



Mobilitätskonzept für die Stadt

Zwischenbericht WALV

13.06.2023



- Begrüßung
- Verkehrserhebungen
- Auswertungen Verkehrsbeziehung/Verkehrsmodell
- Verkehrsversuch
- Mobilitätskonzept

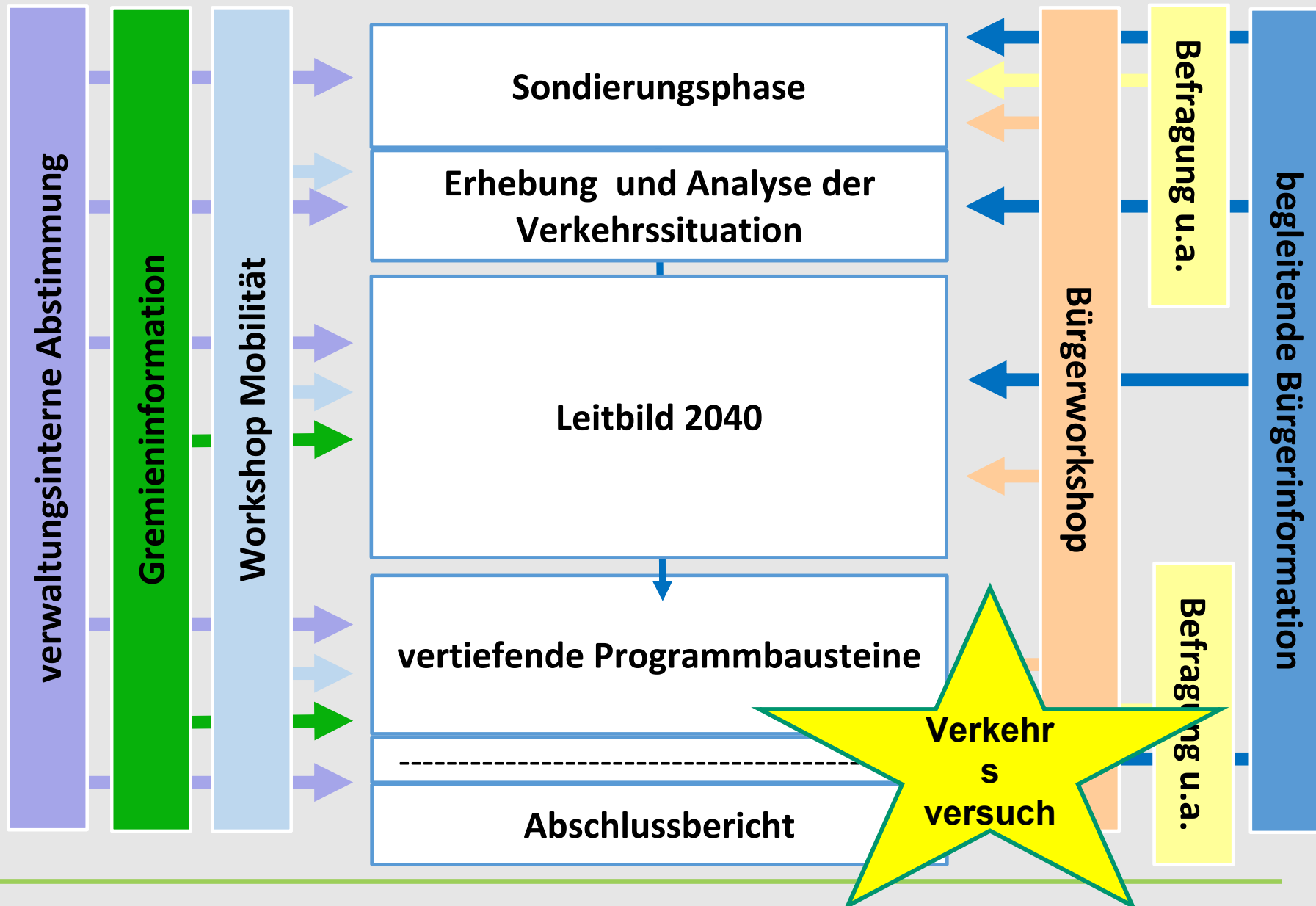


STADT BURGDORF: Mobilitätskonzept



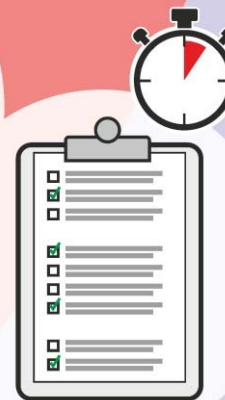
Aussagen des Mobilitätskonzeptes über...

- Potenziale der Rad-Vorrangrouten, Bedeutung der Bahnquerungen für den Radverkehr, Vorrangrouten Verknüpfung Schulwegeplanung, Fahrradstraßen
 - Empfehlungen für Radverkehr (Stufen-Maßnahmen)
- Ergebnisse der Diskussion und Abwägung Innenstadtumgehung
- Aussagen zum ÖPNV: Stadtbus, Rendezvous-Bus, Anforderungen an die Planung der Region
- E-Mobilität und mögliche Effekte
- Aussagen zu Mobilitätsstationen
- Erkenntnisse und Hinweise auf Notwendigkeiten aus Verkehrsversuch und Parkraumerhebung



Burgdorf, Beinhorn, Dachtmissen, Heeßel, Hülptingsen, Sorgensen,
Otze, Ramlingen-Ehlershausen, Schillerslage und Weferlingsen

FRAGEN ZUR MOBILITÄT IN BURGDORF



Sie sind

Beschäftigte*r?

Besucher*in?

Einwohner*in?

Ihre Meinung ist gefragt!

- S.6

Teil einer Präsentation - nur in Verbindung mit

WORUM GEHT ES?

Die Verkehrssituation in der Stadt Burgdorf mit den Stadtteilen und umliegenden Dörfern soll verbessert werden. Die Stadt will den innerörtlichen Verkehr reduzieren, strukturieren und, wenn möglich, vermeiden – vor allem in der Kernstadt. Dabei sollen nichtmotorisierte Verkehrsarten gestärkt werden. Verschiedene Maßnahmen sollen die Verkehrssituation deutlich verbessern.

Dafür ist Ihre Meinung gefragt! Werden Sie aktiv und nehmen Sie an der Befragung teil! Diese kann über den QR-Code oder über folgenden Link aufgerufen werden.

<https://www.surveymonkey.de/r/GQX8BZ7>



Eine Printversion der Befragung zum Ausfüllen und Abgeben finden Sie im **Rathaus I** (Marktstraße 55, 31303 Burgdorf).

Weitere Informationen finden Sie unter <https://www.burgdorf.de/>

Impressum
Stadt Burgdorf + Vor dem Hannoverschen Tor 1 + 31303 Burgdorf
PGT Umwelt und Verkehr GmbH + Vordere Schöneworth 18 + 30167 Hannover



Mobilität in Burgdorf

So einfach
entscheiden Sie mit:



- + QR-Code scannen
- + Fragebogen ausfüllen
- + online absenden



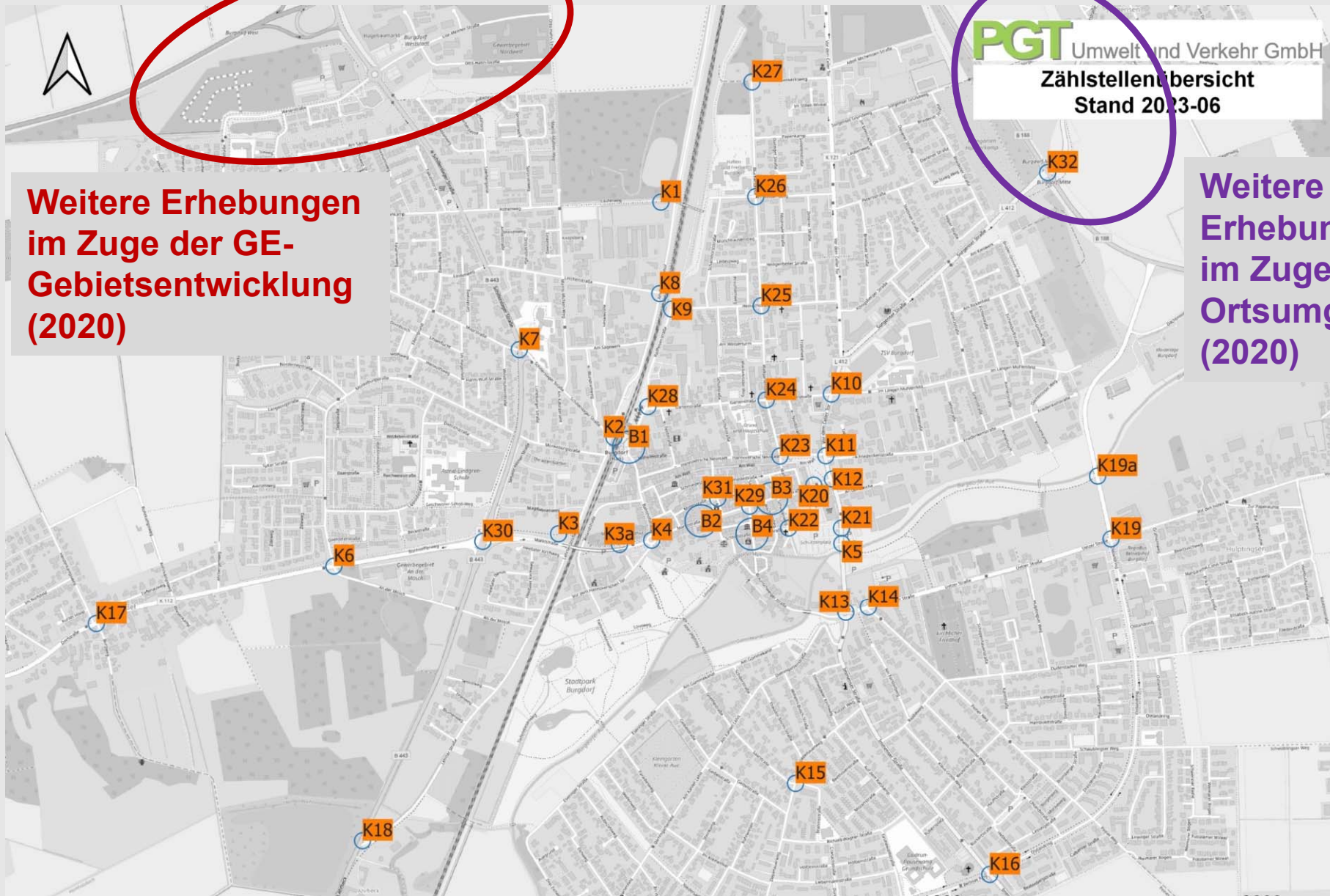
STADT BURGDORF: Stadtverkehr für ALLE Verkehrserhebungen



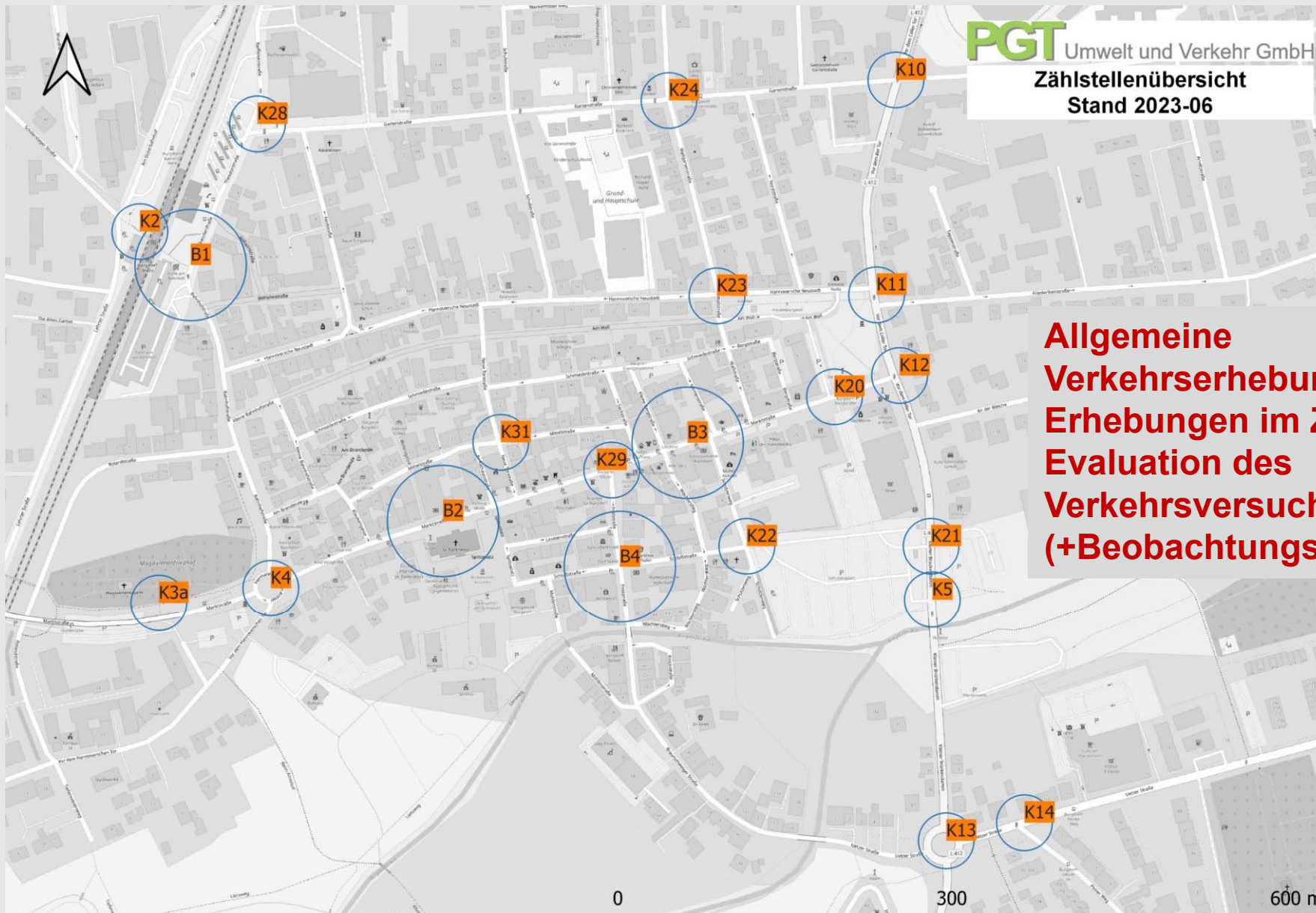
4 Erhebungszeiträume jeweils in „Corona-Zwischenräumen“, d.h. weitgehender Normalwerktag

- Oktober 2021, Mai 2022 und Juni 2022, Mai 2023
- Radverkehrszählung der Bahnquerungen in 2021
- Kfz- und Rad-Zählung in 2022
 - Teilung der Zählung aufgrund Sperrung Vor dem Celler Tor
- Erhebung im Zuge der VU Fahrradstraße Wallgartenstraße/IGS
- Separate Erhebung Schützenplatz
- Erhebung im Zuge der Evaluation des Verkehrsversuchs

