



## Protokoll / Vermerk

<b>Anlass:</b>	Anwohnerversammlung Anbindung des neuen Standortes der RBG von Westen für den Radverkehr		
<b>Ort:</b>	Rudolf-Bembenneck-Gesamtschule (RBG) Burgdorf		
<b>Datum:</b>	16.11.2022	<b>Uhrzeit:</b>	17:00 - 19:15 Uhr

<b>Protokoll durch:</b>	PGV-Alrutz
<b>Anzahl/Funktion Teilnehmende:</b>	s. 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

EP049 - Protokoll  
Anliegerversammlung  
16.11.2022

**20. Dezember 2022**

## Ergebnisse

### TOP 1: Begrüßung (Stadt Burgdorf)

■■■■■ (Erster Stadtrat Burgdorf) begrüßt die Anwesenden. Er weist auf die Wichtigkeit von guten und sicheren Schulwegen hin und darauf, dass derzeit verschiedene aufeinander aufbauende Konzepte erarbeitet werden, die sich mit diesen Fragestellungen befassen. Als übergeordnete Konzepte besitzen hierbei insbesondere das Schulwegekonzept und das Mobilitätskonzept Relevanz.

■■■■■ (Stadt Burgdorf, Tiefbau) erläutert im Anschluss, dass im Jahr 2024 rund 1.300 Schülerinnen und Schüler die RBG besuchen werden.

Im Rahmen des heute zur Diskussion stehenden Konzeptes zur verbesserten Anbindung der RBG für den Radverkehr von Westen wurde zunächst geprüft, ob die Anbindung über Fahrradzonen oder Fahrradstraßen zu favorisieren ist. Letztlich fiel die Entscheidung für die Fahrradstraßen.

### TOP 2: Vorstellung des Planungsstandes (PGV Alrutz)

Frau Willhaus stellt die Ergebnisse und angedachten Lösungsansätze der durchgeführten Untersuchung vor. Sie sind der beigefügten Präsentation zu entnehmen.

### **TOP 3: Fragerunde und Austausch über den vorgestellten Planungsstand**

#### **Generelle Fragen - Themen**

- Die Bedeutung der Anbindung des Schulzentrums mit dem Fahrrad wird als wichtige Alternative zu den Elterntaxis gesehen.
- Die alternative Prüfung zu Fahrradstraßen oder Fahrradzonen hat eine eindeutige Präferenz für die Fahrradstraßen ergeben. Dementsprechend wurden in der Präsentation auch nur noch die Handlungsempfehlungen für die Fahrradstraßen gezeigt.
- Das Schulkonzept wurde unter Einbeziehung der Schulen und Elternvertretungen erstellt. Eine Einbeziehung der Schülerinnen und Schüler ist nicht erfolgt. Insbesondere die zu erwartenden fehlenden Kapazitäten von Seiten der Schule sind hier ausschlaggebend gewesen. Für die Anbindung der RBG wäre dies zudem nur schwer umsetzbar, da der Schulstandort noch nicht existiert.
- Die Anbindung der RBG von Osten wurde als ebenso notwendig erachtet, wie die Anbindung von Westen. Die Verwaltung erläutert, dass auch diese Anbindung noch betrachtet werden wird.
- Zu Zeiten der Müllabfuhr gibt es erhebliche Einschränkungen im Verkehrsfluss. Hier soll das Gespräch mit AHA gesucht werden, ob der Abfuhrplan ggf. in der Form angepasst wird, dass in der morgendlichen Spitze keine Abfuhr in den Fahrradstraßen erfolgt.
- Die Umsetzung der Klimaziele kann nur erfolgen, wenn eine Verkehrswende erfolgt. Dafür ist es erforderlich, den Radverkehr zu stärken und regulierend in den Kfz-Verkehr einzugreifen. Insbesondere der ruhende Kfz-Verkehr kann bei knappen Flächenressourcen nicht Priorität über den fließenden Radverkehr haben.
- Als ungünstig wird von einigen Anwesenden gesehen, dass die Ausweisung als Fahrradstraße mit Tempo 30 einhergeht, da sowohl in einem Abschnitt der Wallgartenstraße als auch in der Hannoverschen Neustadt heute Tempo 20 gilt.
- Anwesende berichten von den guten Erfahrungen mit der Fahrradstraßenachse in der Südstadt und erwarten ähnliches auch von der nun angedachten neuen Fahrradstraßenachse.

