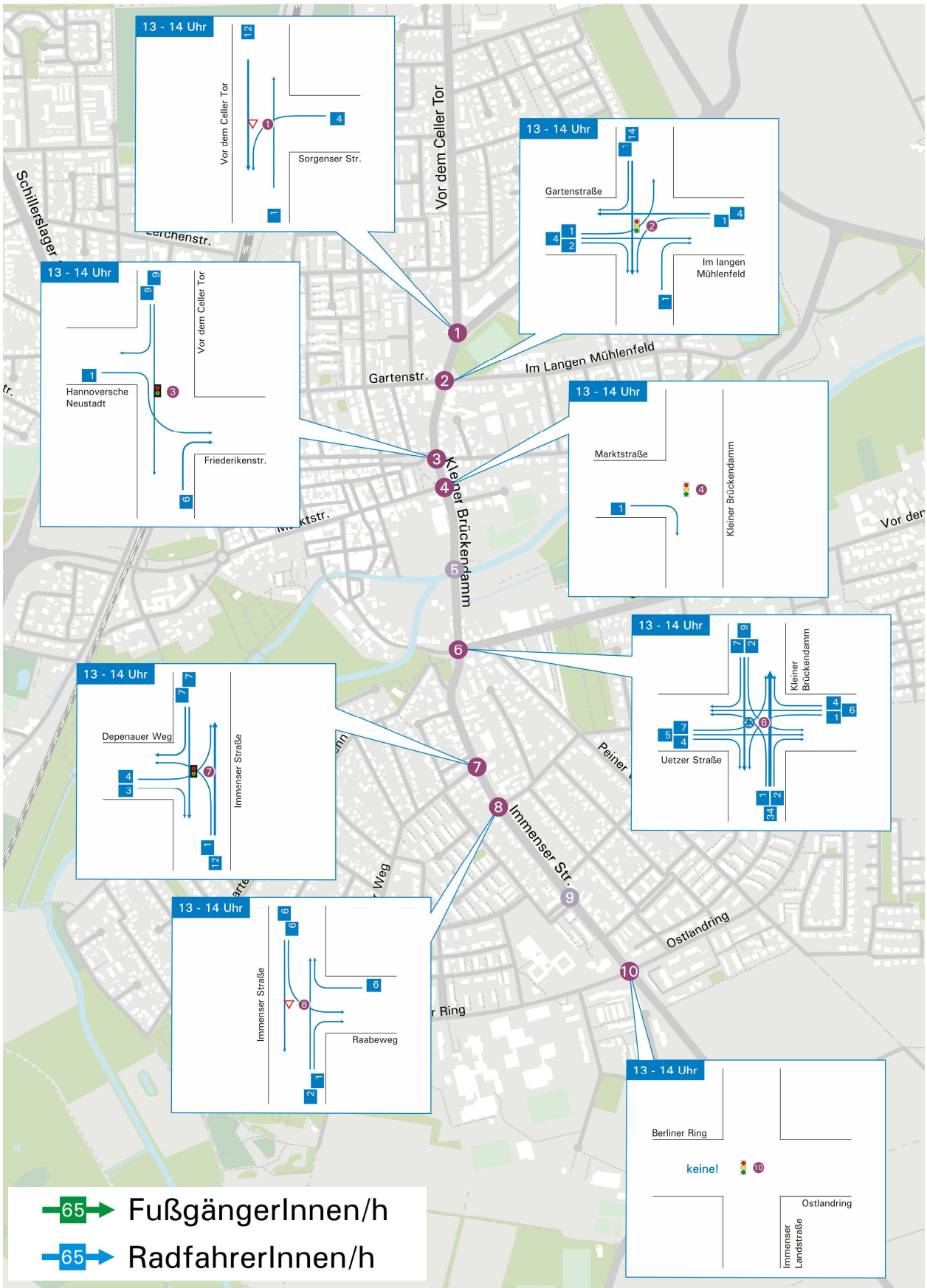


Abb. 10 Verkehrsstärken Radverkehr auf der Fahrbahn, Nachmittagsspitze [Radfahrende/h]

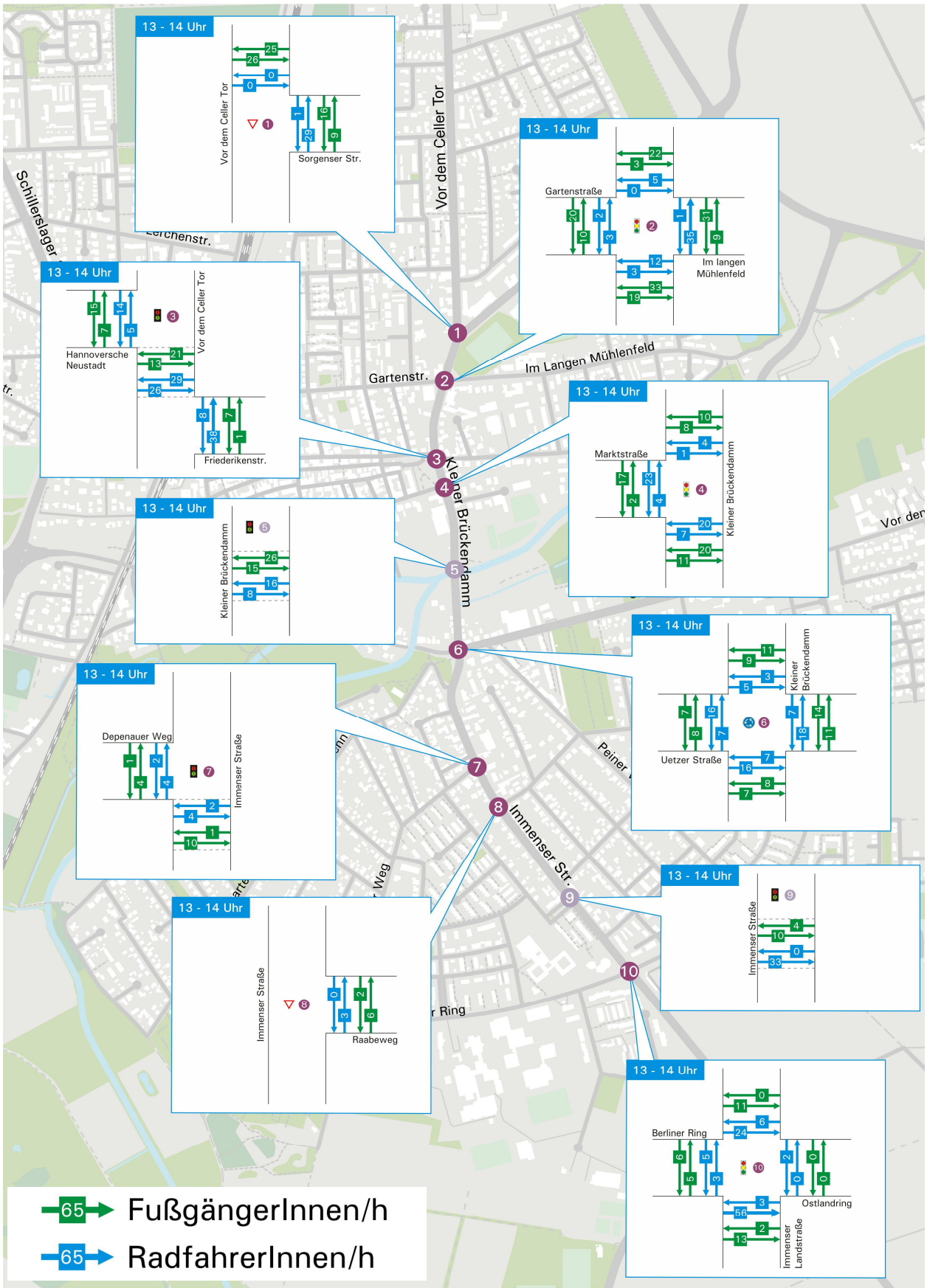


Abb. 11 Verkehrsstärken Fuß- und Radverkehr (Furten), Nachmittagsspitze [Fußgänger bzw. Radfahrende/h]

3.2 Verkehrsqualität

Bewertungsmethodik nach dem HBS 2015
Die Ermittlung der Verkehrsqualitäten erfolgt auf Grundlage der in der Erhebung ermittelten Verkehrsstärken sowie der Geometrie der Knotenpunkte bzw. Zufahrten. Beide Größen fließen in das Verfahren zur Berechnung von Verkehrsqualitäten nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS)[2] ein. Maßgebend für die Verkehrsqualität am Knotenpunkt ist jeweils der schlechteste Knotenstrom.

Die Verkehrsqualität wird nach dem HBS 2015 in sechs Stufen eingeteilt (vgl. Abb. 12). Die Stufengrenzen im Kraftfahrzeugverkehr sind in erster Linie im Hinblick auf die Ansprüche der Verkehrsteilnehmenden an die Bewegungsfreiheit festgelegt und orientieren sich an den zu erwartenden mittleren Wartezeiten der einzelnen Verkehrsströme. Die Verkehrsqualitäten im Rad- und Fußverkehr werden dagegen über die maximalen Wartezeiten bewertet. Bei den **Stufen A bis D** liegt ein stabiler Verkehrsablauf vor. In **Stufe A** werden Verkehrsteilnehmende äußerst selten von außen beeinflusst, bei **Stufe D** kommt es durch die hohe Verkehrsbelastung zu deutlichen Beeinträchtigungen in der Bewegungsfreiheit. Bei **Stufe E** treten ständig gegenseitige Behinderungen zwischen den Verkehrsteilnehmenden auf. Der Verkehr bewegt sich im Bereich zwischen Stabilität und Instabilität, wobei bereits kleine Verschlechterungen der Einflussgrößen zum Zusammenbruch des Verkehrsflusses führen können. Bei **Stufe F** ist die Nachfrage größer als die Kapazität. Die Verkehrsanlage ist überlastet. In den Stufen A bis D liegt eine ausreichende Verkehrsqualität vor.

Qualitäts-Stufe (QSV)			
	Kfz	Fußgänger/ Radfahrer	Kfz
	mittlere Wartezeit [s]	maximale Wartezeit [s]	mittlere Wartezeit [s]
A	≤ 20 s	≤ 30 s	≤ 10 s
B	≤ 35 s	≤ 40 s	≤ 20 s
C	≤ 50 s	≤ 55 s	≤ 30 s
D	≤ 70 s	≤ 70 s	≤ 45 s
E	> 70 s	≤ 85 s	> 45 s
F	--- *	> 85 s	Auslastung > 1

* Die QSV F ist erreicht, wenn die Verkehrsnachfrage qi über der Kapazität C_i liegt ($q_i > C_i$)

42 Zahlenangabe: Wartezeit in Sekunden
Farbe: Qualitätsstufe nach dem HBS

96 Maximale Rückstaulänge in m (S = 95%)

Abb. 12 Qualitätsstufen nach dem HBS

[2] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) Köln, 2015

Ergebnis der Leistungsfähigkeitsuntersuchung
Die Verkehrsqualität an den einzelnen Knotenpunkten wurde nach dem zuvor beschriebenen Verfahren jeweils für die maßgebende Spitzenstunde am Nachmittag ermittelt. Insgesamt liefert die Bewertung das Ergebnis, dass die vorhandene Verkehrsbelastung entlang des betrachteten Straßenzuges Vor dem Celler Tor/Kleiner Brückendamm/Immenser Straße an allen Knotenpunkten leistungsfähig abgewickelt werden kann.

An den vorfahrtgeregelten Knotenpunkten (KP 1, 3, 7, 8) wird mindestens die gute Qualitätsstufe B erreicht, am Kreisverkehr Uetzer Straße/Immenser Straße (KP 6) die Qualitätsstufe A. Die Wartezeiten und Rückstaulängen sind kurz, die längste mittlere Wartezeit von 20 Sekunden bei einer 95-prozentigen Rückstaulänge von 24 Metern wird in der nachgeordneten Zufahrt aus der Sorgenser Straße erreicht (KP 1).

Für die Bemessung der signalisierten Knotenpunkten Vor dem Celler Tor/Im Langen Mühlenfeld/Gartenstraße (KP 2) und Vor dem Celler Tor/Marktstraße (KP 4) wurde ein zweiphasiges Signalprogramm mit je einer Phase für die Haupt- und Nebenrichtung und einer Umlaufzeit von 60 Sekunden erstellt. Zwischen abbiegenden Kraftfahrzeugen und dem Fuß- und Radverkehr auf den Furten wurde eine bedingte Verträglichkeit angenommen (zeitgleiche Freigabe konfliktärer Knotenströme, Kraftfahrzeuge müssen Vorfahrt gewähren). An beiden Knotenpunkten wird in der Spitzenstunde die Qualitätsstufe C erreicht. Maßgebend hierfür ist der Rad- und Fußverkehr auf den Furten der Knotenpunkte, für den im Gegensatz zum Kraftfahrzeugverkehr die maximale Wartezeit der Bewertung zugrunde gelegt werden muss. Im Kraftfahrzeugverkehr wird die Qualitätsstufe B erreicht.

Am ebenfalls signalgeregelten Knotenpunkt Immenser Straße/Ostlandring/ Berliner Ring wird bei einer Umlaufzeit von 75 Sekunden die ausreichende Qualitätsstufe D erreicht, maßgebend sind auch hier die Furten des Knotenpunktes. Im Kraftfahrzeugverkehr wird die Qualitätsstufe C erreicht. Alle Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsuntersuchung sind auf der nachfolgenden Seite in Abb. 13 zusammengefasst.

Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit
Eine Möglichkeit zur Verbesserung der Verkehrssicherheit an signalisierten Knotenpunkten ist die Vermeidung von bedingt verträglichen Fahrbeziehungen. In der durchgeführten Leistungsfähigkeitsuntersuchung konnte gezeigt werden, dass an den betrachteten Knotenpunkten noch Restkapazitäten bestehen, sodass eine getrennte Freigabe des Kraftfahrzeugverkehrs und der Fußgängerfurten verkehrstechnisch darstellbar wäre. Für eine sichere Führung des Radverkehrs sollte dieser in das Sichtfeld des Kraftfahrzeugverkehrs gerückt werden. Umgesetzt werden kann dieses z. B. durch das Vorziehen der Haltelinie des Radfahrstreifens, einen Aufstellbereich für den Radverkehr, eine frühere Freigabe des Radverkehrs oder die Installation sogenannter Trixispiegel, die Radfahrende im toten Winkel für den Kraftfahrzeugverkehr sichtbar machen sollen. Welche der Maßnahmen für die jeweilige Entwurfssituation geeigent sind, ist dabei individuell abzuwägen.

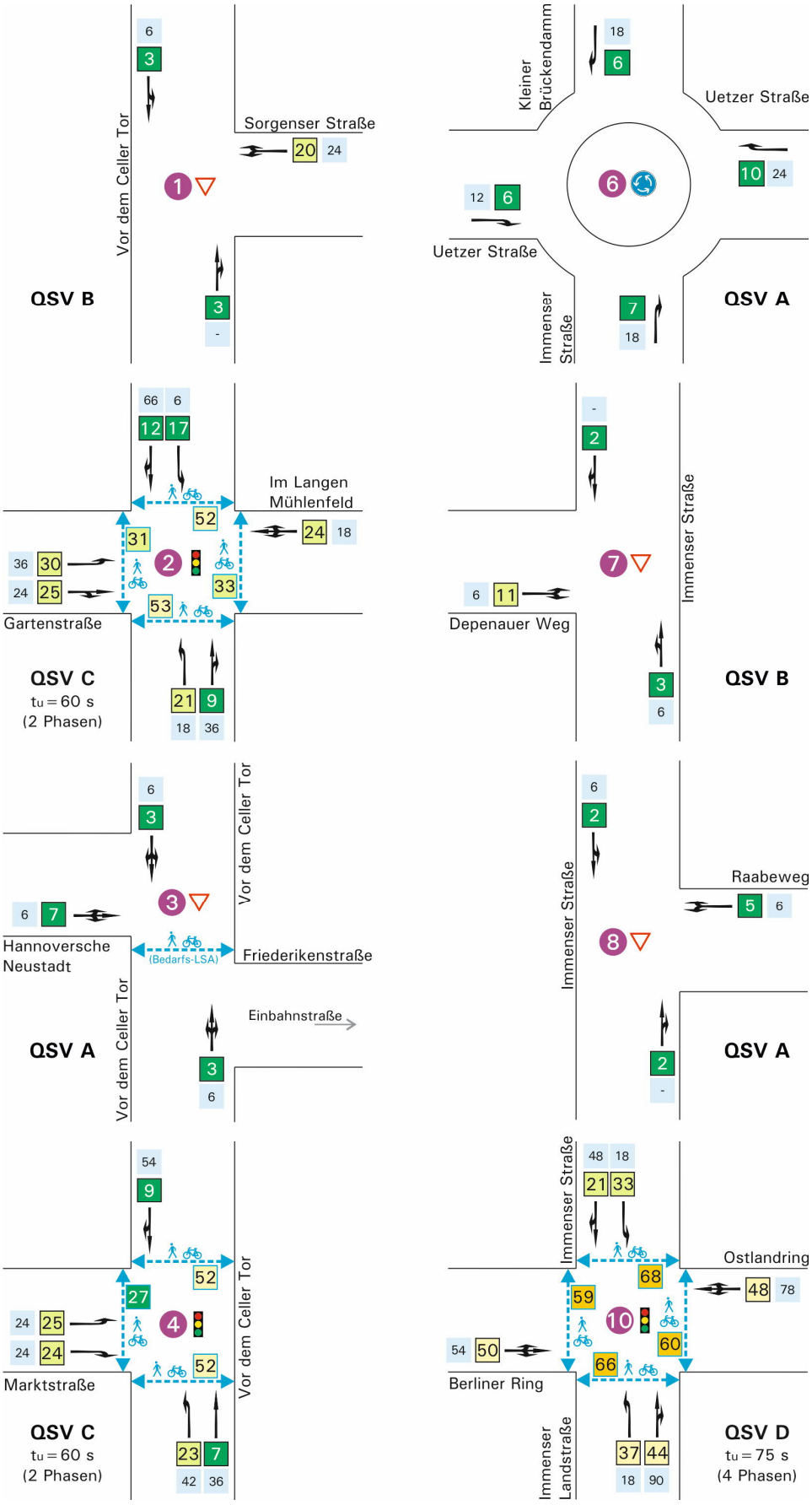


Abb. 13 Verkehrsqualitäten in der Spitzenstunde

4 Bestandsanalyse

Zur Analyse der Bestandssituation wurde das Verkehrsnetz der einzelnen Verkehrsarten überprüft, mehrere Ortsbesichtigungen und Begehungen des Straßen- und Wegenetzes vorgenommen sowie eine Unfallanalyse durchgeführt. Die identifizierten Qualitäten und Mängel stellen letztendlich den Ausgangspunkt für die darauffolgende Netzkonzeption der Schulwege dar.

4.1 Netzbetrachtung

Kfz-Verkehr
Das Burgdorfer Stadtgebiet wird im übergeordneten Straßennetz von zwei Bundesstraßen erschlossen. Nördlich der Kernstadt verläuft in Ost-West-Richtung die B 188, die im Westen an die B 3 (Hannover – Celle) anschließt und im Osten weiter nach Uetze führt. Durch die westliche Kernstadt verläuft die B 443 (Schillerslager Straße), die in Richtung Süden in die Nachbargemeinde Lehrte führt (Abb. 14).

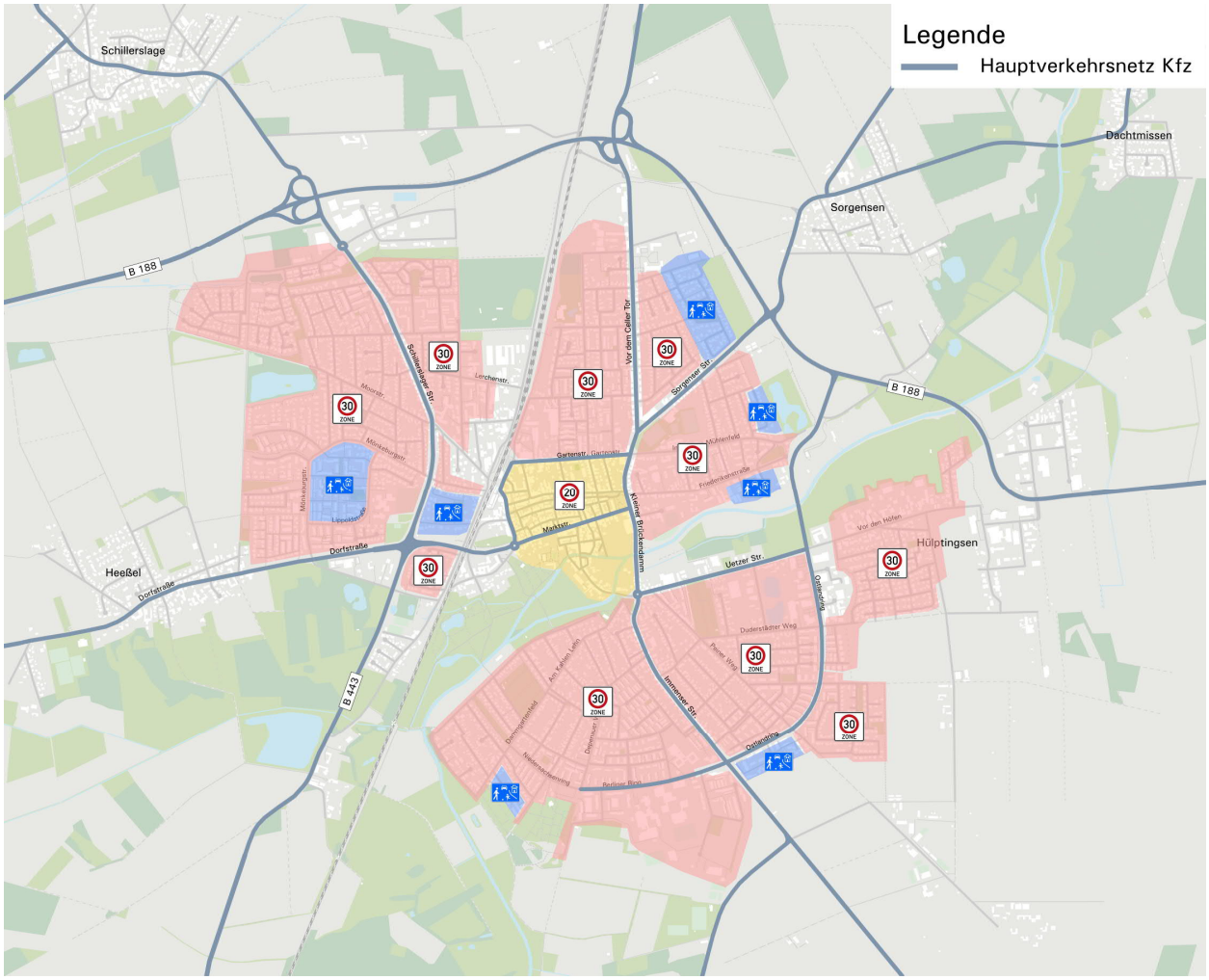


Abb. 14 Erschließung im Kfz-Verkehr

Eine weitere Hauptverbindung in Nord-Süd-Verbindung besteht entlang des Straßenzugs Vor dem Celler Tor (K 121)/Immenser Straße (L 412). In Ost-

West-Richtung verläuft zudem die Dorfstraße (K 112), die innerhalb des Kernstadtbereichs für den Kfz-Verkehr auch die einzige Verbindung über die Bahntrasse darstellt.

Weitere verkehrswichtige Straßen sind die Marktstraße und die Gartenstraße, die den Innenstadtbereich erschließen. Die Marktstraße ist im Bereich der Innenstadt in eine Tempo-20-Zone eingegliedert. In der südlichen Kernstadt gibt es mit der Uetzer Straße und dem Ostlandring zwei weitere Hauptverkehrsstraßen. Das restliche Stadtgebiet ist diesem Hauptverkehrsnetz nachgeordnet und überwiegend in Tempo 30-Zonen sowie verkehrsberuhigte Bereiche eingeordnet.

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)
Im ÖPNV wird das Stadtgebiet von mehreren Buslinien erschlossen, die aus den umliegenden Ortschaften aus allen Richtungen kommen, sich im Innenstadtbereich stark überlagern und jeweils entweder die West- oder die Ostseite des Bahnhofs bedienen. Bei einem Erschließungsradius von 300 Metern wird ein Großteil der Kernstadt gut erschlossen (Abb. 15).

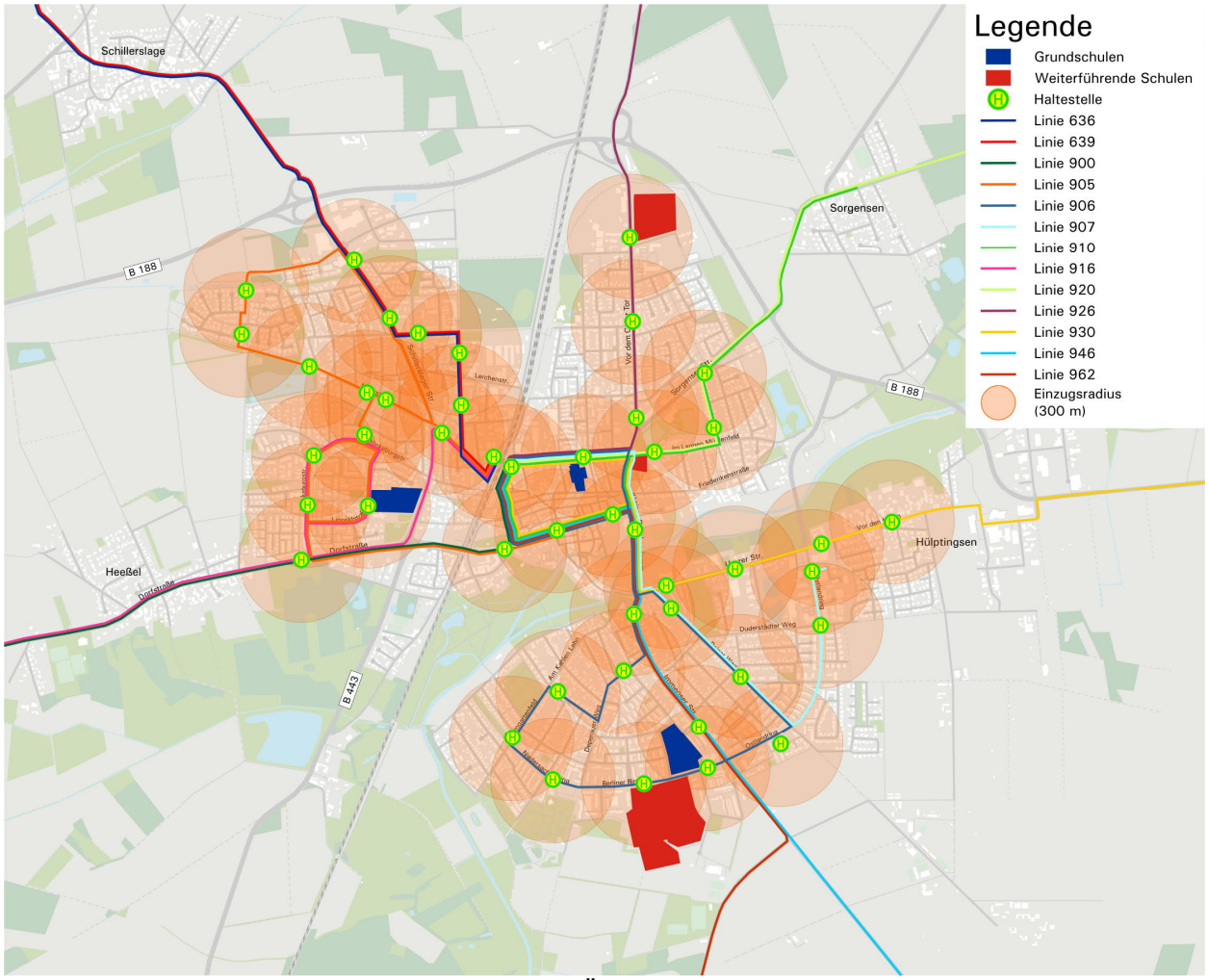


Abb. 15 Erschließung im ÖPNV

Geringe Erschließungsdefizite bestehen im Norden östlich der Bahntrasse (Scharnhorststraße) und im Süden westlich der Bahntrasse (Lehrter Straße)

sowie stellenweise in den Randbereichen der Kernstadt. Alle Schulen im Stadtgebiet befinden sich in unmittelbarer Nähe zu einer ÖPNV-Haltestelle.

Rad- und Fußverkehr
Aufgrund der in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Bahntrasse ist eine Querverbindung zwischen östlichem und westlichem Stadtgebiet in der Nahmobilität innerhalb der Kernstadt nur an drei Stellen gegeben: Im Norden an der Überführung zwischen dem Läuferweg/Höhenweg und der Straße Am Nassen Berg und im Süden durch die beiden Unterführungen am Bahnhof sowie auf Höhe der Marktstraße. Die Überführung im Norden ist zudem nur für den Fußverkehr freigegeben, sodass Radfahrende an dieser Stelle ihr Fahrrad schieben müssen.

Das Radverkehrskonzept der Stadt weist zudem ein dichtes Netz an Radverbindungen innerhalb der Kernstadt aus. Das Hauptverkehrsnetz für den Radverkehr ist in Abb. 16 dargestellt.

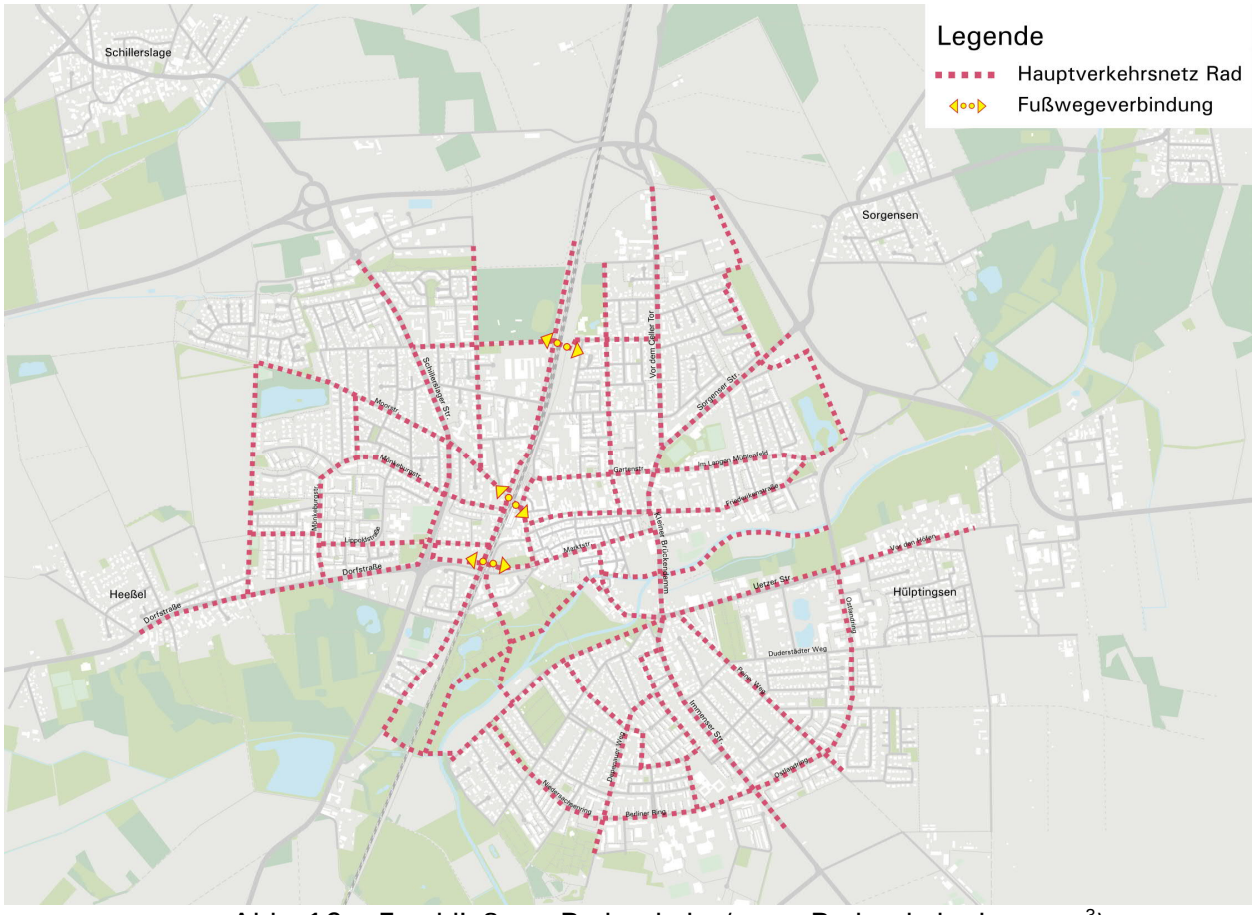


Abb. 16 Erschließung Radverkehr (gem. Radverkehrskonzept[3])

[3] Planungsgemeinschaft Verkehr (PGV):
Stadt Burgdorf – Radverkehrskonzept 2011
Hannover, Februar 2012

4.2 Ortsbesichtigung

Als Grundlage für die Beurteilung der Verkehrsqualität in der Nahmobilität wurde eine umfangreiche Begehung und Bestandsaufnahme des gesamten Straßen- und Wegenetzes innerhalb der Kernstadt durchgeführt. Dabei wurde insbesondere das Vorhandensein von straßenbegleitenden Geh- und Radwegen, geltende Geschwindigkeitsregelungen, Überquerungsstellen, Lichtsignalanlagen sowie die Bushaltestellen und Parkplätze im unmittelbaren Umfeld der Schulen betrachtet. Auf Basis der Bestandsaufnahme werden später bestimmte Schulwege empfohlen und erforderliche Maßnahmen abgeleitet. Das Ergebnis der Bestandsaufnahme ist in der Übersichtskarte in Abb. 17 zusammengefasst:

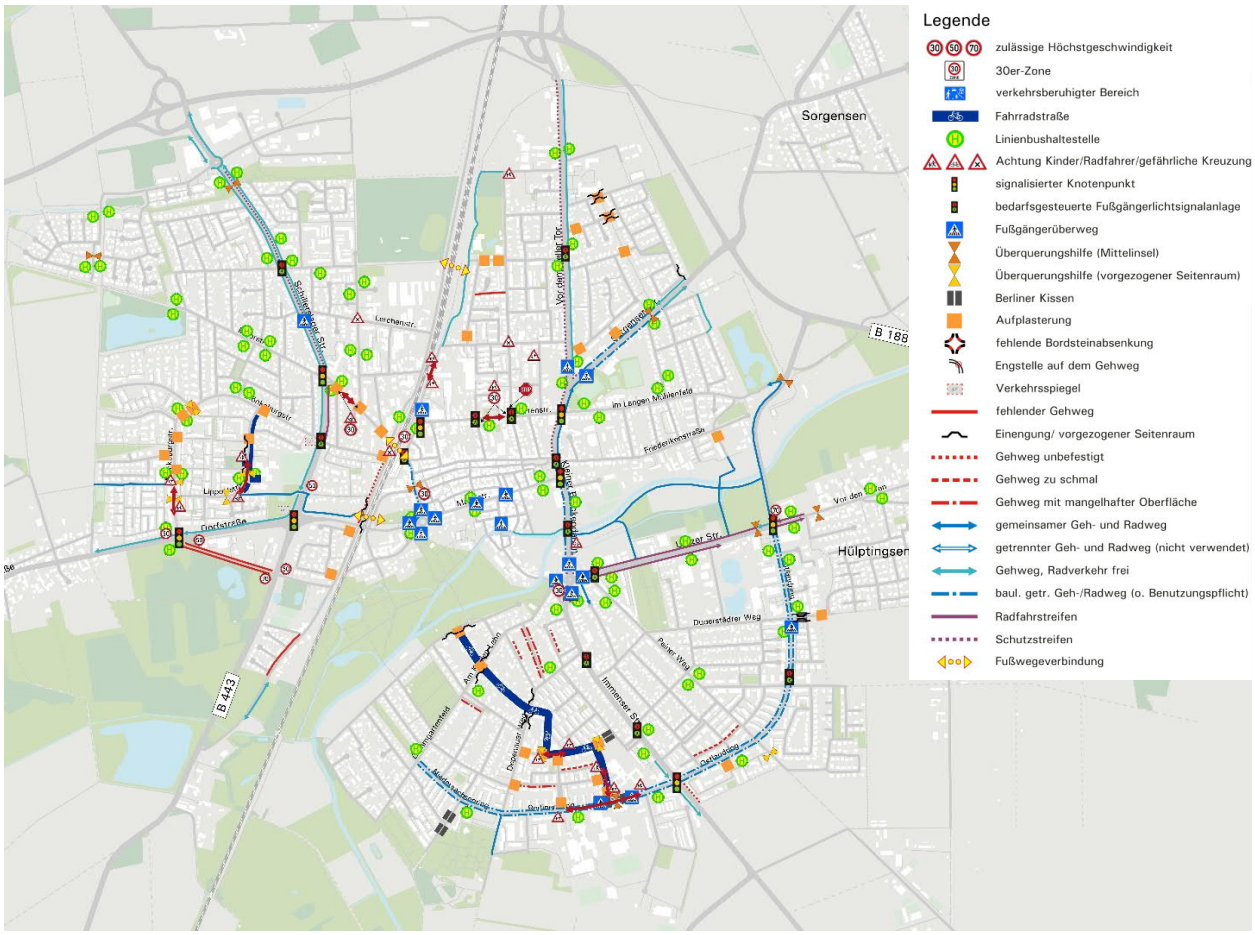


Abb. 17 Ergebnis der Bestandsaufnahme

Grundsätzlich ist die Gehqualität auf den Straßen innerhalb der Kernstadt als ausreichend zu beurteilen. Hauptverkehrs- und Sammelstraßen werden in der Regel von beidseitigen Gehwegen begleitet, es gibt teilweise Überquerungshilfen in Form von Fußgängerfurten an Lichtsignalanlagen, Fußgängerüberwegen, Mittelinseln und vorgezogenen Seitenräumen. Entlang der Hauptverkehrsstraßen gibt es zudem Radverkehrsanlagen in unterschiedlichen Führungsformen sowie eine Fahrradstraße, die über den Straßenzug Geibelstraße/Depenauer Weg/Richard-Wagner-Straße/Grünewaldstraße das südliche Wohngebiet erschließt.

Bei der Bestandsaufnahme konnten zudem einige konkrete Mängel im Straßenraum identifiziert werden, die potenzielle Gefahrenstellen darstellen. So fehlt bspw. an den Knotenpunkten Reuterstraße/Wilhelm-Henze-Weg und Amselstraße/Lerchenstraße eine Bordsteinabsenkung, sodass mobilitätseingeschränkte Personen oder kleinere Kinder mit Fahrrädern an dieser Stelle die Straße nicht überqueren können (Abb. 18).

KP Reuterstraße/ Wilhelm-Henze-Weg

KP Amselstraße/ Lerchenstraße

Abb. 18 Fehlende Bordsteinabsenkung

Vor dem Celler Tor schränkt beispielsweise eine Hecke zwischen Geh- und Radweg das Sichtfeld auf den außen liegenden Gehweg ein, sodass kleinere Kinder vom Kraftfahrzeugverkehr insbesondere beim Ein- und Abbiegen erst spät gesehen werden können (Abb. 19).

