



Zeitraumen



Kostenaufwand



### Zusammenfassung

Das Parkleitsystem der Stadt Buxtehude informiert insbesondere Ortsunkundige über die Stellplatzanlagen. Es wird empfohlen, innerhalb der Altstadt alle größeren Stellplatzanlagen hierin dynamisch einzubinden, um Parksuchverkehre zu minimieren.

Die Lenkung des Parksuchverkehrs auf die Parkmöglichkeiten außerhalb der Altstadt kann durch eine optimierte Wegweisung flankiert werden. Derzeit befinden sich im Buxtehuder Straßennetz auf den Hauptverkehrsstraßen statische Wegweiser zu den Parkplätzen, welche den jeweiligen Namen des Parkplatzes zeigen.

Grundsätzlich ist zu empfehlen, die statische Wegweisung beizubehalten. Eine Umrüstung auf voll- oder halbdynamische Systeme wäre zum einen mit hohen Investitions- und Folgekosten verbunden, zum anderen könnte sie nur gebührenpflichtige Parkplätze (mit Schrankensystem) einbeziehen. Die gebührenfreien Parkplätze, die außerhalb der Altstadt ausgewiesen sind, ließen sich somit nicht integrieren. Darüber hinaus zeigen derartige Systeme erfahrungsgemäß eher in großen Städten bzw. großen räumlichen Einheiten Wirkung und weniger in der Feinverteilung „auf den letzten Metern“.

Ergänzend zu den schematischen Wegweisern sind Richtungswegweiser zu den Parkplätzen zu empfehlen. Diese sollten Zusatzinformationen enthalten, die z.B. auf die Gebührenfreiheit von Parkplätzen hinweisen (z.B. Parkplatz Altstadt-Ost - gebührenfrei). Je nach Einfahrtsrichtung sind vorneweg die nächstgelegenen Parkmöglichkeiten auf den statischen Wegweisern darzustellen, um Parksuchverkehr zu verringern und die Orientierung zu erleichtern.

### Einzelmaßnahmen

- 
- 

### Bausteine

- Dreistufiger Aufbau: Vorwegweiser mit Hinweis „Parkleitsystem“, im weiteren Verlauf „Parkleitwegweiser“ und kurz vor der Parkierungsanlage „Einfahrtswegweiser“.
- Grundsätzlich gilt zur Begrenzung des Schilderwaldes: so viele Schilder wie nötig, so wenige wie möglich.
- Einfache Besucher\*innenführung zu wichtigen Zielpunkten
- Schnelle und leichte Erkennbarkeit der Hinweistafeln
- Klares, durchgängiges Gestaltungskonzept des Leitsystems

### Weitere Effekte

- Erreichbarkeit
- Tourismus

### Akteure

- Hansestadt Buxtehude

### Beispiele

- (...)

### Maßnahmenbezug

-



Zeitrahmen



Kostenaufwand



### Zusammenfassung

Das Prinzip "Benutzen statt Besitzen" ermöglicht den Verzicht auf einen privaten (Zweit-)Wagen und bringt unter bestimmten Rahmenbedingungen wirtschaftliche Vorteile für die private oder gewerbliche Pkw-Nutzung. Beim Carsharing werden Autos von mehreren Nutzer\*innen geteilt. Im urbanen Raum wird neben der Alternative zum privaten Pkw auch eine Reduzierung der Flächeninanspruchnahme des ruhenden Verkehrs erreicht. Wirtschaftliche Vorteile von Carsharing ergeben sich für eine Person bis zu einer Jahresfahrleistung von ca. 11.000 km.

