

Bericht II: Handlungsprogramm

Nachhaltiges Mobilitätskonzept für die Hansestadt Uelzen

Kassel, 5. Juni 2023

Auftraggeber:

Hansestadt Uelzen

Klimaschutzmanagement
Fachbereich Planung, Bauaufsicht und Liegenschaften
Herzogenplatz 2
29525 Uelzen

Förderung durch

Förderprogramm "Zukunftsräume Niedersachsen" durch den Fördergeber Niedersächsisches Ministerium für Bundes- und Europaangelegenheiten und Regionale Entwicklung



Bearbeitung durch

plan:mobil

Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung

Dipl.-Geograph Frank Büsch
Ludwig-Erhard-Straße 14, D-34131 Kassel
Tel. 0561 / 400 90 -555, Fax 0561 / 7 08 41 04
kuehnel@plan-mobil.de, www.plan-mobil.de

Dipl.-Ing. Felix Kühnel M. Sc., Miriam Eigert M. Sc., Amadeus Tilly B. Sc.

In Kooperation mit

LK Argus Kassel GmbH

Ludwig-Erhard-Straße 8, D-34131 Kassel
Tel. 0561 / 31 09 72 80, Fax 0561 / 31 09 72 89
kassel@LK-argus.de, www.LK-argus.de

Dipl.-Ing. Michael Volpert, Dipl.-Ing. Antje Janßen, Franziska Weitzel M. Sc., Moritz Gottschling B. Sc.

und

ARGUS Hamburg Stadt und Verkehr

Rohtfuchs Buch Partnerschaft mbH
Admiralitätstraße 59, D 20459 Hamburg
Tel 040 / 309 7090. Fax 040 / 309 709 199
kontakt@argus-hh-de, argus-hh.de

Dipl.-Ing. Timotheus Klein, Katharina Wu M.Sc.

Inhaltsverzeichnis

6	Leitbild und Handlungsfelder für eine nachhaltige Mobilität	8
6.1	Förderung von Fuß- und Radverkehr	9
6.2	Reduktion und umweltverträgliche Gestaltung des Kfz-Verkehrs	10
6.3	Stärkung und Attraktivierung von Bus und Bahn	10
6.4	Attraktive Vernetzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes	11
6.5	Steuerung des ruhenden Kfz-Verkehrs	12
6.6	Chancen der Digitalisierung von Mobilitätsangeboten nutzen	12
6.7	Förderung neuer Antriebstechnologien	13
6.8	Optimierung der Wirtschaftsverkehre	13
7	Maßnahmenkonzept	14
7.1	Förderung von Fuß- und Radverkehr	19
7.2	Reduktion und umweltverträgliche Gestaltung des Kfz-Verkehrs	43
7.3	Stärkung und Attraktivierung von Bus und Bahn	67
7.4	Attraktive Vernetzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes	88
7.5	Steuerung des ruhenden Kfz-Verkehrs	112
7.6	Chancen der Digitalisierung von Mobilitätsangeboten nutzen	120
7.7	Förderung neuer Antriebstechnologien	137
7.8	Optimierung der Wirtschaftsverkehre	149
8	Ausblick – Steuerung und Koordinierung der Umsetzung	160
9	Anhang	170

Hinweis: Alle erstellten Karten in diesem Bericht sind im dazugehörigen Kartenband hochauflösend dargestellt.

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Übersicht der acht Handlungsfelder und der dazugehörigen Maßnahmen	15
Tabelle 2: Maßnahmen zur Förderung von Fuß- und Radverkehr	19
Tabelle 3: Maßnahmen zur Reduktion und umweltverträglichen Gestaltung des Kfz-Verkehrs	43
Tabelle 4: Maßnahmen zur Stärkung und Attraktivierung von Bus und Bahn	67
Tabelle 5: Maßnahmen zur attraktiven Vernetzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes	88
Tabelle 6: Maßnahmen zur Steuerung des ruhenden Kfz-Verkehrs	112
Tabelle 7: Maßnahmen zur Nutzung der Chancen der Digitalisierung der Mobilitätsangebote	120
Tabelle 8: Maßnahmen zur Förderung neuer Antriebstechnologien	137
Tabelle 9: Maßnahmen zur Optimierung der Wirtschaftsverkehre	149
Tabelle 10: Überlagerung des Zielnetzes auf bestehendes Liniennetz	210

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Übersicht über die Handlungsfelder	9
Abbildung 2: Übersicht über die Handlungsfelder	15
Abbildung 3: Maßnahmenkarte Handlungsfeld 1 Förderung von Fuß- und Radverkehr – Gesamtstadt	20
Abbildung 4: Maßnahmenkarte Handlungsfeld 1 Förderung von Fuß- und Radverkehr – Kernstadt	21
Abbildung 5: Maßnahmenkarte Handlungsfeld 1 Förderung von Fuß- und Radverkehr – Innenstadt	22
Abbildung 6: Visualisierung einer bevorrechtigten Geh- und Radwegüberfahrt (Quelle: BMDV 2022)	24
Abbildung 7: Beispiele für eine bevorrechtigte Radverkehrsführung im Übergang selbständiger Zweirichtungsradweg – Fahrradstraße (links) und eine Fahrradstraße (rechts) (Ebd.)	25
Abbildung 8: Planskizze zur Führung der Radvorrangroute West im Bereich des Hundertwasserbahnhofs	25
Abbildung 9: Geh- und Radwegüberfahrt im Zuge einer Vorfahrtstraße (Quelle: BMDV 2022)	28
Abbildung 10: Querschnittsaufteilung einer Hauptverkehrsstraße mit 17,00 m Straßenraumbreite (siehe Maßnahme 2.2)	29
Abbildung 11: Gehwegüberfahrt und aufgepflasterte Kreuzung (Quelle: FGSV 2002)	32
Abbildung 12: Bisher schmaler Fußgängertunnel unter dem Hundertwasserbahnhof	33
Abbildung 13: Ecke Gudesstraße / Veerßer Straße mit Kfz-Verkehr (oben) bzw. an Markttagen (unten)	37
Abbildung 14: Fahrradbügel am Marktcenter (links) und Sammelanlage am Hundertwasserbahnhof (rechts)	39
Abbildung 15: Maßnahmenkarte Handlungsfeld 2 Reduktion und umweltverträgliche Gestaltung des Kfz-Verkehrs	44
Abbildung 16: Planskizze Kfz-Netz in der Uelzener Kernstadt (lila und dunkelrot: Bundes- und Landesstraßen, orange: Kreisstraßen und kommunale Hauptverkehrsstraßen (teils streckenhaft Tempo 30), hellgrün: Bestand Tempo 30-Zonen, dunkelgrün: Einführung Tempo 30-Zonen)	46
Abbildung 17: Szenarien mit Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit ohne, Variante 1 eingeschränkt ohne Hauptstraßen (li.), Variante 2 konsequent (re.).	49
Abbildung 18: Szenarien mit Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit, Variante 1 eingeschränkt ohne Hauptstraßen	50
Abbildung 19: Szenarien mit Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit, Variante 2 konsequente Umsetzung	51
Abbildung 20: Belastungsdifferenz der Szenarien mit Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit im Vergleich zum Analysefall, Variante 1 eingeschränkt ohne Hauptstraßen	53
Abbildung 21: Belastungsdifferenz der Szenarien mit Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit im Vergleich zum Analysefall, Variante 2 konsequent Umsetzung	54
Abbildung 22: Bestand B 71 Hochgraefestraße (Ostring) mit zu schmalen Geh- und Radweg	56
Abbildung 23: Bestandsquerschnitt einer 17,00 m breiten Hauptverkehrsstraße in Uelzen	56
Abbildung 24: Planquerschnitte A-C für eine 17,00 m breite Hauptverkehrsstraße in Uelzen	56

Abbildung 25: Hammersteinplatz mit überbreiter Kreisfahrbahn und unzulässigem Schutzstreifen; der Kfz-Verkehr kann mit überhöhten Geschwindigkeiten im Kreis fahren; der Radverkehr kann im Kreis überholt und beim Abbiegen geschnitten werden	60
Abbildung 26: Beispiel für einen Kreisverkehr (Quelle: BMDV 2022)	60
Abbildung 27: Kreuzung Birkenallee / Neu Ripdorf mit freiem Rechtsabbieger	61
Abbildung 28: B 4 Ortsumgehung Uelzen	65
Abbildung 29: Maßnahmenkarte Handlungsfeld 3 Stärkung und Attraktivierung von Bus und Bahn	68
Abbildung 30: Maßnahme 3.1 Stärkung des Stadtbusses	71
Abbildung 31: Maßnahme 3.2 Flexibilisierung des Angebotes	73
Abbildung 32: Maßnahme 3.3 Optimierung des Regionalverkehrs	76
Abbildung 33: Maßnahme 3.4 Anregungen an den Schienenverkehr	79
Abbildung 34: Möglicher Standort zum Haltepunkt Westerweyhe am Bahnübergang Stadtberg - Am Stadtwald (Eigenes Fotoarchiv)	79
Abbildung 35: Fahrscheinautomat am Hundertwasserbahnhof (Eigenes Fotoarchiv 2022)	83
Abbildung 36: Haltestelle am neuen ZOB Rathaus (Eigenes Fotoarchiv 2022)	86
Abbildung 37: Maßnahmenkarte Handlungsfeld 4 Attraktive Vernetzung der Verkehrsmittel	89
Abbildung 38: Referenzbeispiele von Mobilitätsstationen im Rheinisch-Bergischen Kreis (links) und Bad Nauheim (rechts) (Eigenes Fotoarchiv)	90
Abbildung 39: HF 4 – Maßnahme 4.1 Einrichtung von Mobilitätsstationen	93
Abbildung 40: Darstellende Grafik für den Hundertwasserbahnhof	95
Abbildung 41: Maßnahme 4.3 Etablierung eines Bikesharing-Angebotes	99
Abbildung 42: Maßnahme 4.4 Ausbau des Carsharing-Angebotes	102
Abbildung 43: Referenzbeispiele für Infostele eines Leitsystems und Pfeilwegweiser (Quellen: links: VCD, rechst: Mobilitätsagentur Wien GmbH)	105
Abbildung 44: Markenbildung im Rheinisch-Bergischen Kreis (www.rbk-mobil.de)	109
Abbildung 45: Beispielkampagne aus Dresden: MULTI-JÖRG (Quelle: Landeshauptstadt Dresden, 2022)	109
Abbildung 46: Maßnahmenkarte Handlungsfeld 5 Steuerung des ruhenden Kfz-Verkehrs – Gesamtstadt	113
Abbildung 47: Maßnahmenkarte Handlungsfeld 5 Steuerung des ruhenden Kfz-Verkehrs – Innenstadt	113
Abbildung 48: Parkstreifen an der L 250 Johnsburg mit zu schmalen Geh- und Radwegen. Bei einer Umgestaltung sind Bäume im Gehwegbereich neu zu pflanzen.	116
Abbildung 49: Parkdeck Ramelow (links); Parkhaus CEKA (rechts)	118
Abbildung 50: Beispielhafte Darstellung für eine Echtzeit-Information im ÖPNV (Quelle: Stadt Soest)	121
Abbildung 51: Referenzbeispiel für ein autonomes Fahrzeug (Quelle: e.GO Mobile AG)	124
Abbildung 52: Verlauf des autonomen Shuttles	124
Abbildung 53: Grafik zur umweltsensitiven Steuerung intelligenter Verkehrssysteme	127

Abbildung 54: Grafik zu digitalem Parkraummanagement (Quelle: BMWK)	130
Abbildung 55: Beispielhafte Darstellung für eine Mobilitätsplattform (Quelle links: Stadtwerke Uelzen, rechts HVV)	132
Abbildung 56: Grafik zu einem multimodalem Verkehrsmanagement	135
Abbildung 57 Maßnahmenkarte Handlungsfeld 7 Förderung neuer Antriebstechnologien	138
Abbildung 58: Maßnahme 7.1 Bedarfsorientierter Ausbau öffentlicher (Elektro-)Ladeinfrastruktur	140
Abbildung 59: Beispiel Leitfaden für Private, Genehmigungsverfahren Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge	142
Abbildung 60: Maßnahme 7.3 Etablierung von Wasserstoff-Infrastruktur	145
Abbildung 61: Verbindliche Quoten nach Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (Quelle: bmvi)	147
Abbildung 62: Maßnahmenkarte Handlungsfeld 8 Optimierung der Wirtschaftsverkehre	150
Abbildung 63: Gewerbegebiet Hafen	152
Abbildung 64: Anschlussgleise Zuckerfabrik, gegenwärtig zum Abstellen von Regionalzügen verwendet	152
Abbildung 65: Good Practice-Beispiel für eine Gleisanschluss-Reaktivierung (Quelle: DB Cargo 2021)	153
Abbildung 66: Lastenräder und Mikro-Depots (IHK Mittlerer Niederrhein 2019)	158
Abbildung 67: Umsetzungsfolge und Priorisierung der Maßnahmen	161

6 Leitbild und Handlungsfelder für eine nachhaltige Mobilität



Zukunftsfähig. Umweltfreundlich. Bürgernah

Uelzenerinnen und Uelzener verstehen sich als moderne, multimodale Verkehrsteilnehmende, die angepasst an Fahrtzweck, Erreichbarkeit, Wegelänge und Wegedauer bewusst verschiedene, an Nachhaltigkeit orientierte, Verkehrsmittel nutzen und miteinander kombinieren.

Unsere Werte für Mobilität in der Hansestadt Uelzen:

Umwelt- + Klimaschutz	Erreichbarkeit	Wirtschaftsstandort stärken
Verkehrssicherheit	Lebenswerte + attraktive Stadt	Sozialverträglich + Barrierefreiheit

1.) Umwelt- und Klimaschutz

Die Ziele von Umwelt- und Klimaschutz sind mit der zukünftigen Mobilitätsentwicklung zu vereinen und von zentraler Bedeutung.

2.) Lebenswerte und attraktive Stadt

Eine Stadt der kurzen Wege und Angebote für die letzte Meile erleichtern die Alltagsmobilität.

3.) Erreichbarkeit

Die verlässliche Erreichbarkeit von Zielpunkten im Stadtgebiet als auch im umgebenden ländlichen Raum ist von großer Bedeutung.

4.) Verkehrssicherheit

Eine Verbesserung der Verkehrssicherheit und die Reduktion von Gefahren- und Konfliktstellen stärkt die Lebensqualität.

5.) Sozialverträglichkeit und Barrierefreiheit

Die Anpassung der Verkehrsnetze erfolgt sozialverträglich und barrierefrei unter gleichrangiger Berücksichtigung der unterschiedlichen Bedürfnisse und Fehlbarkeiten der spezifischen Nutzergruppen.

6.) Stärkung des Wirtschaftsstandortes

Die Entwicklung der Hansestadt Uelzen als zukunftsfähiger Wirtschaftsstandort (einschließlich der innerstädtischen Unternehmen) ist, unter Berücksichtigung der Entwicklungen für funktionsgerechte und nachhaltige Güter- und Lieferverkehre, ist zu sichern.

Aus den übergeordneten Zielen ergeben sich folgende Handlungsfelder (=HF):

Abbildung 1: Übersicht über die Handlungsfelder



6.1 Förderung von Fuß- und Radverkehr

In der Innenstadt und den umliegenden inneren Bereichen der Kernstadt von Uelzen wird den umweltfreundlichen Verkehrsmitteln Priorität eingeräumt. Neben einer attraktiven und sicheren Infrastruktur ist eine fuß- und radverkehrsfriendlye Mobilitätskultur zu entwickeln. Das Sicherheitsgefühl vor allem der Zufußgehenden und auch der Radfahrenden wird erhöht. Der Fußverkehr und der Radverkehr sollen im Hinblick auf ihre Rolle als wesentliche Zubringer zu den Haltestellen des ÖPNV gestärkt werden.



Uelzen hat bereits viele Potenziale für einen guten Radverkehr, die ausgebaut und gefördert werden sollen. Angestrebt wird eine sichere und durchgehende Radverkehrsinfrastruktur für Uelzen, um den Radverkehrsanteil zu erhöhen und das Fahrrad stärker in die Alltagsmobilität, touristischen Angebote als auch in die beruflichen Pendelverkehre wie zur Überwindung der sogenannten "letzten Meile" zu integrieren. Dabei sollen sowohl schnelle, umwegarme Direktverbindungen über Radvorrangrouten als auch landschaftlich reizvolle „Radschönrouten“¹ sowie attraktive Vernetzungen in die Region z.B. über Radschnellwege ausgebaut werden. Für die Fußgängerinnen und Fußgänger sind wichtige Wegebeziehungen weiter auszubauen. Dabei soll den Aspekten Aufenthaltsqualität (u.a. Hitzeschutz) und Kommunikation mehr Platz eingeräumt werden. Gehwege sind für Fußgängerinnen und Fußgänger, also für niedrige Geschwindigkeiten, zu reservieren. Die Wege für höhere Geschwindigkeiten, wie Radverkehr, sollen aus sicherheitsrelevanten Gründen getrennt geführt werden. Die Bedingungen des Fußverkehrs im Stadtgebiet sind unter anderem im Hinblick auf die Barrierefreiheit zu verbessern.

Handlungsziele

- Priorität von Fuß- und Radverkehr zusammen mit dem ÖPNV in der inneren Kernstadt
- Attraktive und sichere Radverkehrsführung insbesondere auf dem Radroutennetz inklusive aller Hauptverkehrsstraßen im gesamten Stadtgebiet sowie ins Umland
- Hinreichende Gehwegbreiten für den Fußverkehr und bessere Aufenthaltsqualität

¹ Nach Prof. Dr. Peter Pez, Leuphana Universität Lüneburg, von Julia Drewes (2019): APP auf den Sattel. Das Navigationssystem LüneburgMaps sucht Radrouten abseits von Hauptstraßen. Online unter https://www.leuphana.de/fileadmin/user_upload/Forschungseinrichtungen/ifsk/personen/Pez_Peter/files/Stadtmagazin_PRISE_9-2019_-_Radrouten_und_-_navigation.pdf [letzter Zugriff 01.03.2023]

- Sicheres, leichtes und barrierefreies Queren von Fahrbahnen

6.2 Reduktion und umweltverträgliche Gestaltung des Kfz-Verkehrs

Die innerstädtischen Kfz-Verkehre werden ohne wesentliche Verschlechterung der Erreichbarkeit reduziert. Der notwendige motorisierte Individualverkehr wird sicher gestaltet. Maßnahmen des (digitalisierten) Verkehrsmagements lenken den Straßenverkehr in der Hansestadt und beschränken diesen auf ein verträgliches Maß für einen kontinuierlichen Verkehrsfluss bei mäßigem Tempo. Maßnahmen zur Minimierung von Durchgangsverkehren erfolgen abgestimmt im gesamtstädtischen und regionalen Kontext.



Der stadtverträgliche Umbau von Straßenräumen ist zur verkehrssicheren Gestaltung der Nahverkehre innerhalb des Siedlungsgebietes und der Innenstadt notwendig. Hierzu zählt die Überprüfung der Knotenpunktformen, der Fahrbahnbreiten und Fahrstreifenanzahlen und der räumlichen Aufteilung von wichtigen Hauptverkehrsstraßen. Dabei sind die Anforderungen aller Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer als auch die Leit- und Handlungsziele der weiteren Handlungsfelder zu berücksichtigen.

Handlungsziele

- Reduktion des Kfz-Verkehrs bei Aufrechterhaltung der wesentlichen Erreichbarkeiten
- Stadtverträgliche Verkehrslenkung und -regelung für eine verbesserte Mobilität aller Verkehrsmittel
- Verkehrssicherer Umbau von Knotenpunkten
- Kfz-dominierte Straßenräume integriert und umweltverträglich umgestalten

6.3 Stärkung und Attraktivierung von Bus und Bahn

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ist ein wichtiger Baustein für eine umwelt- und sozialverträgliche Mobilität in der Hansestadt Uelzen. Die Mobilität innerhalb der Kernstadt und die Anbindung der Ortsteile an das Mittelzentrum soll emissionsarm über einen attraktiven und zuverlässigen öffentlichen Personennahverkehr erfolgen, welcher durch digitalisierte Angebote flankiert wird. Hierfür ist ein regelmäßiges und leicht verständliches Angebot an allen Tagen der Woche zuzüglich des Wochenendes (auch in Nebenzeiten) Voraussetzung. In dem Zusammenhang können zur Sicherstellung eines attraktiven Angebots an allen Wochentagen Mo.-Fr. (auch in Nebenzeiten Wochenende/Abend) flexible öffentliche Mobilitätsangebote (On-Demand-Verkehr) eine geeignete Ergänzung für ein kundenorientiertes und einfach nutzbares (digital unterstütztes) System sein. Denkbar sind Modellprojekte für den Einsatz von bedarfsorientierten elektrifizierten Mini- und Midi-Bussen in Schwach- und Nebenzeiten.



Zur Anbindung der umgebenden Räume sowie zur Gewährleistung funktionierender Pendelverkehre ist der öffentliche Personennahverkehr auch im regionalen wie überregionalen Verbund weiter zu stärken. Dabei ist der Vernetzung und dem regelmäßigen Austausch mit den umliegenden Landkreisen sowie den Verkehrsunternehmen von Bus und Bahn ein hoher Stellenwert einzuräumen.

Handlungsziele

- Attraktive und ggf. flexible Bedienung auch in den Nebenzeiten
- Attraktiver und verlässlicher Busverkehr in der Kernstadt und in den Ortsteilen
- Starker öffentlicher Bus- und Bahnverkehr im regionalen Verbund
- Kostengünstige und nutzerfreundliche Mobilitätsangebote für Bus und Bahn

6.4 Attraktive Vernetzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes

Die Hansestadt Uelzen setzt sich den Ausbau eines stadtweiten intermodalen Verkehrsangebots mit einem starken ÖPNV (Bus & Bahn), On-Demand- und Sharingangeboten zur Sicherung einer gleichbleibend hohen Mobilitätsqualität unabhängig vom motorisierten Individualverkehr (MIV) zum Ziel. Ein wichtiger Mobilitätspunkt in der Kernstadt ist der Hundertwasserbahnhof, dessen Potenziale als zentrale Schnittstelle für eine intermodale Vernetzung mit erweiterten Serviceleistungen noch mehr ausgeschöpft werden sollen.



Gemeinsam mit einer Förderung des Rad- und Fußverkehrs sowie innovativen Ergänzungen, wie z.B. im Bereich der Digitalisierung, wird für die Bewohnerinnen und Bewohner, Arbeitnehmenden, schulischen Einrichtungen sowie Touristen ein attraktives und vernetztes System als Alternative zum MIV kontinuierlich und strategisch ausgebaut und verbessert. Die Hansestadt Uelzen verfolgt hierbei das Ziel, Mobilitätsangebote des Umweltverbundes stadtweit zugänglich zu machen und den Umstieg auf emissionsarme Verkehrsmittel auch im regionalen Kontext zu vereinfachen. Geschaffen wird ein flächendeckendes Netz an Mobilitätsstationen, um die Mobilität jedes Einzelnen zu verbessern. Die Stationen sollen an die jeweiligen Anforderungen des Umfeldes ausgestattet werden und flexibel nutzbare Mobilitätsangebote vorhalten. Zu berücksichtigen sind Aspekte wie leichte Zugänglichkeit, Komfort und Sicherheit sowie ein gut sichtbares wie stringentes Design. Der Pkw als Zubringer zu den zentralen intermodalen Schnittstellen soll auch, aber nachrangig berücksichtigt werden.

Handlungsziele

- Starke intermodale Vernetzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes
- Stadtweite Zugänglichkeit zu attraktiven Mobilitätsangeboten im Umweltverbund
- Reduzierung der Abhängigkeit vom Pkw
- Vereinfachte und attraktive Zugänglichkeit aller Systeme: Einrichtung eines für alle Personengruppen sicheren, verständlichen, bezahlbaren, barrierefreien und erreichbaren Angebots

6.5 Steuerung des ruhenden Kfz-Verkehrs

Parksuchverkehre verursachen neben Lärmbelastungen und Luftverschmutzung insbesondere im Bereich der Kernstadt Probleme im Verkehrsfluss. Gleichzeitig gibt es im öffentlichen Straßenraum einen hohen Konkurrenzdruck zwischen den unterschiedlichen Nutzergruppen um die vorhandenen Flächen.

In der Hansestadt Uelzen soll in dem Kontext geprüft werden, inwieweit die Parkraumnachfrage insbesondere in der Innenstadt unter Berücksichtigung der wesentlichen Erreichbarkeiten auf weniger belastete Bereiche und flächensparend auf Sammelanlagen verlagert werden kann. Parksuchverkehre sollen einhergehend effizient geleitet und durch ein (digital gestütztes) Parkraummanagement flankiert werden, welches auf eine Reduktion der Parksuchverkehre sowie die optimierte Organisation des ruhenden Verkehrs abzielt. Darüber hinaus kann der motorisierte Individualverkehr mit Zielort Kernstadt Uelzen effektiver über das Parkraumangebot beeinflusst werden.



Handlungsziele

- Parkraumangebot insbesondere in Bereichen mit hoher Nutzungskonkurrenz flächensparsamer gestalten und Nachfrage nötigenfalls verlagern
- Parksuchverkehre effizient leiten
- Angemessene Parkkapazitäten innenstadtnah vorhalten

6.6 Chancen der Digitalisierung von Mobilitätsangeboten nutzen

Die Erfassung von Daten und deren Verknüpfung ist eine wesentliche Voraussetzung zur erfolgreichen Etablierung intelligenter Verkehrssysteme sowie multi- und intermodaler Lösungen. Für eine intelligente Mobilität der Zukunft wird der Verfügbarkeit und dem Ausbau von Echtzeitinformationen eine Schlüsselrolle zugewiesen. Gerade eine multi- und intermodale Verkehrsmittelnutzung lebt von digitalen Möglichkeiten zur Information und Buchung. Ob für den ÖPNV, die Logistik oder die Nutzung von Kfz oder Fahrrad: Echtzeitdaten ermöglichen die Vernetzung von Informationen, die Differenzierung von Angeboten, die Steuerung des Verkehrs auf lokaler und übergeordneter Ebene und die Personalisierung von Informationen und Mobilitätsangeboten.

Für ein klimafreundliches und funktionierendes Gesamtverkehrssystem bedarf es einer entsprechenden effizienten Steuerung der Verkehrsbeziehungen und eines Ausbaus der digitalen Infrastruktur innerhalb der Hansestadt Uelzen und darüber hinaus.



Handlungsziele

- Nutzung von Daten für ein intelligentes Verkehrsmanagement
- Attraktive Mobilitätsangebote auf Basis neuer digitaler Möglichkeiten
- Bereitstellung von Echtzeitinformationen im ÖPNV und an zentralen Haltestellen
- Digitalisierung der Auskunfts- und Buchungsmöglichkeiten von Mobilitätsangeboten

6.7 Förderung neuer Antriebstechnologien

Die motorisierten Verkehre, welche auch in Zukunft nicht vermieden werden können, sollen ohne fossile Brennstoffe auskommen. Mit der Förderung von emissionsfreien Alternativen zu Diesel- und Benzinmotoren, wie batterieelektrischen oder wasserstoffbasierten Antrieben, leistet die Hansestadt Uelzen einen wichtigen Beitrag für eine klimafreundliche Mobilitätswende. Nicht nur im Bereich der privaten Haushalte bestehen Potenziale zur Förderung umweltfreundlicher Antriebe, sondern auch in den anderen Handlungsfeldern wie Bus und Bahn, kommunale Fuhrparke, Tourismus, Sharingsysteme und Wirtschaftsverkehre. Dabei kann auf die bereits bestehende Ladeinfrastruktur für E-Mobilität sehr gut aufgebaut werden. Ebenso ist der Aufbau einer Infrastruktur zur Nutzung als auch zur Erzeugung von grünem Wasserstoff zukünftig, insbesondere für den Güterverkehr, zu berücksichtigen. Es sollen verschiedene Wege ausgelotet und begangen werden, mit denen die Hansestadt Uelzen die Durchsetzung alternativer Antriebe wesentlich vorantreiben kann.



Handlungsziele

- Ausbau der Elektroladeinfrastruktur im öffentlichen und privaten Raum
- Berücksichtigung der Einsatzmöglichkeiten zum Einsatz von Wasserstoff für öffentliche und private Zwecke, insbesondere im Wirtschafts- und im Öffentlichen Verkehr
- Verschiedene Wege zur Förderung postfossiler Kfz-Antriebe beschreiten

6.8 Optimierung der Wirtschaftsverkehre

Die Hansestadt Uelzen setzt sich zum Ziel, die Wirtschafts- und Güterverkehre räumlich und zeitlich stärker zu steuern, vor allem auch zur Entlastung der Wohnquartiere und der Innenstadt. Mit Hilfe smarter Mobilitätslösungen und intelligenter Vernetzung können der Liefer- und Logistikverkehr effizienter und ressourcenschonender durchgeführt werden. An Umlade- und Depotstationen werden Transporte gebündelt. Die Feinverteilung erfolgt dann per Lastenrad oder Elektro-Kleintransporter.



Neue Park-, Lade- und Lieferkonzepte minimieren Parkdruck, Behinderungen, Lärm- und Luftbelastungen in engen Straßenzügen durch flächeneffiziente und saubere Vehikel. Perspektivisch können auch Modellprojekte für den Einsatz autonomer Fahrzeuge entwickelt werden. Der großräumige Güterverkehr soll möglichst auf der Schiene und der Wasserstraße abgewickelt werden. Die Hansestadt Uelzen unterstützt dies durch ein strategisches Gewerbeflächenmanagement und prüft die Möglichkeiten zur Förderung von Gleisanschlüssen und intermodalen Schnittstellen im Güterverkehr.

Handlungsziele

- City-Logistik mit Umschlag und Bündelung der Warenströme auf das Lastenrad bzw. den Elektrokleintransporter
- Förderung des Lastenrads für alle in Frage kommenden Wirtschaftsverkehre
- Förderung von Schiene und Wasserstraße für den großräumigen Güterverkehr
- Stärkung postfossiler Antriebe

7 Maßnahmenkonzept

Von Beginn an hat der Prozess zur Erstellung des nachhaltigen Mobilitätskonzeptes immer wieder die Notwendigkeit der Vernetzung von Ortsteilen und Siedlungsbereichen aufgezeigt und die konsequente Förderung der umweltgerechten Verkehrsmittel hervorgebracht. Dies spiegelt das Leitbild wider, aber auch in den verschiedenen Beteiligungsformaten wurden die bestehenden Defizite im multimodalen Verkehrsangebot und die Notwendigkeit des Angebotsausbaus herausgearbeitet.

Mit dem Maßnahmenkonzept wird aufbauend auf das Leitbild eine modular aufgebaute, konsequente Verknüpfung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes vorgesehen. Berücksichtigt wird die gesamte Wegekette eines inter- wie multimodalen Mobilitätsverhaltens. Ziel ist die Vermeidung und Verlagerung von individuellen Pkw-Fahrten durch einen erleichterten Zugang zu alternativen klimafreundlichen Mobilitätsangeboten.

Durch die Bereitstellung neuer Mobilitätsangebote, auch in den Ortsteilen, und der Vernetzung verschiedener Verkehrsmittel kann die Etablierung emissionsarmer Mobilitätsmuster gefördert und der Pkw-Besitz verringert werden. Die gut organisierte, nahtlose Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsmittel erleichtert ein multimodales Alltagsverhalten und mehr Unabhängigkeit vom motorisierten Individualverkehr. Die Akzeptanz von (neuen) Mobilitätsangeboten steigt deutlich, wenn sich die Nutzerinnen und Nutzer gut informiert fühlen und die Zugänglichkeit niedrigschwellig möglich ist.

Die Mobilitätsentwicklung ist eine komplexe Aufgabe. Es sind nicht nur zum Teil widersprüchliche und je nach Situation unterschiedliche Bedürfnisse von Verkehrsteilnehmenden, Anwohnenden oder Unternehmerinnen und Unternehmern in Einklang zu bringen. Auch das Zusammenwirken verschiedener Maßnahmen ist laufend zu verbessern, sodass ein funktionierendes System unter Ausnutzung optimaler Synergien, trotz der mitunter unterschiedlichen und vielfältigen Zuständigkeiten, entsteht.

Anhand der bestehenden Planwerke wurden zunächst die in Uelzen und der Region diskutierten Maßnahmen zusammengetragen. Einige umfassen die gleiche Fragestellung, sind aber in verschiedenen Planwerken benannt worden. Diese wurden für die weitere Bewertung zusammengeführt, um Redundanzen zu vermeiden. Entsprechend der Lücken, für die in den bisherigen Planwerken keine Maßnahmen entwickelt wurden, wurden weitere Vorschläge entwickelt. Hierbei hat sich das Gutachterteam an nationaler und internationaler Best Practice orientiert und lokale Interessengruppen mit eingebunden. Nach diesem Schritt wurden die Maßnahmen für die weitere Bewertung verdichtet und ausformuliert.

Ziel der Bewertung ist es, eine Einordnung und Priorisierung vorzunehmen. Maßnahmen mit besonders hoher Priorität und großem Beitrag zur Zielerreichung werden in Steckbriefen detailliert beschrieben.

Für Maßnahmenvorschläge, die rein planerische bzw. konzeptionelle Maßnahmen umfassen, erfolgte die Bewertung bezogen auf die eigentliche Maßnahmenumsetzung. Demnach beinhaltet beispielsweise die Bewertung der Machbarkeitsstudie zur Einführung einer Radvorrangroute auch die Umsetzungskosten des fertiggestellten Radweges. Andernfalls würden jegliche vorbereitende Maßnahmen für wirkungsvolle Umsetzungsmaßnahmen in der Bewertung durchfallen.

Nachfolgend sind die Handlungsempfehlungen aufgelistet und detailliert erläutert (siehe Tabelle 1). Diese wurden anhand der acht Handlungsfelder strukturiert (siehe Abbildung 1).

Abbildung 2: Übersicht über die Handlungsfelder



In jedem Handlungsfeld sind strategisch-konzeptionelle Handlungsempfehlungen und konkrete vertorbare Maßnahmen vorgesehen. Die entwickelten Empfehlungen und Maßnahmen sind, wenn möglich, in einer Karte verortet. Zusätzlich zu den Handlungsfeldern bestehen Querschnittsthemen, die die künftige Mobilitätsentwicklung übergreifend betreffen und in allen Handlungsfeldern berücksichtigt sind:

- **Barrierefreiheit:** Die Anforderungen aller Nutzergruppen sind gemäß den geltenden technischen Regelwerken zu gewährleisten
- **Verkehrssicherheit:** Überprüfung zur Einhaltung der (straßenverkehrlichen) Regelungen
- **Mobilitätsmanagement:** Aufklärung betreiben, übergreifende Kommunikations- und Marketingstrategie zu bestehenden und neuen Produkten, ggf. Ergänzung auf Verwaltungsebene zur Integrierung von personellen und finanziellen Ressourcen
- **Umwelt- und Klimaschutz:** Maßnahmen zur CO₂-Einsparung und Emissionsreduzierung,

Diese Querschnittsthemen bzw. die sich daraus ergebenden Anforderungen sind in allen Handlungsfeldern berücksichtigt. Nachfolgend ist eine Übersicht über die Maßnahmen der sieben Handlungsfelder dargestellt.

Tabelle 1: Übersicht der acht Handlungsfelder und der dazugehörigen Maßnahmen

Handlungsfeld	Maßnahmen
 <p>Förderung von Fuß- und Radverkehr</p>	1.1 Radvorrangrouten etablieren
	1.2 Radrouten ausbauen
	1.3 Gehverbindungen ausbauen
	1.4 Innenstadt für Fuß- und Radverkehr attraktivieren
	1.5 Fahrradparken verbessern
	1.6 Organisation und Umsetzung
	2.1 Kfz-Netz und Geschwindigkeiten
	2.2 Straßenräume integriert umgestalten

 <p>Reduktion und umweltverträgliche Gestaltung des Kfz-Verkehrs</p>	2.3 Knotenpunkte sichern
	2.4 Straßenneubau begleiten
 <p>Stärkung und Attraktivierung von Bus und Bahn</p>	3.1 Stärkung des Stadtbusses
	3.2 Flexibilisierung des Angebotes
	3.3 Optimierung des Regionalverkehrs
	3.4 Anregungen an den Schienenverkehr
	3.5 Tarifierpassungen
	3.6 Schaffung einer barrierefreien/barrierearmen Mobilität
 <p>Attraktive Vernetzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes</p>	4.1 Einrichtung von Mobilitätsstationen
	4.2 Hundertwasserbahnhof als Mobilitätszentrale
	4.3 Etablierung eines Bikesharing-Angebotes
	4.4 Ausbau des Carsharing-Angebotes
	4.5 Leitsystem zur Information über Mobilitätsangebote
	4.6 Förderung multimodaler Mobilität (Organisation, Marketing)
 <p>Steuerung des ruhenden Kfz-Verkehrs</p>	5.1 Parken in Wohnstraßen
	5.2 Parken an Hauptverkehrsstraßen
	5.3 Parkraumnachfrage auf Sammelparkanlagen bündeln
 <p>Chancen der Digitalisierung von Mobilitätsangeboten nutzen</p>	6.1 Echtzeit-Informationen im ÖPNV
	6.2 Autonome (E-) Fahrzeuge im ÖV
	6.3 Umweltintensive Steuerung intelligenter Verkehrssysteme
	6.4 Digitales Parkraummanagement
	6.5 Mobilitätsplattform
	6.5 Multimodales Verkehrsmanagement
	7.1 Bedarfsorientierter Ausbau öffentlicher (Elektro-)Ladeinfrastruktur

 Förderung neuer Antriebstechnologien	7.2 Förderung privat genutzter (E-)Lademöglichkeiten
	7.3 Etablierung von Wasserstoff-Infrastruktur
	7.4 Umstellung städtischer Fuhrpark auf alternative Antriebe
 Optimierung der Wirtschaftsverkehre	8.1 Überregionalen Güterverkehr modal verlagern
	8.2 Verträglichkeit des Straßengüterverkehrs erhöhen
	8.3 City-Logistik neu aufstellen

Die folgenden Maßnahmen werden mit Hilfe von Kategorien nacheinander beschrieben. Folgende Kategorien sind mit Hilfe von Piktogrammen dargestellt.

Zeitraum:	
	Kurzfristig = bis < 5 Jahre
	Mittelfristig = bis < 10 Jahre
	Langfristig = > 10 Jahre / Daueraufgabe = kein Umsetzungsabschluss
Priorität:	
	Niedrig = Maßnahme hat eine niedrige Priorität
	Mittel = Maßnahme hat eine mittlere Priorität
	Hoch = Maßnahme hat eine hohe Priorität
Kosten:	
	Niedrig = geschätzte Kosten < 50.000 Euro
	Mittel = geschätzte Kosten 50.000 - 500.000 Euro
	Hoch = geschätzte Kosten > 500.000 Euro
Klimawirkung:	
	Niedrig = geringe CO2-Einsparung
	Mittel = mittlere CO2-Einsparung
	Hoch = hohe CO2-Einsparung

Eine langfristig erfolgreiche Umsetzung des nachhaltigen Mobilitätskonzeptes impliziert neben der kontinuierlichen Abwicklung des Handlungsprogramm von Maßnahmen auch die Integration in die bestehende Situation von Uelzen. Dies beinhaltet die Kopplung an bestehende Konzepte und die Verschneidung zu anderen formulierten Projekten in der Hansestadt Uelzen und der Region. Die Maßnahmensteckbriefe geben daher auch Hinweise auf die Anschlussfähigkeit zu bestehenden Konzepten und beschreiben Aspekte, welche bei einer Fortschreibung zu berücksichtigen sind. Dies betrifft auch die Schnittstellen der einzelnen Konzepte zwischen Mittelzentrum und Umland, um die Ankerfunktion

der Hansestadt Uelzen für die umliegenden Gemeinden zu stärken und eine gemeinsame nachhaltige Mobilitätsentwicklung zu unterstützen. Weiterentwicklungen richten sich u.a. an:

- Klimaschutzkonzept der Hansestadt Uelzen
- ISEK, Innenstadtentwicklungskonzept (INSEK) der Hansestadt Uelzen
- Radverkehrskonzept der Hansestadt Uelzen
- Nahverkehrsplan des Landkreises Uelzen
- Radwegekonzept des Landkreises Uelzen

In den Maßnahmensteckbriefen sind aktuelle Fördermöglichkeiten von Bund, dem Land Niedersachsen und weiteren Institutionen in Kurzform aufgeführt. Eine detaillierte Darstellung der Fördermöglichkeiten ist im Anhang (siehe 9) zusammengestellt.

7.1 Förderung von Fuß- und Radverkehr



Das Fahrradfahren erfreut sich einer wachsenden Beliebtheit, während das Zufußgehen auf kurzen Strecken als Urform menschlicher Bewegung immer die sinnvollste Fortbewegungsart bleiben wird. Dies möchte die Hansestadt Uelzen aus guten Gründen weiter unterstützen: der öffentliche Raum wird belebt, es entstehen keine Lärm-, Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen, der vorhandene Platz kann besser genutzt werden, der Zu- und Abgang zum öffentlichen Nahverkehr wird verbessert. Um einen wirklichen Quantensprung in der Qualität der Radwege zu erzielen, baut die Hansestadt Uelzen Radvorrangrouten auf den wichtigsten Strecken sternförmig in die Innenstadt (siehe Maßnahme 1.1). Hier gelten besonders hohe Anforderungen an die Breite, die Trassierung und die Trennung vom Kfz-Verkehr. Aber auch alle anderen Radrouten sollen gemäß den geltenden Richtlinien ausgebaut werden, hierzu sind unter anderem langfristig einige Umbauten von Hauptverkehrsstraßen und der Entfall von Parkplätzen nötig, um attraktive und sichere Radwege zu schaffen (siehe Maßnahme 1.2).

Der Fußverkehr als inklusivste und nachhaltigste Form der Fortbewegung – inklusive der Belange von Mobilitätseingeschränkten – soll durch einen gezielten Ausbau der Gehwege und die Erleichterung des Querens von Fahrbahnen gefördert werden (siehe Maßnahme 1.3). Sind sich alle insofern einig, als dass eine belebte und gut erreichbare Innenstadt wichtig ist, so gibt es doch verschiedene Ansichten darüber, ob und inwieweit die Fußgängerzone ausgeweitet und Parkplätze zugunsten von Aufenthaltsflächen umgewandelt werden sollen. In der Maßnahme 1.4 werden daher mehrere Varianten vorgeschlagen, mit Empfehlung für den „Mittelweg“, einer Ausweitung in der Veerßer Straße zusammen mit einer Attraktivierung der Sammelparkanlagen. Angenehm und sicher Fahrrad fahren zu können ist das eine – am Start- und Zielort muss das Rad gut und geschützt abgestellt werden können, weswegen je nach Standort neue Sammelschließanlagen, offene überdachte Sammelanlagen oder einzelne Fahrradbügel errichtet werden sollen (siehe Maßnahme 1.5).

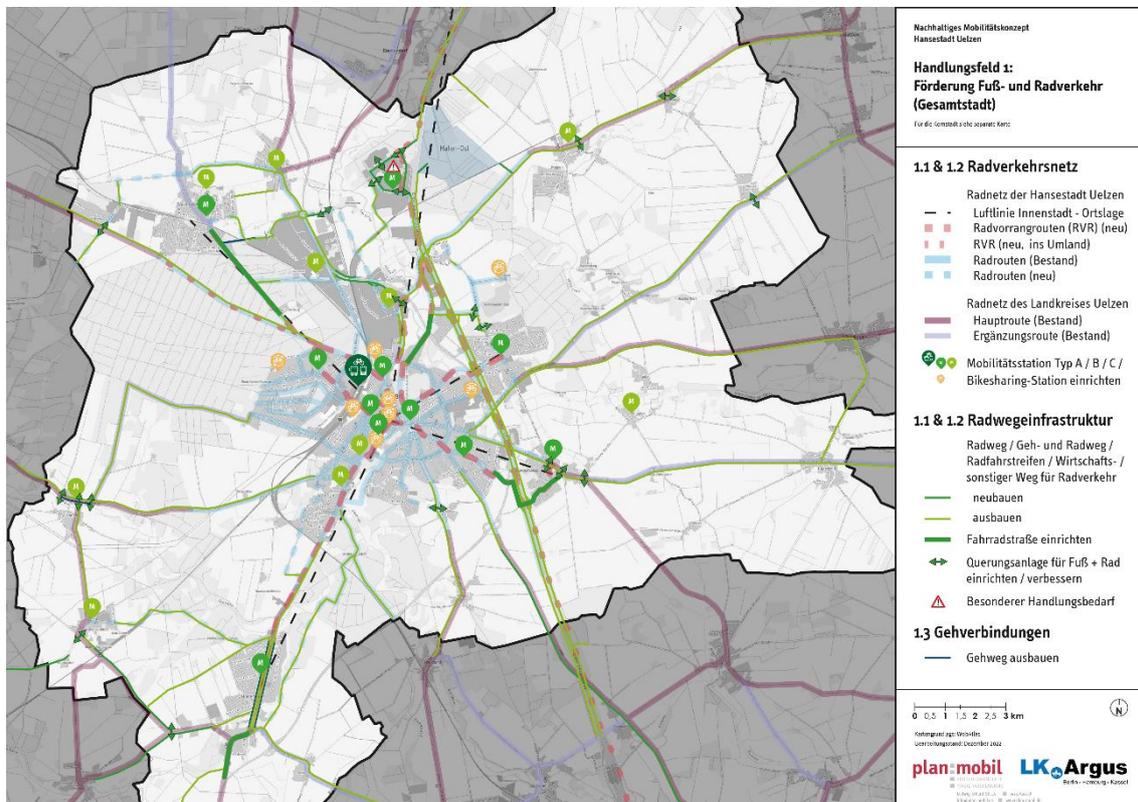
Da es sich bei der umfassenden Förderung des Fuß- und Radverkehrs um eine aufwändige, langfristige Aufgabe handelt, müssen Personal-, Finanz- und Planungsressourcen deutlich verstärkt werden, um die ambitionierten Maßnahmen auch konkret umzusetzen (siehe Maßnahme 1.6). Das Radverkehrskonzept für die Hansestadt Uelzen und das Regionale Radwegekonzept des Landkreises Uelzen sollten entsprechend fortgeschrieben, ein Fußverkehrskonzept sollte aufgestellt werden.

Tabelle 2: Maßnahmen zur Förderung von Fuß- und Radverkehr

Nr.	Maßnahmentitel	Priorität	Kosten	Zeitraum
1.1	Radvorrangrouten etablieren	☆☆☆	€€€	▶▶▶
1.2	Radrouten ausbauen	☆☆☆	€€€	▶▶▶
1.3	Gehverbindungen ausbauen	☆☆☆	€€€	▶▶▶
1.4	Innenstadt für Fuß- und Radverkehr attraktivieren	☆☆☆	€€€	▶▶▶
1.5	Fahrradparken verbessern	☆☆☆	€€€	▶▶▶
1.6	Organisation und Umsetzung	☆☆☆	€€€	▶▶▶

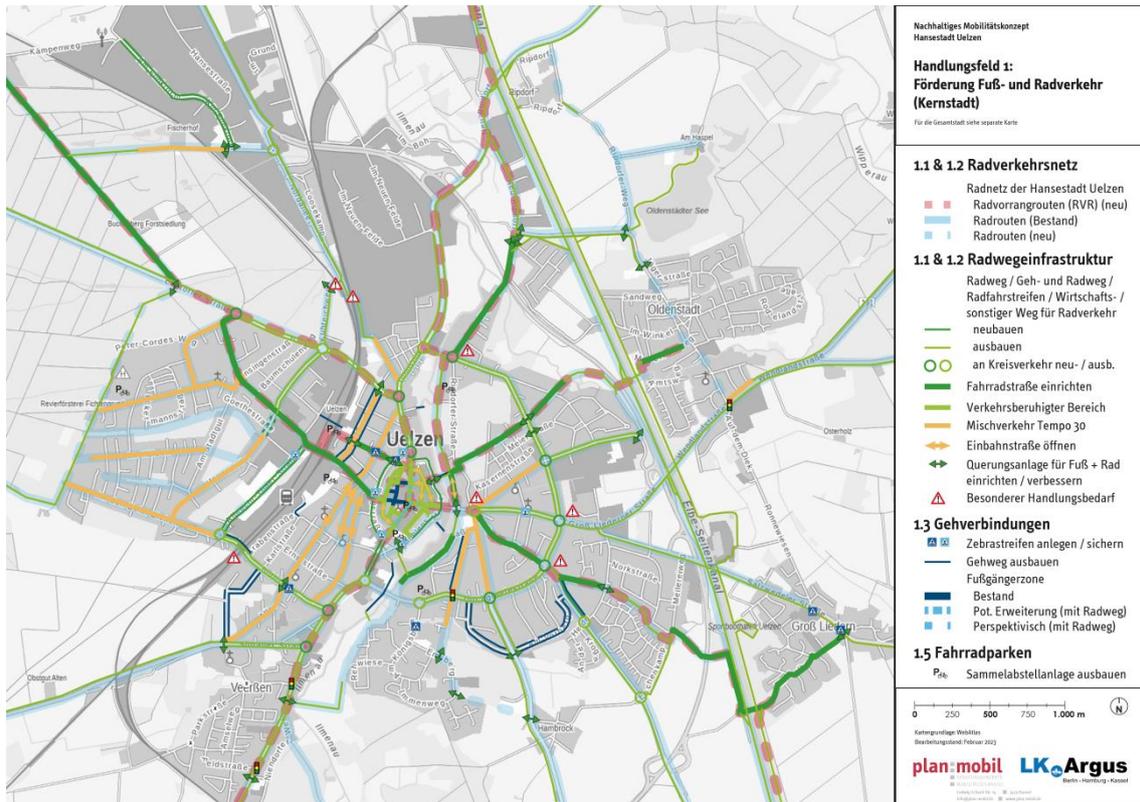
Eine Gesamtübersicht über die vorgeschlagenen Maßnahmen – sofern sie räumlich verortet werden können – bieten Abbildung 29, die Abbildung 4 und die Abbildung 5. Nachfolgend werden die einzelnen Maßnahmen im Handlungsfeld „Förderung von Fuß- und Radverkehr“ vorgestellt.

Abbildung 3: Maßnahmenkarte Handlungsfeld 1 Förderung von Fuß- und Radverkehr – Gesamtstadt



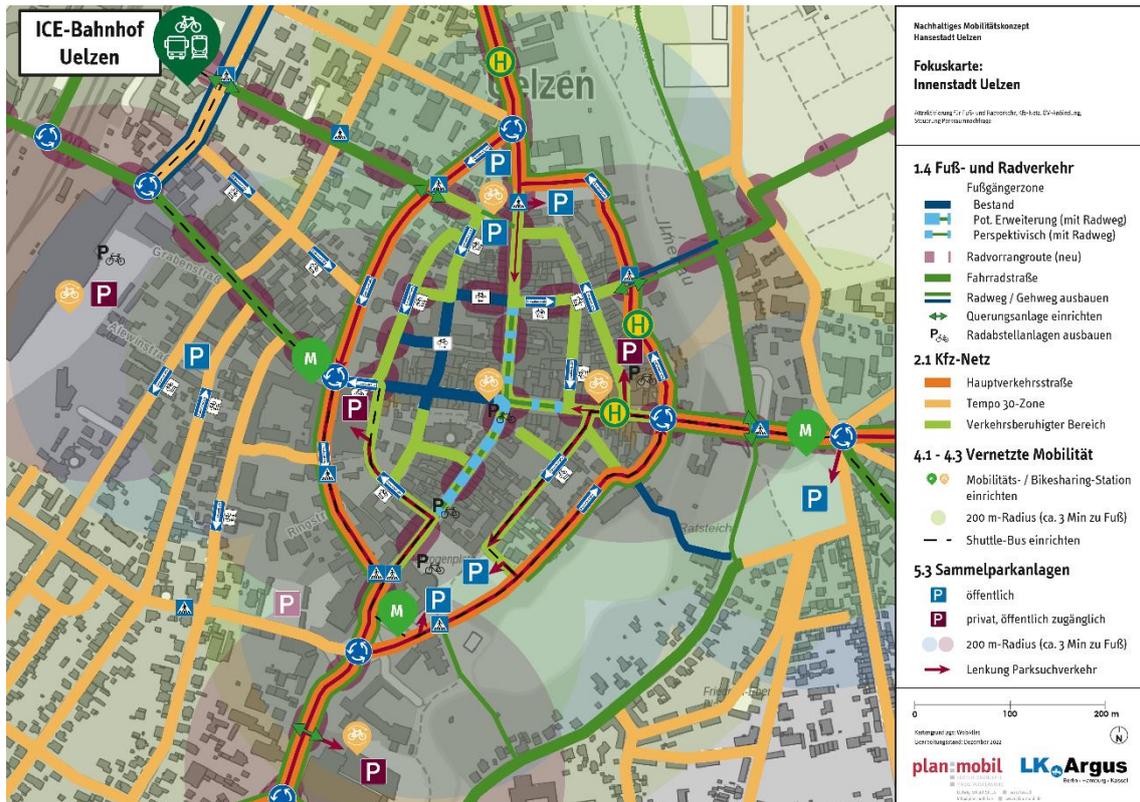
Die Karte ist hochauflösend im Kartenband dargestellt.

Abbildung 4: Maßnahmenkarte Handlungsfeld 1 Förderung von Fuß- und Radverkehr – Kernstadt



Die Karte ist hochauflösend im Kartenband dargestellt.

Abbildung 5: Maßnahmenkarte Handlungsfeld 1 Förderung von Fuß- und Radverkehr – Innenstadt



Die Karte ist hochauflösend im Kartenband dargestellt.

1.1 Radvorrangrouten etablieren

Erläuterung

Das Radfahren soll deutlich angenehmer und sicherer werden. Daher werden auf den wichtigsten Strecken für den Radverkehr sogenannte Radvorrangrouten errichtet. Auf diesen gelten erhöhte Anforderungen an die Qualität der Wegeführung (Standards), welche schrittweise baulich und regulatorisch umgesetzt werden sollen. Umverteilungen von Flächen und Bevorrechtigung zulasten des Kfz-Verkehrs sind dabei in gewissem Maße notwendig und hinnehmbar. Die im Folgenden definierten Routen verbinden die Innenstadt und den Hundertwasserbahnhof mit den wichtigsten Ortsteilen. Sie können in die Nachbargemeinden weitergeführt werden. Auf den Routen besteht bereits ein hohes Radverkehrsaufkommen, aufgrund der Quell-Ziel-Relationen ist in Umsetzung der Radvorrangrouten ein weiter wachsendes Radverkehrsaufkommen zu erwarten.

