

Bericht I: Grundlagen

Nachhaltiges Mobilitätskonzept für die Hansestadt Uelzen

Kassel, 17. April 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.

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

Vorwort Bürgermeister	12
1 Einleitung und Grundlagen	13
1.1 Ausgangssituation	13
1.2 Hintergrund und Ziele	15
1.3 Prozess	17
2 Rahmenbedingungen	21
2.1 Ausgewählte übergeordnete Rahmenbedingungen	21
2.2 Bestehende Konzepte und Strategieprozesse	22
2.2.1 Planwerke der Hansestadt Uelzen	23
2.2.2 Planwerke des Landkreises Uelzen	41
3 Verkehrsmodell der Hansestadt Uelzen	51
4 Raumstrukturanalyse	59
4.1 Raumstrukturelle Einordnung und Siedlungsstruktur	59
4.2 Verkehrliche Anbindung	63
4.3 Bevölkerungsentwicklung	65
4.4 Bildungseinrichtungen	66
4.5 Versorgungs- und Gesundheitsinfrastruktur	69
4.6 Tourismus, Freizeit- und Naherholungsgebiete	71
4.7 Pendelndenrelationen und Arbeitsplätze	74
4.7.1 Pendelndenrelationen	74
4.7.2 Arbeitsplatzstruktur	75
4.8 Mobilitätsverhalten	78
5 Analyse der Mobilitätsangebote	80
5.1 Fußverkehr	80
5.1.1 Netz wichtiger Verbindungen und Bereiche	80
5.1.2 Längsverkehr	81
5.1.3 Querverkehr	85
5.1.4 Hinweise aus der Öffentlichkeitsbeteiligung	88
5.1.5 SWOT-Analyse Fußverkehr	89

5.2	Radverkehr	91
5.2.1	Netz	91
5.2.2	Innerörtliche Hauptverkehrsstraßen – Längsführung	92
5.2.3	Innerörtliche Hauptverkehrsstraßen – Knotenpunkte	96
5.2.4	Innerörtliche Nebenstraßen und selbständige Wege	99
5.2.5	Außerörtliche Führung	101
5.2.6	Fahrradparken, Service und Kommunikation	105
5.2.7	Hinweise aus der Öffentlichkeitsbeteiligung	106
5.2.8	SWOT-Analyse Radverkehr	107
5.3	Öffentlicher Verkehr	109
5.3.1	Schienenpersonennahverkehr (SPNV)	109
5.3.2	Straßengebundener Personennahverkehr	111
5.3.3	Bedienungsqualität	117
5.3.4	Verbindungsqualität	121
5.3.5	Erschließungsqualität	123
5.3.6	Haltestellen	125
5.3.7	Tarif	130
5.3.8	Fahrgastinformation	133
5.3.9	Hinweise aus der Öffentlichkeitsbeteiligung	135
5.3.10	SWOT-Analyse zum ÖPNV	137
5.4	Kfz-Verkehr	139
5.4.1	Straßennetz	139
5.4.2	Knotenpunkte	144
5.4.3	Ist-Situation und Prognose der Verkehrsbelastungen	145
5.4.4	Hinweise aus der Öffentlichkeitsbeteiligung	150
5.4.5	SWOT-Analyse Kfz-Verkehr	152
5.5	Wirtschaftsverkehr	153
5.5.1	Straßenwirtschaftsverkehr	153
5.5.2	Schiene und Wasserstraße	154
5.5.3	Belieferung der Innenstadt	155
5.5.4	Hinweise aus der Öffentlichkeitsbeteiligung	156
5.5.5	SWOT-Analyse Wirtschaftsverkehr	157
5.6	Ruhender Kfz-Verkehr	158
5.6.1	Parken in der Innenstadt	158
5.6.2	Parkplätze außerhalb der Innenstadt	160
5.6.3	Ladeinfrastruktur für E-Kfz	161

5.6.4	Hinweise aus der Öffentlichkeitsbeteiligung	162
5.6.5	SWOT-Analyse ruhender Kfz-Verkehr	162
5.7	Vernetzte Mobilität	164
5.7.1	Verknüpfungspunkte	164
5.7.2	Mobilitätsstationen	173
5.7.3	Carsharing	173
5.7.4	Bikesharing	174
5.7.5	E-Tretroller/-Scooter	174
5.7.6	Bike+Ride	175
5.7.7	Park+Ride	176
5.7.8	Ladeinfrastruktur für Pedelecs	177
5.7.9	Leitsystem und Beschilderung	178
5.7.10	Digitalisierung	178
5.7.11	Hinweise aus der Öffentlichkeitsbeteiligung	179
5.7.12	SWOT-Analyse zur vernetzten Mobilität	180
5.8	Verkehrssicherheit	182

In diesem Bericht wird aus Gründen der besseren Lesbarkeit das generische Maskulinum verwendet. Weibliche und anderweitige Geschlechteridentitäten werden dabei ausdrücklich mitgemeint, soweit es für die Aussage erforderlich ist.

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Übersicht der bestehenden Planung mit Aussagen über das Themenfeld Mobilität und Verkehr für die Hansestadt Uelzen und den Landkreis Uelzen	22
Tabelle 2:	Statistische Kenngrößen der Modellgüte insgesamt und in einzelnen Größenklassen	55
Tabelle 3:	Vorhaben mit individueller Prognose des Verkehrsaufkommens, Typ W = Wohnen, GE = Gewerbe, MK = Kerngebiet / Büro	58
Tabelle 4:	Bevölkerungsentwicklung 2010 - 2020	65
Tabelle 5:	Bevölkerungsverteilung nach Altersgruppen in der Hansestadt Uelzen; Stand 01.01.2020	65
Tabelle 7:	Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte nach Altersgruppen der Hansestadt Uelzen (Stand Juni 2019)	75
Tabelle 8:	Arbeitsplatzschwerpunkte bzw. große Arbeitgeber in der Hansestadt Uelzen	76
Tabelle 9:	Bestehende Gewerbegebiete in der Hansestadt Uelzen	77
Tabelle 10:	SPNV-Angebot Status quo (Fahrplanstand Juli 2021)	110
Tabelle 11:	ÖPNV-Angebot Status quo	113
Tabelle 12:	Preise in Euro für das Stadtgebiet Uelzen	130
Tabelle 13:	Kfz-Bestand und Motorisierungsgrad im Landkreis Uelzen.	139
Tabelle 14:	Ausstattungsmerkmale der Verknüpfungspunkte (Alle Fotos aus 2021)	166

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Zeit- und Ablaufplan zur Erstellung des nachhaltigen Mobilitätskonzeptes für die Hansestadt Uelzen	17
Abbildung 2: (Analoge und digitale) Abstimmungsformate	18
Abbildung 3: Bürgerbeteiligungsrunde am 04. November 2022 (Ratssaal)	19
Abbildung 4: Ausschnitte der projektbezogenen Website www.mobilitaet-uelzen.de	20
Abbildung 5: Übersicht der Einzelhandelsschwerpunkten in der Hansestadt Uelzen	25
Abbildung 6: Ausschnitt aus dem Einzelhandels- und Zentrumskonzept für die Hansestadt Uelzen	25
Abbildung 7: Maßnahmenkonzept des Radverkehrskonzeptes der Hansestadt Uelzen	33
Abbildung 8: Ausschnitt des FNPs zur Kernstadt Uelzen	37
Abbildung 9: Systemskizze zur Verkehrssituation in der Hansestadt Uelzen aus dem Flächennutzungsplan 2000	38
Abbildung 10: Innerstädtische Plätze, die im Rahmen vom städtebaulichen Wettbewerb entwickelt werden	39
Abbildung 11: Areal des zukünftigen Berufsschulcampus	40
Abbildung 12: Bereiche der Verkehrsuntersuchung innerhalb des Parkplatzkonzeptes 2018	41
Abbildung 14: Ausschnitt aus dem Regionalen Radwegekonzept 2016 mit Quellen und Zielen für die Hansestadt Uelzen	45
Abbildung 15: Ausschnitt aus dem regionalen Raumordnungsprogramm für den Landkreis Uelzen	46
Abbildung 16: Lückenschluss der A39 (Stand 20.03.2020)	50
Abbildung 17: Auswertung der Pendlerverflechtungen in Verbindung mit Verwaltungsgrenzen	52
Abbildung 18: Streudiagramm Wertepaare erhobener und modellierter Belastung, Abweichung über Zählwert, mit Grenzen zulässiger Abweichung entsprechend NHCRP 255	54
Abbildung 19: Verteilung der GEH-Werte für Pkw- und SV-Belastungen im Analysemodell Uelzen	55
Abbildung 20: Übersicht geplante Nutzungen als Grundlage der vorhabenbezogenen Prognose	57
Abbildung 21: Übersicht Verkehrserzeugung der geplanten Nutzungen als Grundlage der vorhabenbezogenen Prognose	57
Abbildung 22: Luftbild Hansestadt Uelzen	60
Abbildung 23: Einwohnerinnen und Einwohner der Ortsteile der Hansestadt Uelzen (Stand 2020)	61
Abbildung 24: Siedlungsentwicklung 2018-2030	62
Abbildung 25: Regionale Erreichbarkeit von der Hansestadt Uelzen	63
Abbildung 26: Reisezeitenvergleich verschiedener Verkehrsmittel	64
Abbildung 27: Bildungseinrichtungen in der Hansestadt Uelzen	68
Abbildung 28: Nahversorgungs- und Gesundheitseinrichtungen der Hansestadt Uelzen	69
Abbildung 29: Freizeit- und Tourismuseinrichtungen der Hansestadt Uelzen	72
Abbildung 30: Ein- und Auspendelnde der Hansestadt Uelzen (Stand Juli 2021)	74
Abbildung 31: Beschäftigte nach Wirtschaftsabschnitten	76

Abbildung 32: Gewerbebebietsentwicklung 2018 – 2030 (Stand Januar 2023)	78
Abbildung 33: Modal Split der Hansestadt Uelzen	79
Abbildung 34: Verkehrsmittelwahl in der Hansestadt Uelzen nach Wegezweck	79
Abbildung 35: Netz wichtiger Verbindungen und Bereiche des Fußverkehrs in der Uelzener Kernstadt	81
Abbildung 36: links: Fußgängerzone in der Bahnhofstraße; rechts: verkehrsberuhigter Bereich in der Gudesstraße	82
Abbildung 37: links: ca. 1,00 m breiter Gehweg neben benutzungspflichtigem Radweg an der Groß Liederner Straße im Bereich der Bushaltestelle Osterstraße; rechts: ca. 1,20 m breiter Gehweg neben nicht benutzungspflichtigem Radweg an der Hambrocker Straße	82
Abbildung 38: links: mit ca. 1,40 m wesentlich zu schmalen Gehweg (Radverkehr in beiden Richtungen freigegeben) im Bohldammtunnel; rechts: Unterführung des selbständigen gemeinsamen Geh- und Radwegs an der Zuckerfabrik (ca. 2,10 m Breite)	83
Abbildung 39: links: ausgebaute Geh- und Radwegverbindung rechts der Ilmenau zwischen Lange Brücke und Lessing-Gymnasium; rechts: schmaler Geh- und Radweg links der Ilmenau zwischen Katzenbuckel und Hallenbad	84
Abbildung 40: Kartierung der Bestandsanalyse im Fußverkehr	84
Abbildung 41: links: Fußgängerüberweg über die Gudesstraße Höhe Ilmenauufer, unterbrochen durch den Radweg; rechts: Fußgängerüberweg am Kreisverkehr Veerßer Straße / Greyerbrücke	86
Abbildung 42: Oben links: Dreiecksinsel am Knotenpunkt Birkenallee / Neu Ripdorf; oben rechts: weit abgesetzte Furten am Knotenpunkt B 71 Heinrich-Meyerholz-Straße / Esterholzer Straße	87
Abbildung 43: links: differenzierte Bordhöhe und akustisch-taktile Signalgeber an der LSA Lüneburger Straße / Schillerstraße; rechts: abgerundete 3 cm-Bordsteinkante am FGÜ Lüneburger Straße / Am Taterhof	87
Abbildung 44: Schwerpunktmäßig zu fördernde Verkehrsarten in der ersten Beteiligung	88
Abbildung 45: Häufigkeit der Nennung von Problemen für den Fußverkehr	88
Abbildung 46: Radroutennetz aus dem Radverkehrskonzept der Hansestadt Uelzen, Hauptnetz und Ergänzungsnetz aus dem Regionalen Radwegkonzept des Landkreises Uelzen	92
Abbildung 47: links: gemeinsamer Geh- und Radweg mit getrennter Pflastergestaltung; rechts: wissen die Verkehrsteilnehmenden noch, dass dies ein gemeinsamer Geh- und Radweg ist?	93
Abbildung 48: links: Verschwenkungen und Schilderpfosten am Radweg an der Lüneburger Straße mit Konfliktpotenzial an der Bushaltestelle; rechts: 1,40 m breiter, für den Radverkehr in beiden Richtungen freigegebener Gehweg im Bohldammtunnel	94
Abbildung 49: links: Höhenversätze im Radweg an der Johnsborg; rechts: Konflikte mit dem ruhenden Kfz-Verkehr an der Hambrocker Straße	94
Abbildung 50: links: Aufleitung des Schutzstreifens in Neu Ripdorf zum nicht benutzungspflichtigen, zu schmalen Radweg südlich der B 4-Unterführung; rechts: Ende des Radwegs in der Veerßer Straße vor der Fritz-Röver-Straße, der Bereich wird zurzeit komplett umgebaut	95
Abbildung 51: Kartierung der Bestandsanalyse im Radverkehr für die Kernstadt	95

Abbildung 52: links: weit abgesetzte Furten am Knotenpunkt Tile-Hagemann-Straße / Oldenstädter Straße; rechts: unübersichtliche Radverkehrsführung an der Dreiecksinsel am Knotenpunkt Groß Liederner Straße / Heinrich-Meyerholz-Straße (abknickende B 71)	97
Abbildung 53: links: gute Sichtverhältnisse auf den Radverkehr für abbiegende Kfz – kritisch ist hier die Einsehbarkeit des Radwegs für einbiegende Kfz (Celler Straße / Zufahrt Häuser 32-38);	97
Abbildung 54: Schlechte Sicht auf den bevorrechtigten Radweg – links: Holdenstedter Straße / Blumenstraße; rechts: B 4 Uhlenring / B 71 Groß Liederner Straße, ähnlich an Meilereiweg	98
Abbildung 55: links: ca. 7,00 m weit abgesetzte Furt am Kreisverkehr B 71 Greyerstraße / Am Königsberg; rechts: ca. 10,00 m weit abgesetzte Furt am Kreisverkehr Holdenstedter Straße / Borner Straße	98
Abbildung 56: „Schutzstreifen“ auf dem Hammersteinplatz	99
Abbildung 57: Beispiel-Einbahnstraßen mit grundsätzlichem Potenzial zur Öffnung – links: Gartenstraße (noch Tempo 50); rechts: Rademacherstraße	100
Abbildung 58: oben links: ausgebauter Geh- und Radwegverbindung rechts der Ilmenau zwischen Lange Brücke und Lessing-Gymnasium; oben rechts: schmaler Geh- und Radweg links der Ilmenau zwischen Katzenbuckel und Hallenbad; unten links: 1,60 m breite sowie steile Brücke zur Celler Straße, unten rechts: 2,00 m breite sowie steile Brücke zur Lüneburger Straße	101
Abbildung 59: links: 2,00 m breiter Geh- und Radweg an der Celler Straße; rechts: Radverkehrsfurt über eine nicht signalisierte Rechtseinbieger-Fahrbahn an der Einmündung B 4 / Nordallee	102
Abbildung 60: links: Unterführung unter dem Elbe-Seitenkanal zwischen Kernstadt und Oldenstadt; rechts: wenig ausgebauter Zuwegung zum Betriebsweg	103
Abbildung 61: links: Unterführung zwischen Schützenplatz und Kuhteichweg; rechts: Unterführung Kuhteichweg	103
Abbildung 62: Radverkehrsverbindung Kernstadt – Holdenstedt, links: ausgewiesener Weg; rechts: besser geeigneter, paralleler Weg	104
Abbildung 63: Kartierung der Bestandsanalyse im Radverkehr für die Ortsteile	104
Abbildung 64: Sammelabstellanlage am Hundertwasserbahnhof	105
Abbildung 65: Verteilte Radabstellanlagen in der Innenstadt	105
Abbildung 66: Häufigkeit der Nennung von Problemen für den Radverkehr (Ergebnisse der ersten Beteiligung)	107
Abbildung 67: Eindrücke der SPNV-Anbindungen am Hundertwasserbahnhof von Uelzen	110
Abbildung 68: Bestehendes Liniennetz in der Hansestadt Uelzen	112
Abbildung 69: Anzahl Halte pro Tag (Stadtbus und Regionalbus)	118
Abbildung 70: Anzahl Halte in der Hauptverkehrszeit (Mo – Fr 07:00 - 08:00)	119
Abbildung 71: Anzahl Halte in der Nebenverkehrszeit (Mo – Fr 13:00 - 14:00)	120
Abbildung 72: Anzahl Halte in der Schwachverkehrszeit (Mo – Fr 20:00 - 21:00)	121
Abbildung 73: Station „Wilhelm-Seedorf-Str.“ am Erweiterungsstandort des BBS Campus	122
Abbildung 74: Reisezeiten zwischen Haltestellen im Stadtgebiet	122

Abbildung 75: Erschließungsqualität inkl. Erschließungsdefizite mit einem Erschließungsradius von 300m	124
Abbildung 76: Analoge Informationen über Busfahrten an der Station „Am Vorberg / Hambrocker Straße“	125
Abbildung 77: Bushaltestelle Nothmannstraße (links) und Lindenstraße (rechts) mit jeweils einem Haltestellenmast	126
Abbildung 78: Haltestellen Post mit einem Haltestellenmast und einer nahegelegenen Bank als Sitzmöglichkeit (September 2021)	127
Abbildung 79: Bushaltestelle Agentur für Arbeit mit überdachten Sitzmöglichkeiten (links) und Bushaltestelle Friedhof mit unüberdachte Sitzmöglichkeit (rechts)	127
Abbildung 80: Bushaltestelle Wolfersburger Mühlenweg bzw. Haltestelle Espenweg	128
Abbildung 81: Bushaltestelle Molzen-Denkmal (links) und Bushaltestelle Ripdorf (rechts)	128
Abbildung 82: Bushaltestelle Oldenstadt-Am Platz mit barrierefreiem Zugang	129
Abbildung 83: Bushaltestelle Sternplatz / Medingstraße mit barrierefreiem Zugang, unüberdachter Sitzmöglichkeit und Haltestellenmast	130
Abbildung 84: Tarifzonen und -ringe des Uelzen-Tarifs	132
Abbildung 85: Preistabelle Tarifsysteem im Landkreis Uelzen	133
Abbildung 86: Wie zufrieden sind Sie, wenn Sie sich mit den folgenden Verkehrsmitteln durch Uelzen bewegen? (Absoluten Angaben, n= 210) (Ergebnisse der ersten Bürgerbeteiligung)	135
Abbildung 87: Ich nutze den ÖPNV (Bus/Bahn) nicht, weil ... (Ergebnisse der ersten digitalen Bürgerbeteiligung)	136
Abbildung 88: links: Ortsumgehung der B 4 Uhlenring an der Anschlussstelle B 191; rechts: Ortsdurchfahrt der B 71 in der Greyerstraße mit 9,00 m überbreiter Fahrbahn	141
Abbildung 89: links: „Einfahrtstor“ in den Marktbereich in der Veerßer Straße Ecke Turmstraße; rechts: Hinweis auf gesperrte Innenstadt am Hammersteinplatz	142
Abbildung 90: links: Einfahrt in eine Tempo-30-Zone (Lindenstraße / Bernhard-Nigebur-Straße); rechts: Tempo 50 in der Luisestraße	143
Abbildung 91: Kartierung der Bestandsanalyse im Kfz-Verkehr	143
Abbildung 92: links: ein baulich nicht abgegrenzter Innenring führt dazu, dass der Kreisverkehr mit zu hoher Geschwindigkeit befahren werden kann (B 71 Veerßer Straße / Greyerbrücke); rechts: überbreite Kreisfahrbahn auf dem Hammersteinplatz	144
Abbildung 93: schlechte Sicht von Linksabbiegern auf entgegenkommende Kfz an der Kreuzung B 71 Hochgraefstraße / Esterholzer Straße	145
Abbildung 94: Belastungsplot Analysemodell (2020-01-016), Beschriftung > 1.000 Kfz	146
Abbildung 95: Belastungsplot Analysemodell, Binnenverkehr, Beschriftung > 1.000 Kfz.	147
Abbildung 96: Belastungsplot Analysemodell, Außen- und Durchgangsverkehr, Beschriftung > 1.000 Kfz.	148
Abbildung 97: Strombündel bzw. „Spinne“ für B 71 Fahrtrichtung Nord zwischen Celler Straße und Groß Liederner Straße [Kfz/24h]	149
Abbildung 98: Differenzplot Prognosenullfall 2035 – Analysemodell > 500 Kfz.	150
Abbildung 99: Häufigkeit der Nennung von Problemen für den Kfz-Verkehr	151

Abbildung 100: Top 5 Wünsche verkehrsmittelübergreifend (Ergebnisse der ersten Beteiligung)	151
Abbildung 101: Kartierung der Bestandsanalyse im Wirtschaftsverkehr	154
Abbildung 102: Ladezone am Rathaus	156
Abbildung 103: links: Parkraumbewirtschaftung in der Innenstadt (Lüneburger Straße); rechts: Parkhaus Schmiedestraße („CEKA“) mit freien Kapazitäten – Angstraum?	159
Abbildung 104: Kartierung der Regelungen und der Belegungserhebung für den ruhenden Kfz-Verkehr in der Innenstadt	160
Abbildung 105: Kartierung der Sammelparkplätze und Elektro-Ladestationen	161
Abbildung 106: Bestehende Verknüpfungspunkte in der Hansestadt Uelzen	165
Abbildung 107: Ehemalige E-Bike Ladestation am Rathaus, nun im gleichen Format am BADUE Badeland	177
Abbildung 108: Beschilderung Taxistand (links) und Leitsystem am Bahnhof (rechts)	178
Abbildung 109: Insgesamt läuft es in der Hansestadt Uelzen bezogen auf den Verkehr eher ... (Absolute Angaben, n=164 davon 46 Teilnehmerinnen und Teilnehmer keine Angaben)	179
Abbildung 110: Kartierung der Unfallhäufungsstellen und auffälligen Bereiche	184

Vorwort

Liebe Uelzenerinnen und Uelzener,

die Planung und Gestaltung nachhaltiger Mobilität ist ein wichtiges, aber auch komplexes Zukunftsthema. Unser aller Zufriedenheit hängt wesentlich von einfacher, individueller, sauberer und bezahlbarer Mobilität ab – für den Weg zur Arbeit, zur Schule, zum Einkaufen oder in der Freizeit. Ich freue mich, dass der Hansestadt Uelzen nun ein fundiertes Werk mit geeigneten Instrumenten für ihre Mobilitätsentwicklung in den kommenden 15 Jahren vorliegt.



