



Zeitraumen



Kostenaufwand



Zusammenfassung

Das Mobilitätsmanagement dient als strategischer Ansatz dazu, die Verkehrsnachfrage nachhaltig zu beeinflussen und führt zu einer effizienteren Nutzung von Mobilitätsangeboten. Generell wird in kommunales, betriebliches und schulisches Mobilitätsmanagement unterschieden.

Das Kommunale Mobilitätsmanagement bezieht sich angebotsseitig auf die Gewährleistung einer ausreichenden Infrastruktur und Mobilitätsangebote und nachfrageseitig auf die Öffentlichkeitsarbeit und Servicedienstleistungen.

- Neubürger*innen: Schnupperticket, Testzeitraum Carsharing
- Vermarktung der Buxtehuder Mobilitätsangebote mit kooperierenden Akteuren z.B. auf Veranstaltungen
- Kommunikations- und Marketingstrategie im Bereich Mobilität

Um das Thema Mobilität in all seinen Facetten erlebbar zu machen, sollte die Hansestadt Buxtehude regelmäßige Öffentlichkeitsarbeit betreiben bzw. unterstützen sowie Kampagnen (z.B. das jährlich durchgeführte Stadtradeln) in diesem Bereich stattfinden lassen. Die Umsetzung eines kommunalen Mobilitätsmanagements erfordert einerseits entsprechende Strukturen in der Verwaltung, andererseits aber auch eine effiziente Zusammenarbeit mit externen mobilitätsrelevanten Akteuren. Der Erfolg eines kommunalen Mobilitätsmanagements ist dabei abhängig von etablierten Strukturen und Zuständigkeiten in der Verwaltung, die kontinuierlich betrieben und modifiziert werden sollten.

Mit dem betrieblichen Mobilitätsmanagement wird das Ziel verfolgt, zielgruppenorientiert die Kfz-Fahrten der Belegschaft eines Unternehmens zugunsten des Umweltverbundes zu verlagern. Für die Hansestadt Buxtehude als Standort zahlreicher Unternehmen, bietet das Mobilitätsmanagement einen vielversprechenden Ansatz, den MIV-Anteil bzw. den Pkw-Besetzungsgrad insbesondere im Pendler*innenverkehr zu reduzieren. Folgende Instrumente kommen für einen Betrieb potentiell in Betracht:

- ÖPNV: Angebot JobTicket des HVV
- Radverkehr: sichere/witterungsgeschützte Radabstellanlagen, Duschen oder Leasingangebote (JobRad)
- Werks-/Dienstfahrten: Lastenpedelecs substituieren Kfz-Fahrten
- betriebliches Flottenmanagement: Eco-Fahrtrainings, betriebsinterne sowie firmenübergreifende (z.B. für ein Gewerbegebiet) Mitfahrplattformen, Carsharing

Die Hansestadt Buxtehude vernetzt, motiviert und unterstützt die ansässigen Unternehmen bei der Implementierung von betrieblichem Mobilitätsmanagement. Für die Gewährleistung einer zuverlässigen Beratung tritt die Hansestadt als Vorbildakteur auf, indem als ein erster Schritt ein verwaltungsinternes Mobilitätsmanagement aufgebaut wird. So kann neben der Bereitstellung von Informationen und Angeboten auf eigene Erfahrungen zurückgegriffen und ein entsprechendes Know-How weitergeben werden.

Schulen sind Verkehrserzeuger an denen die Etablierung eines Mobilitätsmanagements sinnvoll ist. Die Auseinandersetzung mit den alltäglichen Schulwegen im Rahmen eines Mobilitätsmanagement kann nachhaltig zu einem klimafreundlicheren Mobilitätsverhalten beitragen. Alternativen zum Elterntaxi ermöglichen Schüler*innen eine selbstständige Mobilität und alltägliche, gesundheitsfördernde Bewegung. Für eine breite Akzeptanz und einen hohen Wirkungsgrad ist es ratsam, alle Akteure einer Schule an der Ideenentwicklung, Organisation und Realisierung von Maßnahmen zu beteiligen.

