



# Mobilitätskonzept für die Stadt

## 2. Workshop Mobilität - 20.04.2022



- Begrüßung
- Rückmeldungen zum 1. Workshop vom 03. März 2022
- Ziele des Mobilitätskonzeptes
- Handlungsfelder und Maßnahmen
- Bestandsorientierte Maßnahmen in der Kernstadt
- Maßnahmen Marktstraße



# STADT BURGSDORF:

Stadtverkehr für ALLE

## Rückmeldungen zum 1. Workshop



**Fragen?**

**Rückmeldungen?**



**Kommentare?**

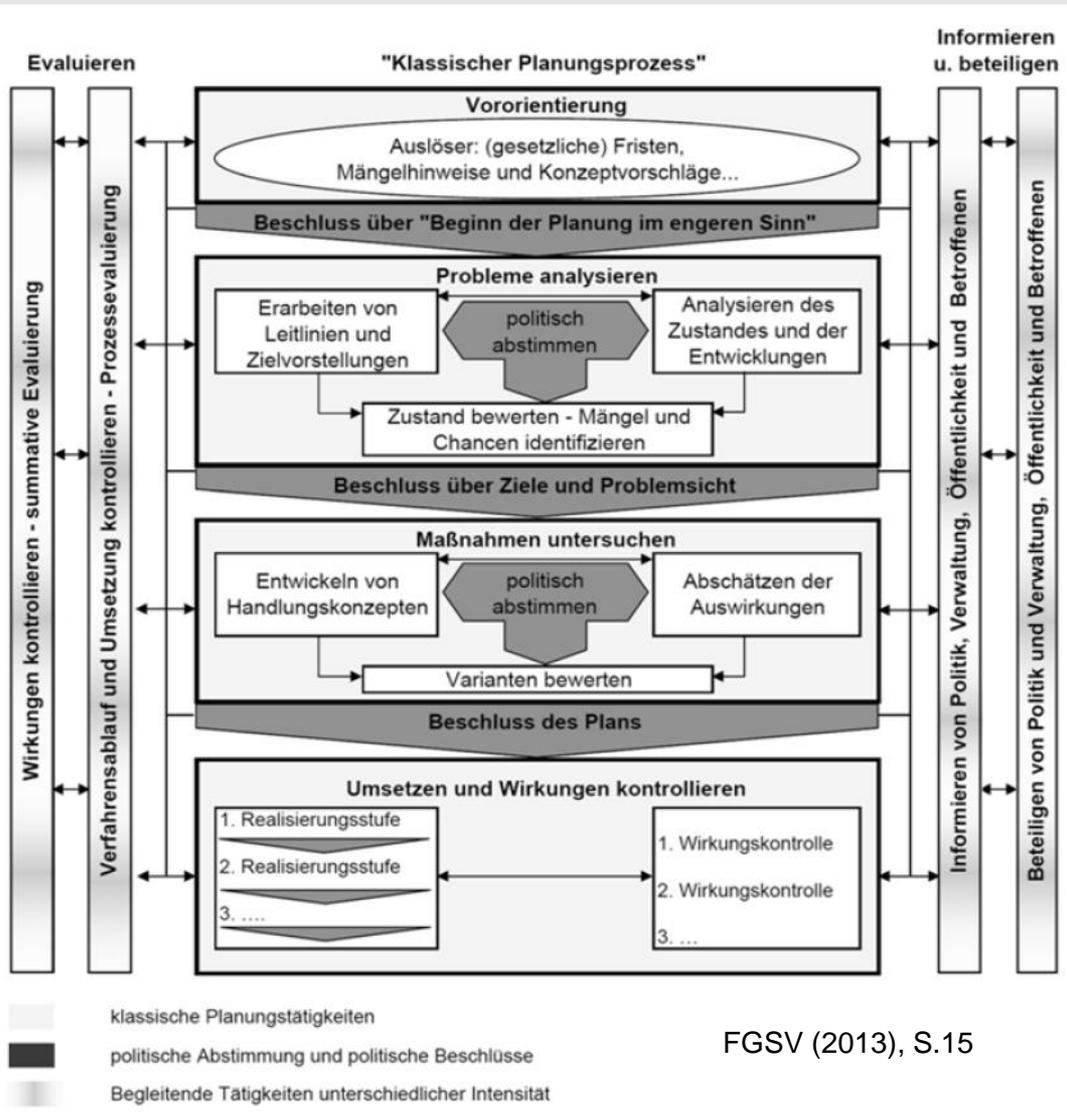
**Anmerkungen?**



**STADT BURG DORF:**  
**Stadtverkehr für ALLE**  
**Zielsetzung des**  
**Mobilitätskonzeptes**

Teil einer Präsentation - nur in Verbindung mit mündlichen Erläuterungen vollständig - S.5

# Prozess d. Verkehrsentwicklungsplanung (VEP) gem. FGSV



FGSV (2013), S.15

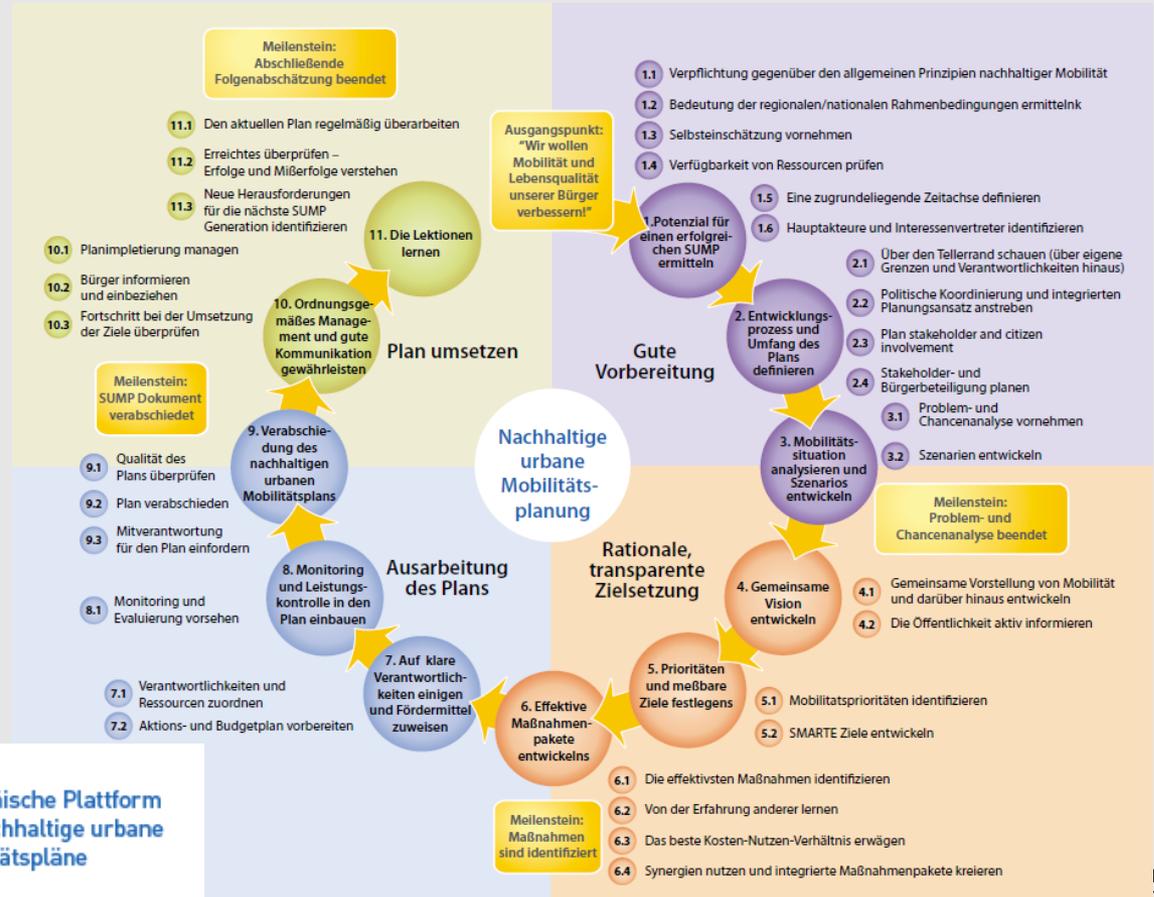
Teil einer Präsentation - nur in Verbindung mit mündlichen Erläuterungen vollständig - S.6

# Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP) der EU

„Wer für Autos und Verkehr plant, erhält Autos und Verkehr. Wer für Menschen und Lebensraum plant, erhält Menschen und Lebensraum“

Fred Kent

→ Pläne für die nachhaltige urbane Mobilität – Planen für Menschen



Teil einer Präsentation - nur in Verbindung mit mündlichen Erläuterungen vollständig - S.7

# Mobilität als Konzept behandelt ...

- den **Menschen** und die Ausübung seines Mobilitätsbedürfnisses
  - Wege, von Pkw, Lkw, Bus Bahn, Fahrrad zu Fuß u.v.a.m.
  - Anforderungen die versch. Gruppen haben, das Mobilitätsbedürfnis auszuüben – Teilhabe
  - Hemmnisse, die hindern ein Mobilitätsbedürfnis wahrzunehmen
  - Parameter, die einen positiven Einfluss auf die Ausübung des Mobilitätsbedürfnisses haben
- d.h. **integrierte Mobilitätskonzepte** untersuchen die Gesamtmobilität (dienender Verkehr) mit allen Auswirkungen auf das öffentliche und wirtschaftliche Leben



# Ziele des bisherigen VEP – Basis für Mobilitätskonzept

---

- Grundlagen schaffen
- Mobilität sicherstellen, schadstoffarme Mobilität fördern
- Anteil des Umweltverbundes (Rad, Fuß, ÖV) am gesamten Verkehrsaufkommen steigern
- Innovativen Verkehr ermöglichen (E-Mobilität, On-demand, Car/bike-Sharing)
- Barrieren für die Nutzung öffentlicher und nichtmotorisierter Verkehrsmittel beseitigen
- Belange von allen Verkehrsteilnehmern sicherstellen
- lebenswerte Straßenräume schaffen und erhalten
- leistungsfähige und verkehrssichere Abwicklung der Verkehre sichern bzw. herstellen
- notwendige Güter- und Wirtschaftsverkehre stadtverträglich abwickeln

# Trends / Mobilität und Wandel berücksichtigen!

- Demografischer Wandel
- Energiewende
- Klimaschutz
- Wertewandel
- Neue Mobilitätsformen
- Rad hat Zukunft
- Digitalisierung
- Lebenswertes Wohnen in Stadt und Umland
- Inklusion / Recht auf Teilhabe



- Ziel: Treibhausgasemissionen bis 2020 um 40 % unter das Niveau von 1990 zu senken.



- Übergeordnetes Ziel: Klimaneutralität bis 2050
- In 2012/13: Entwickelt wurde ein Klimaschutz Aktionsprogramm (KAP) mit dem Ziel: 2 Tonnen CO<sub>2</sub>-Ausstoß pro Jahr und Einwohner.



- Neue Klimaschutzziele 2021: „Masterplan 100% für den Klimaschutz“

→ Bis 2035: 95 % Treibhausgas-Emissionen Reduzierung  
Vergleich zu 1990

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses  
des Deutschen Bundestages

Geschäftsführung:  
S. Coerdts, B.Sc.  
H. Vogeler, M.Sc.  
Dipl.-Ing. H. Mazur  
Vordere Schöneworth 18  
30167 Hannover  
www.pgt-hannover.de  
post@pgt-hannover.de

**UMWELT &  
KLIMA**

Schaffung eines  
umweltverträglichen  
Verkehrs

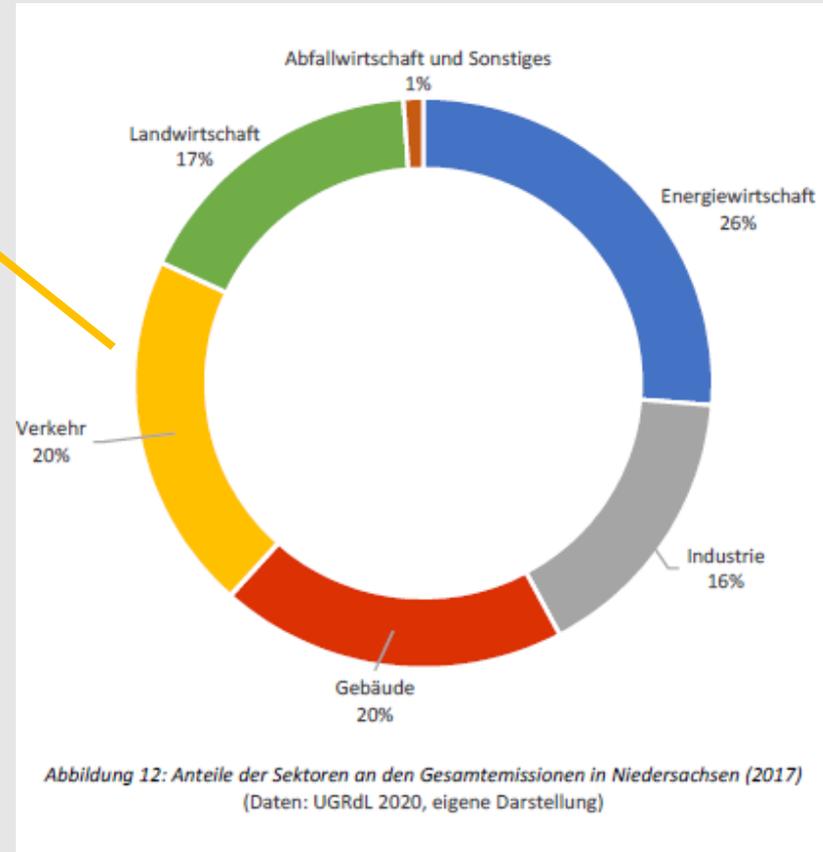
Nds. Klimaschutzstrategie 2021

- Verkehr hat einen Anteil von 20 % (2017) an den Gesamtemissionen davon 92 % aus

dem motorisierten Straßenverkehr!

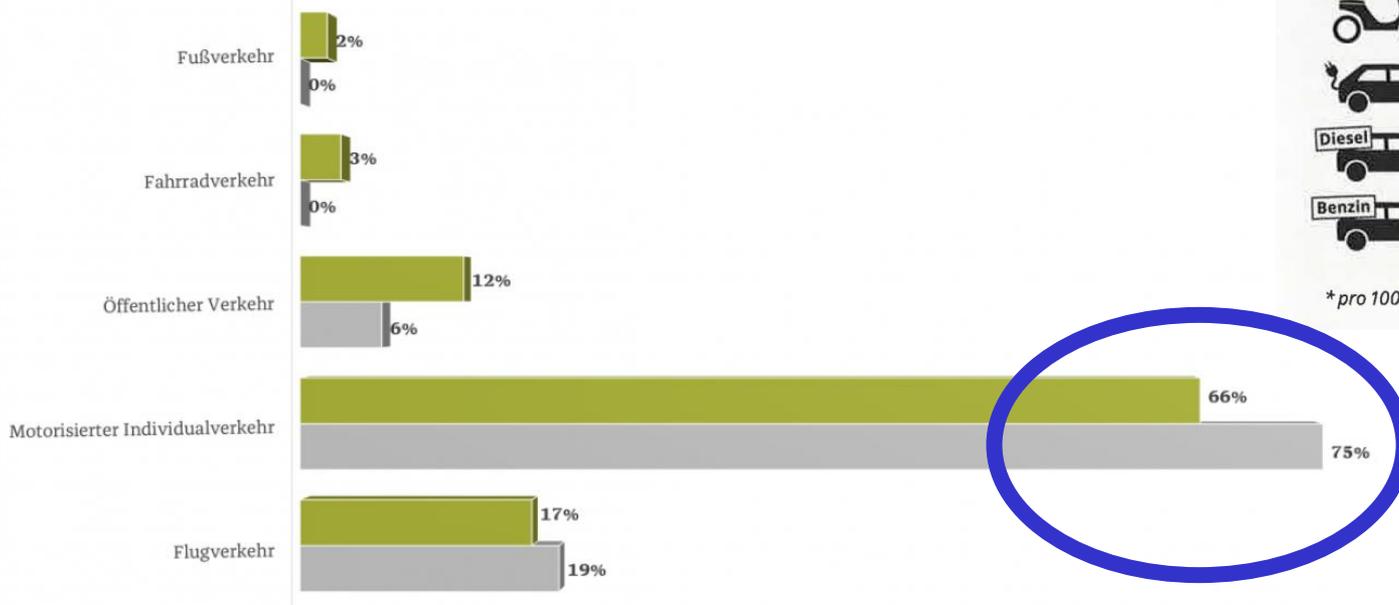
- Zielsetzung Verkehr in NDS
- Reduzierung der Emissionen um 53 % bis 2030 durch
  - Verkehrsverlagerung: mehr Fuß- und Radverkehr

