



Stadt Burgdorf
Der Bürgermeister

| | |
|---------------|---------------------|
| Vorlage Nr.: | BV 2022 0360 |
| Datum: | 07.12.2022 |
| Federführung: | 66 Tiefbau |
| Aktenzeichen: | |

Beschlussvorlage

öffentlich

Betreff: Arbeitsschritte Mobilitätskonzept und Verkehrsversuch

Beratungsfolge:

| | Datum | Zuständigkeit | Abstimmungsergebnis | | |
|---|------------|---------------|---------------------|------|-------|
| | | | Ja | Nein | Enth. |
| Ausschuss für Wirtschaft, Arbeit, Liegenschaften u. Verkehr | 08.12.2022 | Vorberatung | | | |
| Verwaltungsausschuss | 13.12.2022 | Empfehlung | | | |
| Rat | 15.12.2022 | Entscheidung | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |

| Finanz. Auswirkungen in Euro | | Produktkonto | ErgHH | FinHH |
|---------------------------------------|--------------|-----------------------------|--|--------------------------|
| Einmalige Kosten: | 140.000,00 € | | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Laufende Kosten: | 73.200,00 € | | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Haushaltsmittel stehen zur Verfügung: | | <input type="checkbox"/> ja | <input checked="" type="checkbox"/> nein | |

Beschlussvorschlag:

Für die Planung und Durchführung des Verkehrsversuchs werden Haushaltsmittel in Höhe von 140.000 € bereitgestellt. Über den Stellenplan 2023 wird für die Begleitung des Verkehrsversuchs und der Fahrradstraße/Schulwegplanung eine unbefristete Vollzeitstelle eines Dipl.-Ing. Verkehrsplanung geschaffen.

(Pollehn)

Anlage
Zeitplan

Sachverhalt und Begründung:

1. Mobilitätskonzept

Im Jahr 2021 wurde dem Ing.-Büro PGT Umwelt und Verkehr GmbH der Auftrag für die Erstellung eines Mobilitätskonzeptes erteilt.

Auf Wunsch der Mitglieder des Ausschusses für Wirtschaft, Arbeit, Liegenschaften und Verkehr werden nachfolgend die einzelnen Auftragsteile aufgeführt und erläutert.

Teil 01 Sondierungsphase

- 01.1 Recherche und Aufbereitung bisheriger Untersuchungen
(Lagebeurteilung, Zusammentragen aller bisherigen verkehrlichen Untersuchungen)
- 01.2 Workshop Politik
(Vorstellung Sachstand der einzelnen Verkehrsarten, Klärung offener Fragestellungen, Rückblick Verkehrsuntersuchungen)
- 01.3 Workshop Bürger
(Vorstellung Sachstand der einzelnen Verkehrsarten, Klärung offener Fragestellungen, Rückblick Verkehrsuntersuchungen)

Teil 02 Leitbild Verkehr 2035/2040

- 02.1 Bestandsaufnahme
(aufbauend auf 01.1: Fokus auf Rad- und Fußverkehr, Darstellung spezifischer Teilbereiche)
- 02.2 Verkehrserhebungen fließender Verkehr
(Verkehrserhebungen an 28 Knotenpunkten)
- 02.3 Bürgerbefragung
(Bürgerbefragung zum Mobilitätsverhalten, Schwachstellen, Konflikte, Potenziale und Wünsche)
- 02.4 Bewertung der Verkehrssituation
(Bewertung der Stärken und Schwächen von Verkehrssituationen anhand von themenbezogenen Karten für einzelne Verkehrsarten)
- 02.5 Prognose und Szenarien
(Aussagen über Auswirkungen städtebaulicher Entwicklungsmöglichkeiten, Entwicklung von Szenarien und Beteiligungsprozesse)
- 02.6 Verwaltungsinterne Abstimmung
(Abstimmung von Fragestellungen und Festlegung des Leitrahmens für das weitere Vorgehen mit der Verwaltung)
- 02.7 Arbeitskreis Verkehr
(Vorstellung und Diskussion des Sachstandes mit politischen Vertretern, Initiativen, Vereine, Verbände sowie Verwaltung)
- 02.8 Bürgermitwirkung
(Öffentlichkeitsbeteiligung: Inhalte, Fragen, Impulse seitens der Bürger aufnehmen)
- 02.9 Diskussionsveranstaltung
(Öffentliche Diskussionsveranstaltung mit Beteiligung und Diskussion z.B. an Stellwänden/Karten)

