Planungsgemeinschaft Verkehr

PGV-Alrutz GbR

Forschung und Analyse
Strategie und Konzeption
Planung und Entwurf
Beratung und Information
… und darüber hinaus

Adelheidstraße 9b
30171 Hannover

Telefon 0511 220601-80
Telefax 0511 220601-990

info@pgv-alrutz.de
www.pgv-alrutz.de

A-EP049-Protokoll Runder Tisch 31.08.2022_final

7. September 2022

Protokoll / Vermerk

Anlass:	Runder Tisch Anbindung des neuen Standortes der RBG von Westen für den Radverkehr		
Ort:	Rudolf-Bembenneck-Gesamtschule (RBG) Burgdorf		
Datum:	31.08.2022	**Uhrzeit:**	17-19:30 Uhr

Protokoll durch:	PGV Alrutz
Anzahl/Funktion Teilnehmende: siehe Teilnahmeliste	

TOP 1: Begrüßung und Ablauf (Stadt Burgdorf, [redacted])

TOP 2: Erläuterung der Arbeitsschritte und Stand der Arbeit (PGV-Alrutz, [redacted])

siehe Folie 2 der beigefügten Präsentation

TOP 3: Fahrradzonen (PGV-Alrutz, [redacted])

siehe Folie 4-18 der beigefügten Präsentation

- [redacted] erläutert kurz den Kriterienkatalog und die Quartiersbildung im Untersuchungsraum, die der Bewertung zur Eignung als Fahrradzone zugrunde gelegt wurden.
- Die Ziele *DRK Begegnungsstätte/Aktiv-Treff* in der Wilhelmstraße- und des *Senioren- und Pflegestützpunktes* in der Hannoverschen Neustadt sind als weitere Ziele zu berücksichtigen und werden in den Kartenwerken ergänzt.
- Die Quartiere
  - „Hannoversche Neustadt“,
  - „Am Wasserturm“,
  - „Fröbelweg“ und
  - „Papenkamp“

wurden als nicht geeignet für die Ausweisung als Fahrradzonen bewertet. Insbesondere fehlende Netzbedeutung und/oder fehlende Vernetzungsstrukturen innerhalb der Quartiere führen zu dieser Einschätzung.

Die Quartiere
- „Scharnhorststraße“ und
- „Zintener Straße“

könnten aufgrund ihrer Struktur sowie ihrer Bedeutung durch die Nähe zum Hallenfreibad Fahrradzonen werden. Eine Empfehlung dafür wird aber von Seiten des Planungsbüros nicht ausgesprochen, da der Mehrwert für den Radverkehr generell und insbesondere für die Anbindung des Schulstandortes als gering angesehen wird. Gleichzeitig wären erhebliche Eingriffe in die Regelung des ruhenden Verkehrs erforderlich, die in keiner Relation zu dem zu erwartenden Mehrwert stehen.

TOP 4: Fahrradstraßen (PGV-Alrutz, [redacted]

- Frau Willhaus führt aus, dass für die Anbindung des neuen Schulstandortes eine **Fahrradstraßenachse über Hannoversche Neustadt – Wallgartenstraße – Blücherstraße – Wasserwerksweg** empfohlen wird, die mit Vorrang für den Radverkehr die bestmögliche Führung des Rad- und insbesondere des Schulverkehrs bietet.

  - Es wird von Seiten der Teilnehmenden die Notwendigkeit gesehen, dass auch auf der Ostseite der Straße „Am Celler Tor“ eine vergleichbare Anbindung an den neuen Schulstandort geben muss.

  - Um weniger Eingriffe in die heute bestehenden Regelungen vornehmen zu müssen, wird aus dem Kreis der Teilnehmenden als alternativer Routenverlauf vorgeschlagen, die westliche Hauptanbindung über die Raiffeisenstraße mit Verlängerungsoption bis zum Wasserwerksweg und darüber hinaus zu führenzu führen.
    Frau Willhaus sieht die dann erforderliche Führung des Schulverkehrs im Bereich des Bahnhofs kritisch, da hier gerade in der Morgenspitze ein hohes Verkehrsaufkommen mit viel Busverkehr zu verzeichnen ist.
    Der Ausbau einer Alternativroute über die Raiffeisenstraße und weiter im Grünzug bis zur Sorgenser Mühle ist nicht umsetzbar, da laut [redacted] zwischen der Straße "Am Nassen Berg" und nördlich des Freibades die städtischen Flächen einen Wegeausbau nicht zulassen. Darüber hinaus wäre die Strecke für die Schüler zu lang und würde nicht akzeptiert werden.

