

3. Workshop (Arbeitskreis) Mobilität

Termin: 15.06.2022, 17:00 bis 19:00

Teilnehmende: lt. anliegender Teilnehmerliste

Das Protokoll stellt die wesentlichen Aussagen der Teilnehmenden dar.

Die anliegende Präsentation dient als Basis für das Protokoll.

Tagesordnung

- Top 1: Begrüßung
- Top 2: Rückmeldungen zum 2. Workshop vom 20. April 2022
- Top 3: Rückmeldungen aus den Fraktionsberatungsterminen
- Top 4: Verkehrsversuch: Details, Zeiträume und erste Ideen zur Abstimmung
- Top 5: Konkrete Maßnahmen (für den Radverkehr in kurzfristiger Perspektive)
- Top 6: Ausblick ÖPNV

Begrüßung durch [REDACTED]

TOP 2 und TOP 3

Aus den Rückmeldungen

[REDACTED] (SPD-Fraktion): äußert Kritik an der Tatsache, dass unterschiedliche Planungsbüros am Thema Mobilität mit der Stadtverwaltung arbeiten. Wichtig ist eine enge Abstimmung der beteiligten Planer. Allgemein sollen Maßnahmen und Strategien umgesetzt werden, welche zu einer Gleichberechtigung aller Verkehrsarten in Burgdorf führen, um Ziele wie Verkehrsberuhigung, Verkehrssicherheit und Klimaschutzziele zu erreichen.

Die Südumgehung wird aufgrund von Konflikten und mangelnden Umsetzungsmöglichkeiten im Detail klar ausgeschlossen.

Favorisiert wird die Variante 6 für den Verkehrsversuch. Diese soll vertiefend untersucht werden mit der Prüfbite einer zentralen Busumsteigemöglichkeit.

Die Hochbrücke soll bestehen bleiben. Im Falle des Abrisses sind ein Variantenvergleiche und Machbarkeitsstudien durchzuführen. Für eine Ersatzbrücke oder -Tunnel gilt: kleineres Volumen des Objektes, komfortable Rad- und Fußwegeverbindung,

Radwegeverbindung soll möglichst ein Startpunkt für einen Radschnellweg zwischen Hannover und Burgdorf sein.

Fahrradrouten sollen durchgehend und einheitlich markiert werden.

Die Führung von Fahrradstraßen und Vorrangrouten abseits von Hauptverkehrsstraßen wird favorisiert.

An allen Kreisverkehrsplätzen in Burgdorf soll es eine einheitliche Radverkehrsführung geben.

Die Radwegeverbindungen sind dahingehend zu überprüfen, ob eine weitere Querung über die B 188 sinnvoll ist. Ebenso zu prüfen ist, ob eine östlich oder westlich gelegene Radstrecke zwischen Otze und Burgdorf geeigneter ist.

Der Peiner Weg soll fahrradfreundlicher gestaltet werden.

Im Zuge des Radschnellweges zwischen Hannover und Burgdorf ist eine Streckenführung über Beinhorn, Heeßel und die Hochbrücke in die Stadtmitte zu prüfen.

Eine durchgängige und attraktiver gestaltete Unterführung im Bereich des Bahnhofes ist zu prüfen ebenso wie eine Brücke im Bereich des Wasserwerksweges.

Für die Einrichtung eines Stadtbussystems, Einrichtungen von Mobilitätsstationen und Abschnitte mit Tempo 30 wird sich ausgesprochen.

█ (CDU-Fraktion): stellt fest, dass die durchgeführte Befragung nicht repräsentativ ist. Entsprechend sind empfohlene Maßnahmen als offen und reversibel zu gestalten. Daraus soll für die Auswertung folgen, dass im Wortlaut „die Befragten“ Handlungsaufträge erteilen.

Eine Koordination zwischen aktuell agierenden Planungsbüros ist eindeutig gewünscht.