Neben infrastrukturellen Lösungen, können organisatorische Ansätze zu einer CO₂-ärmeren Mobilität beitragen:



- zu Fuß: Laufbusse
- Rad: sichere und witterungsgeschützte Radabstellanlagen, Werkstatt-AG/Reperaturservice
- Bus/Bahn: Bewerbung des Bildungstrainings
- Auto: Elternhaltestellen in Kombination mit Pkw-Fahrverboten vor der Schule zu Schulbeginn/-ende
- Öffentlichkeitsarbeit: Wettbewerbe wie grüne Meilen sammeln, Zeichen-/Filmwettbewerbe, Parcours

Schulisches Mobilitätsmanagement wird über bereits bestehende Vernetzungen aus Klimaschutzaktivitäten in einer Arbeitsgemeinschaft an die Schulen herangetragen und verankert. Jährlich wird ein spezifisches Thema ausgewählt und zur Umsetzung in den Schulen vorgeschlagen. So soll die Entwicklung schulinterner Mobilitätsprojekte angeregt und im Idealfall verstetigt werden.

Einzelmaßnahmen

- Neubürger*innen-Marketing
- Regelmäßige öffentlichkeitswirksame Kampagnen
- Verstetigung Kommunikations- und Öffentlichkeitsarbeit „Mobilität“
- Hansestadt Buxtehude als Vorbildakteur
- Akteursvernetzung, Ansprache, Information
- Weitere Leuchtturmkampagnen an ausgewählten Schulen

Bausteine

Kommunales Mobilitätsmanagement

- Definition Ausgabenbereich kommunales Mobilitätsmanagement: Leitfaden
- Ansprache und Vernetzung mit Akteuren vor Ort
- Angebotskonzeption in Kooperation mit Akteuren definieren (z.B. Schnuppertickets, Probefahrten mit E-Fahrzeugen)
- Strategie für Öffentlichkeitsarbeit konzipieren (Art, Häufigkeit, Medien)
- Evaluation nach einem Jahr und Anpassung des Angebots

Betriebliches Mobilitätsmanagement

- Partner/Mobilitätsdienstleister ansprechen und gewinnen
- Unternehmen ansprechen und für das Thema sensibilisieren
- Unternehmen bei der Konzepterstellung beraten
- ggf. Fördergelder akquirieren

Schulisches Mobilitätsmanagement

- Beauftragten für schulisches Mobilitätsmanagement in der Verwaltung benennen
- Einrichtung einer Arbeitsgruppe der relevanten Akteure (Schulamt, Schüler-/Elternvertretungen, Polizei)
- Initiierung von ersten Pilotprojekten
- Begleitende Öffentlichkeitsarbeit
- Evaluation und Übertragung auf andere Schulen

Weitere Effekte

- Mobilitätskultur
- Multimodalität
- Familienfreundlichkeit
- Wettbewerbsvorteil
- Bessere Auslastung bestehender Infrastruktur
- Netzwerkbildung
- Verkehrssicherheit
- Imagegewinn
- Gesundheitsförderung

Akteure

- Hansestadt Buxtehude
- Auto- und Fahrradhandel
- Mobilitätsdienstleister
- Marketingbeirat
- Polizei
- Schulen
- Wirtschaftsförderung
- Unternehmen

Beispiele

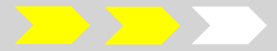
- (...)