Mit dem Anbieter Ford-Carsharing sind bereits drei Stationen mit je einem Fahrzeug in Buxtehude seit dem Jahr 2016 vorhanden. Die Standorte liegen zentral und mit hoher Sichtbarkeit am Bahnhof, am Stadthaus sowie am Parkplatz Altstadt. Für eine weitere Ausweitung des Mobilitätsangebotes gilt es die Nachfrage in weiteren Ortsteilen und Quartieren zu prüfen, um ein ggf. bisher unbekanntes Nutzer\*innenpotenzial (Zielgruppen) und prioritäre Siedlungsbereiche zu identifizieren (vgl. E1). Zudem kommen insbesondere auch Betriebe und Unternehmen als potenzielle Nutzer\*innen in Betracht. Durch die Kooperation mit Unternehmen, die auf Carsharing-Fahrzeuge für ihre Fahrzeugflotte – im Sinne eines betrieblichen Mobilitätsmanagements – zurückgreifen, kann eine gewisse Grundauslastung und damit eine betriebswirtschaftliche Rentabilität für den Carsharing-Anbieter gewährleistet werden. Das Unternehmen wiederum greift damit auf eine rentable Dienstleistung zurück, um im Zuge des eigenen Flottenmanagements Kosten zu senken (z. B. Abbau von Pkw-Stellplätzen). Gleichzeitig kann in der Außenwirkung das Image gestärkt werden. Außerhalb der für das Unternehmen reservierten Zeiten, wird das Fahrzeug den Einwohner\*innen zur Verfügung gestellt. Darüber hinaus bieten multimodale Verknüpfungspunkte sehr gute Voraussetzungen für die Einbindung eines Carsharing-Angebotes, welches hierdurch präsent und attraktiv mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes verknüpft wird (vgl. C3). Mit dem im September 2017 in Kraft getretenen Carsharing-Gesetz auf Bundesebene besteht zudem die Möglichkeit Carsharing-Fahrzeugen Privilegien im öffentlichen Raum einzuräumen (z. B. Stationen auf öffentlichen Flächen, Erlass von Parkgebühren), wodurch das Mobilitätsangebot verstärkt in den Fokus der öffentlichen Wahrnehmung geraten kann. Für eine erfolgreiche Umsetzung bedarf es einer stetigen und öffentlichkeitswirksamen Presse- und Informationsarbeit.

### Einzelmaßnahmen

- 
- 

### Bausteine

- Identifizieren von interessierten Unternehmen sowie potenziellen Zielgruppen/Nachfragepotenzialen
- Abstimmung der Carsharing-Strukturen und Bereitstellen der Infrastruktur
- Inbetriebnahme des Carsharing-Angebotes und Vermarktung
- Auswertung der Erfahrungen und ggf. Verstetigung

### Beispiele

- Cambio Carsharing Flensburg

### Weitere Effekte

- Mobilitätskultur
- Innovation
- Multimodalität
- Know-How

### Akteure

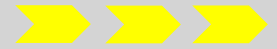
- Hansestadt Buxtehude
- Unternehmen und Hochschule
- Stadtwerke Buxtehude
- Wirtschaftsförderung

### Maßnahmenbezug

- C3, E1



Zeitraumen



Kostenaufwand



Sowohl der Ellerbruch als auch der Torfweg weisen verstärkt Durchgangsverkehr auf. Dies führt zu einer Vielzahl an Konflikten zwischen allen Verkehrsteilnehmer\*innen vor Ort und löst teilweise Kettenreaktionen aus, die sich bis auf das vorgelagerte Straßennetz auswirken. Die Durchgangsverkehr wirken sich zudem negativ auf die Verkehrssicherheit und somit auf die Situation des Fuß- und Radverkehrs vor Ort aus. Vor allem im Torfweg wiegt der sicherheitsrelevante Aspekt besonders schwer, da hier im Umfeld von Schulen insbesondere Kinder vom verstärkten Aufkommen durch die elterlichen Bring- und Holverkehr betroffen sind. Der Ellerbruch hingegen dient vielmehr als Abkürzungsstrecke für den Kfz-Verkehr zwischen Innenstadt und Moisburger Straße. Baustellenbedingte Sperrungen des Ellerbruchs führten in der Vergangenheit dazu, dass der Verkehr auf die Schanzenstraße ausgewichen ist, weshalb beide Straßenzüge hier gemeinsam betrachtet werden.