5 Radvorrangrouten für Uelzen (ca. 22,5 km Länge)

- **NORD** – „Ilmenauroute“: Innenstadt – Ilmenau – Spottweg / Neu Ripdorf – Hafen (ca. 5,5 km Länge) – Elbe-Seitenkanal – weiter nach Bad Bevensen
- **NORDOST** – „Oldenstadtroute“: Bahnhof – Innenstadt – Lindenstraße – Elbe-Seitenkanal – Oldenstadt (ca. 2,5 km Länge)
- **SÜDOST** – „Groß Liedern-Route“: Innenstadt – Esterholzer Straße – BBS-Campus – Elbe-Seitenkanal – Groß Liedern (ca. 3,5 km Länge) – weiter nach Bad Bodenteich
- **SÜD** – „Holdenstedtroute“: Innenstadt – Veerßer Straße – Celler Straße – Holdenstedt (ca. 6 km Länge) – weiter nach Suderburg
- **WEST** – „Westerweyhe-Route“: Innenstadt – Bahnhof – Sternstraße / Ebstorfer Straße – Westerweyhe (ca. 5 km Länge) – weiter nach Ebstorf

Radvorrangrouten-Standards

Gemäß Hinweisen zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten der FGSV (2021) – Auszug

Netzelement auf Radvorrangroute	Regelbreite	Hinweis	Beispiele (siehe ausführlich Karte + Einzelmaßnahmenkatalog)
Einrichtungsrادweg an Hauptverkehrsstraße (gegenüber Radfahrstreifen zu bevorzugen)	≥ 2,50 m	+ 0,75 m breiter Sicherheitsraum zur Fahrbahn	Veerßer Straße Celler Straße
Radfahrstreifen an Hauptverkehrsstraße	≥ 2,75 m		
Fahrradstraße Vorfahrt über einmündende Nebenstraßen per baulich angelegter Gehwegüberfahrten	≥ 4,60 m		Lindenstraße Esterholzer Straße Sternstraße

Verkehrsberuhigende Elemente erforderlich:			
<ul style="list-style-type: none"> ■ Gepflasterter Mittelstreifen ■ Diagonalsperren ■ Entgegengesetzte Einbahnstraßen für Kfz 			
Selbständiger Zweirichtungsradweg	3,00 m		Ilmenauuferweg (Birkenallee – Lange Brücke)
Selbständiger gemeinsamer Geh- und Radweg innerorts	4,00 m		Ilmenauuferweg
Gemeinsamer Geh- und Radweg außerorts	3,50 m		Westerweyher Stadtweg Betriebswege Elbe-Seitenkanal

- Umgestaltung von Straßenräumen zur Integration der Radverkehrsanlagen (siehe Maßnahme 2.2)
- Anforderungen an Knotenpunkte (Minimierung der Verlustzeiten, Bevorrechtigung RVR prüfen z. B. Meyerholzweg – Lindenstraße über Birkenallee)
- Anforderungen an Oberflächenqualität (i. d. R. Deckschicht aus Asphalt)
- Anforderungen an die Trassierung (Kurvenradius bei freier Trassierbarkeit ≥ 20 m)
- Anforderungen an die ortsfeste Beleuchtung (innerorts Standard; außerorts mindestens an besonderen Konfliktstellen; Vorschlag: durchgehende adaptive Beleuchtung mit Leuchtdichteabsenkung)
- Radwegüberfahrt auf gleichbleibendem Höhenniveau an Grundstückszufahrten
- Grüne Begleitlinie zur Orientierung und Erkennbarkeit der RVR

- Siehe Einzelmaßnahmenkatalog im Anhang –

Abbildung 6: Visualisierung einer bevorrechtigten Geh- und Radwegüberfahrt (Quelle: BMDV 2022)

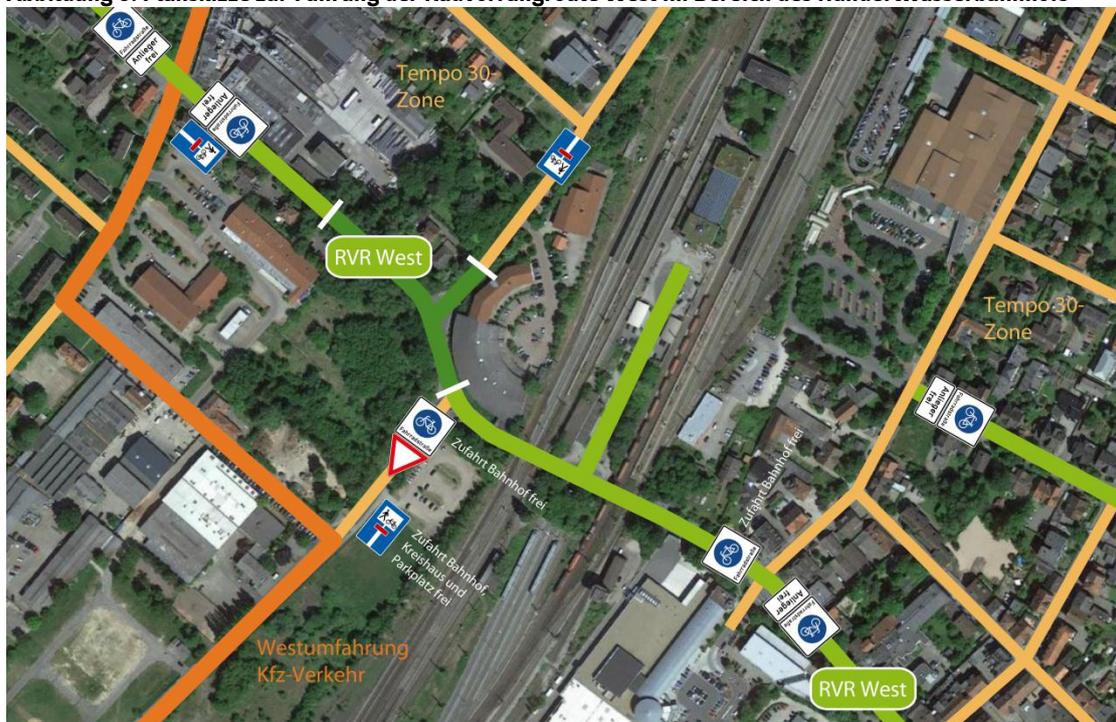


² Bundesministerium für Digitales und Verkehr (2022): Einladende Radverkehrsnetze. Begleitbroschüre zum Sonderprogramm „Stadt und Land“. Berlin. Online unter https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/StV/einladende-radverkehrsnetze.pdf?__blob=publicationFile [letzter Zugriff 30.11.2022].

Abbildung 7: Beispiele für eine bevorrechtigte Radverkehrsführung im Übergang selbständiger Zweirichtungsradweg – Fahrradstraße (links) und eine Fahrradstraße (rechts) (Ebd.)



Abbildung 8: Planskizze zur Führung der Radvorrangroute West im Bereich des Hundertwasserbahnhofs



<p>Wesentliche Umsetzungsbausteine</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Integration in das Radverkehrskonzept für die Hansestadt Uelzen ■ Prüfung und Abstimmung von Einzelmaßnahmen ■ Gezielter Ausbau der Radvorrangrouten
<p>Zuständigkeit</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Hansestadt Uelzen
<p>Weitere Akteure / Beteiligte</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Landkreis Uelzen

	<ul style="list-style-type: none"> ■ Polizei
Bezug zu anderen Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ■ 1.2 Radrouten ausbauen ■ 1.6 Organisation und Umsetzung ■ 2.1 Kfz-Netz und Geschwindigkeiten ■ 2.2 Straßenräume integriert umgestalten ■ 2.3 Knotenpunkte sichern
Verkehrliche Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Attraktivitätssteigerung des Radverkehrs auf den wichtigsten Pendel- und Freizeitverkehrsrouten; direkte Förderung durch bauliche und verkehrsregelnde Maßnahmen, indirekte Förderung durch Markenbildung ■ Erhöhung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit ■ Modale Verlagerung von Kfz-Verkehren auf den Radverkehr ■ Stärkung des Fahrrads als Zubringer zum ÖV ■ Stärkung des Innenstadtbesuchs mit dem Fahrrad, Senkung des Aufkommens an ruhendem Kfz-Verkehr in der Innenstadt ■ Schutz des Fußverkehrs durch separierte Radverkehrsanlagen
Klimawirkung	
Kosten	
Priorität	
Zeitraum	 Kurz- und mittelfristige Umsetzung von Einzelmaßnahmen; langfristige Umsetzung gesamter Radvorrangrouten
Förderung	Land: <ul style="list-style-type: none"> ■ Niedersächsisches Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (75 %) ■ Sonderprogramm Stadt und Land (75 %) Bund: <ul style="list-style-type: none"> ■ Nationale Klimaschutzinitiative – Klimaschutz durch Radverkehr (75 %) ■ Richtlinie zur Ertüchtigung von Betriebswegen an Bundeswasserstraßen für den Radverkehr (90 %)

1.2 Radrouten ausbauen

Erläuterung

Auf allen Routen des Radverkehrs soll eine hohe Qualität der Wegeführung gemäß den Richtlinien erreicht werden. Hierzu zählen auch alle innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen; es ist eine eigenständige Führung getrennt vom Kfz-Verkehr (subjektive Sicherheit) und vom Fußverkehr (Schutz Zufußgehender) mit guten Sichtverhältnissen an den Knotenpunkten (fahrbahnahe Führung) anzustreben. Hierfür müssen auch Flächen insbesondere vom ruhenden Kfz-Verkehr umgenutzt werden (siehe Maßnahme 5.2). Über Nebenstraßen und Grundstückseinfahrten sollen bauliche, bevorrechtigte Geh- und Radwegüberfahrten angelegt werden. Auch selbständige Wege, Brücken und Unterführungen sind zu ertüchtigen. An Landstraßen sind separierte gemeinsame Geh- und Radwege auszubauen. Alle Einbahnstraßen sind grundsätzlich in Gegenrichtung für den Radverkehr gemäß Nr. IV zu Z 220 VwV-StVO freizugeben.

Radroutennetz

- Definiertes Radroutennetz der Hansestadt Uelzen aus dem Radverkehrskonzept
- Teils ergänzende Routen in der Netzkarte vorgesehen
- Direktverbindungen für den Alltagsradverkehr → Zielwegweisung
- Radschönrouten für den Freizeit-Radverkehr → Zielwegweisung, Zusatzplakette „nicht alltagstaugliche Strecke“ (Baum-Symbol)

Radrouten-Standards – Ausbau als Hauptverbindungen des Radverkehrs

Gemäß Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, Richtlinien für die Anlage von Landstraßen und Empfehlungen für Radverkehrsanlagen der FGSV

Umgestaltung von Straßenräumen zur Integration der Radverkehrsanlagen (siehe Maßnahme 2.2)

Netzelement auf Radroute	Regelbreite	Hinweis	Beispiele (siehe ausführlich Karte + Einzelmaßnahmenkatalog)
Einrichtungsradschwergewichtsweg an Hauptverkehrsstraße (an allen Hauptverkehrsstraßen gegenüber markierten Führungen auf der Fahrbahn zu bevorzugen)	2,00 m	+ 0,50 m Sicherheitsraum zur Fahrbahn + 0,75 m Sicherheitsraum zu Parkständen Möglichst asphaltiert	Ostring L 250 Johnsburg
Radfahrstreifen	1,85 m		
Schutzstreifen (nur in Ausnahmefällen anzuordnen)	1,85 m	(gemäß UDV)	
Kurze Ortsdurchfahrten in den Ortsteilen:			K 3 Molzen

Gemeinsame Geh- und Radwege	≥ 2,50 m		B 71 Groß Liedern
An Knotenpunkten im Zuge von Vorfahrtstraßen mit Radverkehrsanlagen: <ul style="list-style-type: none"> ■ Geh- und Radwegüberfahrten auf gleichbleibendem Höhenniveau mit Schrägbordsteinen zur Fahrbahn über Einmündungen von Nebenstraßen und Grundstückszufahrten mit geringem Schwerlast-Kfz-Aufkommen ■ Roteinfärbung aller markierten Radwegfurten 			Im Zuge Ostring Im Zuge L 250 Johnsburg
Nebenstraßen: <ul style="list-style-type: none"> ■ Möglichst Tempo 30-Zone ■ Bei hoher Radverkehrsdichte bzw. hoher Netzbedeutung Einrichtung Fahrradstraße 			Albertstraße
Selbständiger gemeinsamer Geh- und Radweg innerorts	≥ 2,50 m	Möglichst asphaltiert	Wege entlang Ilmenau
Selbständiger gemeinsamer Geh- und Radweg innerorts, Brücke oder Unterführung	≥ 3,00 m	Gute Einsehbarkeit und Beleuchtung	Unterführung Zuckerfabrik
Landstraßen: Gemeinsame Geh- und Radwege	≥ 2,50 m	Priorität Neubau vor Ausbau Möglichst asphaltiert	K 8 Holdenstedt – Klein Süstedt (Neubau) K 3 (Ausbau)
Landwirtschaftlicher / forstwirtschaftlicher Weg	≥ 3,00 m	Möglichst asphaltiert	Wegeverbindung Störtenbütteler Weg – Hafen

- Siehe Einzelmaßnahmenkatalog im Anhang –

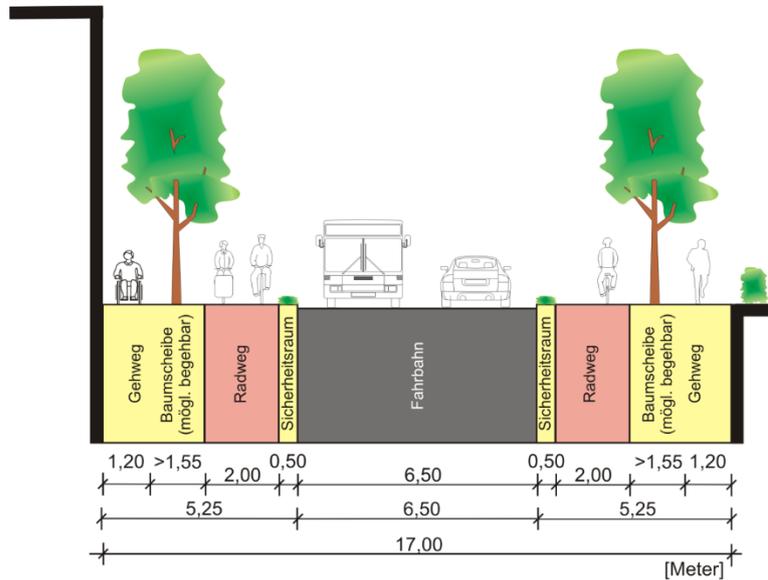
Abbildung 9: Geh- und Radwegüberfahrt im Zuge einer Vorfahrtstraße (Quelle: BMDV 2022³)



³ Bundesministerium für Digitales und Verkehr (2022): Einladende Radverkehrsnetze. Begleitbroschüre zum Sonderprogramm „Stadt und Land“. Berlin. Online unter https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/StV/einladende-radverkehrsnetze.pdf?__blob=publicationFile [letzter Zugriff 30.11.2022].

Abbildung 10: Querschnittsaufteilung einer Hauptverkehrsstraße mit 17,00 m Straßenraumbreite (siehe Maßnahme 2.2)

- Hauptverkehrsstraße mit 17,00 m Straßenraumbreite**
- Notwendige Integration Radverkehrsanlagen, bevorzugt Radwege -
 - Entwurf C: **Parkstreifen** nur an Aufweitungen, 2 Baumreihen -
 - **Gutachterliche Empfehlung** (inkl. Parkraummanagement) -



<p>Wesentliche Umsetzungsbausteine</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Integration in das Radverkehrskonzept für die Hansestadt Uelzen ■ Prüfung und Abstimmung von Einzelmaßnahmen ■ Teils gezielter Ausbau der Radrouten, teils Ausbau im Zusammenhang mit straßenbaulichen oder kanaltechnischen Sanierungsmaßnahmen
<p>Zuständigkeit</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Hansestadt Uelzen
<p>Weitere Akteure / Beteiligte</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Landkreis Uelzen ■ Polizei
<p>Bezug zu anderen Maßnahmen</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ 1.1 Radvorrangrouten etablieren ■ 1.6 Organisation und Umsetzung ■ 2.1 Kfz-Netz und Geschwindigkeiten ■ 2.2 Straßenräume integriert umgestalten ■ 2.3 Knotenpunkte sichern

	<ul style="list-style-type: none"> ■ 4.1 Einrichtung von Mobilitätsstationen ■ 4.2 Hundertwasserbahnhof als Mobilitätszentrale
Verkehrliche Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Attraktivitätssteigerung des Radverkehrs durch erhöhten Fahrkomfort ■ Erhöhung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit ■ Modale Verlagerung von Kfz-Verkehren auf den Radverkehr ■ Stärkung des Fahrrads als Zubringer zum ÖV ■ Stärkung des Innenstadtbesuchs mit dem Fahrrad, Lenkung des Aufkommens an ruhendem Kfz-Verkehr in der Innenstadt ■ Schutz des Fußverkehrs durch separierte Radverkehrsanlagen
Klimawirkung	
Kosten	
Priorisierung	
Zeitraum	 Kurz- und mittelfristige Umsetzung von Einzelmaßnahmen; langfristiger Ausbau aller Radrouten
Förderung	Land: <ul style="list-style-type: none"> ■ Niedersächsisches Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (75 %) ■ Sonderprogramm Stadt und Land (75 %) Bund: <ul style="list-style-type: none"> ■ Nationale Klimaschutzinitiative – Klimaschutz durch Radverkehr (75 %) ■ Richtlinie zur Ertüchtigung von Betriebswegen an Bundeswasserstraßen für den Radverkehr (90 %)

1.3 Gehverbindungen ausbauen

Erläuterung

Zufußgehen soll angenehm sein. Der Fußverkehr als inklusivste und nachhaltigste Mobilitätsform muss daher genügend Platz bekommen und vor dem Fahrzeugverkehr, d. h. vor dem Radverkehr und dem Kfz-Verkehr, geschützt werden. Gerade vor dem Hintergrund des demografischen Wandels und des dadurch steigenden Schutzbedürfnisses des Fußverkehrs – inklusive Mobilitätseingeschränkter – soll der Radverkehr an den Hauptverkehrsstraßen getrennt geführt werden. Querungsstellen sind barrierefrei, sicher und im Sinne einer leichten Überquerbarkeit auszubauen. Hierzu sollen Fahrbahnbreiten möglichst klein gehalten und Elemente zur Bevorrechtigung eingesetzt werden. Im Zuge von Hauptverkehrsstraßen sollen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit

die Gehwege über Nebenstraßen und Grundstückszufahrten durchgezogen werden, d. h. der Fahrzeugverkehr kreuzt mit geringer Geschwindigkeit einen bevorrechtigten Gehweg. Bei der umfassenden Betrachtung der Gehverbindungen müssen auch Gehwege in Nebenstraßen teils verbreitert und Konflikte mit dem ruhenden Kfz-Verkehr dort ausgeräumt wie auch selbständige Wege, Brücken und Unterführungen ausgebaut werden.

Gehverbindungs-Standards

Gemäß Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen und Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen der FGSV
 Prioritärer Ausbau im Umfeld von Haltestellen des öffentlichen Verkehrs und von sozialen Einrichtungen

Gehwege	Regelbreite	Hinweis	Beispiele (siehe ausführlich Karte und Einzelmaßnahmenkatalog)
Straßenbegleitender Gehweg (An Hauptverkehrsstraßen getrennte Radverkehrsanlagen auf Radrouten – siehe Maßnahmen 1.1 und 1.2)	2,50 m	+ mind. 1,00 m Breitenaufschläge für Aufenthalt, Auslagen und Radabstellanlagen an Geschäftsstraßen Gute Oberflächenbeschaffenheit (ebenes Verbundpflaster) und Beleuchtung Sitzbänke in regelmäßigen Abständen	Bahnhofstraße (durch Einrichtung Fahrradstraße) Bohdamm-Tunnel Von-Estorff-Straße
Selbständiger gemeinsamer Geh- und Radweg innerorts	≥ 2,50 m	Möglichst asphaltiert Sitzbänke in regelmäßigen Abständen	Wegeverbindung Stadthalle – Nordallee entlang Zuckerfabrik
Selbständiger gemeinsamer Geh- und Radweg innerorts, Brücke oder Unterführung	≥ 3,00 m	Gute Einsehbarkeit und Beleuchtung	Unterführung an der Zuckerfabrik
Landstraßen: Gemeinsame Geh- und Radwege	≥ 2,50 m	Priorität Neubau vor Ausbau	K 8 Holdenstedt – Klein Süstedt (Neubau) B 71 Groß Liederner Straße (Ausbau)

Querungsanlagen

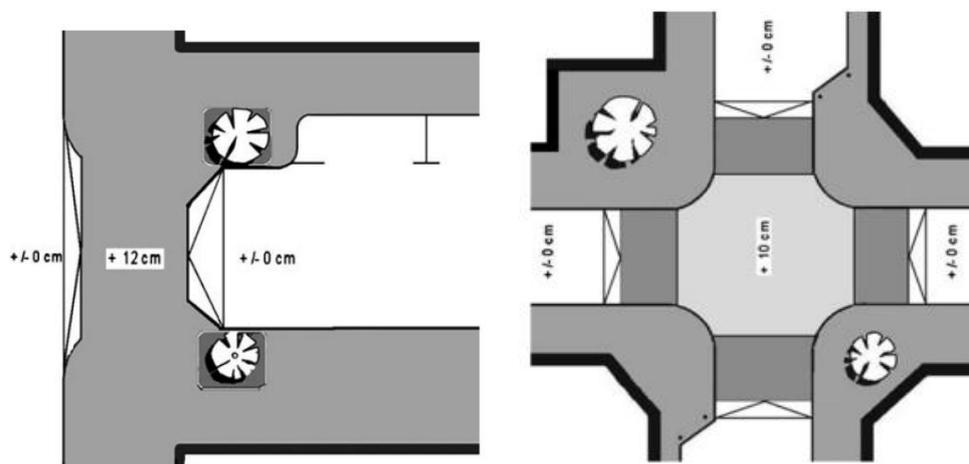
- Im Zuge von Hauptverkehrsstraßen: Eindeutig ausgebildete Gehwegüberfahrten auf gleichbleibendem Höhenniveau mit Schrägbordsteinen zur Fahrbahn über Einmündungen von Nebenstraßen und

Grundstückszufahrten mit geringem Schwerlast-Kfz-Aufkommen zur Bevorrechtigung des Fußverkehrs und Erhöhung der Sicherheit vor ab- und einbiegenden Kfz (siehe Maßnahme 1.2)

- Im Zuge wichtiger Gehverbindungen über Fahrbahnen: Fußgängerüberwege, Mittelinseln $\geq 2,50$ m Breite, ggf. LSA
- An allen Querungsstellen und Knotenpunkten: Vorstrecken der Seitenräume („Gehwegnasen“)
- An Knotenpunkten von Nebenstraßen: Aufpflasterungen
- LSA mit akustisch-taktilen Signalgebern sukzessive nachrüsten
- Alle Querungsstellen mit differenzierter Bordhöhe und Bodenindikatoren sukzessive nachrüsten

- Siehe Einzelmaßnahmenkatalog im Anhang –

Abbildung 11: Gehwegüberfahrt und aufgepflasterte Kreuzung (Quelle: FGSV 2002⁴)



⁴ FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2002): EFA Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen. Köln.

Abbildung 12: Bisher schmaler Fußgängertunnel unter dem Hundertwasserbahnhof



<p>Wesentliche Umsetzungsbausteine</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Potenziell Integration in ein Fußverkehrskonzept für die Hansestadt Uelzen (siehe Maßnahme 1.6) ■ Prüfung und Abstimmung von Einzelmaßnahmen ■ Teils gezielter Ausbau der Gehverbindungen, teils Ausbau im Zusammenhang mit straßenbaulichen oder kanaltechnischen Sanierungsmaßnahmen
<p>Zuständigkeit</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Hansestadt Uelzen
<p>Weitere Akteure / Beteiligte</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Landkreis Uelzen ■ Polizei
<p>Bezug zu anderen Maßnahmen</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ 1.1 Radvorrangrouten etablieren ■ 1.2 Radrouten ausbauen ■ 1.6 Organisation und Umsetzung ■ 2.1 Kfz-Netz und Geschwindigkeiten ■ 2.2 Straßenräume integriert umgestalten ■ 2.3 Knotenpunkte sichern ■ 4.1 Einrichtung von Mobilitätsstationen

	<ul style="list-style-type: none"> ■ 4.2 Hundertwasserbahnhof als Mobilitätszentrale
Verkehrliche Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Flächendeckende Attraktivitätssteigerung des Fußverkehrs auf kurzen Wegen durch Erhöhung des Gehkomforts ■ Erhöhung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit ■ Belebung des öffentlichen Raums durch Steigerung der Aufenthaltsqualität ■ Stärkung des Fußverkehrs als wesentlichem Zubringer zu öffentlichen Verkehrsmitteln, dadurch mittelbar modale Verlagerung von Kfz-Verkehren ■ Schutz des Fußverkehrs auch vor dem Hintergrund des demografischen Wandels vor dem Kfz-Verkehr und dem Radverkehr
Klimawirkung	
Kosten	
Priorisierung	
Zeitraum	 Kurz- und mittelfristige Umsetzung von Einzelmaßnahmen; langfristiger Ausbau aller Gehverbindungen
Förderung	Land: <ul style="list-style-type: none"> ■ Niedersächsisches Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (75 %)

1.4 Innenstadt für Fuß- und Radverkehr attraktivieren

Erläuterung

In der Uelzener Innenstadt soll der Aufenthalt, das Zufußgehen und das Radfahren im öffentlichen Raum angenehmer gestaltet werden, sodass mehr Menschen in die Innenstadt zu Fuß bzw. mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder von einem Sammelparkplatz und dann zu Fuß oder mit dem Rad kommen und hier gern Verweilen. Dadurch wird der öffentliche Raum weiter belebt und die Funktion des sozialräumlichen Zentrums gefördert. Auch werden der Einzelhandel und die Gastronomie gestärkt – Nahmobilitäts- und Wirtschaftsförderung gehen in Innenstädten Hand in Hand⁵. Gegenüber autogerechten peripheren Einzelhandelslagen und dem Online-Handel muss die Innenstadt ihre eigenen Trümpfe ausspielen: anregendes Stadterlebnis, hohe Aufenthaltsqualität, Spontankäufe. Daher sollen unter Abwägung der Erfordernisse der grundsätzlichen Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem Kfz die folgenden Maßnahmen ergriffen werden:

- Zur Gewinnung von Flächen für den Fußverkehr, den Aufenthalt und das Abstellen von Fahrrädern sollen Parkplätze im öffentlichen Straßenraum schrittweise und behutsam dort, wo es erforderlich ist, umgenutzt werden
- Zur Verbesserung der linienhaften Überquerbarkeit der Geschäftsstraßen und zur Verringerung von Immissionen und auch zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität soll der Kfz-Verkehr dort, wo es erforderlich ist, gesteuert werden
- Die bestehenden Sammelparkanlagen in der Innenstadt weisen freie Kapazitäten auf (siehe Belegungserhebung) und können Parkraumnachfrage aus dem Straßenraum auffangen. Die Sammelparkanlagen sind daher zu attraktivieren (siehe Maßnahme 5.3)

Marktstraßen

Der verkehrsberuhigte Bereich im Bestand versucht einen Kompromiss aus Fußverkehrsqualität und Erreichbarkeit mit dem Kfz darzustellen. Es bestehen jedoch weiterhin Konflikte in der Flächennutzung und die Überquerbarkeit der Straßen ist eingeschränkt. Daher werden zur Erhöhung der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs in den Marktstraßen wie auch zur strategischen Entwicklung der Innenstadt folgende Varianten vorgeschlagen:

Variante	Umfahrung Kfz-Verkehr	Parkplätze
1 Fußgängerzonen in den Marktstraßen	Weiträumig:	-58

⁵ AGFK Bayern (2016): WirtschaftsRad. Online unter https://www.adfc.de/fileadmin/user_upload/AGFK-WirtschaftsRad.pdf [letzter Zugriff 01.12.2022].

DIfU Deutsches Institut für Urbanistik (2011): Mit dem Fahrrad zum Einkaufen. Forschung Radverkehr international.

ECF (2016): Shopping By Bike: Best Friend Of Your City Centre.

Wirtschaftskammer Österreich / Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft / CIMA (2010): Studie Radfahren und Einkaufen. Potenziale des Fahrrads für den Einzelhandel in Österreich.

	<p>Verstetigung der Markttag-Regelung</p> <p>Bereich:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Lüneburger Straße (Doktorenstraße – Gudesstraße) ■ Gudesstraße (Lüneburger Straße – Rademacherstraße) ■ Veerßer Straße (Gudesstraße – Turmstraße) <p>Regelung:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Fußgängerzone (Z 242 StVO) ■ Freigabe des Radverkehrs bzw. Prüfung Zweirichtungsweg 3,00 m Breite in Straßenmitte ■ Zeitweise Freigabe des Lieferverkehrs ■ Zufahrt in die Grundstücke frei 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Ostring (Birkenallee – Greyerstraße) ■ Nothmannstraße – Bohldamm <p>Nahräumig:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Innenstadttring (gut geeignet) ■ Schnellenmarkt (ggf. Konflikte) ■ Schuhstraße (gut geeignet) 	<p>Die Sammelparkanlagen fangen den Parkdruck auf – siehe Belegungserhebung und Maßnahme 5.3</p> <p>An den Rändern der Fußgängerzone sind Behindertenparkplätze in genügender Anzahl auszuweisen</p>
<p>2</p>	<p>Fußgängerzone in der Veerßer Straße</p> <p>Veerßer Straße (Turmstraße – Gudesstraße)</p> <p>Regelung:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Fußgängerzone (Z 242 StVO) ■ Freigabe des Radverkehrs bzw. Prüfung Zweirichtungsweg 3,00 m Breite in Straßenmitte ■ Zeitweise Freigabe des Lieferverkehrs ■ Zufahrt in die Grundstücke frei 	<p>Weiträumig s. o.</p> <p>Nahräumig:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Innenstadttring (gut geeignet) ■ Schuhstraße (gut geeignet) 	<p>-21</p> <p>Die Sammelparkanlagen fangen den Parkdruck auf – siehe Belegungserhebung und Maßnahme 5.3</p> <p>An den Rändern der Fußgängerzone sind Behindertenparkplätze in genügender Anzahl auszuweisen</p>
<p>3</p>	<p>Umwandlung einzelner Parkplätze</p> <p>Einzelne Parkplätze werden schrittweise zugunsten Aufenthalt, Begrünung, Radabstellanlagen umgewandelt. Der Kfz-Verkehr kann weiterhin die Marktstraßen im Verkehrsberuhigten Bereich durchfahren. Öffentlichkeitsarbeit soll auf die Einhaltung der Schrittgeschwindigkeit und die flächenhafte Nutzbarkeit durch den Fußverkehr hinweisen.</p>		

Abbildung 13: Ecke Gudesstraße / Veerßer Straße mit Kfz-Verkehr (oben) bzw. an Markttagen (unten)



<p>Wesentliche Umsetzungsbausteine</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Sammelparkanlagen attraktivieren (siehe Maßnahme 5.3) ■ Varianten für Marktstraßen diskutieren und entscheiden; Umsetzung mit Öffentlichkeitsarbeit begleiten
<p>Zuständigkeit</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Hansestadt Uelzen

Weitere Akteure / Beteiligte	<ul style="list-style-type: none"> ■ KTS Uelzen ■ Handelsverein Uelzen
Bezug zu anderen Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ■ 1.1 Radvorrangrouten etablieren ■ 1.2 Radrouten ausbauen ■ 1.3 Gehverbindungen ausbauen ■ 1.6 Organisation und Umsetzung ■ 2.1 Kfz-Netz und Geschwindigkeiten ■ 2.2 Straßenräume integriert umgestalten ■ 4.1 Einrichtung von Mobilitätsstationen ■ 4.2 Hundertwasserbahnhof als Mobilitätszentrale ■ 5.1 Parken in Wohnstraßen ■ 5.3 Parkraumnachfrage auf Sammelanlagen bündeln
Verkehrliche Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Stärkung des Fuß- und Radverkehrs in der Innenstadt ■ Modale Verlagerung von Kfz-Fahrten in die Innenstadt auf den Radverkehr und öffentlichen Verkehr ■ Reduzierung von Parksuchverkehren
Klimawirkung	
Kosten	
Priorisierung	
Zeitraum	
Förderung	<p>Bund:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Städtebauförderung – Lebendige Zentren

1.5 Fahrradparken verbessern

Erläuterung

Jede Fahrradfahrt beginnt und endet mit einem Abstellplatz. Um besonders den wachsenden Besitz hochwertiger Fahrräder (Pedelecs) zu erleichtern, sollen weitere und bessere Radabstellanlagen in Uelzen errichtet werden. Dabei sind überdachte Sammelanlagen am Hundertwasserbahnhof, an wichtigen Haltestellen, großflächigen Einzelhandelsbetrieben und an sozialen Einrichtungen, u. a. dezentral verteilte Bügel in der Innenstadt sowie Abstellplätze am Wohnort für Standardfahrräder und für Lastenfahrräder auszubauen. Für die Innenstadt liegt eine Machbarkeitsstudie Fahrradparken vor, welche detaillierte Aussagen enthält, die zu beachten sind.

Standorte für den Ausbau der Radabstellanlagen

- Innenstadt: Fahrradbügel ausbauen, an hochfrequentierten Standorten verdichtete Radabstellanlagen, Fahrradboxen oder kleine Sammelschließanlagen für Bewohner:innen und Beschäftigte
- Hundertwasserbahnhof: weitere Sammelschließanlagen, Fahrradboxen und offene überdachte Sammelanlagen, automatisches Fahrradparkhaus prüfen, Sicherheit und Nutzbarkeit bestehender Anlagen verbessern
- Haltestellen des ÖPNVs und Mobilitätsstationen: Überdachte Sammelanlagen, Fahrradboxen, Einzelbügel
- Schulen, Kitas, Krankenhaus und weitere soziale Einrichtungen: überdachte Sammelanlagen
- Großflächige Einzelhandelsbetriebe: überdachte Sammelanlagen
- Weitere Geschäfts- und Gastronomiestandorte: dezentrale Bügel
- Förderung der Radabstellanlagen am Wohnort (z. B. kleine Sammelschließanlagen in der Innenstadt, s. o.) sowie bei allen Neubauten (inkl. Lastenradabstellplätzen), s. u. zur Mobilitätsgewährleistungssatzung

Bemessung und Ausstattung der Radabstellanlagen

- Siehe Hinweise zum Fahrradparken der FGSV (u. a. zur kenngrößenbasierten Bedarfsermittlung, hier mind. 20 % Radverkehrsanteil Gebäude annehmen, mit Blick auf zukünftige Steigerung Radverkehrsanteil höher)
- Gute Einsehbarkeit, guter Zugang, Anlehnen, Anschließen, Parkmöglichkeit Lastenräder und Kinderfahrräder, Überdachung von Sammelabstellanlagen, Gewährleistung objektiver und subjektiver Sicherheit; Integration von E-Bike-Akku-Ladestationen an Sammelanlagen
- Aufstellen einer Mobilitätsgewährleistungssatzung (siehe Maßnahme 5.1) mit Vorgaben zur Erforderlichkeit, Bemessung und Beschaffenheit von Fahrradabstellanlagen und Lastenradabstellplätzen (mind. 30 % Radverkehrsanteil heranziehen)

- Siehe Einzelmaßnahmenkatalog im Anhang -

Abbildung 14: Fahrradbügel am Marktcenter (links) und Sammelanlage am Hundertwasserbahnhof (rechts)



Wesentliche Umsetzungsbausteine	<ul style="list-style-type: none"> ■ Standorte bestimmen, Gespräche mit Eigentümern ■ Bemessung Radabstellanlagen, Findung geeigneter Flächen ■ Beauftragung Umsetzung
Zuständigkeit	<ul style="list-style-type: none"> ■ Hansestadt Uelzen
Weitere Akteure / Beteiligte	<ul style="list-style-type: none"> ■ Deutsche Bahn ■ Stadtwerke Uelzen ■ KTS Uelzen ■ Handelsverein Uelzen ■ Großflächige Einzelhandelsbetriebe ■ Soziale Einrichtungen
Bezug zu anderen Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ■ 1.4 Innenstadt für Fuß- und Radverkehr attraktivieren ■ 4.1 Einrichtung von Mobilitätsstationen ■ 4.2 Hundertwasserbahnhof als Mobilitätszentrale
Verkehrliche Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Stärkung des Radverkehrs, insbesondere auch des Pedelec-Verkehrs, vor allem auf Pendelwegen ■ Erleichterung von Besitz und Nutzung hochwertiger Fahrräder ■ Stärkung des Fahrrads als Zubringer zum öffentlichen Verkehr
Klimawirkung	
Kosten	
Priorisierung	
Zeitraum	
Förderung	<p>Land:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Niedersächsisches Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (75 %) ■ Sonderprogramm Stadt und Land (75 %) <p>Bund:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Nationale Klimaschutzinitiative – Kommunalrichtlinie (70 %)

1.6 Organisation und Umsetzung

Erläuterung

Um die langfristige und umfassende Aufgabe der Förderung des Radfahrens und Zufußgehens effektiv angehen zu können, bedarf es ausgeweiteter Personal-, Finanz- und Planungsressourcen. Damit können die baulichen Anforderungen aus den obigen Maßnahmen konkret umgesetzt werden. Darüber hinaus müssen die Wege instandgehalten und Mängel beseitigt werden. Nicht zu unterschätzen sind zudem Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit – Ziel ist, dass alle diese Aspekte ineinandergreifen und sich optimal ergänzen.

- Mind. 1 neue Vollzeitstelle im Fachbereich Straßenbau für die Bearbeitung von Geh- und Radwegeprojekten (Tiefbauingenieurin bzw. Tiefbauingenieur)
- Mind. 1 neue Vollzeitstelle für die Koordination der Förderung des Umweltverbundes (Mobilitätsmanagerin bzw. Mobilitätsmanager) (siehe Maßnahme 4.6)
- Arbeitsgruppe bzw. gemeinsamer Auftritt Umweltverbund (siehe Maßnahme 4.6)
- Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes für die Hansestadt Uelzen
- Abstimmungen mit dem Landkreis Uelzen zur Fortschreibung des Regionalen Radwegekonzeptes
- Aufstellung eines Fußverkehrskonzeptes für die Hansestadt Uelzen
- Erhöhung des kommunalen Budgets für den Fuß- und Radverkehr (mind. 30 Euro / Einwohner bzw. Einwohnerin und Jahr)
- Winterdienst und Reinigung der Geh- und Radwege
- Bikesharing-System (siehe Maßnahme 4.3)
- Chancen der Digitalisierung nutzen (z. B. Auslastungsinformationen Sammelabstellanlagen – siehe Maßnahme 6.4)
- Zertifizierung der Hansestadt Uelzen als „fahrradfreundliche Kommune“
- Flächendeckende Erfassung und Bewertung von Mängeln für den Fuß- und Radverkehr als Grundlage zur gezielten Behebung; Einbindung von Studierenden oder Ehrenamtlichen zur kontinuierlichen Erfassung
- Kampagnen, Öffentlichkeitsarbeit und Aktionen zur Förderung des Radfahrens und Zufußgehens, z. B. Verleihen von Pedelecs an Pendlerinnen und Pendler, auch im Zusammenspiel mit dem ÖPNV (gemeinsamer Marketing-Auftritt – siehe Maßnahme 4.6) oder Nutzung von digitalen Trackingsystem, die Radverkehrsdaten über die Nutzung und Zustand der Infrastruktur und Verkehrssicherheitsdaten erfassen⁶

**Wesentliche
Umsetzungsbausteine**

- Klärung von Zuständigkeiten und Schaffung neuer Zuständigkeiten
- Fortschreibung bzw. Aktualisierung bestehender Konzepte bzw. Verfahrensweisen

⁶ Land der Ideen Management GmbH: Upride – Fahrradaten für die Planung, online unter: <https://land-der-ideen.de/wettbewerbe/deutscher-mobilitaetspreis/preistraeger/best-practice-2020/upride> (letzter Zugriff 01.03.2023).

	<ul style="list-style-type: none"> ■ Initiierung neuer Konzepte bzw. Verfahrensweisen
Zuständigkeit	<ul style="list-style-type: none"> ■ Hansestadt Uelzen
Weitere Akteure / Beteiligte	<ul style="list-style-type: none"> ■ Landkreis Uelzen ■ Weitere Akteure je nach Thema
Bezug zu anderen Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ■ 1.1 Radvorrangrouten etablieren ■ 1.2 Radrouten ausbauen ■ 1.3 Gehverbindungen ausbauen ■ 1.4 Innenstadt für Fuß- und Radverkehr attraktivieren ■ 1.5 Fahrradparken verbessern ■ 2.2 Straßenräume integriert umgestalten ■ 4.6 Förderung multimodaler Mobilität (Organisation, Marketing) ■ 4.1 Einrichtung von Mobilitätsstationen ■ 8.3 City-Logistik neu aufstellen
Verkehrliche Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Stärkung des Fuß- und Radverkehrs durch konzeptionelle Fundierung, Finanzierung und personelle Ausstattung zur Entwicklung und Umsetzung von Maßnahmen
Klimawirkung	
Kosten	
Priorisierung	
Zeitraum	
Förderung	<p>Land:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Sonderprogramm Stadt und Land <p>Bund:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Nationale Klimaschutzinitiative – Kommunalrichtlinie

7.2 Reduktion und umweltverträgliche Gestaltung des Kfz-Verkehrs



Der Kfz-Verkehr bedient viele Mobilitätsbedürfnisse, gerade im Stadt-Umland-Verkehr. Zugleich bringt er einige Problematiken für die Stadt- und Umweltverträglichkeit mit sich: die Lärm- und Luftschadstoffemissionen, die Treibhausgasemissionen bzw. der hohe Energieverbrauch, der große Platzbedarf für Fahren und Parken, das Risiko schwerer Unfälle. Im Sinne einer nachhaltigen Mobilitätskonzeption muss es daher als Ziel gelten, Kfz-Fahrten zu vermeiden und die gefahrenen Kfz-Kilometer insgesamt möglichst zu reduzieren.

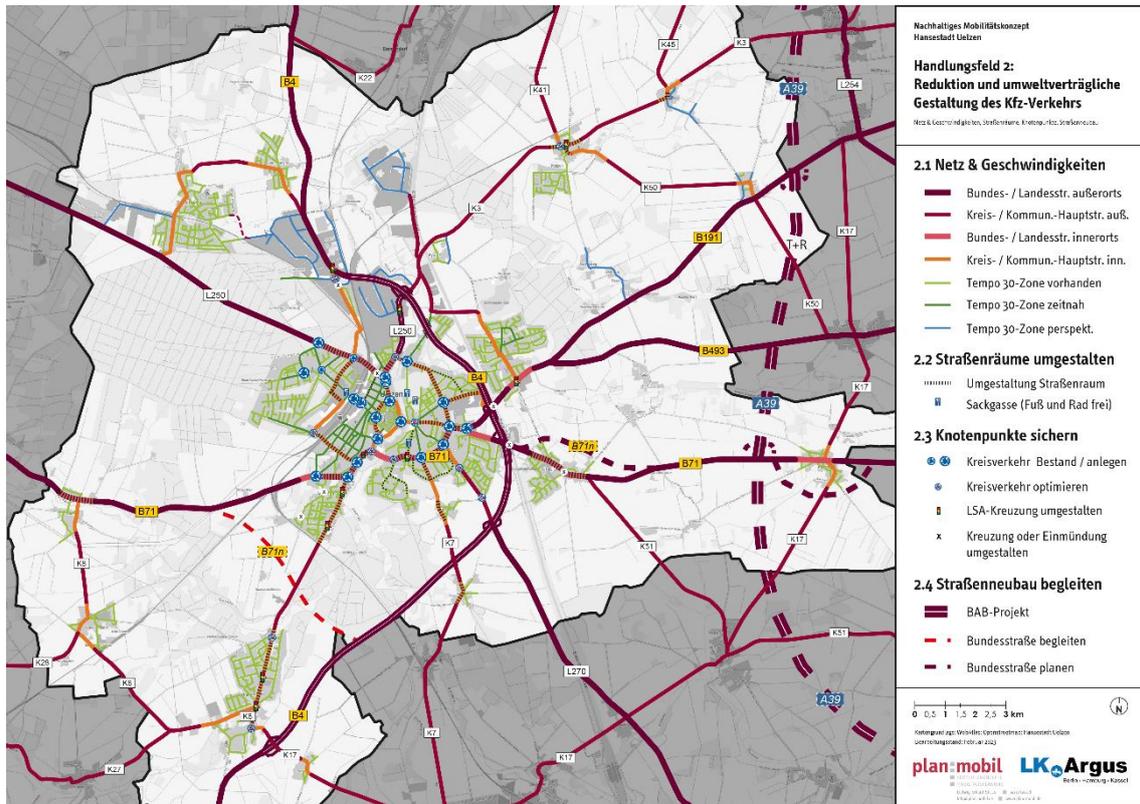
Um sensible Wohn- und Geschäftsbereiche zu entlasten, soll der Kfz-Durchgangsverkehr auf ein reduziertes Hauptverkehrsstraßennetz gebündelt werden. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Stadtverträglichkeit sollen möglichst weitgehende Tempo 30-Zonen eingeführt werden (siehe Maßnahme 2.1). Straßenräume sind so zu gestalten, dass das Kfz nicht dominiert, sondern mit angepasster Geschwindigkeit gefahren wird und genügend Flächen für den Fuß- und Radverkehr vorhanden sind (siehe Maßnahme 2.2). Für die Verkehrssicherheit müssen die Knotenpunkte betrachtet und teilweise umgestaltet werden (siehe Maßnahme 2.3). Bei allen Straßenbauprojekten sollte jeweils im Einzelfall geprüft werden, inwiefern diese auch zu dem langfristigen Nachhaltigkeitserfordernis auf Bundesebene passen, die Kfz-Fahrleistung zu reduzieren und Mobilitätsalternativen zu fördern (siehe Maßnahme 2.4). Ein potenziell fortzuschreibender Verkehrsentwicklungsplan und ein Klimaschutzkonzept sollten insbesondere die Maßnahmen und Überlegungen zum Kfz-Verkehr berücksichtigen.

Tabelle 3: Maßnahmen zur Reduktion und umweltverträglichen Gestaltung des Kfz-Verkehrs

Nr.	Maßnahmentitel	Priorität	Kosten	Zeitraum
2.1	Kfz-Netz und Geschwindigkeiten	☆☆☆	€€€	▶▶▶
2.2	Straßenräume integriert umgestalten	☆☆☆	€€€	▶▶▶
2.3	Knotenpunkte sichern	☆☆☆	€€€	▶▶▶
2.4	Straßenneubau begleiten	☆☆☆	€€€	▶▶▶

Eine Gesamtübersicht über die vorgeschlagenen Maßnahmen – sofern sie räumlich verortet werden können – bietet die untenstehende Abbildung. Nachfolgend werden die einzelnen Maßnahmen im Handlungsfeld „Reduktion und umweltverträgliche Gestaltung des Kfz-Verkehrs“ vorgestellt.

Abbildung 15: Maßnahmenkarte Handlungsfeld 2 Reduktion und umweltverträgliche Gestaltung des Kfz-Verkehrs



Die Karte ist hochauflösend im Kartenband dargestellt.

2.1 Kfz-Netz und Geschwindigkeiten

Erläuterung

Der Kfz-Durchgangsverkehr soll auf ein reduziertes, leistungsfähiges Hauptverkehrsstraßennetz gebündelt werden, um die anderen Stadtbereiche zu entlasten. Abseits der Hauptverkehrsstraßen werden in Wohngebieten flächendeckend Tempo 30-Zonen angeordnet. Die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten sind durch bauliche Elemente der Verkehrsberuhigung zu unterstützen. Perspektivisch ist bei entsprechend geänderten Anordnungsvoraussetzungen zu prüfen, ob im gesamten innerörtlichen Straßennetz Tempo 30 bis auf die wichtigsten Hauptverkehrsstraßen eingeführt werden kann, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen und die Verträglichkeit des Kfz-Verkehrs zu verbessern.

Hauptverkehrs- und Nebenstraßennetz

- Reduziertes Hauptverkehrsstraßennetz für die Bündelung des Kfz-Durchgangsverkehrs mit Tempo 50 vorhalten (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen)
- Kommunale Hauptverkehrsstraßen zur Ergänzung des klassifizierten Straßennetzes vorhalten (u. a. Ostring, Innenstadttring, „Westumfahrung“ über Albrecht-Thaer-Straße); hier sollte perspektivisch auch Tempo 30 eingeführt werden
- Teils Einbindung von Vorfahrtstraßen in Tempo 30-Zonen bzw. Umwandlung zu Fahrradstraßen prüfen (u. a. Oldenstädter Straße, Esterholzer Straße, Hambrocker Straße, Gebiet Schillerstraße, St. Viti-Straße, Bahnhofstraße, Sternstraße, Medingstraße, Waldstraße, Gebiet Dieterichsstraße, Karlstraße, Südstraße)
- Tempo 30-Zonen in allen Wohngebieten jenseits der Hauptverkehrsstraßen (Nr. XI zu § 45 Abs. 1 bis 1e VwV-StVO)
- Tempo 30 an allen sozialen Einrichtungen einführen (Nr. XI zu Z 274 VwV-StVO)
- Fahrradstraßen im Nebennetz des Kfz-Verkehrs auf den Radvorrangrouten und den wichtigen Radrouten (siehe Maßnahmen 1.1 und 1.2)

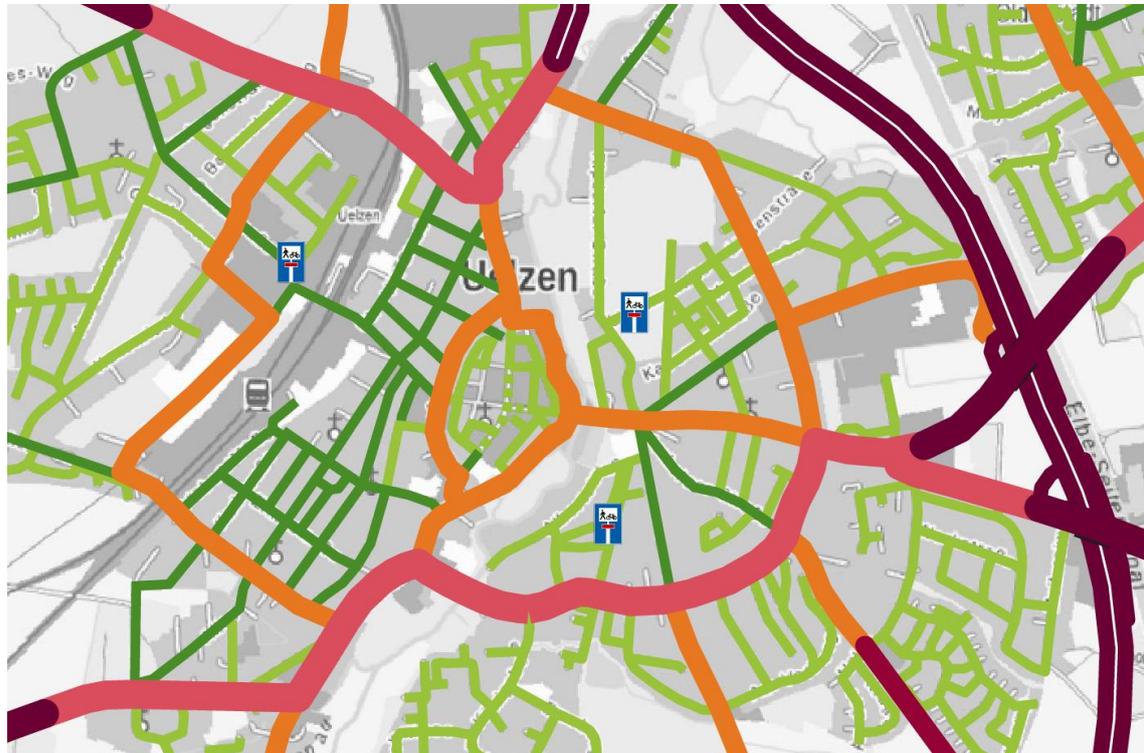
Durchsetzung der bestehenden zulässigen Höchstgeschwindigkeit

- Hauptverkehrsstraßen: Überbreite Fahrbahnen → Regelbreite 6,50 m; Verkleinerung der Eckausrundungen
- Tempo 30-Zonen: Geh- und Radwegüberfahrten im Zuge der Hauptverkehrsstraßen an den Einfahrten in die Tempo 30-Zonen; Seitenraumvorstreckungen; Aufpflasterungen an Kreuzungen, Einmündungen und Querungsstellen
- Ortseingänge: Mittelinseln, Kreisverkehre
- Ausweitung der Geschwindigkeitsüberwachung insbesondere im Umfeld von sozialen Einrichtungen

Perspektivische Geschwindigkeitsreduzierung

- Beitritt der Hansestadt Uelzen zur Initiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“
- Werden die Anordnungsvoraussetzungen für Tempo 30 in der StVO aufgelockert, so soll geprüft werden, im gesamten innerörtlichen und angebauten Straßennetz Tempo 30 einzuführen

Abbildung 16: Planskizze Kfz-Netz in der Uelzener Kernstadt (lila und dunkelrot: Bundes- und Landesstraßen, orange: Kreisstraßen und kommunale Hauptverkehrsstraßen (teils streckenhaft Tempo 30), hellgrün: Bestand Tempo 30-Zonen, dunkelgrün: Einführung Tempo 30-Zonen)



Wesentliche Umsetzungsbausteine	<ul style="list-style-type: none"> ■ Kfz-Netz definieren und umsetzen ■ Verkehrsberuhigende Maßnahmen durchführen ■ Beitritt zur Städte-Initiative
Zuständigkeit	<ul style="list-style-type: none"> ■ Hansestadt Uelzen
Weitere Akteure / Beteiligte	<ul style="list-style-type: none"> ■ Landkreis Uelzen ■ Stadtwerke Uelzen (Busverkehr) ■ Polizei
Bezug zu anderen Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ■ 1.1 Radvorrangrouten etablieren ■ 1.2 Radrouten ausbauen ■ 1.3 Gehverbindungen ausbauen ■ 1.4 Innenstadt für Fuß- und Radverkehr attraktivieren ■ 1.6 Organisation und Umsetzung ■ 2.2 Straßenräume integriert umgestalten ■ 2.3 Knotenpunkte sichern
Verkehrliche Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Bereitstellung eines Hauptverkehrsstraßennetzes für den Kfz-Verkehr ■ Bündelung des Kfz-Verkehrs auf die wichtigsten Strecken

	<ul style="list-style-type: none"> ■ Entlastung der Wohnstraßen vom Kfz-Verkehr ■ Erhöhung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit durch Tempo 30 ■ Förderung des Fuß- und Radverkehrs insbesondere im Nebennetz des Kfz-Verkehrs ■ Ermöglichung von Fahrradstraßen und dadurch mittelbare Förderung des Radverkehrs
Klimawirkung	
Kosten	
Priorisierung	
Zeitraum	
Förderung	Land: <ul style="list-style-type: none"> ■ Niedersächsisches Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (75 %)

Sonderuntersuchung zu Tempo 30 in Uelzen

Seit den 1980er Jahren gibt es in Deutschland auf kommunaler Ebene die Forderung, die innerörtliche Regelgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h zu senken und Geschwindigkeiten über 30 km/h innerhalb geschlossener Ortschaften nur noch auf ausgewählten Strecken zuzulassen. Insbesondere zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und zur Linderung der Lärmbelastung wird eine verminderte Regelgeschwindigkeit als zweckmäßig angesehen, mittel- und langfristig sind auch positive Effekte auf das Verkehrsverhalten und Verkehrsaufkommen möglich⁷. Im Rahmen des Mobilitätskonzeptes wurden deshalb die Auswirkungen einer flächendeckenden Tempo 30 – Regelung im Stadtgebiet von Uelzen mit dem Verkehrsmodell untersucht. Da es sich grundsätzlich um eine kurzfristig umsetzbare Maßnahme handelt, wurde dieses Szenario auf Grundlage des Analyseverkehrsmodells berechnet.

Vor der Modellierung einer solchen Maßnahme ist abzustimmen, welche Strecken von der Tempo-30 – Regelung ausgenommen werden sollten. Im Rahmen dieser modellhaften Betrachtung wurden zwei Untervarianten modelliert, die die flächendeckende Einführung von Tempo 30 unterschiedlich konsequent ansetzen. In der ersten Variante wird Tempo 30 vor allem im Altstadtkern und in den dichten besiedelten Wohngebieten im Westen und Süden der Stadt implementiert. In der zweiten Variante werden hingegen nur wenige Strecken in Gewerbe- und Industriegebieten von der verminderten Regelgeschwindigkeit ausgenommen (siehe Abbildung 17).

⁷ UBA. (14. November 2022). Umweltwirkungen einer innerörtlichen Regelgeschwindigkeit von 30km/h. Von https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/366/dokumente/umweltwirkungen_von_tempo_30_innerorts_-_kurzbeschreibung_und_ergebnisse.pdf abgerufen

Abbildung 17: Szenarien mit Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit ohne, Variante 1 eingeschränkt ohne Hauptstraßen (li.), Variante 2 konsequent (re.).



