Stadt Burgdorf
Der Bürgermeister

Vorlage Nr.:	**BV 2022 0299**
Datum:	15.09.2022
Federführung:	66 Tiefbau
Aktenzeichen:	66.011.009

Beschlussvorlage **öffentlich**

Betreff: **Schulwegplanung: Anbindung der Rudolf-Bembenneck-Gesamtschule von Westen durch eine Fahrradzone oder durch Fahrradstraßen**

Beratungsfolge:

	Datum	Zuständigkeit	Abstimmungsergebnis		
			Ja	Nein	Enth.
Ausschuss für Wirtschaft, Arbeit, Liegenschaften u. Verkehr	26.09.2022	Vorberatung			
Ausschuss für Schulen, Kultur und Sport	26.09.2022	Vorberatung			
Verwaltungsausschuss	04.10.2022	Entscheidung			
Ortsrat Schillerslage		Nachrichtlich			
Ortsrat Otze		Nachrichtlich			
Ortsrat Ramlingen-Ehlershausen		Nachrichtlich			
Ortsvorsteher		Nachrichtlich			

Finanz. Auswirkungen in Euro		Produktkonto	ErgHH	FinHH
Einmalige Kosten:	715.000 €	54100.787245	☐	☒
Laufende Kosten:	€		☐	☐
Haushaltsmittel stehen zur Verfügung:		☐ ja ☒ nein		

<u>Beschlussvorschlag</u>:

Zur Anbindung des neuen Standortes der Rudolf-Bembenneck-Gesamtschule von Westen für den Radverkehr soll die Einrichtung von Fahrradstraßen als Vorzugsvariante weiter konkretisiert werden.
Dem Rat wird empfohlen, die Haushaltsmittel in Höhe von 715.000 € in 2023 bereitzustellen.

(Pollehn)

Sachverhalt und Begründung:

1 Allgemeines

Im Rahmen der Erarbeitung des Schulwegkonzeptes wurde in den Workshops mehrfach die Notwendigkeit betont, dass für die Anbindung des neuen Standortes der Rudolf-Bembenneck-Gesamtschule (RBG) Alternativrouten für den Radverkehr zur Straße "Vor dem Celler Tor" entwickelt werden sollen. Die Radverkehrsanlagen in der Straße "Vor dem Celler Tor" werden den erwarteten Schülerverkehr, der sich oft in Pulks bewegt, nicht aufnehmen können. Für die Anbindung von Westen wurden nun verschiedene Möglichkeiten der Anbindung geprüft. In den Workshops wurden die Ausweisung einer Fahrradzone oder die Einrichtung von Fahrradstraßen angeregt.

Zur Prüfung welche Möglichkeit für die Anbindung der RBG von Westen aus die sinnvollste Lösung ist, wurde ein Auftrag an die Planungsgemeinschaft Verkehr PGV-Alrutz GbR erteilt. Ziel der Untersuchung ist es, eine Vorzugsvariante zu identifizieren und diese anschließend bis zur Vorplanung auszuarbeiten. Der Planungsraum umfasst folgendes Gebiet:

2 Vorgehen

Zunächst wurde in einem Treffen des Runden Tischs Radverkehr am 09.06.2022 ein Kriterienkatalog für die Prüfung der Eignung hinsichtlich einer Fahrradzone und in Bezug auf Fahrradstraßen entwickelt. Die Prüfung zur Einrichtung einer Fahrradzone oder von Fahrradstraßen erfolgte im Juli/August anhand des abgestimmten Kriterienkatalogs durch die beauftragte Planungsgemeinschaft.

Die Ergebnisse wurden am 31.08.2022 erneut mit dem Runden Tisch Radverkehr diskutiert. Die Protokolle und die Präsentationen der beiden Zusammenkünfte Runder Tisch Radverkehr können über Session eingesehen werden. Sie sind nicht Bestandteil der Vorlage.

Als Ergebnis wurde festgestellt, dass aufgrund eher geringer Vernetzung in den untersuchten Quartieren, keine Empfehlung zur Ausweisung einer Fahrradzone im Untersuchungsgebiet ausgesprochen werden kann. Es wurde die Ausweisung von Fahrradstraßen befürwortet.
Die Ergebnisse der Prüfung sind im anliegenden Zwischenbericht dargestellt.

