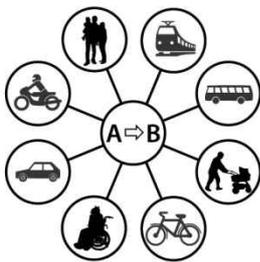


**SHP** Ingenieure



STADT

**Buchholz**

IN DER NORDHEIDE



# Mobilitätskonzept

# Buchholz in der Nordheide – Mobilitätskonzept 2025

– Bericht zum Projekt Nr. 1269 –

Auftraggeber:  
Stadt Buchholz in der Nordheide

Auftragnehmer:  
SHP Ingenieure  
Plaza de Rosalia 1  
30449 Hannover  
Tel.: 0511.3584-450  
Fax: 0511.3584-477  
info@shp-ingenieure.de  
www.shp-ingenieure.de

Projektleitung:  
Prof. Dr.-Ing. Wolfgang Haller

Bearbeitung:  
Christina Bytzek B.Eng.  
Dipl.-Ing. Tim Gerstenberger

Moderation des Beteiligungsverfahrens:  
raum + prozess  
Dipl. Volksw. Mone Böcker  
Hasselbrookstraße 15  
22089 Hamburg  
Tel.: 040 – 39 80 37 91  
info@raum-prozess.de  
www.raum-prozess.de

Hannover, Juli 2014

# Inhalt

Seite

1	Zielsetzung und Vorgehensweise	1
2	Ausgangslage	3
2.1	Daten und Fakten	3
2.2	Konzepte und Planungen	4
2.3	Haushaltsbefragung	7
2.4	Handlungsansätze und Prüfaufträge	11
3	Zukünftige Entwicklungen	14
4	Handlungskonzepte	17
4.1	Planungsleitbild	17
4.2	Innenstadterschließung	18
4.2.1	Wo stehen wir heute? Zustandsanalyse	18
4.2.2	Wo wollen wir hin? Zielsetzung	20
4.2.3	Wie soll das geschehen? Leitidee und Strategie	20
4.2.4	Was ist hierfür erforderlich? Maßnahmen	21
4.3	Kraftfahrzeugverkehr und Straßennetz	26
4.3.1	Wo stehen wir heute? Zustandsanalyse	26
4.3.2	Wo wollen wir hin? Zielsetzung	29
4.3.3	Wie soll das geschehen? Leitidee und Strategie	29
4.3.4	Was ist hierfür erforderlich? Maßnahmen	30
4.4	Radverkehr	38
4.4.1	Wo stehen wir heute? Zustandsanalyse	38
4.4.2	Wo wollen wir hin? Zielsetzung	38
4.4.3	Wie soll das geschehen? Leitidee und Strategie	39
4.4.4	Was ist hierfür erforderlich? Maßnahmen	40
4.5	Öffentlicher Verkehr	46
4.5.1	Wo stehen wir heute? Zustandsanalyse	46
4.5.2	Wo wollen wir hin? Zielsetzung	48
4.5.3	Wie soll das geschehen? Leitidee und Strategie	48
4.5.4	Was ist hierfür erforderlich? Maßnahmen	49
5	Zusammenfassung und Schwerpunktsetzung	55
	Anhang	59

# 1 Zielsetzung und Vorgehensweise

Das Mobilitätskonzept 2025 für die Stadt Buchholz i.d.N. gibt der Verkehrsplanung der Stadt einen neuen, strategisch-programmatischen Rahmen für die nächsten 15 Jahre und benennt im Handlungskonzept Maßnahmen zur Anpassung der Verkehrssysteme an die künftigen Anforderungen. Die strategischen Ziele der Verkehrsplanung sind in einem Leitbild zusammengefasst und werden dem Rat der Stadt zur weiteren politischen Befassung an die Hand gegeben.

Das Mobilitätskonzept ist ein verkehrsartenübergreifender Gesamtplan, der alle für die Mobilität relevanten Bereiche umfasst. Die strategisch angelegte, gesamtstädtische Planung ist kein Ersatz für eine Verkehrsplanung auf Ebene der Stadtteile und kleineren Stadträume, sondern liefert für diese den übergeordneten Rahmen und beschreibt die programmatischen Handlungsfelder. Neben den klassischen Handlungsfeldern für die einzelnen Verkehrsarten, wie beispielsweise der Netzplanung für den Kraftfahrzeugverkehr, den Radverkehr und den Öffentlichen Verkehr werden neue Aspekte wie das verkehrsartenübergreifende Mobilitätsmanagement und die Nahmobilität betrachtet. Die gleichzeitige Weiterentwicklung aller Verkehrsmittel soll die Chancengleichheit aller Verkehrsteilnehmer verbessern und die Möglichkeit schaffen, zwischen gleichwertigen Verkehrsmitteln wählen zu können. Dabei sollen die Umwelt und das Klima geschützt sowie sensible Siedlungsbereiche nach Möglichkeit entlastet werden.

Das Mobilitätskonzept 2025 geht davon aus, dass der Grundgedanke der Wahlfreiheit der Verkehrsmittel eine Veränderung der Verkehrsmittelwahl zugunsten des Umweltverbundes ermöglicht, wenn diese Angebote attraktiv ausgebaut werden und individuelle Vorteile versprechen.

Stadtentwicklung und Verkehrsplanung sind nicht voneinander zu trennen, sie müssen aufeinander abgestimmt sein. Das Mobilitätskonzept nimmt die aktuellen verkehrlichen Planungen und Programme sowie kommunalpolitischen Vorgaben auf und ist mit den anderen räumlichen Planungen der Stadt Buchholz i.d.N. verknüpft. Hervorzuheben sind das integrierte kommunale Klimaschutzkonzept und die derzeit laufende Aufstellung eines integrierten Stadtentwicklungskonzeptes (ISEK).

Verkehrsentwicklung und Mobilität sind stark polarisierende Themen mit gesellschaftlich differenzierten Positionen. Ein Ziel des sogenannten kooperativen Planungsprozesses ist daher die Konsensbildung als Basis für ein gesamtstädtisches Mobilitätskonzept. Die Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes der Stadt Buchholz i.d.N. erfolgt deshalb unter Beteiligung der Öffentlichkeit und Arbeitsgruppen aus Politik, Verwaltung und Interessenvertretern, um den notwendigen Ausgleich der Interessen für einen Konsens zu ermöglichen, der als Empfehlung in die politischen Gremien eingeht. Die Beteiligung örtlicher Akteure stellt sicher, dass der vor Ort vorhandene Sachverstand in die Planung einfließt. Dem gesamten Prozess wurde eine Haushaltsbefragung vorgeschaltet, um konkrete Aussagen zum Mobilitätsverhalten in Buchholz treffen zu können (vgl. Abb. 1).

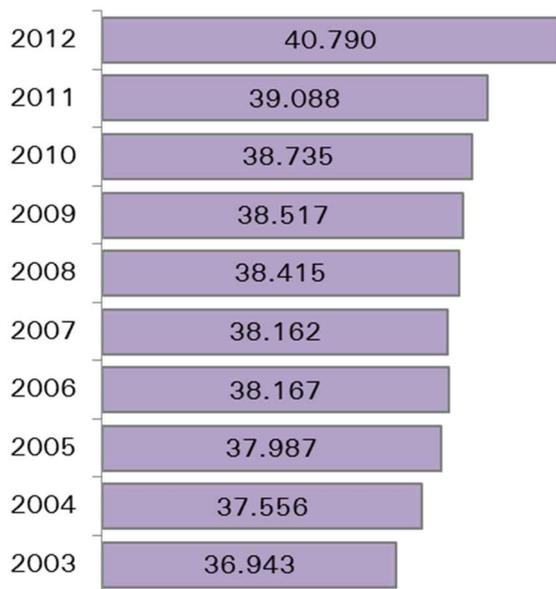


## 2 Ausgangslage

### 2.1 Daten und Fakten

Die Stadt Buchholz i.d.N. liegt etwa 35 km südlich der Freien und Hansestadt Hamburg und zentral im niedersächsischen Landkreis Harburg. Die Stadt ist raumplanerisch als Mittelzentrum eingestuft. Geografisch liegt Buchholz im Dreieck zwischen Hannover, Hamburg und Bremen und ist Teil der Metropolregion Hamburg. Größere Städte im Umland von Buchholz sind neben Harburg und Hamburg die Kreisstadt Winsen (Luhe) und Buxtehude. Das Stadtgebiet setzt sich aus der Kernstadt Buchholz mit dem Ortsteil Steinbeck, den ländlich geprägten Ortschaften Trelde, Sprötze, Dibbersen sowie dem von Wohnbebauung geprägten Ortsteil Holm-Seppensen zusammen.

Buchholz i.d.N. ist die bevölkerungsstärkste Stadt im Landkreis Harburg. Die Stadt wird als ein attraktiver Wohnstandort mit guten Einkaufs- und Freizeitangeboten, leistungsfähigen Verkehrsanbindungen über Autobahn und Schiene sowie attraktiven landschaftlichen Gegebenheiten wahrgenommen. Durch diese positiven Standortfaktoren und die Nähe zur Metropole Hamburg weist die Stadt, im Gegensatz zu vielen anderen, vergleichbaren Kommunen im Land Niedersachsen, konstant Zuzüge und damit eine wachsende Bevölkerungszahl auf. Bei Betrachtung der Buchholzer Bevölkerungszahlen der letzten zehn Jahre ist ein stetiger Bevölkerungszuwachs zu erkennen (vgl. Abb. 2). Während im Jahr 2003 noch 36.943 Einwohner zu verzeichnen waren, leben aktuell etwa 40.790 Einwohner in Buchholz (Stand 31.07.2012). Bei einer Fläche der Stadt von etwa 7.460 ha ergibt sich eine Einwohnerdichte von etwa 544 Einwohnern pro km<sup>2</sup>. Diese liegt deutlich über dem Durchschnitt im Landkreis Harburg von 197 Einwohnern je km<sup>2</sup>. Die Verteilung auf weibliche und männliche Bevölkerungsanteile entspricht mit 52 % bzw. 48 % in etwa dem Bundesdurchschnitt.



Bei Betrachtung der Buchholzer Bevölkerungszahlen der letzten zehn Jahre ist ein stetiger Bevölkerungszuwachs zu erkennen (vgl. Abb. 2). Während im Jahr 2003 noch 36.943 Einwohner zu verzeichnen waren, leben aktuell etwa 40.790 Einwohner in Buchholz (Stand 31.07.2012). Bei einer Fläche der Stadt von etwa 7.460 ha ergibt sich eine Einwohnerdichte von etwa 544 Einwohnern pro km<sup>2</sup>. Diese liegt deutlich über dem Durchschnitt im Landkreis Harburg von 197 Einwohnern je km<sup>2</sup>. Die Verteilung auf weibliche und männliche Bevölkerungsanteile entspricht mit 52 % bzw. 48 % in etwa dem Bundesdurchschnitt.

Abb. 2 Bevölkerungsentwicklung in Buchholz i.d.N.<sup>1</sup>

Buchholz i.d.N. wird auch als "Stadt am Wald" bezeichnet, etwa ein Drittel der städtischen Gesamtflächen sind Waldflächen. Die Siedlungsstruktur ist sehr stark von Einfamilienhäusern geprägt. Für die Umgebung und auch das Stadtgebiet ist zudem die Lüneburger Heide landschaftlich prägend. Die Harburger Berge, das Alte Land und die Elbmarsch sind im erweiterten Umland hinzuzunehmen. Die städtischen Verkehrsflächen haben einen

<sup>1</sup> Landesbetrieb für Statistik und Kommunikationstechnologie Nds. Bevölkerung in Niedersachsen; Stand vor Veröffentlichung der Ergebnisse des Zensus 2011

relativ hohen Flächenanteil von 7,2 % an der Gesamtfläche der Stadt und sind Indiz für eine ausgeprägte Erschließungsstruktur.

Am Wirtschaftsstandort Buchholz i.d.N. sind vier großflächige Gewerbegebiete ausgewiesen. Die Schwerpunkte der Nutzungen liegen im Dienstleistungsgewerbe sowie in den Bereichen Handel, Logistik und mittelständischer Betriebe. Parallel zum Bevölkerungswachstum konnte auch eine positive Entwicklung des Wirtschaftsstandortes mit Arbeitsplätzen vor Ort erreicht werden. Der als Gewerbe ausgewiesene Flächenanteil der Stadt liegt mit etwa 1,6 % (120 ha) deutlich oberhalb des Anteils im Landkreis Harburg und des Landes Niedersachsen.

## 2.2 Konzepte und Planungen

Die Verkehrsplanung und die Stadtentwicklungsplanung einer Stadt müssen miteinander verknüpft und aufeinander abgestimmt sein. Das Mobilitätskonzept berücksichtigt deshalb die den Planungsraum betreffenden Fachplanungen, wie z.B.:

- Verkehrsentwicklungsplan (VEP)
- Flächennutzungsplan (FNP)
- Integriertes Kommunales Klimaschutzkonzept (KSK)
- Nahverkehrsplan Landkreis Harburg (NVP)
- Radverkehrskonzeption (RVK)
- Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK)

### Verkehrsentwicklungsplan (VEP)

Das Mobilitätskonzept 2025 betrachtet im Wesentlichen den Zeitraum ab dem Jahr 2005, dem Beginn der Erarbeitung des bislang gültigen Verkehrsentwicklungsplans<sup>2</sup> der Stadt Buchholz i.d.N.. Aus diesem und früheren Planwerken zur Verkehrsentwicklung liegen Überlegungen oder Planungen zur Weiterentwicklung des Buchholzer Straßennetzes in unterschiedlicher Detaillierung vor. Als wesentliche Projekte sind die Folgenden herauszustellen:

- Für den Ostring liegt ein Planfeststellungsbeschluss vor. Das Verfahren hierzu ist allerdings beklagt worden. Das Verfahren ist bislang noch nicht rechtskräftig abgeschlossen.
- Der Mühlenwegtunnel stellt seit langem einen Engpass im städtischen Straßennetz dar. Es liegen Entwürfe für den Neubau eines Tunnelbauwerkes und Varianten für den Umbau des Knotenpunktes Bremer Straße/Steinbecker Mühlenweg vor. Zurzeit wird an den technischen Unterlagen für ein neues Tunnelbauwerk sowie einem entsprechenden Bebauungsplan gearbeitet.

---

<sup>2</sup> R+T; Topp, Skoupil, Küchler und Partner  
Fortschreibung des VEP Buchholz in der Nordheide; Darmstadt, 2005

- Mit der letzten Überarbeitung des VEP wurde die Netzoption einer Südstadtbrücke über das Bahnhofsareal entwickelt. Diese sollte vornehmlich der südlichen Stadtentwicklung dienen.
- Die verbesserte Anbindung des Bahnhofes und die Entlastung der Bremer Straße sind Zielsetzungen der Planungen für die Südtangente.

Die aktuelle verkehrliche Situation in Buchholz wird u. a. durch die Ergebnisse der durchgeführten Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten und die vergleichend gegenübergestellten Ergebnisse von „Mobilität in Deutschland“ (MiD 2008<sup>3</sup>; vgl. Ziff. 2.3) beschrieben. Die Befragungen stellen verkehrsträgerübergreifende Bestandsaufnahmen für Buchholz, den Landkreis, die Metropolregion Hamburg und Deutschland zur Verfügung. Statistische Grunddaten, z.B. zur Bevölkerungsentwicklung und Altersverteilung, vervollständigen die Ausgangssituation. Das Beteiligungsverfahren sichert zudem die Berücksichtigung der lokalen Fachkompetenz der Bürgerinnen und Bürger, die ihre Sicht zur Ausgangssituation, zu Problemen und auch zu Potentialen frei einbringen konnten.

#### Flächennutzungsplan (FNP)

Der Flächennutzungsplan 2020 der Stadt Buchholz i.d.N. wurde im Jahr 2001 aufgestellt und zeigt die flächenbezogenen Entwicklungsziele der Stadt. Der Flächennutzungsplan zeigt das Netz der verkehrswichtigen innerörtlichen Straßen und dessen geplante Weiterentwicklung. Das Mobilitätskonzept greift grundsätzlich den Maßstab der Flächennutzungsplanung auf und verfolgt eine strategische, gesamtstädtische Verkehrsplanung auf der Ebene der Flächennutzungsplanung. Es ersetzt nicht die kleinräumigere Verkehrsplanung, z.B. auf der Ebene der Stadtteile, sondern liefert für diese den Rahmen und beschreibt programmatische Handlungsfelder.

#### Integriertes Kommunales Klimaschutzkonzept (KSK)<sup>4</sup>

Die Stadt Buchholz i.d.N. hat im Jahr 2012 ein integriertes Klimaschutzkonzept erarbeitet, mit dem Ziel, einen Beitrag zur Minderung der CO<sub>2</sub>-Emissionen zu leisten (vgl. Abb. 3). Das Klimaschutzkonzept wurde im Rahmen eines Meinungsbildungsprozesses unter Beteiligung der Buchholzer Bevölkerung sowie entsprechender fachlichen Institutionen erarbeitet.



Abb. 3 Klimaschutzkonzept Buchholz (Logo)

Der Verkehrssektor verursacht einen ausschlaggebenden Anteil der städtischen CO<sub>2</sub>-Emissionen in der Größenordnung von ca. 20% der Gesamte-

<sup>3</sup> infas/DLR im Auftrag des BMVBS  
Mobilität in Deutschland 2008; Bonn, 2010

<sup>4</sup> KoRiS – Kommunikative Stadt- und Regionalentwicklung  
Integriertes Kommunales Klimaschutzkonzept der Stadt Buchholz in der Nordheide; Hannover, 2011

missionen. Der Maßnahmenkatalog des Klimaschutzkonzeptes hat einen entsprechenden, verkehrlichen Schwerpunkt und setzt zudem auf Einsparungsmöglichkeiten in privaten Haushalten und auf eine Vielzahl von "Stellschrauben" im Bereich der öffentlichen Hand. Ziel ist es, die CO<sub>2</sub>-Emissionen in Buchholz bis zum Jahr 2020 um 15 % und bis 2030 um 40 % gegenüber dem Jahr 2010 zu reduzieren. Das Nahziel entspricht einer Reduktion der jährlichen CO<sub>2</sub>-Emission von 6,8 t (Basisjahr) auf 5,8 t pro Einwohner im Jahr 2020. Im Weiteren soll eine Minderung auf 2 t im Jahre 2050 erreicht werden. Diese bereits formulierten, politisch beschlossenen Klimaschutzziele und zugehörigen Handlungsfelder der Stadt Buchholz i.d.N. stellen dabei eine übergeordnete Ebene dar und müssen im Mobilitätskonzept berücksichtigt werden. Das Klimaschutzkonzept benennt mit dem Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur und der weiteren Verbesserung der Öffentlichen Verkehre zwei wesentliche Handlungsfelder.

#### Nahverkehrsplan Landkreis Harburg (NVP)

Der Landkreis Harburg als Aufgabenträger im straßengebundenen ÖPNV stellt jeweils für einen Zeitraum von 5 Jahren einen Nahverkehrsplan als Grundlage für den Betrieb und die Weiterentwicklung des Nahverkehrs im Landkreis auf. Der Nahverkehrsplan des Landkreises Harburg, mit Gültigkeit auch für Buchholz i.d.N., zeigt Maßnahmen auf Ebene der Verkehrsentwicklungsplanung, die Netzplanung und die strategische Ausrichtung der Planung für den ÖPNV und auch detaillierte Maßnahmenvorschläge zu Verkehrsanlagen und betrieblichen Vorgängen auf. Aus diesen Fachplänen werden die für das Mobilitätskonzept relevanten Ansätze übernommen. Sie sind Grundlage für den planerischen Beitrag für den ÖPNV.

#### Radverkehrskonzeption (RVK)<sup>5</sup>

Das Buchholzer Radverkehrskonzept<sup>5</sup> wurde im Jahr 2002 letztmalig überarbeitet und beinhaltet ein stadtweites Netzkonzept für den Radverkehr. Das Handlungskonzept umfasst vielfältige, punktuelle und linienhafte Maßnahmen, deren Umsetzung in ein flächendeckendes Radverkehrsnetz mündet.

#### Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK)<sup>6</sup>

Unter dem Motto „Buchholz in der Nordheide 2030: Zukunft gestalten“ wurde im Mai des Jahres 2013 ein offener Dialog für die Erarbeitung eines integrierten Stadtentwicklungskonzeptes (ISEK) gestartet (vgl. Abb. 4).



Abb. 4 Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK) Buchholz (Logo)

<sup>5</sup> Planungsgruppe Verkehr (PGV)  
Radverkehrskonzeption Buchholz in der Nordheide; Hannover, 2002

<sup>6</sup> Stadt Buchholz in der Nordheide  
Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK); seit 2013 in Bearbeitung

Mit dem ISEK soll der Rahmen für die wirtschaftliche, soziale und kulturelle Entwicklung der Stadt aufgestellt werden. Da sich das ISEK aktuell noch in Bearbeitung befindet, sind Aussagen und Konkretisierungen zur Stadtentwicklung – u.a. Wohnen, Gewerbe, Handel, Versorgungseinrichtungen, Soziale Infrastruktur – mit dem vorliegenden Stand übernommen worden. Vorgeschlagene Maßnahmen, die geeignet sind, die Ziele der Verkehrsplanung zu fördern, werden im Mobilitätskonzept berücksichtigt (vgl. Ziff. 3).

## 2.3 Haushaltsbefragung

Die Entwicklung nachhaltiger Verkehrskonzepte setzt Kenntnisse über das aktuelle Mobilitätsverhalten der Bürger voraus, denn Mobilität und Verkehr funktionieren nicht überall gleich und verändern sich kontinuierlich. Der Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes für die Stadt Buchholz i.d.N. wurde daher eine Haushaltsbefragung<sup>7</sup> vorangestellt. Die Ergebnisse der Mobilitätsbefragung können zudem für verschiedenste Aufgaben der kommunalen und regionalen Verkehrsplanung verwendet werden und auch bei späteren Untersuchungen und Projekten als Datengrundlage dienen.

Für die Haushaltbefragung in Buchholz wurden insgesamt 5.000 Einwohner persönlich angeschrieben und zur Teilnahme an der Befragung aufgefordert. Als Stichtag wurde Dienstag, der 16.10.2012 gewählt. Die Befragung wurde anonym durchgeführt. Mit 1.593 Bögen, also fast 32 %, wurde ein sehr guter Rücklauf erzielt, der deutlich über dem Durchschnitt anderer Befragungen liegt. Die Ergebnisse der Befragung können als repräsentativ angesehen werden, sodass die Ergebnisse auf die Buchholzer Gesamtbevölkerung übertragbar sind. Vergleichend werden den Ergebnissen der Buchholzer Haushaltsbefragung Kenndaten von „Mobilität in Deutschland“ (MiD 2008<sup>8</sup>) gegenübergestellt.

### Soziodemographie

Die durchschnittliche Haushaltsgröße in Buchholz liegt bei 2,7 Personen pro Haushalt. Nur etwa 11 % der Buchholzer leben in Single-Haushalten, was deutlich unter dem Bundesdurchschnitt von 38,8 % liegt. Mit 44 % ist fast jeder zweite Buchholzer berufstätig. Als berufstätig gilt wer in Voll- oder Teilzeit arbeitet und auch wer zwischenzeitlich arbeitslos ist. Mehr als ein Drittel ist nicht bzw. nicht mehr berufstätig. Etwa 16 % sind noch in der Ausbildung.

