

## **Dokumentation**

Hansestadt Uelzen

## **Beteiligung zum nachhaltigen Mobilitätskonzept der Hansestadt Uelzen**

**Zweite Beteiligungsphase**

Kassel, 11. März 2022

Auftraggeber:

**Hansestadt Uelzen**

Klimaschutzmanagement  
Fachbereich Planung, Bauaufsicht und Liegenschaften  
Herzogenplatz 2  
29525 Uelzen

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.

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, Moritz Gottschling B. Sc.

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Einleitung</b>	<b>6</b>
<b>2</b>	<b>Auswertung zur Abfrage des Leitbildes</b>	<b>10</b>
2.1	Festlegung von Werten für das nachhaltige Mobilitätskonzept	10
2.2	Handlungsfelder für das Mobilitätskonzept bewerten und beschreiben	12
2.2.1	Handlungsfeld 1: Förderung von Rad- und Fußverkehr	15
2.2.2	Handlungsfeld 2: Kfz-Verkehr reduzieren	16
2.2.3	Handlungsfeld 3: Verbesserung des Bus- und Bahnverkehrs	17
2.2.4	Handlungsfeld 4: Vernetzung verschiedener Verkehrsmittel	18
2.2.5	Handlungsfeld 5: Steuerung des ruhenden Kfz-Verkehrs	19
2.2.6	Handlungsfeld 6: Digitalisierung in der Mobilität	20
2.2.7	Handlungsfeld 7: Förderung neuer Antriebstechnologien	21
2.2.8	Handlungsfeld 8: Optimierung der Wirtschaftsverkehre	22
2.2.9	Handlungsfeld 9: Weiteres	23
<b>3</b>	<b>Abfrage zu Zukunftsthemen</b>	<b>25</b>
3.1	Zukunftsfrage „Mein nächstes Auto soll ein Elektro-Auto sein.“	25
3.2	Zukunftsfrage „Ich möchte Auto-Leihsysteme (Carsharing) nutzen.“	26
3.3	Zukunftsfrage „Ich möchte in Fahrgemeinschaften unterwegs sein.“	27
3.4	Zukunftsfrage „Ich möchte mir ein Elektro-Fahrrad / E-Bike anschaffen.“	28
3.5	Zukunftsfrage „Ich möchte mir für bestimmte Fahrten ein Fahrrad leihen (BikeSharing).“	29
3.6	Zukunftsfrage „Ich möchte ein Lastenrad nutzen.“	30
3.7	Zukunftsfrage „Ich möchte verstärkt Bus und Bahn nutzen.“	31
3.8	Zukunftsfrage „Ich möchte Mobilitätsangebote über mein Smartphone buchen und bezahlen.“	32
3.9	Zukunftsfrage „Ich möchte E-Scooter fahren.“	33
3.10	Zukunftsfrage „Ich möchte Mobilitätsangebote auf Bestellung (On-Demand) wie Bürgerbus, Rufbus, Anruf-Sammeltaxi, Taxi in Anspruch nehmen.“	34
3.11	Zukunftsfrage „Bei guten Alternativen kann ich auf ein eigenes Auto verzichten.“	35
3.12	Zukunftsfrage „Das eigene Auto ist nach wie vor das vorrangige Fortbewegungsmittel meiner Wahl“	36

<b>4</b>	<b>Kartenabfrage zu Ideen und Maßnahmenvorschläge für die Mobilität in Uelzen</b>	<b>38</b>
4.1	Radverkehr	41
4.2	Autoverkehr	43
4.3	Fußverkehr	44
4.4	Öffentlicher Raum	45
4.5	Busverkehr	46
4.6	Parken	47
4.7	Anderes	48
4.8	E-Mobilität	49
4.9	Schienenverkehr	50
4.10	Barrierefreiheit	51
4.11	Wirtschaftsverkehr	52

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Ausschnitt der projektbezogenen Website zur zweiten Onlinebeteiligung im Rahmen des nachhaltigen Mobilitätskonzeptes	7
Abbildung 2: Vorder- und Rückseite der Postkarten zur analogen zweiten Beteiligungsmöglichkeit	7
Abbildung 3: Übersicht der Beteiligten per Online-Beteiligungsmöglichkeit oder per Postkarten	8
Abbildung 4: Übersicht der Onlinebeteiligung innerhalb des Leitbilds, Zukunftsfragen sowie Ideen und Maßnahmenabfrage	8
Abbildung 5: Wohnorte der Beteiligten (nur Onlinebeteiligung)	9
Abbildung 6: Beteiligung nach Altersgruppen der Onlinebeteiligung	9
Abbildung 7: Dialog Leitbild	10
Abbildung 8: Werte für ein nachhaltiges Mobilitätskonzept	11
Abbildung 9: Übersicht „Weitere“ Werte für das nachhaltige Mobilitätskonzept	11
Abbildung 10: Übersicht der Handlungsfelder	12
Abbildung 11: Bewertung der acht Handlungsfelder	13
Abbildung 12: Priorisierung innerhalb des Handlungsfeldes „Förderung von Rad- und Fußverkehr“	15
Abbildung 13: Weitere Maßnahmenvorschläge zur Förderung von Rad- und Fußverkehr	15
Abbildung 14: Priorisierung innerhalb des Handlungsfeldes „Kfz-Verkehr reduzieren“	16
Abbildung 15: Weitere Maßnahmenvorschläge Kfz-Verkehr reduzieren	16
Abbildung 16: Priorisierung innerhalb des Handlungsfeldes „Bus- und Bahnverkehrs“	17
Abbildung 17: Weitere Maßnahmenvorschläge Verbesserung des Bus- und Bahnverkehrs	17
Abbildung 18: Priorisierung innerhalb des Handlungsfeldes „Vernetzung verschiedener Verkehrsmittel“	18
Abbildung 19: Weitere Maßnahmenvorschläge Vernetzung verschiedener Verkehrsmittel	18
Abbildung 20: Priorisierung innerhalb des Handlungsfeldes „Steuerung des ruhenden Kfz-Verkehrs“	19
Abbildung 21: Weitere Maßnahmenvorschläge Steuerung des ruhenden Kfz-Verkehrs	19
Abbildung 22: Priorisierung innerhalb des Handlungsfeldes „Digitalisierung in der Mobilität“	20
Abbildung 23: Weitere Maßnahmenvorschläge Digitalisierung in der Mobilität	20
Abbildung 24: Priorisierung innerhalb des Handlungsfeldes „Förderung neuer Antriebstechnologien“	21
Abbildung 25: Weitere Maßnahmenvorschläge Förderung neuer Antriebstechnologien	21
Abbildung 26: Priorisierung innerhalb des Handlungsfeldes „Optimierung der Wirtschaftsverkehre“	22
Abbildung 27: Weitere Maßnahmenvorschläge Optimierung der Wirtschaftsverkehre	22
Abbildung 28: Mein nächstes Auto soll ein Elektro-Auto sein	25
Abbildung 29: Ich möchte Auto-Leihsysteme (CarSharing) nutzen	26
Abbildung 30: Ich möchte in Fahrgemeinschaften unterwegs sein	27
Abbildung 31: Ich möchte mir ein Elektro-Fahrrad / E-Bike anschaffen.	28
Abbildung 32: Ich möchte mir für bestimmte Fahrten ein Fahrrad leihen (BikeSharing)	29

Abbildung 33 : Ich möchte ein Lastenrad nutzen.	30
Abbildung 34: Ich möchte verstärkt Bus und Bahn nutzen.	31
Abbildung 35: Ich möchte Mobilitätsangebote über mein Smartphone buchen und bezahlen.	32
Abbildung 36: Ich möchte E-Scooter fahren	33
Abbildung 37: Ich möchte Mobilitätsangebote auf Bestellung (On-Demand) wie Bürgerbus, Rufbus, Anruf-Sammeltaxi, Taxi in Anspruch nehmen	34
Abbildung 38: Bei guten Alternativen kann ich auf ein eigenes Auto verzichten	35
Abbildung 39: Das eigene Auto ist nach wie vor das vorrangige Fortbewegungsmittel meiner Wahl	36
Abbildung 40: Kartenabfrage Ideen und Maßnahmenvorschläge	38
Abbildung 41: Verteilung der Ideen und Maßnahmenvorschläge nach Themenfeldern	39
Abbildung 42: Gesamtübersicht der eingetragenen Ideen	40
Abbildung 43: Verortung der Anmerkungen zum „Radverkehr“	42
Abbildung 44: Verortung der Anmerkungen zu „Autoverkehr“	43
Abbildung 45: Verortung der Anmerkungen zu „Fußverkehr“	44
Abbildung 46: Verortung der Anmerkungen zu „Öffentlicher Raum“	45
Abbildung 47: Verortung der Anmerkungen zu „Busverkehr“	46
Abbildung 48: Verortung der Anmerkungen zu „Parken“	47
Abbildung 49: Verortung der Anmerkungen zu „Anderes“	48
Abbildung 50: Verortung der Anmerkungen zu „E-Mobilität“	49
Abbildung 51: Verortung der Anmerkungen zu „Schienenverkehr“	50
Abbildung 52: Verortung der Anmerkungen zu „Barrierefreiheit“	51
Abbildung 53: Verortung der Anmerkungen zu „Wirtschaftsverkehr“	52

## 1 Einleitung

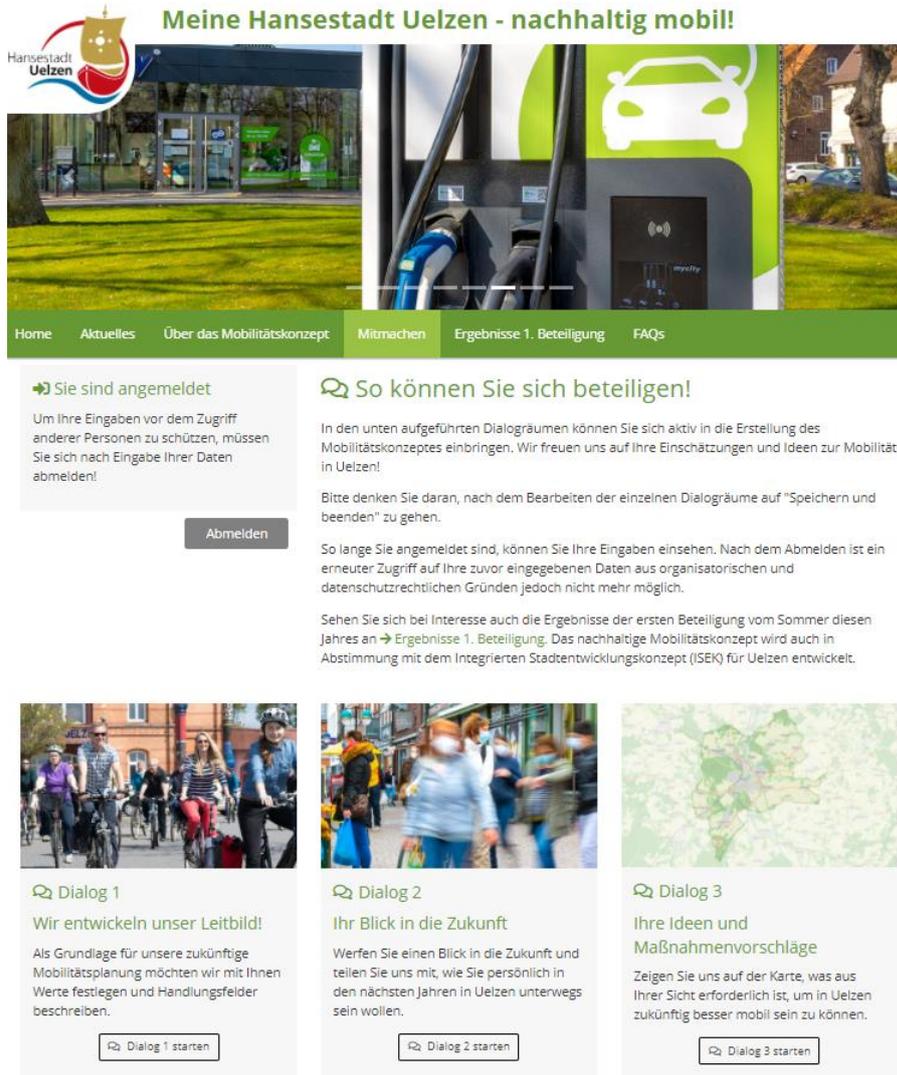
Für die Hansestadt Uelzen wird derzeit ein nachhaltiges Mobilitätskonzept als strategischer Handlungsrahmen auf lokaler und regionaler Ebene für die Mobilitätsentwicklung bis ins Jahr 2035 und darüber hinaus erarbeitet. Einen wesentlichen Bestandteil im Erarbeitungsprozess stellt die Beteiligung der Öffentlichkeit dar, insbesondere die Einbeziehung der Bürgerinnen und Bürger der Hansestadt Uelzen. Die Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger erfolgt in verschiedenen Phasen des Prozesses:

Die erste Beteiligungsphase wurde vom 14. Juni bis 5. Juli 2021 digital über die projektbezogene Internetseite [www.mobiltaet-uelzen.de](http://www.mobiltaet-uelzen.de) durchgeführt. Darauf aufbauend erfolgte vom **08. bis 29. November 2021 die zweite Beteiligungsphase**, die ebenso digital über die projektbezogene Internetseite [www.mobiltaet-uelzen.de](http://www.mobiltaet-uelzen.de) durchgeführt wurde (siehe Abbildung 1). Die vorliegende Dokumentation bezieht sich auf die Ergebnisse der zweiten Beteiligungsphase.

Für eine möglichst hohe Reichweite wurde die Beteiligung intensiv über die Lokalpresse, mit Werbematerialien und über Multiplikatoren beworben. Neben der digitalen Möglichkeit der Onlinebeteiligung bestand die Option mittels analoger Postkarten konkrete Wünsche für die zukünftige Mobilität in Uelzen zu verfassen (siehe Abbildung 2). Weiterhin sind Rückmeldungen per Brief oder E-Mail integriert worden.

In der nachfolgenden Dokumentation der zweiten Beteiligungsphase ist die Vielzahl der eingegangenen Ideen und Beiträge aus der Onlinebeteiligung und aus den Postkarten zusammengefasst. Diese umfasst sowohl eine Gesamt- als auch eine Einzelauswertung der jeweiligen Kategorien, wobei die Einträge in anonymisierter Form aufgelistet sind. Die Auswertung wird inhaltlich den vorformulierten Fragestellungen zugeordnet zusammengefasst und ohne Bewertung wiedergegeben. Die Einordnung und Abwägung der gesammelten Informationen und Erkenntnisse ist Teil des weiteren Erarbeitungsprozesses im Rahmen des nachhaltigen Mobilitätskonzeptes. Die eingetragenen Ideen dienen zusammen mit weiteren Schritten der Bestandsanalyse als Grundlage zur Ableitung von Handlungsempfehlungen und Maßnahmen.

**Abbildung 1: Ausschnitt der projektbezogenen Website (www.mobilitaet-uelzen.de) zur zweiten Onlinebeteiligung im Rahmen des nachhaltigen Mobilitätskonzeptes**



**Abbildung 2: Vorder- und Rückseite der Postkarten zur analogen zweiten Beteiligungsmöglichkeit**



## Rücklauf und allgemeine Hinweise

Insgesamt haben 136 Bürgerinnen und Bürger an der zweiten digitalen Bürgerbeteiligung teilgenommen. Parallel zur Onlinebeteiligung wurde von sechs Bürgerinnen und Bürgern Uelzens die Möglichkeit genutzt, per Postkarte ihre Anregungen einzubringen (siehe Abbildung 3). Zusätzlich kamen drei Rückmeldungen per E-Mail bzw. Post. Folglich haben insgesamt 145 Bürgerinnen und Bürger die digitalen und analogen Beteiligungsmöglichkeiten innerhalb der zweiten Öffentlichkeitsbeteiligung wahrgenommen. Die Beiträge per Postkarte und E-Mail sind in Kapitel 4 integriert worden.

**Abbildung 3: Übersicht der Beteiligten per Online-Beteiligungsmöglichkeit oder per Postkarten**



Die Beteiligung umfasste drei verschiedene Fragestellungen:

1. Entwicklung eines Leitbildes zur künftigen Mobilitätsentwicklung in Uelzen
2. Persönliche Handlungsansätze für die kommenden Jahre
3. Online-Karte zur Verortung von Maßnahmenideen

Wie in Abbildung 4 dargestellt, variieren die Teilnehmerzahlen je nach Fragestellung, da es keine Pflicht war, alle Themen zu bearbeiten. Demnach haben 121 Teilnehmerinnen und Teilnehmer innerhalb des ersten Fragebogens ihre Meinung zum Leitbild des Mobilitätskonzeptes mitgeteilt. Hinweise zur persönlichen Mobilitätswahl in der Zukunft haben 94 Teilnehmerinnen und Teilnehmer abgegeben. Ideen und Lösungsvorschlägen in der Kartenabfrage sind von 48 Teilnehmerinnen und Teilnehmer eingegangen.