#### Ellerbruch/Schanzenstraße

In einem ersten Schritt besteht die Möglichkeit die Straßenzüge für Fahrzeuge aller Art mit dem Verkehrszeichen Nr. 250 zu sperren und durch den Zusatz „Anlieger frei“ zu ergänzen und mit einer gezielten Beschilderung in Richtung Innenstadt den Kfz-Verkehr über die Moisburger Str. abzuwickeln. In einem weiteren Schritt können bauliche Maßnahmen vorgenommen werden, die das Durchfahren des Ellerbruchs und der Schanzenstraße zusätzlich unattraktiv machen. Die Ausweisung eines Abschnittes als verkehrsberuhigten Bereich in Verbindung mit einer zusätzlichen Fahrbahnverengung (z. B. durch Bepflanzungen/Blumenkübel) kann dazu führen, dass der Kfz-Verkehr diese Verbindungen zukünftig meidet, da hierdurch zudem die Sensibilität und Wahrnehmung der angrenzenden Wohnnutzung gestärkt wird.

#### Torfweg

Hier kann die Einrichtung von sicheren Schulkinderausstiegsmöglichkeiten zur Entlastung sensibler Bereiche führen. Am Gymnasium Buxtehude Süd kann die seit Herbst 2018 existierende Kiss+Ride-Zone, v.a. in Kooperation mit den benachbarten Schulstandorten (Haupt- und Realschule), stärker beworben und überwacht werden. Diese bietet den Schüler\*innen eine sichere Ausstiegsmöglichkeit, kann gleichzeitig das direkte Umfeld der Schulen von elterlichen Bring- und Holfahrten entlasten und somit die Verkehrssicherheit vor Ort stärken.

#### Einzelmaßnahmen

- Ellerbruch
- Torfweg/Elterntaxis

#### Bausteine

- Ellerbruch: Installation der Verkehrszeichen + Evaluierung
- Ellerbruch: ggf. Durchführung baulicher Maßnahmen
- Torfweg: Informationen zu Bring- und Holdiensten verbunden mit Projektwochen zur Mobilität an den Schulen in Abstimmung mit allen benachbarten Schulen
- Torfweg: Unterrichtseinheiten/Schülerprojekte zum sicheren Verkehrsverhalten (Kinderstadtpläne, etc.)

#### Weitere Effekte

- 

#### Akteure

- Hansestadt Buxtehude
- LK Stade
- NLStBV

#### Beispiele

- 

#### Maßnahmenbezug

-



Zeitrahmen



Kostenaufwand



Die Einsatzmöglichkeiten von Tempo-30-Strecken auf Hauptverkehrsstraßen sind 2016 erweitert worden. Ihre Anordnung ist für Kommunen nun in schutzbedürftigen Bereichen (z.B. vor Schulen, Kitas, Krankenhäusern und Senior\*innenheimen) ohne den Nachweis einer überdurchschnittlichen „Gefahrenlage“ für bestimmte Rechtsgüter möglich. Die Hansestadt Buxtehude hat bereits auf einigen Strecken vor sensiblen Einrichtungen Tempo 30 als Höchstgeschwindigkeit eingeführt. Streckenbezogene Geschwindigkeitsreduzierungen sollten an weiteren Standorten sensibler Einrichtungen eingeführt werden.

Mit Blick auf das Jahr 2030 können sich perspektivisch, abhängig von weitergehend möglichen Änderungen in der StVO, weitere Anwendungsspielräume für Tempo 30 (oder ggf. auch weniger) im Hauptverkehrsstraßennetz ergeben - auch für Straßenabschnitte, auf denen Geschwindigkeitsbeschränkungen heute noch an den rechtlichen Rahmenbedingungen scheitern. Daher ist die Prüfung von Tempo-30-Strecken eine Daueraufgabe unter Beachtung der jeweiligen rechtlichen Rahmenbedingungen.

#### Einzelmaßnahmen

- Kindergarten, Inne Beek 25
- Grundschule Halepaphenstraße
- Gesamtschule, Hansestraße 15
- Kita, Hansestraße 17
- Kindergarten Dammhausen, Dammhauser Str. 61
- Seniorenresidenz, Stader Str. 2
- Seniorenheim, Stader Str. 82

#### Bausteine

- Straßenverkehrsrechtliche Prüfung der identifizierten Streckenabschnitte
- Berücksichtigung weiterer Abwägungskriterien (z.B. Betroffenenendichte, Verkehrsbedeutung, Verlagerungswirkung, Anforderungen des ÖPNV und erforderliche (bauliche) Anpassungen
- Ausweisung der neuen Geschwindigkeit (Beschilderung) und ggf. bauliche Straßenraumanpassung
- ggf. Kontrolle und Durchsetzung

