



Zusammenfassung

Das Zufußgehen sichert für viele Gruppen, gerade auch für Kinder und ältere Menschen, eine selbstständige Mobilität im Nahumfeld. Die Infrastruktur für den Fußverkehr bedarf einer kontinuierlichen Pflege und Instandhaltung, um die Nutzung für die unterschiedlichen Gruppen gewährleisten zu können. Das im Jahr 2015 eingeweihte Wanderwegenetz bietet bereits eine sehr gute Grundlage für die Konzeptionierung eines gut ausgebauten Alltagswegenetzes für den Fußverkehr, welches wichtige Quell- und Zielorte miteinander verbindet. Es optimiert die fußläufige Erreichbarkeit der Altstadt aus den umliegenden Quartieren und weist weitere Qualitäten hinsichtlich der Barrierefreiheit und der Verkehrssicherheit auf. Gerade die Verbindungs- und Erschließungswirkung eines Fußwegenetzes ist von besonderer Bedeutung, da Fußgänger*innen aufgrund ihrer geringen Bewegungsgeschwindigkeit sehr umweegeempfindlich sind. Dies gilt insbesondere für Mobilitätseingeschränkte. Ein engmaschiges Fußwegenetz ist deshalb die Grundlage für kurze Wege.

Neben der Schließung von wesentlichen Netzlücken gilt es auch bestehende Wegeverbindungen gestalterisch sowie infrastrukturell aufzuwerten, um sicherheitsrelevante Aspekte (z. B. Sichtachsen und Querungshilfen) zu berücksichtigen. Darüber hinaus beinhaltet die Qualifizierung von Wegeverbindungen auch die Aufwertung der Aufenthaltsqualität sowie den Abbau von Angsträumen, um Nutzungshemmnissen entgegenzuwirken und die „Freude“ bzw. Selbstverständlichkeit des Zufußgehens wieder anzustoßen. Die Weiterentwicklung einzelner Routen zu spezifischen, zielgruppenorientierten Themenrouten (z. B. Spielroute) kann die Wegeverbindung perspektivisch weiter qualifizieren, bspw. über die Ausstattung mit Stadtmöbeln. Die Einbindung wichtiger Schlüsselakteure (z. B. Schulen, Einzelhandel, Senior*inneneinrichtungen) kann dabei helfen, die planerische Perspektive durch einen Betroffenheitsaspekt zu erweitern, mögliche Konflikte frühzeitig zu erkennen und eine akzeptierte Umsetzung zu gewährleisten.

Der VEP empfiehlt mit dem Handlungskonzept die Konzeption eines barrierefreien Alltagswegenetzes, welches wichtige Fußwegeverbindungen und Ziele, wie z.B. die Altstadt und den Bahnhof, integriert und das Zufußgehen in Buxtehude infrastrukturell sowie öffentlichkeitswirksam aufwertet.

Einzelmaßnahmen

- Altstadt – Bahnhof – Quartier südl. Bahnhof
- Altstadt – Brunkhorst'schen Wiesen

Bausteine

- Benennung entsprechender Wegeachsen (Quell-Ziel-Beziehung)
- Routenkonzeption Alltagswegenetz mit Beschilderung
- Anbindung an wichtige innerstädtische Ziele
- Einbindung des Bahnhofs in das Wanderwegenetz
- Fehlende straßenbegleitende Gehwege errichten (z.B. an Rübkerstraße)

Weitere Effekte

- Verkehrssicherheit
- Aufenthaltsqualität
- Stadtentwicklung
- Tourismus
- Mobilitätskultur
- Imagegewinn

Akteure

- Hansestadt Buxtehude
- Behindertenbeauftragter
- Schlüsselakteure

Beispiele

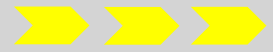
- (...)

Maßnahmenbezug

- A2, B3, E4, E5



Zeitraumen



Kostenaufwand



Zusammenfassung

Die Verbände FUSS e.V. und ADFC haben die Notwendigkeit der Trennung von Fußgänger*innen und Radfahrer*innen bereits 2010 öffentlich in einer Pressemitteilung „Fußgänger und Radfahrer brauchen eigene Wege“ zum Ausdruck gebracht. Sie fordern den Radverkehr durch geeignete Maßnahmen (z. B. Temporeduzierung, Schutz-/Radfahrstreifen) auf der Fahrbahn zu führen.