Vor dem Celler Tor (Richtung Norden)

Vor dem Celler Tor (Richtung Süden)

Abb. 19 Eingeschränktes Sichtfeld

Zu bemerken ist grundsätzlich, dass die Gehwege vielerorts nicht den empfohlenen Mindestbreiten[4] von 2,50 Meter entsprechen. Fast alle Gehwege unterschreiten dieses Maß, teilweise gibt es zudem auch Einbauten auf den Gehwegen, die den verfügbaren Platz weiter einschränken. So wurde bspw. entlang der Schillerslager Straße die Straßenbeleuchtung mittig auf dem Gehweg angeordnet (Abb. 20, links). Ein Beispiel für eine unzureichende Oberflächenqualität befindet sich in der Geibelstraße (Abb. 20, rechts).

[4] Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen, EFA, Stand März 2002

Abb. 20 Beispiele für Mängel im Straßenraum

5 Sichere Schulwege – Netzplanung

Auf Grundlage der durchgeführten Analyse wird eine Netzplanung für sichere Schulwege aus den einzelnen Teilquartieren der Kernstadt zu den Schulstandorten entwickelt. Dabei wird die theoretische Netzplanung (Wunschlinien) mit den Ergebnissen aus Bestandsanalyse und Beteiligung (vgl. Kapitel 5.3) abgeglichen und zu präferierende Wege ermittelt, die eine möglichst große Verkehrssicherheit auf dem Schulweg bieten. Mögliche Querungsstellen und Punkte, die besondere Aufmerksamkeit erfordern, werden in diesem Zusammenhang hervorgehoben.

5.1 Wunschlinien und Umlegung auf das Straßennetz

Ein Schulwegeplan kann nicht jeden einzelnen Schulweg von Tür zu Tür darstellen, vielmehr soll er sichere Routen entlang der Haupt- und Sammelstraßen aufzeigen, die von möglichst vielen Schülerinnen und Schülern genutzt werden können. Für die methodische Erarbeitung eines idealisierten Schulwegenetzes werden die einzelnen Wohngebiete der Kernstadt zunächst in mehrere Zellen unterteilt, mit dem Ziel, aus jeder Wohnzelle letztlich einen sicheren Schulweg anbieten zu können.

In einem ersten Schritt wird dann vom Schwerpunkt einer jeden Zelle eine sogenannte „Wunschlinie“ bis zum Schuleingang gelegt, die der Luftlinienverbindung der beiden Punkte entspricht. Da bei der Netzkonzeption zunächst davon ausgegangen wird, dass immer der streckenmäßig kürzeste Weg entlang des öffentlichen Straßennetzes den idealen Schulweg darstellt, wird die Wunschlinie entsprechend diesem Prinzip auf das Straßen- und Wegenetz umgelegt. Eine Unterscheidung zwischen kürzestem Weg und mit dem Fahrrad wird bei der Netzkonzeption der Grundschulen nicht gemacht, da davon ausgegangen wird, dass die Schülerinnen und Schüler, die mit dem Fahrrad fahren, überwiegend die Gehwege dazu nutzen.

Für jede Schule entsteht schließlich ein Schulwegenetz, das in den weiteren Bearbeitungsschritten auf seine Tauglichkeit und Akzeptanz als Schulweg geprüft wird und ggf. an einzelnen Stellen anzupassen ist. Die Umlegung des Wunschliniennetzes für die Grundschulen ist in den nachfolgenden Abbildungen dargestellt (Abb. 21):

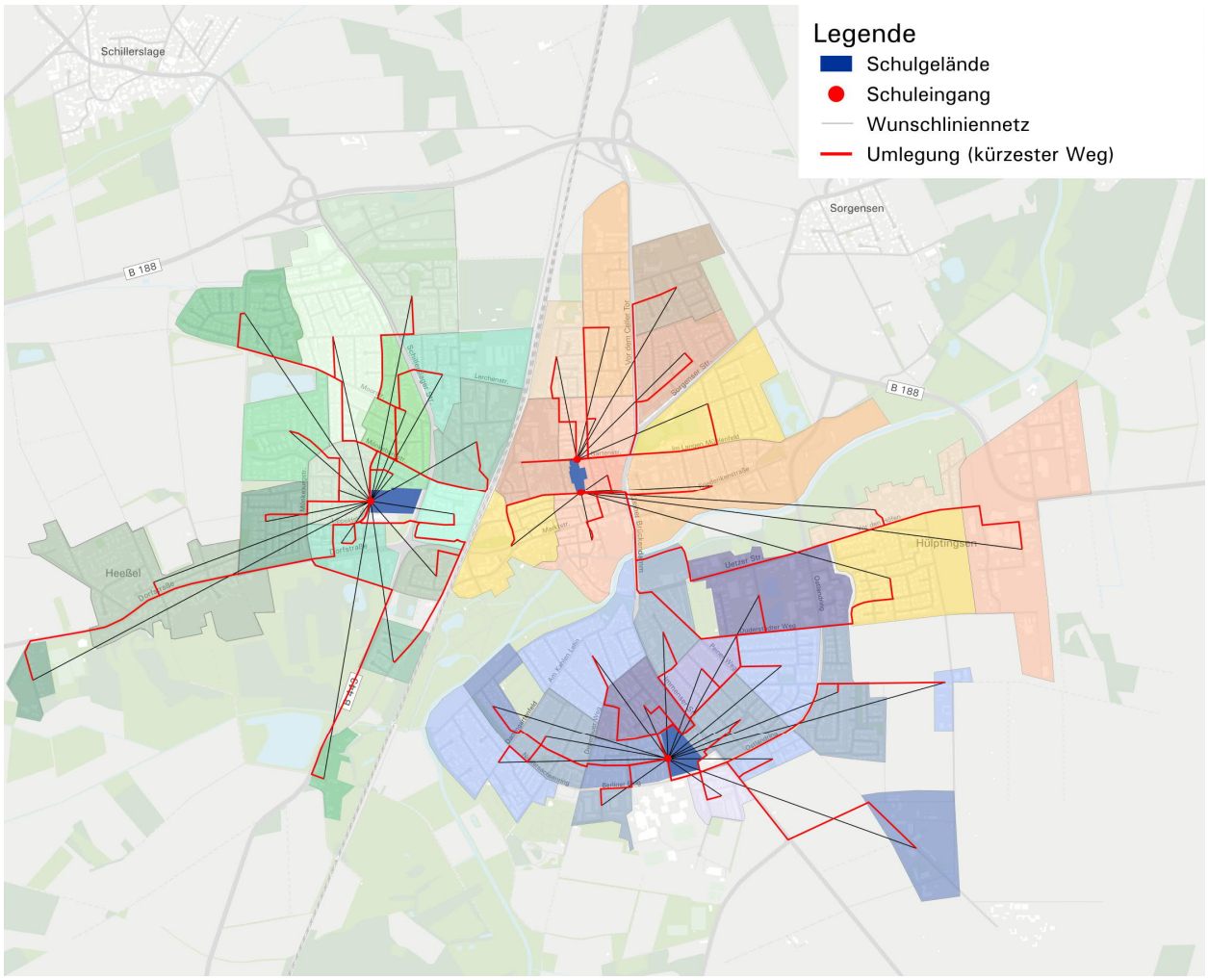


Abb. 21 Umlegung Wunschliniennetz (Grundschulen)

Für die weiterführenden Schulen wird nach derselben Methodik ebenfalls ein theoretisches Schulwegenetz erstellt. Da der Einzugsbereich der weiterführenden Schulen sich jedoch auf das gesamte Stadtgebiet erstreckt, erfolgt die Umlegung jeweils auf die kürzeste Route im Radverkehr. Zudem werden einzelne Zellen zusammengefasst, sodass ein nicht zu kleinteiliges Wegenetz entsteht. Die Einteilung der Wohnzellen sowie das jeweilige Wunschliniennetz ist in Abb. 22 dargestellt:

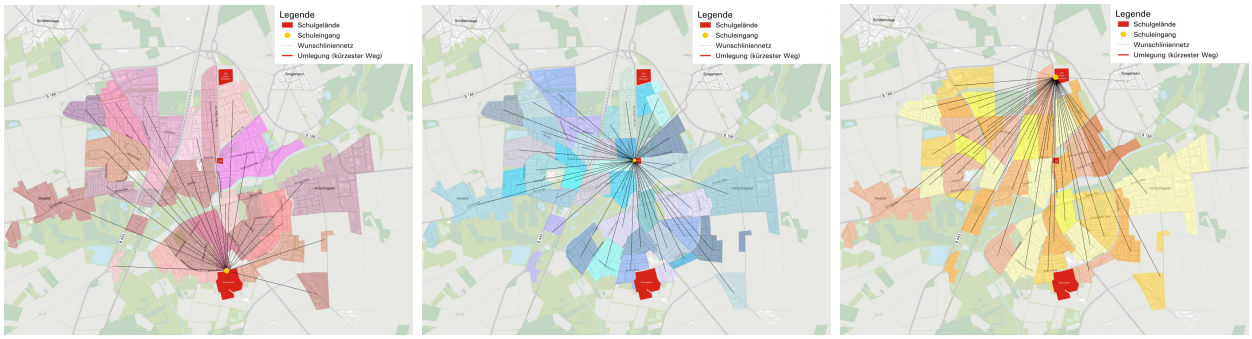


Abb. 22 Wunschliniennetz (weiterführende Schulen)

Aus der Umlegung der Wunschlinien auf den jeweils kürzesten, im Radverkehr nutzbaren Weg entlang des öffentlichen Straßennetzes ergibt sich das

folgende Wegenetz für die weiterführenden Schulen im Stadtgebiet (Abb. 23):

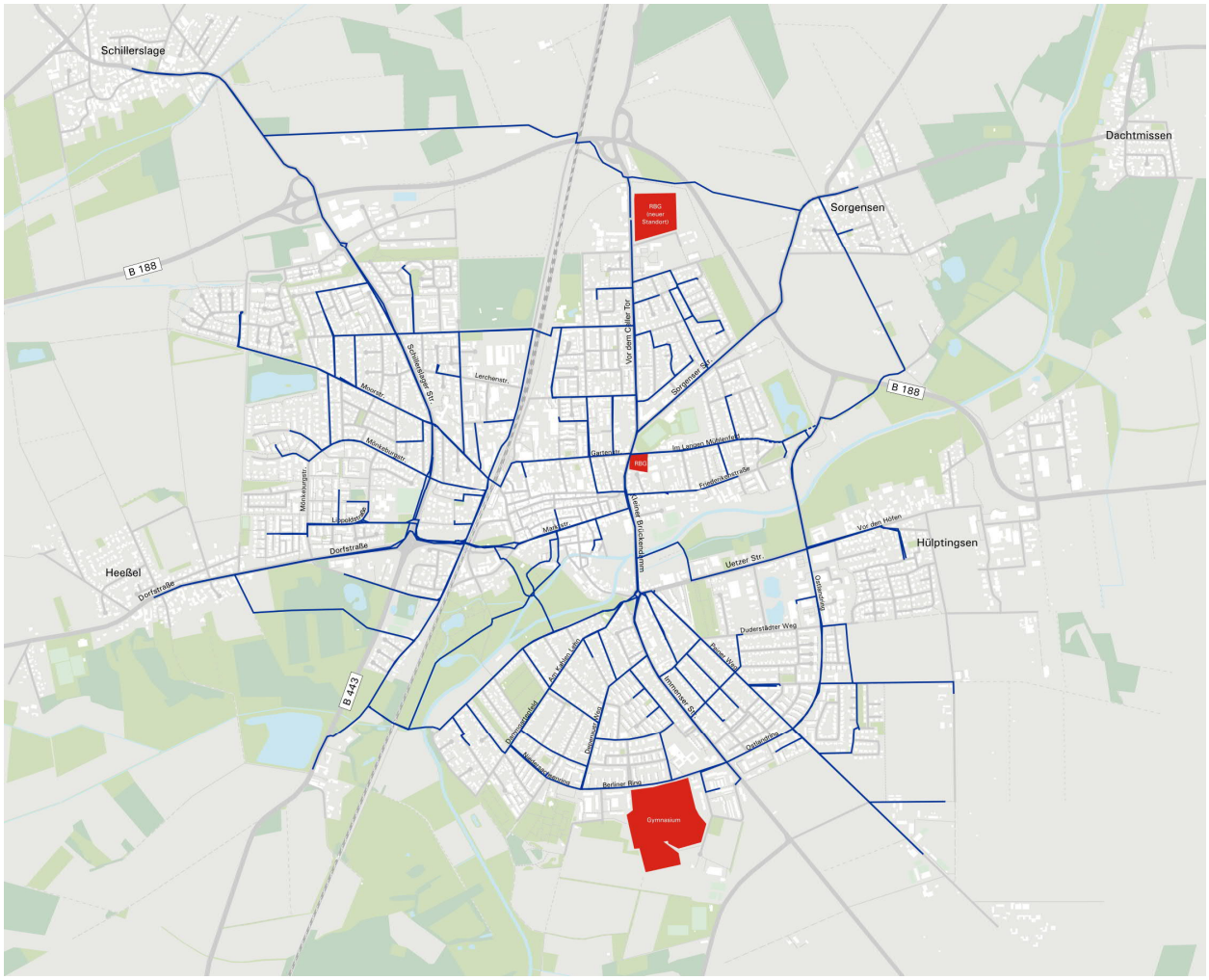


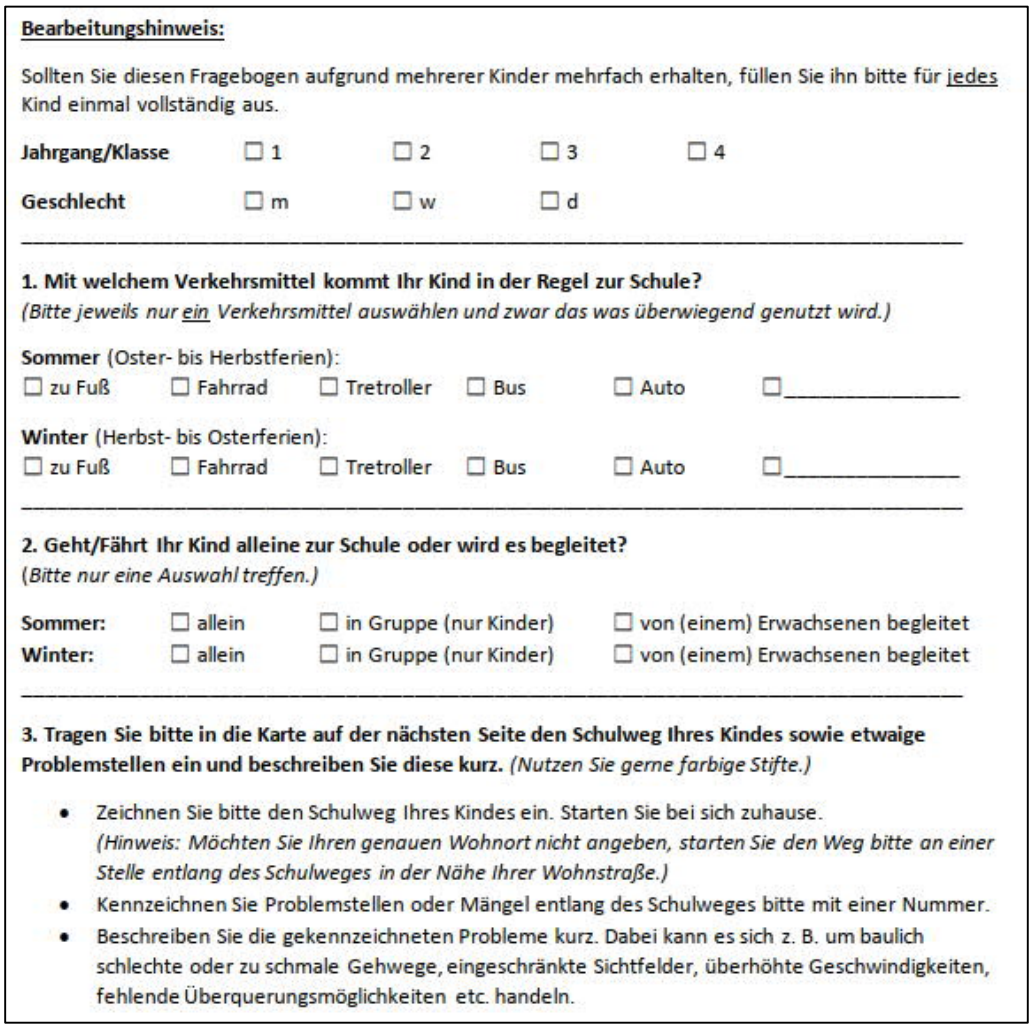
Abb. 23 Umlegung Wunschliniennetz (weiterführende Schulen)

Im Ergebnis liegt nun ein theoretisches Schulwegenetz vor, das es in den weiteren Bearbeitungsschritten mit den in der Bestandsanalyse identifizierten Mängeln abzugleichen gilt, um schließlich Routenempfehlungen für sichere Schulwege im Stadtgebiet geben zu können.

5.2 Befragung

Methodik und Durchführung der Befragung
Um einen Eindruck über das Verkehrsverhaltens in Bezug auf Gewohnheiten und Verkehrsmittelwahl sowie die tatsächlichen Schulwege der Schülerinnen und Schüler zu erhalten, wurde an allen drei Grundschulen eine Befragung durchgeführt. Methodisch wurde hierfür zunächst ein Fragebogen erstellt, der über die Lehrenden in allen Klassen verteilt wurde. Die Fragebögen wurden von den Schülerinnen und Schülern mit nach Hause genommen und dort gemeinsam mit den Eltern beantwortet. Der Rücklauf erfolgte erneut über die Schulen, wodurch eine hohe Rücklaufquote sichergestellt werden konnte.

Für die Statistik wurden zunächst die Klassenstufe sowie das Geschlecht erfragt, weitere Fragen bezogen sich dann auf die Verkehrsmittelwahl (jahreszeitabhängig) und das Begleitverhalten der Eltern auf dem Schulweg (Abb. 24). Auf einer zweiten Seite sollte dann der eigene Schulweg sowie mögliche Gefahrenstellen entlang des Weges auf einer Übersichtskarte des Kernstadtgebiets eingezeichnet werden.



Bearbeitungshinweis:

Sollten Sie diesen Fragebogen aufgrund mehrerer Kinder mehrfach erhalten, füllen Sie ihn bitte für jedes Kind einmal vollständig aus.

Jahrgang/Klasse ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4

Geschlecht ☐ m ☐ w ☐ d

---

1. Mit welchem Verkehrsmittel kommt Ihr Kind in der Regel zur Schule?
(Bitte jeweils nur ein Verkehrsmittel auswählen und zwar das was überwiegend genutzt wird.)

Sommer (Oster- bis Herbstferien):
☐ zu Fuß ☐ Fahrrad ☐ Tretroller ☐ Bus ☐ Auto ☐_____

Winter (Herbst- bis Osterferien):
☐ zu Fuß ☐ Fahrrad ☐ Tretroller ☐ Bus ☐ Auto ☐_____

---

2. Geht/Fährt Ihr Kind alleine zur Schule oder wird es begleitet?
(Bitte nur eine Auswahl treffen.)

Sommer: ☐ allein ☐ in Gruppe (nur Kinder) ☐ von (einem) Erwachsenen begleitet
Winter: ☐ allein ☐ in Gruppe (nur Kinder) ☐ von (einem) Erwachsenen begleitet

---

3. Tragen Sie bitte in die Karte auf der nächsten Seite den Schulweg Ihres Kindes sowie etwaige Problemstellen ein und beschreiben Sie diese kurz. *(Nutzen Sie gerne farbige Stifte.)*

- Zeichnen Sie bitte den Schulweg Ihres Kindes ein. Starten Sie bei sich zuhause.
  (Hinweis: Möchten Sie Ihren genauen Wohnort nicht angeben, starten Sie den Weg bitte an einer Stelle entlang des Schulweges in der Nähe Ihrer Wohnstraße.)
- Kennzeichnen Sie Problemstellen oder Mängel entlang des Schulweges bitte mit einer Nummer.
- Beschreiben Sie die gekennzeichneten Probleme kurz. Dabei kann es sich z. B. um baulich schlechte oder zu schmale Gehwege, eingeschränkte Sichtfelder, überhöhte Geschwindigkeiten, fehlende Überquerungsmöglichkeiten etc. handeln.

Abb. 24 Aufbau des Fragenbogens

Ergebnisse – Astrid-Lindgren-Schule

An der Astrid-Lindgren-Grundschule nahmen insgesamt 277 (etwa 79%) Schülerinnen und Schülern aus allen Klassenstufen an der Befragung teil, der Rücklauf war in allen Klassenstufen etwa ähnlich (Abb. 30). Etwa 40% der befragten Kinder gaben an, den Schulweg in Begleitung eines Erwachsenen zu zurückzulegen, jeweils etwa 30% gehen alleine bzw. in einer Gruppe mit anderen Kindern.

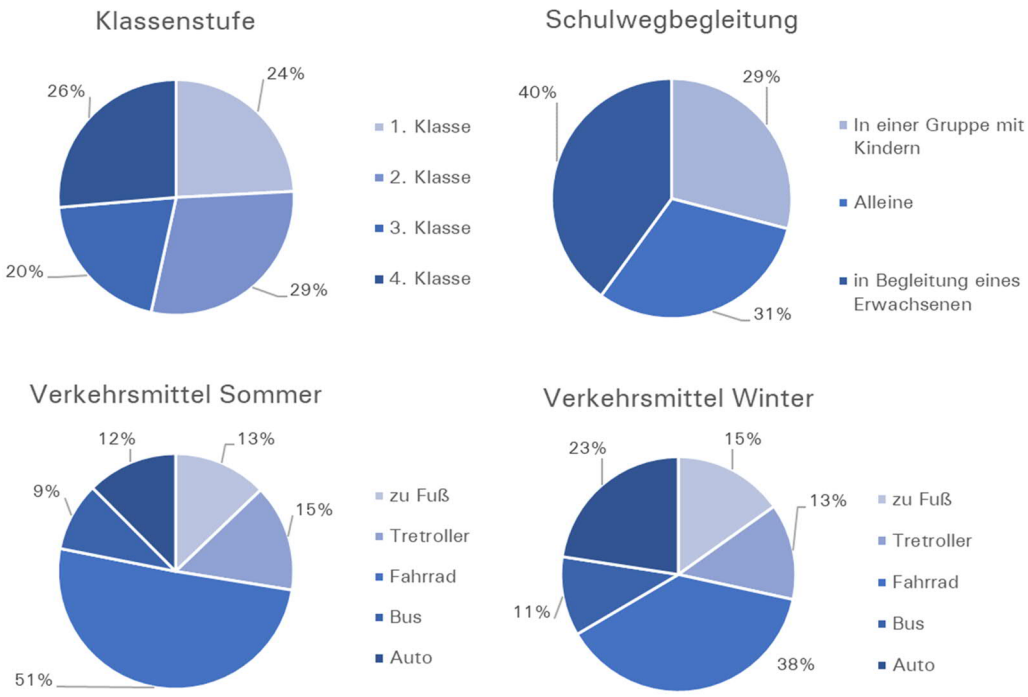


Abb. 25 Statistische Auswertung der Befragungsergebnisse (Astrid-Lindgren-Schule)

Etwa die Hälfte der befragten Schülerinnen und Schüler fahren mit dem Fahrrad zur Schule, jeweils etwa 15% erreichen die Schule zu Fuß oder per Tretroller. Jahreszeitliche Abweichungen gibt es in den Kategorie Fahrrad und Auto. Im Winter beträgt der Anteil der Radfahrenden etwa zehn Prozentpunkte weniger. Der Anteil der Kinder, die mit dem Auto gebracht werden, erhöht sich um zehn Prozentpunkte.

Die zu Fuß zurückgelegten Schulwege verteilen sich über das gesamte Einzugsgebiet der Grundschule, besonders viele Kinder kommen jedoch aus dem Neubaugebiet im Nordosten. Von hier beträgt der Schulweg etwa 1,6 km, einen etwas längeren Weg legen nur die Kinder aus der Ortschaft Heeßel zu Fuß zurück (eine Nennung). Die wichtigsten Wegeverbindungen bestehen im Nahbereich der Schule entlang der Lippoldstraße sowie der Reichweinstraße, der Straße Am Westende und der Moorstraße im Norden (Abb. 26).

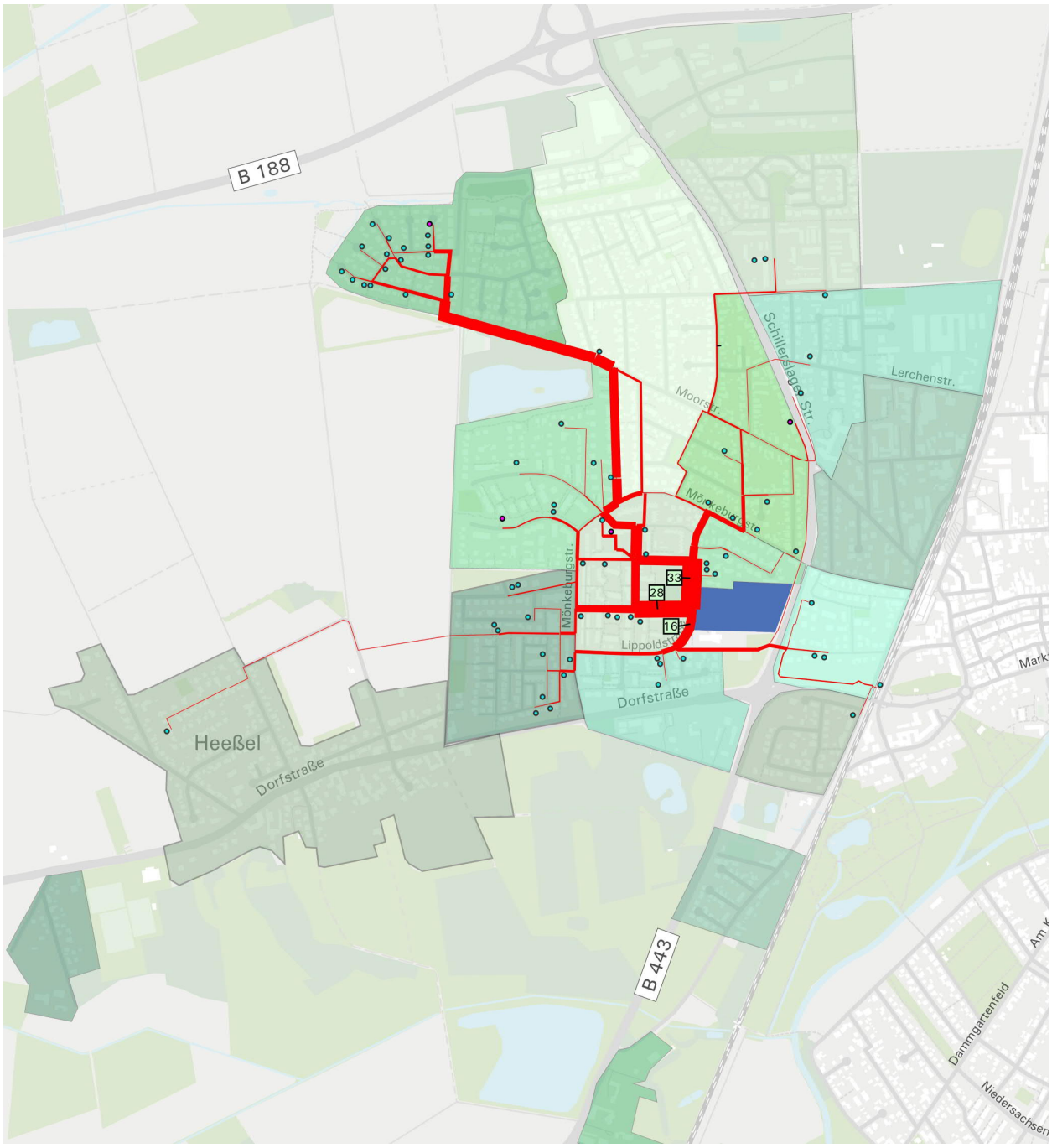


Abb. 26 Schulwege Fußverkehr, inkl. Tretroller (Astrid-Lindgren-Schule)

Im Radverkehr werden die Schulwege im gesamten Straßennetz zurückgelegt, eindeutige Hauptrouten, auf die sich die Schülerverkehre konzentrieren, sind nicht zu erkennen. Die meisten Kinder kommen mit dem Fahrrad aus dem Norden des Einzugsgebiets, einige Verbindungen bestehen jedoch auch aus der Ortschaft Heeßel (Abb. 27). Stark mit Schülerverkehren belastete Straßen sind u.a. die Lippoldstraße, der nördliche Bereich der Mönckebergstraße, Am Westende, Im Jägerfeld und die Moorstraße. Einige Kinder benutzen auch dem Geschwister-Scholl-Weg südlich des Schulgebäudes und den Wirtschaftsweg am Feldrand im Westen des Einzugsgebiets. Die zurückgelegten Schulwege sind dabei bis zu zwei Kilometer lang (Startpunkte liegen außerhalb des Untersuchungsgebiets).

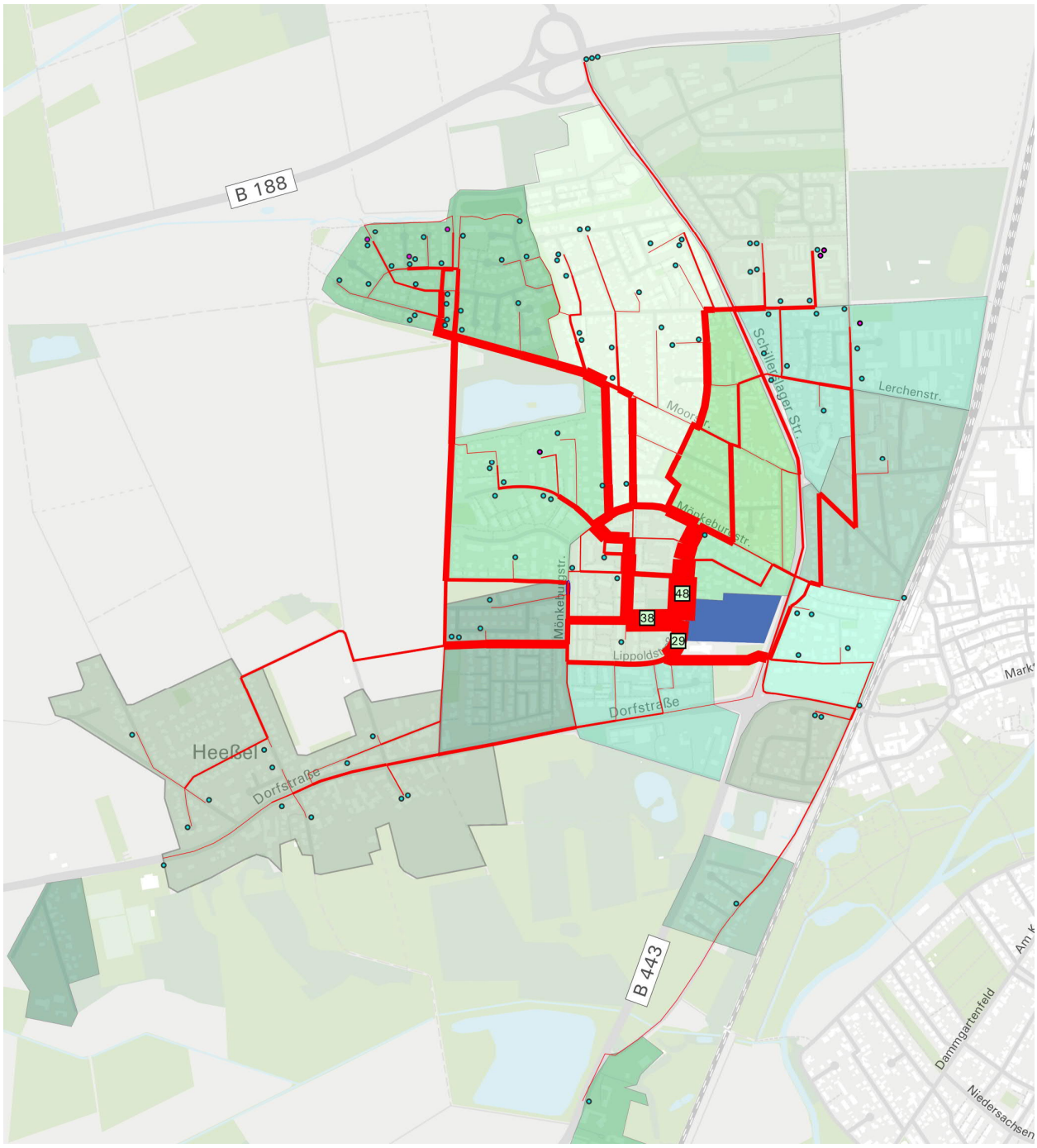


Abb. 27 Schulwege Radverkehr (Astrid-Lindgren-Schule)

Mit dem Bus ankommende Schülerinnen und Schüler kommen vor allem aus den umliegenden Stadtteilen Schillerslage, Heeßel und Beinhorn. Auch mit dem Auto werden vor allem Kinder mit einem etwas längeren Schulweg zur Schule gebracht.

Viele Nennungen gab es auch bei den Gefahrenstellen entlang der Schulwege, wobei die hohe Anzahl der Hinweise nicht zwangsläufig mit vielen Mängeln im Straßenraum einhergehen muss. Häufig wurden bauliche Mängel wie enge Gehwege, eine unzureichende Oberflächenqualität, fehlende

Straßenbeleuchtung sowie ein Unsicherheitsgefühl durch hohes Verkehrsaufkommen genannt (Abb. 28).

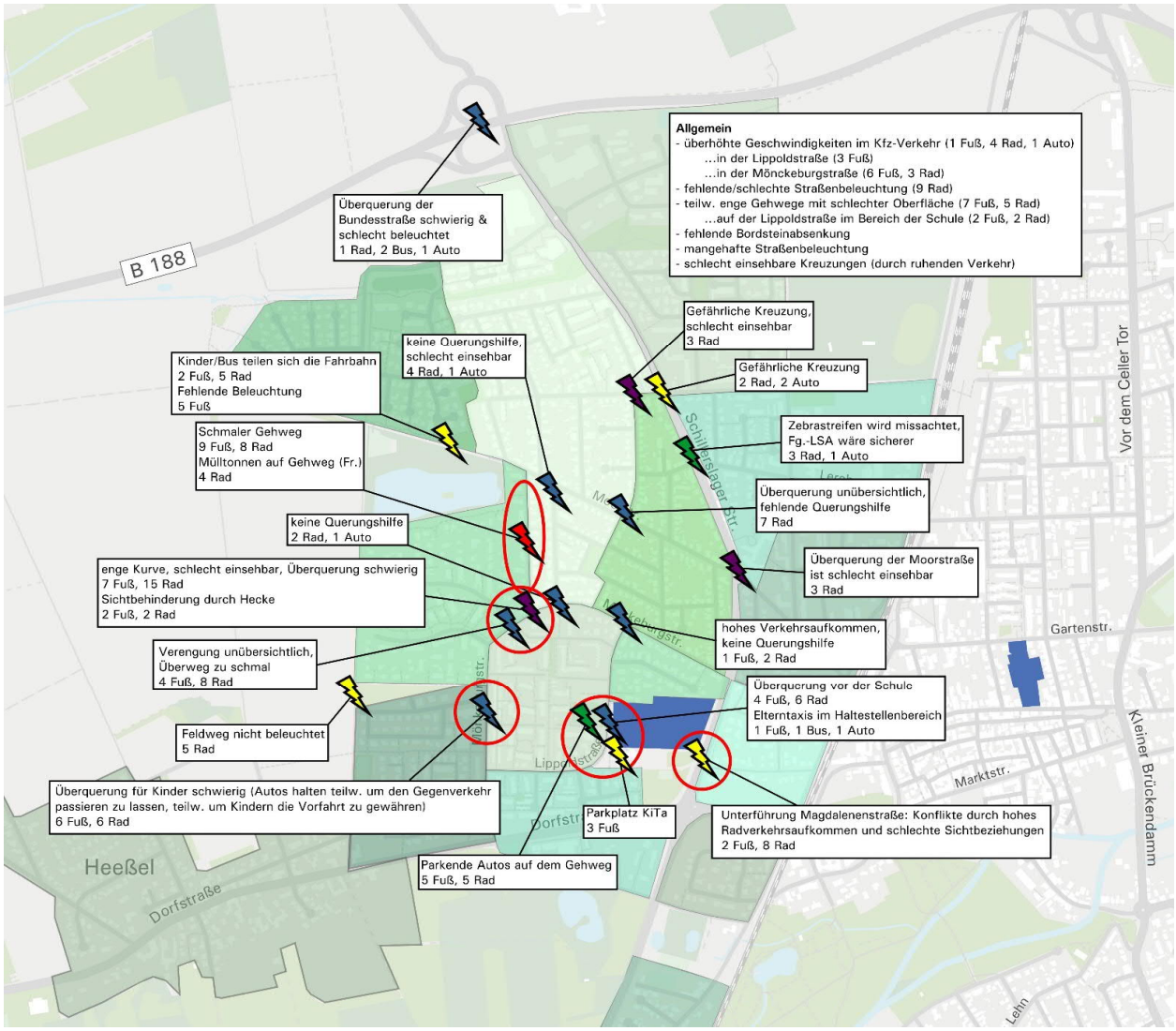


Abb. 28 Schwachstellen entlang der Schulwege, reduzierte Darstellung (Astrid-Lindgren-Schule)

Drei konkrete Gefahrenstellen wurden dabei besonders oft genannt:

- **Gehweg, Am Westende**: Der Gehweg entlang der Straße am Westende ist sehr schmal, insbesondere wenn Schulkinder zu Fuß, mit dem Tretroller und mit dem Fahrrad darauf unterwegs sind.
- **Überquerung Mönckeburgstraße**: Am Knotenpunkt Am Westende/Mönckeburgstraße gibt es eine enge, schlecht einsehbare Kurve. Die Überquerung der Mönckeburgstraße wird als schwierig empfunden, auch weil die Vorfahrtregelung an den vorhandenen Überquerungshilfen (Einengung, vorgezogener Seitenraum) für einige Schulkinder schwierig erscheint.
- **Elterntaxis**: In der Nähe des Schuleingangs wurde vermehrt angemerkt, dass Kraftfahrzeuge auf dem Gehweg in der Reichweinstraße oder in

zweiter Reihe sowie in Haltestellenbereich auf der Lippoldstraße zum Ein- und Aussteigen halten.

Die vorhandenen Überquerungsstellen sind zwar eindeutig gestaltet und durch Baken und Einfärbungen hervorgehoben (Abb. 29), da die Überquerungssituation in der Befragung dennoch besonders oft genannt wurde, sollte dieser Aspekt in der weiteren Bearbeitung näher betrachtet werden. Sofern die Unsicherheit der Überquerung vor allem auf der Vorfahrtregelung beruht, die einigen Kindern unklar ist, könnte dieser Aspekt z. B. in der schulischen Verkehrserziehung thematisiert werden.

Abb. 29 Überquerungshilfe auf der Mönckeburgstraße

Ergebnisse – Grundschule Burgdorf

An der Grundschule Burgdorf nahmen insgesamt 135 (etwa 39%) Schülerinnen und Schülern aus allen Klassenstufen an der Befragung teil, wobei ein überdurchschnittlich hoher Rücklauf in der ersten und zweiten Klassenstufe zu beobachten war (Abb. 30). Etwa die Hälfte der befragten Kinder gaben an, den Schulweg in Begleitung eines Erwachsenen zu zurückzulegen, etwa 30% gehen alleine und 20% in einer Gruppe mit anderen Kindern.