- 02.10 Workshop
(bereichs- bzw. quartiersbezogener Bürgerworkshop)
- 02.11 Faltblatt
(Informationsfaltblatt zum Mobilitätskonzept)
- 02.12 Abstimmung von Zielen und Handlungserfordernissen
(Lenkungsgruppe zur städtischen Verkehrsplanung)
- 02.13 Leitbild zukünftige Verkehrsentwicklung
(Aussagen über Entwicklungsmöglichkeiten einzelner Verkehrsmittel und des Miteinanders des Burgdorfer Verkehrsnetzes, dient als Rahmenkonzept für zukünftige Projekte)

Teil 03 Vertiefende Programmbausteine

- 03.1 Dokumentation / Bericht
(Zusammenfassung des Mobilitätskonzeptes in einem Bericht)
- 03.2 Verkehrsanalyse Auswertung 13 Std
(Zusatz zu Pos. 02.2)
- 03.3 Verkehrsanalyse Auswertung 24 Std
(Zusatz zu Pos. 02.2)

Zur Information ist als Anlage der Zeitplan des Mobilitätskonzeptes mit Darstellung der schon durchgeführten und geplanten Arbeitsschritte beigefügt.

2. Verkehrsversuch

Im Rahmen des Mobilitätskonzeptes ist es vorgesehen einen Verkehrsversuch in der Innenstadt durchzuführen. Hierzu liegt ein politischer Antrag vor, dass dieser im 2. Quartal 2023 beginnen soll.

Der Verkehrsversuch ist in der unteren Marktstraße und der Poststraße geplant. Er soll die Fragestellungen zu einer möglichen Verkehrsberuhigung in der Marktstraße und Sicherung der Erschließung der Innenstadt bewerten. In diesem Rahmen sollen auch größere Fahrbahnanteile für den Radverkehr ausgewiesen werden.

Unter der Voraussetzung des Beschlusses des vorliegenden Antrags (Vorlage Nr. A 2022 0281/1) müssten die planerischen Voraussetzungen mit Abschluss des ersten Quartals 2023 geschaffen, die Ausgangslage dokumentiert und bewertet sowie das Evaluationskonzept vorbereitet sein.

Hierfür liegt ein Angebot des Ing.-Büros PGT Umwelt und Verkehr (PGT) mit folgenden notwendigen Leistungen vor:

Zusammenstellung der Grundlagen (Dokumentation der heutigen Situation ggf. unter Beteiligung der Öffentlichkeit) und die Vorabstimmung des Versuchsaufbaus mit Politik, Verwaltung und Öffentlichkeit und Betreuung des Verkehrsversuchs.

Eine weitere Dokumentation soll nach Etablierung des Versuchs und falls erforderlich auf nach dessen Anlauf erfolgen. Dadurch können Veränderungen bewertet werden.

Der konkrete Verkehrsversuch wird grafisch für den Diskussionsprozess aufbereitet und dient anschließend als Grundlage für die notwendigen Planunterlagen zur Durchführung des Versuchs.

Weiterhin sind die Leistungen für die Durchführung der Evaluation einschließlich der begleitenden Öffentlichkeitsarbeit im Angebot enthalten.

Zur Ergänzung des Verkehrsversuchs ist es wichtig, eine vertiefende Information zum Parkraumverhalten, Parkraumbedarf und zur Parkraumsituation zu erhalten. Dies betrifft insbesondere Bereiche der unteren Marktstraße, die für eine stärkere Inanspruchnahme von Kundenverkehren im Rahmen des Verkehrsversuchs vorgesehen sind. Daher wird empfohlen eine Parkraumuntersuchung, gegebenenfalls erweitert für den Gesamtbereich des Städtebauförderungsprozesses, vorzubereiten, um Aussagen zum Parken zu erhalten. Des Weiteren ist eine Übersicht über die Parkraumsituation in der Hannoverschen Neustadt erforderlich, um die Fahrradstraßenplanung weiter zu treiben.