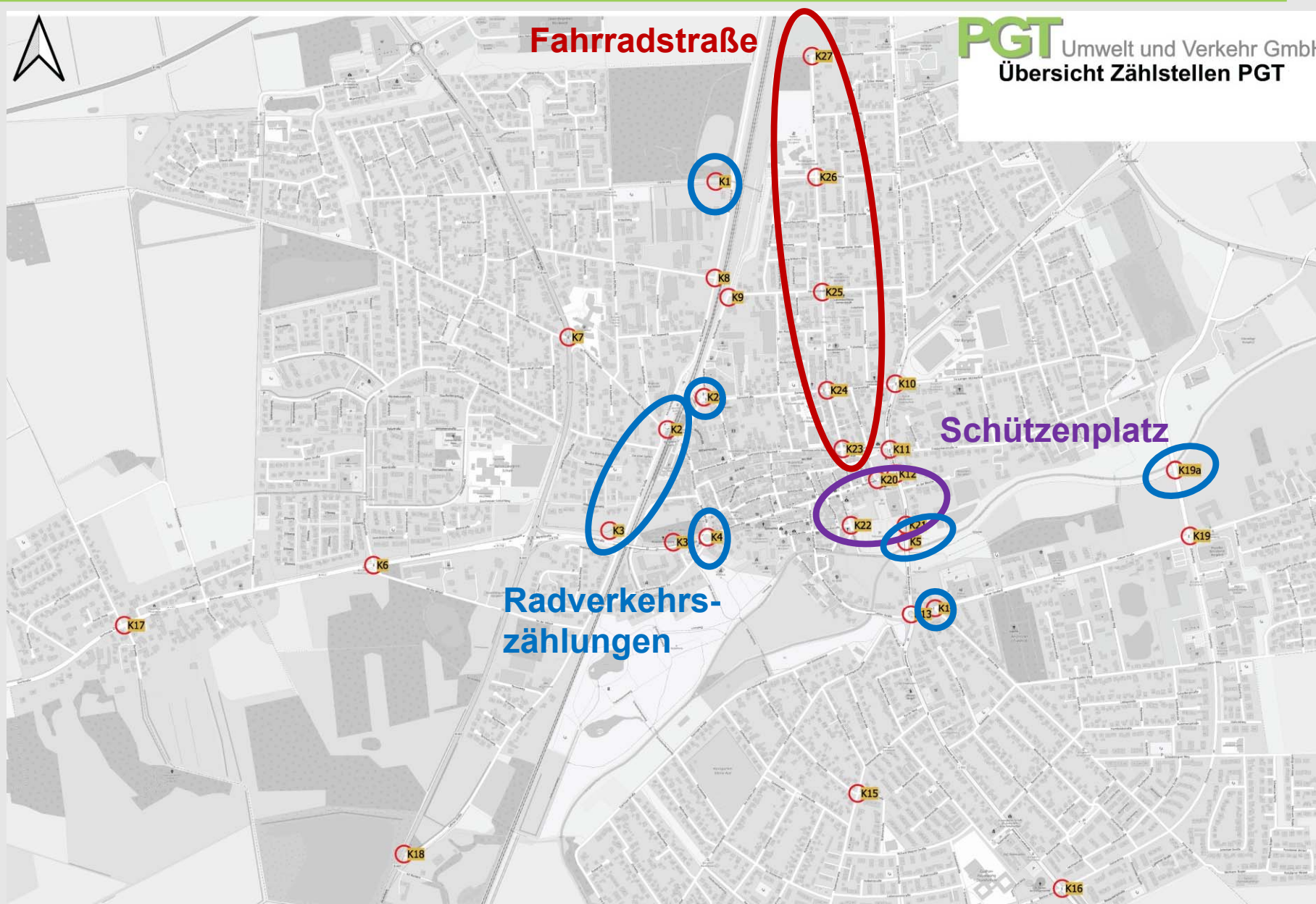
Allgemeine Verkehrserhebungen Burgdorf



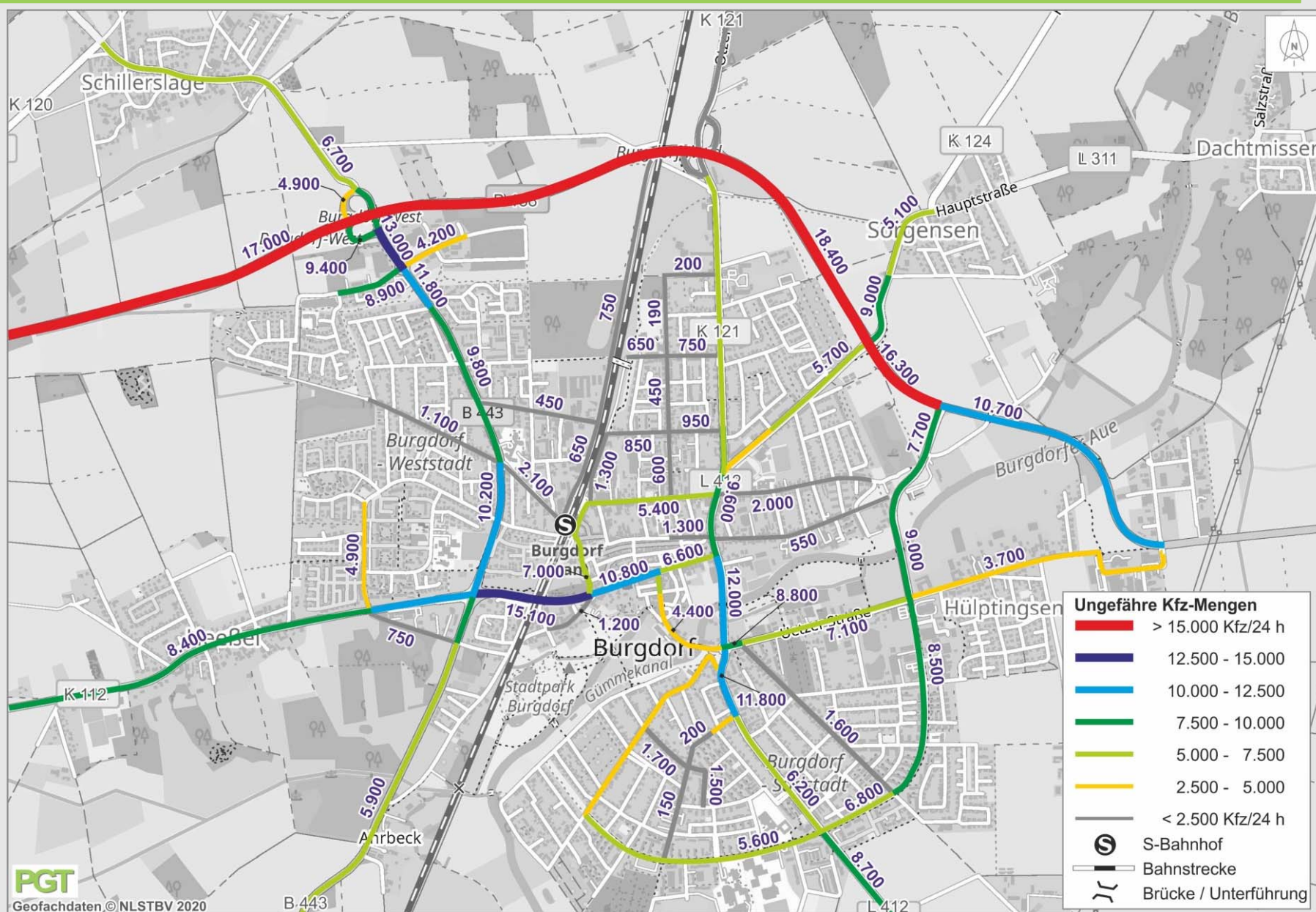
Verkehrserhebungen Innenstadt



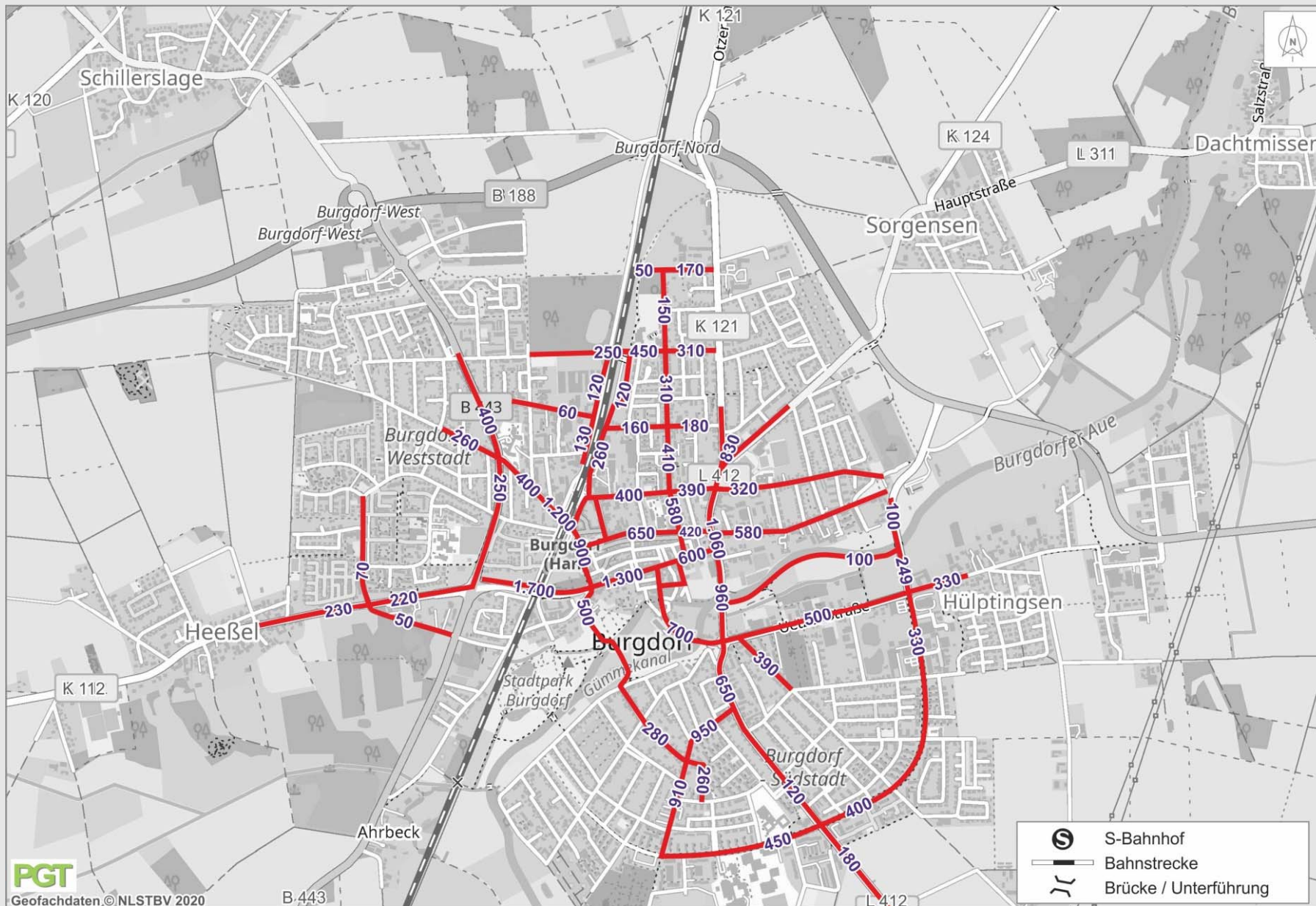
Radverkehrserhebung 2021 und 2022



Kfz-Mengen/24h Zählung 2022



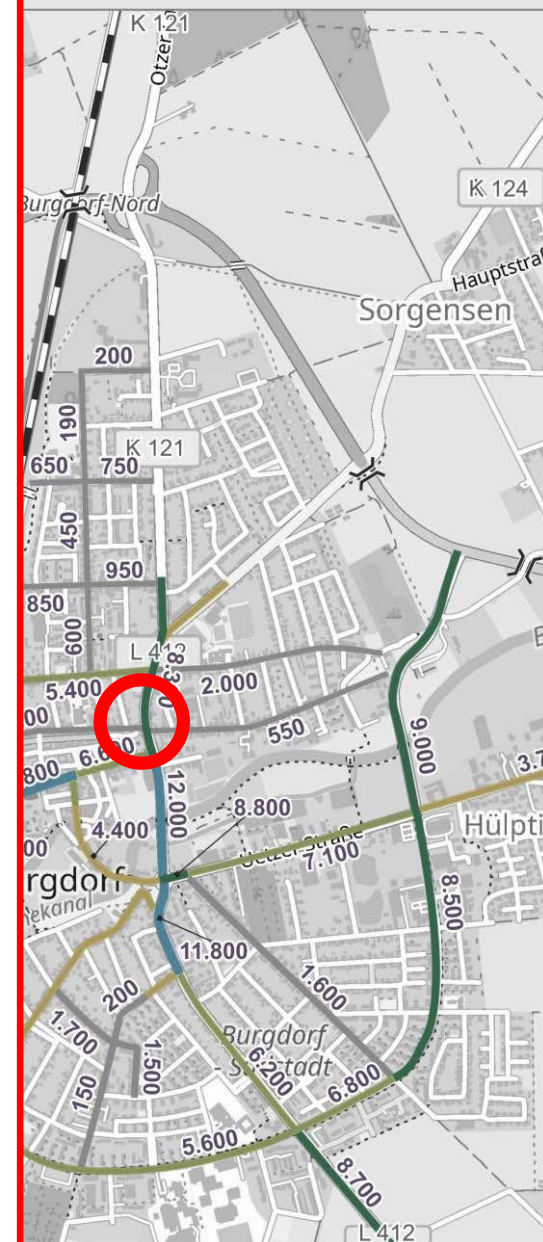
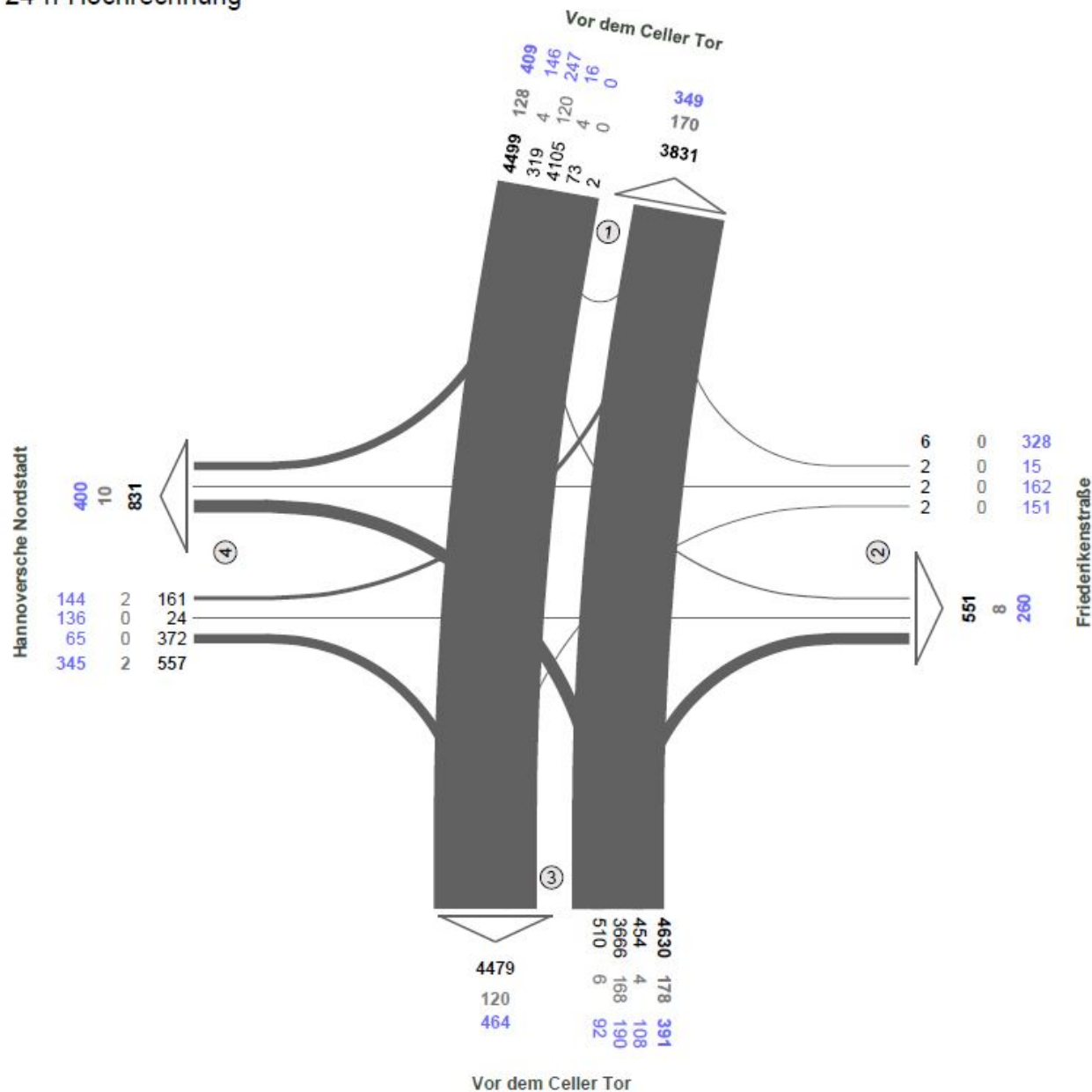
Rad-Mengen/24h Kernstadt