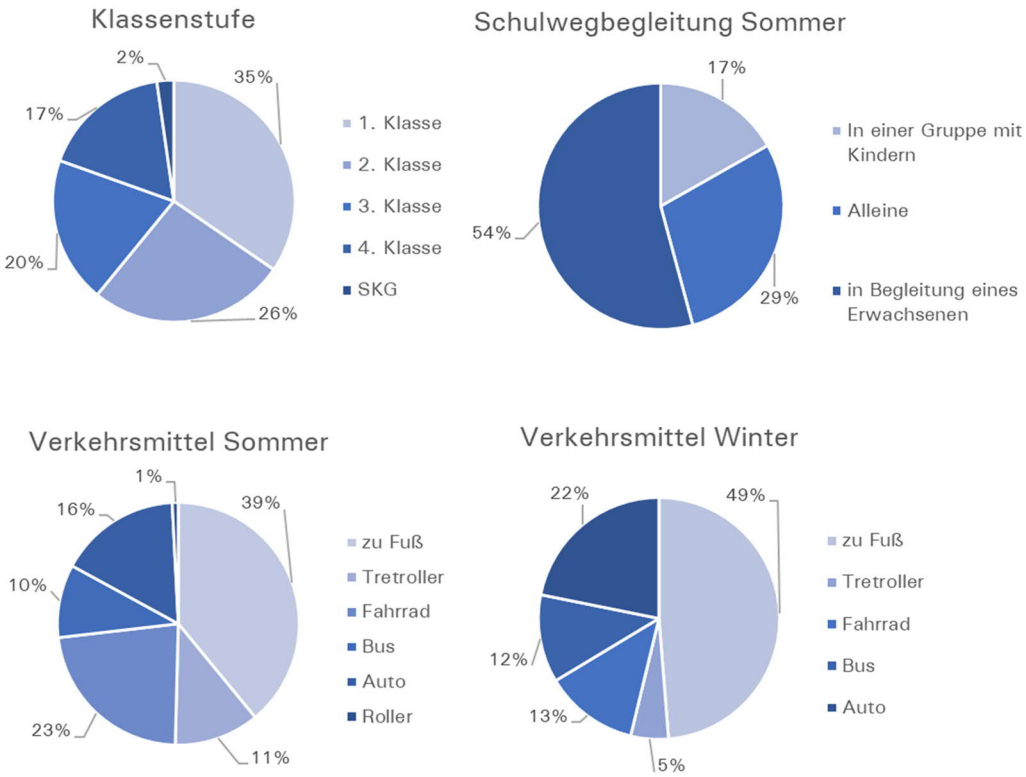


Abb. 30 Statistische Auswertung der Befragungsergebnisse (Grundschule Burgdorf)

Primär erreichen die Schülerinnen und Schüler die Schule zu Fuß oder per Tretroller (zusammen etwa 50%), das Fahrrad macht einen Anteil von etwa 25% aus. Eine jahreszeitliche Abweichung gibt es insbesondere bei den Kindern, die im Sommer mit dem Tretroller oder dem Fahrrad zur Schule fahren. Die Anteile dieser Verkehrsmittel nehmen im Winter deutlich ab und scheinen sich auf den Fußverkehr sowie den Bus zu verlagern. Mit dem Auto werden sowohl im Sommer als auch im Winter etwa 10% zur Schule gebracht.

Die eingezeichneten Schulwege wurden entsprechend dem genutzten Hauptverkehrsmittel für den Fußverkehr (inkl. Tretroller) und Radverkehr differenziert ausgewertet. Im Fußwegenetz zeigt sich, dass die meisten Kinder die Grundschule über den nördlichen Eingang erreichen. Hauptverbindungen bestehen entlang der Gartenstraße, an der sich der nördliche Schuleingang befindet, an der Hannoversche Neustadt (südlicher Schuleingang) sowie entlang der beiden Nord-Süd-Achsen Vor dem Celler Tor und der Blücherstraße/Wallgartenstraße (Abb. 31).

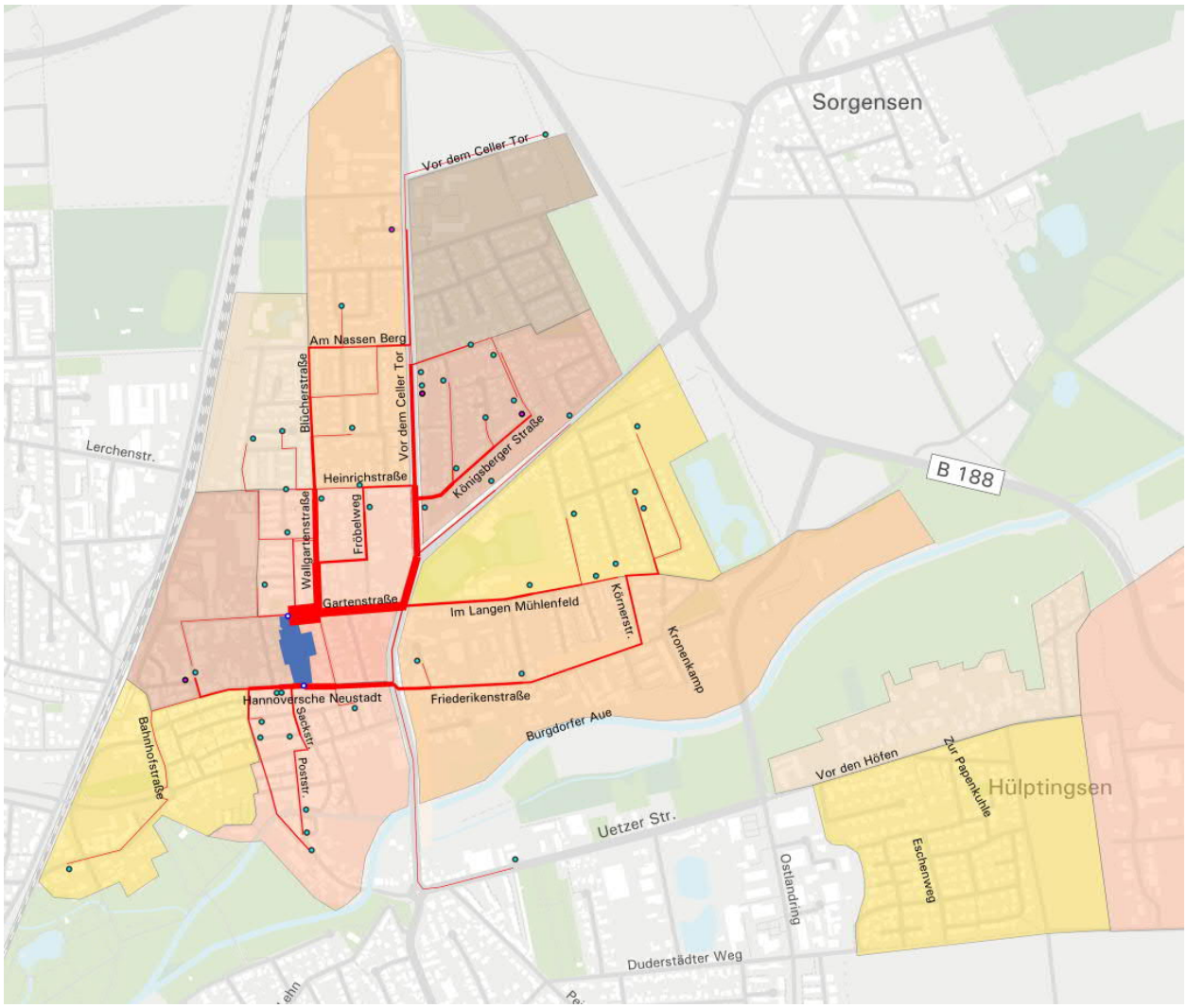


Abb. 31 Schulwege Fußverkehr, inkl. Tretroller (Grundschule Burgdorf)

Auffällig ist, dass sich der Fußverkehr stark auf den Nahbereich der Schule begrenzt. Aus den Randbereichen des Einzugsgebiets gibt es nur wenige Wege, aus Hülptingsen wurde gar kein Schulweg angegeben, der üblicherweise zu Fuß zurückgelegt wird. Der längste Schulweg zu Fuß bzw. mit dem Tretroller ist etwa 1,6 km lang.

Im Radverkehr wurden dagegen überwiegend Wege aus der Ortschaft Hülptingsen angegeben, die meisten davon entlang der Wegeverbindung entlang der Aue und über die Friederikenstraße (Abb. 32). Einige Schulwege wurden auch aus dem Norden des Einzugsgebiets angegeben, diese Kinder fahren entlang der Hauptverkehrsstraße Vor dem Celler Tor. Die mit dem Fahrrad zurückgelegten Strecken sind dabei zum Teil bis zu drei Kilometer lang.

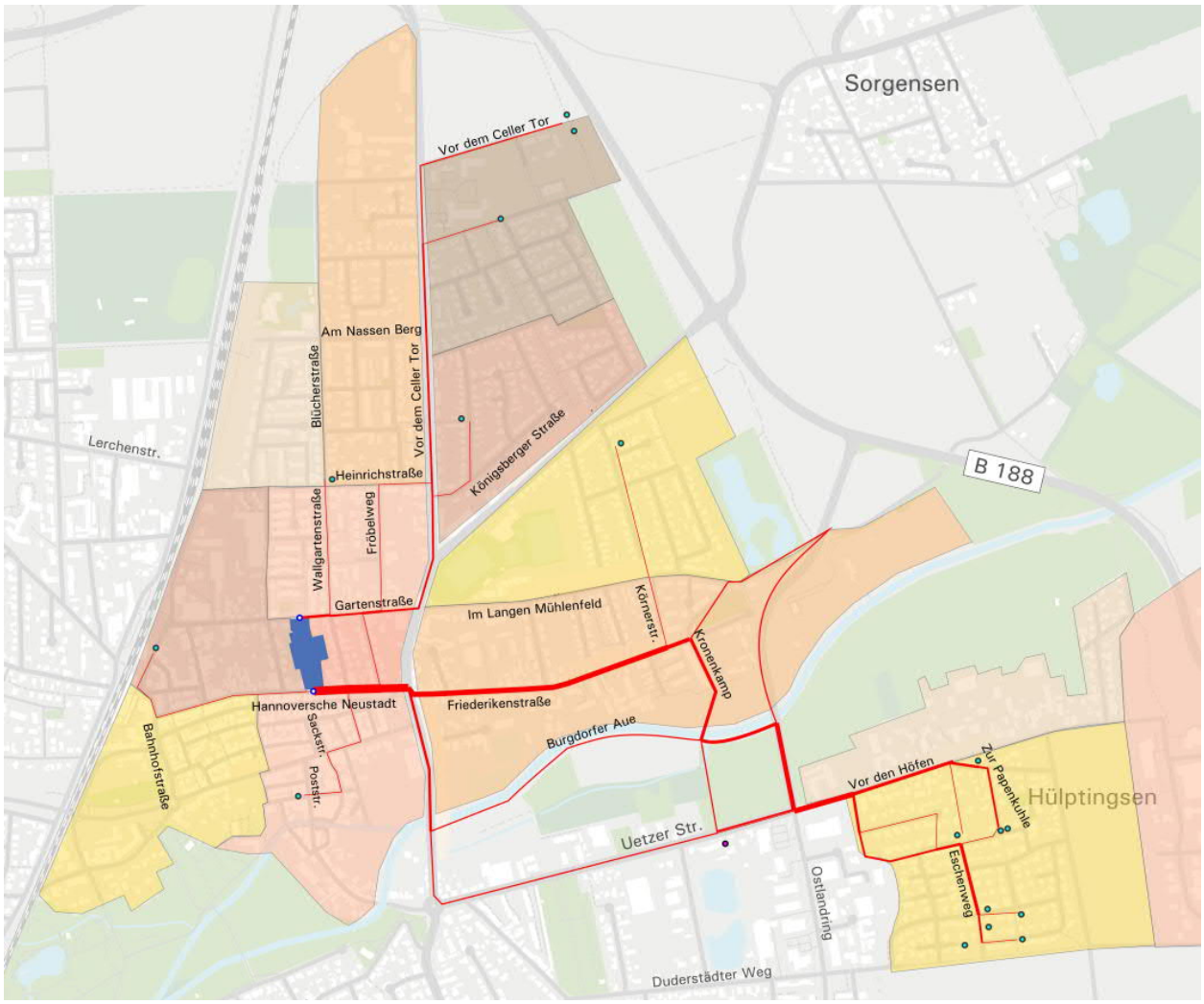


Abb. 32 Schulwege Radverkehr (Grundschule Burgdorf)

Im motorisierten Individualverkehr (MIV) sowie mit dem ÖPNV erreichen vor allem Kinder aus der Ortschaft Hülptingsen die Schule. Die Bushaltestelle an der Schule befindet sich an der Gartenstraße. Vereinzelt werden auch Wege innerhalb im Nahbereich mit dem Auto zurückgelegt.

Bei der Möglichkeit, Gefahrenstellen entlang des Schulweges zu nennen, wurden viele unterschiedliche Punkte genannt (Abb. 33). Diese bezogen sich zum Teil auf bauliche Mängel im Straßenraum (z. B. fehlende Beleuchtung oder Querungshilfen), verkehrliche Mängel (z. B. Signalanlagensteuerung, Geschwindigkeitsanpassung), aber auch auf Hinweise zu übermäßigem Bewuchs und Grünablagerungen, die zu Sichteinschränkungen im Seitenraum führten. Auch Konflikte zwischen unterschiedlichen Schülerverkehren wurden mehrfach als problematisch empfunden. In der Straße Vor den Höfen wurde außerdem die fehlende Überquerungshilfe auf Höhe der Bushaltestelle Hülptingsen Mitte angesprochen. Mit dem Bau der Fußgänger-LSA wurde dieser Mangel behoben.

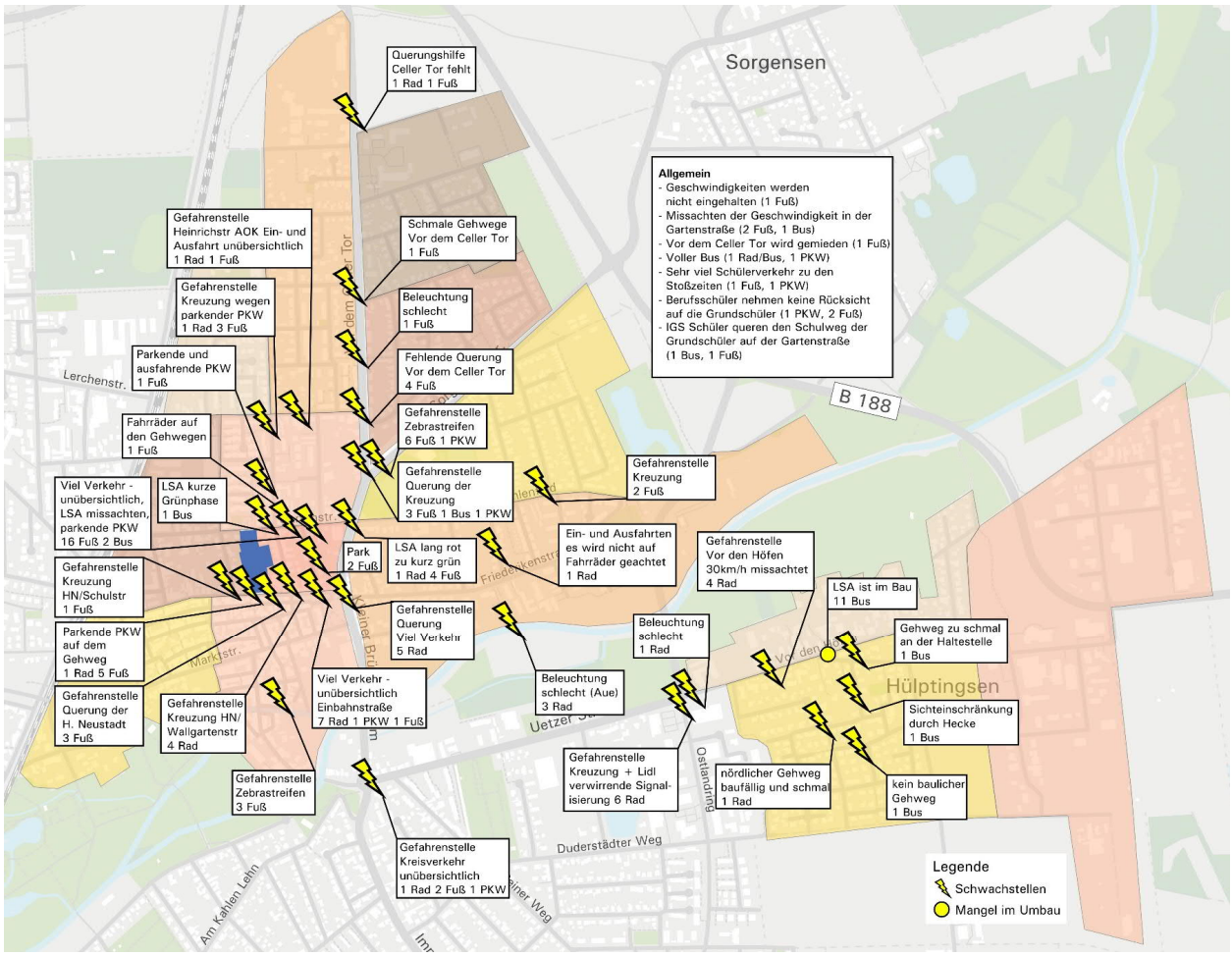


Abb. 33 Schwachstellen entlang der Schulwege (Grundschule Burgdorf)

Insgesamt lassen sich aus der Auswertung zwei wesentliche Schwachstellen ableiten, die besonders viele Nennungen in der Befragung erhielten:

- **Hannoverschen Neustadt**: Parkende/Haltende Kraftfahrzeuge auf dem Geh-/Radweg beeinträchtigen die Einsehbarkeit und bergen insb. für den Radverkehr in Gegenrichtung (Einbahnstraße) eine Gefahr.
- **Gartenstraße:** Ein hohes Verkehrsaufkommen im Kraftfahrzeugverkehr und eine lange Sperrzeit für den Fußverkehr an der Lichtsignalanlage beeinträchtigen die Übersichtlichkeit insbesondere bei hohem Schüleraufkommen zu Schulbeginn und -ende.

Während die Verkehrssituation in der Gartenstraße aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens subjektiv zwar als unübersichtlich wahrgenommen wird, ist zumindest durch die zwei vorhandenen Fußgänger-LSA eine gesicherte Überquerung über die Gartenstraße und zur gegenüberliegenden Bushaltestelle möglich (Abb. 34, rechts).

In der Hannoverschen Neustadt konnte bei der durchgeführten vor Ort Begehung mit Beobachtung des Verkehrsablaufs, die Problematik haltender Elterntaxis auf dem Gehweg beobachtet werden (Abb. 34, links).

Abb. 34 Gartenstraße (links) und Hannoversche Neustadt (rechts)

Ergebnisse – Gudrun-Pausewang-Grundschule

An der Gudrun-Pausewang-Grundschule nahmen insgesamt 146 (etwa 46%) Schülerinnen und Schüler aus allen Klassenstufen an der Befragung teil, wobei ein überdurchschnittlich hoher Rücklauf in der zweiten und vierten Klassenstufe zu beobachten war (Abb. 35). Etwa die Hälfte der befragten Kinder gaben an, den Schulweg in Begleitung eines Erwachsenen zu zurückzulegen, etwa 30% gehen alleine und 20% in einer Gruppe mit anderen Kindern.

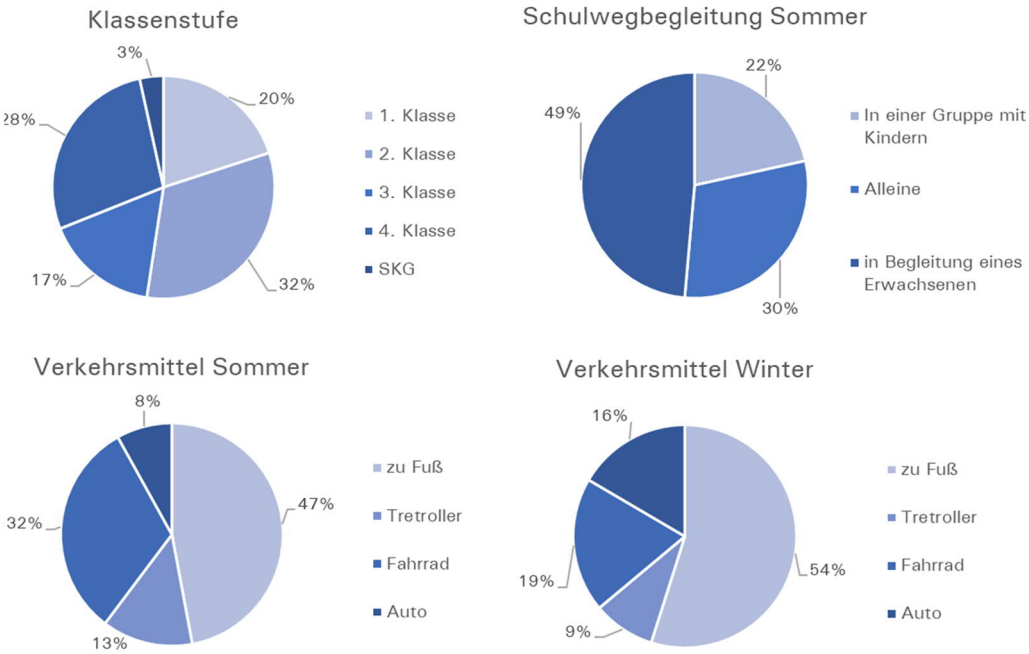


Abb. 35 Statistische Auswertung der Befragungsergebnisse (Gudrun-Pausewang-Grundschule)

Primär erreichen die Schülerinnen und Schüler die Schule zu Fuß (etwa 50%), aber auch das Fahrrad wird für etwa 30% der Schulwege genutzt. 13% der Kinder erreichen die Schule zudem mit dem Tretroller, weniger als 10% werden mit dem Auto gebracht. Kein Kind gab in der Befragung an,

die Schule mit dem Bus zu erreichen. Wie auch bei den anderen Grundschulen nutzen die Schülerinnen und Schüler der Gudrun-Pausewang-Grundschule im Winter weniger den Tretroller oder das Fahrrad für den Schulweg, wobei die beiden Verkehrsmittel kombiniert immer noch etwa jeden dritten Schulweg ausmachen. Die Anteile des MIV (16%) und des Fußverkehrs (54%) steigern sich im Winter entsprechend.

In der Übersichtskarte des Fragebogens wurden Fußwegeverbindungen (inkl. Tretroller) zur Grundschule aus dem gesamten Einzugsbereich eingezeichnet. Hauptverbindungen bestehen im westlichen Einzugsgebiet entlang der Richard-Wagner-Straße, dem Straßenzug Im Kreitwinkel/Liebermannstraße oder dem Berliner Ring. Im Osten benutzen viele Kinder den Raabeweg oder den Ostlandring. Besonders hoch ist das Schülerverkehrsaufkommen im unmittelbaren Umfeld der Schule auf den Straßen Rubensplatz, Auf dem Ratskamp, Richard-Wagner-Straße, Grünewaldstraße und Berliner Ring (Abb. 36). Der längste Schulweg zu Fuß bzw. mit dem Tretroller ist etwa 1,3 km lang.

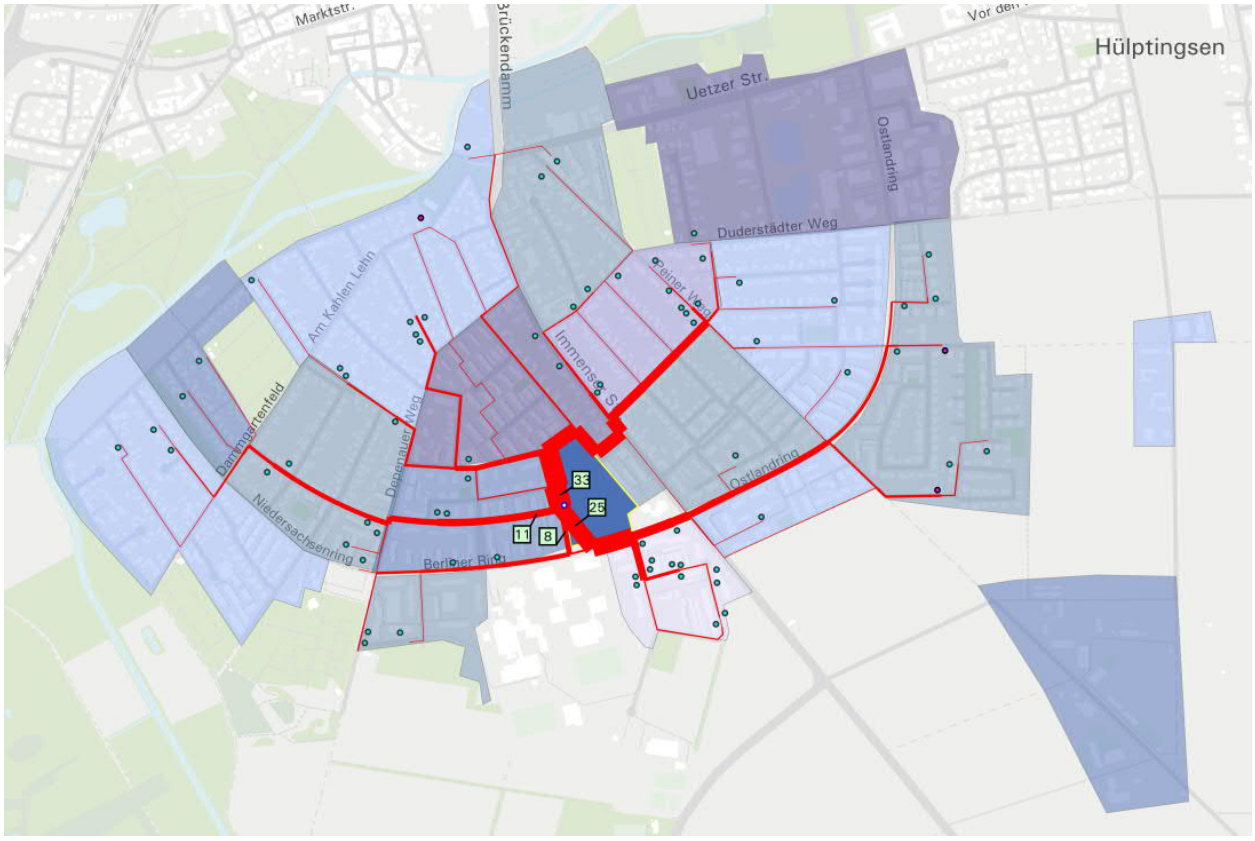


Abb. 36 Schulwege Fußverkehr, inkl. Tretroller (Gudrun-Pausewang-Grundschule)

Im Radverkehr werden verschiedene Routen zur Schule genutzt, eine Konzentration der Schülerverkehre ist entlang der Straßenzüge Im Kreitwinkel/Liebermannstraße und Niedersachsenring/Berliner Ring zu erkennen. Auch im östlichen Einzugsgebiet wird der Ring (Ostlandring) von vielen Schülerinnen und Schülern genutzt. Im nördlichen Bereich fahren einige Kinder auch entlang der Immenser Straße oder Auf dem Ratskamp (Abb. 37).

Die mit dem Fahrrad zurückgelegten Strecken sind dabei bis zu zwei Kilometer lang.

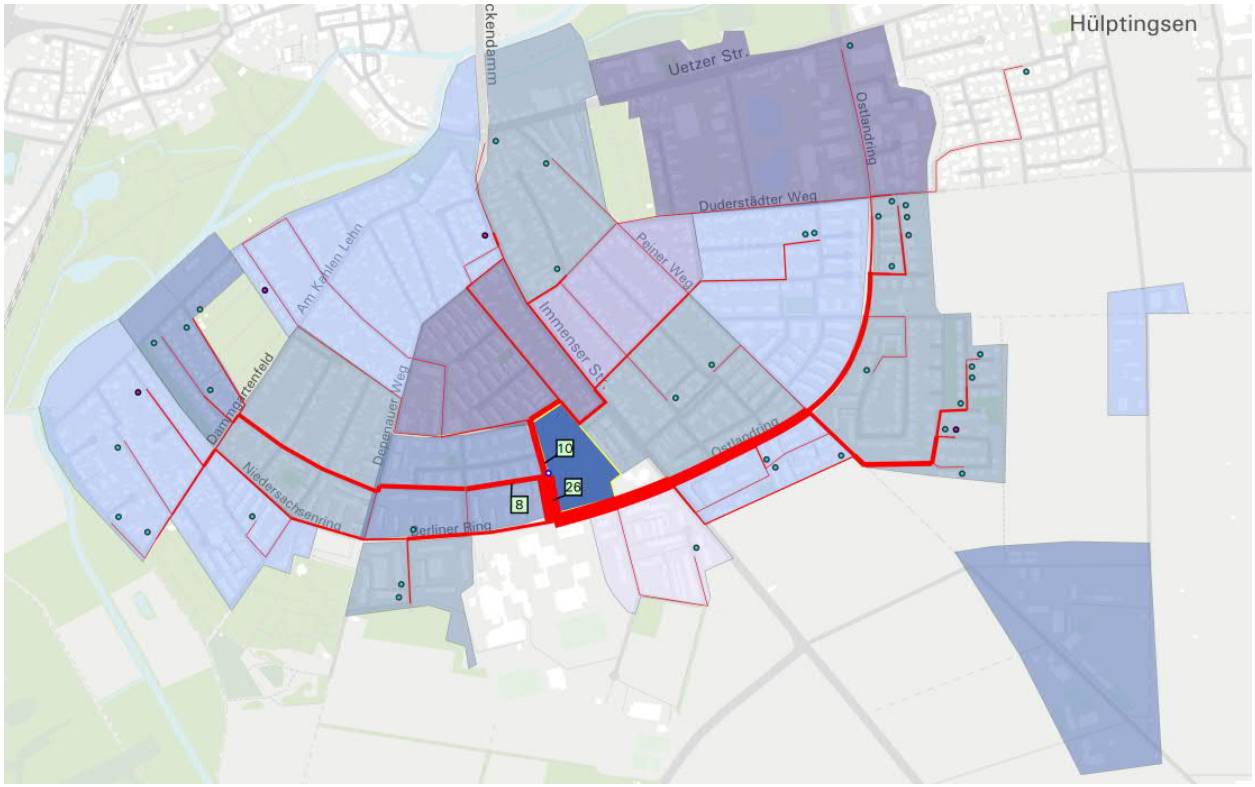


Abb. 37 Schulwege Radverkehr (Gudrun-Pausewang-Grundschule)

Insgesamt werden nur wenige Kinder mit dem Auto zur Schule gebracht, vor allem aus dem östlichen Einzugsbereich. Nennungen gab es in dieser Kategorie auch von Kindern, die außerhalb des Einzugsbereiches wohnen. Die angegeben Wege konzentrieren sich auf die Verbindung Ostlandring/Berliner Ring und erreichen die Schule damit aus Richtung Süden.

Entlang der Schulwege wurden auch diverse potenzielle Gefahrenstellen genannt (Abb. 38). Häufige Nennungen gab es bspw. zu Konflikten zwischen den Verkehrsarten und verschiedenen Schülerverkehren. Angesprochen wurde aber auch ein verkehrswidriges Verhalten (Missachtung Fußgängerüberweg, überhöhte Geschwindigkeiten, Halten auf dem Gehweg).

Im Straßenraum wurde vor allem zwei Aspekte stark kritisiert:

- **Parksituation im Kfz-Verkehr**: Die Park- und Wendevorgänge im unmittelbaren Nahbereich der Schule, v.a. durch Elterntaxis, führen zu einer unübersichtlichen Verkehrssituation und gefährden die Verkehrssicherheit der Schulkinder.
- **Überquerbarkeit Auf dem Ratskamp**: Am Knotenpunkt Auf dem Ratskamp/Rubensplatz wurde vermehrt eine fehlende Überquerungshilfe angesprochen. Eine unklare Verkehrsregelung sowie eine unzureichende Einsehbarkeit der Straße führen in der Praxis zu Unsicherheit.

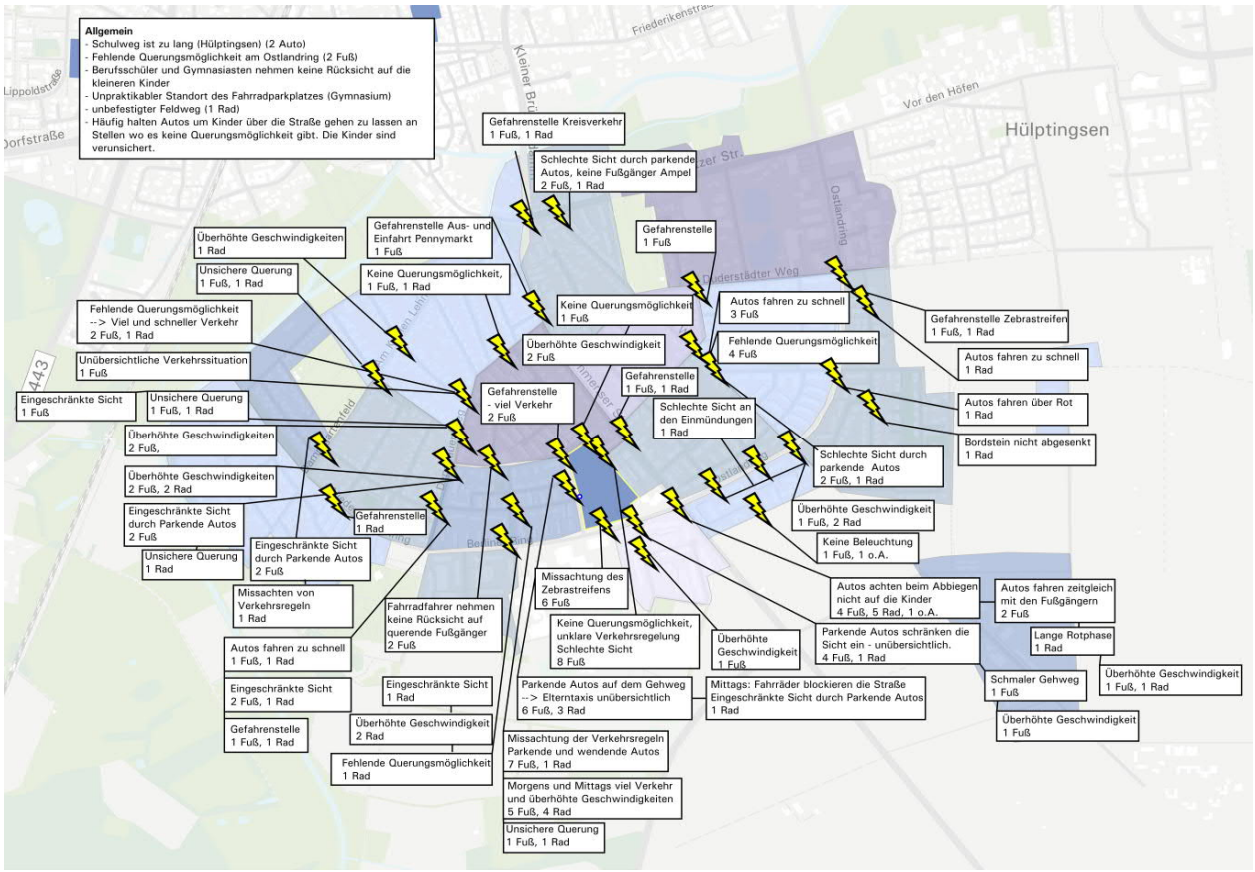


Abb. 38 Schwachstellen entlang der Schulwege (Gudrun-Pausewang-Grundschule)

Insbesondere die unübersichtliche Verkehrssituation in der Grünewaldstraße kann auch aus fachlicher Sicht bestätigt werden. Zu Schulbeginn und -ende ist das Verkehrsaufkommen insbesondere im Fuß- und Radverkehr sehr hoch, sodass haltende und wendende Kraftfahrzeuge die Verkehrssicherheit der schwächeren Verkehrsteilnehmenden gefährden (Abb. 39).

Abb. 39 Verkehrssituation in der Grünewaldstraße zu Schulbeginn

5.3 Workshops

Ergänzend zur Beteiligung über die Fragebögen wurden an allen drei Grundschulen jeweils zwei Workshops durchgeführt, in denen die aufbereiteten Befragungsergebnisse mit Eltern und anderen örtlichen Akteuren diskutiert wurden. Da der ursprünglich geplante Vor-Ort-Termin mit interaktiver Gruppenarbeit aufgrund der pandemiebedingten Kontaktbeschränkungen nicht durchgeführt werden konnte, wurden die Workshops virtuell als Videokonferenz abgehalten.

Erste Runde
Die ersten Workshops wurden im April 2021 durchgeführt. Ziel dieser Workshops war es, die aus Bestandsanalyse und Befragung hervorgegangenen Mängel und Schwachstellen auf dem Schulweg zu diskutieren und eine Rückkopplung zu erhalten, welche Probleme von besonderer Bedeutung sind und welche Aspekte bei der weiteren Bearbeitung beachtet werden müssen.

Der erste Workshop wurde am 22. April 2021 an der **Grundschule Burgdorf** durchgeführt. Wesentliche Inhalte der Diskussion war die verkehrliche Situation im unmittelbaren Schulbereich (Gartenstraße und Hannoversche Neustadt), weitere Mängel im Straßenraum, kritische Knotenpunkte entlang der Schulwege und Ideen zur Förderung einer veränderten Verkehrsmittelwahl (Laufbus-Wettbewerb). In der Gartenstraße wird insbesondere die Überlagerung unterschiedlicher Schülerverkehre als problematisch empfunden, da die Straßenraumgestaltung für ein hohes Verkehrsaufkommen im Fuß- und Radverkehr unzureichend ist (so sind bspw. nur schmale Gehwege und keine Radverkehrsinfrastruktur vorhanden, während gleichzeitig straßenbegleitende Stellplätze angeordnet sind). In der Straße Hannoversche Neustadt wird insbesondere das Elternverhalten im Bring- und Holverkehr kritisch gesehen und die Einrichtung einer Bring- und Holzone angeregt. Für den Schülerverkehr aus Hülptingsen wird die geringe Kapazität des Schulbusses (Linienbus) kritisiert. Dadurch bringen viele Eltern ihre Kinder derzeit mit dem Pkw zur Schule. Auch die Signalsteuerung der Knotenpunkte wird von mehreren Beteiligten als verbesserungswürdig erachtet, insbesondere im Hinblick auf bedingte Verträglichkeiten und eine unübersichtliche Radverkehrsführung.

Am 26. April 2021 fand der zweite Workshop an der **Gudrun-Pausewang-Grundschule** statt. Hier wurden insbesondere die Elterntaxiproblematik, der Laufbus, Maßnahmen zur Verkehrserziehung (Fahrradtraining) und konkrete Mängel im Straßenraum diskutiert. Dringender Handlungsbedarf wird in der Regelung des Bring- und Holverkehrs gesehen, der u.a. durch die Einrichtung von Bring- und Holzonen in einiger Entfernung zur Schule umgesetzt werden soll. Vorstellbar sind aber auch durch ergänzende Maßnahmen wie ein Laufbus-Angebot oder die temporäre Sperrung der Grünewaldstraße im Rahmen eines Verkehrsversuchs.