Die einzelnen Arbeitsschritte sind nachfolgend beschrieben.

AS 1 Konzept- und Lageplanerstellung für die Versuchsdurchführung

Ausarbeitung eines konkreten, aussagefähigen Lageplans (Markierung, Beschilderung und Ausstattung) für den Verkehrsversuch im Maßstab 1:500 inklusive der Darstellung von ggf. erforderlichen Umbaumaßnahmen.

AS 2 Abstimmung und Beteiligung

Interne (verwaltungsbezogene) Abstimmungen auf Basis der Vorüberlegungen. Es empfiehlt sich, konzeptionelle Überlegungen des Versuchsaufbaus darüber hinaus extern (mit Anliegern, Bürgerinnen und Bürgern sowie der Politik) abzustimmen.

Vorgesehen sind:

- 1 Abstimmungstermin Verwaltung und Behörden und RegioBus
- 1 Termin Arbeitskreis Verkehr mit Politik
- 1 Termin Anlieger/Bürger und SMB

AS 3 Lageplan zur verkehrsbehördlichen Anordnung/Markierungs- und Beschilderungsplanung

Ausarbeitung eines Lageplans im Maßstab 1:500, der der verkehrsbehördlichen Anordnung dient. Ergänzend zu AS 1 werden Umbaubedarfe sowie Markierungen eingetragen, die der Führung und der verbesserten Information dienen.

AS 4 Evaluation

Die Evaluation besteht jeweils aus einer videounterstützten qualitativen und quantitativen Erhebung sowie einer Befragung und sollte sowohl vor als auch mindestens einmal während und nach dem Versuch durchgeführt werden.

Die Evaluation beinhaltet im Einzelnen:

- Verkehrserhebungen im Vorher-Zeitraum

Verkehrsbelastungen und Knotenströme liegen sowohl aus dem Verkehrsmodell als auch aus vorhandenen Zählungen, die im Rahmen des Mobilitätskonzepts durchgeführt worden sind, ausreichend aktuell vor. Weitergehende Untersuchungen zu Knotenströmen im Bestand (ggf. differenziert nach Markt- und Nicht-Markttagen) können auch im Vorher-Zeitraum an den Stellen sinnvoll sein, an denen bisher keine Erhebungen stattgefunden haben. Es handelt sich dabei sowohl um Strecken, die vermeintlich als Ausweichrouten genutzt werden könnten (Schmiedestraße, Hannoversche Neustadt) als auch um Knotenpunkte, an denen die Routenwahl getroffen wird (z. B. Marktstraße / Poststraße).

- Verkehrserhebungen im Während-Zeitraum

Vergleich der Verkehrsströme und Verkehrsbelastungen mit den vorhandenen Daten. Hieraus entstehen Differenzverkehrsmengenkarten in hoher Netzauflösung. Neben den Hauptzu- und ausfahrtsknoten (Marktstraße / Bahnhofstraße, Marktstraße / Poststraße, Marktstraße / Vor dem Celler Tor inkl. Zufahrt Rewe) sollten dabei auch die vermeintlichen Ausweichrouten (siehe oben) vergleichend erhoben werden.

- Verkehrserhebungen im Nachher-Zeitraum

Eine Verkehrserhebung nach dem Versuch soll wie oben dargestellt erfolgen, um die Resonanz, den Erfolg (oder Misserfolg) vollumfänglich abzubilden.