### Ausstattung

92 % der Buchholzer Haushalte besitzen mindestens ein Kraftfahrzeug. Dieser Anteil liegt deutlich über dem Bundesdurchschnitt von 82 %. In 79 % der Haushalte ist mindestens ein Fahrrad vorhanden. Damit ist die

---

<sup>7</sup> SHP Ingenieure  
Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten; Hannover, 2013

<sup>8</sup> infas/DLR im Auftrag des BMVBS  
Mobilität in Deutschland 2008; Bonn, 2010

Ausstattung an Fahrrädern geringer als die Ausstattung an Kraftfahrzeugen. Die Motorisierung in Buchholz lag im Jahr 2006 bei 597<sup>9</sup> Pkw/1.000 Einwohner. Im Vergleich zum Bundesdurchschnitt und zum Landkreis Harburg mit 531 bzw. 594 Pkw/1.000 Einwohner liegt die Stadt Buchholz deutlich über dem Bundesdurchschnitt und etwa im Durchschnitt des Landkreises Harburg. Die Führerscheinquote liegt bei den Buchholzern ab 18 Jahren bei 87 % und damit ein Prozent unter dem Bundesdurchschnitt von 88 %.

### Wege

Rund 92 % der Buchholzer haben am Stichtag der Befragung das Haus verlassen und im Schnitt 3,6 Wege zurückgelegt. 8 % der Buchholzer haben das Haus nicht verlassen. Im Bundesdurchschnitt verlassen an einem „normalen“ Tag 90 % aller Personen das Haus und legen im Durchschnitt 3,4 Wege zurück. Der Anteil der Mobilien liegt in Buchholz damit etwas höher als im Bundesdurchschnitt und es werden im Mittel eher mehr Wege zurückgelegt.

### Verteilung der Wegelängen

Über 60 % der Wege im Fußverkehr sind kürzer als einen Kilometer. Wege mit über 3 Kilometern Länge werden kaum zu Fuß zurückgelegt. Etwas ausgeglichener ist die Verteilung im Radverkehr. 92 % der Wege im Radverkehr sind kürzer als vier Kilometer. Der Hauptanteil liegt bei Wegelängen zwischen einem und zwei Kilometern. Für Wege die länger als 4 km sind wird das Fahrrad kaum genutzt. Mit dem Kraftfahrzeug und den öffentlichen Verkehrsmitteln werden weitaus längere Wege zurückgelegt als zu Fuß oder mit dem Fahrrad. Trotzdem ist etwa die Hälfte aller Wege im Kfz-Verkehr kürzer als 5,0 km. Die mittlere Wegelänge innerhalb der Stadtgrenzen von Buchholz liegt bei 2,6 km.

### Verkehrsmittelwahl

Der Anteil des Kraftfahrzeugverkehrs am Buchholzer Gesamtverkehr liegt bei über 59 % und verteilt sich zu 49 % auf Auto- bzw. Motorradfahrer, zu 10 % auf Mitfahrer. Die öffentlichen Verkehrsmittel haben einen Anteil von 14 %, wovon 8 % dem Zugverkehr zuzuordnen sind und 6 % dem Busverkehr. Für 14 % aller Wege wird das Fahrrad genutzt und 12 % der

Wege werden zu Fuß zurückgelegt. Fast 20 % aller Buchholzer Wege sind der Innenstadt zuzuordnen. Im Vergleich zur Verkehrsmittelwahl in Gesamt-Buchholz werden Innenstadtwege wesentlich häufiger zu Fuß und mit dem Rad zurückgelegt. Der Kraftfahrzeuganteil der Innenstadtwege ist deutlich geringer als in Gesamt-Buchholz und liegt unter 50 %.

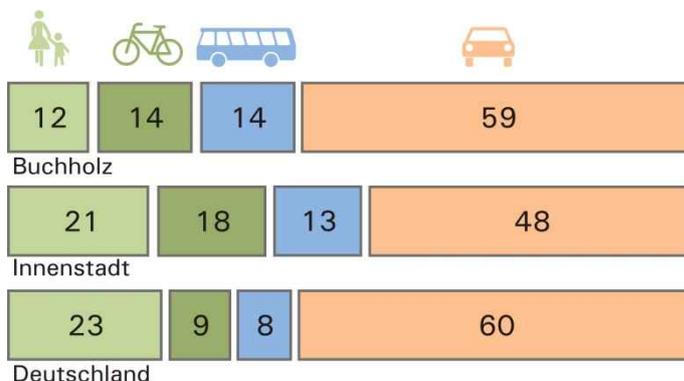


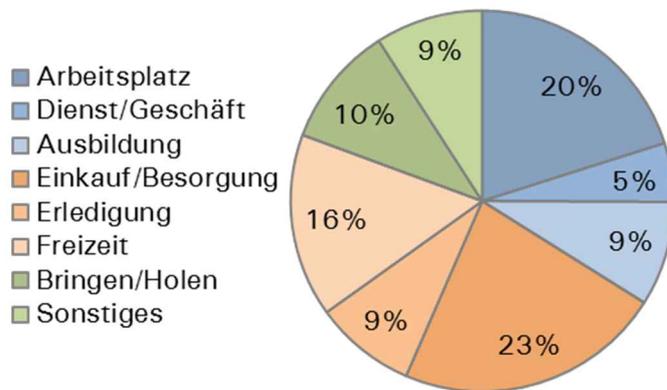
Abb. 5 Verkehrsmittelwahl aller Wege „Modal Split“

<sup>9</sup> Kraftfahrt-Bundesamt  
Sonderheft 3; 2006

Im Bundesdurchschnitt werden 60 % der Wege mit dem Kraftfahrzeug zurückgelegt. 8 % entfallen auf die öffentlichen Verkehrsmittel, 9 % auf den Radverkehr und 23 % auf den Fußverkehr. Damit ist der Anteil der Verkehrsmittel des Umweltverbundes in Buchholz mit dem Bundesdurchschnitt vergleichbar, die Zusammensetzung unterscheidet sich jedoch. Der Anteil der Fußverkehre in Buchholz liegt - mit 11 %-Punkten weniger - deutlich unter dem Bundesdurchschnitt (vgl. Abb. 5).

#### Verkehrszweck

Haupt-Wegezweck in Buchholz ist mit 23% das Einkaufen. Zusammen mit den Zwecken Erledigung und Freizeit lässt sich rund die Hälfte aller Zwecke diesen Wegen zuordnen. Diese Wege sind zeitlich flexibel, da sie nicht zwangsweise zu einem bestimmten Zeitpunkt getätigt werden müssen und somit auch in der Verkehrsmittelwahl freier sind als vergleichsweise Wege zum Arbeitsplatz. Knapp ein Viertel aller Wege lässt sich den Zwecken Arbeit, Ausbildung und dienstlichen Wegen zuordnen. Etwa 10 %



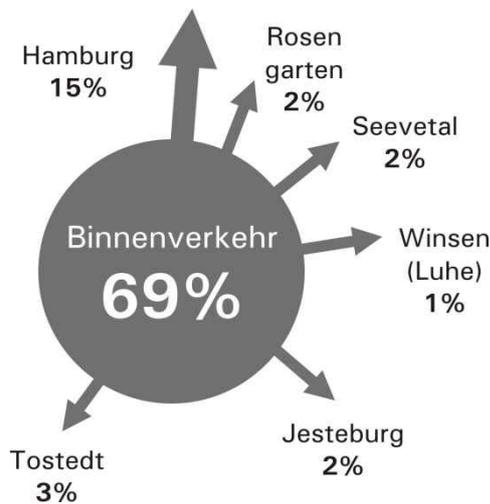
der Wege fallen auf das Bringen und Holen. Bundesweit werden 65 % aller Wege zu den Zwecken Einkaufen, Erledigung und Freizeit getätigt. Etwa 27 % sind dienstliche Wege oder Wege zur Arbeit bzw. Ausbildungsstätte. Die restlichen 8 % sind dem Bringen und Holen zuzuordnen. Im Vergleich werden in Buchholz also anteilig eher weniger Wege zu Freizeit Zwecken und stattdessen eher mehr Arbeitswege zurückgelegt.

Abb. 6 Verkehrszwecke aller Wege

Betrachtet man statt der Gesamtheit aller Wege in Buchholz nur die in Bezug zur Innenstadt ergibt sich für die Wegezwecke eine deutlich andere Zusammensetzung. Statt der Hälfte lassen sich bei Wegen in die Innenstadt über drei Viertel der Wege den Zwecken Einkauf, Erledigung und Freizeit zuordnen. Nur 11% der Wege führen zum Arbeitsplatz.

#### Zweck nach Verkehrsmittel

Das Kraftfahrzeug wird relativ ausgeglichen zu verschiedenen Zwecken genutzt. Lediglich für Ausbildungswege spielt es altersbedingt eine deutlich geringere Rolle als zu anderen Zwecken. Die öffentlichen Verkehrsmittel werden dagegen viel für Ausbildungswege und auch Arbeitswege genutzt (zusammen fast 60 %) und seltener für dienstliche Wege oder zum Bringen und Holen. Das Fahrrad wird ebenfalls viel für Ausbildungswege genutzt, aber deutlich weniger für Arbeitswege. Sehr geringe Anteile machen bei der Fahrradnutzung Bringen und Holen sowie dienstliche Zwecke aus. Zu Fuß gegangen wird viel zu den Zwecken Einkauf, Erledigung und Freizeit. Wege zum Arbeitsplatz und dienstliche Wege werden weniger zu Fuß zurückgelegt.



### Ziele im Kraftfahrzeugverkehr

Über zwei Drittel der Wege mit dem Kraftfahrzeug werden innerhalb Buchholz zurückgelegt und gehören zum Buchholzer Binnenverkehr. Die restlichen Wege führen über die Stadtgrenzen hinaus. Die am stärksten frequentierte Verbindung besteht zwischen Buchholz und Hamburg mit einem Anteil von 15 %. Weitere Wege mit dem Kraftfahrzeug führen nach Rosengarten, Seevetal, Winsen (Luhe), Jesteburg und Tostedt und haben einen Anteil von jeweils 1 bis 3 % am Kraftfahrzeugverkehr. Zielverkehre von Auswärtigen nach Buchholz sowie Durchgangsverkehre wurden im Rahmen der Haushaltsbefragung nicht erfasst.

Abb. 7 Ziele im Kraftfahrzeugverkehr

### Nutzungsmerkmale Fahrrad

Fast ein Drittel der Buchholzer nutzt das Fahrrad immer bzw. regelmäßig. Etwas über die Hälfte der Buchholzer nutzt das Fahrrad gelegentlich und nur 16 % geben an das Fahrrad nie zu nutzen. Insgesamt 26 % der Buchholzer haben schon einmal Probleme mit Fahrraddiebstahl oder Vandalismus gehabt. 39 % der Buchholzer würden überdachte Anlehnbügel am Bahnhof bevorzugen, 34 % Fahrradsammelkäfige, 14 % Fahrradeinzelboxen und die restlichen 13 % eine Fahrradstation. Unterschieden nach Nutzergruppen wird deutlich, dass vor allem die Viel-Fahrer sich stark für die überdachten Anlehnbügel aussprechen und weniger für die Fahrradstation.

### Fahrradfreundlichkeit

Im Fahrradklima-Test 2012 des ADFC kommt Buchholz insgesamt nur auf die Note 3,9. Der Test umfasst dabei verschiedene Kriterien. Im Zuge der Haushaltsbefragung wurde ganz allgemein nach der Fahrradfreundlichkeit gefragt. Die Fahrradfreundlichkeit in Buchholz wird durchschnittlich mit der Note 3,0 bewertet. Über die Hälfte der Buchholzer ist mit der Fahrradfreundlichkeit zufrieden. Knapp ein Viertel bewertet sie als gut und 2 % sogar als sehr gut. 19 % beurteilen die Fahrradfreundlichkeit gerade noch als ausreichend und die restlichen 5 % halten die Fahrradfreundlichkeit für ungenügend. Die Unterscheidung verschiedener Nutzergruppen macht in der Beurteilung der Kriterien keine erheblichen Unterschiede deutlich. Die Nicht-Nutzer beurteilen die Fahrradfreundlichkeit nur minimal schlechter als die Nutzer.

### Nutzungsmerkmale Öffentlicher Personennahverkehr

Über zwei Drittel der Buchholzer kennen das Angebot des Buchholz Bus. Etwa 9 % nutzen ihn regelmäßig und über die Hälfte zumindest gelegentlich. 38 % der Buchholzer nutzen den Buchholz Bus nie. Das Angebot des Buchholz Bus wird insgesamt gut beurteilt mit einer Durchschnittsnote von 2,3. Am besten werden Sicherheit, Sauberkeit und Pünktlichkeit beurteilt, am schlechtesten das Preis-/Leistungsverhältnis. Im Vergleich der Beurteilungen durch Nutzer und Nicht-Nutzer werden leichte Unterschiede deutlich. Vor allem die Schnelligkeit wird von Nutzern wesentlich besser bewertet als von Nicht-Nutzern. Zu beachten ist dabei, dass die Bewer-

tung der Nicht-Nutzer auf früheren Erfahrungen mit dem Buchholz Bus aber auch auf Vorurteilen basieren kann. Im Gegensatz dazu kennen Vier von Fünf Buchholzern das Angebot der Regionalbusse nicht. Nur 3 % der Buchholzer nutzen den Regionalbus regelmäßig, 11 % gelegentlich und 86 % nutzen ihn nie.

Drei Kriterien sind den Buchholzern im öffentlichen Personennahverkehr besonders wichtig: allem voran wird Pünktlichkeit genannt, gefolgt von Sicherheit und Preis-/Leistung. Kriterien wie Freundlichkeit, Service/Information und Sitzkomfort wird weniger Bedeutung beigemessen.

#### Fazit

Rund 92 % der Buchholzer Haushalte besitzen ein Kraftfahrzeug. Der Nutzungsanteil des Kraftfahrzeugs an allen Wegen liegt bei 59 %. Weitere 14 % aller Wege werden mit dem Rad, 12 % zu Fuß und 14 % mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt. Im Vergleich zum Bundesdurchschnitt fällt vor allem auf, dass der Fußgängeranteil in Buchholz besonders gering ist.

Über zwei Drittel der Wege mit dem Kraftfahrzeug sind Binnenwege. Sie haben Quelle und Ziel in Buchholz. Dabei werden auch viele kurze Wege mit dem Kraftfahrzeug zurückgelegt. Die Hälfte aller Wege mit dem Kraftfahrzeug ist kürzer als 5,0 km. Bei diesen Wegen unter 5,0 km liegen Potenziale zur Verlagerung auf den Radverkehr.

Ein weiteres Feld zur Stärkung des Umweltverbundes liegt in der Verbesserung der Nahmobilität zu Fuß und mit dem Rad. Obwohl viele Wege der Buchholzer sehr kurz sind (ein Drittel aller Wege ist kürzer als 2,0 km), ist der Fußgängeranteil bei der Verkehrsmittelwahl bisher schwach vertreten.

## 2.4 Handlungsansätze und Prüfaufträge

Die Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger der Stadt in der Auftaktveranstaltung sowie den „Runden Tischen“ stand am Anfang des Planungsprozesses, um die Problemsicht und die Lösungsansätze der Bevölkerung abzufragen. Zudem werden bei der Bearbeitung des Mobilitätskonzeptes politische Anträge und Anfragen sowie Beiträge aus der Bürgerschaft berücksichtigt, die im Vorfeld und während der Bearbeitung gestellt wurden.

Aus den Ergebnissen der Bürgerbeteiligung und der fachlichen Analyse der Ausgangssituation sind Handlungsansätze und Prüfaufträge formuliert worden, die im weiteren Planungsprozess die Grundlage für die Arbeitsgruppen gebildet haben. Im Folgenden werden diese Ansätze und Aufträge kurz zusammengefasst. Für eine ausführliche Darstellung der Beiträge der Bürgerbeteiligung wird auf die Protokolle der „Runden Tische“ verwiesen (vgl. Ziff. 2.1).

### Verkehrsmittelwahl (Modal Split)

Das Mobilitätskonzept soll die Buchholzer dazu anregen ihr Mobilitätsverhalten zu überdenken, um dadurch eine Veränderung der Verkehrsmittelwahl im Binnenverkehr zu erzielen. Vor allem auf kurzen Wegen soll der Nutzeranteil im Kraftfahrzeugverkehr reduziert werden. Durch die Stärkung verkehrlicher und städtebaulicher Infrastrukturen sollen die Nahmobilität gefördert werden. Wege zu Fuß und mit dem Rad sollen so erleichtert und die Fahrt mit dem Kraftfahrzeug verzichtbar gemacht werden.

### Innenstadterschließung

Um die Fußgängerbereiche in der Breiten Straße, Thomasstraße und Postweg aufzuwerten sollen mehr Freiraum und ein barrierearmes Umfeld geschaffen werden. Im Verlauf der Poststraße ist die Option zur Erweiterung des Fußgängerbereiches geprüft und bereits umgesetzt worden. Das Parken soll insgesamt stärker auf die vorhandenen Parkhäuser konzentriert werden, um den Verzicht auf einen Teil des Parkens im Straßenraum zu ermöglichen. Durch die Ausweisung des Parkraums mit einem teildynamischen Wegweisungssystem sollen Parkverkehre besser gelenkt und Parksuchverkehre reduziert werden. Für den Innenstadtring sollen verkehrsregelnde Maßnahmen in Betracht gezogen werden, die die städtebauliche Integration des Innenstadtringes fördern und eine städtebauliche Aufwertung ermöglichen.

### Kraftfahrzeugverkehr und Straßennetz

Die verschiedenen ins Verfahren eingebrachten Straßennetzergänzungen sind vergleichend zu untersuchen, zu bewerten und in ihrer Wirkung und Machbarkeit abzuschätzen. Dazu gehören vor allem der Bau der Südtangente, der Neubau des Tunnels im Zuge der Mühlenwege, die Planungen zum Ostring sowie die alternativen östlichen Umgehungsstrassen. Die Knotenpunktgestaltung und die Signalprogramme an hoch belasteten sowie unfallträchtigen Knotenpunkten sollen überprüft werden, auch unter Einbezug der Möglichkeit für einen Umbau einzelner Knotenpunkte in Kreisverkehre.

### Radverkehr

Der Radverkehr soll als vollwertiges Verkehrssystem für den regelmäßigen Alltagsverkehr integriert und Buchholz zu einer fahrradfreundlichen Kommune entwickelt werden. Das Netzkonzept soll weiterentwickelt und linienhaft umgesetzt werden, um erlebbare Verbesserungen zu erreichen, Lücken zu schließen, Schulstandorte, die Innenstadt und Gewerbegebiete zu erschließen sowie Ortsteile zu verbinden. Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit im Radverkehr sollen die Führungsprinzipien grundlegend überdacht werden und die Knotenpunkte überprüft werden, um Gefahrenpunkte aufzuheben und Lichtsignalanlagensteuerungen für den Radverkehr zu verbessern. Das B+R-Angebot und das Angebot innerstädtischer Abstellmöglichkeiten sind zu erweitern. Alltagswege des Radverkehrs sollen durch eine einfache Wegweisung kenntlich gemacht werden, in einen verbesserten Winterdienst einbezogen werden und unterstützend eine Radfahrkarte entwickelt werden. Zur Förderung des Radverkehrs soll zudem ein Konzept zur Öffentlichkeitsarbeit erarbeitet werden sowie verschiede-

ne Maßnahmen und Aktionen in Betracht gezogen werden. Grundlegend wird ein fester Etat zur Förderung des Radverkehrs gefordert.

#### Öffentlicher Verkehr

Grundsätzlich soll der Buchholz Bus noch stärker als vollwertiges Verkehrssystem in den regelmäßigen Alltagsverkehr integriert werden, auch für Gruppen, die eine hohe Freiheit in der Verkehrsmittelwahl haben. Durch die Verlegung des ZOB an den Bahnhof Buchholz sollen die Verknüpfungen innerhalb des ÖPNV und mit den anderen Verkehrsarten weiter verbessert und Multimodalität gefördert werden. In diesem Zusammenhang ist auch der Erhalt der Treffpunkthaltestelle in der Adolfstraße zu diskutieren mit Überprüfung des Rendezvous-Prinzips. Räumliche und zeitliche Lücken im Busverkehr sind zu identifizieren und neue Linienoptionen aufzuzeigen, um eine flächenhafte Abdeckung des Stadtgebietes zu erzielen. Durch stärkere Öffentlichkeitsarbeit soll eine bessere Akzeptanz der (Regional-) Busangebote erzielt werden. Zur Erweiterung der Kapazitäten im schienengebundenen ÖPNV sind Optionen zu diskutieren, um insbesondere im Berufspendlerverkehr das hohe Potenzial langer Wege zur Vermeidung von CO<sub>2</sub>-Emissionen auszuschöpfen. Neben verschiedenen Tarifoptionen soll auch die Lage im Tarifgebiet des HVV in Frage gestellt werden. Zudem sollen Möglichkeiten zum Ausbau der Fahrradmitnahme im ÖPNV sowie die Einführung eines Car-Sharing-Angebotes betrachtet werden.

### 3 Zukünftige Entwicklungen

Umfragen zum Verkehrsverhalten sowie soziologisch oder ökonomisch ausgerichtete Untersuchungen können Hinweise zu den heutigen Trends der Mobilitätsentwicklung geben. Aktuelle statistische Ergebnisse weisen dabei Tendenzen auf, die auf grundlegende Veränderungen im Mobilitätsverhalten der Bevölkerung schließen lassen und auch die Mobilität der Zukunft beeinflussen werden (vgl. Abb. 8). Wie stark und in welche Richtung sich das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung verändern wird, ist von vielschichtigen Faktoren beeinflusst. Wesentliche Faktoren mit Einfluss auf die zukünftige Mobilität sind demnach

- die Bevölkerungsentwicklung und die demografische Veränderung in der Bevölkerungsstruktur,
- wirtschaftliche Notwendigkeiten und Zwänge sowie
- gesellschaftliche Veränderungen im Lebensstil.