Neben dem Autoverkehr spielen der Rad- und Fußverkehr sowie Bus und Bahn eine wichtige Rolle in der täglichen Mobilität. Gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern, Fachleuten und den politischen Fraktionen haben wir diese Aspekte in den vergangenen zwei Jahren intensiv reflektiert und Erfordernisse für die Zukunft abgeleitet. Dabei stand die Frage im Fokus, wie zukünftige Mobilität mit klimafreundlichen Mobilitätsangeboten gestaltet werden kann.

Für die Zukunfts- und Wettbewerbsfähigkeit sind nachhaltige sowie klimaschonende Maßnahmen im Verkehrssektor und die Vermeidung klimaschädlicher Treibhausgase unausweichlich. Auch vor dem Hintergrund weiterer aktueller Herausforderungen wie der demografischer Wandel, die Sicherung des Wirtschaftsstandortes, die Anpassung an den Klimawandel oder die Energiekrise liefert das nachhaltige Mobilitätskonzept konkrete, zukunftsorientierte Handlungsempfehlungen, die über das bisher Geplante hinausgehen.

Das Konzept zeigt, dass der Wandel zu nachhaltiger Mobilität gelingt durch weiteren Umbau der Infrastrukturen, bessere Fuß- und Radwege, einen gut ausgebauten Bus- und Bahnverkehr – allesamt barrierefrei zugänglich für alle Bewohnenden der Hansestadt. Der Dialog hierzu endet nicht mit dem fertigen Papier. Im Gegenteil: Die Diskussion über die enthaltenen Perspektiven und die Umsetzung der empfohlenen Maßnahmen werden uns fortan begleiten. Mobilität bleibt ein Thema, das uns alle bewegt und betrifft. Lassen Sie uns gemeinsam an innovativen Lösungen arbeiten!

A handwritten signature in blue ink, which appears to read 'J. Markwardt'.

Jürgen Markwardt

Bürgermeister der Hansestadt Uelzen

1 Einleitung und Grundlagen

1.1 Ausgangssituation

Der private Pkw dominiert in Städten, insbesondere aber in ländlichen Regionen die Verkehrsmittelwahl. Wer über einen Pkw verfügt, kann seine Ziele in der Regel schnell und zeitlich flexibel erreichen. Dagegen haben Menschen ohne eigenen Pkw oft große Schwierigkeiten, mobil zu sein, wenn der ÖPNV Lücken aufweist und Alternativen wie bspw. Sharing-Angebote fehlen.

Bundespolitisch übergeordnetes Ziel der Mobilitätsentwicklung ist die konsequente Verfolgung der Klimaschutzziele. Der Verkehrssektor ist dabei der einzige Sektor, der seine Treibhausgas-Emissionen seit 1990 nicht mindern konnte. Der Verkehr ist für etwa 20% aller Treibhausgasemissionen in Deutschland verantwortlich, auch in der Hansestadt Uelzen verursacht der Verkehr gut ein Fünftel aller klimaschädlichen Emissionen. Am 12. Mai 2021 wurde infolge des Urteils des Bundesverfassungsgerichtes von der Bundesregierung das geänderte Klimaschutzgesetz vorgelegt, welches die Klimaziele verschärft. Die Novellierung sieht vor die Klimaneutralität bis 2045 zu erreichen und 88% weniger CO₂ bis 2040 (ggü. 1990) auszustoßen. Dazu sollen unter anderem die CO₂ Emissionsmengen im Verkehrssektor um mindestens 40 bis 42 Prozent bis zum Jahr 2030 gesenkt werden.¹

Im Verkehrssektor sollen die CO₂-Minderungen somit vorrangig durch ein Maßnahmenbündel aus Förderung umweltverträglicher Mobilität, der Verkehrsverlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsmittel und Anreizen in Verbindung mit einer Bepreisung von CO₂ erreicht werden. Die hohe Relevanz zu handeln, spiegelt sich auch in einer Reihe von Aktivitäten wider.

Um die Ziele des Klimaschutzgesetzes erreichen zu können, „hat die Bundesregierung am 23. Juni ein 8-Milliarden-Sofortprogramm beschlossen“.² Das Sofortprogramm 2022 soll unter anderem eine klimafreundlichere Mobilität fördern, wie zum Beispiel lückenlose Radwegenetze mit Radparkplätzen an ÖPNV-Knotenpunkten und Lademöglichkeiten für E-Bikes (mit 400 Mio. Euro), die Modernisierung des Bahnbetriebs (mit 200 Mio. Euro) und den Bau von Schnelllade-Hubs in Stadtquartieren (mit 200 Mio. Euro).³

Im aktuellen Koalitionsvertrag der Bundesregierung heißt es, dass die Erschließungs- und Qualitätsstandards für ein alltagstaugliches Verkehrsangebot als möglichst vollwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr im Jahr 2022 zwischen Bund, Ländern und Kommunen definiert werden sollen. Die Bahn soll zum Rückgrat der Mobilität auch im ländlichen Raum werden. Individual- und Kollektivverkehre sollen besser miteinander verknüpft und durch neue flexible Angebote, auch privater Anbieter, ergänzt werden. Unterstützt werden sollen Initiativen zur Schaffung von besonderen

¹ Die Bundesregierung: Ziele der Bundesregierung, <https://www.bundesregierung.de/breg-de/themen/klimaschutz/klimaziele-und-sektoren-1669268>, [Zugriff: 13.09.2019]

² Die Bundesregierung: Klimaschutzgesetz 2021, <https://www.bundesregierung.de/breg-de/themen/klimaschutz/klimaschutzgesetz-2021-1913672>, [Zugriff: 12.07.2021]

³ Die Bundesregierung: Sofortprogramm 2022, <https://www.bundesregierung.de/breg-de/suche/sofortprogramm-klimaschutz-1934852> [Zugriff: 23.06.2021]

Orten in dünn besiedelten Bereichen, die Angebote bündeln – zum Beispiel für Nahversorgung, Kultur, Bildung und Gesundheitsdienstleistungen.

Auf der Verkehrsministerkonferenz vom 16.04.2021 wurde u.a. der Beschluss gefasst, für eine Ausweitung des Angebotes und eine Qualitätsverbesserung die Weichen zu stellen, um die Verkehrswende und die angestrebte Verdoppelung der Fahrgastzahlen (ggü. 2019) zur Erreichung der Klimaziele bis zum Jahr 2030 einzuleiten.⁴

Es gilt Mobilität in der Hansestadt Uelzen zukünftig so zu planen und umzusetzen, dass gleichwertige Lebensverhältnisse hergestellt werden, Mobilitätsbedürfnisse gestillt werden können, die Umwelt entlastet und zum Klimaschutz beigetragen wird. Eine Verkehrswende im Sinne einer stärkeren Nutzung kollektiver und gemeinschaftlich genutzter Verkehrsmittel steht bundesweit vor großen Hürden. Dies betrifft insbesondere Klein- und Mittelstädte in ländlichen Räumen: Flächenversiegelung und -zerschneidung sind auch außerhalb der großen Städte ein relevantes Thema, Ressourcenverbrauch und -effizienz verlieren bei einer Marktdurchdringung mit alternativen Antrieben nicht an Bedeutung. Aktuelle Kostensteigerungen und die Energieknappheit erzeugen zusätzlichen Handlungsdruck.

Bedingt durch die Covid-19-Pandemie hat sich auch das Mobilitätsverhalten der Bewohnerinnen und Bewohner der Hansestadt Uelzen verändert. Aufgrund der Hygienemaßnahmen und der geltenden Regelungen zur Kontaktreduzierung sind auch in der Hansestadt Uelzen weniger bzw. kürzere Wege für Arbeit und Freizeit zurückgelegt worden. Erhebungen der Auswirkungen der Corona-Pandemie auf unser Mobilitätsverhalten zeigen neben der Reduzierung der zurückgelegten Wegedistanzen auch einen Rückgang in der ÖPNV-Nutzung, während individuelle, abstandwahrende Fortbewegung, wie Fuß, Rad und insbesondere der MIV zugelegt haben. Auch ein Rückgang im multimodalen Mobilitätsverhalten ist festzuhalten.

Auch langfristig werden sich die Mobilitätsverhältnisse bedingt durch die Pandemie verändern. Neue Ansprüche, bspw. an angepasste Home-Office-Situationen bedeuten ggf. weniger Kfz-Fahrten, aber auch geänderte Ansprüche an das ÖPNV-Angebot (ÖPNV-Abonnements nicht für 5 Tage die Woche, sondern bspw. nur für 3 Tage).

Mit der Corona-Pandemie ist ein tiefgreifender gesellschaftlicher Ausnahmezustand eingetreten, dessen Auswirkungen weder kurz-, noch mittel- oder langfristig konkret zu prognostizieren sind. Die Krise könnte einerseits zu einer Verlagerung von Wegen auf weniger umweltfreundliche Verkehrsmittel (z.B. vom ÖPNV auf den Pkw) beitragen, andererseits könnte sie bewirken, dass Routinen aufgebrochen und Zielgruppen für ein nachhaltigeres Mobilitätsverhalten gewonnen werden, die sonst nicht erreicht werden würden.

⁴ Geschäftsstelle der Verkehrsministerkonferenz: Beschluss der Sonder-Verkehrsministerkonferenz 26.02.2021, <https://www.verkehrsministerkonferenz.de/VMK/DE/termine/sitzungen/21-02-26-sonder-vmk-telko.html?nn=4812498>, [Zugriff: 22.10.2021]

1.2 Hintergrund und Ziele

Zu den Anforderungen an und Zielen der Erstellung des Mobilitätskonzeptes sagt die Beschlussvorlage vom 14.12.2020 zusammenfassend:

Das nachhaltige Mobilitätskonzept für die Hansestadt Uelzen ist „ein Entwicklungsplan für eine bürger- und klimafreundliche Mobilitätswende, der sich den komplexen Aufgaben der kommenden Zeit stellt, nicht nur individuelle, sondern auch wirtschaftliche und touristische Verkehre mitdenkt und nachhaltige Lösungen für die nächsten rund 15 Jahre liefert, soll bei der notwendigen Anpassung des Mobilitätsverhaltens helfen bzw. die Grundlage dafür bilden und so auch zu einer Verbesserung des Stadtklimas beitragen.“

Als Mittelzentrum ist die Hansestadt Uelzen in ihrer Ankerfunktion auf eine attraktive Verkehrsverbindung mit den Umlandkommunen angewiesen. In der ländlich flächigen Struktur dominiert der konventionell motorisierte (Individual-)Verkehr (MIV) und nimmt weiter zu. Angesichts des Klimawandels, der Demographie und Urbanisierung fehlt ein zukunftsweisender Entwicklungsplan für eine bürger- und klimafreundliche Mobilitätswende. Dies gilt auch für die wirtschaftlichen und touristischen Verkehre. Die Hansestadt Uelzen hat auf dieser Grundlage entschieden ein Nachhaltiges Mobilitätskonzept aufzustellen, welches als strategischer Handlungsrahmen für die zukünftige Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung bis ins Jahr 2040 dienen soll.

Mit dem vorliegenden Nachhaltigen Mobilitätskonzept wird ein integrierter Ansatz verfolgt. So werden Mobilität und Verkehr für alle Verkehrsarten gemeinsam im Rahmen der räumlichen, demografischen und wirtschaftlichen Gegebenheiten in der Hansestadt Uelzen sowie der gesamtgesellschaftlichen Herausforderungen betrachtet. Das Konzept behandelt alle in der Hansestadt Uelzen bedeutsamen Verkehrsträger (den öffentlichen Personennahverkehr und den Schienenverkehr, den motorisierten Individualverkehr, den Güter- und Wirtschaftsverkehr sowie den Alltags- und touristischen Radverkehr und den Fußverkehr). Die Erreichbarkeit der Stadt ist zukunftsfähig zu sichern und weiterzuentwickeln: Bezogen auf die Binnenmobilität ist auch aus den Ortsteilen die Anbindung an die Kernstadt zu verbessern, regional ist die Anbindung der ländlichen Räume und damit insbesondere die Erreichbarkeit als Standort von Arbeitsplätzen, Handel und Dienstleistungen, Kultur- und Tourismusangeboten, Freizeitaktivitäten sowie Versorgungseinrichtungen im Einzugsbereich von Hamburg, Bremen und Hannover sicherzustellen.

Ziel des Nachhaltigen Mobilitätskonzeptes ist die Umsetzung der im von der Bundesregierung im Klimaschutzgesetz definierten Klimaschutzziele und Jahresemissionsmengen, die sich an den nationalen Klimaschutzziele zur Klimaneutralität bis zum Jahr 2045 richten.⁵ Das Nachhaltige Mobilitätskonzept zielt darauf ab einen Handlungsrahmen ausgehend von der aktuellen Situation und den Herausforderungen der Hansestadt Uelzen zu erarbeiten, welcher aufzeigt, wie eine zukunftsweisende und nachhaltige Mobilität für das Stadtgebiet sowie zur Anbindung der ländlichen Räume an das Mittelzentrum aussehen kann und welche Maßnahmen dafür erforderlich sind. Das Nachhaltige Mobilitätskonzept baut insbesondere auf das beschlossene Integrierte Stadtentwicklungskonzept

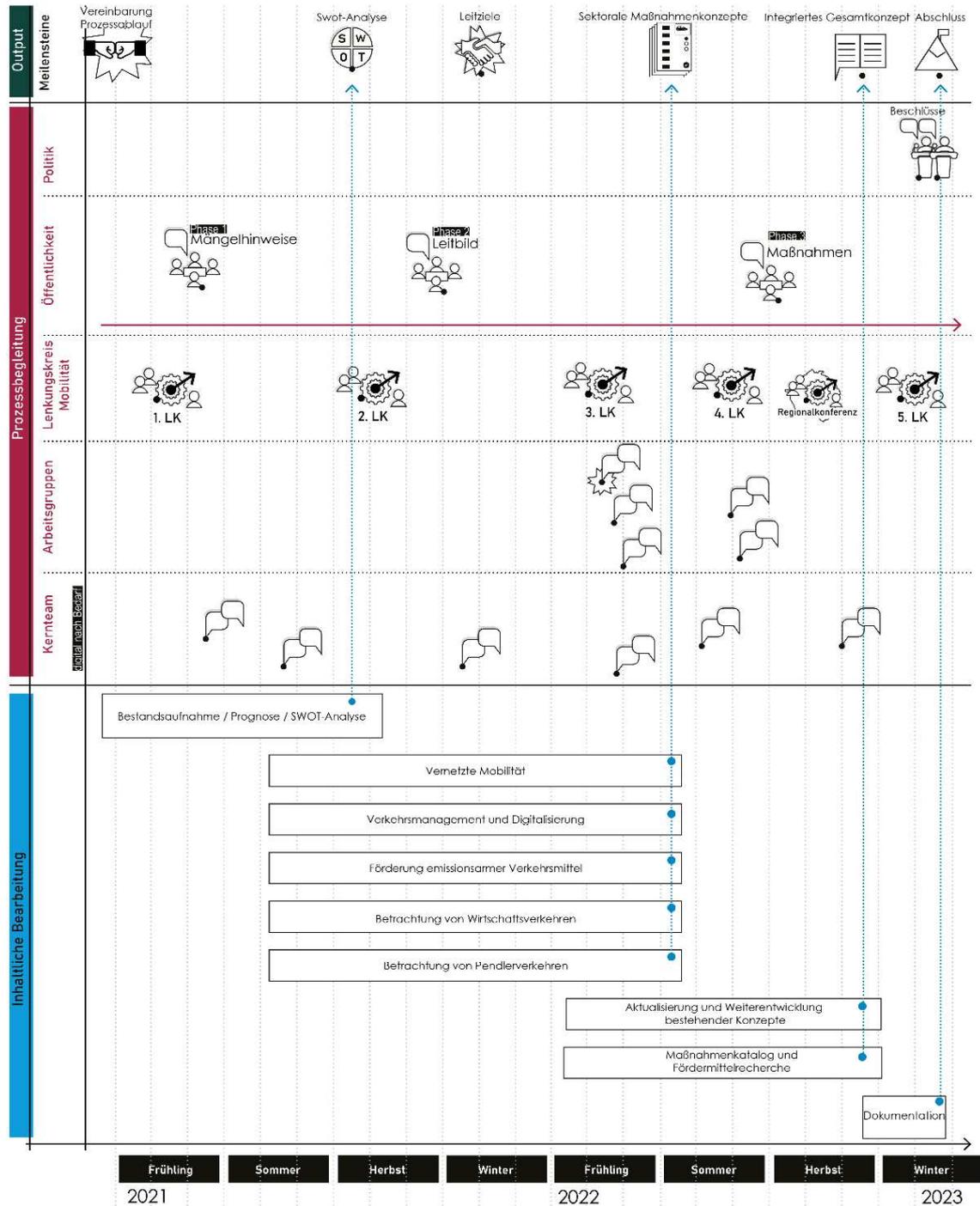
⁵ Bundes-Klimaschutzgesetz vom 12. Dezember 2019 (BGBl. I S. 2513), das durch Artikel 1 des Gesetzes vom 18. August 2021 (BGBl. I S. 3905) geändert worden ist, §3 und §4.

(ISEK) vom Jahr 2014 und auf den Entwurf für einen Verkehrsentwicklungsplan 2025 (VEP) aus dem Jahr 2010 auf.

Die Hansestadt Uelzen wurde zur Erstellung eines Nachhaltigen Mobilitätskonzepts für die Hansestadt Uelzen durch das Förderprogramm "Zukunftsräume Niedersachsen" durch den Fördergeber Niedersächsisches Ministerium für Bundes- und Europaangelegenheiten und Regionale Entwicklung im Zeitraum vom 1.5.2020 bis 30.4.2023 mit einer Zuwendung in Höhe von 121.594,20 EUR gefördert. Ziel des Förderprogramms ist die Vernetzung dieser Orte untereinander, um Ideen zu entwickeln, wie Mittel- und Grundzentren in ländlichen Räumen ihre Attraktivität und Lebendigkeit erhalten oder steigern können.