#### **Bahnquerung**

- Mehrfach wurde darauf verwiesen, wie wichtig für den Radverkehr die Verbesserung der Querungsmöglichkeiten der Bahn ist und die vorgestellten Maßnahmen von daher nur eingeschränkt eine Verbesserung der Anbindung der westlich der Bahn gelegenen Wohnstandorte bieten. Die Verwaltung weist auf die Langwierigkeit der Planungen hin und wie schwierig sich die Abstimmungsprozesse mit der Bahn gestalten, so dass eine

Verbesserung bis zur Schuleröffnung 2024 nicht möglich ist. Nachdrücklich wurde aus dem Plenum aber darum gebeten, die Planungen der Bahnquerung aktiv weiterzuverfolgen. Dies soll sich auch deutlich im Bericht zur Anbindung der RBG von Westen wiederfinden.

- Eine Freigabe der Brücke Läuferweg für den Radverkehr ist aufgrund der derzeitigen Ausbausituation nicht möglich. Formal müssen die Radfahrenden auch zukünftig schieben.

### **Wasserwerksweg – Am Papenkamp**

- In der morgendliche Spitze kommen im Wasserwerksweg sehr viele Verkehre zusammen, so dass die Verkehrssituation schon heute unübersichtlich ist. Der zusätzliche starke Radverkehrsstrom zur RBG trägt zu einem weiteren Erfordernis bei, den Verkehr zu ordnen.
- Solange die Schule am Wasserwerk noch am heutigen Standort ist, sollen Übergangslösungen gesucht werden.

Insbesondere für den ruhenden Verkehr müssen alternative Standorte gefunden werden. Die mehrfach angeregte Freifläche an der Ecke Wasserwerksweg / Vor dem Celler Tor ist zwar in städtischem Besitz, steht aber nicht zur Verfügung. Ausweichstellplätze können in der Blücherstraße genutzt bzw. auch in kleinem Umfang neu geschaffen werden. Weitere Stellplätze stehen im Papenkamp zu Verfügung. Zur besseren Anbindung der Schule und der Lebenshilfe wird geprüft, ob der selbstständige Weg nördlich des Spielplatzes zur fußläufigen Anbindung Papenkamp – Wasserwerksweg ausgebaut werden kann.

Der Gehweg Wasserwerksweg kann vermutlich erst realisiert werden, wenn die Schule am Wasserwerk ihren neuen Standort bezogen hat.

- Fraglich ist, ob die Parkplätze im Papenkamp auch an Tagen der Müllabfuhr verfügbar sind, oder ob dann Anwohnende aus Im Stillen Winkel ihre Fahrzeuge dort abstellen. Frau Vollmert wird dazu einen Ortstermin vereinbaren.
- Eine Herausnahme des Wasserwerksweg aus der Fahrradstraßenachse und alternative Führung über Papenkamp wurde aufgrund der fehlenden Querungsmöglichkeit über Vor dem Celler Tor und dem fehlenden Anschluss an die gut ausgebauten Radwege ab Wasserwerksweg als nicht zielführend angesehen.

### **Am Nassen Berg mit Parken rund um das Hallen-Freibad**

- Generell wird in der Saison ein hoher Parkdruck rund um das Freibad herum gesehen.
- Es gibt kaum Möglichkeiten, das legale Parken in den angrenzenden Straßen zu unterbinden. Durch Kontrollen besteht aber die Möglichkeit, das illegale Parken – z.B. sichtbehindernd an Einmündungsbereichen - zu unterbinden.