- Verkehrsbeobachtungen im Vorher-Zeitraum

Zur Ermittlung der verträglichen Abwicklung zwischen Rad-, Fuß und Kfz-Verkehr werden videounterstützt Beobachtungen durchgeführt. Kriterien für die Beobachtung können Konflikte, Rücksichtnahme, Flächeninanspruchnahme und Interaktion mit Parksuch- oder Busverkehr sein. Angenommen werden zwei Beobachtungsbereiche (FGÜ Altes Rathaus und Höhe Wächterstieg im Bereich der oberen Marktstraße), ausgewertet wird ein nachmittäglicher Zeitraum von vier Stunden. Die Verkehrsbeobachtungen können durch Befragungen ergänzt werden (s.u.)

- Verkehrsbeobachtungen im Während-Zeitraum

Analog zu den Beobachtungen im Vorher-Zeitraum werden an denselben Stellen (zu den gleichen Zeiträumen) videounterstützt Beobachtungen durchgeführt (Kriterien siehe oben). Quantifizierbare Konflikte können so direkt miteinander verglichen werden, bezüglich der weiteren Kriterien erfolgt ein qualitativer Vergleich der Vorher-Während-Situation. Die Verkehrsbeobachtungen können durch Befragungen ergänzt werden (s.u.).

- Verkehrsbeobachtungen im Nachher-Zeitraum

Wie bereits oben dargestellt, werden weitere Verkehrsbeobachtungen, soweit nach Abschluss des Verkehrsversuchs erforderlich, durchgeführt.

Grundsätzlich können die Verkehrsbeobachtungen bedarfsweise auch in weiteren Zeiten (bspw. vormittags) durchgeführt werden.

AS 5 Konfliktabstimmung

Abstimmung, wie im Fall von auftretenden Problemen während des Verkehrsversuches vorgegangen werden soll. Vorgeschlagen wird ein zur Beurteilung der Situation im "Während-Zeitraum" maßgebliches Gremium aus Politik, RegioBus, Verwaltung und Gutachter zu bilden, welches bei auftretenden Problemen ad hoc zusammentritt und Schritte einer qualitativen Nachbesserung abstimmt. So können mit einem derartigen Vorgehen unmittelbare Fehler (die eigentlich nicht passieren sollten) kurzfristig nachgesteuert werden.

AS 6 Begleitende Öffentlichkeitsarbeit

Das Konzept für die begleitende Öffentlichkeitsarbeit umfasst Pressetermine, Plakataktionen, evtl. die Bespielung sozialer Medien und die Internetpräsenz. Sie sollte versuchsbegleitend kontinuierlich durchgeführt werden, um den Verlauf bzw. die Entwicklungen des Verkehrsversuchs zu dokumentieren.

AS 7 Befragung

Eine begleitende Befragung ist sinnvoll, wenn zeitgleich zur Verkehrsbeobachtung die Teilnehmer direkt vor Ort durch Interviewer befragt werden. Der Befragungszeitraum ist auf zwei Stunden, während des Beobachtungszeitraums, zu begrenzen. Dabei sollte angestrebt werden möglichst 20 bis 25 Befragungen, anhand eines strukturierten Fragebogens zur Verkehrssituation, durchzuführen. Die Befragung umfasst folgende Leistungen:

- Erstellung und Abstimmung der Leitfragen,
- Durchführung der Interviews durch geschultes Personal vor Ort,
- Auswertung und zusammenfassende Darstellung in Ergänzung zur Videodokumentation

Weitere Befragungen können, wie oben beschrieben, auch während und nach dem Verkehrsversuch durchgeführt werden.

Als Bedarfsposition kann parallel zum Verfahren eine Onlinebefragung, analog zur bisher durchgeführten Befragung im Rahmen des Mobilitätskonzeptes, erfolgen. Diesbezügliche Kosten werden nach Bedarf kalkuliert.

AS 8 Parkraumerhebung

Ziel der Untersuchung ist es, ein innerstädtisches Parkraumkonzept bedarfsgerecht, zukunftsorientiert und nachhaltig zu entwickeln. Da Aussagen zum Parkverhalten nicht nur für das Mobilitätskonzept wichtig sind, sondern auch maßgeblich für die Beurteilung des Verkehrsversuchs ist es sinnvoll, die Parkraumerhebung im Rahmen des Verkehrsversuchs durchzuführen. Des Weiteren sind diese Ergebnisse auch für Städtebauförderungsmaßnahmen erforderlich, sowie für die Einrichtung der geplanten Fahrradstraßen (Hannoversche Neustadt, Wallgartenstraße). Ggf. ist es sinnvoll einen parallelen Workshop hierzu durchzuführen.