1.3 Prozess

Abbildung 1: Zeit- und Ablaufplan zur Erstellung des nachhaltigen Mobilitätskonzeptes für die Hansestadt Uelzen



Zu Beginn erfolgte eine Analyse der Rahmenbedingungen in der Hansestadt Uelzen. Anschließend diente eine Bestands- und Zustandsanalyse des bestehenden Verkehrssystems als fundierte und tragfähige Wissensgrundlage des Konzeptes. Die Analyse mündete in einer Bewertung von Stärken und Schwächen sowie Chancen und Risiken, zusammen mit der Formulierung eines Leitbildes und konkreten Handlungszielen für die Verkehrsentwicklung in der Hansestadt Uelzen.

Fachöffentliche Abstimmung

Die Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes erfolgte in intensiver Abstimmung mit den Fachämtern der Hansestadt Uelzen, Vertreterinnen und Vertretern der Fraktionen sowie Vertreterinnen und Vertretern öffentlicher Belange in einem gemeinsamen **Lenkungskreis** (siehe Abbildung 2). Die Zwischenergebnisse des Erarbeitungsprozesses des Mobilitätskonzeptes wurden hier intensiv diskutiert. Der Lenkungskreis tagte am 29.04.2021, 07.10.2021, 24.02.2022, 06.07.2022, (12. Januar 2023).

Eine intensive fachlich Diskussion von Analyseergebnissen und Maßnahmenvorschlägen fand in **Arbeitsgruppen** statt. Diese setzten sich aus Fachverwaltung, Wissenschaft, Initiativen, Vereinen, lokalen Experten, Verbänden, Mobilitätsdienstleistern sowie Verkehrsunternehmen zusammen. Gebildet wurden folgende drei Arbeitsgruppen:

- Arbeitsgruppe Nahmobilität
- Arbeitsgruppe ÖPNV und vernetzte Mobilität
- Arbeitsgruppe MIV, Wirtschafts- und Pendlerverkehr

Regionale Lösungen sind erforderlich, um langfristig nachhaltige und attraktive Mobilitätsangebote vorzuhalten. Die regionale Zusammenarbeit ist unabdingbar, um den Wandel in der Mobilität voranzutreiben, das übergreifende Vorgehen gesamtstrategisch abzustimmen und die verfügbaren finanziellen Mittel zielführend einzusetzen und Erfahrungen (Good- und Bad-Practice) auszutauschen. Aus diesen Gründen fand am 28.11.2022 eine initiale **Regionalkonferenz** mit Vertreterinnen und Vertretern der umgebenden Landkreise sowie überregional arbeitenden Verkehrsgesellschaften zur Abstimmung der Maßnahmenkonzeption und dem Austausch zu regionalen und kommunalen Planungen statt.

Abbildung 2: (Analoge und digitale) Abstimmungsformate

<p>Lenkungssitzungen <i>Strategie und Inhalte</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Landkreis Uelzen • Heideregion Uelzen • Wirtschaftsförderung • Stadtwerke • Verwaltung • polit. Fraktionen 	<p>Arbeitsgruppen <i>Themenspezifische Abstimmung</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • AG Nahmobilität <ul style="list-style-type: none"> • Heideregion Uelzen • Verkehrswacht Uelzen • FUSS e.V. • Fahrradclub Uelzen e.V. • Fachhandel • Leuphana-Universität Lüneburg • Verwaltung • AG ÖPNV + Vernetzte Mobilität <ul style="list-style-type: none"> • Metronom/erixx • DB Station & Service AG • Landkreis Uelzen • Carsharing (Anbieter + ExperteN) • Heideregion • Bürgerbus Bienenbüttel • Hochschule Ostfalia • VNO – Verkehrsgesellschaft Nord-Ost-Niedersachsen • RBB • AG MIV + Wirtschaftsverkehre <ul style="list-style-type: none"> • Wirtschaftsförderung • City-Logistik • IHK Lüneburg-Wolfsburg • Handelsverein Stadt Uelzen e.V. • VCD Regionalverband Elbe-Heide • Bundesverband E-Mobilität e.V. • B.A.U.M. e.V. • Planungsbüro zum BBS Campus
<p>Regionalkonferenz <i>Regionale Themen und Erfahrungsaustausch</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Landkreis Uelzen • Landkreis Celle • Landkreis Lüneburg • VNO - Verkehrsgesellschaft • KVG Verwaltung 	
<p>Kernteamsitzungen <i>Aktueller Austausch</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Verwaltung • Planungsbüros plan:mobil und LK Argus 	
<p>Expertinnen / Experten-Interviews</p>	

Bürgerbeteiligung

Die Öffentlichkeit wurde mehrstufig beteiligt. Aufgrund der Einschränkungen der Corona-Pandemie wurden in den ersten beiden Beteiligungsphasen anstelle der geplanten Präsenzveranstaltungen digitale Formate über einen erweiterten Zeitraum von 3 Wochen eingesetzt. Dadurch eröffnete sich die Möglichkeit, auch Personengruppen zu erreichen, die oftmals nicht in Beteiligungsprozessen teilnehmen und erzielte eine sehr zufriedenstellende Beteiligungsquote. Ergänzend bestand in allen Phasen des Prozesses die Möglichkeit, Hinweise auf schriftlichem Wege, z.B. via projekteigener Feedback-Postkarten, welche gezielt im Stadtgebiet ausgegeben und verteilt wurden, oder auch per Mail einzubringen.

1. Beteiligungsphase im Zeitraum 14. Juni bis 5. Juli 2021 (Digital)

- Abfrage zur Zufriedenheit mit den Mobilitätsangeboten und dem Verkehrsgeschehen in der Hansestadt Uelzen
- Kartenabfrage zu Stärken und Schwächen in den Mobilitätsangeboten und dem Verkehrsgeschehen in der Hansestadt Uelzen

2. Beteiligungsphase im Zeitraum 8. November bis 29. November 2021 (Digital)

- Abfrage des Leitbildes
- Abfrage zu Zukunftsbildern über das individuelle Mobilitätsverhalten
- Kartenabfrage zu Ideen und Maßnahmenvorschläge in der Hansestadt Uelzen

3. Beteiligungsrunde am 04. November 2022 (Präsenzveranstaltung im Ratssaal)

- Vorstellung der Maßnahmenkonzeption
- Abfrage von Rückmeldungen und Ergänzungen
- Priorisierung der Maßnahmen

Abbildung 3: Bürgerbeteiligungsrunde am 04. November 2022 (Ratssaal)



Die Erarbeitung des Nachhaltigen Mobilitätskonzeptes für die Hansestadt Uelzen erfolgte durch die externen Gutachterbüros von Januar 2021 bis Februar 2023 und wurde durch einen intensiven Beteiligungs- und Abstimmungsprozess begleitet. Auf der Internetseite „www.mobilitaet-uelzen.de“ wurde fortlaufend über den Prozess informiert und Zwischenergebnisse zugänglich gemacht. Die digitale Beteiligung wurde über diese projektbezogene Internetseite ermöglicht (siehe Abbildung 4).

Abbildung 4: Ausschnitte der projektbezogenen Website www.mobilitaet-uelzen.de



Video-Grußwort
 Bürgermeister Jürgen
 Markward

Zukunft heißt ... Mobilität neu denken

Die Hansestadt Uelzen möchte ihren Ausstoß klimaschädlicher Emissionen im Verkehr maßgeblich reduzieren und ihre Mobilitätsangebote zukunftsfähig, bürgernah und umweltfreundlich gestalten! Hierzu wird bis Ende 2022 ein nachhaltiges Mobilitätskonzept für Uelzen erarbeitet. Die Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger sind ein entscheidender Bestandteil der Konzepterstellung.

Auf dieser Plattform können Sie sich fortlaufend über den aktuellen Stand und die Ergebnisse des Arbeitsprozesses zum Mobilitätskonzept informieren. Zudem können Sie sich aktiv über unsere wiederkehrenden Beteiligungsformate einbringen und uns Ihre Ideen und Anregungen mitteilen.

Die Zwischenstände und Ergebnisse des Arbeitsprozesses werden fortlaufend auf der Website aktualisiert. Die Ergebnisse der Beteiligung sind integraler Bestandteil des Konzeptes.



Über das nachhaltige Mobilitätskonzept

Die Hansestadt Uelzen stellt ein nachhaltiges Mobilitätskonzept auf, um einen zukunftsorientierten Handlungsrahmen für die Verkehrsentwicklung zu bekommen. Bereits heute gibt es viele Möglichkeiten, in Uelzen unterwegs zu sein: zu Fuß, mit dem Fahrrad, Bus, Auto oder Zug. Im Fokus stehen auch Liefer- und Wirtschaftsverkehre sowie aktuelle Entwicklungen wie Elektromobilität, Sharing-Angebote und Klimaschutzmaßnahmen.

Entwickelt wird eine ganzheitliche Strategie, mit der die Mobilität im Stadtgebiet Uelzen unter Vermeidung von Emissionen gefördert und so die Lebensqualität für die Bevölkerung erhöht wird. Die Umsetzung des Konzeptes ist bis 2035 und darüber hinaus angelegt.

Wohin genau es in Uelzen gehen soll, werden die Büros plan:mobil und LK Argus mit der Stadtverwaltung und Ihnen, den Uelzener Bürgerinnen und Bürgern, sowie weiteren Akteuren der Stadtgesellschaft gemeinsam entwickeln.

Weitere Informationen zum Mobilitätskonzept finden Sie in den → FAQs

Quelle: www.mobilitaet-uelzen.de

2 Rahmenbedingungen

Für die Bürgerinnen und Bürger der Hansestadt Uelzen ist das Themenfeld Mobilität von sehr hoher Bedeutung. Die Wirtschaftskraft und Leistungsfähigkeit der Stadt, die Lebensqualität und die Erwerbs- als auch Bildungschancen hängen unmittelbar mit attraktiven Mobilitätsangeboten für alle Nachfragegruppen zusammen. Eine stadt-, umwelt- und sozialverträgliche Verkehrsentwicklung, die auch die wirtschaftliche Entwicklung nicht außen vorlässt, ist die übergreifende Zielsetzung sämtlicher Akteure.

In den vergangenen Jahren ging die wirtschaftliche Entwicklung der Hansestadt Uelzen mit einer beständig steigenden Verkehrsnachfrage und entsprechenden Belastungen einher. Die damit verbundenen Emissionen haben negative Auswirkungen auf die Gesundheit der Menschen, das Klima und die Umwelt sowie auf die Lebensqualität in der Stadt. Die Reduktion der negativen Verkehrseffekte liegt im Interesse aller Akteure, insbesondere aber von den Menschen, die in unmittelbarer Nähe von besonders belasteten Verkehrsachsen wohnen.

Eine bedarfsgerechte und effektive Mobilität ist zentrales Element für die Hansestadt Uelzen, sowohl als Wirtschafts- wie auch als Lebensraum. Die vielfältigen Gesichtspunkte städtischer Mobilität haben dabei nicht nur Auswirkung auf die interne Stadtentwicklung, sondern auch auf die erfolgreiche Anbindung der umgebenden ländlichen Räume an das Mittelzentrum sowie auf die Positionierung der Hansestadt im interkommunalen Standortwettbewerb.

Nicht nur die klassischen Entwicklungen und Angebote vor Ort werden das zukünftige Verkehrsverhalten der Bürgerinnen und Bürger bestimmen. Das Mobilitätskonzept soll als Handlungsleitfaden für die Hansestadt Uelzen und die relevanten Akteure in der Stadt sowie in der Region dienen und dabei helfen, konkrete und effiziente Maßnahmen zur Mobilitätsentwicklung umsetzen zu können, die den Strategien Verkehrswende sowie Verkehrsverlagerung, -veränderung, -vermeidung oder Effizienzsteigerung zugerechnet werden können. Grundlage dafür sind sowohl die bestehenden Planungen der letzten Jahre der Hansestadt Uelzen, des Landkreises Uelzen und in der Region zur Mobilitätsentwicklung, aber auch übergeordnete Entwicklungen auf Bundes- und Landesebene, die nachfolgend in Kapitel 2.1 zusammengefasst werden.

2.1 Ausgewählte übergeordnete Rahmenbedingungen

Bundesverkehrswegeplan 2030

Gemäß dem Bundesverkehrswegeplan 2030 wird die Verkehrsleistung im Personenverkehr in Deutschland bis zum Jahr 2030 im Vergleich zu 2010 um knapp 12% zunehmen. Die Transportleistung im Güterverkehr soll im selben Zeitraum mit 38% noch deutlich stärker ansteigen. Folglich besteht ein deutschlandweiter Bedarf für Aus- und Neubauvorhaben, auch in der Hansestadt Uelzen, um den prognostizierten Anforderungen gerecht zu werden. Der Bundesverkehrswegeplan stellt daher wichtige verkehrspolitische Weichen für den Planungshorizont bis 2030. Verantwortlich für die Finanzierung von Bau und Erhalt der Bundesverkehrswege, auf den sich der Bundesverkehrswegeplan bezieht, ist

nach dem Grundgesetz der Bund. Die Bundesverkehrswege umfassen die Bundesfernstraßen (Bundesautobahnen und Bundesstraßen) die Bundesschienenwege und die Bundeswasserstraßen.⁶

Für die Hansestadt Uelzen enthalten sind der Straßenneubau der B71 und BAB39 (vordringlicher Bedarf) sowie der Ortsumgehung Groß Liedern (weiterer Bedarf) und der Bau des dritte Gleises Lüneburg – Uelzen.

Clean-Vehicles-Directive

Die Umsetzung der Sauberen Fahrzeuge Richtlinie (Clean-Vehicles-Directive, kurz CVD) wurde vom Bundesrat in der Sitzung vom Mai 2021 gebilligt. Das Gesetz zur Umsetzung der Richtlinie über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge sowie zur Änderung vergaberechtlicher Vorschriften betrifft auch die Hansestadt Uelzen. Mit dem CVD werden „erstmal verbindliche Mindestziele für emissionsarme und -freie Pkw sowie leichte und schwere Nutzfahrzeuge, insbesondere für Busse im ÖPNV, für die Beschaffung vorgegeben.“⁷ Ein Teil der anzuschaffenden Neufahrzeuge ist somit zukünftig emissionsarm oder -frei bereit zu stellen. Es werden feste Quoten für die Beschaffung sauberer Pkw definiert.

2.2 Bestehende Konzepte und Strategieprozesse

Für die Bewertung und Weiterentwicklung der Mobilitätsangebote in der Hansestadt Uelzen stellen die bestehenden Konzepte der Stadt sowie des Landkreises mit Aussagen zur Hansestadt Uelzen eine bedeutende Grundlage dar. Für die gesamte Hansestadt Uelzen bzw. die Innenstadt liegen bereits Konzeptplanungen vor, die auch das Thema Mobilität und Verkehr betreffen. In der Tabelle 1 ist eine Übersicht der Planungen dargestellt.

Tabelle 1: Übersicht der bestehenden Planung mit Aussagen über das Themenfeld Mobilität und Verkehr für die Hansestadt Uelzen und den Landkreis Uelzen

Planungen / Konzepte	Ebene	Jahr
Städtebaulich-gestalterisches Rahmenkonzept „Uelzen-Innenstadt“	(Innen-) Stadt	2018
Einzelhandels- und Zentrumskonzept für die Hansestadt Uelzen	Stadt	2016
Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept Uelzen	Stadt	2014
Verkehrsentwicklungsplan Hansestadt Uelzen 2025 – Vorabzug	Stadt	Entwurf 2010
Betriebliches Mobilitätsmanagement der Stadtverwaltung Uelzen	Stadt	2019-2020

⁶ BMVI (2016): Bundesverkehrswegeplan 2030, S. II

⁷ BMVI (2021): Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge, <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/clean-vehicles-directive.html>, [Zugriff: 22.10.2021]

Integriertes Klimaschutzkonzept für die Hansestadt Uelzen	Stadt	2014
Lärmaktionsplan der Hansestadt Uelzen zur Umsetzung der dritten Stufe der Umgebungslärmrichtlinie	Stadt	2019
Radverkehrskonzept für die Hansestadt Uelzen	Stadt	2016 (redaktionelle Änderungen 2017)
Stadtmarketingkonzept für die Hansestadt Uelzen	Stadt	2017
Erstberatung zu betrieblichem Mobilitätsmanagement – Hansestadt Uelzen	Stadt	2019
ADFC Fahrradklima-Test 2020 Uelzen	Stadt	2020
Flächennutzungsplan	Stadt	2001
Städtebaulicher Wettbewerb zur Neuordnung mehrerer innerstädtischer Plätze (Parkfläche Hammersteinplatz mit angrenzender Ratsteichwiese, unbefestigte Grünfläche am Herzogenplatz und derzeitiges Kreishausgelände)	Stadt	in Vorbereitung / laufend
Planungen zum Neubau, Umbau und Sanierung des Berufsschulcampus Uelzen des Berufsschulcampus (inkl. Mobilitätskonzept)	Stadt/Kreis	2021
Verkehrsuntersuchung zum Parkplatzkonzept Innenstadt der Hansestadt Uelzen	Innenstadt	2018
Machbarkeitsstudie Fahrradparken Innenstadt	Innenstadt	2022/Laufend
Integriertes Klimaschutzkonzept Landkreis Uelzen	Kreis	2015
Nahverkehrsplan des Landkreises Uelzen 2014-2019	Kreis	2014
Entwurf des Nahverkehrsplans des Landkreises Uelzen für den Zeitraum 2020 – 2024	Kreis	2019
Regionales Radwegekonzept Landkreis Uelzen	Kreis	2020
Regionales Raumordnungsprogramm Landkreis Uelzen	Kreis	2019
Planungs- und Umsetzungsstand zur Autobahn 39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg	Kreis	2020

2.2.1 Planwerke der Hansestadt Uelzen

Im Folgenden werden die Aussagen der bestehenden Pläne und Konzepte mit Bedeutung für die Mobilitätsentwicklung der Hansestadt Uelzen zusammengefasst:

Städtebaulich-gestalterisches Rahmenkonzept „Uelzen-Innenstadt“

Das Städtebaulich-gestalterische Rahmenkonzept „Uelzen-Innenstadt“ wurde 2018 verabschiedet und gehört damit zu den aktuelleren konzeptionellen Werken. Es baut auf dem ISEK von 2014 im

Allgemeinen sowie speziell auf den an diesen angefügten vorbereitenden Untersuchungen zur Innenstadt auf. Zentrale Aussagen sind:

- Die Innenstadt ist verkehrlich gut angebunden, das Rad- und Fußwegenetz jedoch lückenhaft.
- Die Förderung des Radverkehrs durch Einrichtung bzw. Austausch durch modernere Anlagen von Fahrradabstellmöglichkeiten in allen Altstadtbereichen
- Die Aufwertung der Innenstadt und deren Möblierung. Diese kommt vor allem dem Fußverkehr zugute, wobei weniger die Direktheit der Wegeverbindungen als die Aufenthaltsqualität verbessert und Mittel für neue Stadtmöblierung vorgehalten werden. Mehr Sitzgelegenheiten erweitern dabei insbesondere den Aktionsradius älterer Bürgerinnen und Bürger sowie Besucherinnen und Besucher.⁸

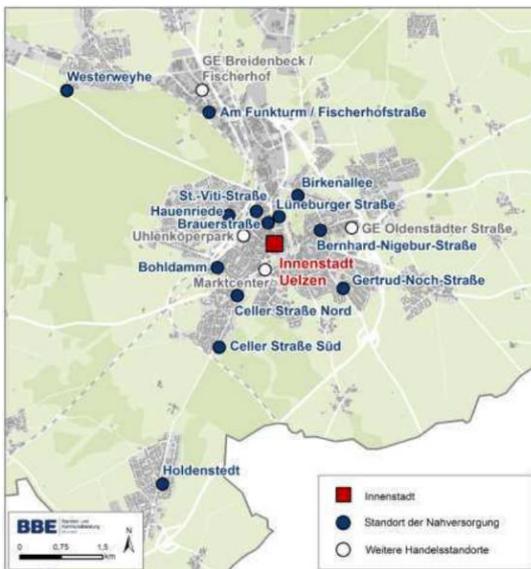
Einzelhandels- und Zentrumskonzept für die Hansestadt Uelzen

Die Hansestadt Uelzen hat im Jahre 2016 ein Einzelhandels- und Zentrumskonzept verabschiedet, in dem „wesentliche städtebauliche Zielvorstellungen zur Einzelhandelsentwicklung“ formuliert werden.⁹ Das Thema Mobilität nimmt darin nur eine untergeordnete Rolle ein. In Abbildung 5 sind die bestehenden Einzelhandelsschwerpunkte in der Hansestadt Uelzen verortet (Stand 2016). Abbildung 6 verdeutlicht die Nutzungsmischung in der Innenstadt und die Ansiedlung von Einzelhandel und Dienstleistungen entlang der zentralen Achsen von Gudesstraße, Bahnhofstraße, Lüneburger Straße und Veerßer Straße. In diesen Straßen werden die höchsten Tagesfrequenzen im Fußverkehr gemessen. Der durchgängig höchste Radfahreranteil wurde am Standort Gudesstraße / Ilmenaubrücke ermittelt. Schwerpunkte liegen in der Hansestadt Uelzen insbesondere beim Fahrrad- und Wandertourismus, wodurch der Einzelhandel themenspezifische Nachfragen im Sortiment vorweisen kann. Die zwei großen Einzelhandelsgruppierungen „Uhlenköperpark“ und „Marktcenter“ decken das Angebot außerhalb der Innenstadt mit großflächigen Handelsangeboten ab.

