



Zusammenfassung

Neben einer gut ausgebauten Radwegeinfrastruktur ist auch die Bereitstellung öffentlicher Radabstellanlagen an wichtigen Zielpunkten zur Radverkehrsförderung besonders relevant. So kann das Fehlen sicherer und geschützter Radabstellanlagen dazu führen, dass das Rad gar nicht erst genutzt wird. Daher empfiehlt der Verkehrsentwicklungsplan den Auf- und Ausbau von Radabstellanlagen an wichtigen Verknüpfungspunkten sowie in Nahversorgungszentren. Im Radverkehrskonzept werden die Anforderungen an Fahrradabstellanlagen einerseits aus der Sicht der Nutzenden und andererseits aus Sicht der Betreiber bzw. der Stadt dargestellt (vgl. PGV 2013). Gute Abstellanlagen erfüllen dabei folgende Mindestanforderungen:

- Ein Fahrrad muss sicher und fest im Ständer stehen (auch beim Beladen und mit Kind im Kindersitz), ohne dabei beschädigt zu werden.
- Der Ständer muss mit allen gängigen Fahrradtypen mit den unterschiedlichsten Reifengrößen etc. funktionieren.
- Es muss die Möglichkeit bestehen den Fahrradrahmen mit einem soliden Bügelschloss am Fahrradständer festzuschließen.

Mit dem Radverkehrskonzept liegen bereits Maßnahmenvorschläge für die Umsetzung von Fahrradparken am Rande der Innenstadt vor. Der Bedarf an Abstellanlagen wurde bereits im Jahr 2011 im Rahmen einer Untersuchung der P+R-Anlagen (PGN 2011) mittels Zählungen und Befragungen ermittelt. Für die Abstellmöglichkeiten an den großen Verknüpfungspunkten Bahnhof Buxtehude sowie Haltepunkt Neukloster bedarf es einer grundlegenden Modernisierung und Optimierung der bereits überdachten öffentlichen Abstellanlagen. Neben einer modernen Lichanlage gilt es auch vor dem Hintergrund des „Pedelec-Booms“ mit einer wachsenden Anzahl an hochwertigen und teuren Fahrrädern entsprechend moderne und einfach zugängliche, abschließbare Radabstellanlagen zu installieren. Darüber hinaus können einzelne Anlagen mit Ladeinfrastruktur für die Akkus der Pedelegs oder mit Gepäcksaes ausgestattet sein, um weitere Serviceaspekte (z. B. Elektromobilität, Radtourismus) anzubieten.

Darüber hinaus sollten die Bushaltestellen – einem einheitlichen Konzept folgend – auf Buxtehuder Stadtgebiet grundlegend mit Radabstellanlagen ausgestattet werden, um intermodale Wegeketten zu fördern und den Umweltverbund zu stärken (vgl. C3). Je nach Bedeutung der Haltestellen im Liniennetz kann die qualitative Ausstattung unterschiedlich ausfallen (z. B. Überdachung, ein Bügel), jedoch sollte der Fokus primär auf einer flächendeckenden Installation liegen. Die konsequente und regelmäßige Unterhaltung und Pflege der Radabstellanlagen sind sicherzustellen.

Einzelmaßnahmen

- Bahnhof Buxtehude
- Haltepunkt Neukloster
- Bildungseinrichtungen (Schulen, Hochschule, Volkshochschule)
- Krankenhaus
- Zentrale Umsteigepunkte
- Eingänge der Fußgängerzone
- Sportstätten

Bausteine

- Umsetzung der Radabstellanlagen Innenstadt Buxtehude

Weitere Effekte

- Weiterentwicklung der Infrastruktur für den Radverkehr
- Förderung Multimodalität

- Modernisierung und Ausbau der Abstellanlagen an den wichtigen Verknüpfungspunkten (Bhf. Buxtehude, Haltepunkt Neukloster, ZOB)
- Bestandsaufnahme und Bewertung bestehender Radabstellanlagen („Radabstell-Kataster“)
- Auf- und Ausbau sowie Unterhaltung und Pflege von Radabstellanlagen

Beispiele

- (...)