Der letzte Workshop der ersten Runde wurde an der **Astrid-Lindgren-Schule** am 29. April 2021 durchgeführt. Diskutiert wurde bei diesem Termin u. a. der Verkehrsversuch zur Einbahnstraßenregelung in der Lippoldstraße,

mögliche Standorte für Hol- und Bringzonen, allgemeine Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und konkrete Problemstellen im Straßenraum. So wurde bspw. darauf hingewiesen, dass die Überquerungshilfen in der Mönckeburgstraße (vorgezogener Seitenraum) für Schulkinder nur bedingt geeignet seien. Zum einen sei die Vorfahrtregelung vielen Verkehrsteilnehmenden unklar (eigene Pkw hielten an und gewährten Kindern den Vortritt, andere beschleunigten, um die Engstelle schnell zu passieren); zum anderen würden die Baken, die an allen Einengungen angeordnet sind, kleinere Schulkinder verdecken. Als Ergebnis des Verkehrskonzeptes wird eine Schulwegeplan als Kartendarstellung gewünscht, der den Eltern zugänglich gemacht wird.

Zweite Runde
In vier weiteren Workshops Ende 2021 bzw. Anfang 2022 ging es nun darum, die Vorschläge zur Schulwegplanung und den Hol- und Bringzonen in Zusammenarbeit mit den Schulen, den Eltern, der Stadtverwaltung, der Polizei und anderen örtlichen Akteuren abzustimmen.

Am 2. Dezember 2021 wurde der Schulwegeplan und die Vorschläge zu den Hol- und Bringzonen der **Astrid-Lindgren-Grundschule** vorgestellt und diskutiert. Allgemein wurden die Vorschläge zu den Schulwegrouten und der Varianten der Hol- und Bringzonen positiv aufgenommen. Wesentliche Inhalte der Diskussion waren die Verlegung der Route 1 von der Straße Im Jägerfeld auf die Straße Am Westende, die Erläuterung, dass Wegeverbindungen ohne vorhandene Beleuchtung als Schulwegrouten ausgeschlossen werden und die Führung des Schulverkehrs an Hauptverkehrsstraße zu befürworten ist.

Abb. 40 Schulwegeplan der Astrid-Lindgren-Grundschule

Am 7. Dezember 2021 wurde der Schulwegeplan und die Vorschläge zu den Hol- und Bringzonen der **Grundschule Burgdorf** vorgestellt und diskutiert. Allgemein wurden die Vorschläge zu den Schulwegrouten und der Varianten der Hol- und Bringzonen positiv aufgenommen. Intensiv diskutiert wurde, ob die Gartenstraße Teil des Schulwegenetzes werden soll und damit verbunden der nördlliche Eingang der Grundschule erhalten bleiben kann. Empfohlen wurde, dass die Gartenstraße auf Grund der hohen Verkehrsbedeutung für den Kfz-Verkehr keine Schulwegroute wird und der nördliche Schuleingang für den Schulverkehr geschlossen wird. Die Route 5 kann sowohl über die Straße Im Langen Mühlenfeld als auch über die Friederikenstraße geführt werden. Durch die zentrale Lage der Straße Im Langen Mühlenfeld im Wohngebiet zwischen Sorgenser Straße im Norden und der Burgdorfer Aue im Süden wurde diese als Schulwegroute empfohlen. Schulverkehr aus dem Ortsteil Hülptingsen werden zukünftig über die Route 4 geführt. Sie ist auch Bestandteil des Radverkehrsnetzes der Stadt Burgdorf. Wegebeziehungen ohne vorhandene Beleuchtung werden als Schulwegrouten ausgeschlossen und die Führung des Schulverkehrs an Hauptverkehrsstraße ist grundsätzlich zu befürworten.

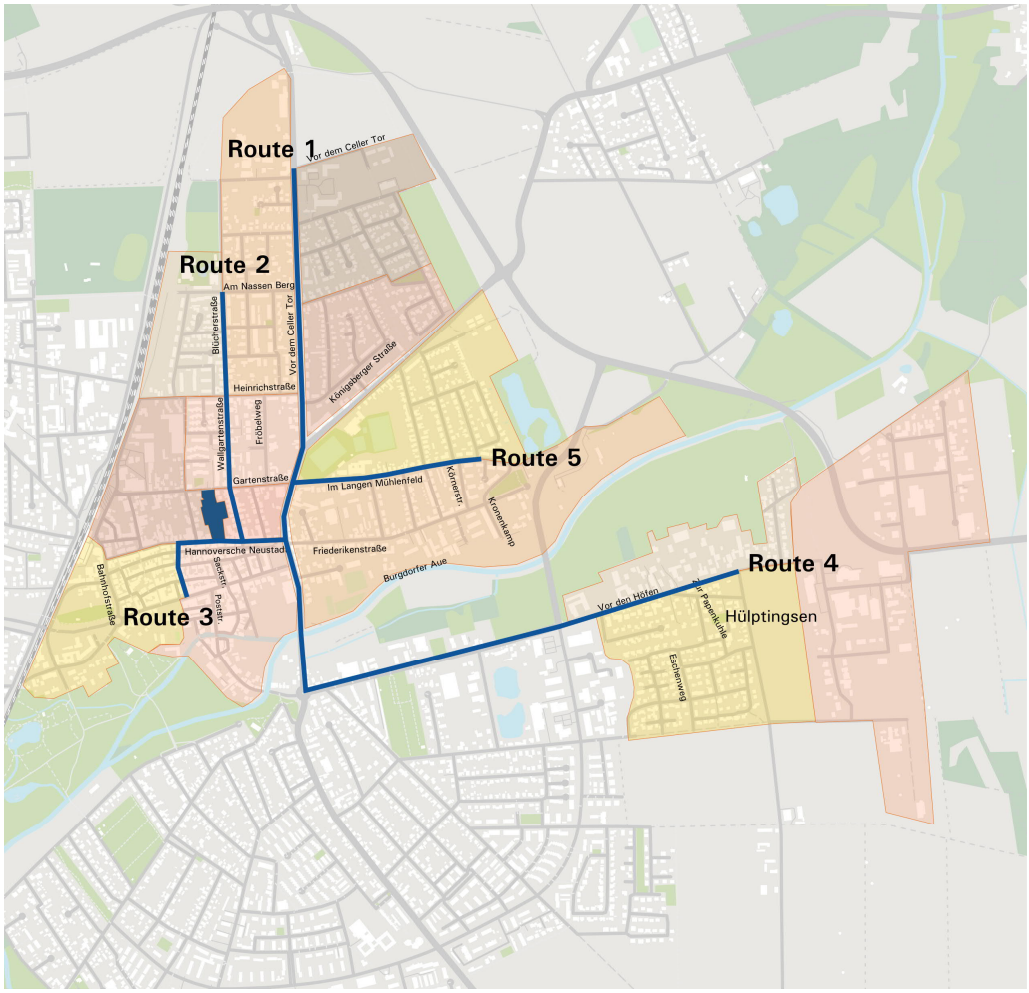


Abb. 41 Schulwegeplan der Grundschule Burgdorf

Am 14. Februar 2022 wurde der Schulwegeplan und die Vorschläge zu den Hol- und Bringzonen der **Gudrun-Pausewang-Grundschule** vorgestellt und diskutiert. Allgemein wurden die Vorschläge zu den Schulwegrouten und

der Varianten der Hol- und Bringzonen positiv aufgenommen. Wesentliche Inhalte der Diskussion waren die Überlegung die Route 2 nördlich über die Straßen Im Kreitwinkel und die Liebermannstraße laufen zu lassen. Dort sind jedoch die Gehwege zu schmal und es wird vor den Mehrfamilienhäusern rückwärts über den Gehweg ausgeparkt. Der Vorschlag wurde daher verworfen. Die teilnehmenden Eltern fanden den Knotenpunkt Liebermannstraße/ Dürerplatz für den Schulverkehr zu unsicher. Die Querung am Peiner Weg (Route 3) wurden ebenfalls als unsicher empfunden. Eine Einengung der Fahrbahn in diesem Bereich muss geprüft werden. Grundsätzlich sollen Wegeverbindungen ohne vorhandene Beleuchtung als Schulwegrouten ausgeschlossen werden. Parallel zur Einrichtung einer Hol- und Bringzone wünschen sich die Schulleitung und die Eltern ein Durchfahrverbot für die Grünewaldstraße.

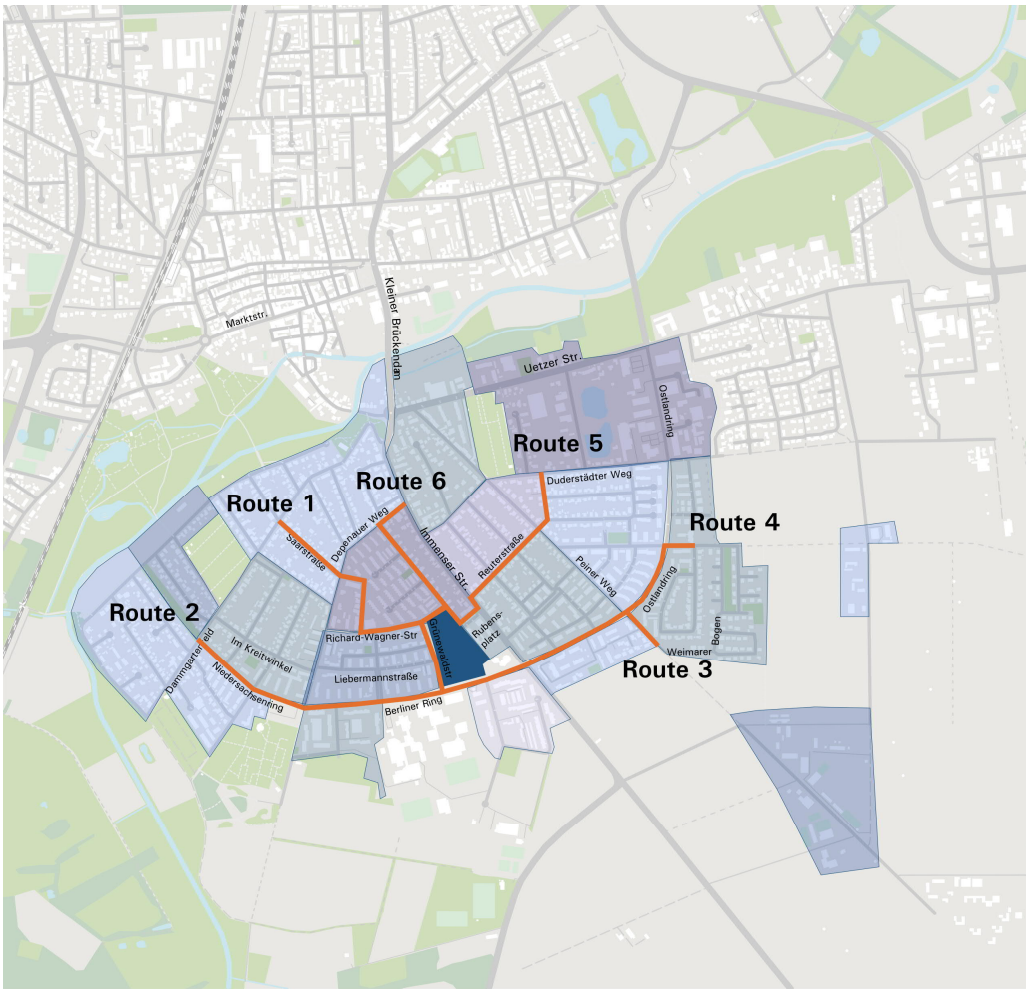


Abb. 42 Schulwegeplan der Gudrun-Pausewang-Grundschule

Am 21. Februar 2022 wurde der Schulwegeplan der **weiterführenden Schulen** vorgestellt und diskutiert. Generell wurden die Vorschläge für das Schulwegenetz im Radverkehr positiv aufgenommen. Intensiv wurde über die Führung des Radverkehrs auf außerorts Straßen diskutiert. Es wurde vorgeschlagen für Schulwegrouten generelle Standards für Breiten von 3 Metern, asphaltiere Oberflächen und Beleuchtung zu definieren. Die Führung des Radverkehrs über die Immenser Landstraße wurde kritisch gesehen und als Alternative die Führung über den Depenauer Weg und die

Straße Auf dem Ratskamp vorgeschlagen. Die Fußgängerbrücke über die Bahnstrecke zwischen dem Läuferweg und der Straße Am Nassen Berg wurde als zu unsicher für den Radverkehr empfunden. Der bauliche Zustand sollte geprüft werden und ggf. ein neues Brückenbauwerk errichtet werden. Als Alternative zur Führung des Schulverkehrs über die Straße Vor dem Celler Tor wurde die Verbindung zwischen der Osttangente, der Straße Am Kieswerk und der Rhedener Straße vorgeschlagen. Der südliche Abschnitt ist aktuell noch unbefestigt und eine Beleuchtung ist nicht vorhanden. Darüber hinaus soll als alternative Führung zur Straße Vor dem Celler Tor auf der Ostseite eine Fahrradstraße/ -zone als Zuführung zum neuen Standort RBG geprüft werden.

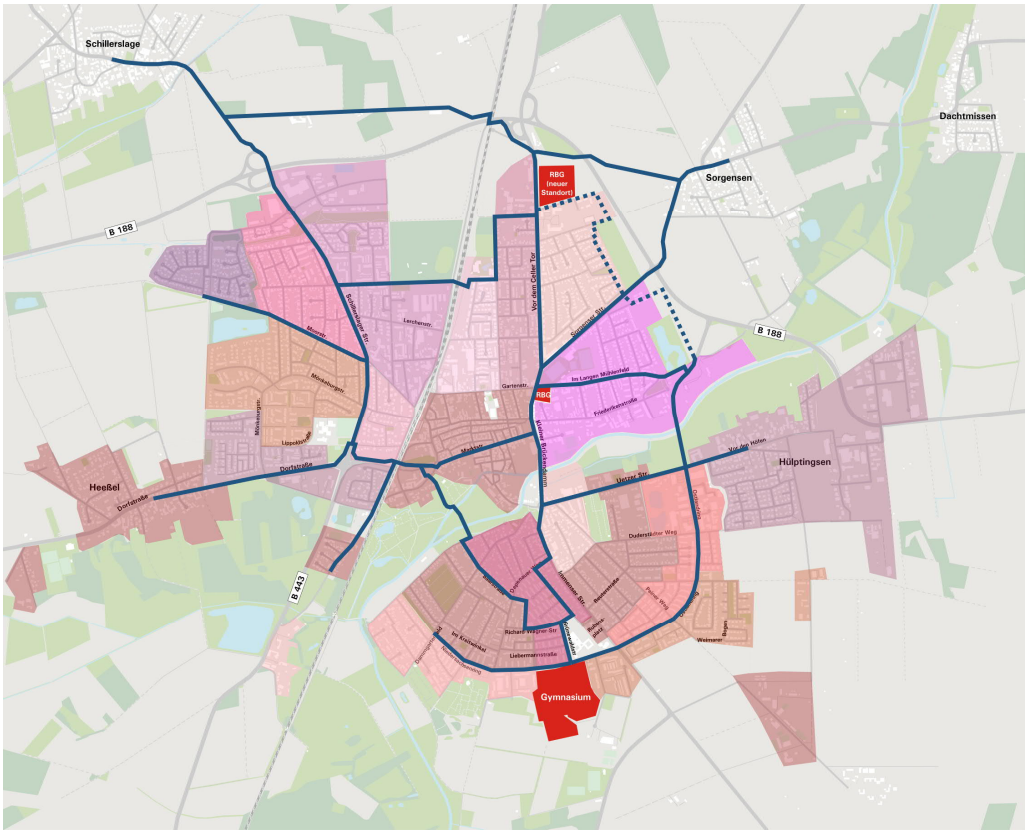


Abb. 43 Schulwegeplan der weiterführenden Schulen

6 Schulwegeplanung

Aus den durchgeführten Analysen, den Ergebnissen der ersten Workshops und der Netzplanung wurde für die Grundschulen und die weiterführenden Schulen jeweils ein konkreter Schulwegeplan erarbeitet. Ziel soll es sein, aus jedem Wohngebiet innerhalb des Einzugsbereichs der jeweiligen Schule einen sicheren Weg zur Schule anbieten zu können. Im Rahmen einer Ortsbegehung wurden die ausgewählten Routen nochmals auf ihre Verkehrssicherheit und Qualität geprüft. Der Schulwegeplan wurden anschließend in der zweiten Runde der Workshops diskutiert und ggf. ergänzt. In diesem Kapitel werden die Schulwegepläne und die einzelnen Routen beschrieben, Defizite aufgezeigt und Maßnahmen zur Verbesserung vorgeschlagen. Die jeweiligen Schwachstellen werden im Folgenden mit einem Kürzel für die Route, z.B. **„R1“** für Route 1, einer Beschriftung für den Punkt, z.B. **„A“** und einer Beschreibung für den Bereich, z.B. **„Abschnitt“**, **„Knotenpunkt“**, etc. überschrieben.

6.1 Astrid-Lindgren-Grundschule

Der Einzugsbereich der Astrid-Lindgren-Grundschule liegt westlich der Bahnstrecke zwischen B 188 im Norden und der Lehrter Straße im Süden. Im Westen ist die Ortschaft Heeßel die Grenze. Insgesamt fünf Routen bilden das Schulwegenetz und verbinden die umliegenden Wohnquartiere mit der Grundschule (vgl Abb. 44).

Abb. 44 Schulwegeplan der Astrid-Lindgren-Grundschule mit Schwachstellen

Route 1

Die Route 1 verbindet die nordwestlichen Schulbezirke mit der Astrid-Lindgren-Grundschule. Sie verläuft über eine Länge von etwa 1,3 km entlang der Moorstraße, Am Westende, der Mönkeburgstraße, der Leuschnerstraße sowie der Reichweinstraße und quert vor dem Eingang der Grundschule die Lippoldstraße. Die Moorstraße, Am Westende und die Mönkeburgstraße liegen in einer Tempo-30-Zone. Es gilt für Knotenpunkte die Rechts-vor-Links-Regelung und die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn. Die Wohnstraßen im weiteren Verlauf mit der Leuschnerstraße und der Reichweinstraße liegen in einem verkehrsberuhigten Bereich (Zeichen 325), für den Schrittgeschwindigkeit gilt. Die Gehwege sind nach aktuellem Regelwerk überwiegend zu schmal und für den Begegnungsfall von Fuß- bzw. Radverkehr mit Kindern nicht geeignet. Auf der Moorstraße zwischen der Saalestraße und Am Heidberg verläuft die Route über eine befestigte Busspur, die für den übrigen Kraftfahrzeugverkehr gesperrt ist. Die Route ist ausreichend beleuchtet, jedoch fehlen ausreichende befestigte Ausweichmöglichkeiten im Seitenraum im Begegnungsfall zwischen Fuß- und Busverkehr.

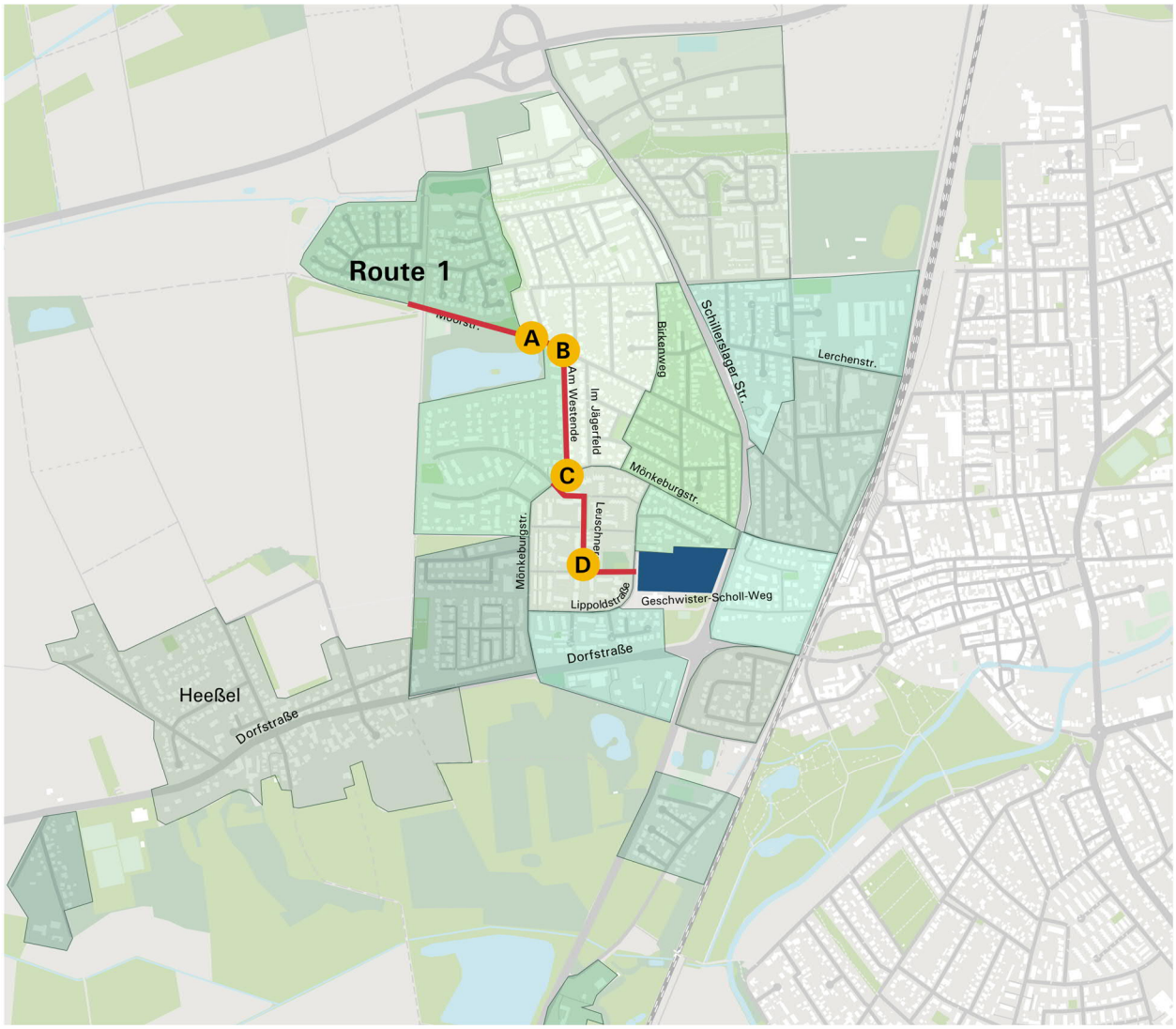


Abb. 45 Verlauf Route 1 mit Schwachstellen

In der Straße Am Westende sowie der Mönkeburgstraße wird der Fußverkehr auf der Westseite bzw. der Nordseite bis zur Querungsstelle im Bereich der Norderneystraße geführt. Ab hier werden die Schülerinnen und Schüler durch den verkehrsberuhigten Bereich bis zur Grundschule geführt. Die Leuschnerstraße ist zudem als Gehweg ausgewiesen. Im Folgenden werden besondere Auffälligkeiten genauer beschrieben:

R1-A: Übergang Moorstraße

Defizite: Auf der Busspur in der Moorstraße fehlen ausreichende Ausweichmöglichkeiten für zu Fußgehende und Radfahrende. Im Übergang der Moorstraße von der Busspur in den Haltestellenbereich und weiter auf die Gehwege im Seitenraum wird der Fußverkehr nicht sicher geführt. Auf der Südseite endet der Gehweg vor der einmündenden Straße. Der Grünbewuchs im Seitenraum führt zu Sichtbeeinträchtigungen.

Moorstraße, Richtung Westen

Moorstraße, Richtung Westen

Maßnahmen: Die Seitenräume auf der Busspur, beispielsweise im Bereich der Beleuchtungsmasten, müssen befestigt werden. Schaffung klarer Wegebeziehungen mit durchgängigen Gehwegen und Gehwegüberfahrten im Übergangsbereich. Das Freihalten von Sichtfeldern durch Grünschnitt ist zu beachten.

R1-B: Knotenpunkt Moorstraße/ Am Westende

Defizite: Der Straßenquerschnitt der Moorstraße weist eine sehr breite Fahrbahn auf. Die Gehwege im Seitenraum sind dagegen zu schmal und erschweren ein sicheres Queren der Fahrbahn.

Moorstraße/ Am Westende, Richtung Osten

Maßnahmen: Eine Verbesserung der Querbarkeit wird durch das Vorziehen der Seitenräume erreicht. Zusätzlich bieten die größeren Aufstellflächen für Schülerinnen und Schüler eine bessere Sichtbarkeit für alle Verkehrsteilnehmende. Ein weiterer positiver Effekt ist die geschwindigkeitsdämpfende Wirkung für Kfz, die durch das Einziehen der Seitenräume und das deutliche Verschmälern der Fahrbahn erreicht wird.

Moorstraße/ Am Westende, Gestaltungsvorschlag

R1-C: Knotenpunkt Mönkeburgstraße/ Am Westende
In der Straße am Westende wird der Schulverkehr beidseitig auf den Gehwegen geführt.

Defizite: Schulverkehre aus den Wohnquartieren östlich der Straße am Westende müssen am Knotenpunkt eine relativ große Verkehrsfläche queren. Die Gehwege sind zu schmal und der Grünbewuchs schränkt teilweise die Sicht ein.

Mönkeburgstraße/ Am Westende, Richtung Osten

Mönkeburgstraße/ Am Westende, Richtung Süden

Maßnahmen: Eine Verbesserung der Querbarkeit wird durch das Vorziehen der Seitenräume erreicht (vgl. R1-B). Zusätzlich bieten die größeren Aufstellflächen für Schülerinnen und Schüler eine bessere Sichtbarkeit für alle Verkehrsteilnehmende. Ein weiterer positiver Effekt ist die geschwindigkeitsdämpfende Wirkung für Kfz, die durch das Einziehen der Seitenräume und das deutliche Verschmälern der Fahrbahn erreicht wird. Das Freihalten von Sichtfeldern durch Grünschnitt ist zu beachten.

R1-D: Abschnitt Leuschnerstraße
Die Leuschnerstraße ist ein Gehweg zwischen der Mönkeburgstraße im Norden und der Lippoldstraße im Süden. Sie ist ausreichend beleuchtet.

Defizite: Der Gehweg ist überwiegend baulich zu schmal und wird durch das begrenzende Grün weiter eingeengt.

Elserstraße/ Leuschnerstraße, Richtung Norden

Maßnahmen: Eine Verbreiterung kann zum einen durch regelmäßigen Grünschnitt erreicht werden. Weiterhin sollte geprüft werden, ob der auf der Westseite vorhandene Grünstreifen als Ausbaufläche für den Gehweg genutzt werden kann.

Route 2

Die Route 2 verbindet die westlichen Schulbezirke mit der Astrid-Lindgren-Grundschule. Sie verläuft über eine Länge von etwa 800 m entlang der Norderneystraße, der Mönkeburgstraße, der Leuschnerstraße sowie der Reichweinstraße und quert vor dem Eingang der Grundschule die Lippoldstraße. Ab der Mönkeburgstraße verläuft die Route 2 gemeinsam mit der Route 1. Die Norderneystraße und die Mönkeburgstraße liegen in einer Tempo-30-Zone. Es gilt für Knotenpunkte die Rechts-vor-Links-Regelung und die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn. Die Wohnstraßen im weiteren Verlauf mit der Leuschnerstraße und der Reichweinstraße liegen in einem verkehrsberuhigten Bereich (Zeichen 325), für den Schrittgeschwindigkeit gilt. Die Gehwege sind nach aktuellem Regelwerk überwiegend zu schmal und für den Begegnungsfall von Fuß- bzw. Radverkehr mit Kindern nicht geeignet.

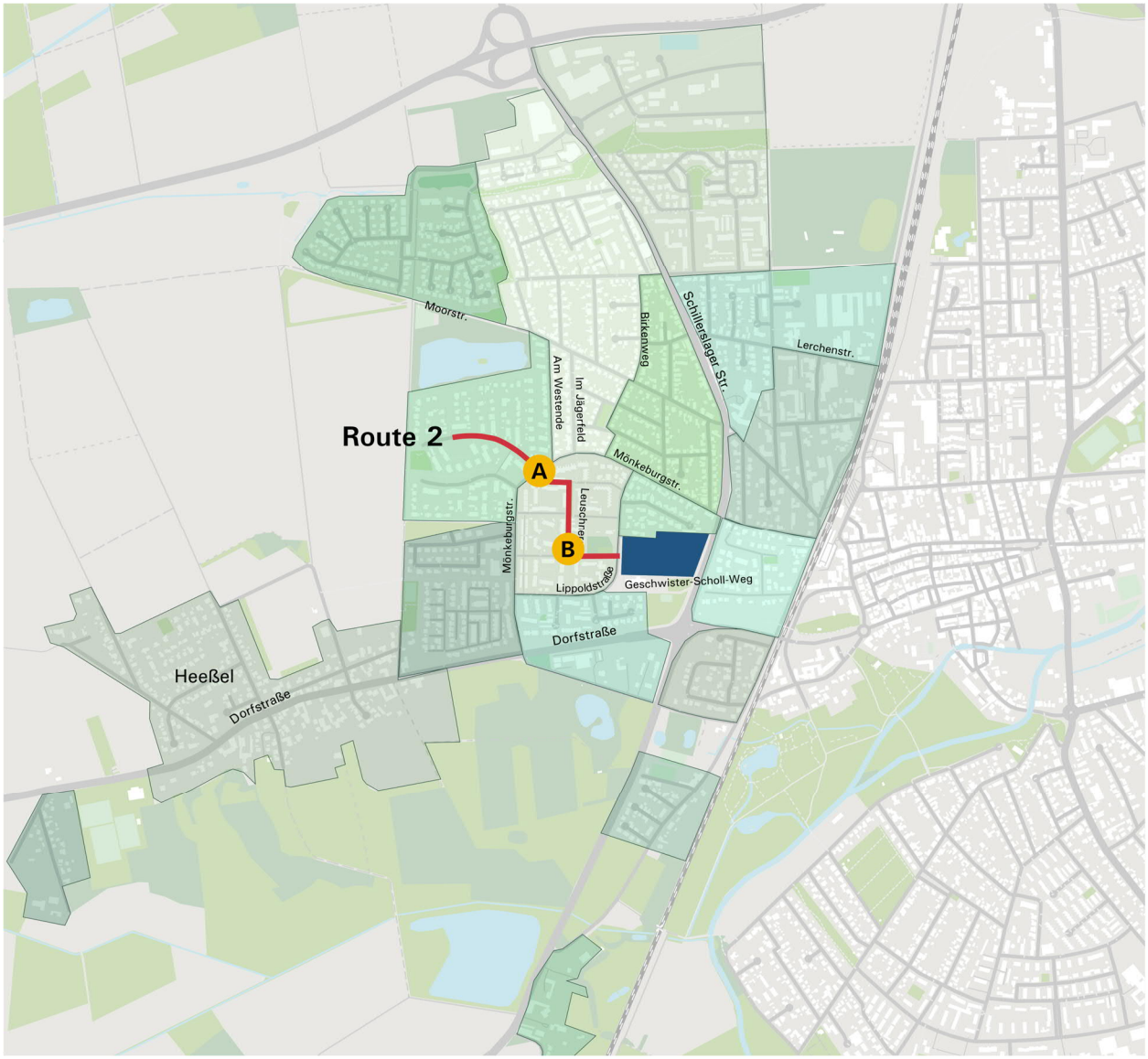


Abb. 46 Verlauf Route 2 mit Konfliktpunkten

R2-A: Knotenpunkt Mönkeburgstraße/ Norderneystraße
Am Knotenpunkt Mönkeburgstraße/ Norderneystraße ist im nordöstlichen Arm eine Querungsstelle eingerichtet. Ab hier werden die Route 1 und Route 2 gemeinsam Richtung Osten weitergeführt.

Defizite: Schulverkehre auf der Südseite der Norderneystraße sollen zuerst die Norderneystraße queren und dann die Querungsstelle in der Mönkeburgstraße. Hier kann es durch „wildes Queren" im südlichen Arm der Mönkeburgstraße zu Gefährdungen im Fuß- und Kfz-Verkehr kommen.

Mönkeburgstraße/ Norderneystraße, Richtung Osten

Maßnahmen: Um diese Beziehung vor Ort nochmal sichtbarer zu gestalten, sollte durch das Einrichten einer „grünen Barriere", ein Queren im südlichen Arm der Mönkeburgstraße verhindert werden.

Mönkeburgstraße/ Norderneystraße, Gestaltungsvorschlag

R2-B: Abschnitt Leuschnerstraße (analog zu R1-D)
Die Leuschnerstraße ist ein Gehweg zwischen der Mönkeburgstraße im Norden und der Lippoldstraße im Süden. Sie ist ausreichend beleuchtet.

Defizite: Der Gehweg ist überwiegend baulich zu schmal und wird durch das begrenzende Grün weiter eingeengt.

Elserstraße/ Leuschnerstraße, Richtung Norden

Maßnahmen: Eine Verbreiterung kann zum einen durch regelmäßigen Grünschnitt erreicht werden. Weiterhin sollte geprüft werden, ob der auf der Westseite vorhandene Grünstreifen als Ausbaufläche für den Gehweg genutzt werden kann.

Route 3

Die Route 3 verbindet die südwestlichen Schulbezirke sowie den Ortsteil Heeßel mit der Astrid-Lindgren-Grundschule. Sie verläuft über eine Länge von etwa 2 km entlang der Dorfstraße, der Mönkeburgstraße sowie der Lippoldstraße. Im Ortsteil Heeßel gilt auf der Dorfstraße eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Der Radverkehr wird im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Auf der Südseite in Fahrtrichtung Burgdorf ist zudem ein Schutzstreifen eingerichtet. Ab Ortsausgang Heeßel Richtung Burgdorf werden der Fuß- und Radverkehr auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg auf der Nordseite geführt. Die Querungshilfe am Ortsausgang bietet für den Fußverkehr zu wenig Aufstellfläche und ist für den Kraftfahrzeugverkehr nur schlecht wahrnehmbar. Der Knotenpunkt Dorfstraße/ Mönkeburgstraße/ An der Mösch ist vollständig signalisiert. Der Knotenpunkt sollte in Hinsicht auf eine mögliche Reduzierung der bedingt verträglichen Abbiegeströme überprüft werden. Die Mönkeburgstraße und die Lippoldstraße liegen in einer Tempo-30-Zone. Es gilt für Knotenpunkte die Rechts-vor-Links-Regelung und die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn. Die Gehwege sind nach aktuellem Regelwerk überwiegend zu schmal und für den Begegnungsfall von Fuß- bzw. Radverkehr mit Kindern nicht geeignet.

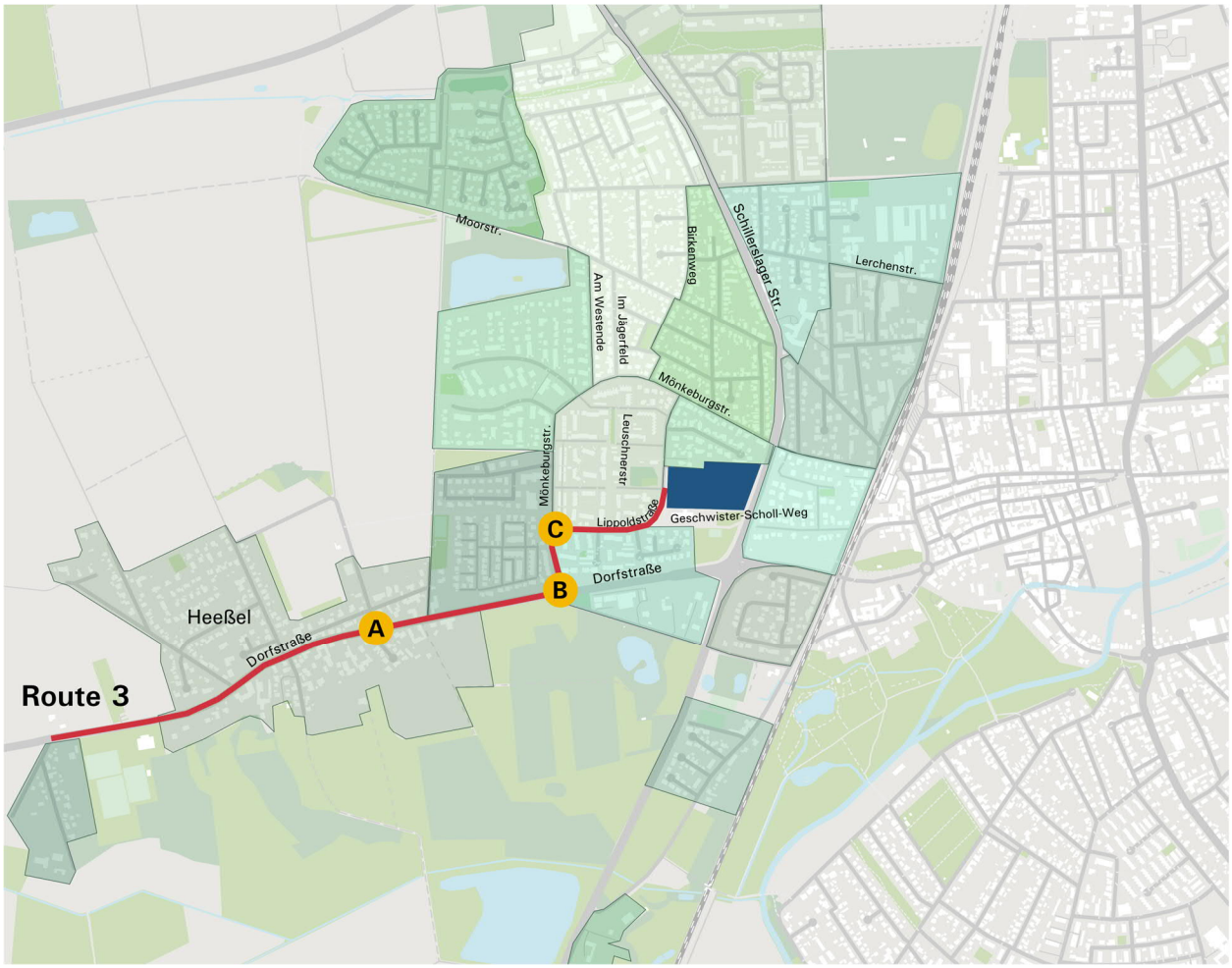


Abb. 47 Verlauf Route 3 mit Konfliktpunkten

R3-A: Querungstelle Dorfstraße, Ortsausgang Heeßel
Im Ortsteil Heeßel wird der Schulverkehr beidseitig auf den Gehwegen im Seitenraum geführt. Ab dem Ortsausgang Heeßel in Richtung Burgdorf wird der Schulverkehr auf dem gemeinsamen Geh- und Radweg auf der Nordseite der Dorfstraße weitergeführt. Im Übergang müssen die Schülerinnen und Schüler die Dorfstraße queren.

Defizite: Die vorhandene Querungsstelle ist für den Schulverkehr und den Kraftfahrzeugverkehr als solche nur schwer erkennbar.

Dorfstraße zwischen Heeßel und Burgdorf

Maßnahmen: Die Region Hannover plant zukünftig die Dorfstraße umzugestalten. Im Zuge dieser Planungen sollte die Querbarkeit für den Fuß- und Radverkehr an dieser Stelle deutlich verbessert werden. Dabei sind auch geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen zu berücksichtigen.

R3-B: Knotenpunkt Dorfstraße/ Mönkeburgstraße
Der Knotenpunkt Dorfstraße/ Mönkeburgstraße ist vollständig signalisiert. Die Schulverkehre aus dem Ortsteil Heeßel werden über eine gesicherte Querung mit einem kombinierten Fuß-/Radsignal in die Mönkeburgstraße geführt.

Dorfstraße (Nordseite)/ Mönkeburgstraße, Richtung Westen

Maßnahmen: Der Knotenpunkt sollte in Hinsicht auf ein Vermeiden bedingt verträglicher Abbiegeströme mit dem Fuß- und Radverkehr überprüft werden.