⁸ Hansestadt Uelzen (2018): Städtebaulich-gestalterisches Rahmenkonzept „Uelzen-Innenstadt“, S. 39

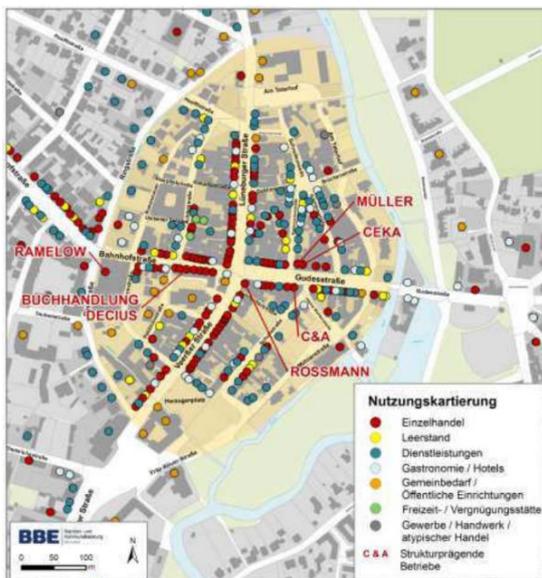
⁹ Hansestadt Uelzen (2016): Einzelhandels- und Zentrumskonzept für die Stadt Uelzen, S. 2

Abbildung 5: Übersicht der Einzelhandelsschwerpunkten in der Hansestadt Uelzen



Quelle: Hansestadt Uelzen (2016): Einzelhandels- und Zentrumskonzept für die Hansestadt Uelzen, S. 39

Abbildung 6: Ausschnitt aus dem Einzelhandels- und Zentrumskonzept für die Hansestadt Uelzen



Quelle: Hansestadt Uelzen (2016): Einzelhandels- und Zentrumskonzept für die Hansestadt Uelzen, S. 43

Relevante Aussagen zum ÖPNV sind:

- Die Erreichbarkeit der Stadt via Schiene sowie die Erschließung des gesamten Stadtgebiets durch Stadt- und Regionalbuslinien werden im Konzept mit *sehr günstig* respektive *gut* umschrieben.
- Die Anbindung der Innenstadt im Allgemeinen sowie die Erreichbarkeit des Wochenmarkts im Speziellen werden von den Verfassern sowie in der im Rahmen der Konzeptaufstellung durchgeführten Befragung ebenfalls als gut bezeichnet
- Die befragten Einzelhändler und Einzelhändlerinnen bewerten die ÖPNV-Anbindung im Vergleich zur Erreichbarkeit mit dem privaten PKW als besser, die Haushalte als marginal schlechter.

Relevante Aussagen zum Fußverkehr sind:

- Die Fußgängerzone wird als faktisches Zentrum der (Innen-)Stadt identifiziert, jedoch für „den vorhandenen Besatz als überdehnt“¹⁰ angesehen.
- Insbesondere dem Fußgängerbereich der Bahnhofsstraße wird eine hohe Verweilqualität zugesprochen.
- Die fußläufige Anbindung der Einzelhandelsagglomeration Uhlenköperpark an die Innenstadt sei ebenfalls gewährleistet, die Fußwegeanbindung des Marktcenters soll durch städtebauliche Maßnahmen verbessert werden.
- Für einige Stadtteile ist keine fußläufige oder nur kleinteilige Nahversorgung gewährleistet, etwa im westlichen Teil des Sternviertels.¹¹ In peripher gelegene Ortsteile wie Molzen oder Riestedt fehlt ein Angebot mitunter gänzlich.

Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept Hansestadt Uelzen

Gegenwärtig wird ein integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK) erarbeitet, welches Ende 2022 fertig gestellt wird. Diese Gesamtstrategie der Hansestadt Uelzen ist Grundlage für zukünftige Planungen, die Themenfelder der Stadtentwicklung sowie der Verkehrsplanung betreffen. Wichtige Themenfelder sind „Wohnen und Wohnumfeld“, „Bildung, Gesundheit und Soziales“, „Natur, Erholung und Landwirtschaft“, „Handel, Gewerbe und Wirtschaft“ und „Klimaschutz und Energie“. Das aktuell geltende und im Jahr 2014 aufgestellte ISEK umfasst nur im geringen Umfang verkehrliche Aussagen:

- Im Hinblick auf das übergeordnete Verkehrsnetz wird vor allem die unzureichende Vernetzung der Hansestadt Uelzen mit dem Bundesautobahnnetz als negativ hervorgehoben, was nur durch den Ausbau der BAB 39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg zu beheben sei.
- Die Bahnverbindungen zu den norddeutschen Metropolen wird als sehr gut eingeschätzt, der Hundertwasserbahnhof sei von überdurchschnittlicher Güte.
- Ziel der Stadt ist die leistungsfähige Verknüpfung zwischen dem Hundertwasser-Bahnhof mit der Altstadt und der Gesamtstadt im Sinne einer Schnittstelle (Bahn / PKW / Bus / Rad)
- Ziel der Stadt ist die Verbesserung der Fuß- und Radwegebeziehungen zwischen Bahnhof und Innenstadt. Dies wird auch unter dem Punkt Fuß- und Radwege angeführt; grundsätzlich seien in der Hansestadt Uelzen Fuß- und Radwege vorhanden, allerdings nicht im Sinne eines flächendeckenden Netzes miteinander verknüpft sowie mitunter sanierungsbedürftig.
- Durch den sternförmigen Stadtgrundriss sei die Innenstadt zudem stark durch PKW-Verkehr belastet, was durch den Ringverkehr um die Altstadt sowie die Tempolimits in den Marktstraßen jedoch reduziert worden sei.

Weiter sind auch dezidierte Aussagen zum ÖPNV enthalten:

- die Netzdichte, die Taktfrequenz und die Erreichbarkeit der vier Stadtbuslinien werden im ISEK als ausreichend eingestuft
- die Leistungsfähigkeit des ZOB am Hundertwasser-Bahnhof sei verbesserungswürdig, da Stellplätze und barrierefreie Bushaltestellen fehlen.

¹⁰ Hansestadt Uelzen (2016): Einzelhandels- und Zentrumskonzept für die Stadt Uelzen, S.23

¹¹ Städtebaulich-gestalterisches Rahmenkonzept „Uelzen-Innenstadt“, Endbericht, S. 55; Stand: Jun. 2016

Darauf aufbauend werden unter dem entwickelten Leitbild „Nachhaltiger Verkehrsumbau“¹² Potenziale vor allem in

- der Verbesserung der Service- und Dienstleistungsangebote im Bereich des Hundertwasser-Bahnhofs,
- der Herstellung eines zusammenhängenden, gesamtstädtischen Fuß- und Radwegenetzes, sowie
- dem Umbau von Verkehrsstraßen zu verkehrsberuhigten und ggf. auch verkehrsfreien Straßen

gesehen.

Verkehrsentwicklungsplan 2025

Der Entwurf des Verkehrsentwicklungsplans aus dem Jahre 2010 enthält Analysen und Prognosen zu allen relevanten Formen des Verkehrs. Daraus werden jeweils für die Verkehrsmittel ÖPNV, MIV, Radverkehr und Fußverkehr sowie zielgruppenspezifische und querschnittsorientierte Handlungskonzepte entwickelt:¹³

ÖPNV

- Angebotsverbesserung im Stadtbusverkehr
- Ausweitung der Angebotszeiten
- Angebotsverdichtung im Citytakt
- Ergänzung des Linienangebotes

Betriebliche Maßnahmen im Stadtgebiet

- Verbesserung der Pünktlichkeit durch Optimierung der Beschleunigung des ÖPNV an Knotenpunkten und auf der Strecke durch vorrangig betriebliche Maßnahmen (Lichtsignalsteuerung)
- Verlässliche Anschlusssicherung (Fahrpläne, Umsetzung im Betrieb)

Barrierefreiheit, Sicherheit und Attraktivität

- Ausbau dynamischer Fahrgastinformation (optisch/akustisch)
- Gestalterische Aufwertung von Haltestellen (Corporate Design, Wetterschutz, Fahrgastinformation (s.o.))
- Barrierefreie Ausstattung

Langfristige Perspektive

- Prüfung der Einführung eines Ruf-/Bürgerbussystems im Stadtgebiet

¹² Hansestadt Uelzen, BauBeCon Sanierungsträger GmbH/Cappel + Kranzhoff (2014): Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept. S. 48

¹³ Hansestadt Uelzen (2010): Verkehrsentwicklungsplan 2025-Entwurf, S. 74

Für den MIV werden die Bausteine *Fahren, Parken* und *Gestalten* formuliert. Schlüsselmaßnahmen betreffen hier das Fernstraßennetz, den Rückbau bzw. die Umgestaltung kommunaler Straßen, den ruhende sowie den Wirtschaftsverkehr:¹⁴

Fernstraßennetz

- Unterstützung der Realisierung der A39 mit den Anschlussstellen Uelzen-Nord und -Ost
- Realisierung der Umgehung B4 Kirchweyhe

Rückbau/Umgestaltung und Neubau kommunaler Straßen

- Bau der Kernstadtanbindung Westerweyhe
- Umgestaltung von Knotenpunkten unter Berücksichtigung des Rad- und Fußgängerverkehrs
- Erarbeitung von Maßnahmen – betrieblich und baulich – zur verträglichen Gestaltung der auftretenden Verkehre im Verlauf der B71 und der B191 (Abschnitt B4 – A39)
- Vermeidung von Durchgangsverkehren im untergeordneten Netz durch verkehrsorganisatorische und -regelnde Maßnahmen
- Einsatz von Kreisverkehrsplätzen als betrieblich günstige u. verkehrssichere Knotenpunktform

Ruhender Verkehr

- Stellplatzangebot in der Innenstadt:
- Ausbau nur im Zusammenhang mit neuen Verkehrserzeugern/Bauprojekten
- Keine unbewirtschafteten Angebote
- Einheitliche Tarifgestaltung als Steuerungs-/Lenkungselement
- Reduzierung der Stellplätze im Straßenraum
- Überprüfung der Möglichkeiten von Anwohnerparkzonen zur Verdrängung gebietsfremder Parkraumnachfrage (Innenstadtrand)
- (Parkraum-) Wegweisung zur Vermeidung von Parksuchverkehren

Wirtschaftsverkehr

- Konzeption eines Schwerverkehrslenkungskonzeptes – möglicherweise mit Einschränkungen für die Nutzung von Straßen durch den Schwerverkehr, gegebenenfalls Anpassung der Wegweisung
- Entwicklung eines Lkw-Stadtplans
- Umsetzung des Schwerverkehrslenkungskonzeptes in Grundlagendaten für Lkw-Navigationsgeräte

Weiter werden folgende Maßnahmen zum Radverkehr aus den Handlungsschwerpunkten *Fahren, Parken* und *Fördern* entwickelt:¹⁵

¹⁴ Hansestadt Uelzen (2010): Verkehrsentwicklungsplan 2025-Entwurf, S. 68f

¹⁵ Hansestadt Uelzen (2010): Verkehrsentwicklungsplan 2025-Entwurf, S. 74f

- Festlegung wichtiger innerstädtischer Verbindungen als Haupttrouten des Radverkehrs und bevorzugte Berücksichtigung dieser Routen bei Ausbaumaßnahmen
- Generell Ausbau des Radverkehrsinfrastruktur in einem definierten Radroutennetz
- Berücksichtigung folgender Standardvorgaben bei der Planung und dem Entwurf von Radverkehrsanlagen:
- Abwägung aller Führungsformen der StVO: Radweg – Radfahrstreifen – Schutzstreifen - Mischverkehr
- Keine Kombination von Mindestmaßen bei der Breite von Radverkehrsanlagen
- Führung an Knotenpunkten: Ermöglichung direkten und indirekten Abbiegens (Angebote für alle Nutzer)
- Lichtsignalsteuerung:
- Abschaffung von Anforderungen (Drucktaster)
- Einbeziehung des Radverkehrs in alle Umläufe
- Orientierung der Freigabezeiten am Kraftfahrzeugverkehr (eigene Signalgeber erforderlich)
- dezentrale Ausweitung der Abstellanlagen in der Innenstadt, auch mit Überdachung
- Ausbau und Ergänzung der Rad-Wegweisung unter Einbeziehung wichtiger Ziele des Radverkehrs und der Stadtteile
- Verstärkung der Öffentlichkeitsarbeit: Aktionen in Zusammenarbeit von Verwaltung, Politik, Verbänden, Fahrradhandel und Presse; Vernetzung aller Akteure

Im Handlungsfeld Fußverkehr werden folgende aus den Bausteinen *Gehen, Verweilen* und *Fördern* hergeleitete Maßnahmen angeführt:¹⁶

- Schließen von Lücken im Gehwegenetz
- Sicherstellung ausreichender Gehwegbreiten (mindestens 2,00 m) bei Neuplanung, Beseitigung grober Mängel im vorhandenen Netz
- Situationsangepasster Einsatz aller Formen von Überquerungshilfen
- Verbesserte Berücksichtigung der Fußgängerinnen und Fußgänger in der Lichtsignalsteuerung
- Kurze Umlaufzeiten, gegebenenfalls auch mehrfach kurze Freigabe innerhalb eines Umlaufs
- Abbau von Anforderungen, Berücksichtigung in allen Umläufen
- Programm zur flächenhaften Einrichtung von Bordsteinabsenkungen an Knotenpunkten
- Sicherstellung der sozialen Sicherheit der Gehverbindungen, z.B. durch gute Beleuchtung und Vermeidung unübersichtlicher Wegführungen
- Ausweitung der Möblierung unter dem Aspekt der Abschnittsbildung für Aufenthalt und (Geh-) Pausen

Integriertes Klimaschutzkonzept Uelzen für die Hansestadt Uelzen

Das Klimaschutzkonzept der Hansestadt Uelzen aus dem Jahre 2014 sieht im hier relevanten Zeitraum von 2020 bis 2050 eine Reduktion der CO₂-Emissionen um 10% pro fünf-Jahre-Intervall vor. Als Leitlinien, die zur Erreichung dieser Ziele verfolgt werden sollen, hat die Hansestadt Uelzen die Direktiven

¹⁶ Hansestadt Uelzen (2010): Verkehrsentwicklungsplan 2025-Entwurf, S. 80f

Steigerung der Energieeffizienz, Ausbau der erneuerbaren Energien sowie Verstärkung der Öffentlichkeits- und Vernetzungsarbeit aufgestellt. Konkretisiert werden diese in fünf Handlungsfeldern, darunter das Handlungsfeld *Mobilität und Verkehrsplanung*, das den Leitlinien *Steigerung der Energieeffizienz*, sowie *Verstärkung der Öffentlichkeits- und Vernetzungsarbeit* zu- und untergeordnet ist. In diesem Rahmen sollen fünf Maßnahmen stattfinden, die im Folgenden nach Priorität absteigend gelistet sind:¹⁷

- Radverkehrskonzept für die Hansestadt Uelzen (sehr hoch)
- Ausbau der E-Mobilität (hoch)
- Mitfahrerbörsen und Car-Sharing (hoch)
- Ausbau der Erdgasnutzung (mittel)
- Klimafreundlicher Öffentlicher Personennahverkehr (mittel)

Priorisiert wird also primär der Radverkehr, neue Formen des Individualverkehrs werden mittel gewichtet. Der ÖPNV nimmt in Relation eine nachgeordnete Rolle ein. Eine nähere Spezifizierung der Maßnahmen findet im Handlungsfeld Mobilität nur zur kurzfristigen und priorisierten Maßnahme *Radverkehrskonzept für die Hansestadt Uelzen* statt. Da dies inzwischen umgesetzt wurde, sind detailliertere Ausführungen diesbezüglich Abschnitt „Radverkehrskonzept für die Hansestadt Uelzen“ zu entnehmen.

Lärmaktionsplan der Hansestadt Uelzen zur Umsetzung der dritten Stufe der Umgebungslärmrichtlinie

Der Lärmaktionsplan der Hansestadt Uelzen gemäß § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz zur Umsetzung der dritten Stufe der Umgebungslärmrichtlinie von 2019 identifiziert besonders lärmbelastete Straßenzüge sowie Belastungen durch Schienenlärm und enthält neben kurzfristigen, in einem Fünfjahreszeitraum durchzuführenden Maßnahmen an den Bundesstraßen B191 und B71 auch langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm. Hier wird neben der Verstetigung des Verkehrsflusses, dem Einsatz lärmarmer Asphalte und der Förderung des Fuß- sowie des Radverkehrs auch die Förderung des ÖPNVs als strategischer Ansatz benannt. Im Lärmaktionsplan enthalten ist eine Liste möglicher Maßnahmen, die sich für den ÖPNV zusammensetzt, aus:¹⁸

- der besseren Anbindung an die umliegenden Ortschaften,
- hohen Taktdichten,
- der Einrichtung von Busspuren,
- Vorrangschaltung an Verkehrsampeln, sowie
- Der guten Verknüpfung des ÖPNV untereinander und mit anderen Verkehrsträgern.

Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs

- Anlage von Radfahrstreifen / Schutzstreifen
- Bevorzugung des Radverkehrs an Kreuzungen
- Fahrrad-Abstellanlagen

¹⁷ KoRiS/ Dipl.-Ing. Benedikt Siepe (2014): Integriertes Klimaschutzkonzept für die Hansestadt Uelzen, S. 48

¹⁸ Diplom-Geograph Carsten Kurz (2019): Lärmaktionsplan der Hansestadt Uelzen, S. 16ff

- Bike + Ride Einrichtungen
- spezielle Wegweisung für Radfahrerinnen und Radfahrer
- Aufbau eines Radroutennetzes oder Radwegeschnellnetzes sowie
- Umsetzung der Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept

Förderung des Fußverkehrs

- Anlage von Querungshilfen an Hauptverkehrsstraßen
- Einbau von Mittelinseln sowie
- ausreichend breite Gehwege

MIV: Lärmreduktion und Verstetigung des Verkehrsflusses

- Flüsterasphalte
- Grüne Welle
- den Bau von Kreisverkehren
- Optimierung der Knotenpunkte durch Anpassung der Lichtzeichenanlage und/oder Anlage von Abbiegespuren
- Lärmarme Asphalte: Bei allen Deckensanierungen und Neuasphaltierungen sollte geprüft werden, ob ein moderner lärmarmen Asphalt für Stadtstraßen verbaut werden kann.

Radverkehrskonzept für die Hansestadt Uelzen

Das Radverkehrskonzept der Hansestadt Uelzen wurde 2016 aufgestellt und zuletzt 2017 redaktionell überarbeitet. Festgestellt wurden Defizite im bestehenden Netz. Als wesentliche Handlungsbedarfe im Radnetz erkannt werden:¹⁹

- Lücken im Radroutennetz schließen
- vorhandene Radverkehrsanlagen normgerecht und nutzbar herrichten und sanieren (besonders in Hinsicht auf die steigende Nutzung durch Pedelecs)
- Neubau von Radwegen, auch außerorts soll nur dort umgesetzt werden, wo die Vorgaben der RAL (Richtlinien für die Anlage von Landstraßen) dies aufgrund der jeweiligen Verkehrsbelastungen explizit fordern.
- Qualität der vorhandenen Radwege verbessern (bspw. Fahrbahnbelag, breite Schutzstreifen mit Markierung am rechten Fahrbahnrand, wo Straßenbreiten es zulassen)
- Sicherheit bei Ausfahrten erhöhen (bspw. Markierungen an gefährlichen Bereichen)
- Einheitliche Regelungen bei der Benutzungspflicht von Radwegen im Stadtgebiet
- Barrierefreie Überleitungen auf Geh- und Radwege (Bordsteinabsenkung, Bitumenkeil)
- Bei Straßensanierungen muss Radverkehr mitberücksichtigt werden
- Die Straßenmarkierungen bei Schutzstreifen oder Ausfahrten sind laufend zu kontrollieren und bei Bedarf auszubessern (Piktogramme oder roter Schutzstreifen an Gefahrenpunkten).
- Überprüfen der Innenstadtquerung und ggf. Ausweisung anderer Querungsrouten

¹⁹ Hansestadt Uelzen (2017): Radverkehrskonzept für die Hansestadt Uelzen, S. 24

Die Maßnahmen im Radroutennetz sind Abbildung 7 zu entnehmen. Im Bereich der Knotenpunkte liegen die Bedarfe in der²⁰

- eindeutigen Radverkehrsführung an Kreisverkehren,
- dem Sichtbarmachen der Radverkehrsführung an Knotenpunkten (Markierungen), sowie
- der fahrradfreundlichen Gestaltung der Querung von Hauptstraßen auf den Haupttradrouten.