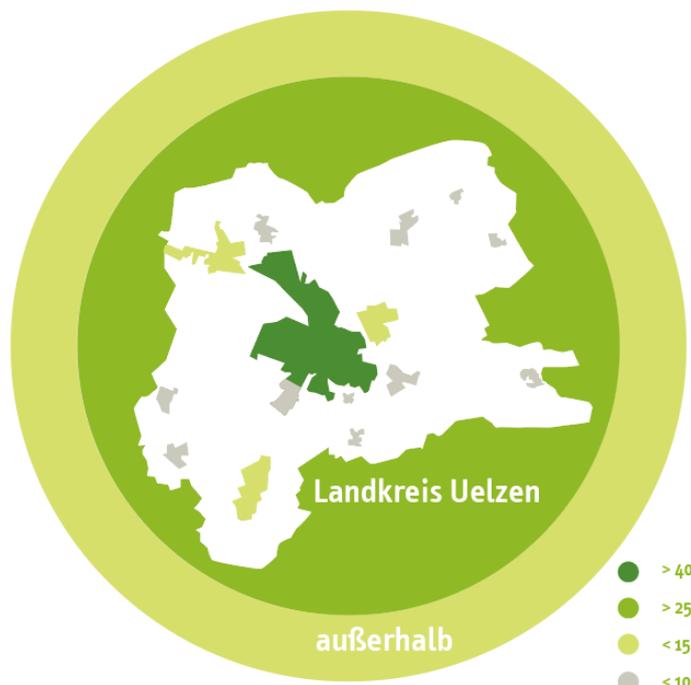
**Abbildung 4: Übersicht der Onlinebeteiligung innerhalb des Leitbilds, Zukunftsfragen sowie Ideen und Maßnahmenabfrage**

### Übersicht der Online-Beteiligung



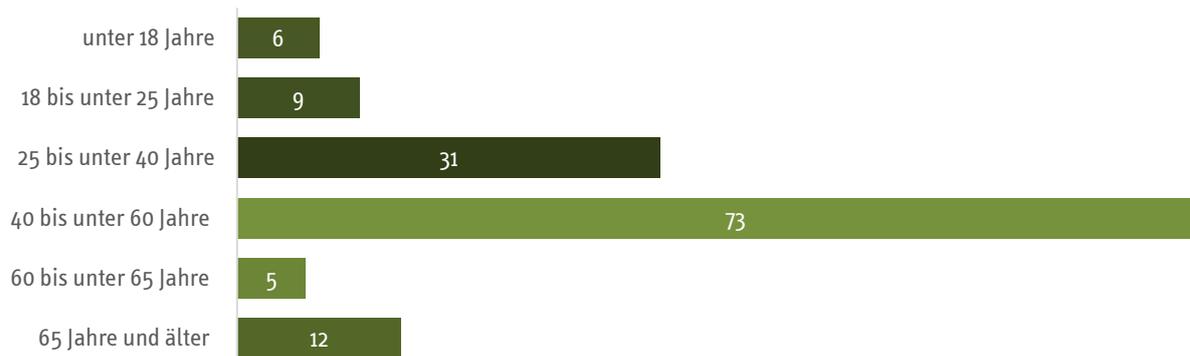
Es haben vorwiegend Bürgerinnen und Bürger aus der Kernstadt Uelzen, den Ortsteilen Holdenstedt, Oldenstadt und Westerweyhe sowie dem Landkreis Uelzen innerhalb der Onlinebeteiligung teilgenommen (siehe Abbildung 5).

**Abbildung 5: Wohnorte der Beteiligten (nur Onlinebeteiligung)**



Die am meisten vertretene Altersgruppe in der Onlinebeteiligung waren die 40 bis unter 60-Jährigen (siehe Abbildung 6).

**Abbildung 6: Beteiligung nach Altersgruppen der Onlinebeteiligung (Absolute Angaben, Teilnehmende=136)**



## 2 Auswertung zur Abfrage des Leitbildes

Der erste Dialograum diente zur gemeinsamen Entwicklung eines Leitbildes für das nachhaltige Mobilitätskonzept der Hansestadt Uelzen. Einleitend wurden zentrale Werte für das nachhaltige Mobilitätskonzept abgefragt. Darauf aufbauen bestand die Option konkrete Handlungsfelder zu bewerten und in einem Ranking in ihrer Wichtigkeit zu priorisieren.

Abbildung 7: Dialog Leitbild



### Dialog 1

#### Wir entwickeln unser Leitbild!

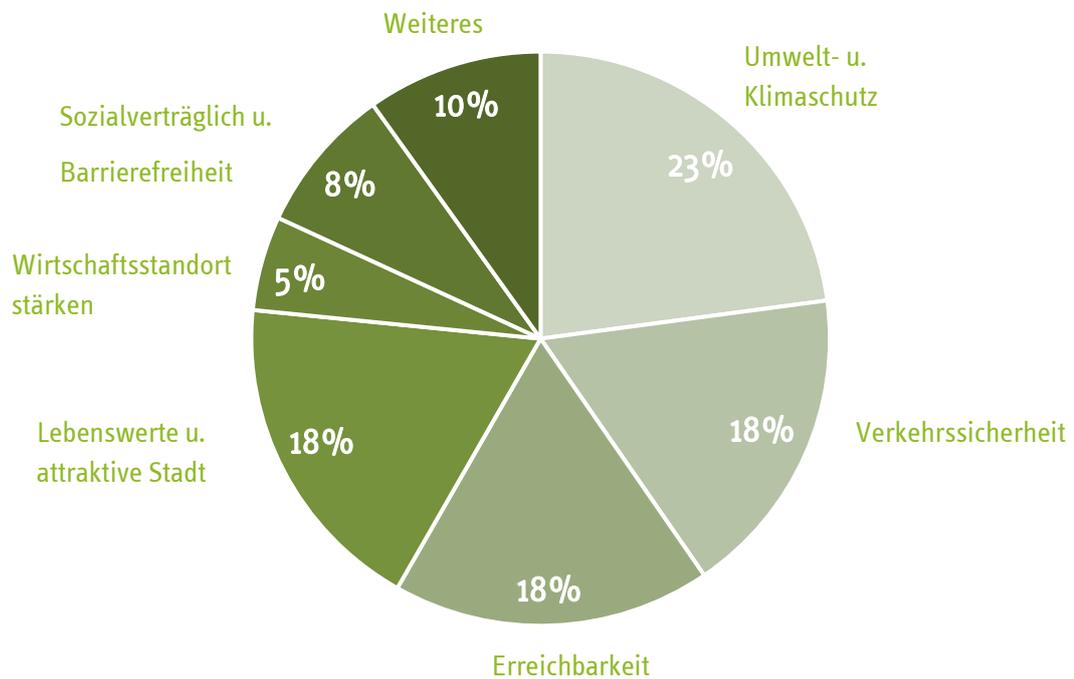
Als Grundlage für unsere zukünftige Mobilitätsplanung möchten wir mit Ihnen Werte festlegen und Handlungsfelder beschreiben.

Dialog 1 starten

### 2.1 Festlegung von Werten für das nachhaltige Mobilitätskonzept

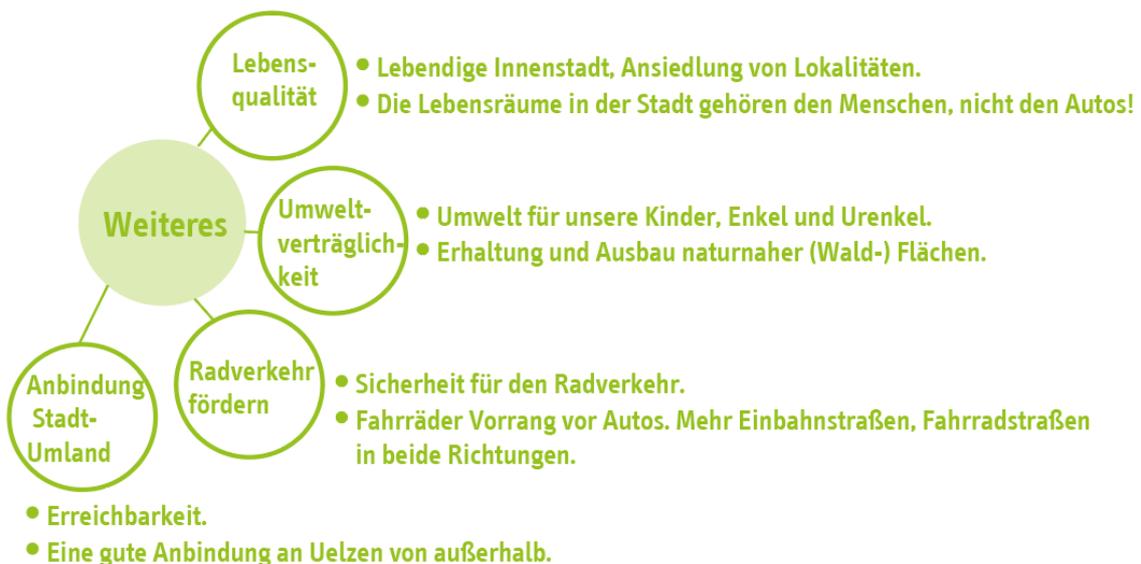
Zunächst wurden die Bürgerinnen und Bürger der Region Uelzen gebeten, ihre Werte für ein nachhaltiges Mobilitätskonzept festzulegen. Insgesamt nahmen 121 Personen teil. Hierbei bestand neben den vorgeschlagenen Werten auch die Möglichkeit eigene Werte zu ergänzen, die für das nachhaltige Mobilitätskonzept als besonders wichtig angesehen werden. Dafür konnten aus einer Liste von sechs vorgegebenen Werten die drei am meisten Zutreffenden ausgewählt werden. Mit 23 % (bzw. 86 Nennungen) wurde am häufigsten der „Umwelt- und Klimaschutz“ ausgewählt, gefolgt von einer „lebenswerten und attraktiven Stadt“ (18 % bzw. 69 Nennungen), „Erreichbarkeit“ (18 % bzw. 67 Nennungen) und „Verkehrssicherheit“ (18 % bzw. 66 Nennungen). Am seltensten wählten die Bürgerinnen und Bürger den Wert „Wirtschaftsstandort stärken“ (5 % bzw. 20 Nennungen) (siehe Abbildung 8).

Abbildung 8: Werte für ein nachhaltiges Mobilitätskonzept (121 Teilnehmende, Angabe in %, Mehrfachnennung möglich)



37 weitere Vorschläge wurden als Freitext eingetragen. Diese Rückmeldungen wurden in Oberkategorien - aufbauend auf den Antworten der Befragung - zusammengefasst und bilden die meist genannten Themenfelder ab (siehe Abbildung 9). Hierbei wurde am häufigsten eine gute Lebensqualität, z. B., durch weniger Raum für Autos und gleichzeitig mehr Flächen mit Aufenthaltsqualität für Menschen genannt.

Abbildung 9: Übersicht „Weitere“ Werte für das nachhaltige Mobilitätskonzept



## 2.2 Handlungsfelder für das Mobilitätskonzept bewerten und beschreiben

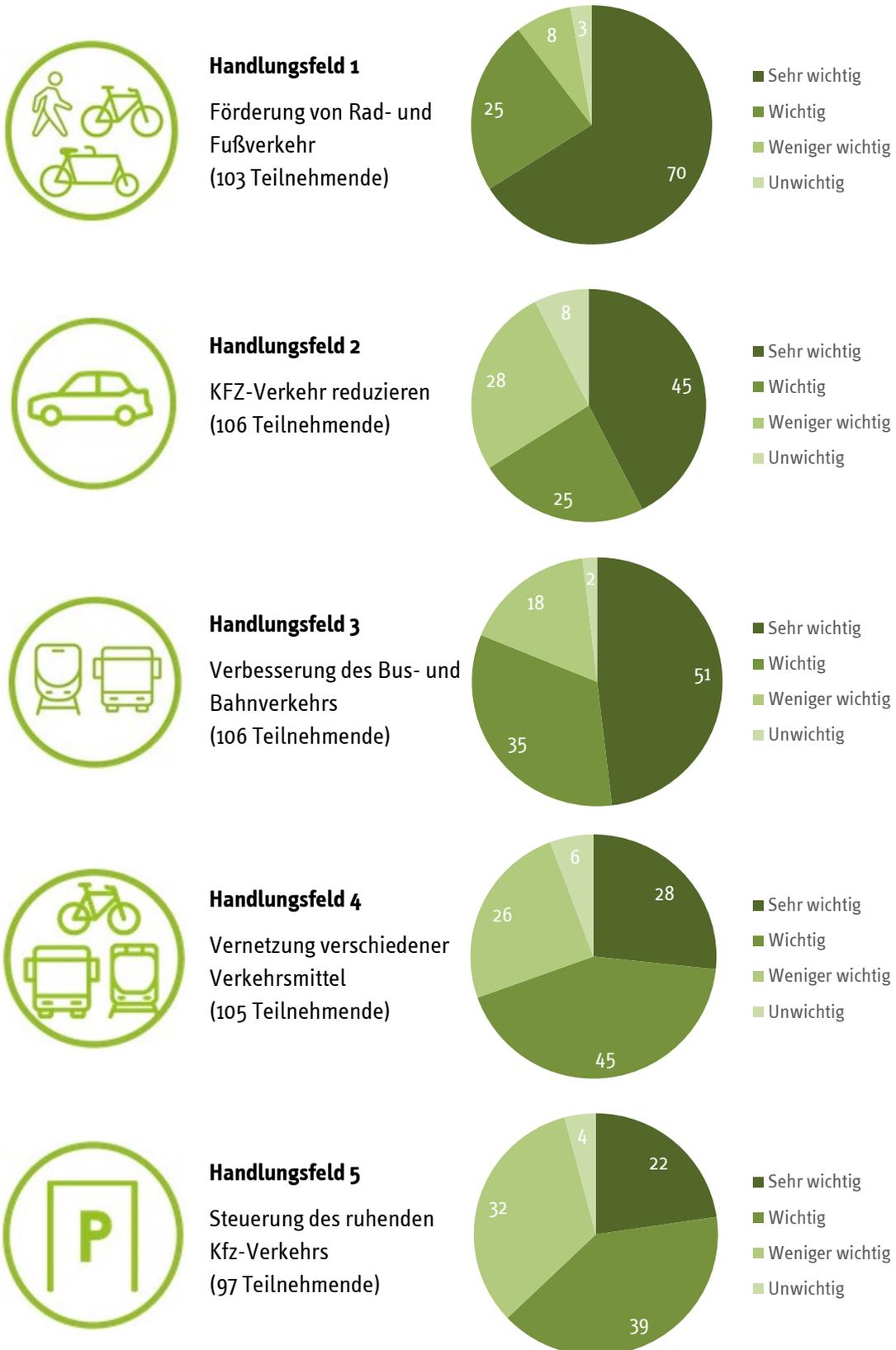
Im zweiten Teil der Leitbildabfrage konnten die Bürgerinnen und Bürger die acht vorgegebenen Handlungsfelder für das nachhaltige Mobilitätskonzept als „sehr wichtig“, „wichtig“, „weniger wichtig“ oder „unwichtig“ bewerten. Die acht zu bewertenden Handlungsfelder sind in Abbildung 10 dargestellt.

Abbildung 10: Übersicht der Handlungsfelder



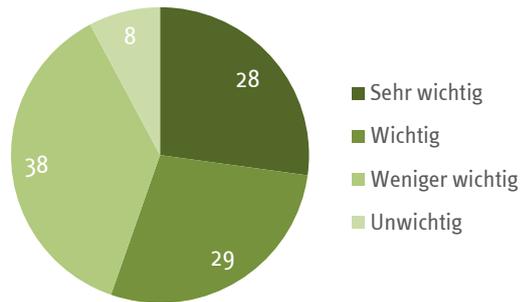
Für jedes Handlungsfeld gaben jeweils ungefähr 100 Personen ihre Stimme ab (siehe Abbildung 11). Es bestand die Option bei einzelnen oder bei allen Handlungsfeldern eine Bewertung vorzunehmen. Die meisten Teilnehmenden werteten die „Förderung von Rad- und Fußverkehr“ als sehr wichtig. An zweiter Stelle folgt das Handlungsfeld „Verbesserung des Bus- und Bahnverkehrs“. Auch die „Reduzierung des Kfz-Verkehrs“ wurde überwiegend als sehr wichtig bewertet. Die „Förderung neuer Antriebstechnologien“ und die „Optimierung der Wirtschaftsverkehre“ wurde als „wichtig“ bis „sehr wichtig“ empfunden. Die „Vernetzung verschiedener Verkehrsmittel“ wurde hingegen am häufigsten als wichtig angegeben, genauso wie die „Steuerung des ruhenden Kfz-Verkehrs“. Die „Digitalisierung in der Mobilität“ wurde am häufigsten mit „weniger wichtig“ bewertet.

Abbildung 11: Bewertung der acht Handlungsfelder (Absolute Angaben, Anzahl der Teilnehmenden)

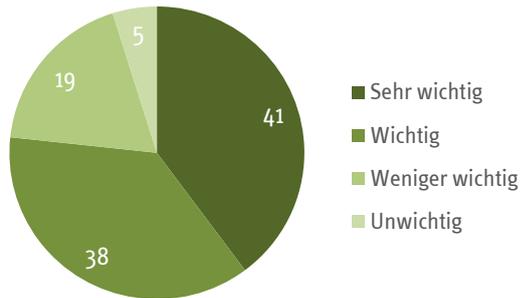




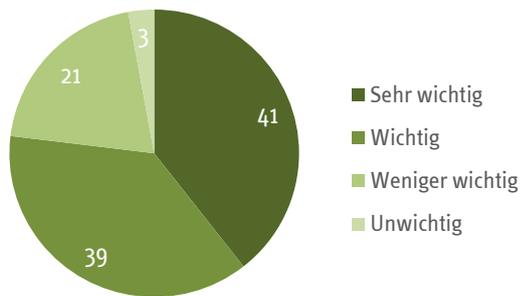
**Handlungsfeld 6**  
 Digitalisierung in der Mobilität  
 (103 Teilnehmende)



**Handlungsfeld 7**  
 Förderung neuer Antriebstechnologien  
 (103 Teilnehmende)



**Handlungsfeld 8**  
 Optimierung der Wirtschaftsverkehre  
 (104 Teilnehmende)

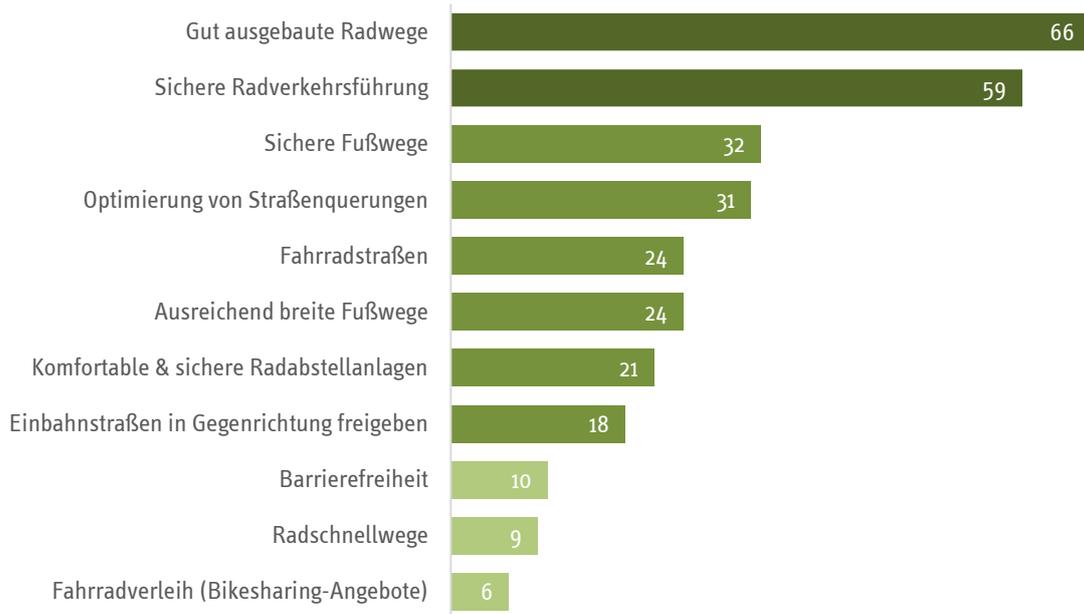


Anschließend konnten die Bürgerinnen und Bürger bei jedem Handlungsfeld aus einer Liste jeweils drei exemplarische Maßnahmen für Uelzen auswählen, die ihnen besonders wichtig sind. Weitere Maßnahmvorschläge konnten als Freitext eingetragen werden. Hierauf entfielen die meisten Antworten. (siehe Kapitel 2.2.1 bis 2.2.9).

