



Stadt Burgdorf  
Der Bürgermeister

Vorlage Nr.:	<b>BV 2022 0127/5</b>
Datum:	03.02.2023
Federführung:	66 Tiefbau
Aktenzeichen:	66.011

**Beschlussvorlage**

**öffentlich**

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

**Beratungsfolge:**

	Datum	Zuständigkeit	Abstimmungsergebnis		
			Ja	Nein	Enth.
Ortsvorsteher Hülptingen		Anhörung			
Ausschuss für Wirtschaft, Arbeit, Liegenschaften u. Verkehr	14.02.2023	Vorberatung			
Verwaltungsausschuss	21.02.2023	Entscheidung			

<b>Finanz. Auswirkungen in Euro</b>		Produktkonto	ErgHH	FinHH
Einmalige Kosten:	€		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Laufende Kosten:	€		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Haushaltsmittel stehen zur Verfügung:		<input type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein	

**Beschlussvorschlag:**

Beschlüsse sollen entsprechend der politischen Beratung gefasst werden.

(Pollehn)

## **Sachverhalt und Begründung:**

### **1.1 Allgemein**

Der Ausschuss für Wirtschaft, Arbeit, Liegenschaften und Verkehr hatte in der Sitzung am 24.03.2022 dem Ausbau, wie in der Vorlage BV 2022 0127 dargestellt wegen der Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn nicht zugestimmt und forderte eine Überarbeitung der Planung.

Die Verwaltung wurde beauftragt, noch einmal das Gespräch mit den betroffenen Grundeigentümern zu führen und eine alternative Planung für die Umgestaltung des Knotenpunktes vorzulegen, bei der den Belangen eines möglichst sicheren Rad- und Schülerverkehrs ein stärkeres Gewicht beigemessen wird, insbesondere wurde ein umlaufender Radweg gewünscht.

Für einen Kreisverkehrsplatz mit umlaufenden Radweg ist Grunderwerb von einem Teil der Flurstücke 77/3 und 77/5 erforderlich. Leider haben die Verhandlungen mit den Eigentümern nicht den gewünschten Erfolg erzielt, so dass die Herstellung des gewünschten Kreisverkehrsplatzes nur mit B-Plan Änderung und Enteignung möglich ist.

Eine Enteignung wurde bei der Stadt noch nie durchgeführt.

Um das weitere Vorgehen zu klären, wurden verschiedene Varianten untersucht, die nun wie folgt mit den Vor- und Nachteilen aufgeführt werden.

Da für alle Varianten eine verkehrsbehördliche Anordnung der Verkehrsbehörde der Region Hannover erforderlich ist und es dafür die Zustimmung sowohl von der Region als auch von der Polizei geben muss, wurden alle Varianten vorab mit der Verkehrsbehörde und der Polizei überprüft.

### **2.1 Variante 1: Umlaufender Radweg**

Eine Verschiebung des Kreisverkehrsplatzes weiter nach Süden, so dass kein Grunderwerb der nördlichen Grundstücke erforderlich wäre, würde bedeuten, dass durch die Inanspruchnahme der erforderlichen Lidl-Fläche zahlreiche Parkplätze entfallen würden, so dass auch Lidl keine Verkaufsbereitschaft gezeigt hat. Sie können nur so viel Fläche abgeben, dass keine Parkplätze entfallen. Das ist nicht ausreichend für einen Kreisverkehrsplatz mit umlaufendem Radweg.

Die Herstellung eines Kreisverkehrsplatzes mit umlaufenden Radweg ist somit nur mit Enteignung, entweder für die nördlichen Grundstücke oder südlich vom Lidl-Grundstück, möglich.

### **2.2 Variante 2: Gemeinsamer benutzungspflichtiger Rad- und Gehweg**

Unter der Berücksichtigung, dass auf der Nordost-Seite kein Grunderwerb und auf der Südwest-Seite nur eingeschränkter Grunderwerb (s. rote Linie, Anlage 1) möglich ist, wäre alternativ nur ein Kreisverkehrsplatz mit gemeinsamen Rad- und Gehweg möglich, um den Radverkehr von der Fahrbahn zu bringen (Anlage 1). Allerdings darf der Radfahrer bei einem benutzungspflichtigen gemeinsamen Geh- und Radweg nicht auf der Fahrbahn fahren.