R3-C: Knotenpunkt Mönkeburgstraße/ Lippoldstraße
Im südlichen Arm der Mönkeburgstraße ist eine Querungsstelle mit eingezogenem Seitenraum vorhanden. Schülerinnen und Schüler aus Richtung Süden und den westlich der Mönkeburgstraße gelegenen Wohnstraßen können hier sicher queren und über die Lippoldstraße zum Schuleingang gelangen.

Defizite: Das Abstellen von Kfz im Bereich der Querungsstelle führt zu einer Behinderung der Sichtbeziehungen und zu einer Gefährdung des Fuß- und Radverkehrs

Mönkeburgstraße/ Lippoldstraße, Richtung Norden

Maßnahmen: Das Freihalten der Sichtfelder im Bereich der Querungsstellen ist grundsätzlich zu beachten. Gehwegparken in diesen Bereichen muss unterbunden werden. Gegebenenfalls kann dies durch ein Vorziehen des Gehwegbereichs im gesamten Einmündungsbereich oder alternativ durch das Einsetzen von Pollern erreicht werden.

Route 4

Die Route 4 verbindet die südlichen Schulbezirke mit der Astrid-Lindgren-Grundschule. Sie verläuft über eine Länge von etwa 1,8 km entlang der Lehrter Straße, über eine getrennten Geh- und Radwegbeziehung zwischen der Lehrter Straße und dem Geschwister-Scholl-Weg, weiter über den Geschwister-Scholl-Weg sowie der Lippoldstraße bis zum Eingang der Grundschule. Auf der Lehrter Straße gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Der Radverkehr wird im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Ein Gehweg ist durchgängig nur auf der Ostseite der Lehrter Straße vorhanden. In Abschnitten zwischen dem Birkhuhnweg und dem Tennisweg sowie zwischen der Straße An der Mösch und dem Heeßeler Kirchweg ist auch ein Gehweg auf der Westseite vorhanden. Die Gehwege sind nach aktuellem Regelwerk überwiegend zu schmal und für den Begegnungsfall von Fuß- bzw. Radverkehr mit Kindern nicht geeignet. Zudem fehlen in der Lehrter Straße Querungsmöglichkeiten aus den westlichen Wohngebieten auf den Gehweg auf der Ostseite sowie im Übergang auf den selbstständig geführten Geh- und Radweg Richtung Geschwister-Scholl-Weg. Dieser weist eine ausreichende Gehweg- bzw. Radwegbreite auf und ist über einen Tunnel unter der Schillerslager Straße mit dem Geschwister-Scholl-Weg verbunden. Der Kurvenbereich vor dem Tunnel ist nur schlecht und der Tunnel selbst nur sehr schlecht beleuchtet. Der Geschwister-Scholl-Weg ist ebenfalls nur für den Fuß- und Radverkehr freigegeben und geht im Bereich der Grundschule in die Lippoldstraße über. Hier wird die Route 4 über einen abgesetzten Gehweg bis zum Eingang geführt.

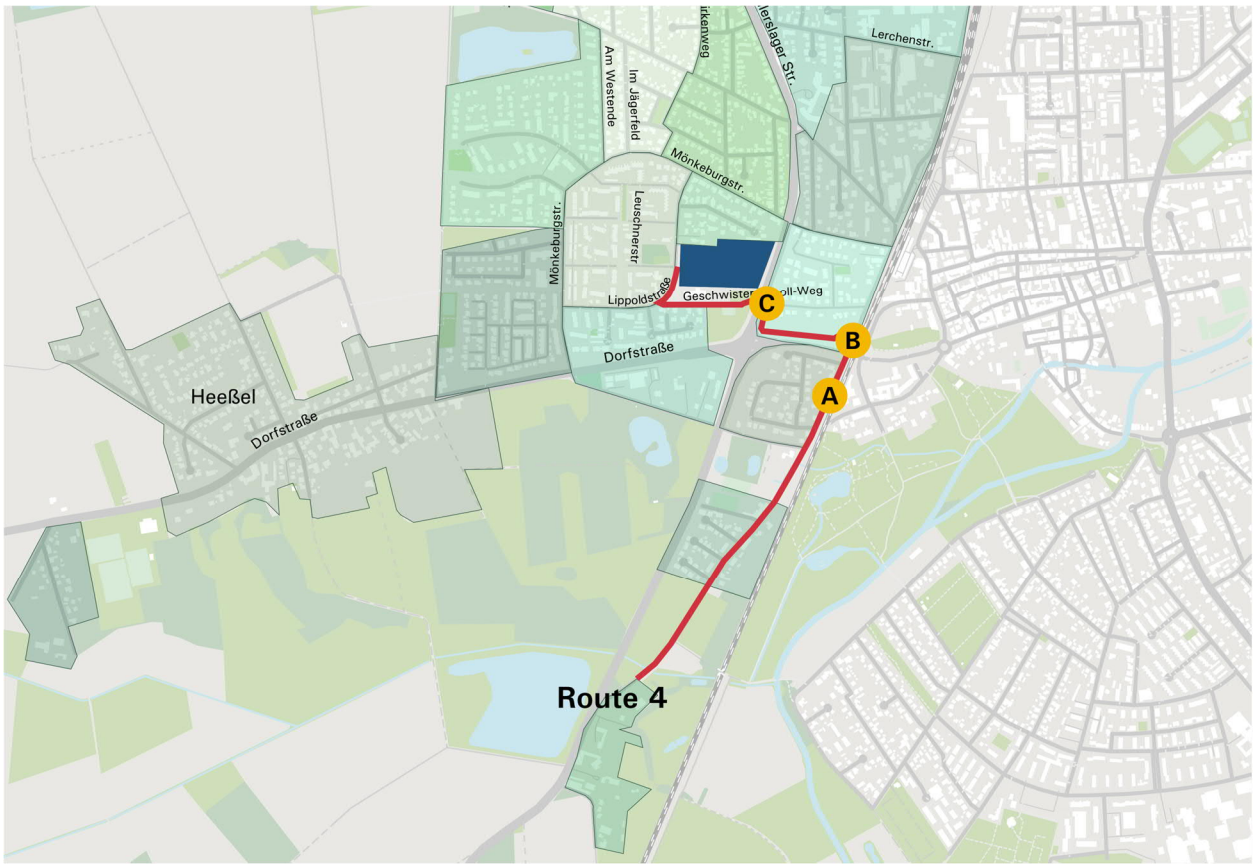


Abb. 48 Verlauf Route 4 mit Konfliktpunkten

R4-A: Abschnitt Lehrter Straße

Defizite: Im Bereich der Wohngebiete zwischen dem Birkhuhnweg und dem Tennisweg sowie zwischen der Straße An der Mösch und dem Heeßeler Kirchweg ist der Gehweg durchgängig nur auf der Ostseite vorhanden. Auf der Westseite ist der Gehweg nur abschnittsweise vorhanden und wird durch Grünflächen unterbrochen. Auf der Ostseite der Lehrter Straße stehen Beleuchtungsmasten im Bereich des Gehwegs.

Lehrter Straße, Richtung Norden

Maßnahmen: Ziel sollte es sein in diesem Bereich einen Gehweg mit ausreichender Breite durchgängig herzustellen. Im Bereich der Wohngebiete sollten zudem Querungsstellen geschaffen werden, um ein sicheres Überqueren der Lehrter Straße für den Schulverkehr zu ermöglichen und eine geschwindigkeitsdämpfende Wirkung – auf Grund des sehr linienhaften Streckenabschnitt - zu erzielen. Es ist zu prüfen, in wie weit ein versetzen der Beleuchtungsmasten auf der Ostseite in den angrenzenden Grünstreifen möglich ist.

R4-B: Übergang Lehrter Straße auf den Geh- und Radweg
Im Vorfeld des Knotenpunktes Lehrter Straße/ Magdalenenweg wird der Schulverkehr auf der Route 4 in Richtung Westen über einen getrennten Geh- und Radweg geführt.

Defizite: Die Gehwege im Übergang zum getrennten Geh- und Radweg sind zu schmal. Die zu querende Verkehrsfläche ist relativ groß.

Lehrter Straße, Richtung Norden

Lehrter Straße (getr. Geh-Radweg), Richtung Westen

Maßnahmen: Eine Verbesserung der Querbarkeit wird durch das Vorziehen der Seitenräume erreicht (s. Abschnitt R1-B). Zusätzlich bieten die größeren Aufstellflächen für Schülerinnen und Schüler eine bessere Sichtbarkeit für alle Verkehrsteilnehmende. Ein weiterer positiver Effekt ist die geschwindigkeitsdämpfende Wirkung für Kfz, die durch das Einziehen der Seitenräume und das deutliche Verschmälern der Fahrbahn erreicht wird.

R4-C: Geschwister-Scholl-Weg, Fuß-/Radtunnel
Im Übergang zwischen dem getrennten Geh- und Radweg und dem Geschwister-Scholl-Weg wird der Schulverkehr unterhalb der Schillerslager Straße durch einen Tunnel geführt.

Defizite: Durch die nur unzureichend vorhandene Beleuchtung wird der Tunnel als Angstraum wahrgenommen. Zudem ist die Trennung des Fuß- und Radverkehrs im Tunnelbereich schlecht erkennbar.

Geschwister-Scholl-Weg, Richtung Osten

Maßnahmen: Die Beleuchtung des Tunnels muss verbessert werden. Die vor und hinter dem Tunnel vorhandene Markierung für den Geh- und Radweg muss vervollständigt werden. Allgemein sollte geprüft werden, ob mit einer Umgestaltung des Tunnels die Attraktivität und Sicherheit verbessert werden kann (z.B. Beleuchtung, Wandgestaltung oder Durchfahrtshöhe).

Route 5

Die Route 5 verbindet die nordöstlichen Schulbezirke mit der Astrid-Lindgren-Grundschule. Sie verläuft über eine Länge von etwa 1,3 km entlang der Schillerslager Straße, der Mönkeburgstraße sowie der Lippoldstraße bis zum Eingang der Grundschule. Auf der Schillerslager Straße gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Der Radverkehr wird im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Auf der Ostseite der Schillerslager Straße wird der Radverkehr auf einem Schutzstreifen geführt. Auf der Westseite gibt es einen gemeinsamen bzw. getrennten nicht benutzungspflichtigen Geh- und Radweg. Im Bereich der größeren Knotenpunkte gibt es Querungshilfen in Form von Fußgängerüberwegen bzw. Fußgänger-LSA. Am Knotenpunkt Schillerslager Straße/ Mönkeburgstraße ist das Queren für den Fuß- und Radverkehr durch eine LSA gesichert. Kraftfahrzeuge dürfen nicht in die Mönkeburgstraße ein- oder abbiegen. Die Mönkeburgstraße und die Lippoldstraße liegen in einer Tempo-30-Zone. Es gilt für Knotenpunkte die Rechts-vor-Links-Regelung und die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn. Die Gehwege sind nach aktuellem Regelwerk überwiegend zu schmal und für den Begegnungsfall von Fuß- bzw. Radverkehr mit Kindern nicht geeignet.

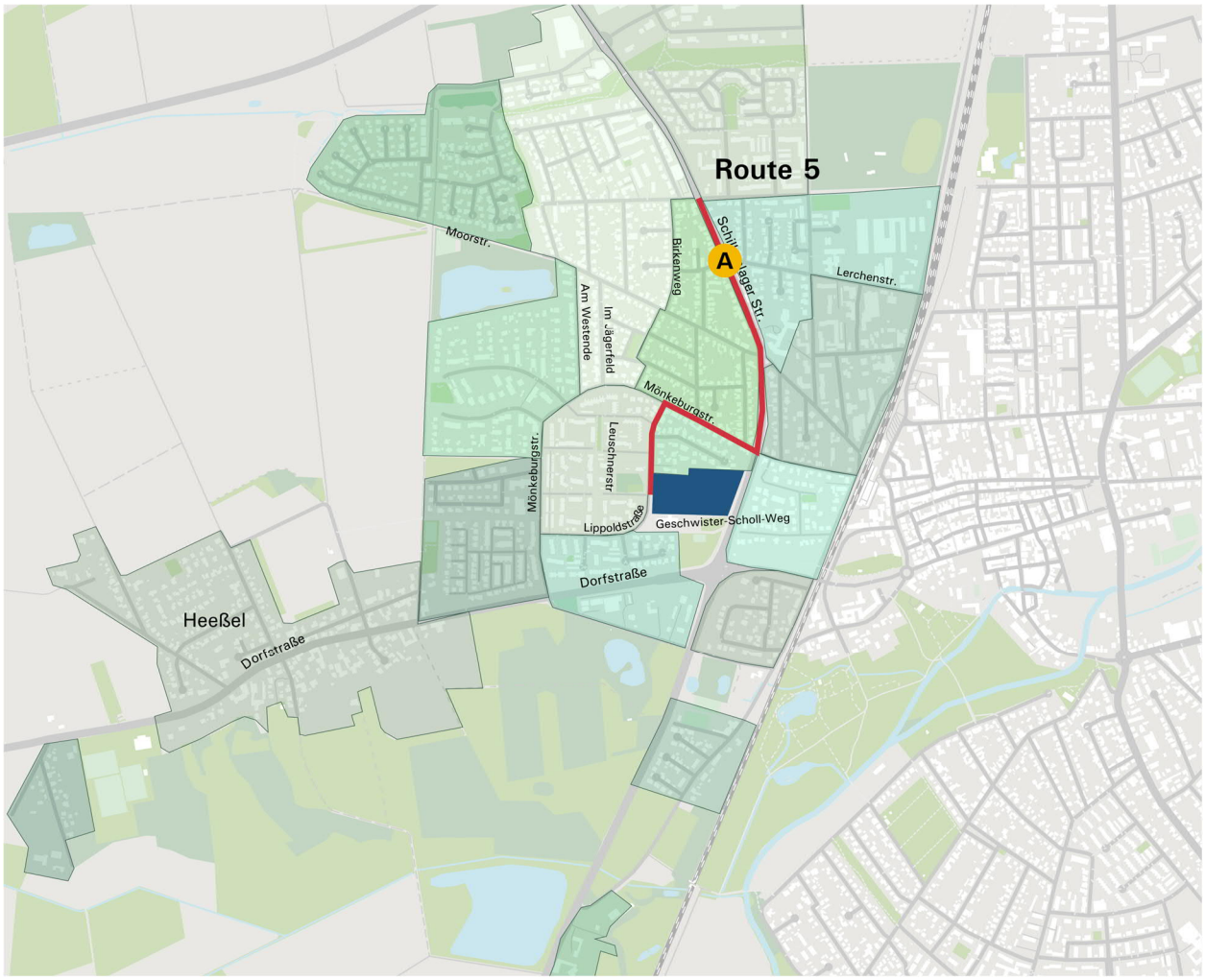


Abb. 49 Verlauf Route 5 mit Konfliktpunkten

R5-A: Abschnitt Schillerslager Straße

Der Schulverkehr auf der Route 5 wird beidseitig der Schillerslager Straße geführt. Querungsmöglichkeiten sind in regelmäßigen Abständen vorhanden. An Knotenpunkten Schillerlager Straße und Höhenweg/ Föhrenkamp sowie Moorstraße sind Fußgänger-LSA vorhanden. Am Knotenpunkt Schillerslager Straße/ Lerchenstraße/ Lindenweg gibt es einen Fußgängerüberweg.

Schillerslager Straße, Richtung Süden

Maßnahmen: Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Fuß- und Radverkehr sollte hier die Einführung von Tempo 30 auf dieser Hauptverkehrsstraße und die optische Verdeutlichung der Querungsstelle mit Zebrastreifen geprüft werden. Alternativ kann dies auch durch das Vorziehen der Seitenräume erreicht werden (s. Abschnitt R1-B).

6.2 Grundschule Burgdorf

Der Einzugsbereich der Grundschule Burgdorf liegt östlich der Bahnstrecke zwischen B 188 im Norden und der Burgdorfer Aue im Süden. Im Osten ist die Ortschaft Hülptingsen die Grenze. Insgesamt fünf Routen bilden das Schulwegenetz und verbinden die umliegenden Wohnquartiere mit der Grundschule (vgl. Abb. 50).

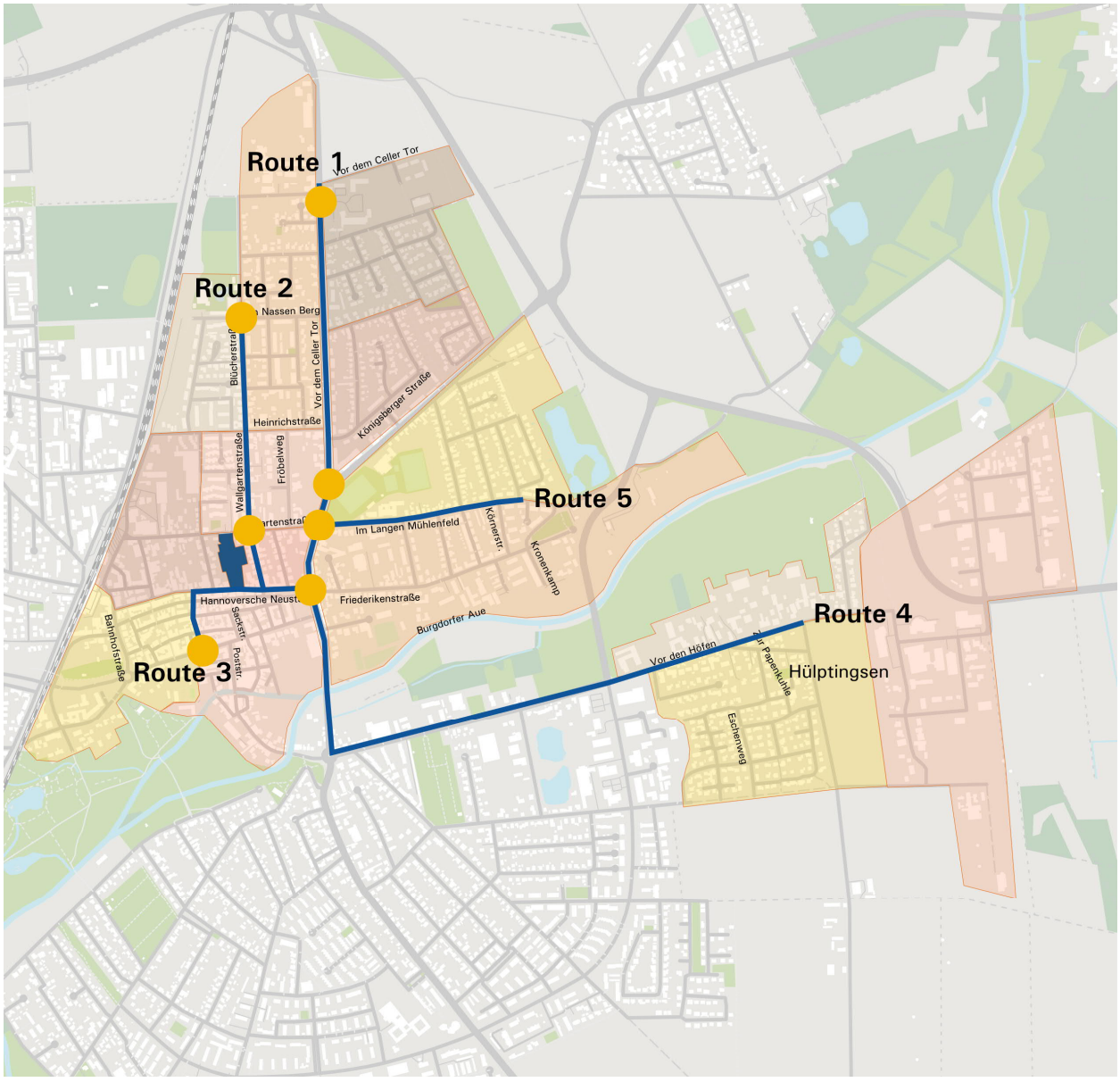


Abb. 50 Schulwegenenetz der Grundschule Burgdorf

Route 1

Die Route 1 verbindet die nordöstlichen Schulbezirke mit der Grundschule Burgdorf. Sie verläuft über eine Länge von etwa 1,4 km entlang der Straße Vor dem Celler Tor und der Straße Hannoversche Neustadt bis zum Eingang der Grundschule. Auf der Straße Vor dem Celler Tor gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Der Radverkehr wird im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Auf der Westseite wird der Radverkehr auf einem Schutzstreifen geführt. Die Gehwege sind nach aktuellem Regelwerk überwiegend zu schmal und für den Begegnungsfall von Fuß- bzw. Radverkehr mit Kindern nicht geeignet. Gerade im nördlichen Abschnitt stehen größere Bäume im Bereich der Gehwege. Im Bereich des Knotenpunktes Vor dem Celler Tor/ Am Nassen Berg gibt es eine Fußgänger-LSA. Am Knotenpunkt Vor dem Celler Tor/ Sorgenser Straße gibt es Fußgängerüberwege zum Queren beider Straßen. Der Knotenpunkt Vor dem Celler Tor/ Gartenstraße/ Im Langen Mühlenfeld ist vollständig signalisiert. Der Knotenpunkt sollte in Hinsicht auf eine mögliche Reduzierung der bedingt verträglichen Abbiegeströme überprüft werden. Am Knotenpunkt Vor dem Celler Tor/ Hannoversche Neustadt gibt es eine weitere Fußgänger-LSA. Die Straße Hannoversche Neustadt liegt in einer Tempo-20-Zone. Es gilt für Knotenpunkte die Rechts-vor-Links-Regelung und die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn. Auf der Südseite im Bereich der Nordstraße ist Senkrechtparken erlaubt. Hier wird der Gehweg abgesetzt von der Fahrbahn geführt. Auf der gegenüberliegenden Seite parken die Kfz in Längsaufstellung im Seitenraum. Dadurch ist der vorhandene Gehweg zu schmal. Ab dem Knotenpunkt Hannoversche Neustadt/ Wallgartenstraße wird der Verkehr als Einrichtungsverkehr in westliche Richtung geführt.

Abb. 51 Verlauf Route 1 mit Konfliktpunkten

R1-A: Abschnitt Vor dem Celler Tor (Nord)
Der Schulverkehr wird im nördlichen Abschnitt der Straße Vor dem Celler Tor zwischen Wasserwerksweg und Sorgenser Straße beidseitig auf dem Gehweg geführt. Querungsmöglichkeiten sind in regelmäßigen Abständen vorhanden.

Defizite: Die Gehwege sind beidseitig zu schmal und werden durch den Baumbestand weiter eingeengt.

Vor dem Celler Tor, Richtung Süden

Vor dem Celler Tor, Richtung Süden

Maßnahmen: Es ist zu empfehlen, die Straße vor dem Celler Tor komplett umzugestalten. Der erste Bauabschnitt zwischen Mühlenweg und Wasserwerksweg befindet sich in der Umsetzung. Die weiteren Abschnitte bis zum Sorgenser Grundweg und weiter bis zur Straße Hannoversche Neustadt befinden sich derzeit noch in einer frühen Planungsphase.

R1-B: Vor dem Celler Tor/ Sorgenser Straße
Am Knotenpunkt Vor dem Celler Tor/ Sorgenser Straße wird der Schulverkehr beidseitig auf dem Gehweg geführt. Querungsmöglichkeiten sind im nördlichen Arm der Straße Vor dem Celler Tor und in der Sorgenser Straße als Zebrastreifen vorhanden.

Defizite: Die Gehwege sind beidseitig zu schmal und werden durch den Baumbestand weiter eingeengt.

Vor dem Celler Tor, Richtung Norden

Maßnahmen: Es ist zu empfehlen, die Straße vor dem Celler Tor komplett umzugestalten. Der erste Bauabschnitt zwischen Mühlenweg und Wasserwerksweg befindet sich in der Umsetzung. Die weiteren Abschnitte bis zum Sorgenser Grundweg und weiter bis zur Straße Hannoversche Neustadt befinden sich derzeit noch in einer frühen Planungsphase.

R1-C: Vor dem Celler Tor/ Gartenstraße/ Im Langen Mühlenfeld
Am Knotenpunkt Vor dem Celler Tor/ Gartenstraße/ Im Langen Mühlenfeld wird der Schulverkehr über einen signalisierten Knotenpunkt geführt.

Defizite: Die Signalisierung am Knotenpunkt lässt aktuell bedingt verträgliche Abbiegeströme zu. Zudem ist die Verkehrsfläche des Knotenpunktes relativ groß. Dies führt zu einem erhöhten Unfallrisiko zwischen dem Fuß- bzw. Radverkehr im Längsverkehr und abbiegenden Kfz. In der Vergangenheit hat es hier bereits einen tödlichen Radverkehrsunfall gegeben.

Im Langen Mühlenfeld/ Vor dem Celler Tor, Richtung Westen

Maßnahmen: Es ist zu empfehlen, die Straße vor dem Celler Tor komplett umzugestalten. Der erste Bauabschnitt zwischen Mühlenweg und Wasserwerksweg befindet sich in der Umsetzung. Die weiteren Abschnitte bis zum Sorgenser Grundweg und weiter bis zur Straße Hannoversche Neustadt befinden sich derzeit noch in einer frühen Planungsphase. Hierbei gilt insbesondere eine Vermeidung bedingt verträglicher Abbiegeströme.

R1-D: Hannoversche Neustadt
Ab dem Knotenpunkt Vor dem Celler Tor/ Hannoversche Neustadt wird der Schulverkehr beidseitig in der Straße Hannoversche Neustadt auf dem Gehweg bis zum Haupteingang der Grundschule Burgdorf geführt.

Defizite: Die Gehwege sind beidseitig zu schmal. Auf der Nordseite wird der Gehweg durch parkende Pkw eingeengt.

Hannoversche Neustadt, Richtung Westen

Maßnahmen: Das Parkraumangebot auf der Nordseite der Straße Hannoversche Neustadt sollte zu Gunsten des Gehwegs reduziert und die Einmündungsbereiche als Gehwegüberfahrten ausgebildet werden. Ab dem Knotenpunkt Hannoversche Neustadt/ Wallgartenstraße sollte die Durchfahrt für Kfz zu den Schulanfangs- und Endzeiten gesperrt werden, um den Schulverkehr vor dem Haupteingang der Schule sicherer zu führen.

Hannoversche Neustadt, Richtung Westen

Route 2

Die Route 2 verbindet die nordwestlichen Schulbezirke mit der Grundschule Burgdorf. Sie verläuft über eine Länge von etwa 900 m entlang der Blücherstraße, der Wallgartenstraße und der Straße Hannoversche Neustadt bis zum Eingang der Grundschule. Die Blücherstraße und die Wallgartenstraße liegen in einer Tempo-30-Zone, die Straße Hannoversche Neustadt liegt in einer Tempo-20-Zone. Es gilt für Knotenpunkte die Rechts-vor-Links-Regelung und die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn. Die in den Straßen entlang der Route beidseitig vorhandenen Gehwege sind nach aktuellem Regelwerk überwiegend zu schmal und für den Begegnungsfall von Fuß- bzw. Radverkehr mit Kindern nicht geeignet. Am Knotenpunkt Wallgartenstraße/ Gartenstraße gibt es im westlichen Arm der Gartenstraße eine Fußgänger-LSA.

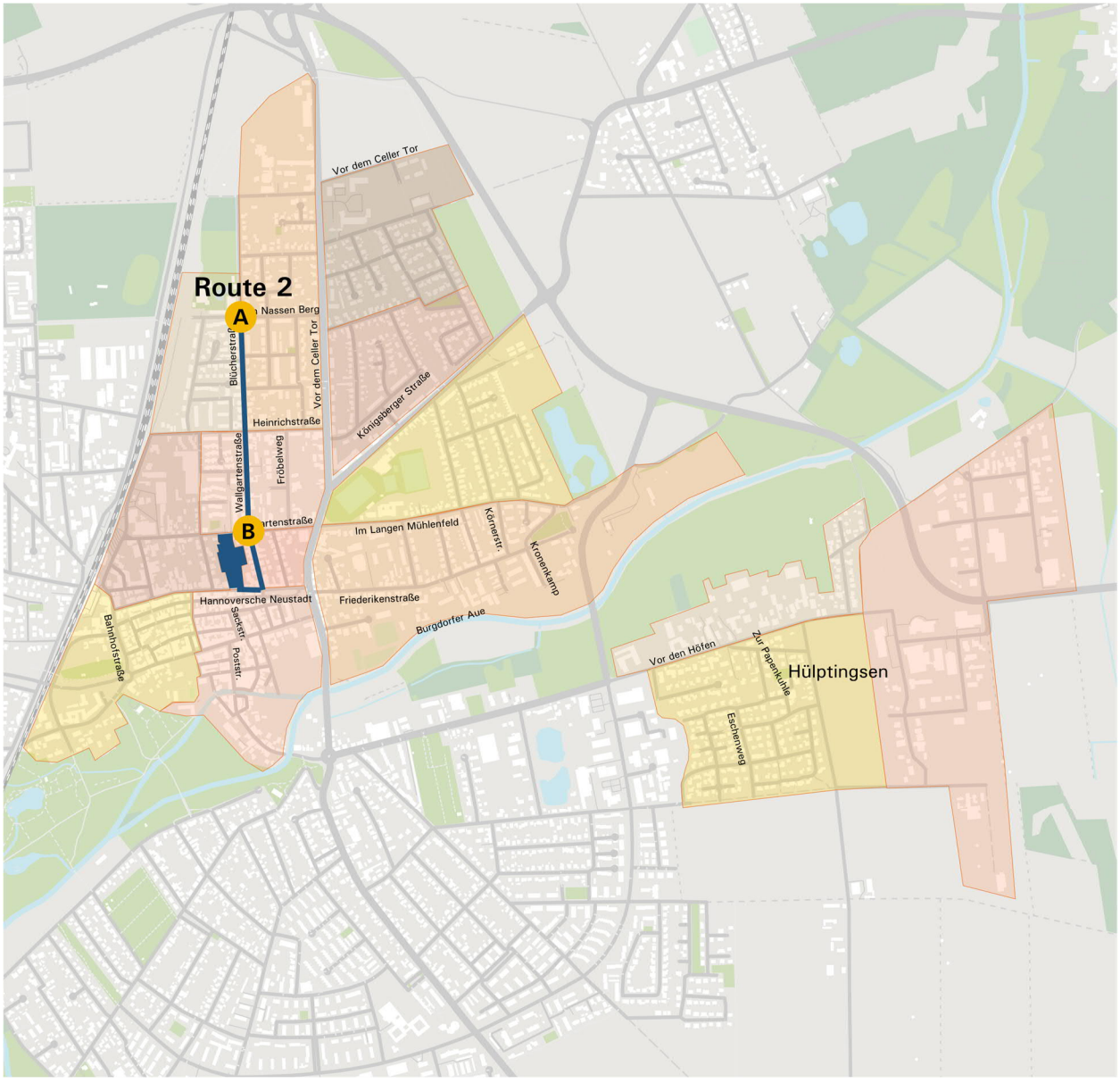


Abb. 52 Verlauf Route 2 mit Konfliktpunkten

R2-A: Blücherstraße/ Am Nassen Berg
In der Blücherstraße wird der Schulverkehr beidseitig auf den Gehwegen geführt.

Defizite: Schulverkehre aus den Wohnquartieren müssen am Knotenpunkt Blücherstraße/ Am Nassen Berg eine relativ große Verkehrsfläche queren. Die Gehwege sind zu schmal und der Grünbewuchs schränkt teilweise die Sicht ein.

Blücherstraße/ Am Nassen Berg, Richtung Süden

Maßnahmen: Eine Verbesserung der Querbarkeit wird durch das Vorziehen der Seitenräume erreicht (s. Seite 48). Zusätzlich bieten die größeren Aufstellflächen für Schülerinnen und Schüler eine bessere Sichtbarkeit für alle Verkehrsteilnehmende. Ein weiterer positiver Effekt ist die geschwindigkeitsdämpfende Wirkung für Kfz, die durch das Einziehen der Seitenräume und das deutliche Verschmälern der Fahrbahn erreicht wird. Das Freihalten von Sichtfeldern durch Grünschnitt ist zu beachten.

R2-B: Wallgartenstraße/ Gartenstraße
In der Wallgartenstraße wird der Schulverkehr beidseitig auf den Gehwegen geführt. Im westlichen Arm der Gartenstraße ist die Querung durch eine bedarfsgesteuerte Fußgänger-LSA gesichert

Defizite: Die Gehwege sind zu schmal und der Grünbewuchs schränkt teilweise die Sicht ein.

Wallgartenstraße/ Gartenstraße, Richtung Süden

Wallgartenstraße/ Gartenstraße, Richtung Osten

Maßnahmen: Zusätzlich zur vorhandenen Fußgänger-LSA kann eine Verbesserung der Überquerbarkeit in den übrigen Knotenpunktarmen durch das Vorziehen der Seitenräume erreicht werden. Zudem bieten die größeren Aufstellflächen für Schülerinnen und Schüler eine bessere Sichtbarkeit für alle Verkehrsteilnehmende. Ein weiterer positiver Effekt ist die geschwindigkeitsdämpfende Wirkung für Kfz, die durch das Einziehen der Seitenräume und das deutliche Verschmälern der Fahrbahn erreicht wird. Das Freihalten von Sichtfeldern durch Grünschnitt ist zu beachten.

Route 3

Die Route 3 verbindet die südwestlichen Schulbezirke mit der Grundschule Burgdorf. Sie verläuft über eine Länge von etwa 300 m entlang der Neue Torstraße und der Straße Hannoversche Neustadt bis zum Eingang der Grundschule. Die Neue Torstraße und die Straße Hannoversche Neustadt liegen in einer Tempo-20-Zone. Es gilt für Knotenpunkte die Rechts-vor-Links-Regelung und die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn. Die Neue Torstraße wird in Richtung Norden, die Straße Hannoversche Neustadt in Richtung Westen als Einbahnstraße geführt. Die in den Straßen entlang der Route beidseitig vorhandenen Gehwege sind nach aktuellem Regelwerk überwiegend zu schmal und für den Begegnungsfall von Fuß- bzw. Radverkehr mit Kindern nicht geeignet. Fußverkehre aus den südlichen Schulbezirken können die Marktstraße im Bereich der Neue Torstraße über einen Fußgängerüberweg queren. Die Marktstraße liegt ebenfalls in der Tempo-20-Zone.

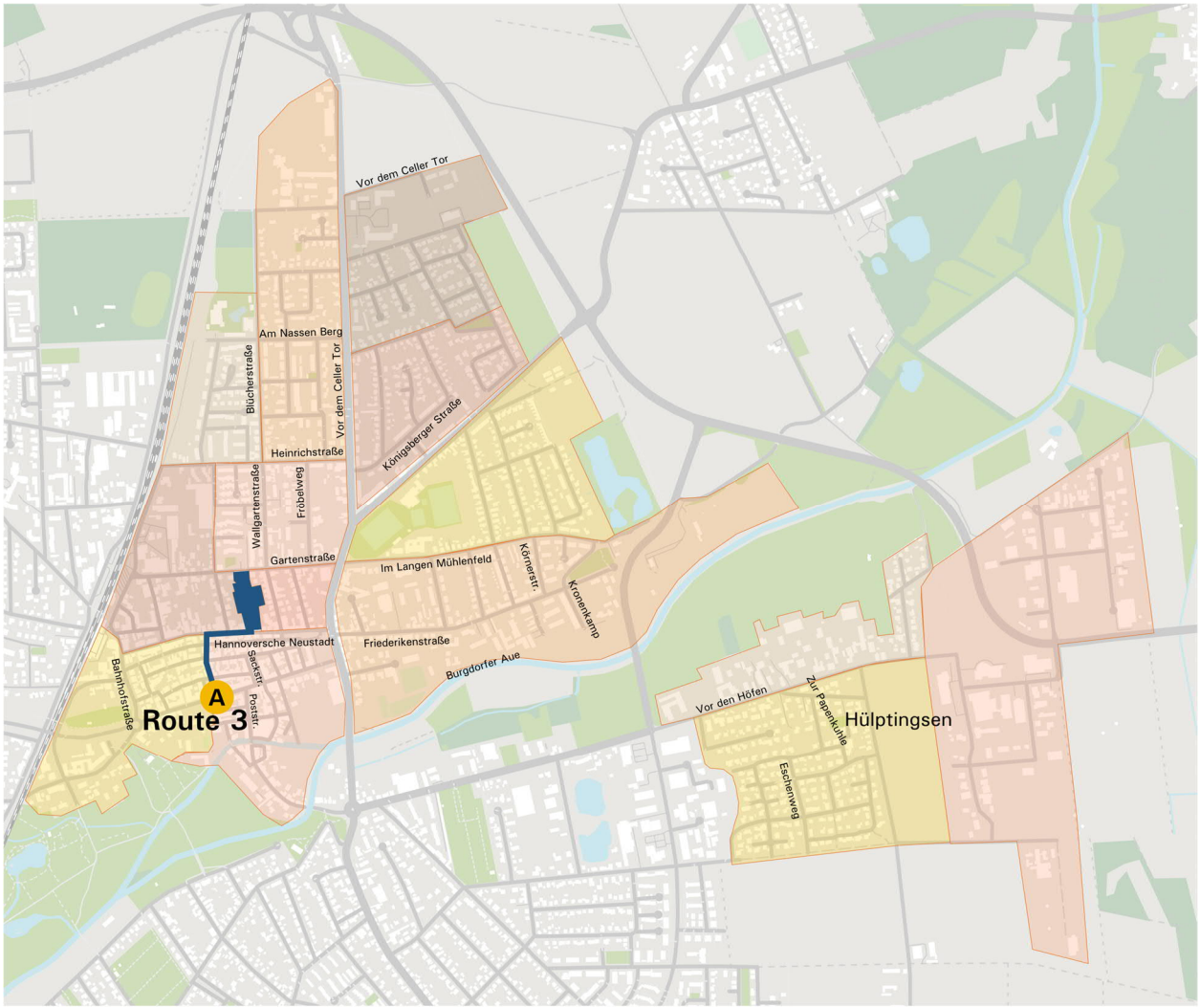


Abb. 53 Verlauf Route 3 mit Konfliktpunkten

R3-A: Marktstraße/ Neue Torstraße
In der Marktstraße wird der Schulverkehr über einen Fußgängerüberweg in die Neue Torstraße geführt.

Defizite: Im Bereich des Fußgängerüberwegs schränkt der Grünbewuchs teilweise die Sichtfelder ein.

Marktstraße/ Neue Torstraße, Richtung Westen

Maßnahmen: Das Freihalten von Sichtfeldern durch Grünschnitt ist zu beachten. Es gilt zu prüfen, ob durch ein Vorziehen der Seitenräume eine Verbesserung der Überquerbarkeit erreicht werden kann.

Route 4

Die Route 4 verbindet den Ortsteil Hülptingsen mit der Grundschule Burgdorf. Sie verläuft über eine Länge von etwa 2,2 km entlang der Straße Vor den Höfen, Uetzer Straße, Kleiner Brückendamm, Vor dem Celler Tor und der Straße Hannoversche Neustadt bis zum Eingang der Grundschule. Die Straße Vor den Höfen im Ortsteil Hülptingsen liegt in einer Tempo-30-Zone. Es gilt für Knotenpunkte die Rechts-vor-Links-Regelung und die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn. Ab dem Knotenpunkt Uetzer Straße/ Ostlandring gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Der der Radverkehr wird beidseitig auf einem Radfahrstreifen geführt. Der Knotenpunkt Uetzer Straße/ Ostlandring ist vollständig signalisiert. Es ist geplant, den Knotenpunkt zu einem Kreisverkehr umzubauen. Der Knotenpunkt Uetzer Straße/ Kleiner Brückendamm/ Immenser Straße ist ein Kreisverkehr. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt und für den Fußverkehr sind in jedem Knotenpunkt Fußgängerüberwege mit Mittelinsel vorhanden. Auf der Straße Kleiner Brückendamm gibt es im Bereich des Brückenbauwerks über die Burgdorfer Aue eine Fußgänger-LSA. Der Knotenpunkt Vor dem Celler Tor/ Marktstraße ist vollständig signalisiert. Der Knotenpunkt sollte in Hinsicht auf eine mögliche Reduzierung der bedingt verträglichen Abbiegeströme überprüft werden. Am Knotenpunkt Vor dem Celler Tor/ Hannoversche Neustadt gibt es eine Fußgänger-LSA. Ab hier wird die Route 4 gemeinsam mit der Route 1 geführt. Über den gesamten Verlauf der Route 4 sind beidseitig Gehwege vorhanden, nach aktuellem Regelwerk überwiegend zu schmal und für den Begegnungsfall von Fuß- bzw. Radverkehr mit Kindern nicht geeignet.