Akteure

- Hansestadt Buxtehude
- Stadtwerke Buxtehude
- Radverkehrsverbände

Maßnahmenbezug

- B2, B3, C3, D2



Zeitraumen



Kostenaufwand



Zusammenfassung

Das Radverkehrskonzept aus dem Jahr 2013 stellt eine gute Grundlage für die konsequente Weiterentwicklung der Radverkehrsinfrastruktur sowie der Radverkehrsförderung als System in der Hansestadt Buxtehude dar. Neben diesen beiden Aspekten werden im Radverkehrskonzept auch Aspekte aus dem Bereich Service und Dienstleistung sowie Öffentlichkeitsarbeit berücksichtigt sowie Potenziale für neue Mobilitätstrends im Radverkehr (Pedelecs und E-Bikes) aufgezeigt. Das Radverkehrskonzept gibt weiterhin Empfehlungen zum Fahrradparken sowie zum Bereich Öffentlichkeitsarbeit und Service.

Die im Radverkehrskonzept herausgearbeiteten Handlungsbedarfe wurden im Rahmen des VEP hinsichtlich des Umsetzungsstandes geprüft. Mit dem VEP wird eine zukünftig stete und konsequente Umsetzung der im Radverkehrskonzept formulierten Maßnahmen empfohlen. Dabei hat die Realisierung eines zusammenhängenden Grundnetzes – wie es auch im Radverkehrskonzept steht – Priorität

Einzelmaßnahmen

- Nord-Süd-Achse: Ottensener Weg – An der Rennbahn – Stader Straße bis Bahnhof und Apensener Straße
- Ost-West-Achse: Dammhauser Straße – Hafenbrücke – Harburger Straße
- Innenstadt: Altstadtumfahrung, Bahnhofstraße – Poststraße – Gildestraße

Bausteine

- Abwägung der Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept nach Priorität und zeitlicher Umsetzung mit relevanten Akteuren
- Umsetzung der Maßnahmen nach Priorisierungsgrad

Weitere Effekte

- Weiterentwicklung der Infrastruktur für den Radverkehr
- Verkehrssicherheit
- Mobilitätskultur
- Tourismus

Akteure

- Hansestadt Buxtehude
- Landkreis Stade
- NLStBV
- Radverkehrsverbände

Beispiele

- (...)

Maßnahmenbezug

- B1



Zeitraumen



Kostenaufwand



Zusammenfassung

Der Transport von „handhabbaren“ Waren bis ca. 100kg kann im privaten und gewerblichen Bereich effizient und klimaschonend mit Lastenrädern durchgeführt werden. Die Anschaffung von (E-)Lastenrädern ist im Vergleich zu normalen Fahrrädern und Pedelecs mit einem höheren finanziellen Aufwand verbunden. Ebenso ist sicheres und witterungsgeschütztes Parken insbesondere im urbanen Umfeld schwieriger zu realisieren und oftmals fehlt die Kenntnis über die breite Modellauswahl. Aus diesem Grund wird modellhaft in der Hansestadt Buxtehude mit bzw. durch qualifizierte Partner ein quartiersbezogener (E-)Lastenradverleih vorgeschlagen.

Wichtig ist eine wohnstandortnahe Stationierung des Angebots, sodass die Nutzung mit kurzen Wegen verbunden ist. Hierbei besteht die Möglichkeit, das Angebot mit Carsharing-Stationen im unmittelbaren Wohnumfeld zu verknüpfen, sodass eine Station mehrere Mobilitätsangebote zur Verfügung stellt. Anhand der Verknüpfung mit ausgewählten multimodalen Verknüpfungspunkten (vgl. C3) und an zentralen Einzelhandelsstandorten kann das Angebot langfristig auch gesamtstädtisch ausgeweitet werden. Mit dem Leihangebot werden die Einsatzmöglichkeiten von (E-)Lastenrädern – v. a. gegenüber wenig erfahrenen Radfahrer*innen – vor Ort prominent präsentiert und die Probenutzung ohne finanzielle Vorleistung (Kauf) ermöglicht. In Kooperation mit dem ansässigen Einzelhandel sind Finanzierungsmodelle denkbar, welche die (E-)Lastenräder mittels Sponsorings (mit-)finanzieren. Die gewonnenen Erkenntnisse aus zahlreichen Lastenrad-Initiativen können als Grundlage genutzt werden.