Folgende Arbeitsschritte sind hierfür geplant:

AS 8.1 Bestandsaufnahme

AS 8.2 Durchführung der Parkraumerhebung und Bewertung und Evaluation

AS 8.3 Planung / Parkraumkonzept

AS 8.4 Abstimmung / Präsentation / Dokumentation

Bedarfspositionen AS 8

- 1 Auslastungserhebung acht Umläufe
- 2 Auslastungserfassung und Auswertung Markttag oder Samstag 4 Umläufe
- 3 Online-Befragung
- 4 Workshop Verkehr Innenstadt

AS 9 Dokumentation

Die Ergebnisse werden in einem Bericht dokumentiert und können zusätzlich im Rahmen des Mobilitätskonzeptes vorgestellt werden.

3.Kosten

| Planungsschritte | Bezeichnung | Planungskosten | Zeitansatz Projektbegleitung in der Abteilung Tief- bau (Dipl.-Ing.) |
|---|--|--------------------|---|
| AS 1 | Konzept- und Lagepla- nerstellung | 5.000 € | 60 |
| AS 2 | Abstimmung und Beteili- gung | 8.000 € | 85 |
| AS 3 | Lageplan zu verkehrsbe- hördlichen Anordnung (Markierung und Be- schilderung) | 1.800 € | 70 |
| AS 4 | Evaluation | 27.000 € | 40 |
| AS 5 | Konfliktabstimmung | 3.800 € | 90 |
| AS 6 | Begleitende Öffentlich- keitsarbeit | 5.700 € | 95 |
| AS 7 | Befragung | 3.400 € | 30 |
| AS 8 | Parkraumerhebung mit Evaluation | 33.000 € | 25 |
| AS 8 | Bedarfspositionen | (22.000 €) | (20) |
| AS 9 | Dokumentation | 2.500 € | 40 |
| Summe Planungskosten / Zeitansätze | | 90.200 € | 535 |
| Planungskosten / Zeit- ansätze mit Bedarfsposi- tionen | | (112.200 €) | (555) |

Zusätzlich zu den oben genannten Zeitansätzen für die Begleitung des Verkehrsversuchs im Rahmen des Planungsauftrages müssen noch folgende zusätzliche Leistungen für den Verkehrsversuch in der Abteilung Tiefbau erbracht werden:

| Bezeichnung | Stunden |
|--|------------|
| Planungs- und Bauaufträge (Ausschreibung / Vergabe / Bauleitung / Abrechnung) | 80 |
| Gremienarbeit (Vorlagenerstellung, Ausschusstermine u. ä.) | 25 |
| Bereitstellung von Unterlagen für den Planer (auch aus anderen Abteilungen einschl. Abstimmung) | 20 |
| Einarbeitung des Verkehrsversuchs einschl. der Ergebnisse in das Mobilitätskonzept einschl. der dafür erforderlichen begleitenden Arbeiten | 40 |
| Summe | 165 |

Somit liegt der Gesamtstundenansatz für die Begleitung des Verkehrsversuchs in der Abteilung Tiefbau bei geschätzten 700 Stunden.

Die Kosten für die baulichen Maßnahmen zur Durchführung des Verkehrsversuchs (Markierung, Absperrungen u. ä.) werden auf ca. 40.000,00 € geschätzt. Eine Kostenberechnung kann erst nach Abstimmung und Festlegung der einzelnen Maßnahmen erfolgen.

Die Planungskosten betragen im Mittel ca. 100.000 €.

Hieraus ergeben sich Gesamtkosten in Höhe von ca. 140.000 € für die Planung und Durchführung des Verkehrsversuchs.

Schlussbemerkung:

Schon im Nachtragsstellenplan 2022 wurden Stellen für die Tiefbauabteilung beantragt. Hierunter waren auch zwei Ingenieurstellen.