Abbildung 18: Szenarien mit Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit, Variante 1 eingeschränkt ohne Hauptstraßen

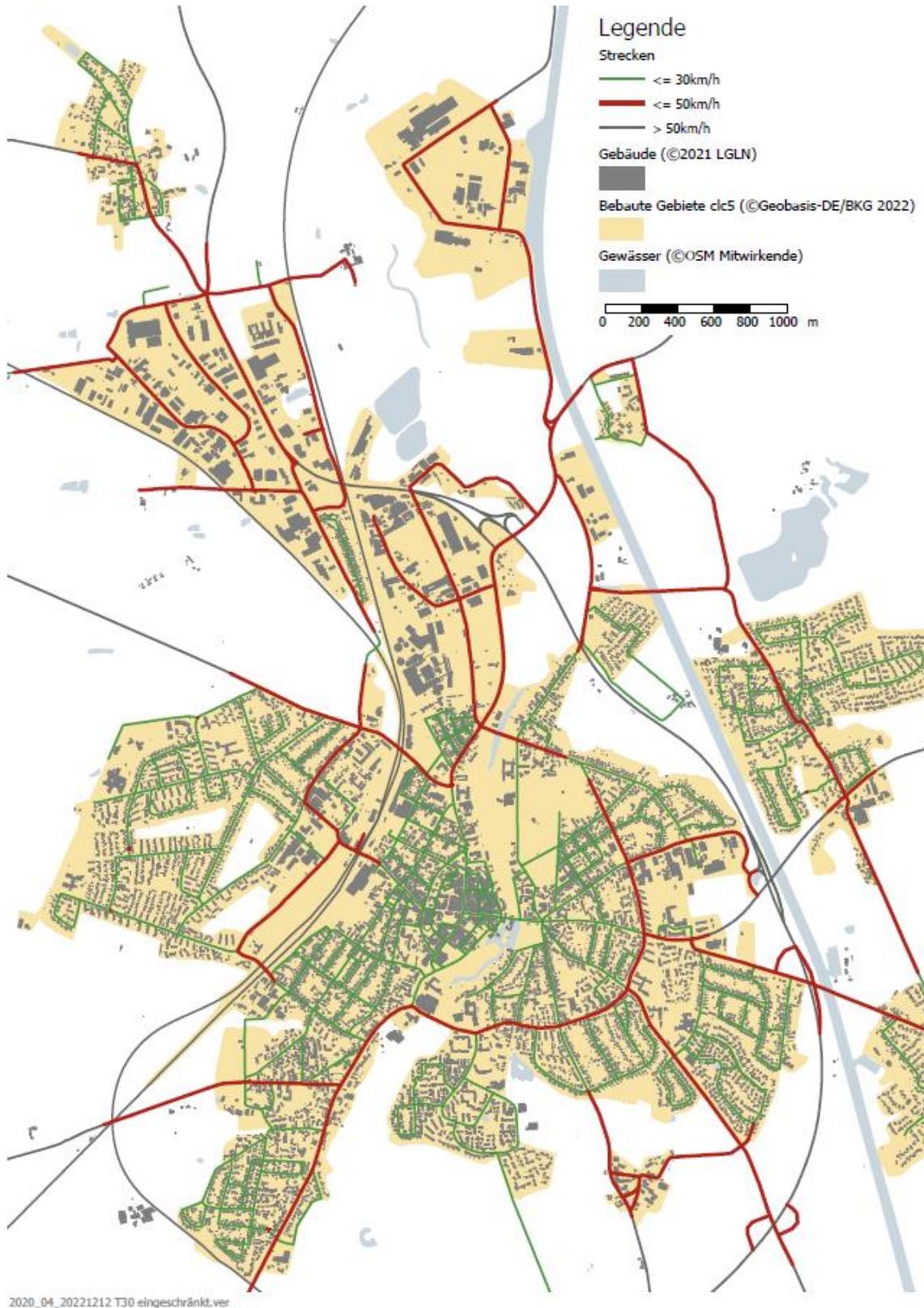
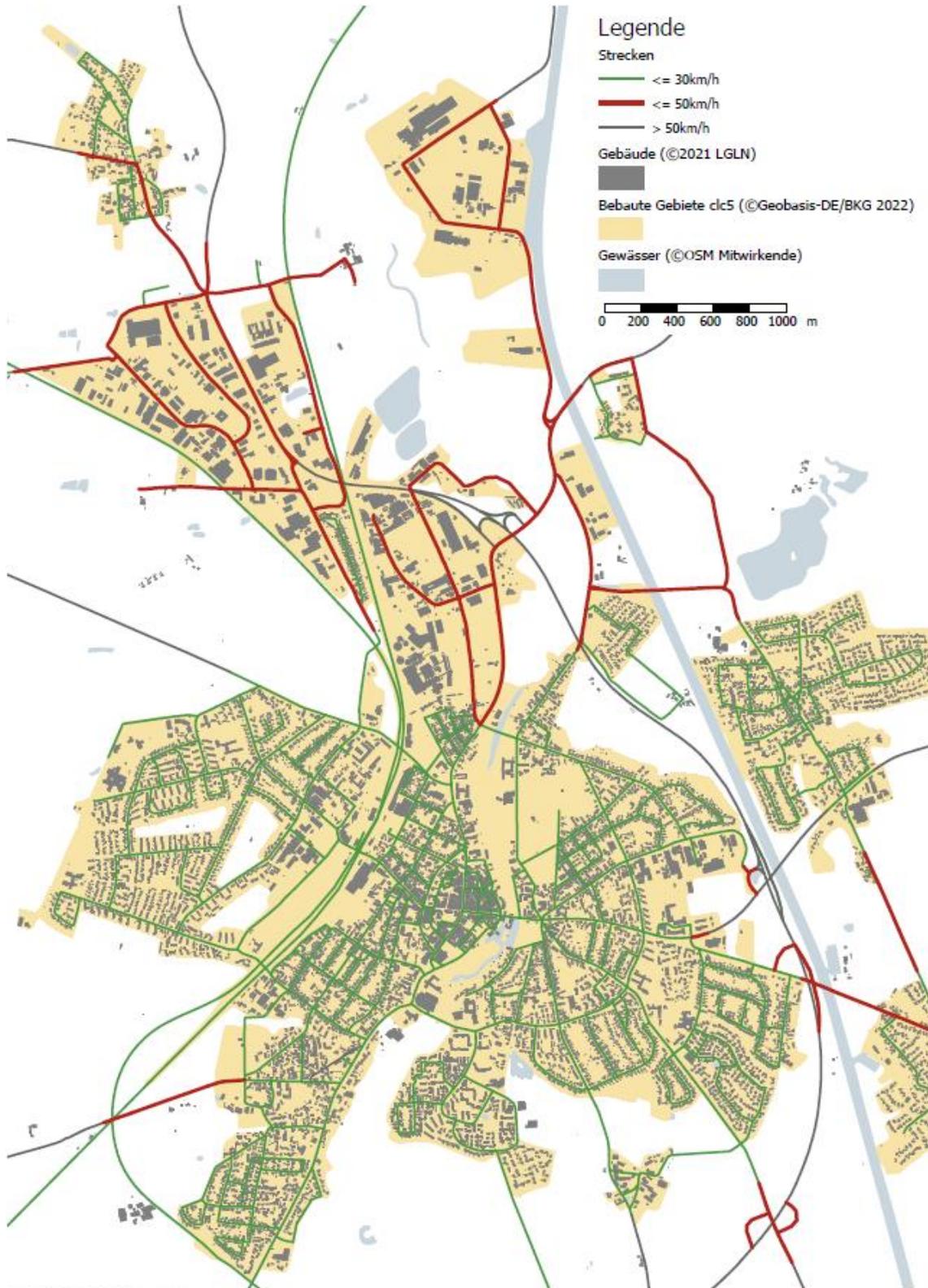


Abbildung 19: Szenarien mit Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit, Variante 2 konsequente Umsetzung



2020_03_20221212 T30 großräumig.ver

Im Ergebnis zeigen beide Varianten deutliche Verlagerungseffekte, die durch eine veränderte Routenwahl der Verkehre im Stadtgebiet zustande kommen. Bei der verhaltenen Ausweisung von Tempo 30 in der ersten Variante zeigen sich dabei vielfach auch problematische Verkehrsverlagerungen, die zu einem erheblichen Anstieg der Verkehrsbelastung in sensiblen Bereichen im Osten des Zentrums führen. Die Mehrbelastungen stellen für die betreffenden Bereiche eine erhebliche und justiziable Verschlechterung dar.

In der zweiten Variante zeigen sich hingegen überwiegend unbedenkliche Verlagerungen auf die vorhandenen, größtenteils anbaufreien Umfahrrouten (z.B. B4). Die Einführung von Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit führt dann im Effekt dazu, dass die Anbindung sensibler Stadtbereiche für den motorisierten IV verstärkt als Außenringerschließung funktioniert. Durchgangsverkehr wird weiträumig verdrängt. Vereinzelt sind flankierende Maßnahmen in Betracht zu ziehen, umsteigende Belastungen in einzelnen Straßenzügen zu vermeiden.

T30 als Regelgeschwindigkeit stellt sich damit in der konsequent umgesetzten Form damit als attraktive Option dar, die Belastung der Stadtbevölkerung zu mindern, ohne den MIV als Verkehrsmittel kategorisch auszuschließen oder die Erschließung einzelner Stadtbereiche erheblich zu beeinträchtigen.

Abbildung 20: Belastungsdifferenz der Szenarien mit Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit im Vergleich zum Analysefall, Variante 1 eingeschränkt ohne Hauptstraßen

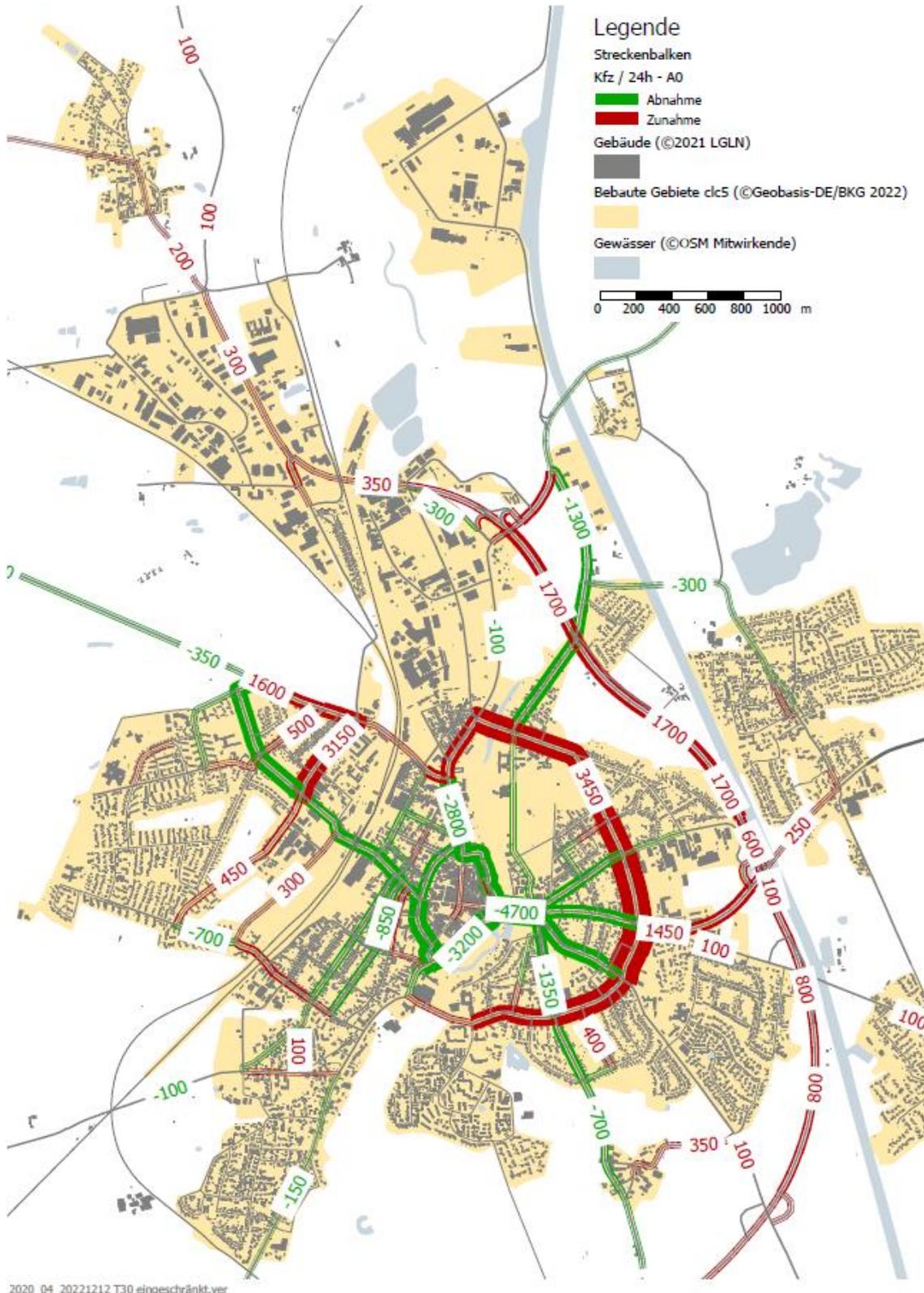
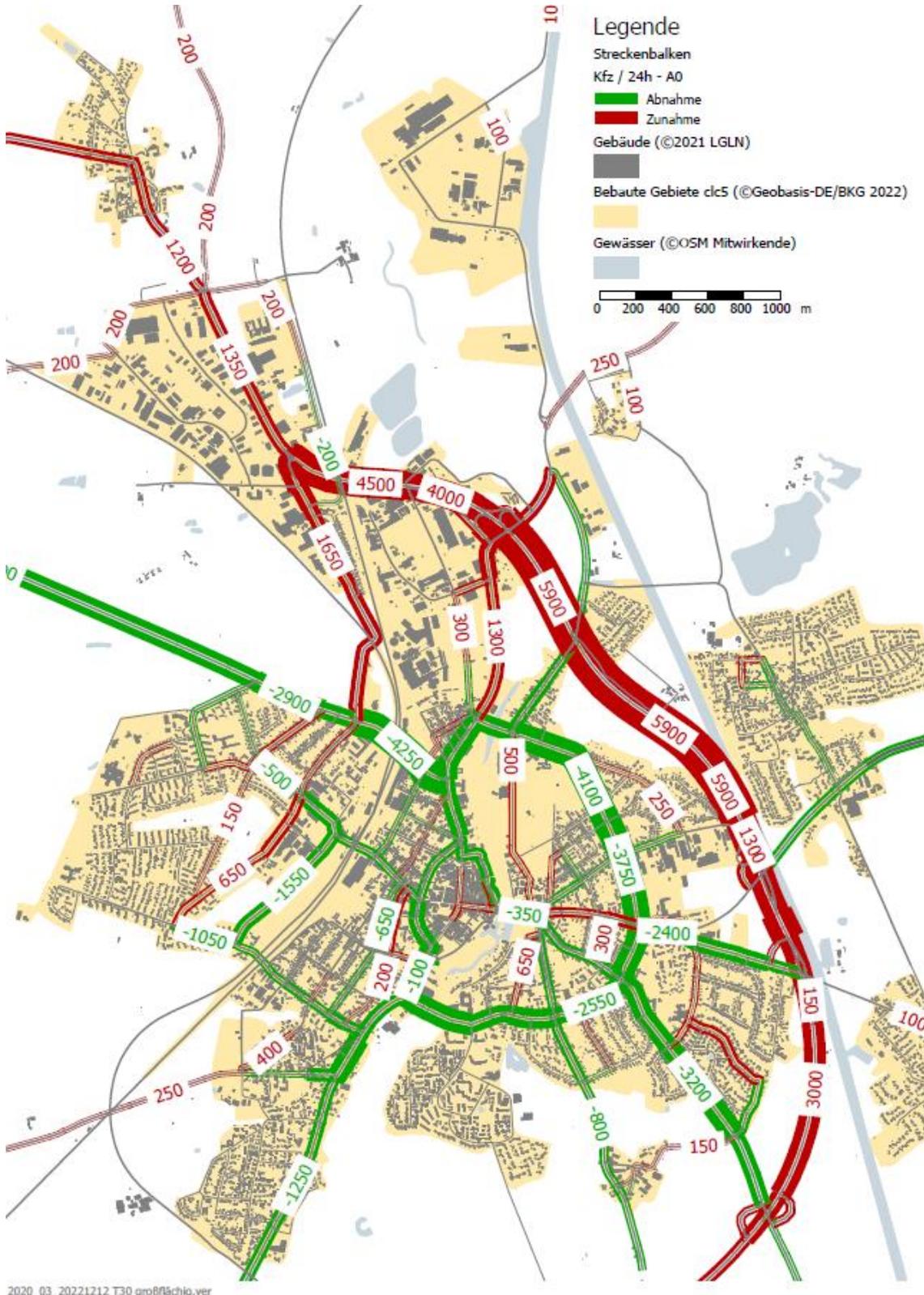


Abbildung 21: Belastungsdifferenz der Szenarien mit Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit im Vergleich zum Analysefall, Variante 2 konsequent Umsetzung



2.2 Straßenräume integriert umgestalten

Erläuterung

Die verschiedenen Verkehrsarten wie auch die Stadtgestaltung und der Aufenthalt stellen jeweils Ansprüche an die Straßenräume. Insbesondere an den Hauptverkehrsstraßen verdichten sich diese. Bisher wurden der Fuß- und der Radverkehr gegenüber dem fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr benachteiligt. Dies gilt es zu überwinden, indem Straßenräume so umgebaut werden, dass anforderungsgerechte Gehwege und Radwege Platz finden. Hierfür sind insbesondere Flächen des ruhenden Kfz-Verkehrs im Bestand umzuwandeln.

Hauptverkehrsstraßen

- Fußverkehr: Gehwege in Regelbreite (je 2,50 m), ggf. Zuschlag für Aufenthaltsflächen (siehe Maßnahme 1.3)
- Radverkehr: Eigene Radverkehrsanlagen in Regelbreite (i. d. R. 2,00 m) (siehe Maßnahmen 1.1 und 1.2)
- Fließender Kfz-Verkehr und ÖPNV: Fahrbahn in Regelbreite (6,50 m)
- Ruhender Kfz-Verkehr: Parkbuchten im Seitenraum nach Flächenverfügbarkeit (siehe Maßnahme 5.2)
- Begrünung: Erhaltung gleicher Anzahl an Straßenbäumen anstreben; die Straßenbäume „decken“ im Bestand die Parkbuchten, zum Ausbau der Radwege sind teils versetzte Neupflanzungen nötig
- Umbau ganzer Straßenräume inkl. Versetzen des Bordes notwendig (u. a. Ostring, Veerßer Straße – Celler Straße, Lüneburger Straße – Johnsburg, Ebstorfer Straße, Nothmannstraße, Bohldamm, Soltauer Straße, Hambrocker Straße)
- In Ortsdurchfahrten Shared Space bzw. bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung prüfen

Nebenstraßen

- Fußverkehr: Gehwege in Regelbreite (je 2,50 m), ggf. Zuschlag für Aufenthaltsflächen (siehe Maßnahme 1.3)
- Fließender Fahrzeugverkehr: Fahrbahn in abgeminderter Regelbreite (i. d. R. 5,50 m)
- Ruhender Kfz-Verkehr: Parkbuchten im Seitenraum bzw. Fahrbahnrandparken (siehe Maßnahme 5.1)
- Bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung (Geh- und Radwegüberfahrten im Zuge von Hauptverkehrsstraßen an Einfahrt in Nebenstraße; Vorstreckung der Seitenräume; Aufpflasterungen an Kreuzungen, Einmündungen und Querungsstellen)
- Beruhigung des fließenden Kfz-Verkehrs, Ordnung des ruhenden Kfz-Verkehrs und Gewährleistung von Gehwegen durch Straßenraumgestaltung notwendig (u. a. Am Königsberg, Im Wiesengrund, Am Vorberg, St. Viti-Straße)

Abbildung 22: Bestand B 71 Hochgraefstraße (Ostring) mit zu schmalen Geh- und Radweg



Abbildung 23: Bestandsquerschnitt einer 17,00 m breiten Hauptverkehrsstraße in Uelzen

Hauptverkehrsstraße mit 17,00 m Straßenraumbreite
 (z. B. Ostring, Groß Liederner Straße, Johnsburg, ...)
 - Bestand: **2 zu schmale gemeinsame Geh- und Radwege** -

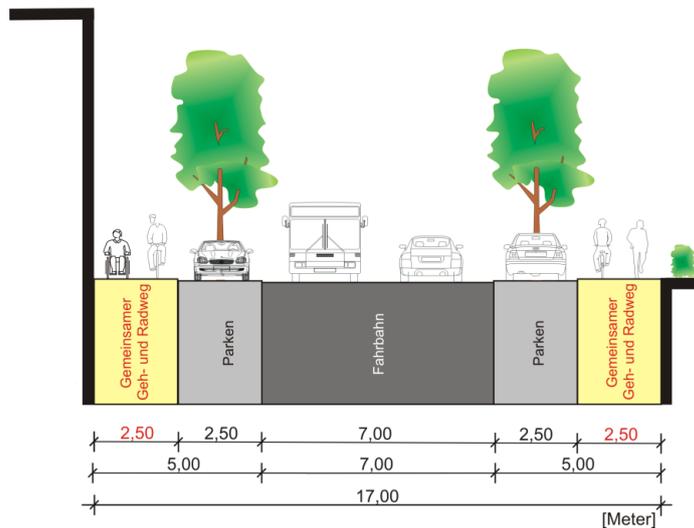
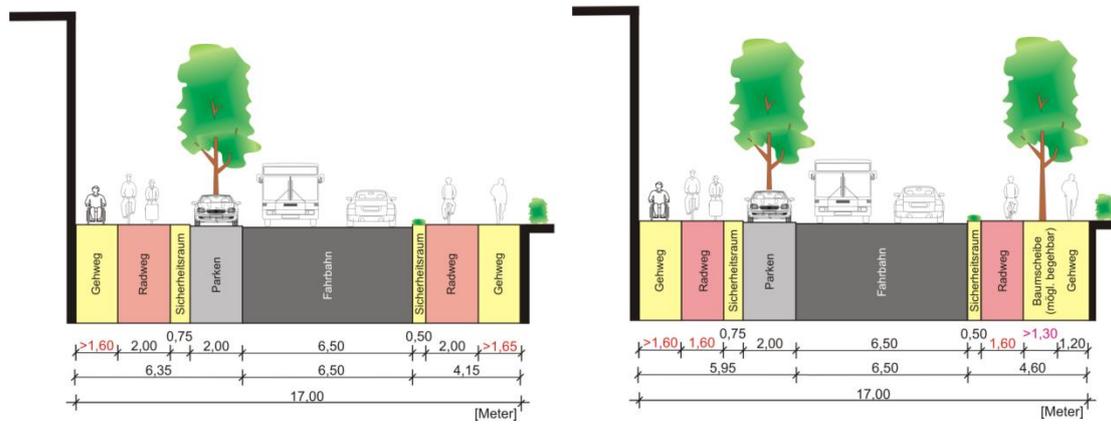


Abbildung 24: Planquerschnitte A-C für eine 17,00 m breite Hauptverkehrsstraße in Uelzen

Hauptverkehrsstraße mit 17,00 m Straßenraumbreite
 - Notwendige Integration Radverkehrsanlagen, bevorzugt Radwege -
 - Entwurf A: **2 schmale Gehwege, 1 Parkstreifen, 1 Baumreihe** -

Hauptverkehrsstraße mit 17,00 m Straßenraumbreite
 - Notwendige Integration Radverkehrsanlagen, bevorzugt Radwege -
 - Entwurf B: **1 schm. Gehweg, 2 schm. Radwege, 1 Parkstr., 2 Baumr.** -



Hauptverkehrsstraße mit 17,00 m Straßenraumbreite - Notwendige Integration Radverkehrsanlagen, bevorzugt Radwege - - Entwurf C: Parkstreifen nur an Aufweitungen, 2 Baumreihen - - Gutachterliche Empfehlung (inkl. Parkraummanagement) -	
<p>Bei um ca. 2,25 m größeren Straßenraumbreiten (z. B. Vorfeld neue Kreisverkehre - Entfall Abbiegestreifen): Anlage eines Parkstreifens in 2,00 m Breite mit 0,75 m Sicherheitsraum zum Radweg</p>	
Wesentliche Umsetzungsbausteine	<ul style="list-style-type: none"> ■ Kfz-Netz definieren und umsetzen (siehe Maßnahme 2.1) ■ Straßenräume und Querschnitte überprüfen ■ Konkrete Vor-, Entwurfs- und Ausführungsplanung pro Straße
Zuständigkeit	<ul style="list-style-type: none"> ■ Hansestadt Uelzen
Weitere Akteure / Beteiligte	<ul style="list-style-type: none"> ■ Landkreis Uelzen ■ Polizei ■ Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr
Bezug zu anderen Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ■ 1.1 Radvorrangrouten etablieren ■ 1.2 Radrouten ausbauen ■ 1.3 Gehverbindungen ausbauen ■ 2.1 Kfz-Netz und Geschwindigkeiten ■ 2.3 Knotenpunkte sichern
Verkehrliche Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Förderung des Fuß- und Radverkehrs durch Bereitstellung der erforderlichen Flächen für Geh- und Radwege ■ Erhöhung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit ■ Wegfall von Parkmöglichkeiten an Hauptverkehrsstraßen, Ausweichen auf Grundstücke und in Nebenstraßen (siehe Maßnahme 5.2) ■ Ermöglichung eines flüssigen Kfz-Verkehrs unter Vermeidung überhöhter Geschwindigkeiten durch Fahrbahnen in Regelbreite

	<ul style="list-style-type: none"> Gezielte Verkehrsberuhigung in Ortsdurchfahrten von Hauptverkehrsstraßen sowie im Nebenstraßennetz
Klimawirkung	
Kosten	
Priorisierung	
Zeitraum	
Förderung	<p>Land:</p> <ul style="list-style-type: none"> Niedersächsisches Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (75 %) <p>Förderprogramme für den Ausbau der Radwege siehe Maßnahmen 1.1 und 1.2</p>

2.3 Knotenpunkte sichern

Erläuterung

Die meisten Unfälle im Straßenverkehr geschehen an den Knotenpunkten. Zur verpflichtenden Erhöhung der Verkehrssicherheit sind daher Knotenpunkte gezielt umzugestalten. Dazu gehört der Ersatz insbesondere von unübersichtlichen LSA-Kreuzungen durch Kreisverkehre. Die Elemente der Kreisverkehre selbst müssen dabei ebenfalls auf ihre Verkehrssicherheit hin optimiert werden. Kreuzungen und Einmündungen sind sicherer zu gestalten, indem insbesondere eine angepasste Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs baulich unterstützt wird.

Kreisverkehre anlegen

- Erhöhung der Verkehrssicherheit gegenüber Kreuzungen durch Reduzierung der Konfliktpunkte und Dämpfung der Geschwindigkeiten
- Prioritär unübersichtliche LSA-Kreuzungen ersetzen; sukzessive weitgehender Ersatz von LSA-Kreuzungen
- Z. B. Groß Liederner Kreuzung, Esterholzer Kreuzung, B 71 Veerßer Straße / Soltauer Straße

Kreisverkehre optimieren

- Innenringe baulich abgrenzen (z. B. Kreisel Am Königsberg und Marktcenter)
- Furten teils weniger weit absetzen
- Hammersteinplatz: Breite Kreisfahrbahn verschmälern

LSA-Kreuzungen

- Dreiecksinseln und freie Rechtsabbieger zurückbauen; Ersatz möglichst durch Kreisverkehre (z. B. Groß Liederner Kreuzung, Esterholzer Kreuzung, Birkenallee / Neu Ripdorf)
- Furten weniger weit absetzen
- An bisherigen Fußgänger-LSA die Signalisierung des gesamten Knotenpunktes prüfen (z. B. B 191 Wendlandstraße / Klosterstraße – in Umsetzung, Celler Straße / Krempelweg)

Kreuzungen und Einmündungen

- Eckausrundungen auf Minimum verringern
- Fahrbahnen in Regelbreite (siehe Maßnahme 2.2), Vorstrecken der Seitenräume
- Vermeidung zweistreifigen Aufstellens in der wartepflichtigen Zufahrt (Sichtverhältnisse) (z. B. L 250 Ebstorfer Straße / St.-Viti-Straße)

Fuß- und Radverkehr

- Geh- und Radwegüberfahrten auf gleichbleibendem Höhenniveau mit Schrägbordsteinen zur Fahrbahn über Einmündungen von Nebenstraßen und Grundstückszufahrten mit geringem Schwerlast-Kfz-Aufkommen
- Roteinfärbung aller markierten Radwegfurten
- Querungsanlagen über die Fahrbahn von Hauptverkehrsstraßen und Nebenstraßen im Zuge von Radvorrangrouten, Radrouten und Gehverbindungen (bevorrechtigte Geh- und Radwegüberfahrt; Fußgängerüberweg; Mittelinsel; vorgestreckte Seitenräume; LSA)

- Siehe Einzelmaßnahmenkatalog im Anhang –

Abbildung 25: Hammersteinplatz mit überbreiter Kreisfahrbahn und unzulässigem Schutzstreifen; der Kfz-Verkehr kann mit überhöhten Geschwindigkeiten im Kreis fahren; der Radverkehr kann im Kreis überholt und beim Abbiegen geschnitten werden



Abbildung 26: Beispiel für einen Kreisverkehr (Quelle: BMDV 2022⁸)



⁸ BMDV Bundesministerium für Digitales und Verkehr (2022): Einladende Radverkehrsnetze. Begleitbroschüre zum Sonderprogramm „Stadt und Land“. Berlin. Online verfügbar unter: https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/StV/einladende-radverkehrsnetze.pdf?__blob=publicationFile (zuletzt abgerufen am 30.11.2022).

Abbildung 27: Kreuzung Birkenallee / Neu Ripdorf mit freiem Rechtsabbieger



Wesentliche Umsetzungsbausteine	<ul style="list-style-type: none"> ■ Vorschläge aus Einzelmaßnahmenkatalog prüfen und ggf. ergänzen ■ Verkehrssichere Umbauten vornehmen
Zuständigkeit	<ul style="list-style-type: none"> ■ Hansestadt Uelzen
Weitere Akteure / Beteiligte	<ul style="list-style-type: none"> ■ Landkreis Uelzen ■ Polizei ■ Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr
Bezug zu anderen Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ■ 1.1 Radvorrangrouten etablieren ■ 1.2 Radrouten ausbauen ■ 1.3 Gehverbindungen ausbauen ■ 1.6 Organisation und Umsetzung ■ 2.1 Kfz-Netz und Geschwindigkeiten ■ 2.2 Straßenräume integriert umgestalten

Verkehrliche Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Vermeidung von unfallbedingten Schäden an Leib und Leben sowie Sachgütern ■ Reduzierung der Unfallhäufigkeit und der Unfallschwere ■ Reduzierung der Konflikte im Straßenverkehr ■ Erhöhung der subjektiven Verkehrssicherheit ■ Mittelbare Attraktivitätssteigerung des Fuß- und Radverkehrs
Klimawirkung	
Kosten	
Priorisierung	
Zeitraum	
Förderung	<p>Land:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Niedersächsisches Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (75 %) ■ Sonderprogramm Stadt und Land (75 %)

2.4 Straßenneubau begleiten

Erläuterung

Straßenneubauprojekte sollten aufgrund ihrer verkehrlichen und ökologischen Wirkungen (Entlastung Ortsdurchfahrten; teils Erhöhung der Verkehrssicherheit; Attraktivitätssteigerung und Erhöhung Fahrleistung Kfz-Verkehr im Widerspruch zu Nachhaltigkeitserfordernissen; Flächeninanspruchnahme und Zerschneidung durch die neuen Trassen) anhand in der letzten Dekade veränderter Bewertungsmaßstäbe (Klimaneutralität, Mobilitäts- und Verkehrswende) von allen Akteuren hinterfragt und diskutiert werden. Ein Nachhaltiges Mobilitätskonzept auf kommunaler Ebene muss die Herausforderung langfristiger Planungsvorhaben, denen bei Fertigstellung mitunter überholte Planungsprämissen zugrunde liegen zumindest thematisieren, auch wenn die Planungen auf Landes- und Bundesebene erfolgen. Die erforderlichen Treibhausgas-Einsparungen im Verkehrssektor gemäß Bundes-Klimaschutzgesetz können in den kommenden Jahren ein reduziertes Ausbauprogramm der Bundesfernstraßen bewirken, die dynamische Situation ist zu verfolgen.

B 71 Ortsumgehung Groß Liedern⁹

- Entlastung der Ortsdurchfahrt Groß Liedern im Planfall 2030 von ursprünglich 7.000 Kfz / 24 h um -6.000 Kfz / 24 h auf 1.000 Kfz / 24 h
- Erleichterung der Überquerbarkeit und Lärmentlastung Ortsdurchfahrt → hohe städtebauliche Bedeutung
- Geringe Umweltbetroffenheit durch den Neubau, da keine Schutzgebiete in Anspruch genommen werden

→ Neubau verkehrlich empfehlenswert

B 71 Ortsumgehung Uelzen („Südspange“)¹⁰

- Entlastung der Ortsdurchfahrt Hochgraefestraße im Planfall 2030 von ursprünglich 13.000 Kfz / 24 h um -2.000 Kfz / 24 h auf 11.000 Kfz / 24 h → nur mittlere städtebauliche Bedeutung
- Begründung der Notwendigkeit und Wirtschaftlichkeit u. a. mit Überschreitungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit im Bestand (Verkehrssicherheitsmängel)
- Hohe Umweltbetroffenheit durch Beeinträchtigung des FFH-Gebietes Gerdau und Zerschneidung eines Landschaftsschutzgebietes (Trassierung durch Veerßener Wald)

→ Notwendigkeit des Neubaus aus verkehrlichen und ökologischen Gesichtspunkten hinterfragen, zunächst Verkehrssicherheit und Stadtverträglichkeit auf Ortsdurchfahrt durch Verkehrsberuhigung am Ortseingang B 71 Soltauer Straße, Umgestaltung der Knotenpunkte zu Kreisverkehren und Reduzierung der überbreiten Fahrbahnen auf Regelbreite erhöhen

⁹ BMVI Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2022): Projektinformationssystem zum Bundesverkehrswegeplan 2030. B 71 OU Groß Liedern. Online verfügbar unter: <https://bvwp-projekte.de/strasse/B71-G60-NI/B71-G60-NI.html> (letzter Zugriff 01.12.2022).

¹⁰ Ebd.: B 71 w Uelzen – B 4n. Online Verfügbar unter: <https://bvwp-projekte.de/strasse/B71-G50-NI/B71-G50-NI.html> (letzter Zugriff 01.12.2022).

BAB 39 Lüneburg – Wolfsburg¹¹

- Entlastung der Ortsumgehung der B 4 um Uelzen im Planfall 2030 von ursprünglich 17.000 Kfz / 24 h um - 9.000 Kfz / 24 h auf 8.000 Kfz / 24 h
- Keine Entlastung von Ortsdurchfahrten in Uelzen, da leistungsfähige Ortsumgehung B 4 vorhanden ist
- Mehrbelastung der Zubringerstraßen B 71 um 1.000 Kfz / 24 h und B 191 um 5.000 Kfz / 24 h
- Mehrbelastung K 3 – K 50 Molzen – Riestedt erwartet; Lkw-Durchfahrtsverbot prüfen (siehe Maßnahme 8.2)
- Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Verlagerung von Kfz-Verkehr von der zwei- bzw. dreistreifig ausgebauten B 4 auf die BAB
- Hohe Umweltbetroffenheit durch die Neubautrasse insgesamt (insb. Inanspruchnahme / Beeinträchtigung FFH-Gebiete und unzerschnittenen verkehrsarmen Räumen sowie Großsäuger-Lebensräumen)
- Verkürzung der Fahrtzeiten, dadurch bessere Erschließung der Region Uelzen für den Kfz-Verkehr; zugleich Attraktivitätssteigerung des Kfz gegenüber der Bahn und Erhöhung der Fahrleistung und Energieverbräuche im Kfz-Verkehr

¹¹ Ebd.: A 39 AS Lüneburg-N (B 216) – AS Weyhausen (B 188). Online verfügbar unter: <https://bvwp-projekte.de/strasse/A39-G10-NI/A39-G10-NI.html> (letzter Zugriff 01.12.2022).

Abbildung 28: B 4 Ortsumgehung Uelzen



Wesentliche Umsetzungsbausteine	<ul style="list-style-type: none"> ■ Argumente politisch und fachlich diskutieren
Zuständigkeit	<ul style="list-style-type: none"> ■ Hansestadt Uelzen
Weitere Akteure / Beteiligte	<ul style="list-style-type: none"> ■ Landkreis Uelzen ■ Land Niedersachsen ■ Bundesrepublik Deutschland
Bezug zu anderen Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ■ 2.1 Kfz-Netz und Geschwindigkeiten ■ 8.2 Verträglichkeit des Straßengüterverkehrs erhöhen
Verkehrliche Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Ausbau des Straßennetzes erzeugt i. d. R. eine Erhöhung der Fahrleistung im Kfz-Verkehr (induzierter Verkehr) ■ Parallelförderung Straßen- und Schienenverkehr sorgt nicht für eine Verringerung der Fahrleistung im Kfz-Verkehr ■ Verringerung der Fahrleistung im Kfz-Verkehr ist zur Senkung des Endenergieverbrauchs im Verkehr und damit für die Realisierbarkeit der postfossilen Antriebswende im Kfz-Verkehr nachhaltig unausweichlich

	■ Erhebliche Eingriffe in Natur und Landschaft durch den Trassenneubau
Klimawirkung	
Kosten	
Priorisierung	
Zeitraum	
Förderung	

7.3 Stärkung und Attraktivierung von Bus und Bahn



Um die Bedeutung und den Modal Split-Anteil des ÖPNV zu erhöhen, muss dieser für die Fahrgäste attraktiv und leicht verständlich gestaltet werden. Dazu tragen Maßnahmen zur Verbesserung der Angebotsqualität (siehe Maßnahme 3.1), der Zugänglichkeit sowie der Vernetzung der einzelnen Angebote untereinander bei (siehe Maßnahme 3.5). Gerade ein breites Mobilitätsangebot in seinen unterschiedlichen Facetten und die flexible Erreichbarkeit von Zielen spielen eine wesentliche Rolle für die Attraktivität und Zukunftsfähigkeit der Hansestadt Uelzen als Wohn- und Wirtschaftsstandort, mit einem kundenorientierten und einfach nutzbaren Grundmobilitätsangebot auch für die Ortsteile. Das Rückgrat eines multimodalen Mobilitätssystems ist ein leistungsstarker ÖPNV auf den wichtigen Achsen im regionalen und städtischen Bahn- und Busverkehr (siehe Maßnahme 3.3 und 3.4). Als Zubringersystem zu diesen Achsen fungieren verschiedene öffentliche Mobilitätsangebote, die bereits heute im Einsatz sind und weiterentwickelt werden (siehe Maßnahme 3.1 und 3.2). Für eine Gewährleistung der Daseinsvorsorge ist speziell der ÖPNV mit der Bereitstellung von barrierefreien/barrierearmen Mobilität weiter voranzutreiben (siehe Maßnahme 3.6).

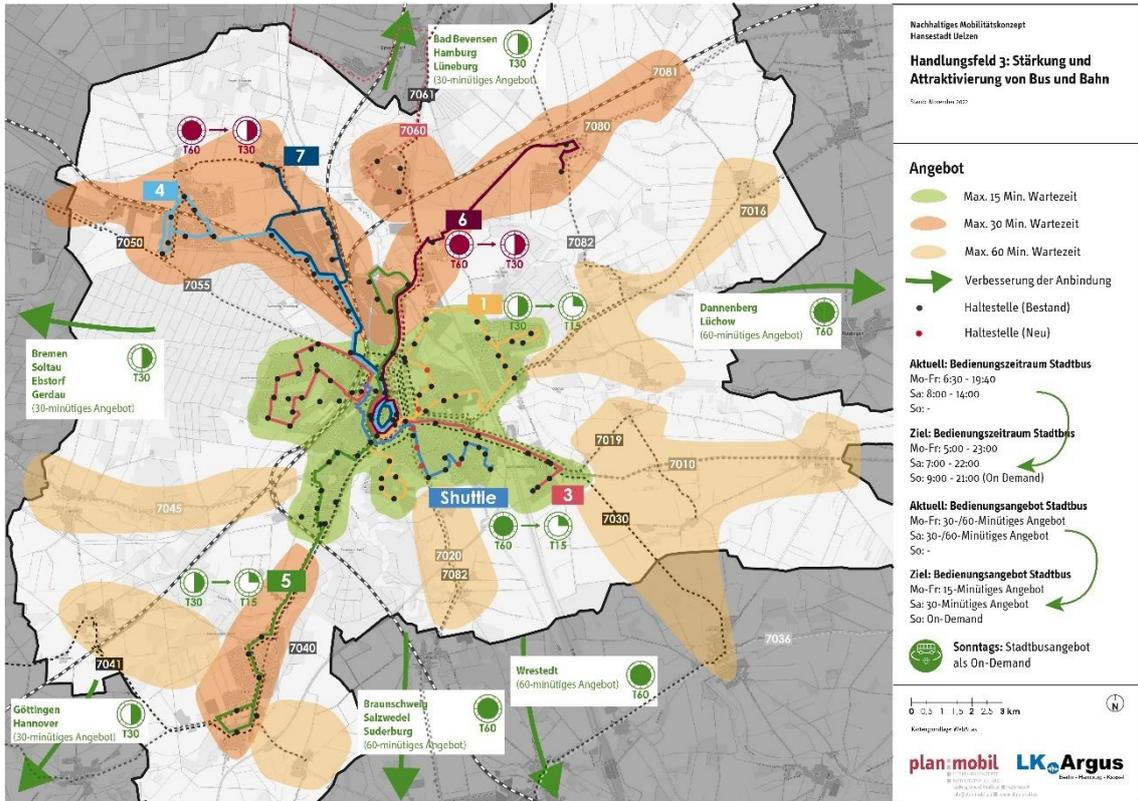
Folgende Maßnahmen sind aus dem Prozess des Nachhaltigen Mobilitätskonzeptes für die Hansestadt Uelzen mit besonderer Bedeutung für das künftige ÖPNV-Angebot von Bus und Bahn hervorgegangen:

Tabelle 4: Maßnahmen zur Stärkung und Attraktivierung von Bus und Bahn

Nr.	Maßnahmentitel	Priorität	Kosten	Zeitraum
3.1	Stärkung des Stadtbusses	☆☆☆	€€€	▶▶▶
3.2	Flexibilisierung des Angebotes	☆☆☆	€€€	▶▶▶
3.3	Optimierung des Regionalverkehrs	☆☆☆	€€€	▶▶▶
3.4	Anregungen an den Schienenverkehr	☆☆☆	€€€	▶▶▶
3.5	Tarifanpassungen	☆☆☆	€€€	▶▶▶
3.6	Schaffung einer barrierefreien/ barrierearmen Mobilität	☆☆☆	€€€	▶▶▶

Eine Gesamtübersicht über die vorgeschlagenen Maßnahmen – sofern sie räumlich verortet werden können – bietet Abbildung 29. Nachfolgend werden die einzelnen Maßnahmen im Handlungsfeld „Stärkung und Attraktivierung von Bus und Bahn“ vorgestellt.

Abbildung 29: Maßnahmenkarte Handlungsfeld 3 Stärkung und Attraktivierung von Bus und Bahn



Die Karte ist hochauflösend im Kartenband dargestellt.

3.1 Stärkung des Stadtbusses

Erläuterung

Ziel ist die Stärkung des Stadtbusses als ein wesentlicher Bestandteil für eine umweltgerechten Mobilität in Uelzen. Mit der Elektrifizierung der Stadtbusflotte erfolgt bereits ein wesentlicher Schritt. Weiterhin definiert das Zielkonzept zukünftige Bedienungsqualitäten im Stadtgebiet, um die Erreichbarkeit von und nach Uelzen, insbesondere für weitere Nutzergruppen neben dem Schülerverkehr zu stärken. Vor dem Hintergrund der älteren Bevölkerung in der Hansestadt Uelzen, der Funktion als Kreisstadt und Arbeitsplatzstandort sowie als Freizeitziel ist eine attraktive Alternative nicht nur aus Klimaschutzgründen zum Pkw und aktiven Mobilitätsangeboten unausweichlich. Eine Ausweitung der Bedienungszeiten in den frühen Morgenstunden und Mittagsstunden sowie einer Verdichtung des gesamten Bedienungsangebotes ist im Sinne einer Angebotsplanung sukzessive vorzunehmen. Eine Verkehrswende, die sich auch die Hansestadt Uelzen zum Ziel gesetzt hat, kann nur mit der Verknüpfung von Daseinsvorsorgefunktionen und der umweltverträglichen Gestaltung und Umsetzung von integrierten Mobilitätskonzepten, die für Menschen eine attraktive und leistungsfähige Alternative zum motorisierten Individualverkehr darstellen, gelingen. Der Stadtbus ist hierbei ein wesentlicher Baustein in Zuständigkeit der Hansestadt Uelzen. Weiterhin bedarf es Anpassungen in der Linienführung für eine direktere und umstiegsarme bzw. -reduzierte Anbindung aus den Ortsteilen in die Kernstadt (siehe Abbildung 30):

Optimierung der Linienführung (Begradigung von Linienführungen zu Reduzierung von Schleifenfahrten):

- **Linie 1:** Aufgrund einer neuen Direktanbindung der Linie 5 von Holdenstedt in die Kernstadt wird kein Schlenker die Stationen Am Theater, Am Königsberg/Fuchsberg, Hasenberg und Immenweg gefahren. Diese Stationen erschließt nun die Linie 1.
- **Linie 2:** Die Linie 2 wird durch die Einführung eines Shuttlebusses ersetzt (siehe unten „Anbindung von aktuell nicht erschlossenen Gebieten“).
- **Linie 3:** Die Linie 3 erfüllt aktuell die Erschließungsfunktion der östlichen Kernstadt und Groß Liedern. Eine zukünftige separate Shuttlebuslinie erschließt den BBS Campus und die angrenzenden Bereiche entlang der Hambrocker Straße. Die Linie 3 ermöglicht nun eine Direktanbindung von Groß Liedern in die Kernstadt sowie eine Ausweitung zur gesamten Anbindung der westlichen Kernstadt. Gegenwärtig wird die westliche Kernstadt mit der Linie 2 angebunden (aktuell Erschließung durch Linie 2).
- **Linie 4:** Die bestehende Linie 4 bindet Westerweyhe und Kirchweyhe an die Kernstadt an. Für eine Direktanbindung beider einzelner Stadtteile wird die Linie 4 zukünftig aufgeteilt. Eine direktere Anbindung von Westerweyhe kann die Linie 4 und eine separate Anbindung von Kirchweyhe die Linie 7 übernehmen. Somit ist für beide Ortsteile jeweils individuell eine attraktive Anbindung gewährleistet.
- **Linie 5:** Eine veränderte Linienführung der Linie 5 gewährleistet eine Direktanbindung von Holdenstedt in die Kernstadt ohne Schlenker über den Immenweg, die Stationen Am Theater, Am Königsberg/Fuchsberg, Hasenberg, Immenweg und Hasenberg/Immenweg. Diese Haltestellen werden über die Linie 1 erschlossen.
- **Linie 6:** Der Ortsteil Molzen wird direkt ohne den Schlenker über das Areal am Hafen an die Kernstadt angebunden. Die Anbindung vom Hafen über die Hamburger Straße wird durch eine erweiterte Linienführung von der Linie 7060 übernommen.

- **Linie 7:** Die Linie 7 bindet den Ortsteil Kirchweyhe auf direkter Linienführung an die Kernstadt.
- **Anbindung von aktuell nicht erschlossenen oder in Entwicklung befindlichen Gebieten:**
BBS Campus: Die gegenwärtige Erschließung des BBS Campus sowie des Ortsteils Groß Liedern erfolgt über die Linie 3. Durch eine optimierte Linienführung mittels einer separaten Shuttlelinie wird explizit nur der Campus (und die Bereiche der Hambrocker Straße) direkt mit der Kernstadt und dem Hundertwasserbahnhof verbunden. Der Ortsteil Groß Liedern wird getrennt über die geänderte Linie 3 angebunden. Somit kann der prognostiziert höher frequentierter Schülerverkehr auf direktem Weg ohne den Schlenker über die Groß Liederner Straße an den ZOB vom Rathaus sowie dem Hundertwasserbahnhof angebunden werden. Auf diesem Linienweg wird eine weitere Haltestelle am zukünftigen Eingang an der Esterholzer Str. / Wilhelm-Seedorf-Straße integriert.
- **Ergänzung weiterer Haltestellen:**
 - **Linie 1:** zw. Birkenallee und Lindenstr. und zw. Lindenstr./Friedhof und Hammersteinplatz
 - **Shuttle Neu (aktuell Linie 3):** Zwei Haltestellen zw. Am Vorberg/Hambr. Str. und sowie zw. Hambrocker Str. und Hammersteinplatz
- **Erhöhung der Fahrplanhäufigkeit** mit direkter Anbindung zum Hundertwasserbahnhof als zentrale Schnittstelle
- **Ausweitung des Bedienungszeitraumes**

Aktuell:

- Mo-Fr: 6:30 – 19:40
- Sa: 8:00 – 14:00
- So: -

Ziel:

- Mo-Fr: 5:00 – 23:00
- Sa: 7:00 – 22:00
- So: 9:00 – 21:00 (On Demand)

Ortsteil	Aktuell	Ziel
<ul style="list-style-type: none"> ■ Hanstedt II ■ Klein Liedern ■ Mehre ■ Hambrock ■ Halligdorf 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Hansen ■ Pieperhöfen ■ Woltersburg ■ Riestedt ■ Borne ■ Klein Süstedt 	Einzelne Fahrten oder T120 (ausschließlich Regionalbus)
<ul style="list-style-type: none"> ■ Holdenstedt ■ Ripdorf 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Westerweyhe ■ Kirchweyhe 	T60 (Stadtbus)
<ul style="list-style-type: none"> ■ Molzen 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Masendorf 	Einzelne Fahrten (Regionalbus)
<ul style="list-style-type: none"> ■ Groß Liedern 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Veerßen 	T60 (Stadt- und Regionalbus)
<ul style="list-style-type: none"> ■ Kernstadt 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Oldenstadt 	<ul style="list-style-type: none"> ■ T30 (Stadt- und Regionalbus)

- Verkehrsflussoptimierung/Optimierung der Verkehrslenkung mittels Einsatz von Echtzeitdaten in Bussen (verbesserte Abstimmung zw. Stadt- und Regionalangeboten)

Verkehrliche Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Attraktivitätssteigerung des ÖPNV ■ Schaffung eines flächendeckenden, zuverlässigen Angebots mit großer Transparenz ■ ÖV-Anteil von 5 % (Jahr 2017) des Modal Split kann erhöht werden ■ Senkung von Nutzungshürden
Klimawirkung	
Kosten	
Priorisierung	
Zeitraum	
Förderung	<p>Land:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ „Förderung von ÖPNV-Linienbussen“ (Neufahrzeuge bis zu 40 % und Gebrauchtfahrzeuge bis zu 20 %) ■ Einrichtung/Verlegung von Haltestellen-LNVG-Förderung im vereinfachten Verfahren (75 %)

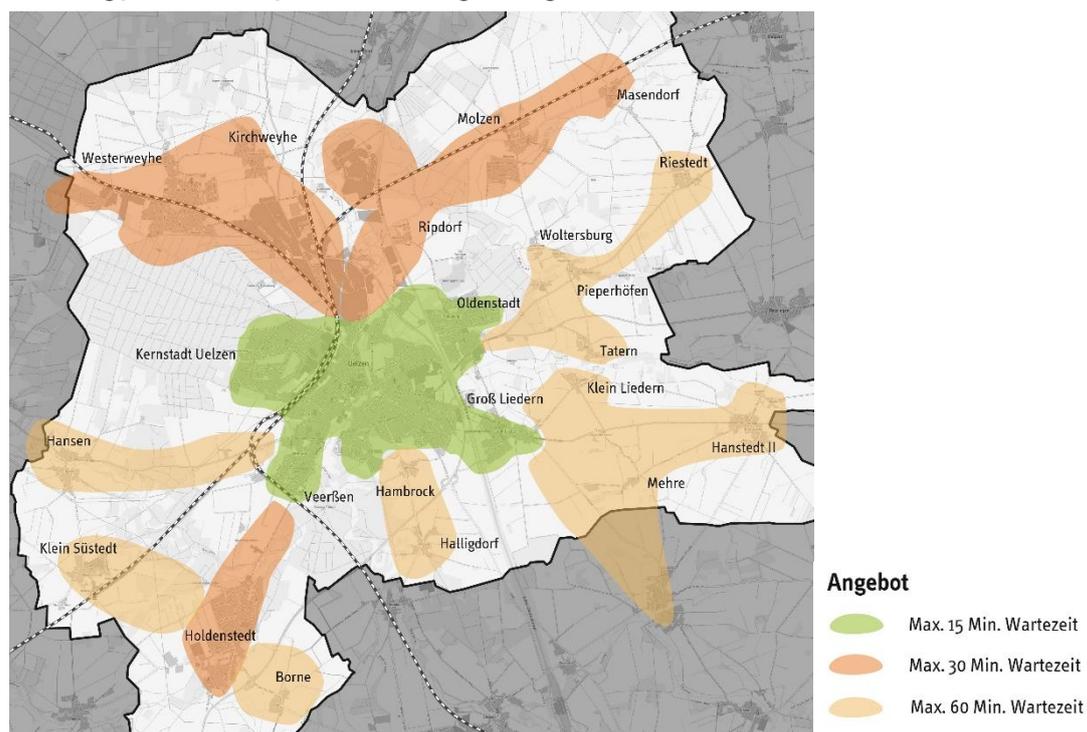
3.2 Flexibilisierung des Angebotes

Erläuterung

Bisher verkehrt der Stadtbus Montag bis Samstag in der Kernstadt. Mit einer Flexibilisierung des Angebotes kann die Erreichbarkeit einzelner Ortschaften mit dem ÖPNV verbessert werden, die bisher nicht oder nur unzureichend mit einem Bus-Angebot angebunden sind. Ziel ist eine Steigerung des Nutzungsgrades in derzeit nachfrageschwächeren Siedlungsgebieten und zu nachfrageschwachen Zeiten. Die Maßnahme beinhaltet daher die Nutzung der Möglichkeiten eines bedarfsorientierten Angebotes zur Einführung eines gesamtstädtischen Stadtbus-Angebotes am Sonntag als **On-Demand-Angebot** mit folgenden Konditionen:

- Bedienung erfolgt stets in Ausrichtung auf die zentralen Verknüpfungspunkte (Mobilitätsstationen), um einen weiterführenden Anschluss an das SPNV-Angebot, das Angebot des Regionalverkehrs sowie einen Übergang zu weiteren Verkehrssystemen wie bspw. Sharingangeboten zu gewährleisten
- Neben den bestehenden baulichen Haltestellen werden zusätzlich virtuelle Haltestellen bedient, die im gesamten Stadtgebiet das Netz der ÖPNV-Zugangsstellen für eine leichtere Zugänglichkeit erhöhen
- Ziel ist, dass eine Haltestelle (virtuell) in max. 3 Fußminuten erreichbar ist, was einer Distanz von max. 250 m entspricht

Abbildung 31: Maßnahme 3.2 Flexibilisierung des Angebotes



Die Karte ist hochauflösend im Kartenband dargestellt.

Wesentliche Umsetzungsbausteine

- Klärung der Bedienzeiten
- Festlegung der max. Wartezeit
- Organisation des Betriebes

Zuständigkeit	<ul style="list-style-type: none"> ■ Hansestadt Uelzen ■ Stadtwerke Uelzen
Weitere Akteure / Beteiligte	<ul style="list-style-type: none"> ■ Verkehrsgesellschaft Nord-Ost-Niedersachsen VNO ■ Landkreis Uelzen
Bezug zu anderen Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ■ 3.1 Stärkung des Stadtbusses ■ 3.3 Optimierung des Regionalangebotes ■ 3.5 Tarifierpassungen ■ 4.1 Einrichtung von Mobilitätsstationen ■ 4.2 Hundertwasserbahnhof als Mobilitätszentrale ■ 6.1 Echtzeitinformationen im ÖV ■ 6.5 Mobilitätsplattform ■ 7.4 Umstellung städtischer Fuhrpark auf alternative Antriebe
Verkehrliche Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Attraktivitätserhöhung durch Integration weiterer Serviceangebote ■ Beitrag zur Reduzierung des Individualverkehrs und des Flächenverbrauchs durch Förderung der Multimodalität ■ Erhöhung der Sichtbarkeit des ÖPNV und der angebotenen Mobilitätsangebote ■ Ausweitung des ÖÖNV-Angebotes adressiert weitere Nutzergruppen
Klimawirkung	
Kosten	 <ul style="list-style-type: none"> ■ Bauliche Ausgaben: Tiefbauarbeiten, Errichtung und Umgestaltung, Wartung und Betrieb
Priorisierung	
Zeitraumen	
Förderung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Land: ■ EFRE Förderprogramm „Verbesserung der Stadt-Umland-Mobilität im öffentlichen Personennahverkehr (Flexible Bedienformen)“ (50-60 %)

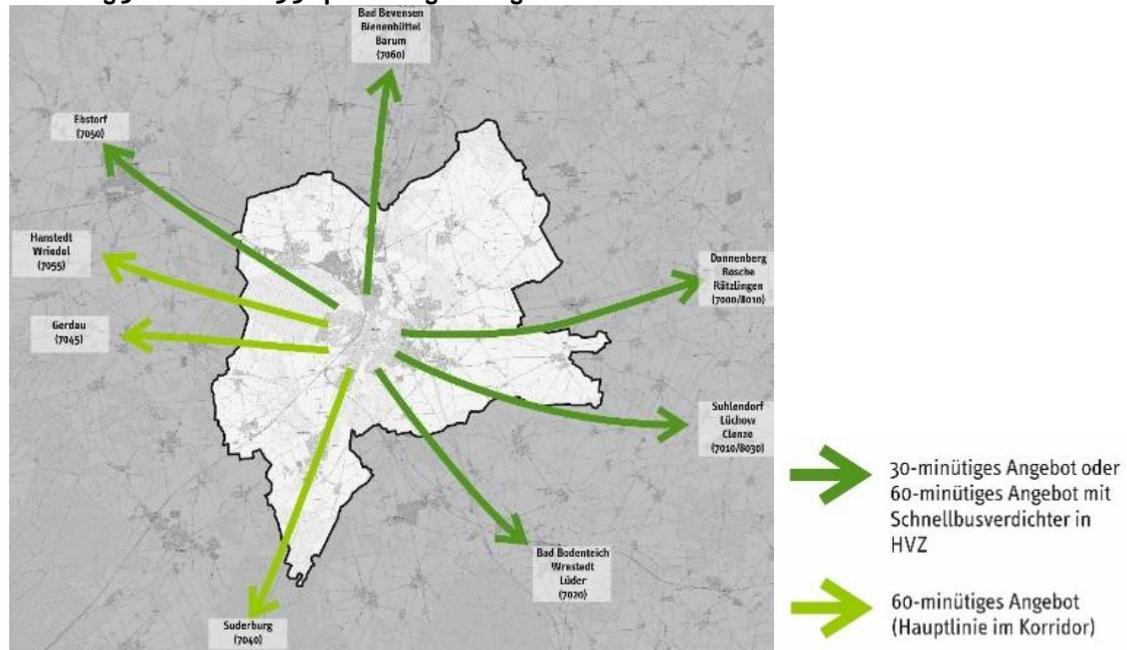
3.3 Optimierung des Regionalverkehrs

Erläuterung

Gegenwärtig besteht kein Regional- und Stadtbusangebot am Sonntag. Die bestehenden Regionalbuslinien verkehren in unregelmäßigen Taktungen und sind überwiegend nur als Rufbusangebot vorhanden. Das bestehende Angebot orientiert sich stark am Schülerverkehr. Für die Regionalbuslinien ist insbesondere die Ausweitung der Bedienungszeiten und das Schließen von Bedienungslücken sowie die Einrichtung eines tagesdurchgängigen Taktangebotes mit einheitlichen Abfahrzeiten relevant. Das Angebot sollte nicht überwiegend als Rufbus erfolgen, sondern durch regelmäßige Busse im Straßenraum präsent sein. Durch die Ausweitung des Bedienungsangebot auf den Regionallinien soll die regionale Anbindung Uelzens als Kreisstadt an das Umland gestärkt werden. Dies leistet einen Beitrag zur besseren Anbindung der Ortsteile an die Kernstadt von Uelzen und an die Region sowie eine Attraktivitätssteigerung des ÖPNV und SPNV im Vergleich zum MIV. Die Stärkung des Regionalverkehrs führt zudem zu einer verbesserten Netzwerke von Stadt- und Regionalbusangeboten, einer Verknüpfung zu ergänzenden Mobilitätsangeboten und einer verbesserten Teilhabe von Personen ohne eigenen Pkw speziell im Stadt-Umland-Bereich. Dies beinhaltet folgende Anpassungen des Regionalverkehrs:

- Etablierung von Korridoren im 30-minütigen Angebot (auch durch Überlagerung von Linien) oder im 60-minütigen Angebot mit Schnellbusverdichtern in der HVZ
 - Korridor Bad Bevensen, Bienenbüttel, Barum
 - Korridor Dannenberg, Rosche, Rätzlingen
 - Korridor Suhlendorf, Lüchow, Clenze
 - Korridor Bad Bodenteich, Wrestedt, Lüder
 - Korridor Ebstorf
- **Korridore im 60-minütigen Angebot**
 - Korridor Suderburg
 - Korridor Gerdau
 - Korridor Hanstedt, Wriedel

Abbildung 32: Maßnahme 3.3 Optimierung des Regionalverkehrs



Die Karte ist hochauflösend im Kartenband dargestellt.