Neben dem Angebot von Lastenradverleihstationen kann die Hansestadt Buxtehude ggf. eine finanzielle Förderung im Sinne einer Anschubfinanzierung für (E-)Lastenräder für Privatpersonen und Gewerbetreibende anbieten. Dies dient dem Abbau von Nutzung- und Berührungängsten und minimiert den finanziellen Aufwand. Gleichzeitig schafft die Anschubfinanzierung positive Effekte für die Mobilität der Bürger*innen und steigert die Umwelteffizienz. Sie ist ein weiterer Schritt hin zu einer autofreien Innenstadt (vgl. E2).

Einzelmaßnahmen

- Altstadt und Nahversorgungsstandorte
- Wohnquartiere

Bausteine

- Installation von (E-)Lastenradleihstationen im Quartier
- Anschaffung unterschiedlicher Modelle für spezifische Zwecke (z. B. Kinder- oder Lastentransport)
- Nutzung der Flächen am (E-)Lastenrad für Werbung und Sponsoring durch lokale Einzelhändler
- Öffentlichkeitsarbeit und Testangebote
- Ggf. Anschubfinanzierung für Privatpersonen und Gewerbetreibende

Weitere Effekte

- Imagegewinn
- Mobilitätskultur
- Gesundheitsförderung
- Regionale Wertschöpfung

Akteure

- Hansestadt Buxtehude
- Lokaler Einzelhandel
- Radverkehrsverbände
- Unternehmen und Wirtschaftsförderung

Beispiele

- Lastenrad-Flensburg.de

Maßnahmenbezug

- D7, D8, E1



Zeitraumen



Kostenaufwand



Zusammenfassung

Das Fahrrad besitzt als flexibler Zu- und Abbringer zu Haltestellen des ÖPNV und SPNV ein hohes Potenzial, vor allem als klimafreundliches Verkehrsmittel einer Wegstrecke auf dem Weg zur Arbeit, zum Ausbildungsplatz oder im Freizeitverkehr. Eine wichtige Voraussetzung für die Nutzung hochwertiger Fahrräder, Pedelecs oder E-Bikes als Zubringer ist die Verfügbarkeit sicherer und witterungsgeschützter Abstellanlagen an Haltestellen bzw. wichtigen Knotenpunkten des öffentlichen Verkehrs.

Die Bike+Ride-Anlagen am Bahnhof Buxtehude sind laut einer Erhebung im Zuge des Radverkehrskonzepts sowie einer Analyse der Park-Ride-Anlagen überlastet, was dazu führt, dass wild abgestellte Fahrräder das Bahnhofs Umfeld optisch sowie funktional einschränken. Hier wird empfohlen, die Kapazitäten auszubauen sowie die gesamte Anlage qualitativ (u. a. Austausch der nutzerunfreundlichen Vorderradklemmen) aufzuwerten. Darüber hinaus wird die Empfehlung aus dem Radverkehrskonzept zur Errichtung einer Fahrradstation am Bahnhof nachrichtlich aufgenommen und unterstützt (vgl. C3).

Die Auslastung der B+R-Anlagen am Bahnhof Neukloster ist laut der Erhebung im Jahr 2013 durchschnittlich, sie weist jedoch eine unterschiedlich starke Inanspruchnahme nördlich und südlich der Gleise auf. Aus diesem Grund wird eine Prüfung der Kapazitätserweiterung der südl. gelegenen Anlagen empfohlen. Auch hier sollte die qualitative Aufwertung der bestehenden Anlagen sichergestellt werden, um die Attraktivität der intermodalen Verkehrsmittelnutzung nicht zu gefährden.