→ „Zielerreichung nur mit Elektromobilität!“

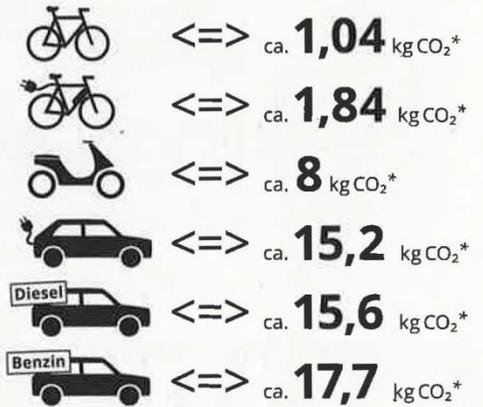


## Klimawirkung der Verkehrsarten im Verhältnis zu ihrer Verkehrsleistung

■ Verkehrsleistung ■ Klimawirkung



## CO<sub>2</sub>-BILANZ

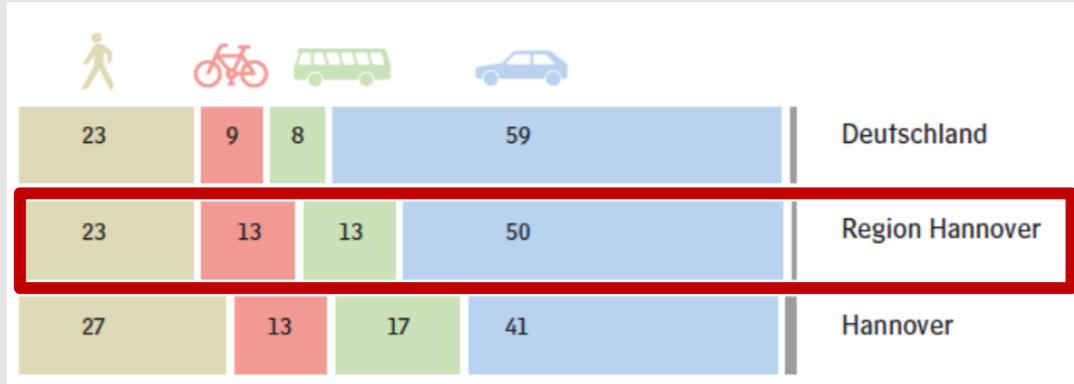


\* pro 100 Personenkilometer

Quelle: Radwelt, März 2021

Basierend auf: Umweltbundesamt (2020): Umweltfreundlich mobil!, S. 15f; infas, DLR, IVT und infas 360 (2019): Mobilität in Deutschland (im Auftrag des BMVI); eigene Berechnungen; Darstellung: KEAN

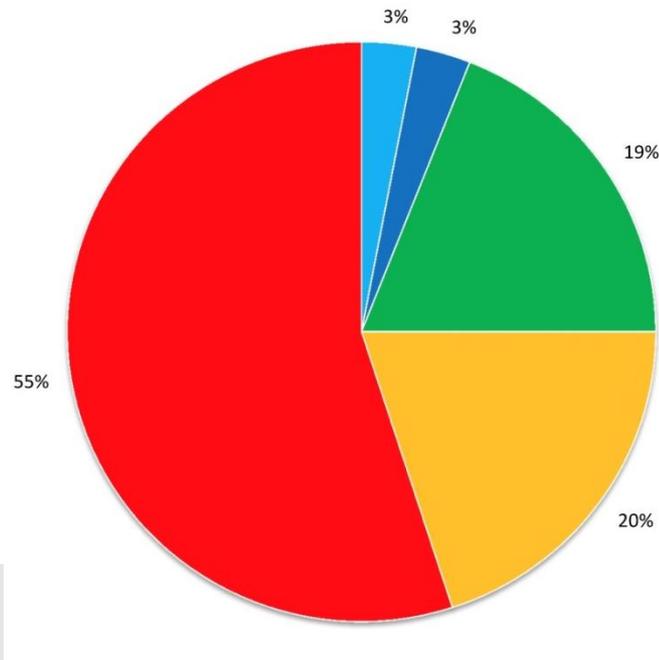
# Verkehrsleistung und Modal Split in der Region



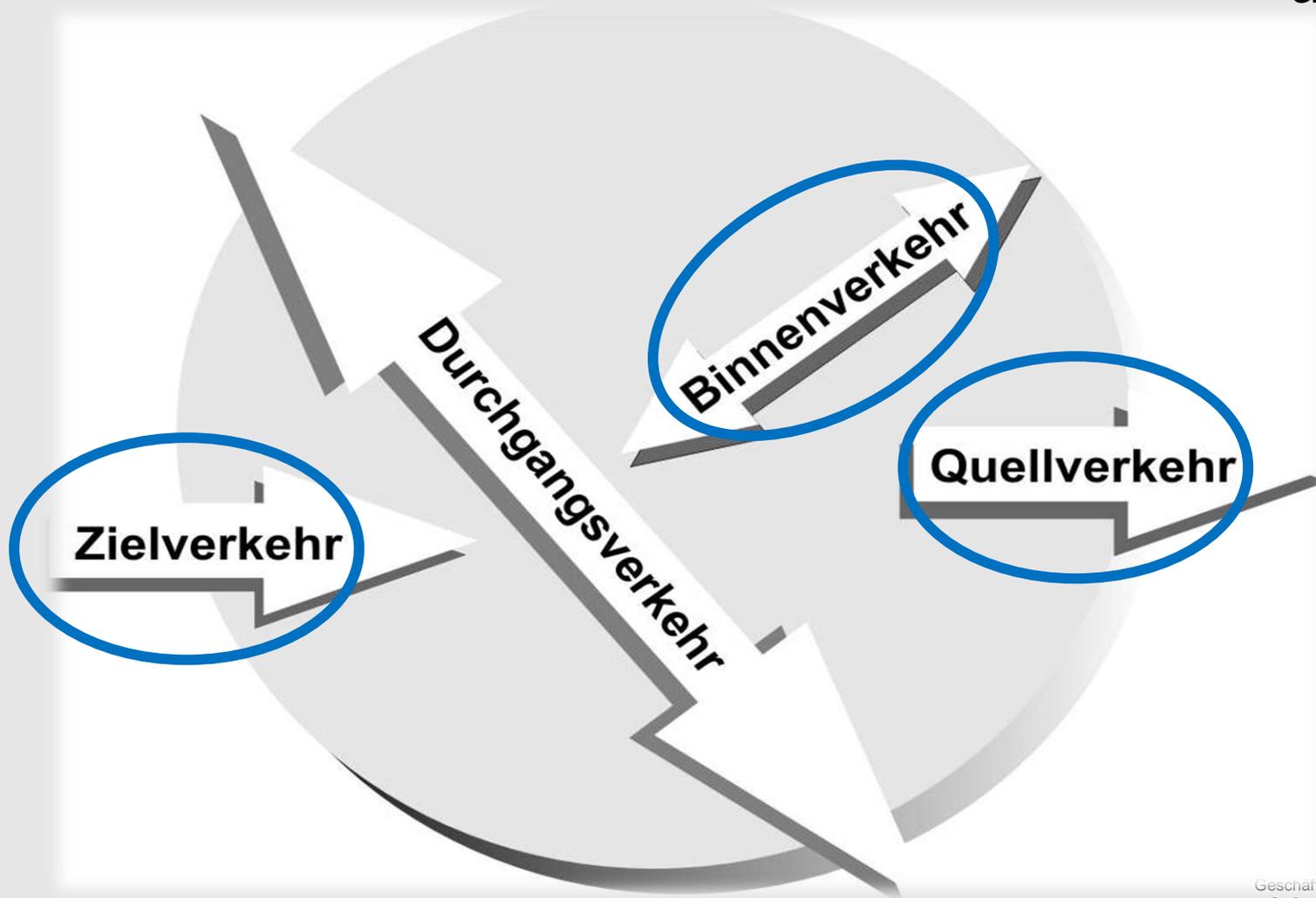
Quelle: Landeshauptstadt Hannover, SHP Ingenieure (2011): Masterplan Mobilität 2025 Region Hannover

**d.h. bspw. für Burgdorf:**

Die Verkehrsleistung (Personenkilometer) wird zu 75 % mit dem Auto zurückgelegt

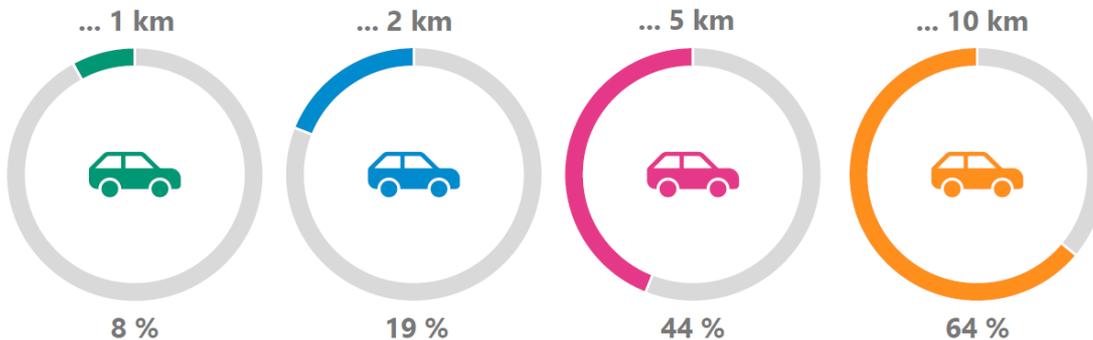


# Welche Verkehre sind städtisch beeinflussbar...



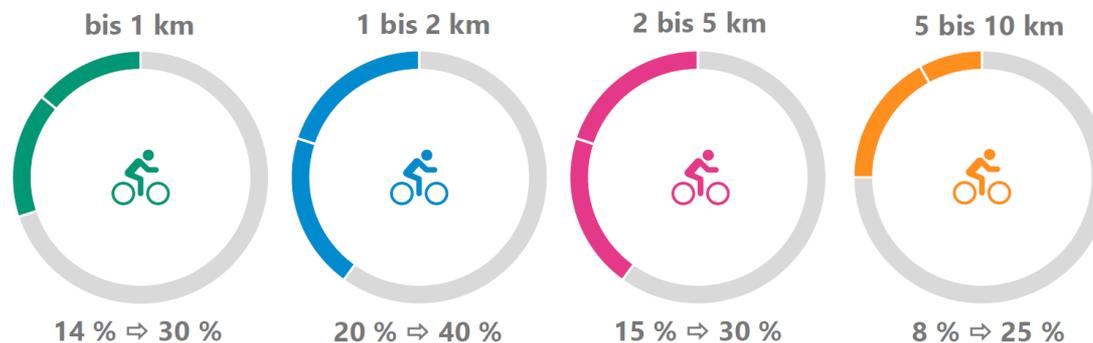
# Wirkungen der Veränderung des Radverkehrsanteils

Anteil der Kfz-Fahrten an allen Kfz-Fahrten bis unter...



## Was bedeuten 25 % Radverkehrsanteil?

Anteil der Fahrten mit dem Rad an allen Fahrten



Notwendiger Zuwachs Rad

+ 120 %

+ 100 %

+ 100 %

+ 225 %

Notwendige Reduktion Kfz

- 80 %

- 45 %

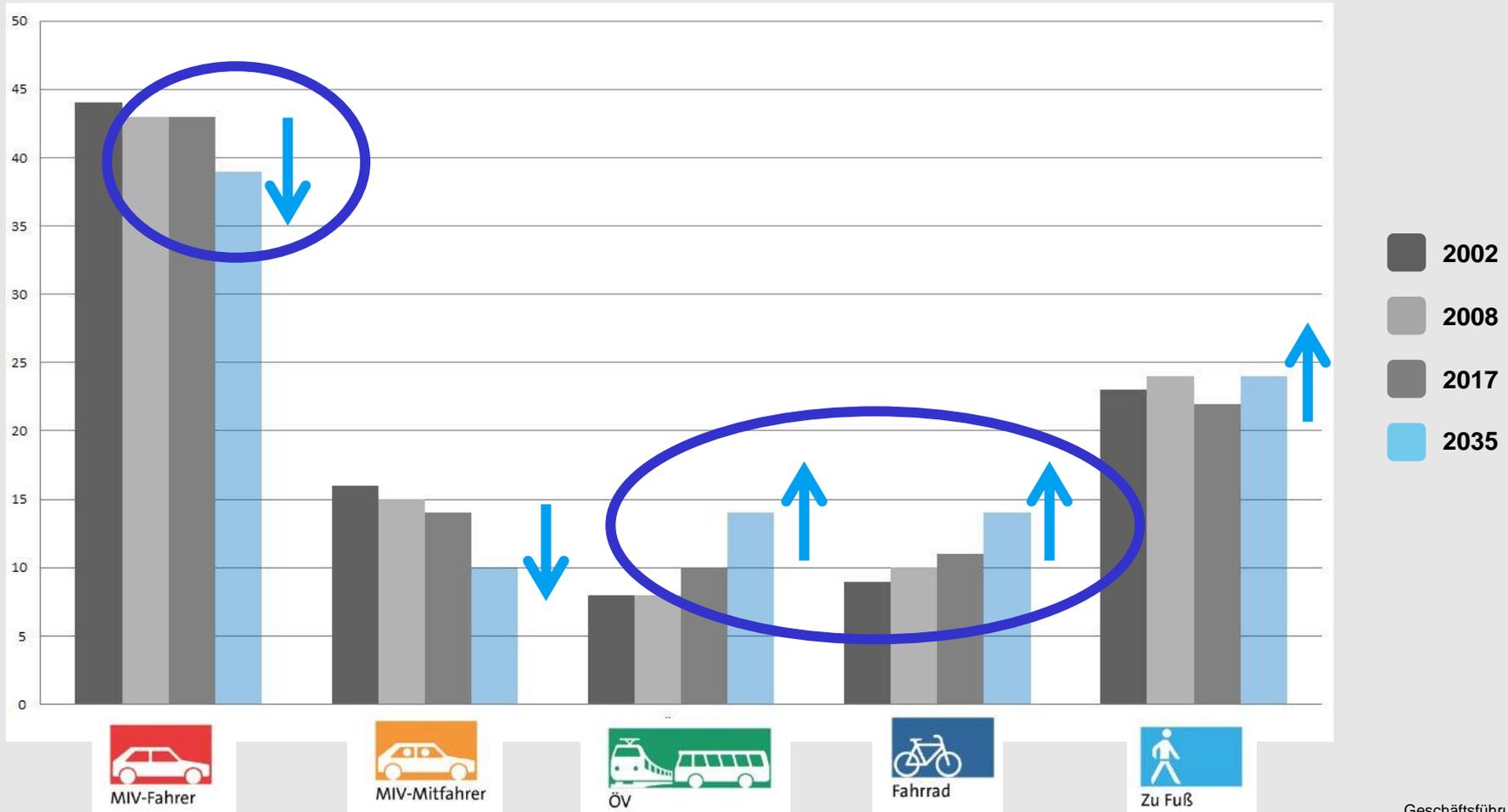
- 25 %

- 25 %

Quelle: IGS Ingenieurgesellschaft STOLZ mbH, 2021

# Möglichen Ziel-Modal-Split für Burgdorf festlegen

## Wie viele Wege mit welchem Verkehrsmittel?



Quelle: Region Hannover, MiD 2017, eigene Darstellung

# Was erforderte die Verkehrswende? Mobilitätswende!



- **Verkehrsvermeidung**

bspw. durch Digitalisierung, „home office“ und sinnvolle Flächenentwicklung

- **Verkehrsverlagerung**

auf emissionsarme Verkehrsträger und „selbstaktive“ Verkehrsmittel

- **Verbesserung**

des Miteinander der Verkehre durch Infrastrukturverbesserungen ....