## 2.2.1 Handlungsfeld 1: Förderung von Rad- und Fußverkehr

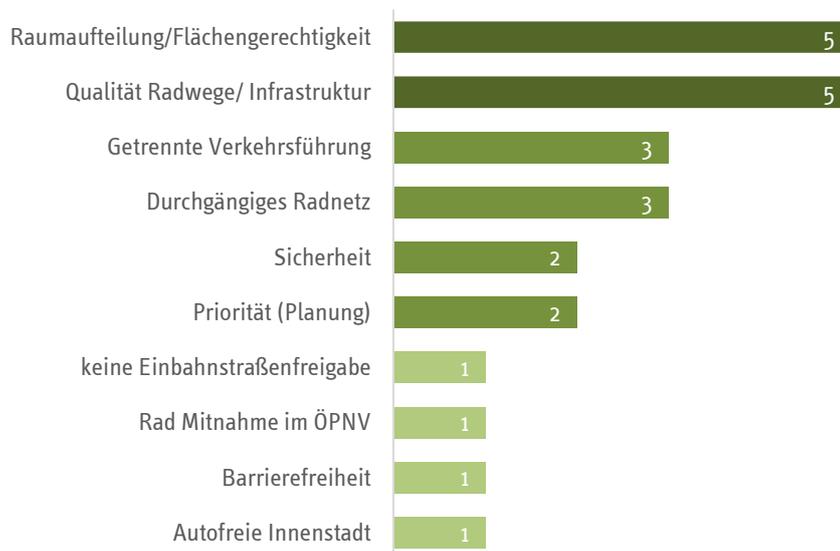
Im Handlungsfeld „Förderung von Rad- und Fußverkehr“ sind den Bürgerinnen und Bürgern gut ausgebaut Radwege (66 Nennungen), eine sichere Radverkehrsführung (59) und sichere Fußwege (32) am wichtigsten. Von geringer Bedeutung wird ein Fahrradverleihsystem gesehen (6 Antworten) (siehe Abbildung 12).

**Abbildung 12: Priorisierung innerhalb des Handlungsfeldes „Förderung von Rad- und Fußverkehr“ (300 Nennungen – Mehrfachnennung möglich)**



Unter der Option „Weiteres“ wurden 24 Maßnahmenvorschläge genannt, die in folgende Oberkategorien eingeordnet wurden:

**Abbildung 13: Weitere Maßnahmenvorschläge zur Förderung von Rad- und Fußverkehr (24 Beiträge, absolute Zahlen)**



## 2.2.2 Handlungsfeld 2: Kfz-Verkehr reduzieren

Im Handlungsfeld „Kfz-Verkehr reduzieren“ sind den Bürgerinnen und Bürgern eine Förderung und Verbesserung der anderen Verkehrsmittel (58 Nennungen), eine Autofreie Innenstadt (46) und eine Minderung der Privilegien für den Autoverkehr (39) besonders wichtig. Wenige Stimmen entfielen auf Autofreie Quartiere (6) und eine Verknappung des Parkraums (3) (siehe Abbildung 14).

**Abbildung 14: Priorisierung innerhalb des Handlungsfeldes „Kfz-Verkehr reduzieren“ (225 Nennungen – Mehrfachnennung möglich)**



Unter der Option „Weiteres“ wurden 18 Maßnahmenvorschläge genannt, die in folgende Oberkategorien eingeordnet wurden.

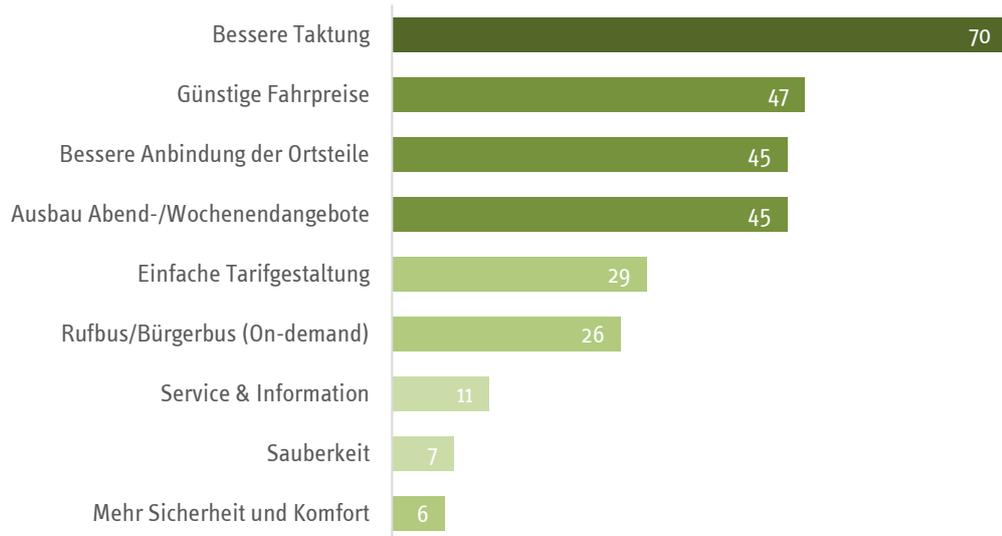
**Abbildung 15: Weitere Maßnahmenvorschläge Kfz-Verkehr reduzieren (18 Beiträge, absolute Zahlen)**



### 2.2.3 Handlungsfeld 3: Verbesserung des Bus- und Bahnverkehrs

Im Handlungsfeld „Verbesserung des Bus- und Bahnverkehrs“ sind den Bürgerinnen und Bürgern eine Bessere Taktung (70 Nennungen), günstige Fahrpreise (47), eine bessere Anbindung der Ortsteile (45) und ein Ausbau der Abend- und Wochenendangebote (45) besonders wichtig. Wenig benannt wurden Sauberkeit (7) und mehr Sicherheit und Komfort (6) (siehe Abbildung 16).

**Abbildung 16: Priorisierung innerhalb des Handlungsfeldes „Bus- und Bahnverkehrs“ (268 Nennungen – Mehrfachnennungen möglich)**



Unter der Option „Weiteres“ wurden 24 Maßnahmenvorschläge genannt, die in folgende Oberkategorien eingeordnet wurden:

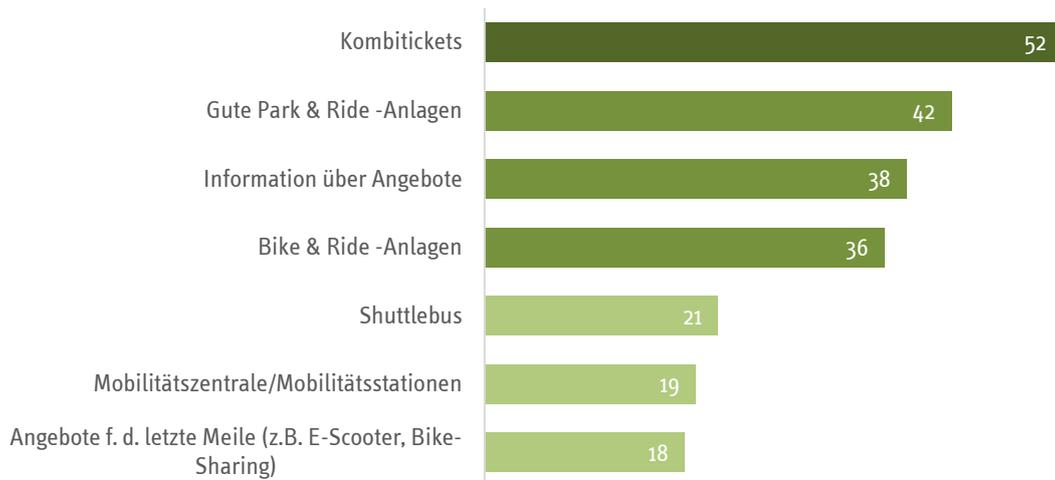
**Abbildung 17: Weitere Maßnahmenvorschläge Verbesserung des Bus- und Bahnverkehrs (24 Beiträge, absolute Zahlen)**



## 2.2.4 Handlungsfeld 4: Vernetzung verschiedener Verkehrsmittel

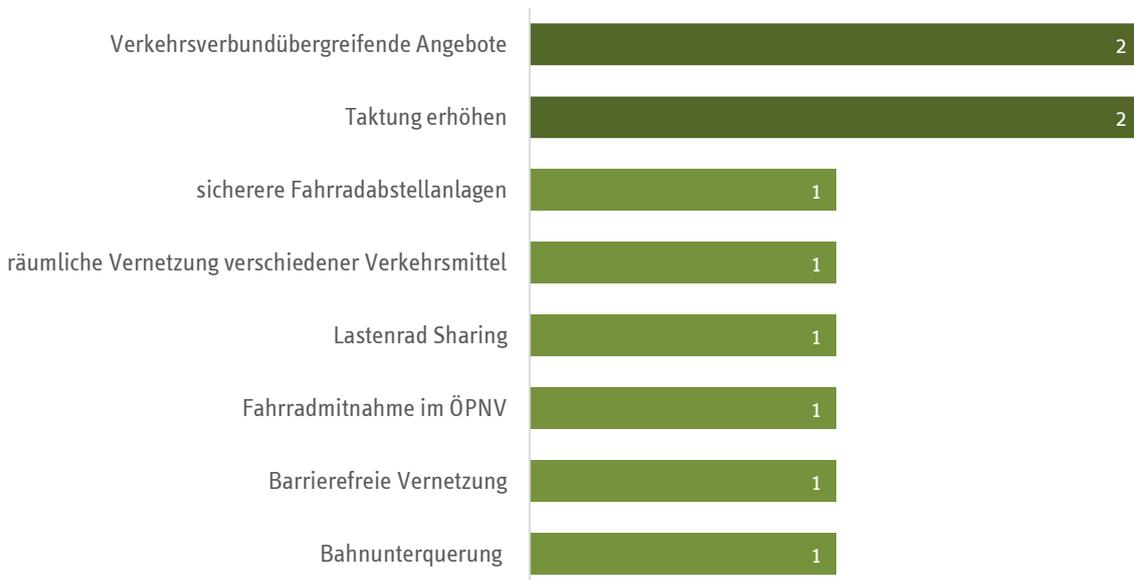
Im Handlungsfeld „Vernetzung verschiedener Verkehrsmittel“ sind den Bürgerinnen und Bürgern die Einführung von Kombitickets (52 Nennungen) und Gute Park & Ride-Anlagen (42) besonders wichtig. Selten ausgewählt wurden Angebote für die letzte Meile (z.B. E-Scooter, Bike-Sharing) (18) (siehe Abbildung 18). Die Anzahl der abgegebenen Stimmen verteilt sich gleichmäßiger über die Maßnahmen, die ausgewählt werden konnten, als bei den vorher genannten Handlungsfeldern.

**Abbildung 18: Priorisierung innerhalb des Handlungsfeldes „Vernetzung verschiedener Verkehrsmittel“ (226 Nennungen – Mehrfachnennungen möglich)**



Unter der Option „Weiteres“ wurden 10 Maßnahmenvorschläge genannt, die in folgende Oberkategorien eingeordnet wurden:

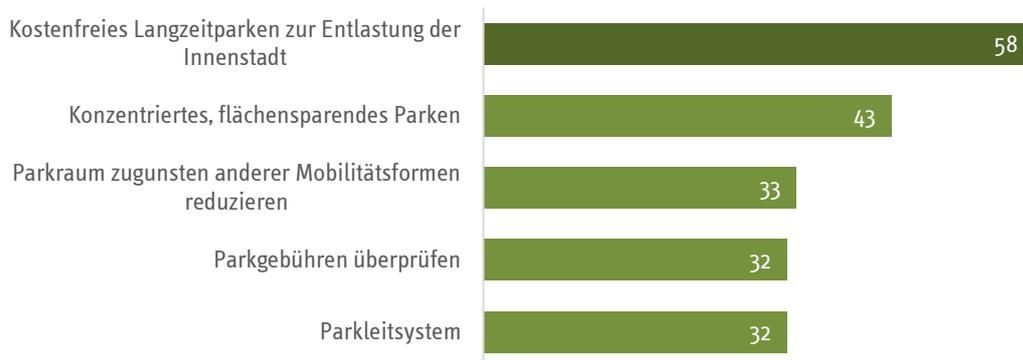
**Abbildung 19: Weitere Maßnahmenvorschläge Vernetzung verschiedener Verkehrsmittel (10 Beiträge, absolute Zahlen)**



## 2.2.5 Handlungsfeld 5: Steuerung des ruhenden Kfz-Verkehrs

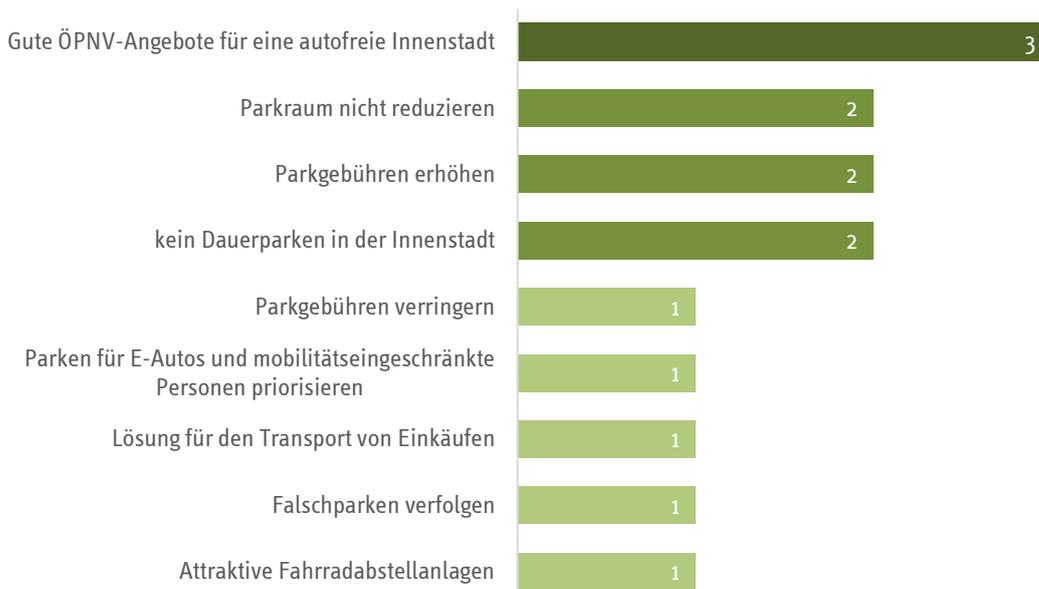
Im Handlungsfeld „Steuerung des ruhenden Kfz-Verkehrs“ sind den Bürgerinnen und Bürgern ein kostenfreies Langzeitparken zur Entlastung der Innenstadt besonders wichtig (58), gefolgt von einem konzentrierten, flächensparenden Parken (43 Nennungen). Die Maßnahmen Parkraum zugunsten anderer Mobilitätsformen reduzieren (33), Parkgebühren überprüfen (32) und ein Parkleitsystem (32) wurden ebenfalls als wichtig eingestuft (siehe Abbildung 20). Dabei verteilt sich die Anzahl der abgegebenen Stimmen wieder ziemlich gleichmäßig über die auswählbaren Maßnahmen.

**Abbildung 20: Priorisierung innerhalb des Handlungsfeldes „Steuerung des ruhenden Kfz-Verkehrs“ (198 Nennungen – Mehrfachnennungen möglich)**



Unter dem Punkt Weiteres wurden am häufigsten die Maßnahme eines Guten ÖPNV-Angebots für eine autofreie Innenstadt vorgeschlagen. Dabei gab es folgend einige kontroverse Maßnahmenforderungen, einerseits den Ausbau und andererseits den Abbau von Parkplätzen, sowie die Erhöhung der Parkpreise sowie deren Verringerung (siehe Abbildung 21).

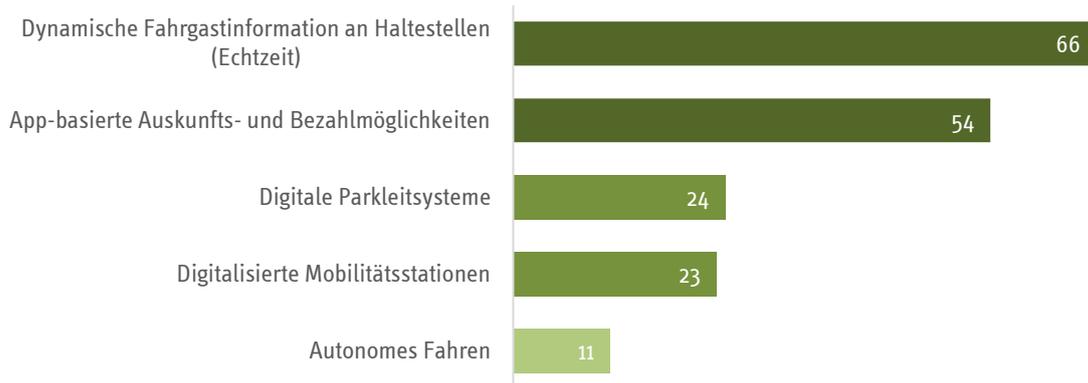
**Abbildung 21: Weitere Maßnahmenvorschläge Steuerung des ruhenden Kfz-Verkehrs (14 Beiträge, absolute Zahlen)**



## 2.2.6 Handlungsfeld 6: Digitalisierung in der Mobilität

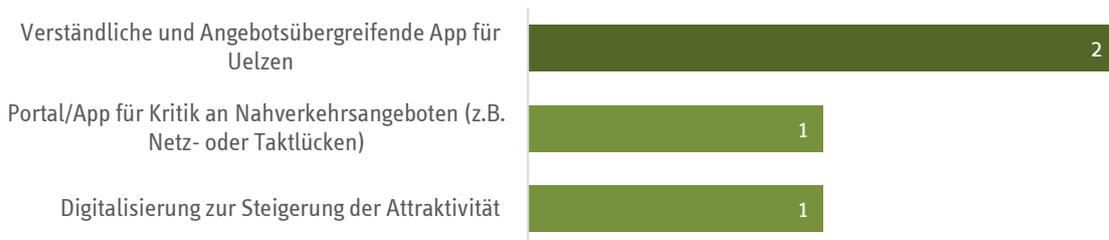
Im Handlungsfeld „Digitalisierung in der Mobilität“ sind den Bürgerinnen und Bürgern eine dynamische Fahrgastinformation in Echtzeit an den Haltestellen (66 Nennungen) und App-basierte Auskunfts- und Bezahlungsmöglichkeiten (54) besonders wichtig. Danach folgen digitale Parkleitsysteme (24) und digitalisierte Mobilitätsstationen (23). Selten ausgewählt wurde das autonome Fahren (11) (siehe Abbildung 22).