Maßnahmenbezug

-



Zeitraumen



Kostenaufwand



Zusammenfassung

Der Bahnhofstraße kommt eine besondere Bedeutung zu, da diese als wichtige Verbindungsachse zwischen Bahnhof und Altstadt/Fußgängerzone fungiert. Hierdurch ergibt sich, dass die Bahnhofstraße – insbesondere für Auswärtige, die mit dem Zug anreisen – die Eingangssituation in die Innenstadt definiert. Im Zusammenhang mit der Bahnunterführung übernimmt der Straßenzug außerdem eine wichtige und stark frequentierte Verbindungsfunktion für das südliche Stadtgebiet an die Innenstadt. Der Straßenraum in der Bahnhofstraße wird durch den Baumbestand als Allee gegliedert. Stellflächen für den ruhenden Kfz-Verkehr trennen die Geh- und Radwege im Seitenraum optisch von der Fahrbahn. Die Seitenräume sind insgesamt zwar relativ breit. Durch die Überlagerung unterschiedlicher Nutzungsansprüche (hohe Fuß- und Radverkehrsmengen, Auslagen, Stadtmobiliar, Außengastronomie, Fahrradabstellanlagen) entstehen jedoch Konflikte. Ziel ist daher, die Straße in Bezug auf höhere Qualitäten in Aufenthaltsfunktion und nahmobilitätsfreundlich umzugestalten. Der reine Durchgangsverkehr soll dabei nicht mehr im funktionalen Vordergrund stehen. Gleichzeitig sollte eine grundsätzliche Erreichbarkeit der anliegenden Geschäfte, des Rathauses sowie der Innenstadt insgesamt sichergestellt werden.

Empfohlen wird eine grundlegende Umgestaltung der Bahnhofstraße unter räumlicher Einbeziehung des Bahnhofsumfeldes (südl. und nördl. Vorplätze). Diese sollte eine möglichst stufenfreie und barrierefreie Gestaltung mit schmalen Fahrspuren beabsichtigen, welche die Seitenraumnutzung in den Vordergrund rückt und den motorisierten Verkehr nur als „Gast“ betrachtet. Die für den ÖPNV und Lieferverkehr erforderlichen Mindestbreiten müssen beibehalten bleiben, großzügige Seitenräume sollten aber dem Fuß- und Radverkehr sowie der Aufenthaltsfunktion zugesprochen werden und so mit Leben erfüllt werden. Ruhender Verkehr sollte nur in Ausnahmen zulässig sein (z. B. einige wenige Kurzzeit- und Behindertenstellplätze). Begrünung, Sitzmöglichkeiten und Spielgeräte fördern ebenfalls die Qualität des öffentlichen Raumes.

Weitere Ausführungen und Musterquerschnitte finden sich im Bericht.

Einzelmaßnahmen

-
-

Bausteine

- Erarbeitung von möglichen Straßenraumentwürfen (zur Stärkung der Attraktivität für Nahmobilität)
- Einbeziehung der Öffentlichkeit (Dialogprozess, Planungsworkshops, Wettbewerbe)
- Umsetzungsphase
- Evaluation der verkehrlichen Folgen und ggf. Gegenmaßnahmen

Weitere Effekte

- Aufenthaltsqualität
- Geschwindigkeit
- Verkehrssicherheit
- Erreichbarkeit

Akteure

- Hansestadt Buxtehude
- Gewerbetreibende
- Anwohner*innen

Beispiele

- (...)

Maßnahmenbezug

- A1, A2



Zeitraumen



Kostenaufwand



Zusammenfassung

Verkehrssicherheit ist ein verkehrsmittel- und altersübergreifendes Thema, dessen Berücksichtigung in der Planung sowie Gestaltung des Verkehrssystems einen wesentlichen Einfluss auf die Nutzung der vorhandenen Mobilitätsangebote ausübt. Wird z. B. die Radverkehrsführung als sicher – insbesondere von ungeübten Radfahrer*innen – empfunden, so nutzen Personen das Rad häufiger.

In Anbetracht von „Vision Zero“ gilt es, das Thema Verkehrssicherheit grundlegend in das stadt- und verkehrsplannerische Denken mittels Sicherheitsaudits für Straßen einzubinden. Dies bezieht den vollständigen Prozess eines Neu-, Aus- oder Umbaus von der Konzeption über die Planung bis hin zur Umsetzung ein. So dient die Berücksichtigung verkehrssicherheitsrelevanter Aspekte (z. B. Sichtverhältnisse, Witterung, Kurvenverlauf) in allen Leistungsphasen des jeweiligen Vorhabens zur Qualitätssicherung und Sicherheitsgewährleistung bzw. Optimierung der Verkehrssicherheit der Verkehrsteilnehmer*innen.