  - Mehrfach wird auf die Notwendigkeit hingewiesen, die Fahrradstraßenachse an das gesamtstädtische Radverkehrsnetz anzubinden, um die Erreichbarkeit der hochwertigen Verbindung und ihre Akzeptanz sicherzustellen. Die entsprechende Berücksichtigung der Verbindung in den ebenfalls aktuell laufenden Projekten zur

Schulwegplanung und zum Mobilitätskonzept ist hier erforderlich. [redacted] bestätigt, dass ein Austausch zwischen den Projekten direkt oder aber über die Verwaltung erfolgt.

- **Ausweisung Fahrradstraße Hannoversche Neustadt**

  - Bei einer Ausweisung als Fahrradstraße wird die zulässige Geschwindigkeit von heute Tempo 20 auf Tempo 30 heraufgesetzt. Hier werden insbesondere von Seiten der Polizei Bedenken ausgesprochen, da es schon bei Tempo 20 zu regelmäßigen Verdrängungen des Radverkehrs in den Seitenraum kommt.

  - Diese Verdrängung ist auch für den Fußverkehr negativ zu sehen, da der Seitenraum nicht auf Rad- und Fußverkehr ausgerichtet ist. Zudem sind hier regelmäßig ältere Menschen und mobilitätseingeschränkte Personen sowie Grundschüler:innen unterwegs.
    Die Planung soll von daher mindestens Begegnungsstellen für den Rad- und Kfz-Verkehr vorsehen. Diese können durch Unterbrechung des Parkens geschaffen werden. Geprüft werden soll aber auch, ob - zumindest abschnittsweise - das Parken ganz herausgenommen werden kann.

  - Durch die Grundschule, die noch für einen begrenzten Zeitraum ihren Standort in der Hannoverschen Neustadt haben wird, sind in den Hol- und Bringzeiten Probleme mit Elterntaxis zu verzeichnen. Entsprechend polizeilichen Erhebungen wurden 30-40 tägliche Elterntaxis erfasst.
    Hinzu kommt pulkartiges Fußverkehrsaufkommen. Hier wird die zeitliche Überlagerung mit dem Schulverkehr zur RBG als problemverschärfend gesehen.

    Die Planung der Fahrradstraße soll von daher auch prüfen, ob eine zeitliche (den Schulanfangs- und -endzeiten angepasste) Begrenzung der Durchfahrt im Schulumfeld für den Kfz-Verkehr zu einer verbesserten Situation führen könnte.
    In diesem Zusammenhang ist die Frage nach möglichen Elternhaltestellen im weiteren Schulumfeld zu betrachten. Hier sind auch die Vorschläge des Mobilitätskonzeptes und der gesamtstädtischen Schulwegplanung relevant.

  - Inwieweit die Verlängerung der Fahrradstraße bis zur Straße Vor dem Celler Tor und ggf. auch darüber hinaus in die Friederikenstraße empfehlenswert ist, ist im Zusammenhang mit dem Mobilitätskonzept und der gesamtstädtischen Schulwegplanung zu klären.

  - Ebenfalls im Rahmen des Mobilitätskonzeptes ist zu klären, inwieweit eine Beschränkung der Hannoverschen Neustadt auf den Anliegerverkehr möglich ist. Hier

ist abzuwarten, wie beispielsweise der Verkehr in der Marktstraße in Zukunft geführt wird.

- **Ausweisung Fahrradstraße Wallgartenstraße**

  - Es wird die Ausweisung als Fahrradstraße zwischen Heinrichstraße und Hannoversche Neustadt vorgeschlagen. Die Weiterführung der Fahrradstraßen nach Süden zur Anbindung der Marktstraße wird optional gesehen. Die Entscheidung darüber ist im Zusammenhang mit den Empfehlungen des Mobilitätskonzeptes zu sehen.

  - Für den Knoten Wallgartenstraße und Hannoversche Neustadt wird vorgeschlagen, zunächst eine abknickende Vorfahrt einzurichten. Bei Verlängerung der Fahrradstraße nach Süden (im Zuge Wallgartenstraße) oder Osten (im Zuge Hannoversche Neustadt) ist über die Vorfahrtregelung neu zu entscheiden.

  - Am Knoten Gartenstraße mit Wallgartenstraße soll die Vorfahrt der Gartenstraße beibehalten bleiben. Die unmittelbar angrenzende Fußgängerschutzanlage soll dahingehend erweitert werden, dass der Radverkehr im Zuge der Wallgartenstraße durch Wärmebildkameras oder Induktionsschleifen das Signal anfordert und die Gartenstraße sicher gequert werden kann.