Wesentliche Umsetzungsbausteine	<ul style="list-style-type: none"> ■ Verdichtung des Angebots (Zubestellung + Neuvergabe) ■ Priorisierung der Korridore mit hoher Nachfrage (30 Min. Takt) bei Umsetzung
Zuständigkeit (Erstakteur)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Landkreis Uelzen
Weitere Akteure / Beteiligte	<ul style="list-style-type: none"> ■ Verkehrsgesellschaft Nord-Ost-Niedersachsen mbH ■ Regionalbus Braunschweig GmbH ■ KVG Stade GmbH & Co. KG ■ Hansestadt Uelzen ■ Stadtwerke Uelzen
Bezug zu anderen Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ■ 1.1 Radvorrangrouten etablieren ■ 1.2 Radroutennetz ausbauen ■ 1.5 Fahrradparken verbessern ■ 3.1 Stärkung des Stadtbusses ■ 3.4 Anregungen an den Schienenverkehr ■ 3.5 Tarifierpassungen ■ 4.1 Einrichtung von Mobilitätsstationen ■ 4.2 Hundertwasserbahnhof als Mobilitätszentrale ■ 4.6 Förderung multimodaler Mobilität (Organisation, Marketing) ■ 6.1 Echtzeit-Informationen im ÖV

	<ul style="list-style-type: none"> ■ 6.5 Mobilitätsplattform
Verkehrliche Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Eine Verbesserung des Bedienungsangebotes führt zu einer merklichen Attraktivitätssteigerung und kann somit bestehende und Neukunden zur höheren Frequentierung leiten ■ Der ÖV-Anteil von 5 % (Jahr 2017) des Modal Split kann deutlich erhöht werden.
Klimawirkung	
Kostenung	<p>€€€</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Bauliche Ausgaben: Tiefbauarbeiten, Errichtung und Umgestaltung, Wartung und Betrieb
Priorisierung	
Zeitraumen	
Förderung	<ul style="list-style-type: none"> ■ /

3.4 Anregungen an den Schienenverkehr

Erläuterung

Der SPNV stellt einen wesentlichen Teil des leistungsstarken und attraktiven öffentlichen Personenverkehrs als schnelle und direkte Stadt-Umland- und Regionsanbindung dar. Das bestehende SPNV-Angebot ist insbesondere in den Hauptverkehrszeiten mitunter stark ausgelastet (insbesondere Nord-Süd-Achse Hamburg – Uelzen – Hannover). In der West-Ost-Ausrichtung ist das Angebot mit zweistündlichen Fahrtmöglichkeiten nicht immer attraktiv. In den kommenden Jahren sind Maßnahmen auf den regionalen und überörtlichen Schienenverkehrsachsen umzusetzen, die kurz- und mittelfristig dazu führen, das Angebot und die Qualität zu steigern. Dies steht im Einklang mit der bundes- und landespolitischen Zielstellung zum Ausbau des Schienenverkehrs und –infrastruktur.

Potenzial wird insbesondere für die Anbindung des westlichen Stadtgebietes aufgrund von zukünftigen Neubaugebieten (speziell Wohnbebauung) gesehen. Die Hansestadt Uelzen setzt sich für die Reaktivierung des Haltepunktes im größten Ortsteil der Hansestadt in Westerweyhe ein, da hier ein Potenzial hinsichtlich der Einwohnerstruktur im Einzugsbereich festzustellen ist. Aufgrund dessen, dass die ehemaligen Flächen des Bahnhofes Westerweyhe in privater Hand liegen, wird für eine Prüfung zur Reaktivierung der Bereich von Stadtberg / Am Stadtwald vorgeschlagen (siehe Abbildung 34).

Die Hansestadt Uelzen kann bei den nächsten Schritten eine Prüfung der Realisierbarkeit unterstützen:

- Durchführung einer Machbarkeitsstudie
- Prüfung der Bahnübergänge im Stadtgebiet
- Vertiefte Planungen durch DB Netz AG

Abbildung 33: Maßnahme 3.4 Anregungen an den Schienenverkehr

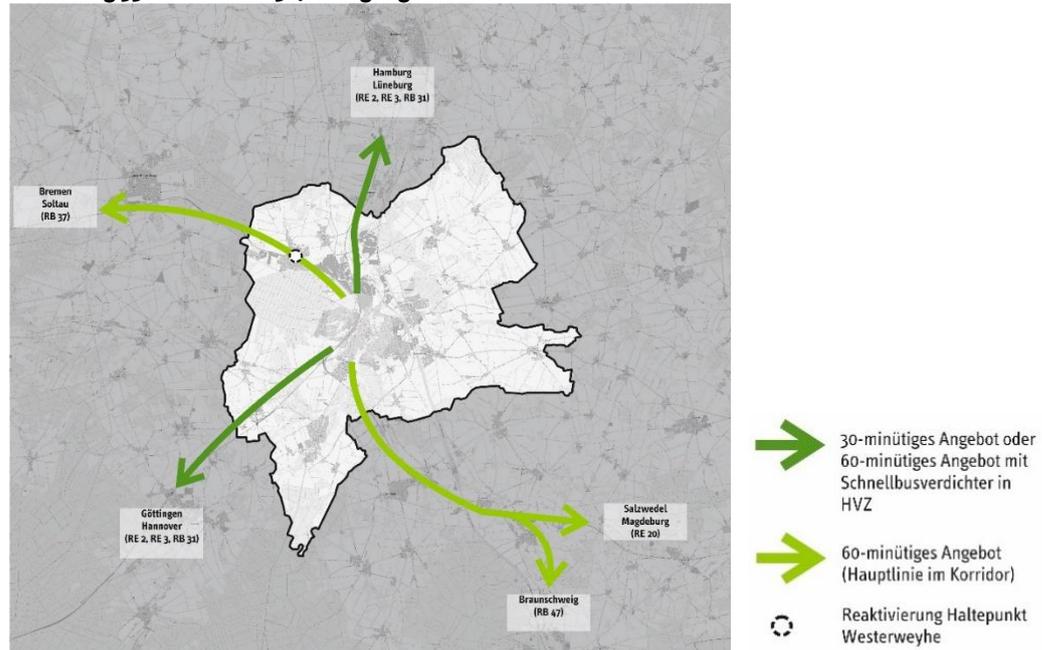


Abbildung 34: Möglicher Standort zum Haltepunkt Westerweyhe am Bahnübergang Stadtberg - Am Stadtwald (Eigenes Fotoarchiv)



Wesentliche Umsetzungsbausteine	<ul style="list-style-type: none"> ■ Unterstützung der Deutschen Bahn und des Landes Niedersachsen bei der sukzessiven Verbesserung der Schieneninfrastruktur und des SPNV-Angebotes ■ Prüfung: Reaktivierung Station Westerweyhe ■ Kooperation mit der DB bei den Maßnahmen zur Reaktivierung des Haltepunktes Westerweyhe und Prüfung der Bahnübergänge im Stadtgebiet
Zuständigkeit	<ul style="list-style-type: none"> ■ Land Niedersachsen
Weitere Akteure / Beteiligte	<ul style="list-style-type: none"> ■ Deutsche Bahn, DB Netz AG ■ Landkreis Uelzen ■ Hansestadt Uelzen
Bezug zu anderen Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ■ 3.1 Stärkung des Stadtbusses ■ 3.2 Flexibilisierung des Angebotes ■ 3.3 Optimierung des Regionalverkehrs ■ 3.5 Tarifierpassungen ■ 4.1 Einrichtung von Mobilitätsstationen ■ 4.2 Hundertwasserbahnhof als Mobilitätszentrale ■ 4.6 Förderung multimodaler Mobilität (Organisation, Marketing) ■ 6.1 Echtzeitinformationen im ÖV
Verkehrliche Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Attraktivitätserhöhung durch Integration weiterer Serviceangebote ■ Beitrag zur Reduzierung des Individualverkehrs und des Flächenverbrauchs durch Förderung der Multimodalität ■ Erhöhung der Sichtbarkeit des ÖPNV und der angebotenen Mobilitätsangebote
Klimawirkung	
Kosten	
Priorisierung	
Zeitraumen	
Förderung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Bund ■ Förderung alternativer Antriebe im Schienenverkehr (bis 60 % Investitionszuschüsse) ■ Land ■ Förderung von SPNV-Haltepunkten und Bahnhöfen innerhalb des niedersächsischen ÖPNV-Jahresförderungsprogramms

3.5 Tarifierpassungen

Erläuterung

Im Rahmen der gemeinsamen ÖV- und Fahrrad-Marketingkampagne (siehe Maßnahme 4.6) ist eine Neuaufstellung zur Tarifübersicht durchzuführen:

- Die Vereinheitlichung des Pluspunkttarifes (eine Preisstufe im Stadtgebiet Uelzen einschließlich Niendorf II) ist im Jahr 2020 erfolgt. Daran ergänzend ist eine Integrierung des Uelzen-Tarifes im Stadtverkehr einzuführen.
- Einheitliche (über-)regionale Tarifgestaltung (gemeinsame Tickets für Stadt- und Regionalbus, Aussetzung von Verbunds-/ Geltungsgrenzen, Aufnahme in das City-Ticket der Deutschen Bahn, (HVV-Mitgliedschaft gegenwärtig beantragt))
- Mit den Diskussionen und der im Mai 2023 angekündigten Einführung des Deutschlandtickets steht die Etablierung eines tariflich attraktiven Flatrate-Angebotes bevor. Ein vereinfachtes Tarif- und Ticketsystem dient in hohem Maße dem Abbau von Zugangshemmnissen zum ÖPNV und trägt somit dazu bei, mehr Fahrgäste für Bus und Bahn in den kommenden Jahren zu gewinnen
- Zumindest Beibehaltung des Ticketpreisniveaus nach Senkung der Ticketpreise 2019 um 25 % und der vergünstigten Sozialtickets
- Einführung eines KombiTickets ÖPNV und Parken (Lösen eines Parktickets in den Sammelanlage berechtigt zur Nutzung des ÖPNV im Stadtgebiet)
- Digitalisiertes Ticketing inkl. altersgerechter Apps: integrierte Buchungsmöglichkeiten über die App „Wohin du willst“
- Zur möglichen Finanzierung sind Ansätze wie eine erhöhte Umlagefinanzierung (z. B. Nahverkehrsabgabe), die Finanzierung durch eine Erhöhung der Gewerbesteuer (50 % der Gesamtkosten) und Umlage für Bürgerinnen und Bürger, sprich, EW, Tourismus, Pendelnde (50 % der Gesamtkosten), Einsatz von Mitteln aus der Parkraumbewirtschaftung oder Mineralölsteuer sowie wie eine Ausweitung der Nutzerfinanzierung (nur bei starker Steigerung der Mobilitätskosten für andere Verkehrsmittel). Auch die Regionalisierung des SPNV mit entsprechender Anpassung der Finanzierung kann ein Handlungsansatz sein.

Abbildung 35: Fahrscheinautomat am Hundertwasserbahnhof (Eigenes Fotoarchiv 2022)



Wesentliche Umsetzungsbausteine	<ul style="list-style-type: none"> ■ Vereinfachte digitale Buchungsmöglichkeiten u.a. über die App „Wohin du willst“ ■ Kombinierte Ticketmöglichkeiten zur ÖV-Nutzung und Parken ■ Vereinheitlichung der (über-)regionalen Tarife
Zuständigkeit	<ul style="list-style-type: none"> ■ Hansestadt Uelzen ■ Landkreis Uelzen ■ Stadtwerke Uelzen mycity ■ Deutsche Bahn
Weitere Akteure / Beteiligte	<ul style="list-style-type: none"> ■ Fahrgastvertretung ■ Hamuburger Verkehrsverbund HVV ■ Verkehrsgesellschaft Nord-Ost-Niedersachsen VNO ■ Landkreis Uelzen
Bezug zu anderen Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ■ 3.1 Stärkung des Stadtbusses ■ 3.3 Optimierung des Regionalverkehrs ■ 4.6 Förderung multimodaler Mobilität (Organisation, Marketing) ■ 6.5 Mobilitätsplattform
Verkehrliche Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Komfortsteigerung durch attraktive und übersichtlichere Ticketangebote
Klimawirkung	<p style="text-align: center;">  </p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Verlagerungspotenzial vom MIV auf den ÖPNV (Erkenntnisse des 9 € Tickets relevant)
Kosten	<p style="text-align: center;">  </p>

	<ul style="list-style-type: none"> ■ Einmalige Kosten sind niedrig (Anpassung der Vertriebsstrukturen). Laufende Kosten für die Verkehrsbetriebe hoch, da sie die Differenz zwischen eigentlichem Preis und Preis für die Tickets zahlen müssen.
Priorisierung	 <ul style="list-style-type: none"> ■ Wichtig für die Mobilität für alle (Menschen mit wenig Einkommen)
Zeitraumen	
Förderung	<ul style="list-style-type: none"> ■ /

3.6 Schaffung einer barrierefreien/barrierearmen Mobilität

Erläuterung

Im Bereich des ÖPNV präzisiert das Personenbeförderungsgesetz in der aktuellen Fassung mit Gültigkeit ab dem 03.12.2020 die Anforderungen an den Nahverkehrsplan (NVP) als zentrale Planungsfunktion zur Schaffung eines „vollständig barrierefreien ÖPNV“. Aufgabenträger ist der Kreis Uelzen, die Bausträgerschaft liegt vorrangig bei der Hansestadt Uelzen. Bisher erfolgt die Einrichtung von barrierefreien Mobilitätsangeboten in der Hansestadt Uelzen vorrangig im Rahmen von Um- und Neubauten (Straßenräume, Haltestellen) oder der Vergabe von Verkehrsleistungen (Fahrzeuge im ÖPNV).

Mit dem „Konzept zur barrierefreien Umgestaltung und zweckmäßigen Ausstattung der Haltestellen im Gebiet der Hansestadt Uelzen“ hat die Hansestadt Uelzen eine vorbildliche Grundlage mit Prioritätenreihungen für den Haltestellenumbau in den kommenden Jahren erarbeitet.

Vor dem Hintergrund der Schaffung von direkten, möglichst barrierearmen Wegekettens zur Förderung des Umweltverbundes, der Förderung der Verkehrssicherheit und des Nutzungskomforts für körperlich oder sonstig beeinträchtigte Verkehrsteilnehmende sind neben der Haltestelleninfrastruktur alle Teile einer Mobilitätskette (vor Reiseantritt, während des Weges sowie in der Nutzung von Fahrzeugen) aus Sicht der Barrierefreiheit zu berücksichtigen:

- Konsequenter Umbau der Haltestellen im Stadtgebiet
- Einsatz barrierefreier Fahrzeuge im ÖPNV
- Sicherstellung einer Barrierefreiheit der Fahrgastinformation gemäß dem 2-Sinne-Prinzip
- Definition von barrierefreien Standards bei Umbau von typisierten Straßenräumen in Uelzen anhand der geltenden technischen Standards (z. B. DIN 18040-3)
- Der barrierefreie Neu- oder Umbau von Wegen, Querungsstellen, Einmündungen und Haltestellen ist zunächst auf ein Vorrangnetz für den Fußverkehr auszurichten. An vielfrequentierten Einrichtungen ist eine barrierefreie oder zumindest möglichst barrierearme Gestaltung im direkten Umfeld vorzusehen:
 - Barrierefreie Verbindungen von Straßenraum und wichtigen Einrichtungen schaffen z.B. für Blinde taktile Wegeföhrung zu den Haupteingangsbereichen, Kennzeichnung entsprechender Querungsflächen durch taktile Bodenplatten sowie Einrichtung von akustischen Signalen.
 - Die Nahbereiche im Umfeld wichtiger Bushaltestellen sollten über taktile Leitelemente linear angebunden sein, ein durchgängiges Blindenleitsystem und Fahrgastinformationen für Gehörlose am Bahnhof sind zu schaffen
 - Entflechtung des Fuß- und Radverkehrs im Seitenraum auf dem Fußweg, im gesamten Stadtgebiet

Abbildung 36: Haltestelle am neuen ZOB Rathaus (Eigenes Fotoarchiv 2022)



<p>Wesentliche Umsetzungsbausteine</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Barrierefreier Ausbau der Haltestelleninfrastruktur ■ Einsatz barrierefreier Fahrzeuge im ÖPNV ■ Bereitstellung barrierefreier Fahrgastinformation ■ Definition von barrierefreien Standards bei Umbau von typisierten Straßenräumen
<p>Zuständigkeit</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Hansestadt Uelzen
<p>Weitere Akteure/ Beteiligte</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Fahrgastvertretung ■ Landkreis Uelzen ■ Stadtwerke Uelzen mycity ■ Deutsche Bahn ■ Behindertenverbände ■ Polizei
<p>Bezug zu anderen Maßnahmen</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ 1.3 Gehverbindungen ■ 3.1 Stärkung des Stadtbusses ■ 3.3 Optimierung des Regionalverkehrs ■ 6.5 Mobilitätsplattform
<p>Verkehrliche Wirkung</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Verbesserte Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen und in Folge dessen erhöhte Fahrgastzahlen evtl. Reduzierung motorisierter Individualverkehr ■ Optimierung der Umsteigesituation ■ Erfüllen der Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes und des Personenbeförderungsgesetzes

Klimawirkung	
Kosten	
Priorisierung	
Zeitraumen	
Förderung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Land: ■ Förderung von ÖPNV-Linienbussen (bis 40 %) ■ Einrichtung/Verlegung von Haltestellen (bis 75 %) ■ Niedersächsisches ÖPNV-Jahresförderprogramm, Fahrgastinformation in Echtzeit (bis 75 %)

7.4 Attraktive Vernetzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes



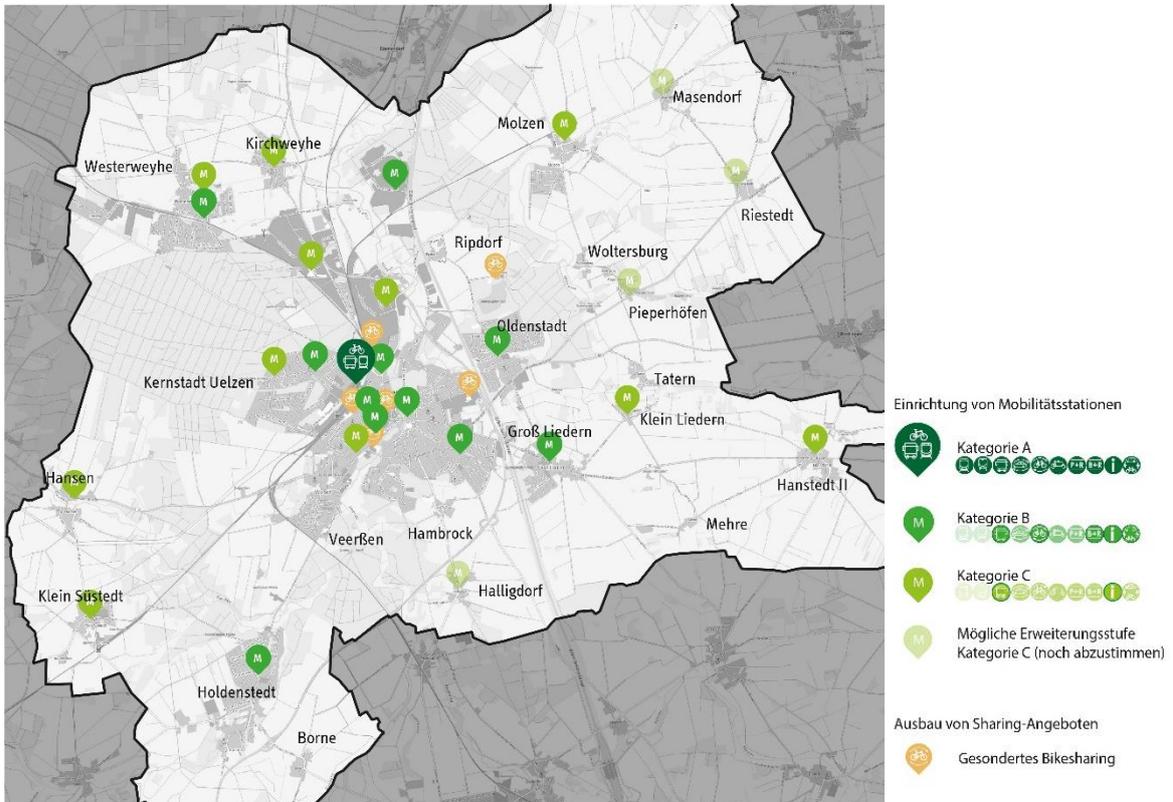
Die Vernetzung unterschiedlicher Verkehrsmittel trägt zur Veränderung des Mobilitätsverhaltens hin zu mehr nachhaltiger Mobilität bei. Der Hundertwasserbahnhof ist als zentrale Mobilitätsschnittstelle in der Hansestadt weiter auszubauen (siehe Maßnahme 4.2). Angestrebt wird die intermodale Verknüpfung zwischen den Verkehrsarten innerhalb der gesamten Hansestadt zu verbessern sowie neue Mobilitätsangebote zu schaffen, das multimodale Angebot in Uelzen zu erweitern und damit insgesamt den Umweltverbund als attraktive Alternative zum individuellen Pkw zu stärken. Die Maßnahmen knüpfen an bestehende Verknüpfungs- und Mobilitätsangebote in Uelzen an. Durch verbesserte Möglichkeiten für die „letzte Meile“ wird das Potenzial für umweltfreundlichere Mobilitätslösungen in den bisher wenig erschlossenen Ortsteile wie Westerweyhe, Kirchweyhe, Ripdorf, Molzen, Holdenstedt, Oldenstadt, Groß Liedern, Veerßen gefördert. Mit Hilfe von den Mobilitätsstationen (siehe Maßnahme 4.1) werden die Mobilitätsangebote räumlich und ortsspezifisch in Uelzen entsprechend der Quell- und Zielorte gebündelt, um Angebote für unterschiedliche Wege zu nutzen und miteinander kombinieren zu können. Die Stationen bieten im Optimalfall eine Vernetzung von ÖPNV, Fahrradverkehr, Fußverkehr und Car-/Bikesharing (siehe Maßnahmen 4.3 und 4.4) sowie weiterer Mobilitätsangebote und Dienstleistungen. Die Bündelung von Mobilitätsangeboten und Verkehrsströmen an einem Standort ermöglicht ein einfaches und sicheres Umsteigen zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln mit geringer Umsteigezeit, fördert ein inter- und multimodales Mobilitätsverhalten und führt zu einer höheren Auslastung/Nutzungsrate des ÖPNV und Sharing-Angeboten. So können Verkehrsmittel des Umweltverbundes im gesamten Stadtgebiet gefördert werden und mit Hilfe eines einhergehenden Leitsystemes beworben werden (siehe Maßnahme 4.5). Übergreifend ist innerhalb der Verwaltungsstruktur der Hansestadt mehr Budget und/mehr Personal für eine Förderung multimodaler Mobilitätsangebote vorzuhalten (siehe Maßnahme 4.6).

Tabelle 5: Maßnahmen zur attraktiven Vernetzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes

Nr.	Maßnahmentitel	Priorität	Kosten	Zeitraum
4.1	Einrichtung von Mobilitätsstationen	☆☆☆	€€€	▶▶▶
4.2	Hundertwasserbahnhof als Mobilitätszentrale	☆☆☆	€€€	▶▶▶
4.3	Etablierung eines Bikesharing-Angebotes	☆☆☆	€€€	▶▶▶
4.4	Ausbau des Carsharing-Angebotes	☆☆☆	€€€	▶▶▶
4.5	Leitsystem zur Information über Mobilitätsangebote	☆☆☆	€€€	▶▶▶
4.6	Förderung multimodaler Mobilität (Organisation, Marketing)	☆☆☆	€€€	▶▶▶

Eine Gesamtübersicht über die vorgeschlagenen Maßnahmen – sofern sie räumlich verortet werden können – bietet Abbildung 37. Nachfolgend werden die einzelnen Maßnahmen im Handlungsfeld „Attraktive Vernetzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes“ vorgestellt.

Abbildung 37: Maßnahmenkarte Handlungsfeld 4 Attraktive Vernetzung der Verkehrsmittel



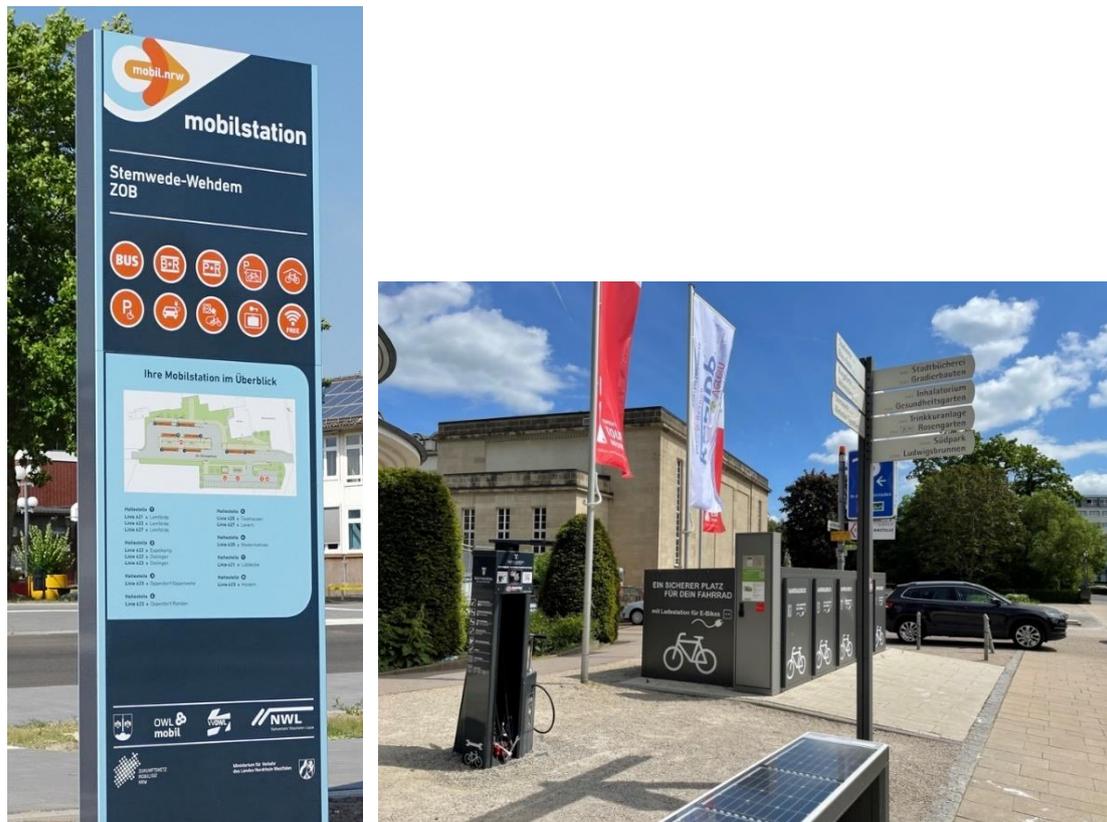
Die Karte ist hochauflösend im Kartenband dargestellt.

4.1 Einrichtung von Mobilitätsstationen

Erläuterung

Mobilitätsstationen erleichtern den Zugang zur intermodalen und multimodalen Mobilität. Durch die Bereitstellung neuer Mobilitätsangebote und der Vernetzung verschiedener Verkehrsmittel kann der Pkw-Besitz langfristig gesenkt und der Umweltverbund gestärkt werden. Die Maßnahme beinhaltet den Ausbau bestehender Verknüpfungspunkte sowie die Integrierung neuer Standorte für Mobilitätsstationen. Dabei werden vorhandene Mobilitätsangebote miteinander verknüpft und neue geschaffen. Die Umstiegsorte werden in einem stadtweiten, ggf. aber auch regionsweiten einheitlichen Design (ggf. Integrierung des Slogans für Uelzen) ausgestaltet. Die Mobilitätsangebote werden in einen Tarif integriert und sind mit einer App zu buchen (siehe Maßnahme 6.5). Die Mobilitätsstationen in Uelzen beinhalten Nutzungsangebote für unterschiedliche Verkehrsmittel (Stadt/Regionalbushaltestelle, Carsharing- und Biksharing-Angebote) sowie die Möglichkeit zum sicheren Abstellen von Fahrrädern und Pkws mit entsprechender Ladeinfrastruktur. Situationsspezifisch weisen die verschiedenen Mobilitätsstationen unterschiedliche Ausstattungsmerkmale auf (siehe untenstehende Auflistung). Die Größe und Ausstattung variieren je nach räumlichem Kontext respektive den unterschiedlichen Mobilitätsanforderungen, Nutzungspotenzialen und der Flächenverfügbarkeiten. Die Mobilitätsstationen sind hinsichtlich der Ausstattung an den entsprechenden Knotenpunkten modular aufgebaut, um die Stationen flexibel den gegebenen Rahmenbedingungen anpassen zu können.

Abbildung 38: Referenzbeispiele von Mobilitätsstationen im Rheinisch-Bergischen Kreis (links) und Bad Nauheim (rechts) (Eigenes Fotoarchiv)



<ul style="list-style-type: none"> ■ Standort der Kategorie A ■ Zeichnet sich durch ihre zentrale Verknüpfungssituation im Verkehrssystem aus durch SPNV/Bus sowie systematischen Bus/Bus-Verknüpfung sowie weitere Verkehrsangebote aus. ■ Hundertwasserbahnhof als zentraler Verknüpfungspunkt in Uelzen zwischen SPNV/Bus sowie weiteren Verkehrsangeboten (Car/Bikesharing, Lastenradverleih)) und Ladeinfrastruktur ■ Standort der Kategorie B ■ Haltestellen mit einer regelmäßigen Verknüpfung von mindestens zwei Buslinien oder der Verknüpfung von ÖPNV-Linien und bedeutenden fahrgastrelevanten Zielen, z. B. Nahversorgung, Arbeitsplatzschwerpunkte oder Ortsteilzentren in direkter Nähe. ■ Standort der Kategorie C ■ Umfasst andere ÖPNV-Haltestellen mit Verknüpfungsfunktion sowie weitere relevante Standorte. Als Verknüpfung ist hierbei zum einen aus der Hierarchie der Stufen die Verknüpfung zwischen unterschiedlichen Buslinien gemeint, zum anderen die Verknüpfung zu anderen Verkehrsmitteln, wie bspw. P+R- und B+R-Anlagen, Carsharing und Fahrrad. Diese Standorte befinden sich vorrangig in ländlichen Bereichen in den Quellgebieten (Wohngebieten, Ortsteilen) der Hansestadt Uelzen. 			
Angebot			
Bahn	X	-	-
Bus	X	X	X
Kfz-Abstellanlage (P+R)	X	(X)	(X)
Fahrradabstellanlage (B+R)	X	X	(X)
Einheitliches Design	X	X	X
Witterungsschutz	X	X	X
Sitzgelegenheit	X	X	X
W-Lan Punkt	X	X	X
Stadtbus/Regionalbusangebot	X	X	X
Wegweisung	X	X	X
Carsharing	X	(X)	(X)
Ladestationen Pkw/Pedelec	X	X	(X)
Radstation	X	-	-
Sichere Fahrradboxen	-	X	-
DFI-Anzeige	X	X	-

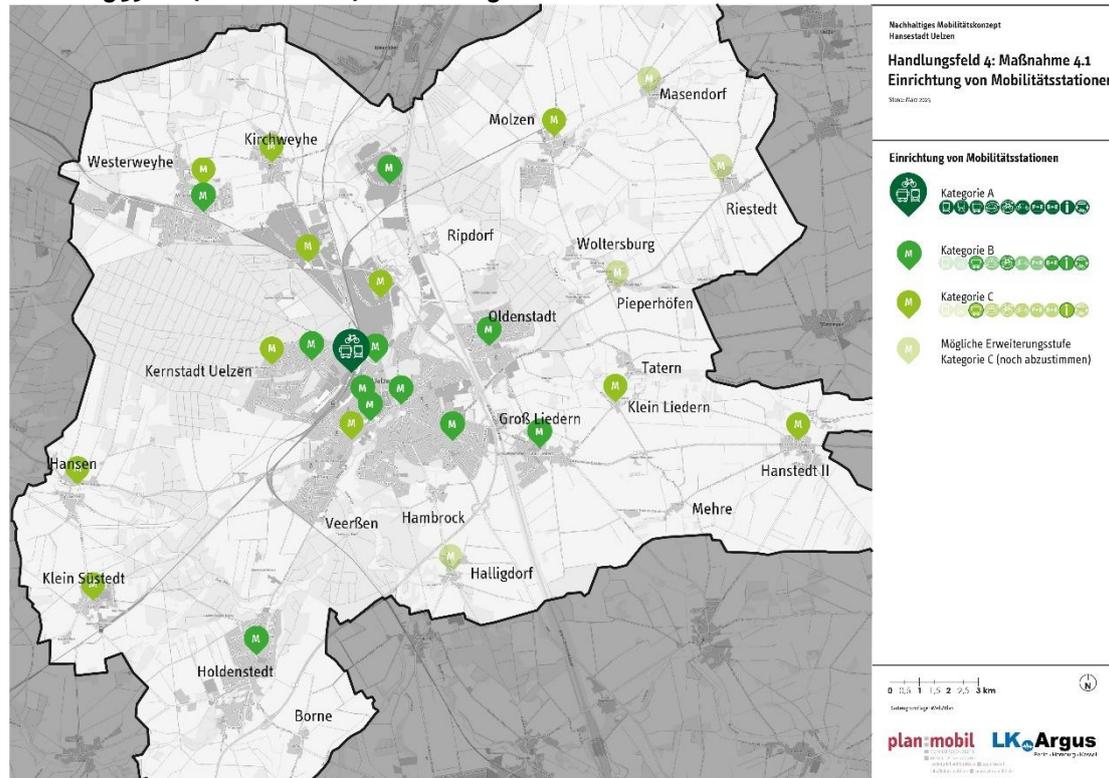
Pedelec-Verleih	X	X	-
Gepäckschließfächer* (Zuständigkeit der DB für Bf.)	X	X	-
Servicepunkt	X	-	-
Kiosk/Ankermieter	X	-	-
Lastenfahrrad	X	(X)	(X)
Öffentliches WC	X	-	-
Information	X	X	X
(Stationsgebundene) E-Roller	X	(X)	-
Bikesharing	X	X	(X)
Standorte	Hundertwasserbahnhof (Friedensreich- Hundertwasser-Platz 1)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Kernstadt: ■ ZOB Rathaus ■ Hammersteinplatz <ul style="list-style-type: none"> • Agentur für Arbeit • BBS Campus • Hafen (Bremer Str.) • Helios Klinikum-Hagenskamp ■ Oldenstadt: Haltestelle Am Platz ■ Westerweyhe: Haltestelle Bahnhof ■ Groß Liedern: Haltestelle Ortsmitte ■ Holdenstedt: Haltestelle Schule 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Fischerhofstraße ■ Sternplatz ■ Nordzucker / mycity ■ Veerßen: BADUE Badeland ■ Westerweyhe: Uhlenköper Camp: Festplatz 11 ■ Kirchweyhe-Feuerwehr ■ Hanstedt II ■ Klein Süstedt-Kirche ■ Molzen ■ Masendorf ■ Klein Liedern

***an Orten mit hohem Publikumsverkehr (z.B. Innenstadt, touristische und EZH-Zentren)**

Idealerweise fungieren die Stationen nicht nur als Verknüpfung von unterschiedlichen Mobilitätsangeboten, sondern integrieren sich als neue Aufenthalts- und Begegnungsräume im Stadtgefüge von Uelzen. Speziell der Hundertwasserbahnhof von Uelzen ist als eine Mobilitätsstationen mit umfassenden Angeboten auszubauen (siehe M 4.2).

Die benannten Örtlichkeiten der Stationen stellen eine erste grobe räumliche Festlegung dar. Bezüglich deren konkreter Platzierung ist eine Flächenprüfung durchzuführen (siehe Abbildung 39).

Abbildung 39: HF 4 – Maßnahme 4.1 Einrichtung von Mobilitätsstationen



Die Karte ist hochauflösend im Kartenband dargestellt.

<p>Wesentliche Umsetzungsbausteine</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Prüfung von örtlichen Gegebenheiten und Flächenverfügbarkeit (ggf. Flächeneinkauf durch Seiten der Stadt) ■ Prioritäre Umsetzung von Bereichen, in denen bisher keine bzw. nur wenige Mobilitätsangebote vorhanden sind ■ Für Bereiche, in denen die Erreichbarkeiten von mehreren Mobilitätsstationen sich überlagern, ist eine stufenweise Umsetzung empfehlenswert, um erst die Bereiche mit einer Mobilitätsstation auszustatten, die nur im Einzugsbereich von einer Mobilitätsstation liegen
<p>Zuständigkeit</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Hansestadt Uelzen
<p>Weitere Akteure</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Stadtwerke Uelzen mycity ■ Landkreis Uelzen ■ Verkehrsgemeinschaft Nordost-Niedersachsen GbR ■ Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) ■ Deutsche Bahn ■ Private Mobilitätsdienstleister (u.a. Carsharing cambio, Bikesharing nextbike)

Bezug zu anderen Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ■ HF 1 Förderung von Fuß- und Radverkehr: 1.1 – 1.6 ■ 2.4 Straßenneubau begleiten ■ HF 3 Stärkung und Attraktivierung von Bus und Bahn: 3.1 - 3.6 ■ HF 4 Attraktive Vernetzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes 4.2 -4.5 ■ 5.2 Parken an Hauptverkehrsstraßen ordnen ■ 7.1 Bedarfsorientierter Ausbau öffentlicher (Elektro-)Ladeinfrastruktur
Verkehrliche Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Erhöhung der Attraktivität von (barrierefreien) ÖPNV-Haltestellen und Verknüpfungspunkten durch die Integration weiterer Serviceangebote ■ Beitrag zur Reduzierung des Individualverkehrs und des Flächenverbrauchs durch Förderung der Multimodalität ■ Erhöhung der Sichtbarkeit des ÖPNV und der angebotenen Mobilitätsangebote ■ Vereinfachte Nutzung umweltfreundlicher Mobilität
Klimawirkung	
Kosten	
Priorisierung	
Zeitraumen	
Förderung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Bund ■ Nationale Klimaschutzinitiative – Klimaschutz im Radverkehr (80 %) ■ Kommunalrichtlinie - Maßnahmen zur Förderung klimafreundlicher Mobilität - Errichtung von Mobilitätsstationen (50 %) ■ Land ■ Niedersächsisches ÖPNV-Jahresförderprogramm, Förderung von B+R und P+R an ÖPNV/SPNV Verknüpfungsanlagen (75 %) ■ Niedersächsisches Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (75 %)

	<ul style="list-style-type: none"> ■ Bauliche Umgestaltung des gegenwärtigen östlichen „Nebeneinganges“ (zw. ZOB und Supermarkt) des Hundertwasserbahnhofes mit ausgeweitetem Eingangscharakter ■ Ausweitung der Sharing-Angebote (separate Flächen für bis zu drei Carsharing-Fahrzeuge neben dem ZOB und somit direkt am östlichen Nebeneingang des Hundertwasserbahnhofes vorsehen), ggf. E-Scooter-Angebot ■ Ausbau weiterer Serviceangeboten (u.a. Ausbau Gepäckaufbewahrung an beiden Ausgängen) ■ Ausweitung der Fahrradabstellanlagen (Integrierung eines (automatisierten) Fahrradparkhauses) sowie Etablierung von Bikesharing an bestehenden Fahrradabstellanlagen neben dem ausgebauten ZOB am Nebeneingang des Bahnhofes. Die hochwertigen Bike+Ride-Anlagen in Form von offenen, überdachten Sammelabstellanlagen, Sammelschließanlagen und Fahrradboxen am Hundertwasserbahnhof sollten angebotsorientiert im Hinblick auf die starke Bedeutung der intermodalen Vernetzung des Umweltverbundes erweitert werden. Hierbei können die Hinweise zu Park+R und Bike+Ride der FGSV (2018) eine Hilfestellung bieten. ■ Instandhaltung bzw. Optimierung verlässlicher Barrierefreiheit (Aufzüge, Rampen, Pflaster, Zuwegung des Bahnhofgebietes) ■ Instandhaltung und Aufwertung der Toilettenanlagen ■ Instandsetzung Wasserspiel/Brunnen im Bahnhof (EG/UG) ■ Verlängerung des Fußgängertunnels Richtung Quartier Rahlande und optische Aufwertung des Fußgängertunnels im „Hundertwasser-Design“ ■ Erweitertes Leitsystem über Mobilitätsangebote sowie zur Einbindung in den gesamtstädtischen Kontext von Mobilitätsangeboten ■ Sichtbarkeit der Mobilitätsangebote und Serviceleistungen mittels dynamischen Fahrgast-Informationssystem zwischen Busbahnhof und Bahnhof (da DB-Reisezentrum geschlossen wurde) erhöhen ■ Instandhaltung und bauliche Restaurierung des Hundertwasserbahnhofes als Kunst- und Kultur-Bahnhof zum attraktiven Aufenthaltsort mit Gastro, Shopping als auch Veranstaltungsort mit regelmäßigen kulturellen Events
<p>Zuständigkeit</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Deutsche Bahn ■ Hansestadt Uelzen
<p>Weitere Akteure/ Beteiligte</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Verkehrsgesellschaft Nord-Ost-Niedersachsen VNO ■ Landkreis Uelzen ■ Hamburger Verkehrsgesellschaft HVV ■ Örtliche Taxiunternehmen ■ ADFC

Bezug zu anderen Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ■ 1.1-1.6 HF 1 Förderung von Fuß- und Radverkehr ■ 3.1 Stärkung des Stadtbusses ■ 3.3 Optimierung des Regionalverkehrs ■ 4.1 Einrichtung von Mobilitätsstationen ■ 4.3 Etablierung eines Bikesharing-Angebotes ■ 4.5 Leitsystem zur Information über Mobilitätsangebote ■ 6.1 Echtzeit-Information im ÖV ■ 6.5 Mobilitätsplattform
Verkehrliche Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Erleichterung durch kombinierte Mobilitätsangebote ■ Verlagerung von MIV-Fahrten auf ÖPNV-Fahrten oder gemeinsamer Verkehrsmittelnutzung (Sharing, Mitfahrdiensten, Fahrradnutzung) ■ Vereinfachte Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsmittel durch Einzel- oder Mehrfachnutzung und einhergehender Reduzierung von Emissionen ■ Der Abbau von Nutzungshürden steigert die Qualität des ÖPNV-Angebots im Einklang mit einem ausweiteteren zeitlichen Angebot
Klimawirkung	
Kosten	
Priorisierung	
Zeitraumen	
Förderung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Land ■ Verbesserung der Stadt-/Umlandmobilität im öffentlichen Personennahverkehr (Mobilitätszentralen) (50-75 %) ■ Niedersächsisches ÖPNV-Jahresförderprogramm, Förderung von B+R und P+R an ÖPNV/SPNV Verknüpfungsanlagen (75 %), Fahrgastinformation in Echtzeit (75 %) und Empfangsgebäuden (k.A.) ■ Niedersächsisches Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (75 %)

4.3 Etablierung eines Bikesharing-Angebotes

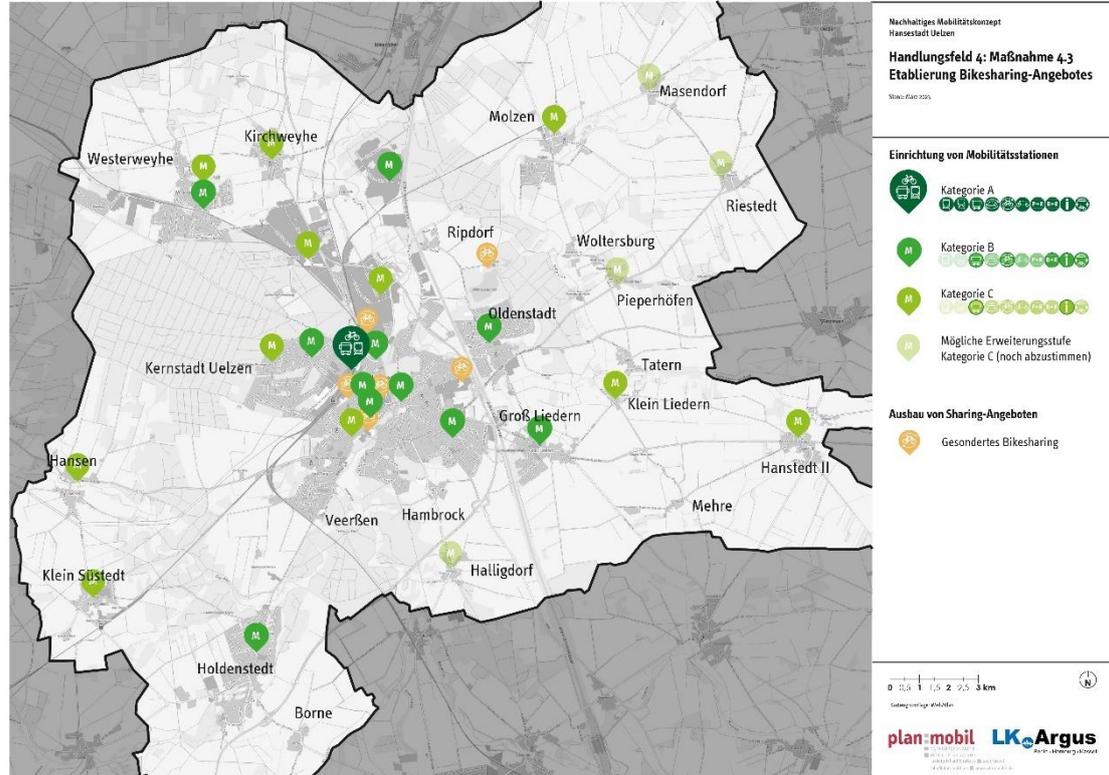
Erläuterung

Die Einführung eines Bikesharing-Angebotes in Uelzen ermöglicht die spontane Nutzung eines Fahrrades für kurze oder auch längere Wege innerhalb der Hansestadt und zur Erreichung der äußeren Stadtteile. Im Rahmen der Etablierung von Mobilitätsstationen (siehe Maßnahme 4.1) wird ein Bikesharing-Angebot an überwiegend allen Mobilitätsstationen vorgeschlagen, um das Angebot umweltschonender Verkehrsmittel in der Hansestadt auszuweiten und um eine gute und flexible Ergänzung insb. zu den Randzeiten des ÖPNV zu schaffen. Zentrale Zielgruppe sind touristische Nutzergruppen, Pendlerinnen und Pendler, Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer sowie Schülerinnen und Schüler insbesondere der Berufsschulen. Andererseits sollen Bewohnerinnen und Bewohner aus der Hansestadt sowie den umliegenden Ortsteilen eingeladen werden als Gelegenheitsnutzende das Angebot spontan nutzen zu können. Eine entsprechend einfache und übersichtliche Nutzung ist zu ermöglichen. Die Ausweitung in den Landkreis Uelzen oder die Region ist genau wie eine Zusammenarbeit mit der HeideRegion Uelzen e.V. und auf Ebene der Metropolregion Hamburg vorzusehen. Die potenziellen Standorte der Bikesharing-Angebote wären (siehe Abbildung 41):

- An ausgewählten Mobilitätsstationen in unterschiedlichen Stadt- und Ortsteilen (Kategorie A und Kategorie B, situationsspezifische Prüfung von Kategorie C)
- Touristischen und Freizeitzielen (wie u.a. Innenstadt, Wildgatter, Oldenstädter See, etc.)
- An Sammelparkplätzen außerhalb der Innenstadt und größeren Schul- und Arbeitsstandorten (wie bspw. Helios Klinikum, DRK Quartier Ilmenauwiesen, BBS Campus, Gewerbegebiet Oldenstädter Str., Gewerbegebiet Im Neuen Felde, Marktcenter, etc.) sowie bedeutsamen Nahversorgungszentren

Ergänzend zu den Mobilitätsstationen werden an einigen Bikesharing-Stationen auch E-Lastenfahrräder angeboten. Diese können für gelegentliche Transportfahrten sowie zum Kennenlernen von Lastenrädern für die breite Bevölkerung eine große Hilfestellung bieten. Bei größeren Neubauvorhaben sollten E-Lastenrad-Sharingangebote integriert werden. Auch können E-Lastenräder aus Unternehmensfuhrparks außerhalb der Dienstzeiten eingebunden werden. Möglich ist auch eine Kooperation mit Einzelhandelsbetrieben, die ein E-Lastenrad-Sharingangebot an ihrem Geschäftsstandort mitfinanzieren. Wegweisend für den Aufbau eines E-Lastenrad-Verleihsystems in einer kleinen Stadt ist z. B. die Gemeinde Kaufungen. Im Rahmen einer umweltfreundlicheren City-Logistik für die Hansestadt sind Lastenräder zukünftig als wichtiger Bestandteil hinsichtlich Aus- und Belieferung zu etablieren (siehe hierzu auch Maßnahme 8.3 City-Logistik).

Abbildung 41: Maßnahme 4.3 Etablierung eines Bikesharing-Angebotes



Die Karte ist hochauflösend im Kartenband dargestellt.

<p>Wesentliche Umsetzungsbausteine</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Entwicklung eines stadtweiten Angebotes in Uelzen in Verbindung mit den Mobilitätsstationen und ergänzenden Standorten ■ Ausweitung auf den Landkreis Uelzen ■ Evaluierung der Nutzung für eine zielgerichtete Ausweitung ■ Klärung der Finanzierungsmechanismen mit Einbeziehung von Nutznießer-Kofinanzierung
<p>Zuständigkeit</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Hansestadt Uelzen
<p>Weitere Akteure/ Beteiligte</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ (Private) Bikesharing-Anbieter ■ Landkreis Uelzen ■ Heideregion Uelzen
<p>Bezug zu anderen Maßnahmen</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ 1.1-1.6 HF 1 Förderung von Fuß- und Radverkehr ■ 4.1 Einrichtung von Mobilitätsstationen ■ 4.2 Hundertwasserbahnhof als Mobilitätszentrale ■ 4.5 Leitsystem zur Information über Mobilitätsangebote ■ 4.6 Förderung multimodaler Mobilität (Organisation, Marketing) ■ 6.5 Mobilitätsplattform

Verkehrliche Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Impuls als räumlichen Umorientierung zur Nahmobilität ■ Steigerung des Modal Splits im Radverkehr (Einheimische und Gäste) ■ Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf das Fahrrad
Klimawirkung	
Kosten	
Priorisierung	
Zeitraumen	
Förderung	<p>Bund</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Richtlinie zur Förderung von E-Lastenfahrrädern (25 Prozent der Ausgaben für die Anschaffung)

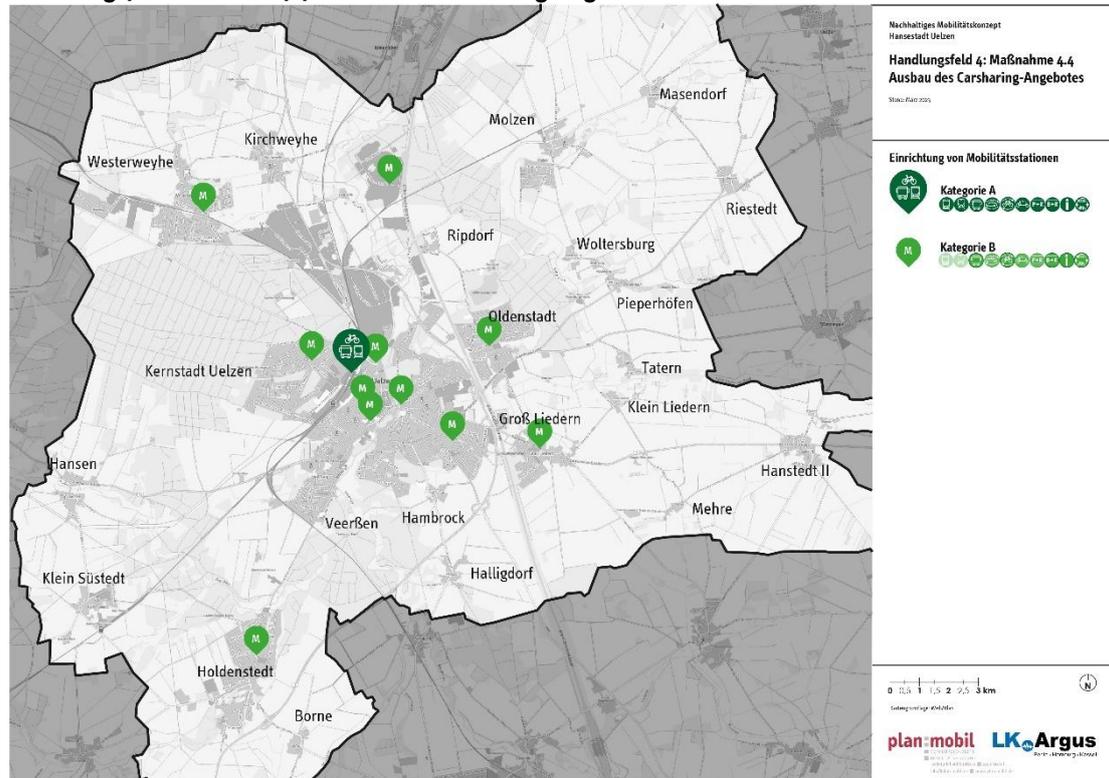
4.4 Ausbau des Carsharing-Angebots

Erläuterung

Ziel ist es, ein Angebot an geteilten Fahrzeugen aufzubauen, um Pendlerinnen und Pendlern, die auf den Pkw als Verkehrsmittel angewiesen sind, oder auch Familien als Ersatz zum Zweit-/ Drittfahrzeug, eine günstige und flexible Alternative zu bieten. Der Einsatz von Elektrofahrzeugen (bzw. alternativen Antrieben) ist für ein sowohl bedarfsgerechtes als auch umweltfreundliches Angebot vorzusehen. Anforderungen sind:

- Die Buchung, Verfügbarkeitsanzeige und Bezahlung sind möglichst niedrigschwellig digital zu gewährleisten
- Die Ausweitung auf den Landkreis Uelzen ist zu prüfen
- Für eine Steigerung der Auslastung ist bei den vorgeschlagenen Standorten (siehe Abbildung 42) eine Kooperation mit Unternehmen (und der Stadtverwaltung Uelzen) an Ankermieter oder die Einbindung des Fuhrparks außerhalb Dienstzeiten angestrebt.
- Ergänzend zum Carsharing-Angebot ist in ländlichen Bereichen die gemeinschaftliche Nutzung von Fahrzeugen, möglichst mit alternativem Antrieb, zu fördern. Diese „Dorfautos“ tragen zur Verbesserung der Erschließung und des Mobilitätsangebotes bei.
- Die Organisation sollte niedrigschwellig erfolgen, da ein hohes ehrenamtliches Engagement erforderlich ist, um Initiierung und Betrieb sicherzustellen und keine Nutzungsbarrieren zu schaffen.
- Die konkreten Standorte von Carsharing sind andockend an das bestehende Angebot am östlichen Nebeneingang des Hundertwasserbahnhofes auch am Hauptaussgang anzubieten (Nähe der Taxistände). Situationsspezifisch und bei Kapazitätmöglichkeit der örtlichen Gegebenheiten sind auch die Standorte der Mobilitätsstationen der Kategorie B und C mit Carsharingstationen auszustatten, um ein qualitativ attraktives Angebot in der gesamten Hansestadt anzubieten. Mittels einer genauen Prüfung sind Flächenverfügbarkeiten zu kontrollieren und wenn möglich mittels Flächeneinkauf durch Seiten der Hansestadt mit Carsharingstationen auszustatten, sodass neben der Innenstadt auch die Gewerbestandorte und perspektivisch in den größeren Ortsteilen Westerweyhe, Oldenstadt, Groß Liedern und Holdenstedt ein Carsharingangebot aufweisen.