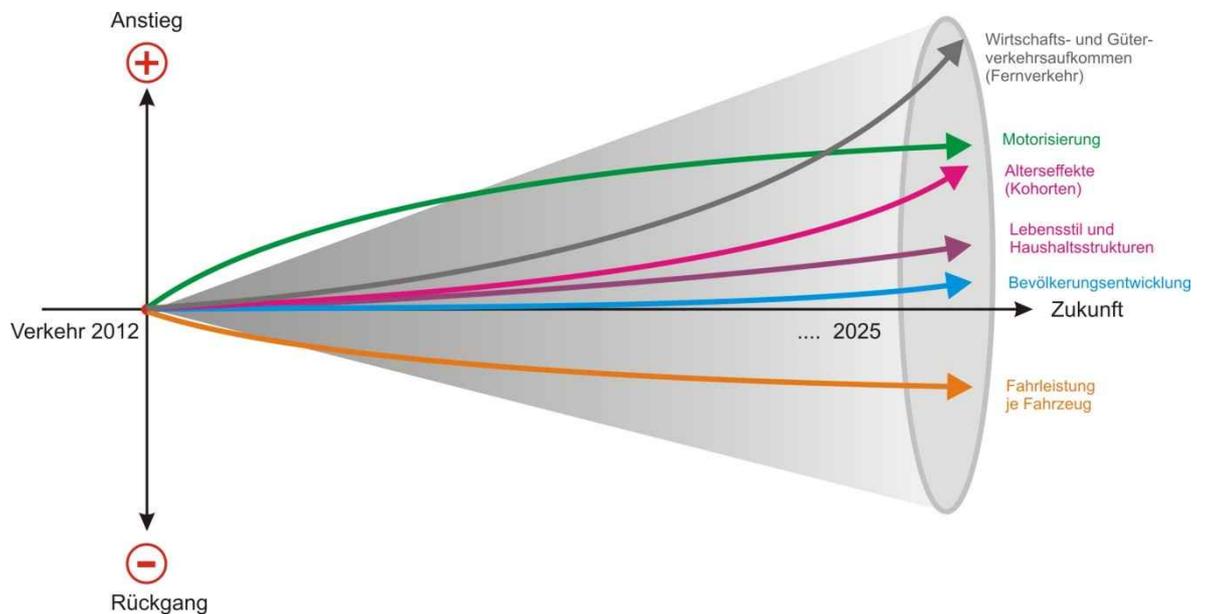


Abb. 8 Trendlinien der Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung

#### Bevölkerungsentwicklung

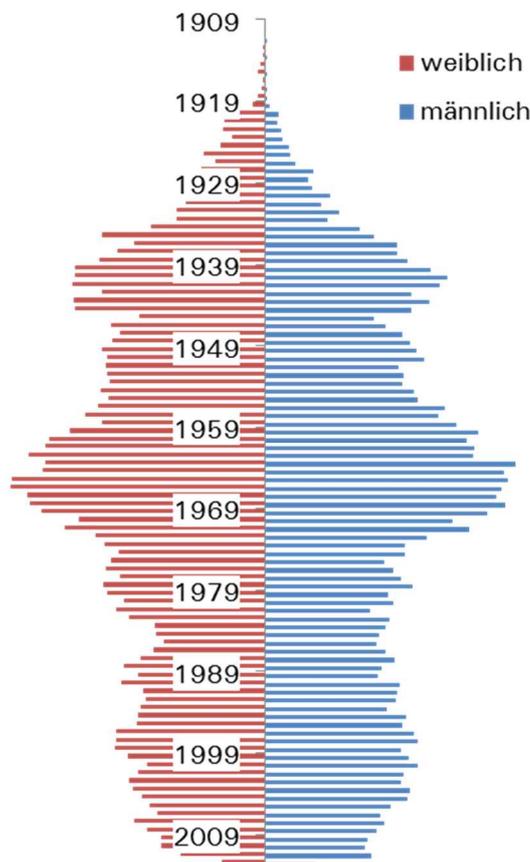
Die Buchholzer Bevölkerungszahlen weisen in den letzten zehn Jahren einen stetigen Anstieg auf. Seit dem Jahr 2003 ist die Buchholzer Bevölkerung um etwa 7 % gewachsen. Zukünftig ist mit weiteren Zuwächsen zu rechnen. Nicht zuletzt durch steigende Mieten im Hamburger Stadtgebiet wird das Leben im sog. Hamburger Speckgürtel für viele zunehmend attraktiver.

Wie stark sich die Bevölkerungszahlen in den nächsten Jahren entwickeln werden, hängt vor allem auch von den Planungen zur Stadtentwicklung ab. Die Rahmenbedingungen dafür werden derzeit im Rahmen des ISEK (vgl. Ziff. 2.2) definiert. Die Analysephase des Konzeptes ist nach verschiedenen öffentlichen Veranstaltungen, wie z.B. Bürgerwerkstätten und Stadtspaziergängen, bereits abgeschlossen. Die Beteiligten befinden sich

aktuell in der Phase der Entwicklung von Handlungsansätzen. Die nächste Bürgerwerkstatt ist für Anfang Juli 2014 angesetzt. Grundsätzlich ist aber bereits heute festzuhalten, dass die Stärkung von Buchholz als Wirtschaftsstandort vorangetrieben werden soll. Dies ist im Rahmen des Handlungskonzeptes besonders zu berücksichtigen.

#### Bevölkerungsstruktur

Die Veränderungen in der Bevölkerungsstruktur und der zugehörigen Lebensstile, im Wesentlichen hinsichtlich der Verschiebung der Altersverteilung und steigender Individualität, haben Einfluss auf unsere zukünftige Mobilität. Der Anteil älterer Menschen an der Bevölkerung wächst (vgl. Abb. 9). Die jungen Alten nehmen ihr i.d.R. kraftfahrzeugorientiertes Mobilitätsverhalten mit. Erst im höheren Alter gewinnt die Zu-Fuß-Mobilität dann wieder mehr an Bedeutung. Der Anteil an Einpersonenhaushalten nimmt mit der alternden Bevölkerung weiter zu. Deren Mobilität ist unterdurchschnittlich. Insgesamt liegt der Anteil an Einpersonenhaushalten in



Buchholz mit nur etwa 11 % aber deutlich unter dem Bundesdurchschnitt von 38,8 %. Langfristig wird der demographische Wandel zu einer Glättung der Verkehrsspitzen führen. Dies resultiert vor allem daraus, dass die Älteren zeitlich weniger gebunden sind. Zudem nehmen die Berufsverkehre ab.

Die Lebensstile junger Menschen sind geprägt von einer Verschiebung des Eintritts in die Erwerbstätigkeit und der Familiengründung in spätere Lebensabschnitte (über 30 Jahre). Damit verschiebt sich auch der Übergang zu einer autoorientierten Mobilität. Der Trend zur Re-Urbanisierung hat den Zuzug i.d.R. hochmobiler und autoorientierter Menschen in zentrale Stadtbereiche zu Folge. Die Gruppe spaltet sich in Menschen, die ihr Mobilitätsverhalten beibehalten oder bewusst in die Stadt ziehen, um auf ein Auto verzichten zu können bzw. um ohne Auto mobil sein zu können.

Abb. 9 Alterspyramide der Buchholzer Bevölkerung nach Geburtsjahr (Stand 31.07.2012)

#### Wirtschaftliche Notwendigkeiten und Zwänge

Untersuchungen zum Verkehrsmittelwahlverhalten zeigen, dass die Verkehrsmittel des Umweltverbundes langsam, aber kontinuierlich an Bedeutung gewinnen. Die Anschaffung eines eigenen Kraftfahrzeugs wird in jüngeren, vor allem urbanen Generationen zunehmend kritisch betrachtet. Dafür ist einerseits der wirtschaftliche Faktor steigender Mobilitätskosten

verantwortlich. Dies hemmt den Besitz eines eigenen Fahrzeugs bzw. allein schon der notwendigen Fahrerlaubnis. Andererseits verliert das Statussymbol „Auto“ gegenüber der individuellen Wahl eines zur Fahrt passenden Verkehrsmittels, ggf. eines Car-Sharing-Fahrzeugs, an Bedeutung.

In Buchholz ist dieser Trend vorerst allerdings nur in begrenztem Maße zu erwarten. Gründe hierfür sind die Lage der Stadt Buchholz im peripheren Raum sowie die insgesamt geringe Siedlungsdichte der Stadt, die tendenziell lange Wege produziert. Hinzu kommt, dass kaum restriktive Faktoren bestehen, die das Autofahren erschweren, beispielsweise die insgesamt sehr entspannte Parkraumsituation. Die Haushaltsbefragung zeigt, dass der Besitz eines Kraftfahrzeugs hier immer noch einen hohen Stellenwert hat. 92 % der Buchholzer Haushalte besitzen mindestens ein Kraftfahrzeug. Dieser Anteil liegt deutlich über dem Bundesdurchschnitt von 82 %. Die Motorisierung in Buchholz lag im Jahr 2006 bei 597 Pkw/1.000 Einwohner. Im Vergleich zum Bundesdurchschnitt und zum Landkreis Harburg mit 531 bzw. 594 Pkw/1.000 Einwohner liegt die Stadt Buchholz deutlich über dem Bundesdurchschnitt und etwa im Durchschnitt des Landkreises Harburg. Die Führerscheinquote liegt bei den Buchholzern ab 18 Jahren bei 87 % und damit ein Prozent unter dem Bundesdurchschnitt von 88 %.

#### Gesellschaftliche Veränderungen

Folgende, weitere Tendenzen sind in die Entwicklung städtischer Räume und von Mobilitätskonzepten einzubeziehen: Die Motorisierung junger Menschen (über 30 Jahre) nimmt ab. Dies führt mittel- bis langfristig zu einer Verschiebung der Verkehrsmittelwahl. Die Verkehrsanteile des Umweltverbundes (ÖPNV, Rad und Fuß) in Kernstädten nehmen verbreitet zu. Ferner nimmt die Multimodalität zu, d.h. die Verkehrsmittelwahl der Bevölkerung von Kernstädten ist nicht mehr monomodal, sondern es wird zunehmend eine bewusste Wahl zur Nutzung eines zum Fahrzweck und zur Wegelänge passenden Verkehrsmittels getroffen.

## 4 Handlungskonzepte

### 4.1 Planungsleitbild

Mit Hilfe eines Planungsleitbildes werden die Rahmenbedingungen für das Handlungskonzept festgelegt. Dem Leitbild ist ein übergeordneter Leitsatz, das Oberziel vorangestellt. In der zweiten Ebene stehen die gesellschaftlichen Werteziele, die sich an den Grundsätzen des gesellschaftlichen Lebens und deren Wandel orientieren. Die Handlungsziele der dritten Ebene setzen die Ziele der Werteebene in planerische Handlungsfelder und -ziele um. Die gesteckten Ziele bilden die Basis für die Entwicklung einer umfassenden und gesamtstädtischen Strategie. Diese muss dauerhaft tragfähige Lösungen und Konzepte für alle Verkehrsarten beinhalten. Den Anfang bildet die Sensibilisierung für das eigene Verkehrsverhalten und eine geeignete Verkehrsmittelwahl des Einzelnen (vgl. Abb. 10).

<b>Oberziel</b>	<p><b>Das Mobilitätskonzept dient der Stärkung und Entwicklung der Stadt Buchholz in der Nordheide als Wirtschafts-, Wohn- und Kulturstandort.</b></p>
<b>Werteziele</b>	<p><b>Verkehrssicherheit</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer</li> </ul> <p><b>Mobilitätschancen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Barrierefreiheit auf allen Wegen und zur Teilhabe am öffentlichen Leben</li> </ul> <p><b>Klimaschutz</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Förderung klimaneutraler Mobilitätsalternativen</li> </ul> <p><b>Stadt- und Verkehrsentwicklung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhalt und Stärkung der Stadtteilfunktion</li> </ul>
<b>Handlungsziele</b>	<p><b>Veränderung des Modal Split zu Gunsten des Umweltverbundes</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verringerung der Fahrten und der Fahrleistung im Kraftfahrzeugverkehr</li> <li>• Aktivierung des Potenzials im Radverkehr</li> <li>• Aktivierung des Potenzials des Zu-Fuß-Gehens</li> </ul> <p><b>Verkehrs- und Mobilitätsmanagement</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbesserung der Verkehrsqualität und des Verkehrsflusses für alle Verkehrsarten</li> <li>• Förderung der Attraktivität und des Images der Verkehrsmittel des Umweltverbundes</li> <li>• Sensibilisierung für das eigene Verkehrsverhalten</li> </ul> <p><b>Nahmobilität - Vermeidung unnötiger Verkehrsleistung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Stadt der kurzen Wege durch Mischung verträglicher Nutzungen</li> </ul> <p><b>Vernetzung der Verkehrssysteme</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Information über verkehrliche Angebote und Mobilitätsalternativen</li> <li>• Förderung der Multimodalität im Umweltverbund</li> </ul> <p><b>Attraktivierung des Stadtraumes</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Förderung städtebaulicher Qualitäten durch die Integration von Straßen und Plätzen</li> <li>• Nutzung von Freiräumen für den Radverkehr und das Zu-Fuß-Gehen</li> </ul>

Abb. 10 Planungsleitbild

Das Planungsleitbild zum Mobilitätskonzept 2025 der Stadt Buchholz i.d.N. hat zentrale Bedeutung für die zukünftige Verkehrsentwicklungs- und Mobilitätsplanung. Im Leitbild sind die grundsätzlichen Ziele der Planung in Leitsätzen formuliert, die eine ökologisch, gesellschaftlich und wirtschaftlich positive Entwicklung der gesamtstädtischen Verkehrssysteme sichern sollen. Die Ziele des Leitbilds wurden in der begleitenden Arbeitsgruppe erarbeitet. Eingeflossen sind zudem verkehrsrelevante Zielvorstellungen, vorhandene Leitbilder und Konzepte der Stadt, wie z.B. das Klimaschutzkonzept, sowie die im Bürgerforum vorgetragene Wertvorstellungen der Buchholzerinnen und Buchholzer.

## 4.2 Innenstadterschließung

### 4.2.1 Wo stehen wir heute? Zustandsanalyse

Die Buchholzer Innenstadt ist zugleich städtisches Zentrum und bedeutendes Einkaufs- und Versorgungszentrum im Landkreis Harburg. Das Mobilitätskonzept 2025 ist darauf ausgerichtet diese Funktion zu stärken. Die heute erkennbare Bedeutung des Kraftfahrzeuges für die Erreichbarkeit der Innenstadt kann deshalb nicht grundsätzlich in Frage gestellt werden. Gleichwohl weist das innerstädtische Straßennetz Mängel auf, die langfristig die Bedeutung der Innenstadt in Frage stellen können. Das städtische Straßennetz führt radial auf den Innenstadtring zu. Dieser Straßenzug dient der Verteilung der Verkehre und der Erschließung der Ziele am und innerhalb des Ringes.

Obwohl der durchschnittliche Weg im Buchholzer Innenstadtverkehr nicht einmal drei Kilometer lang ist, liegt der Wegeanteil des Fußverkehrs bei gerade einmal 21 %. Fast die Hälfte der Wege wird mit dem Kraftfahrzeug zurückgelegt. Dabei ist grundsätzlich ein flächenhaft ausgebautes Gehwegenetz vorhanden. Die Innenstadt ist geprägt durch die Fußgängerzone entlang der Breiten Straßen und den angrenzenden Querverbindungen (vgl. Abb. 11).



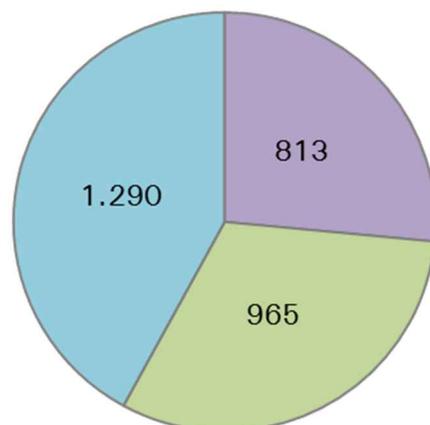
Abb. 11 Fußgängerzone Buchholzer Innenstadt

Starke Trennwirkung geht von einigen Abschnitten des Hauptverkehrsstraßennetzes aus – insbesondere am Innenstadtring und den in Ost-West-

und Nord-Süd-Richtung verlaufenden Hauptachsen. Die Überquerbarkeit ist dort durch die Dominanz des Kraftfahrzeugverkehrs für Fußgänger und auch Radfahrer problematisch, nur stellenweise erleichtern Fußgängerüberwege dem Zu-Fuß-Gehenden das Überqueren der Straße. Punktuell treten an Knotenpunkten mit Lichtsignalanlage zudem lange Wartezeiten auf, die keinen Anreiz zum Zu-Fuß-Gehen bieten. Die langen Wartezeiten sind durch die wenig stadtverträglich, langen Umlaufzeiten an den Lichtsignalanlagen bedingt.

Die stadt- und straßenräumlichen Qualitäten schwanken im Stadtgebiet naturgemäß stark. Räume mit besonderem Anspruch sind die Fußgängerbereiche und die angrenzenden, durch den Innenstadtring begrenzten Geschäftsbereiche. Neben den positiven Beispielen im Umfeld der Buchholz Galerie finden sich auch Bereiche mit städtebaulichem Entwicklungspotenzial, beispielsweise im Bereich Caspers Hoff, der überwiegend durch Rückfronten und Stellplätze geprägt ist.

Im Buchholzer Zentrum treffen alle Buslinien des Buchholz Bus im Rendezvous-Prinzip aufeinander. Die Haltestelle „Treffpunkt“ bildet den zentralen Punkt und bietet den Fahrgästen einen Erschließungsvorteil gegenüber anderen Verkehrsmitteln: Wer hier ein- und aussteigt befindet sich direkt im Herzen der Stadt, inmitten der Fußgängerzone. Auch die Fahrgäste der Regionalbusse kommen am ZOB in der Lindenstraße noch relativ zentral an, allerdings ist wegen der beengten Lage und der fehlenden Aufenthaltsqualität das Warten unkomfortabel.



- Öffentliche Stellplätze
- private Kundenparkplätze
- Park & Ride

Das Stellplatzangebot in der Innenstadt Buchholz umfasst insgesamt etwa 3.000 Stellplätze. Diese verteilen sich auf etwa 800 öffentliche Stellplätze, ebenerdig und in Parkgaragen, über 900 Stellplätze, die größeren privaten Kundenparkplätzen zuzuordnen sind und etwa 1.300 P+R-Stellplätze (vgl. Abb. 12). Hinzu kommen zahlreiche straßenbegleitende Stellplätze sowie weitere kleine und mittlere private Kundenparkplätze.

Die Stellplätze sind größtenteils bewirtschaftet. Kostenlos kann nur am Schützenplatz auf etwa 300 Stellplätzen geparkt werden.

Abb. 12 Stellplatzangebot in der Innenstadt von Buchholz

#### 4.2.2 Wo wollen wir hin? Zielsetzung

Übergeordnetes Ziel ist die Steigerung der Attraktivität der Buchholzer Innenstadt, um die Bedeutung als städtisches Zentrum und als Einkaufs- und Versorgungszentrum im Landkreis Harburg zu bewahren und weiter zu stärken. Um dies zu erreichen soll eine gute Erreichbarkeit der Innenstadt gesichert werden. Die Verkehrsmittel des Umweltverbundes sind dabei besonders hervorzuheben. Vor allem die Nahmobilität zu Fuß und mit dem Rad spielt im Bereich der Innenstadt eine große Rolle.

Die gute Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem Kraftfahrzeug soll weiterhin gesichert werden. Diese darf dabei aber nicht im Widerspruch zu den weiteren Zielsetzungen stehen. Denn nicht nur rein funktionale Ansprüche sind zur Förderung der Innenstadt erforderlich, sondern auch eine ansprechende Gestaltung der Verkehrsflächen und des städtebaulichen Umfeldes, um zum Aufenthalt und Verweilen einzuladen. Insbesondere die Neue Straße und die Kirchenstraße sollen städtebaulich stärker integriert werden, da sie wichtige Geschäftsstraßen sind und heute gegenüber den angrenzenden Quartieren eine erhebliche Trennwirkung haben. Um Chancengleichheit für alle zu schaffen, soll die Innenstadt insgesamt barrierefrei gestaltet werden.

#### 4.2.3 Wie soll das geschehen? Leitidee und Strategie

Die Innenstadt von Buchholz muss künftig stärker als bisher an den Bedürfnissen der Nahmobilität ausgerichtet werden. Dies setzt Achsen für den Fuß- und Radverkehr voraus, die eine Erschließung der Innenstadt aus allen Richtungen ermöglichen und eine gute Vernetzung innerhalb der Innenstadt bieten. Umwegige Verbindungen sind dabei unbedingt zu vermeiden. Innerhalb der Innenstadt sind für den Radverkehr ausreichend Abstellanlagen vorzusehen, die eine komfortable und sichere Unterbringung des Fahrrads ermöglichen. Der attraktiven und barrierefreien Straßenraumgestaltung steht vor allem der erforderliche Raumbedarf entgegen. Um bessere Aufenthaltsqualitäten entwickeln zu können, bedarf es in erster Linie weniger parkende Fahrzeuge in den Straßenräumen. Die Stellplätze sollen zahlenmäßig nicht verloren gehen, das Parken ist vielmehr zu verlagern und überwiegend dezentral in den Parkhäusern anzuordnen.

Um den Buchholz Bus auch weiterhin in seiner Bedeutung zur Erschließung der Innenstadt zu fördern, ist eine Haltestelle mit zentraler Bedeutung unbedingt notwendig. Diese muss den Nutzern einen direkten Zugang zu den Fußgängerzonen der Innenstadt bieten.

Über eine Senkung des Geschwindigkeitsniveaus auf dem gesamten Innenstadtring, kann dieser städtebaulich wieder stärker in die Innenstadt integriert werden. Das Queren der Fahrbahn würde so erleichtert und damit wieder eine stärkere Öffnung der Innenstadt erzielt.

#### 4.2.4 Was ist hierfür erforderlich? Maßnahmen

##### Fußverkehr

Durch das „Aufräumen“ und eine attraktivere Gestaltung des Fußgängerbereiches in der Breiten Straße, am Thomasweg und in der Poststraße soll mehr Freiraum geschaffen werden, um so eine Nutzung in einem barrierefreien bzw. barrierearmen Umfeld zu ermöglichen (vgl. Abb. 13).



Abb. 13 Beispiele zur Sicherung der Barrierefreiheit im Straßenraum

Bei der Gestaltung der Straßenräume ist zu bedenken, dass nicht nur Personen mit Bewegungseinschränkungen (u.a. Rollstuhl, Gehilfe, Rollator), Sinnesbehinderungen (u.a. Sehen, Hören) oder anderen Behinderungen (u.a. Sprache, Psyche) besondere Ansprüche an ihre Umwelt stellen. Im gleichen Maße ist auch an Personen mit Gepäck (Einkauf, Kinderwagen) oder temporären, krankheitsbedingten Einschränkungen sowie an die altersabhängig unterschiedlichen Fähigkeiten verschiedener Personengruppen (Kinder, Senioren) zu denken. Letztendlich profitieren alle Personengruppen von einer barrierefreien Gestaltung. Mit der detaillierten Umsetzung dieser Thematik befasst sich das Gestaltungskonzept, welches das Büro arbos<sup>10</sup> - Freiraumplanung aus Hamburg kürzlich fertiggestellt hat. Dieses Gestaltungskonzept bezieht sich vorrangig auf die Bereiche der westlichen Buchholzer Innenstadt und folgt dem Leitbild die Stadtbildung fortzusetzen und urbane, städtische Qualitäten zu stärken.

Zur Stärkung der Ost-West-Achse im Fußverkehr sollen die Straßenräume in Höhe von Caspers Hoff aufgewertet werden. Um den Fußgängerbereich im Verlauf der Poststraße zu erweitern, sind Caspers Hoff und Peets Hoff für den allgemeinen Kraftfahrzeugverkehr bereits unterbrochen worden. Die Zufahrt über die Poststraße bis in Höhe der Post bleibt dabei aber weiterhin erhalten.

##### Radverkehr

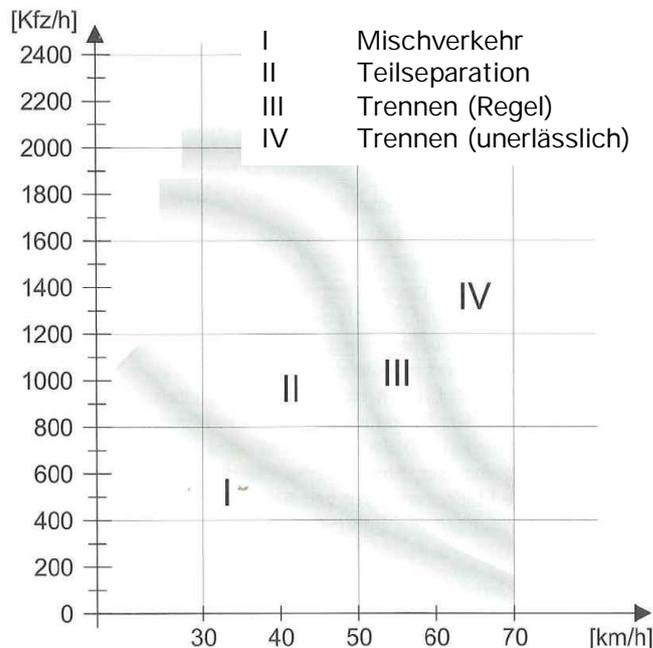
Das vorhandene Radverkehrsnetz weist im Bereich der Innenstadt vereinzelt Lücken auf, so zum Beispiel entlang der Bremer Straße und der Schützenstraße. Eine mögliche Umgestaltung zu Gunsten des Radverkehrs

---

<sup>10</sup> arbos –Freiraumplanung  
Gestaltungskonzept Innenstadt Buchholz; Hamburg, 2013

könnte hier in Form von beidseitigen Schutzstreifen umgesetzt werden. Der Platzbedarf zur Umsetzung dieser Maßnahme bleibt zu prüfen.

