



SHP Ingenieure



Bohmte

Masterplan Mobilität 2030

Arbeitsprogramm und Angebot

A Problemstellung und Zielsetzung

Die Gemeinde Bohmte beabsichtigt, bei ihrer künftigen Entwicklung verstärkt den Aspekt der Mobilität in einem Gesamtansatz zu berücksichtigen. Dies ist zum einen wichtig, um die vielfältigen zu treffenden Entscheidungen beispielsweise zur Ausweisung von Wohn- und Gewerbeflächen rechtzeitig unter verkehrlichen Aspekten treffen zu können. Zum anderen sind immer wieder Korrekturen an der gesamten verkehrlichen Infrastruktur vorzunehmen. Hier sollen aufeinander abgestimmte Maßnahmen erfolgen. Die hohen Belastungen der Ortslage – insbesondere durch den hohen Schwerverkehrsanteil – sind sehr kritisch zu bewerten. Hier gilt es zu vermeiden, zu verlagern und das was sein muss, verträglich abzuwickeln.

Ein Masterplan Mobilität umfasst auf kommunaler Ebene Strategien und Maßnahmen zur nachhaltigen Gestaltung der Mobilität der Zukunft. Qualitativ sind zunächst verkehrsplanerische Aussagen auf der Ebene der Flächennutzungsplanung zu erwarten. Die Konkretisierung der Maßnahmen erfolgt im Rahmen der entsprechenden Teilkonzepte bzw. problembezogen punktuell. Der Masterplan ist heute auch ein wesentlicher Beitrag zum Lärm- und Klimaschutz. Wechselwirkungen und Auswirkungen sind wichtige Faktoren in der späteren Beurteilung von Maßnahmen sowie einem möglicherweise nachgeschalteten Prozess von Evaluation und Controlling.

Ziel des Masterplans ist zunächst eine verkehrsträgerübergreifende Bestandsaufnahme der verkehrlichen Situation, die auf Beobachtungen, fachlichen Einschätzungen und einer Integration des örtlichen Basiswissens beruht. Danach sollen in einem Dialogprozess die Ziele des Masterplans abgesteckt werden. Die künftig zu erwartenden gesellschaftlichen Veränderungen und der absehbare Wertewandel in Mobilitätsfragen werden dabei berücksichtigt.

Anschließend sollen szenarienspezifische Maßnahmenbündel skizziert werden, mit denen die Ziele erreichbar sind. Die Auswahl eines geeigneten Szenarios für Bohmte führt zu konkreten Handlungsansätzen und Maßnahmen. Dabei ist es möglicherweise sinnvoll, im Rahmen eines integrierten Handlungskonzeptes ein Stufenkonzept zu erarbeiten. Im Rahmen des kommunalen Handlungsspielraums – getragen von den wirtschaftlichen Perspektiven und Möglichkeiten – können so Prioritäten gesetzt werden. Neue Programme und Fördermöglichkeiten können rechtzeitig mit abgestimmten Planungsabsichten berücksichtigt werden.

Im Masterplan Mobilität 2030 für Bohmte geht es also nicht nur um die Frage, wie sich das Mobilitätsverhalten verändern wird und welche Auswirkungen davon zu erwarten sind, sondern auch um die Frage, in welcher Richtung sich das Verkehrsverhalten verändern soll. Der Verkehrsentwicklungsplan ist folglich eine programmatische, verkehrspolitische Ansage, die entsprechend mit der Bevölkerung und den kommunalpolitischen Akteuren in Bohmte abgestimmt werden muss. Die Beteiligung sowohl der breiten Öffentlichkeit, der Interessenvertreter als auch der Politik ist hierzu eine wesentliche Voraussetzung.

B Arbeitsprogramm

1 Grundlagen, Erhebungen, Mängel und Potenziale

Hinreichend aktuelle Verkehrszahlen sind immer noch eine wesentliche Grundlage der Mobilitätsplanung. Allerdings sollte der Aufwand zur Erhebung aktueller Daten in einem vernünftigen Verhältnis zum Gesamtaufwand für die Planung stehen, zumal quantitativ in der Regel nur der Kraftfahrzeugverkehr erhoben wird und der Rad- und Fußgängerverkehr lediglich qualitativ erfasst wird. Mit den Zählungen des Anbieters aus 2015 liegt ein gutes Zahlenmaterial vor. Ggf. sind im späteren Prozess für Wohnstraßen noch vereinzelt Daten zu erheben.