  - Für die Wallgartenstraße zwischen Gartenstraße und Heinrichstraße ist eine Neuordnung des ruhenden Verkehrs erforderlich. Vorgeschlagen wird die Einrichtung von maximal drei aufeinanderfolgenden Parkständen und nachfolgend einer ausreichend groß dimensionierten Begegnungsstelle.
    Einige Teilnehmende äußern Bedenken, inwieweit die Akzeptanz der Kfz-Fahrenden zu erwarten ist, da eine vergleichbare Regelung u.a. in der Poststraße wenig Rücksichtnahme erkennen lässt.
    [redacted] weist darauf hin, dass durch die Ausweisung als Fahrradstraße mit nur zugelassenem Anliegerverkehr in der Wallgartenstraße eine andere Ausgangssituation gegeben ist, die eine bessere Akzeptanz erwarten lässt. Sollte sich dies nicht bestätigen, schlägt Frau Willhaus vor, durch gezielte Öffentlichkeitsarbeit (z.B. im Sinne „Rücksicht macht Wege breit“) die Akzeptanz zu erhöhen. Bei einer vollständigen Herausnahme des Parkangebotes rechnet Frau Willhaus mit Widerständen der Anwohnenden, die ggf. dazu führen kann, dass die Einrichtung der Fahrradstraße sich nicht oder nicht zeitnah realisieren lassen würde.

- **Modal Filter am Knoten Wallgartenstraße – Heinrichstraße – Blücherstraße**

  - Aufgrund der geplanten Vorfahrtberechtigung der Fahrradstraße ist nicht auszuschließen, dass auch weitere KFZ – auch bei Freigabe nur für Anlieger - die

Verbindung nutzen. Um dies zu unterbinden, wird von Seiten des Planungsbüros vorgeschlagen, von der Heinrichstraße aus keine Einfahrt in die Wallgartenstraße und in die Blücherstraße zu ermöglichen.

- **Ausweisung Fahrradstraße Blücherstraße**

  - Ausweisung als bevorrechtigte Fahrradstraße.
  - In dem Abschnitt zwischen Am Nassen Berg und Papenkamp sollen jeweils nur zwei Parkstände in Folge markiert werden, um anschließend eine ausreichend große Begegnungsstelle zu schaffen.
  - Im direkten Umfeld des Kindergartens sind ggf. zeitlich befristete Stellplätze für den Hol- und Bringverkehr vorzusehen.

- **Ausweisung Fahrradstraße Wasserwerksweg**

  - Ausweisung als Fahrradstraße.
  - Am Knoten Blücherstraße mit dem Wasserwerksweg soll eine abknickende Vorfahrt eingerichtet werden.
  - Der ruhende Verkehr am Wasserwerksweg ist mit einer Ausweisung zur Fahrradstraße nicht vereinbar. Die Möglichkeit der Schaffung von alternativen Stellplätzen für die Mitarbeitenden und Besucher der Lebenshilfe sowie der Schule am Wasserwerk soll von der Verwaltung geprüft werden. Städtische Freiflächen befinden sich südlich des Wasserweges, ggf. kann das Eckgrundstück Wasserwerksweg/Vor dem Celler Tor als Übergangslösung genutzt werden. Aufgrund des perspektivisch geplanten Umzugs der Schule am Wasserwerk stehen mittelfristig ggf. andere Optionen bereit.
  - Die Überlagerung der Schulanfangszeiten und der Bringzeit für die Lebenshilfe mit Kleinbussen wird von einigen Anwesenden als problematisch angesehen.

    Diskutiert wird, ob eine Anbindung über den heutigen „Trampelpfad“ zwischen Wasserwerksweg und Im Stillen Winkel eine Entzerrung der Verkehre bringen könnte. Im Ergebnis wird die Führung aber als zu wenig attraktiv angesehen, da die dann erforderliche mehrfach versetzte Führung einen Umwegfaktor bedeutet, der sich ungünstig auf die Akzeptanz auswirkt.
  - Frau Willhaus betont die Notwendigkeit einen Gehweg im Wasserwerksweg anzulegen, um die sichere Erreichbarkeit von Kita und Schule zu ermöglichen.

- Berücksichtigt werden soll auch, dass Lieferverkehre im Wasserwerksweg zu verzeichnen sind und ggf. zeitliche bzw. räumliche Regelungen getroffen werden müssen.