Zur Ausweitung des B+R-Angebotes wird der ZOB als wichtiger ÖPNV-Knotenpunkt empfohlen.

Einzelmaßnahmen

- Bahnhof
- Neukloster (Prüfung)
- Fahrradstation Hbf
- ZOB

Bausteine

- Identifikation von Flächen zur Kapazitätserweiterung
- Ausbau der B+R-Anlagen am Bahnhof Buxtehude und Neukloster
- Qualitative Aufwertung/Modernisierung bestehender Anlagen (u. a. Überdachung, Anschlussmöglichkeiten, Beleuchtung)
- Aufbau eines Angebotes am ZOB
- Perspektivischer Ausbau von B+R-Anlagen an weiteren SPNV-Haltestellen (vgl. 21)

Weitere Effekte

- Erreichbarkeit
- Multimodalität
- Mobilitätskultur
- Weiterentwicklung der Infrastruktur für den Radverkehr

Akteure

- Hansestadt Buxtehude
- Stadtwerke Buxtehude
- DB
- Radverkehrsverbände

Beispiele

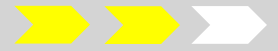
- (...)

Maßnahmenbezug

- B1, C3, C4



Zeitraumen



Kostenaufwand



Zusammenfassung

Unter anderem auch aufgrund der zunehmenden Verbreitung von Elektrofahrzeugen gewinnen gut ausgebaute Radrouten u.a. auch für Pendler*innen auf Entfernungen jenseits der 5 km an Bedeutung. Um eine echte Alternative zum Pkw-Verkehr darzustellen, muss die Radverkehrsinfrastruktur innerorts (vgl. B1 und B2) wie auch über die Stadtgrenzen hinausgehend durchgängig eine hohe Qualität aufweisen. Dies gilt besonders für die Pendler*innenverkehre zwischen den Städten. Hierfür sieht der VEP gut ausgebaute Radroutenverbindungen in die Nachbarkommunen sowie in die Hansestadt Hamburg vor, welche möglichst direkt (d.h. umwegfrei/-arm) geführt werden mit dem Ziel, komfortable und sichere Verbindungen für den Radverkehr auch auf größeren Entfernungen zu schaffen. Die Radrouten bieten dabei einen besonderen Ausbaustandard, wodurch ein zügiges und komfortables Vorankommen der Radfahrer*innen gewährleistet wird. Über die Routenführung werden die direkten Nachbarkommunen angebunden.

Die Metropolregion Hamburg hat im Jahr 2017 eine „Potenzialanalyse für Radschnellwege“ abgeschlossen. Auf dieser Basis werden aktuell Voruntersuchungen für insgesamt neun Radschnellwege durchgeführt. Die Route 10 verläuft von der City über die HafenCity, Veddel, Wilhelmsburg und Harburg bis hin zu Neugraben-Fischbek. Diese Route lässt sich über die Landesgrenze hinaus Richtung Neu Wulmstorf und somit auch in Richtung Buxtehude weiterentwickeln. Aktuell läuft eine Machbarkeitsstudie zur Untersuchung möglicher Trassen zwischen Stade und Hamburg. Der VEP Buxtehude unterstützt die parallelen Bestrebungen zum Ausbau interkommunaler Radroutenverbindungen und legt die Voraussetzungen für eine entsprechende Infrastruktur auf dem eigenen Stadtgebiet fest. Dabei orientiert sich die Routenführung anhand des städtischen Radverkehrsnetzes (vgl. B6).

Einzelmaßnahmen

- Stade - Nottensdorf - Buxtehude - Neu-Wulmstorf - HH-Harburg (Anschluss Radschnellweg Hamburg)
- HH Finkenwerder - Buxtehude - Ottensen – Apen- sen

Bausteine

- Abstimmung mit dem Kreis Stade sowie der Hansestadt Hamburg
- Machbarkeitsuntersuchung je Route mit Festlegung der Routenführung und von Qualitätsstandard für den Ausbau
- Einbindung in das städtische Radverkehrsnetz
- Beschilderung und Vermarktung

Weitere Effekte

- Rad Imagegewinn
- Mobilitätskultur
- Verbesserung der Erreichbarkeit
- Gesundheitsförderung
- Verkehrssicherheit

Akteure

- Hansestadt Buxtehude
- LK Stade
- Radverkehrsverbände

Beispiele

- (...)