Erforderlich sind diese zwei Stellen für die zusätzlichen Aufgaben im Rahmen von Tiefbauprojekten und dem Tagesgeschäft, z. B.

- für erhöhte Anforderungen für Auftragsvergaben (Wirtschaftlichkeitsberechnungen und Einholung von Vergleichsangeboten bei Planungsaufträgen),
- für in ihrer Anzahl erhöhte archäologische Sondierungen und Artenschutzmaßnahmen in Baugebieten,
- für bislang nicht erforderliche Genehmigungen der Naturschutzbehörden für z. B. Baumfällungen,
- für (durch die Abteilung Tiefbau nicht steuerbare) Bearbeitungen von Projekten anderer Fachabteilungen (z.B. Städtebauförderung und Hochbauprojekte).

Zwischenzeitlich sind aufgrund der Schulwegplanung und im Rahmen des Mobilitätskonzepts weitere Anforderungen in Form von aufwändigen Verkehrsprojekten in der Abteilung Tiefbau hinzugekommen, z.B. der Verkehrsversuch in der Marktstraße und die Entwicklung von mehreren Fahrradstraßen zur Rudolf-Bembeneck-Gesamtschule. Daraus ergab sich ein Erfordernis von nunmehr insgesamt drei weiteren Ingenieurstellen. Der Bedarf hierfür wurde nachgewiesen und die Stellen für den Stellenplan 2023 angemeldet.

Aufgrund der derzeitigen Haushaltslage wurden alle drei Stellen im Stellenplan nicht berücksichtigt. Durch die zeitliche Verschiebung von Projekten wird versucht einen teilweisen Ausgleich hierfür zu erreichen.

Die Umsetzung der genannten Projekte im Rahmen des Mobilitätskonzepts und der Schulwegplanung (Verkehrsversuch, Fahrradstraßen) sind ohne eine weitere Ingenieur-Stelle Verkehrsplanung in der Tiefbauabteilung nicht leistbar. Aus diesem Grund beinhaltet der Beschlussvorschlag zusätzlich zu der Bereitstellung von Haushaltsmitteln auch die zwingend erforderliche Schaffung der zusätzlichen unbefristeten Ing.-Stelle.

Bisherige Stellenausschreibungen haben gezeigt, dass Fachkräfte stark umworben werden und es zurzeit äußerst schwierig ist, qualifiziertes Personal einzustellen. Die Ausschreibung einer befristeten Stelle ist somit aufgrund der derzeitigen Arbeitsmarktlage aussichtslos. Selbst die Besetzung von freiwerdenden unbefristeten Stellen gestaltet sich zurzeit sehr schwierig und erfordert meist mehrere Ausschreibungsverfahren.

Aufgrund der Umsetzung von mit der Schulwegplanung beschlossenen umfangreichen Einzelmaßnahmen (rd. 50 Stück) und der Umsetzung von im Rahmen des Mobilitätskonzepts erarbeiteten Projekte, wie z. B. die Entwicklung von mehreren Vorrangrouten für den Radverkehr sowie die Verbesserung bzw. Schaffung von Bahnquerungen für den Fußgänger- und Radverkehr, die mehrere Jahre in Anspruch nehmen werden, wird diese Stelle langfristig ausgelastet sein.

Besonders hinzuweisen ist in diesem Zusammenhang auf den zuvor beschriebenen nachgewiesenen Bedarf von insgesamt drei erforderlichen Ing.-Stellen.

Des Weiteren ist auch zu berücksichtigen, dass in der Tiefbauabteilung in den nächsten Jahren einige Ingenieurinnen und Ingenieure in den Ruhestand gehen werden und hierfür auch Ersatz geschaffen werden muss.

Aus den genannten Gründen ist die Schaffung einer neuen Ingenieur-Stelle, zunächst gemeinsam für den Verkehrsversuch (Mobilitätskonzept) und die Fahrradstraßen (Schulwegplanung, deren Umsetzungen ohne diese neue Stelle nicht möglich sind, für das Jahr 2023 unaufschiebbar.