Arbeitsschritte:

- Sichten und Auswerten der verkehrsrelevanten Analysen und Gutachten, z.B.
 - o Diverse – die Mobilität berührende - Untersuchungen
 - o Flächennutzungsplan Bohmte
 - o Wichtige Bebauungspläne
 - o Überlegungen zur Ortskernentwicklung
 - o Nahverkehrsplan
 - o Motorisierungsgrad/Fahrzeugbestand
 - o Ggf. Luftreinhalteplan, Lärmaktionsplan
 - o Etc.
- Ortsbesichtigung/Rundgang in Zusammenarbeit mit den örtlichen Akteuren
- Sammeln von Anregungen durch eine frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit in einem ersten Arbeitsschritt bzw. Auswertung der bereits vielleicht erfolgten Bürgerbeteiligungen zu anderen Themen
- Zusammentragen und Kartierung der Mängel und Potenziale

2 Leitbild, Prognoseszenario, neue Technologien

Die Entwicklung eines Leitbildes für den Masterplan Bohmte sollte am Anfang der Arbeiten stehen und den Planungsprozess begleiten. Wichtig ist die gleichberechtigte und transparente Ableitung und Darstellung konsensfähiger Ziele. Die Definition der Ziele ist die Grundlage der Mängelbewertung, der Entwicklung von Handlungsstrategien sowie der Maßnahmenbewertung. Das Leitbild ist eng verknüpft mit der verkehrlichen Perspektive für das Zieljahr 2030.

Die Prognose der verkehrlichen Entwicklung bis zum Zieljahr 2030 wird maßgeblich geprägt durch die demografische Entwicklung in den nächsten Jahren, die durch eine zunehmende Alterung der Gesellschaft und durch eine Stagnation der Bevölkerungszahl in Deutschland mit anschließendem spürbarem Rückgang gekennzeichnet sein wird. Regional kann die Entwicklung aber durchaus anders sein, weshalb eine auf die Örtlichkeit bezogene Prognose erforderlich ist.

Schon bei der Aufstellung des Leitbildes bzw. der Formulierung der Ziele lassen sich Schwerpunkte setzen, die die Bearbeitung des Masterplans prägen. Dabei stellt sich insbesondere die Frage, inwieweit man gewillt ist, die künftige Mobilität in Bohmte zu beeinflussen. Eine mit einem Bewusstseinswandel einhergehende Stärkung des Umweltverbundes steht dabei im Vordergrund.

Arbeitsschritte:

- Konkretisierung eines Leitbildes zum Masterplan Bohmte mit Formulierung kommunaler Handlungsziele und -felder
- Entwicklung von generellen Prognoseszenarien der Verkehrsentwicklung unter Berücksichtigung von
 - Bevölkerungsprognose für Bohmte und das Umland
 - Beeinflussung des Verkehrsverhaltens/der Verkehrsmittelwahl
 - Städtebauliche Entwicklungsvorhaben in Bohmte (Wohnen, Gewerbe)
 - Chancen der verkehrliche Entlastung im Ortskern
 - Klimaschützender E-Mobilität bzw. alternativer Angebote
- Abstimmung mit dem AG und Festlegung eines Prognoseszenarios

3 Verkehrswichtiges Straßennetz (Funktion/Nutzung/Erweiterung/Neubau/ Umgestaltung/Lenkung)

Das Straßennetz in Bohmte ist grundsätzlich definiert. Kleinere Ergänzungen oder Korrekturen können sinnvoll sein. Die Entwicklung der Planungskonzepte erfolgt in Zusammenarbeit mit den örtlichen Akteuren. Daraus werden Planfälle entwickelt.