#### Weitere Effekte

- Verkehrssicherheit
- Familienfreundlichkeit
- Geschwindigkeitsreduktion
- Lebensqualität

#### Akteure

- Hansestadt Buxtehude

#### Beispiele

- 

#### Maßnahmenbezug

-



Zeitraumen



Kostenaufwand



Viele Autofahrten werden von Einzelpersonen unternommen, sei es der Weg zur Arbeit, zum Einkauf oder zum Arzt. Gleichzeitig ist Mobilität für Menschen ohne Pkw-Verfügbarkeit – gerade im peripheren Raum – häufig eine Herausforderung. Das Mitfahren kann eine Lösung darstellen und soll insofern als Mobilitätspraxis gestärkt werden.

Seit 2018 wurden sechs Standorte für die Mitfahrbank realisiert, wodurch ein niedrigschwelliges Angebot für Fahrgemeinschaften in Buxtehude existiert. Hierdurch ergibt sich auch für Menschen ohne einen privaten Pkw die Möglichkeit, unabhängig vom öffentlichen Verkehr Wege von A nach B zurückzulegen. Gleichzeitig wird hierdurch der Pkw-Besetzungsgrad erhöht, was sich positiv auf die Klimabilanz der jeweiligen Pkw-Fahrt auswirkt.

Vor dem Hintergrund des globalen Trends der Digitalisierung kann die Idee der Mitfahrbank auf das Internet, das Smartphone bzw. eine App übertragen werden, um so eine größere Zielgruppe erreichen zu können. Nach einer Registrierung können online direkt Mitfahrwünsche angezeigt werden, sodass die Mitnahme bereits vor der Fahrt eingeplant werden kann. Um auch Nutzer\*innen ohne Smartphone mitnehmen zu können, kann die jeweilige Mitfahrbank mit einem Automaten ausgestattet werden, in den der Mitfahrwunsch eingetragen werden kann, welcher dann online für potenzielle Fahrer\*innen sichtbar wird. Darüber hinaus sollten die bisherigen Mitfahrbänke erhalten bleiben (und ggf. ausgebaut werden), um auch die spontane Mitfahrt bei Sichtkontakt zu ermöglichen.

### Einzelmaßnahmen

- Idee der Mitfahrbank digitalisieren

### Bausteine

- Anbieter kontaktieren
- Umsetzungsmöglichkeit prüfen
- ggf. Testphase durchführen mit potenziellen Zielgruppen
- Evaluation

### Weitere Effekte

- Imagegewinn
- Mobilitätskultur
- Daseinsvorsorge

### Akteure

- Hansestadt Buxtehude
- externer Dienstleister

### Beispiele

- Fairfahrt

### Maßnahmenbezug

-



## Zeitraumen



## Kostenaufwand



Elektromobilität kann einen Beitrag zur Senkung der Verkehrsemissionen leisten. Der lokale Ausstoß von Luftschadstoffen sowie der Lärm werden deutlich reduziert. Basiert der Fahrstrom zudem auf erneuerbaren Energien, haben Elektroautos auch insgesamt eine bessere Ökobilanz als Fahrzeuge mit konventionellen Antrieben.