Knotenplot Hann. Neustadt/Vor d. Celler Tor

**Umwelt
und Verkehr
GmbH**

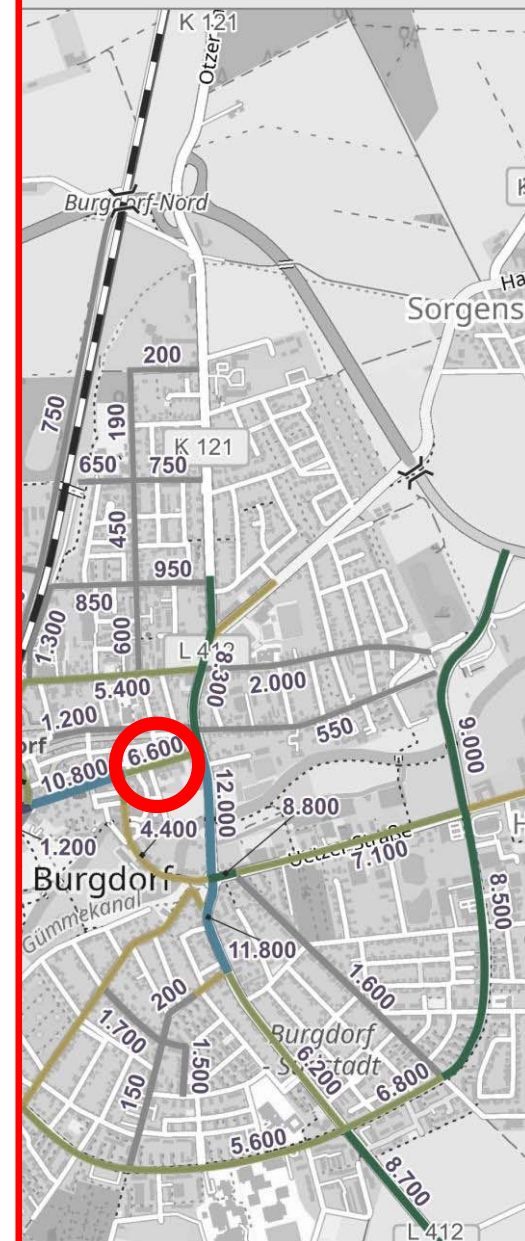
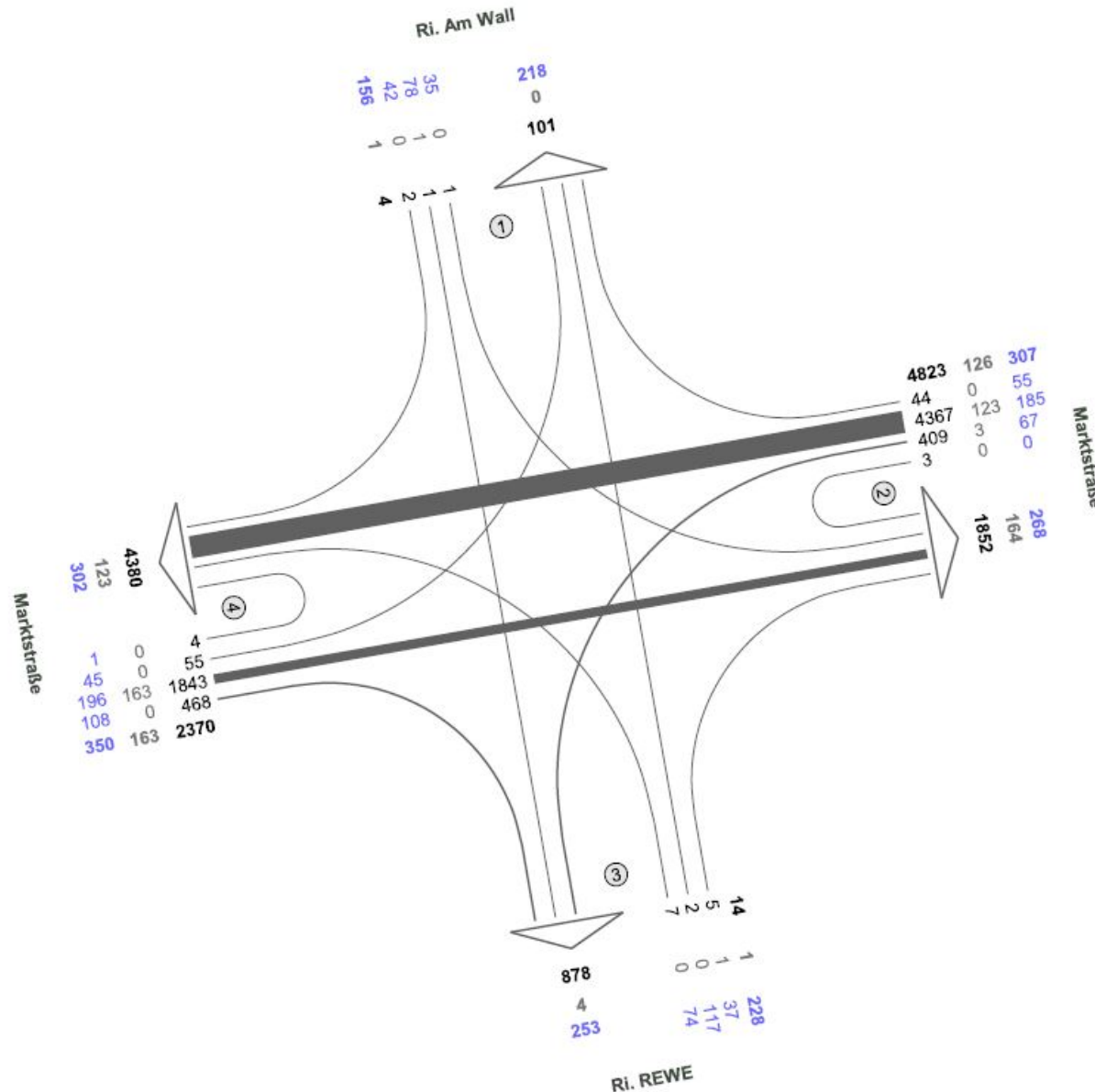
Dienstag, 21.06.2022
00:00 - 24:00 Uhr
24-h-Hochrechnung



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

Knotenplot Marktstraße/ Rewe/Schützenpl.

Donnerstag, 12.05.2022
00:00 - 24:00 Uhr
24-h-Block



Teil einer Präsentation - nur in Verbindung mit mündlichen Erläuterungen vollständig - S.17

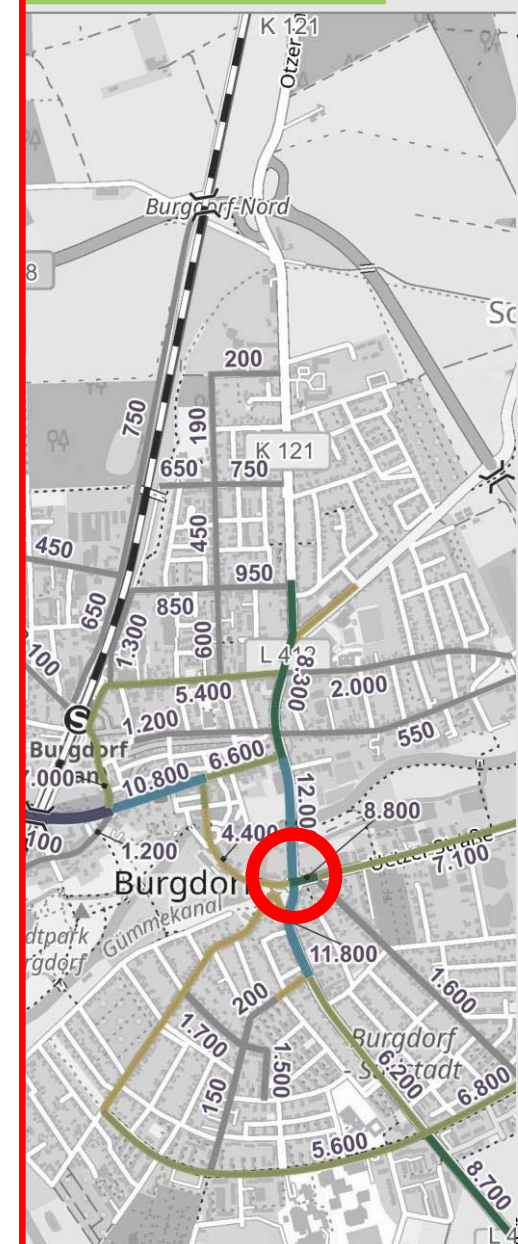
PGT

The diagram illustrates a four-way intersection with the following street names and traffic flow data:

- Kleiner Brückendamm (Top):**
 - Left Turn: 4932
 - Through/Right: 226
 - Right Turn: 484
- Uetzer Straße (Right):**
 - Left Turn: 4173
 - Through/Right: 2973
 - Right Turn: 215
 - Through/Right: 963
 - Right Turn: 22
- Immenser Straße (Bottom):**
 - Left Turn: 5956
 - Through/Right: 130
 - Right Turn: 277
- Uetzer Straße (Left):**
 - Left Turn: 655
 - Through/Right: 6
 - Right Turn: 342

Additional data points and labels include:

- Central Intersection:**
 - Top: 475, 235, 7641
 - Bottom: 5885, 172, 369
- Intersection Details:**
 - Top: 174, 2, 84, 2827, 153, 244, 1879, 71, 153, 52, 0, 3
 - Right: 138, 552, 124, 242, 4, 247, 10, 63, 0, 467, 92, 4668
 - Bottom: 1253, 19, 112, 4425, 109, 154, 259, 0, 11, 19, 2, 0
 - Left: 191, 7, 1514, 2076, 3788, 0, 2, 2, 6, 10, 76, 203, 62, 340
- Other Labels:**
 - ①, ②, ③, ④ (Circled numbers indicating specific flow paths or lanes)



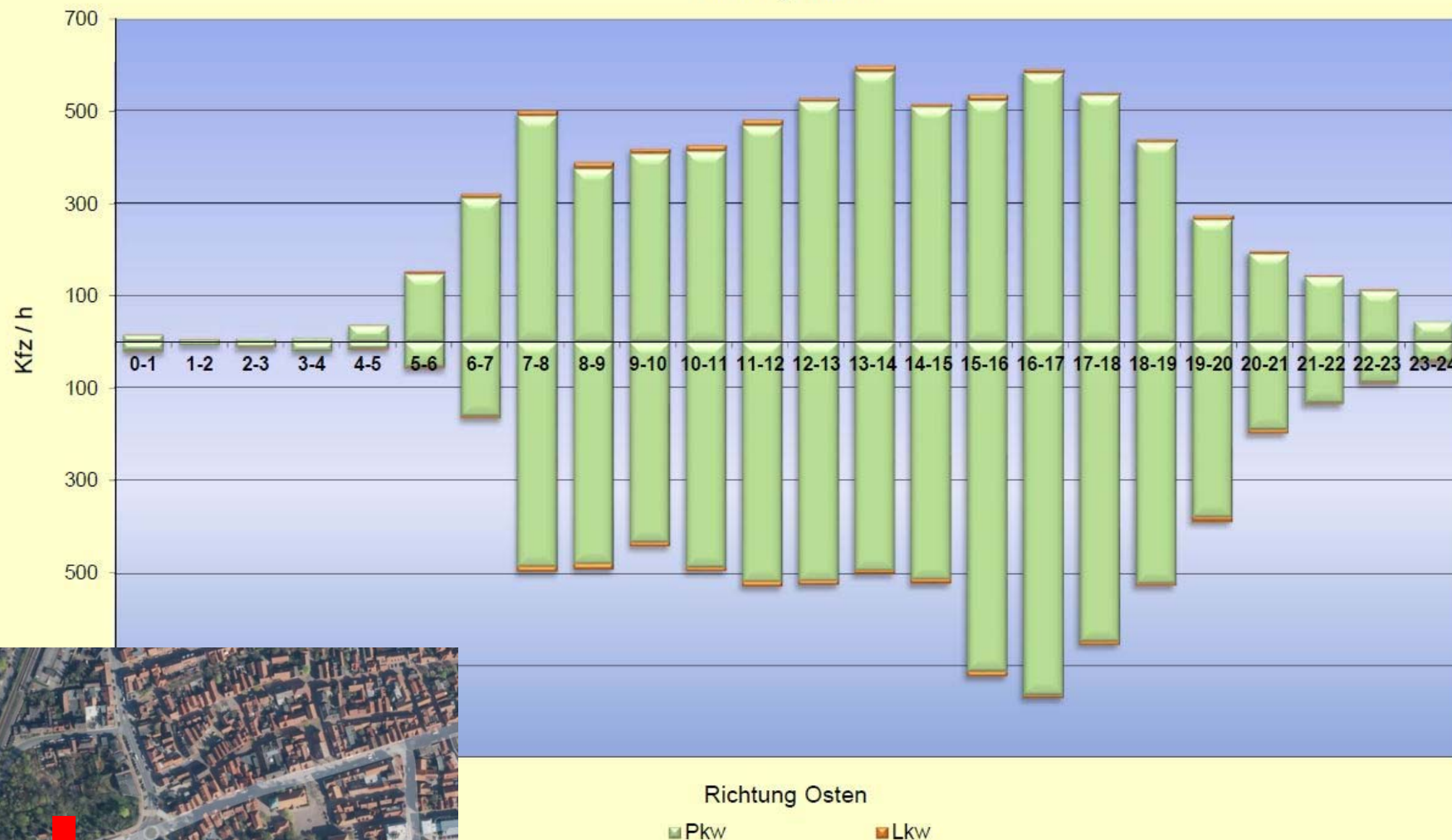
Mobilitätskonzept | Stadt Burgdorf | 13.06.2023

Tagesganglinie Hochbrücke Marktstraße

Teil einer Präsentation - nur in Verbindung mit mündlichen Erläuterungen vollständig - S. 18

Marktstraße

Richtung Westen

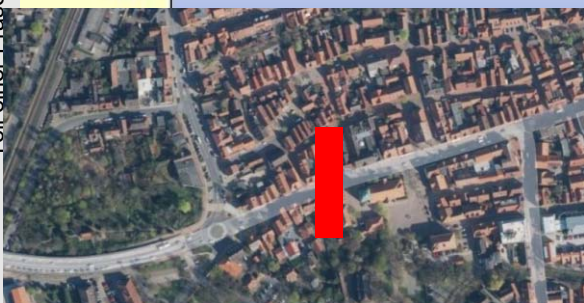


Tagesganglinie westliche (untere) Marktstraße

Teil einer Präsentation - nur in Verbindung mit mündlichen Erläuterungen vollständig - S. 19

Marktstraße

Richtung Westen



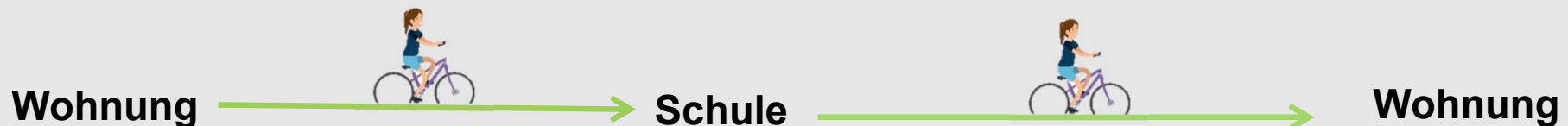


STADT BURGDORF: Stadtverkehr für ALLE Auswertungen Verkehrs- beziehungen/Verkehrsmodell

Abbildung von Wegeketten im Verkehrsmodell

(Visem)

Jede Person legt realistische Wegeketten im Modell zurück



Verkehrliche Rahmendaten Burgdorf

Einwohner:	Kernstadt:	ca. 22.500 Einwohner
	Burgdorf Gesamt:	ca. 31.500 Einwohner

Jeder Einwohner ca. 3,2 Wege pro Tag.

-> Rund 72.000 Wege der Kernstadtbewohner.

+ ca. 3.600 Einpendler.

-> Rund 80.000 Wege, werden pro Tag im Zusammenhang mit Burgdorf zurückgelegt

Ein- und Auspendler

Stadt

Burgdorf

31.083 Einwohner ⓘ

✖ Burgdorf ist noch nicht an PENDLA angeschlossen »