Grundsätzlich hängt die geeignete Führungsform des Radverkehrs im Wesentlichen von der vorherrschenden Verkehrsstärke im Kraftfahrzeugverkehr sowie von der zulässigen Geschwindigkeit ab. Bei niedrigen Verkehrsstärken und Geschwindigkeiten ist der Radverkehr in der Regel auf



der Fahrbahn zu führen, bei hohen Verkehrsstärken und Geschwindigkeiten, wenn also ein hohes Gefährdungspotenzial für den Radverkehr vorliegt, ist der Radverkehr nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen<sup>11</sup> in der Regel im Seitenraum zu führen (vgl. Abb. 14). Durch einen Eingriff in einen der beiden Faktoren kann die Art der Radverkehrsführung unter Umständen beeinflusst werden. Das bedeutet, dass durch die Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit eine verträgliche Abwicklung von Kraftfahrzeugverkehr gemeinsam mit dem Radverkehr im Straßenraum auch bei nicht ganz unerheblichen Verkehrsstärken erzielt werden kann (vgl. Kap. 4.4).

Abb. 14 Belastungsbereiche zur Radverkehrsführung

Die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn bringt vor allem im Bereich der Innenstadt auch Vorteile für den Fußverkehr mit sich. Die Seitenräume stehen wieder stärker den Fußgängern zur Verfügung und bieten so Aufenthaltsqualitäten und Raum zum Flanieren. Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern werden reduziert. Um eine gute Erschließung der Innenstadt für den Radverkehr zu gewährleisten soll die Durchfahrbarkeit der Fußgängerzonen für den Radverkehr erhalten bleiben. Das Aufkommen im Rad- und Fußverkehr kann hier auf den vorhandenen Flächen verträglich abgewickelt werden.

In Bezug auf die Abstellanlagen in der Innenstadt sind keine größeren Defizite herausgestellt worden. Es gibt zahlreiche Abstellmöglichkeiten, die überall im Bereich der Innenstadt verteilt liegen. Der Handlungsbedarf ist hier eher gering.

#### Öffentlicher Verkehr

Dem Erhalt der Treffpunkthaltestelle in der Adolfstraße als zentrale Innenstadterschließung des Buchholz Bus wurde im Rahmen des öffentlichen Beteiligungsverfahrens große Bedeutung zugesprochen. Vor allem die Aufenthaltsqualität während des Wartens ist hier positiv hervorzuheben. Eine

<sup>11</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010); Köln, 2010

Überprüfung des Rendezvous-Prinzips ist aber durchaus sinnvoll, vor allem in Hinblick auf potenzielle Erweiterungen der Kapazitäten. Eine Einschätzung, ob die Qualitäten des Treffpunktes auch an einem anderen Haltestellenstandort erzielt werden können, erfolgt im Weiteren. Die Thematik wird unter dem Punkt 4.5 „Öffentlicher Verkehr“ vertiefend behandelt.

#### Kraftfahrzeugverkehr

Die Geschäftsstandorte in der Neuen Straße und der Kirchenstraße drohen durch anderweitige Neuerungen im Stadtgebiet, wie z.B. die Buchholz Galerie, immer weiter abzufallen. Um dies zu verhindern, soll die städtebauliche Integration des Innenstadtringes gefördert werden. Dazu soll das Geschwindigkeitsniveau auf dem gesamten Innenstadtring reduziert werden. Zu Spitzenzeiten kann hier bereits heute häufig nur mit verringerter Geschwindigkeit gefahren werden. Eine spürbare Verlängerung der Fahrzeiten wäre daher nicht zu erwarten.

In der Neuen Straße ist zur Stärkung des Einzelhandels die Ausweisung als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich, d.h. als Tempo 20- Zone sinnvoll. Geschwindigkeitsbegrenzungen von weniger als 30 km/h können laut StVO immer dann angeordnet werden, wenn in zentralen städtischen Bereichen mit hohem Fußgängeraufkommen und überwiegender Aufenthaltsfunktion zu rechnen ist. Das Überqueren der Straße ist dann nicht länger an Fußgängerüberwege, wie im derzeitigen Ausbauzustand gebunden. Voraussetzung für die Maßnahmen ist die Entlastung der Bremer Straße und der Neuen Straße durch die Umsetzung der Südtangente. Das Parken im Straßenraum ist auf ein vertretbares Maß zu reduzieren und auf die umliegenden Parkhäuser zu verlagern (vgl. Abb. 15).

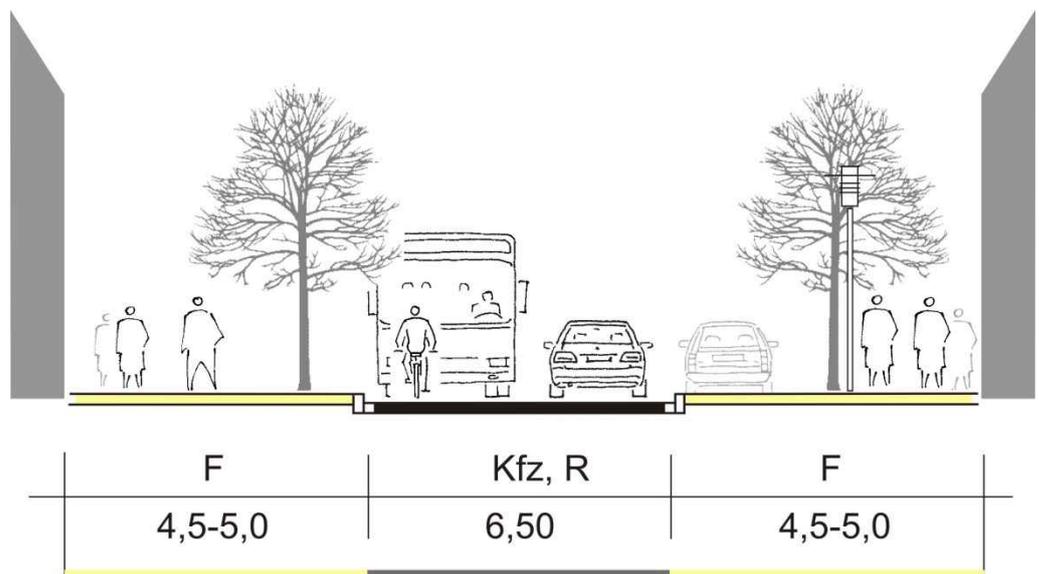


Abb. 15 Gestaltungsvorschlag Neue Straße

Die Hamburger Straße/Kirchenstraße sollte im Abschnitt zwischen Bendstorfer Straße und Adolfstraße gestalterisch und funktional neu geordnet werden. Entlang des Straßenzuges befinden sich derzeit viele Stellplätze sowie Grundstückszufahrten. Die zahlreichen Abbiege- sowie Ein- und Ausparkvorgänge behindern, bedingt durch die derzeitige Gestaltung, im-

mer wieder den Verkehrsfluss. Hinzu kommen die Überquerungen an den Fußgängerüberwegen. Bei einer Umgestaltung des Straßenzuges könnten durch die Anlage eines multifunktionalen Mittelstreifens auf die Fußgängerüberwege verzichtet werden. Der Mittelstreifen könnte dann zum einen als Überquerungshilfe dienen und zum anderen die Linksabbiegevorgänge erleichtern. Dadurch würde der Verkehrsfluss insgesamt verbessert. Gegebenenfalls kann auch hier die Ausweisung als Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich zielführend sein. Dies ist in Zusammenhang mit der Klassifizierung des Straßenzuges zu prüfen (vgl. Abb. 16).



Abb. 16 Beispiele für multifunktionale Mittelstreifen

Die Gestaltung der Knotenpunkte entlang des Innenstadtringes ist zu überprüfen. Gegebenenfalls kann durch die Umgestaltung der Knotenpunkte zu Kreisverkehren der Verkehrsfluss für den Kraftfahrzeugverkehr, vor allem außerhalb der Spitzenzeiten, verbessert werden und zudem eine bessere Überquerbarkeit für den Fuß- und Radverkehr erzielt werden. Nach ersten Berechnungen können die derzeit vorherrschenden Verkehrsbelastungen am Knotenpunkt Hamburger Straße/Bendestorfer Straße über einen Kreisverkehr nicht leistungsfähig abgewickelt werden. Am Knotenpunkt Kirchenstraße/Adolfstraße ist eine leistungsfähige Abwicklung der Verkehre dagegen bereits heute möglich. Eine Gesamtbetrachtung im Netz, zur Abschätzung der Wechselwirkungen mit den umliegenden Knotenpunkten, hat bisher noch nicht stattgefunden und sollte noch erfolgen (vgl. Ziff. 4.3.4). Ein erster Ansatz wie die Gestaltung des gesamten Straßenzuges Kirchenstraße/Hamburger Straße zukünftig aussehen könnte findet sich im Anhang wieder (vgl. Abb. 36). Als ein erster Schritt kann eine abschnittsweise Umgestaltung im zentralen Bereich um Kirche und Rathaus durchaus sinnvoll sein.

Zur detaillierten Identifizierung von Mängeln an Lichtsignalanlagen hat das Büro Logos aus Hamburg eine Verkehrsstrom- und Problemanalyse durchgeführt (vgl. Ziff. 4.3.4). Das von Logos auf Grundlage der Analyse entwickelte Konzept zur Optimierung der Lichtsignalanlagen beinhaltet Ansätze, die auch dem Fuß- und Radverkehr zu Gute kommen. Diese „stadtverträglichen Steuerungsstrategien“ mit kurzen Wartezeiten sind dabei zeitnah, d.h. in einem Zeitraum von 12 bis 24 Monaten, umsetzbar. Insgesamt kann aber nur durch ein Gesamtkonzept für alle Verkehrsarten eine spürbare Verbesserung des Verkehrsablaufs erreicht werden.

Das Parken soll zukünftig stärker in den vorhandenen Parkhäusern konzentriert werden. Im Gegenzug kann auf einen Teil der Parkstände in den Straßenräumen verzichtet werden (z.B. Caspers Hoff, Neue Straße, Lindenstraße, Kirchenstraße, ...). Der entstehende Raum kann dann anderweitig genutzt werden und so die Aufenthaltsqualität der Straßenräume erhöht werden. Durch die Ausweisung des Parkraums mit einem teildynamischen Wegweisungssystem können die Parksuchverkehre gelenkt und insgesamt reduziert werden.

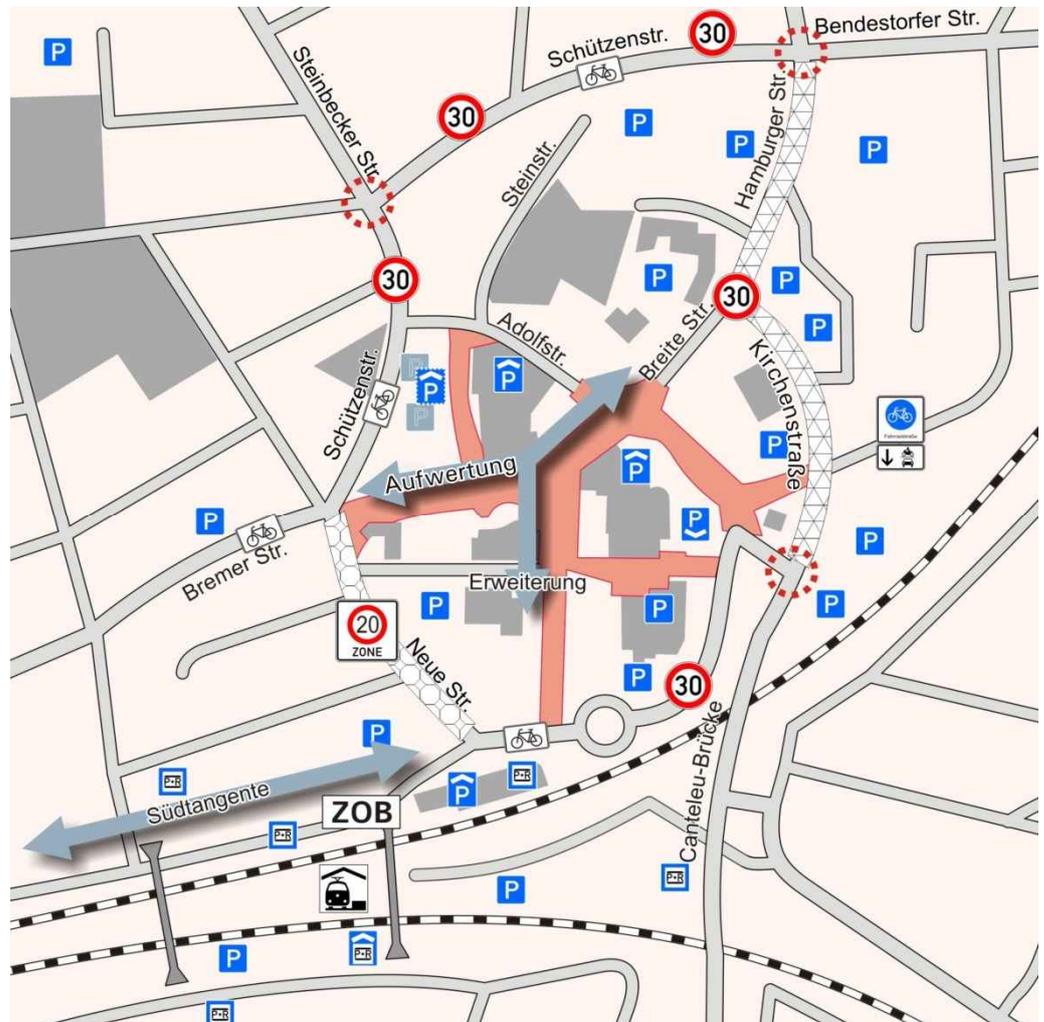


Abb. 17 Übersicht Innenstadtkonzept

#### Fazit

Die Innenstadt soll zukünftig barrierefrei und aufenthaltsfreundlich gestaltet werden. Zur Stärkung der Fußverkehr- und Radverkehrsanteile ist die Förderung der Nahmobilität voranzutreiben. Für die öffentlichen Verkehrsmittel ist eine verbesserte Verknüpfung sinnvoll, allerdings soll dabei insbesondere für den Buchholz Bus nicht die zentrale Erschließung der Innenstadt verloren gehen (vgl. Ziff. 4.5). Die Neue Straße und Kirchenstraße sollen städtebaulich besser in die Innenstadt integriert werden. Dazu ist das Parken aus den Straßenräumen überwiegend auf die Parkhäuser zu verlagern (vgl. Abb. 17).

## 4.3 Kraftfahrzeugverkehr und Straßennetz

### 4.3.1 Wo stehen wir heute? Zustandsanalyse

Die Stadt Buchholz i.d.N. ist an das überregionale Straßennetz und das Bundesfernstraßennetz gut angebunden. Herauszustellen sind die nördlich verlaufenden Autobahnen A 1 Hamburg - Bremen und A 261, die am Buchholzer Dreieck beginnt und eine Verbindung zur A 7 Flensburg - Hamburg - Hannover darstellt. Mit der Anbindung der nord-westlich verlaufenden Bundesstraßen B 75 und B 3 an die oben genannten Autobahnen - Anschlussstellen Dibbersen und Rade - ist die Stadt direkt an das Fernstraßennetz angebunden und im Landkreis vernetzt.

Das gesamte Stadtgebiet Buchholz wird von einem flächendeckenden Straßennetz erschlossen. Dieses setzt sich unterhalb der oben genannten Bundesstraßen aus einem dichten Netz ebenfalls klassifizierter Straßen auf Ebene von Landes- und Kreisstraßen zusammen, die das Stadtgebiet und



die angrenzenden Gemeinden verbinden. Herauszustellen sind die beiden Hauptachsen, die die Stadt in Nord-Süd-Richtung (mit den Straßen Nordring (K 82), Hamburger Straße (K 13), Kirchenstraße (K 13), Soltauer Straße (K 28), Buchholzer Berg (K 28) und Buchholzer Landstraße (K 28)) bzw. West-Ost-Richtung (mit den Straßen Bremer Straße, Schützenstraße, Bendstorfer Straße (K 54) bzw. Kirchenstraße, Lüneburger Straße (K 83)) durchlaufen. Als weitere wichtige Hauptverkehrsstraßen sind die Neue Straße, Lindenstraße, Heidekamp, Steinbecker Straße, Steinbecker Mühlenweg, Seppenser Mühlenweg, Sprötzer Weg, Buchholzer Straße sowie der Lohbergenweg herauszustellen (vgl. Abb. 18).

Der Aufbau des Straßennetzes macht deutlich, dass das Straßennetz mit dem Wachstum der Stadt nicht Schritt gehalten hat. Die Hauptverkehrsstraßen laufen radial auf den Innenstadtring zu, wo es dadurch zu Überlastungserscheinungen kommt.

Abb. 18 Straßennetz im Bestand

Die Haushaltbefragung (vgl. Ziff. 2.3) hat gezeigt, dass über zwei Drittel der Wege der Buchholzer mit dem Kraftfahrzeug innerhalb der Stadt zurückgelegt werden und somit zum Buchholzer Binnenverkehr gehören. Die

restlichen Wege führen über die Stadtgrenzen hinaus. Die am stärksten frequentierte Verbindung besteht zwischen Buchholz und Hamburg mit einem Anteil von 15 %. Weitere Wege führen nach Rosengarten, Seeveetal, Winsen (Luhe), Jesteburg und Tostedt, haben aber nur Anteile von jeweils 1 bis 3 % am Kraftfahrzeugverkehr. Zielverkehre von Auswärtigen nach Buchholz sowie Durchgangsverkehre wurden im Rahmen der Haushaltsbefragung nicht erfasst.

	Analyse 2004	Analyse 2007
B75	14.600	14.900
Nordring	4.300	4.800
Steinbecker Straße	8.200	7.900
Hamburger Straße	15.500	15.500
Bendestorfer Straße	9.300	9.600
Kirchenstraße	17.800	17.300
Neue Straße	12.600	11.000
Bremer Straße Ost	15.200	14.500
Bremer Straße West	6.600	6.500
Steinbecker Mühlenweg	6.500	6.600
Tunnel Sepp. Mühlenweg	9.300	9.000
Canteleubrücke	24.200	21.000
Soltauer Straße	15.000	13.700
Lüneburger Straße	6.900	6.500
Heidekamp	5.100	5.600

#### Verkehrsstärken

Im Rahmen des Mobilitätskonzeptes wurden keine aktualisierenden Verkehrserhebungen im Straßennetz durchgeführt. Die vergleichende Auswertung der Daten zurückliegender Erhebungen<sup>12</sup> weist aber darauf hin, dass die Verkehrsbelastungen der Stadt, entgegen des weit verbreiteten subjektiven Empfindens, insgesamt stagnieren, was dem bundesdeutschen Trend in vielen Städten entspricht. So wurden im Querschnitt der Kirchenstraße in der Analyse 2004 rund 17.800 und im Jahr 2007 rund 17.300 Kraftfahrzeuge am Tag erfasst. Im Querschnitt der Neuen Straße waren es in der Analyse 2004 rund 12.600 und im Jahr 2007 rund 11.000 Kraftfahrzeuge am Tag. Lokale Verkehrszunahmen der letzten Jahre stehen in Zusammenhang mit konkreter Stadtentwicklung in diesen Bereichen. Die stark belasteten und zum Teil überlasteten Bereiche sind überwiegend gleichgeblieben (vgl. Abb. 19).

Abb. 19 Entwicklung der Verkehrsbelastung ausgewählter Querschnitte

#### Problempunkte

Abschnitte hoher Verkehrsbelastungen erweisen sich in der Regel auch als Bereiche mit verkehrlichen Problemen, z.B. hinsichtlich der Verkehrssicherheit, der Verkehrsqualität oder des Verkehrsflusses. In der Stadt Buchholz liegen die Schwerpunkte verkehrlicher Probleme im Kraftfahrzeugverkehr überwiegend im inneren Stadtbereich. Besondere Brennpunkte im Straßennetz liegen vor allem im Bereich der Bahnquerungen an der Canteleu-Brücke und am Mühlenwegtunnel. Große Defizite befinden sich zudem an diversen Knotenpunkten, wie z.B. Hamburger Straße/Nordring, Hamburger Straße/Bendestorfer Straße und Schützenstraße/Bremer Straße/Neue Straße.

Die verkehrlichen Brennpunkte im Straßennetz stehen mehrheitlich im Zusammenhang mit dem Kraftfahrzeugverkehr, wirken sich aber auch auf die Qualität im Rad- und Fußverkehr aus. Die Aufenthaltsqualität, die Über-

<sup>12</sup> R + T; Topp, Skoupil, Küchler und Partner  
Fortschreibung Verkehrsuntersuchung Ostring; Darmstadt, 2007

querbarkeit und das Sicherheitsgefühl nehmen ab und die städtebaulich straßenräumlichen Gestaltungsmöglichkeiten sind begrenzt (vgl. Abb. 20).



Abb. 20 Beispiele für Problempunkte im Buchholzer Straßennetz

#### Verkehrsstrom- und Problemanalyse an Lichtsignalanlagen

Zur Identifizierung von bestehenden Mängeln im Buchholzer Innenstadtbereich hat das Ingenieurbüro Logos<sup>13</sup> aus Hamburg im Jahr 2013 eine Verkehrsstrom- und Problemanalyse an Lichtsignalanlagen durchgeführt. Die oben aufgeführte Analyse der Problemknotenpunkte deckt sich damit weitgehend. Die Untersuchung hat gezeigt, dass es drei Bereiche mit besonderen Defiziten gibt. Sie liegen im Bereich der Mühlenwege, im Bereich Hamburger Straße/Kirchenstraße sowie im Bereich der Canteleu-Brücke. Zu Spitzenzeiten kommt es zu hohen Fahrzeitverlusten im Bereich von Kirchenstraße bis Hamburger Straße, im Extremfall sogar bis zu einer Verdreifachung der Reisezeit.

Als Ursachen sind veraltete Signalsteuerungen sowie teilweise sehr hohe Umlaufzeiten von bis zu 120 Sekunden herauszustellen. Umlaufzeiten dieser Größenordnung bringen zudem starke Nachteile für den Fuß- und Radverkehr mit sich. Es fehlt an Flexibilität, das heißt es fehlt eine Verkehrsabhängigkeit. Alle vorhandenen Signalanlagen sind derzeit festzeitgesteuert. Zudem fehlt eine automatische Störungserkennung. Durch eine Modernisierung der Technik entstünden zudem Potenziale zur Einsparung von Strom.