Arbeitsschritte:

- Überprüfung des kommunalen Netzes der verkehrswichtigen Straßen unter Einbeziehung geplanter/möglicher Netzveränderungen
- Überprüfung des Konzeptes zur flächenhaften Verkehrsberuhigung, so z.B. bezüglich der Einrichtung von Tempo 30 – Zonen und Verkehrsberuhigten Bereichen
- Abschätzung von Potenzialen zur Verkehrsvermeidung, Verkehrsverlagerung und Verkehrsberuhigung
- Abschätzung von Potenzialen einer strategischen Verkehrslenkung
- Hinweise zur Schwerverkehrslenkung unter Berücksichtigung der Haupttrouten im Güterverkehr
- Hinweise zur Anpassung/Optimierung der wegweisenden Beschilderung, ggf. unter Einbeziehung von dynamischen Elementen

4 Parken in zentralen Bereichen

Das derzeitige Parkraumbewirtschaftungskonzept der Bohmte sieht eine differenzierte Bewirtschaftung der Parkmöglichkeiten vor. Grundsätzlich besteht ein gutes Angebot an Stellplätzen. Im Rahmen des Masterplans wird kein grundsätzlich neues Konzept erarbeitet. Allerdings können sich im Rahmen von Überlegungen zu anderen Verkehrsarten oder zur Gestaltung von Straßen und Plätzen auch hier Diskussionspunkte ergeben. Diese werden im Rahmen der anderen Arbeitsschritte mit bearbeitet.

In der Kalkulation wird ein pauschaler Ansatz berücksichtigt, der ein begrenztes Bearbeiten des Themas Parken erlaubt.

5 ÖPNV-Konzept

Der Busverkehr in Bohmte wird kontinuierlich betreut. Im Rahmen des Masterplans wird das Angebot als gesetzt betrachtet. Ergänzend werden Hinweise gegeben. Dies kann für die Entwicklung multimodaler Wegeketten erforderlich werden. Auch bei der Diskussion um Straßenumgestaltungen und der Einrichtung barrierefreier Haltestellen wird der Busverkehr berührt werden. Alternative Bedienformen sollen ebenfalls angesprochen werden. Die Erreichbarkeit von Bohmte mit der Bahn ist ebenfalls gegeben.

In der Kalkulation wird ein pauschaler Ansatz berücksichtigt, der ein begrenztes Bearbeiten des Themas ÖPNV erlaubt.

6 Radverkehrskonzept

Ein wesentliches Ziel ist die Stärkung des Radverkehrs durch die Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes mit Haupt- und Nebenrouten. Auch hier ist zunächst im Rahmen der Leitbilddiskussion das angestrebte Ziel zu konkretisieren.

Arbeitsschritte:

- Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes
 - o Haupt- und Nebenrouten im kommunalen Radverkehr
 - o Standards von Radverkehrsanlagen (Anwendung des aktuellen Regelwerkes ERA 2010)
 - o Anwendung aktueller Elemente der Radverkehrsförderung (Fahrradstraßen, Radfahren entgegen Einbahnrichtung, Schutzstreifen, ggf. Radschnellwege)
 - o Berücksichtigung der besonderen Anforderungen von E-Bikes und Pedelecs
 - o Berücksichtigung touristischer Anforderungen
- Ggf. Hinweise zur Entwicklung von Fahrradverleihsystemen
- Fahrradabstellanlagen in zentralen Bereichen und an den Haltestellen des ÖPNV

- Maßnahmen zur Vernetzung des Radverkehrs mit dem ÖPNV (B+ R)
- Dringlichkeitsreihung für Maßnahmen zur Stärkung des Radverkehrs als System

7 Fußverkehr

Das zu Fuß gehen ist die in der Vergangenheit am meisten vernachlässigte Verkehrsart. Dies ist bemerkenswert, da ca. die Hälfte der Wege mit dem Kraftfahrzeug kürzer als 5 km sind und über ein Viertel aller Wege sogar kürzer als 1 km sind. Gerade die Nahmobilität im unmittelbaren Wohnumfeld und hier insbesondere die Mobilität von Jugendlichen, von Frauen und von älteren Menschen erfordern eine stärkere Beachtung des zu Fuß Gehens auch auf der strategischen Ebene der Masterplanung. Die Gestaltung attraktiver Stadträume und die Verbesserung des sozialen Verkehrsverhaltens tragen ebenfalls zur Förderung der Nahmobilität und insbesondere des Fußverkehrs bei. Im Hinblick auf die zunehmende Alterung der Gesellschaft kommt der Barrierefreiheit der Verkehrsanlagen zentrale Bedeutung zu.