15.420

Tägliche Pendlerbewegungen ⓘ

3.602

➡ Einpendler



9.080

➡ Auspendler

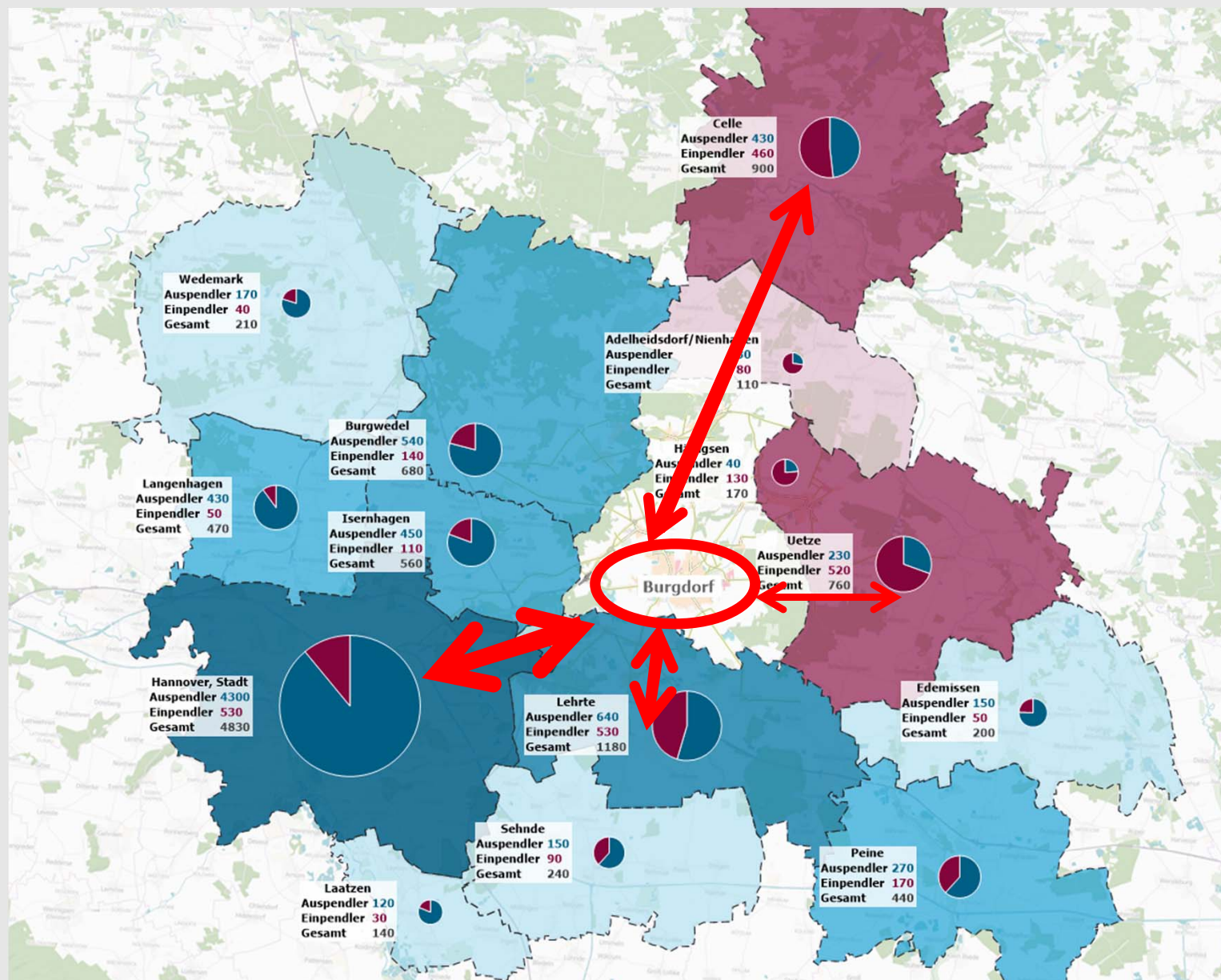


2.738

⇄ Binnenpendler

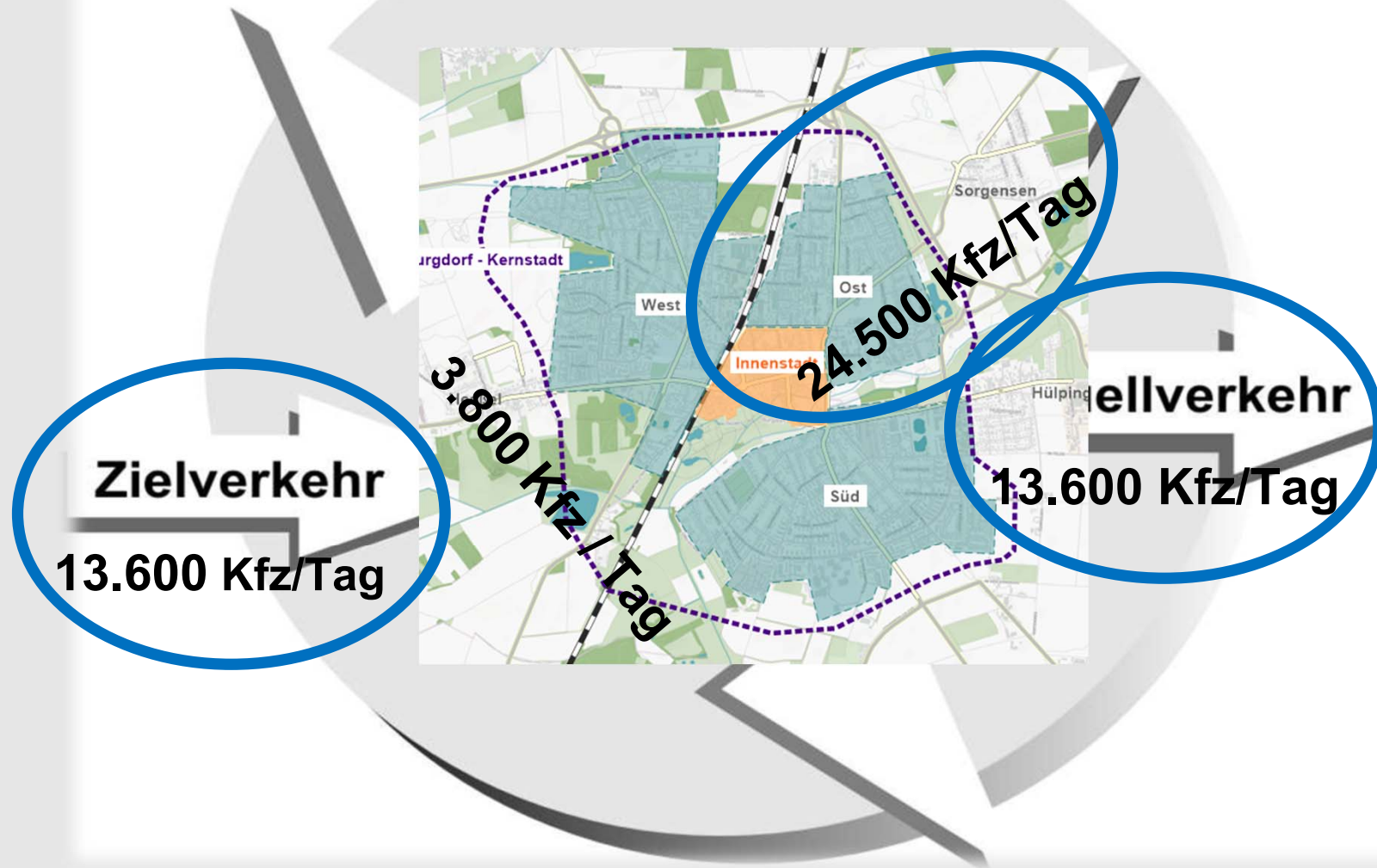


Ein- und Auspendler / Tag

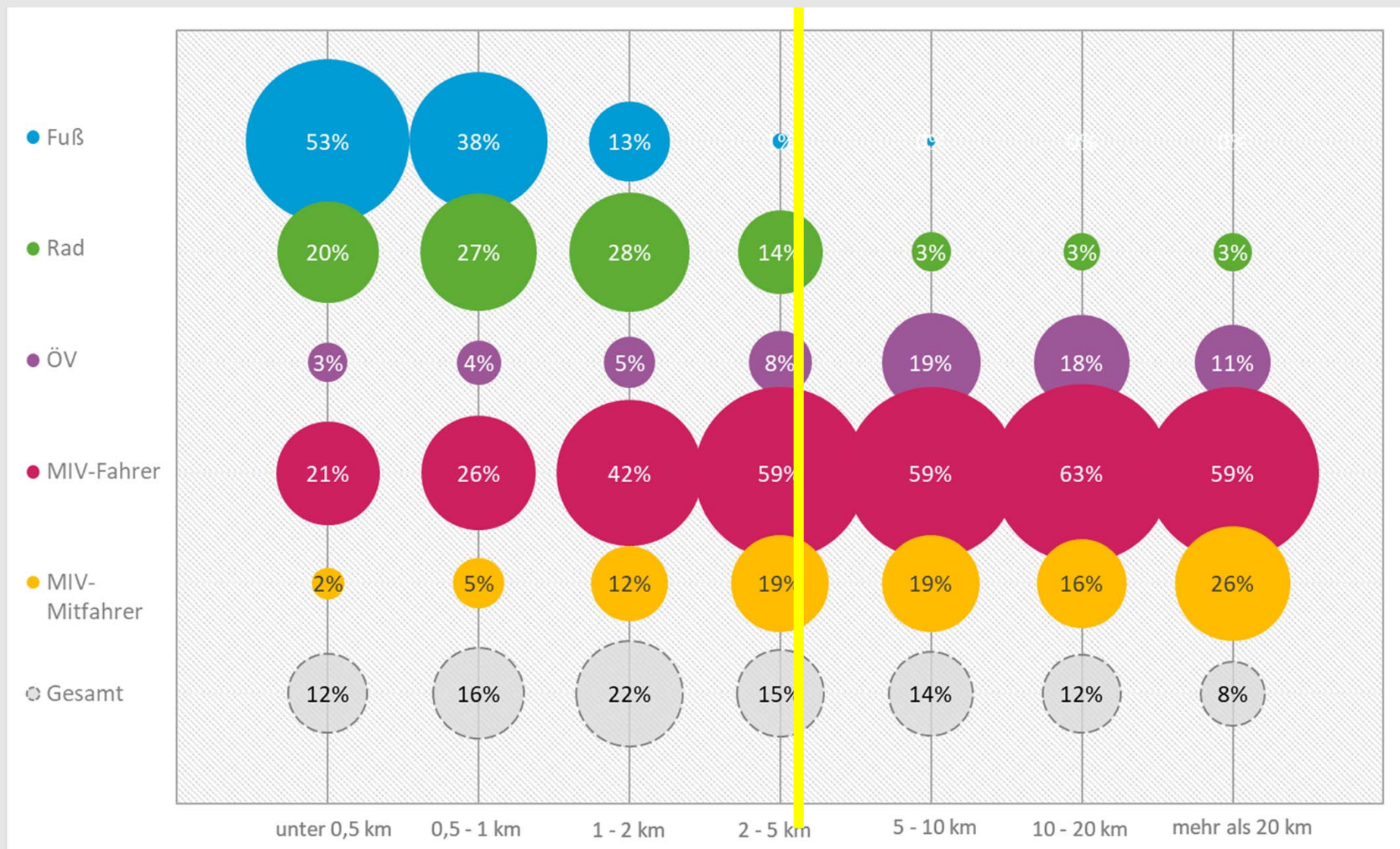


Möglichkeit zur Beeinflussung von ca. 51.700 Burgdorf bezogene Fahrten /24 h, davon ca. 39.000 innenstadtbezogen

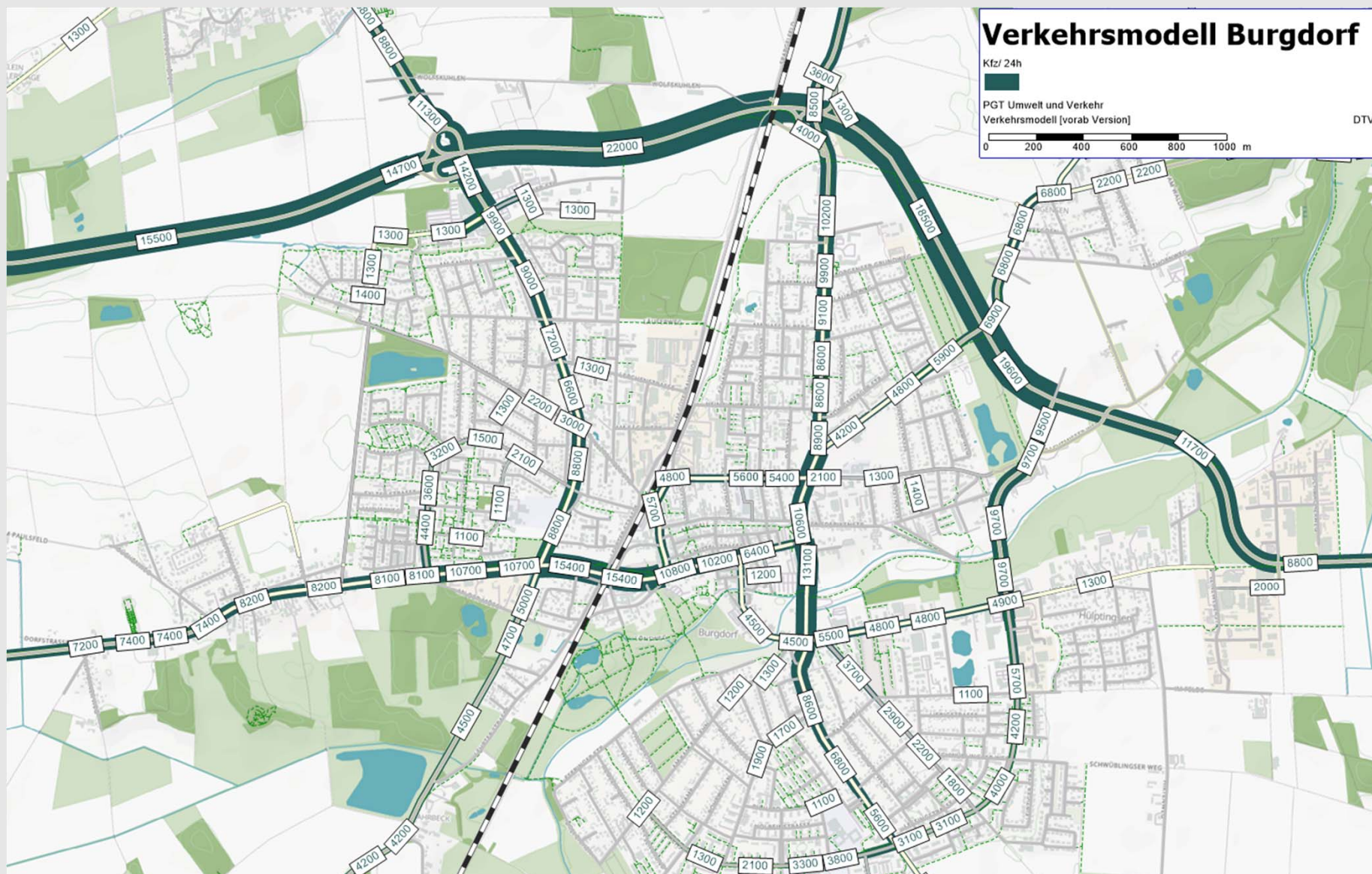
Teil einer Präsentation - nur in Verbindung mit mündlichen Erläuterungen vollständig - S.25



Wegelängen nach Verkehrsmittel



Verkehrsmengen Burgdorf (Bestand)



Teil einer Präsentation - nur in Verbindung mit mündlichen Erläuterungen vollständig - S.28





STADT BURGDORF: Mobilitätskonzept



Konsens bei den Themenbereichen:

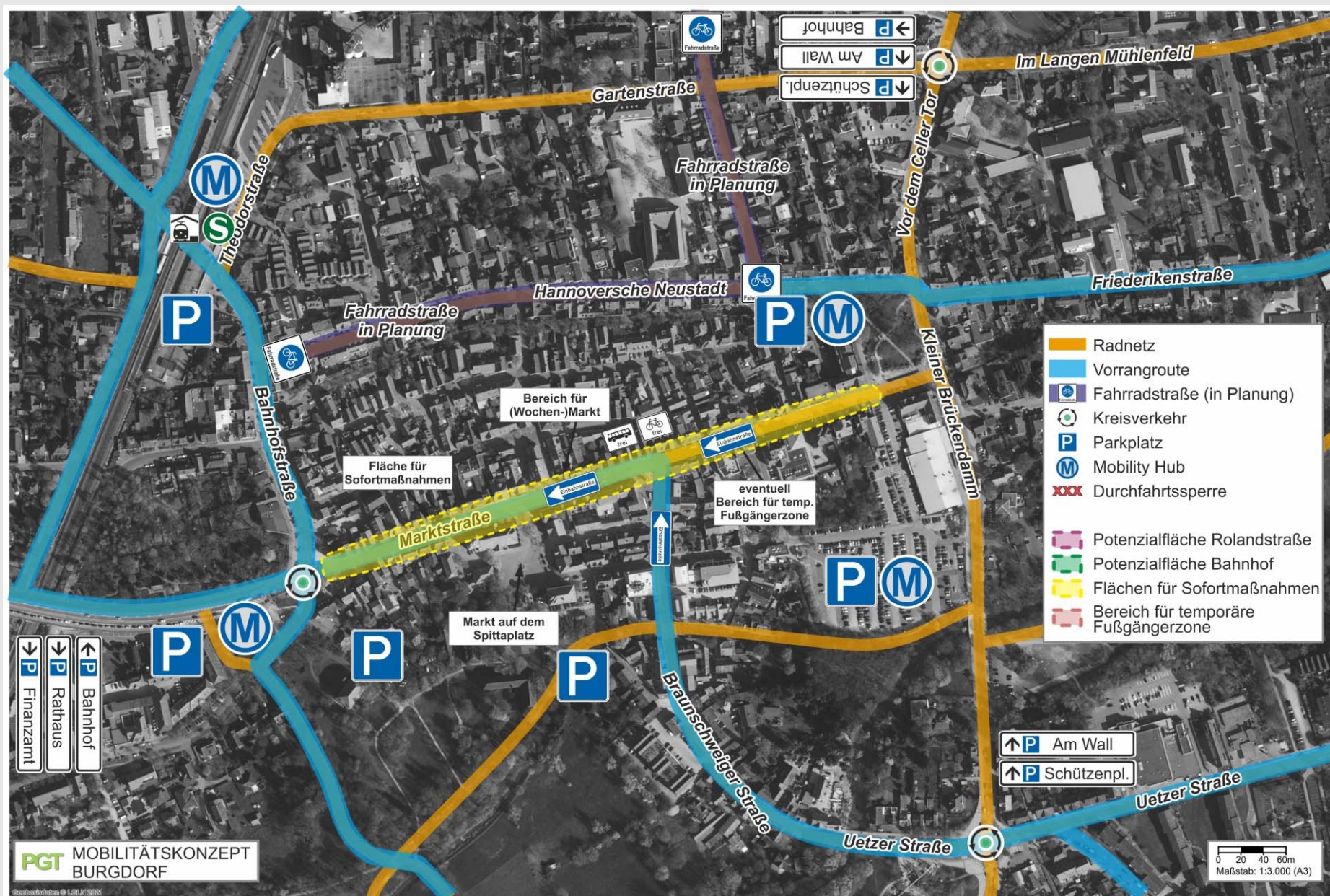
- Verbesserung des Radverkehrs (auch integriert im Straßenraum)
- Optimierung Radquerungen Bahnhof
- Barrierefreiheit / Verbesserung der Fußweganlagen / Schulwegsicherheit
- Verbesserung der Verkehrssituation in der Innenstadt (Marktstraße)
 - ➡ Verkehrsversuch
- Burgdorfer Innenstadt soll attraktiv bleiben / attraktiver werden
- Ganzheitlicher Ansatz, welcher allen Verkehrsarten gerecht wird
- Stadtbus und Sprinti sollen kommen
- Bessere verkehrliche Verknüpfung der Quartiere/Stadtteile
- Bessere Koordinierung / Verzahnung der örtl. versch. (Verkehrs-) planungen

Abweichungen bei den Themenbereichen:

- Forderung einer südlichen Entlastungsstrasse
Langfristige Sicherung – vs. – Aktive Vorbereitung
- Parkplätze Marktstraße
- Verkehrsführung Verkehrsversuch Marktstraße

- Verkehrlichen Probleme in der Innenstadt (Marktstraße) wurden erkannt
- Klarstellung über die Formulierung der möglichen Einbahnstraße als Teilstück der (unteren) Marktstraße und Poststraße
- Verbesserungen für die Marktstraße stehen im Vordergrund
- Tlw. Skepsis gegenüber Verkehrsversuch:
 - Erreichbarkeit vor Ort
 - Erreichbarkeit von Außen
 - Parkangebot
- Kritik an der Kommunikation des Rates zum Verkehrsversuch
- Klare Kommunikation und Abstimmungen mit Anliegern sind gewünscht