Zum besseren Verständnis der Unterschiede zwischen einer Fahrradzone, bzw. einer Fahrradstraße werden im Folgenden die Anforderungen an Fahrradstraßen sowie an Fahrradzonen gegenübergestellt:

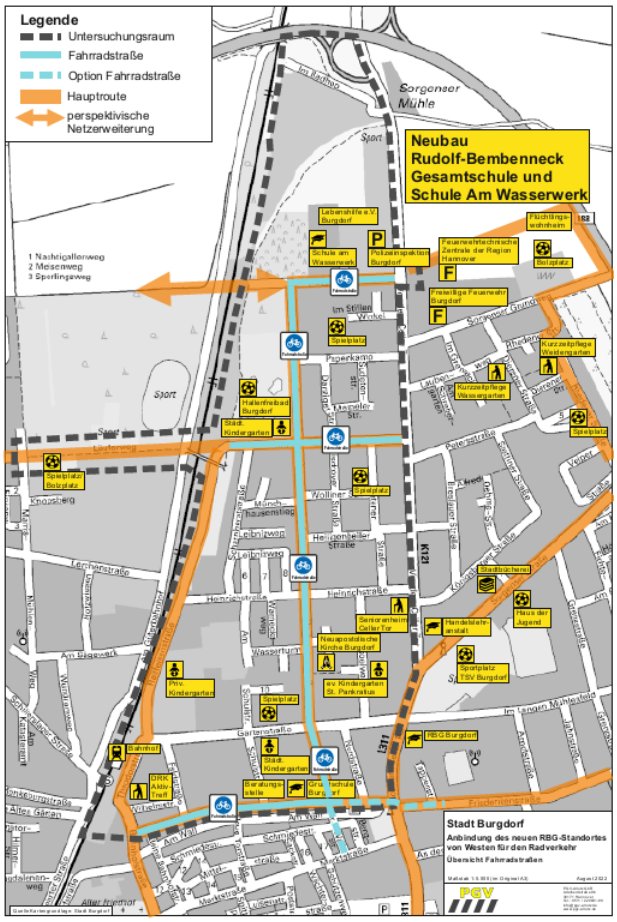
Fahrradstraßen	Fahrradzonen
Verbindungsfunktion / Linie	**Erschließungsfunktion / Fläche**
wichtige Radverkehrsachse, hohe Netzbedeutung, integraler Netzbestandteil	**keine besondere Netzfunktion erforderlich**
auch **außerorts**	nur **innerorts**
keine Tempo-30-Zone	keine Tempo-30-Zone
klassifizierte Straßen und Vorfahrtstraßen nicht ausgeschlossen	**keine klassifizierten Straßen und Vorfahrtstraßen**
untergeordnete Bedeutung für Kfz-Verkehr	**geringe Bedeutung für Durchgangsverkehr**
hohe Fahrraddichte	hohe Fahrraddichte
keine besondere Gefahrenlage erforderlich	keine besondere Gefahrenlage erforderlich
Linienbusverkehr möglich	Linienbusverkehr möglich
Radverkehr auf der Fahrbahn	Radverkehr auf der Fahrbahn
in der Regel **Vorfahrt**	grundsätzlich **Rechts-vor-Links**
auch Lichtsignalanlagen	**keine Lichtsignalanlagen**
auf Schräg- und Senkrechtparken **sollte** verzichtet werden	auf Schräg- und Senkrechtparken **soll** verzichtet werden
bauliche Maßnahmen oder Markierung zu Beginn / Ende	**keine Aussage dazu**
Erforderlichenfalls Einengung der Fahrbahn durch bauliche Maßnahmen oder Sperrflächen zur Vermeidung des Durchgangsverkehrs	Erforderlichenfalls Einengung der Fahrbahn durch bauliche Maßnahmen oder Sperrflächen zur Vermeidung des Durchgangsverkehrs
Markierung von VZ 244.1 in regelmäßigen Abständen **empfohlen**.	**Markierung von VZ 244.3** in regelmäßigen Abständen **erforderlich**.

3 Vorzugsvariante Fahrradstraßen

Als Fahrradstraßenachse zur Anbindung der RBG von Westen wird folgende Achse vorgeschlagen:
Hannoversche Neustadt, Wallgartenstraße, Blücherstraße, Wasserwerksweg.

Die Hannoversche Neustadt hat für die Anbindung der RBG nur Bedeutung bis zur Wallgartenstraße. Im Mobilitätskonzept soll jedoch die Ost-West-Achse über die Hannoversche Neustadt und Friederikenstraße perspektivisch als Fahrradstraße entwickelt werden. In den weiteren Planungen ist die Fortführung der Fahrradstraße daher zu berücksichtigen.

Darüber hinaus wird die Ausweisung Am Nassen Berg als Fahrradstraße empfohlen. Diese hat zur Anbindung der RBG nur im Abschnitt zwischen Brücke und Blücherstraße Relevanz. Allerdings wird auch hier aufgrund der hohen gesamtstädtischen Bedeutung der Straße für den Radverkehr, insbesondere befindet sich dort das Hallen-/Freibad als wichtiges Ziel, eine Fahrradstraße bis zur Straße "Vor dem Celler Tor" empfohlen.