# Grob Vereinfacht - Klimaschutzziele würden erfordern:



Reduktion des Kfz-  
Verkehrs um ca. 1/3



Verdopplung des ÖPNV



jeder zweite Weg mit  
eigenem Antrieb

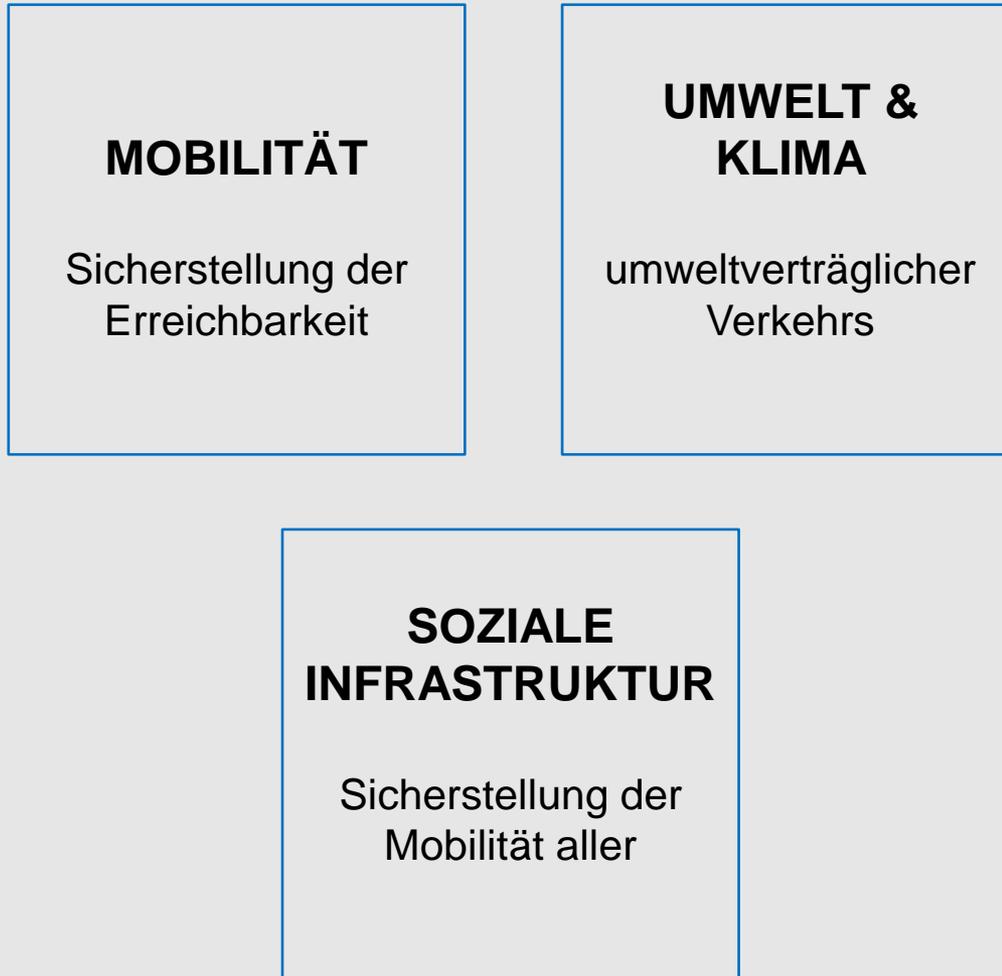


jedes dritte Kfz  
elektromobil

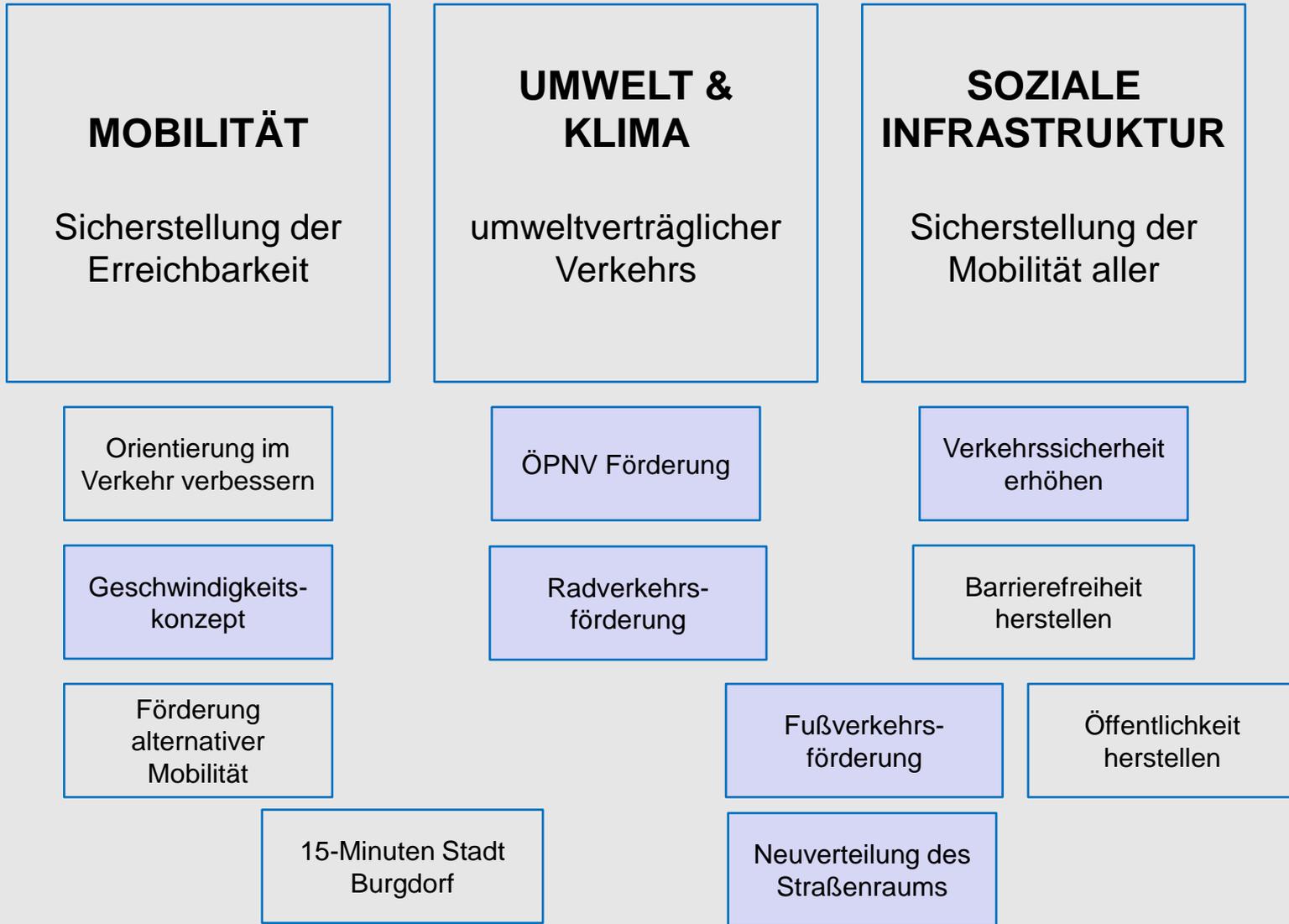


Quelle: Marktspiegel Verlag GmbH, 2019

# DREI Bausteine für das Leitbild Mobilität 2035/2040



# Handlungsfelder und -erfordernisse in Burgdorf



Teil einer Präsentation - nur in Verbindung mit mündlichen Erläuterungen vollständig - S.21

# Die Handlungsfelder sind gleich...

- Stadt der kurzen Wege fördern / „15-Minuten Stadt“
- Fußverkehr fördern / Barrierefreiheit
- Radverkehr fördern
- Busse und Bahnen näher zum Bürger bringen
- Verkehrssicherheit erhöhen
- Stadtverträglicher Stadtstraßenumbau / Innenstadterschließung
- Orientierung im Verkehr verbessern
- Nutzung innovativer Verkehrsmittel ermöglichen
- Öffentlichkeit und Beteiligung herstellen
- Klimarelevante Belastungen des Verkehrs minimieren / Lärmschutz

... Die Intensität  
und  
Nachhaltigkeit  
der Umsetzung  
muss sich  
beschleunigen!

Also: großer Umsetzungsbedarf - obwohl bereits viel  
geschehen ist!

---

... weitere Qualitätsverbesserung Innenstadt

... mehr Entlastung von unerwünschten Verkehren in den  
Ortsteilen und Stadtteilen

... noch bessere Bedingungen für den Radverkehr

... noch bessere Bedingungen für zu Fuß gehen

... Attraktivitätserhalt Innenstadt

... Anpassung an neue Ansprüche der Mobilität



# STADT BURGSDORF: Stadtverkehr für ALLE Maßnahmen



Radverkehrs-  
förderung

- Qualifizierung des vorh. Radroutennetzes mit
  - Vorrangrouten
  - bevorrechtigten Fahrradstraßen
  - Radzonen
- Verbesserung der subjektiven Sicherheit mit allen mögl. Mitteln
- Prioritärer routenbezogener kontinuierlicher Ausbau
- Komfort und Details
- Durchgehende Wegweisung / Kennzeichnung
- Verbesserung von Radabstellanlagen

# Subjektive Sicherheit entscheidet über Radnutzung!



<https://fixmyberlin.de/research/subjektive-sicherheit>

# Die Fahrradzone / Fahrradstraße

- Es gelten Regeln einer Fahrradstraße in gesamten Bereich der Zone
- Höchstgeschwindigkeit 30 km / h
- Radverkehr hat Vorrang, aber keine Bevorrechtigung an Einmündungen
- Nebeneinander radeln erlaubt
- Glatte Fahrbahnbeläge



# Schnellen Zugriff auf das Rad ermöglichen!

## Abstellanlagen

- Wohnungsnah mit ebenerdigem Zugriff auf das Fahrrad
- an wichtigen Quellen und Zielen der Stadt
- Bewusst auch im Straßenraum – anstatt Kfz - P



# Schlüsselmaßnahmen Radverkehr sind bspw.

---

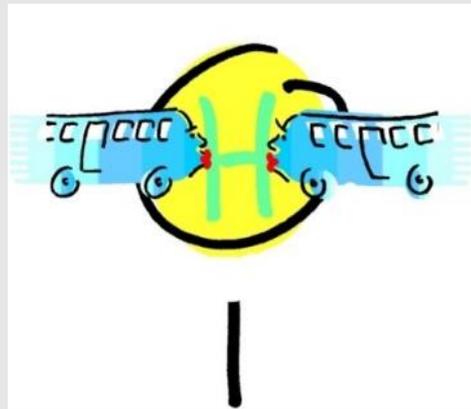
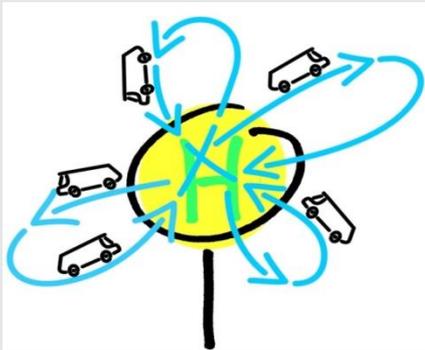
- Radial und tangentialer routenbezogener Ausbau des Radverkehrsnetzes
- Achsen Richtung Burgdorfer Innenstadt, den Einkaufszentren und Hannover stärken
- Neue Bahnquerungen an Bahnhof und im Norden
- Querungsstellen sichern, weitere bevorrechtigte Radquerungen prüfen
- Radführung an Knotenpunkten verbessern

# ÖPNV Förderung einfordern

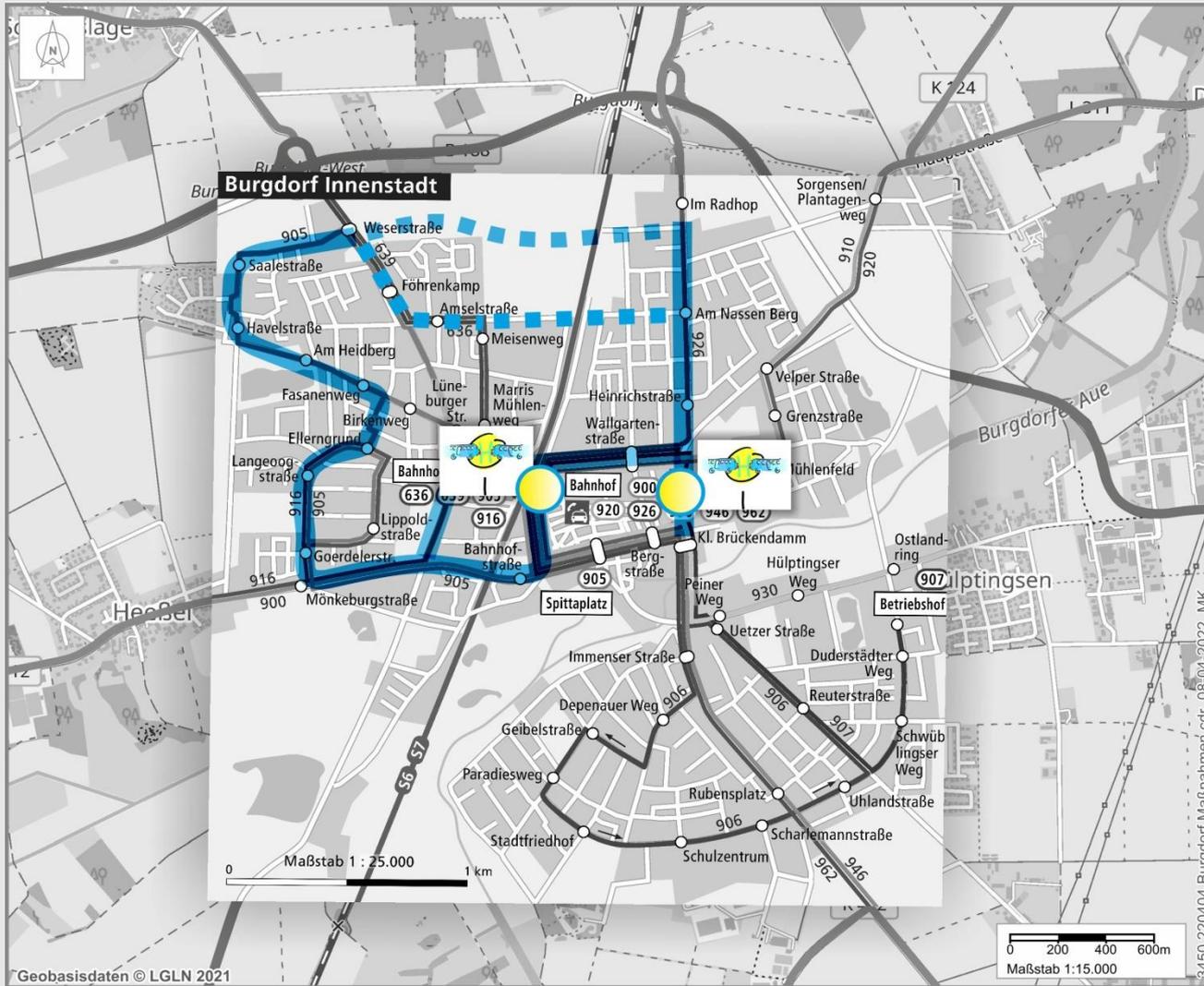
- Liniennetz ergänzen
- Neubau Rendezvous-ZOB
- „Stadtbus(rg)dorf“
- Umlandverknüpfungen verbessern
- S-Bahn verdichten



ÖPNV Förderung



# Mögliche Maßnahmen ÖPNV



VEP / LAP  
**STADTNAME**  
**STADTTEIL / ORT**

- HVS mit regionaler und überörtlicher Funktion
- HVS mit regionaler und innerörtlicher Funktion
- HVS mit örtlicher Funktion
- Erschließungsstraße mit Sammelfunktion

- Mögliche Stadtbus-Linie
- Netzlücke schließen
- Mögliche Rendezvous-Haltestelle

**MASSNAHMEN ÖPNV**

**PGT**  
 Umwelt und Verkehr GmbH

Teil einer Präsentation - nur in Verbindung mit mündlichen Erläuterungen vollständig - S.31

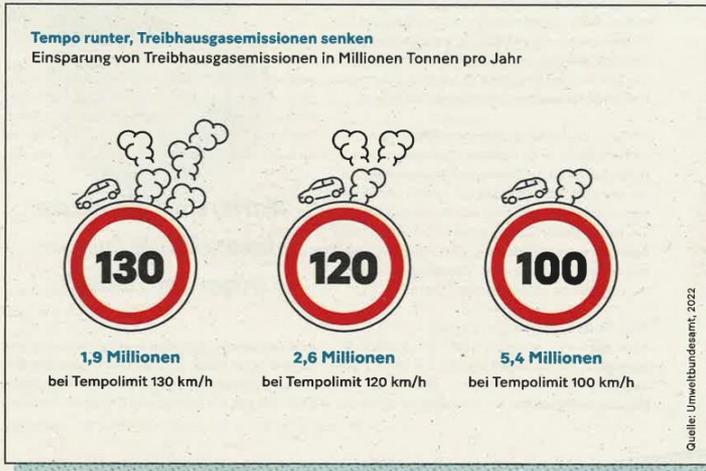
# Verkehrssicherheit erhöhen

- Verkehrssicherheitsprogramm erstellen
- Schulwegkonzepte, Hol-/ Bringzonen
- Geschwindigkeitsreduzierungen / Geschwindigkeitskonzept
- Durchführung von Kontrollen
- Erhöhung der Radverkehrssicherheit durch Überprüfung der Knotenpunkte
- Begleitung mit Öffentlichkeitsarbeit
- „Vision Zero“
- u.v.a.m.