Die auch in der Hansestadt Buxtehude noch vorhandene Führung des Radverkehrs auf Bordsteinradwegen führt aufgrund der Geschwindigkeitsdifferenz zu Konfliktsituationen mit Fußgänger*innen. Diese fühlen sich oftmals durch Radfahrende bedrängt. Radfahrende werden wiederum bei einer Führung auf Bordsteinradwegen im Siedlungsbereich durch den Fußverkehr ausgebremst. Daher ist für den Radverkehr die verstärkte Führung mit dem fließenden Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn zu empfehlen. Dies gilt insbesondere auch vor dem Hintergrund der steigenden E-Mobilität im Radverkehr, welche auch neue Fahrradformen wie Lastenräder und Anhänger fördert. Darüber hinaus wird durch eigene Wege die Qualität und die Sicherheit des Fußverkehrs, im Sinne einer umfassenden Förderung der Nahmobilität, weiter erhöht.

Einzelmaßnahmen

- Apensener Straße
- Stader Straße
- Bahnhofstraße
- Bahnhoferunterführung

Bausteine

-

Weitere Effekte

- Verkehrssicherheit
- Stadtentwicklung

Akteure

- Hansestadt Buxtehude
- NLStBV
- LK Stade

Beispiele

- (...)

Maßnahmenbezug

- A1, E2



Zeitraumen



Kostenaufwand



Zusammenfassung

Möglichst direkte und konfliktfreie Wegeverbindungen sind entscheidend für die Attraktivität des Zufußgehens bzw. Radverkehrs (vgl. auch 9). So lassen sich Querungen von Straßenzügen nicht vollständig vermeiden, dennoch gilt es hier hinsichtlich der Verkehrssicherheit wie auch des Abbaus der Trennwirkung von Straßenräumen den Querungsbedarf zu identifizieren und diesen einfach, sicher, barrierefrei, zügig sowie attraktiv zu ermöglichen. Insbesondere mit Blick auf wichtige Fuß- und Radverbindungen sowie die Erreichbarkeit von relevanten Zielen (z. B. Schulen, Innenstadt, Bahnhof) stellen Querungsanlagen (z. B. Mittelinseln und Fußgängerüberwege) ein wichtiges Element dar, um Netzlücken zu schließen. An Ortseingängen spielt der Wechsel von einseitig begleitenden Radwegen (außerorts) zu einer beidseitigen Radverkehrsführung (innerorts) zusätzlich eine wichtige Rolle. Neben baulichen Veränderungen kommen im Rahmen des VEP ebenso Markierungsarbeiten in Betracht (vgl. A5).

Einzelmaßnahmen

- Bahnhofstraße
- Giselbertstraße auf Höhe Brüningstraße zum Bahnhof
- Parkplatz Pastorengarten über die Hansestraße zum Parkplatz Altstadt/Innenstadtverbindung
- Nahversorger an der Harburger Straße
- Stemmans Weg/Harburger Straße
- Über die Bahntrasse
- Am Krankenhaus
- Bahnhofstraße – Stader Straße (über/unter die Bahnschienen)

Bausteine

- Prüfung der Situation vor Ort
- Auswahl einer geeigneten Querungshilfe (z.B. Mittelinsel, Fußgängerüberweg) bzw. Optimierung (z.B. Markierung, bauliche Veränderung) insbesondere unter den Aspekten der Verkehrssicherheit und des Abbaus der Trennwirkung
- Umsetzung

Weitere Effekte

- Erreichbarkeit
- Verkehrssicherheit

Akteure

- Stadt Buxtehude
- NLStBV
- LK Stade
- Behindertenbeauftragter

Beispiele

- (...)

Maßnahmenbezug

- A1, A2 A5, E2



Zeitraumen



Kostenaufwand



Zusammenfassung

Eine elementare Voraussetzung für Bewegung und Aufenthalt im öffentlichen Raum ist die Wahrnehmung einer sicheren Umgebung. Als Angsträume empfundene Orte werden möglichst gemieden. Die Wahl einer nichtmotorisierten Mobilität hängt in besonderem Maße von einer als sicher empfundenen Umgebung ab. So hat das individuelle Sicherheitsempfinden an einem Ort bzw. auf einer Strecke erheblichen Einfluss auf die Frequentierung zu Fuß und mit dem Rad. Orte mit einer zu geringen oder nicht vorhandenen Beleuchtung sowie schlecht einsehbaren Sichtachsen können insbesondere in den Herbst- und Wintermonaten dazu führen, Umwege in Kauf zu nehmen bzw. von vornherein den Pkw als Verkehrsmittel zu wählen.

Eine für die Nutzer*innen positiv inszenierte Umgebung steigert hingegen die Aufenthaltsqualität. Attraktiv gestaltete Orte führen somit zu einer höheren Frequentierung und damit zu einer lebendigen Stadt, wie das Beispiel der temporären Sperrung des Parkplatzes am Petri-Platz gezeigt hat. Neben der Einrichtung oder Modernisierung von Beleuchtungsanlagen kann auch bereits der Einsatz von Farbe – im Sinne von Wandfarbe oder Lackierungsarbeiten – den jeweiligen Streckenabschnitt oder Ort aufwerten. Darüber hinaus bestehen auch Möglichkeiten der künstlerischen oder kulturellen Inszenierung der Orte, z. B. durch Wandmalereien oder spezieller Ton-Installationen. Die attraktiven, sicheren und barrierefreien Alltagswege (vgl. A1) bieten diesbezüglich einen guten Anknüpfungspunkt, um entsprechende Umsetzungen zu integrieren.