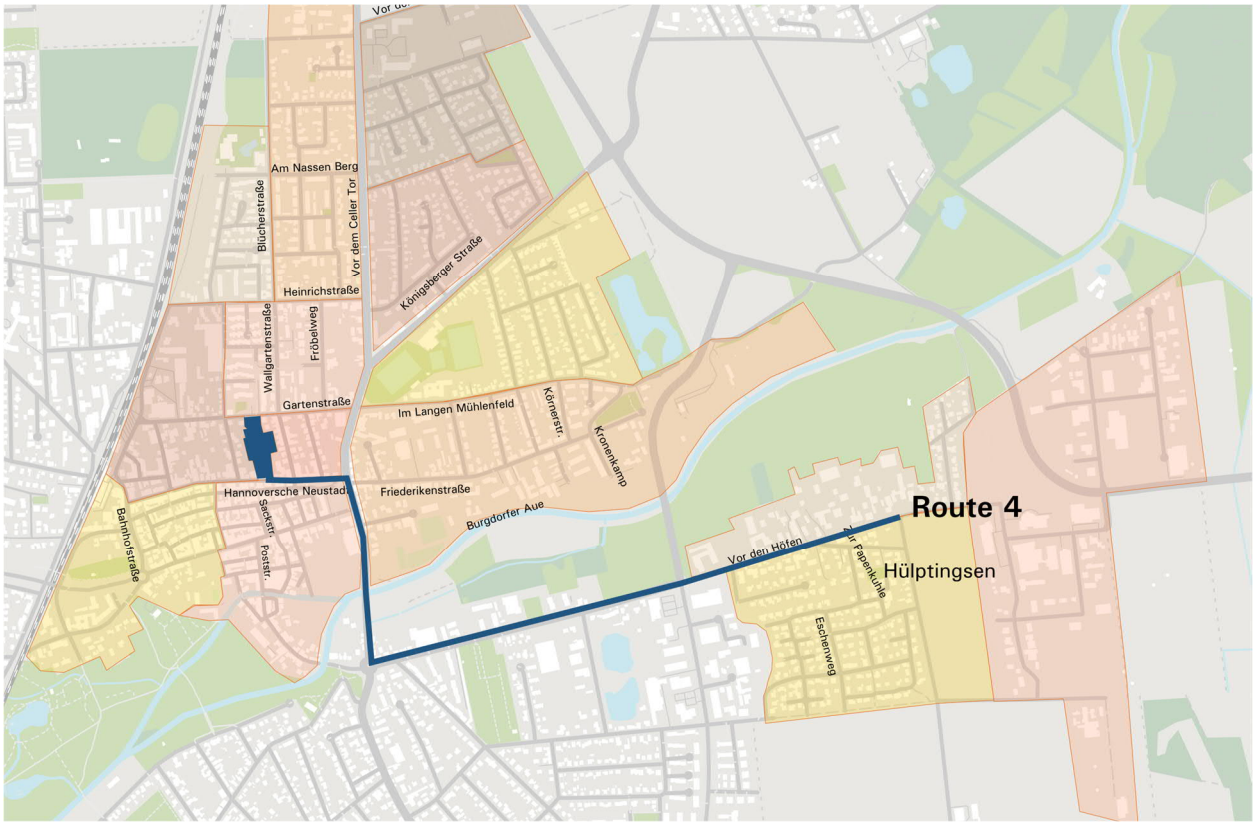


Abb. 54 Verlauf Route 4 mit Konfliktpunkten

Route 5

Die Route 5 verbindet die östlichen Schulbezirke mit der Grundschule Burgdorf. Sie verläuft über eine Länge von etwa 1,1 km entlang der Straße Im Langen Mühlenfeld, Vor dem Celler Tor und Straße Hannoversche Neustadt bis zum Eingang der Grundschule. Die Straße Im Langen Mühlenfeld liegt in einer Tempo-30-Zone. Es gilt für Knotenpunkte die Rechts-vor-Links-Regelung und die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn. Der Knotenpunkt Vor dem Celler Tor/ Gartenstraße/ Im Langen Mühlenfeld ist vollständig signalisiert. Der Knotenpunkt sollte in Hinsicht auf eine mögliche Reduzierung der bedingt verträglichen Abbiegeströme überprüft werden. Ab hier wird die Route 4 gemeinsam mit der Route 1 geführt. Über den gesamten Verlauf der Route 5 sind beidseitig Gehwege vorhanden, nach aktuellem Regelwerk überwiegend zu schmal und für den Begegnungsfall von Fuß- bzw. Radverkehr mit Kindern nicht geeignet.

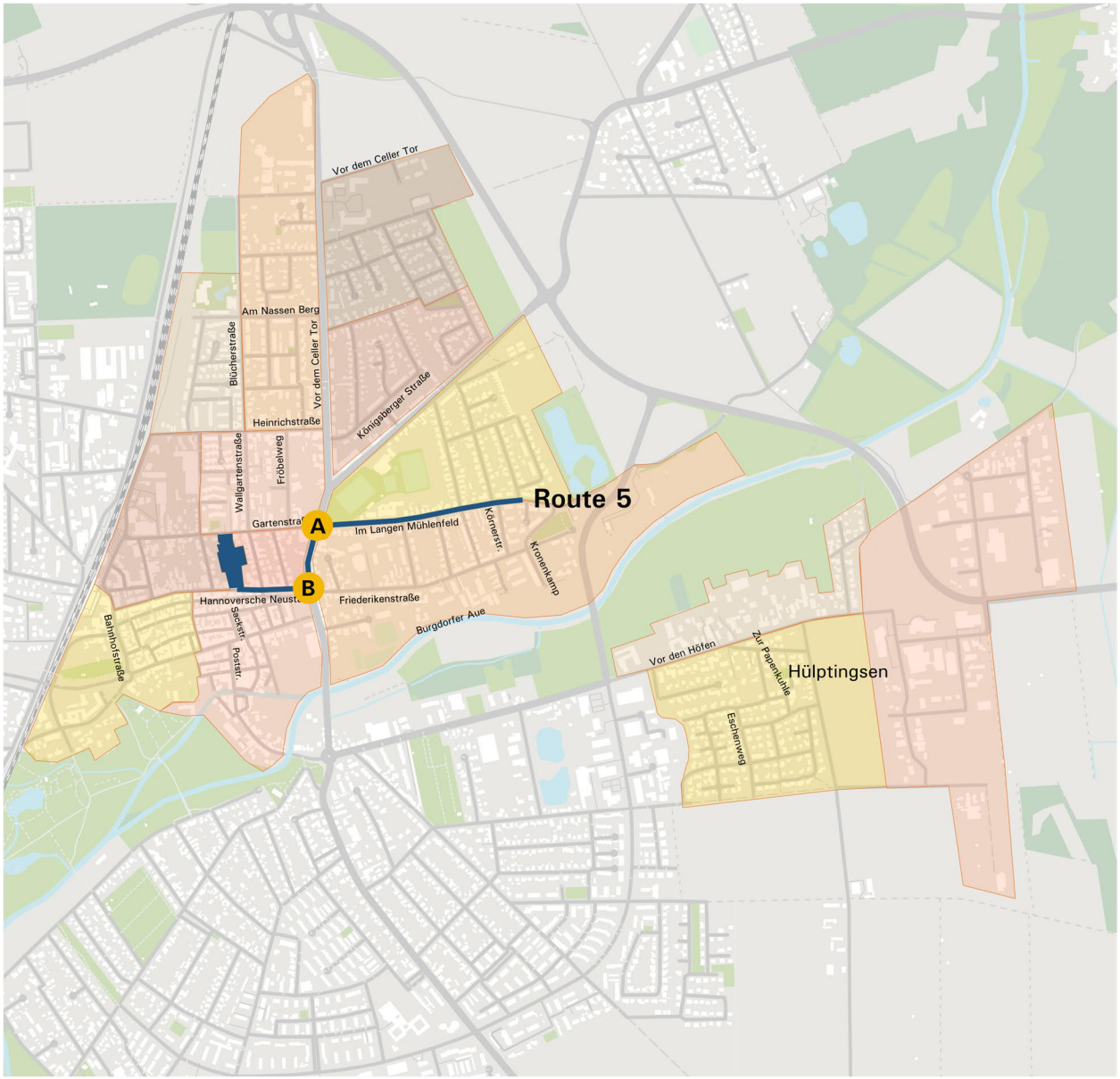


Abb. 55 Verlauf Route 5 mit Konfliktpunkten

R5-A: Vor dem Celler Tor/ Gartenstraße/ Im Langen Mühlenfeld (analog zu R1-C)
Am Knotenpunkt Vor dem Celler Tor/ Gartenstraße/ Im Langen Mühlenfeld wird der Schulverkehr über einen signalisierten Knotenpunkt geführt.

Defizite: Die Signalisierung am Knotenpunkt lässt aktuell bedingt verträgliche Abbiegeströme zu. Zudem ist die Verkehrsfläche des Knotenpunktes relativ groß. Dies führt zu einem erhöhten Unfallrisiko zwischen Fuß- und Radverkehr im Längsverkehr und abbiegenden Kfz. In der Vergangenheit hat es hier bereits einen tödlichen Radverkehrsunfall gegeben.

Im Langen Mühlenfeld/ Vor dem Celler Tor, Richtung Westen

Maßnahmen: Es ist zu empfehlen, die Straße vor dem Celler Tor komplett umzugestalten. Der erste Bauabschnitt zwischen Mühlenweg und Wasserwerksweg befindet sich in der Umsetzung. Die weiteren Abschnitte bis zum Sorgenser Grundweg und weiter bis zur Straße Hannoversche Neustadt befinden sich derzeit noch in einer frühen Planungsphase. Hierbei gilt insbesondere eine Vermeidung bedingt verträglicher Abbiegeströme.

R5-B: Hannoversche Neustadt (analog zu R1-D)
Ab dem Knotenpunkt Vor dem Celler Tor/ Hannoversche Neustadt wird der Schulverkehr beidseitig in der Straße Hannoversche Neustadt auf dem Gehweg bis zum Haupteingang der Grundschule Burgdorf geführt.

Defizite: Die Gehwege sind beidseitig zu schmal. Auf der Nordseite wird der Gehweg durch parkende Pkw eingeengt.

Hannoversche Neustadt, Richtung Westen

Maßnahmen: Das Parkraumangebot auf der Nordseite der Straße Hannoversche Neustadt sollte zu Gunsten des Gehwegs reduziert und die Einmündungsbereiche als Gehwegüberfahrten ausgebildet werden. Ab dem Knotenpunkt Hannoversche Neustadt/ Wallgartenstraße sollte die Durchfahrt für Kfz zu den Schulanfangs- und Endzeiten gesperrt werden, um den Schulverkehr vor dem Haupteingang der Schule sicherer zu führen.

Hannoversche Neustadt, Richtung Westen

6.3 Gudrun-Pausewang-Grundschule

Der Einzugsbereich der Gudrun-Pausewang-Grundschule liegt südlich der Burgdorfer Aue zwischen der Bahnstrecke im Westen und dem Ortsteil Hülptingsen im Osten. Insgesamt sechs Routen bilden das Schulwegenetz und verbinden die umliegenden Wohnquartiere mit der Grundschule (vgl. Abb. 56).

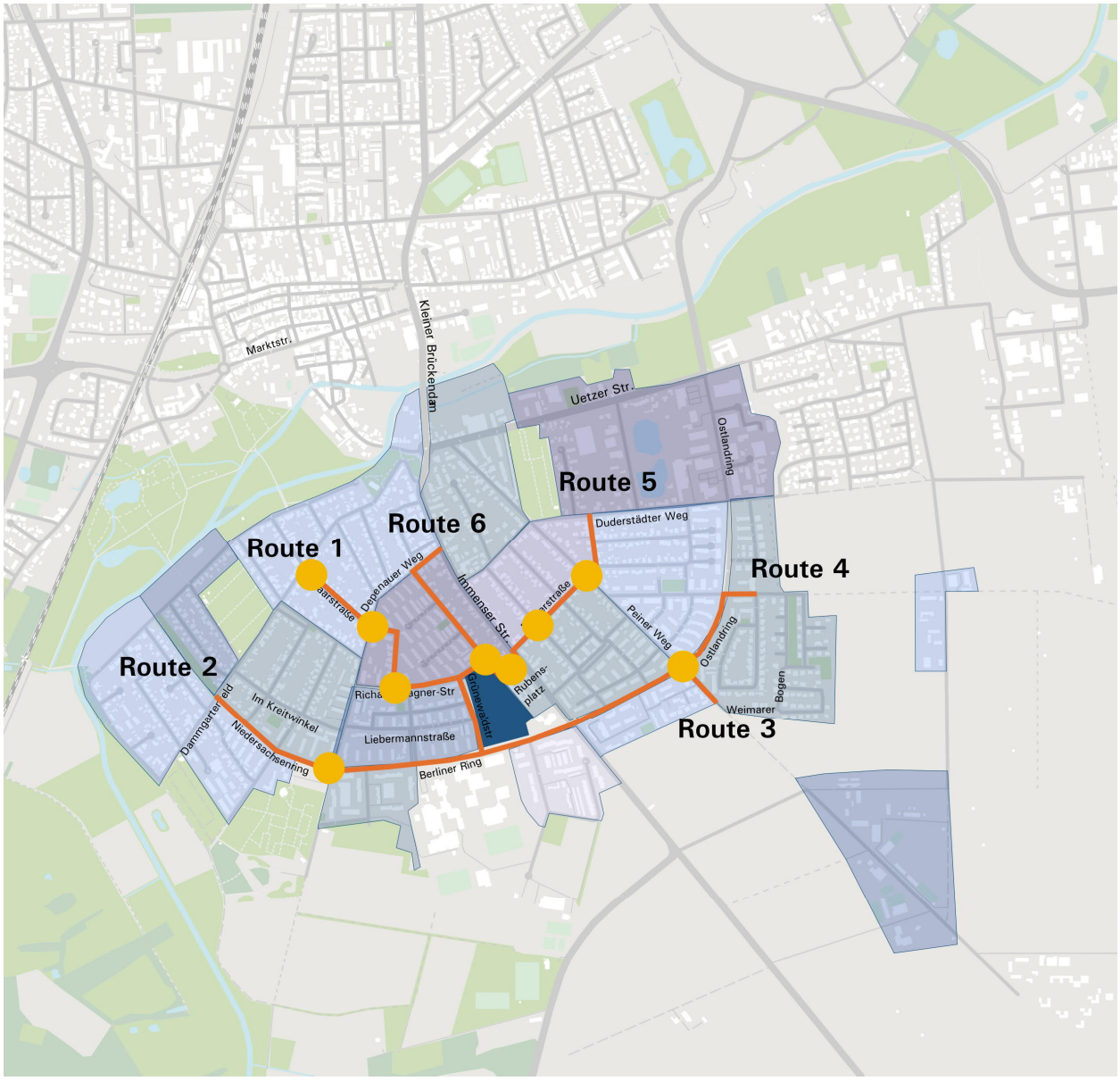


Abb. 56 Schulwegenenetz der Gudrun-Pausewang-Grundschule

Route 1

Die Route 1 verbindet die nordwestlichen Schulbezirke mit der Gudrun-Pausewang-Grundschule. Sie verläuft über eine Länge von etwa 800 m entlang der Saarstraße, der Brahmsstraße, der Richard-Wagner-Straße sowie der Grünewaldstraße. Die gesamte Route verläuft über eine Fahrradstraße, die für den Kfz-Verkehr freigegeben ist. Es gilt die Rechts-vor-Links-Regelung. In der Saarstraße und der Brahmsstraße ist der Gehweg nur einseitig auf der Nordseite bzw. der Ostseite vorhanden. Ab der Richard-Wagner-Straße sind beidseitig Gehwege vorhanden. Die Gehwege im gesamten Verlauf der Route1 sind nach aktuellem Regelwerk überwiegend zu schmal und für den Begegnungsfall von Fuß- bzw. Radverkehr mit Kindern nicht geeignet.

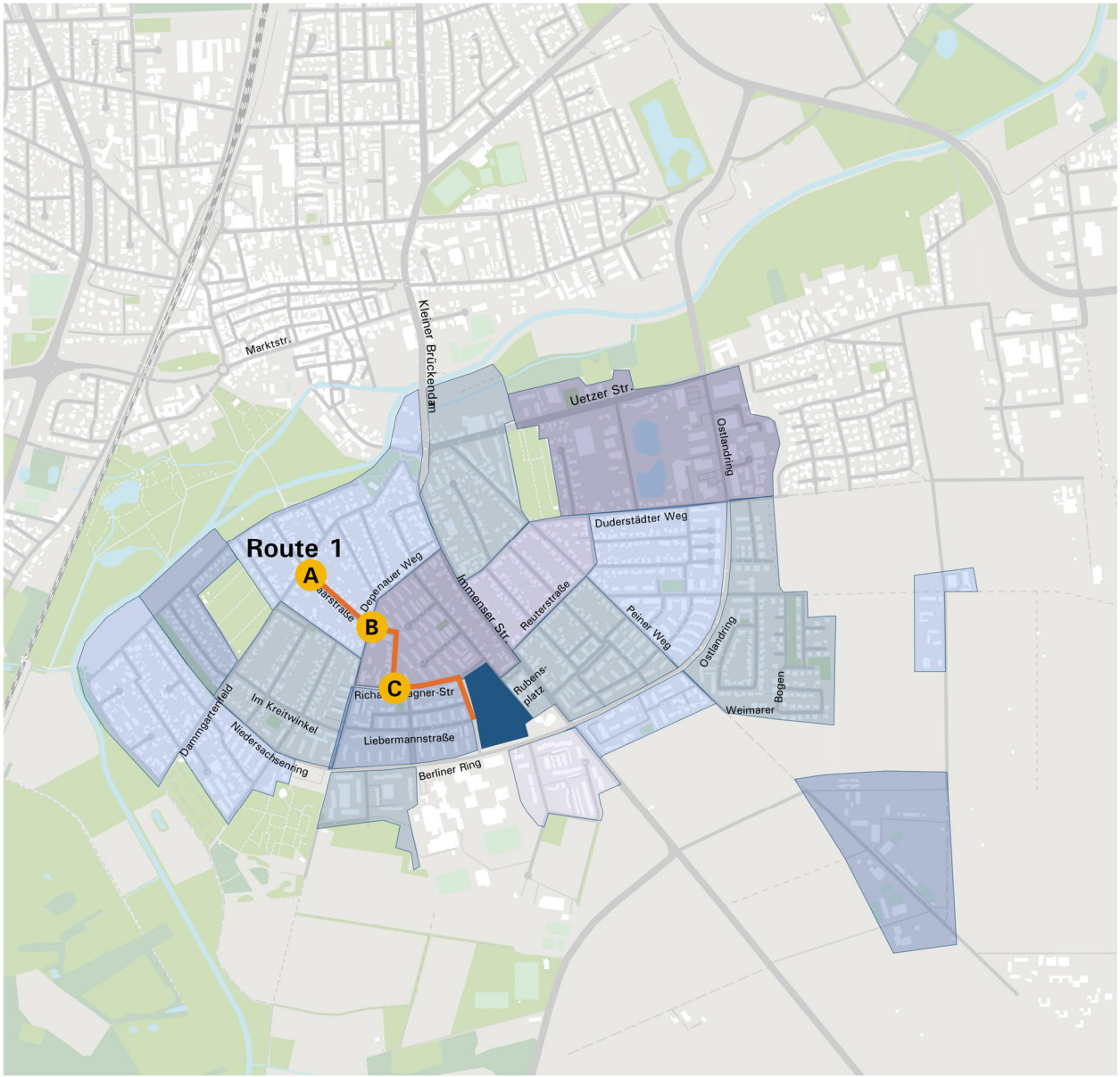


Abb. 57 Verlauf Route 1 mit Konfliktpunkten

R1-A: Knotenpunkt Saarstraße/ Am Kahlen Lehn
In der Saarstraße ist westlich des Knotenpunktes Saarstraße/ Am Kahlen Lehn nur auf der Südseite ein Gehweg vorhanden. Östlich des Knotenpunktes ist der Gehweg nur auf der Nordseite vorhanden.

Defizite: Am Knotenpunkt Saarstraße/ Am Kahlen Lehn muss der Schulverkehr von der Südseite der Saarstraße auf die Nordseite geführt werden. Am Knotenpunkt fehlen teilweise die Gehwegabsenkung und der Grünbewuchs schränkt teilweise die Sichtfelder ein.

Saarstraße/ Am Kahlen Lehn, Richtung Nordwesten

Saarstraße/ Am Kahlen Lehn, Richtung Nordosten

Maßnahmen: Eine Verbesserung der Querbarkeit wird durch das Vorziehen der Seitenräume erreicht (s. Seite 48). Zusätzlich bieten die größeren Aufstellflächen für Schülerinnen und Schüler eine bessere Sichtbarkeit für alle Verkehrsteilnehmende. Das Freihalten von Sichtfeldern durch Grünschnitt ist zu beachten.

R1-B: Übergang Saarstraße/ Brahmsstraße
Im Übergang der Saarstraße in die Brahmsstraße auf Höhe des Depenauer Wegs wird der Schulverkehr auf der Nordseite auf dem Gehweg geführt.

Defizite: Am Knotenpunkt Saarstraße/ Depenauer Weg muss der Schulverkehr aus Süden die Saarstraße bzw. die Brahmsstraße queren. Auf der Südseite ist kein Gehweg vorhanden. Teilweise schränkt der Grünbewuchs die Sichtfelder ein.

Brahmsstraße/ Depenauer Weg, Richtung Nordwesten

Maßnahmen: Eine Verbesserung der Querbarkeit wird durch das Vorziehen der Seitenräume erreicht (s. Seite 48). Zusätzlich bieten die größeren Aufstellflächen für Schülerinnen und Schüler eine bessere Sichtbarkeit für alle Verkehrsteilnehmende. Das Freihalten von Sichtfeldern durch Grünschnitt ist zu beachten.

R1-C: Übergang Brahmsstraße/ Richard-Wagner-Straße
In der Brahmsstraße ist nur auf der Nordseite bzw. im weiteren Verlauf auf der Ostseite ein Gehweg vorhanden.

Defizite: Am Knotenpunkt Brahmsstraße/ Richard-Wagner-Straße muss der Schulverkehr von der Südseite der Richard-Wagner-Straße auf die Ostseite geführt werden. Teilweise schränkt der Grünbewuchs die Sichtfelder ein.

Brahmsstraße/ Richard-Wagner-Straße, Richtung Norden

Brahmsstraße/ Richard-Wagner-Straße, Richtung Westen

Maßnahmen: Eine Verbesserung der Querbarkeit wird durch das Vorziehen der Seitenräume erreicht (s. Seite 48). Zusätzlich bieten die größeren Aufstellflächen für Schülerinnen und Schüler eine bessere Sichtbarkeit für alle Verkehrsteilnehmende. Das Freihalten von Sichtfeldern durch Grünschnitt ist zu beachten.

Route 2

Die Route 2 verbindet die westlichen Schulbezirke mit der Gudrun-Pausewang-Grundschule. Sie verläuft über eine Länge von etwa 1 km entlang des Niedersachenrings und des Berliner Rings sowie der Grünewaldstraße. Der Niedersachsenring und der Berliner Ring liegen in einer Tempo-30-Zone. Es gilt für Knotenpunkte die Rechts-vor-Links-Regelung und die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn. Die Grünewaldstraße ist eine Fahrradstraße, die für den Kfz-Verkehr freigegeben ist. Es gilt die Rechts-vor-Links-Regelung. Im Niedersachsenring und dem Berliner Ring sind beidseitig Gehwege vorhanden. Auf der Nordseite der beiden Straßenabschnitte sind Schrägparkplätze angeordnet. Ein baulich angelegter, aber nicht benutzungspflichtiger Radweg liegt hier zwischen den Stellplätzen und der Fahrbahn. Die Gehwege sind nach aktuellem Regelwerk überwiegend zu schmal und für den Begegnungsfall von Fuß- bzw. Radverkehr mit Kindern nicht geeignet. Im südlichen Abschnitt der Grünewaldstraße sind keine Gehwege im Seitenraum vorhanden. Hier werden die Schülerverkehre ab dem Knotenpunkt Berliner Ring/ Grünewaldstraße direkt über das Schulgelände östlich der Grünewaldstraße geführt. Am Knotenpunkt selbst sind in beiden Armen des Berliner Rings Fußgängerüberwege mit Mittelinseln vorhanden.

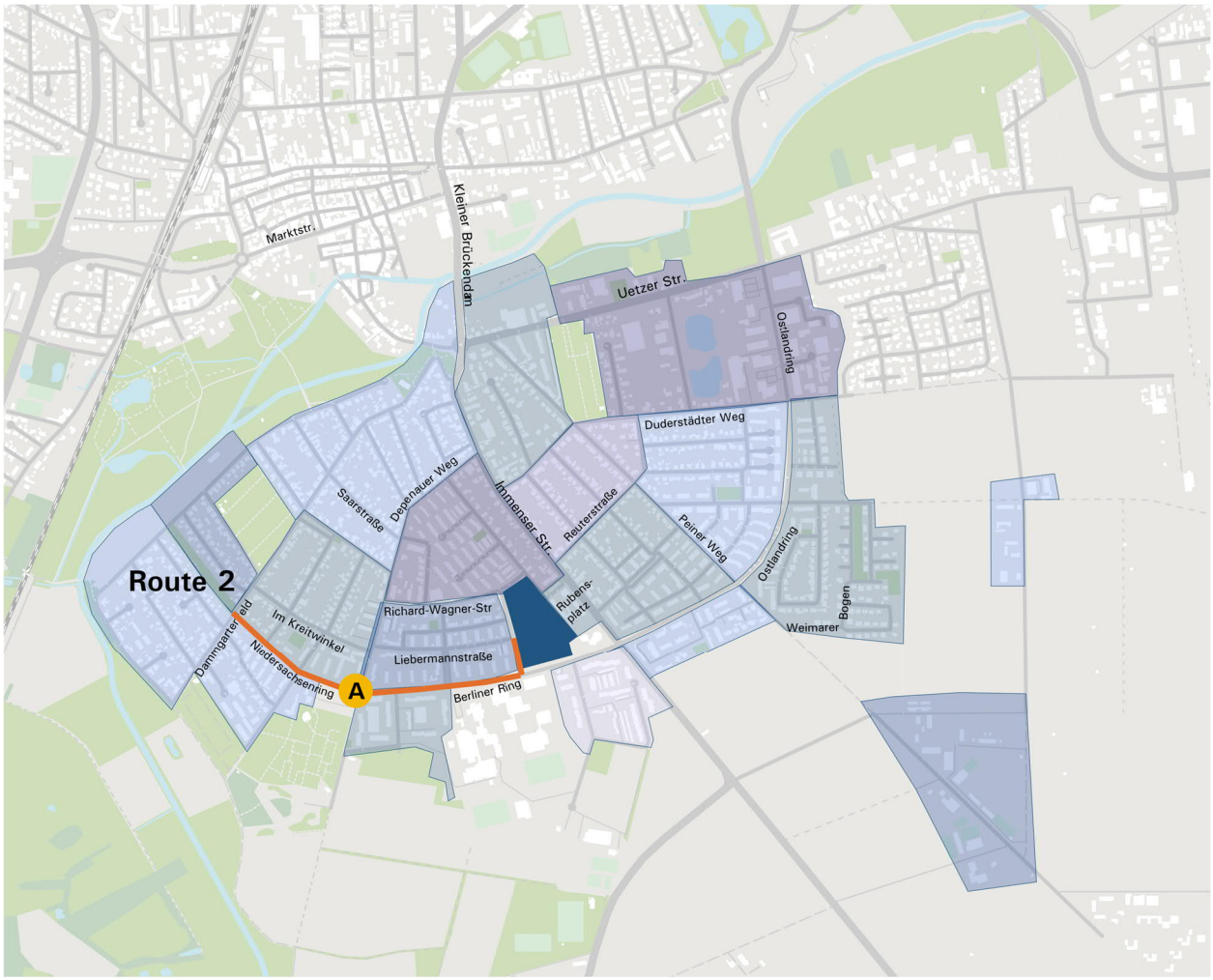


Abb. 58 Verlauf Route 2 mit Konfliktpunkten

R2-A: Knotenpunkt Niedersachsenring/ Depenauer Weg
Auf dem Niedersachsenring wird der Schulverkehr beidseitig auf den Gehwegen geführt.

Defizite: Schulverkehre aus den Wohnquartieren müssen am Knotenpunkt Niedersachsenring/ Depenauer Weg eine relativ große Verkehrsfläche queren. Die Gehwege sind überwiegend zu schmal.

Niedersachsenring/ Berliner Ring, Richtung Osten

Maßnahmen: Eine Verbesserung der Querbarkeit wird durch das Vorziehen der Seitenräume erreicht (s. Seite 48). Zusätzlich bieten die größeren Aufstellflächen für Schülerinnen und Schüler eine bessere Sichtbarkeit für alle Verkehrsteilnehmende. Ein weiterer positiver Effekt ist die geschwindigkeitsdämpfende Wirkung für Kfz, die durch das Einziehen der Seitenräume und das deutliche Verschmälern der Fahrbahn erreicht wird. Das Freihalten von Sichtfeldern durch Grünschnitt ist zu beachten.

Route 3

Die Route 3 verbindet die südöstlichen Schulbezirke mit der Gudrun-Pausewang-Grundschule. Sie verläuft über eine Länge von etwa 900 m entlang des Peiner Wegs, des Ostlandrings, des Berliner Rings sowie der Grünewaldstraße. Auf dem Ostlandring gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Der Radverkehr wird im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt, kann aber auch den nicht benutzungspflichtigen Radweg im Seitenraum nutzen. Der Knotenpunkt Ostlandring/ Berliner Ring/ Immenser Landstraße ist vollständig signalisiert. Der Knotenpunkt sollte in Hinsicht auf eine mögliche Reduzierung der bedingt verträglichen Abbiegeströme überprüft werden. Der Peiner Weg und der Berliner Ring liegen in einer Tempo-30-Zone. Es gilt für Knotenpunkte die Rechts-vor-Links-Regelung und die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn. Die Grünewaldstraße ist eine Fahrradstraße, die für den Kfz-Verkehr freigegeben ist. Auch hier gilt die Rechts-vor-Links-Regelung. Im Ostlandring und dem Berliner Ring sind beidseitig Gehwege vorhanden. Im Peiner Weg ist ein Gehweg durchgängig nur auf der Westseite vorhanden. Ab dem Knotenpunkt Peiner Weg/ Weimarer Bogen in Richtung Südosten ist der Peiner Weg nur noch als Schotterweg befestigt und nicht beleuchtet. Im südlichen Abschnitt der Grünewaldstraße sind keine Gehwege im Seitenraum vorhanden. Hier werden die Schülerverkehre ab dem Knotenpunkt Berliner Ring/ Grünewaldstraße direkt über das Schulgelände östlich der Grünewaldstraße geführt. Am Knotenpunkt selbst sind in beiden Armen des Berliner Rings Fußgängerüberwege mit Mittelinseln vorhanden.

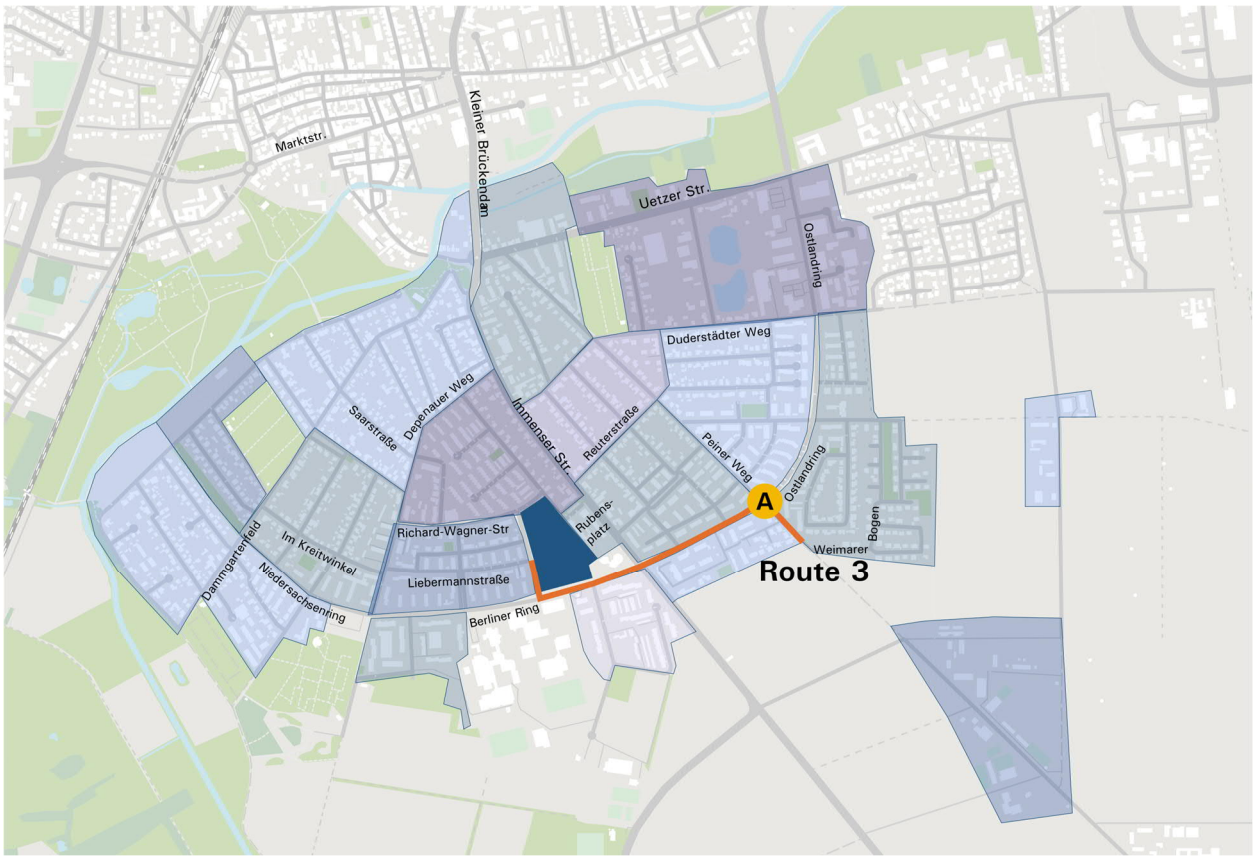


Abb. 59 Verlauf Route 3 mit Konfliktpunkten

R3-A: Knotenpunkt Ostlandring/ Peiner Weg
Auf dem Ostlandring wird der Schulverkehr beidseitig auf den Gehwegen geführt.

Defizite: Schulverkehre aus den südlichen Wohnquartieren müssen am Kontenpunkt Ostlandring/ Peiner Weg den Ostlandring queren.

Ostlandring/ Peiner Weg, Richtung Norden

Maßnahmen: Eine Verbesserung der Querbarkeit wird durch das Vorziehen der Seitenräume erreicht. Zusätzlich bieten die größeren Aufstellflächen für Schülerinnen und Schüler eine bessere Sichtbarkeit für alle Verkehrsteilnehmende. Ein weiterer positiver Effekt ist die geschwindigkeitsdämpfende Wirkung für Kfz, die durch das Einziehen der Seitenräume und das Verschmälern der Fahrbahn erreicht wird. Das Freihalten von Sichtfeldern durch Grünschnitt ist zu beachten.

Route 4

Die Route 4 verbindet die östlichen Schulbezirke mit der Gudrun-Pausewang-Grundschule. Sie verläuft über eine Länge von etwa 1,1 km entlang des Schwüblingser Wegs, des Ostlandrings, des Berliner Rings sowie der Grünewaldstraße. Auf dem Ostlandring gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Der Radverkehr wird im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt, kann aber auch den nicht benutzungspflichtigen Radweg im Seitenraum nutzen. Der Knotenpunkt Ostlandring/ Berliner Ring/ Immenser Landstraße ist vollständig signalisiert. Der Knotenpunkt sollte in Hinsicht auf eine mögliche Reduzierung der bedingt verträglichen Abbiegeströme überprüft werden. Der Schwüblingser Weg und der Berliner Ring liegen in einer Tempo-30-Zone. Es gilt für Knotenpunkte die Rechts-vor-Links-Regelung und die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn. Die Grünewaldstraße ist eine Fahrradstraße, die für den Kfz-Verkehr freigegeben ist. Auch hier gilt die Rechts-vor-Links-Regelung. Im Schwüblingser Weg, dem Ostlandring und dem Berliner Ring sind beidseitig Gehwege vorhanden. Im Schwüblingser Weg sind die Gehwege nach aktuellem Regelwerk überwiegend zu schmal und für den Begegnungsfall von Fuß- bzw. Radverkehr mit Kindern nicht geeignet. Am Knotenpunkt Ostlandring/ Schwüblingser Weg ist im nördlichen Arm des Ostlandrings eine Fußgänger-LSA vorhanden. Ab dem Knotenpunkt Schwüblingser Weg/ Weimarer Bogen in Richtung Osten ist der Schwüblingser Weg nur noch als Schotterweg befestigt und nicht beleuchtet. Ab dem Knotenpunkt Ostlandring/ Peiner Weg wird die Route 4 gemeinsam mit der Route 3 geführt.