Mit einem fortsetzenden Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge forciert die Hansestadt Buxtehude das hochaktuelle Thema zunehmend in der öffentlichen Wahrnehmung. Gleichzeitig soll der weitere Ausbau bedarfsorientiert und nachhaltig erfolgen. Elektrofahrzeuge werden überwiegend an Zielorten mit längerer Standzeit, im privaten oder halböffentlichen Raum, geladen („Destination-Charging“: zu Hause, am Arbeitsplatz, in Parkhäusern). Demnach ist es eine wichtige Aufgabe, gemeinsam mit Akteuren aus Wohnungswirtschaft und Unternehmen den Aufbau von Ladeinfrastrukturen auf privatem Eigentum zu initiieren und organisatorisch zu fördern. Ergänzend ist es sinnvoll den Ausbau im öffentlichen Raum punktuell voranzutreiben, um einen wichtigen Signal- und Vorbildcharakter hinsichtlich von Innovation und moderner Technik beizubehalten. Hierbei liegt der Fokus insbesondere auf wichtigen bzw. zentralen Zielorten, wie z. B. der Haltepunkt Neukloster (vgl. B4), weiteren Parkplätzen in der Buxtehuder Innenstadt (vgl. D1) sowie dem Elbe Klinikum Buxtehude. Darüber hinaus sollten auch relevante Freizeit- und Kultureinrichtungen (z. B. Kulturforum am Hafen, Stadtbibliothek, Festhalle Buxtehude) angesprochen und organisatorisch und fachlich unterstützt werden. Mit einem größer werdenden öffentlichen Ladesäulennetz in unmittelbarer Nähe zur im Bau befindlichen BAB 26 entstehen für die Stadt zudem Standortvorteile und ein zukunftsorientiertes Image im Bereich Elektromobilität. Zudem sollte ein integrierter Ansatz verfolgt werden, indem Ladesäulen auch im Rahmen von multimodalen Verknüpfungspunkten (vgl. C3) – v.a. in Kooperation mit Carsharing-Anbietern (vgl. D2) – sowie punktuell in Kombination mit Lademöglichkeiten für Pedelecs (vgl. B3) gemeinsam umgesetzt werden, um Synergieeffekte zu nutzen und den Umsetzungsaufwand zu reduzieren. Zurzeit bestehen folgende Förderprogramme:

- „Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Deutschland“
- „Zuwendungen für die Beschaffung von Ladegeräten für Elektrofahrräder und Elektroautos an P+R- und B+R-Anlagen an ÖPNV-Stationen in Niedersachsen“

## Einzelmaßnahmen

- 
- 

## Bausteine

- Kooperation mit weiteren privaten Akteuren ausbauen, Abstimmung mit interessierten Institutionen
- Akquise weiterer Standorte, Identifikation prioritärer Stellplätze für Elektroautos mit Ladeinfrastruktur
- Bauliche Umsetzung und Vermarktung

## Weitere Effekte

- Erreichbarkeit
- Imagegewinn

## Akteure

- Hansestadt Buxtehude
- Stadtwerke Buxtehude GmbH

## Beispiele

- 

## Maßnahmenbezug

- B3, B4, C3, C4, D1, D2, E1,



Zeitraumen



Kostenaufwand



Die Versorgung mit Waren und Dienstleistungen ist elementar für Bewohner\*innen sowie Unternehmen und zentraler Bestandteil für das Wohlergehen einer Stadt. Gleichzeitig stellt der wachsende Lieferverkehr auch Buxtehude vor neue Herausforderungen: Staus, Flächenverbrauch, Lärm und Luftverschmutzung sind nur einige Beispiele. Um den wachsenden Mobilitäts- und Umweltproblemen entgegenzuwirken werden vermehrt moderne, umweltfreundliche und effektive Konzepte zur Versorgung der Innenstädte entwickelt. Die Realisierung von Mikro-Hubs in zentralen Lagen oder Wohngebieten ist ein Konzept, um diesen Problemen entgegenzuwirken.

Als systematischer Ansatz sollte in Buxtehude die Einrichtung von Mikro-Hubs, die als zentrale Verteilerknoten mit Depots fungieren, im innerstädtischen Bereich erprobt werden. Durch Mikro-Hubs wird eine zentrale Warenanlieferung ermöglicht, von der aus die Feinverteilung durch E-Lastenräder oder andere E-Fahrzeuge organisiert werden kann. Als Pilotprojekt ist die Buxtehuder Innenstadt denkbar. Dies kann den derzeit vorhandenen Lieferverkehr reduzieren und ist ein Beitrag hin zur autofreien Innenstadt (vgl. Maßnahme E2). (E-)Lastenräder leisten bei kleinteiligen und handhabbaren Waren einen wichtigen Beitrag für eine CO<sub>2</sub>-neutrale Lieferkette und für eine reduzierte Flächeninanspruchnahme. Durch das Förderprojekt „Lasten klimaschonend transportieren“, das im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative vom DLR-Institut für Verkehrsforschung angeboten wird, können Unternehmen klimaneutrale Transporte mit Lastenrädern für drei Monate testen und Erfahrungen sammeln.