Für die Wegweisung lauten die Handlungsansätze:²¹

- Mehr Beschilderung auf den Hauptalltagsrouten
- Querung Stadtzentrum deutlich ausweisen
- Umwege auf das mindeste reduzieren, damit Routen angenommen werden
- Aufstellen von Hinweisschildern gegen „Geisterfahrer“
- Erstellung und Bekanntmachung eines innerstädtischen Radroutenplans für den Alltagsradverkehr

Für das Abstellen von Rädern sieht die Hansestadt Uelzen

- Bedarfe am Bahnhof sowie in der Innenstadt und an Geschäften, Arbeitsplätzen und Schulen.
- Prüfbedarfe an Kultur- und Freizeiteinrichtungen sowie Halten des Stadtbusses

Unter dem Baustein *Fördern* werden Maßnahmen zur

- Öffentlichkeitsarbeit,
- Services wie Ladeinfrastruktur für Pedelecs, Reparatur und Verleih von Fahrrädern
- Intermodalität

geführt.

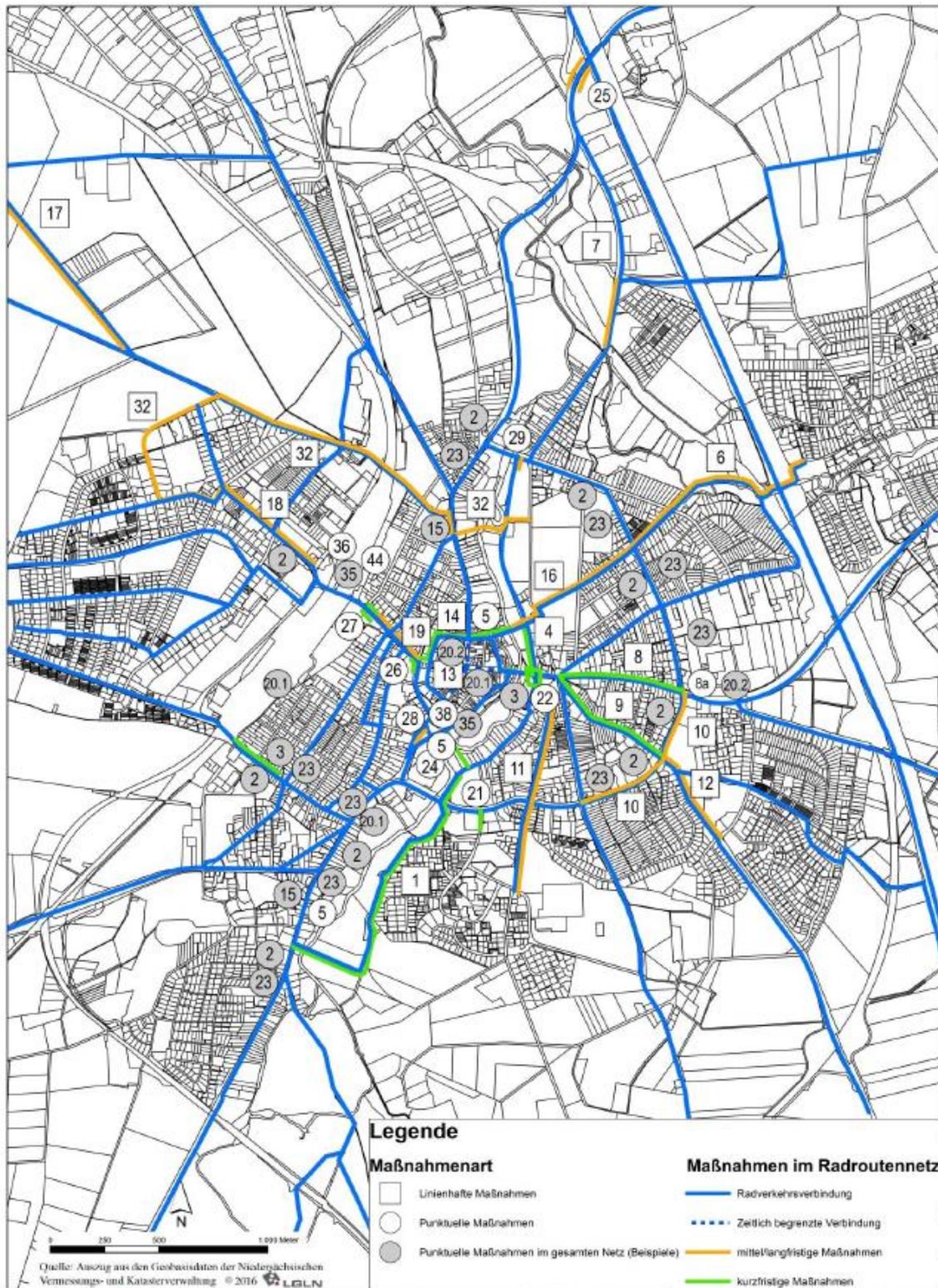
Aufgrund des ausschließlichen Fokus auf den Radverkehr sind keine unmittelbaren Aussagen zum MIV, zum Fußverkehr oder zur ÖPNV-Förderung enthalten. Mittelbar relevant sind jedoch vorgesehene Maßnahmen zur Förderung von Inter- und Multimodalität, etwa durch die Schaffung sicherer und ausreichender Radabstellanlagen insbesondere am Bahnhof, aber auch an Haltestellen des Stadtbusses (hier sei der Bedarf zu prüfen). Am Hundertwasserbahnhof ist die Einrichtung einer sogenannten Mobilstation als Maßnahme zur Förderung der Intermodalität vorgesehen.

Das erarbeitete Maßnahmenkonzept benennt sowie punktuelle als auch linienhafte Maßnahmen in der Hansestadt (siehe Abbildung 7).

²⁰ Hansestadt Uelzen (2017): Radverkehrskonzept für die Hansestadt Uelzen, S. 27

²¹ Hansestadt Uelzen (2017): Radverkehrskonzept für die Hansestadt Uelzen, S. 28

Abbildung 7: Maßnahmenkonzept des Radverkehrskonzeptes der Hansestadt Uelzen



Quelle: Hansestadt Uelzen (2017): Radverkehrskonzept für die Hansestadt Uelzen, S. 42

Stadtmarketingkonzept für die Hansestadt Uelzen

Das Stadtmarketingkonzept der Hansestadt Uelzen aus dem Jahr 2017 enthält in geringem Umfang mobilitätsrelevante Inhalte. Dem konzeptionellen Teil voran gehen eine Situations-, eine Konkurrenz- und eine SWOT-Analyse:

Die Situationsanalyse kommt hinsichtlich der Verkehrsanbindung aus Sicht des Stadtmarketings zu dem Schluss,

- dass die Hansestadt Uelzen durch den IC- und ICE-Verkehr gut angebunden sei
- Die Anbindung an das Autobahnnetz sei jedoch schwach und die Zufahrt über die B4 oft überlastet.
- Die Einbindung in das Bundesstraßennetz sei darüber hinaus jedoch gut.
- Großes Potential wird im Ausbau der A39 gesehen.
- Die konzentrische Anordnung der Verkehrswege im Kreis führe zu gutem Verkehrsfluss.
- Das Busnetz sei weit verzweigt, selbst die Hauptlinien würden jedoch nur sehr unregelmäßig verkehren. Ein gutes und innovatives Angebot seien jedoch die kostenlosen Entdeckerbusse.
- Es fehle eine Voll-Anbindung an den HVV.
- Der Hundertwasserbahnhof wird als touristisches Alleinstellungsmerkmal identifiziert.

Die SWOT-Analyse identifiziert

- die gute Erreichbarkeit der Innenstadt durch PKW und ÖPNV,
- die Anbindung an das Schienenverkehrsnetz,
- den Hundertwasserbahnhof als Alleinstellungsmerkmal sowie
- die Kombinierbarkeit verschiedener Verkehrswege

als Stärke.

- Die relativ geringe bzw. seltene Anbindungen zwischen Stadt und Umlandstädten bzw. –gemeinden durch den ÖPNV sowie
- die fehlende Kompletanbindung an den HVV

werden als Schwächen identifiziert. Potentiale werden

- im Ausbau der A39, der Kompletanbindung an den HVV sowie
- der verstärkten Nutzung der Potentiale der Rad- und Wanderwege in der Lüneburger Heide und des sehr waldreichen Gebiets Richtung Celle

gesehen.

In Folge werden verschiedene Maßnahmenpakete mit möglichen Starterprojekten formuliert, unter anderem zum Handlungsfeld Wirtschaft und Verkehr. Die relevanten Maßnahmenpakete sind hier „Erreichbarkeit der Hansestadt Uelzen“ sowie „Mobilität innerhalb der Hansestadt Uelzen“:

Erreichbarkeit der Hansestadt Uelzen:²²

²² GLC Glücksburg Consulting AG (2018): Stadtmarketingkonzept für die Hansestadt Uelzen, S. 108

- Ein bedarfsgerechtes Angebot des öffentlichen Nahverkehrs zur Erreichbarkeit der Ober- und Mittelzentren in der Metropolregion, insbesondere im Rahmen einer Komplettanbindung an den HVV.
- Eine leistungsfähige Autobahnanbindung.
- Durch die Umsetzung des Bahnprojektes „AlphaE“ verbessert sich die Erreichbarkeit des Bahnknotenpunktes Uelzen im Personen- und Güterverkehr.
- Mit dem Ausbau des Schiffshebewerkes Scharnebeck kann der Hafen Uelzen über den Elbe-Seiten-Kanal von allen modernen Binnenschiffen erreicht werden.

Mobilität innerhalb der Hansestadt Uelzen:²³

- Die innerörtlichen Verkehrswege sind für alle Verkehrsteilnehmer sicher, gepflegt und haben keinen Instandhaltungsstau.
- Ein bedarfsgerechtes Angebot des öffentlichen Nahverkehrs im Stadtgebiet (Stadtbus).
- Eine ausgewogene Kombination aus verkehrsberuhigten Zonen und guter Erreichbarkeit.
- Ein Ausbau des Radverkehrsnetzes und eine verbesserte Radverkehrsinfrastruktur erhöht den Radverkehrsanteil in der Hansestadt Uelzen
- Es besteht eine attraktive Infrastruktur für Elektromobilität (oder künftige emissionsarme Technologien) sowohl für Privatpersonen als auch für gewerbliche Fahrzeuge.
- Ein bedarfsgerechtes Angebot an Parkplätzen in der Innenstadt.
- Die Verkehrswege sind barrierefrei und verbinden die wesentlichen Ziele im Innenstadtbereich untereinander sowie mit den angrenzenden Bereichen.
- Das Verkehrs- und Erreichbarkeitskonzept für die Innenstadt priorisiert den Fuß- und Radverkehr ohne den Autoverkehr zu vernachlässigen.

Zudem soll als Teil des Handlungsfeldes Kultur, Veranstaltungen und Tourismus der Radtourismus entwickelt werden. Weitere Projektideen aus Beteiligungs- und sonstigen Prozessen umfassen die Ausweitung der Fußgängerzonen innerhalb des Innenstadtringes, den Ausbau der Bahnsteiguntertunnelung am Hundertwasserbahnhof, Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung, ein Fahrradkonzept, Taxi-Ruf-Dienste, die Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs durch bessere Anbindung und niedrigere Fahrpreise sowie die Einführung eines Parkkonzepts.

Das Stadtmarketing soll bei Projekten der Stadtentwicklung und der Verkehrsplanung beratende und vernetzende Funktionen ausfüllen.

Erstberatung zu betrieblichem Mobilitätsmanagement – Hansestadt Uelzen

Die Klimaschutz- und Energieagentur Niedersachsen GmbH (KEAN) unterstützt Kommunen in Niedersachsen wie die Hansestadt Uelzen beim Aufbau einer betrieblichen Mobilitätsmanagementsinnerbetrieblich, auf Geschäftsreisen und auch auf den Arbeitswegen der Beschäftigten.

Beispiele Konkrete Maßnahmenvorschläge:

- Etablieren einer/s Mobilitäts(management)beauftragten zur Koordination aller Fragen rund um die Mobilität

²³ GLC Glücksburg Consulting AG (2018): Stadtmarketingkonzept für die Hansestadt Uelzen, S. 109

- Verstärkte Förderung der Bildung von Fahrgemeinschaften (Arbeitswege und Dienstreisen), z.B. mittels Wohnstandortkarte
- Anschaffung von Dienstfahrrädern (möglichst mit Elektromotor) oder auch Lastenräder, Falträder, E-Roller oder E-Scooter
- Fahrradzubehör bereitstellen
- Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, auch Fahrradboxen
- FAHRRAD-fit - Zertifizierung zum fahrradfreundlichen Betrieb
- Zukünftig Elektrofahrzeuge als Dienstwagen anschaffen
- Kooperation mit Cambio Carsharing intensivieren

ADFC Fahrradklima-Test 2020 Uelzen

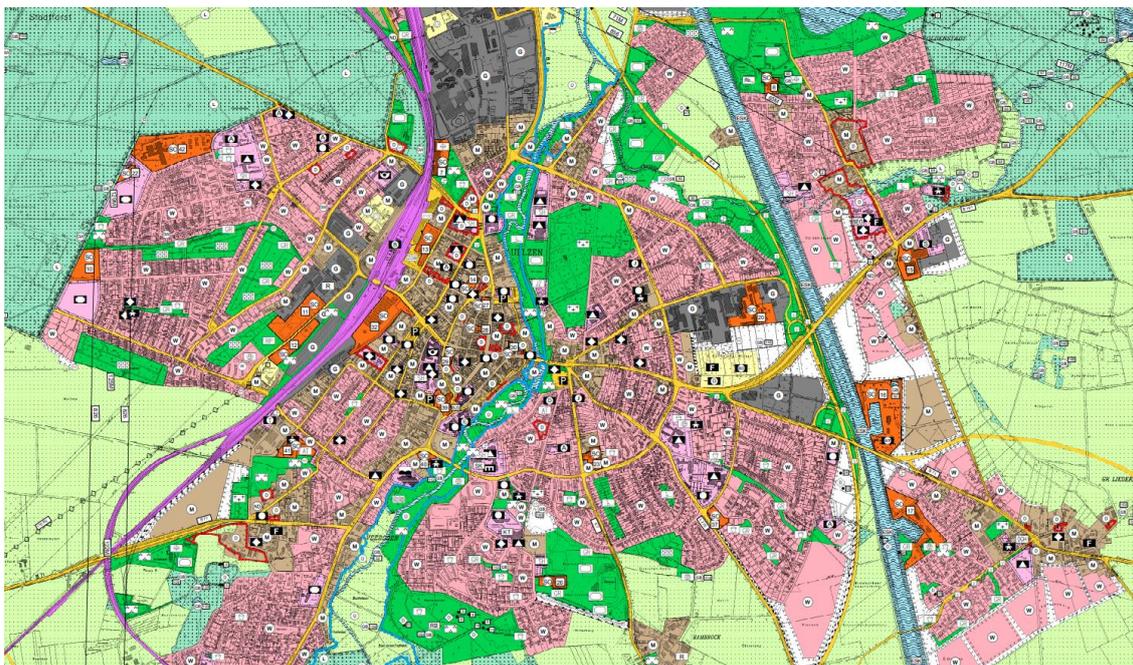
Der ADFC Fahrradklima-Test von 2020 bewertet die Bestandssituation in der Hansestadt Uelzen mit einer Schulnote von 4,4. Zum Vergleichsjahr 2018 wird eine starke Verschlechterung (Schulnote 3,8) beschrieben. Grundlage stellt die Befragung von 95 Teilnehmenden dar. Im Städtevergleich mit Orten der gleichen Ortsgrößenklasse (20.000-50.000 Einwohnerinnen und Einwohner) schneidet die Hansestadt Uelzen mit Platz 52 von 54 auf Landesebene schlecht ab. Als Stärken werden die „Werbung für das Radfahren“ und „Abstellanlagen“ beschrieben. Deutliche Schwächen werden in folgenden Bereichen beschrieben: „Geöffnete Einbahnstraßen in Gegenrichtung“, „Oberfläche der (Rad)wege“ und „Breite der (Rad)wege“.

Flächennutzungsplan 2000

Der Flächennutzungsplan liegt mit der Baunutzungsverordnung in der Fassung vom 23.01.1990 und der Planzeichenverordnung vom 18.12.1990 mit Änderungen von 2000 vor (siehe Abbildung 8). Aufgrund der Beschlussfassung vor knapp 30 Jahren ist das Dokument nur in Teilen aktuell und es wird sich auf ergänzende Maßnahmen und Vorschläge bezogen.

Für den Individualverkehr beschreibt der Flächennutzungsplan Veränderungen bei Bundes- und Landesstraßen (siehe Abbildung 9). So soll beispielsweise für die B71 im Stadtteil Groß Liedern eine Umgehungsstraße errichtet werden, welche den Durchgangsverkehr durch die Stadt an selbiger vorbeiführen soll. Zudem soll auf der westlichen Seite der Hansestadt Uelzen im Stadtteil Veerßen ebenfalls eine Umgehungsstraße für die B71 errichtet werden. Beide Projekte sind als „Weiterer Bedarf“ im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen festgehalten. Außerdem sieht der Flächennutzungsplan vor, die von Süden kommende L270 am Knotenpunkt mit der B4/B191-Umgehung enden zu lassen und nicht wie bisher bis zum Hammersteinplatz in der Stadt durchzuleiten.

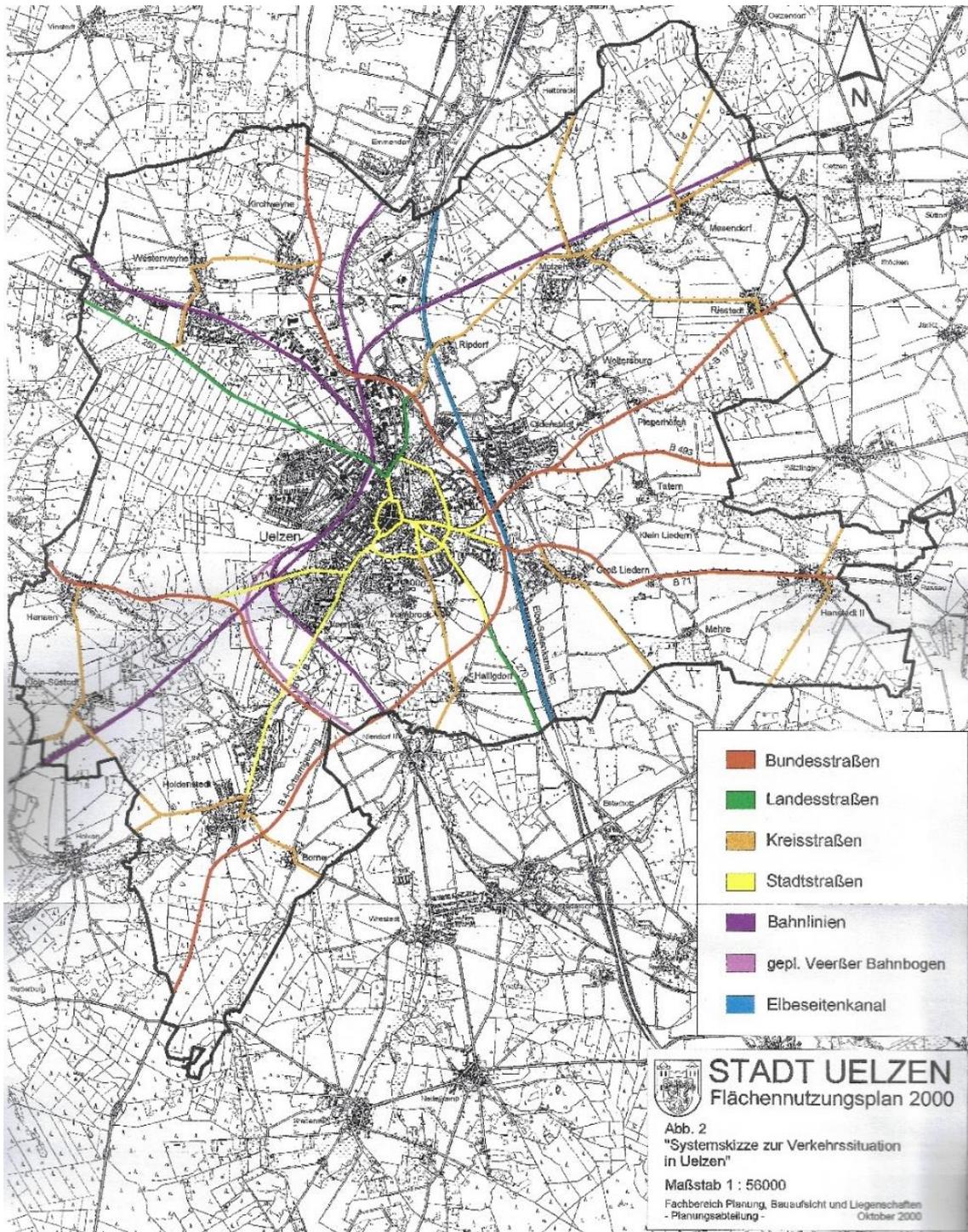
Abbildung 8: Ausschnitt des FNP zur Kernstadt Uelzen



Quelle: Flächennutzungsplan mit Änderungen von 2000 - Grundkarte

Bei dem Öffentlichen Verkehr schreibt der Flächennutzungsplan vor, dass der Elbeseitenkanal, mitsamt den drei Kanalhäfen im Stadtgebiet, als Bundeswasserstraße übernommen werden soll. Zudem wurde eine Fläche im Südwesten der Stadt ausgemacht, auf welcher der Ausbau der Bahnstrecke Uelzen-Stendal/Berlin vorangetrieben werden kann. Hierfür solle eine zweigleisige elektrifizierte Haupteisenbahnstrecke gebaut werden, damit in Zukunft ein qualifizierter Güter- und Personennah- und -fernverkehr betrieben werden kann. In der folgenden Abbildung ist der geplante Ausbau als „geplanter Veerßer Bahnbogen“ beschrieben und in der Karte eingezeichnet.