Maßnahmenbezug

- B2, B6



Zeitraumen



Kostenaufwand



Premiumrouten fördern die Nahmobilität. Sie erfüllen in besonderem Maße die Ansprüche an den heutigen Radverkehr: direkt, schnell, sicher, massentauglich und nutzbar für e-mobile Radverkehre. Um diese Förderung des Radverkehrs ganzheitlich zu realisieren, bedarf es nicht nur regionaler Radschnellwege, sondern auch entsprechender Wegeverbindungen auf städtischem Gebiet. Aufgrund der teilweise geringen Flächenverfügbarkeit im verdichteten städtischen Raum, können hier nicht die Qualitätsstandards von Radschnellwegen erfüllt werden. Die Bezeichnung „Premiumradrouten“ verweist auf den für den Radverkehr bestmöglichen Ausbaustandard im Rahmen der Möglichkeiten des historisch gewachsenen Stadtgebiets.

Premiumradrouten sollen den Radverkehr auch für längere Distanzen attraktiv machen (und somit einen Beitrag zu Stauvermeidung, CO₂-Reduzierung und Gesundheitsförderung leisten). Damit kommt diesem neuen leistungsfähigen und qualitativ hochwertigen Infrastrukturelement, insbesondere im Zuge wichtiger Alltagspendlerachsen im Berufs- und Ausbildungsverkehr, eine große Bedeutung zu. Häufig besteht auf solchen Quell-Ziel-Relationen ein hohes Potenzial (z. B. aufgrund von guten Ergebnissen im Reisezeitvergleich zum Pkw), um Modal-Split-Verlagerungen zugunsten des Radverkehrs zu erreichen. Die Premiumrouten stellen einerseits ein Angebot dar, welches die Menschen dazu motivieren soll auch im Alltag auf das Fahrrad zu steigen. (Andererseits sind sie eine Reaktion auf aktuelle Entwicklungen, wie ein steigendes Radverkehrsaufkommen und die verstärkte Nutzung von Pedelecs).

Wichtig ist nicht nur die Durchgängigkeit, sondern auch die Anbindung der innerstädtischen Premiumrouten über gut befahrbare und wahrnehmbare Anschlüsse an das weitere kommunale Radverkehrsnetz. Hierzu können teils bestehende Verbindungen genutzt werden, teils ist die Notwendigkeit neuer Verbindungen zu prüfen. Im Zusammenhang mit den regionalen Radschnellwegen (vgl. Maßnahme B5), werden die dort genannten Korridore auf innerörtliche Verbindungen übertragen, um im verdichteten Siedlungsbereich – unter Abwägung der dort vorhandenen und vielfältigen Nutzungsansprüche an den öffentlichen Raum – entsprechend starke Radverkehrsverbindungen zu schaffen. Ein wichtiger Aspekt hierbei stellt auch die Querung der Bahntrasse dar (vgl. Maßnahme A6).

Einzelmaßnahmen

- Achse Südwest- Nordost
- Achse West-Ost

Bausteine

- Festlegung von potenziellen Wegeverbindungen auf städtischem Gebiet mit Anschlüssen an die regionalen Radschnellwege
- Definition von Qualitätsstandards (u.a. Breite, Bevorrechtigungen)
- Ggf. Machbarkeitsuntersuchung unterschiedlicher Varianten

Weitere Effekte

- Erreichbarkeit
- Stärkung Radverkehr

Akteure

- Hansestadt Buxtehude
- LK Stade
- NLStBV
- Ggf. Radverkehrsverbände

Beispiele

- Radschnellweg Göttingen
- Premiumrouten Bremen

Maßnahmenbezug

- A6, B2, B5

