

Bereich 72 - Straßen- und Brückenbau,  
Geodaten  
Silex, Jörg

Datum:  
24.01.2024

## **Mitteilungsvorlage**

Beschließendes Gremium:

### **Radverkehrsgerechter Umbau der Sternkreuzung**

#### **Beratungsfolge:**

Öffentl. Status	Sitzungsdatum	Gremium
Ö	14.02.2024	Ausschuss für Mobilität

#### **Sachverhalt:**

##### **Sachstand**

Die Notwendigkeit, die Sternkreuzung radverkehrsgerecht umzubauen, wurde erstmalig schon im Verkehrsausschuss am 08.04.2008 im Rahmen einer Anfrage von Bündnis 90/Die Grünen formuliert (VO/2778/08), damals aber wegen der Bebauung des Avacon-Geländes zurückgestellt. Mit der 2015 beauftragten Radverkehrsstrategie wurden diese Überlegungen wieder aufgenommen und mündeten in die Empfehlung, den Radverkehr auf der Achse Sülztorstraße – Uelzener Straße auf der Fahrbahn zu führen.

Mit der Vergabe der Vorplanung der radverkehrsgerechten Umgestaltung der Radhaupttroute 1 von der Wallstraße bis zur Einmündung der Uelzener Straße in den Munstermannskamp an das Planungsbüro ARGUS in 2019, wurden diese Empfehlungen insbesondere um den Aspekt der Verkehrssicherheit erweitert, da nicht nur alle Radwege im Zulauf auf die Sternkreuzung mit 1,0 m Breite deutlich zu schmal sind, sondern es insbesondere an den Gebäudeecken erhebliche Konflikte zwischen Fußgänger:innen und dort abbiegenden Radfahrer:innen aufgrund zu kleiner Aufstellflächen gibt. Hinzukommt, dass die verschwenkten Führungen an den freien Rechtsabbiegern und die langgezogenen Kurvenradien für den Kfz-Verkehr, zum schnellen Abbiegen einladen.

##### **Lösungsvorschlag**

Um an der Sternkreuzung gleichermaßen die Radverkehrsqualität unter Erzielung eines möglichst hohen Grades an subjektiver Sicherheit und die Fußverkehrsqualität zu verbessern, wurde auf Grundlage von Leistungsfähigkeitsberechnungen von ARGUS vorgeschla-

gen, die Anzahl der Fahr- und Abbiegespuren in der Sülztorstraße und Uelzener Straße von vier auf drei, durch Zusammenlegung der Geradeaus- und Rechtsabbiegespur zu reduzieren. Parallel dazu wurden die Rechtsabbiegeradien enger gestaltet und die Mittelinsel zur Reduzierung der Querungslängen an den Radfahrer- und Fußgängerfurten aufgehoben.

In die weiterführende Entwurfsplanung wurde dann von dem mit den Leistungsphasen 3-7 betrauten Ingenieurbüro dänekamp+partner noch die Verlegung und der barrierefreie Neubau der Haltestelle Postamt in der Sülztorstraße, die Verbreiterung des Radweges auf der Nordseite der Lindenstraße bis zur Avacon-Zufahrt sowie aufgrund vielfacher Wünsche aus der Bevölkerung die Anlage eines Beidrichtungsradweges auf der Südseite der Feldstraße von der Sternkreuzung bis zur Schillerstraße (Wilhelm-Raabe Schule) mit in die Planung aufgenommen. Die Planungen wurde in der Sitzung des Arbeitskreises Verkehr am 18.01.2024 vorgestellt

In der Ausschusssitzung werden die Planungen im Einzelnen von dem Planungsbüro dänekamp + Partner vorgestellt.

### **Finanzielle Auswirkungen:**

#### **Kosten (in €)**

- a) für die Erarbeitung der Vorlage: 67€
  - aa) Vorbereitende Kosten, z.B. Ausschreibungen, Ortstermine, etc.
- b) für die Umsetzung der Maßnahmen: 4.000.000 €
- c) an Folgekosten:
- d) Haushaltsrechtlich gesichert: Nein

Bislang sind für die Finanzplanung 2026 für den Umbau der Sternkreuzung inkl. der Sanierung eines Teilstückes der Sülztorstraße lediglich 1.350.000 € angemeldet worden. Für die Umsetzung der Maßnahmen wie im Sachverhalt dargestellt liegt die Kostenschätzung bei 4. Mio. €. Um die Maßnahme haushaltsrechtlich zu sichern, wäre im Rahmen der Finanzplanung 2025 ff. die Anmeldung des Differenzbetrages in Höhe von 2.650.000 € für das HH-Jahr 2026 erforderlich. Dem steht möglicherweise eine Einnahmeposition in Abhängigkeit der zuwendungsfähigen Kosten gegenüber (s. nachfolgend e)).

Teilhaushalt / Kostenstelle:	72000INV / 72120
Produkt / Kostenträger:	541001 / 54100202
Haushaltsjahr:	2026

e) mögliche Einnahmen: Es ist vorgesehen, bei der Nds. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr entsprechende Fördermittel in Höhe von 60 % / 75 % der zuwendungsfähigen Kosten einzuwerben. Die Förderquote ist abhängig davon, ob die Maßnahme als Förderung der Radverkehrsinfrastruktur eingestuft wird (dann 75% der zuwendungsfähigen Kosten).

Beteiligte Bereiche / Fachbereiche:  
Bereich 32 - Ordnung und Verkehr  
Bereich 35 - Mobilität