<sup>13</sup> Logos Ingenieur- und Planungsgesellschaft mbH  
Verkehrsstrom- und Problemanalyse für die Innenstadt von Buchholz i. d. Nordheide; Entwurf Hamburg, 2013

### 4.3.2 Wo wollen wir hin? Zielsetzung

Grundsätzlich wird angestrebt die bekannten Problempunkte im Buchholzer Straßennetz zu entschärfen. Der Innenstadtring soll entlastet werden, ohne die Erreichbarkeit wichtiger Ziele zu schwächen. Stattdessen soll die Erschließung der Innenstadt verbessert und gestärkt werden. Für die derzeit zu Stoßzeiten hoch frequentierte Nord-Süd-Achse wird eine Entlastung, vor allem im Bereich zwischen Canteleu-Brücke und Bendestorfer Straße, als unbedingt notwendig erachtet. Mehrheitlich herrschte sowohl bei den Veranstaltungen des Runden Tisches als auch in den Arbeitsgruppen die Auffassung, dass hierzu Ergänzungen im Straßennetz notwendig sind. Allein durch ein verändertes Mobilitätsverhalten lassen sich die Probleme im Straßennetz nicht lösen.

Insgesamt soll ein leistungsfähiges und sicheres Straßennetz entstehen, in dem durch gute Orientierungsmöglichkeiten unnötige Fahrleistungen vermieden werden können und zudem ein verträgliches Miteinander aller Verkehrsarten ermöglicht und gefördert wird.

### 4.3.3 Wie soll das geschehen? Leitidee und Strategie

Durch die Kombination punktueller und linienhafter Maßnahmen soll den Problemstellen im Buchholzer Straßennetz entgegen gewirkt werden. Die Entwicklung betrieblicher und kurzfristig umsetzbarer Maßnahmen mit einem zielgerichteten und wirtschaftlichen Einsatz zur Verfügung stehender Haushaltsmittel ist bereits im Rahmen der Verkehrsstrom- und Problemanalyse vom Planungsbüro Logos betrachtet worden. Das Mobilitätskonzept verweist daher auf das vorliegende Gutachten und betrachtet darüber hinaus punktuelle Umgestaltungsmaßnahmen als langfristige Planungsergänzungen oder Alternativen.

Zur Verbesserung der Erschließung und zur Entlastung der derzeit hoch frequentierten Straßen in der Innenstadt von Buchholz werden verschiedene linienhafte Straßenbauprojekte mit ihren jeweiligen Vor- und Nachteilen gegenübergestellt. Die Einschätzungen erfolgen überwiegend qualitativ, da ein aktuelles Verkehrsmodell nicht vorliegt. Aus Analogiebetrachtungen lassen sich die verkehrlichen Wirkungen aber hinreichend genau abschätzen. Ein maßgebliches Bewertungskriterium ist die mögliche Entlastung des Straßenzuges Canteleu-Brücke/Kirchenstraße, da dies als das wesentliche Problem im Kraftfahrzeugverkehr eingeschätzt wird. Betrachtet werden

- die Südtangente,
- der Ausbau des Mühlenwegtunnels,
- die Südstadtbrücke,
- der Ostring in der Variante der Planfeststellung sowie dessen Alternativen
- der Ostring in Teilabschnitten,
- die östliche Entlastung im Zuge des „Klecker Weges“,

- die östliche Entlastung entlang des Finanzamtes sowie
- die östliche Entlastung „Am Langen Sal“.

#### 4.3.4 Was ist hierfür erforderlich? Maßnahmen

##### Betriebliche Maßnahmen an Knotenpunkten

Das von Logos entwickelte Konzept zur Optimierung der Lichtsignalanlagen beinhaltet Ansätze, die auch dem Fuß- und Radverkehr zu Gute kommen. Diese „stadtverträglichen Steuerungsstrategien“ mit kurzen Wartezeiten sind dabei zeitnah umsetzbar, das heißt, in einem Zeitraum von 12 bis 24 Monaten.

Im Bereich der Hamburger Straße/Kirchenstraße werden für den Knotenpunkt Hamburger Straße/Bendestorfer Straße/Schützenstraße vor allem die Maßnahmen der Neuplanung der verkehrabhängigen Signalsteuerung einschließlich ÖPNV-Bevorrechtigung, die elektrotechnische Modernisierung der Lichtsignalanlage sowie die Anpassung der Fahrstreifeneinteilung der Schützenstraße und Bendestorfer Straße als erforderlich angesehen. Für den Streckenzug Hamburger Straße/Kirchenstraße werden diverse Maßnahmen diskutiert, bei denen aber zu bedenken gegeben wird, dass sie jeweils gravierende Nachteile für andere Verkehrsarten nach sich ziehen. Dazu gehören die Reduzierung der Zahl von Fußgängerüberwegen, der Entfall von Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum sowie das Unterbinden von Linksabbiegebeziehungen zur Erhöhung der Kapazität im fließenden Kfz-Verkehr. Die Thematik der Kirchenstraße wird im Rahmen dieses Konzeptes unter dem Themenpunkt Innenstadterschließung (vgl. Kap. 4.2.4) behandelt und findet sich auch in der folgenden Abwägung der Entlastungstrassen wieder.

Für den Bereich der Canteleu-Brücke werden als erforderliche Maßnahmen die Neuplanung der verkehrabhängigen Signalsteuerung sowie die Verlängerung des Linksabbiegestreifens in Richtung Lüneburger Straße bei Verkürzung des Linksabbiegestreifens in Richtung Adolfstraße herausgestellt.

Im Bereich der Mühlenwege wird die Neuplanung der verkehrabhängigen koordinierten Signalsteuerung der drei Lichtsignalanlagen als Maßnahme für eine kurzfristige Verbesserung des Verkehrsablaufs aufgeführt.

Priorität im Handlungsbedarf wird im Rahmen dieses Konzeptes den Knotenpunkten Hamburger Straße/Bendestorfer Straße, Hamburger Straße/Nordring, Kirchenstraße/Adolfstraße, Soltauer Straße/Lüneburger Straße (Canteleu-Brücke) sowie Bremer Straße/Neue Straße zugeschrieben. An den Knotenpunkten eine bessere Stadtverträglichkeit für alle Verkehrsarten zu erzielen – im Sinne des Konzeptes von Logos - wird als wichtige Zielsetzung erachtet.

Für den Knotenpunkt Kirchenstraße/Adolfstraße ist im Rahmen des Mobilitätskonzeptes ein Umbau zu einem Kreisverkehr geprüft worden. Dieser Kreisverkehr könnte den Auftakt zum Verkehrsberuhigten Geschäftsbereich der Kirchenstraße bilden (vgl. Abb. 21). Die Umsetzung des Kreisverkehrs ist nach ersten Berechnungen bereits unter aktuellen Verkehrsbelastungen leistungsfähig möglich, allerdings bleibt das Zusammenspiel mit den benachbarten Knotenpunkten noch zu prüfen. Zudem ist der Umbau Teil eines Gesamtvorschlags mit Umbaumaßnahmen in der Kirchenstraße und wird als Einzelmaßnahme als wenig sinnvoll eingestuft. Ein Nebeneffekt dieses Umbaus wäre, dass durch den Platzgewinn die Aufstellflächen des Linksabbiegestreifens aus Norden am benachbarten Knotenpunkt Soltauer Straße/Lüneburger Straße erweitert werden könnten.

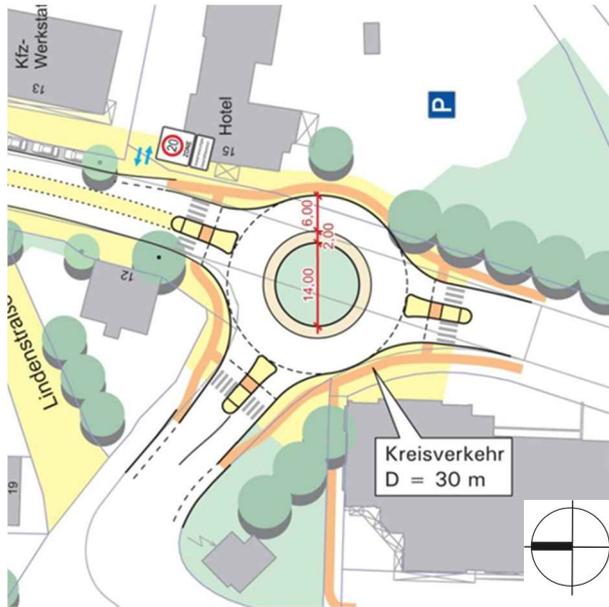


Abb. 21 Kreisverkehr Kirchenstraße/Adolfstraße

#### Südtangente

Die Südtangente soll über das derzeit als P+R-Platz genutzte Gelände nördlich des Bahnhofes führen und stellt eine wichtige Straßennetzergänzung dar. Im Verkehrsentwicklungsplan von R+T aus dem Jahr 2005 wird für die Südtangente im Prognosenullfall (das heißt ohne Umsetzung weiterer Straßennetzprojekte) eine Belastung von fast 8.000 Kraftfahrzeugen am Tag prognostiziert. Aus heutiger Sicht und nach aktuellem Kenntnisstand erscheint dieser Wert etwas zu hoch. Dennoch ist der Südtangente eine hohe verkehrliche Bedeutung zuzusprechen: Sie dient sowohl der besseren Erschließung der Nordseite des Bahnhofes, wie auch der Entlastung von Bremer Straße und Neuer Straße. Dadurch ergibt sich langfristig die Möglichkeit die Neue Straße als Verkehrsberuhigten Geschäftsbereich umzugestalten. Auf der Trasse der Südtangente soll zukünftig zudem der ZOB seinen Platz finden. Damit bildet der Bau der Südtangente die Grundlage für eine bessere Verknüpfung der öffentlichen Verkehrsmittel. Auswirkungen auf den primär zu entlastenden Straßenzug Canteleu-Brücke/Kirchenstraße sind nicht zu erwarten. Insgesamt bleiben die verkehrlichen Auswirkungen der Südtangente lokal beschränkt.

#### Ausbau des Mühlenwegtunnels

Durch den Ausbau des heute nur einstreifig und mit eingeschränkter Höhe befahrbaren Mühlenwegtunnels soll dieser zukünftig in beide Richtungen zeitgleich befahren werden können und auch dem ÖPNV und Rettungsfahrzeugen zur Verfügung stehen. Neben einer leichten Entlastung der Nord-Süd-Achse im Zuge der Canteleu-Brücke und der Kirchenstraße von unter 10 % (vgl. Abb. 23; nach R+T, 2005) bringt diese Maßnahme noch wesentliche weitere Effekte mit sich. Die Erschließung des südlichen Stadtgebietes wird nicht nur für den Kraftfahrzeugverkehr, sondern auch für alle weiteren Verkehrsarten deutlich verbessert. Im Hinblick auf mögli-

che künftige Siedlungserweiterungen im Süden (z.B. am Rütgersgelände) sind diese Effekte besonders wichtig.

Die bessere Erschließung für den Kraftfahrzeugverkehr bringt im Gegenzug allerdings auch höhere Belastungen für die umliegenden Quartiere am Mühlenweg und an der Bremer Straße mit sich. Diese resultieren überwiegend aus einer Verlagerung der Bestandsverkehre von der Soltauer Straße sowie perspektivisch zum Teil aus Neuverkehren der geplanten Neubaugebiete im Bereich des Rütgersgeländes. Das Ausmaß des Anstiegs der Verkehrsbelastungen ist zwar als verträglich einzustufen, perspektivisch sollte dennoch - zumindest abschnittsweise - über eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h nachgedacht werden. Dies würde zu einer Senkung der Emissionen beitragen und die Mühlenwege zudem für den Radverkehr aufwerten.

#### Südstadtbrücke

Der Südstadtbrücke liegt die Idee zu Grunde, durch eine direkte Straßenverbindung die Entwicklung der Südstadt zu fördern und neben der Canteleu-Brücke eine zweite, vollwertige Verbindung über die Bahngleise hinweg zu haben. Die Trasse der Südstadtbrücke liegt in Höhe der alten Fußgängerbrücke und schließt im Süden an das Rütgersgelände und im Norden an die Königsberger Straße an. Die Umsetzung der Variante würde eine Verbesserung der Erschließung der Innenstadt für die südlichen Quartiere mit sich bringen. Dies betrifft neben dem Kraftfahrzeugverkehr auch den Fuß- und Radverkehr sowie den ÖPNV.

Mit der verbesserten Erschließung im Kraftfahrzeugverkehr wäre aber auch eine erhebliche Mehrbelastung der anliegenden Quartiere an Bremer Straße und Heidekamp zu erwarten. Die Höhenlage ergibt sich aus dem Übergang über das Gleisfeld des Bahnhofs. Die Südtangente müsste ebenfalls als Brücke überquert werden. Für die Realisierung des Bauwerkes wären daher aufwendige Rampenbauwerke notwendig, die einen hohen baulichen und finanziellen Aufwand mit sich bringen würden. Südlich der Bahn würde das geplante Baugebiet durch die zugehörige Anbindung zerschnitten, was sich städtebaulich und lärmtechnisch negativ auswirken würde. Die Entlastungswirkung für die Canteleu-Brücke liegt bei etwa 20 %. Für die Kirchenstraße wurde nach damaligem Stand eine Entlastung von unter 10 % prognostiziert (vgl. Abb. 23; nach R+ T, 2005). Die hoch belasteten Knotenpunkte Bremer Straße/Neue Straße und Hamburger Straße würden nicht entlastet werden. Insgesamt überwiegen die oben genannten Nachteile gegenüber den Verbesserungseffekten des Projektes. Die Option wird daher als nicht zielführend eingestuft und es wird empfohlen das Projekt für den Kraftfahrzeugverkehr nicht mehr weiter zu verfolgen. Für den Fuß- und Radverkehr könnte die Südstadtbrücke allerdings ein Projekt mit einer erheblichen Signalwirkung sein (vgl. Ziff. 5.3.4).

#### Ostring (in der Variante der Planfeststellung)

Die Trasse des Ostrings in der Variante der Planfeststellung (vgl. Abb. 22, rote Trasse) beginnt im Süden an einem Abzweig der Straße Buchholzer Berg, kreuzt anschließend zuerst die südliche Bahntrasse nach Maschen, dann die Lüneburger Straße, die Bendestorfer Straße, die nördliche

Bahntrasse nach Harburg, die Straße an Boerns Soll um dann nördlich des Nordrings auf die Dibberser Straße eingeleitet zu werden. Vorgesehen ist ein Anschluss in Höhe der Ernststraße, um Verkehre aus den südlichen Stadtquartieren auf den Ostring zu verlagern.

Der Bau des Ostrings bringt eine klare Verbesserung der Verkehrsqualität und des Verkehrsfluss in der Nord-Süd-Achse mit sich. Dies führt zu einer Verkürzung der Fahrzeiten im Kraftfahrzeugverkehr. Eine regionale Sogwirkung der Trasse, die beispielsweise zu einer Mehrbelastung in Holm-Seppensen führen könnte, ist nicht zu erwarten, da südlich von Buchholz vergleichsweise wenig verkehrliche Potenziale liegen. Die Entlastungswirkungen entlang der Canteleu-Brücke und der Kirchenstraße liegen bei 24 % bzw. 27 % (vgl. Abb. 23; nach R+T, 2005). Die Entlastungen machen sich auch am Knotenpunkt Kirchenstraße/Bendestorfer Straße und im weiteren Verlauf der Hamburger Straße bemerkbar und ermöglichen u.a. weitere Umgestaltungen. Von der Entlastungswirkung profitiert auch der Öffentliche Verkehr: Der Buchholz Bus profitiert indirekt durch die Entlastungswirkung im Stadtbereich. Insgesamt kann so die Pünktlichkeit der Busse gesteigert werden.



Um allerdings auch außerhalb der Spitzenzeiten ausreichend Verkehre auf den Ostring zu verlagern, sind flankierend Maßnahmen im Zuge der derzeitigen Nord-Süd-Achse notwendig. Ansonsten verliert der Ostring in diesen Zeitbereichen an Attraktivität. Eine für die Entwicklung der inneren Stadt wichtige Maßnahme, wie die städtebauliche Integration der Kirchenstraße mit der Umgestaltung als Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich erfährt dadurch eine erhöhte Bedeutung.

Um allerdings auch außerhalb der Spitzenzeiten ausreichend Verkehre auf den Ostring zu verlagern, sind flankierend Maßnahmen im Zuge der derzeitigen Nord-Süd-Achse notwendig. Ansonsten verliert der Ostring in diesen Zeitbereichen an Attraktivität. Eine für die Entwicklung der inneren Stadt wichtige Maßnahme, wie die städtebauliche Integration der Kirchenstraße mit der Umgestaltung als Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich erfährt dadurch eine erhöhte Bedeutung.

Abb. 22 Übersicht östliche Umgehungsvarianten

#### Ostring (in Abschnitten)

Der Verkehrswert des nördlichen Teilabschnittes ist anders zu bewerten als der des südlichen Teilabschnittes, da unterschiedliche Verkehrsbeziehungen angesprochen werden. Optional wird deshalb wie bereits in früheren Untersuchungen<sup>14</sup> ein Bau des Ostrings in zwei Abschnitten in Be-

<sup>14</sup> Ingenieurgemeinschaft Schnüll Haller  
Verkehrsentwicklungsplan Buchholz i.d.N., Hannover, 1995

tracht gezogen (vgl. Abb. 22, rote Trasse). Der erste – nördliche - Abschnitt – liegt zwischen Lüneburger Straße und Dibberser Straße. Der Abschnitt hat zwar vorerst einen begrenzten Verkehrswert, kann in Verbindung mit einer möglichen Siedlungsentwicklung im Osten gegebenenfalls aber zweckmäßig sein. Die zu erwartende Entlastungswirkung für die Kirchenstraße liegt bei unter 10 % (vgl. Abb. 23; nach Schnüll Haller, 1995). Nachteilig ist, dass der Engpass an der Canteleu-Brücke dadurch nicht verändert werden kann.

Der zweite Abschnitt liegt zwischen Lüneburger Straße und Soltauer Straße. Das Teilstück hätte alleine kaum Verkehrswert und ist daher nur als zweite Stufe bei einer Realisierung des nördlichen Abschnittes denkbar. Die Entlastungswirkung nach Umsetzung des zweiten Teilstücks entspricht dann wieder der des Ostrings in der Variante der Planfeststellung. Diese Variante wurde im Landkreis so allerdings nicht diskutiert und könnte lediglich eine Option sein, wenn über das Gesamtprojekt neu nachgedacht werden müsste.

#### Östliche Entlastung „Klecker Weg“ (orange Trasse)

Die Trasse der östlichen Entlastung entlang des Klecker Wegs (vgl. Abb. 22, orange Trasse) beginnt südlich der Trasse des geplanten Ostrings, kreuzt die südliche Bahntrasse nach Maschen und endet dann an der Bendestorfer Straße. Der Vorteil der Trassenführung liegt in der Inanspruchnahme einer vorhandenen Wegebeziehung im Zuge des Klecker Weges. Ergänzend kommt auch eine Weiterführung auf den nördlichen Abschnitt der Ostringtrasse in Betracht. Da der Verlauf der Trasse sehr weiträumig ist, kann kaum mit einer nennenswerten Umlenkung von Verkehren gerechnet werden. Die Trasse ist lediglich für den weiträumigen Durchgangsverkehr – der sehr gering ist – von Interesse und dies auch nur während der Hauptverkehrszeiten. Ein Nachteil der Trasse ist auch in der fehlenden Verknüpfung zum Siedlungsbereich im Umfeld der Ernststraße zu sehen. Die Variante wird daher als nicht zielführend eingestuft und es wird empfohlen, sie nicht weiter zu verfolgen.

#### Östliche Entlastung „Finanzamt“

Die Entlastungstrasse entlang des Finanzamtes (vgl. Abb. 22, blaue Trasse) zweigt nördlich der Ostringtrasse von der Straße Buchholzer Berg ab, knüpft dann an die Ernststraße an, kreuzt die südliche Bahntrasse, die Lüneburger Straße und die Bendestorfer Straße, um im Weiteren an die Trasse des Ostringes anzuschließen.

Da die Trasse deutlich stadtnäher verläuft als die bisher genannten Optionen, ist mit einer besseren Umlenkung der Verkehre zu rechnen. Die Führung der Trasse lässt stärker als die bisherigen Varianten auch die Nutzung durch Quell- und Zielverkehre erwarten. Zwischen Lüneburger Straße und Bendestorfer Straße kann über einen oder ggf. auch mehrere zusätzliche Knotenpunkte die Erschließung der östlichen Gebiete vorangetrieben werden. Soll die Straße allerdings als Kreisstraße klassifiziert und finanziert werden, ist grundsätzlich auf die Anbaufreiheit zu achten.

Insgesamt wird bei der Trasse am Finanzamt eine gute Entlastungswirkung für die Canteleu-Brücke und die Kirchenstraße abgeschätzt (vgl. Abb. 23). Trotzdem wird die Variante in dieser Form als nicht zielführend eingestuft, da die Straße zu stadtnah ist und die Siedlungsentwicklung negativ beeinflussen würde. Die Variante wäre allenfalls im Sinne einer kürzeren Trassenalternative des Ostrings zu prüfen. Hierbei sind die Erschließungserfordernisse für potentielle östliche Entwicklungsflächen zu beachten.

#### Östliche Entlastung „Am Langen Sal“

Die Trasse am Langen Sal (vgl. Abb. 22, grüne Trasse) knüpft im Süden an die Lüneburger Straße an, verläuft dann auf der bestehenden Erschließungsstraße Am Langen Sal bis zum Itzenbüttler Weg und weiter parallel zur Bahnstrecke bis zur Bendestorfer Straße. Hinter der Kreuzung Bendestorfer Straße bleibt sie parallel zur Bahnstrecke entlang des Holzweges, um dann die Bahnstrecke in Höhe der Herrenheide zu unterqueren. Die anschließende Weiterführung nach Norden entspricht der Trasse des Ostrings. Die in der Arbeitsgruppe Straßennetz gezeigte östliche Umfahrung des Kleingartengebietes wird nicht mehr weiter verfolgt.

Die in der Arbeitsgruppe Straßennetz diskutierte Abschätzung der verkehrlichen Auswirkungen des Trassenvorschlages stützt sich im Wesentlichen auf frühere Planungen, die zwar nicht explizit die Trasse Am Langen Sal betrachteten, deren Wirkungen aber vergleichbar sind. Folgende verkehrliche Wirkungen sind zu erwarten. Die Kirchenstraße wird schätzungsweise maximal um bis zu 10% entlastet. Der Knotenpunkt Hamburger Straße/Bendestorfer Straße wird in Verbindung mit dem nördlichen Teilabschnitt des Ostrings ebenfalls leicht um 10 bis 20% entlastet (vgl. Abb. 23). Außerhalb der verkehrlichen Spitzenzeiten ist eine Entlastung des Straßenzuges Hamburger Straße/Kirchenstraße nicht zu erwarten, da die Alternative kaum Fahrzeitvorteile erwarten lässt.

Die Vorteile der Trassenführung sind die vergleichsweise geringe Flächeninanspruchnahme, die direkte und stadtnahe Führung, die grundsätzliche Möglichkeit, östlich der Trasse am Itzenbüttler Weg neue Bauflächen zu erschließen sowie die möglichen Verbesserungen für den Fuß- und Radverkehr, die sich durch die direkte Verbindung von den südlichen Stadtteilen in den Freizeitbereich um das Hallenbad ergeben.