Abbildung 9: Systemskizze zur Verkehrssituation in der Hansestadt Uelzen aus dem Flächennutzungsplan 2000



Quelle: Flächennutzungsplan mit Änderungen von 2000, S. 33 ff.

Städtebaulicher Wettbewerb zur Neuordnung mehrerer innerstädtischer Plätze (Parkfläche Hammersteinplatz mit angrenzender Ratsteichwiese, unbefestigte Grünfläche am Herzogenplatz und derzeitiges Kreishausgelände)

Gegenwärtig (Stand August 2021) wird eine Bürgerbeteiligung bezüglich der Gestaltung drei innerstädtischen Bereiche durchgeführt (siehe Abbildung 10). Die Anregungen der Bevölkerung der Hansestadt

Uelzen stellen die Grundlage für die zukünftige Entwicklung dieser Gebiete dar. Eine Ausgestaltung dieser Flächen wird Auswirkungen auf das Verkehrs- und Mobilitätsgeschehen in der Hansestadt haben und ist somit in das Mobilitätskonzept mitaufzunehmen.

Abbildung 10: Innerstädtische Plätze, die im Rahmen vom städtebaulichen Wettbewerb entwickelt werden



Quelle: Hansestadt Uelzen (o.): Wettbewerb Uelzen – Information und Beteiligung zum Realisierungswettbewerb. Online unter innenstadtwettbewerb-uelzen.de [Zugriff: 07.07.2021]

Planungen zum Neubau, Umbau und Sanierung des Berufsschulcampus Uelzen des Berufsschulcampus

Der Umbau bzw. Sanierung des Berufsschulcampus im Südwesten von der Hansestadt Uelzen ist mit einem Baubeginn ab 2023 geplant. Angestrebt ist eine Fertigstellung im Jahr 2028 (siehe Abbildung 11). Insgesamt sind 2.848 Schülerinnen und Schüler an den beiden Berufsbildenden Schulen gemeldet (Schuljahr 2019/2020): 1.820 Schülerinnen und Schüler zur BBS I und 1.028 Schülerinnen und Schüler zur BBS II. Das Quartierskonzept Berufsschulcampus Uelzen sieht u.a. die Einrichtung eines Mobilitätshub sowie ein Shuttle zwischen dem Campus und dem Bahnhof und weiteren wichtigen Punkten in der Stadt als zentrale Maßnahmen an. Weiterhin werden Erprobungen zum Parkraummanagement sowie die Einführung von Sharingangeboten empfohlen.²⁴

²⁴ Gebäudemanagement Uelzen/Lüchow-Dannenberg (2020): Quartierskonzept Berufsschulcampus Uelzen, S. 44 f.

Abbildung 11: Areal des zukünftigen Berufsschulcampus



Quelle: PPP Architekten + Stadtplaner GmbH (2020): Neubau, Umbau und Sanierung des Berufsschulcampus Uelzen. Online unter <https://www.ppp-architekten.de/portfolio/berufsschulcampus-uelzen/> [Zugriff: 07.07.2021]

Verkehrsuntersuchung zum Parkplatzkonzept Innenstadt der Hansestadt Uelzen

Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung ist im Oktober 2018 die Parkplatzsituation mit ihrer Belegung und Auslastung in der Hansestadt Uelzen analysiert und bewertet worden. Der Untersuchungsraum umfasst überwiegend den Bereich des Stadtteils der Kernstadt in der Hansestadt Uelzen.

Der Parkplatz der Stadthalle (Bereich 01) mit kostenlosen Parkplätzen und ohne Parkzeitbeschränkung ist aufgrund der Lage am Rande der Innenstadt teilweise bis zu 100% belegt.

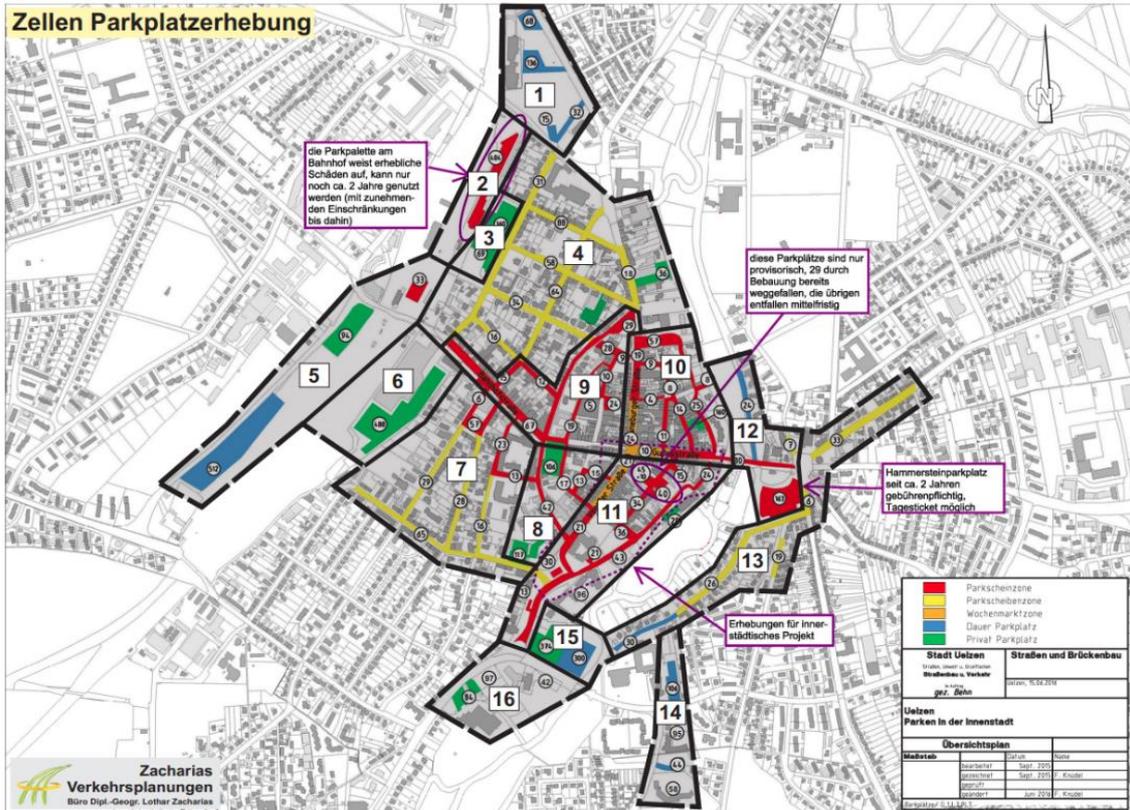
Eine Unterteilung von 16 Bereichen (siehe Abbildung 12) mit unterschiedlichen Parkplatzangeboten, Parkzeitbeschränkungen sowie unterschiedlichen Lagen in der Stadt weisen je nach Angebot und Nachfrage unterschiedliche Parkraumbelegungen auf. Gemäß der Untersuchung ist keine umfassende Änderung des derzeitigen Parkplatzkonzeptes aus verkehrsplanerischer Sicht erforderlich. Folgende Empfehlungen werden getroffen²⁵:

- Die Parkpalette am Bahnhof sollte auch nach der erforderlichen Sanierung in etwa gleicher Größenordnung wieder zur Verfügung stehen.
- Bei neuen Bebauungen oder Nutzungen derzeitiger provisorischer Stellplätze direkt in der Innenstadt müssen die entfallenden Stellplätze nicht unbedingt in gleicher Anzahl ersetzt werden. Bezüglich der Nachnutzung ist aber der erforderliche Stellplatzbedarf zu prüfen und ggf. ergänzende Parkplätze anzulegen.
- Innenstadtübliche Einzelhandelsnutzungen erfordern aufgrund der zu erwartenden Verbundeinkäufe in der Innenstadt nur bedingt zusätzliche Parkplatzkapazitäten. Großflächiger Lebensmitteleinzelhandel benötigt hingegen zusätzliche Parkplätze. Bei der Ansiedlung von Büros und Praxen ist die Art der Nutzung entscheidend.
- Der Hammersteinparkplatz ist derzeit kaum genutzt. Auch zur Entlastung der benachbarten Straßenzüge mit zum Teil hohem Parkdruck sollte die Gebührenpflicht hier wieder aufgehoben werden. Hierdurch kann Parkdruck und der Parksuchverkehr in den anliegenden Straßenzügen (Ripdorfer Straße, Ilmenauufer, Albertstraße, Niendorfer Straße, Hambrocker Straße, Oldenstädter Straße) und der Innenstadt reduziert werden.

²⁵ Zacharias Verkehrsplanungen Büro Dipl.-Geogr. Lothar Zacharias (2018): Verkehrsuntersuchung zum Parkplatzkonzept Innenstadt der Hansestadt Uelzen, S. 13

- Auf dem Hammersteinparkplatz könnten ergänzend ca. 5 – 10 Wohnmobilstandplätze für kurzes Parken und entsprechend ohne Infrastruktur (Strom, Wasser, Abwasser) eingerichtet werden. Für längere Aufenthalte stehen außerhalb des Stadtzentrums Standplätze zur Verfügung.

Abbildung 12: Bereiche der Verkehrsuntersuchung innerhalb des Parkplatzkonzeptes 2018



Quelle: Zacharias Verkehrsplanungen Büro Dipl.-Geogr. Lothar Zacharias (2018): Verkehrsuntersuchung zum Parkplatzkonzept Innenstadt der Hansestadt Uelzen, S. 13

2.2.2 Planwerke des Landkreises Uelzen

Im Folgenden werden die zentralen Aussagen der in Abschnitt 2 aufgeführten Pläne und Konzepte des Landkreises Uelzen zusammengefasst:

Integriertes Klimaschutzkonzept für den Landkreis Uelzen

Parallel zu dem integrierten Klimaschutzkonzept der Hansestadt Uelzen besteht ein 2015 aufgestelltes integriertes Klimaschutzkonzept auf Ebene des Kreises, eine Fortschreibung ist aktuell in Bearbeitung. Das darin entwickelte Klimaschutz-Leitbild besteht aus den drei Bausteinen *Regenerative Energien*, *Energieeffizienz* und *Partizipation und Transparenz*. Die Handlungsstrategie baut auf den vier Handlungsfeldern *Regenerative Energien*, *Energiesparen/Energieeffizienz*, *Naturschutz*, sowie – hier insbesondere von Belang – *Mobilität* auf.

Das Handlungsfeld *Mobilität* enthält als ÖPNV-relevante Maßnahmen primär die Maßnahme *Attraktiver, klimafreundlicher ÖPNV* mit dem Ziel der Schaffung von Anreizen für eine vermehrte Nutzung des

ÖPNV und einer Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs sowie vor dem Hintergrund der Förderung von Inter- und Multimodalität die Maßnahme *Fahrradabstellanlagen an ÖPNV-Haltestellen* beziehungsweise das Anpassen dieser an heutige Bedürfnisse.

Die genannte Maßnahme *Attraktiver, klimafreundlicherer ÖPNV* ist mittelfristig angesetzt und untergliedert sich in:²⁶

- die Anpassung der Fahrzeugflotte zum einen durch variable eingesetzte Fahrzeuggrößen je nach Betriebszeit sowie zum anderen langfristig durch den Einsatz energieeffizienter Antriebstechnologien,
- die Förderung beziehungsweise Implementation von Bürgerbussen, möglicherweise gefördert durch die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen,
- die stärkere Bewerbung von Anrufsammeltaxis,
- die Prüfung des Bedarfs an P&R-Parkplätzen sowie
- die Überprüfung des Nahverkehrsplans hinsichtlich seiner Klimaschutzwirkungen.

Für die Fortschreibung des Nahverkehrsplans wird ein stärkerer Klimaschutzfokus gefordert, unter anderem hinsichtlich

- der Optimierung des Busnetzes,
- der Prüfung von Ergänzungen zum ÖPNV (AST, Ruf- und Bürgerbusse etc.), sowie hinsichtlich
- der Überprüfung der Fahrgastzahlen und er darauf aufbauenden Abstimmung der Busgrößen auf die Nachfrage.

Als Träger der Maßnahme ist die Regionalbus Braunschweig GmbH geführt, die Kommunen als Beteiligte. Als Erfolgsindikator soll die Nachfrage dienen. Als Maßnahmen werden²⁷

- Die (inzwischen erfolgte) Erstellung eines Radverkehrsnetzes für den Landkreis (siehe Abschnitt „Regionales Radwegekonzept Landkreis Uelzen“),
- die Schaffung der Stelle eines/einer Radverkehrsbeauftragten als zentrale/r Ansprechpartner/in für Fragen zum landkreisweiten Radverkehr,
- das Anpassen der Fahrradabstellanlagen an ÖPNV-Haltestellen an die heutigen Bedürfnisse,
- die Einführung kostenfreier und freizugänglicher Service-Stationen für Fahrradfahrerinnen und Radfahrer
- die Schaffung grundlegender Voraussetzungen für eine problemlose Nutzung von E-Bikes im Landkreis Uelzen durch Schaffung einer Netzinfrastruktur

vorgesehen. Weitere Maßnahmen im Handlungsfeld Mobilität umfassen

- den Aufbau eines klimafreundlichen kommunalen Fuhrparks im Sinne der Umrüstung auf treibstoffsparende oder elektrisch fahrende Fahrzeuge,
- die Bewerbung von Car-Sharing sowie den Ausbau des Car-Sharing-Angebots und

²⁶ KoRiS/e4-Consult (2015): Integriertes Klimaschutzkonzept für den Landkreis Uelzen, S. 79

²⁷ KoRiS/e4-Consult (2015): Integriertes Klimaschutzkonzept für den Landkreis Uelzen, S. 59

- die Reduzierung des Güterverkehrs durch verschiedene Maßnahmen in Logistikunternehmen.

Nahverkehrsplan des Landkreises Uelzen für den Zeitraum 2020 bis 2024

Der Nahverkehrsplan des Landkreises Uelzen für den Zeitraum 2020 bis 2024 ist das zentrale und verbindliche Instrument zur Planung des ÖPNVs auf der Ebene des Kreises. Der Nahverkehrsplan wird alle fünf Jahre fortgeschrieben. Aufbauend auf einer umfassenden Bestandsaufnahme werden Ziele und Maßnahmen formuliert. Neben den nachrichtlich übernommenen allgemeinen Zielen des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes, weiterer Fachgesetze (z.B. Niedersächsisches Behindertengleichstellungsgesetz) sowie übergeordneter Pläne und Programme (Raumordnungsprogramme, Regionales Entwicklungskonzept) werden kreisspezifische Ziele aufgestellt. Definiert werden:²⁸

- für den Schülerverkehr maximale Schulwegzeiten und umsteigefreie Verbindungen,
- Mindestwerte zur Grundversorgung hinsichtlich Fahrtenpaaren pro Tag, Reisezeit sowie den Umstiegen für die Anbindung zentraler Ziele der Grundversorgung bzw. der zentralen Orte an die Peripherie, sowie

Weitere Maßnahmen umfassen:²⁹

- die Einführung des HVV-Tarifs im Landkreis Uelzen auf Schienenstrecken, auch für Einzelkarten,
- die Barrierefreie Umgestaltung von Haltestellen / Fahrgastinformation an Haltestellen,
- das Einrichten von zentrumsnahen Haltestellen bei schulbezogenem Linienverkehr,
- der Einsatz von barrierefreien Fahrzeugen im Linienverkehr,
- der langfristige Einsatz von emissionsfreien Fahrzeugen,
- die Berücksichtigung des ÖPNV u.a. bei der Infrastrukturplanung und der Siedlungsentwicklung,
- der Erhalt und ggf. Ausbau des Schienenpersonenverkehrs im Landkreis Uelzen sowie des Stadtverkehrs Uelzen
- die Evaluierung der Förderung der Bürgerbusverkehre im Landkreis Uelzen.

Regionales Radwegekonzept Landkreis Uelzen

Im Jahr 2020 hat der Landkreis Uelzen ein Regionales Radwegekonzept (siehe Abbildung 13) aufgestellt. Hier wurde zunächst die Qualität des gesamten Radwegenetzes hinsichtlich Verkehrsführung, Belagsqualität und Wegebreiten sowie weiterer Mängel erhoben. Häufiger Mangel ist beispielsweise die innerorts nicht zulässige Zweirichtungsführung auf Radverkehrsanlagen³⁰. Als weiterer häufiger Mangel wurden insbesondere auch Bushaltestellen aufgenommen, deren Warteflächen auf Radwegen liegen, was neben dem Radverkehr auch den ÖPNV tangiert.