Maßnahmen Bereich Innenstadt

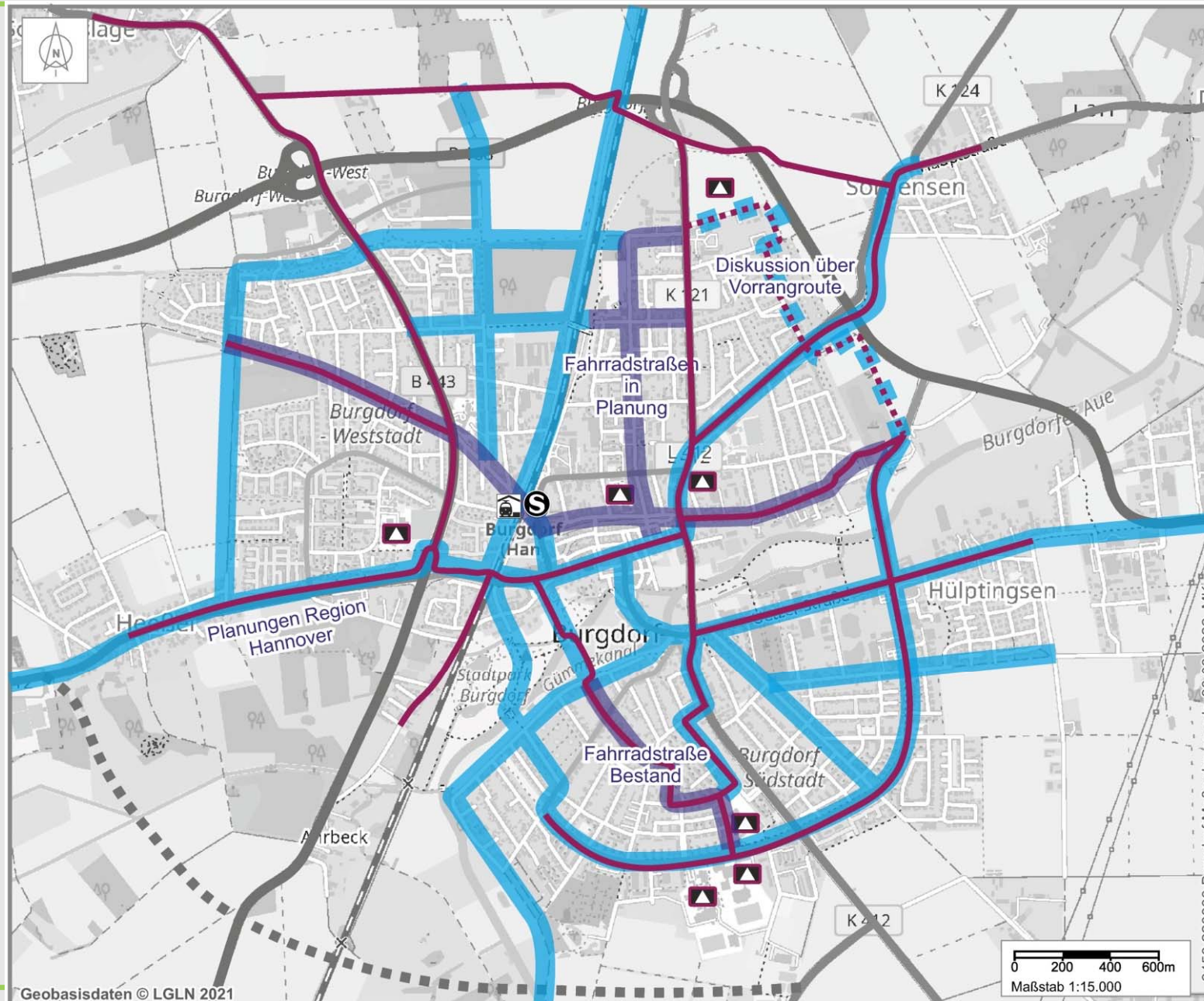


Die Fahrradzone / Fahrradstraße

- 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



Vorrangrouten

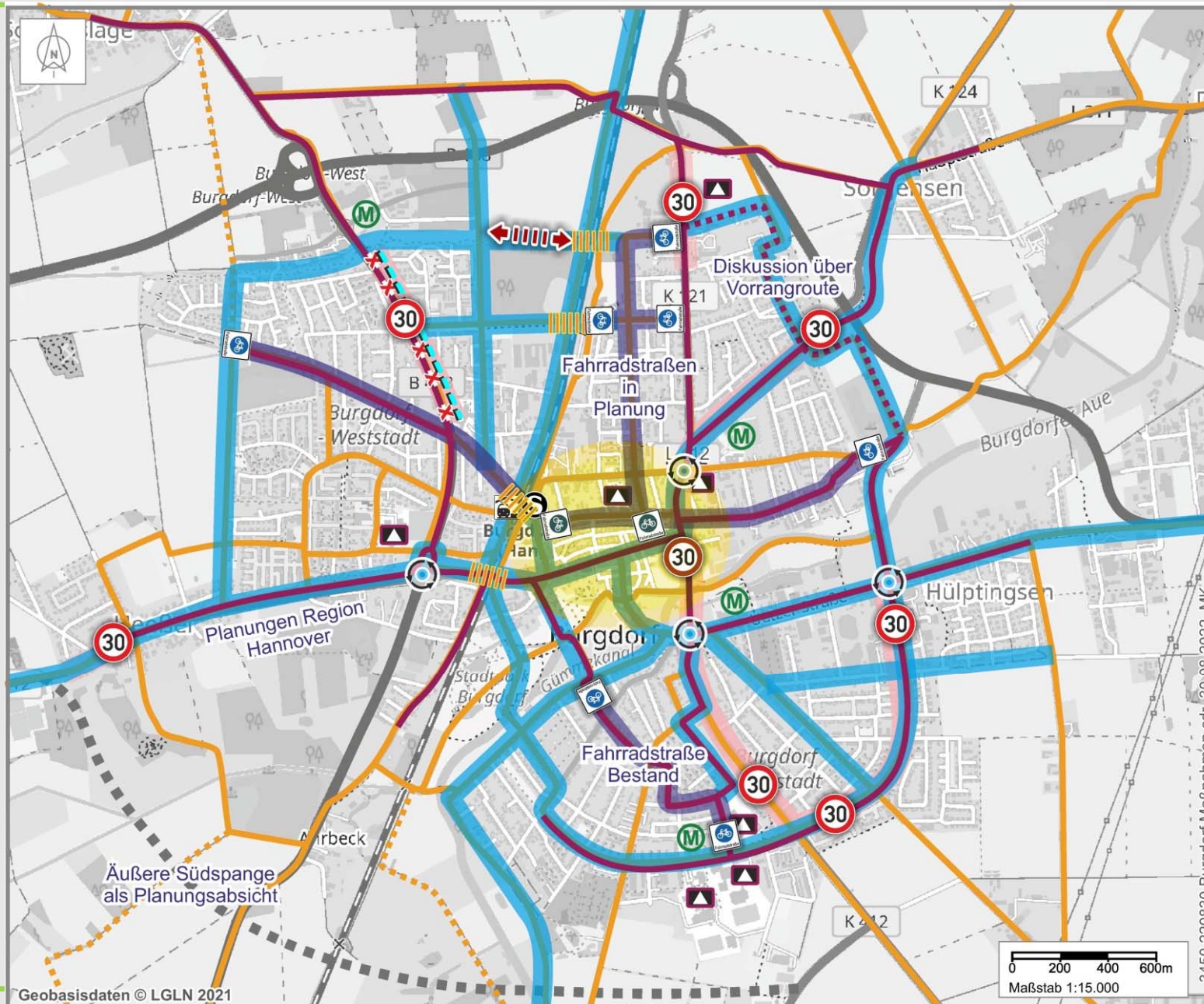


MOBILITÄTSKONZEPT BURGDORF

- HVS mit regionaler und überörtlicher Funktion
- HVS mit regionaler und innerörtlicher Funktion
- HVS mit örtlicher Funktion
- Erschließungsstraße mit Sammelfunktion
- Schulweg-Radnetz (aus Verkehrskonzept Schulwegeplanung 2022)
- Vorrangroute
- Fahrradstraße (Bestand / In Planung)
- ▲ Schule
- S Bahnhof (S-Bahn-Anbindung)

SCHULWEGENETZ

Schlüsselmaßnahmen



MOBILITÄTSKONZEPT BURGDORF

- HVS mit regionaler und überörtlicher Funktion
- HVS mit regionaler und innerörtlicher Funktion
- HVS mit örtlicher Funktion
- Erschließungsstraße mit Sammelfunktion
- Radnetz (aus Radverkehrskonzept 2011)
- Schulweg-Radnetz (aus Verkehrskonzept Schulwegeplanung 2022)
- Vorrangroute
- Fahrradstraße (Bestand / In Planung)
- Innenstadtmaßnahmen im Detail
- 30 Geschwindigkeitsreduzierung
- <|||||> Verbindung herstellen
- X X Entfernen der Mittelmarkierung
- - - Radschutzstreifen
- K Kreisverkehr
- ||||| Erforderl. Verbesserungen an Querungsstellen
- M Mobilitätsstation
- ▲ Schule
- S Bahnhof (S-Bahn-Anbindung)

MASSNAHMEN

Was?

- Verknüpfung von verschiedenen Verkehrsmitteln und Leihmöglichkeiten an einem Ort

Wozu?

- umwelt-, klima- und flächenschonende Mobilität erleichtern
- Bewegen ohne eigenes Auto verbessern
- attraktive, schnell verfügbare, nutzungsorientierte Mobilitätsangebote

Modularer Aufbau

- Je nach Standort unterschiedliche Ausstattung/Größe, abh. von Nutzern, erweiterbar

Standorte

- in „Aktivitätsschwerpunkten“, Innenstadt, Bahnhof, Stadtquartieren

Mobilitäts“hub“ – Beispiel



Dorfstromer



Quelle: omnibus.news, Mobilitätsstationen



Quelle: intertraffic.com, Mobility Hubs



Quelle: werneuchen-info.de, Mobilitätsstation Werneuchen

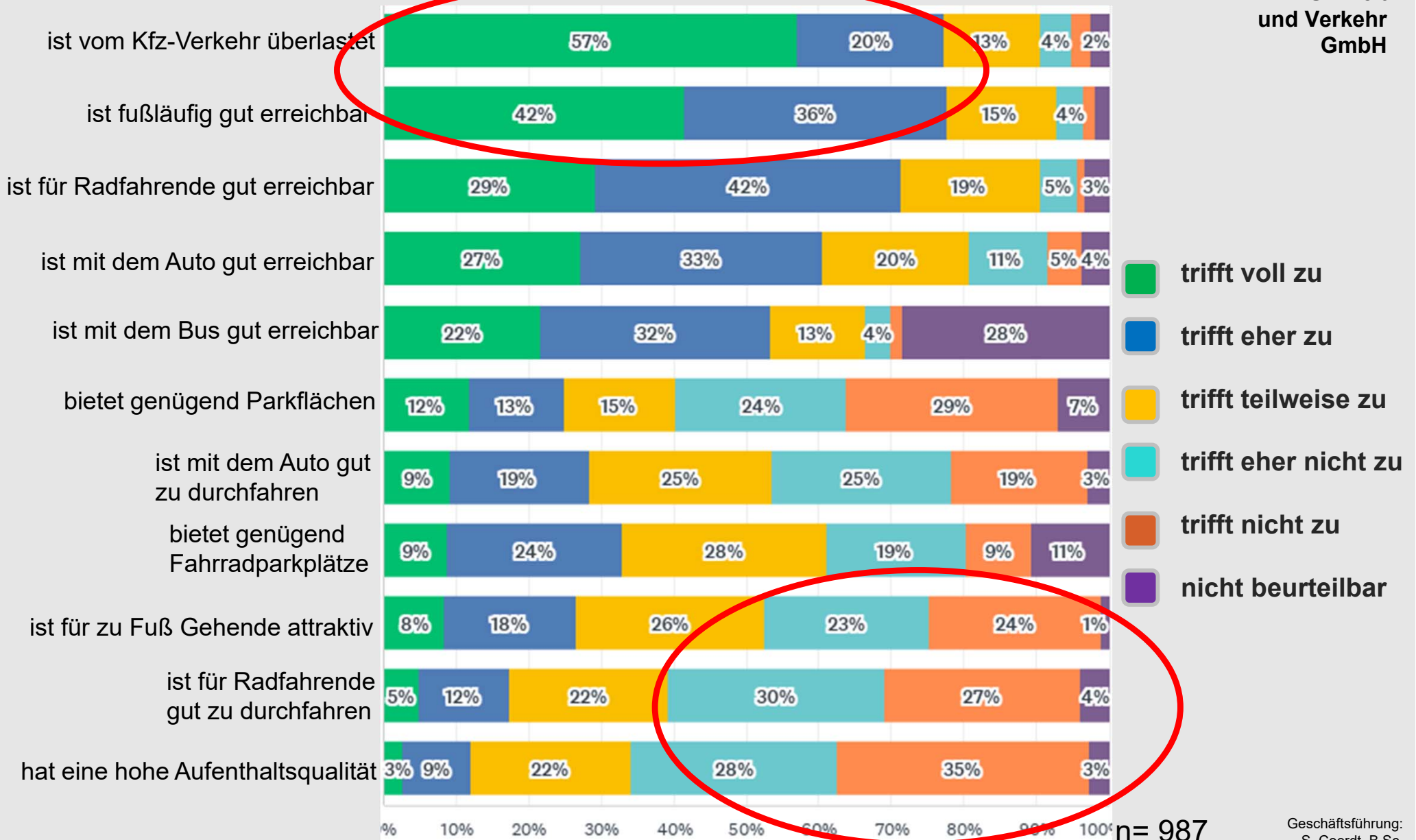
Mobilitätskonzept Burgdorf

Bisherige Arbeitsschritte	Noch folgende Arbeitsschritte
Recherche, Sondierung, Aufbereitung	
Abstimmungen und Zielsetzung	Auswertung Verkehrsversuch
Maßnahmen(-vorschläge)	Auswertung Parkraumerhebung
Workshops (Arbeitskreise)	Informationsflyer
Verkehrserhebungen	Öffentlichkeitsveranstaltung
Prognosen und Verkehrsmodell	Aussagen zu den Unterführungen / Finanzamt-Tunnel
Mobilitätsbefragung	Bericht (Entwurf) Mobilitätskonzept
Beratungstermine (Politik und SMB)	(Erneute) Mobilitätsbefragung, Beteiligung
Öffentlichkeitsveranstaltung und Diskussionen	
Informieren über öffentl. Medien	