Fußverkehrs-  
förderung

Verkehrssicherheit  
erhöhen

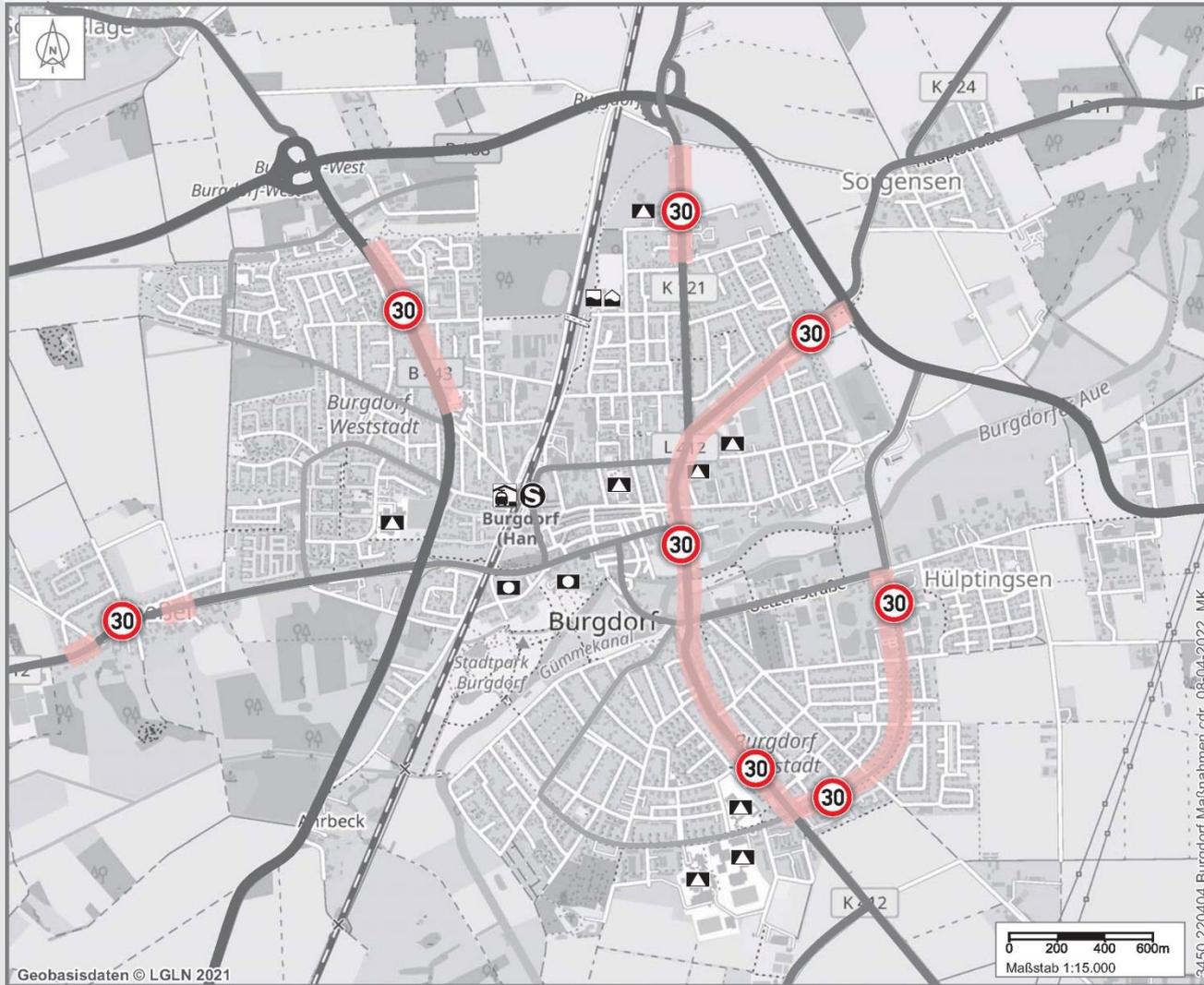
# Geschwindigkeiten – gleichmäßiger, kaum langsamer!



Z. 274		Innerörtliche (Haupt-) Verkehrsstraßen- (derzeitige Regel-) geschwindigkeit	→	Hauptverkehrsstraßen mit geringer Empfindlichkeit
Z. 274		Abschnittsweise Reduzierung der Geschwindigkeiten auf Straßen	→	(Haupt-) Verkehrsstraßen mit hoher Empfindlichkeit
Z. 274.1		Flächenhafte Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km / h	→	Wohngebiete und empfindliche zentrale Bereich
		Flächenhafte Reduzierung der Geschwindigkeit auf 20/30 km / h mit eingeschränktem Halteverbot	→	Wohngebiete und Geschäftsbe- reiche

Teil einer Präsentation - nur zur Verwendung mit mündlichen Erläuterungen vollständig - S.33

# Geschwindigkeitskonzept



VEP / LAP  
**STADTNAME**  
**STADTTEIL / ORT**

- HVS mit regionaler und überörtlicher Funktion
- HVS mit regionaler und innerörtlicher Funktion
- HVS mit örtlicher Funktion
- Erschließungsstraße mit Sammelfunktion

 Geschwindigkeitsreduzierung

MASSNAHMEN KFZ

34.50.220404 Burgdorf Maßnahmen.cdr 08-04-2022\_MK

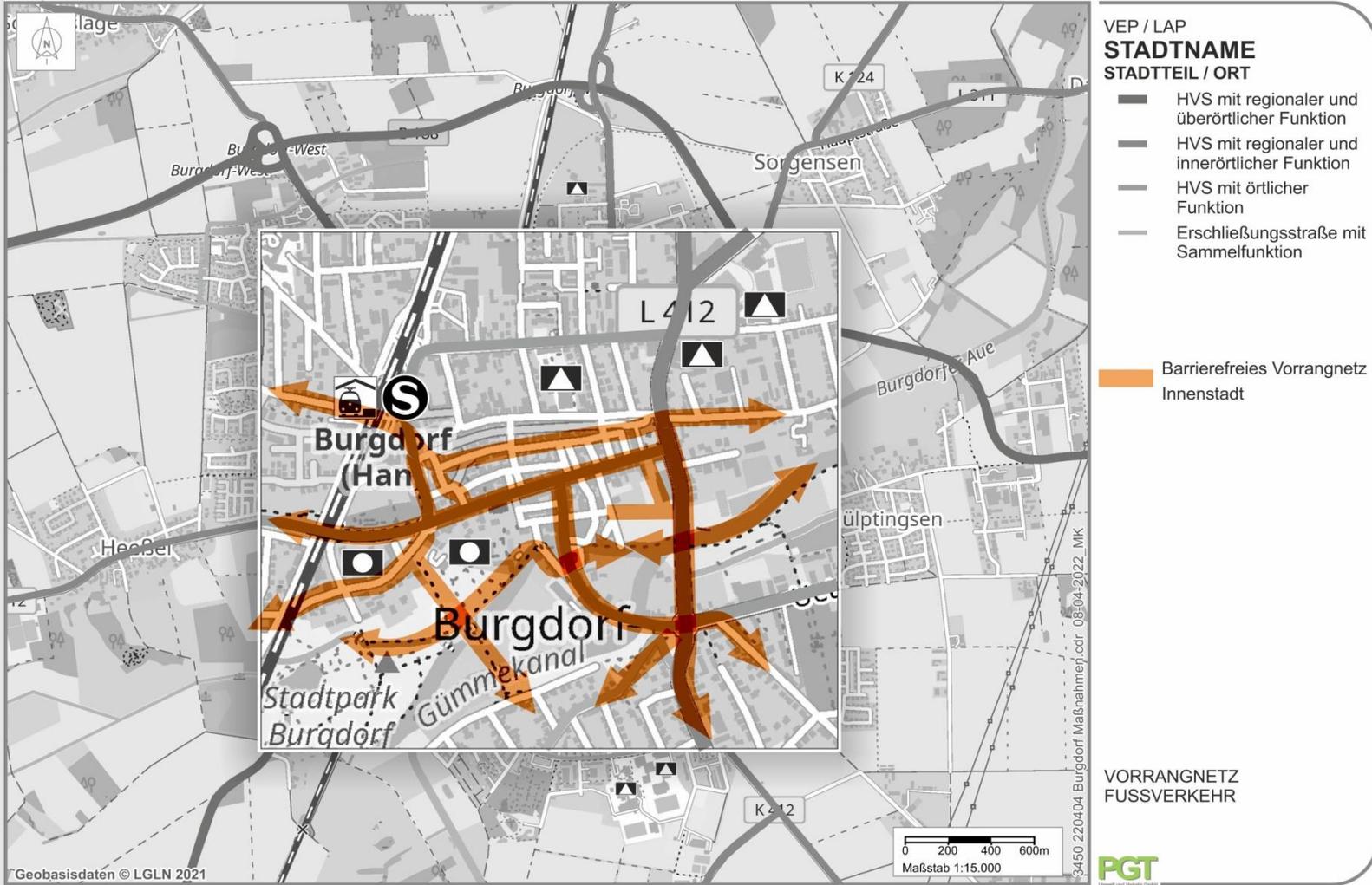
- Gestaltung wichtiger Querungsbereiche gemäß der unterschiedlichen Anforderungen von Menschen mit Geh- und Sehbehinderung.
- „Zwei-Sinne-Prinzip“: zwei der drei Sinne Hören, Sehen, Fühlen (Tasten) müssen angesprochen werden.
- Einhalten von Werten der Längs- und Querneigungen von Wegen und Plätzen,  $\leq 3\%$  Querneigung, Rampen nicht mehr als 6% auf max. 6m Länge.
- Beachtung der Grundfunktionen: Zonierung, Nivellierung, Linierung und Kontrastierung.
- Akustische Signalgeber an LSA-geregelten Knotenpunkten.

Fußverkehrs-  
förderung

- Festlegung eines Vorrangfußwegenetzes
- barrierefreier Ausbau des Vorrangnetzes für den Fußverkehr
- Durchgehende kindergerechte Querungssicherung
- Alles-Dunkel Ampeln
- Fußwege durchgängig konzipieren
- 15-Minuten Stadt
- „Besitzbare“ und beispielbare Stadt!

# Mögliche Maßnahmen Fußverkehr – Barrierefreies Vorrangnetz Innenstadt

Teil einer Präsentation - nur in Verbindung mit mündlichen Erläuterungen vollständig - S.37

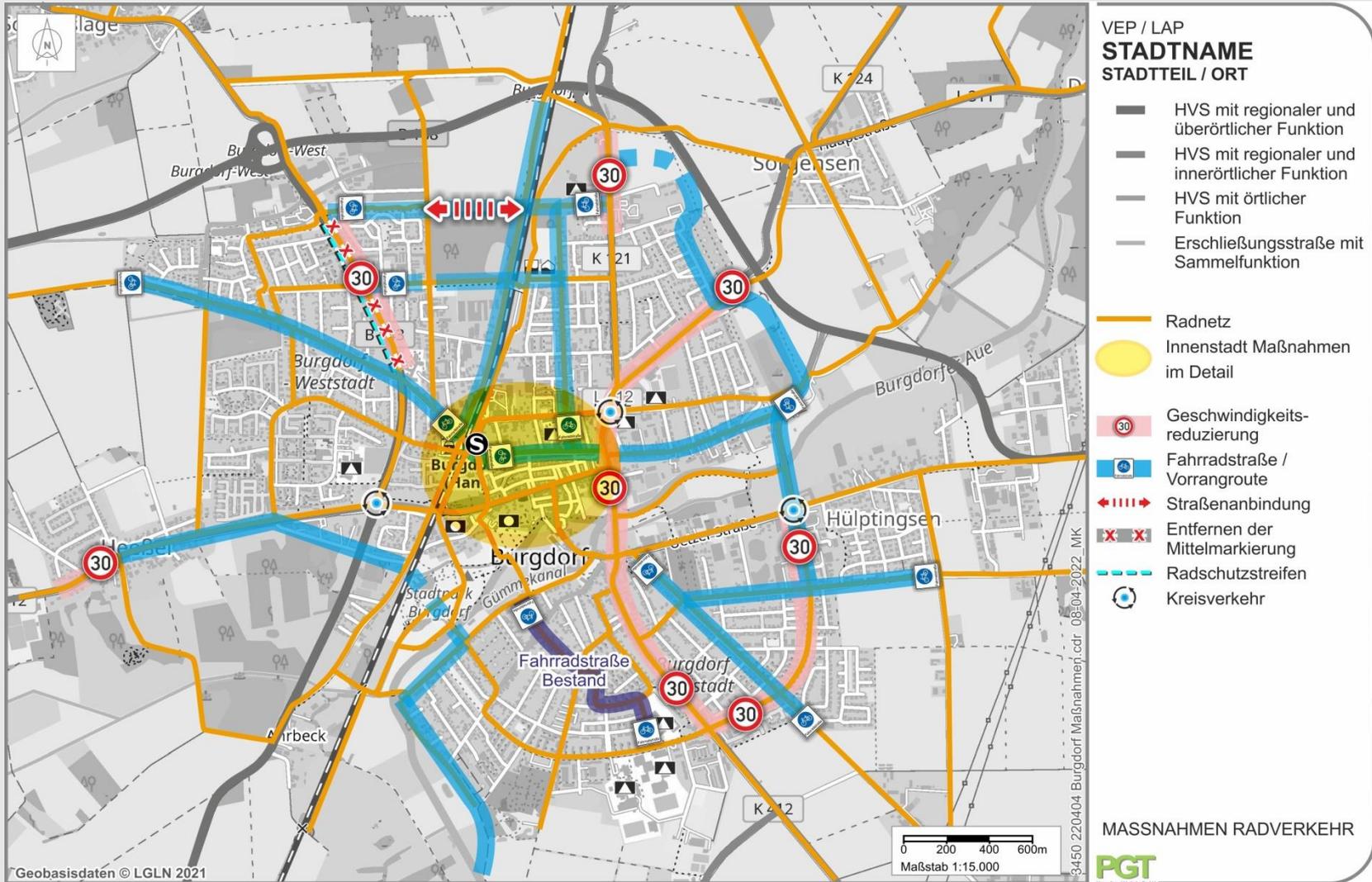


# 1. Aufschlag Schlüsselmaßnahmen

---

- Radverkehrsförderung: Vorrangroutennetz entwickeln und verbessern
- Querungsstellensicherung im Zuge von Rad- und Fußvorrangnetzen
- Radmaßnahmen umsetzen! (Fahrradstraßen, Fahrradzonen...)
- ÖPNV-Förderung: Stadtbuskonzept, weitere Busverbindung zwischen West- und Oststadt herstellen
- Verkehrsberuhigung der Innenstadt (Marktstraße) / Einbahnstraßenführung in der Innenstadt prüfen
- 15-Minuten-Stadt Burgdorf
- Verkehrssicherheit erhöhen
- Geschwindigkeitskonzept umsetzen

# Schlüsselmaßnahmen...müssen weiter wachsen!



Teil einer Präsentation - nur in Verbindung mit mündlichen Erläuterungen vollständig - S.39



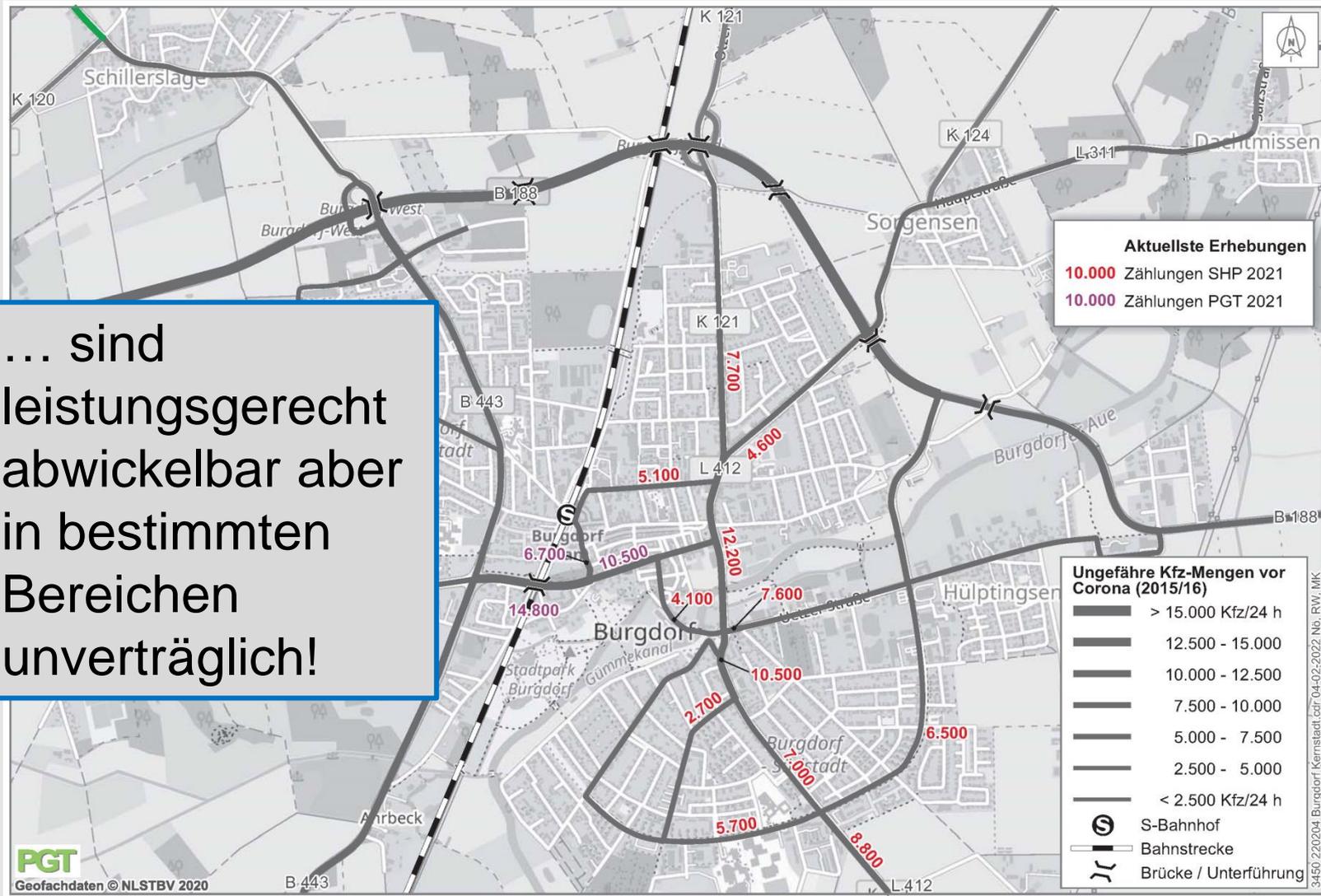
# STADT BURGSDORF:

Stadtverkehr für ALLE

# Bestandsorientierte Maßnahmen in der Kernstadt /Marktstraße



# Heutige Kfz-Verkehrsmengen



Teil einer Präsentation - nur in Verbindung mit mündlichen Erläuterungen vollständig - S.41