Durch regelmäßige Sicherheitsaudits entsteht über die eigentliche Prüfung hinaus eine verstärkte Sensibilisierung für verkehrssicherheitsrelevante Belange im Planungs- und Verwaltungswesen der Stadt Buxtehude, sodass eine Institutionalisierung der Verkehrssicherheitsarbeit vorangetrieben wird. In Deutschland dienen die „Richtlinien für das Sicherheitsaudit von Straßen (RSAS)“ sowie die „Sicherheitsanalyse von Straßennetzen“ (ESN) als hilfreiche Planungsgrundlagen für die Durchführung von Sicherheitsaudits auf kommunaler Ebene.

Einzelmaßnahmen

-
-

Bausteine

- Fortbildung eines internen (unabhängigen) Ansprechpartners zum Auditor
- Alternativ: Beauftragung eines ausgebildeten Auditors zur Erstellung von Sicherheitsaudits
- schrittweise Sensibilisierung von verkehrssicherheitsrelevanter Gestaltung von Straßen (laufend)
- Prüfung der Verkehrssicherheit in Konzeption und Umsetzung als fester Bestandteil des Planungsprozesses

Weitere Effekte

- Vision Zero
- Know-How
- Imagegewinn
- Lebensqualität

Akteure

- Hansestadt Buxtehude
- Polizeiverkehrswacht

Beispiele

- (...)

Maßnahmenbezug

-



Zeitraumen



Kostenaufwand



Straßen- (und auch Platz-) räume sind Hauptbestandteil des öffentlichen Raums einer Stadt. Dementsprechend ist deren Attraktivität ein wichtiger Faktor, der die Qualität des öffentlichen Raums einer Stadt bestimmt.

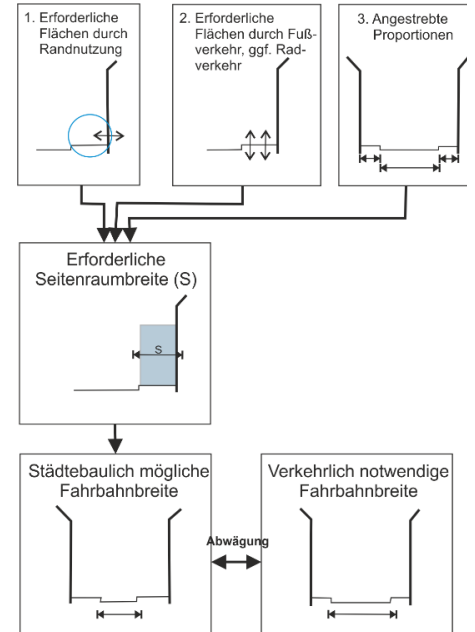
Allgemein als attraktiv werden belebte öffentliche Räume empfunden. Dazu sind attraktive Gestaltungsmerkmale und Aufenthaltsqualitäten, möglichst wenig störende Einflüsse durch den fahrenden und ruhenden Kfz-Verkehr, möglichst geringe Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmenden sowie soziale Sicherheit und Barrierefreiheit der Wege entscheidende Faktoren. Auf vielbefahrenen Straßen, die auch zukünftig eine wichtige Funktion für den Kfz-Verkehr besitzen, gilt es, einen angemessenen Ausgleich zwischen den einzelnen Ansprüchen an den Straßenraum zu finden.

Ziel einer Aufwertung der Straßenräume ist es, ihre unterschiedlichen Funktionen sowie die Ansprüche der Verkehrsteilnehmer*innen und Anlieger*innen miteinander in Einklang zu bringen. Hierbei gilt es, fahrende und ruhende Kfz verträglich in die Straßen- und Platzräume zu integrieren, ohne die Attraktivität und Verkehrssicherheit anderer Verkehrsteilnehmer*innen einzuschränken.

Nach dem Prinzip der städtebaulichen Bemessung sind Straßenräume vom Rand aus zu planen mit dem Ziel, ein Verhältnis von 30 % je Seitenraum und 40 % für die Fahrbahn zu erzielen. Das heißt, dass zunächst die Ansprüche der Zufußgehenden, Radfahrenden sowie weiterer Seitenraumaktivitäten (z. B. Kinderspiel, Gastronomie, Begrünung) zu betrachten sind und diese Flächenansprüche erst nachgeordnet mit den Ansprüchen des Kfz-Verkehrs in Einklang gebracht werden. Hierbei sind die Kfz-Flächen auf das aktuell und zukünftig notwendige Maß zu beschränken. Diese Grundsätze sollten für alle innerstädtischen Straßenräume gelten.