Von der Verkehrsbehörde kam dazu folgende Stellungnahme:

*„die Anordnung von gemeinsamen Geh- und Radwege fällt unter die Beschränkungen des fließenden Verkehrs und ist somit nur bei einer um 2/3 gesteigerten Gefahrenlage in Betracht zu ziehen. D.h. es müssen konkrete Anhaltspunkte vorliegen, die eine Einschränkung*

*des Radverkehrs rechtfertigen. Dies sind beispielweise Unfallzahlen oder sehr hohe KFZ-Zahlen. Beides liegt m.E. aktuell nicht vor. Darüber hinaus ist durch den Neubau des KVP nach aktuellen Regularien ebenso wenig von einer potentiellen Gefahrenlage auszugehen, da sonst in keinem KVP mit ausreichenden Breiten Radverkehr auf der Fahrbahn zugelassen werden dürfte.*

*Grundsätzlich kommen Gemeinsame Geh- und Radwege nach Zeichen 240 (StVO) kommen nach den technischen Regelwerken als auch der Verwaltungsvorschrift zur StVO innerorts nur in Ausnahmefällen in Betracht (RASt, 6.1.6.4; EFA, 3.1.2.5). Eine gemeinsame Geh- und Radwegführung ist nur dann in Erwägung zu ziehen, wenn eine vertretbare Alternative der Radverkehrsführung (Radweg, Radfahrstreifen, Schutzstreifen, Mischverkehr auf der Fahrbahn) nicht möglich ist (EFA, 3.1.2.5).“ Da die Radverkehrsführung bereits jetzt in Form von Schutzstreifen oder in Richtung Hülptingsen direkt auf der Fahrbahn verläuft, sehe ich keine Grundlage für eine Rechtfertigung des Verlagerens des Radverkehrs auf einen gemeinsamen Geh- und Radweg i.S.d. VZ 240 aufgrund einer Gefahrenlage. Auch wird der Verkehrsfluss der Radfahrenden mit der Anordnung von VZ 240 durch regelmäßige Ein- und Ausfädelung auf den gemeinsamen Geh- und Radweg verlangsamt und ist für die Radfahrenden damit nicht mehr stetig und übersichtlich.*

*Wird der Radverkehr auf einem Radweg geführt, kann man diesem Vorrang vor dem KFZ-Verkehr in Form von entsprechenden Furten (vergleichbar mit Radverkehrsfurten an Einmündungen) einrichten. Allerdings nur in eine Richtung, da gegenläufiger Radverkehr innerorts nicht rechtmäßig ist. Zudem ergibt diese Vorgehensweise hier wenig Sinn, da der Radverkehr vor und hinter dem KVP, wie bereits weiter oben erläutert, bereits auf der Fahrbahn und nicht einer Nebenanlage geführt wird, auf welcher sein Verkehrsfluss stetig ist.“*

Gemäß Einschätzung der Verkehrsbehörde liegt hier keine Ausnahmesituation vor, bei der Radfahrende nicht die Fahrbahn mitbenutzen sollte.

### **2.3 Variante 3: Gemeinsamer Geh- und Radweg**

Mit der Fahrrad-Novelle von 2021 wurde eine Variante eingeführt. Eine Markierung mit dem Symbolbild Fuß/Radverkehrs auf dem gemeinsamen Geh- und Radweg. Damit werden diese markierten Wege verkehrsrechtlich zu gemeinsamen Geh- und Radwegen ohne Benutzungspflicht.

Da die Radfahrer bei der Variante wählen können ob sie auf der Fahrbahn oder auf dem Radweg fahren, ist in der Anlage 2 dargestellt, wie die Radfahrer in der „Uetzer Straße“ und „Vor den Höfen“ geführt werden könnten.

Auch bei dieser Variante haben die Radfahrer an den Fußgängerüberwegen keine Vorfahrt. Eine Furt für den Radverkehr wird hier sowohl von der Verkehrsbehörde, als auch von der Polizei für nicht empfehlenswert gesehen, so dass die Fahrradfahrer nur Vorfahrt haben, wenn sie absteigen und über den Fußgängerüberweg schieben.