# Aufgrund hoher Nutzungsintensität hohes Konfliktpotential in der Marktstraße

Straßenraum- nutzung Verkehrs- menge	sehr gering	gering	mittel	hoch	sehr hoch
> 2.000 Kfz/24 h	sehr niedriges Konfliktpotential	niedriges Konfliktpotential	niedriges Konfliktpotential	mittleres Konfliktpotential	mittleres Konfliktpotential
> 5.000 Kfz/24 h.	sehr niedriges Konfliktpotential	niedriges Konfliktpotential	mittleres Konfliktpotential	mittleres Konfliktpotential	hohes Konfliktpotential
> 8.000 Kfz/24 h.	sehr niedriges Konfliktpotential	niedriges Konfliktpotential	mittleres Konfliktpotential	hohes Konfliktpotential	hohes Konfliktpotential
> 12.000 Kfz/24 h.	niedriges Konfliktpotential	mittleres Konfliktpotential	hohes Konfliktpotential	hohes Konfliktpotential	hohes Konfliktpotential

**Hinweis:** Straßen mit Verkehrsmengen < 2.000 Kfz / 24h werden nicht berücksichtigt.

- hohes Konfliktpotential  
(Maßnahmen erforderlich)
- mittleres Konfliktpotential  
(Maßnahmen empfehlenswert)
- niedriges Konfliktpotential  
(einzelne Maßnahmen empfehlenswert)
- sehr niedriges Konfliktpotential

# In der Region Hannover gibt es ähnliche Situationen...



Burgdorf Ortsmitte,  
ca. 11.000 Kfz/24/h



Wunstorf Ortsmitte,  
ca. 11.000 Kfz/24/h



Berenbostel Ortsmitte,  
ca. 11.000 Kfz/24/h

Quelle: NWSIB Geobasisdaten© LGLN 2021

Geschäftsführung:  
S. Coerd, B.Sc.  
H. Vogeler, M.Sc.  
Dipl.-Ing. H. Mazur  
Vordere Schöneworth 18  
30167 Hannover  
www.pgt-hannover.de  
post@pgt-hannover.de

# Die Marktstraße

Teil einer Präsentation - nur in Verbindung mit mündlichen Erläuterungen vollständig - S.44

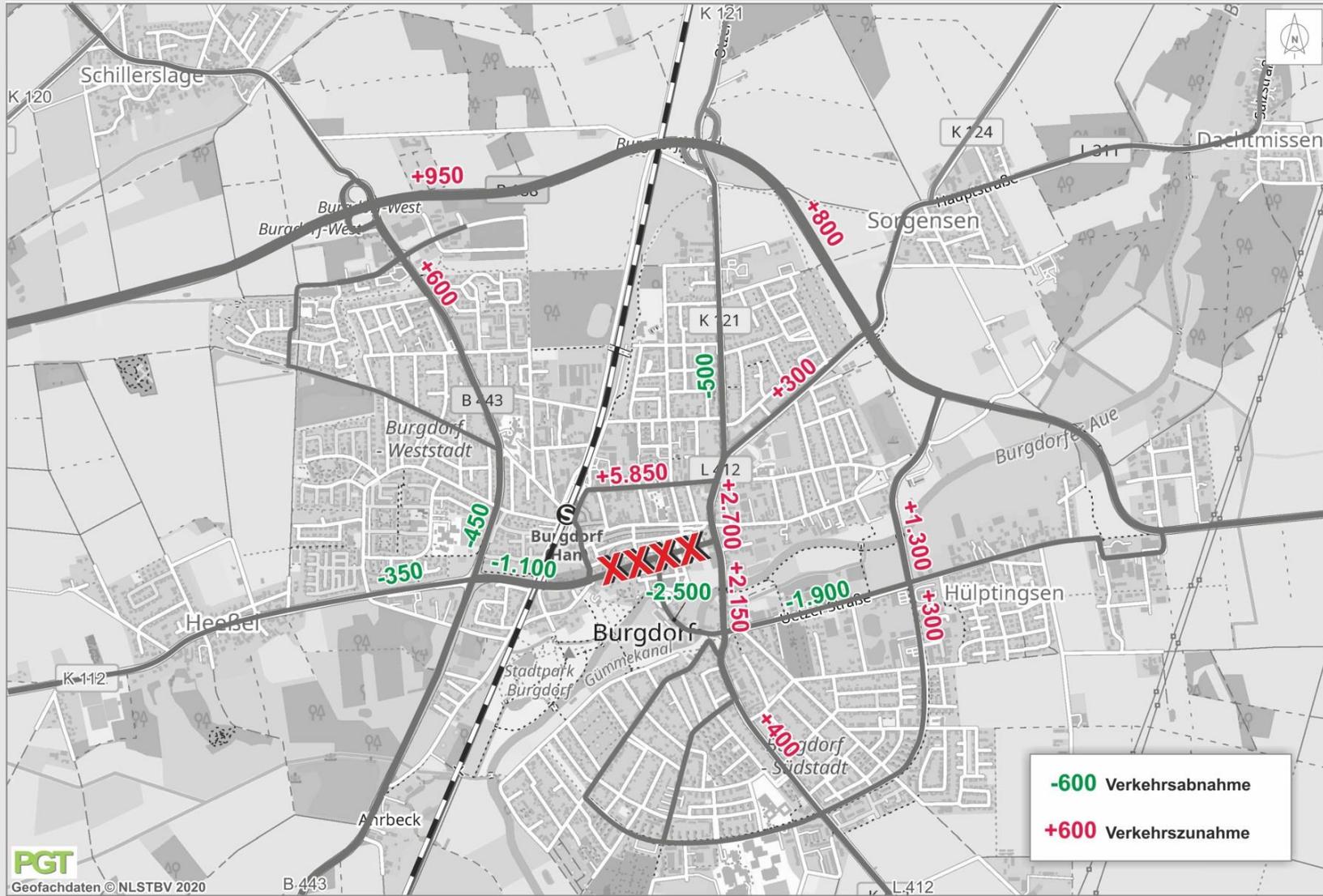


## Trassenvarianten Straße (Rad/Kfz/Bus):

- **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

➤ Varianten zur neuen Bahnquerung bzw. der ersatzlose Entfall der Hochbrücke befriedigen nicht!

# Differenzen Variante 0a: Sperrung Marktstraße



# Ziele und – Strategien Marktstraße

## Ziele:

Entlastung auf verträgliches Maß (> 4-5.000 Kfz/24h)

Erhalt des Busverkehrs – aber nicht vollständig?

Parksuchverkehr reduzieren / Parkplätze auslagern

## Handlungsfelder:

Verlagerungen KFZ / Bus prüfen

Regelungen / Zeitliche Regelungen

Bauliche Veränderungen / Optimierungen

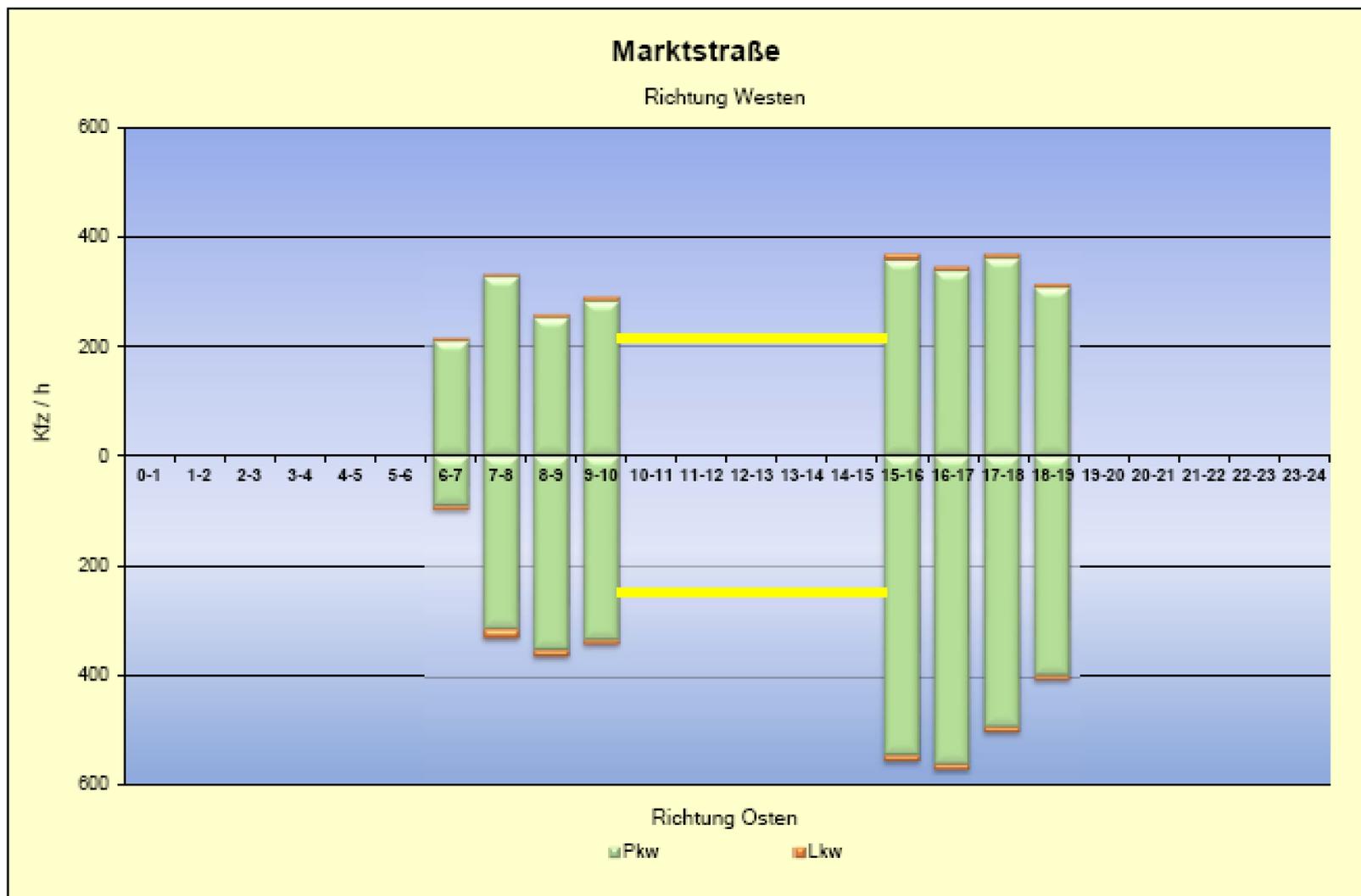
➤ .....Versuche durchführen!



Quelle: Marktspiegel Verlag GmbH, 2019

# Zielwert ca. 400Kfz/h verträglich in Marktstraße

Teil einer Präsentation - nur in Verbindung mit mündlichen Erläuterungen vollständig - S.48



## Verlagerung:

- Einbahnstraßen
- (Zeitl.) Sperrungen
- Fußgängerzonen

Neuverteilung des  
Straßenraums

## Regelungen:

- Begegnungszonen
- Zeitl. Sperrungen

## Bauliche Maßnahmen:

- Fahrradpiktogramme
- Geschwindigkeitsdämpfende-Plateaus
- Entfall der Kfz-Parkplätze
- Blumenkübel und Pflanzenbeete

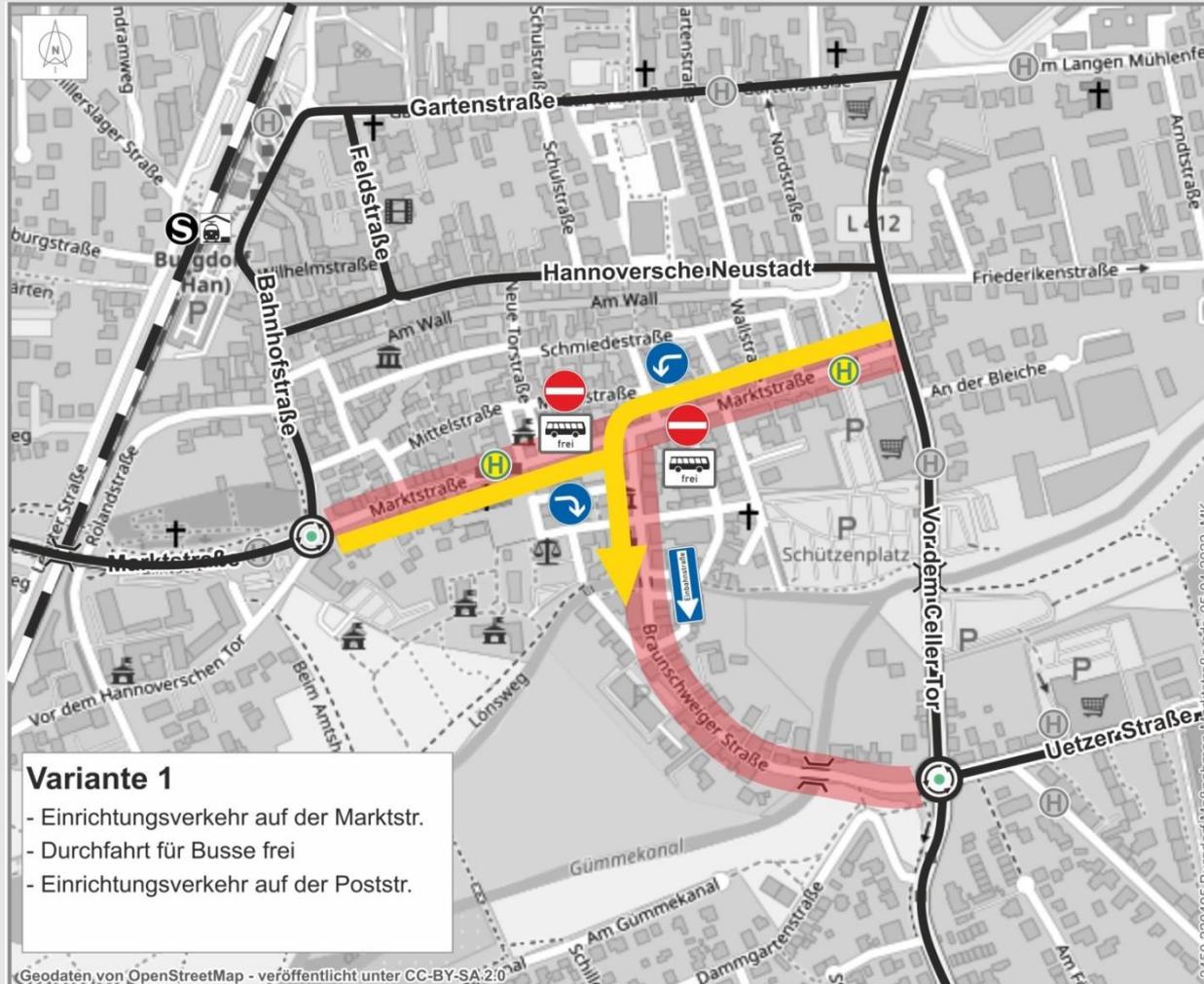


**STADT BURG DORF:**  
**Stadtverkehr für ALLE**  
**Verkehrverlagerung**  
**in der Kernstadt /Marktstraße**

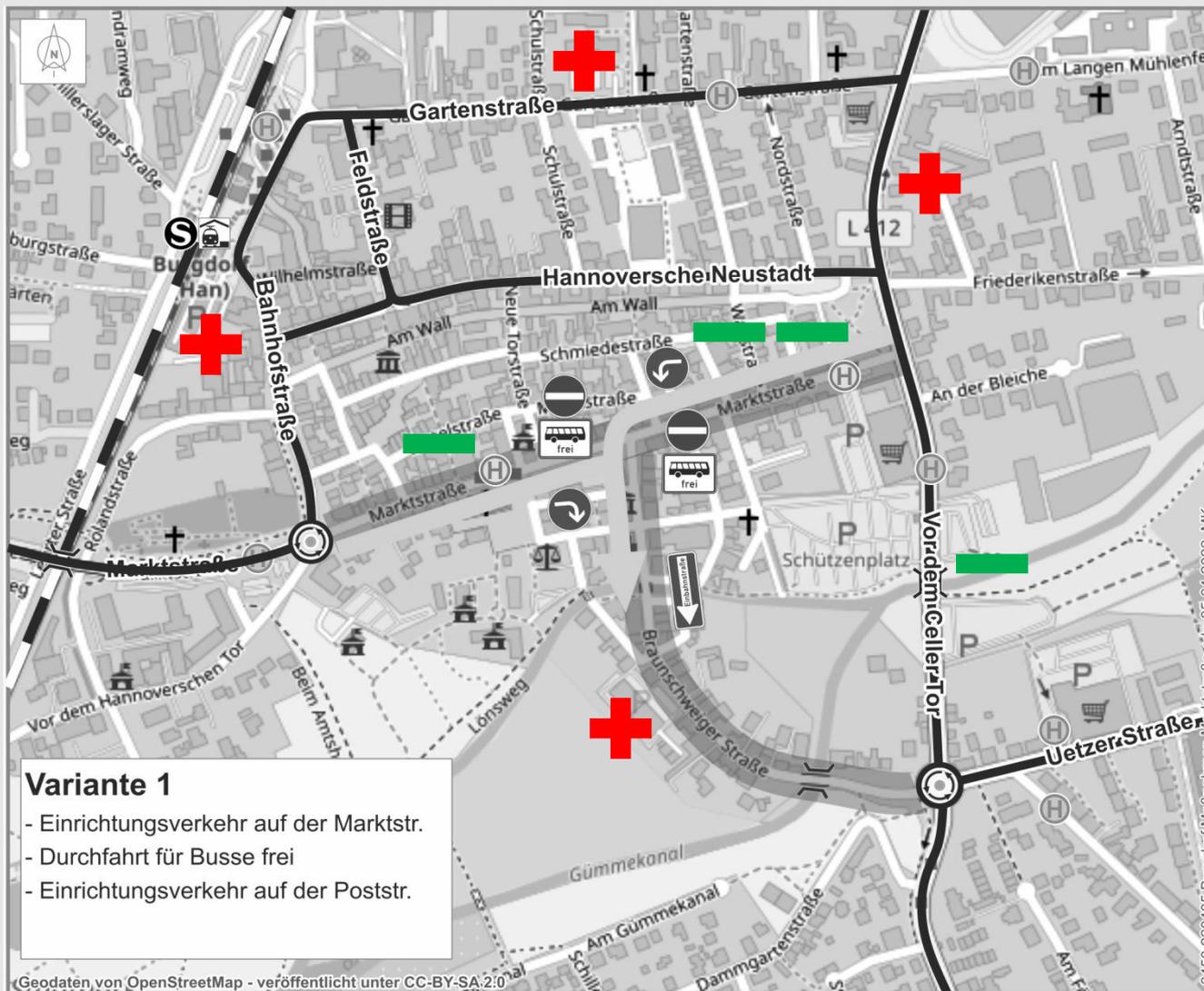
## Grobe Vorprüfung: Verkehrsführungsvarianten in der Innenstadt (Marktstraße):