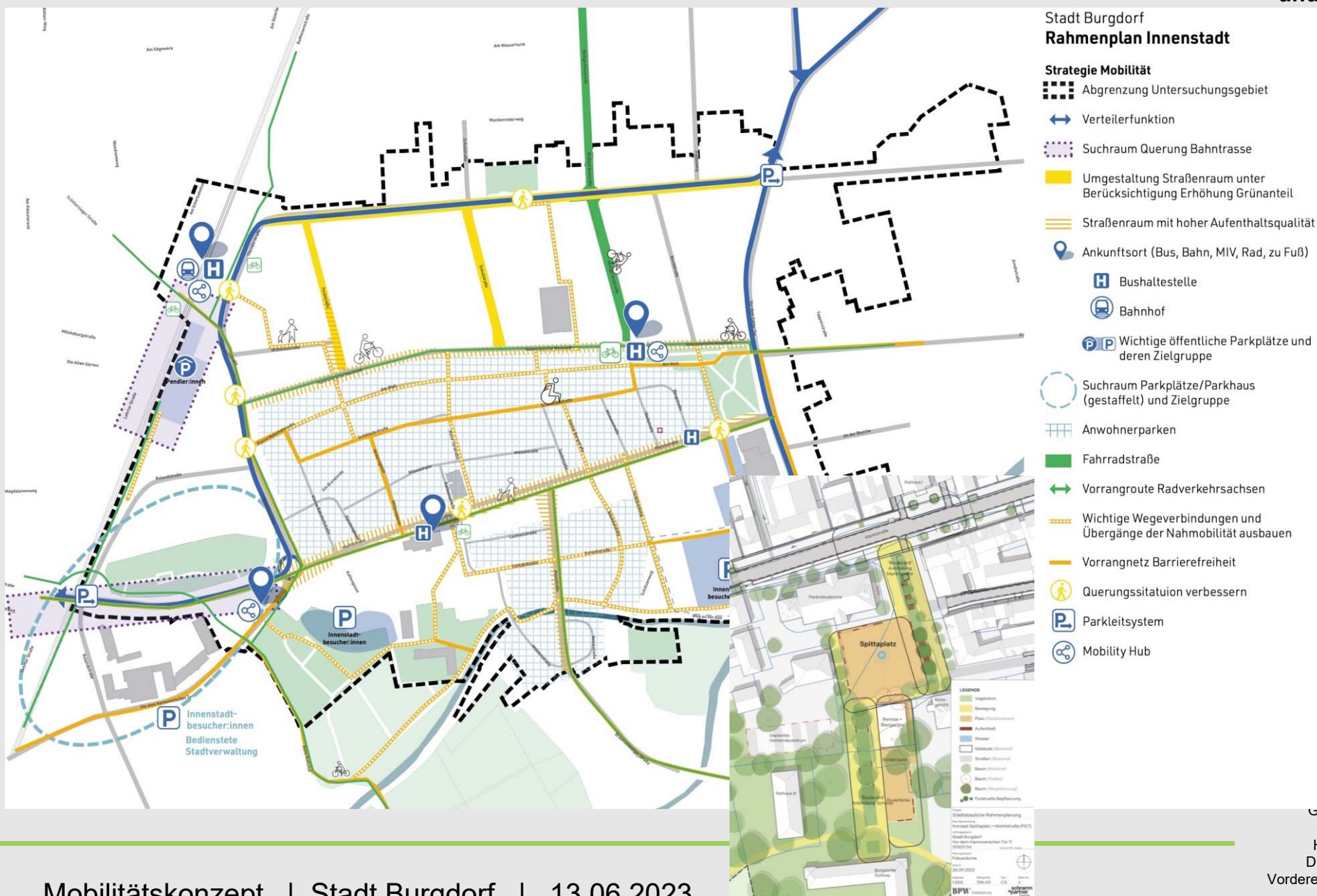


STADT BURGDORF: Stadtverkehr für ALLE Verkehrsversuch

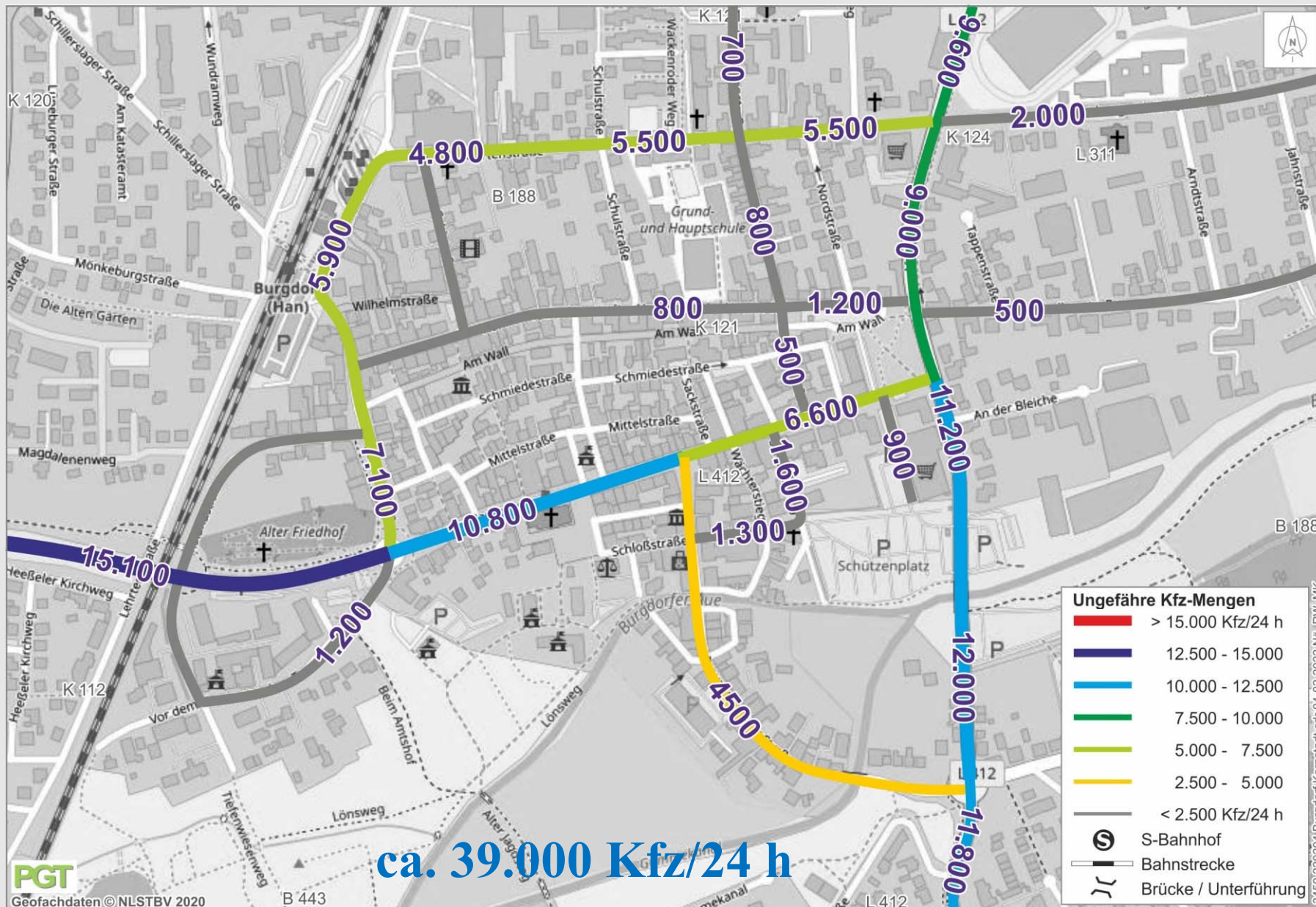
Die Marktstraße...



Innenstadtkonzept

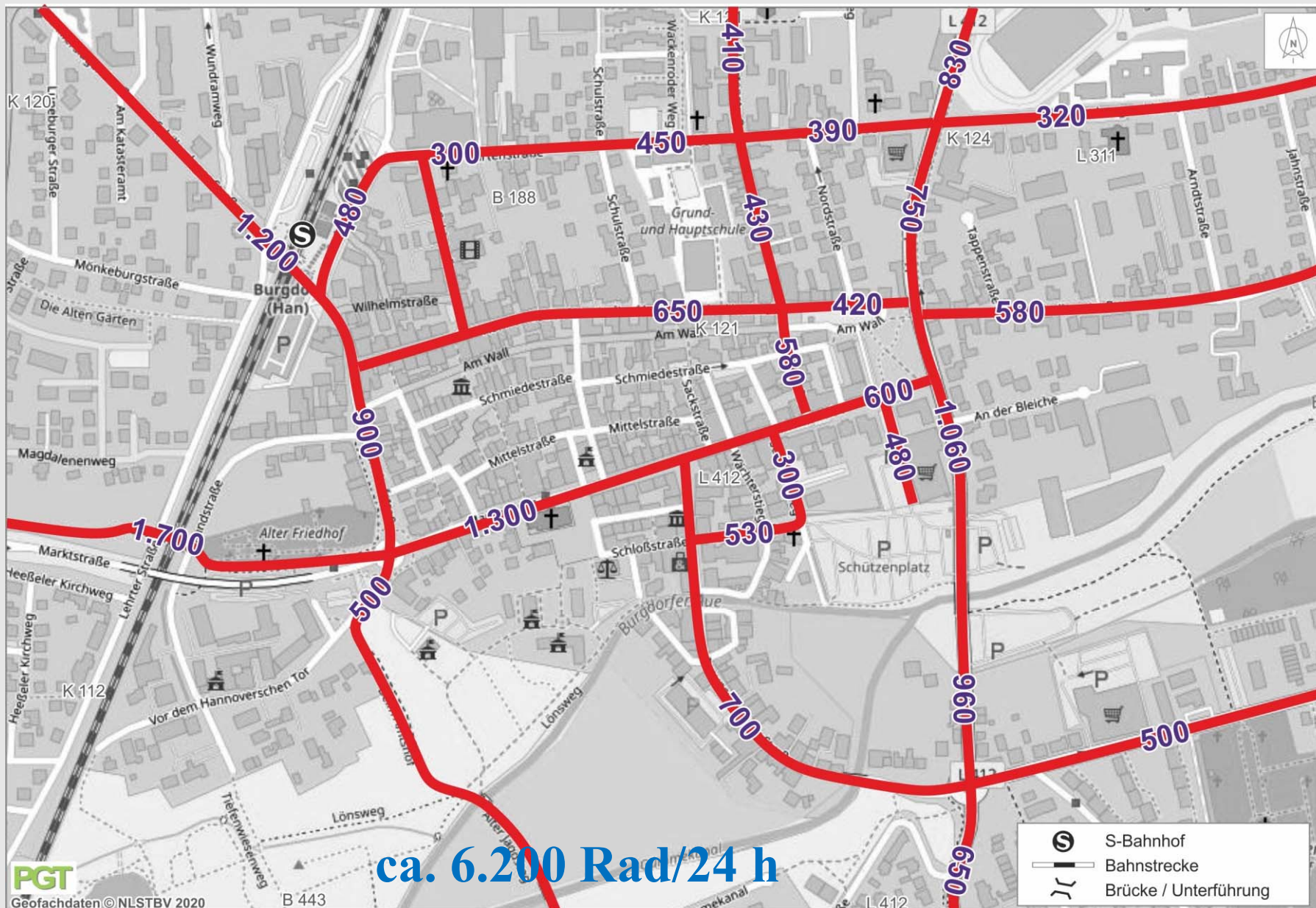


Kfz-Mengen/24h Innenstadt

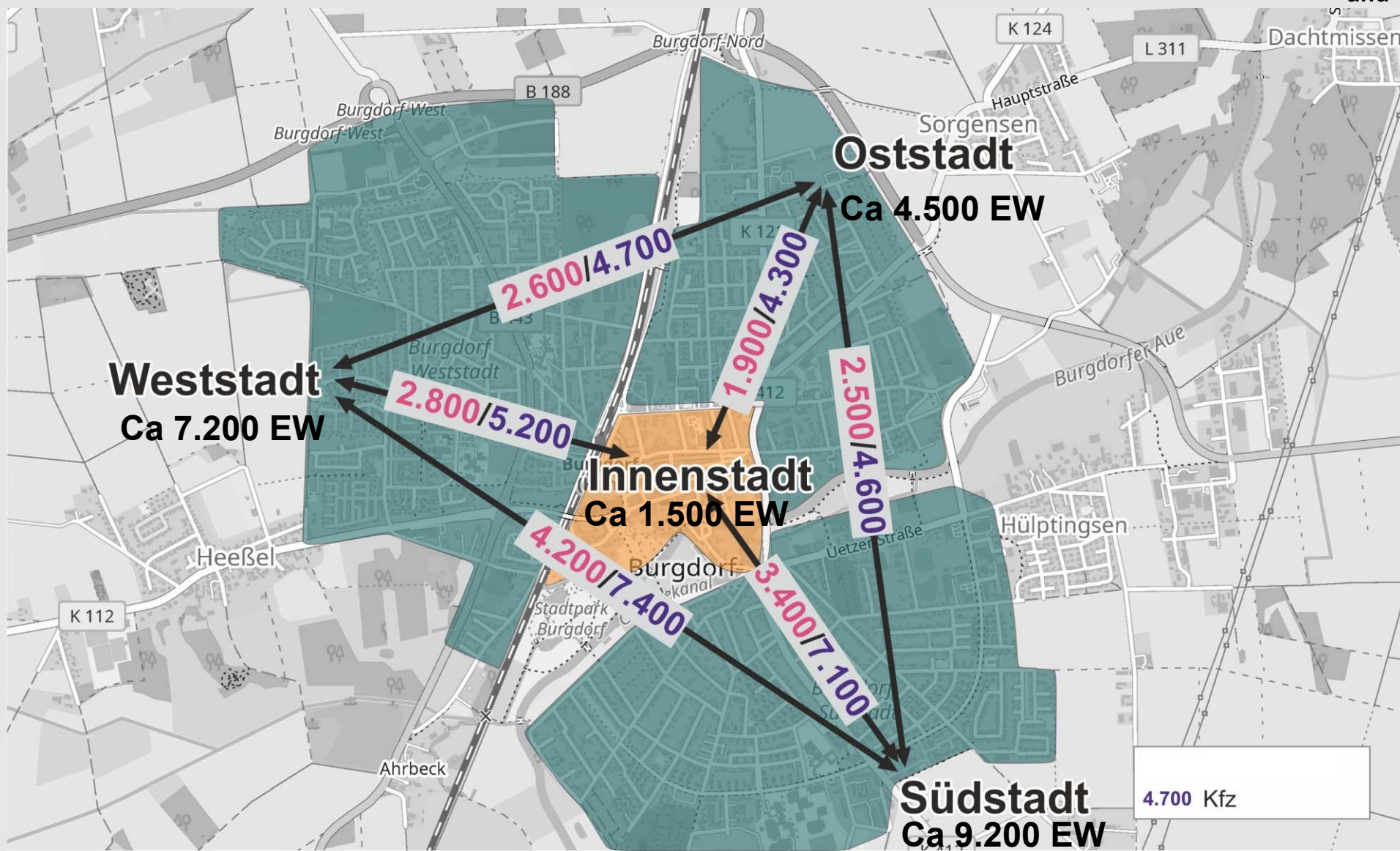


Rad-Mengen/24h Innenstadt

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



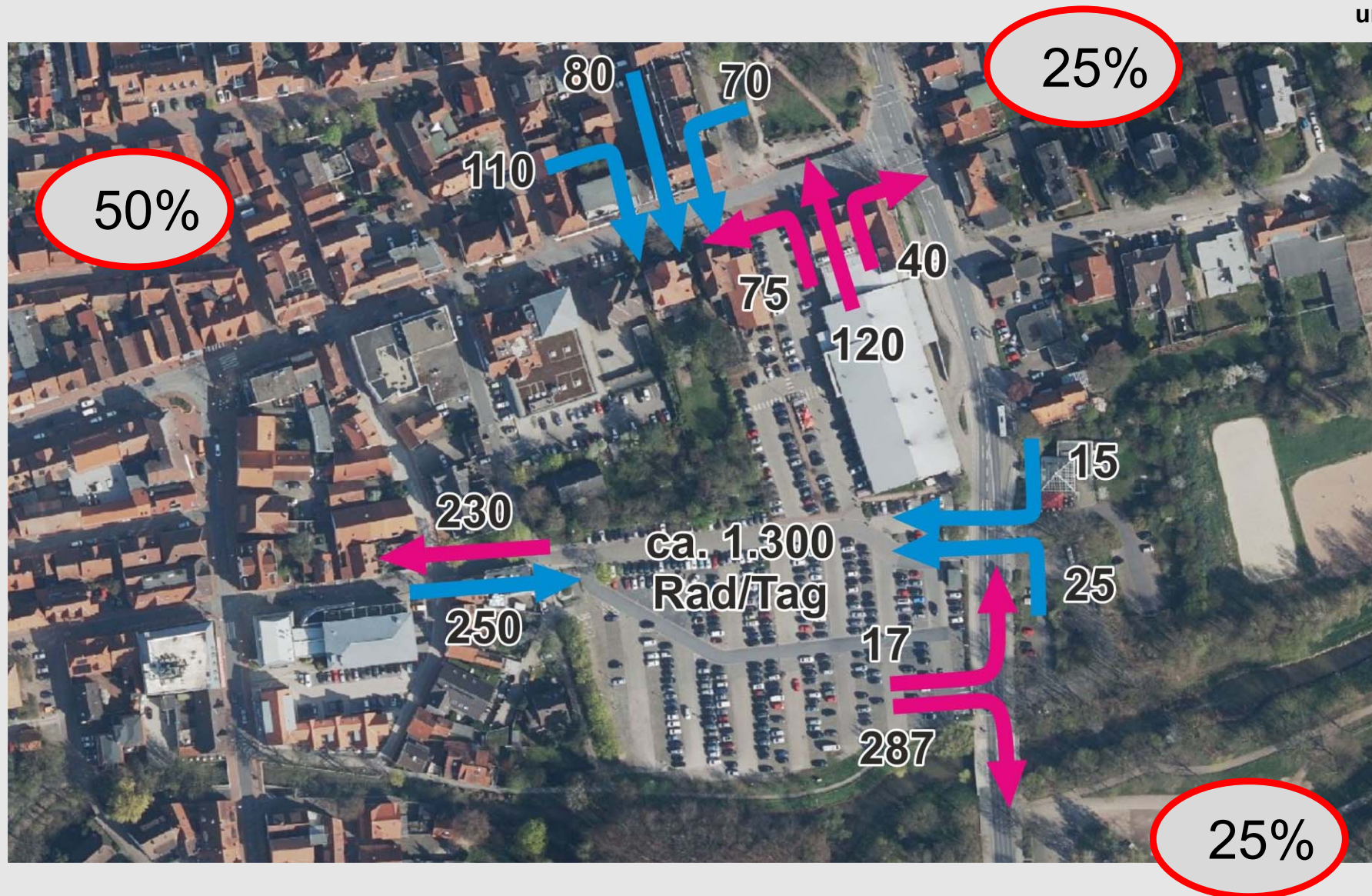
Binnenverkehr Kernstadt/Innenstadt



Schützenplatz Zu- und Ausfahrten (Kfz)

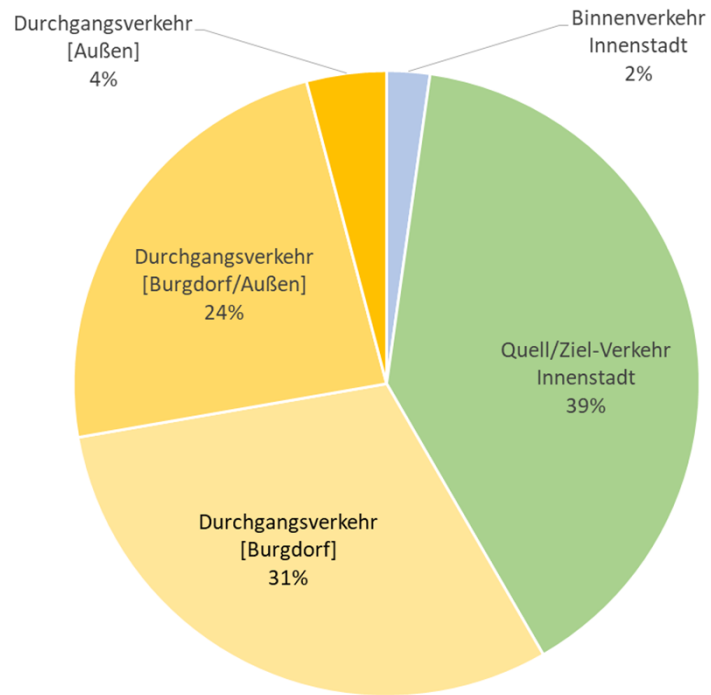


Schützenplatz Zu- und Ausfahrten (Rad)