- Generell wird die Option gesehen, dass weniger Besuchende das Kfz nutzen, wenn sich die Anbindung für den Radverkehr deutlich verbessert.
- Perspektivisch wird auch die Erforderlichkeit gesehen, die dem Bad zugehörigen Parkflächen zu erweitern (Parkdeck).

### **Wallgartenstraße - Blücherstraße**

- In der morgendlichen Spitzenstunde begegnen sich zukünftig Schülerinnen und Schüler der Grundschule Burgdorf (Hannoversche Neustadt) und die nach Norden fahrenden Schülerinnen und Schüler der RBG. Die Kapazitäten der Fahrradstraße wurden hinterfragt, werden aber von Seiten PGV als ausreichend eingeschätzt.
- Es wurden Bedenken geäußert ob die Vorkehrungen für den Begegnungsfall mit Kfz ausreichend sind. Es wird darauf verwiesen, dass auf der einen Seite die gegenseitige Rücksichtnahme von allen Verkehrsteilnehmenden erforderlich ist. Auf der anderen Seite können nach Einführung der Fahrradstraße und erkennbaren Problemen noch weitere Maßnahmen getroffen werden (Modale Filter, weitere Einschränkungen des ruhenden Verkehrs (z.B. zeitlich begrenzt)).
- Diskutiert wurde die Option, alternativ die Raiffeisenstraße und in Verlängerung den Grünzug zur Anbindung der RBG vorzusehen. Einigkeit herrschte darüber, dass dies auch eine wichtige Verbindung für den Radverkehr darstellt, die Anbindung des RBG aber über die zentrale Achse Wallgartenstraße und Blücherstraße erfolgen soll.
- Die Querung der Gartenstraße soll signalisiert erfolgen (Integration in die vorhandene Fußgängerschutzanlage). Hinterfragt wurde, ob die Leistungsfähigkeit des Knotens mit der angestrebten zügigen Querung durch den Radverkehr vereinbar ist. Dies wurde im Rahmen des Mobilitätskonzeptes bereits berücksichtigt, so dass die Vereinbarkeit als gegeben anzusehen ist.

### **Hannoversche Neustadt**

- Die Hannoversche Neustadt ist entsprechend ihrer heutigen Ausbausituation abschnittsweise „verkehrlich ausgereizt“, dies gilt insbesondere für den mittleren Abschnitt.
- Eine bauliche Umgestaltung, z.B. durch die Aufgabe des schmalen gepflasterten Seitenstreifens, der von Radfahrenden, die entgegen der Einbahnstraße fahren, genutzt wird, ist beabsichtigt.
- Es wurden Bedenken geäußert, ob die „Anlieger frei“ Regelung eindeutig ist und Kunden der ansässigen Geschäfte wissen, dass sie als Anlieger die Fahrradstraße nutzen können. Hier kann eine entsprechende Öffentlichkeitsarbeit dazu beitragen, dass die Regelung für alle verständlich ist.

- Diskutiert wurde, ob nicht auch andere Formen der Radverkehrsführung in der Hannoverschen Neustadt zielführend wären, wie z.B. ein entgegen der Einbahnstraße laufender Radweg, der mindestens den Regelmaßen der ERA entsprechen sollte. Mit Blick auf die anstehende Gesamtgestaltung der Hannoverschen Neustadt als Klimaachse, die auch eine höhere Aufenthaltsqualität mit sich bringen soll, wird die Führung im Seitenraum als weniger zielführend eingeschätzt.
- Hinterfragt wurde, ob die parallel verlaufende Straße Am Wall nicht die bessere Achse für eine Fahrradstraße sei. Aufgrund der baulichen Gegebenheiten ist eine Ausweisung als Fahrradstraße aber nicht möglich.