Einzelmaßnahmen

- Kontinuierliche Beleuchtung von Wanderwegen (v.a. in Grünzügen) und im Zuge des Alltagswegesnetzes (vgl. A1)
- Unterführung Mühlenweg
- Unterführung Stader Straße

Bausteine

- Identifikation relevanter zu beteiligender Akteure und Abstimmung möglicher Handlungsspielräume
- Identifikation und Beteiligung von Interessens- und Zielgruppen (z. B. Radverkehr, Schulverkehre, Behindertenbeirat, Senior*innenbeirat)
- ggf. Durchführung von Workshops

Weitere Effekte

- soziale Sicherheit
- Imagegewinn
- Partizipation
- Mobilitätskultur
- Aufenthaltsqualität

Akteure

- Hansestadt Buxtehude
- Polizei
- Kreative Akteure

Beispiele

- (...)

Maßnahmenbezug

- A1, A2



Zeitraumen



Kostenaufwand



Zusammenfassung

Um ein sicheres, eindeutiges und möglichst umwegefreies Passieren und Queren von Knotenpunkten zu ermöglichen, ist die Fuß- und Radverkehrsführung auch an Kreuzungen umzusetzen. In der Gestaltung muss für Fußgänger*innen und für Radfahrer*innen deutlich sein, welcher Raum von welchen Verkehrsteilnehmenden zu nutzen ist und wo eine erhöhte Aufmerksamkeit erforderlich ist. Darüber hinaus sollten die Signalisierung und Führung des Radverkehrs innerhalb der Stadt möglichst einheitlich geregelt sein, um Missverständnisse vorzubeugen und eine hohe Verkehrssicherheit zu gewährleisten. Zu einer entsprechenden Gestaltung/Umsetzung für den Radverkehr zählen u. a.:

- Separate LSA-Signalisierung
- Abbiegestreifen
- aufgeweitete Radaufstellstreifen (ARAS)
- Radfahrerschleusen

Der fahrradfreundliche Ausbau von Knotenpunkten sollte sich in der Maßnahmenpriorität an der Bedeutung der jeweiligen Routen im Radverkehrsnetz bzw. an den schnellen Radrouten in die Nachbarkommunen (vgl. B5) orientieren. Dies gilt nicht allein für die Verkehrsführung, sondern, wenn möglich, auch für die Signalisierung („Grüne Welle“) des Radverkehrs. Die Führung des Fußverkehrs an Knotenpunkten ist für diesen von großer Bedeutung. An Knotenpunkten ohne LSA sollten an allen Zufahrten Querungsanlagen vorhanden sein. An Knotenpunkten mit LSA sind für den Fußverkehr kurze Wartezeiten von großer Bedeutung. Zu einer entsprechenden Gestaltung/Umsetzung für den Fußverkehr zählen u. a.:

- maximal mögliche Grünzeit bezogen auf das parallele Autogrün
- Querungsanlagen an allen Zufahrten eines Knotenpunkts
- Möglichst keine abgerückten Querungsanlagen an Knotenpunkten

Einzelmaßnahmen

- stadtweites programmatisches Vorgehen

Bausteine

- Bestandsaufnahme der Knotenpunkte
- Ermittlung des Umgestaltungsbedarfs, auch in Zusammenarbeit mit weiteren Akteuren
- Umgestaltung der Kreuzungsbereiche mit begleitender Öffentlichkeitsarbeit

Weitere Effekte

- Förderung Nahmobilität

Akteure

- Hansestadt Buxtehude
- Verkehrswacht Polizei
- Radverkehrsverbände
- Behindertenbeauftragter

Beispiele

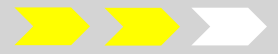
- (...)