Abbildung 42: Maßnahme 4.4 Ausbau des Carsharing-Angebotes



Die Karte ist hochauflösend im Kartenband dargestellt.

<p>Wesentliche Umsetzungsbausteine</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Potenzial- und Bedarfsanalyse für die finale Standortfindung ■ Recherche und Beantragung von (bundesweiten) Fördermitteln in Kooperation mit dem Landkreis ■ Findung von Ankerutzern und Kooperationspartnern
<p>Zuständigkeit</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Hansestadt Uelzen
<p>Weitere Akteure/ Beteiligte</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Sharing-Anbieter/Mobilitätsdienstleister ■ Nachbarkommunen ■ Unternehmen ■ Bildungseinrichtungen
<p>Bezug zu anderen Maßnahmen</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ 4.1 Einrichtung von Mobilitätsstationen ■ 6.5 Mobilitätsplattform ■ 7.1 Bedarfsorientierter Ausbau öffentlicher (Elektro-)Ladeinfrastruktur
<p>Verkehrliche Wirkung</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Möglicherweise verringerte Emissionenausstoß durch reduzierte Fahrten mit dem eigenen MIV
<p>Klimawirkung</p>	

Kosten	€ € €
Priorisierung	★ ★ ★
Zeitraumen	▶ ▶ ▶
Förderung	■ /

4.5 Leitsystem zur Information über die Mobilitätsangebote und zur Orientierung innerhalb der Hansestadt

Erläuterung

Aktuell gibt es in der Hansestadt Uelzen kein durchgehendes und aktuelles analoges Leitsystem zur Information über relevante Destinationen. Das Ziel eines erweiterten Leitsystems soll es sein, Informationen über die Anbindung an die Umgebung bereitzustellen und die Orientierung in der Kernstadt und der Ortsteile von Uelzen zu unterstützen. Insgesamt soll es so leichter werden, sich im umliegenden Wegenetz von Uelzen zurechtzufinden. Ein besonderer Fokus liegt dabei auf der Beschilderung für relevante Ziele innerhalb der Hansestadt, wie u.a. den Dienstleistungsangeboten in der Innenstadt und den Sehenswürdigkeiten im Stadtkern. Dafür soll das bestehende Leitsystem zu einem verkehrsmittelspezifischen Leitsystem optimiert werden und die Anbindung mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln verdeutlichen. Für ein attraktiv gestaltetes Leitsystem müssen die Verknüpfungspunkte entlang der Hauptverkehrsachsen im Sinne einer intelligenten Zuführungs- und Bündelungsstrategie der Verkehrsströme ausgestaltet werden. Der Bezug zum Klimaschutzkonzept 2014 ist im Punkt Mobilitätszentrale, Bike/Carsharing zu berücksichtigen.

Ansprüche an das Leitsystem sind:

- Übersichtliche Gestaltung: Klar verständliche Sprache sowie einheitliche und schnelle Lesbarkeit der Schilder (Schriftgröße, Farbgebung, Piktogramme)
- Wegweisung auch für ortsfremde sowie ortsunkundige Personen sowie für mobilitätseingeschränkte Personen (u.a. Blindenschrift)
- Neben Distanzangaben sollten auch die Angabe von Geh- und Fahrradminuten sowie Busanbindung berücksichtigt werden

Arten von Wegeleitsystemen (Unterscheidung von Infostelen und Pfeilwegweiser):

- Infostelen: bieten Platz für komplexe, umfassende Informationen und lassen sich gut mit Ortsplänen auf Tafeln kombinieren, wichtig ist die Lesbarkeit sowie Barrierefreiheit für Rollstuhlfahrende und Sehbehinderte (Hundertwasserbahnhof, Rathaus und Hammersteinplatz und in Fußgängerzone)
- Pfeilwegweiser: bieten nur begrenzte Informationsmengen, sind für eine präzise Richtungsweisung geeignet (Zeit und Distanzangaben sind wichtig) (Flächdeckendes Angebot an Straßenkreuzungen)

Wegeleitsystem für Uelzen:

- Zur Richtungsorientierung wichtiger Ziele: öffentlichen Einrichtungen (Hundertwasserbahnhof, Rathaus), Cafés, Restaurants, Schulen, Kitas, Bücherei
- Zu Sehenswürdigkeiten: typische „Landmarks“ von Uelzen (St. Marien-Kirche, Altes Rathaus, Weg der Steine, Uhlenköper Denkmal, Gildehaus Uelzen, Hannemann'sche Twiete, Schnellenmarkt usw.)
- Zur touristischen Infrastruktur: zentrale Hotels und Pensionen in der Umgebung
- Zu öffentlichen Einrichtungen: Cafés, Restaurants, Schulen, Kitas, Geschäfte, öffentliche WC-Anlagen,
- Zur Orientierung über das vorhandene Verkehrsmittelangebot: Mobilitätsstationen, Bike- und Carharing-Stationen, ÖV-Haltestellen/P+R Stellplätze, Parkplätze, B+R Box
- Zu Themenwege: Spaziergangs Routen zu den öffentlichen Grünanlagen, Themenwege, um die Geschichte der Stadt erlebbar zu machen
- Verknüpfung des Leitsystems mit QR-Codes zur Nutzung der App „Wohin du willst“
- Zusätzliche Informationen über barrierefreie Zugänge und Wege (Markierung von abgesenkten Bordsteinen, Rampen, Fahrstühle, Sichtbarmachung von Steigungen/Topographie, Treppen)

- Jeweils immer zusätzliche Informationen zum jeweiligen Aufstellungsort (Infos zum Hundertwasserbahnhof, zum Alten Rathaus, zum Hammersteinplatz usw.)
- Beleuchtung des Leitsystems bei Nacht (ggf. durch Solarpanele)

Abbildung 43: Referenzbeispiele für Infosteile eines Leitsystems und Pfeilwegweiser (Quellen: links: VCD, rechts: Mobilitätsagentur Wien GmbH)



<p>Wesentliche Umsetzungsbausteine</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Vorbereitungsphase/Situationsanalyse: ■ Geodaten sammeln, Informationsbedarf identifizieren, Standorte und Routen planerisch untersuchen im Rahmen der Etablierung von Mobilitätsstationen <p>Konzeptphase:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Zusammenarbeit mit zuständigen Behörden ■ Entscheidung über die auszuweisenden Wege: Planung, Programmierung, graphische und technische Vorschläge ■ Katalog mit graphischem Konzept und Darstellung <p>Einführung und Information</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Kommunikationskampagne, Pressemitteilung <p>Nachbereitung und Verbesserung</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Wartung und Betrieb der Anlagen
<p>Zuständigkeit</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Hansestadt Uelzen
<p>Weitere Akteure/ Beteiligte</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Stadtmarketing/Tourismus ■ Heideregion Uelzen ■ Handelsverein ■ Behindertenbeirat

Bezug zu anderen Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ■ 1.4 Innenstadt für Fuß- und Radverkehr attraktivieren ■ 4.1 Einrichtung von Mobilitätsstationen ■ 4.2 Hundertwasserbahnhof als Mobilitätszentrale
Verkehrliche Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Sensibilisierung und Stärkung des Fußverkehrs in der Stadt ■ Attraktivitätssteigerung von öffentlichen Räumen/Plätzen ■ Belebung der Innenstadt (Stärkung der lokalen Wirtschaft), Verbesserung des Standortimages, Förderung von lebendigen und verkehrsberuhigten Ortsmitten
Klimawirkung	
Kosten	
Priorisierung	
Zeitraumen	
Förderung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Bund ■ Kommunalrichtlinie - Maßnahmen zur Förderung klimafreundlicher Mobilität – Wegweisung und Signalisierung für den Radverkehr (50 %) ■ Förderprogramm „investive, kommunale Klimaschutz-Modellprojekte (NKI)“ (70 %) ■ Förderung z.B.. durch Städtebauförderung (Programm vor 2019: z.B. Aktive Stadt- und Ortsteilzentren, Programm ab 2020: z.B. Lebendige Zentren)

4.6 Förderung multimodaler Mobilität (Organisation, Marketing)

Erläuterung

Zur Stärkung des Umweltverbunds und der Einführung von Mobilitätsstationen sollten speziell der Bus- und Radverkehr sowie den Fußverkehr erforderliche organisatorische und öffentlichkeitswirksame Anpassungen vollzogen werden.

Organisatorisch

- Um die vorgeschlagenen Maßnahmen in den kommenden Jahren umsetzen und langfristig aufrechterhalten zu können, sind dauerhaft mehr Budget und mehr Personal erforderlich
- Bündelung der Themen und Zuständigkeiten innerhalb der Verwaltungsstruktur der Hansestadt, um Effizienz in der Maßnahmenentwicklung und -Abstimmung zu bündeln und die Zuständigkeiten zu vereinfachen
- Einrichtung einer Querschnittseinheit Mobilitätsmanagement (siehe Schaubild)
- Personell bedeutet dies eine dauerhafte personelle Verstärkung um dauerhaft 2,0 bis 3,0 Stellen zzgl. Projektstellen notwendig sind, um die Umsetzung des Mobilitätskonzeptes und den nachhaltigen Umbau des Mobilitätsangebotes in Uelzen zukunftsfähig auszurichten



Öffentlichkeitsarbeit

Neben der Zugänglichkeit der Mobilitätsangebote in Uelzen ist die Sichtbarkeit eine zentrale Ausgangslage für die Förderung einer inter-/multimodale Nutzung. Dabei sollen sowohl intermodale Wege (Schwerpunkt: Mobilitätsstationen als Schnittstelle) als auch die Multimodalität (Narrativ: Radangebote und Busangebote als Alternativen) beworben werden.

Bausteine sind:

- Für die Kommunikation und Vermarktung der stadtweiten (und möglichst auch regionsweiten) Mobilitätsangebots wird eine Marke aufgebaut und zielgruppenorientierte Angebote sowie die entsprechende Kommunikation und Vermarktung nach innen und außen geschaffen
- Ziel ist die Entwicklung eines medienübergreifenden Marketingkonzepts, um auf die Vielfalt der unterschiedlichen Verkehrsangeboten hinzuweisen, die es bereits heute in Uelzen gibt und die zukünftig geschaffen werden

Das Markenbild ist auf allen Produkten und Informationsmedien schafft ein wiederkehrendes Erkennungsmerkmal. Durch die Erhöhung der Präsenz wird die Zusammengehörigkeit bei folgenden Angeboten nach außen kommuniziert:

- Bussen
- (E-)Carsharing-Fahrzeuge
- Leihfahrrädern
- auf allen Medien und Produkten der Fahrgastinformation, des Marketings und give aways
- Haltestellen
- Mobilitätsstationen
- Fahrradstationen und Fahrradboxen
- E-Carsharing-Stellplätzen
- B+R und P+R-Anlagen

Konkrete Handlungsansätze für Kampagnen und Öffentlichkeitsarbeit sind:

- Klassisches Marketing (Plakataktion, Flyer, Zeitungsanzeige) mit griffigem Branding zur Bewerbung von Bus und Rad und den alternativen Anwendungsfällen Inter- und Multimodalität. Zielgruppe sollten potentielle Umsteiger sein, die derzeit ausschließlich oder mehrheitlich den MIV nutzen und über die Alternativen unzureichend informiert sind
- Nutzung von Synergieeffekten durch Cross-Marketing (Plakatkampagne zum Radverkehr und zur Intermodalität in den Stadtbussen, und zu Busangebot und Intermodalität auf den Schutzverkleidungen von Leihrädern, Fahrradständer-Rückwänden ...)
- Eventmarketing (kostenfreier ÖPNV und kostenlose Nutzung der Sharing-Angebote als Kick-Off-Event zu Beginn der Kampagne, Organisierte Radtouren)

Abbildung 44: Markenbildung im Rheinisch-Bergischen Kreis (www.rbk-mobil.de)



Abbildung 45: Beispielkampagne aus Dresden: MULTI-JÖRG (Quelle: Landeshauptstadt Dresden, 2022¹²)



**Wesentliche
Umsetzungsbausteine**

- Umbau ZOB, Einrichtung Mobilitätsstationen, Anpassungen im ÖV-Angebot
- Markenbildung
- Kommunikationskonzept
- Personelle und finanzielle Rahmenbedingungen

¹² Landeshauptstadt Dresden (2022): Kampagne „Multimobil“ / Multi-Jörg; Jan Gutzeit, Gestaltung: Heimrich und Hannot; Online verfügbar unter: <https://t1p.de/it1ax>, zuletzt abgerufen am: 18.07.2022

	<ul style="list-style-type: none"> ■ Qualitätskontrollen ■ Evaluationskonzept
Zuständigkeit	<ul style="list-style-type: none"> ■ Hansestadt Uelzen
Weitere Akteure/ Beteiligte	<ul style="list-style-type: none"> ■ Stadtwerke Uelzen in Kooperation mit dem Stadtmarketing ■ Kooperation mit zivilgesellschaftlichen Akteuren, z.B. dem Fahrrad-Club Uelzen e.V. ■ öffentliche und private Akteure der Stadt (z. B. Kultur, Freizeit, Gastronomie, Einzelhandel)
Bezug zu anderen Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ■ 1.1 – 1.6 HF 1 Förderung von Fuß- und Radverkehr ■ 3.1 Stärkung des Stadtbusses ■ 3.2 Flexibilisierung des Angebotes ■ 3.3 Optimierung des Regionalverkehrs ■ 3.5 Tarifierpassungen ■ 4.1 Einrichtung von Mobilitätsstationen ■ 4.3 Etablierung eines Bikesharing-Angebotes ■ 4.5 Leitsystem zur Information über Mobilitätsangebote ■ 6.5 Mobilitätsplattform ■ 6.6 Multimodales Verkehrsmanagement
Verkehrliche Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Modal Shift weg vom MIV und hin zum Rad, Sharing- sowie zum Stadtbus-Angebot ■ Impuls zur räumlichen Umorientierung im Nahraum zur Förderung der Nahmobilität ■ Zunahme Rad- und Fußverkehr sukzessive über die Freizeit hinaus auch im Alltag ■ Ein höherer Modal Split des Umweltverbundes geht mit einer Reduzierung des Fahrtenaufkommens im motorisierten Individualverkehr einher. Dies trägt zu einer Verflüssigung sowie Reduzierung des MIV bei
Klimawirkung	 <ul style="list-style-type: none"> ■ Die Umweltwirkung ergibt sich aus den angestrebten Wirkungen auf den Modal Split. Entsprechend des Nachhaltigkeitsnarrativs der angestrebten Kampagne sollte diese selbst umweltsensitiv gestaltet werden. So sollte z.B. zu Gunsten etwa digitaler Bewerbung auf die massenhafte Verteilung von Vielfarbdruck-Flyern verzichtet werden.
Kosten	
Priorisierung	
Zeitraumen	

Förderung	<ul style="list-style-type: none">■ Land■ Verbesserung der Stadt-/Umlandmobilität im öffentlichen Personennahverkehr (Mobilitätszentralen) (50-75 %)■ Förderung im Rahmen der LEADER-Region Heideregion Uelzen
------------------	--

7.5 Steuerung des ruhenden Kfz-Verkehrs



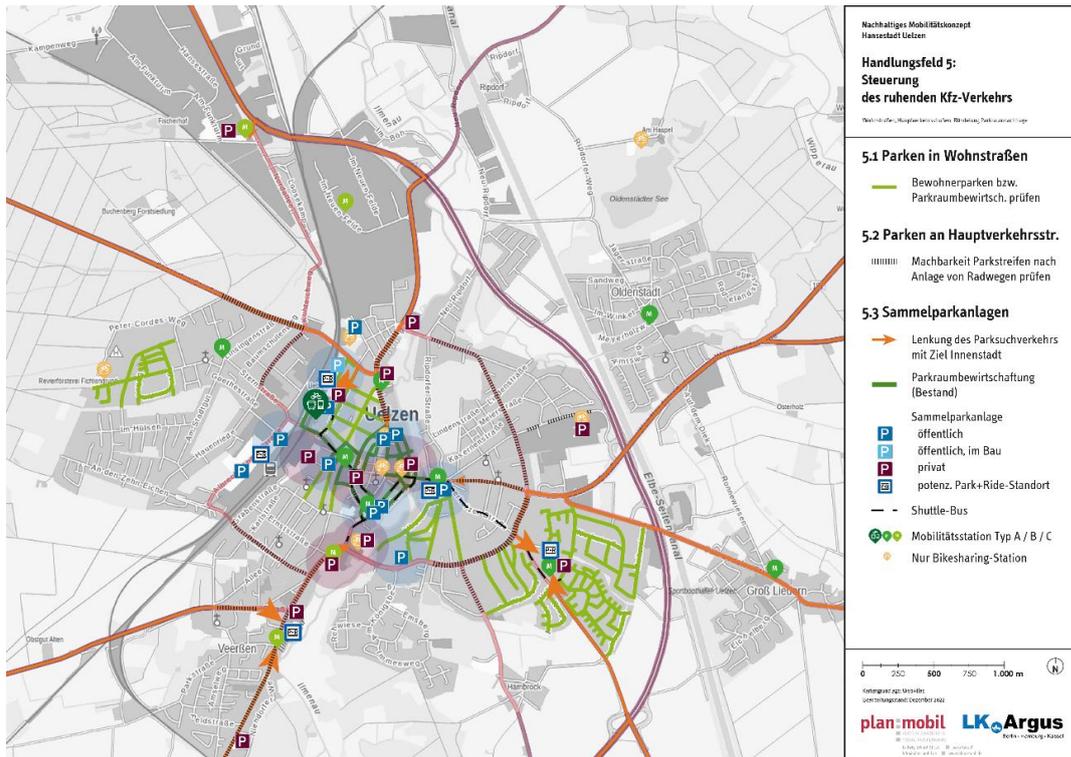
Jede Pkw-Fahrt beginnt und endet auf einem Parkplatz. Die Betrachtung und gezielte Steuerung des ruhenden Kfz-Verkehrs ist daher im Sinne einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung wichtig. Für die Bewohnerinnen und Bewohner soll das Parken grundsätzlich und zu zumutbaren Kosten möglich sein. Dabei sollten umweltfreundliche Mobilitätsangebote bereits bei der Planung neuer Immobilien mitgedacht werden (siehe Maßnahme 5.1). Für den Zielverkehr, d. h. Pendlerinnen und Pendler, Besuchende, Kundschaft soll insbesondere im Umfeld wichtiger Ziele Parkraum zur Gewährleistung der Erreichbarkeit grundsätzlich verfügbar sein. Parksuchverkehre sollen dabei reduziert werden. Das Parkraumangebot im öffentlichen Raum sollte die städtischen Kosten seiner Bereitstellung widerspiegeln, d. h. insbesondere in der und rund um die Innenstadt bewirtschaftet werden (siehe Maßnahmen 5.1 und 5.3). Dies trägt auch zu einer bewussten und nachhaltigeren Verkehrsmittelwahl bei. Parken benötigt viel Fläche. Da der Fuß- und der Radverkehr im Sinne einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung unbedingt zu stärken ist und dies insbesondere für den Ausbau von Radwegen an Hauptverkehrsstraßen, aber auch zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität in der Innenstadt Flächen benötigt, müssen Parkplätze teilweise entfallen (siehe Maßnahmen 5.2 und 5.3). Dabei ist die Verträglichkeit im Einzelfall zu prüfen. In Bezug auf die Innenstadt bieten sich daher Park+Ride und die Bündelung der Parkraumnachfrage auf die vorhandenen Sammelanlagen an (Parkhäuser, Sammelplätze), welche durch digitale Informationen, die räumliche Gestaltung und die Bepreisung attraktiviert werden müssen (siehe Maßnahme 5.3). Kurze Fußwege von und zum Parkplatz in einer Sammelanlage sollten zukünftig – analog zu einer Haltestelle des öffentlichen Verkehrs – als der zumutbare Regelfall und als ein Beitrag zur Belebung in vom Parkdruck entlasteten, annehmlich gestalteten Straßenräumen angesehen werden.

Tabelle 6: Maßnahmen zur Steuerung des ruhenden Kfz-Verkehrs

Nr.	Maßnahmentitel	Priorität	Kosten	Zeitraum
5.1	Parken in Wohnstraßen	★ ★ ★	€ € €	▶ ▶ ▶
5.2	Parken an Hauptverkehrsstraßen	★ ★ ★	€ € €	▶ ▶ ▶
5.3	Parkraumnachfrage auf Sammelanlagen bündeln	★ ★ ★	€ € €	▶ ▶ ▶

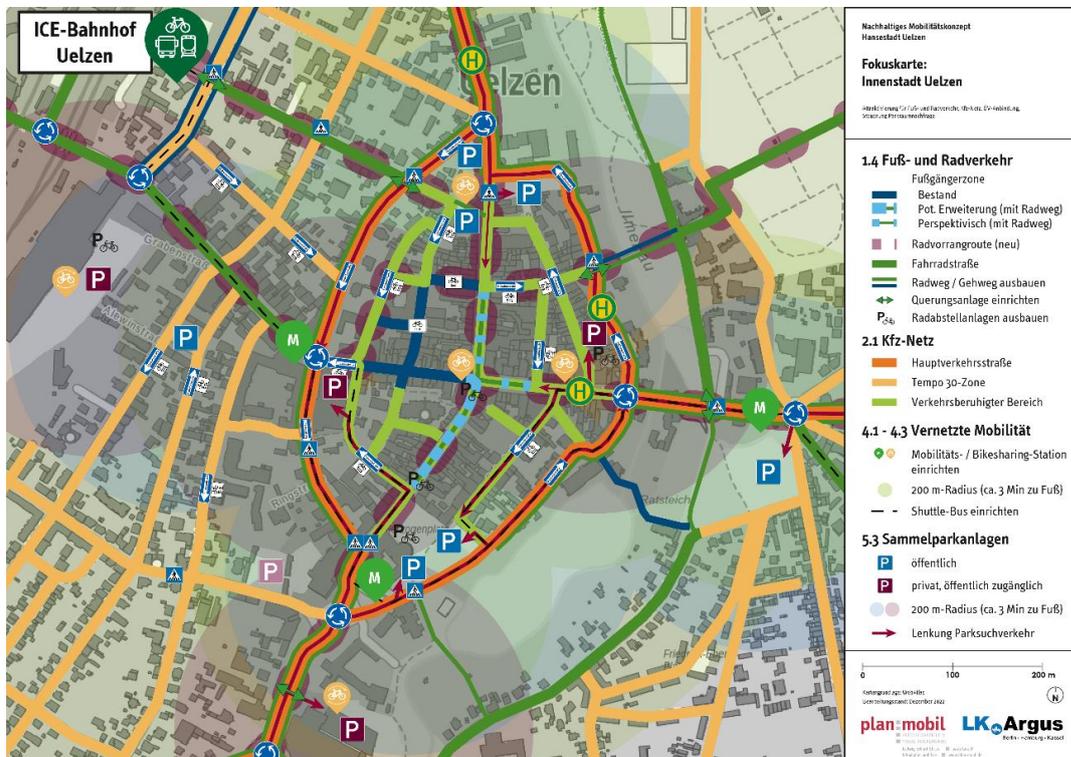
Eine Gesamtübersicht über die vorgeschlagenen Maßnahmen – sofern sie räumlich verortet werden können – bieten die Abbildung 46 und die Abbildung 47. Nachfolgend werden die einzelnen Maßnahmen im Handlungsfeld „Steuerung des ruhenden Kfz-Verkehrs“ vorgestellt.

Abbildung 46: Maßnahmenkarte Handlungsfeld 5 Steuerung des ruhenden Kfz-Verkehrs – Gesamtstadt



Die Karten sind hochauflösend im Kartenband dargestellt.

Abbildung 47: Maßnahmenkarte Handlungsfeld 5 Steuerung des ruhenden Kfz-Verkehrs – Innenstadt



Die Karten sind hochauflösend im Kartenband dargestellt.

Nachhaltiges Mobilitätskonzept Hansestadt Uelzen

5.1 Parken in Wohnstraßen

Erläuterung

Parkflächen in Wohnstraßen sollen dort vorgehalten werden, wo dies die Gehwege, die Überquerbarkeit und die Verkehrssicherheit nicht beeinträchtigt. Bei starkem Zielverkehrsaufkommen in einem Bereich ist die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung bzw. Bewohnerparken zu prüfen. Beim Neubau von Gebäuden sollten nicht nur Stellplätze, sondern auch umweltfreundliche Mobilitätsangebote zwingend mitgedacht werden.

Parkflächen im Straßenraum

- Parken in Wohnstraßen soll, wo es die Flächenverfügbarkeit hergibt, ermöglicht werden. Priorität haben die Freihaltung einer Fahrgasse für den Kfz-Verkehr und die Gewährleistung von Gehwegen in Regelbreite 2,50 m. Bei grundhaften Erneuerungen sollten bei Flächenverfügbarkeit Parkbuchten gestalterisch im Seitenraum integriert werden anstatt einer überbreiten Fahrbahn mit Fahrbahnrandparken (siehe Maßnahme 2.2)
- Zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit sind Sichtbeziehungen an Kreuzungen, Einmündungen und Querungsstellen von parkenden Kfz freizuhalten und Seitenräume möglichst vorzustrecken (siehe Maßnahmen 2.2 und 2.3)

Bewohnerparken bzw. Parkraumbewirtschaftung

- Standorte mit erhöhtem Parkdruck: Umfeld Innenstadt, BBS-Campus, ggf. Helios-Klinik, ggf. weitere
- Im Umfeld von Zielen mit erhöhtem Parkdruck ist das Bewohnerparken bzw. die Einführung oder Ausweitung von Parkraumbewirtschaftung zu prüfen zur Freihaltung eines Parkraumangebotes für die Bewohnerinnen und Bewohner und zum Management des Pendel-, Einkaufs- und Besuchsverkehrs
- Es sollte geprüft werden, die Gebühren für Bewohnerparkausweise nach der Stadtlage zu staffeln (Innenstadt > Stadtrand), da die Nutzungsansprüche an den öffentlichen Raum in der Innenstadt insgesamt höher sind als am Stadtrand

Mobilitätsgewährleistung am Wohnort

Auf Grundlage des § 84 Abs. 2 Niedersächsische Bauordnung sollte die Hansestadt Uelzen eine „Mobilitätsgewährleistungssatzung“ (erweiterte Stellplatzsatzung) einführen, die Bauherren zur Gewährleistung nachhaltiger Mobilitätsangebote am Standort verpflichtet. Dies kann die Reduzierung der notwendigen Kfz-Stellplätze je nach stadträumlicher Lage und ÖPNV-Erschließung, hochwertige Radabstellanlagen und Lastenradabstellplätze, Zeitkarten für den ÖPNV (§ 47 Abs. 3 NBauO), Carsharing und Bikesharing umfassen (Mobilitätskonzept des Bauherren). Vorbilder sind z. B. Göttingen oder Oberursel.

Als Pilotprojekt könnte in der Hansestadt Uelzen ein autofreies Quartier im Bestand erprobt werden.

Wesentliche Umsetzungsbausteine

- Wohnstraßen mit Konflikten zwischen ruhendem Kfz-Verkehr und Fußverkehr gemäß Maßnahme 2.2 umbauen
- Einführung/Ausweitung Parkregelungen im Umfeld bedeutender Ziele prüfen
- Mobilitätsgewährleistungssatzung aufstellen

Zuständigkeit

- Hansestadt Uelzen

Weitere Akteure/Beteiligte	<ul style="list-style-type: none"> ■ Wohnungsbaugesellschaften / Immobilienentwicklungsgesellschaften ■ Einrichtungen mit hohem Zielverkehrsaufkommen
Bezug zu anderen Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ■ 2.2 Straßenräume integriert umgestalten ■ 5.2 Parken an Hauptverkehrsstraßen ■ 5.3 Parkraumnachfrage auf Sammelanlagen bündeln
Verkehrliche Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Erhöhung der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs in Wohnstraßen durch Ordnung des ruhenden Kfz-Verkehrs ■ Mittelbar Attraktivitätssteigerung des Fuß- und Radverkehrs durch Erhöhung der Verkehrssicherheit in Wohnstraßen ■ Bereitstellung umweltfreundlicher Mobilitätsangebote am Wohnort
Klimawirkung	
Kosten	
Priorisierung	
Zeitraum	
Förderung	/

5.2 Parken an Hauptverkehrsstraßen

Erläuterung

Der Bereitstellung notwendiger Flächen für den regelkonformen Ausbau der Geh- und Radwege an den Uelzener Hauptverkehrsstraßen (siehe Maßnahmen 1.1, 1.2 und 1.3) unterliegen in der Abwägung vielerorts bestehende Parkstreifen. In entsprechend umgestaltete Straßenräume sollen Parkmöglichkeiten bei Flächenverfügbarkeit integriert werden. Bei Bedenken bezüglich des Parkdrucks ist eine vertiefte Prüfung von Maßnahmen zur Erhöhung der Verträglichkeit der Aufhebung von Parkstreifen vorzunehmen.

Parkflächen im Straßenraum

- Umgestaltung der Straßenräume zur Integration regelkonformer Radverkehrsanlagen notwendig
- Entfall von Parkplätzen an Hauptverkehrsstraßen, wo dies für den Ausbau der Geh- und Radwege zwingend erforderlich ist (siehe Maßnahmen 1.1, 1.2 und 1.3)
- Wo die Flächenverfügbarkeit es hergibt, sollen Parkbuchten im Seitenraum angelegt werden
- Insbesondere im Vorfeld neuer Kreisverkehre (siehe Maßnahme 2.3) können Flächen durch entfallende Abbiegestreifen gewonnen und ggf. für Parkbuchten genutzt werden
- Wo keine Parkbuchten im Seitenraum angelegt werden können ist das Fahrbahnrand-Parken zu regeln.

Vorgehen bei der Umwandlung von Parkplätzen

- Wo Bedenken gegen den Entfall von Parkplätzen an Hauptverkehrsstraßen bezüglich des Parkdrucks bestehen, soll im Rahmen der Vorplanung eine Parkraum-Belegungserhebung an der Straße und im Umfeld erfolgen. Die Zumutbarkeit der Entfernung von Parkplätzen in Bezug auf die Verlagerung in angrenzende Straßen und auf private Grundstücke ist zu betrachten, ggf. sind Maßnahmen zur Erhöhung der Zumutbarkeit zu ergreifen (z. B. Parkraummanagement, siehe Maßnahme 5.1).

Abbildung 48: Parkstreifen an der L 250 Johnsburg mit zu schmalen Geh- und Radwegen. Bei einer Umgestaltung sind Bäume im Gehwegbereich neu zu pflanzen.



Wesentliche Umsetzungsbausteine	<ul style="list-style-type: none"> ■ Querschnitte für Hauptverkehrsstraßen mit Integration regelkonformer Radverkehrsanlagen konzipieren (siehe Maßnahme 2.2) ■ Parkbuchten wo möglich integrieren ■ Bei Aufhebung von Parkstreifen Maßnahmen zur Erhöhung der Verträglichkeit prüfen
Zuständigkeit	<ul style="list-style-type: none"> ■ Hansestadt Uelzen
Weitere Akteure/Beteiligte	<ul style="list-style-type: none"> ■ Ggf. Einbindung an der Straße anliegender Akteure
Bezug zu anderen Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ■ 2.2 Straßenräume integriert umgestalten ■ 5.1 Parken in Wohnstraßen ■ 5.3 Parkraumnachfrage auf Sammelanlagen bündeln
Verkehrliche Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Bei Entfall von Parkplätzen Verlagerung von Parkraumnachfrage auf weiter bestehende Parkstreifen an Hauptverkehrsstraßen, in Nebenstraßen und soweit vorhanden Sammelparkanlagen und Privatgrundstücke ■ Stärkung des Rad- und Fußverkehrs durch Herstellung sicherer und attraktiver Radwege und Gehwege
Klimawirkung	
Kosten	
Priorisierung	
Zeitraum	
Förderung	<p>Land:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Niedersächsisches Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (75 %)

5.3 Parkraumnachfrage auf Sammelanlagen bündeln

Erläuterung

Die Sammelparkanlagen, d. h. offene Sammelparkplätze sowie Parkbauten, erfüllen eine wichtige Funktion für die Erreichbarkeit insbesondere der Innenstadt mit dem Kfz. Zugleich weisen sie gemäß Belegungserhebung freie Kapazitäten auf, weswegen bei einer Umwandlung von Straßenrand-Parkplätzen zugunsten des Fußverkehrs, des Aufenthalts und von Radabstellanlagen (siehe Maßnahme 1.4) hier der Parkdruck aufgefangen werden kann. Die Sammelparkanlagen sind mittels digitaler Informationen, durch die bauliche Gestaltung und durch die Bepreisung zu attraktivieren. Der Parksuchverkehr soll entsprechend zu den Sammelanlagen gelenkt werden, um Wohn- und Innenstadtstraßen davon zu entlasten. Weiträumig können Park+Ride-Angebote die Innenstadt entlasten.

Sammelparkanlagen nutzen und attraktivieren

- Auffangen und Minderung von Parkdruck in der und rund um die Innenstadt
- Teils neue Kooperationen mit Eigentümern zur Mitnutzung von Sammelparkanlagen nötig
- Digitale Informationen zur Nutzbarkeit sowie Live-Information zur Auslastung; potenziell Buchung/Reservierung von Parkplätzen ermöglichen (siehe Maßnahme 6.4)
- Subjektive Sicherheit und Barrierefreiheit (insb. Parkhaus CEKA)
- E-Ladeinfrastruktur
- Einbezug private Sammelanlagen in Smartparking (Handy-Ticketing)
- Kooperation Stadt – Handel – Vermieter – Parkhausbetreiber – Öffentlicher Nahverkehr: Parkplatz-Tickets und ÖPNV-Fahrkarten bieten Vergünstigungen/Gutscheine in der Innenstadt („Uelzen-Ticket“)

Lenkung und Bündelung Parksuchverkehre

- Lenkung des Parksuchverkehrs über das Hauptverkehrsstraßennetz zu den Sammelparkanlagen
- Weiträumig: Park+Ride (gratis oder 0,50 Euro/Stunde, 2,00 Euro/Tag), Anbindung durch Bus und Bikesha-ring; vollautomatisierter Shuttle-Bus Bahnhof – Innenstadt – BBS (siehe Maßnahme 6.2)
- Nahräumig: Sammelanlagen nahe Innenstadt (1,30 Euro/Stunde, 5,00 Euro/Tag)
- Straßenrandparken in der Innenstadt (2,00 Euro/Stunde)

Abbildung 49: Parkdeck Ramelow (links); Parkhaus CEKA (rechts)



Wesentliche Umsetzungsbausteine	<ul style="list-style-type: none"> ■ Abstimmung mit Sammelparkanlagen-Eigentümern ■ Digitale Auslastungserfassung + Shuttle-Bus einführen – siehe Handlungsfeld 6 ■ Parkraumbewirtschaftung anpassen
Zuständigkeit	<ul style="list-style-type: none"> ■ Hansestadt Uelzen
Weitere Akteure/Beteiligte	<ul style="list-style-type: none"> ■ Sammelparkanlagen-Eigentümer/-Betreiber ■ Stadtwerke Uelzen ■ KTS Uelzen ■ Handelsverein Uelzen
Bezug zu anderen Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ■ 1.4 Innenstadt für Fuß- und Radverkehr attraktivieren ■ 5.1 Parken in Wohnstraßen ■ 5.2 Parken an Hauptverkehrsstraßen
Verkehrliche Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Reduzierung von Parksuchverkehren durch Bündelung der Parkraumnachfrage auf Sammelanlagen mit hoher Kapazität auch in Verbindung mit digitalem Parkraummanagement (siehe M 6.4) ■ Reduzierung der Parkraumnachfrage im Zentrum durch Stärkung von Sammelanlagen bzw. Umstieg auf Angebote des Umweltverbundes
Klimawirkung	
Kosten	
Priorisierung	
Zeitraum	
Förderung	<p>Land:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Niedersächsisches Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (75 %)

7.6 Chancen der Digitalisierung von Mobilitätsangeboten nutzen



Nebst der Förderung und dem Ausbau der Angebote (siehe vorheriger Handlungsfelder) spielt auch die dazugehörige Infrastruktur zur Nutzung dieser Angebote eine wesentliche Rolle. Hier ist zunächst die Vorhaltung klarer, leicht verständlicher und einfach zugänglicher, barrierefreier Informationen zu den verschiedenen Mobilitätsangeboten in Form einer Mobilitätsplattform wichtig (siehe Maßnahme 6.5). Die Informationsbereitstellung in analoger Form ist wesentlich, aber auch digitale Daten sind für eine langfristig attraktive Nutzung essenziell, bspw. mittels Echtzeit-Informationen im ÖPNV (siehe Maßnahme 6.1).

Die Erfassung von Daten und deren intelligente Verknüpfung ist eine wesentliche Voraussetzung zur erfolgreichen Etablierung intelligenter Verkehrssysteme sowie multimodaler Lösungen (siehe Maßnahme 6.3). Gerade eine multi- und intermodale Verkehrsmittelnutzung lebt von digitalen Möglichkeiten zur Information und Buchung. Gegenwärtig gibt es mit den App-Anwendungen von FahrPlaner, mycity Uelzen und „Wohin du willst“ bereits ein digitales Angebot, an dem angedockt werden sollte (siehe Maßnahme 6.6).

Um eine attraktive Nutzung von digitalen Angeboten zu gewährleisten, ist eine flächendeckende Bereitstellung von mobilen Daten konsequent auch in Uelzen anzubieten. Die technischen Voraussetzungen für eine angemessene Digitalisierung werden in Uelzen erfüllt.

Für ein attraktives wie auch funktionierendes Gesamtverkehrssystem bedarf es einer entsprechenden luft- und klimafreundlichen sowie effizienten Steuerung der Verkehrsbeziehungen und eines Ausbaus der digitalen Infrastruktur innerhalb der Hansestadt Uelzen.

Tabelle 7: Maßnahmen zur Nutzung der Chancen der Digitalisierung der Mobilitätsangebote

Nr.	Maßnahmentitel	Priorität	Kosten	Zeitraum
6.1	Echtzeit-Informationen im ÖPNV	☆☆☆	€€€	▶▶▶
6.2	Autonome (E-) Fahrzeuge im ÖPNV	☆☆☆	€€€	▶▶▶
6.3	Umweltsensitive Steuerung intelligenter Verkehrssysteme	☆☆☆	€€€	▶▶▶
6.4	Digitales Parkraummanagement	☆☆☆	€€€	▶▶▶
6.5	Mobilitätsplattform	☆☆☆	€€€	▶▶▶
6.6	Multimodales Verkehrsmanagement	☆☆☆	€€€	▶▶▶

6.1 Echtzeit-Informationen im ÖPNV

Erläuterung

Aktuelle Informationen zu Pünktlichkeit, Betriebsstörung und Reisealternativen sind wichtige Bestandteile der Kundenbindung und -gewinnung im ÖPNV. Nur durch transparente Informationsbereitstellung kann Vertrauen und Sicherheit in die Nutzung von Bus und Bahn erzeugt werden. Bestandteile sind:

- Digitale Fahrgastinformationen (DFI) beinhalten in Form von digitalen Anzeigetafeln- bzw. stelen die Echtzeitinformationen zu den Ankunfts- und Abfahrtszeiten im Bus- und Bahnverkehr. An ausgewählten Stationen (u.a. neuer ZOB Rathaus) wird dieses Angebot in Uelzen bereits zur Verfügung gestellt. Die erweiterte Darstellung von Echtzeitinformation wird an allen Mobilitätsstation der Kategorie A (siehe Maßnahme 4.1) und ergänzenden Ortslagen, wie u.a. in Eingangsbereichen von öffentlichen Einrichtungen (Rathaus), Unternehmen, Schulen und Krankenhäusern (separate Prüfung notwendig) empfohlen. Es können ortsspezifisch digitale Hinweise auf die Dauer des Fußwegs und per Fahrrad zur Haltestelle integriert werden.
- Die Fahrgäste werden an (wichtigen) Haltestellen zu Abfahrtszeiten in Echtzeit und eventuellen Störungen im Betrieb informiert, aber auch potenzielle Neukunden des ÖPNVs und der weiteren Mobilitätsangebote können auf die Möglichkeiten aufmerksam gemacht werden.
- Ergänzend ist eine Erweiterung von Echtzeitinformationen in den Fahrzeugen des Bus- und Bahnverkehrs konsequent zu verankern. Bereits im Fahrzeug erhalten die Fahrgäste über die im Fahrzeug integrierten Bildschirme im Fahrgastraum aktuelle Informationen über den eigenen Fahrtverlauf, mögliche Umsteigemöglichkeiten und Anschlüsse sowie Umstiegsmöglichkeiten auf Sharing-Angebote (siehe Maßnahme 4.3 und 4.4).
- Die Echtzeitinformationen zur Routenplanung im ÖPNV können auch auf digitalen Endgeräten in den digitalen Angeboten (u.a. bereits in der „Wohin du willst“-App) zu Störungen im Betriebsablauf in Echtzeit zur Verfügung gestellt. Im Rahmen einer zukünftigen Mobilitätsplattform (siehe Maßnahme 6.5) werden Echtzeitinformationen zum ÖPNV-Angebot und Auslastung der Sharing-Angebote integriert.
- Voraussetzung ist die Daten- und Positionsübertragung zwischen Fahrzeug und Informationsmedium via Betriebsleitsysteme.

Abbildung 50: Beispielhafte Darstellung für eine Echtzeit-Information im ÖPNV (Quelle: Stadt Soest)



Wesentliche Umsetzungsbausteine	<ul style="list-style-type: none"> ■ Prüfung der Ausstattung wichtiger Haltestellen und Verknüpfungspunkte mit Anzeigemöglichkeiten für Echtzeitdaten (am Haltestellenmast oder an separatem Mast) ■ Digitale Anbindung der Fahrzeuge (GPS) zur Übermittlung der Fahrzeugposition ■ Schaffung der Schnittstelleninfrastruktur ■ Errichtung digitaler Anzeigetafeln an Haltestellen ■ Berücksichtigung der digitalen OnBoard-Fahrgastinformation bei Fahrzeugneuanschaffungen ■ Ortsspezifische Prüfung möglicher Standorte an Mobilitätsstationen Kategorie A: - Am ZOB des Hundertwasserbahnhofes ist aktuell (Dezember 2022) keine digitale Fahrgastanzeige (DFI) vorhanden. Im Rahmen der geplanten Umbauarbeiten des ZOB sind diese zu integrieren.
Zuständigkeit	<ul style="list-style-type: none"> ■ Stadtwerke Uelzen
Weitere Akteure/ Beteiligte	<ul style="list-style-type: none"> ■ Hansestadt Uelzen ■ Verkehrsgesellschaft Nord-Ost-Niedersachsen VNO ■ Landkreis Uelzen ■ Deutsche Bahn ■ Metronom / erixx
Bezug zu anderen Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ■ 3.1 Stärkung des Stadtbusses ■ 3.3 Optimierung des Regionalverkehrs ■ 4.2 Hundertwasserbahnhof als Mobilitätszentrale ■ 6.5 Mobilitätsplattform
Verkehrliche Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Akzeptanz und Nutzung des öffentlichen Verkehrs wird weiter erhöht ■ Nutzung des ÖPNV wird für bestehende Fahrgäste attraktiver gestaltet ■ Für neue Fahrgäste wird der Zugang und die Nutzung des ÖPNV durch die bereitgestellten Informationen einfacher gestaltet
Klimawirkung	
Kosten	
Priorisierung	
Zeitraumen	
Förderung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Land ■ Niedersächsisches ÖPNV-Jahresförderprogramm, Fahrgastinformation in Echtzeit (75 %)

6.2 Autonome (E-)Fahrzeuge im ÖPNV

Erläuterung

Mit der Automatisierung des Verkehrs geht der Wunsch einher, Verkehre zu flexibilisieren und zu sichern. Mit den jüngsten rechtlichen Regelungen in der „Autonome Fahrzeuge-Genehmigungs- und Betriebsverordnung“ (AFGBV) erfolgen weitere Weichenstellungen, die insbesondere dem Öffentlichen Verkehr eine Vorreiterrolle bei der Erprobung autonomer Verkehre (Level 4) zusprechen. Kernargument für autonome Fahrzeuge im ÖPNV sind Einsparungen bei den Personalkosten. Ziel ist auch eine frühzeitige Vorbereitung der digitalen und verkehrlichen Infrastruktur auf die zukünftigen Anforderungen des autonomen Verkehrs.

Die Digitalisierung im Verkehr birgt viele Potenziale, die es ermöglichen können, die Mobilität für den Nutzerinnen und Nutzer effizienter, sicherer und umweltfreundlicher zu gestalten. So können z.B. autonome Shuttle-Angebote das ÖPNV-Angebot durch Kostensenkung auch in peripheren Gebieten ausweiten. Die angestrebten Vorteile sind konstantere und stabilere Fahrabläufe. Zu den Voraussetzungen gehören neben einer speziellen Fahrzeugtechnik auch eine ausgereifte Signaltechnik (über Radar oder Kameras) und intelligente Computersysteme, die im ständigen Informationsaustausch zueinanderstehen. Autonomes bzw. automatisiertes Fahren könnte auch auf regionaler Ebene zu mehr Effizienz in der integrierten Siedlungs- und Verkehrsentwicklung führen. Als Vergleich kann das Beispiel aus Osnabrück zur Testphase am ICO genannt werden, bei dem im Zeitraum von 4 Monaten das sogenannte Hubi als Zubringer zum regulären Buslinienverkehr fungierte.¹³

- Ziel für die Hansestadt Uelzen ist es, die autonomen Fahrzeuge langfristig im Rahmen von regulären Angeboten einzusetzen. Im Sinne der angestrebten nachhaltigen Mobilität sind diese emissionsarm vor allem über eine Elektrifizierung zu betreiben. Dabei geht es vor allem um die Feinerschließung auf der ersten und letzten Meile, insbesondere im ländlichen Raum, sowie in den Innenstädten. Die Erschließung von Siedlungsgebieten durch selbstfahrende Fahrzeuge mit kleinen Gefäßgrößen bietet dabei den Vorteil von vergleichsweise geringen Betriebskosten und flexibler Einsatzmöglichkeiten in Gebieten mit geringerer Nachfrage bzw. geringen Fahrgastpotenzialen
- Uelzen strebt die Erprobung der experimentellen Abwicklung von Teilen des öffentlichen Personennahverkehrs mit elektrisch betriebenen autonomen Klein-/Mini-Bussen als Pilotprojekts an
- Ein erstes Einsatzfeld für einen autonomen Shuttle-Service ist die Anbindung zwischen Bahnhof und Innenstadt bis an den künftigen BBS-Campus (für die dortigen Schülerinnen und Schüler) als Alternative zum motorisierten Individualverkehr und zur emissionsfreien Anbindung des BBS Campus an die Innenstadt. Mögliche Routenplanung: Bhf – Bahnhofstraße – Ringstraße / Turmstraße – Gudesstraße – Mühlenstraße / Schuhstraße – Parkplatz Ratswiesen – Esterholzer Straße – BBS-Campus (siehe Abbildung 52)
- Langfristig werden potenzielle Einsatzgebiete erarbeitet und die Erkenntnisse aus den bereits erfolgten Pilotprojekten genutzt. Die Anbindung der nachfrageschwachen Räume und in nachfrageschwachen

¹³ HUB CHAIN (2022): Testphase am ICO in Osnabrück ist beendet!, Online unter: <https://www.hubchain.de/streckennetz/ico-osnabrueck/>

Zeiten ist hierbei zu fokussieren, ein On-Demand-System mit emissionsfreien Mini- und Midibussen kann der geeignete Vorläuferbetrieb sein

Abbildung 51: Referenzbeispiel für ein autonomes Fahrzeug (Quelle: e.GO Mobile AG)



Abbildung 52: Verlauf des autonomen Shuttles



<p>Wesentliche Umsetzungsbausteine</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Vollintegration von Software (Flottenverwaltung und Steuerung autonomer Fahrzeuge) und Fahrgastinformation in die bestehenden Systeme ■ Infrastruktur (Haltestellen und Ladeinfrastruktur) ■ Die Implementierung ist derzeit immer eher im Experimental-/Prototyping-Spektrum anzusiedeln.
<p>Zuständigkeit</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Hansestadt Uelzen
<p>Weitere Akteure/ Beteiligte</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Stadtwerke Uelzen mycity ■ Lokale Unternehmen ■ Hochschule, die bezogen auf autonomes Fahren im FuE -Bereich tätig ist ■ Fahrzeughersteller
<p>Bezug zu anderen Maßnahmen</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ 3.1 Stärkung des Stadtbusses ■ 6.5 Mobilitätsplattform
<p>Verkehrliche Wirkung</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Auf Grund der gesparten Personalkosten wird mit denselben Ressourcen eine höhere Taktung und Erschließungsdichte ermöglicht, was in Folge die Attraktivität des ÖPNV erhöht und Fahrgäste zum Umstieg bewegt.

	<ul style="list-style-type: none"> Die geringen Transportkapazitäten der Fahrzeuge (bspw. e.GO-Mover: 9 Sitz- und 6 Stehplätze) limitieren in Verbindung mit den derzeit geringen Geschwindigkeiten im autonomen Betrieb die verkehrliche Wirkung.
Klimawirkung	
Kosten	
Priorisierung	
Zeitraumen	
Förderung	<ul style="list-style-type: none"> Bund Förderrichtlinie „Autonomes und vernetztes Fahren in öffentlichen Verkehren“ Evtl. „Richtlinie zur Förderung alternativer Antriebe von Bussen im Personenverkehr“ (40-80 %)

6.3 Umweltsensitive Steuerung intelligenter Verkehrssysteme

Erläuterung

Die umweltsensitive Steuerung intelligenter Verkehrssysteme zielt darauf ab, Echtzeit-Umweltdaten (neben der Verkehrssituation als üblichem Indikator) zumindest auf den Hauptverkehrsstraßen und sensiblen Bereichen der Innenstadt zur Verkehrssteuerung zu nutzen und um Emissionen durch den Straßenverkehr zu minimieren. Die optimierte LSA-Schaltungen tragen durch verkürzte Wartezeiten und reduzierten Halten zur umweltschonenden Verkehrsgestaltung bei. Je nach Verkehrsaufkommen kann der Verkehrsfluss erhöht und Stausituationen gerade in innerstädtischen Bereichen reduziert werden. Die stetige Erhebung und Übermittlung von Umweltdaten im Straßen-/Stadtraum sowie die Aufbereitung dieser Daten zur automatisierten datenbasierten Ansteuerung von LSA und Anzeigetafeln ist nötig. Das parallel in Bearbeitung befindliche Verkehrsmodell sollte zur Kurzfristprognose der Verkehrssteuerung einbezogen werden.

Über ein Verkehrsleitsystem können zumindest auf den Hauptverkehrsstraßen mithilfe von Sensoren und Kameras Informationen gesammelt und der Verkehrsfluss über Geschwindigkeitsbegrenzungen (Verkehrstelematik, Anzeigetafeln) oder verkehrslenkende Informationen beeinflusst werden. Für die Hansestadt Uelzen ist ein zumindest auf alle Hauptstraßen ausgedehnter Ansatz vorzusehen, um im gesamten Netz ungewünschte Verlagerungswirkungen entgegenzuwirken. Durch eine Optimierung der Lichtsignalanlagen je nach Verkehrsaufkommen kann der Verkehrsfluss erhöht und Stausituationen gerade in innerstädtischen Bereichen reduziert werden.

Außerdem soll das System der Zuflussregelungsanlagen insbesondere vor dem Hintergrund der Umweltverträglichkeit (Luftschadstoffe) ausgedehnt werden. Auch hier müssen die Auswirkungen auf das nachgelagerte Straßennetz berücksichtigt werden. Optimierte LSA-Schaltungen tragen durch verkürzte Wartezeiten und reduzierte Halte zur umweltschonenden Verkehrsgestaltung bei. Aktuell erfolgt die Steuerung der LSA vorrangig an festgelegten Signalplänen, die verkehrsabhängig umgesetzt werden. Verkehrsdaten aus dem Straßenverkehr werden aus Detektionsschleifen (sog. „Strategieschleifen“/Induktionsstreifen) und normalen Schleifen an Knotenpunkten erfasst. Diese zählen die Fahrzeuge und messen deren Geschwindigkeit. Daraus ergeben sich Informationen zur Anzahl der Fahrzeuge und es können Reisezeiten berechnet werden. Kernaspekt der Maßnahme ist eine grundlegende Analyse zum Bestand der Lichtsignalanlagen, um ableiten zu können, welche Anlagen für eine intelligente Verkehrssteuerung bereits geeignet sind und welche nicht. Im Zuge eines etwaigen Austausches von LSA muss darauf geachtet werden, dass LSA die neuen Technologien beherrschen. Um neben der effizienten auch eine luft- und klimafreundliche Steuerung der Verkehrsbeziehungen sicherzustellen, gilt es neben den Verkehrsdaten eine Schnittstelle zu schaffen, um auch Umweltdaten (Temperatur, Wind, Schadstoffbelastung, etc.) z.B. per LoRaWAN-Technik in die Verkehrslenkung einfließen zu lassen.

Auch der Umbau von Knotenpunkten zu Kreisverkehren ist ein weiterer Baustein. Dadurch wird eine Erhöhung des Verkehrsflusses und der Verkehrssicherheit erreicht. Darüber hinaus werden die verkehrsbedingten Umwelt- und Lärmbelastungen reduziert.

Abbildung 53: Grafik zur umweltsensitiven Steuerung intelligenter Verkehrssysteme



Wesentliche Umsetzungsbausteine	<ul style="list-style-type: none"> ■ Problembewusste Planung, insb. der Messstellen ■ Implementierung der Sensorik ■ Implementierung intelligente LSA/Beschilderung ■ Implementierung Software-Schnittstelle Sensor-Anzeige
Zuständigkeit	<ul style="list-style-type: none"> ■ Hansestadt Uelzen (insb. Straßen- und Tiefbauamt)
Weitere Akteure/ Beteiligte	<ul style="list-style-type: none"> ■ Landkreis Uelzen ■ Land Niedersachsen ■ Bund ■ Ingenieursdienstleister ■ Stadtwerke Uelzen mycity (für Datenhaltung z.B. LoRaWAN)
Bezug zu anderen Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ■ 6.5 Mobilitätsplattform ■ 6.6 Multimodales Verkehrsmanagement
Verkehrliche Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Es wird keine Verlagerungswirkung auf andere Verkehrsmittel erwartet, evtl. können geringfügige Effekte aber entstehen, wenn z.B. häufige Bedarfsumleitungen die Attraktivität des MIV mindern.
Klimawirkung	

Kosten	€ € €
Priorisierung	★ ★ ★
Zeitraumen	▶ ▶ ▶
Förderung	Bund ■ Förderrichtlinie „Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme“ (bis 65 %)

6.4 Digitales Parkraummanagement

Erläuterung

Im Einklang mit den Maßnahmen des Handlungsfeldes 2 zur Reduktion und umweltverträglichen Gestaltung des Kfz-Verkehrs ist ein Gesamtverkehrssystem zur effizienten Steuerung der Verkehrsbeziehungen zu entwickeln. Ziel der Hansestadt ist es nicht das Autofahren zu fördern, sondern Verkehrsbelastungen zu reduzieren und die auch zukünftig weiter stattfindenden Kfz-Verkehre effizienter und verträglicher zu gestalten. Unter effektiver Ausnutzung der bereits vorhandenen Verkehrsangebote und -infrastrukturen (Etablierung von Mobilitätsstationen) ist der MIV- und Parksuchverkehr auf das Hauptverkehrsstraßennetz (siehe Maßnahme 2.1) zu bündeln. Hierbei ist die Erreichbarkeit für den notwendigen Individualverkehr durch die Steuerung auf übergeordneter Ebene durch digitales Parkraummanagement zu sichern und zu verbessern.