Die zugrundeliegenden Zielsetzungen des Mobilitätskonzeptes werden unterstützt.

Die Fragestellung einer innenstadtfernen Südumgehung soll weiter vertieft werden.

Welche Maßnahmen den Durchgangsverkehr auf der Marktstraße reduziert soll tiefgehend geprüft werden.

Die uneingeschränkte Erreichbarkeit der Innenstadt soll durchgehend gewährleistet bleiben. Der Handel im Innenstadtbereich soll unter allen Umständen bewahrt bleiben.

Ein Stadtbussystem sowie autonome Fahrkonzepte werden begrüßt. Die Stadtteile/Quartiere sollen untereinander verkehrlich besser verbunden werden (für den Radverkehr). Das Radverkehrskonzept sowie mögliche Bahnquerungen werden mit unterstützt. Ein Verkehrsversuch zur Beruhigung der Marktstraße wird unterstützt. Dabei wird die Variante 1 favorisiert.

■■■■■ (FDP-Fraktion): stimmt seinen Vorredner*innen zu und macht deutlich, dass viele Aussagen mit seinen Ansichten deckungsgleich sind. Es wird angemerkt, dass nicht realistische Maßnahmen nicht weiter verfolgt werden sollen.

Für einen möglichen Verkehrsversuch wird die Variante 5 favorisiert.

Die Thematik einer Südumgehung soll vorerst nicht weiter verfolgt werden, damit Planungskapazitäten nicht unnötig verschwendet werden.

Besonders deutlich wird gemacht, dass parallel laufende Konzepte zusammengelegt werden sollen.

Es soll sichergestellt werden, dass Maßnahmen gefunden werden, welche nach einem zeitlichen Ablauf umgesetzt werden können, um bestmögliche Ergebnisse zu erzielen.

Der Verkehrsversuch soll dazu dienen, Wirkungen klar zu erkennen und ggf. negative Auswirkungen kurzfristig beseitigen zu können. Der Verkehrsversuch soll Burgdorfer von Maßnahmen überzeugen.

Die Hochbrücke oder eine Unterführung finden Zustimmung.

Angemerkt wird eine adäquate Überführung im Bereich des Schwimmbades.

Es wird sich ein Gesamtkonzept gewünscht, welches in die Umsetzung gehen kann.

■■■■■ (PGT): betont Einigkeit in den meisten Bereichen und merkt an, dass die Südumgehung als grobe Planungsaussicht mitgenommen wird. Für die Hochbrücke ist Barrierefreiheit ein wichtiger Punkt, welcher festgehalten werden soll. Weitere Fragestellungen dazu sollte tiefergehend geprüft werden.

Der Verkehrsversuch soll als „Schlüsselerkenntnis“ für die Einwohner Burgdorfs dienen. Die Innenstadt soll weiterhin attraktiv bleiben.

TOP 4 und TOP 5

Aus der Diskussion

■■■■■ (CDU-Fraktion): nimmt Bezug auf seine vorherige Aussage zu Rückmeldungen aus den Fraktionsberatungsterminen, in der die Variante 1 favorisiert wurde. Diese Aussage wurde korrigiert. Favorisiert wird die Variante 5 für einen Verkehrsversuch in der Innenstadt.

■■■■■ (PGT): merkt an, dass die Variante 1 als optionale Anschlussvariante gehandhabt werden kann. Zu den qualitätsbezogenen Überlegungen der Varianten 5 und 6 kommt die Fragestellung eines möglichen Wochenmarktes im Bereich des Spittaplatzes auf der Marktstraße hinzu. Eine entsprechende Fragestellung sollte

rechtzeitig diskutiert werden mit dem Hinweis auf die bevorstehende Marktvergabe.

■■■■■ (SPD-Fraktion): nimmt Bezug auf die Variante 5 und fragt bzgl. der temporären Fußgängerzone, wann diese im Alltag eingeführt werden soll.