**Abbildung 22: Priorisierung innerhalb des Handlungsfeldes „Digitalisierung in der Mobilität“ (178 Nennungen – Mehrfachnennungen möglich)**



Unter der Option „Weiteres“ wurden 4 Maßnahmenvorschläge genannt, die in folgende Oberkategorien eingeordnet wurden:

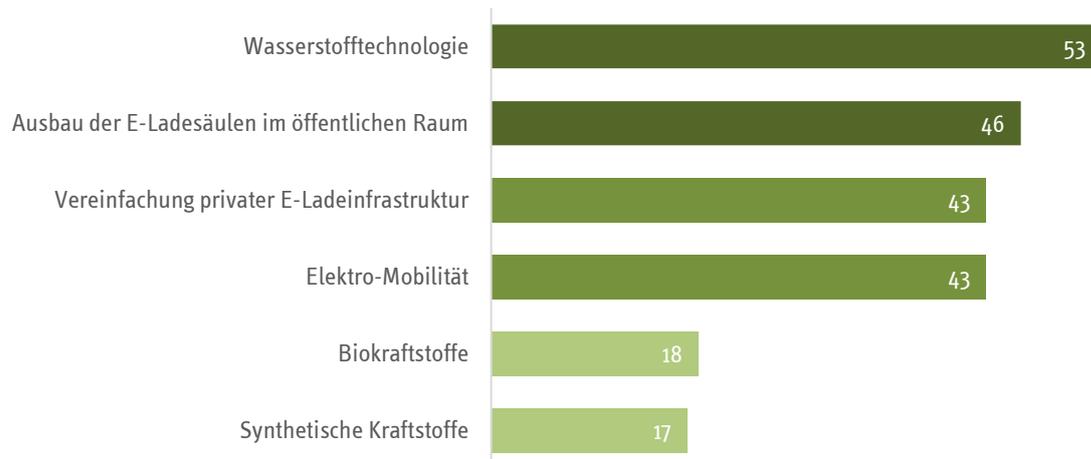
**Abbildung 23: Weitere Maßnahmenvorschläge Digitalisierung in der Mobilität (4 Beiträge, absolute Zahlen)**



## 2.2.7 Handlungsfeld 7: Förderung neuer Antriebstechnologien

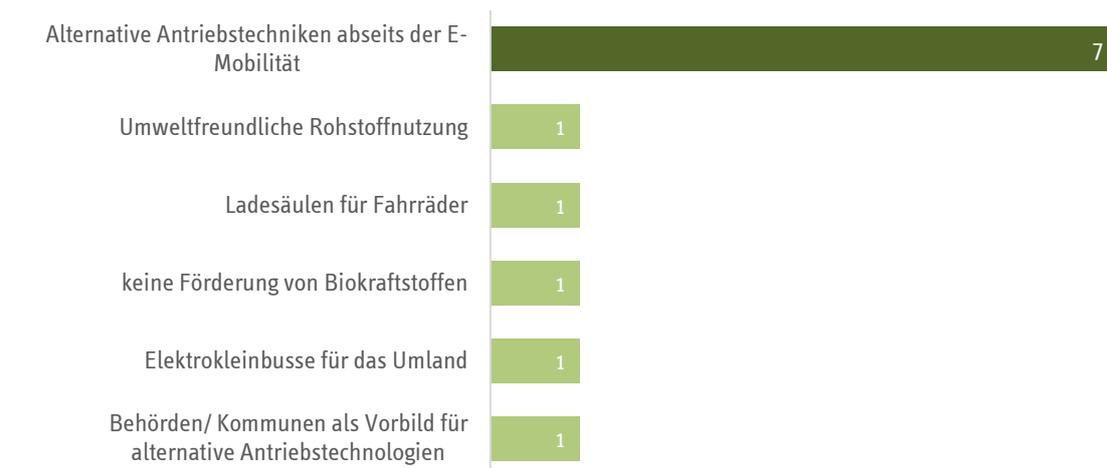
Im Handlungsfeld „Förderung neuer Antriebstechnologien“ sind den Bürgerinnen und Bürgern die Wasserstofftechnologie (53 Nennungen) und der Ausbau der E-Ladesäulen im öffentlichen Raum (46) besonders wichtig. Die Themen Elektromobilität und die Vereinfachung privater E-Ladeinfrastruktur liegen stimmengleich (43 Nennungen) dahinter. Seltener ausgewählt wurden Biokraftstoffe (18) und Synthetische Kraftstoffe (17) bewertet (siehe Abbildung 24).

**Abbildung 24: Priorisierung innerhalb des Handlungsfeldes „Förderung neuer Antriebstechnologien“ (219 Nennungen – Mehrfachnennungen möglich)**



Unter der Option „Weiteres“ wurden 12 Maßnahmenvorschläge genannt, die in folgende Oberkategorien eingeordnet wurden:

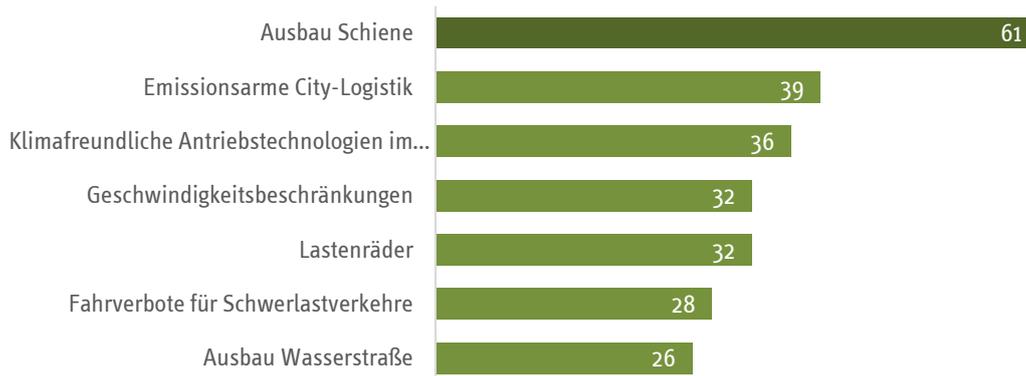
**Abbildung 25: Weitere Maßnahmenvorschläge Förderung neuer Antriebstechnologien (12 Beiträge, absolute Zahlen)**



## 2.2.8 Handlungsfeld 8: Optimierung der Wirtschaftsverkehre

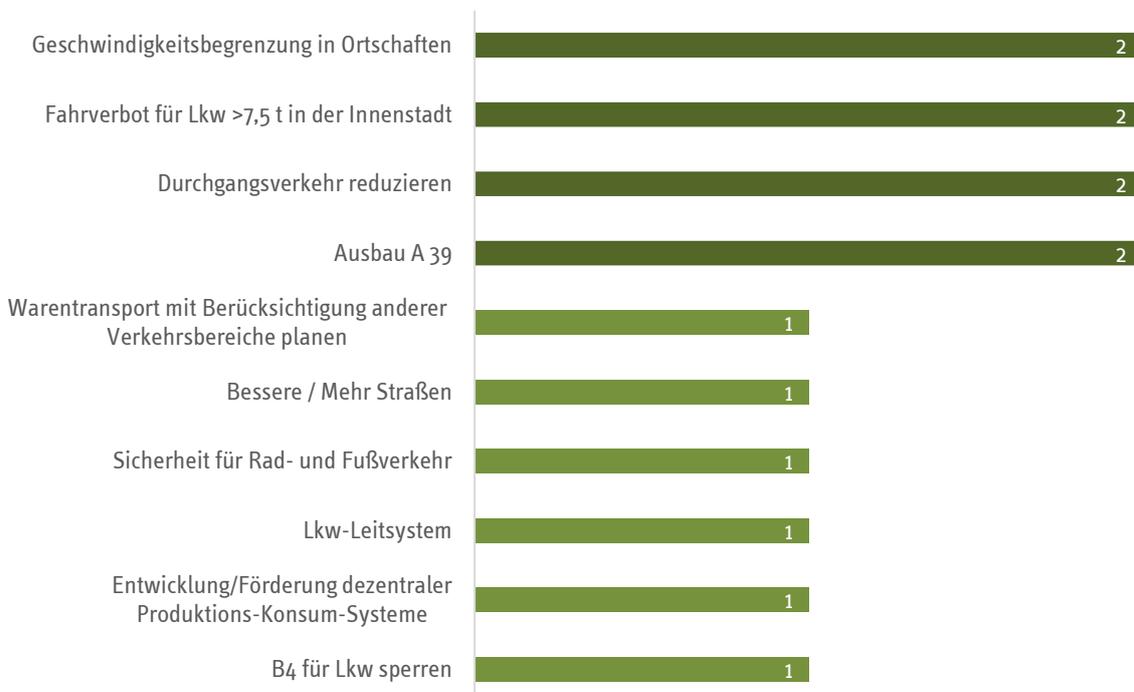
Im Handlungsfeld „Optimierung der Wirtschaftsverkehre“ ist den Bürgerinnen und Bürgern der Ausbau der Schiene (61 Nennungen) besonders wichtig. Danach folgen die Maßnahmen Emissionsarme City-Logistik (39) und Klimafreundliche Antriebstechnologien im Straßengüterverkehr (36). (siehe Abbildung 26).

**Abbildung 26: Priorisierung innerhalb des Handlungsfeldes „Optimierung der Wirtschaftsverkehre“ (254 Nennungen)**



Unter der Option „Weiteres“ wurden 14 Maßnahmenvorschläge genannt, die in folgende Oberkategorien eingeordnet wurden:

**Abbildung 27: Weitere Maßnahmenvorschläge Optimierung der Wirtschaftsverkehre (14 Beiträge, absolute Zahlen)**



## 2.2.9 Handlungsfeld 9: Weiteres

Im Handlungsfeld 9 „Weiteres“ konnten die Bürgerinnen und Bürger eigene Maßnahmvorschläge ergänzen, die sie vorher nicht einem anderen Handlungsfeld zuordnen konnten. Dabei bestehen durchaus Überschneidungen mit den vorherigen Themenfeldern. Auf eine nachträgliche Zuordnung wurde verzichtet. Folgende Vorschläge wurden vorgebracht (jeweils eine Nennung):

- Aufenthaltsqualität in der Innenstadt verbessern (Rathausvorplatz, Sitzgelegenheiten, etc.)
- Buntes Mobilitätsangebot schaffen
- Handeln
- Mobilität für alle ermöglichen (unabhängig von Alter, Einschränkungen, Wohnort, etc.)
- Stadt der kurzen Wege
- Abschaffung von Dienstwagen- und Dieselprivilegien
- Ausbau des Internets
- Beteiligung an Pilotprojekten unter Einbeziehung der Bevölkerung
- E-Mobilität Zuhause fördern
- Fahrtenangebote für Schülerinnen und Schüler außerhalb der Stoßzeiten verbessern
- Klimaschutzziele im Auge behalten
- Konzepte zu Ende denken
- Ortsteile besser anbinden (Taktung)
- Priorisierung des Umweltverbunds vor dem Pkw
- Ticketpreise senken
- Verbesserte Angebote breit bewerben

### **Zentrale Erkenntnis: Abfrage zum Leitbild**

Besonders wichtige Werte für das nachhaltige Mobilitätskonzept sind aus Sicht der Uelzenerinnen und Uelzener die Themen „Umwelt- und Klimaschutz“, „Verkehrssicherheit“, „Erreichbarkeit“ sowie eine „lebenswerte und attraktive Stadt“.

Daran andockend wird das Handlungsfeld Förderung von Rad- und Fußverkehr als besonders wichtig bewertet, wobei gut ausgebaute Radwege und eine sichere Führung des Radverkehrs eine große Rolle spielen.

Um den Pkw-Verkehr zu reduzieren, wünschen sich die Teilnehmenden eine verstärkte Förderung anderer Verkehrsmittel, wodurch der Umstieg attraktiver und leichter werden kann. Dabei spielt vor allem eine bessere Taktung im Bus- und Bahnverkehr und die Vernetzung verschiedener Verkehrsmittel zum Beispiel durch Kombitickets oder die Bereitstellung guter Park & Ride Anlagen eine wichtige Rolle.

Bei der Steuerung des ruhenden Verkehrs bewertete ein Großteil der Bürgerinnen und Bürger ein kostenfreies Langzeitparken zur Entlastung der Innenstadt sowie konzentriertes, flächensparendes Parken als wichtige Maßnahme.

Die Digitalisierung in der Mobilität soll u.a. durch App-basierte Auskunft- und Bezahlmöglichkeiten und eine dynamische Fahrgastinformation an Haltestellen (Echtzeit) die Nutzung der Verkehrsmittel aus dem Umweltverbund attraktiver machen.

Bei der Förderung neuer Antriebstechnologien sind den Bürgerinnen und Bürgern der Hansestadt Uelzen die Elektromobilität und die Wasserstofftechnologie ähnlich wichtig.

Als wichtige Möglichkeit zur Optimierung der Wirtschaftsverkehre wird der Ausbau der Schiene gesehen.

### 3 Abfrage zu Zukunftsthemen

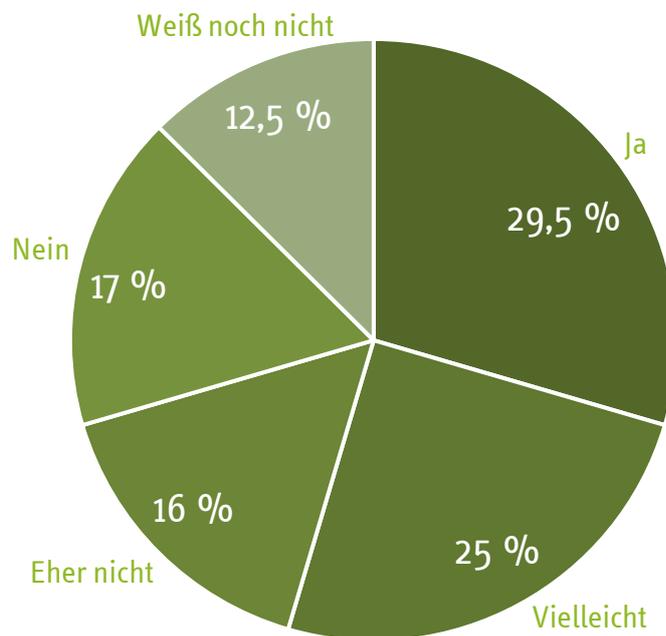
Das zweite Dialogforum diente zur Abfrage, mit welchen Mobilitätsangeboten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer zukünftig in der Hansestadt Uelzen unterwegs sein möchten und um die Positionierung zu zukünftigen Themen zu erfahren.

Die Fragen wurden als Multiple-Choice-Fragen mit Freitextantwortmöglichkeiten abgefragt. Nachfolgend werden die 12 Zukunftsfragen nacheinander vorgestellt (siehe Kapitel 3.1 bis 3.12).

#### 3.1 Zukunftsfrage „Mein nächstes Auto soll ein Elektro-Auto sein.“

Auf die Frage, ob das nächste Auto ein Elektro-Auto sein soll, wurden 26 Ja-Stimmen (29,5 %) abgegeben. Als Begründung wurde beispielsweise genannt, dass Elektro-Autos eine ausgereifte emissionsarme Technologie für den Individualverkehr darstellen und es in Zukunft wahrscheinlich günstigere E-Modelle geben wird. 15 Teilnehmerinnen und Teilnehmer (17 %) werden sich keine Elektro-Autos anschaffen. Gründe dafür sind zum Beispiel die vergleichsweise teuren Anschaffungskosten sowie die Hypothese, dass E-Mobilität nicht per se umweltfreundlicher ist und die Zukunft der Kraftstoffe in der Wasserstofftechnologie liegt (siehe Abbildung 28).

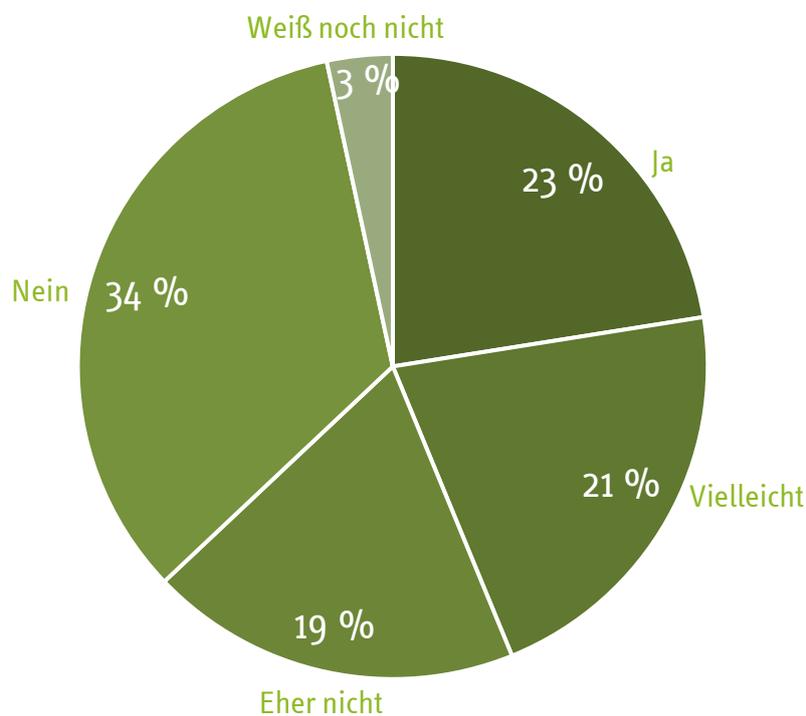
**Abbildung 28: Mein nächstes Auto soll ein Elektro-Auto sein. (88 Teilnehmende, Angabe in %)**



### 3.2 Zukunftsfrage „Ich möchte Auto-Leihsysteme (Carsharing) nutzen.“

Auf die Frage, ob Auto-Leihsysteme wie CarSharing in der Zukunft genutzt werden, wurden 20 Ja-Stimmen (23 %) abgegeben. Als Gründe wurden u. a. genannt, dass durch Verzicht auf ein eigenes Auto und durch Auto-Leihsysteme ein Beitrag zum Klimaschutz geleistet wird. 30 Teilnehmerinnen und Teilnehmer (bzw. 34 %) haben Nein angegeben. Gründe dafür sind zum Beispiel, dass es im ländlichen Raum als zu aufwendig angesehen wird und die Planungssicherheit fehlt, da es nicht sicher ist, ob zu dem benötigten Zeitpunkt ein Auto ausgeliehen werden kann (siehe Abbildung 29).