Eine Priorisierung des Straßenraumes zugunsten des Umweltverbundes ist ein wichtiger Schritt, um eine Alternative zum MIV zu bieten und verbessert oftmals die Verkehrssicherheit (zudem erhöht mehr Raum für Radfahrerinnen und Radfahrer das subjektive Sicherheitsempfinden). Dies kann durch eigene Fahrspuren für Buslinien und eine Verdichtung des Radwege- und Fußgängeretzes aber auch durch eine qualitative Aufwertung bestehender Netze geschehen. Darüber hinaus kann ein Parkraummanagement und eine damit verbundene Verringerung der Flächeninanspruchnahme durch den ruhenden Verkehr in vielen innerstädtischen Bereichen zu erhöhten Aufenthaltsqualitäten führen. Bestandteile sind:

- App-integrierbare Echtzeitauskunft zur Belegung von Parkplätzen
- Digitales Ticketing und (Vorab-) Reservierungsoption für Parkplätze, z.B. App „1-2-3 parkplatzfrei“¹⁴
- Digitales bargeldloses Parken mit Kennzeichenscan, z.B. mit der App „APCOA FLOW“¹⁵
- Mittels digitaler Hinweistafeln Echtzeitauskunft über die Belegung von Parkplätzen integrieren, um somit eine Lenkung und Reduzierung von Parkplatzsuchverkehren zu erzielen
- Dynamische Anpassung von Parkgebühren je nach Auslastungsgrad und Lage von Parkplätzen sowie einer transparenten Darstellung der Kriterien für Erhöhung oder Vergünstigung der Parkgebühren; empfehlenswerte Basis dafür: einheitlicher Grundpreise in der Region; zum Kostenvergleich zwischen Parken und ÖPNV-Tarif
- Kommunales Dashboard als cloud-basierter Analyse-Service zur Visualisierung von Park- und Verkehrsdaten (Referenzbeispiel: Stadt Bad Hersfeld für die Erfassung freier Parkplätze (per LoRaWAN Sensoren) und Anzeige in einem Plattformübergreifenden Portal¹⁶)

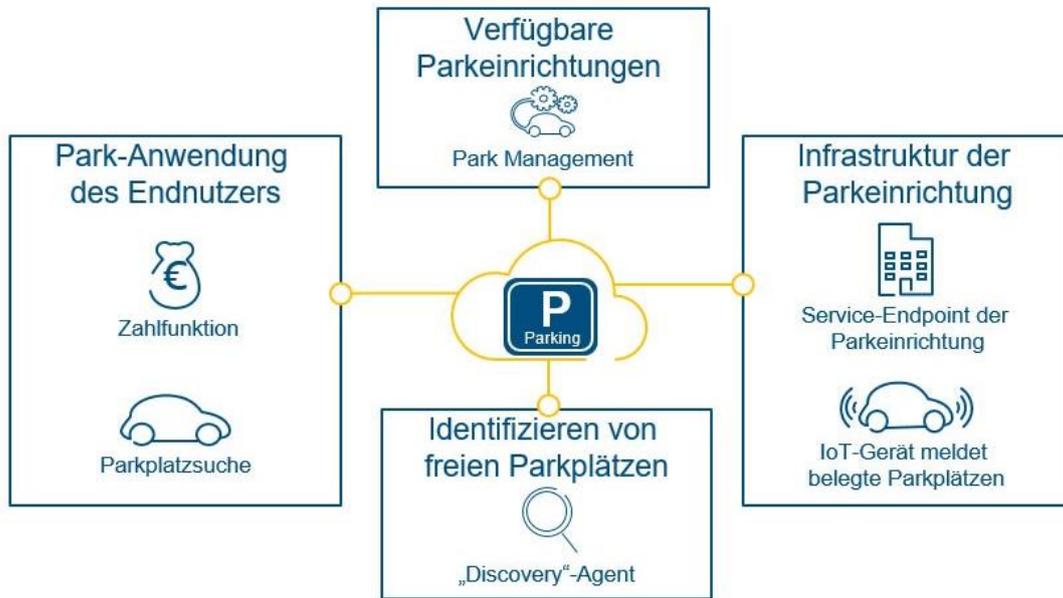
¹⁴ Parkplatzfrei GmbH: Finde und reserviere den besten Parkplatz, online unter: <https://www.1-2-3-parkplatzfrei.de/> (letzter Zugriff 01.03.2023).

¹⁵ APCOA Deutschland: Ihre Vorteile mit APCOA FLOW, online unter: <https://flow.apcoa.de/> (letzter Zugriff 01.03.2023).

¹⁶ URBANCOCKPIT: ui! The urban institute online unter: <https://badhersfeld.urbanpulse.de/#!/tiles/ParkingGarages> (letzter Zugriff 01.03.2023).

- Vor dem Hintergrund der hohen Bedeutung des Fahrrads in Uelzen kann eine Optimierung der Verteilung und Belegung von Fahrradparkplätzen mittels eines dynamischen Zuweisungssystems initiiert werden, das die Hansestadt Bremen aktuell erprobt.

Abbildung 54: Grafik zu digitalem Parkraummanagement (Quelle: BMWK¹⁷)



Wesentliche Umsetzungsbausteine	<ul style="list-style-type: none"> ■ Problembewusste Planung ■ Implementierung der Sensorik in den Parkbuchten und -bauten ■ Aufstellung der Beschilderung ■ Implementierung Software-Schnittstelle Sensor-Anzeige
Zuständigkeit	<ul style="list-style-type: none"> ■ Hansestadt Uelzen
Weitere Akteure/ Beteiligte	<ul style="list-style-type: none"> ■ Betreiber der Parkieranlagen ■ Landkreis Uelzen
Bezug zu anderen Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ■ 5.1 Parken in Wohnstraßen ordnen ■ 5.2 Parken an Hauptverkehrsstraßen ordnen ■ 5.3 Parkraumnachfrage auf Sammelanlagen bündeln ■ 6.5 Mobilitätsplattform
Verkehrliche Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Durch ein digitales Parkraummanagement kann, wenn Kapazitätsengpässe bestehen, die Zahl der Pkw und Lkw im fließenden Verkehr reduziert werden (Vermeidung von Parksuchverkehr)

¹⁷ <https://www.bmwk.de/Redaktion/DE/Artikel/Digitale-Welt/GAIA-X-Use-Cases/digitales-parkraummanagement-seamless-parking.html> [zuletzt abgerufen 14.11.2022]

	<ul style="list-style-type: none"> ■ Digital buchbare Parkplätze mit e-Ladeinfrastruktur können eine Antriebswende begünstigen
Klimawirkung	
Kosten	
Priorisierung	
Zeitraumen	
Förderung	<p>Bund</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Förderrichtlinie „Öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Deutschland“ (bis 60 %) ■ EFRE Fördergebiet Bessere Versorgung mit alternativen Treibstoffen – Straße, Schiene, Binnenhäfen. (bis 50 %) ■ Digitales Parkraummanagement für Fahrräder: Richtlinie zur Förderung von nicht investiven Maßnahmen zur Umsetzung des nationalen Radverkehrsplans ■ Förderrichtlinie „Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme“ (bis 65 %)

6.5 Mobilitätsplattform

Erläuterung

Neben den analogen Wegweisern (siehe M. 4.5 Leitsystem zur Information über die Mobilitätsangebote) ist die digitale app-basierte Fahrgastinformation voranzutreiben (Weiterentwicklung der bestehenden Apps wie z.B. „Wohin du willst“), u.a. durch eine Implementierung des Mitfahrergelegenheitsportal für Pendlerinnen und Pendler (z.B. www.pendlerportal.de) auf der städtischen Homepage. Basierend auf der Verkehrsdatenplattform ist eine multimodale Mobilitätsauskunft und Routingfunktion für alle Verkehrsträger anzubieten. Zusätzlich ist die Möglichkeit der Ticketbuchung und die Funktion als allgemeine Mobilitätskarte zu integrieren. Perspektivisch ist anzustreben, dass auch die Nutzung verschiedener Mobilitätsdienstleistungen über eine Rechnung abgerechnet wird und Stammkunden erhalten so einen (monatlichen) Gesamtpreis für ihre Mobilität, z.B. andockend an die Hamburger App „hvv-switch“ für einen nahtlosen Übergang zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln.

Grundlage, um multimodale Datendienste und -schnittstellen für App-Dienste oder Homepages bereitzustellen, ist eine (regionale) Verkehrsdatenplattform inkl. eines Datenmanagements. Neben Haltestellen, Mobilitätsstationen, aktuellen Fahrplandaten und den Echtzeiten im ÖPNV und SPNV sollen für den MIV-Informationen zur Parkplatzsuche, freie Kapazitäten in Parkhäusern und P+R sowie B+R-Standorte und freie Kapazitäten enthalten sein. Für das Echtzeitrouting sind aktuelle Informationen über Baustellen etc. aufzunehmen. Auch das Fahrrad ist für das Routing einzubeziehen, das Radwegenetz zu hinterlegen und fortlaufend zu aktualisieren.

Für die Maßnahme ist die Kooperation mit den Stadtwerken Uelzen, dem Kreis Uelzen und weiteren regionalen Akteuren wie dem HVV, der Metropolregion Hamburg, Mobilitätsdienstleistern unerlässlich. Um eine attraktive Nutzung von digitalen Angeboten zu gewährleisten, ist eine flächendeckend Bereitstellung von mobilen Daten konsequent anzubieten.

Abbildung 55: Beispielhafte Darstellung für eine Mobilitätsplattform (Quelle links: Stadtwerke Uelzen, rechts HVV)



Wesentliche Umsetzungsbausteine

- Vergabe
- Umsetzung von Zählstellen für KFZ, Rad und Fußverkehr

	<ul style="list-style-type: none"> ■ Umsetzung der Softwarelösungen und Schnittstellen ■ Nutzung der Daten u.a. im Verkehrsmanagement
Zuständigkeit	<ul style="list-style-type: none"> ■ Hansestadt Uelzen
Weitere Akteure/ Beteiligte	<ul style="list-style-type: none"> ■ Stadtwerke Uelzen mycity ■ Regionale und landesweite Institutionen zur vertikalen Einbindung der Verkehrsdaten in großmaßstäbliche Datenbanken und Verkehrsmodelle ■ Hamburger Verkehrsverbund (HVV)
Bezug zu anderen Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ■ 4.1 Einrichtung von Mobilitätsstationen ■ 4.3 Etablierung eines Bikesharing-Angebotes ■ 4.4 Ausbau des Carsharing-Angebotes ■ 6.1 Echtzeit-Informationen im ÖPNV
Verkehrliche Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Keine unmittelbare. Die Datenbank kann als Grundlage für eine Vielzahl verkehrlicher Planungen und Maßnahmen mit unterschiedlichsten Wirkungen dienen und wirkt somit mittelbar.
Klimawirkung	
Kosten	
Priorisierung	
Zeitraumen	
Förderung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Bund ■ Förderrichtlinie „Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme“ (bis 65 %)

6.6 Multimodales Verkehrsmanagement

Erläuterung

Die Bewältigung aktueller sowie zukünftiger verkehrlicher Probleme kann nicht allein durch die Verbesserung des Verkehrsablaufs für ein einziges Verkehrsmittel erfolgen. Vielmehr ist die Verknüpfung verkehrsmittelübergreifender Lösungen zielführend. Aus diesem Grund wird die Zielstellung eines multimodalen Verkehrsmanagements der Hansestadt Uelzen anvisiert.

Hierbei ist die Verbesserung der Kooperation der Leitsysteme zwischen Motorisiertem und Öffentlichem Personennahverkehr ein wichtiges Instrument um eine intelligente und präzise Verkehrsinformation, Verkehrssteuerung sowie Verkehrslenkung für die städtische Bevölkerung umzusetzen. Durch gegenseitigen Informationsaustausch, wie beispielsweise der Bereitstellung von Verkehrsdaten, können bisher ungenutzte Potenziale und Synergien ausgeschöpft werden, um den Ansprüchen aller Verkehrsmittel gerecht werden zu können.

Ein multimodales Verkehrsmanagement impliziert die Bündelung der unabhängig voneinander bestehenden Verkehrsleitsystemen in MIV und ÖPNV (u.a. auch in anderen Bereichen wie Güterverkehr/LKW-Führungsnetz und Fuß- und Radverkehr). Aus diesen Synergien ergeben sich vielfältige Maßnahmenoptionen zur Verkehrsoptimierung (Verkehrsmanagement), die von verbesserter Fahrgastinformation über ÖV-Bevorzugung bis hin zu verbessertem Störungsmanagement oder z.B. grünen Wellen im Radverkehr reichen.

Anzustreben ist:

- Verbesserung der Verkehrsdatenerfassung und -bereitstellung (siehe Maßnahmen 6.1, 6.3 und 6.4)
- Verbesserung der Verkehrsdatenverarbeitung und -nutzung (siehe Maßnahme 6.5)
- Verbesserung der Kooperation und Vernetzung von Leitsystemen

Ergänzend können folgende Maßnahmen etabliert werden:

- Belohnungssystem für Radfahrerinnen und Radfahrer (z.B. Lösung DB App Rad+, tauscht geradete Kilometer in Vergünstigungen/ Prämien bei teilnehmenden Partnern ein) oder als „Bike Benefit Programm“¹⁸
- Ökonomische Bewertung kommunaler Verkehrsmittel als Bewertungsgrundlage und Entscheidungshilfe durch IT-gestütztes „CostTool“¹⁹
- Flottenmanagement-Buchungsplattform zum Mobility-Sharing (gemeinschaftliche Nutzung von Poolfahrzeugen)²⁰
- Optimierte Routing für Logistik-verkehre per Webbasiertem Portal Sevas²¹

¹⁸ ESA Förderprogramm „Space-Tec for Cycling“

¹⁹ <https://www.uni-kassel.de/fb14bau/institute/institut-fuer-verkehrswesen-ifv/verkehrsplanung-und-verkehrssysteme/forschung/it-gestuetzte-tools/costtool>

²⁰ <https://wegocarsharing.com/de/firmen-poolfahrzeuge/>

²¹ <https://sevas.nrw.de/>

- Datenanalyseplattform zum Fahr-verhalten der Bürger (verifiziert Effekte von Verkehrsmaßnahmen per Verkehrs-fluss-Monitoring)²²

Abbildung 56: Grafik zu einem multimodalem Verkehrsmanagement



Wesentliche Umsetzungsbausteine	<ul style="list-style-type: none"> ■ Schaffung der technischen Schnittstellen ■ Gewährleistung des Informationsaustauschs zwischen Systemen ■ Übersetzung der Synergien in effizienzorientierte Maßnahmen des Verkehrsmanagements und Nutzung des Informationsgewinns in den jeweiligen Teilbereichen
Zuständigkeit	<ul style="list-style-type: none"> ■ Hansestadt Uelzen
Weitere Akteure/ Beteiligte	<ul style="list-style-type: none"> ■ IT Verbund Uelzen ■ Ggf. Wissenschaftliche Begleitung
Bezug zu anderen Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ■ 6.3 Umweltsensitive Steuerung intelligenter Verkehrssysteme
Verkehrliche Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Multimodales Verkehrsmanagement zielt nicht unmittelbar auf einen Modal Shift, sondern auf eine modusübergreifende Effizienzoptimierung

²² <https://mapintelligence.agency/mia-mobility-engine/>

	<ul style="list-style-type: none"> ■ Durch die bessere Verzahnung können unter Umständen insbesondere intermodale Wege an Attraktivität gewinnen und MIV-Nutzende auf Teilstrecken für den Umstieg gewinnen
Klimawirkung	
Kosten	
Priorisierung	
Zeitraumen	
Förderung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Bund ■ Förderrichtlinie „Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme“ (bis 65 %)²³

²³ <https://www.foerderdatenbank.de/FDB/Content/DE/Foerderprogramm/Bund/BMVI/digitalisierung-kommunaler-verkehrssysteme.html> [zuletzt abgerufen 06.09.2022]

7.7 Förderung neuer Antriebstechnologien



Die Hansestadt Uelzen setzt auf einen Ausbau der Elektroladeinfrastruktur im öffentlichen und privaten Raum (siehe Maßnahme 7.1). Durch eine Förderung durch die Hansestadt bei Umstellung auf emissionsarme und elektrobetriebene Fahrzeuge kann neben der Reduktion der NO₂-Belastung und Vermeidung lokaler CO₂-Emissionen auch ein Imagegewinn generiert werden (siehe Maßnahme 7.4). Außerdem kommt der Hansestadt Uelzen eine gewisse Vorbildfunktion zu, wenn auch der städtische Fuhrpark auf alternative Antriebe setzt (siehe Maßnahme 7.4).

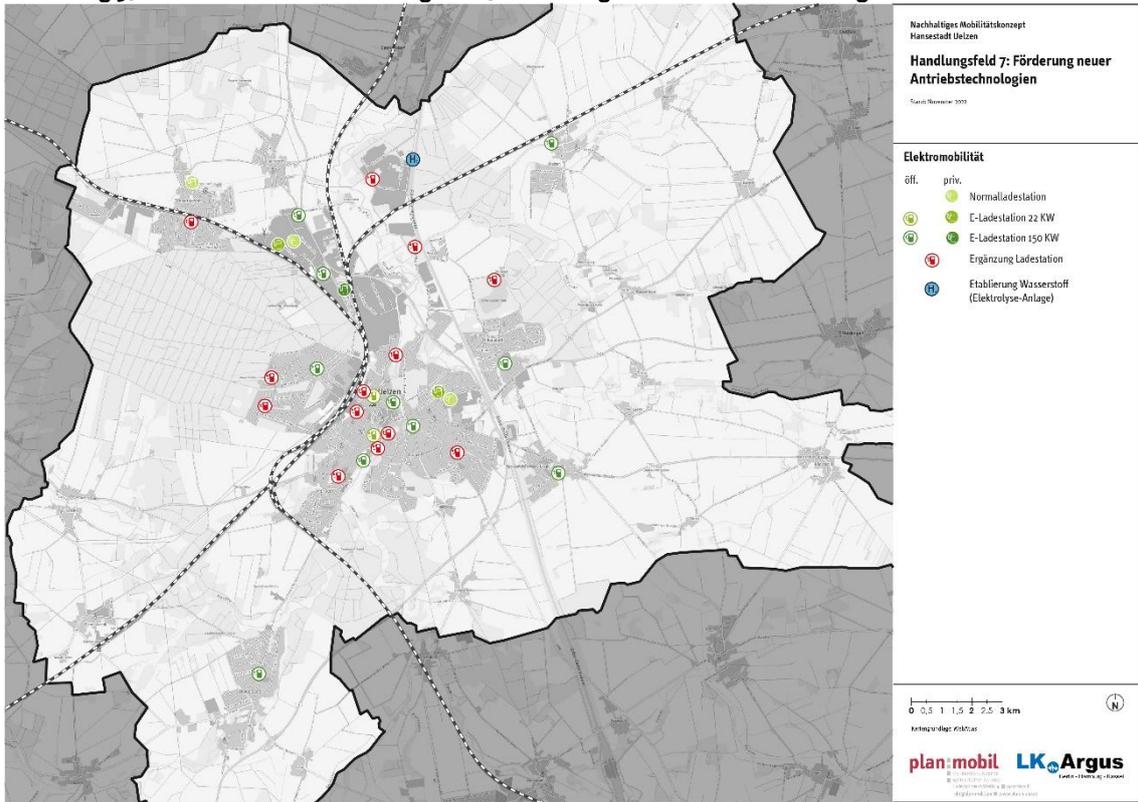
Für eine langfristige Förderung neuer Antriebstechnologien wird auch auf die Etablierung von Wasserstoff-Infrastruktur am Hafen der Hansestadt Uelzen gesetzt (siehe Maßnahme 7.3)

Tabelle 8: Maßnahmen zur Förderung neuer Antriebstechnologien

Nr.	Maßnahmentitel	Priorität	Kosten	Zeitraum
7.1	Bedarfsorientierter Ausbau öffentlicher (Elektro-)Ladeinfrastruktur	☆☆☆	€€€	▶▶▶
7.2	Förderung privat genutzter (E-)Lademöglichkeiten	☆☆☆	€€€	▶▶▶
7.3	Etablierung von Wasserstoff-Infrastruktur	☆☆☆	€€€	▶▶▶
7.4	Umstellung städtischer Fuhrpark auf alternative Antriebe	☆☆☆	€€€	▶▶▶

Eine Gesamtübersicht über die vorgeschlagenen Maßnahmen – sofern sie räumlich verortet werden können – bietet Abbildung 57. Nachfolgend werden die einzelnen Maßnahmen im Handlungsfeld „Attraktive Vernetzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes“ vorgestellt.

Abbildung 57 Maßnahmenkarte Handlungsfeld 7 Förderung neuer Antriebstechnologien



Die Karte ist hochauflösend im Kartenband dargestellt.

7.1 Bedarfsorientierter Ausbau öffentlicher (Elektro-)Ladeinfrastruktur

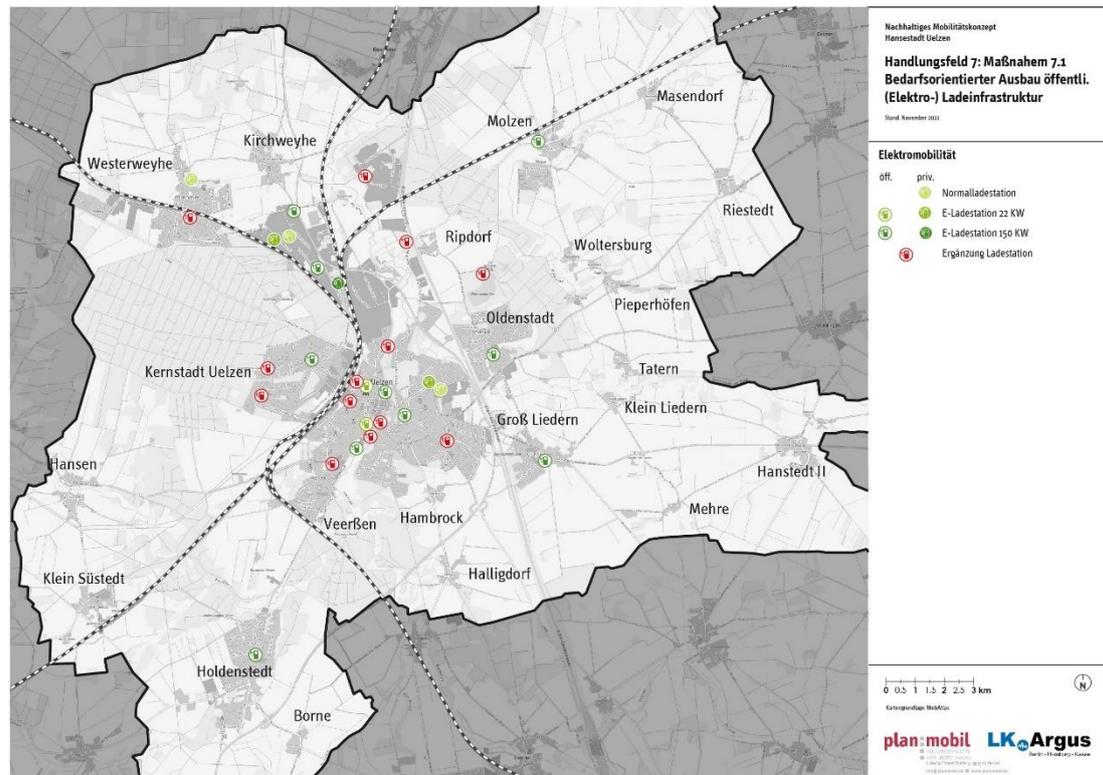
Erläuterung

Für eine höhere Akzeptanz und Verbreitung der Elektromobilität ist der Ausbau der Infrastruktur voranzutreiben und öffentlich zu bewerben. Bisher gibt es 10 öffentliche Schnellladestationen in Uelzen mit jeweils 4 (teils 3) Ladepunkten für bis zu 150 kW Ladestrom (DC). Zusätzlich bestehen 2 x 22 kW (AC) Ladepunkte. Die Ladeinfrastruktur wird durch die Stadtwerke Uelzen (my city) betrieben. Die liegen verteilt in der Kernstadt, in den Ortsteilzentren von Oldenstadt, Groß Liedern, Holdenstedt und Molzen sowie Gewerbegebiet Fischerhof (siehe Abbildung 58).

Vorschläge für Erweiterung von Ladeinfrastruktur

- Erforderlich ist der zielgerichtete Ausbau der Ladeinfrastruktur im Stadtgebiet und der Region. An Orten, an denen Fahrzeuge länger parken bzw. wo dienstlich genutzte Fahrzeuge (auch Carsharing) aufgeladen werden können, sind weitere AC-Ladeinfrastrukturen einzurichten (u.a. Mobilstationen, Arbeitsplatzschwerpunkte)
- Für ein attraktives Angebot sind zudem an zentralen und frequentierten Orten Schnellladeinfrastrukturen einzurichten (u.a. Parkhäuser/-plätze, öffentliche Einrichtungen), um auch bei kurzen Standzeiten Elektromobilität im Alltag sicherzustellen.
- Vorzusehen, bereits in Planung oder bereits realisiert sind:
 - Umbau Schillerstraße: Einrichtung 16 neuer AC Ladepunkte
 - Westerweyhe, Parkplatz Oldenstädter See, Ripdorf, Hafen
 - In der Kernstadt Wilhelm-Busch-Straße / Hagenskamp, An den Zehn Eichen, Celler Str- / Soltauer Str., Marktcenter / Landkreis Uelzen, Uhlenköper Center, Birkenallee / L250, BBS-Campus,
- Regional wird das Netz u.a. ergänzt durch ausgeschriebene Flächen für das Deutschlandnetz in Munster, Wittingen, Dannenberg und Dahlenburg
- Zukünftige Standorte sind abhängig von der Flächenverfügbarkeit, idealerweise mit Mobilitätsstationen zu verknüpfen
- Der Ausbau von Ladeinfrastruktur auf Firmengeländen etc. ist zu fördern
- Eine Privilegierung von E-Autos bei den Stellplätzen wird empfohlen
- Nutzung eines regional einheitlichen Systems – eine RFID-Karte oder App zur Freischaltung und Abrechnung des Ladevorgangs

Abbildung 58: Maßnahme 7.1 Bedarfsorientierter Ausbau öffentlicher (Elektro-)Ladeinfrastruktur



Die Karte ist hochauflösend im Kartenband dargestellt.

<p>Wesentliche Umsetzungsbausteine</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Prüfung örtlicher Gegebenheiten und Identifizierung detaillierter Standorte gemäß Nutzungspotenziale ■ Prüfung Flächenverfügbarkeit, ggf. Flächenkauf durch die Stadt ■ Umsetzungsplanung für jeweilige Standorte ■ Prüfung der Privilegierung von Elektrofahrzeugen
<p>Zuständigkeit</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Stadtwerke Uelzen mycity
<p>Weitere Akteure/Beteiligte</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Hansestadt Uelzen ■ Landkreis Uelzen ■ Externe Dienstleister
<p>Bezug zu anderen Maßnahmen</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ 7.2 Förderung privat genutzter Lademöglichkeiten ■ 7.4 Umstellung städtischer Fuhrpark auf alternative Antriebe
<p>Verkehrliche Wirkung</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Attraktivitätserhöhung der Nutzung von batterieelektrisch betriebenen Kfz ■ Beitrag zur Reduzierung der Abgasemissionen des Individualverkehrs vor Ort
<p>Klimawirkung</p>	

Kosten	€€€
Priorisierung	★ ★ ★
Zeitraumen	▶ ▶ ▶
Förderung	<p>Bund</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Förderrichtlinie „Öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Deutschland“ (bis 60 %) ■ EFRE Fördergebiet Bessere Versorgung mit alternativen Treibstoffen – Straße, Schiene, Binnenhäfen. (bis 50 %)

7.2 Förderung privat genutzter (E-)Lademöglichkeiten

Erläuterung

Elektrofahrzeuge werden überwiegend zuhause über die private Ladestelle geladen. Private Ladeinfrastruktur kann entweder im Eigenheim oder vom Eigentümer von Mehrfamilienwohnanlagen beispielsweise in der Tiefgarage vorgehalten werden.

- Die Hansestadt Uelzen, ggf. in Kooperation mit den Stadtwerken Uelzen, schafft eine Beratungsinfrastruktur für ihre Bürgerinnen und Bürger bei der Einrichtung von Ladeinfrastrukturen (gesetzliche Verpflichtung, Einrichtung von Ladeinfrastrukturen, Zugang zu verfügbaren Fördergeldern etc.) und dem Zugang zu verfügbaren Fördergeldern (insb. auf Bundes- und Landesebene)
- Förderung der Schaffung von Infrastruktur durch Gewerbetreibende; Förderung kann an die öffentliche Zugänglichkeit gekoppelt werden
- Zusätzlich zur Förderung gibt es auch Möglichkeiten zur regulativen Steuerung, etwa durch die Verpflichtung zur Bereitstellung von Ladeinfrastruktur im Neubau
- Zusätzlich zu unterscheiden ist zwischen primär autarken Modellen, bei denen der Strom beispielsweise vor Ort über Solarpaneele generiert wird, sowie ausschließlich über das Stromnetz versorgte Ladeinfrastruktur
- Seit 2021 ist die elektrische Parkplatzerschließung im Wohnungsneubau und bei Renovierung ab Überschreitung einer Stellplatzschwelle bundesweit verpflichtend
- Vorzusehen sind auch Kooperationen mit der WBG, dem Kreis Uelzen und der GWK zum Infrastrukturausbau

Abbildung 59: Beispiel Leitfaden für Private, Genehmigungsverfahren Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge²⁴



Wesentliche Umsetzungsbausteine

- Netzwerkbildung und Kollaboration mit der Gesellschaft für Wohnungsbau des Kreises Uelzen mbH und evtl. der WBG Uelzen zur Entwicklung von Leuchtturmprojekten
- (Förder-)Beratung für Privathaushalte und Eigentümergesellschaften durch die strategische und operative Mobilitätsberatung

²⁴ https://www.bmk.gv.at/themen/mobilitaet/alternative_verkehrskonzepte/elektromobilitaet/publikationen/etankstelle.html
 [zuletzt abgerufen 14.11.2022]

Zuständigkeit	<ul style="list-style-type: none"> ■ Hansestadt Uelzen / strategische und operative Mobilitätsberatung
Weitere Akteure/Beteiligte	<ul style="list-style-type: none"> ■ WBG, Wohnungsbaugenossenschaft Uelzen eG ■ GWK, Gesellschaft für Wohnungsbau des Kreises Uelzen mbH ■ Privatpersonen/Eigentümergeellschaften ■ Landkreis Uelzen
Bezug zu anderen Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ■ 7.1 Bedarfsorientierter Ausbau öffentlicher (Elektro-)Ladeinfrastruktur
Verkehrliche Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Attraktivitätserhöhung der Nutzung von batterieelektrisch betriebenen Kfz ■ Beitrag zur Reduzierung der Abgasemissionen des Individualverkehrs vor Ort
Klimawirkung	
Kosten	
Priorisierung	
Zeitraumen	
Förderung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Die Kfw-Förderung für private Lademöglichkeiten an Wohngebäuden ist nicht mehr verfügbar.²⁵

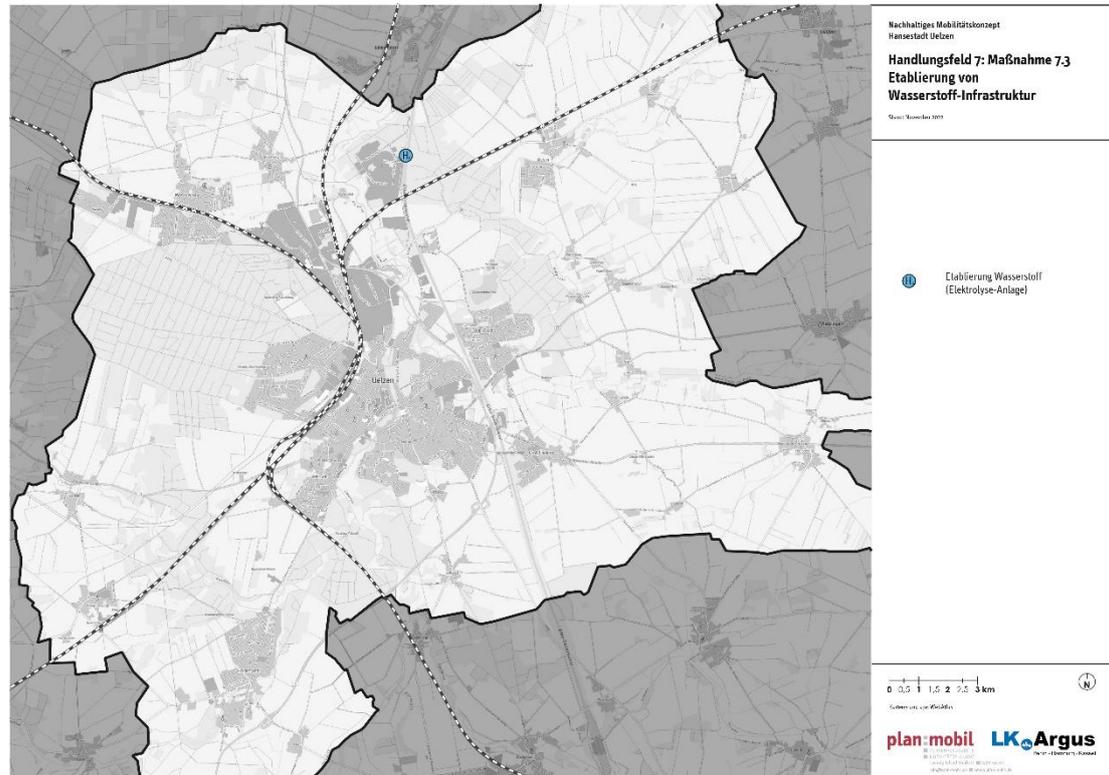
²⁵ [https://www.kfw.de/inlandsfoerderung/Privatpersonen/Bestehende-Immobilie/F%C3%B6rderprodukte/Ladestationen-f%C3%BCr-Elektroautos-Wohngeb%C3%A4ude-\(440\)/](https://www.kfw.de/inlandsfoerderung/Privatpersonen/Bestehende-Immobilie/F%C3%B6rderprodukte/Ladestationen-f%C3%BCr-Elektroautos-Wohngeb%C3%A4ude-(440)/) [zuletzt abgerufen 06.09.2022]

7.3 Etablierung von Wasserstoff-Infrastruktur

Erläuterung

- Der Landkreis Uelzen mit der Kreisstadt Uelzen ist Mitglied im Wasserstoffnetzwerk Nordostniedersachsen (H₂NON) und Teil des Projektes „Lastverkehr mit grünem Wasserstoff“. Pilotierung der Verwendung von grünem Wasserstoff als Treibstoff für kommunale Entsorgungsfahrzeuge, Speditionsfahrzeuge und Busse des ÖPNV
- Künftige Einsatzgebiete sind u.a.:
 - Fahrzeuge der kommunalen Betriebe (unter Berücksichtigung der Pfadabhängigkeiten bei der Antriebsstrategie, siehe 7.5)
 - Potenzial der Umrüstung der nichtelektrifizierten SPNV-Strecken (Uelzen–Langwedel) auf Wasserstofftriebwagen (kommunaler Einfluss begrenzt)
 - Potenziale in der Schifffahrt (mögliche Rolle als Tankstation bei Hafengebietsentwicklung ist mitzudenken)
 - Potenziale in Gewerbegebieten
- Mittelfristiges Ziel ist Schaffung einer Wasserstofftankstelle für die Region. Vorschlag ist eine Elektrolyse-Anlage am neuem Entwicklungsgebiet Hafen-Ost verbindlich für oben genannte Nutzung und die kommerzielle Distribution über die Wasserstraße festlegen

Abbildung 60: Maßnahme 7.3 Etablierung von Wasserstoff-Infrastruktur



<p>Wesentliche Umsetzungsbausteine</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Entwicklungen im Bereich Wasserstoff als alternative Antriebsstrategie verfolgen und potenzielle Einsatzbereiche ausloten ■ Elektrolyse-Anlage bei neuem Entwicklungsgebiet am Hafen-Ost verbindlich festlegen ■ Werben für Wasserstoff in der Schifffahrt sowie im Schwerlast- und Güterverkehr ■ Industriekais/Hafen für eine Schifffahrt mit Wasserstoff aufrüsten (inkl. Elektrolyse-Anlage) ■ Potenziale im Gespräch mit Akteuren vor Ort ausloten und beständig weiterverfolgen
<p>Zuständigkeit</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Hansestadt Uelzen
<p>Weitere Akteure /Beteiligte</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Stadtwerke Uelzen mycity ■ Regionalmanagement Wasserstoff der Region Nordostniedersachsen ■ Eventuell Private Betreiber ■ Firmen und Schienenbetreiber
<p>Bezug zu anderen Maßnahmen</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ 7.1 Bedarfsorientierter Ausbau öffentlicher (Elektro-)Ladeinfrastruktur

Verkehrliche Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Emissionsreduktion kommunaler Verkehre, im SPNV auf nichtelektrifizierten Teilstrecken sowie zukünftig evtl. im Güterverkehr (Wasser und Straße) ■ Keine Beeinflussung von Modal Split und Verkehrsaufkommen
Klimawirkung	
Kosten	
Priorisierung	
Zeitraumen	
Förderung	<p>EU</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ EFRE Fördergebiet Bessere Versorgung mit alternativen Treibstoffen – Straße, Schiene, Binnenhäfen. (bis 50 %) <p>Bund</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Förderung im Rahmen der „Richtlinie zur Förderung alternativer Antriebe von Bussen im Personenverkehr“, (40-80 %) ■ Darlehen im Zuge eines Investitionskredits Nachhaltige Mobilität der Kfz Bankengruppe (bis 100%) ■ Förderprogramm „investive, kommunale Klimaschutz-Modellprojekte (NKI)“ (70 %)

7.4 Umstellung städtischer Fuhrpark auf alternative Antriebe

Erläuterung

- Der Städtische Fuhrpark (Versorgungsfahrzeuge, Bauhof, Stadtreinigung, Dienst-PKW, Stadtbusse und weitere) soll zur Reduktion der Emissionen sowie im Sinne des Vorbildcharakters der öffentlichen Hand umgerüstet werden
- Die Stadtbusse sind hierbei mit der Elektrifizierung der Fahrzeugflotte im Frühjahr 2023 bereits Vorreiter
- Das Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge der "Clean Vehicle Directive" (CVD verpflichtet Kommunen zur Erfüllung einer Quote „sauberer“ Fahrzeuge bei der Neuanschaffung (siehe Abbildung 61)
- Prinzipiell zwei konkurrierende Technologien: Batterieelektrisch vs. Brennstoffzelle, je mit Synergien zu anderen Maßnahmenpaketen (7.4 und 7.1)
- Batterieelektrische Umstellung kurzfristiger möglich und teilweise bereits erfolgt; Brennstoffzelle mittel- bis langfristig im Schwerverkehr zukunftssicherer, aber erst nach Umsetzung einer Tankstelle möglich
- Biogas und efuels sind weitere mögliche Technologien
- Im Sinne des Vorbildcharakters ist die ergänzende Anschaffung von Lastenrädern, Fahrrädern und Pedelecs für kommunale Dienste vorzusehen

Abbildung 61: Verbindliche Quoten nach Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (Quelle: bmvi)

Fahrzeug-klasse	Definition „sauberes Fahrzeug“		Beschaffungsquoten 1. Referenzzeitraum, 02.08.2021 bis 31.12.2025	Beschaffungsquoten 2. Referenzzeitraum, 01.01.2026 bis 31.12.2030
Pkw	50g CO ₂ /km, 80% Luftschadstoffe (Prozentsatz der Emissionsgrenzwerte nach RDE)	ab 2026: og CO ₂ /km, k.A. zu Luftschadstoff- emissionen	38,5%	
Leichte Nfz (< 3,5t zGM)	50g CO ₂ /km, 80% Luftschadstoffe (Prozentsatz der Emissionsgrenzwerte nach RDE)		38,5%	
Lkw (> 3,5t zGM)	Nutzung alternativer Kraftstoffe (lt. Art. 2 AFID bspw. Strom, Wasserstoff, Erdgas, synthetische Kraftstoffe**, Biokraftstoffe**)		10%	15%
Busse (> 5t zGM)			45%*	65%*

Wesentliche Umsetzungsbausteine

- Festlegung der Technologiepfade
- Ausschreibung und Anschaffung der Fahrzeuge inkl. Fördermittelakquise
- Anpassung der Betriebsabläufe (durch z.B. veränderte Reichweiten)

	<ul style="list-style-type: none"> ■ Schaffung der notwendigen Infrastruktur, insb. im Falle einer wasserstofforientierten Beschaffungsstrategie ■ Erarbeitung Elektromobilitätskonzept
Zuständigkeit	<ul style="list-style-type: none"> ■ Hansestadt Uelzen
Weitere Akteure/ Beteiligte	<ul style="list-style-type: none"> ■ Stadtwerke Uelzen mycity
Bezug zu anderen Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ■ 6.3 Umweltsensitive Steuerung intelligenter Verkehrssysteme
Verkehrliche Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Kommunale Verkehre erfolgen emissionsfrei ■ Vorbildwirkung und Imagegewinn für Bürgerinnen, Bürger und Unternehmen
Klimawirkung	
Kosten	
Priorisierung	
Zeitraumen	
Förderung	<p>Bund</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Förderung im Rahmen der „Richtlinie zur Förderung alternativer Antriebe von Bussen im Personenverkehr“ (40-80 %) ■ Förderrichtlinie „Nicht öffentlich zugängliche Ladestationen für Elektrofahrzeuge – Unternehmen und Kommunen“ für betriebseigene Lade-/ Tankinfrastrukturen (bis 70%) ■ BAFA-Förderung, Förderung zur Beschaffung von E-Fahrzeugen ■ Förderrichtlinie Elektromobilität, zur Förderung der Bildung elektrischer Flotten (BMVI)

7.8 Optimierung der Wirtschaftsverkehre

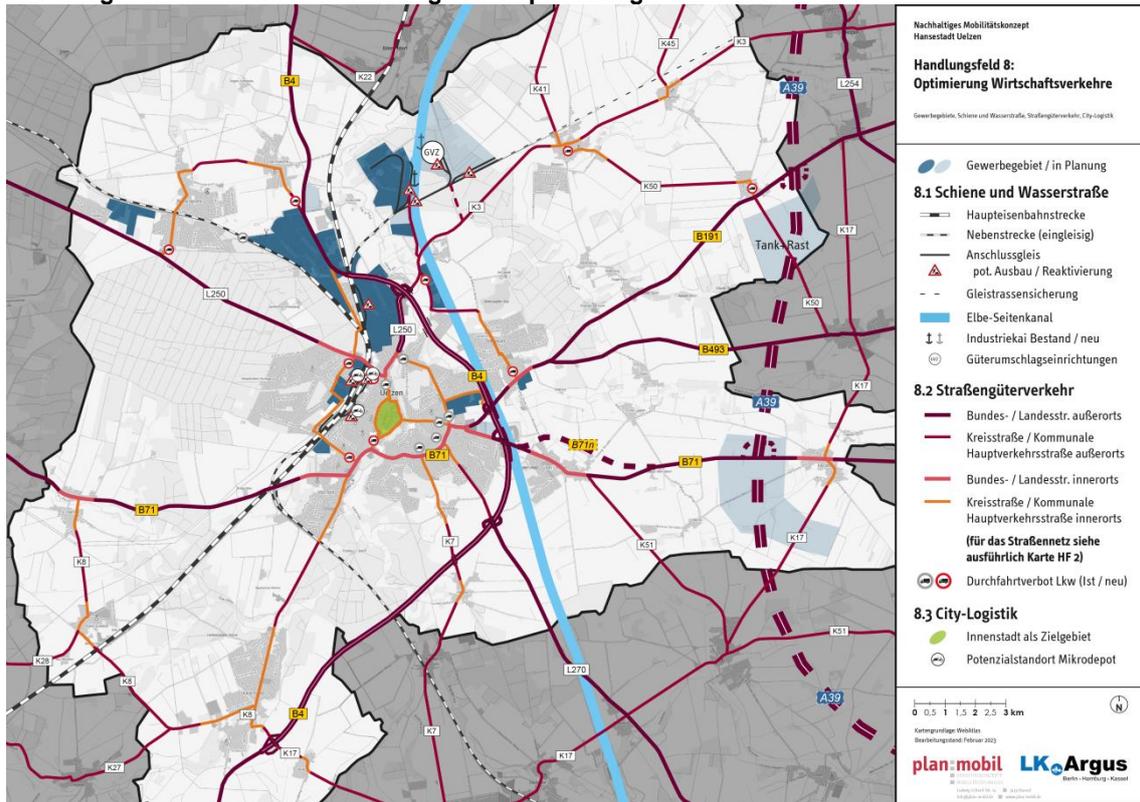
Wirtschaftsverkehre sorgen für das Funktionieren wirtschaftlicher Prozesse. Sie müssen daher nachhaltig gewährleistet werden. Auf langen Strecken bietet sich der Transport von Gütern auf der Schiene und der Wasserstraße an, Umschlagseinrichtungen ermöglichen die regionale Verteilung per Lkw (siehe Maßnahme 8.1). Der Straßengüterverkehr ist wegen seiner unangenehmen Begleiterscheinungen, also u. a. der Lärmemissionen, der potenziellen Unfallschwere und der Raumdominanz großer Kfz, auf das übergeordnete Straßennetz zu bündeln. Alternative, emissionsarme Antriebe sind zu fördern (siehe Maßnahme 8.2). In den verdichteten Stadträumen sollte das Lastenrad zum Ausliefern entsprechender kompakter Sendungen nach Möglichkeit genutzt werden und auch als Sharing-Angebot zur Verfügung stehen (siehe Maßnahme 8.3). Der Personenwirtschaftsverkehr, d. h. Dienstwege können von Sharing-Angeboten in Ergänzung zum ÖPNV profitieren.

Tabelle 9: Maßnahmen zur Optimierung der Wirtschaftsverkehre

Nr.	Maßnahmentitel	Priorität	Kosten	Zeitraum
8.1	Überregionalen Güterverkehr modal verlagern	☆☆☆	€€€	▶▶▶
8.2	Verträglichkeit des Straßengüterverkehrs erhöhen	☆☆☆	€€€	▶▶▶
8.3	City-Logistik neu aufstellen	☆☆☆	€€€	▶▶▶

Eine Gesamtübersicht über die vorgeschlagenen Maßnahmen – sofern sie räumlich verortet werden können – bietet die Abbildung 62. Nachfolgend werden die einzelnen Maßnahmen im Handlungsfeld „Optimierung der Wirtschaftsverkehre“ nacheinander vorgestellt.

Abbildung 62: Maßnahmenkarte Handlungsfeld 8 Optimierung der Wirtschaftsverkehre



Die Karte ist hochauflösend im Kartenband dargestellt.

8.1 Überregionalen Güterverkehr modal verlagern

Erläuterung

Luftbereifte Fahrzeuge auf dem Verkehrsträger Straße verlieren pro Tonnenkilometer deutlich mehr Energie durch Reibung als Schienenfahrzeuge auf der Eisenbahn oder Schiffe auf dem Kanal. Dies resultiert beim fossilen Betrieb in erhöhten Treibhausgasemissionen. Da die Machbarkeit des postfossilen Verkehrs vom Verbrauch knapper Erneuerbarer Energien abhängt, ist für große Massen und weite Entfernungen auf die effizientere Schiene und Wasserstraße zu setzen. Für die regionale und städtische Verteilung von Gütern ist der Lkw funktional unschlagbar, daher sollen am Uelzener Hafen Güterumschlagseinrichtungen den kombinierten Verkehr befördern. Gleisanschlüsse sollten genutzt werden, um Gütertransporte direkt zum bzw. vom Firmengelände auf der Schiene abwickeln zu können.

Der Mischbetrieb von Personen- und Güterverkehr führt zu möglichen Verzögerungen im Betrieb und ist ein Hindernis, da die vorhandenen Kapazitäten der Trassen teilweise ausgeschöpft sind. So sind Steigerungen der Bedienungshäufigkeit im Personenverkehr besonders auf Trassen abseits des Hauptkorridors ggf. mit Einschränkungen im Güterverkehr verknüpft. Die Schaffung von expliziten Güterverkehrskorridoren und die Erhöhung des Netzes für 740 m lange Güterzüge sind zu prüfen und voranzutreiben. Dies steigert zudem die Wirtschaftlichkeit und letztlich die Attraktivität des Verkehrsträgers Schiene. Die Entwicklung von Güterverkehrskorridoren ist eine regionale bis überregionale Aufgabe, bei der die Hansestadt Uelzen ggf. mitwirken kann.

Bestehende Gleisanschlüsse von Gewerbegebieten gilt es zu erhalten und den Neubau zu fördern. Eine Möglichkeit ist, Gleisanschlüsse zur Voraussetzung für die Ausweisung neuer Gewerbegebiete zu machen (z. B. Hafen-Ost) oder die entsprechenden Flächen nur in der Nähe von Gleisanlagen bzw. entsprechenden Terminals auszuweisen. Ein anderer Ansatz ist ein vereinfachter Informationszugang, um die Hürden für die private Nutzung des schienengebundenen Güterverkehrs zu senken. Möglich ist, Unternehmen ohne Gleisanschluss und gleisangeschlossene Unternehmen, Speditionen und Betreibern von Transportnetzwerken sowie Verwaltungen und Verbände über die Möglichkeiten des Schienengüterverkehrs zu informieren und sie im Prozess zur Einrichtung privater Gleisanschlüsse zu begleiten.

Hafen-Ost

- Industriekai neu bauen
- Gleisanschlüsse über Bestandsbrücke der stillgelegten Bahnstrecke Uelzen-Dannenberg
- Güterumschlagseinrichtungen bzw. Güterverkehrszentrum als regionale Aufgabe mit Industriekai, Gleisanschluss und Straßenanbindung über B 4 und K 3 gemäß Regionalem Raumordnungsprogramm für den Landkreis Uelzen 2019 Ziel 4.1.1 Randnummer 03
- Reaktivierung der stillgelegten Strecke Richtung Dannenberg prüfen

Gleisanschlüsse

- Reaktivierung bestehender Gleisanschlüsse prüfen (Hafen, Zuckerfabrik; ggf. Innenstadt für Mikrodepot – siehe Maßnahme 8.3)
- Möglichkeit von Gleisanschlüssen bei neuen Gewerbeentwicklungen und der verpflichtenden Verankerung im Bebauungsplan prüfen

- Anschlussförderrichtlinie des Eisenbahn-Bundesamtes beachten und Fachinformationen einholen
- Ggf. regionales Netzwerk zur Förderung des Schienengüterverkehrs und der Gleisanschlüsse bilden mit Landkreis Uelzen (Wirtschaftsförderung), Hansestadt Uelzen, IHK, Gewerbebetrieben sowie weiteren interessierten regionalen Akteuren

Abbildung 63: Gewerbegebiet Hafen



Abbildung 64: Anschlussgleise Zuckerfabrik, gegenwärtig zum Abstellen von Regionalzügen verwendet



Abbildung 65: Good Practice-Beispiel für eine Gleisanschluss-Reaktivierung (Quelle: DB Cargo 2021²⁶)



<p>Wesentliche Umsetzungsbausteine</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Abstimmungen bezüglich Güterumschlageinrichtungen ■ Gleisanschlüsse im Bebauungsplan Hafen-Ost ■ Gespräche mit Anschlussgleis-Eigentümern bzgl. Reaktivierung ■ Bei Interesse regionales Netzwerk zur Förderung des Schienengüterverkehrs und der Gleisanschlüsse bilden
<p>Zuständigkeit</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Hansestadt Uelzen
<p>Weitere Akteure/Beteiligte</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ Landkreis Uelzen ■ Wirtschaftsförderung Landkreis Uelzen ■ Land Niedersachsen ■ Deutsche Bahn ■ Osthannoversche Eisenbahnen (OHE) ■ Industrieunternehmen

²⁶ DB Cargo (2021): Verkehrsverlagerung: AV Möck und DB Cargo reaktivieren Gleisanschluss. URL: <https://www.dbcargo.com/rail-de-de/logistik-news/verkehrsverlagerung-moeck-db-cargo-reaktivieren-gleisanschluss-6249164> (letzter Zugriff 13.12.2022).

	<ul style="list-style-type: none"> ■ Industrie- und Handelskammer ■ Handelsverein Uelzen
Bezug zu anderen Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ■ 2.1 Kfz-Netz und Geschwindigkeiten ■ 8.2 Verträglichkeit des Straßengüterverkehrs erhöhen ■ 8.3 City-Logistik neu aufstellen
Verkehrliche Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Verlagerung großräumiger Lkw-Verkehre auf Schiene und Wasserstraße spart Endenergieverbrauch und Treibhausgasemissionen pro Tonnenkilometer ein ■ Verlagerung durch Ausbau der Gleisanschlüsse und Umschlageneinrichtungen möglich ■ Dauerhafte Sicherung des Güterverkehrs auf der Schiene und der Wasserstraße ■ Strategisch günstige Aufstellung transportintensiver Unternehmen durch energieeffizienten Schienen- und Wasserstraßentransport
Klimawirkung	
Kosten	
Priorisierung	
Zeitraum	
Förderung	<p>Bund:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Anschlussförderrichtlinie des Eisenbahn-Bundesamtes <p>Land:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Niedersächsisches Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (75 %)

8.2 Verträglichkeit des Straßengüterverkehrs erhöhen

Erläuterung

Der Lkw-Verkehr ist aufgrund seiner hohen Lärm- und Luftschadstoffemissionen möglichst auf das übergeordnete Straßennetz zu bündeln. Zur Erhöhung der Verträglichkeit des Straßengüterverkehrs insgesamt sollten alternative Antriebe gefördert werden. Bis zum Jahr 2030 soll rund ein Drittel des Güterverkehrs elektrisch oder auf Basis strombasierter Kraftstoffe unterwegs sein. So wird es beschrieben im Klimapakete der Bundesregierung. Neben der Elektrifizierung der Schiene kristallisieren sich auf der Straße vor allem drei Optionen heraus: Elektro-Lkw mit Brennstoffzelle und Wasserstoff aus Ökostrom, die synthetische Herstellung von Dieseldieselkraftstoff aus Wasserstoff sowie Elektro- Lkw mit Batterie und Oberleitung.

Lkw-Routennetz

Vor dem Hintergrund unzureichender und fehlender Spezifikationen in herkömmlichen Navigationsgeräten, bezogen auf kommunale Einschränkungen und Rahmenbedingungen, werden Daten für ein effizientes und stadtverträgliches Lkw-Routennetz erstellt. Ziel ist es, im gesamten Stadtgebiet, besser im Landkreis, ein Routennetz für Lkw festzulegen, ein Festfahren von Lastkraftwagen zum Beispiel unter zu niedrigen Brücken oder in Wohngebieten sowie die Nutzung von ungeeigneten Straßen durch Lkw zu verhindern. Das Lkw-Routennetz orientiert sich am klassifizierten Straßennetz. Für die künftige Routenwahl der Schwerlastverkehre werden neben dem Routennetz in ihrem Zuständigkeitsbereich als Mindestanforderungen die Restriktionen: Höhen-, Gewicht-, und Breitenbegrenzung sowie Lkw-Durchfahrtsverbote erfasst. Weitere Restriktionen können integriert werden.

Es wird somit aus verkehrs-, städtebaulicher und umweltpolitischer Sicht steuernd in die Routenwahl der Logistikverkehre eingegriffen, um diese umfassend zu unterstützen.

- Bündelung des Lkw-Verkehrs auf das übergeordnete Straßennetz zum Schutz sensibler Bereiche
- Bundes- und Landesstraßen, ergänzend Kreisstraßen und kommunale Hauptverkehrsstraßen
- Anbindung aller Gewerbegebiete
- Verbote für Lkw-Durchgangsverkehr in sensiblen Bereichen: Nothmannstraße – Bohldamm; Ortsdurchfahrt Oldenstadt; Ortsdurchfahrten Riestedt und Molzen im Falle Realisierung BAB 39
- Konsequente Überwachung der Durchfahrverbote
- Tempo 30 nachts für Lkw aus Lärmschutzgründen prüfen
- Straßenneubau vor dem Hintergrund zusätzlicher Lkw-Verkehre begleiten (siehe Maßnahme 2.4)

Alternative Antriebe

- Zur Förderung klimaneutraler Antriebsnutzung werden die entsprechenden Fördermittel (Bund/Land) bereitgestellt und künftig genutzt
- Als Voraussetzung für die Nutzung alternativer Antriebe ist eine entsprechende Infrastruktur erforderlich (siehe Maßnahmen M 7.1, 7.2, 7.3), um die Beschaffung und den Einsatz von emissionsfreien bzw. klimaneutralen Fahrzeugen in Industrie und Gewerbe zu fördern
- Die Hansestadt Uelzen unterstützt die gewerbliche Anschaffung von E-Kfz und Wasserstoff-Kfz durch die Hinweise auf Fördermittel und die Etablierung der Ladeinfrastruktur in Gewerbegebieten (z. B. Hafen-Ost)

Wesentliche Umsetzungsbausteine	<ul style="list-style-type: none"> ■ Lkw-Routennetz anhand Hauptverkehrsstraßennetz bilden (siehe Maßnahme 2.1) ■ Verbote für Lkw-Durchgangsverkehr anordnen und überwachen ■ Abstimmungen bezüglich der Förderung alternativer Antriebe in gewerblichen Fuhrparks
Zuständigkeit	<ul style="list-style-type: none"> ■ Hansestadt Uelzen
Weitere Akteure/Beteiligte	<ul style="list-style-type: none"> ■ Landkreis Uelzen (Wirtschaftsförderung) ■ Gewerbebetriebe
Bezug zu anderen Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ■ 2.1 Kfz-Netz und Geschwindigkeiten ■ 7.1 Bedarfsorientierter Ausbau öffentlicher Elektro-Ladeinfrastruktur ■ 7.2 Förderung privater (E-)Ladeinfrastruktur ■ 7.3 Etablierung von Wasserstoff-Ladeinfrastruktur ■ 8.1 Überregionalen Güterverkehr modal verlagern ■ 8.3 City-Logistik neu aufstellen
Verkehrliche Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Bündelung des Lkw-Verkehrs auf stadträumlich verträglicheren Routen ■ Schutz der Wohnbevölkerung und sensibler Bereiche vor Lkw-Durchgangsverkehr ■ Erhöhung der Stadtverträglichkeit des Lkw-Verkehrs durch Tempo 30
Klimawirkung	
Kosten	
Priorisierung	
Zeitraum	
Förderung	/

8.3 City-Logistik neu aufstellen

Erläuterung

In der Uelzener Innenstadt sollte die Belieferung mit möglichst kompakten Fahrzeugen erfolgen, um die Stadtverträglichkeit zu erhöhen. Das Potenzial für den Umschlag von Warensendungen in einem Mikro-Depot ist vertieft auszuloten. Die Förderung von Pilotprojekten mit autonomen, emissionsfreien Fahrzeugen oder von elektrischen Lastenrädern kann hierzu einen Beitrag leisten. Zum anderen kann die Bündelung der Lieferungen und Zustellungen in einem (Teilladungs-)Hub, beispielsweise am Rand der Innenstadt oder in Gewerbegebieten einen großen Beitrag zur Vermeidung von Verkehren, Emissionen und Leerfahrten ermöglichen. Lastenräder sollten dabei noch in weiteren Anwendungsfällen gefördert werden, etwa als Sharing-System oder in einem gemeinsamen Lieferservice Uelzener Unternehmen.