Arbeitsschritte:

- Erarbeitung eines generellen Kataloges von Maßnahmen zur Förderung des zu Fuß Gehens in Bohmte
 - o Beseitigung von Netzlücken
 - o Minimierung von Wartezeiten für den Fußverkehr z.B. an Knotenpunkten
 - o Verbreiterung von Gehwegen, Beseitigung von Hindernissen auf Gehwegen
 - o Fußverkehrsfreundliche Bereiche
 - o Barrierefreiheit der Straßen und Wege
 - o Attraktive Gestaltung von Straßen- und Platzräumen mit Aufenthaltsqualität
 - o Optimierung der Erreichbarkeit zentraler Bereiche
- Entwicklung einer Gesamtstrategie zur Stärkung der Nahmobilität (Fuß+ Rad)

8 Mobilitätsmanagement

Leitidee des Mobilitätsmanagements ist die Förderung der effizienten, umwelt- und sozialverträglichen Abwicklung von Mobilität. Der Ansatz ist vielversprechend, da eine immer größer werdende Gruppe der Bevölkerung nicht mehr über ein eigenes Kraftfahrzeug verfügt. Car Sharing, Mitfahrkonzepte oder andere multimodale Arten der Fortbewegung gewinnen an Bedeutung. Dies gilt zwar nur eingeschränkt für kleinere Kommunen wie Bohmte. Aber für Teilbereiche lässt sich „von den Großen etwas abgucken“.

In das Mobilitätsmanagementkonzept sollen ggf. bestehende lokale oder regionale Konzepte des Betrieblichen Mobilitätsmanagements integriert

werden. Darüber hinaus sind weitere Ansätze des Mobilitätsmanagements, beispielsweise eine verstärkte Mobilitätsberatung, im Rahmen des Mobilitätskonzeptes zu diskutieren und festzulegen.

Arbeitsschritte:

- Derzeitige Ansätze des Mobilitätsmanagement in der Kommune bzw. in der Region
- Ansätze für das künftige Mobilitätsmanagement in Bohmte:
 - Betriebliches Mobilitätsmanagement
 - Mitfahrportale auf regionaler Ebene
 - Mobilitätsstationen
 - Mobilitätsberatung
- Bewertung der Ansätze und Empfehlungen

9 Integriertes Handlungskonzept - Schlüsselmaßnahmen - Evaluierung/Controlling

Im Integrierten Handlungskonzept werden die Teilkonzepte auf der Grundlage ihrer Wirkungen und Abhängigkeiten untereinander zusammengeführt. Wesentlich ist dabei der Abgleich mit den im Leitbild formulierten Zielsetzungen. Die Überprüfung der Zielerreichung sollte in einem nachgeschalteten Prozess der Evaluierung und des kontinuierlichen Monitorings erfolgen.

Arbeitsschritte:

- Entwicklung eines Integrierten Handlungskonzeptes aus einzelnen Maßnahmenbausteinen unter Beachtung der im Planungsleitbild formulierten Gesamtziele
- Abstimmung der baulichen und betrieblichen Maßnahmenbündel unter Einbeziehung der Ansätze des Mobilitätsmanagement
- Formulierung der Dringlichkeit der Maßnahmen und Ableitung einer Prioritätenreihung für die Realisierung (Gliederung in kurz-, mittel- und langfristig)
- Definition von Schlüsselmaßnahmen
- Hinweise zu Evaluierung/Controlling des Masterplans bzw. der vorgeschlagenen Maßnahmen
- Hinweise zur weiteren Öffentlichkeitsbeteiligung im weiteren Verfahren

10 Beteiligungsverfahren und Öffentlichkeitsarbeit

Die konsensorientierte Erarbeitung des Planwerkes trägt wesentlich zur Akzeptanz der Ergebnisse bei. Deshalb könnte eine projektbegleitende Arbeitsgruppe eingerichtet werden, in der die wesentlichen Entscheider der Politik und der Verwaltung gemeinsam mit dem beauftragten Gutachter sowie externen Interessenvertretern aktiv mitwirken. Die projektbegleitende Arbeitsgruppe bzw. ihre Mitglieder übernehmen auch eine wichtige Funktion im Rahmen einer breiten öffentlichen Vermittlung des Planungsprozesses. Die Erfahrungen der Gutachter zeigen, dass dadurch die Konsensfähigkeit der Ergebnisse des Planungsprozesses erheblich verbessert werden kann.