- Im Rahmen des Mobilitätskonzeptes ist zu klären, ob die Verlängerung des Wasserwerksweges in Richtung Westen über die Bahn gesamtstädtische Relevanz hat.

- **Ausweisung Fahrradstraße Am Nassen Berg**

  - Für Am Nassen Berg wird eine durchgehende Ausweisung als Fahrradstraße bis zu Vor dem Celler Tor empfohlen, da die Verbindung eine hohe gesamtstädtische Bedeutung hat. Für die Anbindung der RBG wäre die Ausweisung der Fahrradstraße zwischen Blücherstraße und Brücke ausreichend.

  - Die vorhandenen Schrägparkplätze sind mit der Ausweisung als Fahrradstraße nicht vereinbar. Sie sollen in Längsparkstände umgewandelt werden. Entsprechend der Hol- und Bringzeiten der angrenzenden Kita sollen sie zeitlich diesem Hol- und Bringverkehr vorbehalten sein.

  - Die Vorfahrtregelung am Knoten mit der Blücherstraße ist noch zu klären. Hier treffen zwei Fahrradstraßen aufeinander, die im weiteren Verlauf jeweils vorfahrtberechtigt sein sollen.

- **Anbindung Läuferweg – An Nassen Berg**

  - Der heutige gemeinsame Geh- und Radweg westlich der Bahn soll zukünftig als Gehweg genutzt werden. Nördlich des heutigen Weges soll auf der vorhandenen Freifläche ein Radweg gebaut werden.

  - Es wird aus dem Kreis der Teilnehmenden der Wunsch geäußert zu prüfen, ob die Brücke im Zuge des Läuferweges für den Radverkehr besser nutzbar gestaltet werden kann. Ideen zur Geländererhöhung und zur zeitlich – den Schulanfangs- und Endzeiten angepassten – Freigabe in jeweils einer Richtung werden geäußert.

- **Weitere Diskussionspunkte**

  - Die Ausweisung der **Fahrradstraßen** soll generell nicht „Kfz-frei“, sondern „**Anlieger frei**“ werden. Dies schließt auch den Besuchsverkehr zu den Zielen wie etwa der Beratungsstelle des Sozialverbandes mit ein.

- Als großes Problem werden **Querungen der Bahngleise** für den Rad- und Fußverkehr gesehen. Die bestehenden Angebote sind kurzfristig (bis 2024 zur Eröffnung RBG) nicht zu verbessern. Der Bau eines für den Radverkehr gut nutzbaren Fahrradtunnels im Bahnhofsbereich sowie der Brückenneubau im Bereich Läuferweg soll weiterverfolgt werden. Die Akzeptanz von Schiebestrecken wird kritisch gesehen.

- Die **Einbindung** der Fahrradstraßenachse in das **gesamtstädtische Radverkehrsnetz** wird mehrheitlich als unbedingt notwendig erachtet. Einzelne Wünsche zur Vermeidung der Durchfahrung des Zentrums werden in diesem Zusammenhang geäußert. Hierbei sind insbesondere die von Süden kommenden Radfahrenden zu berücksichtigen. Hier wird im Mobilitätskonzept ein Vorschlag zum gesamtstädtischen Radverkehrsnetz erfolgen, der im Anschluss weiter zu konkretisieren sein wird.

- Die Dimensionierung der **Parkstände** soll ausreichend breit erfolgen, die z.T. derzeit 1,85 m werden als problematisch angesehen. Die Dimensionierung wird den aktuellen Vorschriften entsprechen.

- Es wird die Frage kontrovers diskutiert, inwieweit der Planung aktuelle **Zähldaten** und prognostizierte Nachfragezahlen zugrunde liegen. Es wird bestätigt, dass für die Planung des neues Schulstandortes entsprechende Prognosen vorliegen und aktuelle Zählungen an ausgewählten Knoten im Rahmen des Mobilitätskonzeptes durchgeführt wurden.

  Das zukünftige Routenwahlverhalten wird aber stark von der Angebotsqualität der geplanten Achse und der Einbindung in das gesamtstädtische Netz abhängen. Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass der neue Schulstandort auch die Busanbindung bietet.

- Die **Gartenstraße** ist aufgrund ihrer Bedeutung für den Kfz-Verkehr und insbesondere für den Busverkehr aus der Eignungsprüfung (Fahrradstraße bzw. Fahrradzone) herausgenommen worden.

- Die Bedeutung des **Bahnhofs** als wichtiges gesamtstädtisches Ziel am Rande des Untersuchungsgebietes wird hervorgehoben.