### **2.4 Variante 4: Lichtsignalgesteuerte Kreuzung mit Umbaumaßnahmen**

Die Verkehrsuntersuchung hatte gezeigt, dass ein KVP für den Knotenpunkt Uetzer Straße/Ostlandring die beste Lösung darstellt. Allerdings wurde bei der Verkehrsuntersuchung nur der Umbau zum KVP mit dem Bestand und mit der geänderten Signalsteuerung am Knotenpunkt ohne Umbaumaßnahmen verglichen.

Die Variante einer angepassten Kreuzung mit Lichtsignalanlage und Umbaumaßnahmen wurde nicht untersucht. Für eine vergleichbare gute Leistungsfähigkeit der Kreuzung zum KVP werden voraussichtlich Umbaumaßnahmen erforderlich sein (z.B. Linksabbiegespur im Ostlandring).

Um diese Möglichkeit bzgl. Leistungsfähigkeit und dafür erforderlicher Umbaumaßnahmen zu prüfen bedarf es einer weiteren Untersuchung der Verkehrsbeziehung durch das bisher beauftragte Büro Büro SHP Ingenieure.

Sollte bei der Untersuchung festgestellt werden, dass für eine erhöhte Leistungsfähigkeit eine Lichtsignalgesteuerte Kreuzung mit zusätzlicher Linksabbiegespur nur im Ostlandring erforderlich sein sollte, wäre der Ausbau ohne zusätzlichem Grunderwerb möglich. Sollte allerdings noch eine weitere Spur, z. B. in der Uetzer Straße erforderlich sein, wäre der Umbau nicht ohne zusätzlichen Grunderwerb umsetzbar.

Sollte nach der Untersuchung der Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes die Entscheidung für einen entsprechenden Umbau erfolgen, müsste die Anmeldung für Fördermittel bei der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau neu beantragt werden. Zunächst über die Aufnahme zum Mehrjahresprogramm. Zeitgleich müsste die neue Planung beauftragt werden, die die Grundlage für das Bauprogramm bildet. Nach Beschluss des Bauprogramms wäre dann der Antrag für die Aufnahme in das Jahresprogramm zu stellen. Vorbehaltlich eines positiven Zuwendungsbescheides kann danach der Ausbau erfolgen. Dies könnte frühestens 2025 der Fall sein.

Da sich die vereinbarten Kostenbeteiligungen von Lidl (10.000,00 €) und Acribo (40.000,00 €) alle auf einen Umbau der Kreuzung zu einem Kreisverkehrsplatz beziehen, ist es nicht sicher, ob auch eine Kostenbeteiligung bei einem Lichtsignalgesteuerten Umbau verhandelt werden kann.

Auch klimatechnisch weist eine Lichtsignalgesteuerte Kreuzung einige Nachteile auf:

- Klimaschutz:  
Es entsteht ein erhöhter CO<sub>2</sub> Ausstoß durch das ständige Bremsen und Anfahren und durch die laufenden Motoren im Stand.
- Lärmbelastung:  
Bei gelb wird häufig noch Gas gegeben, so dass dies zusätzlich zum Abbremsen und Anfahren zu einer weiteren Lärmbelastung führt.
- Unterhaltungskosten:  
Für Wartung und Strom der Lichtsignalanlage fallen jährlich ca. 2.500,00 € an.

## **2.5 Variante 5: Umbau zum KVP im Mischverkehr**

Auf diese Variante wird hier nicht weiter eingegangen, da über diese Variante schon ausführlich in den politischen Gremien gesprochen wurde und entschieden wurde, dass diese nicht weiter betrachtet werden soll.

Da nun feststeht, dass die Variante 1 mit dem umlaufenden Radweg nur mit Enteignung möglich ist, möchte ich sie der Vollständigkeit halber hier trotzdem aufführen.

Die Situation könnte mit dem Zusatzschild „Gehweg Radfahrer frei“ etwas entschärft werden. Damit wäre die Möglichkeit gegeben, dass auch die unsichereren Radfahrer über 10 Jahre auf den Gehweg ausweichen könnten.

