

1. Workshop (Arbeitskreis) Mobilität

Termin: 03.03.2022, 18:00 bis 20:30

Teilnehmende: lt. anliegender Teilnehmerliste

Begrüßung durch [REDACTED] (Bürgermeister der Stadt Burgdorf).

Vorstellungsrunde

In Verbindung mit der persönlichen Vorstellung wurden die Teilnehmenden aufgefordert, Wünsche und Vorstellungen zum Mobilitätskonzept zu äußern.

Wesentliches Interesse der Teilnehmenden besteht darin:

- die Bedingungen für den Radverkehr deutlich zu verbessern,
- die Barrierefreiheit und Qualität der Fußwegenanlagen zu optimieren,
- die Stadt Burgdorf attraktiver für den Rad- und Fußverkehr zu gestalten,
- sichere Wege zur Schule zu schaffen,
- die E- Mobilität im öffentlichen Raum zu unterstützen,
- wichtige aktuelle Themen, die derzeit in der Stadt Burgdorf diskutiert werden, zu beleuchten (u.a. die Verkehrssituation auf der Marktstraße, die Busanbindung, das Radwegenetz sowie mögliche Innenstadtumgehungen),
- einen ganzheitlichen Ansatz zu wählen, der die gesamte Stadt Burgdorf und alle Verkehrsarten beinhaltet.

Die Höhe der finanziellen Aufwendungen von möglichen Maßnahmen wurden im Rahmen der Nennung von Erwartungen und Vorstellungen des Mobilitätskonzeptes ebenfalls genannt sowie die Wichtigkeit der Integration von Stadtentwicklung, Stadtplanung und Verkehr.

Regeln des AK und Inhalt Mobilitätskonzept

Im Anschluss an die Vorstellungsrunde stellte [REDACTED] die Regeln des Workshops (Arbeitskreis) Mobilität sowie den Ablauf des Mobilitätskonzeptes Burgdorf vor (vgl. Präsentation).

Ergebnisse der Bürgerbefragung

Die wichtigsten Aussagen (vgl. Präsentation):

- Die Befragung, welche nicht repräsentativ ist, deckt die Bevölkerungsstruktur und die Bevölkerungsverteilung Burgdorfs gut ab.
- Je weiter ein Bereich von der Innenstadt entfernt ist, desto eher wird der Pkw genutzt: Für innerstädtische Ziele wird vorwiegend das Fahrrad genutzt. Kurze Wege werden zu Fuß zurückgelegt. Bei außerstädtischen Zielen dominiert der Pkw und z. T. die Bahn.
- Die Verfügbarkeit von Pkw und Fahrrad ist unter den Befragten sehr hoch.
- In Bezug auf alltägliche Erledigungen, spielt die Kernstadt eine übergeordnete Rolle. Die Teilräume Burgdorfs orientieren sich vor allem zu den nächstgelegenen Versorgungszentren.
- Im allgemeinen Geschlechtervergleich, vor allem in Bezug auf wesentliche verkehrliche Fragestellungen, zeigt sich, dass das Geschlecht bei der Beantwortung eine untergeordnete Rolle spielt. Unterschiede fallen gering aus. Dagegen zeigt sich deutlich, dass Teilnehmerinnen für „nicht-motorisierte Themen“, wie die Verbesserung der Barrierefreiheit, Verbesserung für den Radverkehr, Busverkehr und das Parken, eine erhöhte Sensibilität haben.
- Es gibt klare Handlungsaufträge seitens der Burgdorfer:
 - Radverkehr und ÖPNV sollen verbessert werden
 - Die Verkehrssicherheit soll erhöht werden
 - Fußverkehr und Barrierefreiheit sollen verbessert werden
 - Der Kfz-Verkehr spielt eine eher untergeordnete Rolle
- Für die Marktstraße werden Handlungsbedarfe in Bezug auf Kfz-Belastung gesehen sowie deutliche Verbesserungen für zu Fuß Gehende und Radfahrende. Die Marktstraße soll eine attraktive Stadtstraße in der Innenstadt mit hoher Aufenthaltsqualität sein.

Die Burgdorfer sind speziell mit einzelnen Verkehrssituationen eher unzufrieden. Demgegenüber zeigt sich im Allgemeinen eine Zufriedenheit. Es wird sich größtenteils ein klares Konzept und „mehr Mut“ gewünscht.

Aus der Diskussion

■■■■■ (Stadtelternrat) möchte, dass die IGS Burgdorf gut und v.a. sicher angebunden wird. Es solle vor allem „mehr Mut“ bewiesen werden, wie z. B. auch vor der Astrid-Lindgren-Schule. Es gibt ein klares Statement für die Marktstraße: weniger Kfz-Verkehr.

