



Protokoll / Vermerk

Anlass:	Runder Tisch Anbindung des neuen Standortes der RBG von Westen für den Radverkehr		
Ort:	StadtHaus Burgdorf		
Datum:	22.02.2023	Uhrzeit:	17-19:45 Uhr

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

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

23.03.2023 - Protokoll -
Einwohnerversammlung
22.03.2023_final

24. März 2023

TOP 1: Begrüßung und Ablauf (Stadt Burgdorf, Frau Vollmert)

TOP 2: Erläuterung der Arbeitsschritte und Stand der Arbeit
(PGV-Alrutz, Frau Willhaus)

siehe Folie 2 der beigefügten Präsentation

TOP 3: Ergebnisse der ersten Arbeitsphase
(PGV-Alrutz, Frau Willhaus)

siehe Folie 4-9 der beigefügten Präsentation

- Frau Willhaus erläutert, dass die Anbindung der RBG besser über Fahrradstraßen als über die Ausweisung einer Fahrradzone möglich ist.
- Zum Trassenverlauf hat es in der frühen Projektphase bereits eine intensive Abstimmung unter Einbeziehung des Runden Tisches und der Bevölkerung gegeben. Der nun vorliegende Verlauf ist bereits das Ergebnis dieses Abstimmungsprozesses. Für die vorgestellte Achse liegt bereits ein politischer Beschluss vor. Anregungen von den Anwesenden hinsichtlich einer Änderung des Verlaufs der Fahrradstraßenachse können deshalb nicht mehr berücksichtigt werden.
- Anregungen zu den vorgestellten Maßnahmen können für die Finalisierung noch berücksichtigt werden.

- Einige Anwesende fragen, ob die Planungsvorschläge zu den Maßnahmenvorschlägen aus parallel erstellten Konzepten passen (z.B. Klimaachse Hannoversche Neustadt). Frau Vollmert sichert zu, dass alle Vorschläge unter den Projekten abgestimmt und koordiniert werden.

TOP 4: Empfehlungen im Streckenverlauf (PGV-Alrutz, Herr Alrutz)

- **Querung Gartenstraße**

- Es wird befürchtet, dass das Schild „bei Rot hier Halten“ nicht genügend Akzeptanz erfährt und insbesondere von Osten (von Vor dem Celler Tor) kommender Verkehr weiterfährt, um in die Wallgartenstraße abzubiegen. Der Einsatz eines Vorsignals soll hier dazu beitragen, die Querungsstelle bei Rot zu sichern. Dieser Vorschlag wird in der Planung übernommen.

- **Blücherstraße**

- Für die Blücherstraße soll der Einsatz eines Modalfilters die Stufe zwei sein, wenn der Durchgangsverkehr zu stark wird.

- **Wasserwerksweg**

- Die gewünschten Ausweichparkstände gegenüber der Lebenshilfe auf den heutigen Freiflächen sind aufgrund des schützenswerten Baumbestandes keine Option. Auch die Freifläche an der Ecke „Vor dem Celler Tor“ steht nicht zur Verfügung, hier lässt der bestehende B-Plan die Nutzung nicht zu.

Ein Stellplatzbedarf in vergleichbarem Umfang wie heute wird von Seiten der Lebenshilfe solange gesehen, wie der Schulstandort im Wasserwerksweg verbleibt, da nicht alle Mitarbeitenden aufgrund ihrer Wohnlage auf das Fahrrad oder öffentliche Verkehrsmittel ausweichen können.

- Die Lebenshilfe weist darauf hin, dass die Fläche vor dem Gebäude mit eigenen finanziellen Mitteln als Stellfläche hergerichtet wurde.

Herr Alrutz und Frau Vollmert weisen auf die zusätzlichen Stellplätze, die in der nördlichen Blücherstraße geschaffen werden sollen und auf die verbesserte Anbindung an die vorhandenen Stellplätze im Papenkamp hin. Darüber hinaus gibt es kein Grundrecht auf Parkplätze im öffentlichen Raum.

- Von Seiten der Schule bzw. der Lebenshilfe wird noch einmal ausdrücklich betont, dass die Situation zu den Hol- und Bringzeiten - auch bedingt durch die Busse – besonders problematisch ist.