Maßnahmenbezug

- A1, A3, B5



Zeitraumen



Kostenaufwand



Neben der wichtigen Erschließungs- und Anbindungsfunktion der Bahntrasse sowie der Bundesstraße 73 für den Kfz-Verkehr und ÖPNV in Buxtehude, können die beiden parallel zueinander verlaufenden Ost-West-Achsen als wesentliche Barrieren, insbesondere für den Fuß- und Radverkehr in nord-südlicher Richtung, beschrieben werden. Zwar bilden die B 73 und die Bahnstrecke auch Zwangspunkte bzw. teilweise Engstellen für den motorisierten Verkehr, jedoch spielen für die Querung dieser Trassen für die Nahmobilität noch weitere Aspekte eine wichtige Rolle (vgl. B6). Für den Fuß- und Radverkehr gelten potenzielle Umwege – insbesondere bei Alltagswegen – als besonders starkes Hemmnis (vgl. Maßnahme 8), sodass die Verkehrsmittelwahl daraufhin zugunsten des MIV ausfällt. Direkte und schnelle Verbindungen sind hier von besonderer Bedeutung. Dies gilt es auch bzgl. der Querung der Bahntrasse und der B 73 zu berücksichtigen. Darüber hinaus spielt die Gestaltung einer Unter- oder Überführung eine wichtige Rolle. Die Entstehung potenzieller Angsträume gilt es zu vermeiden (vgl. Maßnahme 12). Dies muss bei der Realisierung entsprechender Querungsstellen berücksichtigt werden, um attraktive Wegeverbindungen für das gesamte Stadtgebiet sicherzustellen. Im Zuge der Diversität an Nutzer*innengruppen und Fahrzeugmodellen im Fuß- und Radverkehr (z. B. Familien mit Kinderwagen, Renter*innen mit Rollatoren, Lastenräder, Fahrradanhänger) wird ebenso eine möglichst barrierearme Gestaltung empfohlen, welche sich an den programmatischen Leitlinien für die Gesamtstadt orientiert (vgl. A7).

Einzelmaßnahmen

- „Fly Over“ An der Rennbahn – Ottenser Weg
- P+R-Parkplatz P1 – Bahngleis 3 – P+R-Parkplatz 4
- Bahnhofstraße - Giselbertstraße
- Konrad-Adenauer-Allee – Gewerbegebiet (auf Höhe Bushaltestelle „Im Obstgarten“)
- Cuxhavener Straße / Jorker Straße (Optimierung)

Bausteine

- Klärung einer geeigneten Führungs-/Realisierungsform
- Klärung des Zuständigkeitsbereiches (Grundstückseigentümer*innen)
- Einhaltung von Mindeststandards und Berücksichtigung potenzieller Nutzungskonflikte
- Gewährleistung der Barrierefreiheit

Weitere Effekte

- Förderung nichtmotorisierter Verkehr
- Entlastung Unterführung Bahnhof

Akteure

- Hansestadt Buxtehude
- LK Stade
- NLStBV
- DB

Beispiele

- Fahrradbrücke Utrecht (Victor-Hugo-Park)

Maßnahmenbezug

- A1, A4, B5, B6



Zeitraumen



Kostenaufwand



Bislang besteht noch kein programmatischer Ansatz zum barrierefreien Ausbau von Wegen und Plätzen in Buxtehude, sodass weiterhin ein großer Handlungsbedarf besteht. Über die Berücksichtigung der Belange Mobilitätseingeschränkter bei Neu- und Umbauplanungen hinaus sind an wichtigen Punkten des Fußverkehrsnetzes Maßnahmen zur Barrierefreiheit innerhalb eines programmatischen Ansatzes – unter Beteiligung des Behindertenbeauftragten der Hansestadt Buxtehude – sukzessive durchzuführen. Hierzu gehören insb. Knotenpunkte, Querungshilfen, wichtige Fußgängerlängsachsen sowie die Umgebung sensibler Einrichtungen (z. B. Krankenhäuser, Seniorenheime, Kirchen, Zuwege zu Haltestellen). Für die Hansestadt Buxtehude sieht der VEP zunächst die Innenstadt sowie das Bahnhofsumfeld im Fokus der Maßnahme.

Es ist darauf hinzuweisen, dass sich bei einer barrierefreien Straßenraumgestaltung oft auch die Nutzung für den „normalen“, nicht mobilitätseingeschränkten Fußgänger komfortabler gestaltet, z. B. durch mehr Bewegungsraum, ebene Wege oder das Fehlen von Schwellen, Unebenheiten, Stufen und größeren Steigungen. Bei der Anwendung eines Mehr-Sinne-Prinzips wird daher auch vom Begriff „Design für alle“ gesprochen.

Einzelmaßnahmen

- Innenstadt
- Bahnhofsumfeld / Haltepunkte
- Programmatisch Gesamtstadt

Bausteine

- Festlegung von Standards der barrierefreien Gehweg- und Platzgestaltung
- Programm zur Gewährleistung von barrierefreien/-armen öffentlichen Räumen (Bereitstellung eines jährlichen Etats für Umbauten an bestehenden Straßen und Wegen, z. B. für Installation eines Blindenleitsystems, für die Schaffung von Wegeverbindungen für gehbehinderte Personen o. ä.)

Weitere Effekte

- Demographischer Wandel
- Familienfreundlichkeit
- Belebung der Innenstadt

Akteure

- Hansestadt Buxtehude
- Behindertenbeauftragter

Beispiele

-

Maßnahmenbezug

- A1, A3, A4, A5, A6, C1, E2, E4