- Variante 1: Gegengerichteter Einrichtungsverkehr für KFZ (Bus/Rad frei)
  - Variante 2: Durchgehender Zweirichtungsverkehr KFZ in Poststr./ westl. Marktstraße (Bus/Rad frei)
  - Variante 3: Einrichtungsverkehr in obere Marktstraße u. Poststr.
  - Variante 4: Var. 3 + Durchfahrt von Ost nach West für Kfz gesperrt
  - Variante 5: Einrichtungsverkehr auf Marktstr. u. Gartenstr.
  - Variante 6: Einrichtungsverkehr Ost nach West und FGZ auf Teilstück obere Marktstraße
- Aufgabe: Entwickeln einer sinnvollen Variante für Verkehrsversuch

# Variante 1: Gegengerichteter Einrichtungsverkehr für KFZ (Bus/Rad frei)



# Auswirkung Variante 1



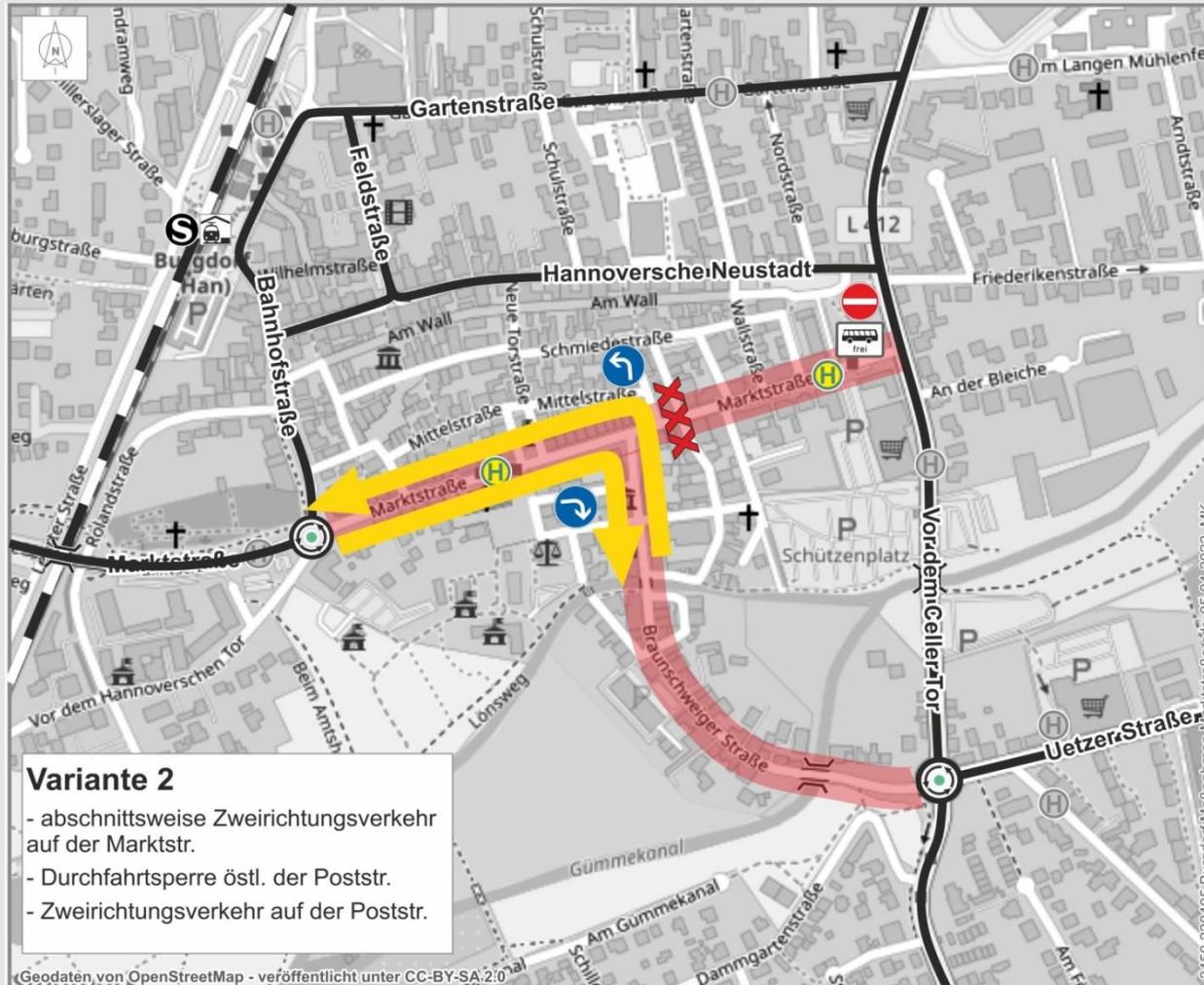
**Variante 1**

- Einrichtungsverkehr auf der Marktstr.
- Durchfahrt für Busse frei
- Einrichtungsverkehr auf der Poststr.

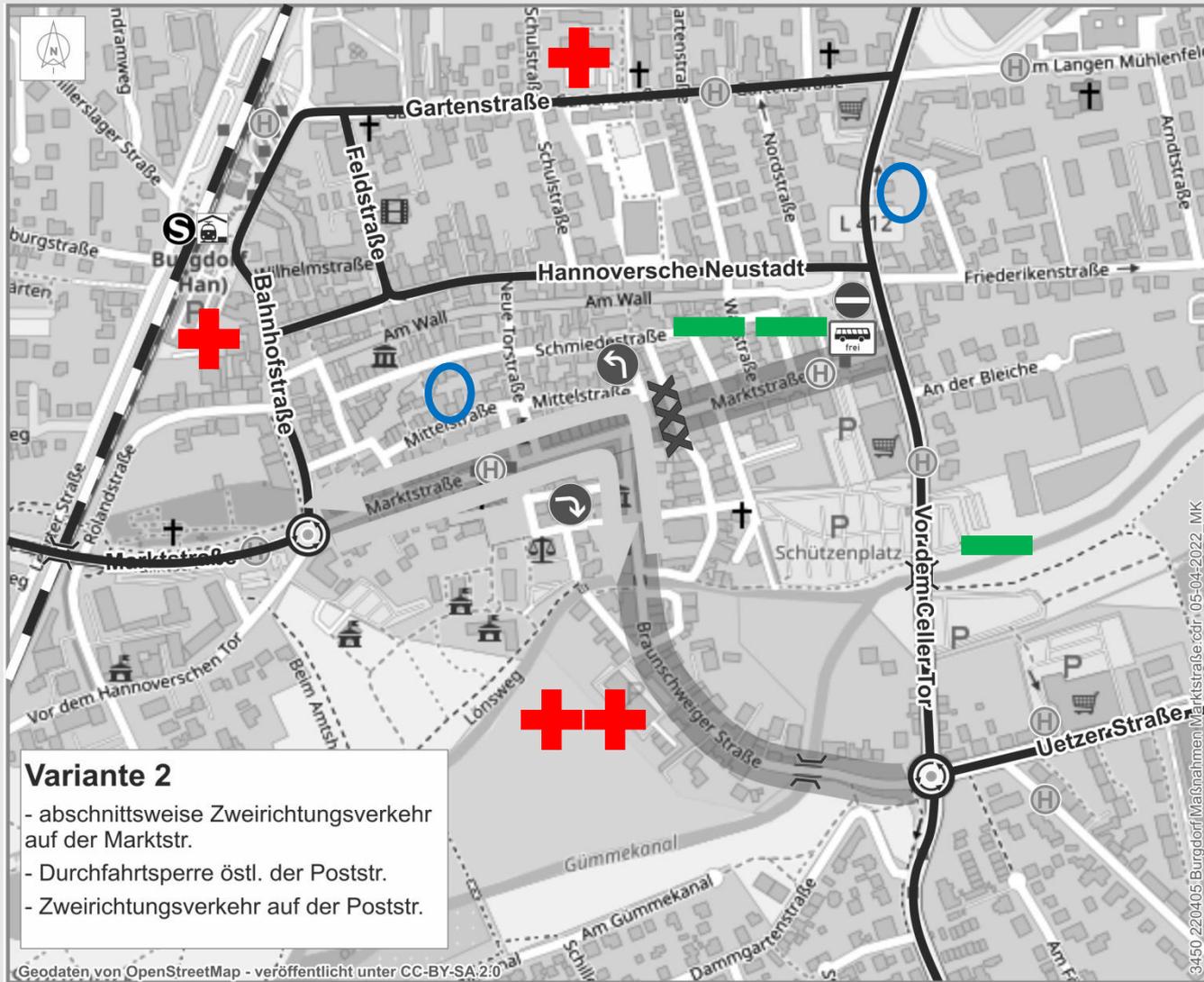
- Veränderung der Verkehrsmengen:**
- ++** starke Zunahme
  - +** Zunahme
  - keine / kaum Veränderung
  - █** Abnahme
  - █** starke Abnahme

Teil einer Präsentation - nur in Verbindung mit mündlichen Erläuterungen vollständig - S.53

# Variante 2: Durchgehender Zweirichtungsverkehr KFZ in Poststr./ westl. Marktstraße (Bus/Rad frei)



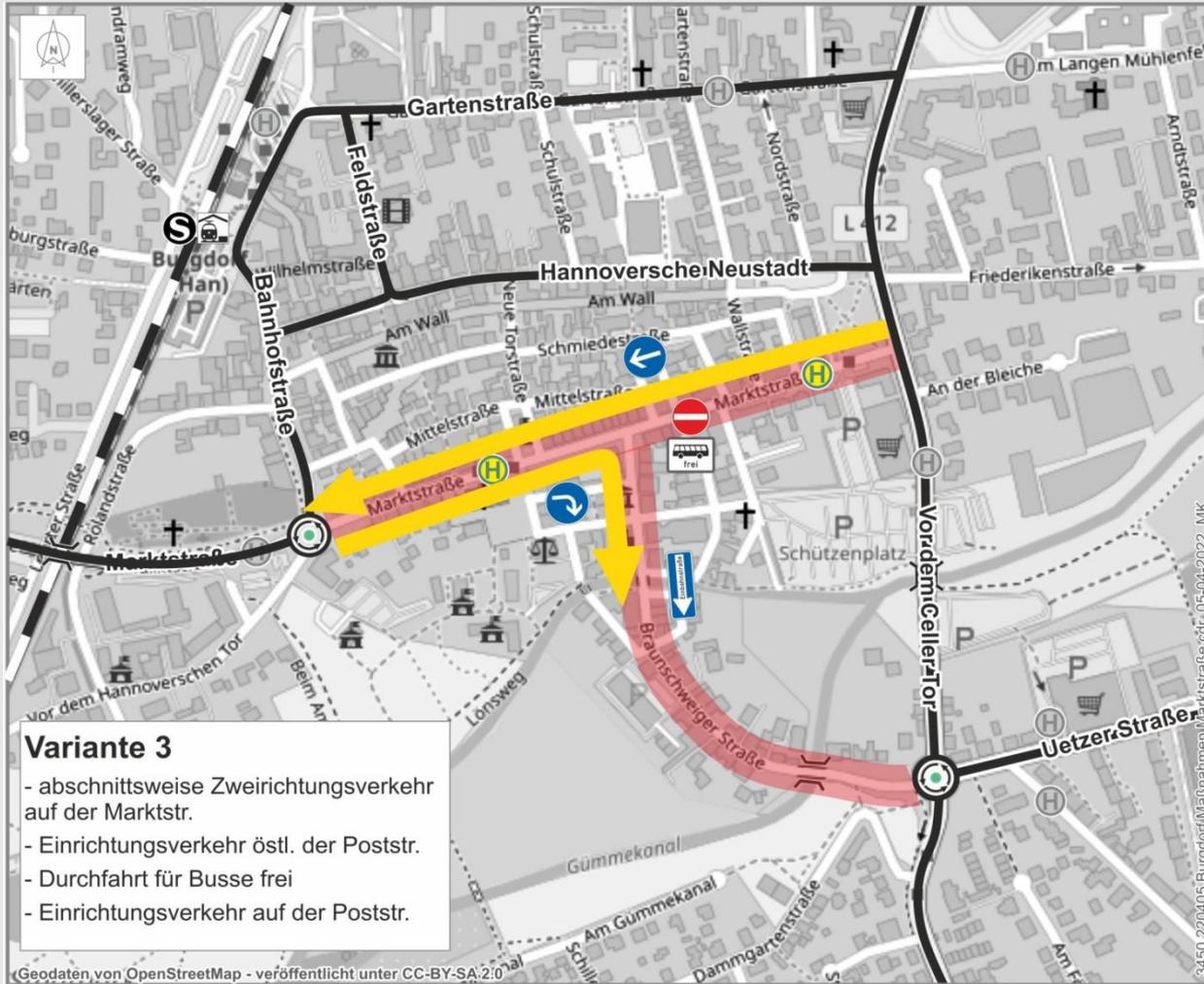
# Auswirkung Variante 2



**Veränderung der Verkehrsmengen:**

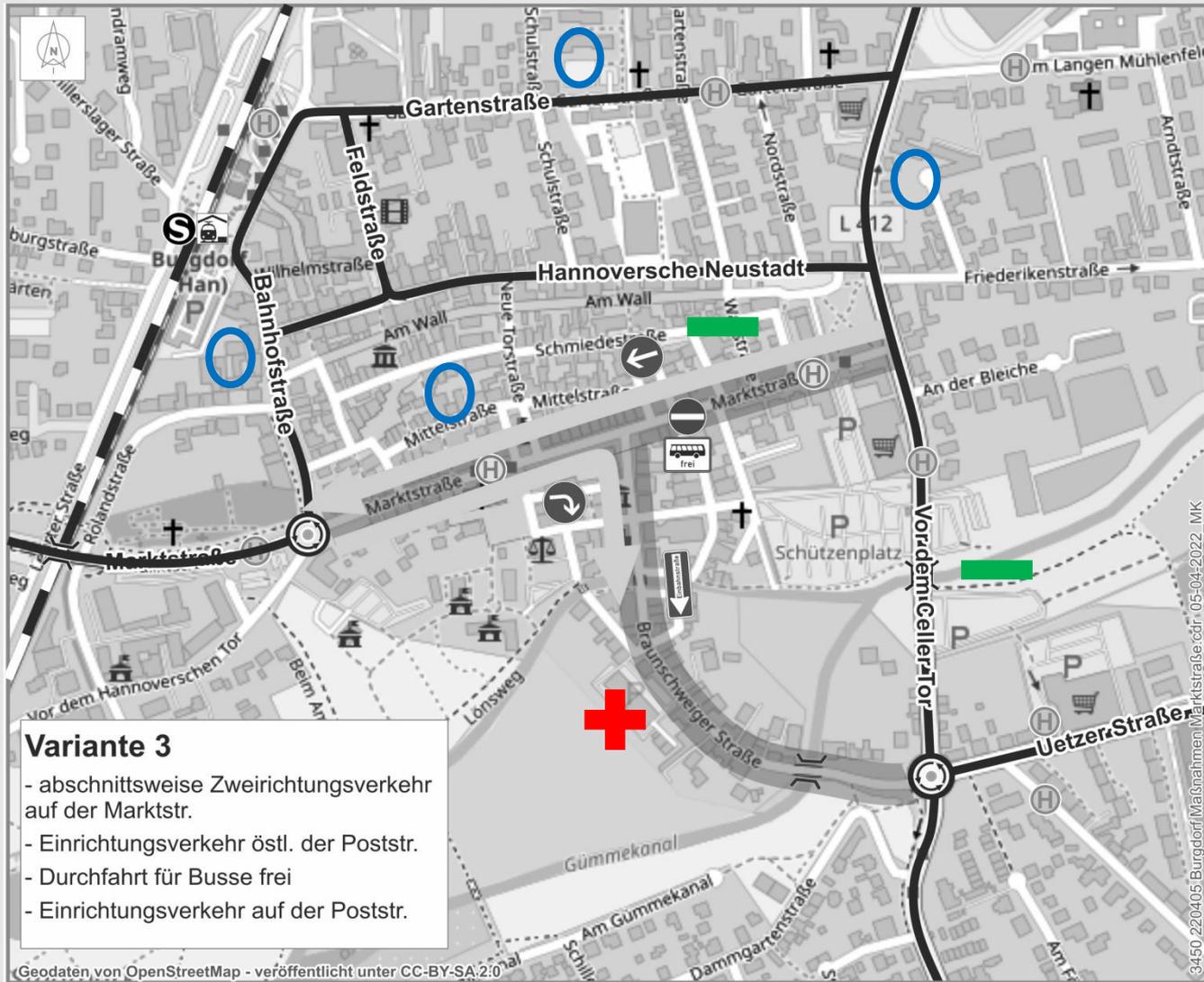
- ++** starke Zunahme
- +** Zunahme
- keine / kaum Veränderung
- Abnahme
- starke Abnahme