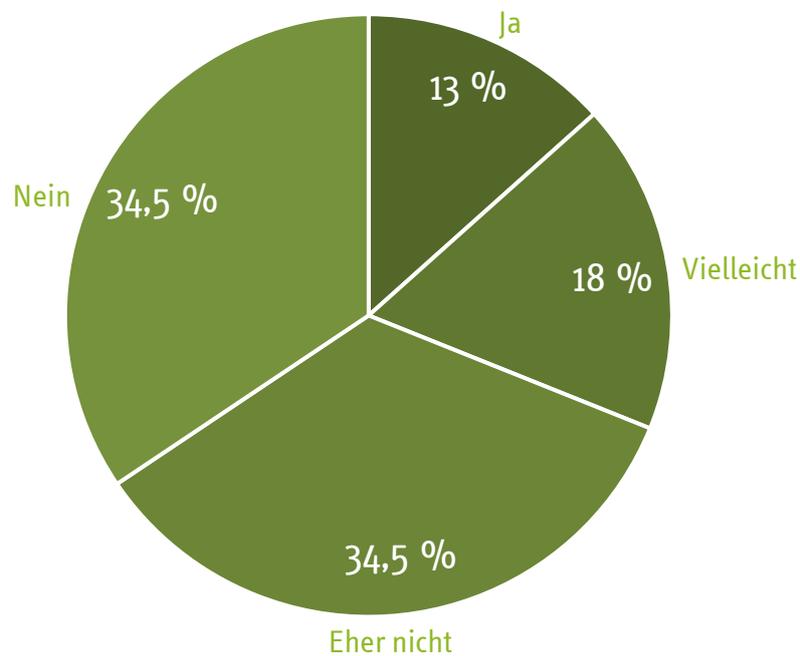
**Abbildung 29: Ich möchte Auto-Leihsysteme (CarSharing) nutzen. (89 Teilnehmende, Angabe in %)**



### 3.3 Zukunftsfrage „Ich möchte in Fahrgemeinschaften unterwegs sein.“

Auf die Frage, ob die Bereitschaft besteht Fahrgemeinschaften in der Zukunft zu nutzen, wurden 12 Ja-Stimmen (13 %) abgegeben. Als Gründe wurden beispielsweise genannt, dass diese effizient und ressourcenschonend sind und im Berufsverkehr Sinn ergeben. 31 Teilnehmerinnen und Teilnehmer (bzw. 34,5 %) haben Nein und 31 Teilnehmerinnen und Teilnehmer haben Eher nicht angegeben. Gründe dafür sind zum Beispiel die Angst vor möglichen unsicheren Fahrern und die Verminderung der Flexibilität sowie der befürchtete große Aufwand von Absprachen (siehe Abbildung 30).

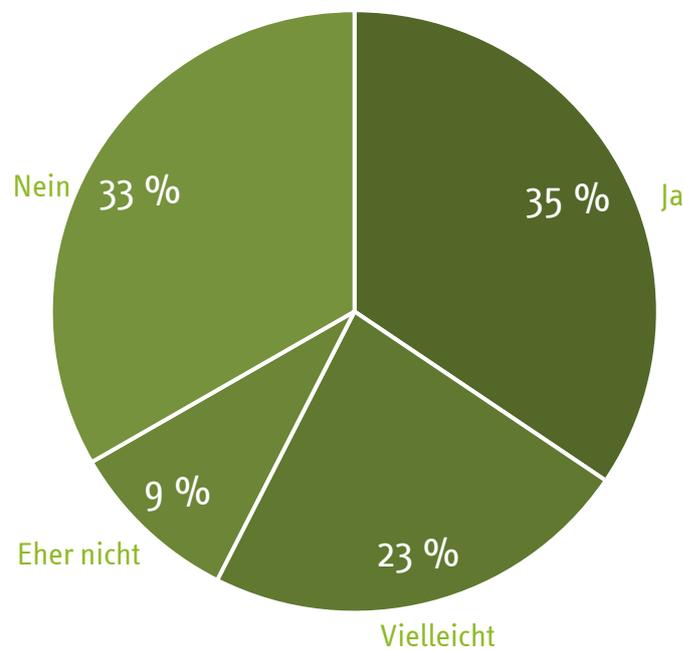
**Abbildung 30: Ich möchte in Fahrgemeinschaften unterwegs sein. (90 Teilnehmende, Angabe in %)**



### 3.4 Zukunftsfrage „Ich möchte mir ein Elektro-Fahrrad / E-Bike anschaffen.“

Auf die Frage zur zukünftigen Anschaffung von Elektro-Fahrrädern / E-Bikes wurden 30 Ja-Stimmen (35 %) abgegeben. Als Gründe wurden beispielsweise genannt, dass bereits Elektro-Fahrräder in Besitz sind oder E-Bikes als gute Alternative zum Auto in der Innenstadt dienen. 29 Teilnehmerinnen und Teilnehmer (33 %) haben mit Nein geantwortet. Gründe dafür sind zum Beispiel der Wegfall der sportlichen Betätigung bei Nutzung eines E-Bikes und Bedenken bei der umweltverträglichen Herstellung der Akkus (siehe Abbildung 31).

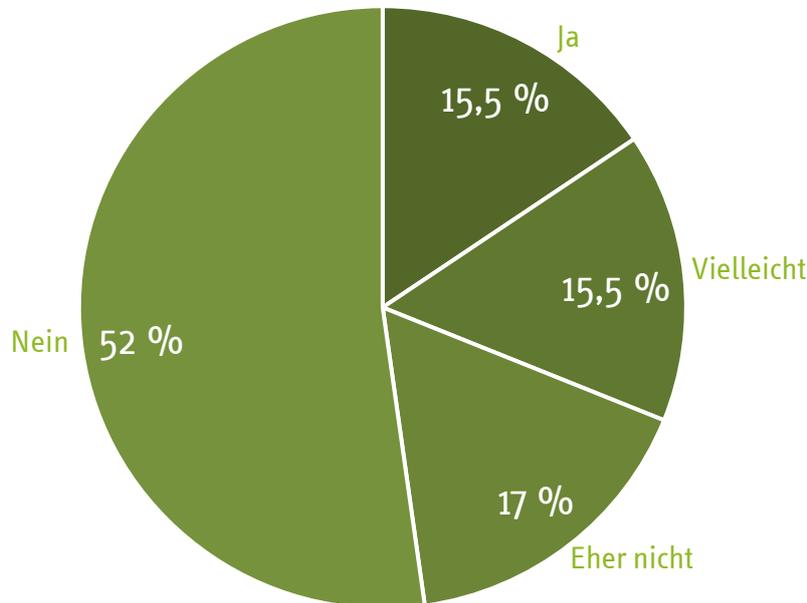
**Abbildung 31: Ich möchte mir ein Elektro-Fahrrad / E-Bike anschaffen. (87 Teilnehmende, Angabe in %)**



### 3.5 Zukunftsfrage „Ich möchte mir für bestimmte Fahrten ein Fahrrad leihen (BikeSharing).“

Auf die Frage, ob für bestimmte Fahrten zukünftig BikeSharing genutzt wird, wurden 14 Ja-Stimmen (15,5 %) abgegeben. Als Gründe wurden beispielsweise genannt, dass die Ausleihe von Fahrrädern für bestimmte Fahrten wie im Urlaub und das BikeSharing für Besucher oder als Alternative zum Zweit- oder Drittrad vorstellbar ist. 47 Teilnehmerinnen und Teilnehmer (52 %) haben mit Nein geantwortet. Gründe dafür sind zum Beispiel der Verweis auf ein eigenes Fahrrad oder Leihräder evtl. eine mangelnde Wartung aufweisen (siehe Abbildung 32).

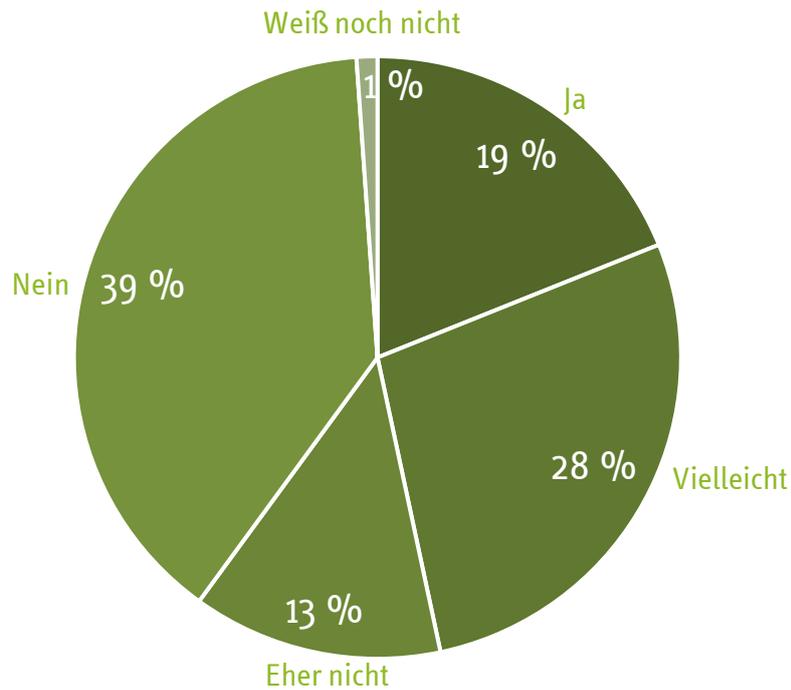
**Abbildung 32: Ich möchte mir für bestimmte Fahrten ein Fahrrad leihen (BikeSharing). (90 Teilnehmenden, Angabe in %)**



### 3.6 Zukunftsfrage „Ich möchte ein Lastenrad nutzen.“

Auf die Frage, ob zukünftig ein Lastenrad genutzt wird, wurden 17 Ja-Stimmen (19 %) abgegeben. Als Gründe wurden beispielsweise genannt, dass Lastenräder als eine gute Alternative zum Auto für Einkäufe dienen und damit ein vollständiger Verzicht auf den eigenen PKW möglich ist. 35 Teilnehmerinnen und Teilnehmer (39 %) haben mit Nein geantwortet. Gründe dafür sind zum Beispiel, dass Transportmöglichkeiten durch die Nutzung des eigenen Pkw nicht benötigt werden (siehe Abbildung 33).

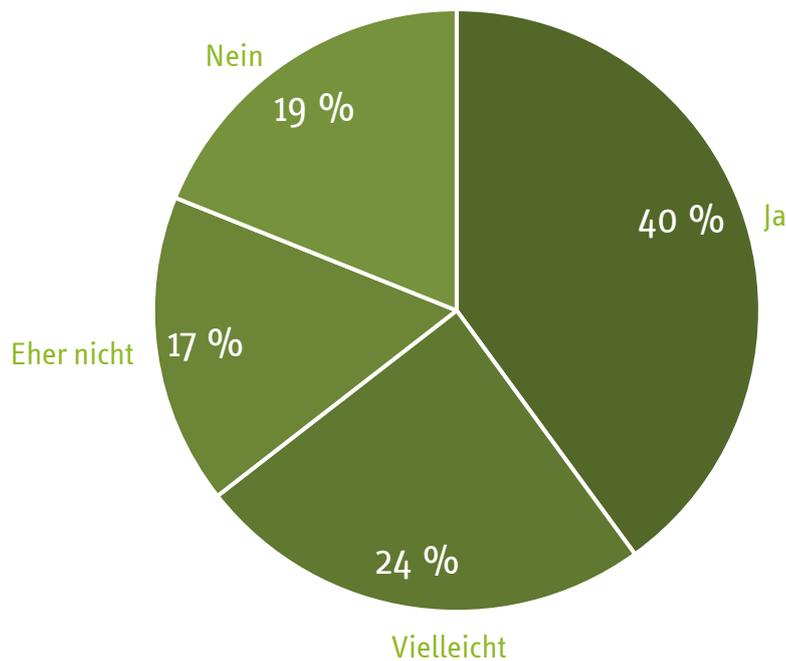
**Abbildung 33 : Ich möchte ein Lastenrad nutzen. (90 Teilnehmenden, Angabe in %)**



### 3.7 Zukunftsfrage „Ich möchte verstärkt Bus und Bahn nutzen.“

Auf die Frage, ob zukünftig verstärkt Bus und Bahn genutzt wird, wurden 36 Ja-Stimmen (40 %) abgegeben. Als Gründe wurden beispielsweise genannt, dass Bus und Bahn bequem und schnell sind und ein Beitrag zum Klimaschutz geleistet wird. 17 Teilnehmerinnen und Teilnehmer (19 %) haben mit Nein geantwortet. Gründe dafür sind zum Beispiel die schlechten Erfahrungen mit dem ÖPNV durch Ausfälle und Verspätungen sowie das bislang schlechte Angebot (siehe Abbildung 34).

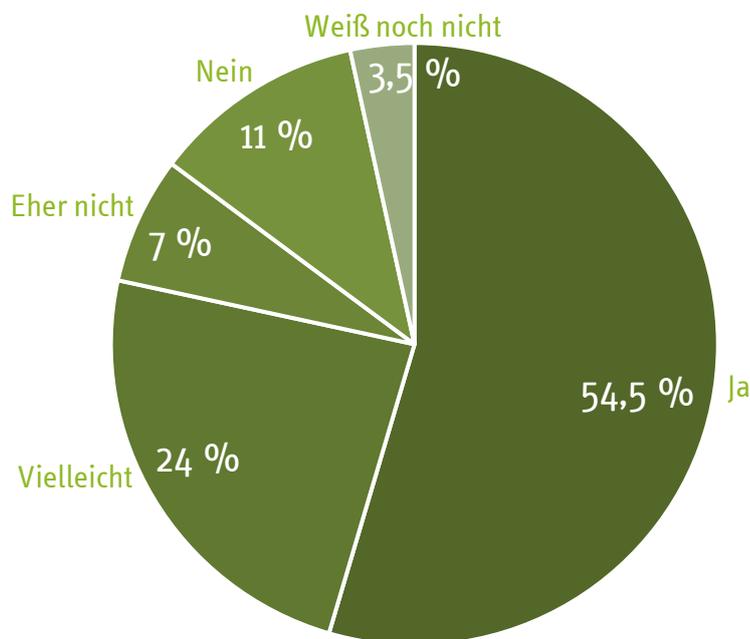
**Abbildung 34: Ich möchte verstärkt Bus und Bahn nutzen. (90 Teilnehmende, Angabe in %)**



### 3.8 Zukunftsfrage „Ich möchte Mobilitätsangebote über mein Smartphone buchen und bezahlen.“

Auf die Frage zur Bereitschaft zukünftig Mobilitätsangebote über das Smartphone zu buchen und zu bezahlen, wurden 48 Ja-Stimmen (54,5 %) abgegeben. Als Gründe wurden beispielsweise genannt, dass die digitale Buchung und Bezahlung per Smartphone bequem und schnell ist und bereits seit längerem genutzt wird. 10 Teilnehmerinnen und Teilnehmer (11 %) haben mit Nein geantwortet. Gründe dafür sind zum Beispiel, dass online am PC gebucht wird und die Bezahlung bar oder per Überweisung erfolgt. 21 Teilnehmerinnen und Teilnehmer (24 %) haben mit Vielleicht geantwortet und gaben als Gründe an, dass sie keine weiteren Apps extra für den Bezahl- und Buchungsvorgang installieren möchten (siehe Abbildung 35).

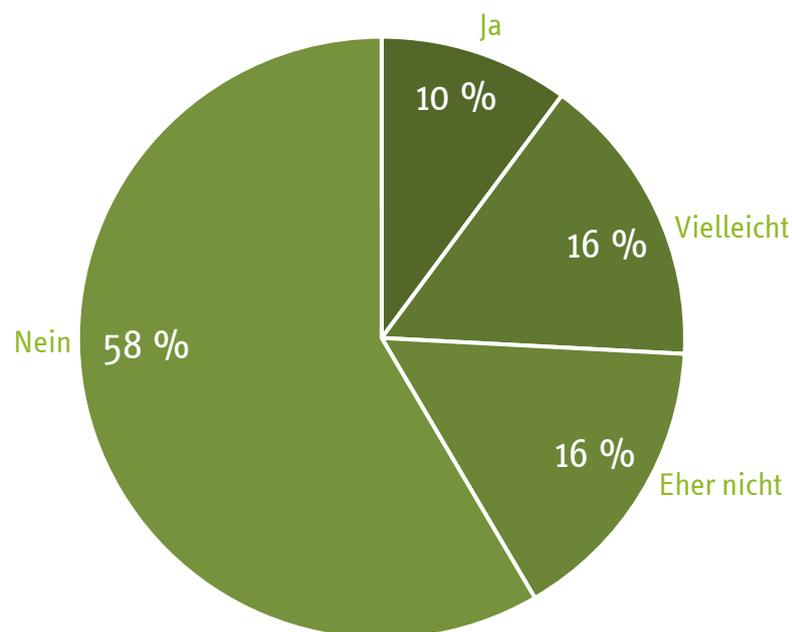
**Abbildung 35: Ich möchte Mobilitätsangebote über mein Smartphone buchen und bezahlen. (88 Teilnehmende, Angabe in %)**



### 3.9 Zukunftsfrage „Ich möchte E-Scooter fahren.“

Auf die Frage zur Bereitschaft zukünftig mit E-Scootern zu fahren, wurden 9 Ja-Stimmen (10 %) abgegeben. Als Gründe wurden beispielsweise genannt, dass sich E-Scooter bequem am Zielort abstellen lassen. 52 Teilnehmerinnen und Teilnehmer (58 %) haben mit Nein geantwortet. Gründe dafür sind zum Beispiel, dass diese zu gefährlich seien, die Bewegungsarmut begünstigen und sie somit überflüssig erscheinen. Außerdem wird die Vermutung einer negativen Umweltbilanz aufgeworfen (siehe Abbildung 36).