■■■■■ (PGT): antwortet, dass eine temp. Fußgängerzone bspw. möglich wäre von Freitag nachmittags bis Samstag. Es soll ein möglichst zusammenhängender Zeitraum sein.

Wenn der Verkehrsversuch positive Auswirkungen zeigt und angenommen wird, dann sollte das Ziel auch die Umsetzung einer entsprechenden Versuchsvariante sein. Um große Akzeptanz zu bekommen, sollte der Versuch kleinschrittig und gut durchdacht sein.

■■■■■ (FDP-Fraktion): stimmt einer mehrstufigen Vorgehensweise zu. Folgeschritte sollten anhand der Auswirkungen abgestimmt werden. Für die Bewohner Burgdorfs soll klar sein, wann eine temporäre Sperrung vorliegt und wie die genaue Verkehrsführung ist.

■■■■■ (CDU-Fraktion): bezieht sich auf das Parkleitsystem und fragt, inwiefern eine digitale Umsetzung sinnvoll ist. Ein Schilderwald ist nicht gewünscht.

■■■■■ (PGT): weist auf entsprechend hohe Kosten eines solchen Systems hin. Es wird angemerkt (mit dem Beispiel der Stadt Hannover), dass es frei beschreibbare digitale Anzeigetafeln gibt, welche auf die örtliche Parksituation, Veranstaltungen und geänderte Verkehrsführung hinweisen. Mögliche Standorte solcher Anzeigetafeln könnten im Innenstadtbereich sein, nicht an der Ortsumgebung. Ein solches System kann diskutiert werden.

■■■■■ (FDP-Fraktion): fragt, was für ein Zeitraum für einen Verkehrsversuch in der Innenstadt veranschlagt wird.

■■■■■ (PGT): empfiehlt eine Dauer von mindestens 6 Monaten und weist auch auf Verkehrsversuche mit der Dauer eines Jahres hin. Der Zeitraum sollte möglichst die Jahresmitte (von etwa Ostern bis Weihnachten) abdecken, um ein gutes Abbild einer lebendigen Stadt widerzuspiegeln.

■■■■■ (FDP-Fraktion): fragt, ob eine Realisierung bereits ab 2023 realistisch ist.

■■■■■ (PGT): merkt an, dass eine kurzfristige Realisierung bis 2023 eher unrealistisch ist, da der Planungsaufwand recht hoch ist.

■■■■■ (FDP-Fraktion): wies auf Überlagerungen des Verkehrsversuches und des Neubaus der IGS hin und merkte an, dass es Probleme mit dem Radverkehr

geben könne.

■■■■■ (ADFC): stimmte der Aussage zu und fügte an, dass der Radverkehr geeignete Achsen auch durch die Innenstadt über die Marktstraße braucht.

■■■■■ (PGT): merkte an, dass die Vorrangrouten noch im Detail mit der Schulwegplanung abzustimmen sind. Das Netz der Vorrangrouten befindet sich in laufender Entwicklung. Vorrangrouten sind so ausgelegt, dass sie priorisierte Routen des Radnetzes pointieren.

Es wird klar gemacht, dass der Verkehrsversuch auf eine Reduzierung des Kfz-Verkehrs in der Marktstraße abzielt. Radfahrer sollen davon nicht eingeschränkt werden.

■■■■■ (ADFC): merkt im Vergleich zur letzten Workshopsitzung die Darstellung des Vorrangroutennetzes an, welches im Vergleich keine Fahrradstraßen mehr zeigt.

■■■■■ (PGT): macht deutlich, dass es sich hierbei um maßnahmentechnisch priorisierte Routen handelt, die in ihrer weiteren Ausführung auch zur Fahrradstraße werden könnten. Aus Ergebnissen der Gesamtdiskussionen wird ein abgestuftes Maßnahmenkonzept entwickelt werden.