Die Straßen im Wohnumfeld sind der tägliche Lebensraum der Anwohner*innen. Neben ihrer Funktion als Verkehrsstraße - hierbei ist gleichermaßen der Kfz-, Fuß- und Radverkehr gemeint - übernehmen Wohnstraßen in besonderem Maß sozialisierende, kommunikative und integrierende Funktionen. Dies betrifft z. B. das Gespräch mit den Nachbar*innen und insbesondere für Kinder sind sie täglicher Erfahrungs- und Spielraum. Durch eine weitgehend monofunktionale Ausrichtung auf den Kfz-Verkehr sind viele Wohnstraßen sowohl optisch als auch funktional unattraktiv. Neben kostenintensiven Möglichkeiten, die eher für Neubaumaßnahmen oder ohnehin anstehende Umbauarbeiten in Wohnstraßen in Frage, gibt es zahlreiche einfache und flexible Maßnahmen für Bestandsstraßen, die schneller umgesetzt werden können und im Problemfall auch abgeändert oder wieder rückgängig gemacht werden können.

Prinzip der städtebaulichen Bemessung



Einzelmaßnahmen

- Harburger Straße
- Stader Str. / Apensener Str.

Bausteine

- Analyse u. Potenzialermittlung für o.g. Innenstadtstraßen bzw. bei Neubau/Instandsetzung
- Entwicklung von Verbesserungsvarianten für die Straßenräume unter Einbeziehung aller Nutzungsansprüche und ausgehend vom Prinzip der städtebaulichen Bemessung
- Einbezug der Anlieger und Abstimmung von Realisierungschancen sowie -risiken
- Umsetzung im Rahmen der anstehenden Straßenerneuerungszyklen, ggf. auch als eigenes Projekt

Weitere Effekte

-

Akteure

- Hansestadt Buxtehude
- NLStBV

Beispiele

- (...)

Maßnahmenbezug

- A1, E3



Zeitraumen



Kostenaufwand



Für die Stadt Buxtehude wird anstatt eines autofreien Neubauquartiers eine autofreie Zone in der Innenstadt empfohlen, somit eine Umsetzung in der Bestandsbebauung. Hierdurch können die Potenziale des öffentlichen Raumes besser ausgeschöpft (autofreie Straßen als Spiel- und Begegnungsflächen, insgesamt weniger Flächenverbrauch), das Kfz-Verkehrsaufkommen und die damit verbundenen negativen Effekte reduziert werden. Darüber hinaus profitiert die Stadt durch ein grünes und innovatives Image. Ein wichtiger Faktor hierbei sind die Anwohner*innen sowie die Geschäftstreibenden der Innenstadt bzw. der betroffenen Zone, da diese in ihrer Routine, den privaten Pkw zu nutzen, nicht eingeschränkt werden dürfen. Allerdings können bestimmte Bereiche für Auswärtige gesperrt werden, sodass diese gezwungen sind auf die umliegenden Parkplätze auszuweichen.

Die Bahnhofstraße wird als Modellvorhaben empfohlen (vgl. Maßnahme 7), welche im Zuge der Umgestaltung auch – vorerst temporär – für den Kfz-Verkehr gesperrt werden soll. Eine zu Beginn temporäre Sperrung kann dazu führen, dass Anlieger*innen/Betroffene eher bereit sind, solch ein Projekt mitzutragen. Dabei gilt es, die Betroffenen (hier insbesondere den Einzelhandel) von vornherein mit einzubinden und zu beteiligen, um mögliche Konflikte frühzeitig zu diskutieren und aus dem Weg räumen zu können. Als wichtige Verbindungssachse zwischen Bahnhof und Altstadt mit zahlreichen angrenzenden Versorgungsstandorten des Einzelhandels, kann die Bahnhofstraße durch den Ausschluss des Kfz-Verkehrs städtebaulich sowie vor dem Hintergrund der Lebensqualität im öffentlichen Raum erheblich aufgewertet werden.