Die Trassenführung am Langen Sal bringt aber auch Nachteile mit sich. Hinsichtlich der Anbaufreiheit wäre der erste Abschnitt dieser Trasse voraussichtlich keine Kreisstraße. Die Canteleu-Brücke als wesentliches Nadelöhr in Buchholz wird verkehrlich nicht entlastet, da die Trasse Am Langen Sal erst nördlich davon beginnt. Das komplexe Knotenpunktsystem Lüneburger Straße/Am Langen Sal/Canteleu-Brücke, das bereits bei den heute geringen Abbiegeverkehrsstärken in die Straße Am Langen Sal überfordert ist, ist mit vertretbarem Aufwand vermutlich nicht leistungsfähig zu gestalten. Problematisch ist vor allem der geringe Knotenpunktabstand mit nur ca. 35 m Aufstelllänge in der Lüneburger Straße. Eine alternativ angedachte Lösung als Kreisverkehr ist räumlich kaum möglich und topografisch auf Grund des Gefälles anspruchsvoll. Im Zuge der Straße Am

Langen Sal ist auf der Seite der Böschung zur Bahnstrecke mit erheblichen Eingriffen in den Grünbestand zu rechnen. Zudem führt die Trasse in der Straße Am Langen Sal an Wohnbebauung vorbei. In der Gesamtbetrachtung kam die Arbeitsgruppe Straßennetz zu der Einschätzung, dass die Variante wegen der ungünstigen Wirkungen und der zu erwartenden hohen Aufwendungen nicht weiter verfolgt werden soll.

#### Fazit

Die Südtangente ist die Voraussetzung für den neuen ZOB und die Umgestaltung der Neuen Straße. Der Ausbau des Mühlenwegtunnels ist das wirkungsvollste Projekt um die Erschließungsdefizite im Buchholzer Süden zu beheben, da er positive Aspekte für alle Verkehrsträger mit sich bringt. Die Südstadtbrücke hat zwar ähnliche Wirkungen wie der Mühlenwegtunnel, macht diesen aber nicht entbehrlich. Zudem leitet die Brücke zusätzlichen Kraftfahrzeugverkehr in die Innenstadt und hat nach ersten Einschätzungen ein schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis.

Die Projekte zur östlichen Entlastung sind nur bedingt vergleichbar, da die Wirkungen sehr unterschiedlich sind. Der Ostring ist das wirkungsvollste Projekt, wenn im Wesentlichen die Kirchenstraße und die Canteleu-Brücke vom Kraftfahrzeugverkehr entlastet werden sollen. Die östliche Entlastungsstraße am Finanzamt ist mit der Weiterführung bis zur Dibberser Straße in den Wirkungen vermutlich ähnlich dem Ostring, wirkt sich aber auf die Stadtentwicklung aus und ist vermutlich keine Kreisstraße. Die östliche Entlastungsstraße Am Langen Sal schafft mehr Probleme als sie löst. Besonders problematisch ist die Einbindung in den Knotenpunkt an der Canteleu-Brücke. Die zu erwartenden Entlastungswirkungen der verschiedenen Netzprojekte auf die Kirchenstraßen sind im Folgenden noch einmal vergleichend dargestellt (vgl. Abb. 23).

In der Gesamtbetrachtung sind für das Mobilitätskonzept 2025 vor allem die Projekte am Mühlenwegtunnel, der Südtangente und dem Ostring voranzutreiben. Beim Ostring sollte im Zusammenhang mit den Planungen zur weiteren Stadtentwicklung die Trassierung nochmals näher betrachtet werden. Ferner sollte bei einer abschnittswisen Realisierung darauf geachtet werden, dass in sich schlüssige Zwischenzustände entstehen.

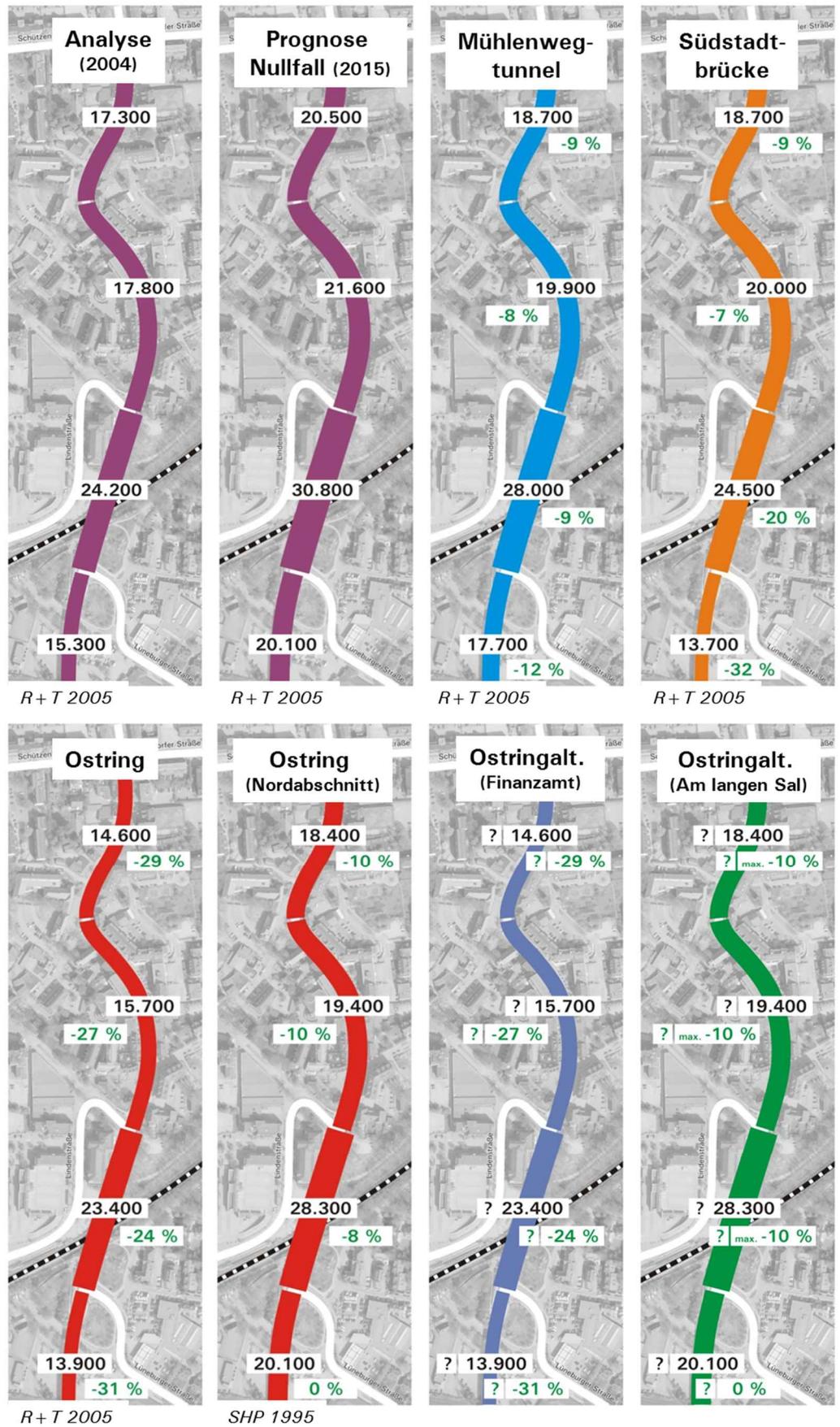


Abb. 23 Entlastungswirkungen Kirchenstraße

## 4.4 Radverkehr

### 4.4.1 Wo stehen wir heute? Zustandsanalyse

Die Radverkehrsplanung in Buchholz erfolgt derzeit auf der Grundlage des Radverkehrskonzeptes aus dem Jahre 2002. Das damalige Handlungskonzept sah ca. 200 Einzelmaßnahmen vor, die in den letzten Jahren nach einer Prioritätenliste abgearbeitet wurden. Schwerpunkte waren die Sanierung bestehender Radwege, der Bau von Radabstellanlagen sowie die Überprüfung der StVO-Beschilderung nach der StVO-Novelle 1997. Die im Rahmen der finanziellen Ressourcen möglichen Maßnahmen wurden umgesetzt. Die Investitionen beliefen sich auf ca. 1 Mio. € in den Jahren von 2002 bis 2012. Größere, kostenintensivere Maßnahmen waren nicht möglich (vgl. Abb. 24).



Abb. 24 Radverkehr in Buchholz

Trotz der beschriebenen Anstrengungen ist das Radverkehrsnetz weiter lückenhaft. Die Radverkehrsführung erfolgt vorrangig im Seitenraum auf teilweise nicht dafür geeigneten Wegen. Attraktive Alternativrouten für den Alltagsverkehr fehlen fast vollständig. Unabhängig davon hat die Radnutzung in den letzten Jahren dem bundesdeutschen Trend folgend nach allgemeiner Einschätzung auch in Buchholz zugenommen. Verlässliche Zahlen hierzu liegen zwar nicht vor, ein Indiz ist aber die stark zunehmende Nachfrage nach Radabstellmöglichkeiten, beispielsweise am Bahnhof.

### 4.4.2 Wo wollen wir hin? Zielsetzung

Ziel ist die Steigerung des Radverkehrsanteils an allen Wegen in Buchholz von heute 14% auf mindestens 20% im Jahre 2025. Die Alltagstauglichkeit des Fahrrades als Verkehrsmittel soll auf Strecken bis ca. 5 km gesteigert werden. Gleichzeitig soll die Verkehrssicherheit im Radverkehr verbessert werden: steigende Radverkehrsanteile sollen nicht mit steigenden Unfallzahlen im Radverkehr erkauft werden. Ferner soll die Intermodalität gefördert werden, d.h. der Radverkehr soll verstärkt als Zubringerverkehrsmittel zu den öffentlichen Verkehrsmitteln dienen.

Die Zielsetzung steht in Einklang mit dem Integrierten Kommunalen Klimaschutzkonzept der Stadt Buchholz. Dort wird dem Fuß- und Radverkehr eine hohe Priorität eingeräumt. Die CO<sub>2</sub>-neutrale Fortbewegung soll gefördert werden.

#### 4.4.3 Wie soll das geschehen? Leitidee und Strategie

Unzulängliche Infrastrukturen im Radverkehr und der als bedrohlich empfundene Kraftfahrzeugverkehr halten heute noch viele Buchholzer Bürgerinnen und Bürger von der Nutzung des Fahrrades ab. Dies wird sich nur ändern, wenn die Radverkehrsanlagen weiter verbessert werden und die Verträglichkeit mit dem Kraftfahrzeugverkehr gesteigert wird.

Da nicht an allen Hauptverkehrsstraßen regelkonforme Radverkehrsanlagen möglich sind, ist die Integration des Radverkehrs in den Kraftfahrzeugverkehr, d.h. die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn, ein wesentlicher Bestandteil einer künftigen Radverkehrsstrategie in Buchholz. Einschränkungen im Kraftfahrzeugverkehr, wie abschnittsweise Tempo

30-Regelungen oder Verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche sind dazu notwendig. Ergänzend zur Verbesserung der Radverkehrsanlagen an den Hauptverkehrsstraßen sind attraktive Hauptrouten zu entwickeln, die abseits stark befahrener Straßen schnelles und sicheres Radfahren ermöglichen. Ein in diesem Sinne erweitertes Radverkehrsnetz wurde bereits im Rahmen des Radverkehrskonzeptes (vgl. Abb. 25) erarbeitet. Dieses gilt es weiterzuentwickeln und linienhaft umzusetzen.

Weiter notwendige Verbesserungen betreffen die Radabstellmöglichkeiten. Obwohl die Stadt Buchholz hierfür in den letzten Jahren viel getan hat, besteht qualitativ und quantitativ Bedarf, insbesondere zur Förderung der Intermodalität. Dabei ist der zunehmende Anteil von E-Bikes und Pedelecs zu berücksichtigen, der in Buchholz wegen der topografischen Verhältnisse und der tendenziell langen Wege künftig besondere Bedeutung haben wird.

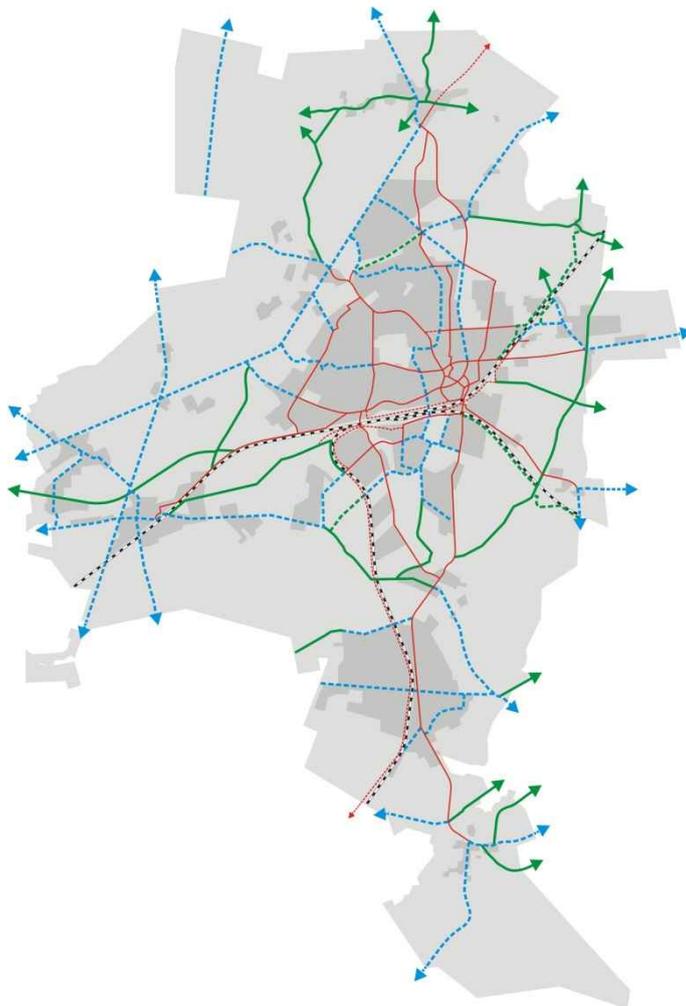


Abb. 25 Radroutenkonzept (PGV 2002)

Die strategischen Ziele lassen sich nur erreichen, wenn die finanzielle Ausstattung verbessert wird.

#### 4.4.4 Was ist hierfür erforderlich? Maßnahmen



##### Fahren

Der Radverkehr soll als vollwertiges Verkehrssystem für den regelmäßigen Alltagsverkehr, also für Arbeitswege, Schulwege, Freizeitwege und Einkaufswege ausgebaut werden. Insbesondere soll die Nutzung des Fahrrades auf Strecken zwischen drei und fünf Kilometern gestärkt werden. Flankierend sind die Radverkehrsanlagen – vergleichbar dem Straßennetz - in einen verbesserten Winterdienst einzubeziehen. Das Radnetzkonzept ist weiter zu entwickeln und linienhaft umzusetzen, um erlebbare Verbesserungen zu erreichen, Lücken zu schließen, Schulstandorte, die Innenstadt und Gewerbegebiete zu erschließen sowie Ortsteile zu verbinden. Die Möglichkeiten für Radschnellwege sind zu prüfen.

Folgende Projekte stellen wichtige Netzergänzungen dar (vgl. Abb. 26):

- Die Mühlenwege (Steinbecker und Seppenser Mühlenweg) sind radverkehrstauglich herzurichten, dies beinhaltet zum einen die Anlage von Schutzstreifen, zum anderen ist über die Reduzierung des Geschwindigkeitsniveaus, zumindest in Teilabschnitten, auf 30 km/h nachzudenken.
- Der Ausbau des Mühlenwegtunnels mit Radverkehrsanlagen bietet neue Möglichkeiten zur besseren Anbindung der südlichen Stadtgebiete. Die zusätzliche Beibehaltung des bestehenden Tunnels für den Radverkehr wird nicht empfohlen, da sie sehr kostenaufwendig wäre, nur begrenzten Nutzen hätte und nicht zu Einsparungen beim Ausbau des neuen Tunnels führen würde.
- Langfristig wird eine Radverkehrsverbindung in Verlängerung der Südtangente entlang der Bahnstrecke Buchholz – Bremen angestrebt. Eine Teilstrecke bis in Höhe des alten Klärwerksgeländes ist bereits kurzfristig realisierbar. Die perspektivische Verlängerung der Radverkehrsverbindung bis an den Sprötzer Weg bietet deutliche Verbesserungen in der Erschließung des Schulzentrums II.
- Entlang der Bahnstrecke Buchholz – Soltau finden sich auf einer Länge von etwa 12 Kilometern zum Teil ausgebaute Radwege wieder. Durch den Lückenschluss in Höhe des Ahornwegs kann die Route komplettiert werden, perspektivisch auch als Radschnellweg.
- Eine Alternativroute nach Sprötze stellt die Führung entlang der Bremervörder Bahn dar. Zur Nutzung der alten Trassen sind zwei Varianten der Radverkehrsführung denkbar. Zum einen kann der Radverkehr bereits zuvor auf das Gleisniveau der Bremervörder Bahn geführt werden, zum anderen ist eine ebenerdige Führung denkbar. Die Variante beinhaltet die Querung der Bahnstrecke Buchholz – Soltau und macht

somit eine gesicherte Überquerungsstelle erforderlich. Perspektivisch ist die Führung im Standard als Radschnellweg in Betracht zu ziehen.



Abb. 26 Netzergänzungen im Radverkehr

- Einen weiteren Lückenschluss stellt der Ausbau einer Radverkehrsverbindung Am Langen Sal östlich der Bahntrasse dar. Dieser verbessert

die Anbindung an das Sportzentrum. Besondere Beachtung ist der sicheren Querung der Bendestorfer Straße zu widmen. Flankierend ist zudem die Straße am Langen Sal zu ertüchtigen.

- Auf der Ostseite der Soltauer Straße in Höhe der Ernststraße ist zur besseren Anbindung des Einkaufsbereiches eine Rad- sowie Fußverkehrsanlage vorzusehen. Derzeit sind drei Überquerungen notwendig, um vom Wohngebiet nördlich der Ernststraße zum nahegelegenen Einkaufszentrum zu gelangen.
- Zur besseren Erschließung des Gewerbegebiet I ist der Lückenschluss in der Zimmererstraße notwendig.
- Durch die Ausweisung der Straßen Am Radeland/Buenser Weg als Fahrradstraßen kann der Radverkehr auf diesen Routen stärker gefördert werden.
- Durch die Umgestaltung der Neuen Straße als Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (Tempo 20-Zone) kann der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Die Umgestaltung ist allerdings erst nach Inbetriebnahme der Südtangente möglich (vgl. Kap. 4.2). Gleiches gilt für die Umgestaltung der Kirchenstraße.
- Zur besseren Erschließung der Innenstadt aus den südlichen Stadtteilen ist perspektivisch über eine eigenständige Fahrradbrücke in Höhe der heutigen Tigerbrücke nachzudenken, um das Bahnhofsfeld ohne Absteigen überqueren zu können.

Weiterhin ist das Alternativroutennetz aus der Bürgerbeteiligung im Detail zu prüfen und mit dem touristischen Netz abzustimmen. Grundsätzlich sind starke Überschneidungen zum touristischen Netz zu erkennen, aber auch weitere gute Ansätze zur alternativen Radverkehrsführung. Die Verwaltung arbeitet zurzeit an einer Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes und prüft in diesem Zusammenhang das Alternativroutennetz.

Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit im Radverkehr, sollen verstärkt Radfahr- oder Schutzstreifen z.B. Schützenstraße, Steinbecker und Sepenser Mühlenweg eingesetzt werden. Fahrradstraßen sind bei Bedarf auszuweisen. An Knotenpunkten soll die Verkehrssicherheit verbessert werden, beispielsweise durch die Vereinheitlichung von Furtmarkierungen, den Abbau von Wartezeiten z.B. mittels Kontaktschleifen für Radfahrer zur Anforderung der Freigabe. Alltagswege des Radverkehrs sollen durch eine einfache Wegweisung kenntlich gemacht werden. Unterstützend ist eine Radfahrkarte bzw. eine Radroutenplaner zu entwickeln.



#### Parken

Um die Intermodalität weiter zu fördern, sind die B+R-Angebote weiter auszubauen. Diese sollten überdacht, einfach zugänglich und sicher sein. Für E-Bikes sind Ladestationen in ausreichender Anzahl vorzusehen. Der Ausbau des Angebotes ist besonders an hochfrequentierten

Haltstellen des Buchholz Bus und Regionalbus sowie an den Bahnhöfen Holm-Seppensen, Sprötze sowie am Buchholzer Bahnhof notwendig.

Die Nachfrage nach abschließbaren Einzelboxen am Buchholzer Bahnhof ist groß. Kurzfristig gilt es, die Anzahl an abschließbaren Einzelboxen zu erweitern und so die Wartelisten abzubauen. Mittel- bis langfristig gilt es eine Fahrradstation zu errichten. Diese ist nördlich der Gleise vorzusehen, da hier die höchste Nachfrage zu erwarten ist. Die Fahrradstation sollte Platz für etwa 300 Fahrräder bieten, mit einer optionalen Ausbaustufe für weitere 300 Fahrräder (vgl. Abb. 27).



Abb. 27 Beispiel Radstation Bremen

Das Angebot innerstädtischer Abstellmöglichkeiten für den Radverkehr ist weiter auszubauen, mit anteiligem Wetterschutz sowie Ladestationen für E-Bikes. In der Breiten Straße ist seit Kurzem bereits eine E-Bike Ladestation vorhanden (vgl. Abb. 28). Das Autohaus bietet seit 2013 E-Bikes zum Verleih an. Leihstationen befinden sich in der Buchholz Galerie und direkt am Autohaus Köhnke.

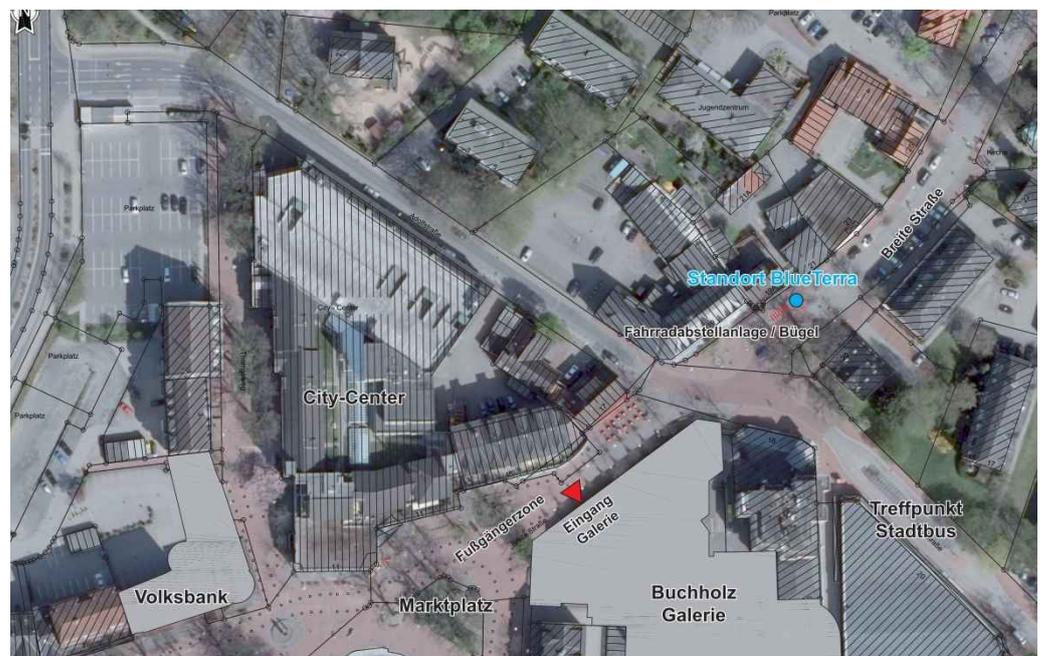


Abb. 28 Standort E-Bike-Ladestation



### Fördern

Um den Radverkehr zu fördern und das Fahrradklima in Buchholz weiter zu verbessern, ist die Erarbeitung eines Konzeptes zur Öffentlichkeitsarbeit sinnvoll. Schwerpunkte sollten dabei vor allem bei den Themen Verkehrsregeln und Verkehrssicherheit, Rücksicht und Vorbild, Kinder- und Schülerverkehr, Fahrradklima sowie Klimaschutz und CO<sub>2</sub>-Einsparung gesetzt werden. Dabei kann es sinnvoll sein in regelmäßigen Abständen über Neuerungen im Radverkehr bzw. Radverkehrsnetz zu informieren. Ein geeignetes Mittel zur Förderung des Radverkehrs in bestimmte Zielgruppen, ist die Konzeption von konkreten Maßnahmen und Aktionen. Dies kann z.B. die Teilnahme an Wettbewerben wie „Fahrradfreundliche Kommune Niedersachsen“, „Stadtradeln“ oder die Konzeption eines Schulwettbewerbs „Rad Fahren in Buchholz“ sein. Flächendeckende Serviceangebote zur Steigerung des Komforts im Zuge der Haupttrouten, z.B. durch einen Witterungsschutz sind als sehr kostenintensiv und auf Grund der zu erwartenden geringen Nutzungshäufigkeit als nur wenig empfehlenswert einzustufen. Kleinere Serviceangebote wie z.B. eine Luftstation – evtl. in Kombination mit einer E-Bike-Ladestation – verursachen dagegen nur verhältnismäßig geringe Kosten und können durchaus sinnvoll sein.