²⁸ Verkehrsgesellschaft Nord-Ost Niedersachsen mbH (2018): Nahverkehrsplan des Landkreises Uelzen für den Zeitraum 2020 bis 2024, S. 66f

²⁹ Verkehrsgesellschaft Nord-Ost Niedersachsen mbH (2018): Nahverkehrsplan des Landkreises Uelzen für den Zeitraum 2020 bis 2024, S. 67f

³⁰ Landkreis Uelzen (2020): Regionales Radwegekonzept, S. 9

Der konzeptionelle Teil zur Weiterentwicklung des Hauptnetzes stützt sich auf:

- die Pendler- und Schulbeziehungen,
- die Erreichbarkeit zentraler Orte und der Bahnhöfe

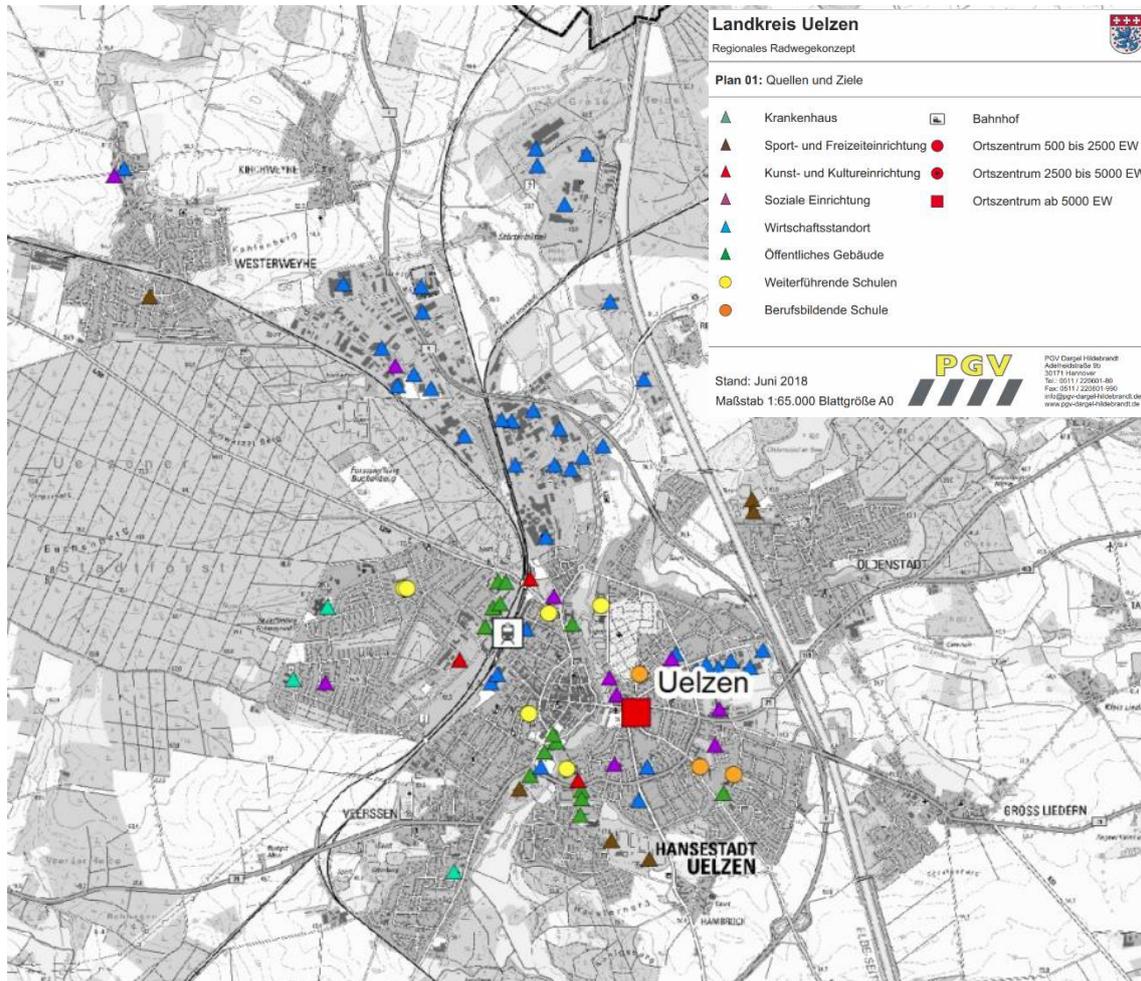
Die Maßnahmenpakete betreffen:

- die Schließung von Netzlücken
- die Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht
- die Sicherung von Ortseinfahrten mit Markierungslösungen im Hauptnetz
- die Sicherung von Querungsstellen mit Mittelinseln
- die Belagsverbesserung auf Teilabschnitten

Für die Uelzener Kernstadt wird kein unmittelbarer Handlungsbedarf im Hauptnetz gesehen, es sollen jedoch Netzlücken in der Anbindung an Oetzen und Wieren geschlossen werden. Für den Radweg nach Suderburg ist eine Belagsverbesserung vorgesehen. Auch für die Verbesserung der Verbindung Uelzen - Bad Bevensen werden verschiedentliche Bedarfe identifiziert.³¹

³¹ PGV Dargel Hildebrandt (2018): Plan 13 Hauptnetz Handlungsbedarfe, In: Landkreis Uelzen (2020): Regionales Radwegekonzzept

Abbildung 13: Ausschnitt aus dem Regionalen Radwegekonzept 2016 mit Quellen und Zielen für die Hansestadt Uelzen

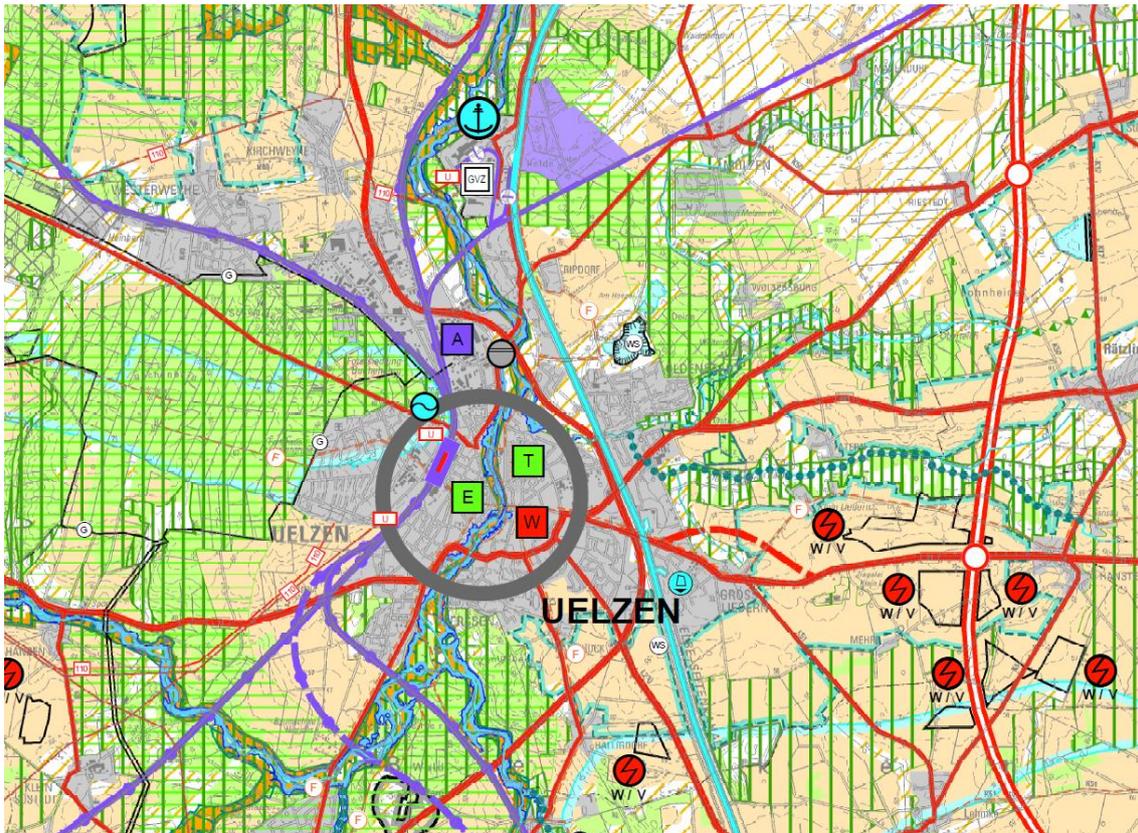


Quelle: PGM Dargel Hildebrandt (2018): Plan 01 Quellen und Ziele, In: Landkreis Uelzen (2020): Regionales Radwegekonzept

Regionales Raumordnungsprogramm für den Landkreis Uelzen 2019

Das Regionale Raumordnungsprogramm (siehe Abbildung 14) setzt die Ziele und Grundsätze sowie sonstigen Erfordernisse der Raumordnung auf regionaler Ebene fest. In Niedersachsen sind die Planungsregionen mit den Landkreisen gleichgesetzt. Als Teil der räumlichen Gesamtplanung beinhaltet der Regionalplan auch Aussagen in Form von Zielen und Grundsätzen zu Verkehr und Mobilität, deren Ansprüche an den Raum gegen andere Nutzungen abgewogen werden.

Abbildung 14: Ausschnitt aus dem regionalen Raumordnungsprogramm für den Landkreis Uelzen



Quelle: Regionales Raumordnungsprogramm für den Landkreis Uelzen (RROP) (2019): Zeichnerische Darstellung

Folgende allgemeinen Festlegungen werden zum Verkehr im Landkreis getroffen:³²

- Zur überregionalen Anbindung, zur Erschließung der oft weiträumigen Gemeindegebiete und zur Anbindung an die Zentralen Orte ist ein bedarfsgerechtes Verkehrsnetz zu erhalten, zu sichern und unter Beachtung umweltschützerischer Belange zu entwickeln.
- Die im Landes-Raumordnungsprogramm dargestellten überregionalen Verkehrslinien sind in der zeichnerischen Darstellung näher festgelegt und durch regional bedeutsame Verkehrslinien ergänzt worden.
- Die in der zeichnerischen Darstellung als Vorranggebiet Haupteisenbahnstrecke, Vorranggebiet sonstige Eisenbahnstrecke und Vorranggebiet Anschlussgleis für Industrie und Gewerbe festgelegten bestehenden Bahnstrecken sind zu erhalten und bedarfsgerecht auszubauen. Insbesondere ist der Erhalt und Ausbau der derzeitigen Bahnstrecken nach Braunschweig über Gifhorn und nach Bremen über Langwedel für die räumliche Entwicklung des Landkreises von besonderer Bedeutung. Für die Anbindung an die benachbarten Oberzentren soll ein leistungsfähiger Schienenfernverkehr vorgehalten werden.
- In allen Teilräumen soll eine Steigerung des wirtschaftlichen Wachstums und der Beschäftigung erreicht werden. Bei allen Planungen und Maßnahmen sollen daher die Möglichkeiten der Innovationsförderung, der Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit, der Erschließung von Standort-potenzialen und von Kompetenzfeldern ausgeschöpft werden und insgesamt zu einer nachhaltigen Regionalentwicklung beitragen.³³

³² Landkreis Uelzen (2020): Regionales Radwegekonzept, S. 38f

³³ Landkreis Uelzen (2019): Regionales Raumordnungsprogramm für den Landkreis Uelzen, Beschreibende Darstellung, S. 2

- Die Standortvoraussetzungen für eine zukunftsorientierte Güterverkehrsabwicklung sind zu optimieren. Einer Überlastung der Straßenverkehrsinfrastruktur und den damit verbundenen negativen Auswirkungen für Mobilität und Umwelt soll entgegengewirkt werden.³⁴

Festsetzungen, die den straßengebundenen ÖPNV betreffen, sind:³⁵

- Der öffentliche Personennahverkehr ist zu sichern und bedarfsgerecht auszubauen. Den öffentlichen Personennahverkehr ergänzende Mobilitätsangebote, wie beispielsweise flexible Bedienformen, sollen, insbesondere zur Verbesserung der Erreichbarkeit der Grund- und Mittelzentren und zur Erschließung ländlicher Räume, weiterentwickelt und gestärkt werden. In den Regionalen Raumordnungsprogrammen sind Festlegungen zur Sicherung und bedarfsgerechten.
- Zur weiteren Verbesserung der Leistungsfähigkeit des Fernverkehrsnetzes, insbesondere auch für die Hafenhinterlandverkehre, ist der Bau eines 3. Gleises zwischen Lüneburg und der Hansestadt Uelzen erforderlich. Um die schnelle Anbindung des Landkreises an die Oberzentren Hamburg, Lüneburg und Hannover zu erhalten, ist die Funktion der Bahnhöfe Hansestadt Uelzen und Bad Bevensen als IC-Halt weiterhin zu sichern.
- Die Erreichbarkeit des Mittelzentrums Hansestadt Uelzen von der Mehrzahl der Orte des Landkreises mit dem öffentlichen Busverkehr ist zu erhalten und bedarfsgerecht zu verbessern.
- Der Stadtverkehr in der Hansestadt Uelzen ist zu erhalten und zu verbessern.
- Ein bedarfsgerechtes Angebot im öffentlichen Personennahverkehr soll durch die Zusammenarbeit der einzelnen Verkehrsträger gewährleistet und nach Möglichkeit auch verbessert werden. Dabei sind die Erfordernisse der Mobilität in der Fläche, des demografischen Wandels, des Schüler-, des Berufs- und des Erholungsverkehrs zu berücksichtigen und durch den Nahverkehrsplan zu bewältigen. Alternative Bedienungsformen sollen bei Bedarf eingerichtet werden.

Weiter finden sich folgende Festsetzungen zum Radverkehr:³⁶

- Die Bedeutung des Fahrrades als alltägliches, umweltfreundliches Verkehrsmittel ist zu entwickeln. An klassifizierten Straßen, die auch für den regionalen Fahrradverkehr von Bedeutung sind, sind Fahrradwege bedarfsgerecht vorzusehen. In den größeren Ortschaften und Städten ist durch die Anlage von Fahrradwegen, Fahrradstreifen oder Fahrradstraßen die Bedeutung des Fahrrades zu fördern. An geeigneten Stellen in den Haupteinkaufszonen, an touristischen Attraktionspunkten und vor allem an den Haltestellen des Schienennahverkehrs und an zentralen Busbahnhöfen sind in ausreichendem Umfang Fahrradabstellanlagen vorzusehen. Als größere Anlage sollen sie möglichst überdacht und bewacht sein. Eine Verknüpfung mit fahrradbezogenen Dienstleistungen soll angestrebt werden.
- Das Radwanderwegnetz des Landkreises ist zu sichern und durch Einbeziehung wenig befahrener Gemeindestraßen und zwischenörtlicher Wirtschaftswege zu ergänzen und sinnvoll mit den Fernradwanderwegen zu verbinden.

³⁴ Landkreis Uelzen (2019): Regionales Raumordnungsprogramm für den Landkreis Uelzen, Beschreibende Darstellung, S. 38

³⁵ Landkreis Uelzen (2019): Regionales Raumordnungsprogramm für den Landkreis Uelzen, Beschreibende Darstellung, S. 40f

³⁶ Landkreis Uelzen (2019): Regionales Raumordnungsprogramm für den Landkreis Uelzen, Beschreibende Darstellung, S. 41

Zum SPNV finden sich folgende Festsetzungen:³⁷

- Der Schienenverkehr soll sowohl für den Personen- als auch den Güterverkehr verbessert und so entwickelt werden, dass er größere Anteile am Verkehrsaufkommen als bisher übernehmen kann; dies gilt auch für den grenzüberschreitenden Verkehr.
- Zur weiteren Verbesserung der Leistungsfähigkeit des Fernverkehrsnetzes, insbesondere auch für die Hafenhinterlandverkehre, ist der Bau eines 3. Gleises zwischen Lüneburg und der Hansestadt Uelzen erforderlich. Um die schnelle Anbindung des Landkreises an die Oberzentren Hamburg, Lüneburg und Hannover zu erhalten, ist die Funktion der Bahnhöfe Uelzen und Bad Bevensen als IC-Halt weiterhin zu sichern.
- Der Ausbau der Bahnstrecke Uelzen - Stendal als zweigleisige elektrifizierte Haupteisenbahnstrecke ist sicherzustellen. Auf der Strecke soll ein qualifizierter Güter- und Personennah- und -fernverkehr betrieben werden. Die Möglichkeit für eine teilweise Neutrassierung der Strecke als Option für einen hochwertigen und schnellen Eisenbahnverkehr ist offen zu halten. Die planerischen Voraussetzungen hierfür sind frühzeitig zu schaffen.
- Der Ausbau der Haupteisenbahnstrecken für den schnellen Fernreiseverkehr oder den Güterverkehr soll nicht zu einer Einschränkung des Personennahverkehrs führen.
- Die durch den Planungsraum verlaufenden 110 kV - Bahnstromleitungen Lehrte - Uelzen und Uelzen - Harburg der Deutsche Bahn Energie sind als Vorranggebiet Leitungstrasse festgelegt und sind zu sichern. Als Vorranggebiet Umspannwerk ist das Umspannwerk der Deutschen Bahn in Uelzen zu sichern.
- Der Schienenverkehr als eine der Säulen des öffentlichen Personennahverkehrs ist in seinem Bestand zu sichern und zu entwickeln. Dazu können eine höhere Reisegeschwindigkeit und ein moderner Fahrzeugpark beitragen.
- Das Radwanderwegnetz des Landkreises ist zu sichern und durch Einbeziehung wenig befahrener Gemeindestraßen und zwischenörtlicher Wirtschaftswege zu ergänzen und sinnvoll mit den Fernradwanderwegen zu verbinden. Die in der Zeichnerischen Darstellung als Vorranggebiet regional bedeutsamer Wanderweg festgelegte bestehende Wegestruktur von übergemeindlicher Bedeutung ist zu sichern und bedarfsgerecht auszubauen.

Den Straßenverkehr betreffend werden neben der Sicherung und dem bedarfsgerechten Ausbau der im Planwerk sowie im Landesentwicklungsprogramm zeichnerisch dargestellten Kreisstraßen, Hauptverkehrsstraßen und Autobahnen folgende Festsetzungen getroffen:³⁸

- Die im Bedarfsplan 2016 für die Bundesfernstraßen als vordringlicher Bedarf eingestufte Verlegung der B 71 westlich von der Hansestadt Uelzen bis zur B 4 (neu) (Veerßen/Südspange) und die als weiterer Bedarf eingestuften Ortsumgehungen der B 71 (Groß Liedern) und der B 191 (Stöcken) sollen verwirklicht werden. Die höhengleiche Kreuzung der L 270 mit der DB AG Strecke Uelzen - Stendal in Wieren soll beseitigt werden.
- In Wohngebieten soll die Wohnqualität durch verkehrslenkende und -beruhigende Maßnahmen erhöht werden. Die Attraktivität der innerörtlichen Bereiche von der Hansestadt Uelzen, Bad Bevensen und Bad Bodenteich soll durch die Umlenkung des Durchgangsverkehrs gesteigert werden. Ortsdurchfahrten von Hauptverkehrsstraßen sollen so verändert

³⁷ Landkreis Uelzen (2019): Regionales Raumordnungsprogramm für den Landkreis Uelzen, Beschreibende Darstellung, S. 39

³⁸ Landkreis Uelzen (2019): Regionales Raumordnungsprogramm für den Landkreis Uelzen, Beschreibende Darstellung, S. 42

werden, dass die Verkehrssicherheit, z.B. durch Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung, erhöht wird. Bei dem Ausbau von Ortsdurchfahrten in dörflichen Ortssteilen soll das charakteristische Ortsbild weitgehend erhalten werden.

Weitere verkehrsrelevante Festsetzungen betreffen den Güter-, Flug- und Schiffsverkehr:

- Als Schnittstelle zwischen Fern- und Nahverkehr sowie zwischen den einzelnen Verkehrsträgern ist der Hafen Uelzen als Vorranggebiet Güterverkehrszentrum zu sichern und räumlich zu entwickeln. Insbesondere der schienen- und straßenmäßige Anschluss ist zu verbessern.³⁹
- Als Vorranggebiete Binnenhafen ist der Binnenhafen von der Hansestadt Uelzen festgelegt. Die trimodale Funktionalität der Schnittstelle von Wasser, Schiene und Straße des Hafens ist zu sichern und auszubauen. Zur Ansiedlung von hafenorientierten Wirtschaftsbetrieben sind die erforderlichen Standortpotenziale zu sichern und in bedarfsgerechtem Umfang Flächen bereitzustellen und bauleitplanerisch zu sichern. Hierbei sind bei der Flächenbemessung die zu erwartende oder angestrebte verkehrliche Entwicklung sowie ausreichende Abstandsflächen für den Lärmschutz zu berücksichtigen.
- Der als Vorranggebiet Schifffahrt in der Zeichnerischen Darstellung festgelegte Elbe-Seitenkanal ist bedarfsgerecht auszubauen. Die als Vorranggebiet Schleuse/Hebewerk festgelegte Schleuse Uelzen ist zu sichern.
- Der als Vorranggebiet Sportboothafen festgelegte Sportboothafen in der Hansestadt Uelzen ist zu sichern und weiterzuentwickeln.
- Der Luftverkehr ist in ein integriertes Gesamtverkehrskonzept ein-zubinden, insbesondere verkehrsträgerübergreifend mit dem Schienenverkehr zu verknüpfen.