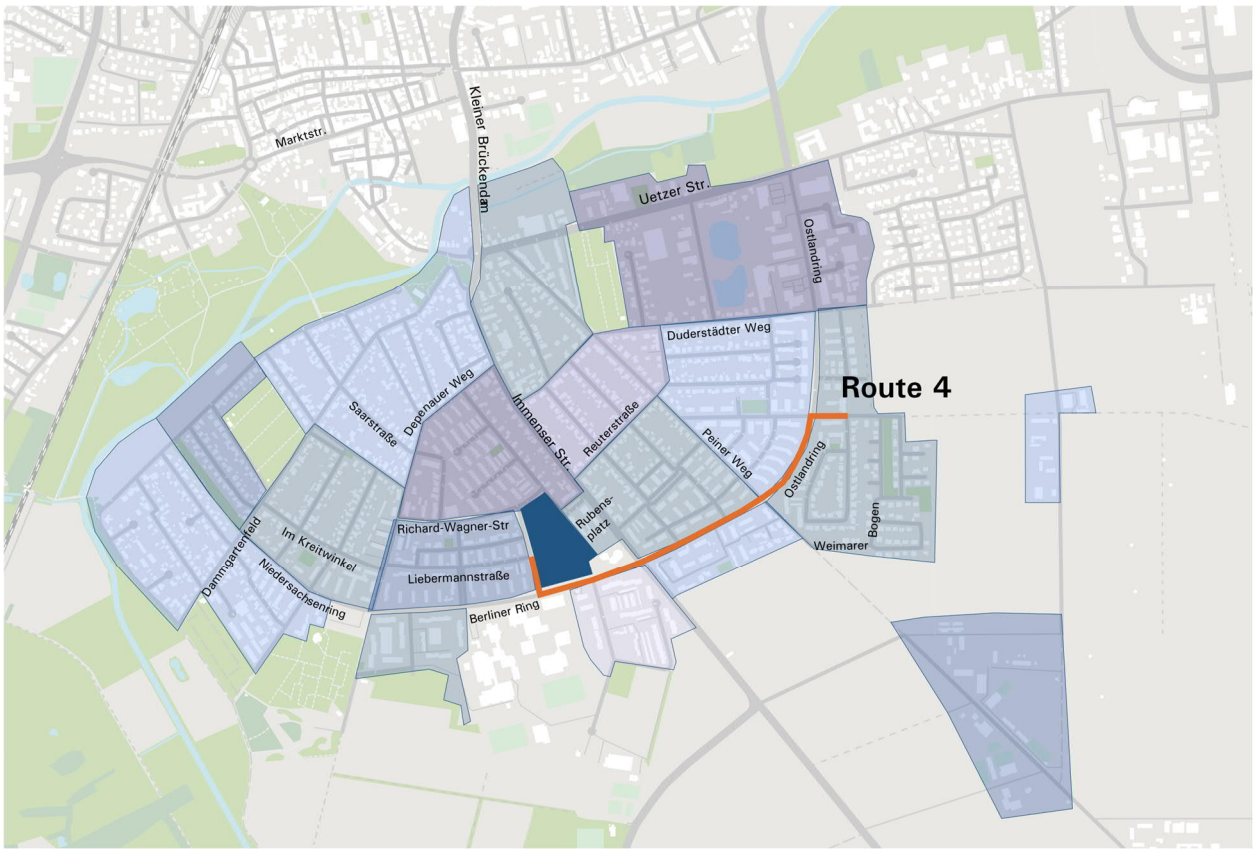


Abb. 60 Verlauf Route 4 mit Konfliktpunkten

Route 5

Die Route 5 verbindet die nordöstlichen Schulbezirke mit der Gudrun-Pausewang-Grundschule. Sie verläuft über eine Länge von etwa 900 m entlang der Kantstraße, der Reuterstraße, der Immenser Landstraße, dem Rubensplatz, der Straße Auf dem Ratskamp, der Richard-Wagner-Straße sowie der Grünewaldstraße. Die Kantstraße, die Reuterstraße, der Rubensplatz, die Straße Auf dem Ratskamp und die Richard-Wagner-Straße liegen in einer Tempo-30-Zone. Es gilt für Knotenpunkte die Rechts-vor-Links-Regelung und die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn. Die Grünewaldstraße ist eine Fahrradstraße, die für den Kfz-Verkehr freigegeben ist. Es gilt auch hier die Rechts-vor-Links-Regelung. Auf der Immenser Landstraße gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Der Radverkehr wird im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Auf der Immenser Landstraße gibt es zwischen der Reuterstraße und dem Rubensplatz eine Fußgänger-LSA. Bis auf die Abschnitte Auf dem Ratskamp und Richard-Wagner-Straße sind über den gesamten Verlauf der Route 5 beidseitig Gehwege vorhanden. Auf dem Ratskamp sowie der Richard-Wagner-Straße ist der Gehweg nur auf der Ostseite bzw. Nordseite vorhanden. Die Gehwege sind nach aktuellem Regelwerk überwiegend zu schmal und für den Begegnungsfall von Fuß- bzw. Radverkehr mit Kindern nicht geeignet.

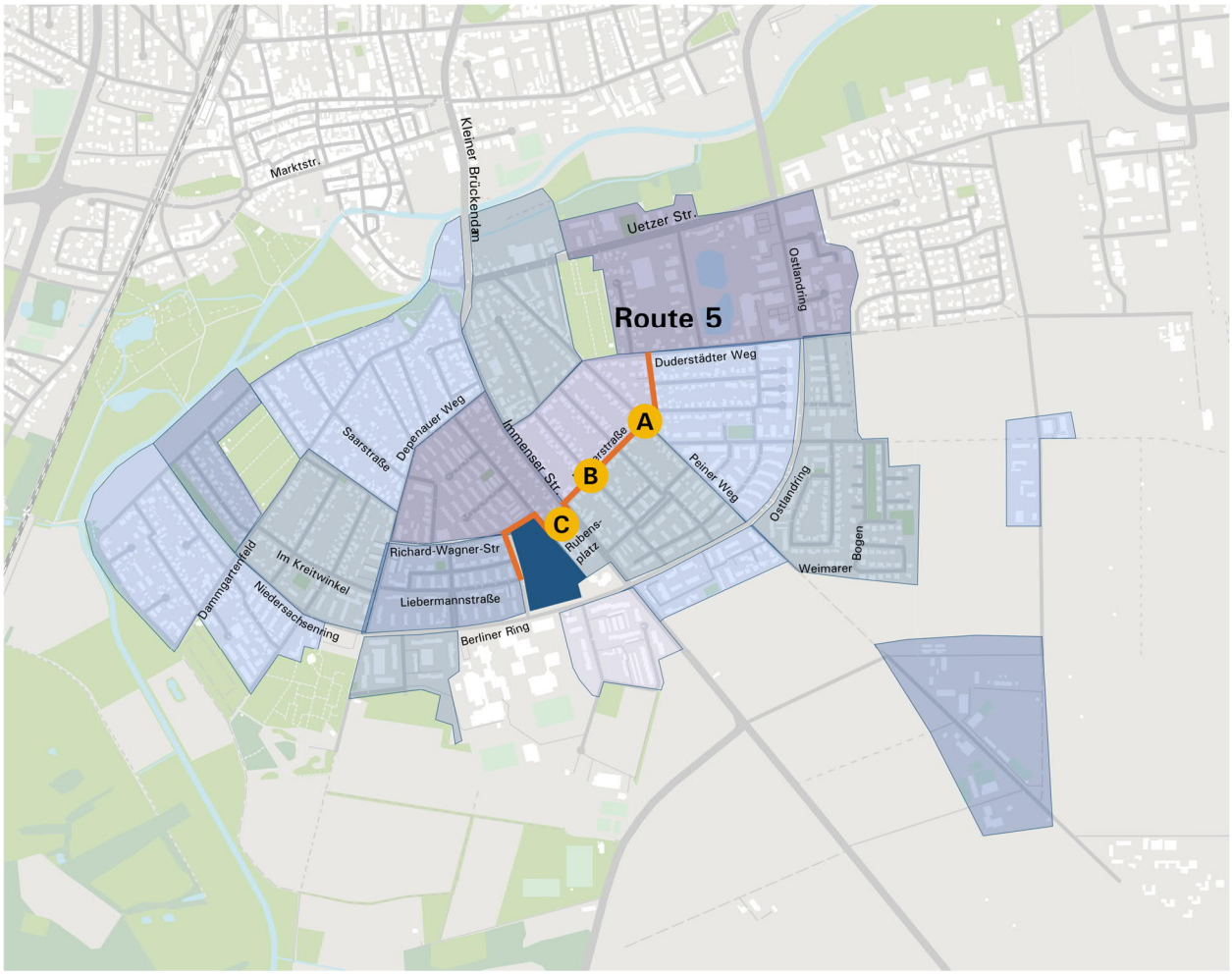


Abb. 61 Verlauf Route 5 mit Konfliktpunkten

R5-A: Knotenpunkt Peiner Weg/ Kantstraße
Auf der Kantstraße wird der Schulverkehr beidseitig auf den Gehwegen geführt.

Defizite: Schulverkehre aus den Wohnquartieren müssen am Kontenpunkt Peiner Weg/ Kantstraße eine relativ große Verkehrsfläche queren. Die Gehwege sind überwiegend zu schmal.

Kantstraße/ Peiner Weg, Richtung Süden

Maßnahmen: Eine Verbesserung der Querbarkeit wird durch das Vorziehen der Seitenräume erreicht. Zusätzlich bieten die größeren Aufstellflächen für Schülerinnen und Schüler eine bessere Sichtbarkeit für alle Verkehrsteilnehmende. Ein weiterer positiver Effekt ist die geschwindigkeitsdämpfende Wirkung für Kfz, die durch das Einziehen der Seitenräume und das deutliche Verschmälern der Fahrbahn erreicht wird. Das Freihalten von Sichtfeldern durch Grünschnitt ist zu beachten.

R5-B: Knotenpunkt Reuterstraße/ Wilhelm-Henze-Weg
Auf der Reuterstraße wird der Schulverkehr beidseitig auf den Gehwegen geführt.

Defizite: Schulverkehre aus den Wohnquartieren müssen am Kontenpunkt Reuterstraße/ Wilhelm-Henze-Weg eine relativ große Verkehrsfläche queren. Die Gehwege sind überwiegend zu schmal und teilweise fehlen die Bordsteinabsenkungen.

Reuterstraße/ Wilhelm-Henze-Weg, Richtung Südwesten

Reuterstraße/ Wilhelm-Henze-Weg, Richtung Südwesten

Maßnahmen: Eine Verbesserung der Querbarkeit wird durch das Vorziehen der Seitenräume erreicht. Zusätzlich bieten die größeren Aufstellflächen für Schülerinnen und Schüler eine bessere Sichtbarkeit für alle Verkehrsteilnehmende. Ein weiterer positiver Effekt ist die geschwindigkeitsdämpfende Wirkung für Kfz, die durch das Einziehen der Seitenräume und das deutliche Verschmälern der Fahrbahn erreicht wird. Das Freihalten von Sichtfeldern durch Grünschnitt ist zu beachten.

R5-C: Rubensplatz

Auf dem Rubensplatz wird der Schulverkehr beidseitig auf dem Gehweg geführt. In der Mitte des Rubenplatzes sind Stellplätze in Schrägaufstellung angeordnet. Der Rubensplatz kann im Einrichtungsverkehr umfahren werden.

Defizite: Die Gehwege sind beidseitig zu schmal. Auf der Nordseite parken zusätzlich Pkw in Längsaufstellung am Fahrbahnrand.

Rubensplatz (Nordseite), Richtung Westen

Rubensplatz (Südseite), Richtung Westen

Maßnahmen: Die Stellplätze am Fahrbahnrand auf der Nordseite des Rubensplatzes sollten zu Gunsten einer Gehwegverbreiterung aufgegeben werden.

Route 6

Die Route 6 verbindet die nördlichen Schulbezirke mit der Gudrun-Pausewang-Grundschule. Sie verläuft über eine Länge von etwa 700 m entlang des Depenauerwegs, der Straße Auf dem Ratskamp, der Richard-Wagner-Straße sowie der Grünewaldstraße. Der Depenauerweg, die Straße Auf dem Ratskamp und die Richard-Wagner-Straße liegen in einer Tempo-30-Zone. Es gilt für Knotenpunkte die Rechts-vor-Links-Regelung und die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn. Die Grünewaldstraße ist eine Fahrradstraße, die für den Kfz-Verkehr freigegeben ist. Es gilt auch hier die Rechts-vor-Links-Regelung. Bis auf den Abschnitt der Richard-Wagner-Straße sind über den gesamten Verlauf der Route 6 beidseitig Gehwege vorhanden. Auf der Richard-Wagner-Straße ist der Gehweg nur auf der Nordseite vorhanden. Die Gehwege sind nach aktuellem Regelwerk überwiegend zu schmal und für den Begegnungsfall von Fuß- bzw. Radverkehr mit Kindern nicht geeignet.

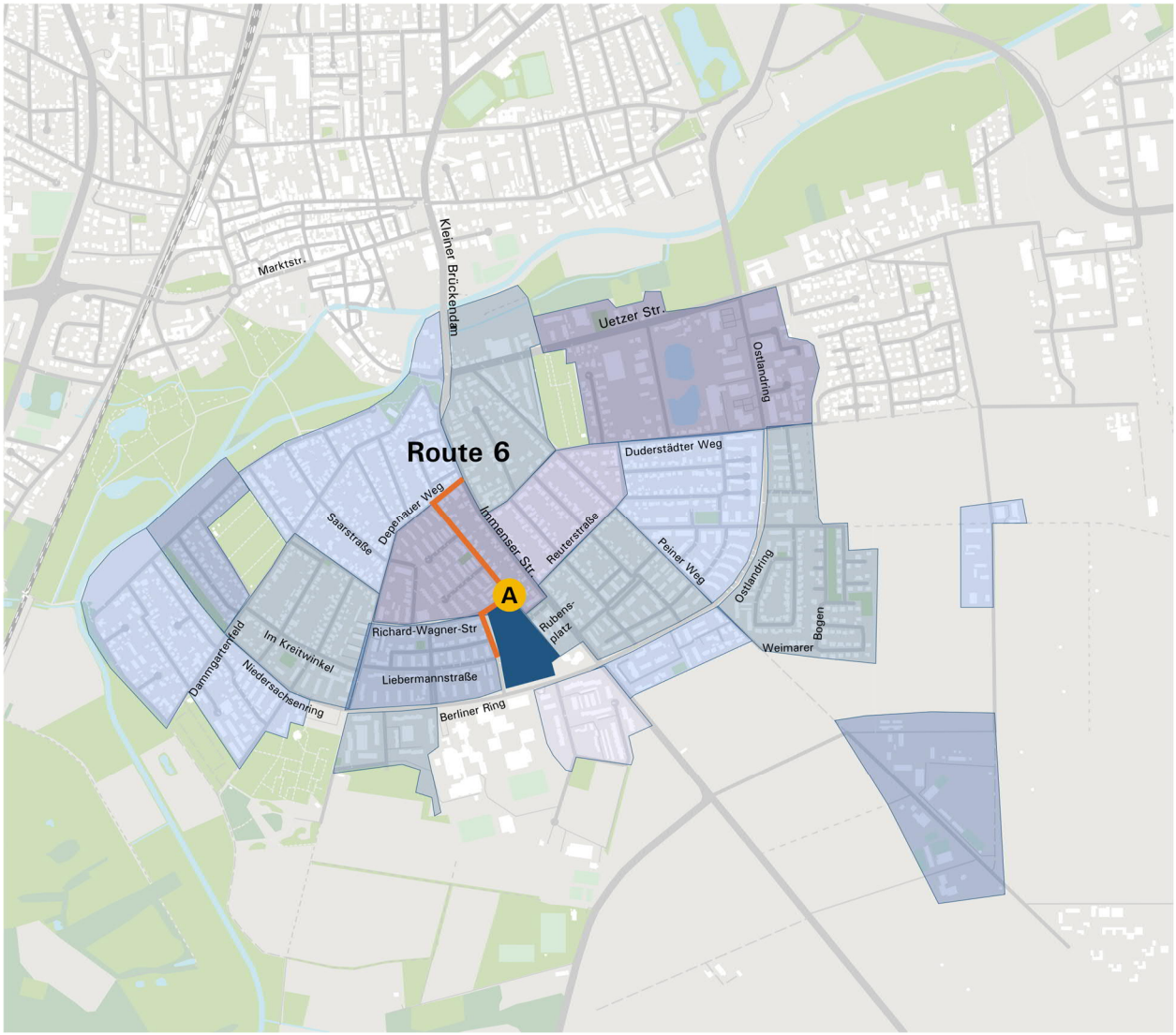


Abb. 62 Verlauf Route 6 mit Konfliktpunkten

R6-A: Knotenpunkt Auf dem Ratskamp/ Richard-Wagner-Straße
Auf der Straße Auf dem Ratskamp wird der Schulverkehr beidseitig auf den Gehwegen geführt.

Defizite: Schulverkehre aus den Wohnquartieren müssen am Knotenpunkt Auf dem Ratskamp/ Richard-Wagner-Straße eine relativ große Verkehrsfläche queren. Die Gehwege sind überwiegend zu schmal.

Auf dem Ratskamp/ Richard-Wagner-Straße, Richtung Norden

Richard-Wagner-Straße/ Auf dem Ratskamp, Richtung Osten

Maßnahmen: Eine Verbesserung der Querbarkeit wird durch das Vorziehen der Seitenräume erreicht. Zusätzlich bieten die größeren Aufstellflächen für Schülerinnen und Schüler eine bessere Sichtbarkeit für alle Verkehrsteilnehmende. Ein weiterer positiver Effekt ist die geschwindigkeitsdämpfende Wirkung für Kfz, die durch das Einziehen der Seitenräume und das deutliche Verschmälern der Fahrbahn erreicht wird. Das Freihalten von Sichtfeldern durch Grünschnitt ist zu beachten.

6.4 Weiterführende Schulen (RBG, Gymnasium)

Der Untersuchungsbereich der weiterführenden Schulen erstreckt sich über das gesamte Stadtgebiet von Burgdorf. Das Gymnasium Burgdorf liegt im Süden am Berliner Ring, die RBG hat ihren aktuellen Standort an der Straße Vor dem Celler Tor/ Im Langen Mühlenfeld, wird zukünftig in Richtung Norden Vor dem Celler Tor/ im Bereich Wasserwerksweg umziehen. Die Grundlage für das Schulwegenetz für den Radverkehr bildet das Radverkehrsnetz der Stadt Burgdorf. Im Norden werden zudem die Ortsteile Schillerslage und Sorgensen an die weiterführenden Schulen angeschlossen (vgl. Abb. 63).

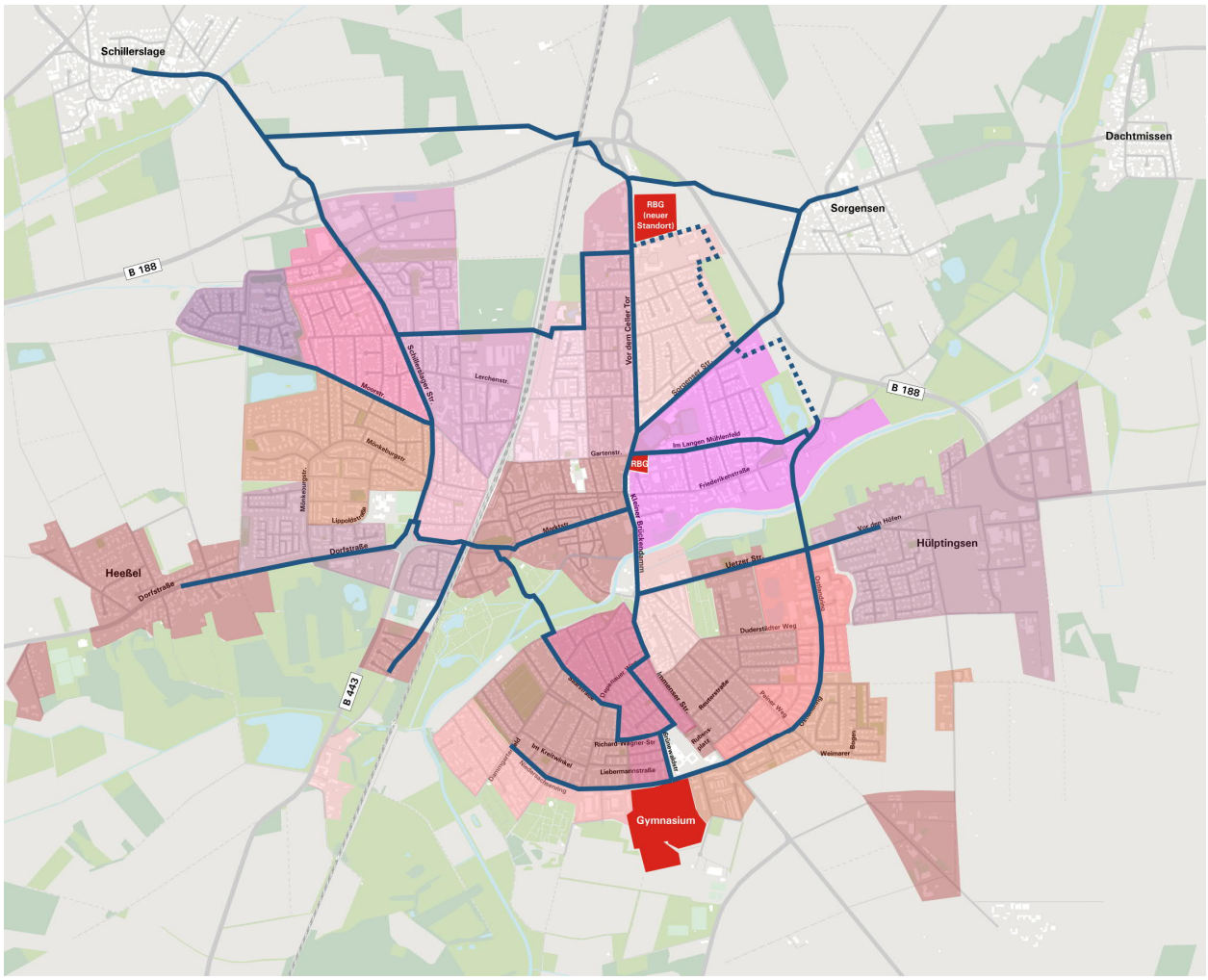


Abb. 63 Schulwegenenetz der weiterführenden Schulen

Im Folgenden werden die, im Zuge der Befahrung des Schulwegenetzes festgestellten Defizite beschrieben und Maßnahmen vorgeschlagen.

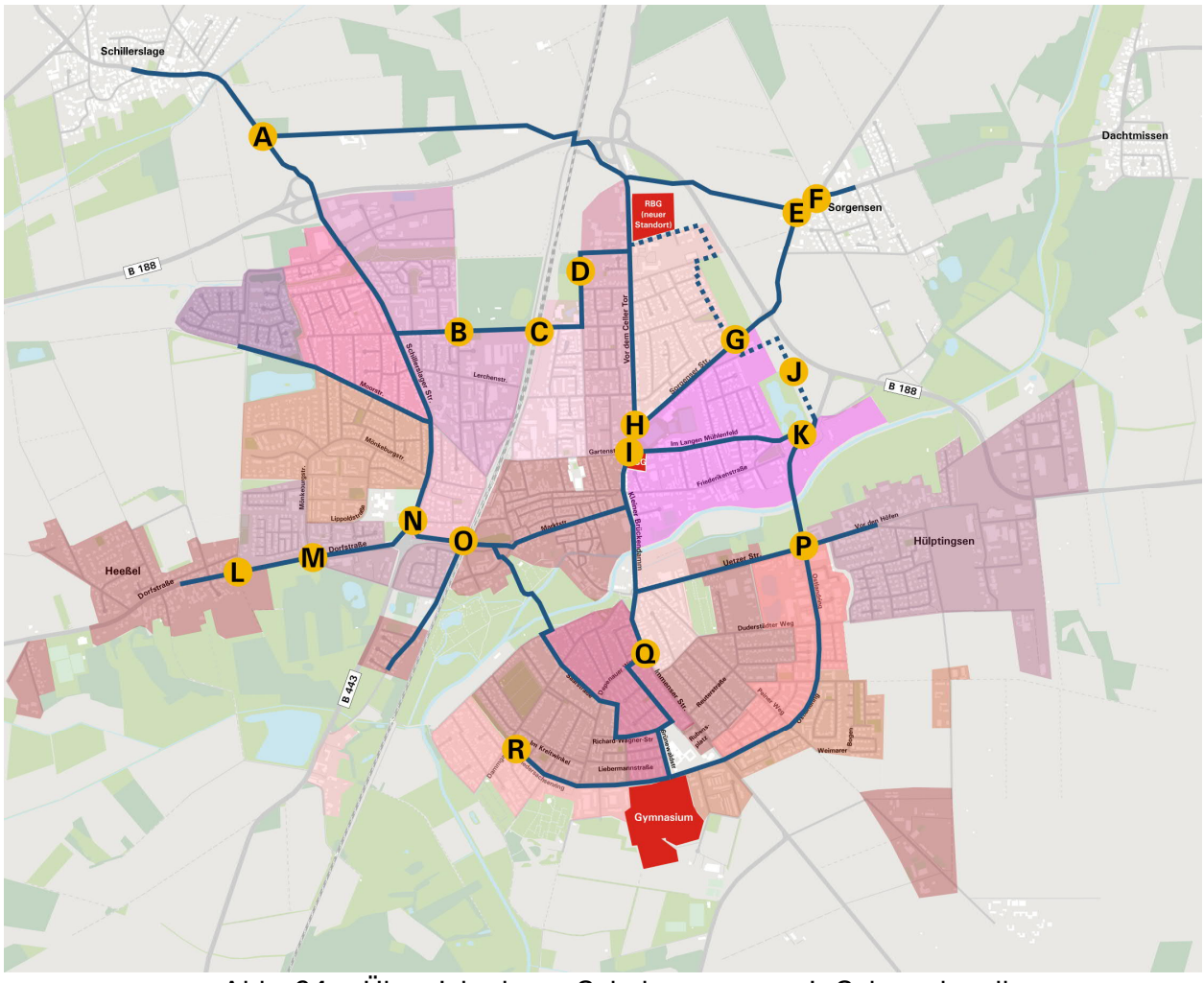


Abb. 64 Übersichtskarte Schulwegenetz mit Schwachstellen

N-A: Knotenpunkt Schillerslager Straße/ Wolfskuhlen
Ab dem Ortsteil Schillerslage wird der Schulverkehr in Richtung Gymnasium über einen gemeinsamen Geh- und Radweg entlang der Schillerslager Straße geführt. Schulverkehr in Richtung des neuen Standorts der RBG müssen am Knotenpunkt Schillerslager Straße/ Wolfskuhlen die Schillerslager Straße queren.

Schillerslager Straße, Richtung Süden

Defizite: Die Querungsstelle ist nicht ausreichend gesichert und durch die Außerortslage nicht beleuchtet.

Schillerslager Straße/ Wolfskuhlen, Richtung neue IGS

Maßnahmen: Eine Verbesserung der Querbarkeit wird durch das Einrichten einer Mittelinsel erreicht. Zusätzlich bieten die größeren Aufstellflächen für Schülerinnen und Schüler eine bessere Sichtbarkeit für alle Verkehrsteilnehmende. Ein weiterer positiver Effekt ist die geschwindigkeitsdämpfende Wirkung für Kfz, die durch das Verschwenken der Fahrbahn erreicht wird. Die Einrichtung einer Beleuchtung auf den Außerortsabschnitten des Schulwegenetzes sollte geprüft werden.

N-B: Übergang Höhenweg/ Laüferweg
Die Schulverkehre aus den westlichen Wohngebieten werden ab der Schillerlagerstraße über den Höhenweg/ Läuferweg zum neuen Standort der RBG geführt.

Defizite: Der Läuferweg ist ein gemeinsamer Geh- und Radweg, der nach aktuellem Regelwerk überwiegend zu schmal und für den Begegnungsfall von Fuß- bzw. Radverkehr mit Kindern nicht geeignet ist.

Höhenweg/ Läuferweg, Richtung Osten

Maßnahmen: Es sollte geprüft werden, ob der auf der Südseite vorhandene Grünstreifen als Ausbaufläche für den gemeinsamen Geh- und Radweg genutzt werden kann. Bei ausreichender Ausbaufläche sollten der Fuß- und Radverkehr getrennt geführt werden.

N-C: Läuferweg, Fußgängerbrücke
Die Schulverkehre aus den westlichen Wohngebieten werden im Bereich der Bahntrasse über eine Fußgängerbrücke zum neuen Standort der RBG geführt.

Defizite: Die Fußgängerbrücke ist aktuell nur für den Fußverkehr freigegeben. Eine Freigabe für den Radverkehr ist durch die geringe Breite der Brücke nicht möglich. Die seitlich vorhandenen Sicherungsgeländer sind für den Radverkehr zu niedrig.

Läuferweg, Richtung Osten

Brücke über die Gleise, Richtung Osten

Maßnahmen: Der bauliche Zustand der Brücke und die Sicherungsmaßnahmen müssen verbessert werden. Ggf. kann ein Neubau des Brückenbauwerks notwendig sein. Die Rampen sollten barrierefrei ausgebaut werden.

N-D: Blücherstraße/ Wasserwerkweg

Die Schulverkehre aus den westlichen Wohngebieten werden über die Blücherstraße und den Wasserwerkweg zum neuen Standort der RBG geführt.

Blücherstraße, Richtung Süden

Maßnahmen: Die Stadt Burgdorf prüft derzeit, ob für bestimmte Bereiche die Ausweisung als Fahrradzone sinnvoll ist. In Zuge dieser Untersuchung wird auch die Ausweisung von Fahrradstraßen geprüft werden. Mit dem Ausbau der Straße Vor dem Celler Tor soll am Knotenpunkt Vor dem Celler Tor/ Wasserwerkweg zukünftig eine gesicherte Querung eingerichtet werden.

N-E: Hauptstraße, Ortsteil Sorgensen
Ab dem Ortsteil Sorgensen wird der Schulverkehr über die Hauptstraße auf der Fahrbahn geführt. Auf der Westseite ist ein Schutzstreifen angelegt, auf der Ostseite wird der Radverkehr im Mischverkehr geführt. Zusätzlich ist der östlich gelegene Gehweg für den Radverkehr freigegeben.

Defizite: Die Führung des Radverkehrs mit einseitigem Schutzstreifen auf der Westseite, Fahren im Mischverkehr und Gehweg „Radfahrer frei" auf der Ostseite ist für den Rad- und Kfz-Verkehr nicht klar erkennbar.

Haupstraße, Richtung Norden

Maßnahmen: Es sollte geprüft werden, in wie weit der Schutzstreifen zu Gunsten einer beidseitigen Führung im Mischverkehr aufgegeben werden kann. Zusätzlich kann die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr durch ein Fahrradpiktogramm optisch hervorgehoben werden.

N-F: Knotenpunkt Hauptstraße Wirtschaftsweg
Ab dem Ortsteil Sorgensen wird der Schulverkehr in Richtung des neuen Standorts der RBG über einen Wirtschaftsweg geführt.

Defizite: Der Wirtschaftsweg ist durch die Außerortslage nicht beleuchtet.

Hauptstraße, Richtung Norden

Maßnahmen: Die Einrichtung einer Beleuchtung auf den Außerortsabschnitten des Schulwegenetzes sollte geprüft werden.

N-G: Sorgenser Straße
Der Schulverkehr aus Sorgensen wird ab der B 188 auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg auf der Südseite der Sorgenser Straße geführt. Im Bereich des Knotenpunktes Sorgenser Straße/ Rhedener Straße wird der Schulverkehr über eine Querungsstelle Richtung des neuen Standorts der RBG geführt.

Defizite: Die Querungsstelle ist aktuell nicht beleuchtet.

Hauptstraße, Richtung Nordosten

Maßnahmen: Die Einrichtung einer Beleuchtung im Bereich der Querungsstelle sollte geprüft werden.

N-H: Vor dem Celler Tor/ Sorgenser Straße
Am Knotenpunkt Vor dem Celler Tor/ Sorgenser Straße wird der Schulverkehr auf der Westseite auf einem Schutzstreifen geführt. Auf der Ostseite wird der Radverkehr über eine Furt auf einen Gehweg „Radfahrer frei“ geführt. Zusätzlich kann der Radverkehr auf der Ostseite im Mischverkehr fahren.

Defizite: Die Führung des Radverkehrs mit einseitigem Schutzstreifen auf der Westseite, Fahren im Mischverkehr und Gehweg „Radfahrer frei“ auf der Ostseite ist für den Rad- und Kfz-Verkehr nicht klar erkennbar.

Vor dem Celler Tor, Richtung Norden

Maßnahmen: Es ist zu empfehlen, die Straße vor dem Celler Tor komplett umzugestalten. Der erste Bauabschnitt zwischen Mühlenweg und Wasserwerksweg befindet sich in der Umsetzung. Die weiteren Abschnitte bis zum Sorgenser Grundweg und weiter bis zur Straße Hannoversche Neustadt befinden sich derzeit noch in einer frühen Planungsphase. Im Zuge der Planungen wird die zukünftige Führung des Radverkehrs neu bewertet.

N-I: Vor dem Celler Tor/ Gartenstraße/ Im Langen Mühlenfeld
Am Knotenpunkt Vor dem Celler Tor/ Gartenstraße/ Im Langen Mühlenfeld wird der Schulverkehr über einen signalisierten Knotenpunkt geführt.

Defizite: Die Signalisierung am Knotenpunkt lässt aktuell bedingt verträgliche Abbiegeströme zu. Zudem ist die Verkehrsfläche des Knotenpunktes relativ groß. Dies führt zu einem erhöhten Unfallrisiko zwischen dem Fuß- bzw. Radverkehr im Längsverkehr und abbiegenden Kfz. In der Vergangenheit hat es hier bereits einen tödlichen Radverkehrsunfall gegeben.

Im Langen Mühlenfeld/ Vor dem Celler Tor, Richtung Westen

Maßnahmen: Es ist zu empfehlen, die Straße vor dem Celler Tor komplett umzugestalten. Der erste Bauabschnitt zwischen Mühlenweg und Wasserwerksweg befindet sich in der Umsetzung. Die weiteren Abschnitte bis zum Sorgenser Grundweg und weiter bis zur Straße Hannoversche Neustadt befinden sich derzeit noch in einer frühen Planungsphase. Hierbei gilt insbesondere eine Vermeidung bedingt verträglicher Abbiegeströme. Im Zuge der Planungen wird die zukünftige Führung des Radverkehrs neu bewertet.

N-J: Abschnitt Osttangente, Am Kieswerk
Die Verbindung zwischen der Osttangente, der Straße Am Kieswerk und der Rhedener Straße ist eine alternative Route für den Schulverkehr in Richtung des neuen Standorts der RBG.

Defizite: Der Abschnitt zwischen der Osttangente und der Straße Am Kieswerk ist aktuell als Geh- und Radweg zu schmal, nicht ausreichend befestigt und nicht beleuchtet.

Maßnahmen: Der Abschnitt zwischen der Osttangente und der Straße Am Kieswerk muss nach aktuellem Regelwerk ausgebaut werden. Die Einrichtung einer Beleuchtung auf den Außerortsabschnitten des Schulwegenetzes sollte geprüft werden.

N-K: Übergang Osttangente, Im Langen Mühlenfeld
Defizite: Der Abschnitt zwischen der Osttangente und der Straße im Langen Mühlenfeld ist aktuell als Geh- und Radweg zu schmal, nicht ausreichend befestigt und nicht beleuchtet.

Osttangente, Richtung Norden

Maßnahmen: Der Abschnitt zwischen der Osttangente und der Straße im Langen Mühlenfeld muss nach aktuellem Regelwerk ausgebaut werden. Die Einrichtung einer Beleuchtung auf den Außerortsabschnitten des Schulwegenetzes sollte geprüft werden.

N-L: Querungstelle Dorfstraße, Ortsausgang Heeßel
Im Ortsteil Heeßel wird der Schulverkehr auf der Südseite der Dorfstraße auf einem Schutzstreifen und auf der Nordseite im Mischverkehr geführt. Ab dem Ortsausgang Heeßel in Richtung Burgdorf wird der Schulverkehr auf dem gemeinsamen Geh- und Radweg auf der Nordseite der Dorfstraße weitergeführt. Im Übergang müssen die Schülerinnen und Schüler die Dorfstraße queren.

Defizite: Die vorhandene Querungsstelle ist für den Schulverkehr und den Kraftfahrzeugverkehr als solche nur schwer erkennbar.

Dorfstraße zwischen Heeßel und Burgdorf

Maßnahmen: Die Region Hannover plant zukünftig die Dorfstraße umzugestalten. Im Zuge dieser Planungen sollte die Querbarkeit für den Fuß- und Radverkehr an dieser Stelle deutlich verbessert werden. Dabei sind auch geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen zu berücksichtigen.

N-M: Knotenpunkt Dorfstraße/ Mönkeburgstraße
Der Knotenpunkt Dorfstraße/ Mönkeburgstraße ist vollständig signalisiert. Die Schulverkehre aus dem Ortsteil Heeßel werden über eine gesicherte Querung mit einem kombinierten Fuß-/Radsignal geführt.

Dorfstraße (Nordseite)/ Mönkeburgstraße, Richtung Westen

Maßnahmen: Der Knotenpunkt sollte in Hinsicht auf ein Vermeiden bedingt verträglicher Abbiegeströme mit dem Fuß- und Radverkehr überprüft werden.

N-N: Geschwister-Scholl-Weg, Fuß-/Radtunnel
Im Übergang zwischen dem getrennten Geh- und Radweg und dem Geschwister-Scholl-Weg wird der Schulverkehr unterhalb der Schillerslager Straße durch einen Tunnel geführt.

Defizite: Durch die nur unzureichend vorhandene Beleuchtung wird der Tunnel als Angstraum wahrgenommen. Zudem ist die Trennung des Fuß- und Radverkehrs im Tunnelbereich schlecht erkennbar.

Geschwister-Scholl-Weg, Richtung Osten

Maßnahmen: Die Beleuchtung des Tunnels muss verbessert werden. Die vor und hinter dem Tunnel vorhandene Markierung für den Geh- und Radweg muss vervollständigt werden. Allgemein sollte geprüft werden, ob mit einer Umgestaltung des Tunnels die Attraktivität und Sicherheit verbessert werden kann (z.B. Beleuchtung, Wandgestaltung oder Durchfahrtshöhe).

N-O: Finanzamttunnel
Der Schulverkehr aus den westlichen Wohngebieten wird im Bereich der Bahntrasse durch einen Tunnel geführt.

Defizite: Durch die nur unzureichend vorhandene Beleuchtung und die mangelhafte Attraktivität wird der Tunnel als Angstraum wahrgenommen.

Finanzamttunnel, Richtung Osten

Finanzamttunnel, Richtung Osten

Maßnahmen: Die Beleuchtung des Tunnels muss verbessert werden. Allgemein sollte geprüft werden, ob mit einer Umgestaltung des Tunnels die Attraktivität und Sicherheit verbessert werden kann (z.B. Beleuchtung, Wandgestaltung).

N-P: Knotenpunkt Uetzer Straße/ Ostlandring
Der Schulverkehr aus dem Ortsteil Hülptingsen wird über den Knotenpunkt Uetzer Straße/ Ostlandring in Richtung Süden zum Gymnasium und Richtung Westen bzw. Norden zum aktuellen und geplanten Standort der RBG geführt.

Defizite: Die Verkehrsfläche im Knotenpunkt ist sehr groß und wird dadurch für den Schulverkehr teilweise unübersichtlich.

Uetzer Straße, Richtung Westen

Maßnahmen: Der Knotenpunkt wird zukünftig zu einem Kreisverkehr umgebaut.

N-Q: Immenser Landstraße/ Depenauer Weg

Der Schulverkehr wird über den Knotenpunkt Immenser Landstraße/ Depenauer Weg in Richtung Gymnasium geführt. Auf der Immenser Landstraße ist eine Fußgänger-LSA vorhanden. Der Depenauer Weg liegt in einer Tempo-30-Zone. Richtung Norden gilt auf der Immenser Landstraße eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Der Radverkehr wird im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt.

Defizite: Der Radverkehr im Depenauer Weg kann über eine Schleife in der Fahrbahn das Signal der Fußgänger-LSA anfordern. Die Haltelinie liegt etwa 25 Meter vom Knotenpunkt entfernt. An dieser Stelle kann der Radverkehr den Knotenpunktbereich jedoch nicht einsehen.

Immenser Landstraße/ Depenauer Weg, Richtung Süden

Maßnahmen: Es sollte geprüft werden, in wie weit die Halteposition für den Radverkehr im Depenauer Weg näher an den Knotenpunkt verlegt werden kann, um die Sichtbeziehungen zu verbessern. Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit sollte zudem ein generelles Tempolimit von 30 km/h im auf dem südlichen Abschnitt der Immenser Landstraße bis zum Berliner Ring geprüft werden.

N-R: Niedersachsenring
Der Schulverkehr wird im Niedersachsenring im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Der Niedersachsenring liegt in einer Tempo-30-Zone.
Defizite: Zwischen der Fahrbahn und dem Parkstreifen auf der Nordseite des Niedersachsenrings liegt ein nicht benutzungspflichtiger Radweg, der abschnittsweise mit Fahrradpiktogrammen markiert ist.