# Variante 3: Einrichtungsverkehr in der oberen Marktstraße und Poststraße



Teil einer Präsentation - nur in Verbindung mit mündlichen Erläuterungen vollständig - S.56

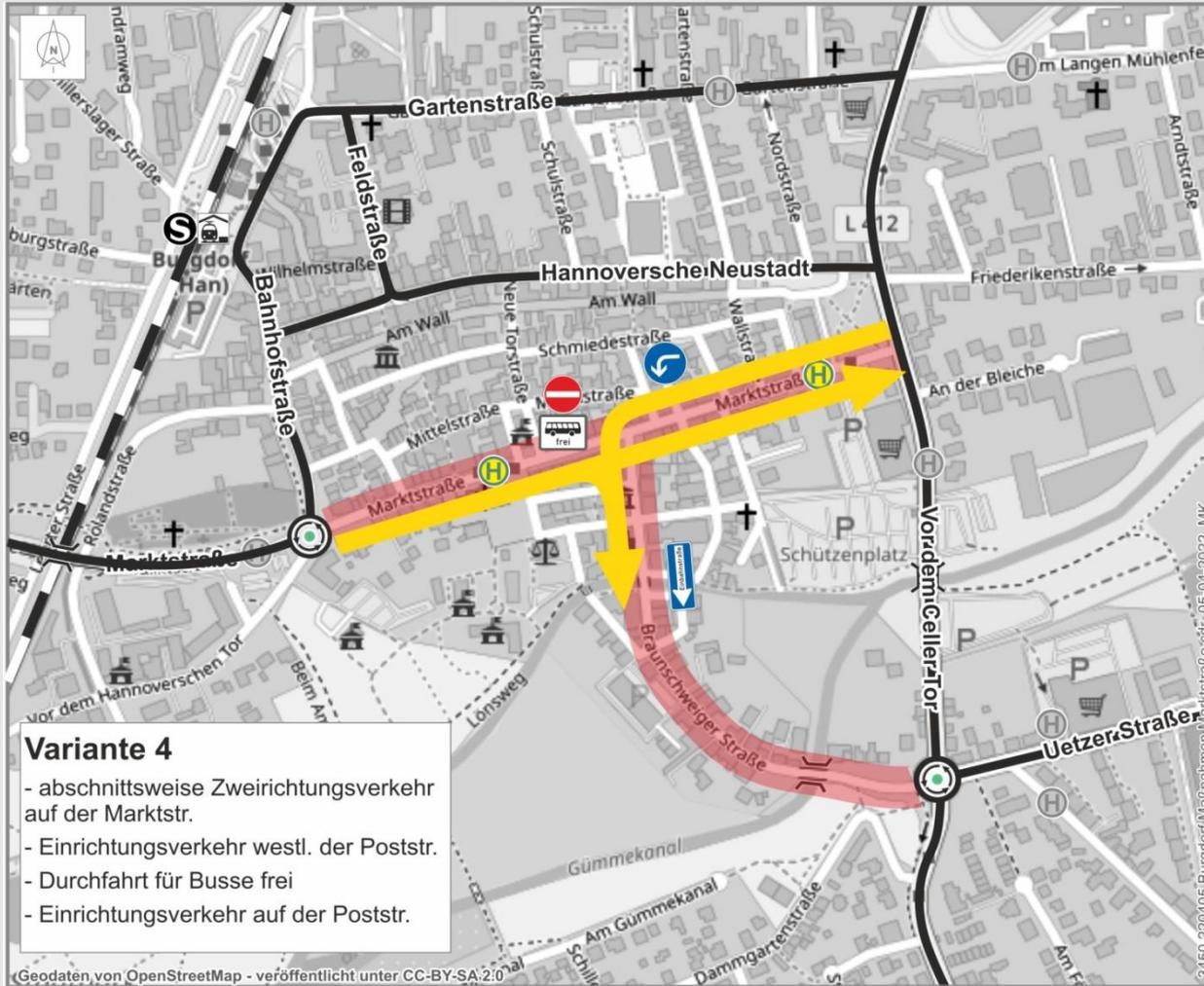
# Auswirkung Variante 3



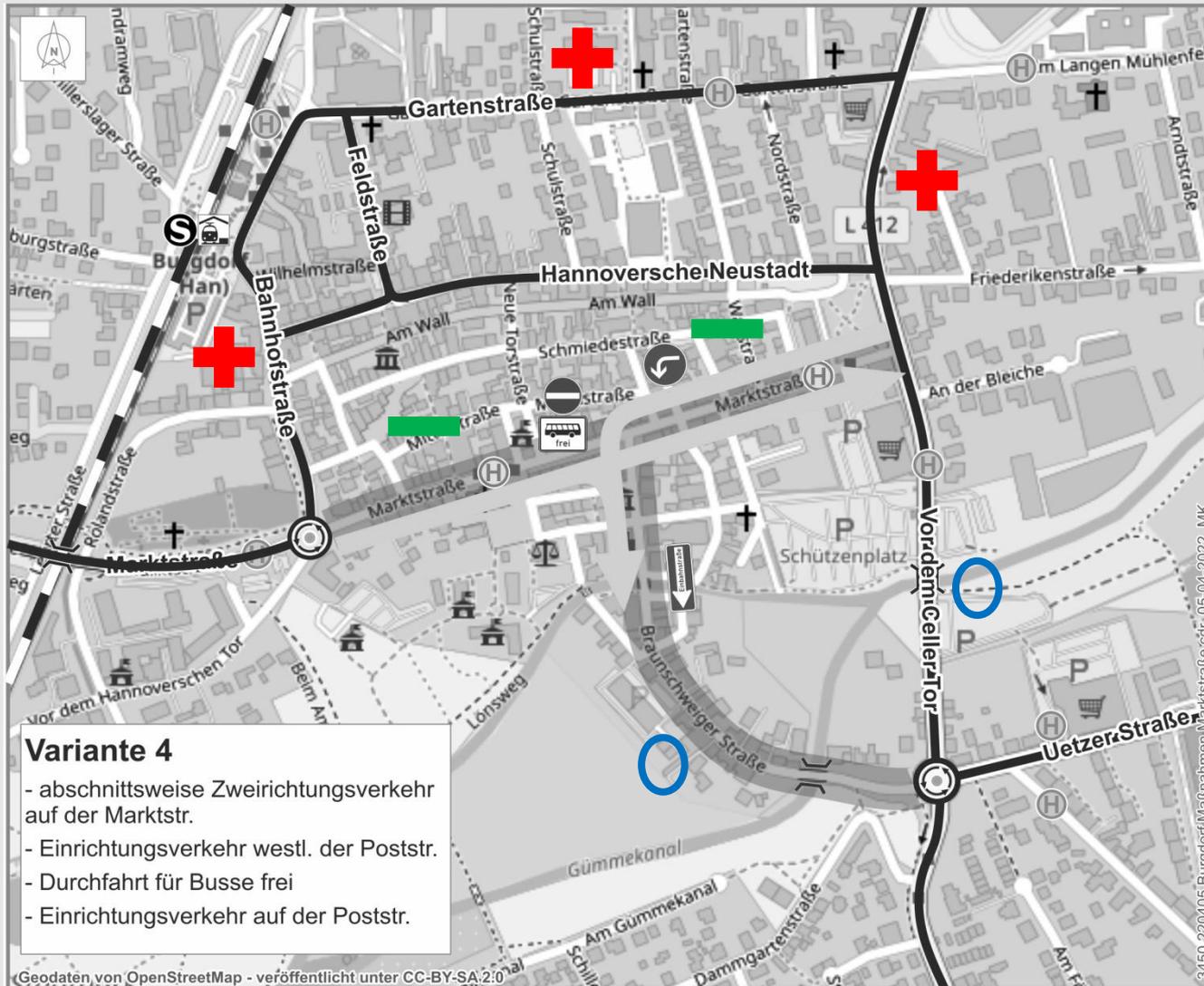
## Veränderung der Verkehrsmengen:

- ++ starke Zunahme
- + Zunahme
- keine / kaum Veränderung
- Abnahme
- starke Abnahme

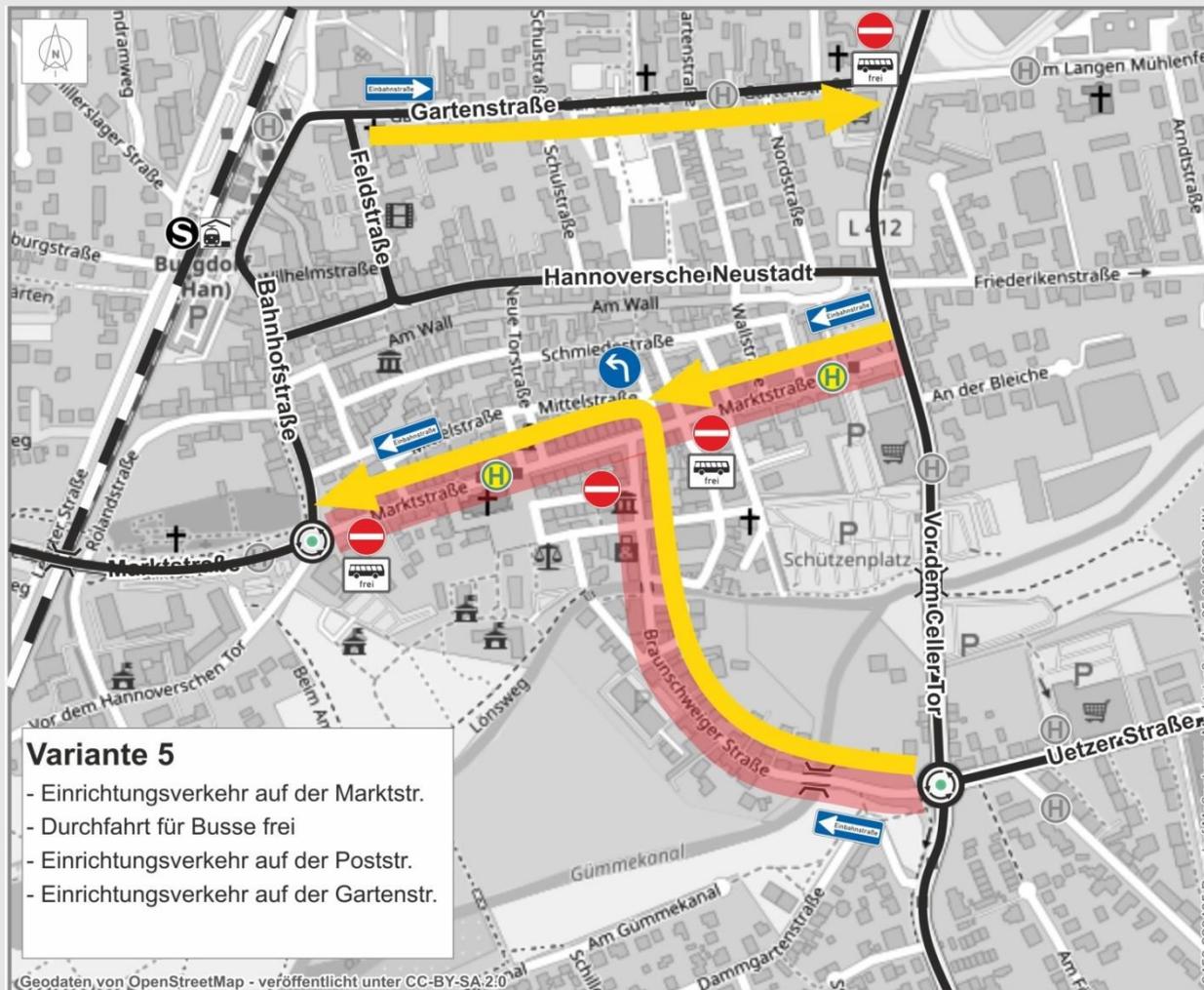
# Variante 4: Var. 3 + Durchfahrt von Ost nach West für Kfz gesperrt