Bei erfolgreicher Umsetzung und einem entsprechenden Feedback aller Beteiligten, kann aus einem temporären Projekt ein längerfristiges Vorhaben entstehen. Hinsichtlich des Liefer-/Wirtschaftsverkehrs ergänzt sich diese Maßnahmen mit dem Einsatz von Mikro-Hubs (vgl. Maßnahme D7).

Einzelmaßnahmen

- Bahnhofstraße

Bausteine

- Abstimmung mit allen Beteiligten Akteuren und Anlieger*innen
- breit angelegter Beteiligungsprozess
- Umgestaltung der Bahnhofstr. (Maßnahme 7)
- Temporäre Sperrung der Bahnhofstraße (bzw. eines Teilstücks)
- Evaluation

Beispiele

-

Weitere Effekte

- Lebensqualität
- Imagegewinn
- Umweltverbund

Akteure

- Hansestadt Buxtehude
- Wirtschaftsförderung
- Einzelhandel

Maßnahmenbezug

- D7, E2



Zeitraumen



Kostenaufwand



Die Siedlungsstruktur der Hansestadt Buxtehude weist außerhalb der Kernstadt eine typisch ländliche Struktur auf, verfügt mit dem Stadtzentrum aber auch über eine kompakte Stadtstruktur. Die jeweiligen Ortsdurchfahrten repräsentieren dabei häufig den individuellen Charakter bei der Ein- und Ausfahrtssituation in die Hansestadt Buxtehude. Die B 73 als stark befahrene Durchgangsstraße spielt gerade für die Ortsdurchfahrten eine besondere Rolle. Ihre (über-)regionale Funktion als Anbindung an das Fernstraßennetz (BAB 1, BAB 7 und BAB 26) hat starke Auswirkungen auf die umliegenden Anwohner*innen und stellt v.a. für den querenden nichtmotorisierten Verkehr eine starke Trennwirkung dar. Neben verkehrssicherheitsrelevanten Aspekten bei der Ortsdurchfahrt gilt es ebenso, gestalterisch ansprechende und identitätsstiftende Situationen herzustellen sowie den querenden nichtmotorisierten Verkehr – ausgehend von einseitig begleitenden Geh- und Radwegen – entsprechend zu berücksichtigen. Für die Gestaltung können hierbei unterschiedliche Ansätze verfolgt werden, wie z. B.:

- vorgelagerte Hinweisschilder zur Temporeduzierung für frühzeitige Sensibilisierung der Kfz-Fahrer*innen
- Gestalterische Ansätze, wie Fahrbahneinengungen oder-verschwenke, um die Aufmerksamkeit zu erhöhen
- Querungshilfen (z. B. Mittelinsel) für den Fuß- und Radverkehr
- Optische Aufwertung durch Markierungslösungen oder Begrünung

Für die Hansestadt Buxtehude wird die Prüfung von Ortsdurchfahrtssituationen empfohlen, welche einerseits entsprechende Geschwindigkeitsunterschiede inner- und außerorts (z. B. Tempo 50 und Tempo 70) aufweisen sowie andererseits den Bedarf querender Fuß- und Radverkehre erkennen lassen. Nach der Fertigstellung der BAB 26, welche die überregionale Funktion der B 73 zukünftig übernehmen wird, ist eine Aufwertung der Ortsdurchfahrten entlang der B 73 zu prüfen.

Einzelmaßnahmen

- Daensen
- Dammhausen
- Hedendorf
- Immenbeck
- Neukloster
- Ovelgönne
- Pippensen

Bausteine

- Prüfung der Ortsdurchfahrtssituation v. a. hinsichtlich gefahrener Geschwindigkeit im Kfz-Verkehr und Querungsbedarf
- Identifikation und Abstimmung/Beteiligung von Interessens- und Zielgruppen (z. B. Radverkehr, Schulverkehre, Behindertenbeirat, Seniorenbeirat)
- Umsetzung

Weitere Effekte

- Aufenthaltsqualität
- Verkehrssicherheit

Akteure

- Stadt Buxtehude
- LK Stade
- NLStBV

Beispiele

-

Maßnahmenbezug

- A5, A6