Niedersachsenring, Richtung Westen

Maßnahmen: Im Verlauf des Niedersachsenrings und weiter auf dem Berliner Ring sollte der nicht benutzungspflichtiger Radweg entfallen. Es sollte geprüft werden, in wie weit die Stellplätze an den Fahrbahnrand verlegt werden können und die Gehwege im Seitenraum verbreitert werden können.

7 Hol- und Bringzonen

Das „Phänomen Elterntaxi“ führt vor Schulen zunehmend zu einer Gefährdung der Schüler. Es kommt zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen durch die Hol- und Bringverkehre der Eltern. Die Gefährdung der Schüler wird unter anderem durch Überholmanöver und plötzliches Abbremsen der Pkw der Eltern ausgelöst. Die Einrichtung von **Hol- und Bringzonen** kann für das Elterntaxi für eine Steigerung der Verkehrssicherheit vor Schulen sorgen.

Die Einrichtung von Hol- und Bringzonen sorgt neben einer Steigerung der Verkehrssicherheit dafür, dass Schüler fitter sind, wenn sie vor Schulbeginn bereits an der frischen Luft waren. Außerdem trägt die Teilnahme am Straßenverkehr zur Mobilitätsbildung der Kinder bei. Zusätzlich teilen die Kinder Erlebnisse mit ihren Freunden auf dem Weg zur Schule und erhöhen dadurch ihre soziale Kompetenz. Zusammenfassend ist zu sagen, dass Kinder durch das eigenständige Bewältigen des Schulweges selbstständiger und selbstbewusster werden.

Bemessung des Stellplatzbedarfs von Hol- und Bringzonen

Die Bemessung des Stellplatzbedarfs von Hol- und Bringzonen basiert auf der Annahme, dass Eltern durchschnittlich drei Minuten benötigen, um ihr Kind bei der Schule einzusammeln oder abzugeben[5]. Die Dimensionierung empfiehlt ein minimales Angebot von vier und maximales Angebot von 15 Stellplätzen pro Schule (vgl. Abb. 65).

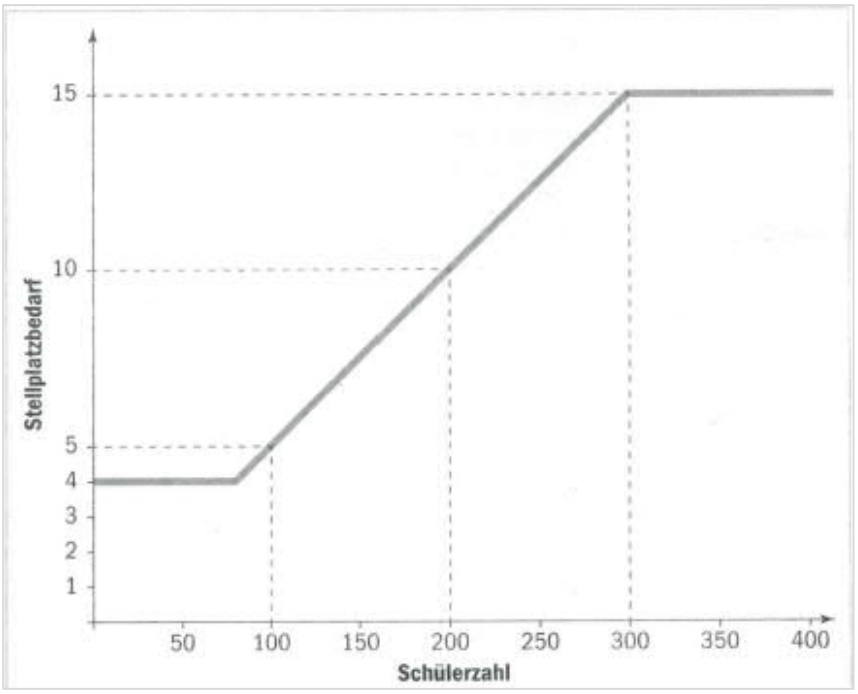


Abb. 65 Dimensionierung von Hol- und Bringzonen[6]

[5] Allgemeiner Deutscher Automobilclub – ADAC „Das Elterntaxi an Grundschulen“, München 2015

[6] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen, Köln 2007

Beschilderung von Hol- und Bringzonen

Bei der Beschilderung von Hol- und Bringzonen handelt es sich um kein StVO-konformes Schild (vgl. Abb. 66). Die Beschilderung muss über einen separaten Mast erfolgen und kann bei mäßigem Parkdruck durch ein zeitlich eingeschränktes Halteverbot ergänzt werden.

Abb. 66 Beispiel: Schild Hol- und Bringzone[7]

Anordnung von Hol- und Bringzonen

Die Anordnung von Hol- und Bringzonen in unmittelbarer Nähe zum Schulgelände ist zu vermeiden und sie sollten daher nach Möglichkeit eine Entfernung von mindestens 250 m aufweisen. Die sich anschließenden Wege von der Hol- und Bringzone zur Schule sollten sicher sein und nach Möglichkeit an die empfohlenen Schulwegrouten anschließen. Wichtig ist, dass für die Eltern keine zusätzlichen Fahrten entstehen und sie zum Erreichen der Hol- und Bringzonen nicht direkt an der Schule vorbeigeführt werden. Hol- und Bringzonen sind ausschließlich auf Parkflächen im Bestand zu planen, auf denen ein geringer Parkdruck herrscht. Die Nutzung von Parkflächen von Nahversorgern kann nach Abstimmung des jeweiligen Betreibers eine weitere sinnvolle Option sein.

Im Folgenden werden für die drei Grundschulstandorte Hol- und Bringzonen empfohlen. Dabei ist ein Ziel, dass die Hol- und Bringzonen aus allen Bereichen gut erreichbar sind und keine Umwegfahrten erforderlich sind. Dies erhöht zudem die Akzeptanz der Zonen und kann zu einem geringeren Fehlverhalten der Eltern führen.

[7] www.grundschule-hopsten.de

7.1 Astrid-Lindgren-Grundschule

Der erste potenzielle Bereich zur Anordnung einer Hol- und Bringzone liegt in der Lippoldstraße. Nördlich der Grundschule im Bereich des Knotenpunktes Lippoldstraße/ Delpstraße ist derzeit das Parken im östlichen Seitenraum in Schrägaufstellung zulässig (vgl. Abb. 67).

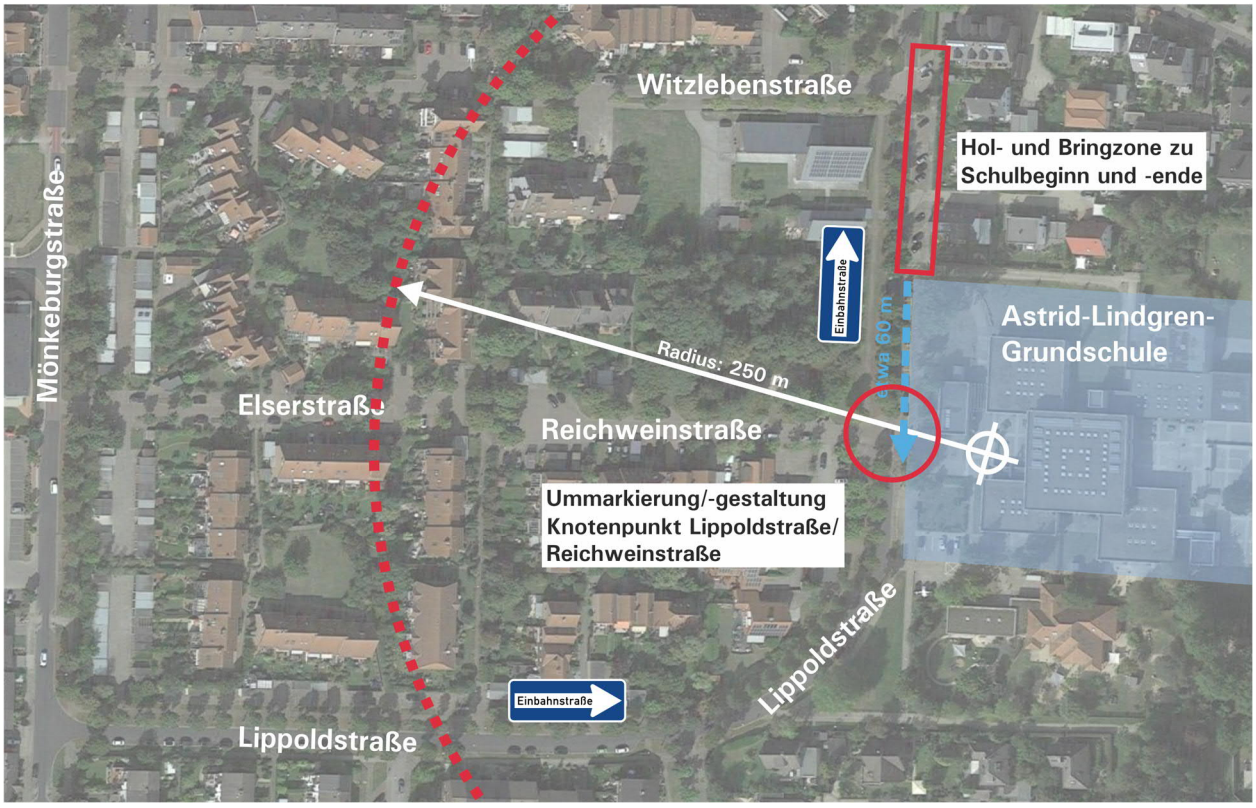


Abb. 67 Potenzielle Hol- und Bringzone, Variante I

Es wird angenommen, dass ein Großteil der Hol- und Bringverkehr aus südlicher Richtung über den Knotenpunkt Mönkeburgstraße/ Lippoldstraße) fährt. Für die Einrichtung der Hol- und Bringzone ist der Standort im östlichen Seitenraum optimal, da die Kinder auf der richtigen Seite aussteigen können. Die in einem Verkehrsversuch getestete Einbahnstraßenregelung in der Lippoldstraße in nördliche Richtung würde die Elternverkehre noch besser führen und Wendefahrten ausschließen. Es wird daher empfohlen, parallel zur Einrichtung der Hol- und Bringzone die Einbahnstraßenregelung dauerhaft beizubehalten. Als nachteilig ist bei dieser Variante sicherlich die Vorbeifahrt an der Schule zu bewerten, da Eltern im ungünstigen Fall ihre Kinder unmittelbar vor der Schule aussteigen lassen.

Eine zweite Variante einer potenziellen Hol- und Bringzone wäre der Standort südlich der Grundschule im Bereich der Grünfläche östlich der Lippoldstraße. Hier könnte eine extra Fahrgasse mit Aufstellflächen für die Elternverkehre neu geschaffen werden. Die Hol- und Bringzone würde im Einrichtungsverkehr aus südlicher Richtung betrieben und würde die Mögklichkeit schaffen, Schülerinnen und Schüler schon im Vorfeld des Schuleingangs ein bzw. aussteigen lassen. Auch bei dieser Variante wäre die

Einbahnstraßenregelung in der Lippoldstraße zu empfehlen, um die Elternverkehre noch besser führen und Wendefahrten auszuschließen.

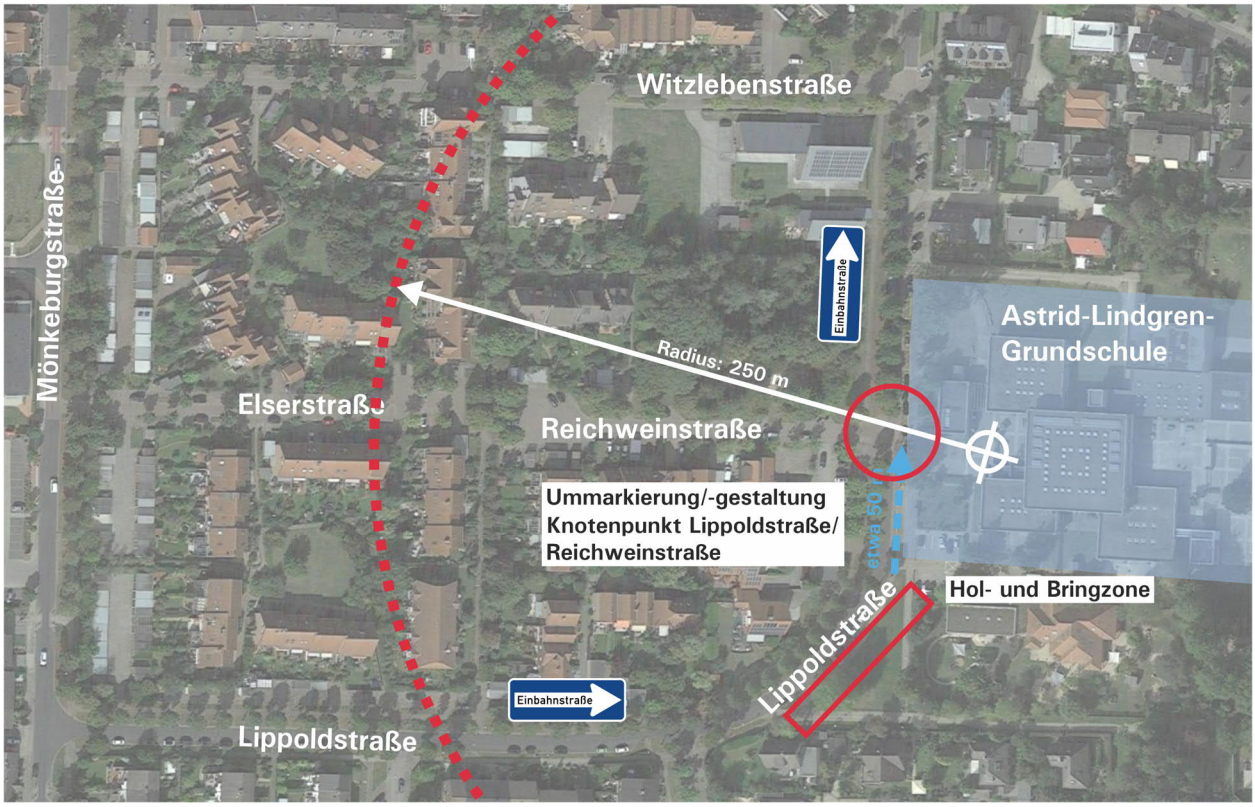


Abb. 68 Potenzielle Hol- und Bringzone, Variante II

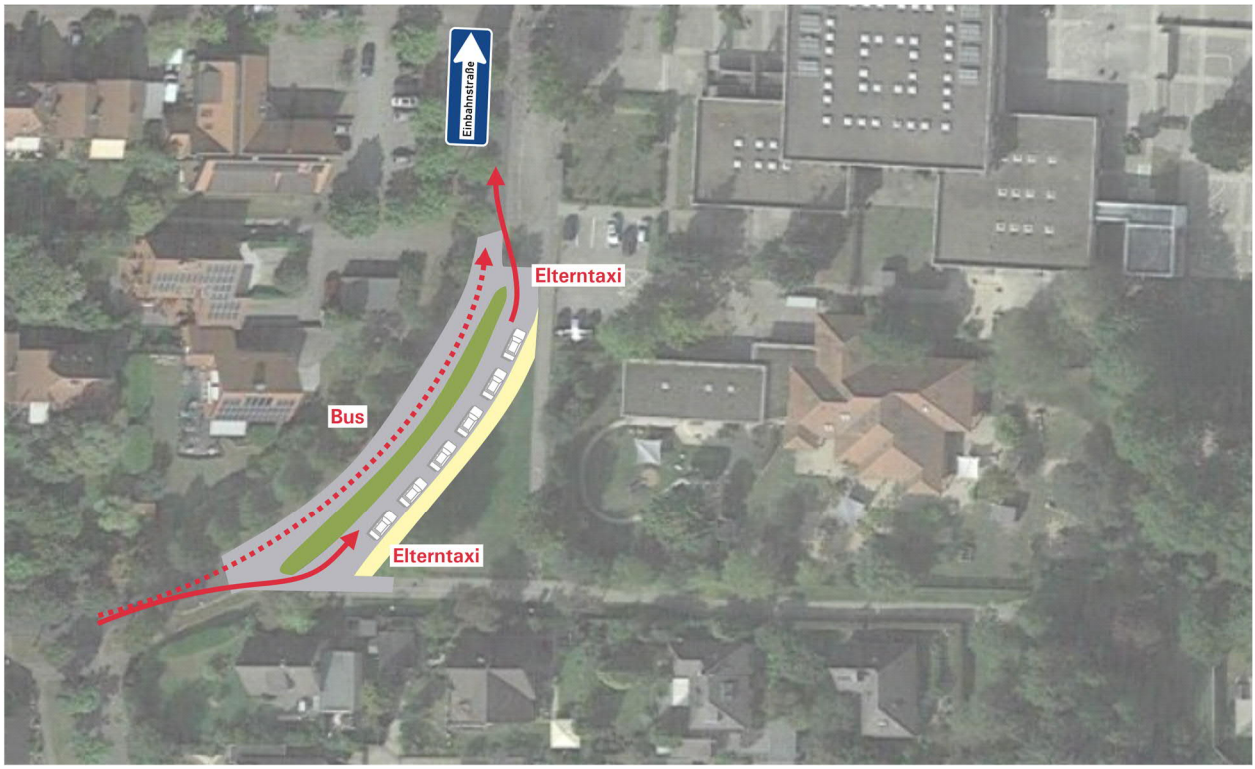


Abb. 69 Konzeptidee Hol- und Bringzone

Bei der Beschilderung der Hol- und Bringzone in der Lippoldstraße sollte das Verkehrszeichen 286 StVO (eingeschränktes Halteverbot) zusätzlich aufgestellt werden. Des Weiteren wird zur Akzeptanzsteigerung eine zeitliche Begrenzung empfohlen. Außerhalb der Schulzeiten sollte es auch anderen Verkehrsteilnehmenden erlaubt sein, die Stellplätze zum Halten oder Parken nutzen zu können. Bei der zeitlichen Begrenzung ist eine Orientierung an den Hauptzeiten des Schulbeginns und -endes sinnvoll. Außerdem sollte in diesem Bereich auch die Aufmerksamkeit der weiteren Verkehrsteilnehmenden, in erster Linie die des motorisierten Verkehrs, gesteigert werden. Dazu empfiehlt sich das Verkehrszeichen 136 StVO (Achtung Kinder!) aufzustellen.

Bei beiden Varianten sollten die Stellplätze direkt vor dem Schuleingang auf der Ostseite der Lippoldstraße entfallen, um eine Fehlnutzung durch Elternverkehre auszuschließen. Zudem muss sichergestellt werden, dass die Bushaltestelle im Bereich der Grundschule jederzeit störungsfrei angefahren werden kann.

Der dritte potentielle Bereich zur Anordnung einer Hol- und Bringzone liegt in der Mönkeburgstraße, angrenzend zur Lippoldstraße. Hier befindet sich unmittelbar im Bereich des Knotenpunktes Mönkeburgstraße/ Elserstraße ein Nahversorger (vgl. Abb. 70). In Abstimmung mit dem Betreibenden könnten hier Stellplätze für Elternverkehre während der Hol- und Bringzeiten eingerichtet werden. Nach dem Ausstieg ist das Schulgelände in einer fußläufigen Entfernung von etwa 350 m zu erreichen. Im Bereich der Elserstraße ist eine Querungsstelle über die Mönkeburgstraße vorhanden. Anschließend kann der Schuleingang über die Elserstraße und die Rechweinstraße, die in einem verkehrsberuhigten Bereich liegen, erreicht werden. Diese Lösung würde die Lippoldstraße und gerade den Bereich vor dem Schuleingang von Elternverkehren freihalten.

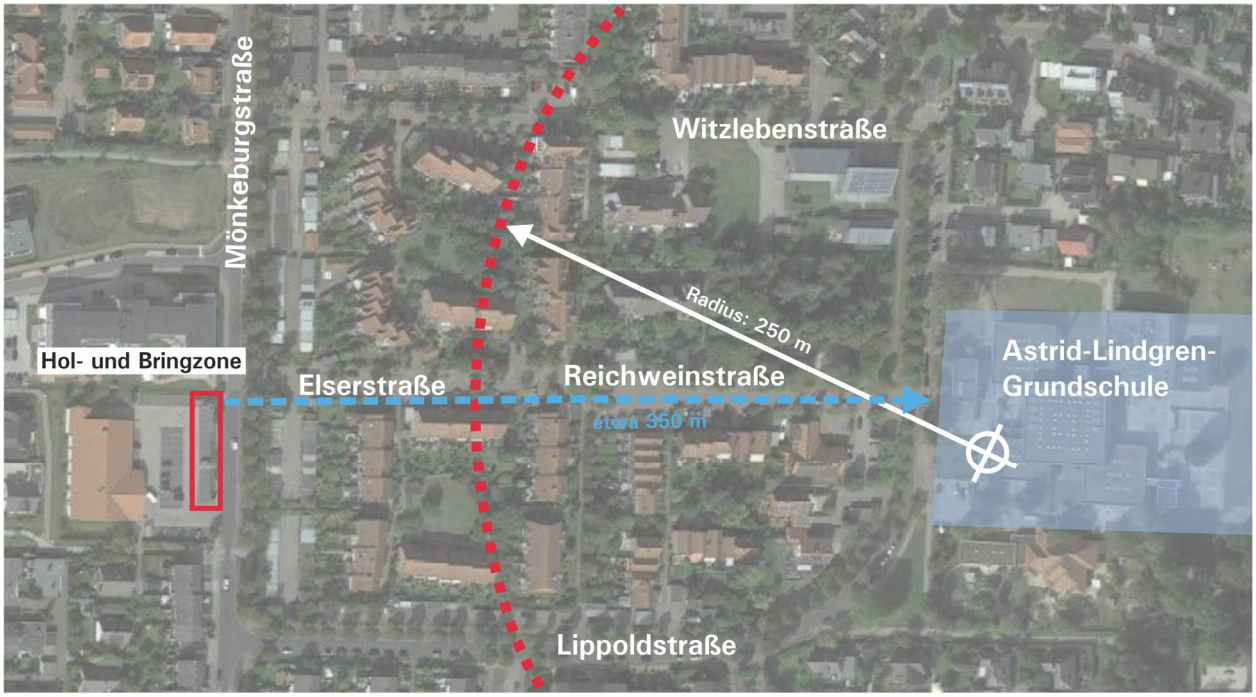


Abb. 70 Potenzielle Hol- und Bringzone, Variante III

7.2 Grundschule Burgdorf

Der erste potenzielle Bereich zur Anordnung einer Hol- und Bringzone liegt in der Straße Hannoversche Neustadt. Östlich der Grundschule im Bereich des Knotenpunktes Hannoversche Neustadt/ Nordstraße ist derzeit das Parken im südlichen Seitenraum in Senkrechtaufstellung zulässig (vgl. Abb. 71). Parallel dazu sollte ein Durchfahren der Straße Hannoversche Neustadt vor dem Eingang der Grundschule mit dem Kraftfahrzeug unterbunden werden. Verkehrsrechtlich könnte die Durchfahrt mit dem Verkehrszeichen 250 StVO verboten werden. Eine Absperrung mit einer Polleranlage würde darüber hinaus Fehlnutzungen verhindern. Um die Erreichbarkeit für Anwohnende weiterhin zu gewährleisten, kann für den Abschnitt die Einbahnstraßenregelung aufgehoben werden. In Fahrtrichtung Osten würde dann das Verkehrszeichen 260 StVO mit dem Zusatz „Anlieger frei" aufgestellt.

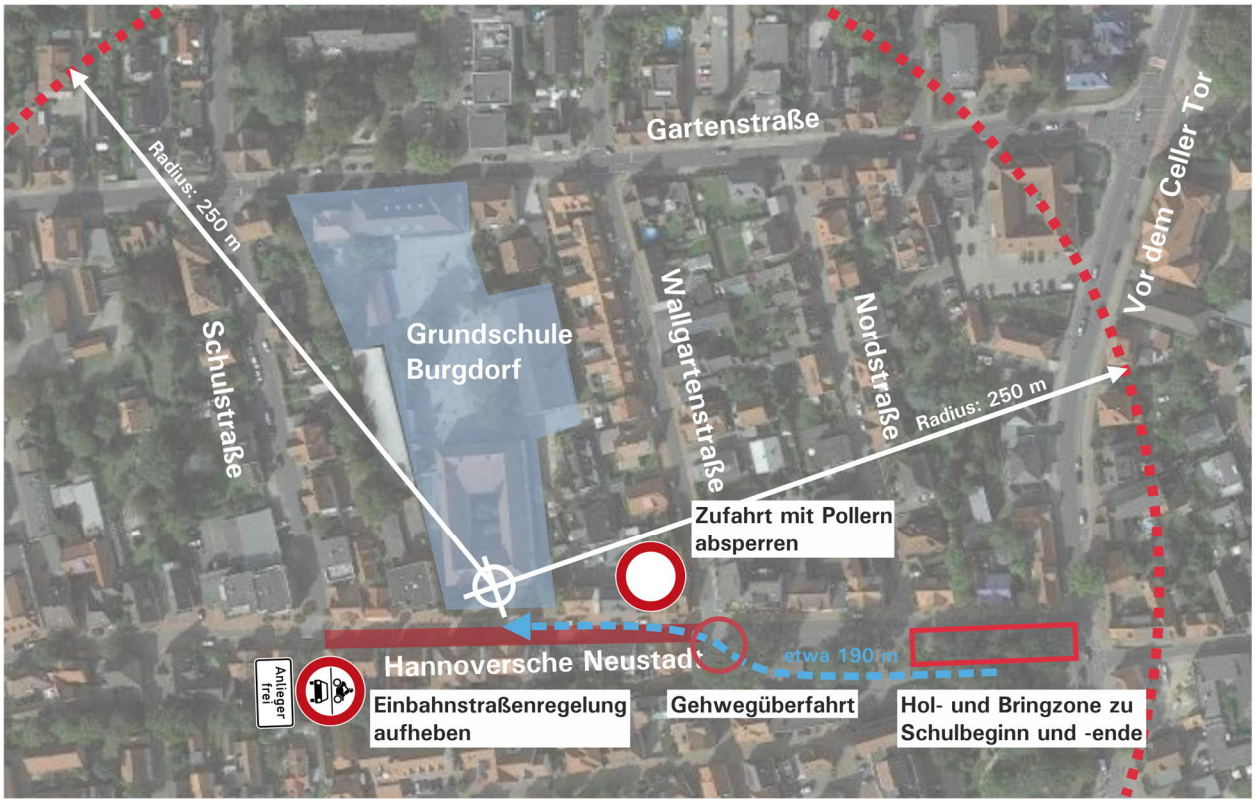


Abb. 71 Potenzielle Hol- und Bringzone, Variante I

Bei der Beschilderung der Hol- und Bringzone in der Straße Hannoversche Neustadt sollte das Verkehrszeichen 286 StVO (eingeschränktes Halteverbot) zusätzlich aufgestellt werden. Des Weiteren wird zur Akzeptanzsteigerung eine zeitliche Begrenzung empfohlen. Außerhalb der Schulzeiten sollte es auch anderen Verkehrsteilnehmenden erlaubt sein, die Stellplätze zum Halten oder Parken nutzen zu können. Bei der zeitlichen Begrenzung ist eine Orientierung an den Hauptzeiten des Schulbeginns und -endes sinnvoll. Außerdem sollte in diesem Bereich auch die Aufmerksamkeit der weiteren Verkehrsteilnehmenden, in erster Linie die des motorisierten Verkehrs, gesteigert werden. Dazu empfiehlt sich in beiden Fahrtrichtungen das Verkehrszeichen 136 StVO (Achtung Kinder!) aufzustellen.

Der zweite potentielle Bereich zur Anordnung einer Hol- und Bringzone liegt in der Straße Vor dem Celler Tor, angrenzend zur Straße Hannoversche Neustadt. Hier befindet sich unmittelbar im Bereich des Knotenpunktes Vor dem Celler Tor/ Gartenstraße/ Im Langen Mühlenfeld ein Nahversorger (vgl. Abb. 72). In Abstimmung mit dem Betreibenden könnten hier Stellplätze für Elternverkehre während der Hol- und Bringzeiten eingerichtet werden. Nach dem Ausstieg ist das Schulgelände in einer fußläufigen Entfernung von etwa 350 m zu erreichen. Der Schuleingang kann über den Gehweg auf der Westseite der Celler Straße sowie über die Straße Hannoversche Neustadt erreicht werden. Diese Lösung würde die Straße Hannoversche Neustadt von Elternverkehren freihalten.

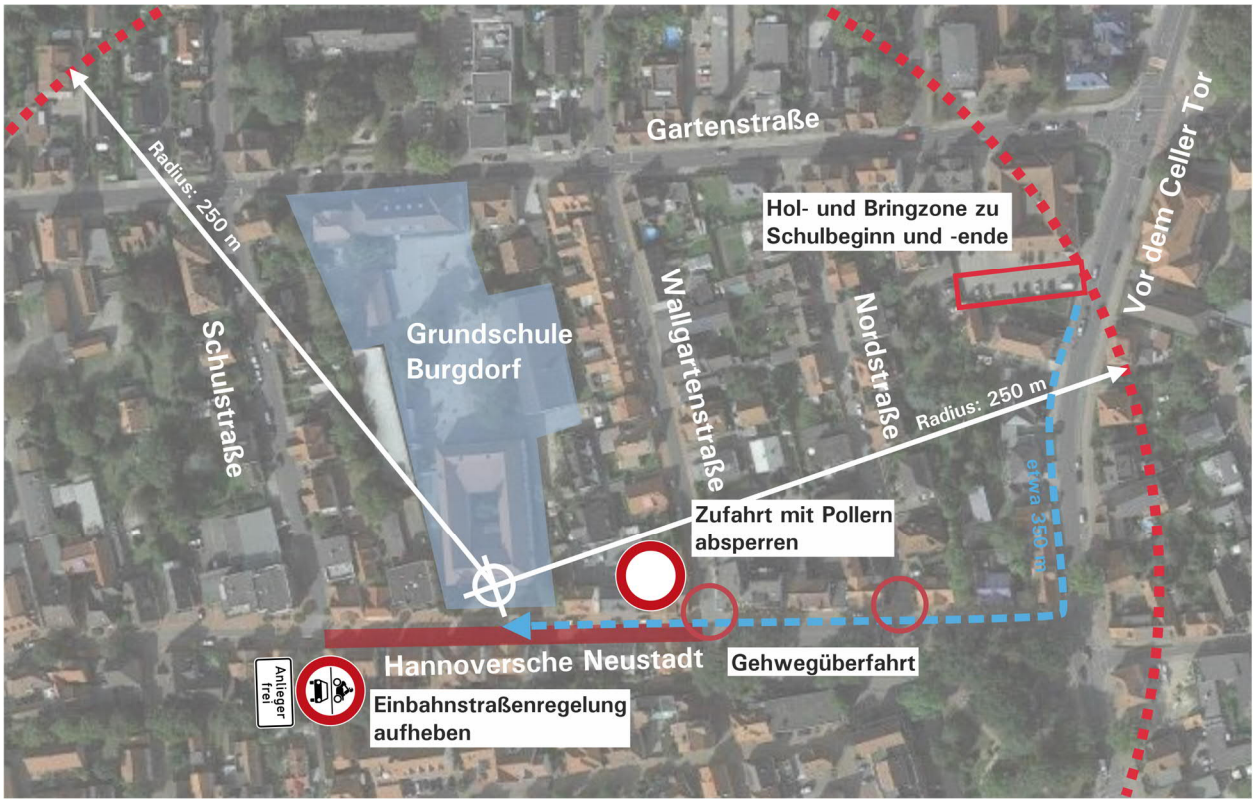


Abb. 72 Potenzielle Hol- und Bringzone, Variante II

Auch bei dieser Varianten kann eine Sperrung der Straße Hannoversche Neustadt ab dem Knotenpunkt Wallgartenstraße sinnvoll sein, um den fließenden Kraftfahrzeugverkehr im Bereich des Schuleingangs deutlich zu reduzieren und somit die Verkehrssicherheit für Schülerinnen und Schüler zu erhöhen.

7.3 Gudrun-Pausewang-Grundschule

Der erste potenzielle Bereich zur Anordnung einer Hol- und Bringzone ist der Parkplatz der St.-Paulus-Kirchengemeinde. Der Parkplatz kann direkt über die Immenser Landstraße angefahren werden. In Abstimmung mit der Kirchengemeinde könnten hier Stellplätze für Elternverkehre während der Hol- und Bringzeiten eingerichtet werden. Die Schulkinder können über den Martin-Luther-Weg und den Gehweg am Berliner Ring den Haupteingang der Schule erreichen (vgl. Abb. 73).

Abb. 73 Potenzielle Hol- und Bringzone, Variante I

Der zweite potentielle Bereich zur Anordnung einer Hol- und Bringzone ist der Parkplatz auf dem Rubensplatz. Der Parkplatz kann direkt über die Immenser Landstraße angefahren werden. Die Schulkinder können über die Straße Auf dem Ratskamp und der Richard-Wagner-Straße den Haupteingang der Schule erreichen.

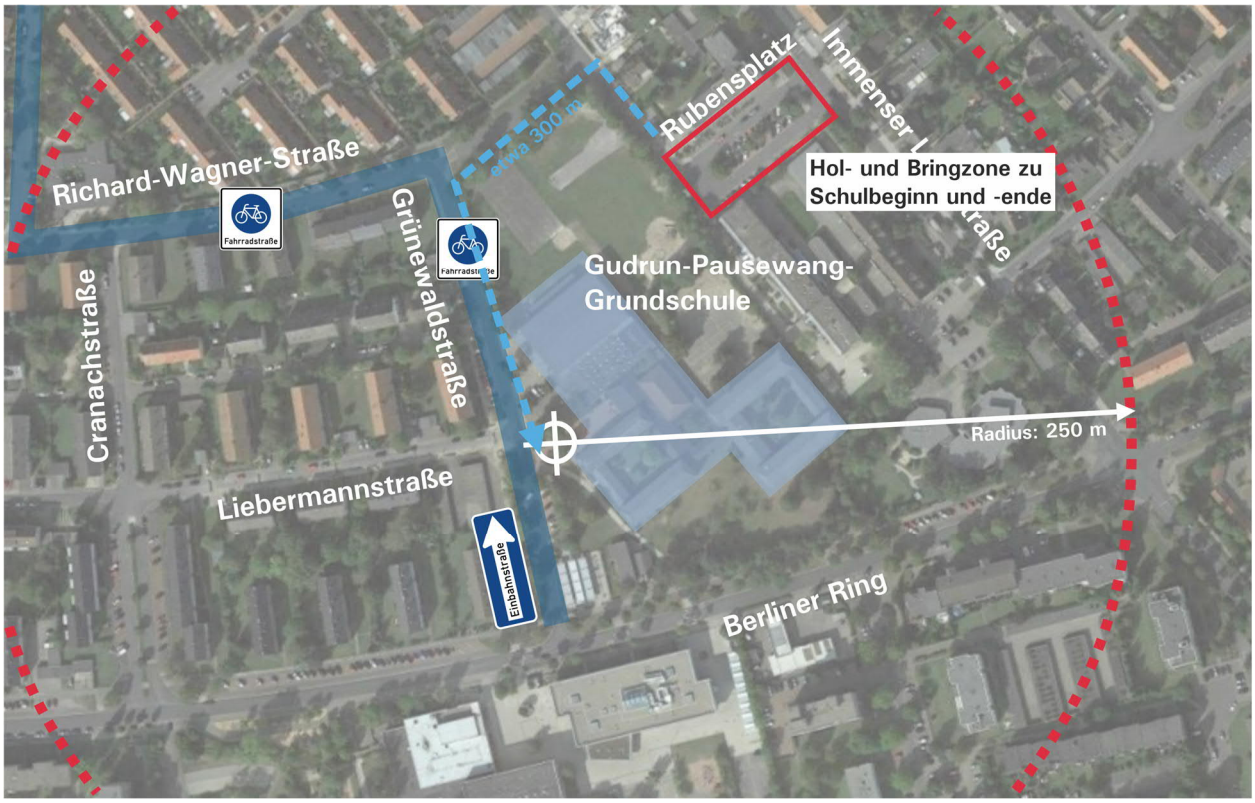


Abb. 74 Potenzielle Hol- und Bringzone, Variante II

8 Fazit

Das vorliegende Verkehrskonzept für den Schülerverkehr der Stadt Burgdorf bietet für die Grundschulen und weiterführenden Schulen im Stadtgebiet einen umfangreichen Schulwegeplan, der Schülerinnen und Schüler zukünftig einen sicheren und attraktiven Schulweg zu Fuß und mit dem Fahrrad ermöglichen soll. Durch das eigenständige Bewältigen des Schulweges werden die motorischen und kognitiven Fähigkeiten der Schülerinnen und Schüler verbessert. Es fördert die selbstständige Mobilität sowie die Stärkung der sozialen Kompetenz und führt außerdem zu einer Minimierung des motorisierten Verkehrsaufkommens, vor allem der Hol- und Bringverkehre.

Zu Beginn wurde in der Analysephase ein Großteil des Straßennetzes der Stadt Burgdorf durch vor Ortbegehungen auf Schwachstellen wie dem baulichen Zustand von Straßen, verkehrsrechtlichen Regelungen und der Führung von Fuß- und Radverkehr im Straßenraum untersucht. Im Zuge der Straßen Vor dem Celler Tor, Kleiner Brückendamm und Immenser Straße wurden Verkehrszählungen durchgeführt und die Verkehrsqualitäten berechnet, um Potentiale zur Verbesserung des Verkehrsablaufs und der Verkehrssicherheit abzuleiten. Den Abschluss der Analysephase bildete eine Befragung der Schülerinnen und Schüler an den drei Grundschulen Astrid-Lindgren-Grundschule, Grundschule Burgdorf und Gudrun-Pausewang-Grundschule.

Um eine möglichst direkte Wegeverbindung zwischen den Schulen und den dazugehörigen Schulbezirken anbieten zu können, wurde ein Wunschliniennetz entwickelt und auf das vorhandene Straßennetz umgelegt. Daraus ergaben sich potentielle Schulwegrouten für jede einzelne Grundschule und die weiterführenden Schulen. Die Ergebnisse aus der Analyse und das Wunschliniennetz wurden Anfang 2021 mit Eltern, den Grundschulen und anderen örtlichen Akteuren diskutiert. Die Anmerkungen, welche Probleme von besonderer Bedeutung sind und welche Aspekte bei der weiteren Bearbeitung beachtet werden sollten, flossen in die weiteren Arbeitsschritte mit ein.

Auf Grundlage der vorhandenen Analysedaten, der Ergebnisse der Befragungen, dem Wunschliniennetz und den Anregungen aus den ersten Workshops wurde ein Schulwegeplan für die Grundschulen und weiterführenden Schulen entwickelt. Die ausgewählten Routen wurden nochmal bereist und vorhandene Schwachstellen wurden dokumentiert. Die Ergebnisse wurden in einer zweiten Workshoprunde Ende 2021/ Anfang 2022 mit allen Beteiligten intensiv diskutiert. Anmerkungen und Änderungswünsche wurden aufgenommen, geprüft und flossen in das finale Schulwegenetz für die Grundschulen und weiterführenden Schulen mit ein.

Abschließend wurde jede Schulwegroute für die einzelnen Grundschulen und das Gesamtnetz für die weiterführenden Schulen beschrieben, die vorhandenen Defizite wurden benannt und Maßnahmen zur Verbesserung vorgeschlagen. Für die Grundschulen wurden zudem Vorschläge zur Anordnung von Hol- und Bringzonen erarbeitet und flankierende Maßnahmen beschrieben.