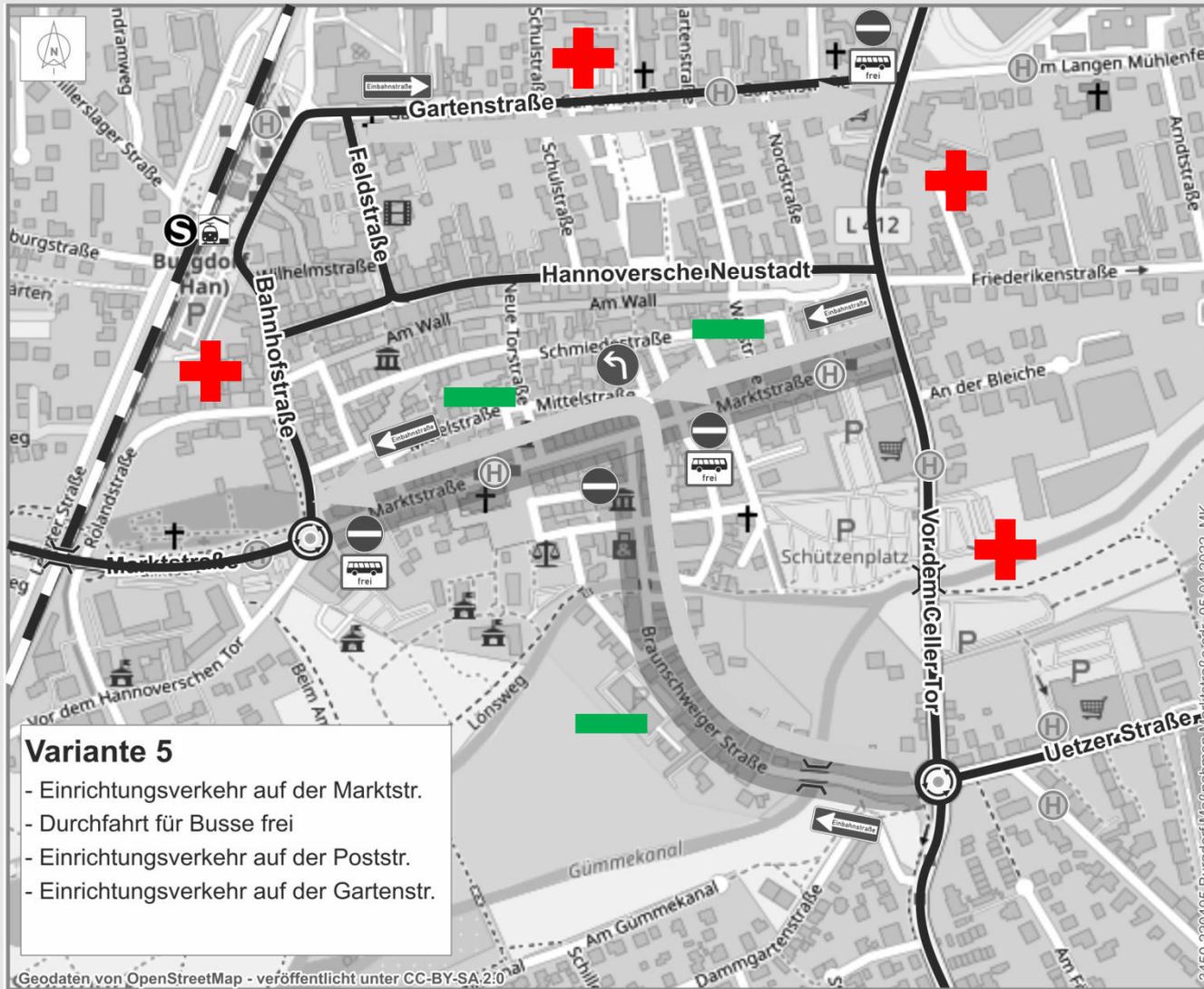
# Auswirkung Variante 4



# Variante 5: Einrichtungsverkehr auf Marktstraße und Gartenstraße



# Auswirkung Variante 5



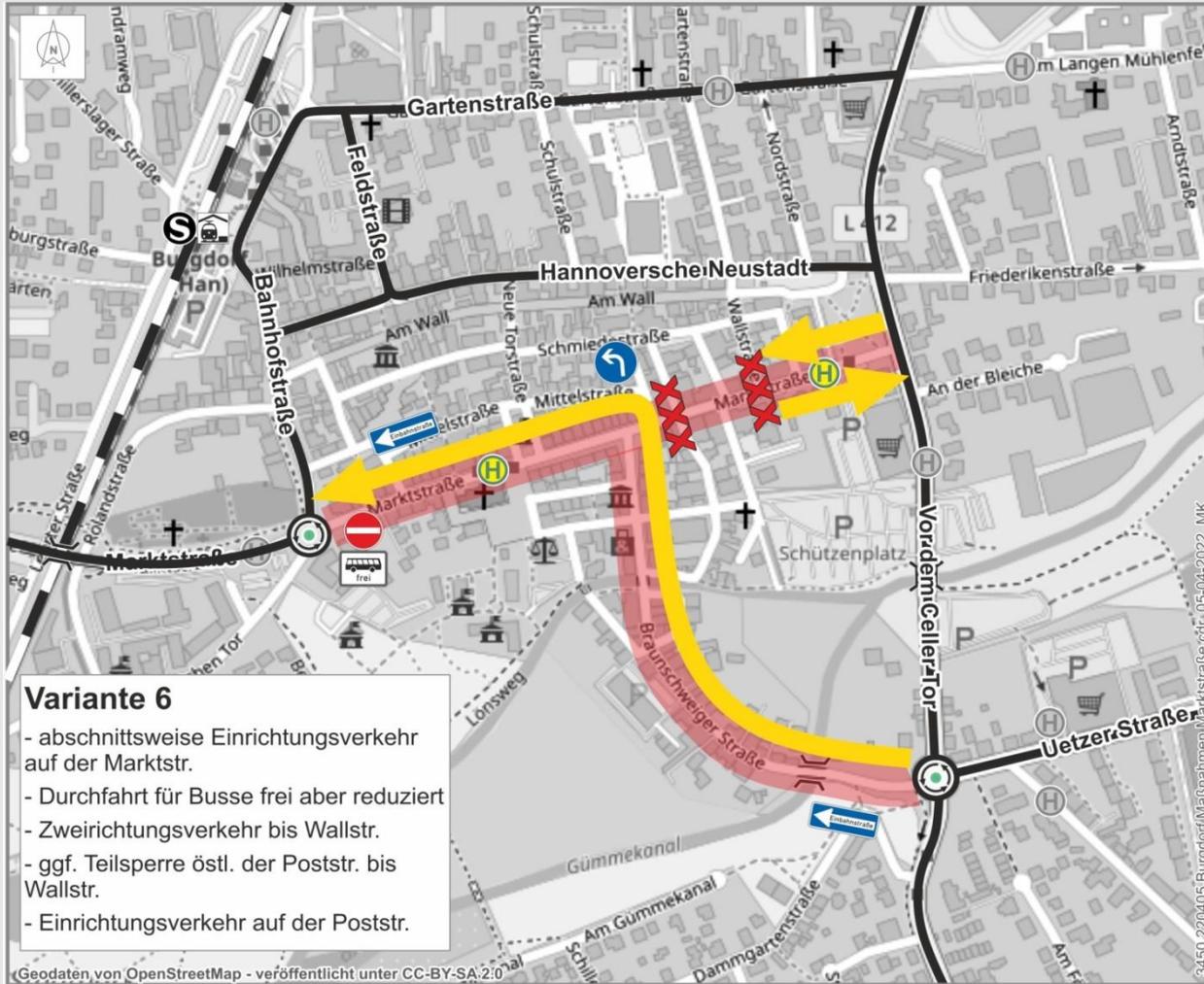
**Variante 5**

- Einrichtungsverkehr auf der Marktstr.
- Durchfahrt für Busse frei
- Einrichtungsverkehr auf der Poststr.
- Einrichtungsverkehr auf der Gartenstr.

- Veränderung der Verkehrsmengen:**
- ++** starke Zunahme
  - +** Zunahme
  - keine / kaum Veränderung
  - █** Abnahme
  - █** starke Abnahme

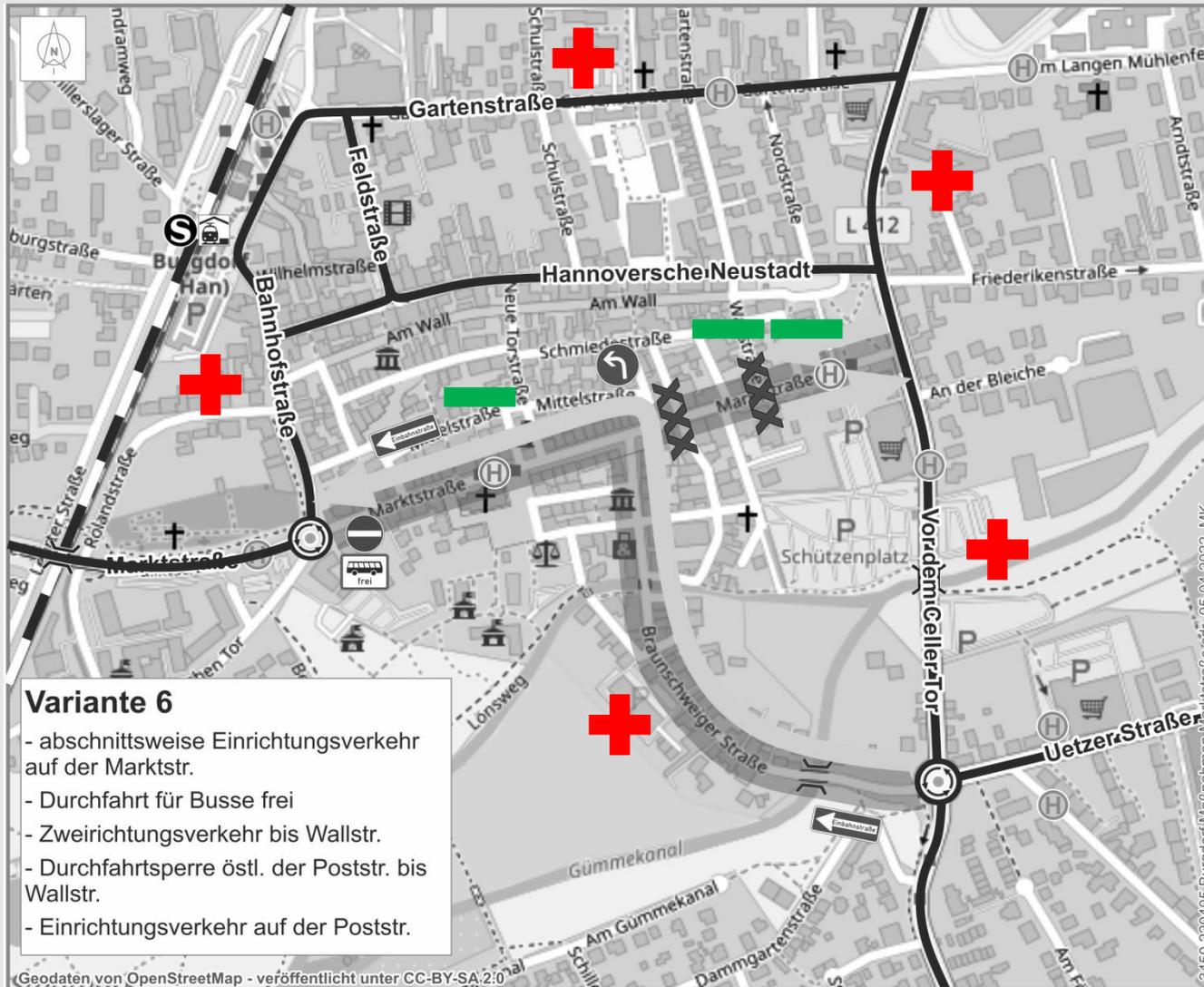
Teil einer Präsentation - nur in Verbindung mit mündlichen Erläuterungen vollständig - S.61

# Variante 6: Einrichtungsverkehr Ost nach West und FGZ auf Teilstück obere Marktstraße



Teil einer Präsentation - nur in Verbindung mit mündlichen Erläuterungen vollständig - S.62

# Auswirkung Variante 6



**Veränderung der Verkehrsmengen:**

- ++** starke Zunahme
- +** Zunahme
- keine / kaum Veränderung
- Abnahme
- —** starke Abnahme

# Verkehrsmengen-Veränderung d. Varianten im Vergleich

		Variante 1	Variante 2	Variante 3	Variante 4	Variante 5	Variante 6
Querschnitt Marktstraße	westlich der Poststr.						
	östlich der Poststr.						
Querschnitt Gartenstraße							
Querschnitt Vor dem Celler Tor							
Querschnitt Poststraße							
Querschnitt Bahnhofstraße							

Teil einer Präsentation - nur in Verbindung mit mündlichen Erläuterungen vollständig - S.64



**STADT BURG DORF:**  
**Stadtverkehr für ALLE**  
**Regelnde Maßnahmen**  
**in der Kernstadt /Marktstraße**

# Parkraumsteuerung bspw.

z.B.:

Parkraumreduzierung

Parkraum in unterschiedlichen Zeiten erlauben

Parkraum zeitl. und finanziell gestaffelt bewirtschaften

	„Legale“ Parkplatzmöglichkeiten auf Mehrzweckstreifen	Zusätzliche weitere Falschparker	Verträgliches (faïres) Parken
Marktstraße	55 (+ 2 Behindertenparkplätze)	?	4 Behinderten-P, ggf. wenige Kurzzeit-P und Ladezonen



Flächenhafte Reduzierung  
der Geschwindigkeit auf  
20/30 km / h mit eingeschränk-  
tem Halteverbot

# Verkehrsregel beibehalten oder....?



Z. 274.1		— Flächenhafte Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km / h	→ Wohngebiete und empfindliche zentrale Bereich
Z. 274.1		— Abschnittsweise / flächenhafte Reduzierung der Geschwindigkeit auf weniger als 30 km / h	→ vorwiegend in verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen mit hoher Nutzungsintensität
Z. 325		— Möglichkeit zur abschnittswisen Reduzierung der Geschwindigkeit auf weniger als 7 km / h (Schrittgeschwindigkeit) "Gleichberechtigte Straßennutzung"	→ besonders empfindliche Bereiche in Wohngebieten sowie z.B. vor Kindergärten, Schulen, Spielplätzen
		— Flächenhafte Reduzierung der Geschwindigkeit auf 20/30 km / h mit eingeschränktem Halteverbot	→ Wohngebiete und Geschäftsbe- reiche
		— der Straßenraum steht gemeinsam allen Verkehrsteilnehmern und auch anderen Nutzern zur Verfügung	→ Wohngebiete und empfindliche zentrale Bereich

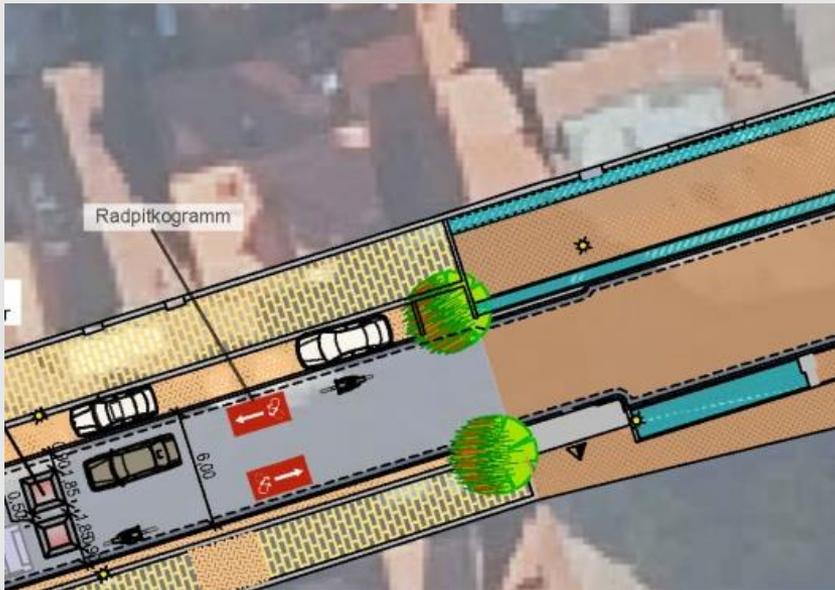
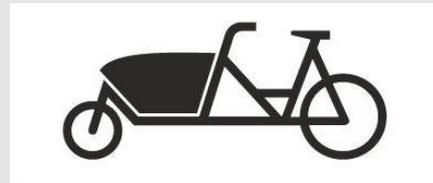
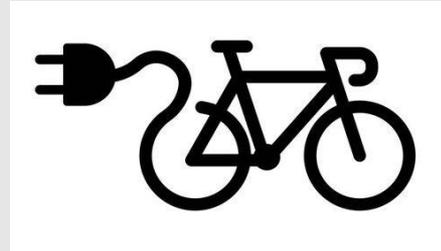
# Empfehlung: Vorh. Regelung Tempo 20 Zone beibehalten!



Quelle: Hamburger Abendblatt

# Verkehrsarten unterstützen durch bspw.

Teil einer Präsentation - nur in Verbindung mit mündlichen Erläuterungen vollständig - S.69





**STADT BURGSDORF:**  
**Stadtverkehr für ALLE**  
**Ergänzende baul. Maßnahmen**  
**in der Kernstadt /Marktstraße**



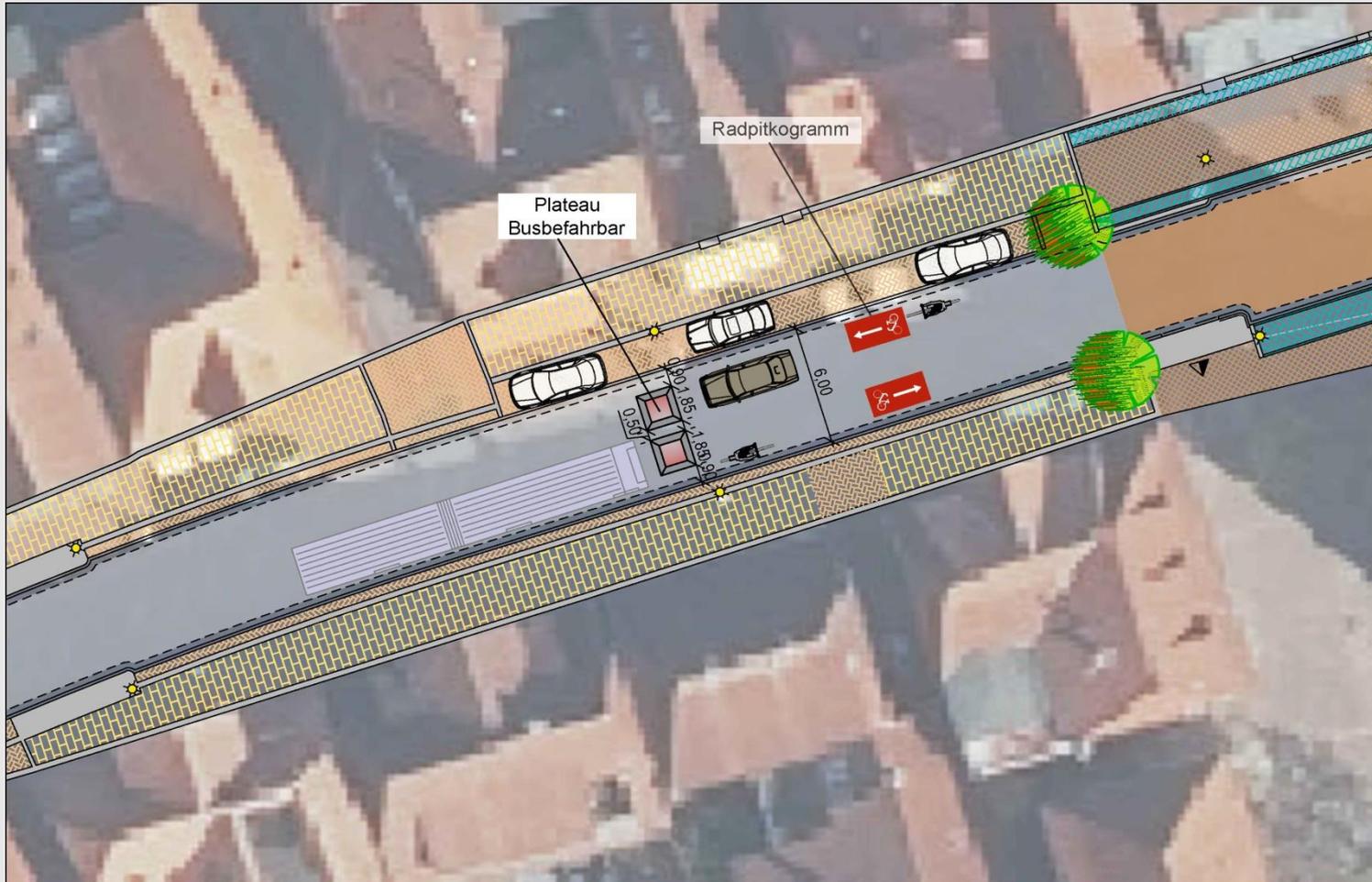
# Die gute Gestaltung hat noch nicht gereicht?!

- Radverkehr in  
Fahrbahn stärken
- Fußwege von  
Störungen befreien
- Möblierung prüfen



Quelle: HAZ, Joachim Dege

# Ergänzende baul. Maßnahmen prüfen: Plateau u. Radpiktogramm



Teil einer Präsentation - nur in Verbindung mit mündlichen Erläuterungen vollständig - S.72



**VIELEN DANK FÜR IHRE  
Stadtverkehr für ALLE  
AUFMERKSAMKEIT!**