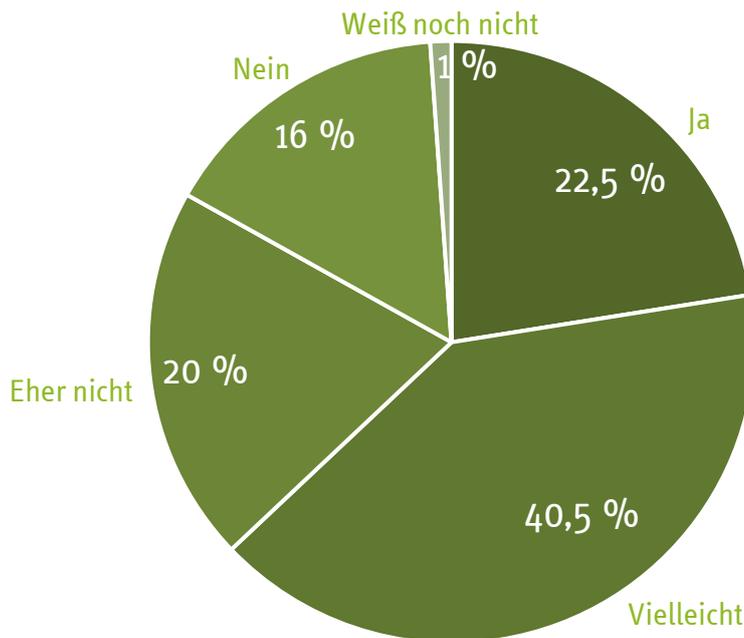
**Abbildung 36: Ich möchte E-Scooter fahren. (89 Teilnehmende, Angabe in %)**



### 3.10 Zukunftsfrage „Ich möchte Mobilitätsangebote auf Bestellung (On-Demand) wie Bürgerbus, Rufbus, Anruf-Sammeltaxi, Taxi in Anspruch nehmen.“

Auf die Frage, ob zukünftig Mobilitätsangebote auf Bestellung in Anspruch genommen werden, wurden 20 Ja-Stimmen (22,5 %) abgegeben. Als Gründe wurden beispielsweise genannt, dass On-Demand-Mobilitätsangebote im Alter eine gute Option sind und mit diesen nun auch Ortsteile fernab der Innenstadt erreicht werden. So würden mehr Flexibilität und Verzicht des eigenen Autos ermöglicht. 36 Teilnehmerinnen und Teilnehmer (40,5 %) haben mit Vielleicht geantwortet und gaben als Gründe an, dass für Wege aus Uelzen in den Landkreis On-Demand-Mobilitätsangebote nützlich erscheinen oder gerade zu bestimmten Tageszeiten wie spät am Abend oder nachts, wenn kein Bus mehr fährt, genutzt werden würden (siehe Abbildung 37). 14 Teilnehmerinnen und Teilnehmer (16 %) haben mit Nein geantwortet. Gründe dafür sind zum Beispiel, dass aufgrund von anderen Verkehrsmitteln kein Bedarf besteht.

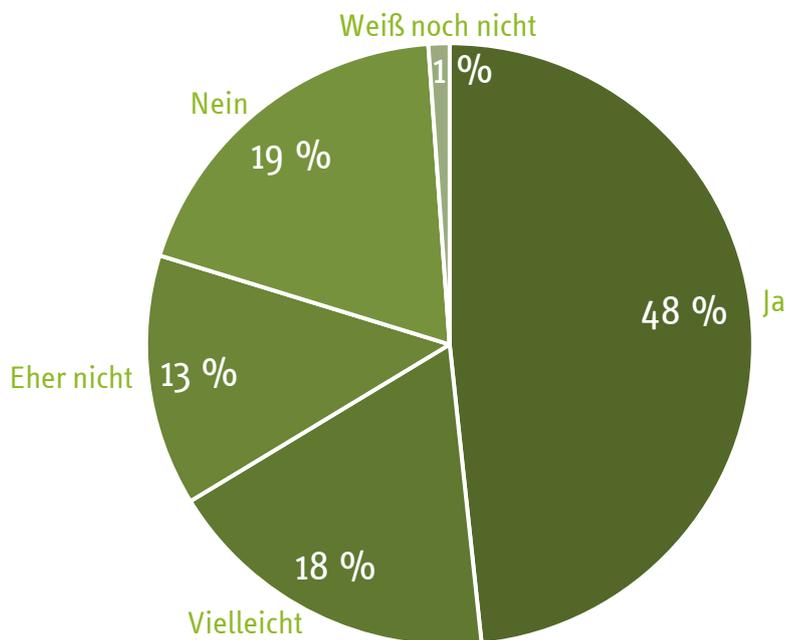
**Abbildung 37: Ich möchte Mobilitätsangebote auf Bestellung (On-Demand) wie Bürgerbus, Rufbus, Anruf-Sammeltaxi, Taxi in Anspruch nehmen. (89 Teilnehmende, Angabe in %)**



### 3.11 Zukunftsfrage „Bei guten Alternativen kann ich auf ein eigenes Auto verzichten.“

Auf die Frage, ob zukünftig bei guten Alternativen auf das eigene Auto verzichtet werden kann, wurden 43 Ja-Stimmen (48 %) abgegeben. Als Gründe wurden beispielsweise genannt, dass bereits auf das eigene Auto verzichtet wird, weil in Uelzens Kernstadt keins erforderlich sei oder der Verzicht z.B. durch die Mietung von Lastenrädern vereinfacht würde. 17 Teilnehmerinnen und Teilnehmer (19 %) haben mit Nein geantwortet. Gründe dafür sind zum Beispiel, dass der Weg zur Arbeit zu weit wäre und die Flexibilität mit Kindern wegfallen würde (siehe Abbildung 38).

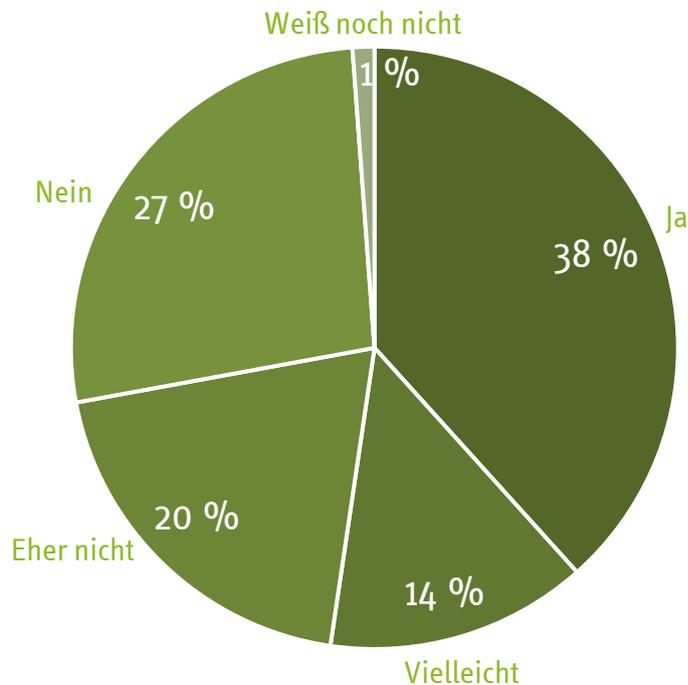
**Abbildung 38: Bei guten Alternativen kann ich auf ein eigenes Auto verzichten. (89 Teilnehmende, Angabe in %)**



### 3.12 Zukunftsfrage „Das eigene Auto ist nach wie vor das vorrangige Fortbewegungsmittel meiner Wahl.“

Auf die Frage, ob zukünftig das eigene Auto das vorrangige Fortbewegungsmittel ist, wurden 33 Ja-Stimmen (38 %) abgegeben. Als Gründe wurden beispielsweise genannt, dass das Auto günstiger als die Bahn ist, sich durch die Nutzung Zeit sparen lässt und das Auto, vor allem mit Kindern, flexibel und unabhängig ist. 23 Teilnehmerinnen und Teilnehmer (27 %) haben mit Nein geantwortet. Gründe dafür sind zum Beispiel der Anspruch an eine klimabewusstere Fortbewegung oder dass bereits zu Fuß gegangen, mit dem Rad gefahren oder der ÖPNV genutzt werden und dies auch zukünftig angestrebt wird (siehe Abbildung 39).

**Abbildung 39: Das eigene Auto ist nach wie vor das vorrangige Fortbewegungsmittel meiner Wahl. (86 Teilnehmenden, Angabe in %)**



### **Zentrale Erkenntnis: Abfrage zu Zukunftsfragen**

Gemischter Meinung sind die Uelzenerinnen und Uelzener hinsichtlich einer Anschaffung von Elektro-Autos sowie der Nutzung eines Auto-Leihsystems.

Die Befragten lehnen überwiegend die Nutzung von Fahrgemeinschaften, E-Scootern sowie Bike-Sharing ab.

Einer Anschaffung eines Elektro-Fahrrads/E-Bikes, einer verstärkten Bus- und Bahnnutzung, der Buchung von Mobilitätsangeboten über Smartphones sowie der Nutzung von Mobilitätsangeboten auf Bestellung (On Demand) sind die Uelzenerinnen und Uelzener gegenüber optimistisch eingestellt.

Die Mehrheit der Befragten könnte sich bei der Bereitstellung von guten Alternativen einen Verzicht auf das eigene Auto vorstellen. Die Frage, ob das eigene Auto nach wie vor das vorrangige Fortbewegungsmittel ist, beantworten die Teilnehmenden jeweils zu einer Hälfte mit „Ja“ bzw. „Vielleicht“ und zur anderen Hälfte mit „Eher nicht“ bzw. „Nein“.

## 4 Kartenabfrage zu Ideen und Maßnahmenvorschläge für die Mobilität in Uelzen

Die Kartenanwendung diente der Abfrage von Ideen und Maßnahmenvorschlägen spezifisch nach den Verkehrsarten in der Hansestadt Uelzen. In einer interaktiven Karte konnten ortsspezifische Eintragungen innerhalb des Uelzener Stadtgebietes durchgeführt werden (siehe Abbildung 40). Neben der Zuordnung zu den einzelnen Verkehrsarten konnte in einem freien Textfeld eine inhaltliche Beschreibung durchgeführt werden.

**Abbildung 40: Kartenabfrage Ideen und Maßnahmenvorschläge**

### Dialog 3 - Ihre Ideen und Maßnahmenvorschläge

Ihre Ideen sind wichtig! Haben Sie konkrete Ideen und Lösungsvorschläge, um die Mobilität in Uelzen zu verbessern?

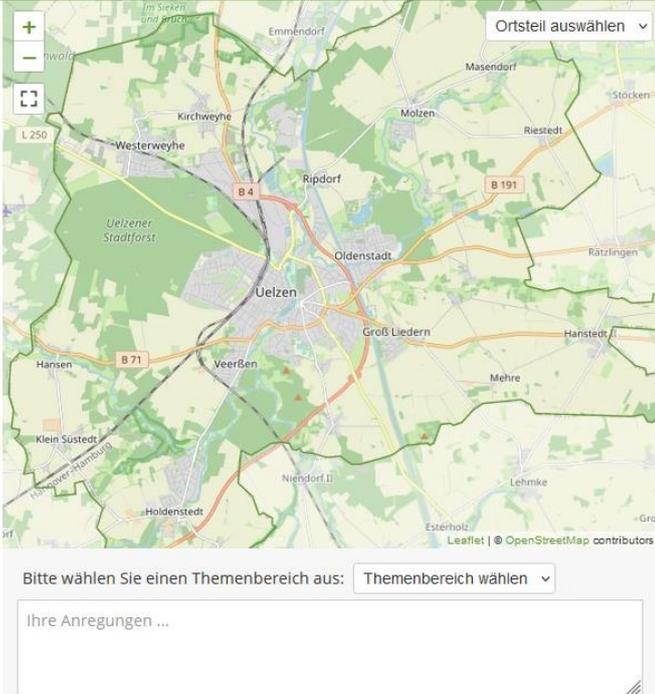
Verorten Sie Ihre Ideen und Vorschläge in der Karte. Klicken Sie dafür auf die entsprechende Position auf der Karte und positionieren Sie den erscheinenden Marker möglichst genau.

Anschließend wählen Sie bitte einen Themenbereich aus und beschreiben, was Ihnen an der markierten Stelle vorschwebt. 

Sehen Sie sich die Ergebnisse der ersten Beteiligung inklusive der damaligen Karteneinträge an, wo Probleme, gute Lösungen und erste Ideen von den Teilnehmenden markiert wurden → [Ergebnisse 1. Beteiligung](#)

**Bitte speichern Sie Ihre Marker immer, bevor Sie die Seite verlassen, damit diese nicht verloren gehen.**

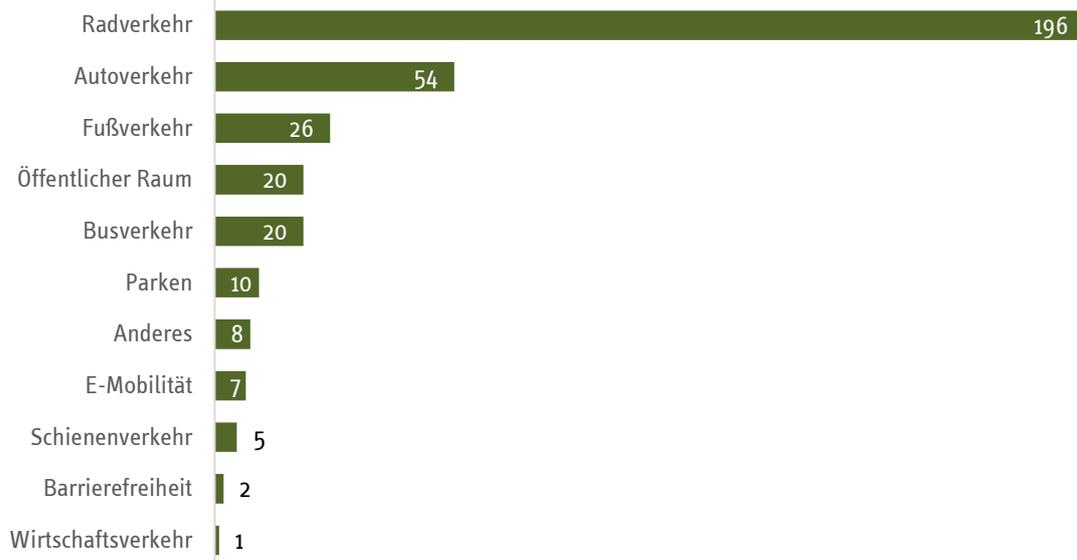
*Hinweis: Maßnahmenvorschläge, die bereits in der ersten Beteiligung im Sommer diesen Jahres abgegeben wurden, werden ebenfalls berücksichtigt.*



Insgesamt wurden 349 Anmerkungen in der interaktiven Karte eingetragen. In Abbildung 41 wird die Aufbereitung nach unterschiedlichen Themenfeldern dargestellt. Mit 196 Eintragungen wurden die meisten Anmerkungen zum Thema Radverkehr abgegeben, gefolgt von 54 Hinweisen zum Autoverkehr, 26 Ideen zum Fußverkehr und jeweils 20 Anmerkungen zum Öffentlichen Raum und zum Busverkehr.

Die Anmerkungen durch die Zusendung der Postkarten und E-Mails sind nach Verkehrsarten spezifisch mit aufgenommen. Diese Anmerkungen sind zwar meist ohne genaue örtliche Verortung vermerkt, werden jedoch den jeweiligen Verkehrsmitteln zugeordnet und berücksichtigt.

**Abbildung 41: Verteilung der Ideen und Maßnahmvorschläge nach Themenfeldern (349 Nennungen insgesamt)**



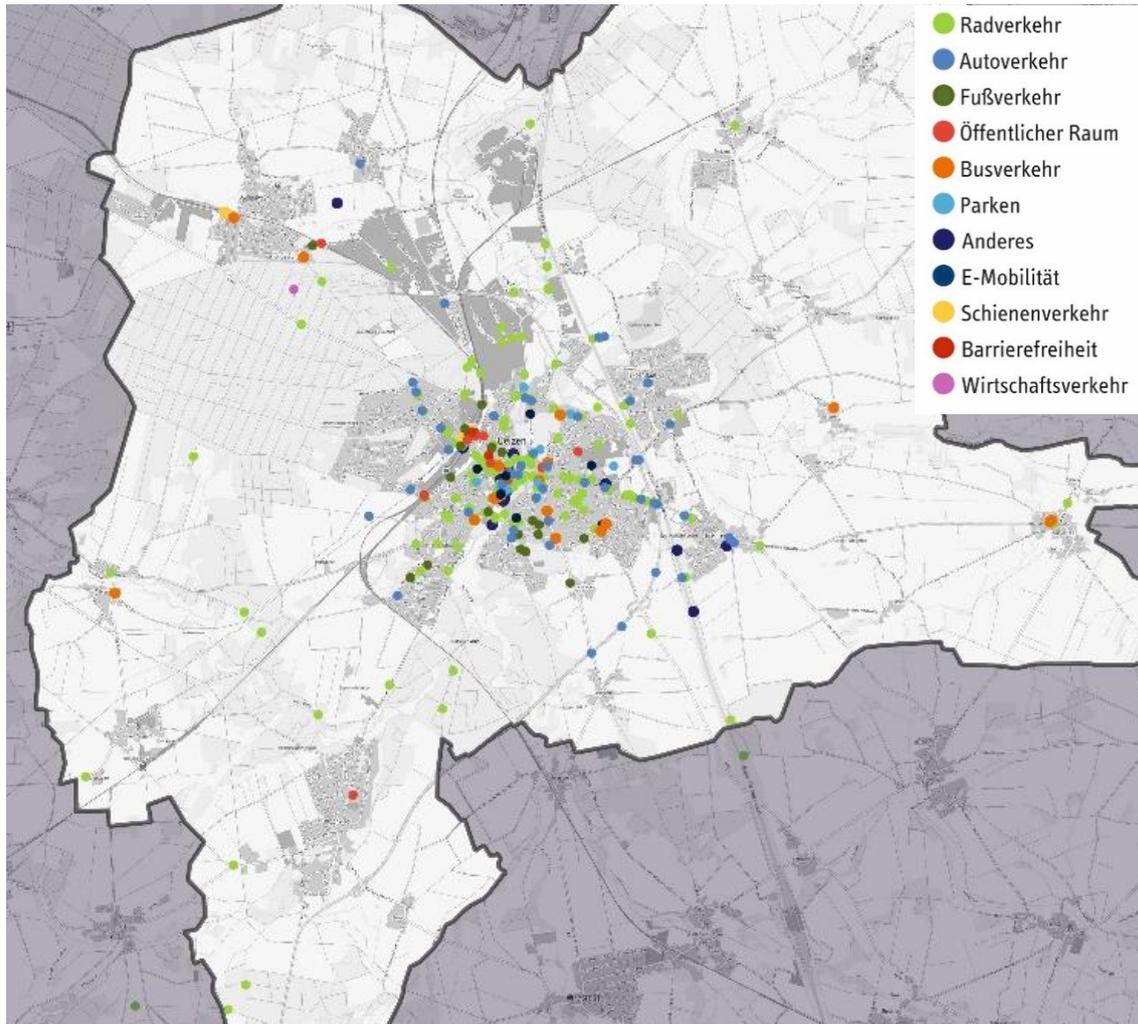
Örtliche Schwerpunkte der Anmerkungen sind besonders die Kernstadt von Uelzen sowie die Stadtteile Oldenstedt und Westerweyhe (siehe Abbildung 42). In den Hinweisen wurden überwiegend sowohl Mängelhinweise als auch konkrete Lösungsvorschläge geäußert.