Die Beratung und Zusammenarbeit mit Wirtschaftsverbänden und Unternehmen ist elementarer Bestandteil dieses Maßnahmenfeldes.

### Einzelmaßnahmen

- 
- 

### Bausteine

- Ansprache der Unternehmen und Betriebe (z.B. durch Wirtschaftsförderung), Vernetzung der Akteure
- Regionale Bewerbung des dreimonatigen Förderprogramms „Lasten klimaschonend transportieren“
- Auswahl eines geeigneten Standortes als Pilotprojekt für einen Mikro-Hub

### Weitere Effekte

- Erreichbarkeit
- Geschwindigkeit
- Aufenthaltsqualität
- Luftqualität

### Akteure

- Hansestadt Buxtehude
- Wirtschaftsförderung
- IHK
- Kurier-Express-Paket-Dienstleister (KEP-Dienstleister)

### Beispiele

- KoMoDo Berlin
- Mikro-Depots UPS Hamburg
- DLR Lastenrad-Testangebot

### Maßnahmenbezug

- B3, E5





Zeitrahmen



Kostenaufwand



Die Nutzung von Elektrofahrzeugen wird im privaten Bereich häufig noch als alltagsuntauglich (Reichweitenangst) wahrgenommen und ist entsprechend bisher wenig verbreitet. Die öffentlichen Verwaltungen und Institutionen können durch die Nutzung von Elektrofahrzeugen bei Dienstfahrten eine Vorbildfunktion einnehmen. Neben dem kommunalen Einfluss durch regulatorische, konzeptionelle und infrastrukturelle Maßnahmen stärkt die Nutzung von E-Fahrzeugen in der kommunalen Flotte die Wahrnehmung von Elektromobilität im öffentlichen Raum und macht die Praxistauglichkeit von E-Fahrzeugen sichtbar. Mit einer Reichweite von über 100 km können die meisten Dienstfahrten auch ohne Zwischenladung durchgeführt werden. Mit festen Stellplätzen und dem damit garantierten Zugang zu einer Ladesäule bieten kommunale Flotten zudem sehr gute Voraussetzungen für die Anschaffung von Elektroautos.

Die Nutzung ist über die Beschaffung eigener Fahrzeuge oder durch die Ausweitung von E-Carsharing-Standorten möglich (vgl. Maßnahmen D2, D6). Zudem ist auch die Ausweitung des Einsatzes bestehender Elektro-Diensträder für Wege bis zu 20 km eine Option, um klimafreundliche Elektromobilität in öffentlichen Verwaltungen und Institutionen verstärkt auszubauen. Die im Rahmen des Einsatzes gesammelten Informationen und Erfahrungen seitens der Verwaltung können zudem für die Beratung interessierter Unternehmen dienlich sein (Multiplikatoreffekte), sodass der Stadt als Akteur im Rahmen elektromobiler Flotten auch eine Schlüsselposition zukommt (vgl. E1). Erfahrung mit E-Mobilität im Dienst kann zudem auch private (Mobilitäts-)Entscheidungen beeinflussen und als Multiplikator im Bekanntenkreis wirken.

### Einzelmaßnahmen

- 
- 

### Bausteine

- Verwaltungsinterne Ansprache interessierter Abteilungen und Bereitstellung von Informationen (z. B. Rahmenbedingungen, Voraussetzungen, Vorteile)
- Umstellung der Dienstfahrzeuge der öffentlichen Verwaltung
- Erweiterung des Fuhrparks durch Pedelecs und E-Lastenräder
- Einsatz von E-Carsharing in Kooperation mit lokalen Betrieben und öffentlichen Verwaltungen zur gemeinsamen Nutzung (vgl. 16)

### Weitere Effekte

- Imagegewinn
- Vorbildfunktion

### Akteure

- Hansestadt Buxtehude
- Unternehmen

### Beispiele

- Kreisverwaltung Rendsburg-Eckernförde
- Region Stuttgart
- Verwaltung Düsseldorf