Die Haushaltsmittel für den Radverkehr ermöglichen derzeit keine Maßnahmen die deutlich über das Tagesgeschäft hinausgehen. Um letztendlich etwas Bedeutendes im Radverkehr zu bewegen, sind ein fester Etat bzw. umfangreichere Einzelmaßnahmen zur Förderung des Radverkehrs notwendig. Das Minimum ist hier bei 5 € pro Einwohner und Jahr anzusetzen. Für die Umsetzung größerer Maßnahmen ist der Bedarf sogar noch höher einzustufen (vgl. Abb. 29). Der nationale Radverkehrsplan 2020<sup>15</sup> beziffert den Finanzbedarf für verschiedene Aufgabenbereiche wie folgt an [€/EW\*Jahr]:

		Infrastruktur (Um-/Neubau und Erhaltung)	Infrastruktur (betriebliche Unterhaltung)	Abstellanlagen	Nicht investive Maßnahmen (u.a. Kommuni- kation)	Weitere Maß- nahmen (Fahrradver- leihsystem, Fahrradstation)
		1	2	4	5	6
Städte und Gemeinden	Einsteiger	5 - 12	1,10	1,10 - 2,50	0,50	0,50 - 2
	Aufsteiger	8 - 12	1,70	1,20 - 1,50	0,50	1 - 2
	Vorreiter	12	3	0,10 - 0,80	1	2

Abb. 29 Finanzbedarf gem. Nationaler Radverkehrsplan 2020

<sup>15</sup> Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung  
Nationaler Radverkehrsplan 2020, Berlin, 2012

## Fazit

Die diskutierten Maßnahmen zu den Themenfeldern Fahren, Parken und Fördern werden abschließend wie folgt priorisiert:



### FAHREN

- Ausbau Haupttroutennetz
  - Lückenschlüsse
- Fahrradstraßen
  - Am Radeland
  - Buenser Weg
- Anbindung Südstadt
  - Mühlenwegtunnel
  - Bahnparallele

**Vision 2025 +**

- Fahrradbrücke
- Radschnellwege

Dem Ausbau des Haupttroutennetzes und den Lückenschlüssen wird unter dem Aspekt des Fahrens die höchste Priorität zugesprochen. Die Straßen am Radeland und Buenser Weg sind sinnvolle und geeignete Ergänzungen zu den vorhandenen Fahrradstraßen. Die Anbindung an die südlichen Stadtteile kann über den Ausbau des Mühlenwegtunnels und die Bahnparallele verbessert werden. Perspektivisch ist über eine Fahrradbrücke in Höhe der heutigen Tigerbrücke und den Ausbau von Radschnellwegen im Netz nachzudenken.



### PARKEN

- Ausbau B + R
  - Bushaltestellen
  - Bahnhöfe
- Fahrradstation

Im Bereich des Fahrradparkens kommt vor allem der Ausbau der B+R-Angebote im Bereich von Bushaltestellen und Bahnhöfen eine hohe Bedeutung zu. Für den Bereich des Buchholzer Bahnhofs sind die Planungen für die Fahrradstation voranzutreiben.



### FÖRDERN

- Öffentlichkeitsarbeit
- Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes
- Fahrradstadtplan
- Etat

Um den Radverkehr weiter zu fördern gilt es die Öffentlichkeitsarbeit zu stärken und das Radverkehrskonzept fortzuschreiben. Sinnvoll ist auch die Erarbeitung eines Fahrradstadtplanes. Grundlegend ist der Etat für die Förderung des Radverkehrs zu überdenken und an die Anforderungen anzupassen.

## 4.5 Öffentlicher Verkehr

### 4.5.1 Wo stehen wir heute? Zustandsanalyse

#### Schienegebundener Verkehr

Die Stadt Buchholz i.d.N. liegt an der Bahnstrecke Hamburg-Bremen mit einem Abzweig nach Soltau. Die Hauptstrecke hat große Bedeutung im Personenverkehr. Die Hauptpendlerbeziehung bildet dabei die Strecke Buchholz – Hamburg mit über 6.000 Pendlern am Tag. Die Strecke wird von der "Metronom Eisenbahngesellschaft mbH" bedient. Zu Spitzenzeiten fährt der Metronom bis zu fünf Mal in der Stunde, morgens in Richtung Hamburg, abends aus Richtung Hamburg. Auf der Bahnstrecke von Buchholz nach Soltau, und weiter nach Hannover, verkehrt auf der Heidebahnstrecke die „erixx GmbH“. Der Erixx fährt über den gesamten Tag in einem verlässlichen Stunden-Takt. Auf beiden Strecken kommt es zu Hauptverkehrszeiten zu Kapazitätsengpässen (vgl. Abb. 30).

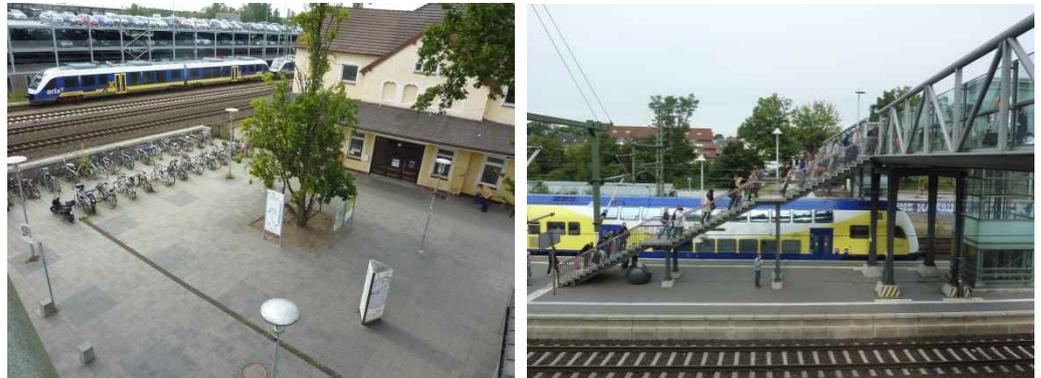


Abb. 30 Buchholzer Bahnhof

Neben der Kernstadt sind außerdem die Ortschaften Sprötze, Suerhop und Holm-Seppensen mit eigenen Haltepunkten an das Schienennetz angebunden. Die beiden letztgenannten liegen an der Strecke Buchholz - Soltau und werden entsprechend nur vom Erixx bedient. Der Buchholzer Bahnhof hat neben seiner Rolle als Endstation auch große Bedeutung als Umsteigepunkt. Von hier aus werden Verknüpfung zwischen den verschiedenen schienegebundenen Angeboten des ÖPNV gebildet, aber auch Verknüpfungen zwischen schienegebundenem und Busverkehr.

#### Busverkehr

Tragende Säule des Öffentlichen Personennahverkehrs in Buchholz ist der Buchholz Bus. Eingeführt im Jahr 1996 zur Stärkung des Einzelhandels, ist der Buchholz Bus ein beispielhafter und viel zitierter Erfolg für ein modernes Stadtbussystem. Ein wiedererkennbares Design und der Name „Buchholz Bus“ grenzen den Bus von anderen Verkehrsmitteln ab. Die Fahrgastzahlen lagen im Jahr 2013 bei 1,66 Millionen. Damit sind die Kapazitäten des Buchholz Bus erschöpft. Den Erfolg bestätigen auch die Ergebnisse der Haushaltsbefragung, vor allem in Form seiner hohen Bekanntheit und der regen Nutzungshäufigkeit (vgl. Ziff. 2.3).

Das System des Buchholz Bus zeichnet sich vor allem durch den ganztägig verlässlichen und dadurch sehr einprägsamen Takt sowie die zentrale Treffpunkthaltestelle in der Adolfstraße aus. Diese befindet sich direkt in der Fußgängerzone und bietet somit, trotz der begrenzten räumlichen Verfügbarkeit an den Wartesteigen, hohe Wartequalitäten (vgl. Abb. 31).



Abb. 31 Haltestelle „Treffpunkt“



Abb. 32 Liniennetzplan Buchholz Bus

Das Regionalbusangebot in Buchholz umfasst vier Routen. Von Buchholz aus werden die Endpunkte Hollenstedt, Bahnhof Harburg, Winsen und Wesel angefahren. Betrieben werden die Regionalbusse durch die KVG Stade GmbH, wobei die Fahrzeuge zum Teil von Subunternehmern gestellt

Die Treffpunkthaltestelle wird im sogenannten Rendezvous-Prinzip bedient. Das heißt, dass alle sechs Busse (der drei Linien) von hier aus gleichzeitig im 30 Minuten-Takt abfahren. Das Liniennetz ist radial auf die zentrale Haltestelle ausgerichtet und zeichnet sich durch gradlinige Streckenverläufe aus, die den Hauptverkehrsstraßen folgen. Auf Umwege und Schleifen wurde bei der Linienführung verzichtet um kurze Fahrzeiten zu gewährleisten. Der Buchholz Bus verbindet die Innenstadt mit den Endstationen Holm-Seppensen Süd, Seppensen (Friedhof), Grundschule Steinbeck, Möbel Kraft, Bäckereistraße und Freudenthalstraße (vgl. Abb. 32).

Erschließungslücken im Busverkehr gibt es bisher noch in den Ortschaften Holm und Trelde sowie im Bereich des Finanzamts, der Märchensiedlung, des Schulzentrums I und II, dem Sportzentrum und den Gewerbegebieten III und Meisen.

werden. Die zentrale Haltestelle im Regionalbusverkehr bildet der ZOB in der Lindenstraße. Eine direkte Umsteigemöglichkeit zum Buchholz Bus gibt es hier nicht. Die Wartequalitäten sowie die Flächenverfügbarkeit am derzeitigen ZOB ist stark begrenzt (vgl. Abb. 33).



Abb. 33 Haltestelle „ZOB“

Buchholz i.d.N. gehört zur Tarifgemeinschaft des Hamburger Verkehrsverbundes (HVV) und liegt im Ring D. Um in die Hamburger Innenstadt zu gelangen ist eine Fahrkarte für 4 Ringe bzw. Tarifzonen notwendig. Diese vergleichsweise schlechte Einstufung wird von vielen Buchholzer Bürgerinnen und Bürger als Benachteiligung empfunden.

#### 4.5.2 Wo wollen wir hin? Zielsetzung

Der Nutzeranteil der öffentlichen Verkehrsmittel liegt mit 14 % deutlich über dem Bundesdurchschnitt. Diesen hohen Standard gilt es zu halten und weiter auszubauen.

Mit dieser übergeordneten Zielsetzung einhergehend soll das Netz der öffentlichen Verkehrsmittel weiter verdichtet werden und Erschließungslücken geschlossen werden. Die Intermodalität sollte insgesamt weiter gestärkt und das Umsteigen zwischen Schienen- und Busverkehr erleichtert werden. Die Kapazitäten der Fahrzeuge sollen dem Bedarf der Fahrgäste gerecht werden. Das Tarifsystem soll logisch aufgebaut und einfach verständlich sein und als gerecht empfunden werden.

#### 4.5.3 Wie soll das geschehen? Leitidee und Strategie

Der Buchholz Bus soll weiter als vollwertiges Verkehrssystem in den regelmäßigen Alltagsverkehr integriert werden, auch für Gruppen, die eine hohe Freiheit in der Verkehrsmittelwahl haben. Da das Erschließungsnetz derzeit noch Lücken aufweist, gilt es diese zu beseitigen. Zudem reichen die Kapazitäten der Busse zu Stoßzeiten häufig nicht aus, um den Bedarf zu decken. Dies gilt vor allem im Zusammenhang mit dem hohen Anteil an Schülerverkehren. Daher sind Maßnahmen zu ergreifen, die dieser Problematik entgegenwirken.

Im Bereich der Anbindung nach Hamburg sind ebenfalls Kapazitätsengpässe zu erkennen. Auch hier gilt es die Kapazitäten zu erweitern und Überlastungsspitzen abzubauen. Die Verknüpfung zwischen schienengebundenen Verkehr und dem Busverkehrs sind derzeit nicht als optimal zu beschreiben, genauso wie die Umsteigemöglichkeiten zwischen Regionalbus- und Stadtbusverkehr. Durch eine Zusammenlegung dieser Verkehrsmittel an einer zentralen Haltestelle könnte die Verknüpfung innerhalb der öffentlichen Verkehrsmittel maßgeblich verbessert werden.

Die P+R- sowie B+R-Angebote in Buchholz werden gut angenommen und sind teilweise überlastet. Um die Intermodalität weiter zu fördern, ist ein Ausbau des Angebots erforderlich.

#### 4.5.4 Was ist hierfür erforderlich? Maßnahmen

##### Buchholz Bus

Der Buchholz Bus soll weiter als vollwertiges Verkehrssystem in den regelmäßigen Alltagsverkehr integriert werden, auch für Gruppen, die eine hohe Freiheit in der Verkehrsmittelwahl haben. Dies betrifft vor allem Arbeits-, Versorgungs- und Einkaufs- sowie Freizeitwege.

Durch die Überprüfung von Linienverläufen und Linienoptionen sollen räumliche und zeitliche Lücken im Bestandsnetz identifiziert werden und so eine flächenhafte Abdeckung des Stadtgebietes angestrebt werden. Besondere Beachtung gilt den Bereichen in Trelde, dem Bereich Finanzamt, der Märchensiedlung, den Schulzentren, dem Sportzentrum sowie den Gewerbegebieten III und Meilsen. Sehr kleine Ortsteile, wie beispielsweise Holm mit nur rund 240 Einwohnern, werden aber auch künftig nicht wirtschaftlich mit dem Buchholz Bus erschließbar sein. Eine Abdeckung durch das Anruf-Sammeltaxi erscheint an dieser Stelle als ausreichend. Für die Ortschaft Dibbersen wäre eine Anbindung durch den Stadtbus möglicherweise nicht zielführend, da hierdurch die bestehenden Regionalbuslinien von Buchholz über Dibbersen und Nenndorf nach Harburg gefährdet wären.

Durch die Straßennetzprojekte am Mühlenwegtunnel und der Südtangente ergeben sich für die öffentlichen Verkehrsmittel neue Netzoptionen. Diese können erheblich zur Weiterentwicklung des Buchholz Bus beitragen. Der Ausbau des Mühlenwegtunnels bietet die Chance zur Einführung einer weiteren bzw. langfristig gesehen sogar mehrerer weiterer Buslinien und damit eine verbesserte Anbindung der südlichen Stadtteile. Dem Kapazitätsproblem könnte mit der Einführung von Gelenkbussen, zumindest auf einzelnen Linien, entgegengewirkt werden.

Mit der Verlegung des ZOB an den Buchholzer Bahnhof geht die Idee einher, die zentrale Treffpunkthaltestelle ebenfalls dorthin zu verlagern. Bei einem Wegfall der Haltestelle an der Adolfstraße ist zu bedenken, dass die derzeitigen Haltestellen „Neue Straße“ und „Lindenstraße“ als zentrale Erschließung der Innenstadt nicht ausreichen. In diesem Fall wäre daher die Einführung einer zusätzlichen Haltestelle in Höhe von Peets Hoff not-

wendig. Es bleibt zu prüfen, ob die Funktionen des Treffpunkts durch Haltestellen in der Neuen Straße/ Lindenstraße in Höhe von Caspers Hoff und von Peets Hoff ausreichend ersetzt werden können. Zudem ist an den bestehenden, umliegenden Haltestellen mit wesentlich mehr Ein- und Aussteigern als bisher zu rechnen. Damit steigt der Flächenbedarf für Ein- und Aussteiger. Für wartende Fahrgäste sind Sitzgelegenheiten sowie ein Witterungsschutz erforderlich, deren Umsetzung auf Grund der räumlichen Enge zu prüfen bleibt.

Der Erhalt des Treffpunkts als zentrale Haltestelle in der Innenstadt bringt den Vorteil einer direkten Anbindung an die Fußgängerzone mit sich. Trotz einer relativ geringen Breite der Warteflächen werden hier deutlich höhere Wartequalitäten als an den Haltestellen am Innenstadtring erzielt. Andererseits können wegen der begrenzten Länge der Bussteige keine zusätzlichen Buslinien und auch keine Gelenkbusse abgefertigt werden, wenn das Rendezvous-Prinzip beibehalten wird. Die Beibehaltung der zentralen Haltestelle in der Adolfstraße erfordert folglich die Modifikation des Rendezvous-Prinzips.

Eine mögliche Abwandlung des Rendezvous-Prinzips ist das Teil-Rendezvous. Anders als beim Rendezvous-Prinzip treffen sich bei einem Teil-Rendezvous nicht alle Buslinien zeitgleich am Rendezvous-Punkt. Stattdessen gibt es einen zeitlichen Versatz, im vorliegenden Fall wäre dies beispielsweise ein Versatz von 15 Minuten. Die Kapazität des Rendezvous-Punktes ließe sich dadurch praktisch verdoppeln. Mit der Einführung des versetzten Rendezvous können neue Optionen zur Taktverdichtung und zur Anpassung des Linienverlaufs geschaffen werden. Damit einher geht die Möglichkeit zur Erweiterung der Kapazitäten sowie die Einführung neuer Linien und die Verlängerung bestehender Linien. Zudem kann eine Entlastung innerstädtischer Bereiche durch die Vermeidung des Hintereinanderfahrens bei parallelem Linienverlauf erreicht werden. Als Nachteil sind die zum Teil längeren Wartezeiten für Umsteiger herauszustellen. Neue Linienführungen können vor allem in Richtung Finanzamt und Märchensiedlung interessant sein.

#### Regionalbus

Bei der Haushaltsbefragung hat sich gezeigt, dass Vier von Fünf Buchholzern das Angebot der Regionalbusse nicht kennen. Zum Vergleich: das Angebot von Buchholz Bus kennen 70 % der Buchholzer Bürgerinnen und Bürger! Dies ist aber nicht vorrangig auf die Qualität des Angebots zurückzuführen, sondern vor allem auf das Image. Durch stärkere Öffentlichkeitsarbeit sowie einer Schärfung der Marke „Regionalbus“ mittels Corporate Identity und einer aktiven Marketingstrategie kann eine höhere Akzeptanz der Regionalbusangebote erzielt werden.

Da ein Teil der Regionalbuslinien durch Subunternehmer betrieben wird, werden derzeit noch nicht auf allen Strecken Niederflurfahrzeuge eingesetzt. Ein barrierefreier Einstieg ist daher bisher nicht überall möglich. Der Regionalbusbetreiber arbeitet aber bereits an Strategien dem Problem entgegen zu wirken.

### Schienenverkehr

Durch eine Erweiterung der Kapazitäten im schienengebundenen ÖPNV kann insbesondere im Berufspendlerverkehr das hohe Potenzial langer Wege zur Vermeidung von CO<sub>2</sub>-Emissionen ausgeschöpft werden. Dies gilt insbesondere für die Verbindungen nach Hamburg und Harburg.

Im Rahmen der Diskussion zur Reaktivierung von Bahnstrecken wird aktuell über eine Verlängerung der Heidebahn bis zum Bahnhof Hamburg-Harburg nachgedacht. Die dafür angedachte Trasse liegt südöstlich der ICE- bzw. Metronom-Trasse und wird derzeit als reine Güterstrecke genutzt. Da viele der Pendler nicht in die Hamburger Innenstadt wollen, ist dies als sehr sinnvolle Ergänzung der Kapazitäten einzustufen. Von Hamburg-Harburg besteht Anschluss an das Hamburger S-Bahn-Netz und an den Metronom. Perspektivisch ist sogar eine Verlängerung der Hamburger U4 aus der HafenCity bis Hamburg-Harburg möglich. Die Strecke ist allerdings deutlich länger als die Metronom-Strecke. Zudem würde durch zusätzlich Haltepunkte auf der Strecke die Anbindung nach Jesteburg und Maschen verbessert und dadurch Buchholz in seiner Bedeutung als Mittelzentrum weiter gestärkt.

Trotz seiner hohen Taktung ist auch der Metronom zu Hauptverkehrszeiten überlastet. Hier gilt es zu prüfen, ob die Kapazität durch eine Wagenzuglänge erhöht werden kann, da derzeit noch nicht die gesamte Gleislänge an den Bahnhöfen genutzt wird. Voraussichtlich sind technisch bis zu zwei weitere Wagenlängen realisierbar, allerdings fehlt es bisher an vorhandener Infrastruktur.

### Verknüpfungen

Um die Verknüpfungen im öffentlichen Verkehr zu verbessern, gibt es bereits seit einigen Jahren Überlegungen den ZOB direkt an den Bahnhof zu verlegen. Voraussetzung dafür ist der Bau der Südtangente. Im Rahmen einer Studie wurde die Machbarkeit des Projektes überprüft<sup>16</sup>. Betrachtet wurden dabei drei Varianten mit der Vorgabe zwischen 16 und 20 Busstellplätze (für Buchholz Bus und Regionalbus) zu schaffen (vgl. Abb. 34).



Abb. 34 Machbarkeitsstudie Ingenieurbüro Stüvel – Variante 2

<sup>16</sup> Ingenieurbüro Stüvel – Machbarkeitsstudie für einen ZOB an der Südtangente in Buchholz i.d.N., Seevetal, 2013

Die Studie zeigt, dass alle drei Varianten grundsätzlich machbar sind. Nachteilig ist, dass die zu bebauende Fläche sehr lang gestreckt ist und sich auf Grund der vorhandenen Bebauung viele Zwangspunkte ergeben. Zudem besteht in Richtung Bremer Straße ein starker Gefällesprung, den es zu überwinden gilt.

Für die weitere Planung des Projekts wird zu bedenken gegeben, dass der ZOB trotz der hohen Anzahl an benötigten Busstellplätzen nicht zu lang gestreckt werden sollte, um weite Umsteigewege zu vermeiden. Dies kann zum Beispiel durch den Verzicht auf feste Busstellplätze erreicht werden. Bei dieser Lösung fährt jeder Bus so weit wie möglich nach vorne. Die genaue Halteposition wird auf einem dynamischen Fahrgastinformationssystem angezeigt. Die Mittelinsel wird mit geraden Kanten ausgebaut (vgl. Abb. 35). Dies bietet zugleich die Chance auf eine breitere Mittelinsel, die dadurch fahrgastfreundlicher gestaltet werden kann. Die Ansprüche an die Wartequälitäten sind in besonderem Maße in die Planung mit einzubeziehen.