4 Maßnahmen zur Einrichtung von Fahrradstraßen

Um die Fahrradstraßenachse einrichten zu können, sind überwiegend Eingriffe in die Ordnung des ruhenden Verkehrs erforderlich, siehe Plan Maßnahmenübersicht, Seite 8 des Zwischenberichts.
Angestrebt wird, dass die vorhandenen Parkstände am Fahrbahnrand, z.B. in der Wallgartenstraße, abschnittsweise unterbrochen werden, max. 2 Parkstände in Folge. So ist es möglich, ca. 50 % der Parkstände zu erhalten. Diese Vorgehensweise ist mit der Straßenverkehrsbehörde abzustimmen. Wo Schräg- oder Senkrechtparkplätze im Bestand vorhanden sind, müssen diese in Längsparkplätze umgewandelt werden.

Die Fahrradstraßen sollten gegenüber den einmündenden Straßen bevorrechtigt werden.
Besondere Aufmerksamkeit ist in der Hannoverschen Neustadt im Bereich der Grundschule Burgdorf, auch aufgrund der Ausweisung als Einbahnstraße, auf die Ordnung des ruhenden Verkehrs und die Zufahrtsmöglichkeiten in Bezug auf die Schulwegsicherung zu richten. Ferner muss auch hier geprüft werden, ob Einschränkungen des ruhenden Verkehrs erforderlich werden, z.B. um Ausweichstellen für den Kfz-Verkehr zu schaffen.
Darüber hinaus wird es im Wasserwerkswerk im Bereich des Kindergartens der Lebenshilfe und der Schule am Wasserwerk eine Herausforderung sein, den ruhenden Verkehr zu ordnen. In diesem Bereich fehlen den beiden Einrichtungen auf den jeweiligen Grundstücken ausreichend Stellplätze für die Beschäftigten. Hier müssen ggfs. auch provisorische Lösungen geprüft werden, bis die Schule am Wasserwerk an ihren neuen Standort umgezogen ist.

Die Anbindung von Westen über den Läuferweg bis zur vorhandenen Brücke über die Bahn soll ebenfalls für den Radverkehr verbessert werden. Der dortige 2,50 m breite gemeinsame Geh-/Radweg entspricht nicht mehr den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen. Dort soll neben dem vorhandenen Weg ein neuer separater Radweg von 3,00 m Breite gebaut werden. Der vorhandene Weg (2,50 m Breite) könnte dann als reiner Gehweg ausgewiesen werden.

5 Weiteres Vorgehen

Zur Ausarbeitung der Vorzugsvariante (Einrichtung von Fahrradstraßen) ist es erforderlich einen politischen Beschluss zu fassen.
Wenn die Fahrradstraßen als Vorzugsvariante Zustimmung finden, sollen diese den Anliegern auf einer Anliegerversammlung im November vorgestellt werden. Anschließend könnten die Maßnahmen konkretisiert und bis zur Vorplanung ausgearbeitet werden. Die konkreten Maßnahmenvorschläge sollen Anfang des Jahres 2023 erneut mit dem Runden Tisch Radverkehr sowie den Anliegern diskutiert werden. Anschließend ist geplant, die politische Beratung und Entscheidung über die Maßnahmen herbeizuführen. Danach ist eine Ausführungsplanung zu beauftragen, so dass die Maßnahmen bis zum Sommer 2024 umgesetzt werden können.

Eine genauere Kostenschätzung wird erst nach Konkretisierung der Maßnahmen Anfang 2023 vorliegen. Die für den Haushalt 2023/2024 angemeldeten Haushaltsmittel (715.000 €) orientieren sich an den Ausbaukosten der Fahrradstraße in der Südstadt. Für die Einrichtung der Fahrradstraßen soll ein Förderantrag beim Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz gestellt werden. Es werden Fördergelder in Höhe von 360.000 € erwartet. Das sind rd. 60 % der Baukosten.

Anlagen:
Zwischenbericht Anbindung des neuen Standortes der RBG von Westen für den Radverkehr

Ergänzende Materialien:
Werden nur digital über Session bereitgestellt und liegen der Papierfassung der Vorlage nicht bei:
Protokoll Runder Tisch Radverkehr vom 09.06.2022
Protokoll Runder Tisch Radverkehr vom 31.08.2022
Präsentation Runder Tisch Radverkehr 09.06.2022
Präsentation Runder Tisch Radverkehr 31.08.2022
.