■■■■■ (ADFC): wies auf das Parkverbot im Peiner Weg während der baumaßnahmenbedingten Sperrung der Immenser Straße hin. Dieses hat sich positiv auf den Radverkehr ausgewirkt. Damals hätte man Erkenntnisse in Bezug auf die Verlagerung der Parkraumnutzung sammeln können. Der Verkehrsversuch in der Marktstraße muss gut begleitet werden, damit auch das erreicht wird was damit erzielt werden soll.

■■■■■ (Fraktion Bündnis 90/Die Grünen): merkt an, dass die Varianten 5 gut ist, trotzdem seine Fraktion die Variante 6 favorisiert hatte. Gleichrangigkeit der Verkehrsteilnehmer ist für einen Verkehrsversuch wichtig.

■■■■■ (BI Sicherer Schulweg f. Hülptingsen): fragt, ob die Gartenstraße, im Falle eine Verkehrsversuches zur Einbahnstraße wird.

■■■■■ (PGT): macht deutlich, dass die Varianten noch detailliert diskutiert werden müssen. Die Gartenstraße bleibt gegenläufig befahrbar.

■■■■■ (SPD-Fraktion): fragte, ob an den Querungen in der Marktstraße Verbesserungen geplant sind.

■■■■■ (PGT): wies auf entsprechende Möblierungen hin, welche so platziert werden können, dass entsprechende Querungsverengungen entstehen. Dadurch werden auch die Querungsmöglichkeiten für Radfahrer verbessert. Entsprechende

Details müssen diskutiert werden und in einem maßstäblichen Lageplan festgehalten werden. Verbesserungen der Querungsbereiche, vorrangig an den priorisierten Stellen, ist ein Ziel des Mobilitätskonzeptes.

■■■■■ **(BI Sicherer Schulweg f. Hülptingsen):** unterstützt die Maßnahme von Piktogrammen in der Fahrbahn und merkt dazu an, dass diese in der Fahrspurmitte platziert werden sollten.

■■■■■ **(PGT):** merkt an, dass sich die Positionierung von Piktogrammen nach der Sichtbarkeit von Autofahrern richtet.

■■■■■ **(Stadtmarketing Burgdorf):** unterstützt die Idee des Wochenmarktes auf der Marktstraße. Die Fußgängerzone sollte nicht grundlos eingeführt werden. Sie gibt zu bedenken, dass das Bespielen der Fußgängerzone anstrengend und teuer für das Stadtmarketing in der Planung und Ausführung ist.

■■■■■ **(PGT):** merkt an, dass das Stadtmarketing sinnvoll unterstützend eingesetzt werden sollte. Der Verkehrsversuch und eine mögliche Fußgängerzone muss sorgfältig geplant, diskutiert und kommuniziert werden.

■■■■■ **(Fraktion WGS Freie Burgdorfer):** nimmt Bezug auf die Variante 5 und fordert Konzepte für mehr Aufenthaltsräume für Fußgänger im Straßenraum. Mögliche Aufenthaltsräume mit Möblierungen auf Parkplätzen in der oberen Marktstraße werden angemerkt. Dafür können die Parkplätze z. B. vor DM aufgegeben werden.

■■■■■ **(PGT):** merkt an, dass eine durchgehend attraktive flanierbare Straße bestehen bleiben soll. Genannte Flächen können geprüft werden. Das ist zusätzlich zum Mobiliar möglich.

■■■■■ **(ADFC):** wünscht sich ein einheitliches Gesamtkonzept für z. B. Mobilitätsstationen (Mobilitäts-Hub), Mobiliar, etc.

■■■■■ **(PGT):** weist beispielhaft auf unterschiedliche anspruchsvolle Design-Gesamtkonzepte für z. B. Mobilitäts-Hub und die entsprechenden Kosten hin. Zufriedenstellende Lösungen sind zu diskutieren. Gutes Marketing lockt mehr Radfahrer auf die Straße.