Abb. 35 Beispiele zur Umgestaltung des ZOB mit geraden Bussteigkanten (links Göttingen, rechts Unna)

Für die Verknüpfung mit dem Schienenverkehr ist eine weitere Anbindung an die Gleise unbedingt erforderlich. Zu Stoßzeiten erschweren die vielen Fahrgäste auf der Wohlaubrücke bereits heute das Umsteigen. Der Trep- penabgang einer möglichen neuen Brücke sollte auf jeden Fall zentral und nicht an einer Engstelle liegen. Vorübergehend ist aber auch eine Anbin- dung an die bestehende Tigerbrücke denkbar. Für die Barrierefreiheit sind Aufzüge vorzusehen. Eine Nutzung des nördlichen Gleises durch den Met- ronom eröffnet die Option für eine kombinierte Plattform für Bus und Bahn und würde das Umsteigen erheblich vereinfachen. Diese Möglichkeit ist deshalb eisenbahntechnisch zu überprüfen.

Da der Südtangente eine wichtige Verkehrsfunktion zukommt, sind auch die Belange des Radverkehrs frühzeitig mit in die Planung einzubeziehen. Dabei sollte auch die Weiterführung nach Osten und Westen sowie die Fahrradstation bedacht werden.

Um eine geeignete Nachnutzung für die Fläche zwischen den Gleisen am Bahnhofsvorplatz zu entwickeln ist eine konzeptionelle Planung notwen-

dig. Eine erste Planung liegt bereits vor<sup>17</sup>. Auf Grund der schwierigen Erschließung der Fläche ist der Nachnutzung besondere Aufmerksamkeit zu schenken, damit es nicht zu einem Verfall der Lage kommt.

#### Park and Ride

Als Konsequenz der Südtangente fallen nördlich der Bahngleise rund 300 Stellplätze weg. Weitere rund 130 Stellplätze gehen mittelfristig zusätzlich südlich der Gleise verloren. Da das Parkhaus am Kabenhof keine freien Kapazitäten bietet diese Stellplätze zu ersetzen, sind anderweitige Maßnahmen notwendig. Zweckmäßig sind mindestens 500 Stellplätze auf der Nordseite des Bahnhofes. Diese könnten sinnvoll in einem neuen Parkhaus mit direktem Anschluss an die Südtangente untergebracht werden. Perspektivisch könnte diese Anlage die vorhandenen Parkplätze an die Heinrichstraße ersetzen.

#### Tarifoptionen

Da Buchholz im Tarifrings D des HVV liegt, nutzen einige Pendler den P+R-Platz im rund sechs Kilometer entfernten Klecken, um nach Hamburg zu gelangen. Klecken liegt im Tarifrings B, daher ist von hier bis nach Hamburg nur eine Fahrkarte für zwei Ringe notwendig. Auf Grund dieser „Tarifungerechtigkeit“ wird seit geraumer Zeit über eine mögliche Verschiebung im Tarifgebiet diskutiert. Dies ist vorrangig eine Kostenfrage. Zudem ist zu entscheiden inwiefern eine mögliche Verlagerung auch die zu Buchholz zugehörigen Ortschaften betreffen soll. Zu bedenken bleibt, dass eine Verschiebung der Tarifgrenze neue P+R-Verkehre nach Buchholz ziehen kann, was eine erhöhte Verkehrsbelastung bedeuten würde.

Im Zuge der Runden Tische zum Mobilitätskonzept sind verschiedene Arbeitsaufträge zum Thema Tarifoptionen formuliert worden, die in weiteren Planungen berücksichtigt werden sollten. Der fahrscheinlose Zugang zum ÖPNV im Innenstadtbereich wird allerdings ebenso wie das kostenlose Fahren für Mutter-Kind, Kinder und Senioren in erster Linie eine soziale Frage und Kostenfrage sein und entzieht sich der planerischen Bewertung, zumal das Anliegen nicht isoliert in Buchholz behandelt werden kann. Eine Fahrpreiserstattung für den Buchholz Bus durch den Einzelhandel – vor allem an Weihnachten – und andere Marketingmaßnahmen können jedoch sinnvoll sein um auf die Qualität der öffentlichen Verkehrsmittel aufmerksam zu machen. Insgesamt ist darauf zu achten, dass die Tarifvielfalt nicht unübersichtlich wird. Der Ausbau der Möglichkeiten zur (kostenlosen) Fahrradmitnahme in den öffentlichen Verkehrsmitteln ist durchaus sinnvoll für Freizeitverkehre, weniger allerdings für Alltagsverkehre, da im Alltagsverkehr mit erheblichen Kapazitätsengpässen in den Bussen und Bahnen zu rechnen wäre. Die Fahrradmitnahme löst keine Mobilitätsprobleme, da keine nennenswerten Mengen abgewickelt werden können.

#### Car-Sharing

Durch die Einführung eines Car-Sharing-Angebotes kann der Verzicht auf Zweit- oder sogar Drittwagen maßgeblich gefördert werden. Wichtig ist

---

<sup>17</sup> Büro Schoppe und Partner, Büro Argus  
Hamburg, 2011

dabei ein Angebot zu schaffen, das auf die Nutzungsansprüche der Buchholzer abgestimmt ist. Das in Hamburg vor einigen Jahren eingeführte Car2Go-Angebot kann deshalb nicht einfach übernommen werden, da es primär auf die Situation in großen Städten mit einer vergleichsweise hohen Nachfragedichte zugeschnitten ist.

Eine für Buchholz maßgeschneiderte Lösung bietet derzeit das Autohaus Köhnke. Dort können Mietwagen in drei Größen stundenweise entliehen werden. Die gesamte Flotte umfasst rund 30 Fahrzeuge vom Kleinwagen über die Limousine bis zum Transporter sowie Elektrofahrzeuge. Das System ist mit zwei festen Standorten noch im Aufbau. Eine weitere Form des Car-Sharings kann ein Teil-Auto für mehrere Haushalte sein. Dies bietet sich vor allem zur Erschließung der äußeren Stadtteile an und kann einen attraktiven Ersatz für einen Zweit- oder Drittwagen bieten.

Car-Sharing ist also auch in Städten in der Größenordnung von Buchholz ein wichtiger Bestandteil eines zukunftsorientierten Mobilitätskonzeptes. „Teilen statt Besitzen“ wird in Zukunft weiter an Bedeutung gewinnen. Aus kommunaler Sicht ist insbesondere Vorsorge bezüglich der Standorte von Car-Sharing Stationen zu treffen.

#### Fazit

Es braucht Entscheidungen zur Verlegung des ZOB sowie zur Fragestellung der Beibehaltung oder Aufgabe des Treffpunkts. Die Straßennetzprojekte bieten sinnvolle neue Netzoptionen für den Buchholz Bus. Die Verkehrsangebote haben allerdings in den letzten Jahren mit der steigenden Nachfrage nicht Schritt gehalten. Die Kapazitäten der öffentlichen Verkehrsmittel sind weitgehend aufgebraucht und müssen erweitert werden. Dies betrifft sowohl den Buchholz Bus wie auch das Angebot im Schienenverkehr zwischen Buchholz, Harburg und Hamburg. Ferner muss die Intermodalität weiter gefördert werden. Hierzu ist die Zahl vorhandener P+R-Stellplätze zu erweitern. Im Zuge von Umbaumaßnahmen an der Südtangente sind die dort entfallenden Stellplätze zu ersetzen und nach Möglichkeit zu erweitern. Anzustreben ist die Anlage eines neuen Parkhauses mit direktem Anschluss an die Südtangente.

## 5 Zusammenfassung und Schwerpunktsetzung

### Stellung des Mobilitätskonzeptes im Planungsprozess

Das Mobilitätskonzept 2025 für die Stadt Buchholz i.d.N. gibt der Verkehrsplanung der Stadt einen neuen, strategisch-programmatischen Rahmen für die nächsten 15 Jahre und benennt im Handlungskonzept Maßnahmen zur Anpassung der Verkehrssysteme an die künftigen Anforderungen. Die strategischen Ziele der Verkehrsplanung sind in einem Leitbild zusammengefasst, in dem die Grundsätze für eine ökologisch, gesellschaftlich und wirtschaftlich positive Entwicklung der gesamtstädtischen Verkehrssysteme beschrieben werden.

### Chancengleichheit in der Verkehrsteilnahme

Das Mobilitätskonzept ist kein Ersatz für die Verkehrsplanung auf Ebene der Stadtteile und Quartiere, sondern liefert für diese den übergeordneten Rahmen und beschreibt die programmatischen Handlungsfelder. Neben den klassischen Handlungsfeldern für die einzelnen Verkehrsarten, werden neue Aspekte wie das verkehrsartenübergreifende Mobilitätsmanagement und die Nahmobilität betrachtet. Die gleichzeitige Weiterentwicklung aller Verkehrsmittel soll die Chancengleichheit aller Verkehrsteilnehmer verbessern und die Möglichkeit schaffen, zwischen gleichwertigen Verkehrsmitteln wählen zu können. Dabei sollen die Umwelt und das Klima geschützt sowie sensible Siedlungsbereiche nach Möglichkeit entlastet werden.

### Beteiligungsverfahren und Konsensfindung

Verkehrsentwicklung und Mobilität sind stark polarisierende Themen mit gesellschaftlich differenzierten Positionen. Ein Ziel des kooperativen Planungsprozesses ist daher die Konsensfindung. Die Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes der Stadt Buchholz i.d.N. erfolgt unter Beteiligung der Öffentlichkeit und Arbeitsgruppen aus Politik, Verwaltung und Interessenvertretern, um den notwendigen Ausgleich der Interessen für einen Konsens zu ermöglichen, der als Empfehlung in die politischen Gremien eingeht. Die Beteiligung örtlicher Akteure stellt zudem sicher, dass der vor Ort vorhandene Sachverstand in die Planung einfließt. Dem gesamten Prozess wurde eine Haushaltsbefragung vorgeschaltet, um konkrete Aussagen zum Mobilitätsverhalten in Buchholz treffen zu können.

### Ausgangslage

Die öffentliche Diskussion in Buchholz wird stark geprägt von Unzulänglichkeiten im Straßennetz, die sich auf den Straßenzug Canteleu-Brücke/ Kirchenstraße/ Hamburger Straße fokussieren. Der Straßenzug und der Knotenpunkt Hamburger Straße/ Bendestorfer Straße/ Kirchenstraße/ Schützenstraße sind in den Spitzenzeiten überlastet. Ferner behindert die unzulängliche Erschließung der Stadtbereiche südlich der Bahnlinien die weitere städtebauliche Entwicklung. Zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse sind in der Vergangenheit verschiedene Straßenprojekte diskutiert und geplant worden, die im Mobilitätskonzept neu bewertet werden. Ein weiterer Kritikpunkt ist die Autodominanz in der Innenstadt, die das Flanieren in der Innenstadt beeinträchtigt. Barrieren sind einerseits die Kirchenstraße, andererseits die Neue Straße, deren Lagegunst als Geschäftslagen durch den Kraftfahrzeugverkehr beeinträchtigt wird. Die Situation im

Öffentlichen Verkehr ist vergleichsweise gut: das im Jahre 1996 eingeführte Stadtbussystem ist ein Erfolgsmodell, das zeitweise Kapazitätsengpässe aufweist. Ähnliches gilt für den Schienenverkehr in Richtung Harburg und Hamburg. Hier sind Unzulänglichkeiten an den Schnittstellen in Form überlasteter P+R- und B+R-Plätze feststellbar. Die Situation im Radverkehr hat sich in den letzten Jahren zwar spürbar verbessert, die Radverkehrsanlagen sind aber immer noch lückenhaft und häufig von schlechter Qualität. Ursache hierfür ist vor allen die jahrelange Unterfinanzierung, die eine konsequente Erhaltung und Weiterentwicklung der Radverkehrsinfrastruktur nicht ermöglichte. Der Fußverkehr ist in der Vergangenheit wenig als eigenständige Verkehrsart betrachtet worden. Die Defizite liegen vorrangig in der schlechten Überquerbarkeit von Hauptverkehrsstraßen und den langen Wartezeiten an Lichtsignalanlagen. Die Nahmobilität zu Fuß und mit dem Rad begünstigende Faktoren sind in den Nahversorgungszentren zu sehen, die in den letzten Jahren in den einzelnen Stadtbereichen entstanden sind.

#### Handlungskonzept Innenstadt

Die Innenstadt soll zukünftig barrierefreier und aufenthaltsfreundlicher gestaltet werden. Zur Stärkung der Fuß- und Radverkehrsanteile ist die Förderung der Nahmobilität voranzutreiben. Schlüsselmaßnahmen hierzu sind die Erweiterung und qualitative Verbesserung des Fußgängerbereiches sowie die Reduzierung der Stellplätze für Kraftfahrzeuge in den Straßenräumen. Für die öffentlichen Verkehrsmittel ist eine verbesserte Verknüpfung zwischen Buchholz Bus, Regionalbus und Schiene sinnvoll, allerdings soll dabei die zentrale Erschließung der Innenstadt, wie sie heute über den Treffpunkt Adolfstraße erfolgt, nicht verloren gehen. Die Neue Straße und Kirchenstraße sollen städtebaulich besser in die Innenstadt integriert werden. Hierzu sind zumindest abschnittsweise Umgestaltungen nötig, die die Überquerbarkeit verbessern und die Autodominanz zurückdrängen. Um der Funktion als Einkaufsstraßen gerecht zu werden, wird flankierend die Ausweisung als Verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche empfohlen. Das Parken ist aus den Straßenräumen der Innenstadt überwiegend auf die Parkhäuser zu verlagern.

#### Handlungskonzept Kraftfahrzeugverkehr und Straßennetz

Die Maßnahmen im Kraftfahrzeugverkehr sollen die Kapazitätsengpässe und Beeinträchtigungen im Umfeld beseitigen, die Stadtentwicklung fördern, gleichzeitig aber die Entwicklung zu einer zukunftsorientierten Mobilität nicht konterkarieren. Die in Buchholz diskutierten Maßnahmen im Straßennetz werden im Mobilitätskonzept vor diesem Hintergrund bewertet.

Die Südtangente ist die Voraussetzung für die bessere Verknüpfung im Öffentlichen Verkehr an einem neuen ZOB sowie die Entlastung und Umgestaltung der Neuen Straße. Die Maßnahme hat deshalb eine hohe Priorität. Der Ausbau des Mühlenwegtunnels ist das wirkungsvollste Projekt um die Erschließungsdefizite im Buchholzer Süden zu beheben, da er positive Aspekte für alle Verkehrsträger mit sich bringt. Die verkehrlichen Auswirkungen auf die Mühlenwege bleiben durch flankierende Maßnahmen beherrschbar. Die Südstadtbrücke hat zwar ähnliche verkehrliche Wirkungen

wie der Mühlenwegtunnel, macht diesen aber nicht entbehrlich. Zudem leitet die Brücke zusätzlichen Kraftfahrzeugverkehr in die Innenstadt und hat nach ersten Einschätzungen ein schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis. Das Projekt soll als Straßenbrücke nicht weiter verfolgt werden. Die Südstadtbrücke ausschließlich für den Fuß- und Radverkehr mit Verknüpfung zum neuen ZOB an der Südtangente würde allerdings ein erhebliches Signal zu Gunsten der umweltfreundlichen Mobilität setzen.

Die östlich der Stadt geführten Straßenprojekte zur Entlastung der inneren Stadt von Buchholz sind nur bedingt vergleichbar, da die Wirkungen sehr unterschiedlich sind. Der Ostring in der Trasse der Planfeststellung ist das wirkungsvollste Projekt, wenn im Wesentlichen die Kirchenstraße und die Canteleu-Brücke vom Kraftfahrzeugverkehr entlastet werden sollen. Die als Alternative untersuchte östliche Entlastungsstraße am Finanzamt ist mit der Weiterführung bis zur Dibberser Straße in den Wirkungen vermutlich ähnlich dem Ostring, wirkt sich aber negativ auf die weitere Stadtentwicklung aus und ist vermutlich keine Kreisstraße. Die östliche Entlastungsstraße Am Langen Sal schafft mehr Probleme als sie löst. Sie entlastet die Canteleu-Brücke nicht, hat einen vergleichsweise geringen überörtlichen Verkehrswert und wäre zudem vermutlich keine Kreisstraße. Verkehrstechnisch besonders problematisch ist die Einbindung in den Knotenpunkt an der Canteleu-Brücke.

In der Gesamtbetrachtung sind für das Mobilitätskonzept 2025 vor allem die Projekte Mühlenwegtunnel, Südtangente und Ostring voranzutreiben. Beim Ostring sollte im Zusammenhang mit den Planungen zur weiteren Stadtentwicklung die Trassierung nochmals näher betrachtet werden.

#### Handlungskonzept Radverkehr

Dem Ausbau des Haupttroutennetzes und den Lückenschlüssen wird die höchste Priorität zugesprochen. Die Ausweisung der Straßen Am Radeland und Buenser Weg als Fahrradstraßen ist eine sinnvolle und geeignete Ergänzung im vorhandenen Radverkehrsnetz. Die Anbindung an die südlichen Stadtteile kann über den Ausbau des Mühlenwegtunnels und die Bahnparallele verbessert werden. Perspektivisch können über eine Fahrradbrücke über die Bahnanlagen in Höhe der heutigen Tigerbrücke und den Ausbau von Radschnellwegen im Netz wesentliche Impulse zur Radverkehrsförderung gesetzt werden. Im Bereich des Fahrradparkens kommt vor allem der Ausbau der B+R-Angebote im Bereich von Bushaltestellen und Bahnhöfen eine hohe Bedeutung zu. Für den Bereich des Buchholzer Bahnhofs sind die Planungen für die Fahrradstation voranzutreiben. Um den Radverkehr weiter zu fördern gilt es die Öffentlichkeitsarbeit zu stärken. Sinnvoll ist auch die Erarbeitung eines Fahrradstadtplanes. Grundlegend ist der Etat für die Förderung des Radverkehrs zu überdenken und an die Anforderungen anzupassen.

#### Handlungskonzept Öffentlicher Verkehr

Es braucht Entscheidungen zur Verlegung des ZOB sowie zur Fragestellung der Beibehaltung oder Aufgabe des Treffpunkts in der Adolfstraße. Die Straßennetzprojekte bieten sinnvolle neue Netzooptionen für den Buchholz Bus. Die Verkehrsangebote haben allerdings in den letzten Jahren mit

der steigenden Nachfrage nicht Schritt gehalten. Die Kapazitäten der öffentlichen Verkehrsmittel sind weitgehend aufgebraucht und müssen erweitert werden. Dies betrifft sowohl den Buchholz Bus wie auch das Angebot im Schienenverkehr zwischen Buchholz, Harburg und Hamburg. Ferner muss die Intermodalität weiter gefördert werden. Hierzu ist die Zahl vorhandener P+R-Stellplätze zu erweitern. Im Zuge von Umbaumaßnahmen an der Südtangente sind die dort entfallenden Stellplätze zu ersetzen und nach Möglichkeit zu erweitern. Anzustreben ist die Anlage eines neuen Parkhauses mit direktem Anschluss an die Südtangente. Perspektivisch könnte diese Anlage die vorhandenen Parkplätze an die Heinrichstraße ersetzen.

#### Fazit

Das gemeinsam mit den örtlichen Akteuren entwickelte Mobilitätskonzept 2025 ist eine gut geeignete, programmatische Grundlage zur Weiterentwicklung der Verkehrssysteme in Buchholz. In Verbindung mit dem in Bearbeitung befindlichen Integrierten Stadtentwicklungskonzept und dem bereits beschlossenen Klimaschutzkonzept werden die Weichen in Richtung einer zukunftsorientierten Mobilitätsentwicklung gestellt. Das Mobilitätskonzept 2025 nimmt die Herausforderungen, die sich aus dem Klimaschutz, dem demografischen Wandel und den wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Entwicklungen ergeben an und leistet so einen Beitrag zur Stärkung der Stadt Buchholz i.d.N. als Wirtschafts-, Wohn- und Kulturstandort in der Metropolregion Hamburg.

## Anhang

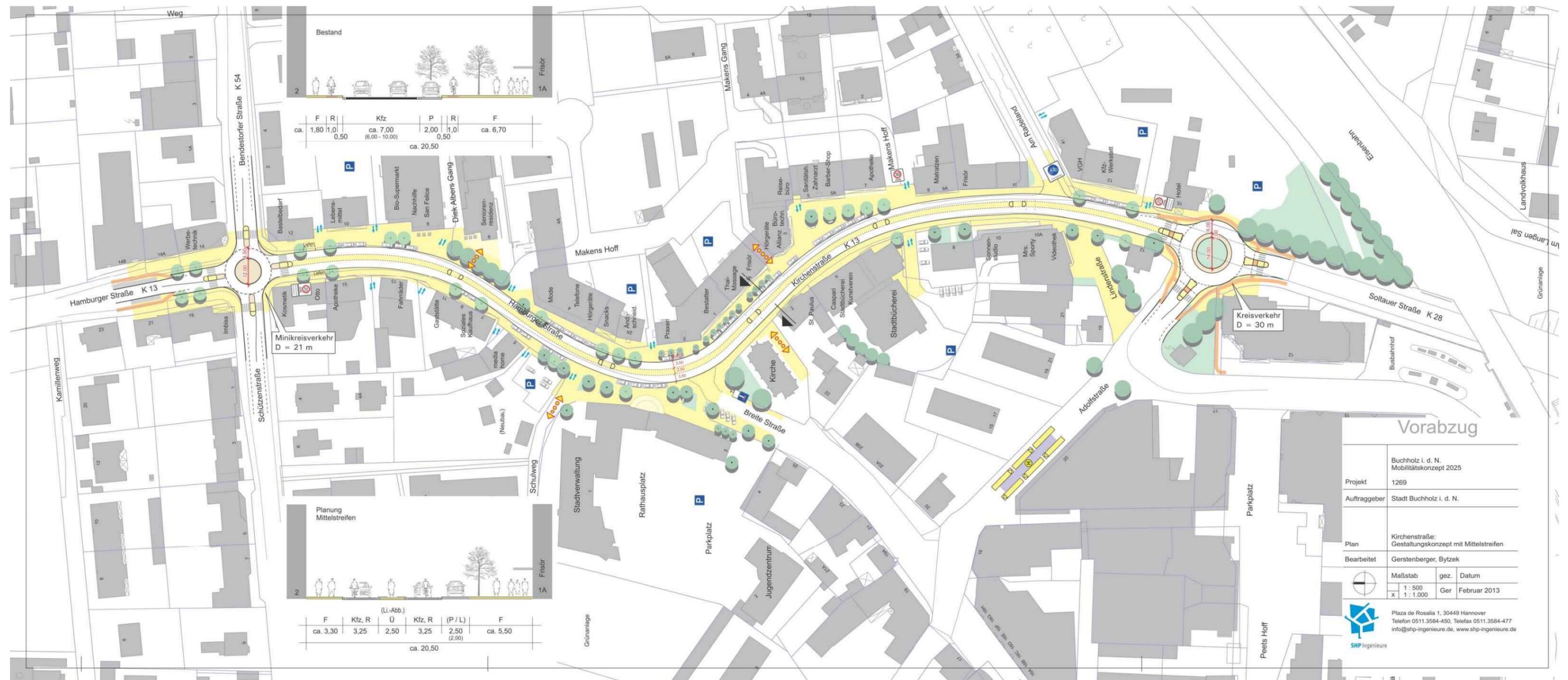


Abb. 36 Umgestaltungsvorschlag für den Straßenzug Hamburger Straße/Kirchenstraße als Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich nach verkehrlicher Entlastung