■■■■■ (Gleichstellungsbeauftragte) merkte an, dass aus einer Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2004 bereits ähnliche Verbesserungswünsche hervorgegangen sind. Eine Teilspernung der Marktstraße wird gewünscht, um die Verkehrssicherheit und die Attraktivität der Marktstraße zu verbessern.

■■■■■ (FDP-Fraktion) wünscht sich eine Vernetzung bereits geleisteter und zukünftiger Planungen in Gesamtbezug zum Mobilitätskonzept.

■■■■■ (SPD-Fraktion) sieht einen klaren Handlungsauftrag für die Marktstraße. Frühere Diskussionen zum Ausbau der Marktstraße haben sich häufig um das Thema weiterer Parkplätze gedreht. Er begrüßt es, dass jetzt der ÖPNV und Fahrradverkehr stärker in den Blick genommen wird.

■■■■■ (Straßenbauastträger NLStBV) merkte an, dass laut Befragung, die Schillerslager Straße als mangelhaft im Radnetz wahrgenommen wurde, was seines Erachtens im Widerspruch zur Realität stehe. Er möchte wissen, welche Mängel explizit für die Schillerslager Straße genannt werden.

■■■■■ (Seniorenrat) merkte an, dass der gemeinsam genutzte Raum auf der Marktstraße, vor allem von Fahrradfahrern und Fußgängern, Konfliktsituationen mit sich bringt, da aufgrund der überfüllten Marktstraße viele Fahrradfahrer auf dem Gehweg fahren.

■■■■■ (Polizei Burgdorf) entgegnete, dass Fahrradfahrer auf dem Gehweg fahren, weil sie sich auf der Marktstraße nicht sicher fühlen. Sie wünscht sich Maßnahmen zur Verbesserung des Fahrradfahrens auf der Marktstraße, damit diese nicht mehr den Gehweg nutzen und Konflikte vermieden werden können.

■■■■■ (Feuerwehr Burgdorf) merkte an, dass es zu längeren Ausrückzeiten kommt, wenn Einsatzwagen zu verkehrlichen Stoßzeiten ausrücken müssen. Für Einsatzfahrzeuge ist vor allem die Erreichbarkeit der Innenstadt erschwert. Er wünscht sich eine veränderte Radführung für Vor dem Celler Tor, damit es im Zuge des IGS-Neubaus nicht zur Überlastung (v.a. während Schulzeiten) kommt.

Rahmenbedingungen Bahnquerungen und Wirkungen

Im weiteren Verlauf wurden Schlüsselfragen zu einer Ergänzung bzw. Veränderungen von Bahnquerungen und deren Auswirkungen vorgestellt (vgl. Präsentation).

Folgende Varianten und deren potenziellen Auswirkungen wurden mittels Differenzplots aufgezeigt:

- Variante 0a: Sperrung Marktstraße
- Variante 0b: Sperrung Hochbrücke
- Variante 1a: Südumgehung nah
- Variante 1b: Südumgehung nah + Sperrung Hochbrücke
- Variante 1c: Sperrung Marktstraße + Südumgehung nah
- Variante 2a: Südumgehung fern
- Variante 2b: Südumgehung fern * Sperrung Hochbrücke
- Variante 2c: Sperrung Marktstraße + Südumgehung fern

Aus der Diskussion

Erneut hatten die Teilnehmenden die Möglichkeit, sich zu der Thematik zu äußern.

■■■■■ (Polizei) favorisiert die Variante 2c, um den Verkehr aus der Innenstadt fernzuhalten. Es wird eine „Variante 2d“ vorgeschlagen, welche die Marktstraße ausschließlich als Fußgängerbereich vorsieht.

■■■■■ (FDP-Fraktion) merkte eindringlich die Kosten und Realisierbarkeit der möglichen Trassen an. Das Augenmerk solle nicht auf unnötige Planfälle gelegt werden, welche im Endeffekt eh nicht realisierbar sind, weil zu viele Gründe dagegen sprechen (Umweltaspekte, Kosten, Planungszustände, Anlieger etc.).

■■■■■ (Feuerwehr) merkte an, dass eine reine nördliche Verbindung der Weststadt und Oststadt über die B188 nicht ausreiche. Im Sperrungsfall wäre dies besonders kritisch.

■■■■■ (SPD-Fraktion) bat um Prüfung, ob eine ausschließlich nördliche Verbindung über die B188 ausreichend ist, um die Weststadt an die Kernstadt

anzuschließen. [REDACTED] (PGT) sagte zu, dass dies als zusätzliche Variante betrachtet werden soll.

Weiteres Vorgehen

Nach Erhalt des Protokolls bittet die PGT möglichst zeitnah um weitere Anmerkungen und Anregungen sowie die Ergebnisse aus den intern geführten Diskussionsrunden.

Der nächste AK wird sich schwerpunktmäßig mit Einflussmöglichkeiten auf das bestehende Verkehrsnetz beschäftigen

Hannover, 07.03.2022

[REDACTED]

gez.

[REDACTED]