Zusammensetzung Marktstraßenverkehr

West - Marktstraße



Zusammensetzung des Verkehrs in der Marktstraße

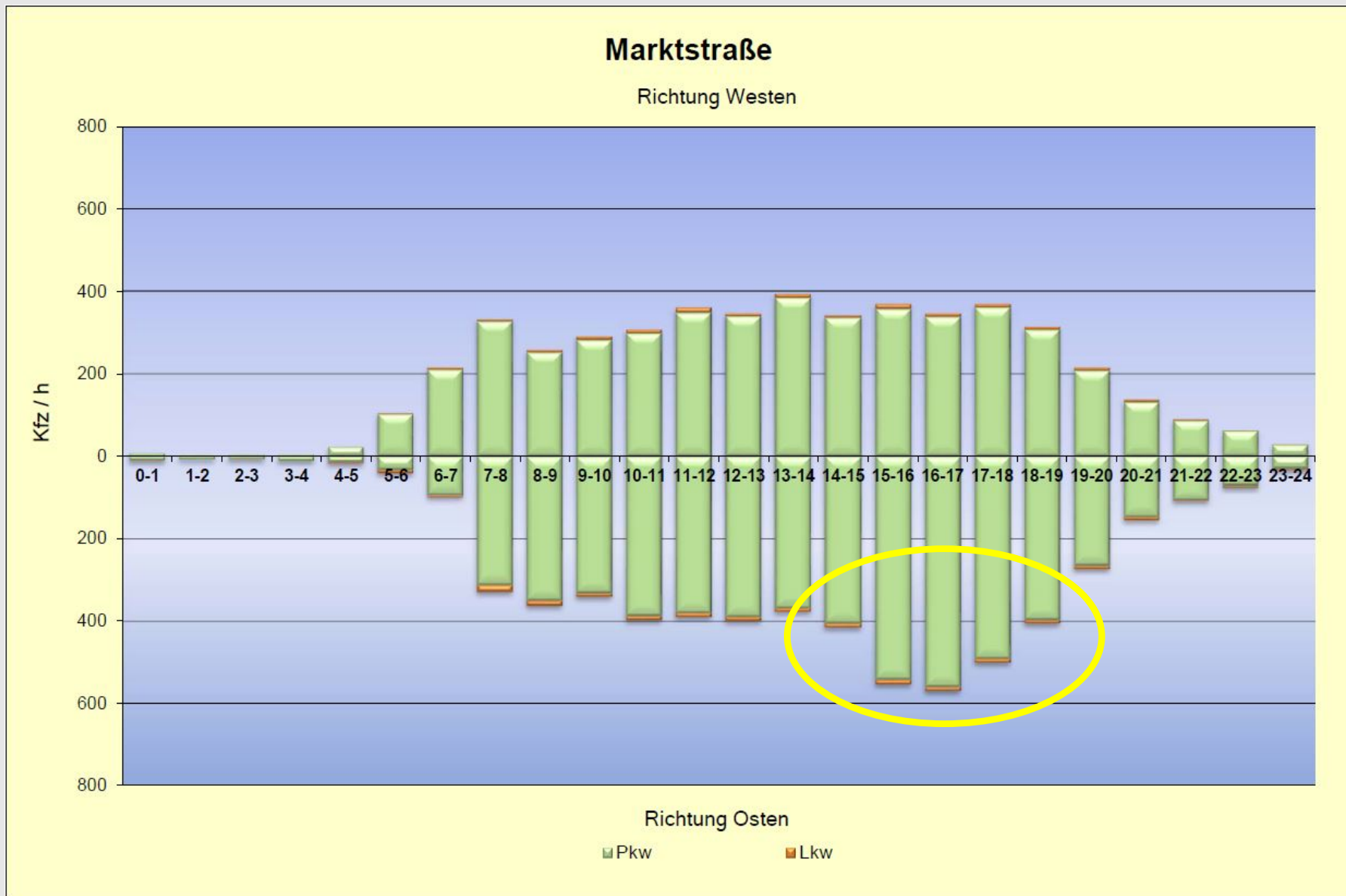
- 13h, beide Fahrtrichtungen, zwischen Bahnhofstraße und Poststraße

	Heutige Kfz-Mengen	Anteil der Kfz-Mengen
KRAD	110	1,1 %
Pkw	9.300	96,5 %
Bus	196	2,0 %
Lkw	35	0,4 %
LZ/Lkwa	1	0,0 %

	Lfd. Nr.	Fz-Gr.	Fahrzeug-art	Erläuterungen	Piktogramm
Erforderliche Differenzierung	1		Fahrräder	Fahrräder und Fahrräder mit Elektro-Hilfsantrieb ohne Versicherungskennzeichen , Elektrokleinstfahrzeuge (z.B. Elektrotretroller)	
	2	LV	Motorisierte Zweiräder	Fahrräder mit Hilfsmotor* mit Versicherungskennzeichen , Kleinkraftfahrzeuge (z. B. Mofas, Mopeds, Mokicks) mit Versicherungskennzeichen , Motorroller, Kraftfahrzeuge (auch mit Seitenwagen oder Laderaum), Trikes (motorisierte Dreiräder), Quads, Leicht- und Kleinkraftfahrzeuge mit amtlichem Kennzeichen	
	3		Personenkraftwagen	auch vergleichbare Fahrzeuge wie Kombinationskraftwagen, Krankenwagen, Kleinomnibusse (bis 9 Sitzplätze einschl. Fahrer), Pkw mit Anhänger (z.B. Gepäck- und Bootsanhänger, Wohnwagen), Wohnmobile	
			Lieferwagen	und Transporter bis zu 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht (auch mit Anhänger)	
	4	SV	Kraftomnibusse	und Obusse mit 10 und mehr Sitzplätzen einschl. Fahrer (auch mit Anhänger), Gelenkomnibusse	
	5		Lastkraftwagen > 3,5 t	mit mehr als 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht ohne Anhänger , mit einer oder mehreren Hinterachsen, einschl. Zugmaschinen (auch landwirtschaftliche) und Spezialfahrzeuge	
	6		Lastzüge	Lastkraftwagen mit mehr als 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht mit Anhänger, Sattelkraftfahrzeuge , Zugmaschinen mit Anhänger (auch landwirtschaftliche) und Spezialfahrzeuge mit Anhänger	

* Verbrennungsmotor/Elektromotor/Elektro-Hilfsantrieb

Reduzierung des Kfz-Verkehrs



Ziele des Verkehrsversuchs

- Reduzierung des Kfz-Verkehrs auf der Marktstraße
 - Deutliche Verringerung der Nachmittagsspitze
- Attraktiverer Straßenraum für alle Verkehrsteilnehmenden
 - Weniger Konflikte – höhere Aufenthaltsqualität
- Mehr Platz, Sichtbarkeit und Sicherheit für Radfahrende
 - Befahrbarkeit für Radverkehr verbleibt in beiden Richtungen
- Verträgliches Miteinander aller Verkehrsteilnehmenden
 - Busverkehr verbleibt in beiden Richtungen
- Erreichbarkeit bleibt bestehen

Teil einer Präsentation - nur in Verbindung mit mündlichen Erläuterungen vollständig - S.52

Konzept- und Lageplanerstellung für die Verkehrsdurchführung

Abstimmung und Beteiligung

Lageplan zur verkehrsbehördlichen Anordnung / Markierungs- und

Beschilderungsplanung

Evaluation

Begleitende Öffentlichkeitsarbeit

Veränderte Verkehrsführung in der Innenstadt

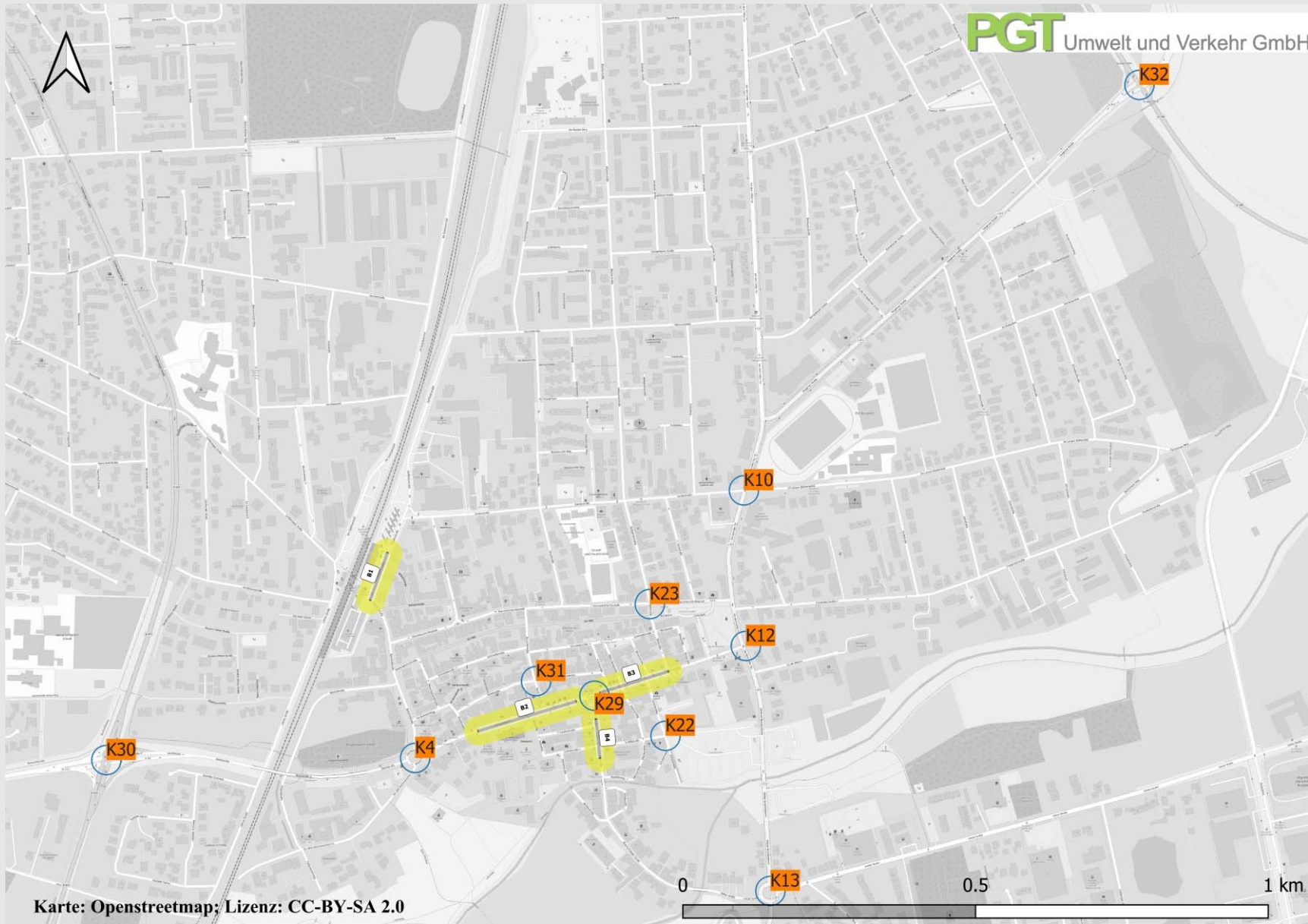
Verkehrsführungsvarianten in der Innenstadt (Marktstraße):

- Variante 1: Entgegengesetzter Einrichtungsverkehr
- Variante 2: Partieller Zweirichtungsverkehr
- Variante 3: Abschnittsweise Zwei- und Einrichtungsverkehr
- Variante 4: Abschnittsweise Zwei- und Einrichtungsverkehr
- **Variante 5: Einrichtungsverkehr auf Marktstr. (und Gartenstr.)**
- Variante 6: Einrichtungsverkehr und Durchfahrtssperre

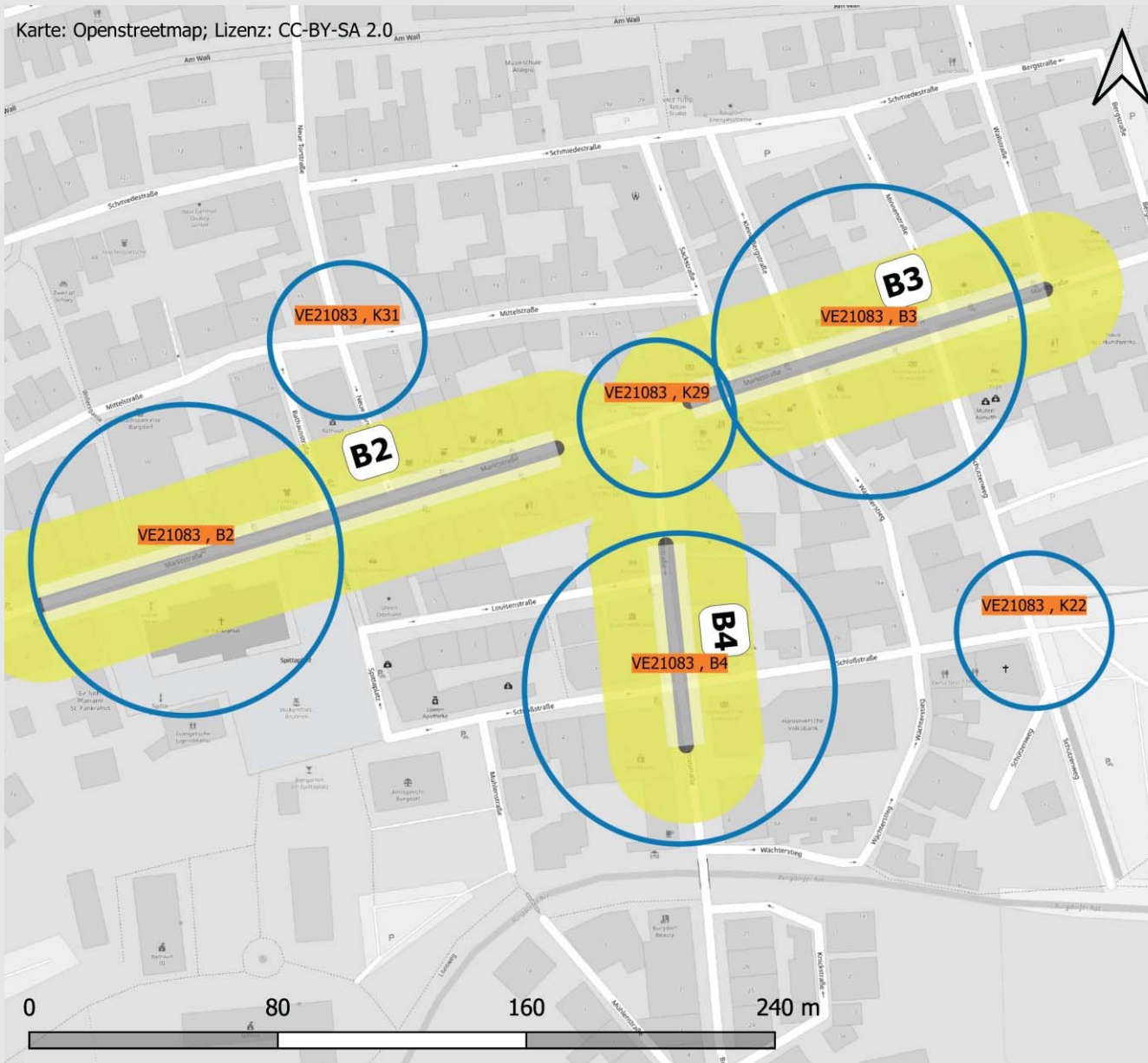
Aus den Workshopsitzungen: Variante 5

		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								

Evaluation vorher und während



Evaluation vorher und während



Evaluation

Vorher-Erhebung: 16.05.2023

- Verkehrserhebungen
- Verkehrsbeobachtungen

Folgt noch: Befragungen



Während-Erhebung:

- Verkehrserhebungen
- Verkehrsbeobachtungen
- Befragungen



Verkehrsführungsvariante 5c



Verkehrsführungsvariante 5d

Teil einer Präsentation - nur in Verbindung mit mündlichen Erläuterungen vollständig - S.59



MOBILITÄTSKONZEPT
BURGDORF

➔ Möglicher Verlauf
der Einbahnstraße

VERKEHRSVERSUCH

Bausteine des Verkehrsversuchs

	Verkehrsführungselemente	Begleitmaßnahmen	Elemente
Variante 5c	 Einbahnstraßenabschnitt Marktstraße	 Entfall ca. 9 Parkplätze Marktstraße	 Rad-Piktogramme
		 Aktivierung P-West (ca. XX)	 Sitzmöblierung
	 Einbahnstraßenabschnitt Poststraße	 Verlegung einiger Bus- linien in Gartenstraße	 Bepflanzung (Pflanzkübel)
		 Park-Leit-System	 Busbefahrbare Plateaus
	 Einbahnstraßenabschnitt Rathausstraße / Neue Torstr.	 Aktivierung P-West (ca. XX)	 Verbreiterung Seitenräume (Engstellen)
		 Änderung Ampelschaltung B 443 / Hochbrücke	 Ladezonen/Kurzzeit-P
		 Geschwindigkeits- überwachung	

Busverkehr Marktstraße

Vor dem Verkehrsversuch:

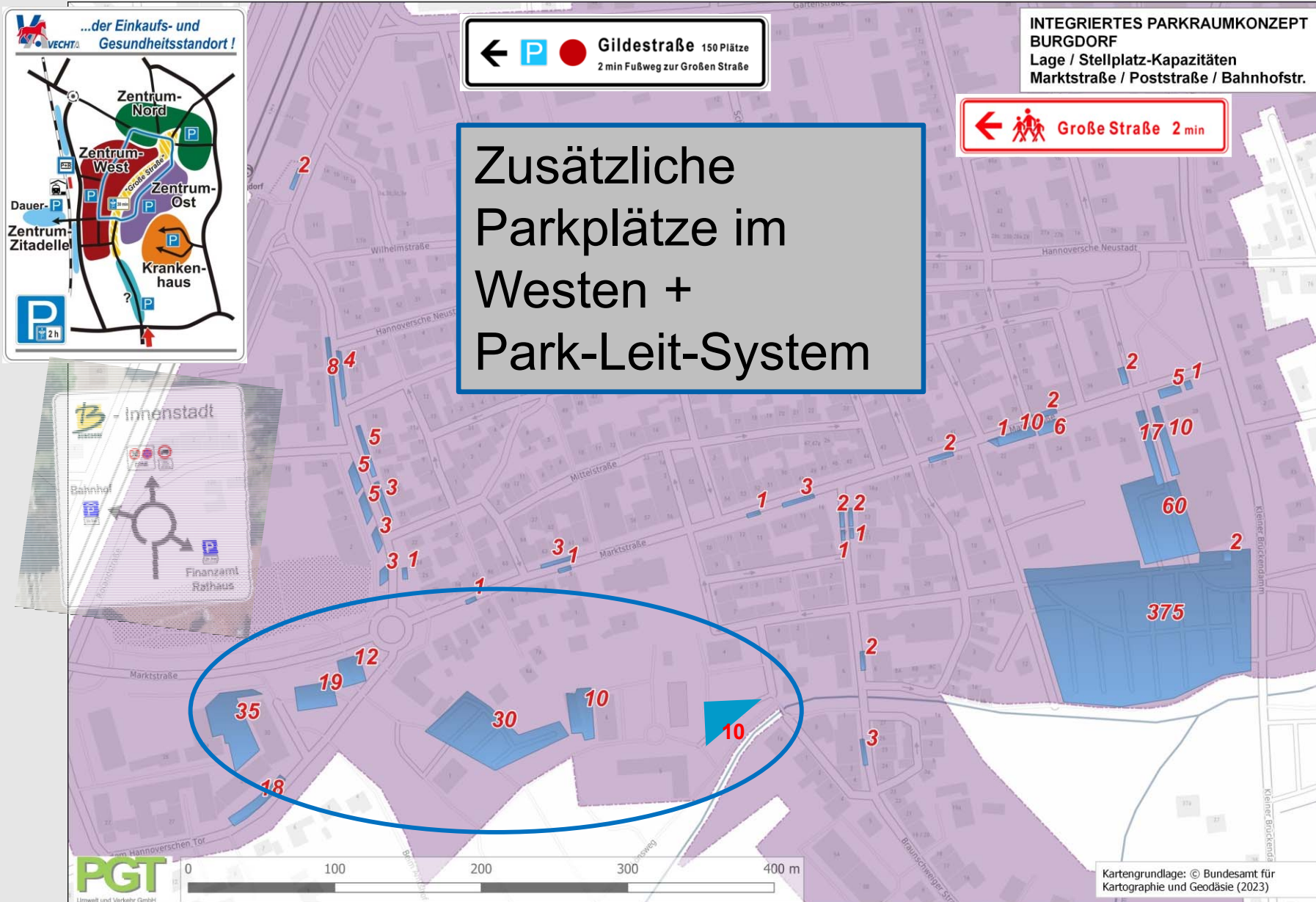
- In den Spitzenstunden (15:00 bis 18:00 Uhr) fahren 15-18 Busse pro Stunde durch die Marktstraße und 4-7 durch die Gartenstraße



Während des Verkehrsversuchs:

- Entfall der Durchfahrt (nachmittags) einiger Linien von Ost nach West
- Linienverlauf über Gartenstraße
- Hauptlinien: **905, 906, 907** verbleiben im Regulärbetrieb

Parkplätze aktivieren und Park-Leit-System



Sitzmöblierung (City-Decks) und...