### Maßnahmenbezug

- D2, D6, E1





Zeitraumen



Kostenaufwand



Im Zuge der untersuchten Planfälle bzw. der Modellbearbeitung wurde deutlich, dass der Knotenpunkt Hansestr./ Konrad-Adenauer-Allee / Gildestr. / Stader Str. selbst im Rahmen einer verkehrsabhängigen Steuerung bereits eine mangelhafte Qualitätsstufe bzgl. der Leistungsfähigkeit aufweist. Unter Beachtung der Verkehrsprognose und der damit zunehmenden Verkehrsmengen wird die Nachfrage an diesem Knotenpunkt größer als die Kapazität und die vorhandene Verkehrsanlage überlastet. Auch an weiteren Knotenpunkten treten ständige gegenseitige Behinderungen auf, sodass der Verkehrsfluss schon bei kleinen Verschlechterungen in der Hauptverkehrszeit zusammenbrechen kann.

Die Lichtsignalsteuerung der Knotenpunkte in Buxtehude wurde bereits intensiv überprüft. Zukünftig sollte – in Abhängigkeit der Verkehrsentwicklung in Buxtehude und der perspektivisch realisierten Änderungen/Anpassungen im Straßennetz – die Überprüfung fortgesetzt werden. So können ggf. veränderte Verkehrsströme zu neuen Erkenntnissen und Handlungsspielräumen bei der Optimierung führen. Dabei sollte auch die Überprüfung einer möglichen Nachtabschaltung von Lichtsignalanlagen unter Abwägung von Verkehrssicherheitsaspekten beachtet werden. Außerdem sind Verbesserungen an lichtsignalgesteuerten Knotenpunkten aber auch im Interesse des Fuß- und Radverkehrs (vgl. A5).

Weiterhin tragen Kreisverkehre zu einer Optimierung des Verkehrsflusses bei. Im Vergleich zu lichtsignalisierten Knotenpunkten zeichnen sie sich v. a. durch eine höhere Verkehrssicherheit (für alle Verkehrsteilnehmer\*innen) sowie einen durchlässigeren Verkehrsfluss aus. In Abhängigkeit von der am Knoten vorhandenen Verkehrsstärke, treten an Kreisverkehren zudem kürzere Wartezeiten auf, wodurch sich weniger Rückstaus bilden und Emissionen (Anfahren, Anhalten) reduziert werden können. Aus städtebaulicher Sicht bilden Kreisverkehre die Möglichkeit, die jeweiligen Knotenpunkte durch mehr oder weniger aufwendige, gestalterische Maßnahmen optisch und zweckmäßig – auch im Bereich von Eingangssituationen – aufzuwerten (vgl. E6). Im Nachgang zum VEP soll eine gesamtstädtische Prüfung von möglichen Kreisverkehrsplätzen und baulichen Maßnahmen wie z.B. weitere Abbiegespuren zur Optimierung des Verkehrsflusses stattfinden.

### Einzelmaßnahmen

- u.a. Föhrenweg/Apensener Straße

### Bausteine

- Regelmäßige Prüfung einer Optimierung der Lichtsignalanlagen
- Prüfung von möglichen Kreisverkehrsplätzen
- Abstimmung mit LK Stade
- Berücksichtigung der Anforderung von Seiten der Nahmobilität

### Weitere Effekte

- Verkehrssicherheit

### Akteure

- Hansestadt Buxtehude
- LK Stade

### Beispiele

- 

### Maßnahmenbezug

- A5, E6



Zeitraumen



Kostenaufwand



Das Umsteigen vom Auto in öffentliche Verkehrsmittel entspricht dem Leitbild des VEP. Vor diesem Hintergrund kann die Situation am Bahnhof aufgrund der sehr hohen Nachfrage als positives Verhalten von Seiten der Nutzer\*innen angesehen werden. Jedoch sind die negativen Auswirkungen der sehr viel größeren Nachfrage an Kfz-Stellplätzen – im Vergleich zum Angebot – auf die umliegenden Straßenzüge und Wohnquartiere immens. Bereits seit der Park+Ride-Analyse aus dem 2011 ist klar, dass die vorhandenen Kapazitäten nicht ausreichen. Dieser Befund hat sich im Zuge der Bestandsanalyse des vorliegenden VEP nicht verändert.