- Die Schule Wasserwerksweg wird voraussichtlich 2026 an den neuen Standort umziehen können. Inwieweit sich die Parkplatzsituation dann entspannt, muss abgewartet werden, da die Art der Nachnutzung noch nicht bekannt ist. Allerdings muss diese Nachnutzung Stellplätze – ggf. auch auf eigenem Grund – nachweisen.
- **Knoten Wasserwerksweg / Vor dem Celler Tor**
 - Von Seiten des anwesenden Vertreters der Feuerwehr wird hinterfragt, ob die Mitglieder der freiwilligen Feuerwehr rechtzeitig das Feuerwehrhaus erreichen, wenn sie im Rückstau an der Ampel stehen. Von Vorteil wird gleichzeitig gesehen, dass der Radverkehr verstärkt durch das Wohngebiet geleitet wird und somit dem Radverkehr eine gute Alternative zur Nutzung der Straße Vor dem Celler Tor geboten wird.
- **Am Nassen Berg**
 - Die zwei Stellplätze an der Tankstelle sollen entfallen oder verlegt werden, um die Sichtbeziehung zu verbessern. Diese Anregung wird in die Planung aufgenommen.
 - Die Anbindung Vor dem Celler Tor wird als wichtige Verbindung im städtischen Radverkehrsnetz gesehen, sie steht nicht im Zusammenhang mit der Anbindung der RBG.
 - Das erweiterte Parkplatzangebot auf dem Gelände des Hallenfreibades soll voraussichtlich 2024 kommen.
- **Läuferweg**
 - Der Läuferweg wird zukünftig vermutlich die wichtigste Querung der Bahn für die Anbindung der RBG werden. Dort soll eine eindeutige Vorfahrtsregelung geschaffen werden.
 - Kontakt mit der Bahn für eine Erneuerung der Querung wurde bereits aufgenommen, trotzdem ist von einem Zeithorizont von 8-10 Jahren auszugehen.
 - Die Herrichtung des Läuferwegs soll möglichst zur Schuleröffnung fertiggestellt sein. Hierfür fehlen derzeit aber personelle Ressource bei der Stadt.
 - Die Umgestaltung des Knotens Läuferweg / Höhlenweg wurde in die Planung einbezogen, dies wird aus Sicht der Anwesenden als richtig und wichtig angesehen.

- **Hannoversche Neustadt**

- Die Hannoversche Neustadt soll zukünftig „Klimastraße“ werden. Hier ist im weiteren Planungsprozess eine nähere Prüfung erforderlich, wie viele zusätzliche Grünflächen geschaffen werden können.
- Die generelle Frage, inwieweit die Hannoversche Neustadt geeignet ist oder ob der Wall die bessere Fahrradachse ist, wird erörtert. Eine Verlegung wird weder als sinnvoll (Wall ist zu schmal und eine wichtige Achse für Fußverkehr) noch möglich angesehen (s. TOP 3).
- Vor der Schule soll zukünftig das Parken vollständig entfallen. Da die Parkplätze vor der Schule bewirtschaftet werden, ist davon auszugehen, dass die Lehrenden bereits heute auf andere Parkplätze zurückgreifen. Die Schule selbst hat auch den Wunsch geäußert, dass die Parkplätze vor der Schule entfallen.

Eine ebenfalls diskutierte weitergehende Lösung, die Durchfahrt vor der Schule zu unterbinden, ist aufgrund der Anwohnenden im direkten Schulumfeld nicht möglich.

- Als problematisch wird die Akzeptanz der Regelung gesehen, da bereits heute viele illegale Parkvorgänge zu verzeichnen sind. Vorgesehen ist, das Parken im Seitenraum durch Poller und Einrichtungen der Straßenraumausstattung (z.B. Bänke) zu unterbinden. Darüber hinaus ist hier auch eine Überwachung erforderlich.
- Die Handlungsempfehlungen müssen noch in den städtebaulichen Rahmenplan eingepflegt werden.
- Die Verdeutlichung, dass der Radverkehr in der Hannoverschen Neustadt im Zweirichtungsverkehr, hingegen der Kfz-Verkehr als gegenläufige Einbahnstraße geführt wird, ist wichtig. Hier wird auch eine wichtige Aufgabe für die begleitende Öffentlichkeitsarbeit gesehen.

- **Bahnhofstraße**

- Einige Anwesende äußern Bedenken, wenn das Parken beidseitig entfallen soll, da im naheliegenden Parkhaus am Bahnhof zwar kostenfreie Parkplätze bereitstehen, aber dies von einzelnen Nutzenden nicht angenommen wird. Eine Variante mit einseitigem Entfall des Parkens soll alternativ geprüft werden.

- **Wilhelmstraße**

- Die Anbindung der RGB über Bahnhofstunnel und Wilhelmstraße bzw. Hannoversche Neustadt wird von einigen Anwesenden als nachrangig gegenüber der Anbindung über Läuferweg angesehen.

- **Weitere Diskussionspunkte**

- Bei Ausweisung als Fahrradstraße gilt für alle Verkehrsteilnehmenden eine maximale Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h, damit wird die zulässige Geschwindigkeit von derzeit 20 km/h in der Hannoverschen Neustadt und dem südlichen Abschnitt der Wallgartenstraße leicht angehoben.
- Wenn die Ziele der Region zur spürbaren Reduzierung der Kfz-Nutzung erfolgreich sein sollen, dann ist ein kurzfristiges Umdenken in Richtung alternativer Verkehrsangebote erforderlich. Dementsprechend sind die Eingriffe in den ruhenden und fließenden Kfz-Verkehr zu verstehen.