Gebündelte Auslieferung mit Lastenrad/Elektro-Kleintransporter

- Insbesondere Kurier-, Express- und Paketlieferungen (KEP)
- Potenzial: Umschlag vom Lkw und Bahn in Mikro-Depot auf Lastenrad/E-Kleintransporter
- Potenzialstandorte: ideal an Anschlussgleisen rund um den Hundertwasserbahnhof (Uhlenkörper-Park, neue Parkpalette, Auf dem Rahlande) – Nähe zur Innenstadt, zu L 250 Ebstorfer Straße bzw. Bohldamm, potenzieller Umschlag von Schiene möglich
- Integration der Lastenräder außerhalb der Dienstzeiten in Lastenrad-Sharing prüfen, d. h. Ausleihmöglichkeit für die Öffentlichkeit (Win-Win-Situation)
- Eingeschränkte Lieferzeiten für Kfz-Lieferverkehr in ausgeweiteter Fußgängerzone prüfen

Förderung des Lastenrads

- Angebot eines öffentlichen E-Lastenradsharings (siehe Maßnahme 4.3)
- Einbindung von Unternehmens-Lastenrädern (Handwerker, Lieferservice, ...) außerhalb der Dienstzeiten in Sharing
- Gemeinsamer Lieferservice von Unternehmen in Uelzen bzw. „Nach-Hause-Bring-Service“ Einkäufe vom Wochenmarkt anregen

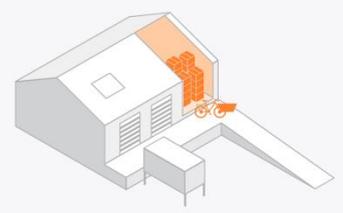
Abbildung 66: Lastenräder und Mikro-Depots (IHK Mittlerer Niederrhein 2019²⁷)

1  = **1,5**  1,5 Lastenräder können ein klassisches Zustellfahrzeug ersetzen.
 Im Mittel können 120 Pakete am Tag durch ein Lastenrad zugestellt werden.

1  = **120**  Aus praktischen und wirtschaftlichen Aspekten werden Lastenräder klassische Zustellfahrzeuge in der Praxis nicht vollständig ersetzen.

1  = **3**  Entscheidend für einen wirtschaftlichen Betrieb sind ein niedriger Drop-Faktor (1 bis 3 Pakete je Stopp) und kleinere Paketvolumina (bis zur Größenklasse M).

  Durch Lastenräder können Haltesituationen in „zweiter Reihe“ reduziert werden, was zur Verbesserung des allgemeinen Verkehrsflusses beitragen kann.



Wesentliche Umsetzungsbausteine	<ul style="list-style-type: none"> ■ Gespräche mit Paketdienstleistern/Logistikunternehmen und Uelzener Unternehmen ■ Betriebskonzept ■ Standortsuche
Zuständigkeit	<ul style="list-style-type: none"> ■ Hansestadt Uelzen
Weitere Akteure/Beteiligte	<ul style="list-style-type: none"> ■ Landkreis Uelzen (Wirtschaftsförderung) ■ Paketdienstleister/Logistikunternehmen ■ Industrie- und Handelskammer ■ KTS Uelzen ■ Handelsverein Uelzen ■ Einzelhandelsbetriebe ■ Vitalmarkt Uelzen ■ Deutsche Bahn ■ Metronom / erixx
Bezug zu anderen Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ■ 4.3 Etablierung eines Bikesharing-Angebotes ■ 8.1 Überregionalen Güterverkehr modal verlagern ■ 8.2 Verträglichkeit des Straßengüterverkehrs erhöhen
Verkehrliche Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> ■ Verlagerung von innerstädtischen Kleintransporter-Verkehren auf das stadtverträgliche und energieeffiziente Lastenrad ■ Entlastung insbesondere der Innenstadt von Kfz-Lieferverkehren
Klimawirkung	
Kosten	

²⁷ IHK Mittlerer Niederrhein (2019): Mikro-Depots im interkommunalen Verbund. Online verfügbar unter: https://www.ihk-krefeld.de/de/media/pdf/verkehr/final_ihk_studie_cityhubs_191104.pdf (letzter Zugriff 02.12.2022).

Priorisierung	★ ★ ★
Zeitraum	▶ ▶ ▶
Förderung	Bund: <ul style="list-style-type: none"> ■ Mikro-Depot-Richtlinie (40 %) ■ E-Lastenfahrradrichtlinie (25 %)

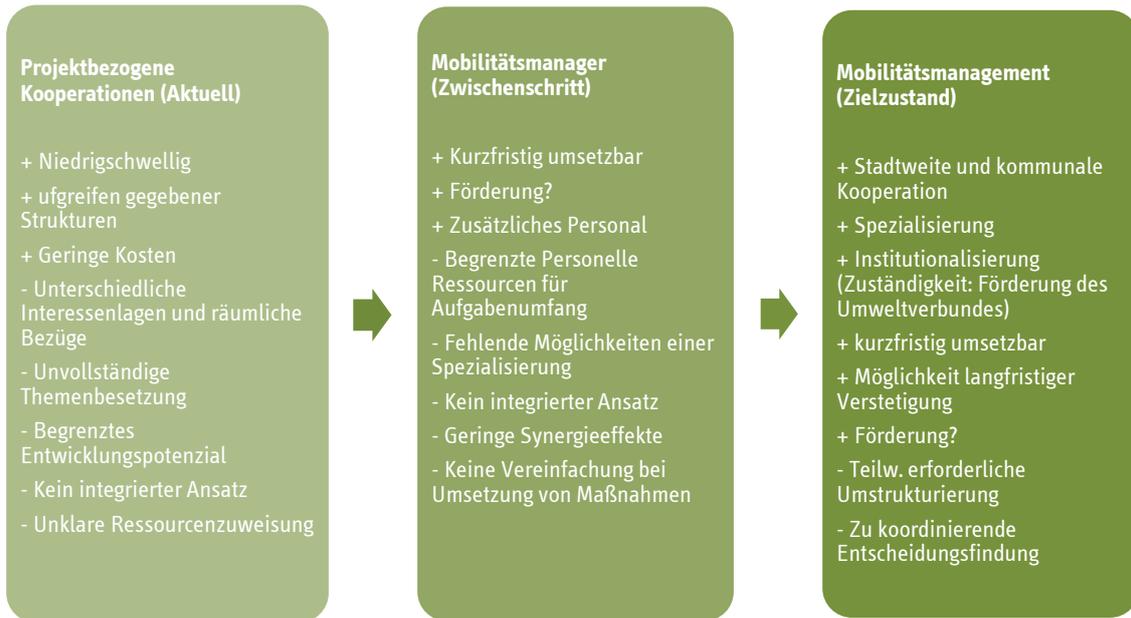
8 Ausblick – Steuerung und Koordinierung der Umsetzung

Im Rahmen des Nachhaltigen Mobilitätskonzeptes wurden eine Vielzahl von Maßnahmenansätzen durch Beteiligungsformate der Politik und der Bürgerinnen und Bürger Uelzens, durch Abstimmungsrunden mit Fachgremien sowie bestehende politische Beschlüsse und Planwerke gesammelt. Für die zukünftige Mobilitätsentwicklung wurde ein Leitbild als Zielrahmen entwickelt. Entsprechend der strategischen Lücken, für die in den bisherigen Planwerken keine Maßnahmen entwickelt wurden, die aber für die Schwerpunkte des Mobilitätskonzeptes der Hansestadt Uelzen relevant sind, wurden weitere Maßnahmenvorschläge entwickelt. Im Laufe des Bearbeitungs- und Abstimmungsprozesses wurden die Maßnahmenansätze verdichtet, sodass insgesamt 38 Maßnahmen formuliert wurden. Zur Effizienzsteigerung und letztendlich einer beschleunigten Umsetzbarkeit der Maßnahmen werden die Maßnahmen bewertet und priorisiert.

Die Hansestadt Uelzen legt mit dem Nachhaltigen Mobilitätskonzept den Grundstein für eine zukunftsfähige, umweltfreundliche wie bürgernahe Mobilität mit einem Schwerpunkt auf dem Umweltverbund. Vor allem das Zusammenwirken mehrerer mit höherer Priorität versehenen Maßnahmen führt zu einer neuen, flexiblen Mobilität im Stadtgebiet. Darüber hinaus stellen viele Einzelmaßnahmen, wie z. B. die Schaffung von barrierefreien/-armen Wegekettten oder die Flächengerechtigkeit zugunsten des Fuß- und Radverkehrs wichtige Impulsgeber für die Erreichung mehrere Ziele und eine grundlegende verbesserte Mobilität aller Bürgerinnen und Bürger, den ansässigen Unternehmen und Handel, Pendlerinnen und Pendler, Schülerinnen und Schüler sowie den Besucherinnen und Besucher der Hansestadt dar.

Abbildung 67: Umsetzungsfolge und Priorisierung der Maßnahmen





Kommunikation verstetigen

Zur Erreichung der Ziele ist in konstruktives Miteinander und die Mitwirkung aller relevanter Akteurinnen und Akteure aber auch der Zivilgesellschaft Voraussetzung, wobei die Vertreterinnen und Vertreter der Hansestadt Uelzen als Schnittstelle und Moderatoren fungieren. Ein gut strukturiertes, zielgerichtetes und koordiniertes Planungsverfahren fußt auf der Berücksichtigung von Interessen möglichst vieler Akteure und der Überführung dieser in einen transparenten Planungsprozess mit einer bestmöglichen Abwägung von Alternativen. Vor diesem Hintergrund ist für eine erfolgreiche Umsetzung der Maßnahmenkonzeption ein umfangreiches Abstimmungs- und Beteiligungsverfahren vorzusehen.

In der Bearbeitung des Nachhaltigen Mobilitätskonzeptes wurde durch die eingebundenen Akteure eine Bündelung der Aufgaben und Zuständigkeiten initiiert. Eine Verstetigung der entwickelten Strukturen und die damit einhergehende integrierte, multimodale Behandlung des Themas Mobilität stellt einen wichtigen Grundstein für die Entwicklung einer nachhaltigen, vernetzten Mobilität dar. Die Zusammenarbeit mit Bund, Land und der Region sind infolgedessen weiterzuentwickeln, zu vernetzten und eine integrierte Betrachtung der Verkehrssysteme aktiv zu bewerben.

Der initiierte regionale Dialog der ersten Regionalkonferenz Mobilität ist zu verstetigen.

Zielfortschritte Evaluieren

Das Nachhaltige Mobilitätskonzept für die Hansestadt Uelzen soll in der Umsetzungsphase prozessorientiert und flexibel eingesetzt werden. Zu den Aufgaben der Verwaltung der Hansestadt wird auch gehören, die Zielfortschritte regelmäßig zu bilanzieren, den Projektkatalog anzupassen und das eigene Handeln mit Vision, Strategie und Rolle abzugleichen. Um die Hansestadt als handlungsleitendes Instrument für den Entwicklungsprozess der Mobilität in Uelzen einsetzen und ggf. notwendige Kurskorrekturen veranlassen zu können, bedarf es einer kontinuierlichen Evaluation und Planfortschreibung. Das Monitoring ist im Umsetzungsfahrplan zu berücksichtigen und unter Beteiligung der

lokalen und regionalen Entscheidungsträgerinnen und -träger sowie weiterer relevanter Akteure durchzuführen. Zentrale Bausteine des Monitorings und der Eigenevaluierung sind:

- Regelmäßige Berichterstattung über den Projektfortschritt in den politischen Gremien der Hansestadt. Im Mittelpunkt steht die Reflexion der Maßnahmenumsetzung und der strategischen und operativen Ziele. Diese Fortschrittstermine sollten in den ersten Umsetzungsjahren nach Verabschiedung alle sechs bis neun Monate und danach in jährlichem Turnus durchgeführt werden.
- Durchführung einer Eigenevaluierung der Maßnahmenumsetzung (Zwischenevaluierung) fünf Jahre nach der Verabschiedung des Nachhaltigen Mobilitätskonzeptes (ca. 2028). Zentrale Aufgabe der Eigenevaluierung ist die Bewertung der Ziel- und Meilensteinerreichung der projektierten Maßnahmen und die Bewertung der Zielerreichung. Zur Bewertung der Zielerreichung auf Projektebene wird empfohlen, die im Mobilitätskonzept dokumentierten Projekte (siehe Projektsteckbriefe) zugrunde zu legen und projektspezifische Ergebnisindikatoren bei der Untersuchung zu verwenden (z. B. Entwicklung der Fahrgastzahlen im ÖPNV, Veränderung des Modal Split, kommunale Ausgaben für den Umweltverbund je Einwohner, km Radweg je Einwohner, Anzahl eingerichteter Mobilitätsstationen).

Synergien und Zielkonflikte

Mit der Entwicklung der Maßnahmenkonzeption sind selbstverständlich nicht nur Synergien und eine gesamtstrategische Erhöhung der Wirksamkeit für die Zielerreichung des Maßnahmenkonzeptes verbunden. Zugleich bestehen zwischen einzelnen Handlungsfeldern und auch Maßnahmen Zielkonflikte. Ein Konzept kann es sicher nicht allen Zielen gleichmäßig recht machen. Deutlich bleibt die Konkurrenz um öffentliche Mittel und den begrenzten Platz im Straßenraum - zwischen dem bisher dominanten Autoverkehr und den anderen Verkehrsmitteln, die in besserer Qualität letztlich auch den Autoverkehr entlasten sollen. So machen die Einrichtung neuer Radwege und die Bevorrechtigungen an Lichtsignalanlagen den Radverkehr attraktiver, können jedoch zu geringeren Kapazitäten und höheren Wartezeiten für den motorisierten Individualverkehr führen.

Für den Umgang mit solchen Zielkonkurrenzen ist ein Fachressort übergreifender Planung notwendig, die Lösungswege entwickelt, die den öffentlichen Interessen insgesamt am besten entspricht. Transparente Entscheidungsprozesse und öffentliche Beteiligung sorgen hierbei für bestmögliche Akzeptanz. Die zahlreichen Synergien verdeutlichen, dass sich die Hansestadt Uelzen an vielen Stellen mit Mut für neue Wege und Innovationen entschieden hat. Wichtig ist dabei die Bereitschaft, aus guten Beispielen zu lernen und Zuständigkeitsgrenzen durch gemeinsames Handeln zu überwinden.

Organisation der Umsetzung

Für die künftige Steuerung und Koordinierung der Umsetzung sind folgende Aufgaben akteurs- und zuständigkeitsübergreifend mitzudenken:

- Begleitung der Umsetzung von praxisorientierten Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes zur Verbesserung des Mobilitätsangebotes in enger Abstimmung mit weiteren Akteuren
- Koordination der gemeinsamen planerischen Arbeitsgrundlagen und -prozesse mit dem Ziel des Vermeidens von Parallelstrukturen

- Initiierung von strategischen Projekten und Konzepten für die integrierte Weiterentwicklung von öffentlichen Mobilitätsangeboten
- Entwicklung von Partizipationsformen und akzeptanzerhöhende Kommunikationsmaßnahmen
- Stärkung und Ausbau der Netzwerkarbeit mit weiteren Akteuren in der Region und Koordinierung von Mobilitätsprojekten

Um die vorgeschlagenen Maßnahmen in den kommenden Jahren umsetzen und langfristig aufrechterhalten zu können, sind dauerhaft mehr Budget und/oder mehr Personal erforderlich. Personell bedeutet dies eine dauerhafte personelle Verstärkung. Es ist davon auszugehen, dass dauerhaft mindestens 2,0 bis 3,0 Stellen zzgl. zusätzlicher Projektstellen im Rahmen von Fördervorhaben notwendig sind, um die Umsetzung des Mobilitätskonzeptes und den nachhaltigen Umbau des Mobilitätsangebotes in Uelzen zukunftsfähig voranzutreiben.

Glossar

Angstraum	Öffentlich zugänglicher Bereich, in dem Menschen subjektiv Angst verspüren oder eine Wahrnehmung von Gefährdung entsteht
B+R	Bike and Ride-Anlagen sind Fahrrad-Abstellanlagen an Haltestellen des ÖPNV und dienen der einfachen und sicheren Verknüpfung von Fahrrad und Bus oder Bahn für eine Intermodalität
Emissionen	die von einer Quelle ausgehende Freisetzung von festen, flüssigen oder gasförmigen Stoffen. Teilchen oder Strahlung in die Atmosphäre
Fußgängerüberweg (FGÜ)	Umgangssprachlich Zebrastreifen. Längsstreifenmarkierung auf der Fahrbahn, an denen Fahrzeuge den Zufußgehenden, welche den Überweg überqueren möchten, gemäß § 26 StVO Vorrang geben müssen.
Handy-Parken	bietet die Möglichkeit, per Mobiltelefon die Parkgebühr bargeldlos zu entrichten, ohne dass ein Parkscheinautomat verwendet werden muss
Immissionen	das Einwirken von Gefahrstoffen, Lärm, Schmutz, Strahlung und weiteren Emissionen auf die Umwelt und letztlich auf Menschen, Tiere und Pflanzen
Intermodalität	Verkettung verschiedener Verkehrsmittel für einen Weg
IV	Individualverkehr; die Summe der privaten und geschäftlichen Pkw, Fahrräder sowie Fußgängerinnen und Fußgänger
KEP-Dienste	Kurier-Express-Paket-Dienste sind Logistik- und Postunternehmen, die unpalettierte Pakete und Waren mit geringem Gewicht innerhalb einer kurzen Frist vom Absender zum Empfänger befördern
M+R	Nach Absprache treffen sich Pendelnde meist regelmäßig an einem Mitfahrerparkplatz, um anschließend gemeinsam mit einem Pkw in einer Fahrgemeinschaft weiterzufahren. Im Gegensatz zu P+R und B+R erfolgt bei diesem Verknüpfungsprinzip kein Wechsel des Verkehrsmittels. In Uelzen bestehen keine Mitfahrerparkplätze, aber in einigen Städten/Orten im Landkreis Uelzen.
MiD	Mobilität in Deutschland (MiD) ist eine bundesweite Befragung von Haushalten zu ihrem alltäglichen Verkehrsverhalten im Auftrag des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr. Aufgabe besteht darin, repräsentative und verlässliche Informationen zur Soziodemographie von Personen und Haushalten und ihrem Alltagsverkehr (z.B. Wege nach Zwecken und Verkehrsarten) für ein ganzes Jahr zu erhalten.

MIV	Motorisierter Individualverkehr (MIV), also Kraftfahrzeuge, die individuell genutzt werden und somit die Strecke, Art und Zeit der Fortbewegung selbst bestimmt wird
Mobilitätskonzept	strategischer Rahmen für die Verkehrsentwicklung; enthält Ziele, konkrete Handlungsempfehlungen und Maßnahmen, Aussagen zur Priorität, Finanzierbarkeit im Zusammenhang mit bestehenden Förderprogrammen sowie Personalbedarfen
Modal Split	Die Verteilung des Verkehrsaufkommens auf verschiedene Verkehrsarten
Multimodalität / Multimodales Mobilitätsverhalten	Für unterschiedliche Wege und Ziele im Alltag werden unterschiedliche Verkehrsmittel verwendet
Nahmobilität/ Nahverkehr	Mobilität über kurze Distanz oder in kleinen Netzen; meistens zu Fuß oder mit dem Rad, aber auch mit Bus und Bahn
On-Demand-Verkehr	ein Verkehr, der nur bei Bedarf durchgeführt wird; i.d.R. erfolgt eine Personenbeförderung unabhängig von einem Fahrplan auf Nachfrage per App auf dem Mobiltelefon, bei der haltestellenunabhängig ein- und ausgestiegen werden kann
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV), also Personenverkehr mit öffentlichen Verkehrsmitteln innerhalb von Städten und Gemeinden
P+R	Park and Ride-Anlagen sind Pkw-Abstellanlagen an Haltestellen des ÖPNV und dienen der einfachen und sicheren Verknüpfung von Pkw und Bus oder Bahn für eine Intermodalität
Sharing	Deutsch: Teilen; organisiertes Teilen von u.a. Fahrrädern, Pkw, Rollern über eine App auf dem Mobiltelefon
SWOT-Analyse	Zusammenfassende Bewertung der Bestandsanalyse als Stärken und Schwächen (im Bestand) sowie Chancen und Risiken (in der Zukunft). Abkürzungen aus dem Englischen von Strengths, Weaknesses, Opportunities und Threats
Umweltverbund	Alle umweltfreundlichen Verkehrsmittel (zu Fuß, Fahrrad, ÖPNV, Bike- und Carsharing)
Verkehrsangebot	Netze der Verkehrsträger, das öffentliche Wegenetz
Verkehrsart	Merkmale, anhand derer der Verkehr in einem Verkehrssystem organisiert werden kann (Landverkehr, Wasserverkehr, Luftverkehr und nach Zugänglichkeit noch öffentlicher Verkehr und Individualverkehr)
Verkehrsmittel	Gesamtheit der stationären oder mobilen sowie der materiellen oder immateriellen Arbeits- oder Produktionsmittel, welche die Bewegung von Personen, Gütern oder Nachrichten ermöglichen (u.a. Bus, Straßenbahn, Eisenbahn, Fähre, Pkw, Lkw, Fahrrad, Flugzeug)

Verkehrsträger

Der für die Beförderung von Gütern und Personen genutzte Verkehrszweig. Gesamtheit aller Transport- und Verkehrsmittel, die auf technisch gleichartigen Verkehrswegen unterwegs sind oder die Transportmittel betreibenden Verkehrsunternehmen.

Abkürzungsverzeichnis

Abs.	Absatz
AC	Wechselstrom (im Zusammenhang mit Ladestationen für Elektrofahrzeuge)
B	Bundesstraße
BAB	Bundesautobahn
BVWP	Bundesverkehrswegeplan
ca.	circa
cm	Centimeter
DB	Deutsche Bahn
DC	Gleichstrom (im Zusammenhang mit Ladestationen für Elektrofahrzeuge)
DFI	Digitale Fahrgastinformation
E-Auto	Elektroauto, Auto mit elektrischem Antrieb
ESK	Elbe-Seitenkanal
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen e.V.
FGÜ	Fußgängerüberweg (Zebrastreifen)
ggf.	gegebenenfalls
GWK	Gesellschaft für Wohnungsbau des Kreises Uelzen mbH
h	Stunde
i. d. R.	in der Regel
inkl.	inklusive
Kfz	Kraftfahrzeug
km	Kilometer
Lkw	Lastkraftwagen
LSA	Lichtsignalanlage (Ampel)
m	Meter
max.	maximal
Nr.	Nummer
ÖV	Öffentliche Verkehrsmittel
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
Pkw	Personenkraftwagen
RASt	Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen

R-FGÜ	Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen
RFID	Radio Frequenzen Identifikation (kontaktlose Übermittlung von Informationen)
RiLSA	Richtlinien für Lichtsignalanlagen
s. a.	siehe auch
S.	Satz
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StVO	Straßenverkehrs-Ordnung
u. a.	unter anderem
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VwV-StVO	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung
WBG	Wohnungsbaugenossenschaft Uelzen eG
Z	Zeichen (gemäß Straßenverkehrs-Ordnung)
z. B.	zum Beispiel
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof
Zz	Zusatzzeichen (gemäß Straßenverkehrs-Ordnung)

9 Anhang

Hinweise zu Fördermöglichkeiten

Für die Realisierung der vorgeschlagenen Mobilitätslösungen werden nachfolgend aktuelle Fördermöglichkeiten in detaillierter Form dargestellt. Für eine aktuelle Übersicht über Fördermittel wird zudem auf <https://www.foerderdatenbank.de>, die Förderdatenbank des Bundes verwiesen.

EU

EFRE Förderprogramm „Verbesserung der Stadt-Umland-Mobilität im öffentlichen Personennahverkehr (Flexible Bedienformen)“²⁸
■ Förderfähige Maßnahmen: 3.2 Flexibilisierung des Angebotes
■ Förderquote: 50-60 %
■ Fristen: k.A.
■ Antragsberechtigung: Antragsberechtigt sind Aufgabenträger im Sinne des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes, Landkreise, kreisfreie Städte oder kreisangehörige Gemeinden, natürliche Personen oder juristische Personen des privaten Rechts, die straßengebundene Personenbeförderungsleistungen erbringen.
■ Weitere Verfahrens- und Antragshinweise: -

EFRE Fördergebiet bessere Versorgung mit alternativen Treibstoffen – Straße, Schiene, Binnenhäfen²⁹
■ Förderfähige Maßnahmen: 6.4 Digitales Parkraummanagement, 7.1 Bedarfsorientierter Ausbau öffentlicher (Elektro-)Ladeinfrastruktur, 7.3 Etablierung Wasserstoff-Infrastruktur
■ Förderquote: bis 50 %
■ Fristen: k.A.
■ Antragsberechtigung: Antragsberechtigt sind natürliche und juristische Personen.
■ Weitere Verfahrens- und Antragshinweise

²⁸ Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz. Online unter <https://www.foerderdatenbank.de/FDB/Content/DE/Foerderprogramm/Land/Niedersachsen/stadt-umlandmobilitaet-oepv-flexible-bedienerformen.html> [letzter Zugriff 02.12.2022].

²⁹ Niedersächsisches fonds- und zielgebietsübergreifendes Operationelles Programm für den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) und den Europäischen Sozialfonds (ESF). Online unter <https://www.europa-fuer-niedersachsen.niedersachsen.de/download/173841> [letzter Zugriff 02.12.2022].

Bund

Anschlussförderrichtlinie des Eisenbahn-Bundesamtes³⁰
■ Förderfähige Maßnahmen: 8.1 Überregionalen Güterverkehr modal verlagern
■ Förderquote: 50 % bzw. 80 %
■ Fristen: k. A.
■ Antragsberechtigung: Unternehmen in privater Rechtsform
■ Weitere Verfahrens- und Antragshinweise: Antragstellung beim Eisenbahn-Bundesamt

BAFA-Förderung, Förderung zur Beschaffung von E-Fahrzeugen³¹
■ Förderfähige Maßnahmen: 7.4 Umstellung städtischer Fuhrpark auf alternative Antriebe
■ Förderquote: abhängig von Kauf/Leasing und Laufzeit
■ Fristen: k.A.
■ Antragsberechtigung: Unternehmen mit kommunaler Beteiligung auf die ein förderfähiges Fahrzeug zugelassen wird
■ Weitere Verfahrens- und Antragshinweise:

Darlehen im Zuge eines Investitionskredits Nachhaltige Mobilität der KfW Bankengruppe³²
■ Förderfähige Maßnahmen: 7.3 Etablierung Wasserstoff-Infrastruktur
■ Förderquote: bis 100 %
■ Fristen: k.A.
■ Antragsberechtigung: Städte, Gemeinden oder Landkreise und deren unselbstständige Eigenbetriebe sowie Gemeindeverbände
■ Weitere Verfahrens- und Antragshinweise: Antrag direkt an die KfW Bankengruppe stellen

³⁰ Eisenbahn-Bundesamt. Online unter https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Finanzierung/Gleisanschluesse/gleisanschluesse_node.html [letzter Zugriff 02.12.2022].

³¹ Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle. Online unter https://www.bafa.de/DE/Energie/Energieeffizienz/Elektromobilitaet/Neuen_Antrag_stellen/neuen_antrag_stellen_node.html [letzter Zugriff 02.12.2022].

³² Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz. Online unter <https://www.foerderdatenbank.de/FDB/Content/DE/Foerderprogramm/Bund/KfW/ikk-nachhaltige-mobilitaet.html> [letzter Zugriff 02.12.2022].

Förderprogramm „investive, kommunale Klimaschutz-Modellprojekte (NKI)“³³
<ul style="list-style-type: none"> ■ Förderfähige Maßnahmen: 4.5 Leitsystem zur Information über die Mobilitätsangebote, 7.3 Etablierung Wasserstoff-Infrastruktur
<ul style="list-style-type: none"> ■ Förderquote: 70 %
<ul style="list-style-type: none"> ■ Fristen: Einreichung 01. Mär. 2023 bis 30. Apr. 2023, 01. Sep. 2023 bis 31. Okt. 2023, 01. Mär. 2024 bis 30. Apr. 2024, 01. Sep. 2024 bis 31. Okt. 2024
<ul style="list-style-type: none"> ■ Antragsberechtigung: Kommunen (Städte, Gemeinden und Landkreise) und Zusammenschlüsse von Kommunen sowie Betriebe, Unternehmen und sonstige Einrichtungen mit mindestens 25 Prozent kommunaler Beteiligung
<ul style="list-style-type: none"> ■ Weitere Verfahrens- und Antragshinweise: -

Förderrichtlinie „Autonomes und vernetztes Fahren in öffentlichen Verkehr“³⁴
<ul style="list-style-type: none"> ■ Förderfähige Maßnahmen: 6.2 Autonome Fahrzeuge im ÖPNV
<ul style="list-style-type: none"> ■ Förderquote: k.A.
<ul style="list-style-type: none"> ■ Fristen: Bis zum 21. Oktober 2022 können Projektvorschläge bei der Bundesanstalt für Verwaltungsdienstleistungen (BAV) eingereicht werden.
<ul style="list-style-type: none"> ■ Antragsberechtigung:
<ul style="list-style-type: none"> ■ Weitere Verfahrens- und Antragshinweise

Förderrichtlinie „Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme“³⁵
<ul style="list-style-type: none"> ■ Förderfähige Maßnahmen: 6.3 Umweltsensitive Steuerung intelligenter Verkehrssysteme, 6.4 Digitales Parkraummanagement, 6.5 Mobilitätsplattform, 6.6 Multimodales Verkehrsmanagement
<ul style="list-style-type: none"> ■ Förderquote: bis 65 %
<ul style="list-style-type: none"> ■ Fristen: k.A.

³³ Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz. Online unter <https://www.klimaschutz.de/de/foerderung/foerderprogramme/investive-kommunale-klimaschutz-modellprojekte> [letzter Zugriff 02.12.2022].

³⁴ Bundesministerium für Digitales und Verkehr. Online unter <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/DG/forschungsprogramm-automatisierung-vernetzung-strassenverkehr.html> [letzter Zugriff 05.12.2022].

³⁵ Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz. Online unter <https://www.foerderdatenbank.de/FDB/Content/DE/Foerderprogramm/Bund/BMVI/digitalisierung-kommunaler-verkehrssysteme.html> [letzter Zugriff 05.12.2022].

<ul style="list-style-type: none"> ■ Antragsberechtigung: Antragsberechtigt sind deutsche Städte und Gemeinden (einschließlich Stadtstaaten), öffentlich-rechtliche Zusammenschlüsse von Gebietskörperschaften, unter anderem Zweckverbände sowie Landkreise, beziehungsweise „Kreise“ in Nordrhein-Westfalen und Schleswig-Holstein, kommunale Unternehmen sowie sonstige Betriebe und Einrichtungen, die in Trägerschaft mindestens einer deutschen Stadt oder Gemeinde oder eines Landkreises stehen, Verkehrsverbände, an denen mindestens eine deutsche Stadt, Gemeinde, Landkreis oder mindestens ein kommunales Unternehmen beteiligt sind.
<ul style="list-style-type: none"> ■ Weitere Verfahrens- und Antragshinweise: zweistufiges Verfahren

<p>Förderrichtlinie Elektromobilität, zur Förderung der Bildung elektrischer Flotten (BMVI)³⁶</p>
<ul style="list-style-type: none"> ■ Förderfähige Maßnahmen: 7.4 Umstellung städtischer Fuhrpark auf alternative Antriebe
<ul style="list-style-type: none"> ■ Förderquote: bis 70 %, Höhe des Zuschusses hängt von Antragsteller und der Art des Vorhabens ab
<ul style="list-style-type: none"> ■ Fristen: k.A.
<ul style="list-style-type: none"> ■ Antragsberechtigung: Unternehmen, Forschungseinrichtung, Hochschule, Kommune, Öffentliche Einrichtung, Verband/Vereinigung
<ul style="list-style-type: none"> ■ Weitere Verfahrens- und Antragshinweise

<p>Förderrichtlinie „Nicht öffentlich zugängliche Ladestationen für Elektrofahrzeuge – Unternehmen und Kommunen“ für betriebseigene Lade-/Tankinfrastrukturen³⁷</p>
<ul style="list-style-type: none"> ■ Förderfähige Maßnahmen: 7.4 Umstellung städtischer Fuhrpark auf alternative Antriebe
<ul style="list-style-type: none"> ■ Förderquote: bis 70 %
<ul style="list-style-type: none"> ■ Fristen: k.A.
<ul style="list-style-type: none"> ■ Antragsberechtigung: Kommune, Unternehmen
<ul style="list-style-type: none"> ■ Weitere Verfahrens- und Antragshinweise: Antrag direkt an die KfW Bankengruppe stellen

³⁶ Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz. Online unter <https://www.foerderdatenbank.de/FDB/Content/DE/Foerderprogramm/Bund/BMVI/elektromobilitaet-bund.html> [letzter Zugriff 02.12.2022].

³⁷ Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz. Online unter <https://www.foerderdatenbank.de/FDB/Content/DE/Foerderprogramm/Bund/BMVI/ladestationen-e-fahrzeuge-unternehmen-kommunen.html> [letzter Zugriff 02.12.2022].

Förderrichtlinie „Öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Deutschland“³⁸
■ Förderfähige Maßnahmen: 6.4 Digitales Parkraummanagement, 7.1 Bedarfsorientierter Ausbau öffentlicher (Elektro-)Ladeinfrastruktur
■ Förderquote: bis 60 %
■ Fristen: k.A.
■ Antragsberechtigung
■ Weitere Verfahrens- und Antragshinweise: einstufiges Verfahren

Förderung alternativer Antriebe im Schienenverkehr³⁹
■ Förderfähige Maßnahmen: 3.4 Anregungen an den Schienenverkehr
■ Förderquote: bis zu 60 % Investitionszuschüsse
■ Fristen: bis 30.06.2024
■ Antragsberechtigung: Private und kommunale Unternehmen
■ Weitere Verfahrens- und Antragshinweise: Antragstellung beim Bundesministerium für Digitales und Verkehr

Förderung von E-Lastenfahrrädern für den fahrradgebundenen Lastenverkehr⁴⁰
■ Förderfähige Maßnahmen: 4.3 Etablierung eines Bikesharing-Angebotes, 8.3 City-Logistik neu aufstellen
■ Förderquote: bis zu 25 % der Ausgaben für die Anschaffung, max. 2.500 Euro pro E-Lastenfahrrad bzw. Lastenanhängers mit E-Antrieb
■ Fristen: bis zum 29.02.2024
■ Antragsberechtigung: Private und kommunale Unternehmen, Kommunen, Körperschaften/Anstalten des öffentlichen Rechts und rechtsfähige Vereine und Verbände
■ Weitere Verfahrens- und Antragshinweise: Antragstellung beim Bundesministerium für Digitales und Verkehr

³⁸ Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz. Online unter <https://www.foerderdatenbank.de/FDB/Content/DE/Foerderprogramm/Bund/BMVI/ladeinfrastruktur-elektrofahrzeuge-in-deutschland.html> [letzter Zugriff 02.12.2022].

³⁹ Bundesministerium für Digitales und Verkehr. Online unter <https://www.bmwk.de/Redaktion/DE/Wasserstoff/Foerderung-National/010-alternative-antriebe-schienerverkehr.html> [letzter Zugriff 02.12.2022].

⁴⁰ Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle. Online unter https://www.bafa.de/DE/Energie/Energieeffizienz/E-Lastenfahrrad/e-lastenfahrrad_node.html [letzter Zugriff 02.12.2022].

Nationale Klimaschutzinitiative – E-Lastenfahrrad-Richtlinie⁴¹
■ Förderfähige Maßnahmen: 8.3 City-Logistik neu aufstellen
■ Förderquote: 25 %
■ Fristen: Richtlinie gültig bis 29. Februar 2024
■ Antragsberechtigung: Private und kommunale Unternehmen, Kommunen, Körperschaften und Anstalten des öffentlichen Rechts, rechtsfähige Vereine und Verbände
■ Weitere Verfahrens- und Antragshinweise: Antragstellung beim Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA)

Nationale Klimaschutzinitiative – Klimaschutz durch Radverkehr⁴²
■ Förderfähige Maßnahmen: 1.1 Radvorrangrouten etablieren, 1.2 Radrouten ausbauen, 4.1 Einrichtung von Mobilitätsstationen
■ Förderquote: 75 %
■ Fristen: Projektskizzen einreichen in den Zeiträumen vom 1.3. bis 30.4. und vom 1.9. bis 31.10. in den Jahren 2022 bis 2024
■ Antragsberechtigung: juristische Personen des öffentlichen und des privaten Rechts, also Kommunen, Unternehmen, öffentliche Einrichtungen sowie Verbände und Vereinigungen
■ Weitere Verfahrens- und Antragshinweise:
■ Projekt muss: Infrastrukturmaßnahmen beinhalten, zu Klimaschutzzielen der Bundesregierung beitragen, Zusatznutzen für Klimaschutz aufweisen, es müssen ausreichend finanzielle Mittel vorhanden sein, etc.

Nationale Klimaschutzinitiative – Klimaschutz im Radverkehr (80 %)⁴³
■ Förderfähige Maßnahmen: 4.1 Einrichtung von Mobilitätsstationen
■ Förderquote: 80 %

⁴¹ Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit. Online unter [https://www.bundesanzeiger.de/pub/publication/vXKntGSWHa2\]NQFRNRn/content/vXKntGSWHa2\]NQFRNRn/BAnz%20AT%2018.02.2021%20B2.pdf?inline](https://www.bundesanzeiger.de/pub/publication/vXKntGSWHa2]NQFRNRn/content/vXKntGSWHa2]NQFRNRn/BAnz%20AT%2018.02.2021%20B2.pdf?inline) [letzter Zugriff 02.12.2022].

⁴² Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz. Online unter <https://www.klimaschutz.de/de/foerderung/foerderprogramme/klimaschutz-durch-radverkehr> [letzter Zugriff 02.12.2022].

⁴³ Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz. Online unter <https://www.klimaschutz.de/de/foerderung/foerderprogramme/klimaschutz-durch-radverkehr> [letzter Zugriff 02.12.2022].

<ul style="list-style-type: none"> ■ Fristen: Projektskizzen einreichen in den Zeiträumen vom 1.3. bis 30.4. und vom 1.9. bis 31.10. in den Jahren 2022 bis 2024
<ul style="list-style-type: none"> ■ Antragsberechtigung: juristische Personen des öffentlichen und des privaten Rechts, also Kommunen, Unternehmen, öffentliche Einrichtungen sowie Verbände und Vereinigungen
<ul style="list-style-type: none"> ■ Weitere Verfahrens- und Antragshinweise: ■ Projekt muss: Infrastrukturmaßnahmen beinhalten, zu Klimaschutzzielen der Bundesregierung beitragen, Zusatznutzen für Klimaschutz aufweisen, es müssen ausreichend finanzielle Mittel vorhanden sein, etc.

<p>Nationale Klimaschutzinitiative – Mikro-Depot-Richtlinie⁴⁴</p>
<ul style="list-style-type: none"> ■ Förderfähige Maßnahmen: 8.3 City-Logistik neu aufstellen
<ul style="list-style-type: none"> ■ Förderquote: 40 %
<ul style="list-style-type: none"> ■ Fristen: Einreichung Projektskizzen 1. März – 31. Mai 2023
<ul style="list-style-type: none"> ■ Antragsberechtigung: Private und kommunale Unternehmen
<ul style="list-style-type: none"> ■ Weitere Verfahrens- und Antragshinweise: Antragstellung beim Projektträger Jülich

<p>Nationale Kommunalrichtlinie – Kommunalrichtlinie - Maßnahmen zur Förderung klimafreundlicher Mobilität - Errichtung von Mobilitätsstationen⁴⁵</p>
<ul style="list-style-type: none"> ■ Förderfähige Maßnahmen: 1.5 Fahrradparken verbessern, 1.6 Organisation und Umsetzung, 4.1 Einrichtung von Mobilitätsstationen
<ul style="list-style-type: none"> ■ Förderquote: 50 %
<ul style="list-style-type: none"> ■ Fristen: Förderanträge können das ganze Jahr über gestellt werden
<ul style="list-style-type: none"> ■ Antragsberechtigung: Kommunen und kommunale Zusammenschlüsse
<ul style="list-style-type: none"> ■ Weitere Verfahrens- und Antragshinweise: -

<p>Nationale Kommunalrichtlinie – Kommunalrichtlinie - Maßnahmen zur Förderung klimafreundlicher Mobilität – Wegweisung und Signalisierung für den Radverkehr⁴⁶</p>

⁴⁴ Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit. Online unter https://www.ptj.de/lw_resource/data-pool/systemfiles/cbox/7026/live/lw_bekdoc/richtlinie-zur-f-C3-B6rderung-von-investiven-ma-C3-9Fnahmen-zur-klimafreundlichen-gewerblichen-nahmobilit-C3-A4t.pdf [letzter Zugriff 02.12.2022].

⁴⁵ Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz. Online unter https://www.klimaschutz.de/sites/default/files/media-thek/dokumente/20221101_NKI_Kommunalrichtlinie.pdf [letzter Zugriff 02.12.2022].

⁴⁶ Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz. Online unter <https://www.klimaschutz.de/de/foerderung/foerderprogramme/kommunalrichtlinie/ma%C3%9Fnahmen-zur-foerderung-klimafreundlicher-mobilitaet/wegweisung-und-signalisierung-fuer-den-radverkehr> [letzter Zugriff 02.12.2022].

<ul style="list-style-type: none"> ■ Förderfähige Maßnahmen: 4.5 Leitsystem zur Information über die Mobilitätsangebote in Uelzen und zur Orientierung innerhalb der Stadt
<ul style="list-style-type: none"> ■ Förderquote: 50 %
<ul style="list-style-type: none"> ■ Fristen: Förderanträge können das ganze Jahr über gestellt werden
<ul style="list-style-type: none"> ■ Antragsberechtigung: Kommunen und kommunale Zusammenschlüsse, kommunale Betriebe mit mindestens 25 % kommunaler Beteiligung sowie Zweckverbände mit kommunaler Beteiligung
<ul style="list-style-type: none"> ■ Weitere Verfahrens- und Antragshinweise: -

<p>Richtlinie zur Ertüchtigung von Betriebswegen an Bundeswasserstraßen für den Radverkehr⁴⁷</p>
<ul style="list-style-type: none"> ■ Förderfähige Maßnahmen: 1.1 Radvorrangrouten etablieren, 1.2 Radrouten ausbauen
<ul style="list-style-type: none"> ■ Förderquote: 90 %
<ul style="list-style-type: none"> ■ Fristen: k. A.
<ul style="list-style-type: none"> ■ Antragsberechtigung: Kommunen
<ul style="list-style-type: none"> ■ Weitere Verfahrens- und Antragshinweise: Antragstellung bei Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt

<p>Richtlinie zur Förderung alternativer Antriebe von Bussen im Personenverkehr⁴⁸</p>
<ul style="list-style-type: none"> ■ Förderfähige Maßnahmen: 6.2 Autonome Fahrzeuge im ÖPNV, 7.3 Etablierung Wasserstoff-Infrastruktur, 7.4 Umstellung städtischer Fuhrpark auf alternative Antriebe
<ul style="list-style-type: none"> ■ Förderquote: Beschaffung und Umrüstung von Bussen (bis 80 %), zugehörige Infrastruktur für den Einsatz der Busse (bis 40 %) und Erstellung von Studien und Analysen (bis 50 %)
<ul style="list-style-type: none"> ■ Fristen: k.A.
<ul style="list-style-type: none"> ■ Antragsberechtigung: Antragsberechtigt sind juristische Personen des öffentlichen Rechts und des Privatrechts sowie natürliche Personen, die wirtschaftlich tätig sind.
<ul style="list-style-type: none"> ■ Weitere Verfahrens- und Antragshinweise: zweistufiges Verfahren

⁴⁷ Bundesamt für Güterverkehr. Online unter https://www.mobilitaetsforum.bund.de/DE/Foerderungen/Foerderfibel/Foerderprogramme_Foerderfibel/18872_radwege_an_bundeswasserstrassen.html [letzter Zugriff 02.12.2022].

⁴⁸ Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz. Online unter <https://www.foerderdatenbank.de/FDB/Content/DE/Foerderprogramm/Bund/BMVI/alternative-antriebe-busse-personenverkehr.html> [letzter Zugriff 05.12.2022].

Richtlinie zur Förderung von nicht investiven Maßnahmen zur Umsetzung des nationalen Radverkehrsplans⁴⁹
■ Förderfähige Maßnahmen: 6.4 Digitales Parkraummanagement
■ Förderquote: bis zu 80 %
■ Fristen:
■ Antragsberechtigung: alle juristischen Personen des öffentlichen und privaten Rechts, soweit die haushaltsrechtlichen Ermächtigungen vorliegen.
■ Weitere Verfahrens- und Antragshinweise

Städtebauförderung (Programm vor 2019: z.B. Aktive Stadt- und Ortsteilzentren, Programm ab 2020: z.B. Lebendige Zentren)⁵⁰
■ Förderfähige Maßnahmen: 4.5 Leitsystem zur Information über die Mobilitätsangebote in Uelzen und zur Orientierung innerhalb der Stadt
■ Förderquote: 70 %
■ Fristen: k.A.
■ Antragsberechtigung: k.A.
■ Weitere Verfahrens- und Antragshinweise: -

Land Niedersachsen

Einrichtung/ Verlegung von Haltestellen-LNVG-Förderung im vereinfachten Verfahren⁵¹
■ Förderfähige Maßnahmen: 3.1 Stärkung des Stadtbusses
■ Förderquote: Die Einrichtung, Verlegung und Erweiterung von Haltestellen mit Gesamtkosten von weniger als 100.000 Euro kann von der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen im vereinfachten Verfahren gefördert werden. Die Förderquote beträgt 75 % der Ausgaben für Bau, Grunderwerb und Planung.

⁴⁹ Bundesamt für Güterverkehr. Online unter https://www.bag.bund.de/DE/Foerderprogramme/Radverkehr/NichInvestive-Massnahmen/nichinvestivemassnahmen_node.html [letzter Zugriff 05.12.2022].

⁵⁰ Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen. Online unter https://www.staedtebaufoerderung.info/DE/Programme/LebendigeZentren/lebendigezentren_node.html [letzter Zugriff 05.12.2022].

⁵¹ Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbh. Online unter <https://www.lnvg.de/foerderung/oepnv-foerderung/bus-haltestellen-vereinfachtes-verfahren> [letzter Zugriff 18.11.2022].

<ul style="list-style-type: none"> ■ Fristen: Die Förderanträge können bis zum 31. Mai eines Jahres für die Realisierung im Folgejahr gestellt werden, der Bewilligungszeitraum wird statt am 31.12. des Jahres zukünftig am 30.06. des Folgejahres enden
<ul style="list-style-type: none"> ■ Antragsberechtigung: k.A.
<ul style="list-style-type: none"> ■ Weitere Verfahrens- und Antragshinweise: -

Förderung im Rahmen der LEADER-Region Heideregion Uelzen (Punkt 1.4C: Vernetzung der Verkehrsmittel und Anreize für die Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs)⁵²
<ul style="list-style-type: none"> ■ Förderfähige Maßnahmen: 4.6 Förderung multimodaler Mobilität
<ul style="list-style-type: none"> ■ Förderquote: -
<ul style="list-style-type: none"> ■ Fristen: -
<ul style="list-style-type: none"> ■ Antragsberechtigung: -
<ul style="list-style-type: none"> ■ Weitere Verfahrens- und Antragshinweise: -

Förderung von ÖPNV-Linienbussen⁵³
<ul style="list-style-type: none"> ■ Förderfähige Maßnahmen: 3.2 Stärkung des Stadtbusses
<ul style="list-style-type: none"> ■ Förderquote: Förderung von Neufahrzeugen bis zu 40 % und Gebrauchtfahrzeuge bis zu 20 % der zuwendungsfähigen Ausgaben (Die Barrierefreiheit der Fahrzeuge ist zwingend vorausgesetzt.)
<ul style="list-style-type: none"> ■ Fristen: Einreichung der Förderung bis zum 31. Mai eines Jahres für Anschaffungen, die im Folgejahr getätigt werden
<ul style="list-style-type: none"> ■ Antragsberechtigung: Förderung der Beschaffung von zusätzlichen Fahrzeugen ist innerhalb der von der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) verwalteten Förderung möglich. Die LNVG verwaltet die Fördermittel im Zuge des ÖPNV-Jahresförderprogramms Niedersachsen.
<ul style="list-style-type: none"> ■ Weitere Verfahrens- und Antragshinweise: -

⁵² LEADER-Region Heideregion Uelzen. Online unter <https://www.leader-heideregion-uelzen.de/handlungsfelder/zukunftsfahige-heideregion/> [letzter Zugriff 18.11.2022].

⁵³ Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbh. Online unter <https://www.lnvg.de/foerderung/oepnv-foerderung/oepnv-linienbusse> [letzter Zugriff 18.11.2022].

Förderung von SPNV-Haltepunkten und Bahnhöfen innerhalb des niedersächsischen ÖPNV-Jahresförderungsprogramms⁵⁴
■ Förderfähige Maßnahmen: 3.4 Anregungen an den Schienenverkehr
■ Förderquote: k.A.
■ Fristen: bis zum 31.05. eines jeden Jahres für das Folgejahr einreichbar
■ Antragsberechtigung: k.A.
■ Weitere Verfahrens- und Antragshinweise: -

Niedersächsisches Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz⁵⁵
■ Förderfähige Maßnahmen: 1.1 Radvorrangrouten etablieren, 1.2 Radrouten ausbauen, 1.3 Gehverbindungen ausbauen, 1.5 Fahrradparken verbessern, 2.1 Kfz-Netz und Geschwindigkeiten, 2.2 Straßenräume integriert umgestalten, 2.3 Knotenpunkte sichern, 4.1 Einrichtung von Mobilitätsstationen, 4.2 Hundertwasserbahnhof als Mobilitätszentrale, 5.3 Parkraumnachfrage auf Sammelanlagen bündeln, 8.1 Überregionalen Güterverkehr modal verlagern
■ Förderquote: bis zu 75 %
■ Fristen: Aufnahme in Mehrjahresprogramm
■ Antragsberechtigung: Kommunen
■ Weitere Verfahrens- und Antragshinweise: -

Niedersächsisches ÖPNV-Jahresförderprogramm, Fahrgastinformation in Echtzeit⁵⁶
■ Förderfähige Maßnahmen: 4.2 Hundertwasserbahnhof als Mobilitätszentrale, 6.1 Echtzeit-Informationen im ÖPNV
■ Förderquote: 75 %
■ Fristen: Die Förderung kann bis zum 31.05. eines Jahres zur Förderung im Folgejahr bei der LNVG beantragt werden
■ Antragsberechtigung: k.A.
■ Weitere Verfahrens- und Antragshinweise: -

⁵⁴ Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbh. Online unter <https://www.lnvg.de/foerderung/spnv-foerderung/spnv-haltepunkte-und-bahnhoefe> [letzter Zugriff 18.11.2022].

⁵⁵ Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr. Online unter https://www.strassenbau.niedersachsen.de/startseite/aufgaben/finanzhilfen_zur_verbesserung_der_verkehrsverhaeltnisse/finanzhilfen-des-landes-zur-verbesserung-der-verkehrsverhaeltnisse-in-den-gemeinden-78314.html [letzter Zugriff 13.12.2022].

⁵⁶ Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbh. Online unter <https://www.lnvg.de/foerderung/oepnv-foerderung/echtzeitinformationssysteme> [letzter Zugriff 18.11.2022].

Niedersächsisches ÖPNV-Jahresförderprogramm, Empfangsgebäude⁵⁷
■ Förderfähige Maßnahmen: 4.2 Hundertwasserbahnhof als Mobilitätszentrale
■ Förderquote: bis zu 75 %
■ Fristen: Die Förderung kann bis zum 31.05. eines Jahres zur Förderung im Folgejahr bei der LNVG beantragt werden
■ Antragsberechtigung: Kommunen, Eigenbetriebe, Eisenbahnverkehrsunternehmen, Eisenbahninfrastrukturunternehmen (außer in Bundesbesitz) und Aufgabenträger
■ Weitere Verfahrens- und Antragshinweise: -

Niedersächsisches ÖPNV-Jahresförderprogramm, Förderung von B+R und P+R an ÖPNV/SPNV Verknüpfungsanlagen⁵⁸
■ Förderfähige Maßnahmen: 4.1 Einrichtung von Mobilitätsstationen, 4.2 Hundertwasserbahnhof als Mobilitätszentrale
■ Förderquote: 75 %
■ Fristen: Förderanträge sind bis zum 31.05. eines Jahres für Baumaßnahmen, die im Folgejahr realisiert werden sollen, vollständig einzureichen.
■ Antragsberechtigung: -
■ Weitere Verfahrens- und Antragshinweise: -

Verbesserung der Stadt-/Umlandmobilität im öffentlichen Personennahverkehr (Mobilitätszentralen)⁵⁹
■ Förderfähige Maßnahmen: 4.6 Förderung multimodaler Mobilität, 4.2 Hundertwasserbahnhof als Mobilitätszentrale
■ Förderquote: bis zu 75 %
■ Fristen: k.A.

⁵⁷ Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbh. Online unter <https://www.lnvg.de/foerderung/spnv-foerderung/empfangsgebaeude> [letzter Zugriff 18.11.2022].

⁵⁸ Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbh. Online unter <https://www.lnvg.de/foerderung/oepnv-foerderung/verknuepfungsanlagen-oepnv-spnv> [letzter Zugriff 18.11.2022].

⁵⁹ Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz. Online unter <https://www.foerderdatenbank.de/FDB/Content/DE/Foerderprogramm/Land/Niedersachsen/verbesserung-stadt-umlandmobilitaet-nahverkehr.html> [letzter Zugriff 13.12.2022].