Die vielfältigen und häufig sehr konstruktiven Anregungen stellen eine sehr wichtige Grundlage für die weitere planerische Maßnahmenarbeit dar. Hierfür möchten wir allen Teilnehmenden herzlich danken.

Nachfolgend (siehe Kapitel 4.1 bis 4.11) sind die einzelnen Themen und Kategorien zusammengefasst. Dabei werden die häufigen genannten Hinweise herausgestellt. In der planerischen Maßnahmenarbeit werden jedoch auch alle Einzelhinweise weiter berücksichtigt.

**Für eine transparente und einfache Darstellung der geprüften Einträge für internen und externen Gebrauch werden die Eintragungen im originalen Wortlaut unter [www.mobilitaet-uelzen.de](http://www.mobilitaet-uelzen.de) zugänglich gemacht.**

Abbildung 42: Gesamtübersicht der eingetragenen Ideen



Quelle: Eigene Darstellung

## 4.1 Radverkehr

Zum Radverkehr wurden 196 Eintragungen auf der Karte gemacht (siehe Abbildung 43), weitere Hinweise kamen in zwei E-Mails. Damit macht der Fahrradverkehr mehr als die Hälfte aller Anregungen insgesamt aus. Wie in der ersten Beteiligungsphase zeigt sich somit erneut die sehr hohe Bedeutung des Verkehrsmittel Fahrrad für die teilnehmenden Bürgerinnen und Bürger.

Die meisten Eintragungen beinhalteten konkrete Vorschläge zum Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur im Längsverkehr innerorts, insbesondere zum Ausbau der Radwege bzw. zur Neuanlage weiterer Schutzstreifen an den Hauptverkehrsstraßen sowie zur Einrichtung von Fahrradstraßen. Dabei wurden einerseits die Radwege im Bestand als zu schmal, schlecht beschaffen und unsicher kritisiert, weswegen teils auch für die Aufhebung der Benutzungspflicht sowie die Einrichtung durchgängiger Schutzstreifen auf der Fahrbahn plädiert wurde. Andererseits wurden teilweise auch die neuen Schutzstreifen als unsicher kritisiert und eher für baulich getrennte Radwege plädiert, insbesondere weil an den Schutzstreifen immer wieder der Überholabstand von 1,50 m von Kfz nicht eingehalten werde, aber auch, weil Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Kfz fehlten. Häufig wurde dafür plädiert, bisher dem ruhenden oder dem fließenden Kfz-Verkehr zugewiesene Fläche für neue Radverkehrsanlagen zu nutzen, gerade bei überbreiten Fahrbahnen im Bestand, aber teils auch durch die Neueinrichtung von Einbahnstraßen mit Schutz- bzw. Radfahrstreifen in beiden Richtungen. Viel Kritik kam zu schmalen Radverkehrsanlagen in den Eisenbahnunterführungen, die auszubauen seien – durch eine Verbreiterung der gesamten Unterführung oder durch Einrichtungsverkehr für den Kfz-Verkehr. Als weiterer Aspekt wurde die Radverkehrsführung an den neu barrierefrei ausgebauten Bushaltestellen kritisiert. Im Nebenstraßennetz sollen auf den wichtigen Radverkehrsverbindungen bevorrechtigte Fahrradstraßen (z. B. Lindenstraße) eingerichtet werden. Gerade die Lange Brücke soll eine Verbreiterung erfahren. Einbahnstraßen sollen soweit möglich für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben werden. So soll auch eine gute Ost-West-Querung der Innenstadt erzielt werden. In der Innenstadt seien auch noch Belagsverbesserungen notwendig.

An den Einmündungen und Kreuzungen wurden gerade im Zuge der Radwege an den Bundesstraßen sowohl in der Kernstadt als auch in den Ortsteilen vielerorts die Roteinfärbung der Radwegfurten und teils weitere Maßnahmen zur Sicherung angeregt. Es kamen verschiedene Hinweise zur Radverkehrsführung an den Ampelkreuzungen und in den Kreisverkehren, insbesondere wurde eine Erhöhung der Sicherheit des Radverkehrs auf dem Hammersteinplatz gefordert. An einigen strategisch wichtigen Stellen wurden Querungsanlagen für den Radverkehr, auch mit Bevorrechtigung, angeregt.

Außerorts wurde an einigen Kreis- und Landesstraßen die Neuanlage bisher nicht vorhandener separierter gemeinsamer Geh- und Radwege gefordert, teils auch der Ausbau Vorhandener (z. B. Zum See). Viel Potenzial für den touristischen- und den Pendler-Radverkehr wird in den Betriebswegen am Elbe-Seitenkanal gesehen, gar für einen Radschnellweg; hier fehlen vor allem noch attraktive Anschlusswege. Auch Wald- und Wirtschaftswege bzw. selbständige gemeinsame Geh- und Radwege sollen auf sinnvollen Verbindungen ertüchtigt werden.

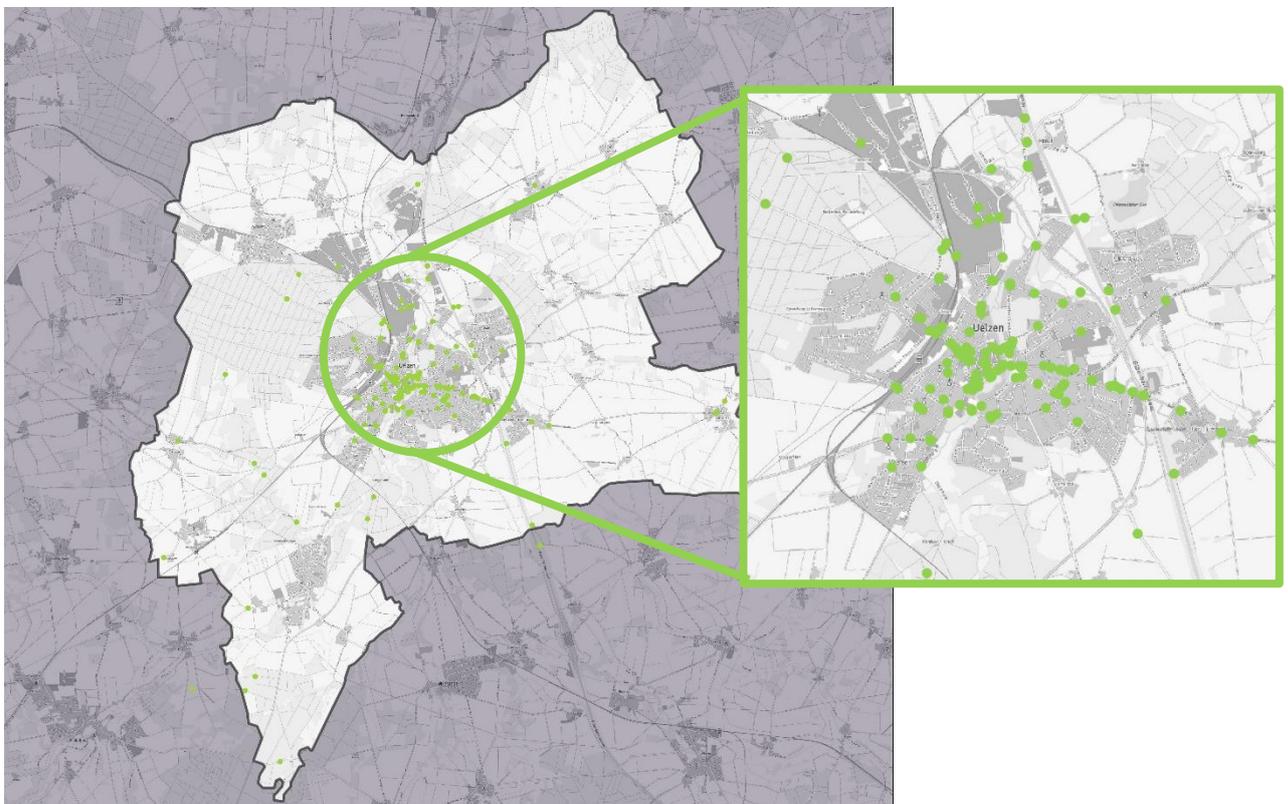
Allgemein wurde von einigen auch ein weiterer Ausbau der Radabstellanlagen in der Innenstadt gefordert. Einige Teilnehmende plädierten für ein Bikesharing-System mit Stationen am Hundertwasserbahnhof, an wichtigen Einrichtungen wie z. B. dem BBS-Campus und in den Ortsteilen. Insgesamt solle mehr für den Radverkehr getan und dabei auch kommunenübergreifend geplant

werden. Dabei sollen sowohl schnelle Direkttrouten für den Alltagsradverkehr als auch landschaftlich reizvolle bzw. ruhigere Strecken in den Blick genommen werden.

Die ebenfalls zahlreichen Hinweise aus der ersten Beteiligungsphase vom Juni 2021 werden damit teils bekräftigt, teils ergänzt. Auch damals gingen die meisten Hinweise zu den Radverkehrsanlagen im Längsverkehr an den Hauptverkehrsstraßen innerorts (mit Ambivalenzen) ein. Weitere wichtige Themen waren ebenfalls die Knotenpunkte, die innerörtlichen Nebenstraßen, die außerörtlichen Radwege, die Radabstellanlagen und ein potenzielles Bikesharing.

Der räumliche Schwerpunkt der Eintragungen in der 2. Beteiligungsrunde liegt klar in der Uelzener Kernstadt (siehe Abbildung 43). Hier liegen die meisten Eintragungen entlang der wichtigen Radverkehrsverbindungen.

**Abbildung 43: Verortung der Anmerkungen zum „Radverkehr“**



Quelle: Eigene Darstellung

## 4.2 Autoverkehr

Zum Autoverkehr wurden 54 Eintragungen auf der interaktiven Karte getätigt (siehe Abbildung 44), Hinweise kamen zudem in einer Postkarte und einer Mail.

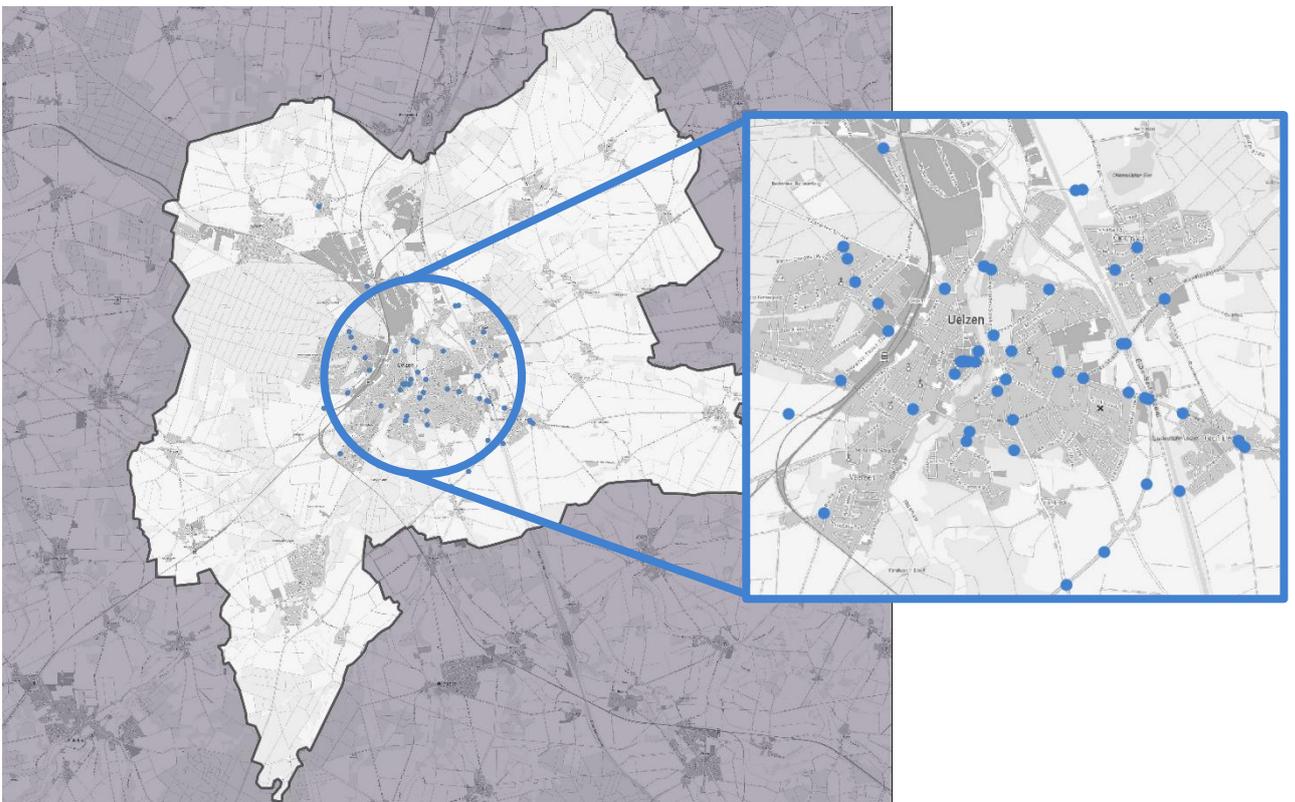
Viele Forderungen rührten nach der Einführung von Tempo 30 in konkreten Straßen bzw. Gebieten innerorts, teils aber auch allgemein. Zudem soll in einigen Straßen die bestehende Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30 durch eine bauliche Verkehrsberuhigung durchgesetzt werden. Für die Innenstadt kamen einige Forderungen nach einer autofreien Gestaltung oder der Einrichtung von Einbahnstraßen. An einigen Kreuzungen wurde der Wunsch nach Kreisverkehren laut. Weitere Hinweise kamen zur Optimierung von Ampelschaltungen.

Außerorts wurden an einigen Stellen vermehrte bzw. dauerhafte Geschwindigkeitskontrollen empfohlen. An einzelnen Stellen außerorts wurde der Bau neuer Verbindungsstraßen angeregt.

Die angesprochenen Schwerpunkt-Themen decken sich weitgehend mit denen aus der ersten Beteiligungsphase vom Juni 2021. Diese waren auch damals die Forderung bzw. Diskussion einer autofreien Innenstadt, geringeren Kfz-Geschwindigkeiten und Knotenpunktgestaltungen.

Die meisten Eintragungen in der nun erfolgten 2. Beteiligungsphase bezogen sich auf die Uelzener Kernstadt.

**Abbildung 44: Verortung der Anmerkungen zu „Autoverkehr“**



Quelle: Eigene Darstellung

### 4.3 Fußverkehr

In der Kategorie Fußverkehr wurden 26 Anregungen auf der Karte eingetragen (siehe Abbildung 45), zudem wurden in einer Mail Hinweise gegeben.

Die meisten Anregungen kamen zu Vorschlägen für konkrete Querungsanlagen (etwa in Wohngebieten über stark aufgeweitete Fahrbahnen), Lichtsignalanlagen (Ampeln) und Fußgängerüberwege (Zebra-streifen, etwa im Zuge der Hoefftstraße über Schillerstraße und Ringstraße). Einige Anregungen wurden auch zu straßenbegleitenden Gehwegen formuliert, die ausgebaut werden sollen (etwa Im Wiesengrund – Konflikt Ruhender Kfz-Verkehr). Für den Fuß- und Radverkehr zugleich sollen die Eisenbahnunterführungen des Bohldamms und der Sternstraße sowie der Kämpenweg sicherer und attraktiver gemacht werden. Der Fußgängertunnel unter dem Hundertwasserbahnhof soll verschönert, besser beleuchtet, ggf. verbreitert und möglichst bis Auf dem Rahlande (neuer westlicher Zugang) verlängert werden. In den verkehrsberuhigten Marktstraßen soll die Gleichberechtigung der Zufußgehenden gegenüber dem Kfz-Verkehr besser durchgesetzt werden.

Die räumlichen Maßnahmenvorschläge, die bereits in der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung (Juni 2021) gemacht wurden, werden damit ergänzt und teils bekräftigt. Damals lagen die Schwerpunkte auf einer stärker verkehrsberuhigten Innenstadt, der Sicherung bestehender Fußgängerüberwege, einer Verbreiterung der Ilmenaubrücken und ebenfalls der Ertüchtigung der Eisenbahnunterführungen.

Die Anregungen aus der nun erfolgten 2. Beteiligung bezogen sich fast alle auf die Uelzener Kernstadt.

**Abbildung 45: Verortung der Anmerkungen zu „Fußverkehr“**



Quelle: Eigene Darstellung

## 4.4 Öffentlicher Raum

In der Kategorie „Öffentlicher Raum“ wurden 20 Eintragungen auf der Karte getätigt (siehe Abbildung 46).