Für den Umbau der Kreuzung zu einem Kreisverkehrsplatz gibt es einen Zuwendungsbescheid für das Mehrjahresprogramm. Der Bescheid wurde inzwischen dahingehend geändert, dass die Maßnahme nun auch gefördert wird, wenn in dem Bereich eine Geschwindigkeitsreduzierung von 30 km/h angeordnet wird. Dies war vorher nicht der Fall.

## Schlußbemerkung

Zusammenfassend sind die Vor- und Nachteile aller 5 Varianten als tabellarische Übersicht in der Anlage 3 aufgeführt.

Die beiden Varianten 1 und 2 sind zurzeit nicht durchführbar.

Bei der Variante 3 könnten die Radfahrer zu wenig Rücksicht auf die Fußgänger nehmen.

Für die Variante 4, die lichtsignalgesteuerte Kreuzung mit Umbaumaßnahmen müsste zunächst eine neue Untersuchung erfolgen. Diese Variante ist, besonders bezüglich des Klimaschutzes, nicht zu empfehlen und sollte nicht zur Ausführung kommen. Eine verbindliche Aussage, ob es einen positiven Zuwendungsbescheid für Fördermittel für eine lichtsignalgesteuerte Kreuzung geben wird, kann nicht gemacht werden. Eine Umsetzung dieser Variante ist frühestens Ende 2025 möglich.

Die Variante 5 mit dem Umbau zum KVP im Mischverkehr wurde von der Politik nicht gewünscht. Allerdings wird diese Variante weiterhin von der Fachabteilung bevorzugt. Ein Umbau könnte hier in 2024 erfolgen. Haushaltsmittel für den Umbau des Knotenpunktes und für den barrierefreien Ausbau der Bushaltestellen Ostlandring in Hülptingsen stehen für den Haushalt 2024 zur Verfügung.

Bei der Verkehrsuntersuchung wurde festgestellt, dass sich bei Verwendung der heutigen Steuerungsstrategie ohne Änderung des Signalprogramms in der nachmittäglichen Spitzenstunde die Qualitätsstufe F für den Kfz-Verkehr ergeben wird. Dies bedeutet, dass der Knotenpunkt in dem Fall nicht mehr leistungsfähig ist. Um eine ausreichende Verkehrsqualität zu erreichen, müsste die heutige Steuerungsstrategie mit der Bevorzugung der Nord-Südrichtung (schneller Verkehrsabfluss zur B 188 und Entlastung der OD Hülptingsen) aufgegeben werden und die beiden Knotenpunktzufahrten der Uetzer Straße müssten gleichzeitig freigegeben werden.

Aufgrund der nicht vorhandenen Leistungsfähigkeit ist es erforderlich, dass nach Abschluss der Baumaßnahmen von Acribo (Fertigstellung der Querungshilfen am Ostlandring und Eröffnung von Edeka) die Steuerung der Lichtsignalanlage umprogrammiert werden muss.

Allerdings ist zu beachten, dass dies Folgen für die Verkehrssituation hat. Die derzeitige Ampelsteuerung (einzelne Freigabe der Zufahrten Uetzer Straße aus Westen und Osten) hat das Ziel, die Ortsdurchfahrt Hülptingsen zu entlasten und die Sicherheit des Radverkehrs zu verbessern. Durch die Änderung der Signalsteuerung wird der Verkehr voraussichtlich verstärkt die Ortsdurchfahrt Hülptingsen nutzen und es kommt erneut zu Konfliktsituationen mit abbiegenden Radfahrenden. Außerdem kann es zu einem Rückstau wegen der Linksabbieger von der Uetzer Straße zu Lidl kommen.

Außerdem ist der Asphalt im gesamten Kreuzungsbereich abgängig. Zurzeit ist der Bauhof in regelmäßigen Abständen dabei die Löcher in der Fahrbahn provisorisch mit Reparaturasphalt zu schließen. Sollte der Umbau nicht in nächster Zeit erfolgen, ist in dem Kreuzungsbereich auf jeden Fall eine Deckensanierung erforderlich. Anschließend muss dann der Kreuzungsbereich neu markiert werden

**Anlage 1:** Skizze vom KVP mit gemeinsamen benutzungspflichtigen Geh- und Radweg

**Anlage 2:** Skizze vom KVP mit gemeinsamen Geh- und Radweg

**Anlage 3:** Tabellarische Übersicht aller Varianten