Quelle: Südkurier



Quelle: stvo2Go

Vorher / Während des Verkehrsversuchs: Vergleich

Vor dem Verkehrsversuch



Während des Verkehrsversuchs



ändig - S.64

Teil einer Präse

Zwischenstand Lageplan (Ausschnitt West)



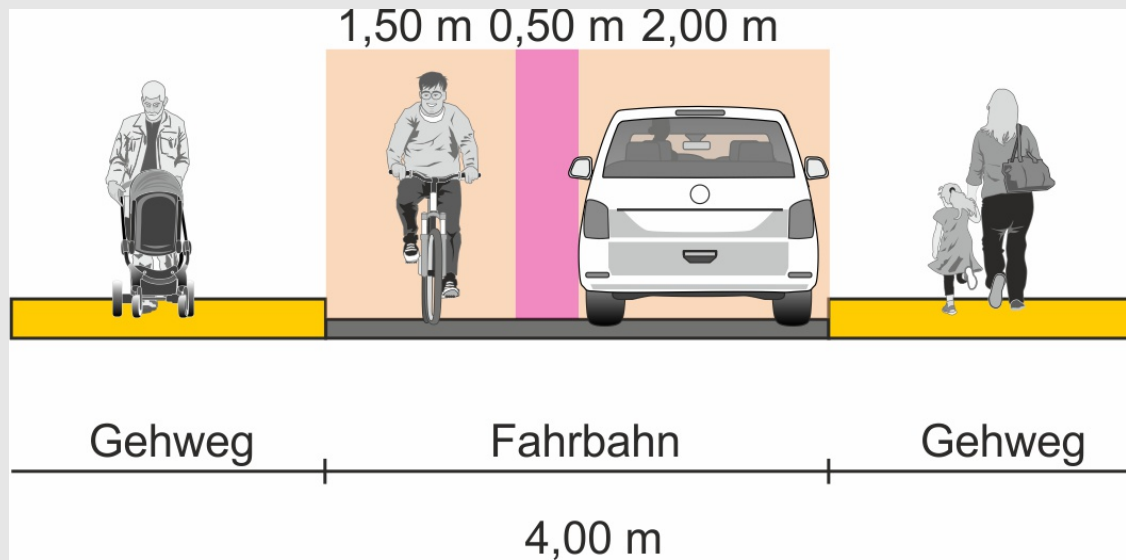
Zwischenstand Lageplan (Ausschnitt Ost)



Zwischenstand Lageplan

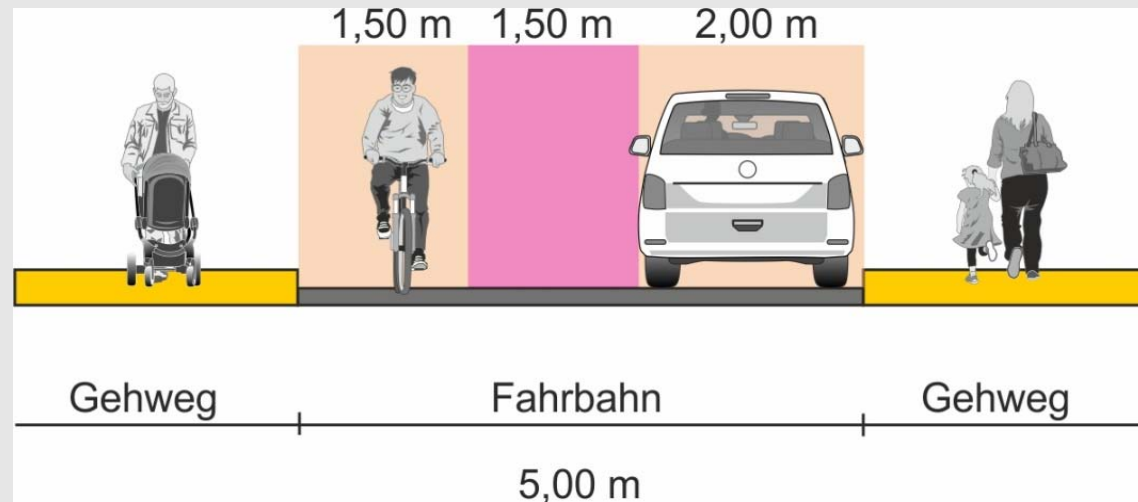


Fahrbahnbreiten (Marktstraße)

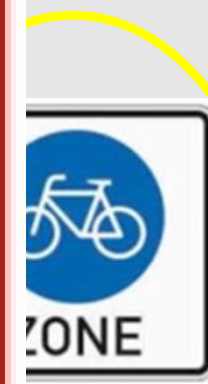
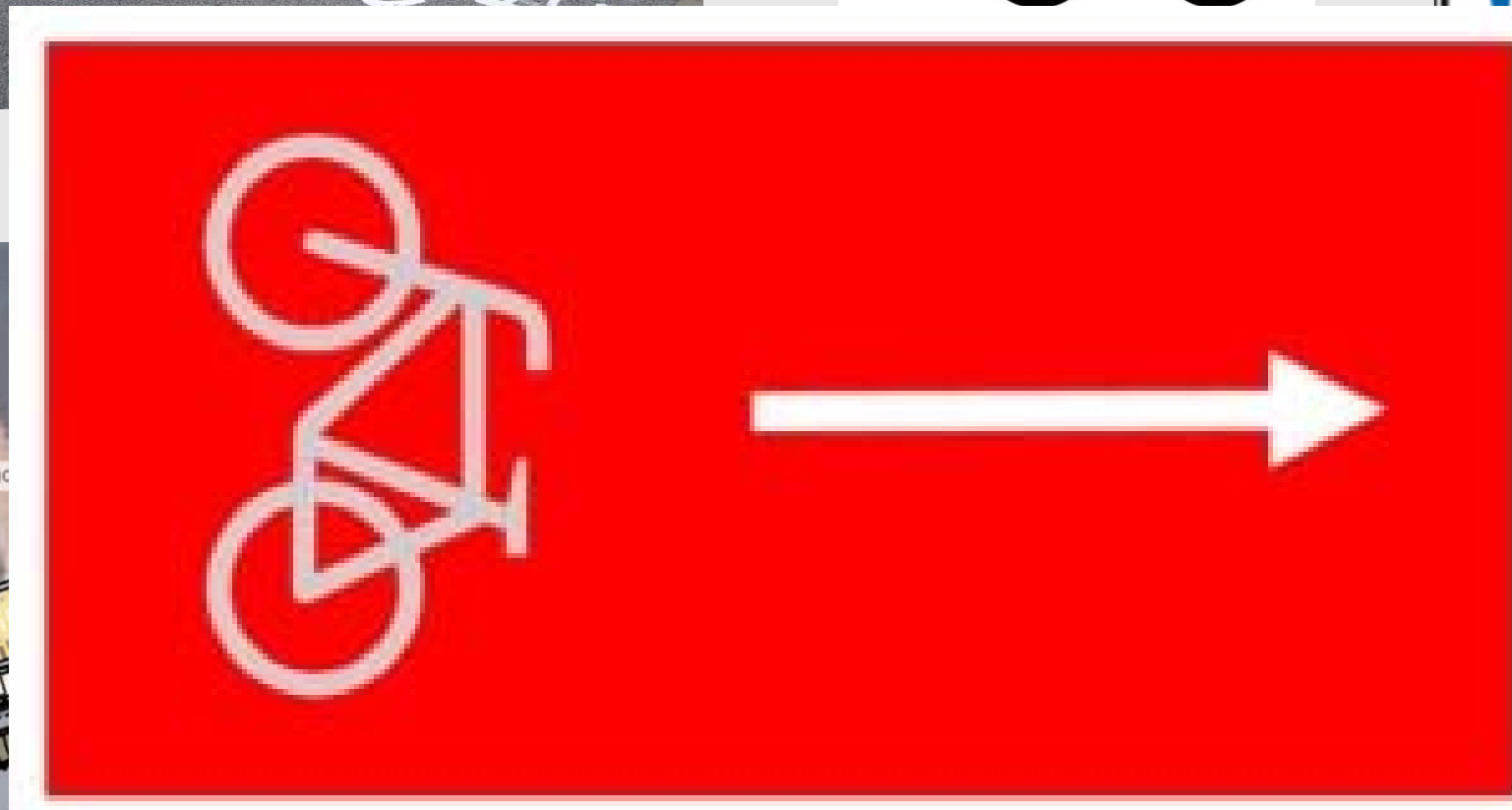


Bei 4 m Fahrbahnbreite

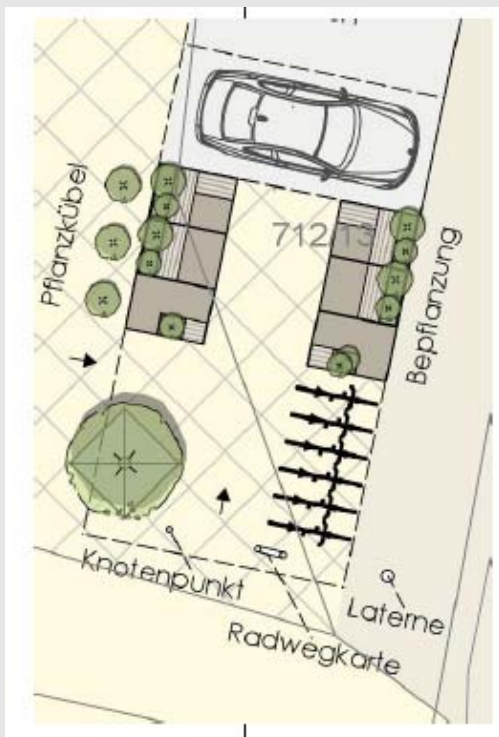
Bei 5 m Fahrbahnbreite



Verkehrsarten unterstützen durch bspw.



Gestaltungselemente sind vielfältig und bewegbar



Debatte Verkehrsführung Innenstadt

- Absicherung der Gehwege mit Poller
- Parken auf der Nordseite der Marktstraße
- Parkverbot generell aufheben
- Zuviel LKW – können nicht wenden
- Generelles Durchfahrtsverbot
 - Liefer- und Anliegerverkehr frei





STADT BURGDORF: Stadtverkehr für ALLE Ertüchtigung Bahnquerungen

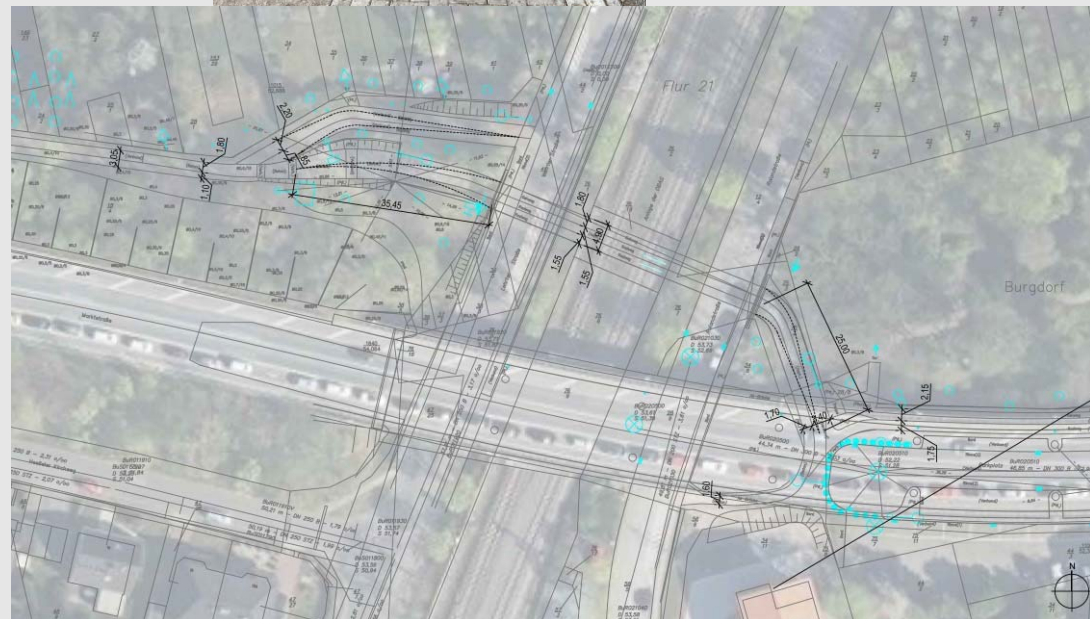
Unterführung Lehrter Straße (Finanzamt-Tunnel)



Unterführung Lehrter Straße (Finanzamt-Tunnel)



Unterführung B 443



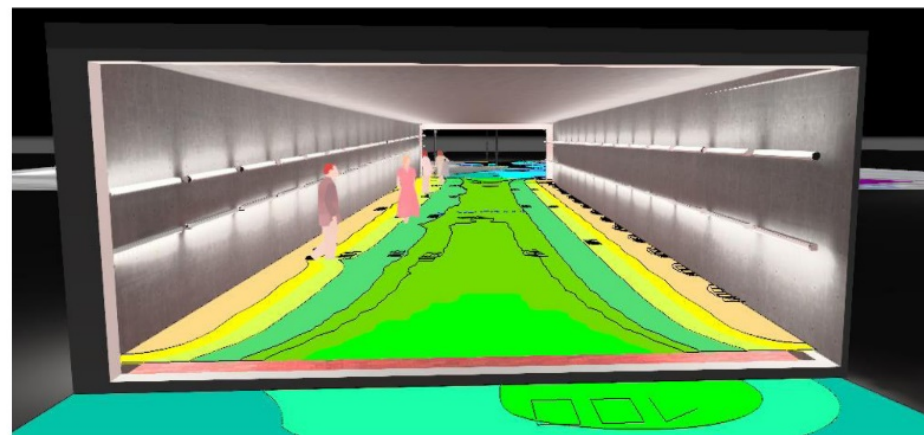
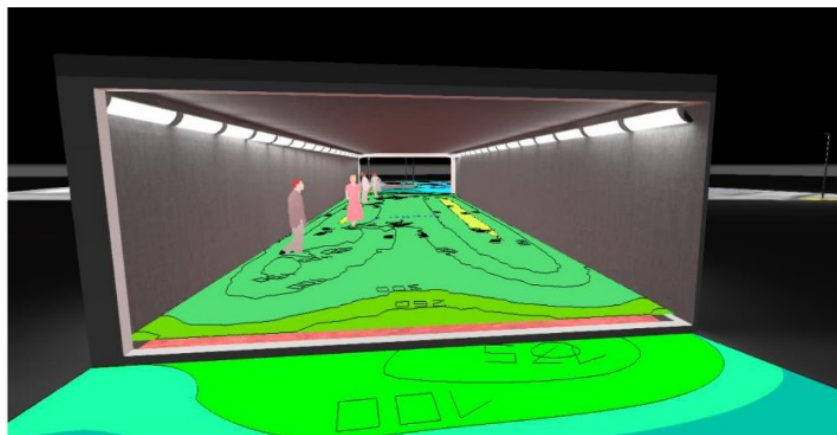
(Kurzfristige) Maßnahmen

- Einfahrtsgeschwindigkeiten reduzieren
 - Geschwindigkeitsbremen
- Markierungen prüfen und optimieren
 - Taktile Elemente zwischen Fuß- und Radweg
- Tunnelbeleuchtung optimieren
- Spiegelfläche Tunnelrampe tauschen
- Freundlichere (Wand-)Gestaltung
- Aufmerksamkeit schaffen
 - Markierungen am Boden oder Tunnelein-/ausgang

Gestaltung im Tunnel



Tunnelbeleuchtung





VIELEN DANK FÜR IHRE Stadtverkehr für ALLE AUFMERKSAMKEIT!