■■■■■ **(Stadtverwaltung Burgdorf - Tiefbau):** weist auf Neuplanung an der K 112 Heeßel hin und merkt an, dass die Vorrangrouten Radverkehr der Region Hannover mit einem eigenen Logo gestaltet werden.

■■■■■ **(PGT):** merkt an, dass eine Abstimmung über eine möglichst einheitliche Gestaltung mit der Reg. erfolgen sollte. Marketingfragen sind städtisch entscheidbar.

■■■■■■ (Fraktion Bündnis 90/Die Grünen): weist darauf hin, dass die Stadt das in die Stellungnahme zum VEP mit aufnehmen sollte.

■■■■■■ (Stadtverwaltung Burgdorf – Tiefbau): merkt an, dass rote Piktogramme eher unpassend sind, weil Schutzstreifen unter Planung der Region rot markiert werden. Es wird auf bereits rot markierte Schutzstreifen in Burgdorf (Uetzer Straße) hingewiesen.

■■■■■■ (PGT): weist beispielhaft auf die Markierung der Veloroute in Hannover (z. B. grün in Laatzen) hin und fügt an, dass auch eine andere Farbgebung denkbar ist. In vielen Kommunen werden rote Markierungen als Kennzeichnung für Gefahrenstellen verwendet.

■■■■■■ (Stadtverwaltung Burgdorf – Tiefbau): merkt an, dass die Region auf eine rote Einfärbung von Schutzstreifen besteht.

■■■■■■ (BI Sicherer Schulweg f. Hülptingsen): merkt an, dass eine blaue Markierung nicht zugelassen sei. Markierungen sollten mit der Straßenverkehrsordnung abgestimmt sein.

■■■■■■ (PGT): weist darauf hin, dass Radpiktogramme, wie bspw. in der Marktstraße vorgesehen, keine Verkehrszeichen sind, sondern eine unterstützende Maßnahme zur Sicherung des Verkehrs.

■■■■■■ (FDP-Fraktion): merkt an, dass durch eine andere Farbgebung ein neuer Impuls geschaffen wird. Es werden Farben aus dem Stadtwappen/-logo genannt. Die Stadt soll möglichst einheitlich im eigenen Verantwortungsgebiet sein.

■■■■■■ (SPD-Fraktion): stimmt der Aussage einer einheitlichen Farbgebung zu.

■■■■■■ (PGT): weist auf die detaillierte Gestaltung der Piktogramme hin (Genderfrage).

■■■■■■ (Stadtverwaltung Burgdorf – Tiefbau): weist darauf hin, dass für Burgdorf bislang das Standardsymbol verwendet wird. Dieses wurde bei der letzten Baumaßnahme in der Straße vor dem Celler Tor genderrecht ohne Stange markiert.

■■■■■■ (PGT): merkt an, dass sich aktiv bei dem Prozess der Gestaltung mit eingebracht werden soll. Mögliche Varianten werden dann vorgestellt. Vorrangrouten müssen gut befahrbar sein, möglichst mit ausreichender Breite. Eine Vorrangroute kann auch als Fahrradstraße ausgewiesen werden.

■■■■■■ (Stadtverwaltung Burgdorf – Tiefbau): merkt in Bezug auf das Netz der Vorrangrouten an, dass auch noch tangentielle Verbindungen zwischen den Quartieren/Stadtteilen fehlen.

■■■■■■ (PGT): weist darauf hin, dass diese noch ergänzt werden. Das Netz ist-

bereits weit entwickelt, muss aber noch mit anderen parallel beteiligten Planungsbüros abgestimmt werden. Entsprechende Netzvorschläge werden mit in die Abstimmung einfließen.

■■■■■ **(BI Sicherer Schulweg f. Hülptingsen)**: weist auf die östlich verlaufende Vorrangroute zur geplanten IGS hin und merkt an, dass sich diese zu weit außerhalb des Wohngebietes befindet und besser durch dieses geführt werden sollte.