- | |
|---|
| ■ Antragsberechtigung: Aufgabenträger im Sinne des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes sowie Landkreise, kreisfreie Städte oder kreisangehörige Gemeinden. |
| ■ Weitere Verfahrens- und Antragshinweise: - |

Zur Maßnahme 1.1 Radvorrangrouten

1.1 Fahrrad-Vorrangrouten etablieren – Einzelmaßnahmenkatalog – nicht abschließend			
Route	Abschnitt	Maßnahme	Zeitraum
<p>Legende: GW = Gehweg; BS = Baumscheibe; GR = Gemeinsamer Geh- und Radweg; RF = Radfahrstreifen; RW = Radweg; ZRW = Zweirichtungsradweg; SR = Sicherheitsraum (als Teil des Seitenraums); PS = Parkstreifen; FB = Fahrbahn</p>			
NORD „Ilmenauroute“ Uelzen Innenstadt – Ilmenau – Hafen – Elbe-Seitenkanal – Bad Bevensen – Lüneburg			
NORD	Ilmenauufer (Gudesstraße – Lange Brücke)	Fahrradstraße, Anlieger frei Freigabe der Einbahnstraße in Gegenrichtung	Kurzfristig
	Ilmenauufer (Lange Brücke – Birkenallee)	Asphaltierung und Markierung des 3,00 m breiten Zweirichtungsradweges; dauerhafte oder adaptive Beleuchtung	Kurzfristig
	Birkenallee (Ripdorfer Straße – Johnsburg-Kreisel)	3,00 m breiter Zweirichtungsradweg auf Südseite, 1,00 m Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn, getrennter Gehweg möglichst 2,50 m breit Flächengewinn durch Aufhebung des Linksabbiegefahrstreifens → Anlage Kreisverkehr siehe Maßnahme 2.3	Langfristig
NORD [Variante Spottweg]	L 250 – K 3 Spottweg	Ausbau des gemeinsamen Geh- und Radwegs auf der Ostseite auf 3,50 m Breite; ggf. adaptive Beleuchtung (Vorteil Variante Spottweg: vorhandener Betriebsweg zwischen Johnsburg-Kreisel und Kläranlage sowie Anbindung Gewerbegebiet) Nördliche Zufahrt Getränkemarkt abbinden Westseitig gemeinsamen Geh- und Radweg in 2,50 m Breite ausbauen, teils neubauen (Am Neuen Felde – Johnsburg-Kreisel)	Langfristig
NORD	Neu Ripdorf	Fahrradstraße, Anlieger frei	Langfristig

[Variante Neu Ripdorf]	(Birkenallee – Zum See)	<p>Gepflasterter Mittelstreifen (siehe Leitfaden Fahrradstraßen des DIfU)</p> <p>Umfahrung für den Kfz-Durchgangsverkehr über L 250 Spottweg</p> <p>Verkehrsberuhigung des Ortseingangs an der Kreuzung Neu Ripdorf / Zum See, Mittelinsel als Querungshilfe für den Radverkehr</p> <p>(Vorteil Variante Neu Ripdorf: Anbindung Wohngebiet sowie Richtung Oldenstädter See; unbefriedigende Radverkehrsführung im Bestand)</p>	
	Neu Ripdorf (Zum See – Spottweg)	Ausbau des gemeinsamen Geh- und Radweges auf 3,50 m Breite, ggf. adaptive Beleuchtung	Langfristig
NORD	K 3 Neu Ripdorf (Spottweg bzw. Neu Ripdorf – ESK-Brücke)	<p>Ausbau des gemeinsamen Geh- und Radweges auf 3,50 m Breite</p> <p>Neubau eines 3,50 m breiten Verbindungsweges / Rampe vom gemeinsamen Geh- und Radweg zum Betriebsweg am Elbe-Seitenkanal</p> <p>Hilfsweise: Ertüchtigung der Zuwegung zum ESK über Grauwiesen</p> <p>Zusätzlich gute Anbindung zum Hafen-Ost schaffen</p>	Langfristig
	Betriebsweg Elbe-Seitenkanal Westseite (Brücke Ahornweg – Hafen)	Ausbau des Betriebsweges möglichst auf 3,50 m Breite, hilfsweise 3,00 m Breite, asphaltiert, mit adaptiver Beleuchtung	Langfristig
	Bremer Straße – Hafensstraße – Hamburger Str. (Hafen)	<p>Anlage von Zweirichtungsradweg (mit Fußverkehr, mind. 3,00 m Breite) jeweils auf Ostseite prüfen, hilfsweise Radfahrstreifen oder Schutzstreifen prüfen (je nach möglichem Flächengewinn / -zukauf von privaten Grundstücken)</p> <p>Fahrbahn auf 6,50 m verringern</p> <p>Bei Fahrbahnführung (Radfahrstreifen oder Schutzstreifen): Mittelinseln als Querungshilfe am südlichen und nördlichen Übergang Betriebsweg ESK – Fahrbahnführung</p>	Mittelfristig

		Anschluss an Mobilitätsstation Hafen	
	Betriebsweg Elbe-Seitenkanal Westseite (nördlich Hafen)	Ausbau des Betriebsweges möglichst auf 3,50 m Breite, hilfsweise 3,00 m Breite, asphaltiert Verlängerung bis Bad Bevensen / Lüneburg abstimmen	Langfristig
	Alternativ: Betriebsweg Elbe-Seitenkanal Ostseite	Ausbau des Betriebsweges möglichst auf 3,50 m Breite, hilfsweise 3,00 m Breite, asphaltiert Falls eine angemessene Radverkehrsführung durch den Hafen aus zwingenden Gründen nicht realisiert werden kann, so ist die Führung des Radverkehrs auf dem Betriebsweg auf der Ostseite zu prüfen (bis Emmendorf). Dies kann in die Entwicklung von Hafen-Ost integriert werden. Grundsätzlich ist eine durchgängige Führung auf der Westseite mit einer Führung durch den Hafen zu bevorzugen, da sowohl die Kernstadt Uelzen als auch Bad Bevensen auf der Westseite liegen (gute Orientierung und Vermeidung von zu überwindenden Höhenmetern bei der Führung über die Kanalbrücken)	Langfristig
NORDOST „Oldenstadtroute“ Hundertwasserbahnhof – Innenstadt – Lindenstraße – Meyerholzweg			
NORDOST	Hoefftstraße	Fahrradstraße, Anlieger frei; gepflasterten Mittelstreifen prüfen Vorfahrt über Schillerstraße Querungshilfe über St.-Viti-Straße und über Ringstraße Selbständiger Zweirichtungsradweg 3,00 m Breite am Parkplatz zwischen Ende Hoefftstraße und Lüneburger Straße	Kurzfristig
	Heiligen-Geist-Straße – Schnellenmarkt Lüneburger Straße – Doktorenstraße	Freigabe der Einbahnstraßen in Gegenrichtung Wegweisung in Einbahnstraßenrichtung Querungshilfe über Am Taterhof Perspektivisch Fußgängerzone in der Lüneburger Straße südlich Doktorenstraße; dort ausgewiesenen Zweirichtungsradweg 3,00 m Breite in der Straßenmitte prüfen	Mittelfristig
	Lange Brücke	Ausbau möglichst auf 6,00 m Breite: 3,00 m Zweirichtungsradweg + 0,50 m Trennstreifen + 2,50 m Gehweg	Mittelfristig

		Hilfsweise Ausbau als gemeinsamer Geh- und Radweg auf 4,00 m bzw. 3,50 m Breite, Aufweitung in der Brückenmitte	
	Lindenstraße	Fahrradstraße, Freigabe für Anliegerverkehr Gepflasterter Mittelstreifen Zweimal abknickende Vorfahrt über Ripdorfer Straße (Weiterführung in Brückenstraße), modaler Filter an Ripdorfer Straße Vorfahrt über Scharnhorststraße, Houbenskamp, Tivolistraße Querungshilfe über Bernhard-Nigebur-Straße Vorfahrt über Birkenallee	Kurzfristig
	Meyerholzweg	Ausbau gemeinsamer Geh- und Radweg auf 3,50 m Breite, asphaltiert, dauerhafte oder adaptive Beleuchtung In Unterführung Realisierbarkeit 3,00 m Zweirichtungsradweg + 0,50 m Trennstreifen + 2,50 m Gehweg prüfen Beidseitig direkte Rampen zu den Betriebswegen am Elbe-Seitenkanal einrichten	Mittelfristig
	Meyerholzweg (Straße)	Fahrradstraße, Anlieger frei Einrichtung Kiss & Ride-Parkplätze vor Grundschule Einbahnstraße Am Schießgraben zur Ordnung des Kfz-Hol- und Bringverkehrs prüfen Anschluss an Mobilitätsstation Oldenstadt	Kurzfristig
SÜDOST „Groß Liedern-Route“ Innenstadt – Gudesstraße – Esterholzer Straße – Elbe-Seitenkanal – Groß Liedern			
SÜDOST	Gudesstraße (Lüneburger Str. – Mühlenstraße)	Perspektivisch Fußgängerzone; ausgewiesenen Zweirichtungsradweg 3,00 m Breite in der Straßenmitte prüfen	Mittelfristig
	Gudesstraße (Mühlenstraße – Hammersteinplatz)	Ausbau Radwege beidseitig möglichst auf 2,50 m Breite + 0,75 m Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn Flächengewinn durch Entfall Parkbuchten (Sammelparkplatz Hammersteinplatz vorhanden) und Abbiegestreifen (bei Mini-Kreisverkehr, siehe Maßnahme 2.3)	Langfristig

Hammersteinplatz	Umbau zu einem regelkonformen Kleinen Kreisverkehr mit 2,50 m breiten Radwegen (siehe Maßnahme 2.3)	Mittelfristig
Esterholzer Straße	Fahrradstraße, Anlieger frei Gepflasterter Mittelstreifen Am Hammersteinplatz für den Kfz-Verkehr abbinden	Kurzfristig
B 71 Heinrich-Meyerholz-Straße / Esterholzer Str.	Umbau zu Kleinem Kreisverkehr mit 2,50 m breiten Radwegen (siehe Maßnahme 2.3)	Mittelfristig
Esterholzer Straße (B 71 – Wilhelm-Seedorf-Straße)	Neubau Zweirichtungsradweg 3,00 m Breite auf Ostseite	Mittelfristig
Sackgasse Esterholzer Straße (nördlich BBS-Campus)	Fahrradstraße, Anlieger bis Sackgasse frei (modaler Filter), dauerhafte Beleuchtung Neubau Gehweg 2,50 m Breite neben Fahrradstraße campusseitig (Auch Wegweisung des Radverkehrs Richtung Esterholz entlang der Radvorrangroute und über ESK anstatt L 270) Anschluss an Mobilitätsstation BBS-Campus	Mittelfristig
Selbständiger Weg (Wilhelm-Seedorf-Str. / Kagenbergstr. – Wilhelm-Burmeister-Weg / Meilereiweg)	Ausbau gemeinsamer Geh- und Radweg auf 4,00 m Breite, asphaltiert, dauerhafte oder adaptive Beleuchtung	Mittelfristig
Meilereiweg – Überführung Uhlenring – Überführung EKS – Ahornweg	Fahrradstraße, landwirtschaftlicher Verkehr frei Ausbau möglichst auf 4,50 m Breite Ggf. neue Geh- und Radwegbrücke südlich Sportboothafen mit entsprechend attraktiver Zuwegung aus Groß Liedern prüfen zur Verringerung des Umweges nach Süden	Mittelfristig
Ahornweg – Eichelberg	Fahrradstraße, Anlieger frei Vorfahrt über einmündende Straßen	Mittelfristig

		Anschluss an Mobilitätsstation Groß Liedern	
	Betriebsweg Elbe-Seitenkanal Ostseite (südlich Brücke Ahornweg)	Ausbau des Betriebsweges möglichst auf 3,50 m Breite, asphaltiert; ggf. adaptive Beleuchtung Ausbau bis Bad Bodenteich abstimmen	Langfristig
SÜD „Holdenstedt-Route“ Innenstadt – Veerßer Straße – Celler Straße – Holdenstedter Straße			
SÜD	Veerßer Straße (Gudesstraße – Turmstraße)	Fußgängerzone Ausgewiesenen Zweirichtungsradweg 3,00 m Breite in der Straßenmitte prüfen	Kurzfristig
	Veerßer Straße (Turmstraße – Kreisverkehr B 71)	Intensive Prüfung erforderlich Anlage von fahrbahnbegleitenden Radwegen in 2,50 m Breite Alternativ prüfen: Fahrradstraße, Kfz frei Problem: zu hohe Kfz-Belastung ca. 6.500 Kfz / 24 h → Maßnahmen der Verkehrlenkung gemäß H RSV erforderlich: Fußgängerzone in nördlicher Veerßer Straße; Kappung Durchfahrt Sternstraße – Bahnhofstraße (weiter in Ringstraße) für Kfz-Verkehr	Mittelfristig
	B 71 Veerßer Straße – Celler Straße (Kreisverkehr B 71 – Ortsausgang Veerßen)	Ausbau Radwege beidseitig auf 2,50 m Breite; 0,75 m Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn; getrennte Gehwege möglichst 2,50 m breit Flächengewinn durch Verringerung Fahrbahnbreite auf 6,50 m, Aufhebung Abbiegestreifen (Kreisverkehr siehe Maßnahme 2.3) und Parkstreifen sowie Integration neuer Baumreihen in Gehwege (begehbare Baumscheiben) Ca. 18,00 – 22,00 m Straßenraumbreite gesamt ≥2,50 m GW (inkl. BS) + 2,50 m RW + 0,75 m SR + 6,50 m FB + 0,75 m SR + 2,50 m RW + ≥2,50 m GW (inkl. BS) ≥ 18,00 m ≥2,10 m GW (inkl. BS) + 2,50 m RW + 1,00 m SR + 2,00 m PS + 6,50 m FB + 0,75 m SR + 2,50 m RW + ≥2,15 m GW (inkl. BS) ≥ 19,50 m ≥2,10 m GW (inkl. BS) + 2,50 m RW + 1,00 m SR + 2,00 m PS + 6,50 m FB + 2,00 m PS + 1,00 m SR + 2,50 m RW + ≥2,15 m GW (inkl. BS) ≥ 21,75 m	Langfristig

	Celler Straße (nur Abschnitt B 71 Soltauer Straße – Krempelweg)	Umbau des Straßenraums: beidseitig Radwege ausbauen Ca. 15,00 m Straßenraumbreite gesamt; bei größeren Breiten Zuschlag zu Gehwegen 1,75 m GW + 2,00 m RW + 0,50 m SR + 6,50 m FB + 0,50 m SR + 2,00 m RW + 1,75 m GW	Langfristig
	Celler Straße (außerorts; Orts- eingang Veerßen – Ortseingang Hol- denstedt)	Ausbau gemeinsamer Geh- und Radweg auf 3,50 m Breite mit adaptiver Beleuchtung Alternativverbindung – keine planerische Empfehlung: Führung über Parkstraße – Meisenweg – Wirtschaftsweg (umwegig, aber ggf. konfliktärmer; bei Ausbau RVR an Celler Straße die Alternativverbindung („Radschön- route“) als Radroute ausbauen)	Langfristig
	Holdenstedter Straße (Wiesenstraße – Borner Straße)	Kurz- bis mittelfristig: Gemeinsame Geh- und Radwege auf 3,00 m Breite ausbauen zwischen den Bäumen Langfristig: Ausbau Radwege auf möglichst 2,50 m Breite neben Gehwegen, Verringerung der Grünstreifen, Neupflanzung Bäume mit begehbaren Baumscheiben im Gehwegbereich	Langfristig
	Kreisverkehr Hol- denstedter Straße / Borner Straße	Gemeinsame Geh- und Radwege auf 3,00 m Breite aus- bauen, Furten auf max. 4,00 m absetzen, Innenring baulich abgrenzen	Mittelfristig
	Schlosstraße	Anschluss zu Radweg an B 4, ggf. Fahrradstraße	Mittelfristig
WEST „Westerweyhe-Route“ Innenstadt – Sternviertel – Westerweyher Stadtweg			
WEST Anbindung Innenstadt – Bahnhof	Bahnhofstraße (Turmstraße – St.- Viti-Straße)	Fahrradstraße, Anlieger frei Gepflasterter Mittelstreifen Umfahrung für Kfz-Verkehr über L 250 Ebstorfer Straße oder Bohldamm	Kurzfristig
	Bahnhofstraße (St.-Viti-Straße – Albrecht-Thaer- Straße)	Fahrradstraße, Anlieger inkl. Zufahrt Bahnhof zum Frie- densreich-Hundertwasser-Platz frei Gepflasterter Mittelstreifen	Kurzfristig
WEST	Sternstraße	Fahrradstraße	Kurzfristig

Ast Stern- viertel	(Albrecht-Thaer- Straße – erste Grundstückszu- fahrt in Sternstraße)	<p>Modale Filter (Pollerreihen) zur Verhinderung des Kfz-Durchgangsverkehrs:</p> <p>Pollerreihe an der Einfahrt in die Sternstraße von der Albrecht-Thaer-Straße und der Bahnhofstraße aus (kein Kfz-Verkehr in die Sternstraße möglich)</p> <p>Pollerreihe ab der letzten Grundstückszufahrt in Auf dem Rahlande (kein Kfz-Verkehr in die Sternstraße möglich)</p> <p>Pollerreihe ab der letzten Grundstückszufahrt in der Sternstraße (kein Kfz-Verkehr von der westlichen Sternstraße in Richtung Bahnhofstraße möglich)</p> <p>Vorfahrt der Fahrradstraße über Einmündung Albrecht-Thaer-Straße</p> <p>Umfahrung für den großräumigen Kfz-Verkehr über L 250 Ebstorfer Straße oder Bohldamm</p> <p>Umfahrung für den nahräumigen Kfz-Verkehr über Eschemannstraße – Hauenriede – Nothmannstraße – Rupertusweg</p>	
	Sternstraße (Auf dem Rah- lande – Nothmannstraße)	<p>Fahrradstraße, Anlieger frei</p> <p>Prüfung der Verträglichkeit des Lkw-Verkehrs vom Hasse-Werk in der Fahrradstraße</p>	Kurzfristig
	Sternstraße (Nothmannstraße – Sternplatz)	<p>Fahrradstraße, Anlieger frei</p> <p>Maßnahmen zur Unterbindung des Kfz-Durchgangsverkehrs prüfen unter Aufrechterhaltung des Linienbusverkehrs; ggf. gepflasterter Mittelstreifen (siehe Leitfaden Fahrradstraßen des DIFU)</p> <p>Umfahrung für Kfz-Verkehr über L 250 Ebstorfer Straße oder Bohldamm</p>	Mittelfristig
	Medingstraße	<p>Fahrradstraße, Anlieger frei</p> <p>Maßnahmen zur Unterbindung des Kfz-Durchgangsverkehrs prüfen unter Aufrechterhaltung des Linienbusverkehrs; ggf. gepflasterter Mittelstreifen (siehe Leitfaden Fahrradstraßen des DIFU)</p> <p>Umfahrung für Kfz-Verkehr über L 250 Ebstorfer Straße</p> <p>Intensive Prüfung erforderlich</p>	Mittelfristig

	Waldstraße (Medingstraße – L 250 Ebstorfer Straße)	Fahrradstraße, Kfz-Verkehr frei; ggf. gepflasterter Mittelstreifen (siehe Leitfaden Fahrradstraßen des DIfU) Alternativ auf dem kurzen Stück gemeinsamer Geh- und Radweg auf Ostseite; mit Zweirichtungsradverkehr: Regelmaß 4,00 m, Mindestmaß 3,00 m; mit Einrichtungsradverkehr: Regelmaß 3,00 m, Mindestmaß 2,50 m; bei Einrichtungsradverkehr Schutzstreifen auf Westseite anlegen)	Mittelfristig
	L 250 Ebstorfer Straße / Waldstraße	Kleiner Kreisverkehr mit Radwegen im Seitenraum 2,50 m Breite	Langfristig
WEST Ast Ebstorfer Straße	Lüneburger Straße (Am Taterhof – L 250 Ebstorfer Straße)	Umbau des Straßenraums: beidseitig Radwege ausbauen Ca. 17,00 m Straßenraumbreite gesamt; bei Breiten größer 18,00 m Parkstreifen integrieren $\geq 2,75 \text{ m GW (inkl. BS)} + 2,00 \text{ m RW} + 0,50 \text{ m SR} + 6,50 \text{ m FB} + 0,50 \text{ m SR} + 2,00 \text{ m RW} + \geq 2,75 \text{ m GW (inkl. BS)} \geq 17,00 \text{ m}$ $[\geq 2,10 \text{ m GW (inkl. BS)} + 2,00 \text{ m RW} + 0,75 \text{ m SR} + 2,00 \text{ m PS} + 6,50 \text{ m FB} + 0,50 \text{ m SR} + 2,00 \text{ m RW} + \geq 2,15 \text{ m GW (inkl. BS)} \geq 18,00 \text{ m}]$ Flächengewinn durch Verringerung Fahrbahnbreite bzw. Aufhebung Abbiegestreifen	Langfristig
	Lüneburger Straße / L 250 Ebstorfer Straße	Kleiner Kreisverkehr mit Radwegen im Seitenraum 2,50 m Breite	Langfristig
	L 250 Ebstorfer Straße (Lüneburger Straße – Waldstraße)	Beidseitig Radwege 2,50 m Breite + 0,75 m Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn; getrennte Gehwege möglichst 2,50 m Breite, ggf. schmaler Flächengewinn durch Verringerung Fahrbahnbreite bzw. Aufhebung Abbiegestreifen	Langfristig
WEST	L 250 Ebstorfer Straße (Waldstraße – Westerweyher Stadtweg)	Gemeinsamen Geh- und Radweg auf 3,50 m Breite ausbauen, ggf. adaptive Beleuchtung	Langfristig

	Westerweyher Stadtweg	Fahrradstraße Abschnitt L 250 Ebstorfer Straße – Siedlung Buchenberg: Anlieger frei Abschnitt Siedlung Buchenberg – Westerweyhe: Echte Fahrradstraße (keine Anlieger frei) Asphaltierung des Hauptweges auf 3,00 m Breite zur Fahrradstraße Ertüchtigung des begleitenden Gehweges Ggf. adaptive Beleuchtung	Kurzfristig
	Am Stadtwald	Fahrradstraße, Kfz-Verkehr frei Vorfahrt über einmündende Straßen Anschluss an Mobilitätsstation Westerweyhe	Mittelfristig

Zur Maßnahme 1.2 Radrouten ausbauen

1.2 Radrouten ausbauen – Einzelmaßnahmenkatalog – Hauptverkehrsstraßen innerorts – nicht abschließend	
Straße / Straßenzug	Maßnahmen
(Abschnitt) Alphabetisch sortiert	Legende: GW = Gehweg; BS = Baumscheibe; GR = Gemeinsamer Geh- und Radweg; GZR = Gemeinsamer Geh- und Radweg mit Zweirichtungsverkehr; RF = Radfahrstreifen; RW = Radweg; ZRW = Zweirichtungsradweg; SR = Sicherheitsraum (als Teil des Seitenraums); PS = Parkstreifen; FB = Fahrbahn
B 71 Gerdauer Straße in Hansen	Gesamte Straßenraumbreite ca. 13,00 m Fahrbahn 7,50 m → 6,50 m Vorschlag: [S] 2,50 m GW + 6,50 m FB + 0,75 m SR + 3,25 m GZR [N] = 13,00 m Einrichtung von Mittelinseln an den Ortseingängen als Querungshilfe und zur Verkehrsberuhigung sowie an der Einmündung Auf der Masch als Querungshilfe
B 71 Greyerstraße (Am Königsberg bis Nienendorfer Straße)	Umbau des Straßenraums: beidseitig Radwege ausbauen Ca. 15,00 m Straßenraumbreite gesamt; bei größeren Breiten Zuschlag zu Gehwegen $\geq 1,75 \text{ m GW} + 2,00 \text{ m RW} + 0,50 \text{ m SR} + 6,50 \text{ m FB}$ $+ 0,50 \text{ m SR} + 2,00 \text{ m RW} + \geq 1,75 \text{ m GW} \geq 15,00 \text{ m}$
B 71 Groß Liederner Straße (Ostring bis Abzweig B 191 / B 71)	Zweirichtungsradweg südseitig auf 3,00 m Breite ausbauen (Seitenstreifen / Abbiegestreifen nordseitig reduzieren) Ab Abzweig B 191 Ausbau Gemeinsamer Geh- und Radweg auf 2,50 m Breite
B 71 Hochgraefestraße – B 71 Heinrich-Meyerholz-Straße	Umbau des Straßenraums: beidseitig Radwege ausbauen Ca. 17,00 m Straßenraumbreite gesamt; bei Breiten größer 18,00 m Parkstreifen integrieren $\geq 2,75 \text{ m GW (inkl. BS)} + 2,00 \text{ m RW} + 0,50 \text{ m SR} + 6,50 \text{ m FB}$ $+ 0,50 \text{ m SR} + 2,00 \text{ m RW} + \geq 2,75 \text{ m GW (inkl. BS)} \geq 17,00 \text{ m}$ [$\geq 2,10 \text{ m GW (inkl. BS)} + 2,00 \text{ m RW} + 0,75 \text{ m SR} + 2,00 \text{ m PS} + 6,50 \text{ m FB}$ $+ 0,50 \text{ m SR} + 2,00 \text{ m RW} + \geq 2,15 \text{ m GW (inkl. BS)} \geq 18,00 \text{ m}$]
B 71 Salzwedeler Straße (OD Groß Liedern)	Bauliche Verkehrsberuhigung / Shared Space nach Fertigstellung Ortsumgehung

<p>B 71 Soltauer Straße (Von-Estorff-Straße bis vor Friedrich-Seeßelberg-Straße)</p>	<p>Umbau des Straßenraums: beidseitig Geh- und Radwege ausbauen Ca. 17,00 m Straßenraumbreite gesamt; bei Breiten größer 18,00 m Parkstreifen integrieren $\geq 2,75 \text{ m GW (inkl. BS)} + 2,00 \text{ m RW} + 0,50 \text{ m SR} + 6,50 \text{ m FB}$ $+ 0,50 \text{ m SR} + 2,00 \text{ m RW} + \geq 2,75 \text{ m GW (inkl. BS)} \geq 17,00 \text{ m}$ $[\geq 2,10 \text{ m GW (inkl. BS)} + 2,00 \text{ m RW} + 0,75 \text{ m SR} + 2,00 \text{ m PS} + 6,50 \text{ m FB}$ $+ 0,50 \text{ m SR} + 2,00 \text{ m RW} + \geq 2,15 \text{ m GW (inkl. BS)} \geq 18,00 \text{ m}]$ Mittelinsel am Ortseingang über B 71 westlich Kreuzung Von-Estorff-Straße zur Verkehrsberuhigung und als Querungshilfe für den Radverkehr, alternativ Anlage Kreisverkehr</p>
<p>B 71 Soltauer Straße (Friedrich-Seeßelberg-Straße bis B 71 Veerßer Straße)</p>	<p>Umbau des Straßenraums: beidseitig Geh- und Radwege ausbauen Ca. 13,00 m Straßenraumbreite gesamt; bei größeren Breiten Zuschlag zu Gehwegen $2,75 \text{ GR} + 0,50 \text{ m SR} + 6,50 \text{ m FB} + 0,50 \text{ m SR} + 2,75 \text{ GR}$</p>
<p>Bohldamm</p>	<p>Umbau des Straßenraums: beidseitig gemeinsame Geh- und Radwege einrichten Ca. 13,00 m Straßenraumbreite gesamt; bei größeren Breiten Zuschlag zu Geh- und Radwegen $\geq 2,75 \text{ m GR} + 0,50 \text{ m SR} + 6,50 \text{ m FB} + 0,50 \text{ m SR} + \geq 2,75 \text{ m GR} = 13,00 \text{ m}$ Kurzfristig: Radwegbenutzungspflicht westwärts aufheben</p>
<p>Groß Liederner Straße (Hammersteinplatz bis Ostring)</p>	<p>Umbau des Straßenraums: beidseitig Radwege ausbauen Ca. 17,00 m Straßenraumbreite gesamt; bei Breiten größer 18,00 m Parkstreifen integrieren $\geq 2,75 \text{ m GW (inkl. BS)} + 2,00 \text{ m RW} + 0,50 \text{ m SR} + 6,50 \text{ m FB}$ $+ 0,50 \text{ m SR} + 2,00 \text{ m RW} + \geq 2,75 \text{ m GW (inkl. BS)} \geq 17,00 \text{ m}$ $[\geq 2,10 \text{ m GW (inkl. BS)} + 2,00 \text{ m RW} + 0,75 \text{ m SR} + 2,00 \text{ m PS} + 6,50 \text{ m FB}$ $+ 0,50 \text{ m SR} + 2,00 \text{ m RW} + \geq 2,15 \text{ m GW (inkl. BS)} \geq 18,00 \text{ m}]$</p>
<p>Hambrocker Straße (Hammersteinplatz – Hochgraefestraße)</p>	<p>Tempo 30-Zone, Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn</p>
<p>Hambrocker Straße (Hochgraefestraße – Ortsausgang)</p>	<p>Umbau des Straßenraums: Beidseitig Geh- und Radwege ausbauen Ca. 15,00 m Straßenraumbreite gesamt $3,75 \text{ m GR (inkl. BS)} + 0,50 \text{ m SR} + 6,50 \text{ m FB}$</p>

	<p>+ 0,50 m SR + 3,75 m GR (inkl. BS) = 15,00 m</p> <p>Mittelinsel als Querungshilfe für den Radverkehr und zur Verkehrsberuhigung am Ortseingang über Hambrocker Straße Höhe Am Vorberg</p>
<p>Innenstadtring (Ringstraße – Fritz-Rö- ver-Straße – Mühlenstraße – Mauer- straße – Am Taterhof)</p>	<p>Radweg in Fahrtrichtung rechts in 2,00 m Breite prüfen</p> <p>Kurzfristig: Durchgehenden Schutzstreifen in Fahrtrichtung prüfen</p>
<p>K 3 Oetzener Straße in Masendorf</p>	<p>Mittelinsel auf Höhe Busbucht anlegen (Verschwenkung des Kfz-Verkehrs über die ehemalige Busbucht)</p>
<p>K 3 Uelzener Straße in Molzen</p>	<p>Sichtverhältnisse auf Geh- und Radweg prüfen</p> <p>Mittelinsel an Ortsausgang Richtung Masendorf anlegen als Querungshilfe und zur Verkehrsberuhigung</p>
<p>L 250 Johnsburg</p>	<p>Umbau des Straßenraums: beidseitig Radwege ausbauen</p> <p>Ca. 17,00 m Straßenraumbreite gesamt; bei Breiten größer 18,00 m Parkstreifen integrieren</p> <p>$\geq 2,75 \text{ m GW (inkl. BS)} + 2,00 \text{ m RW} + 0,50 \text{ m SR} + 6,50 \text{ m FB}$</p> <p>$+ 0,50 \text{ m SR} + 2,00 \text{ m RW} + \geq 2,75 \text{ m GW (inkl. BS)} \geq 17,00 \text{ m}$</p> <p>$[\geq 2,10 \text{ m GW (inkl. BS)} + 2,00 \text{ m RW} + 0,75 \text{ m SR} + 2,00 \text{ m PS} + 6,50 \text{ m FB}$</p> <p>$+ 0,50 \text{ m SR} + 2,00 \text{ m RW} + > 2,15 \text{ m GW (inkl. BS)} \geq 18,00 \text{ m}]$</p> <p>Ggf. als Verbindung der RVR Nord und West prüfen, dann 2,50 m breite Radwege mit 0,75 m breitem Sicherheitsraum zur Fahrbahn erforderlich (Baumpflanzungen nur an Aufweitungen möglich)</p>
<p>Marktstraßen</p>	<p>Radvorrangrouten siehe Maßnahmen 1.1</p> <p>Kurzfristig: Unter Beachtung der Verkehrssicherheit prüfen, ob Blumenkübel so versetzt werden können, dass mit Rad rechts vorbei gefahren werden kann</p>
<p>Nordallee</p>	<p>Gemeinsamen Geh- und Radweg auf 2,50 – 3,00 m Breite ausbauen</p>
<p>Nothmannstraße (Sternstraße bis Auf dem Rahlande)</p>	<p>Umbau des Straßenraums: beidseitig Radwege ausbauen</p> <p>Ca. 16,00 m Straßenraumbreite gesamt; bei größeren Breiten Zuschlag zu Gehwegen</p> <p>$\geq 2,25 \text{ m GW (inkl. BS)} + 2,00 \text{ m RW} + 0,50 \text{ m SR} + 6,50 \text{ m FB}$</p> <p>$+ 0,50 \text{ m SR} + 2,00 \text{ m RW} + \geq 2,25 \text{ m GW (inkl. BS)} \geq 16,00 \text{ m}$</p>

	Parken am Fahrbahnrand erlaubt; ggf. durch Haltverbot regeln
<p>Nothmannstraße (Auf dem Rahlande bis L 250 Ebstorfer Straße)</p>	<p>Umbau des Straßenraums: beidseitig Radwege ausbauen</p> <p>Ca. 14,00 m Straßenraumbreite gesamt; bei größeren Breiten Zuschlag zu Gehwegen</p> <p>$\geq 1,65 \text{ m GW} + 1,60 \text{ m RW} + 0,50 \text{ m SR} + 6,50 \text{ m FB}$ $+ 0,50 \text{ m SR} + 1,60 \text{ m RW} + \geq 1,65 \text{ m GW} \geq 14,00 \text{ m}$</p> <p>Parken am Fahrbahnrand erlaubt; ggf. durch Haltverbot regeln</p>
<p>Oldenstädter Straße (Hammersteinplatz bis Ostring)</p>	<p>Tempo 30-Zone</p> <p>Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn</p>
<p>Oldenstädter Straße (Ostring bis Meyerholzweg)</p>	<p>Umbau des Straßenraums: beidseitig Radwege ausbauen</p> <p>Ca. 15,00 m Straßenraumbreite gesamt; bei größeren Breiten Zuschlag zu Gehwegen</p> <p>$\geq 1,75 \text{ m GW} + 2,00 \text{ m RW} + 0,50 \text{ m SR} + 6,50 \text{ m FB}$ $+ 0,50 \text{ m SR} + 2,00 \text{ m RW} + \geq 1,75 \text{ m GW} \geq 15,00 \text{ m}$</p>
<p>St.-Viti-Straße</p>	<p>Tempo 30-Zone, Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn</p>
<p>Tile-Hagemann-Straße – Bernhard-Nigebur-Straße – Birkenallee (Groß Liederner Straße bis Ripdorfer Straße)</p>	<p>Umbau des Straßenraums: beidseitig Radwege ausbauen</p> <p>Ca. 17,00 m Straßenraumbreite gesamt; bei Breiten größer 18,00 m Parkstreifen integrieren</p> <p>$\geq 2,75 \text{ m GW (inkl. BS)} + 2,00 \text{ m RW} + 0,50 \text{ m SR} + 6,50 \text{ m FB}$ $+ 0,50 \text{ m SR} + 2,00 \text{ m RW} + \geq 2,75 \text{ m GW (inkl. BS)} \geq 17,00 \text{ m}$</p> <p>$[\geq 2,10 \text{ m GW (inkl. BS)} + 2,00 \text{ m RW} + 0,75 \text{ m SR} + 2,00 \text{ m PS} + 6,50 \text{ m FB}$ $+ 0,50 \text{ m SR} + 2,00 \text{ m RW} + \geq 2,15 \text{ m GW (inkl. BS)} \geq 18,00 \text{ m}]$</p>

1.2 Radrouten ausbauen – Einzelmaßnahmenkatalog – Alle anderen Straßen und Wege – nicht abschließend	
Straße / Straßenzug (Abschnitt) Alphabetisch sortiert	Maßnahmen
Alewinstraße	Tempo 30-Zone Freigabe der Einbahnstraße in Gegenrichtung (≥ 3,50 m Fahrbahn)
Am Funkturm	Beidseitig möglichst 1,50 m breite Schutzstreifen anlegen Alternativ Ausbau Gehwege mit Freigabe Radverkehr prüfen
B 191 Wendlandstraße	Ausbau straßenbegleitender gemeinsamer Geh- und Radweg an Landstraße auf 2,50 m Breite mit Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn in 1,75 m Breite
B 4 Kirchweyher Straße	Gemeinsamen Geh- und Radweg auf 2,50 m Breite ausbauen Furt über freien Rechtseinbieger B 4 Kirchweyher Straße / Nordallee signalisieren (siehe auch Maßnahme 2.3)
B 493 Am Osterholz	Ausbau straßenbegleitender gemeinsamer Geh- und Radweg an Landstraße auf 2,50 m Breite mit Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn in 1,75 m Breite
B 71 Groß Liederner Straße (zwischen Groß Liedern und Kernstadt Uelzen sowie Salzwedeler Straße östlich von Groß Liedern)	Ausbau straßenbegleitender gemeinsamer Geh- und Radweg an Landstraße auf 2,50 m Breite mit Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn in 1,75 m Breite
B 71 Richtung Hansen	Ausbau straßenbegleitender gemeinsamer Geh- und Radweg an Landstraße auf 2,50 m Breite mit Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn in 1,75 m Breite
Doktorenstraße – Rademacherstraße	Verkehrsberuhigter Bereich Freigabe der Einbahnstraße in Gegenrichtung (≥ 3,00 m Fahrbahn)
Gartenstraße	Tempo 30-Zone Freigabe der Einbahnstraße in Gegenrichtung (≥ 3,50 m Fahrbahn)
Hambrocker Chaussee	Ausbau straßenbegleitender gemeinsamer Geh- und Radweg an Landstraße auf 2,50 m Breite mit Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn in 1,75 m Breite

	Mittelinsel als Querungshilfe über Hambrocker Chaussee Höhe Emsberg – Hambrocker Ring
K 14 (Kreisverkehr B 4 – Bornbach)	Gemeinsamer Geh- und Radweg in 2,50 m Breite an Landstraße auf Verbindung zwischen Suderburg und Stadensen im Stadtgebiet der Hansestadt Uelzen
K 27	Neubau straßenbegleitender gemeinsamer Geh- und Radweg an Landstraße auf Südseite in 2,50 m Breite mit Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn in 1,75 m Breite
K 28	Neubau straßenbegleitender gemeinsamer Geh- und Radweg an Landstraße auf Südseite in 2,50 m Breite mit Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn in 1,75 m Breite
K 40 (Westerweyhe – Kirchweyhe)	Ausbau straßenbegleitender gemeinsamer Geh- und Radweg an Landstraße auf 2,50 m Breite mit Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn in 1,75 m Breite
K 8 Blumenstraße (Holdenstedt – K 27)	Neubau straßenbegleitender gemeinsamer Geh- und Radweg an Landstraße auf Südseite in 2,50 m Breite mit Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn in 1,75 m Breite
K 8 Blumenstraße (K 27 – Klein Süstedt)	Neubau straßenbegleitender gemeinsamer Geh- und Radweg an Landstraße auf Nordseite in 2,50 m Breite mit Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn in 1,75 m Breite Mittelinsel über K 8 über östlichen Knotenpunktarm an der Einmündung K 27
Kämpenweg (Heinrich-Oetzmann-Straße – Ludwig-Erhard-Straße)	Anlage mind. 2,50 m breiter Gemeinsamer Geh- und Radweg auch an neuer Verbindungsstraße
Katzenbuckel	Brücke auf mind. 3,00 m verbreitern, Geländer erhöhen, Gemeinsamen Geh- und Radweg ausweisen
Kuhteichweg	Unterführung verbreitern, Gemeinsamen Geh- und Radweg auf möglichst 3,00 m verbreitern, insbesondere in Kurve westseitig Unterführung
L 250 Ebstorfer Straße (westlich Westerweyher Stadtweg)	Ausbau straßenbegleitender gemeinsamer Geh- und Radweg an Landstraße auf 2,50 m Breite mit Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn in 1,75 m Breite Ggf. in 3,50 m Breite als Weiterführung Radvorrangroute West nach Ebstorf (siehe Maßnahme 1.1)

L 270 Esterholzer Straße	Ausbau straßenbegleitender gemeinsamer Geh- und Radweg auf Westseite in 2,50 m Breite
Ludwig-Erhard-Straße	Ausbau auf 2,50 m breiten Gehweg mit Freigabe Radverkehr
Luisenstraße	Tempo 30-Zone Freigabe der Einbahnstraße in Gegenrichtung ($\geq 3,50$ m Fahrbahn)
Schmiedestraße – Schnellenmarkt – Heiligen-Geist-Straße	Verkehrsberuhigter Bereich Freigabe der Einbahnstraße in Gegenrichtung ($\geq 3,00$ m Fahrbahn)
Turmstraße	Freigabe der Einbahnstraße in Gegenrichtung ($\geq 3,50$ m Fahrbahn) Schutzraum gegen Linienbusverkehr in Kurve westlich Pastorenstraße prüfen
Weg am östlichen Ufer des Ratsteichs	Anlage Zweirichtungsradweg 3,00 m Breite getrennt vom Gehweg Radwegüberfahrt über Gudesstraße Höhe Ilmenauufer westlich FGÜ prüfen
Weg zwischen Kuhteichweg und Stadthalle	Weg auf 2,50 m Breite mit Asphalt und adaptiver Beleuchtung ausbauen Unterführung auf 3,00 m verbreitern und dauerhaft beleuchten Kurvenradien weniger eng trassieren
Wegeverbindung durch Veerßer Wald zwischen Niendorfer Weg und Bornecker Straße (Radschönroute)	Weg auf 2,50 m Breite mit wassergebundener Decke ausbauen bzw. Spurweg ausbessern
Wegeverbindung zwischen An den Zehn Eichen und Hansen (Radschönroute)	Weg auf 2,50 m Breite mit wassergebundener Decke ausbauen bzw. Spurweg ausbessern Netzlücke südlich des Uelzener Stadtförsts schließen
Wegeverbindung zwischen Holdenstedt und Suderburg über Waldwege (Radschönroute)	Wege auf 2,50 m Breite mit wassergebundener Decke ausbauen bzw. Spurwege ausbessern
Zum See	Ausbau straßenbegleitender gemeinsamer Geh- und Radweg an Landstraße auf 2,50 m Breite mit Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn in 1,75 m Breite Mittelsinsel als Querungshilfe an Einmündung Ripdorfer Weg sowie als Querungshilfe und zur Verkehrsberuhigung am Ortseingang Oldenstadt

Hinweise an andere Gemeinden: Neu-/ Ausbau Radwege

- K 14 zwischen B 4 und Stadensen (Zuständigkeit Landkreis Uelzen / Samtgemeinde Aue)
- L 265 zwischen B 71 (bei Suhlendorf) und Rosche (Zuständigkeit Landkreis Uelzen / Samtgemeinde Rosche)
- K 23 zwischen Ebstorf und Allenbostel (Zuständigkeit Landkreis Uelzen / Samtgemeinde Bevensen-Ebstorf)
- K 17 zwischen Hanstedt II und Rätzlingen (Zuständigkeit Landkreis Uelzen / Samtgemeinde Rosche)
- L 270 zwischen B 4 und Esterholz (Zuständigkeit Landkreis Uelzen / Samtgemeinde Aue)
- K 8 zwischen Holdenstedt und Klein Süstedt (Zuständigkeit Landkreis Uelzen)
- K 27 zwischen K 8 und Holxen (Zuständigkeit Landkreis Uelzen / Samtgemeinde Suderburg)
- K 28 zwischen Zum Vierberg und Böddenstedt (Zuständigkeit Landkreis Uelzen / Samtgemeinde Suderburg)
- Zufahrt zum ostseitigen Betriebsweg am Elbe-Seitenkanal von Lehmke aus (Zuständigkeit Samtgemeinde Aue)

Zur Maßnahme 1.3 Gehverbindungen

1.3 Gehverbindungen ausbauen – Einzelmaßnahmenkatalog – nicht abschließend	
Straße / Weg	Maßnahme
Alphabetisch sortiert	
Am Königsberg – Hasenberg – Emsberg	Auf Ringaußenseite einzelne Pflanzbeete / Baumscheiben im Fahrbahnraum zur Verkehrsberuhigung Ausbau Gehwege auf 2,50 m Breite prüfen
Am Vorberg	Parken ordnen, fußverkehrsfreundliche Umgestaltung Gehwege möglichst auf 2,50 m Breite ausbauen und vom ruhenden Kfz-Verkehr freihalten, Querungsanlagen mit vorgestreckten Gehwegen, Fahrbahnaufweitungen zurückbauen, Bäume pflanzen, Platzgestaltung an Aufweitung, Fahrbahnrandparken für Befahrbarkeit regeln
Bahnhofstraße (St.-Viti-Straße – Schillerstraße)	Gehwegverbreiterung Südseite durch Einrichtung Fahrradstraße (siehe Maßnahme 1.1) Gehwegbeschaffenheit auf Südseite ausbauen
Birkenallee östlich Bernhard-Nigebur-Straße	Wechselseitig einzelne Pflanzbeete / Baumscheiben im Fahrbahnraum zur Verkehrsberuhigung und zur Vermeidung von Schleichverkehr Ausbau Gehwege auf 2,50 m Breite prüfen
Bohdamm-Tunnel	Unterführung ausbauen (siehe Maßnahme 2.2) Geh- und Radweg trennen, beide verbreitern
Esterholzer Straße an BBS-Campus	Gehweg ostseitig anlegen
FGÜ über Albrecht-Thaer-Straße	FGÜ sichern Einseitige Fahrbahnversmälnerungen – eine für den Radverkehr überfahrbare Vorstreckung des Seitenraums
FGÜ über Fritz-Röver-Straße Höhe Amtsgericht	FGÜ sichern Hilfslicht mit Sensor; Radwegüberfahrt prüfen
FGÜ über Groß Liederner Straße Höhe Osterstraße	FGÜ sichern

	<p>Kurzfristig: einseitige Fahrbahnversmälnerungen – eine für den Radverkehr überfahrbare Vorstreckung des Seitenraums</p> <p>Mittelfristig: Umbau des Straßenraums (siehe Maßnahme 2.2)</p>
Ilmenaubrücke Arbeitsagentur	Auf 3,00 m verbreitern
Ilmenaubrücke Höhe BADUE	Auf 3,00 m verbreitern
Ilmenaubrücke Höhe Krempelweg	Auf 3,00 m verbreitern
Ilmenaubrücke Katzenbuckel	Auf 3,00 m verbreitern
Ilmenaubrücke Lange Brücke	Siehe Maßnahme 1.1
Ilmenaubrücke Ratsteich	Auf 3,00 m verbreitern
Im Wiesengrund	<p>Parken ordnen, fußverkehrsfreundliche Umgestaltung</p> <p>Gehwege möglichst auf 2,50 m Breite ausbauen und vom ruhenden Kfz-Verkehr freihalten, Querungsanlagen mit vorgestreckten Gehwegen, Fahrbahnaufweitungen zurückbauen, Bäume pflanzen, Platzgestaltung an Aufweitung, Fahrbahnrandparken für Befahrbarkeit regeln</p>
Kämpenweg (Am Stadtwald – Ludwig-Erhard-Straße)	Anlage 2,50 m breiter Gehweg
Niendorfer Straße	<p>Gehweg ostseitig auf 2,50 m Breite ausbauen</p> <p>Fahrbahnrandparken und einzelne Pflanzbeete / Baumscheiben im Fahrbahnraum zur Verkehrsberuhigung und zur Vermeidung von Schleichverkehr</p>
Parkstraße / Meisenweg	Bauliche Verkehrsberuhigung (siehe Maßnahme 2.3)
Schillerstraße zwischen Bahnhofstraße und Alte Wiesenstraße	Gehweg westseitig ausbauen
St.-Viti-Straße	<p>Gehwege beidseitig auf 3,00 m Breite ausbauen (wichtige Zubringerstraße zum Hundertwasserbahnhof)</p> <p>Parkstreifen nur noch einseitig</p> <p>Baumpflanzungen in begehbaren Baumscheiben im Gehwegbereich möglich</p>
Tunnel Hundertwasserbahnhof	Weiterführung bis Auf dem Rahlande / Rupertusweg

	Besser beleuchten (Angsträum), Verschönern, Sauberkeit verbessern Auf möglichst 5,00 m verbreitern
Turmstraße	Gehweg Ecke Bahnhofstraße ausbauen
Über Bohldamm östlich Alewinstraße	FGÜ anlegen Gehverbindung Allee – Innenstadt / Lucas-Backmeister-Schule
Über Ringstraße Höhe Bahnhofstraße, Lüneburger Straße und Veerßer Straße	FGÜ sichern Nur ein Fahrstreifen zu überqueren gemäß Nr. 2.1 Abs. 1 R-FGÜ Anlage Mini-Kreisverkehre prüfen
Über Ringstraße Höhe Hoefftstraße	FGÜ anlegen Gehverbindung Innenstadt – Bahnhof
Über Schillerstraße Höhe Hoefftstraße	FGÜ anlegen Gehverbindung Innenstadt – Bahnhof
Uhlenköper-Park	Südliche Zufahrt von Karlstraße aus: Gehweg anlegen Parkplatz: Gehwege anlegen (Aufforderung an Eigentümer / Nachtrag zur Baugenehmigung)

Zur Maßnahme 1.5 Fahrradparken

1.5 Fahrradparken – Einzelmaßnahmenkatalog – nicht abschließend	
Standort	Maßnahme
Alphabetisch sortiert	
CEKA-Parkhaus	Ggf. Sammelschließanlage integrieren
Großflächige Einzelhandelsbetriebe	Überdachte Sammelabstellanlagen
Gudesstraße (Mühlenstraße – Hammersteinplatz)	Einzelne Abstellanlagen (Bügel) aufstellen
Herzogenplatz	Überdachte Sammelabstellanlage
Hundertwasserbahnhof	Fahrradparkhaus, ggf. automatisch, für hohen und perspektivisch weiter stark wachsenden Bedarf an attraktiven und sicheren Radabstellmöglichkeiten am Hundertwasserbahnhof
Hutmacherstraße / Veerßer Straße	Einzelne Abstellanlagen (Bügel) aufstellen
Marktstraßen	Einzelne Abstellanlagen (Bügel) aufstellen
Schulen und soziale Einrichtungen	Überdachte Sammelabstellanlagen
Veerßer Straße / Uhlenköper-Denkmal	Einzelne Abstellanlagen (Bügel) aufstellen
Zentrale Kreuzung (Gudesstraße / Veerßer Straße / Lüneburger Straße / Bahnhofstraße)	Sammelabstellanlage

Zur Maßnahme 2.3 Knotenpunkte

2.3 Knotenpunkte – Einzelmaßnahmenkatalog – nicht abschließend	
Knotenpunkt	Maßnahme
Alphabetisch sortiert	
An den Zehn Eichen / Albrecht-Thaer-Straße	Innenring baulich abgrenzen Im Zuge Ausbau Unterführung Bohldamm und Albrecht-Thaer-Straße mit beidseitigen Radwegen diese in Kreisverkehr entsprechend integrieren Anlage FGÜ
B 4 Kirchweyher Straße / Nordallee	Furt über freien Rechtseinbieger durch Signalisierung schützen
B 4 Uhlenring / direkte Rampe zur B 191 Wendlandstraße	Roteinfärbung Radwegfurt Spiegel verbessern Ggf. Z 206 StVO oder Signalisierung prüfen
B 4 Uhlenring / direkte Rampe zur B 71 Groß Liederner Straße	Roteinfärbung Radwegfurt Spiegel verbessern Ggf. Z 206 StVO oder Signalisierung prüfen
B 71 Celler Straße / Soltauer Straße	Kleiner Kreisverkehr zur Erhöhung der Verkehrssicherheit Führung des Radverkehrs auf Radwegen, Radwege in 2,50 m Breite wegen Radvorrangroute (siehe Maßnahme 1.1), Radwegfurten 2,00 – 5,00 m absetzen; FGÜ Hilfsweise Radweg südwärts Freigabezeit verlängern
B 71 Esterholzer Kreuzung	Kleiner Kreisverkehr zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Übersichtlichkeit des Knotenpunktes Führung des Radverkehrs auf Radwegen im Seitenraum (2,50 m Breite); FGÜ
B 71 Greyerstraße / Am Königsberg	Radwegfurten weniger absetzen (4,00 bis max. 5,00 m innen) Radweg über Am Königsberg weniger eng trassieren Innenring baulich abgrenzen
B 71 Groß Liederner Kreuzung	Kleiner Kreisverkehr zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Übersichtlichkeit des Knotenpunktes

	Führung des Radverkehrs auf Radwegen im Seitenraum; FGÜ Kurzfristig Rundumgrün für Fuß + Rad prüfen
B 71 Groß Liederner Straße / B 191 Wendlandstraße	Kleiner Kreisverkehr zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Verkehrsberuhigung am Ortseingang Kurzfristig längere Freigabezeit für Linkseinbieger aus Groß Liedern prüfen
B 71 Hochgraefestraße / Nien-dorfer Straße	Signalisierung gesamten Knotenpunktes prüfen Schaltung fußverkehrsfreundlicher gestalten
B 71 Salzwedeler Straße / Ei-chelberg	Tempo 30 Spiegel verbessern
B 71 Wendlandstraße / Kloster-straße	Signalisierung gesamten Knotenpunkts prüfen
Bahnhofstraße / Albrecht-Thaer-Straße / Sternstraße / Auf dem Rahlande	Fahrradstraße und modale Filter (siehe Maßnahme 1.1)
Bahnhofstraße / Friedens-reich-Hundertwasser-Platz	Mini-Kreisverkehr, Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn, FGÜ
Bahnhofstraße / St.-Viti-Straße	Mini-Kreisverkehr, Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn, FGÜ
Bernhard-Nigebur-Straße / Ol-denstädter Straße	Querungshilfe Radverkehr nötig (siehe Maßnahme 1.1) Evtl. Kreisverkehr prüfen
Birkenallee / Neu Ripdorf	Kleiner Kreisverkehr, Führung des Radverkehrs auf Radwegen, FGÜ (Radwege in 2,50 m Breite wegen Radvorrangroute – siehe Maßnahme 1.1) Kurzfristig ARAS aus Neu Ripdorf an Birkenallee, Radwegauffahrt für Linkseinbieger in Birkenallee absenken
Fischerhofstraße / Am Funk-turm	Mittelinsel über Am Funkturm prüfen
Gudesstraße / Mühlenstraße	Mini-Kreisverkehr, Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn, FGÜ Hilfsweise Zeitvorsprung der Radfahrenden aus Gudesstraße Richtung In-nenstadt verlängern
Hagenskamp / Waldstraße	Mini-Kreisverkehr, Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn, FGÜ
Hammersteinplatz	Kreisfahrbahn auf Regelbreite reduzieren, Fahrbahn-Pflasterung erhalten

	<p>Radwege im Seitenraum führen, Radwege in 2,50 m Breite wegen Radvorrangroute (siehe Maßnahme 1.1), Radwegfurten 2,00 – 5,00 m absetzen (innen), rot einfärben, gewonnene Seitenraumflächen gestalten</p> <p>Esterholzer Straße für den Kfz-Verkehr vom Hammersteinplatz abbinden, nur Zufahrt für Radverkehr in Fahrradstraße Esterholzer Straße (siehe Maßnahme 1.1)</p> <p>FGÜ über alle Zu- und Ausfahrten einrichten (auch Ripdorfer Straße)</p>
Holdenstedter Straße / K 8 Blumenstraße	<p>Signalisierung gesamten Knotenpunktes prüfen</p> <p>Kurzfristig: Sicht aus K 8 auf bevorrechtigten Radweg verbessern</p>
K 3 Neu Ripdorf / Bremer Straße	<p>Mittelinsel baulich definieren</p> <p>Rechtsabbiegefahrbahn von K 3 sperren, da schlechte Sicht von Radweg Bremer Straße (Gefahrenstelle)</p> <p>Eckausrundung für Rechtsabbiegen ausbauen</p>
K 3 Uelzener Straße / Zum Neuen Gehege (Molzen)	<p>Innenring baulich abgrenzen</p> <p>FGÜ anlegen</p>
Kleine Bäckerstraße	<p>Einbahnstraße in westlicher Fahrtrichtung zur Vermeidung unübersichtlicher Abbiegesituationen</p>
Kreisverkehr Holdenstedter Straße / Borner Straße	<p>Gemeinsame Geh- und Radwege auf 3,00 m Breite ausbauen, Furten auf 4,00 m (max. 5,00 m) absetzen, Innenring baulich abgrenzen</p>
L 250 Ebstorfer Straße / St. Viti-Straße	<p>Zweistreifiges Aufstellen in St.-Viti-Straße (gefährliche Sichtbehinderung) durch Mittelinsel in St.-Viti-Straße unterbinden</p> <p>Margaretenstraße abbinden</p>
L 250 Ebstorfer Straße / Waldstraße	<p>Kleiner Kreisverkehr,</p> <p>Führung des Radverkehrs auf Radwegen, Radwege in 2,50 m Breite wegen Radvorrangroute (siehe Maßnahme 1.1), Radwegfurten 2,00 – 5,00 m absetzen; FGÜ</p> <p>Dämpfung der Geschwindigkeit am Ortseingang, gute Überquerbarkeit für Radverkehr auf Radvorrangroute (sonst doppelte Mittelinsel notwendig)</p>
L 250 Johnsburg / L 250 Ebstorfer Straße	<p>Kleiner Kreisverkehr zur Erhöhung der Verkehrssicherheit</p> <p>Führung des Radverkehrs auf Radwegen, Radwegfurten 2,00 – 5,00 m absetzen</p>

L 250 Spottweg / Im Neuen Felde	Freien Rechtseinbieger signalisieren
L 250 Spottweg / Johnsburg / Birkenallee / Georg-von-Engelbrechten-Straße	Kreisverkehr: Innenring baulich abgrenzen Geh- und Radwegüberfahrt zum Getränkemarkt gestalterisch hervorheben
L 250 Spottweg / nördliche Zufahrt Getränkemarkt	Zufahrt Getränkemarkt abbinden zur Sicherung des Radverkehrs Sicherere Zufahrt über Kreisverkehr vorhanden
L 270 Esterholzer Straße / Eschenkamp	Innenring baulich abgrenzen
L 270 Esterholzer Straße / Wilhelm-Seedorf-Straße	Innenring baulich abgrenzen Fuß- und Radverkehrsquerung über südöstlichen Knotenpunktarm anlegen
Lüneburger Straße / Brauerstraße	Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit prüfen, bauliche Geh- und Radwegüberfahrt; ggf. abbinden
Lüneburger Straße / Ringstraße	Kleinen Kreisverkehr mit Radwegen oder Mini-Kreisverkehr prüfen, FGÜ
Lüneburger Straße / Schillerstraße	Signalisierung für Radfahrende optimieren Alternativ Kleinen Kreisverkehr mit Radwegen prüfen
Nordallee / Breidenbeck	Einmündung zurückbauen (Eckausrundungen verkleinern)
Nordallee / Fischerhofstraße	Kreisverkehr: Innenring baulich abgrenzen
Parkstraße / Krempelweg	Querung für Fußverkehr übersichtlicher gestalten (Sicht in Parkstraße schlecht)
Parkstraße / Meisenweg	Bauliche Verkehrsberuhigung: Seitenraumvorstreckungen bis 5,00 m Fahrbahnbreite, Eckausrundung verkleinern (Mitnutzung Gegenfahrstreifen durch Busse / Lkw)
Parkstraße / Spechtstraße	Bauliche Verkehrsberuhigung: Seitenraumvorstreckungen bis 5,00 m Fahrbahnbreite, Eckausrundung verkleinern (Mitnutzung Gegenfahrstreifen durch Busse / Lkw) (Sicht in Spechtstraße schlecht)
Ringstraße / Bahnhofstraße	Mini-Kreisverkehr, Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn, FGÜ
Sternstraße / Hauenriede	Kurzfristig: Stoppbalken vor Radverkehrsfurt Bei Fahrradstraße Sternstraße: Vorfahrt für Sternstraße erhalten

Tile-Hagemann-Straße / Oldenstädter Straße	Kleiner Kreisverkehr, Führung des Radverkehrs auf Radwegen, Radwegfurten 2,00 – 5,00 m absetzen, FGÜ
--	--

Zu Handlungsfeld 3

Tabelle 10: Überlagerung des Zielnetzes auf bestehendes Liniennetz

Linie	Aktuell	Ziel
1	T30	T15
2	T30	T15
3	T60	T15
4	T60	T30
5	T30	T15
6	T60	T30
7010	T120	T60
7016	T120 Rufbus	T60
7019	Einzelfahrten	T60
7020	T120	T60
7030	T120	T60
7036	Rufbus	-
7040	Einzelfahrten	T30
7041	S/AST Einzelfahrten	T60
7045	S/AST	T60
7050	Einzelfahrten	T30
7055	Einzelfahrten	T30
7060	T120	T30
7061	T120	T30
7080	Einzelfahrten	T30
7081	Einzelfahrten	T30
7082	Einzelfahrten	T60