Im Rahmen der untersuchten Planfälle eines entsprechenden Parkhauses im Verkehrsmodell wurde deutlich, dass die betroffenen Knotenpunkte bzgl. der Verkehrsabwicklung nicht mehr leistungsfähig sind (vgl. D9), bzw. dass sich die Situation durch den Bau eines Parkhauses zuspitzt. Aus diesem Grund bedarf es einer detaillierten und kleinteiligen Untersuchung sowie Vorbereitung – z.B. im Rahmen einer aktualisierten P+R-Analyse – für die Umsetzung eines entsprechenden Vorhabens. Neben der reinen Aufstockung der Stellplatzzahlen sollten auch begleitende „weiche“ Maßnahmen in die Wege geleitet werden (wie sie bereits aus der Analyse 2011 formuliert wurden), um die Anzahl von Nutzer\*innen der P+R-Anlage zu reduzieren bzw. den Pendler\*innen Alternativen zum privaten Pkw zur Anfahrt des Bahnhofes anzubieten. Gleichzeitig kann im Zuge weiterer möglicher Haltepunkte (vgl. C4) auch die Prüfung von zusätzlichen P+R-Standorten einbezogen werden.

#### Einzelmaßnahmen

- P+R-Parkhaus am Bahnhof

#### Bausteine

- Aktualisierung der P+R-Analyse am Bahnhof
- Entwicklung von weiteren Maßnahmen zur Reduzierung von Nutzer\*innen
- Prüfung von P+R-Standorten im Zuge weiterer Bahnhaltepunkte
- Quantitative und Qualitative Aufwertung des P+R-Standortes am Bahnhof

#### Beispiele

- 

#### Weitere Effekte

- 

#### Akteure

- Hansestadt Buxtehude
- DB
- Stadtwerke Buxtehude

#### Maßnahmenbezug

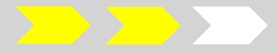
- C4, D9

# D11

## Anbindung Gewerbegebiet (An den Geestbergen) an die B73 Klimafreundlich | Gut Erreichbar



Zeitraumen



Kostenaufwand



Im Rahmen der modellbezogenen Untersuchung wurde der Planfall einer direkten Anbindung des Gewerbegebietes „An den Geestbergen“ an die B 73 unter Berücksichtigung der prognostizierten Verkehrsentwicklung für das Jahr 2030 überprüft.

Im Ergebnis der Untersuchung konnte festgestellt werden, dass ein entsprechender Anschluss zu spürbaren Entlastungen auf der Harburger Straße, der Konrad-Adenauer-Alle sowie der Lüneburger Schanze führt. Leichte Zunahmen auf dem Brillenburgsweg können in der Relation vernachlässigt werden. Vor allem die Entlastung auf der K 39 (Stader Straße) sowie auf der Konrad-Adenauer-Allee können aufgrund der derzeitigen sowie prognostizierten Belastungen (ohne die Anschlussstelle B 73/An den Geestbergen) besonders hervorgehoben werden. Demnach zeigt der gewünschte Effekt, dass die auf das Gewerbegebiet konzentrierten Kfz-Fahrten auf der B 73 gebündelt werden. Gleichzeitig werden hierdurch sensiblere Wohnbereiche im Stadtgebiet nördlich der B 73 deutlich entlastet (Lärm- und Luftemissionen).

Für die Umsetzung ist eine baulich-technische Lösung notwendig, die aufgrund der vorhandenen Topographie besondere Herausforderungen mit sich bringt.

### Einzelmaßnahmen

- B73 / An den Geestbergen

### Bausteine

- Ausarbeitung einer Konzeptionierung zur Anbindung der B 73 an das Gewerbegebiet
- Detaillierte Machbarkeitsuntersuchung
- Festlegung der konkreten Anbindung des Straßenverlaufs
- Klärung der Knotenpunktgestaltung und Vorfahrtsregelungen

### Weitere Effekte

- 

### Akteure

- Hansestadt Buxtehude
- Landkreis Stade
- Bund

### Beispiele

- 

### Maßnahmenbezug

- D9