Einige Anregungen kamen zur Aufstellung von Sitzbänken, zur Verbesserung der Beleuchtung und Sauberkeit (Hundertwasserbahnhof-Tunnel) und zur Grünpflege an Verkehrsanlagen. Viele Anregungen ließen sich anderen Themen zuordnen und werden bei der Maßnahmenearbeitung dort berücksichtigt, z. B. der Ausbau von Geh- und Radwegen oder die Überwachung des Verkehrs. Einzelne Hinweise bezogen sich auf Grünflächen oder Spielplätze, welche im Mobilitätskonzept nicht betrachtet werden, die Anregungen werden aber weitergeleitet.

Die meisten Eintragungen bezogen sich auf die Uelzener Kernstadt.

**Abbildung 46: Verortung der Anmerkungen zu „Öffentlicher Raum“**



Quelle: Eigene Darstellung

## 4.5 Busverkehr

In der Kategorie „Busverkehr“ wurden 20 Anregungen in der Karte verortet (siehe Abbildung 47) und vier Anregungen per E-Mail sowie Post eingebracht.

Vorwiegend wurden sich bessere Busverbindungen und häufigere Fahrten gewünscht. Dazu kommt, dass mehr Fahrten im Schülerverkehr gefordert werden. Zudem wurde an mehreren Stellen das Fehlen einer Bushaltestelle bemängelt, z. B. an der Hambrocker Straße, der Gertrud-Noch-Straße, der Birkenalle und der Kasernenstraße. Weiterhin werden Themen wie Rufbus und Ausbau des Angebotes für Menschen mit Behinderung genannt.

Der räumliche Schwerpunkt der Anmerkungen zum Busverkehr liegt in der Kernstadt von Uelzen.

Diese aufgeführten Anregungen decken sich mit den Hinweisen aus der ersten Beteiligungsphase, in der vermehrt auch bessere Busanbindungen in die Ortsteile gewünscht wurden.

**Abbildung 47: Verortung der Anmerkungen zu „Busverkehr“**



Quelle: Eigene Darstellung

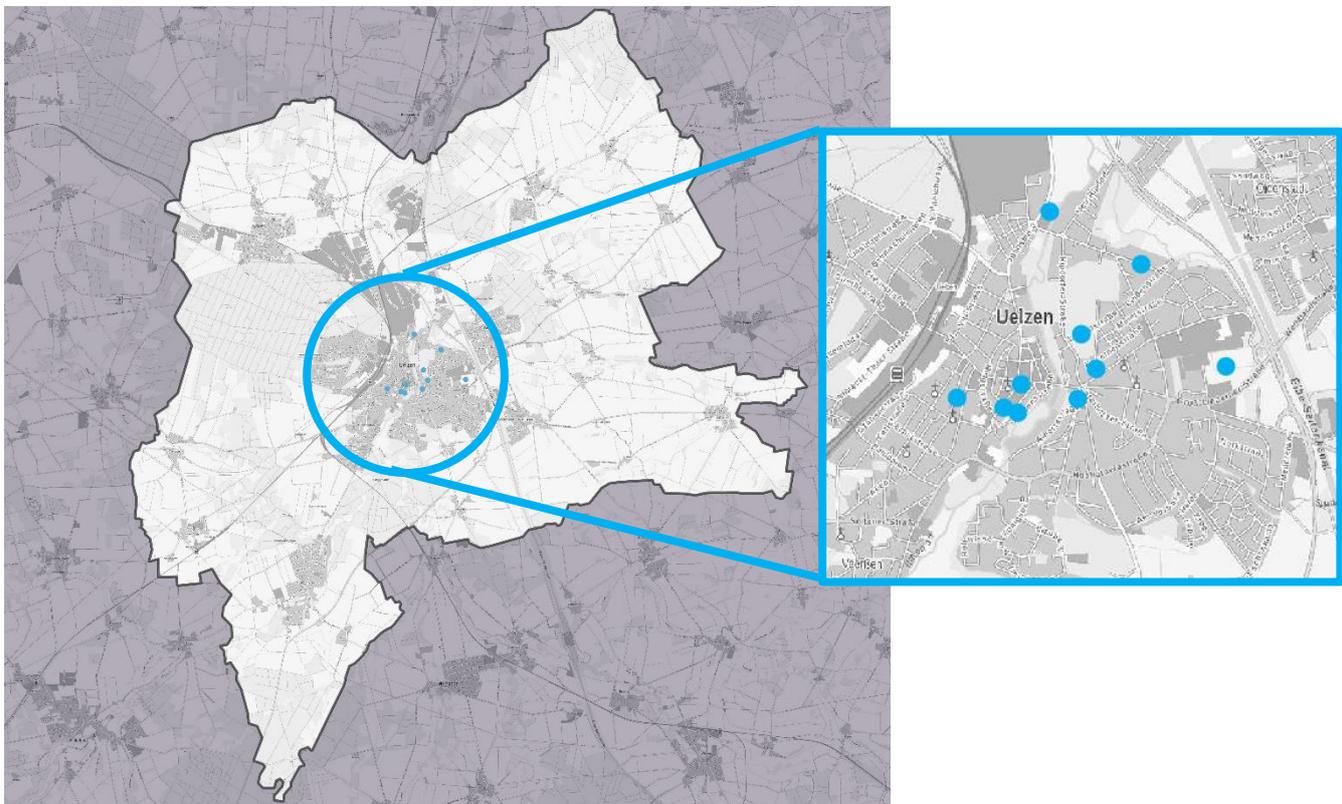
## 4.6 Parken

10 Karteneinträge kamen zum Thema Parken (siehe Abbildung 48), weitere zwei Hinweise per Postkarte.

Einige Anregungen bezogen sich auf die Innenstadt. Hier wurde auf der einen Seite für eine Reduktion der Parkplätze im Straßenraum plädiert, andere wünschten sich dagegen eine Ausweitung des Parkplatzangebots und kostenfreies Parken. Ideen kamen zu Parkhäusern sowie Sammelparkplätzen außerhalb der Innenstadt, welche per Shuttlebus an Innenstadt und Bahnhof anzubinden seien. In einigen Wohnstraßen wurden Falschparker beklagt oder der Wunsch nach Haltverboten laut.

Alle Hinweise bezogen sich auf die Uelzener Kernstadt.

**Abbildung 48: Verortung der Anmerkungen zu „Parken“**



Quelle: Eigene Darstellung

## 4.7 Anderes

In der Kategorie „Anderes“ wurden 8 Anregungen verortet (siehe Abbildung 49). Dabei gab es zwei Hinweise auf den Leerstand von Häusern und die Anmerkung, dass Geschäftsräume uninteressant sind, da die Mieten zu hoch und die Ladenflächen zu klein sind. Diese nicht im Mobilitätskonzept zu betrachtenden Anregungen werden entsprechend weitergeleitet.

In Bezug auf die Verkehrssicherheit gab es zwei Anmerkungen, dass es für ältere Menschen Anreize geben sollte, freiwillig ihre Fahrerlaubnis abzugeben. Zusätzlich wird vorgeschlagen, dass es eine Kontrolle der Fahrsicherheit für ältere Menschen geben soll. Darauf aufbauend wird eine bessere Kontrolle der Verkehrsregeln, besonders in Tempo 30 Zonen und verkehrsberuhigten Bereichen, gewünscht.

Der Schwerpunkt der Anmerkungen liegt in der Innenstadt.

Abbildung 49: Verortung der Anmerkungen zu „Anderes“



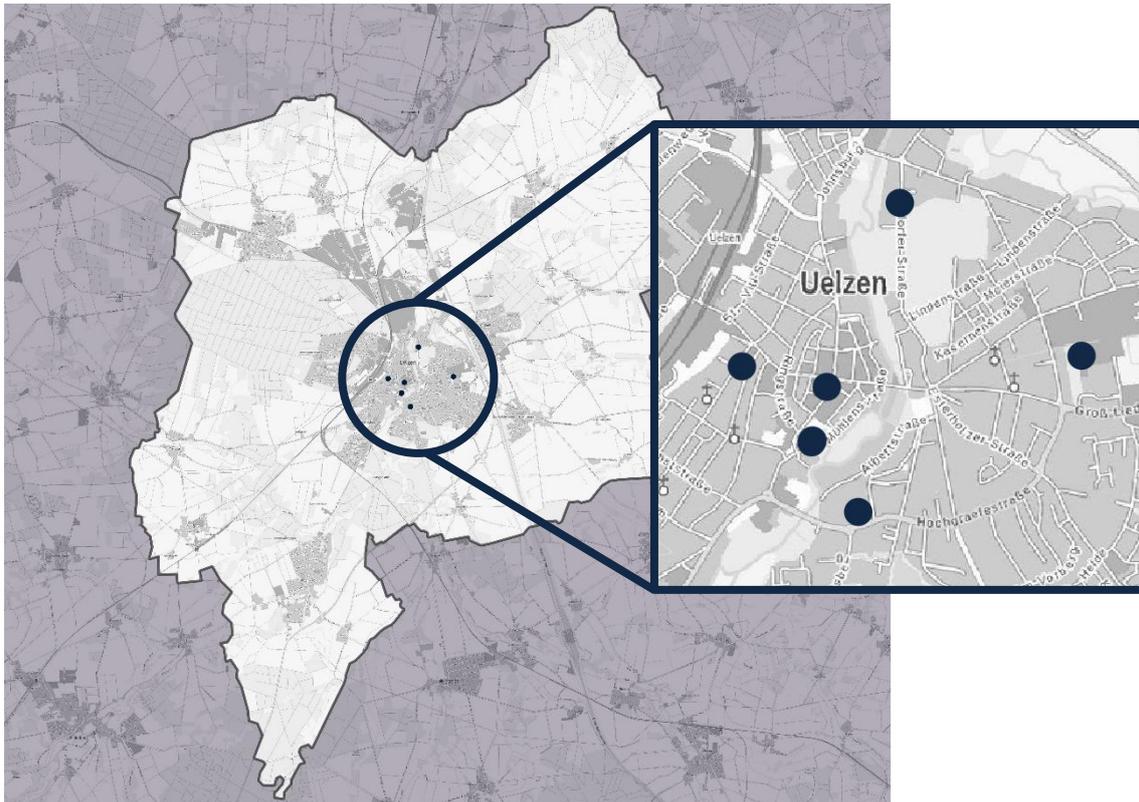
Quelle: Eigene Darstellung

## 4.8 E-Mobilität

Sieben Eintragungen kamen zum Thema E-Mobilität (siehe Abbildung 50).

In fast allen ging es dabei um konkrete Standortvorschläge für neue Ladesäulen auf Sammelparkplätzen, z. B. am Rathaus. Ein Beitrag forderte eine flexible und transparente Preisgestaltung.

**Abbildung 50: Verortung der Anmerkungen zu „E-Mobilität“**



Quelle: Eigene Darstellung

## 4.9 Schienenverkehr

In der Kategorie „Schienenverkehr“ wurden 5 Anregungen eingebracht (siehe Abbildung 51).

Zwei Nennungen beziehen sich auf den Wunsch nach einer besseren Zuganbindung. Dazu kommt der konkrete Wunsch nach einer verbesserten Zugverbindung zur KGS Bad Bevensen (Kooperative Gesamtschule) für den Schülerverkehr und – wie auch in der ersten Beteiligungsphase geäußerte Wunsch – für eine Reaktivierung des Bahnhofs Westerweyhe. Für den Hundertwasserbahnhof wird die Wiedereröffnung eines DB-Reisezentrums mit Auskunft und Kartenverkauf für den Fernverkehr gefordert.

Der Schwerpunkt der Anmerkungen zum Schienenverkehr liegt – wie auch in der ersten Beteiligungsphase - am Hundertwasserbahnhof in Uelzen und am ehemaligen Bahnhof Westerweyhe.

**Abbildung 51: Verortung der Anmerkungen zu „Schienenverkehr“**



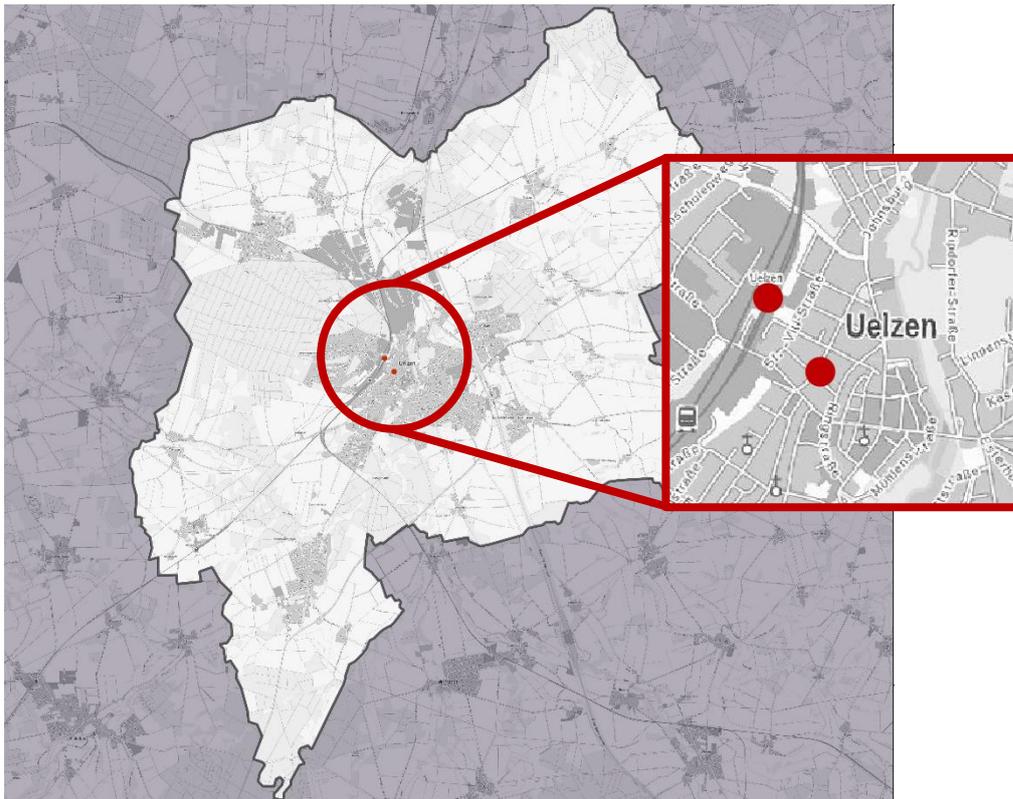
Quelle: Eigene Darstellung

## 4.10 Barrierefreiheit

Zur Barrierefreiheit wurden 2 Eintragungen auf der Karte gemacht (siehe Abbildung 52).

Vor allem in der Innenstadt soll baulich, insbesondere bei der Straßenquerung, die Barrierefreiheit sichergestellt werden. Hingewiesen wurde auch darauf, dass während des Wochenmarktes die Barrierefreiheit berücksichtigt werden muss. Der barrierefreie Zugang zu den Bahnsteigen ist zu verbessern.

**Abbildung 52: Verortung der Anmerkungen zu „Barrierefreiheit“**



Quelle: Eigene Darstellung

## 4.11 Wirtschaftsverkehr

Ein Eintrag zum Wirtschaftsverkehr (siehe Abbildung 53) bezog sich auf den zu fördernden Einsatz von Rückepferden statt schwerer Forstmaschinen zur Schonung von Wald und Boden. Ein Konzept zum Ausgleich der ökonomischen Verluste soll erstellt werden (Hinweis: Ein solches Konzept befindet sich gegenwärtig bereits in Umsetzung, da der städtische Eigenbetrieb Stadforst zwei Rückepferde anschafft.).

**Abbildung 53: Verortung der Anmerkungen zu „Wirtschaftsverkehr“**



Quelle: Eigene Darstellung

### Zentrale Erkenntnis: Kartenabfrage

Wie auch in der ersten Beteiligungsphase wurde die interaktive Kartenabfrage mit 349 Anmerkungen für konkrete ortsspezifische Hinweise durch die Teilnehmenden genutzt.

Mehr als die Hälfte der Anregungen wurde zum Thema Radverkehr geäußert. Hier ging es den Teilnehmenden vor allem um eine bessere Führung an den Hauptverkehrsstraßen, wobei teils eine Fahrbahnführung (Schutz- oder Radfahrstreifen), teils eine Seitenraumführung (Radwege) bevorzugt wurde. Insgesamt soll sich die Qualität, d. h. Breite und Beschaffenheit der Radverkehrsanlagen deutlich und flächendeckend verbessern. Auf wichtigen Nebenstraßen-Verbindungen sollen Fahrradstraßen eingerichtet werden. Viele Hinweise wurden auch zur Sicherung des Radverkehrs an Knotenpunkten sowie für bessere Verbindungen außerorts abgegeben.

Beim Autoverkehr ging es den Teilnehmenden vor allem um Maßnahmen der Verkehrsberuhigung in der Innenstadt und in Wohnstraßen sowie um sichere Knotenpunkte (insbesondere Kreisverkehre). Zum Parken kamen weniger Hinweise, hier wurde u. a. die Situation in der Innenstadt diskutiert. An vielen Sammelparkplätzen wurden neue E-Ladesäulen gewünscht.

Der Fußverkehr soll vor allem durch mehr attraktive, sichere und barrierefreie Querungsmöglichkeiten über die Fahrbahn sowie durch breitere Gehwege gefördert werden.

Im Themenfeld Busverkehr wurde eine konsequente Verbesserung von Busverbindungen und häufigere Fahrten angeregt. Auch der Wunsch nach nutzergruppenspezifischen Angeboten wie Rufbus und ein deutlicher Angebotsausbau für Menschen mit Behinderungen wird deutlich.

Ergänzend wurde bei den Hinweisen zum Schienenverkehr neben einer Angebotsausweitung auch konkrete Verbesserungen für den Schülerverkehr sowie eine Reaktivierung des Bahnhofs Westerweyhe angeregt. Für den Hundertwasserbahnhof wird die Wiedereröffnung eines DB-Reisezentrums mit Auskunft und Kartenverkauf für den Fernverkehr gefordert.

## **plan:mobil**

Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung

Dipl.- Geograph Frank Büsch

Ludwig-Erhard-Straße 14

D-34131 Kassel

[www.plan-mobil.de](http://www.plan-mobil.de)

## **Kontakt**

Tel. 0561 . 400 90 555

Fax 0561 . 70 84 10 4

[info@plan-mobil.de](mailto:info@plan-mobil.de)

## **ÖPNV-Anschluss**

Ⓜ Marbachshöhe

 Linien 3 & 7