■■■■■ **(PGT)**: merkt an, dass genaue Routenverläufe, vor allem im genannten Bereich, noch nicht vollends abgestimmt sind. Die vorgeschlagene Route wird in den Abwägungsprozess mit aufgenommen.

■■■■■ **(Stadtverwaltung Burgdorf – Tiefbau)**: merkt an, dass die genannte Route aus Naturschutzgründen schwierig in der Umsetzung sein könnte. Eine mögliche Führung weiter westlich durch das Wohngebiet muss ebenfalls geprüft werden.

■■■■■ **(PGT)**: weist auf eine mögliche neue Bahnquerung für Radfahrer im Bereich des Bahnhofes (Schillerslager Straße), mit möglicher Rampe (in Varianten) zum Parkdeck auf der Bahnhofstraße, hin. Als wesentliches Element für eine städtische, radverkehrliche Erschließung ist eine solche perspektivische Brücke frühzeitig mit der Bahn zu kommunizieren. Hierbei ist die geplante Neuordnung der Rolandstraße mit einzubeziehen. Seitens der Stadt ist zu klären, ob hierfür eine Förderungen im Rahmen der Städtebauförderung möglich ist.

■■■■■ **(SPD-Fraktion)**: fragt, inwieweit eine mögliche Spirale als Rampe barrierefrei ist.

■■■■■ **(PGT)**: merkt an, dass eine Spirale in jedem Fall barrierefrei (max. 3% Steigung/Gefälle oder 6% mit Podesten) sein wird.

TOP 6

Aus der Diskussion

■■■■■ **(SPD-Fraktion)**: fragt, inwieweit Stadtbuss-Überlegungen auch bereits seitens der Region vorhanden sind.

■■■■■ **(Stadtverwaltung Burgdorf – Tiefbau)**: merkt an, dass der Sprinti beschlossen ist. Zum Stadtbuss kam seitens der Region keine Rückmeldung.

■■■■■ **(PGT)**: merkt an, dass die Kommunikation über einen Stadtbuss in jedem Fall erfolgen sollte. Der Sprinti kann nicht das leisten, was gefordert ist.

Weiteres Vorgehen

Nach Erhalt des Protokolls bittet die Stadtverwaltung Burgdorf möglichst zeitnah um Kommentare, Anmerkungen und Anregungen zum Mobilitätskonzept.

Die aus der Diskussion des Workshops aufgenommene Fragestellung eines frei beschreibbaren Informations-Displays wird mitgenommen und weitere Informationen dazu aufbereitet.

In Abstimmung mit anderen Planungsbüros und der Stadtverwaltung wird das Vorrangroutennetz weiter überarbeitet. Dabei sollen u.a. tangentielle Verbindungen zwischen den Stadtteilen diskutiert werden.

Die priorisierte Maßnahmenliste und Vorrangrouten für den Radverkehr werden weiter konkretisiert.

Zwischenergebnisse werden in kommenden Ausschüssen vorgestellt. Eine öffentliche Informationsveranstaltung wird noch folgen.

Hannover, 14.07.2022



gez.



Funktion	Teilnehmer/in	
Bürgermeister	██████████	Zeitweise
Stadtverwaltung	██████████ ██████████	
Stadtplanung	██████████	
CDU-Fraktion	██████████	
SPD-Fraktion	██████████	
Fraktion Bündnis 90/Die Grünen	██████████	
FDP-Fraktion	██████████	
Fraktion WGS Freie Burgdorfer	██████████ ██████████	
Polizei	██████████ ██████████	
ADFC	██████████ ██████████	
Stadtmarketing Burgdorf	██████████ ██████████	
BI Sicherer Schulweg f. Hülptingsen	██████████	
PGT Umwelt und Verkehr	██████████	
PGT Umwelt und Verkehr	██████████	