Eine den Masterplan begleitende Öffentlichkeitsarbeit trägt ebenfalls wesentlich zur Akzeptanz der Planungsergebnisse bei. Elemente der Öffentlichkeitsarbeit sind die regelmäßige Berichterstattung in den politischen Gremien, die aktuelle Darstellung des Planungsprozesses im Internet sowie die Durchführung von Bürgerversammlungen/-foren oder workshops. Dabei ist es wichtig, auch die zu Wort kommen zu lassen, die naturgemäß viel „ohne Auto“ unterwegs sind. Dies betrifft zuerst die Gruppe der Jugendlichen und zunehmend auch die der Senioren.

Arbeitsschritte für eine mögliche Beteiligungsstruktur:

- Einrichtung einer projektbegleitenden Arbeitsgruppe mit Vertreterinnen und Vertretern aus Politik und Verwaltung, des beauftragten Gutachters sowie externer Interessengruppen
- Besondere Berücksichtigung und Integration der anderen Fachämter der Stadtverwaltung
- Zusätzliche Erfassung des örtlichen Basiswissens beispielsweise durch Informationen von „Schlüsselpersonen“
- Berichterstattung in den städtischen Gremien
- Vorbereitung und Durchführung von 2 Mobilitätsforen/workshops zur Öffentlichkeitsbeteiligung
- Protokollierung der Ergebnisse der Sitzungen

Anmerkung: Hierbei handelt es sich um einen ersten Vorschlag zu einer Beteiligungsstruktur. Diese muss zu Projektbeginn konkretisiert und auf die örtliche Situation zugeschnitten werden.

C Durchführung der Untersuchungen

- Alle Arbeitsschritte werden eng mit dem Auftraggeber abgestimmt. Die zunächst anvisierte Bearbeitungszeit beträgt ca. 12 Monate. Insgesamt sind zunächst 8 Termine in Bohmte für ein Beteiligungsverfahren bzw. Besprechungen Bestandteil des Angebotes.
- Sämtliche Planunterlagen und notwendigen Daten werden für den Anbieter kostenfrei zur Verfügung gestellt.
- Die Berichtsübergabe erfolgt 3-fach auf Papier sowie digital als pdf-Datei.
- Die Bearbeitung erfolgt im Büro SHP Ingenieure interdisziplinär. Neben den verkehrlichen Ansprüchen ist es dem Anbieter wichtig, stadtgestalterische Aspekte zu integrieren.

Organigramm der Personen, die die Leistung tatsächlich erbringen sollen		
Geschäftsführer und Projektleiter Dipl.-Ing. Jörn Janssen		
Arbeitsaufteilung		
Verkehrsplanung/ Verkehrstechnik	Stadtplanung und -gestaltung	Technik
M.Sc. Sebastian Groß	Dipl.-Ing. Sabrina Stieger	Engelbert Stenkhoff

D Honorarkalkulation

- Die Leistungen werden zu einem Pauschalpreis von

EUR 35.000,--

 angeboten.

- Dem Pauschalpreis liegt folgende Aufwandsabschätzung zu Grunde:

	PL [h]	SB [h]	TP [h]	HK [h]
1. Grundlagen, Mängel, Potenziale	4	40	20	20
2. Leitbild und Prognoseszenarien	8	30	0	0
3. Straßennetz	8	80	20	0
4. Parken	2	16	0	0
5. ÖPNV	2	16	0	0
6. Radverkehr	4	40	20	20
7. Fußverkehr	4	40	20	0
8. Mobilitätsmanagement	4	20	10	0
9. Handlungskonzept, Evaluierung	8	40	0	0
10. Beteiligungsverfahren	20	40	0	0
Summe	64	362	90	40

Projektleiter	64	Std. à EUR	90,00	EUR	5.760,00
Sachbearbeiter	362	Std. à EUR	65,00	EUR	23.530,00
Techn. Personal	90	Std. à EUR	45,00	EUR	4.050,00
Hilfskräfte	40	Std. à EUR	15,00	EUR	600,00
				EUR	33.940,00
zuzüglich Nebenkosten		5%		EUR	1.697,00
Summe				EUR	35.637,00

- Sämtliche genannten Preise sind Netto-Preise zuzüglich der gesetzlich gültigen Mehrwertsteuer.
- Zusätzliche Leistungen müssen gesondert vereinbart werden.

Hannover, den 18. Mai 2017

SHP Ingenieure

(Jörn Janssen)