Planungs- und Umsetzungsstand zur Autobahn 39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg

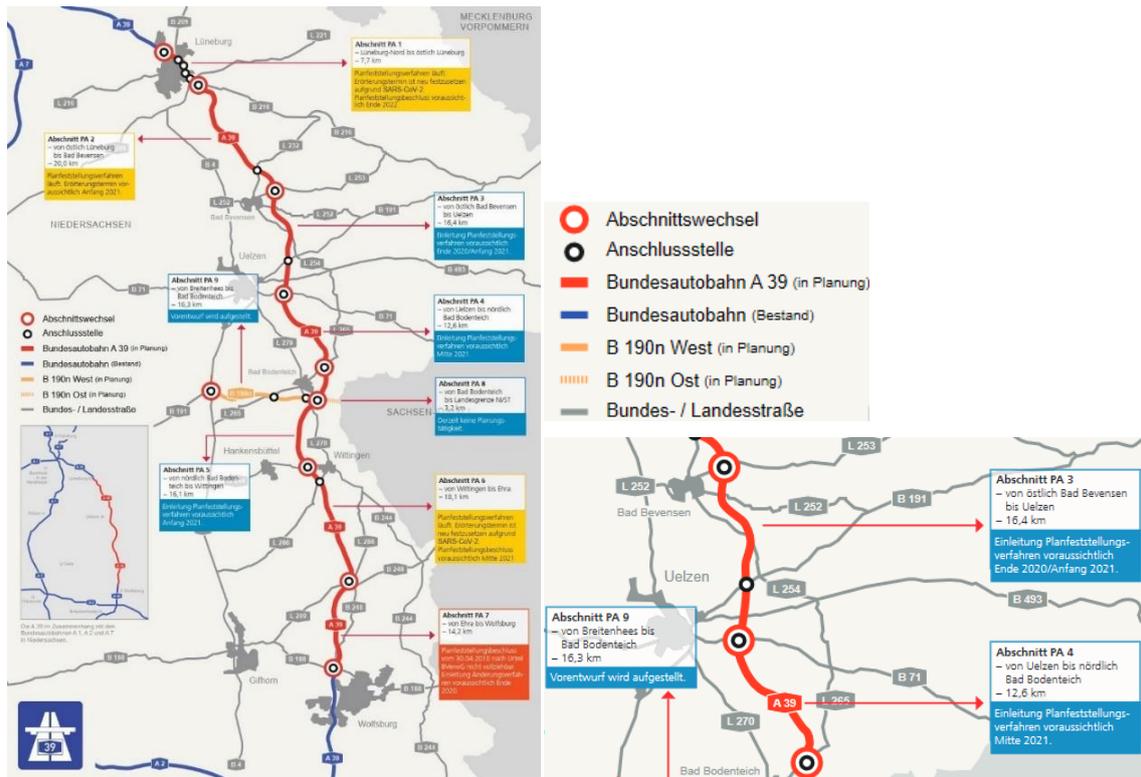
Für einen direkten Autobahnanschluss befindet sich gegenwärtig die Bundesautobahn 39 (BAB 39) in Umsetzung. Zwischen 2027 und 2030 soll der Lückenschluss zwischen Lüneburg und Wolfsburg erfolgen. Die ersten Planfeststellungsverfahren wurden ab 2012 eingeleitet (siehe Abbildung 15). Für den Abschnitt PA 3 von östlich Bad Bevensen bis Hansestadt Uelzen soll voraussichtlich Ende 2020/ Anfang 2021 (Stand 20.03.2020) das Planfeststellungsverfahren eingeleitet werden. Für den Abschnitt PA 4 von der Hansestadt Uelzen bis nördlich Bad Bodenteich soll voraussichtlich Mitte 2021 das Planfeststellungsverfahren eingeleitet werden (Stand 20.03.2020).

Durch den Bau der A39 soll es auf der B 191 und der B71 östlich von der Hansestadt Uelzen zu Mehrbelastungen von 3.400 bzw. 1.000 Kfz/24h kommen, da diese Bundesstraßen als Zubringer für die A39 fungieren.⁴⁰

³⁹ Landkreis Uelzen (2019): Regionales Raumordnungsprogramm für den Landkreis Uelzen, Beschreibende Darstellung, S. 38

⁴⁰ SSP Consult Beratende Ingenieure GmbH (2015): Verkehrsuntersuchung A 39 Lüneburg – Wolfsburg mit nds. Teil der B 190n, Fortschreibung in der Prognose auf 2030, Schlussbericht, S.20

Abbildung 15: Lückenschluss der A39 (Stand 20.03.2020)



Quelle: Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (2020): Aktueller Planungsstand A39. Online unter https://www.strassenbau.niedersachsen.de/startseite/projekte/grosse_einzelprojekte/autobahn_39_zwischen_luneburg_und_wolfsburg/aktueller_planungsstand/aktueller-planungsstand-78705.html [Zugriff: 07.07.2021]

3 Verkehrsmodell der Hansestadt Uelzen

Zur Darstellung der Analyse-Ist-Situation und für die Prognose der Verkehrsbelastungen wurde ein Verkehrsmodell mit dem Programm PTV Visum (Release 21) aufgebaut. Angelegt wurde ein 24h-Modell für den DTV_w (durchschnittlicher Tagessverkehrsstärke an Werktagen) differenziert nach Pkw und Lkw.

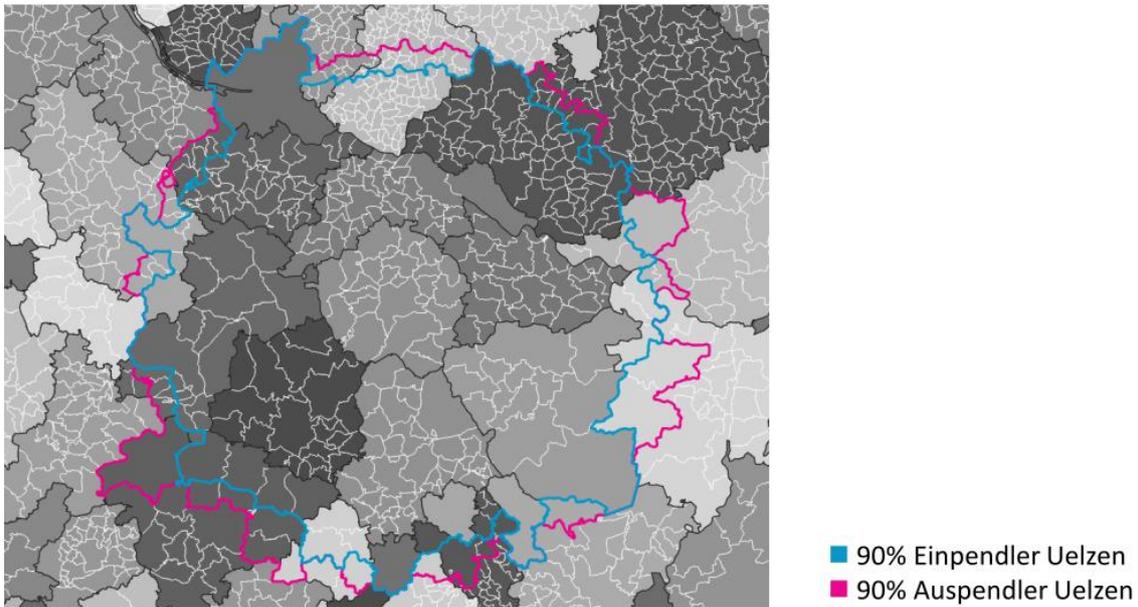
Im Modell werden grundsätzlich das Verkehrsangebot, d.h. das öffentliche Wegenetz, und die Verkehrsnachfrage, d.h. die alltäglich zurückgelegten Wege der Wohn- und Arbeitsbevölkerung im Untersuchungsraum, gegenübergestellt. Aus dieser Kombination errechnet das Modell flächendeckende und zusammenhängende Verkehrsbelastungswerte für das öffentliche Straßennetz.

Damit wird es beispielsweise möglich, die Veränderung der Belastungen infolge einer veränderten Verkehrsführung (Einbahnstraße, neue Umgehungsstraße usw.) abzubilden. Für geplante neue Nutzungen kann mit dem Modell untersucht werden, wie sich die damit verbundenen zusätzlichen Verkehre im umliegenden Straßennetz verteilen und ob flankierende Maßnahmen erforderlich sind, um eine verträgliche Gestaltung des Verkehrs sicher zu stellen. Für einen gegebenen Straßenabschnitt kann anhand des Modells auch ausgewertet werden, woher die Verkehre kommen.

Ein wesentlicher Parameter eines Verkehrsmodells sind neben der Verkehrsnachfrage und dem Verkehrsangebot die räumliche Ausdehnung, beziehungsweise der Untersuchungsraum und der Planungsraum oder Geltungsbereich des Modells. Als Planungsraum ist für das Modell der Hansestadt Uelzen das Gemeindegebiet definiert. Der Untersuchungsraum geht über den Planungsraum hinaus und hat die Aufgabe, alle wesentlichen verkehrlichen Wechselwirkungen mit dem Planungsraum darzustellen.

Dafür ist es erforderlich, die entsprechenden Verkehrsbeziehungen mit hinreichender Genauigkeit ebenso räumlich zu verorten wie die Verkehrsinfrastruktur mit überörtlicher Bedeutung. Für das Verkehrsmodell der Hansestadt Uelzen wurden diesen Anforderungen damit Rechnung getragen, zunächst den Untersuchungsraum durch Auswertung der Pendlerverflechtungen der Hansestadt Uelzen abzugrenzen. Dafür wurden die entsprechenden Daten der Bundesagentur für Arbeit ausgewertet. Abbildung 16 zeigt, aus welchen Gemeinden, nach Entfernung sortiert, 90% der Einpendlerinnen und Einpendler in die Hansestadt Uelzen kommen und in welchen Gemeinden 90% der Auspendlerinnen und Auspendler aus der Hansestadt Uelzen angestellt sind. Die Pendlerverflechtungen reichen im Nordwesten bis Hamburg und im Süden bis Braunschweig und Wolfsburg.

Abbildung 16: Auswertung der Pendlerverflechtungen⁴¹ in Verbindung mit Verwaltungsgrenzen



Quelle: © GeoBasis-DE / BKG 2019

Für die Berechnung der Verkehrsnachfrage war der Aufbau eines strukturdatenbasierten Verkehrsnachfragemodells vorgesehen, das die Verkehrsströme auf Grundlage differenzierter Bevölkerungs- und Flächennutzungsdaten in Verbindung mit Verhaltensdaten aus der Mobilitätsbefragung „Mobilität in Deutschland“ (MiD 2017) berechnet. Die Anzahl der Befragungsdatensätze zur Beschreibung des Mobilitätsverhaltens der Einwohnerinnen und Einwohner von der Hansestadt Uelzen wurde zunächst als ausreichend bewertet. Bei der Auswertung der Datensätze zeigte sich jedoch, dass nur für einen kleinen Teil der in der Mobilitätsbefragung erfassten Wege erhoben wurde, von wo nach wo diese Wege führten. Für den Aufbau eines Verkehrsnachfragemodells war die Zahl der Wege mit Angaben zu Quelle und Ziel zu klein. Maßgeblich ist für diese Beurteilung unter anderem der Datennutzungsvertrag für die MiD-Daten, der für die Auswertung zur Verwendung in Modellen mindestens 210 Wege fordert. Für den Landkreis Uelzen fanden sich jedoch nur 86 Wege – von insgesamt 3.972 Wegen – deren Start- und Zielort auf 500 m genau lokalisiert worden waren. Im Ergebnis konnten nur eingeschränkte Informationen hinsichtlich des Modal Splits aus den MiD-Befragungsdaten für den Landkreis und die Hansestadt entnommen werden. Diese sind dem Kapitel 4.8 im Detail zu entnehmen. Das Verkehrsmodell wurde ohne Nachfragemodell als reines Umlegungsmodell aufgebaut. Angebot und Nachfrage wurden auf Grundlage des Verkehrsmodells der Bundesverkehrswegeplanung (BVWP) erstellt⁴². Darin sind Netzergänzungen aus der Bundesverkehrswegeplanung wie der Lückenschluss der A39 von vornherein im Netzmodell angelegt. Mit Hilfe allgemein zugänglicher Kartendaten (OpenStreetMap etc.) und der Fahrplandaten der Verkehrsunternehmen wurde ein detailliertes Modell des Verkehrsangebots im Planungsraum entwickelt. Die ÖV-Fahrplandaten wurden als VDV-Datensatz (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen) von den Stadtwerken zur Verfügung gestellt und in das

⁴¹ © Statistik der Bundesagentur für Arbeit, 2019

⁴² BVU; ITP; IVV; Planco. (2014). Verkehrsverflechtungsprognose 2030 (Schlussbericht) Los3: Erstellung der Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen unter Berücksichtigung des Luftverkehrs. Forschungsbericht FE-Nr.: 96.0981/2011, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.

Netzmodell importiert. Damit sind Erreichbarkeitsanalysen für den ÖPNV möglich, außerdem wird der Beitrag der Stadtbuslinien zur örtlichen Verkehrsbelastung berücksichtigt.

Die räumliche Differenzierung des Modells der Bundesverkehrswegeplanung beschränkt sich überwiegend auf die Landkreisebene. Für das Verkehrsmodell der Hansestadt Uelzen wurden die Verkehrsbezirke im Landkreis Uelzen nach Gemeinden aufgeteilt und im Gemeindegebiet von der Hansestadt Uelzen noch feiner unterteilt. Bei der Aufteilung des Gemeindegebiets in Verkehrsbezirke wurden geografische Barrieren (Bahnlinie, Wasserläufe etc.) und eine möglichst homogene Nutzungs- und Erschließungsstruktur innerhalb der Verkehrsbezirke angestrebt. Darüber hinaus wurden separate Verkehrsbezirke für Bereiche vorgesehen, in denen eine Prognoserelevante Nutzungsänderung zu erwarten war. Am äußeren Rand des Untersuchungsraums wurden die Verkehrsbezirke teilweise zusammengefasst.

Parallel zur Aufteilung der Verkehrsbezirke wurde die jeweilige, im Modell der BVWP hinterlegte Verkehrsnachfrage im motorisierten Personen- und Güterverkehr auf neu gebildeten Verkehrsbezirke aufgeteilt. Damit bestand nach Abschluss der räumlichen Differenzierung eine Startlösung für die Pkw- und Lkw-Nachfragematrizen, aus der sich allerdings nicht unmittelbar realistische Verkehrsbelastungen im teilweise stark überarbeiteten und verfeinerten Netzmodell ergeben. Um ein realistisches Verkehrsbelastungsbild zu erreichen, wurden verfügbare und hinreichend aktuelle Zählwerte im Modell aus drei verschiedenen Quellen hinterlegt:

1. Messungen der Verkehrsordnung mit Seitenradar; in der Regel Werktagsbelastungen für eine Fahrtrichtung, differenziert nach Pkw und Schwerverkehr,
2. Auswertung der Dauerzählstellen der BAST⁴³ sowie
3. Ergebnisse der turnusmäßigen Straßenverkehrszählung des Landes Niedersachsen⁴⁴.

Zur Kalibrierung und Validierung der modellierten Verkehrsbelastungen standen für den Planungsraum insgesamt 178 richtungsscharfe Streckenzählwerte zur Verfügung. Anhand der daraus resultierenden Wertepaare erhobener und modellierter Verkehrsbelastungen können eine Reihe von Kenngrößen zur Beschreibung der Modellgüte berechnet werden.

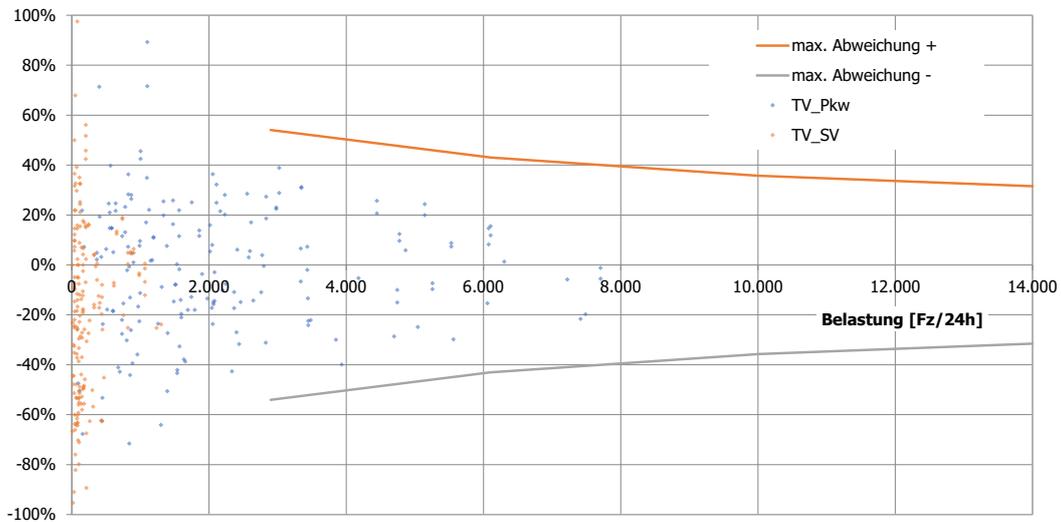
Die Gesamtheit der Wertepaare im Planungsraum zeigt ein Streudiagramm, in dem ergänzend die Grenzen der zulässigen Abweichung lt. NHCRP-Richtlinie 25⁴⁵ dargestellt sind (siehe Abbildung 17). Mit wenigen Ausnahmen liegen die Zählwerte mit gebührendem Abstand innerhalb der zulässigen Grenzen.

⁴³ Bundesanstalt für Straßen (2022): Automatische Dauerzählstellen auf Autobahnen und Bundesstraßen, <https://www.bast.de/DE/Verkehrstechnik/Fachthemen/v2-verkehrszaehlung/Verkehrszaehlung.html> [Zugriff: 10.01.2023]

⁴⁴ Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (2021): Straßenverkehrszählung, <https://www.strassenbau.niedersachsen.de/startseite/aufgaben/strassenverkehr/strassenverkehrszahlung/straenverkehrszaehlung-132956.html> [Zugriff: 10.01.2023]

⁴⁵ Pedersen, N. J., & Samdahl, D. R. (1982). National Cooperative Highway Research Program Report 255 – Highway Traffic Data for Urbanized Area Project Planning and Design. Washington: Transportation Research Board.

Abbildung 17: Streudiagramm Wertepaare erhobener und modellierter Belastung, Abweichung über Zählwert, mit Grenzen zulässiger Abweichung entsprechend NHCRP 255

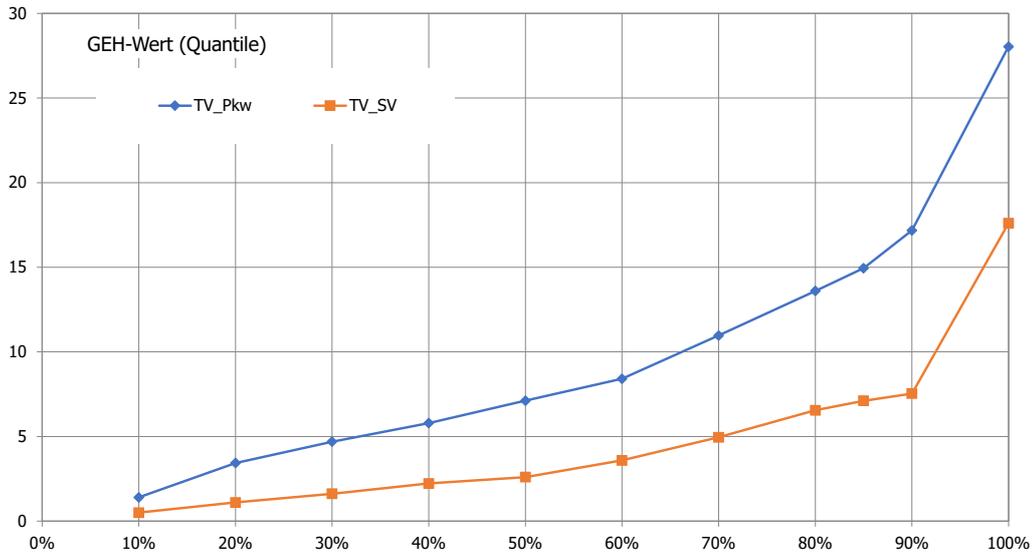


Eine generelle Über- oder Unterschätzung der Verkehrsbelastungen ist für Pkw nicht zu erkennen, bei Lkw bzw. Schwerverkehr scheint ein größerer Teil der Abweichung mit zu niedrig modellierten Belastungen einherzugehen (siehe Abbildung 17).

Der GEH-Wert ist ein Kennwert zur Beurteilung der Differenz zwischen Zähl- und Modellwert, der sich selbst skaliert und damit höhere prozentuale Abweichungen bei kleineren Zählwerten minder kritisch beurteilt als bei höheren Zählwerten, wo sie tatsächlich problematisch werden. Für die Qualifizierung eines makroskopischen Verkehrsmodells wird die Verteilung der GEH-Werte untersucht; von einem Tagesverkehrsmodell kann erwartet werden, dass 85 % der GEH-Werte unter 20,0 liegen⁴⁶. Das Analysemodell für die Hansestadt Uelzen wird diesem Anspruch gerecht (Abbildung 18).

⁴⁶ Klein, T., & Löwa, S. (5. August 2019). Applying measures of modelling quality to a national time series: a benchmark for transport demand models. *Transportation Planning and Technology*(42:7).

Abbildung 18: Verteilung der GEH-Werte für Pkw- und SV-Belastungen im Analysemodell Uelzen



Für die Beurteilung der modellierten Belastungen und die Quantifizierung von Prognoseunsicherheiten sind statistische Kenngrößen hilfreich, wie sie für das Analysemodell in Tabelle 2 zusammengestellt sind.

Tabelle 2: Statistische Kenngrößen der Modellgüte insgesamt und in einzelnen Größenklassen

Verkehrsstärken	alle	0 - 2.499	2.500 – 4.999	5.000 – 9.999
Pkw				
R ²	0,956	0,867	0,653	0,572
RSME	0,914	0,751	0,426	0,328
%RSME	530,092	343,053	732,834	923,627
95 %-Konfidenzintervall, relativ [%]	0,469	0,542	0,412	0,295
95 %-Konfidenzintervall, absolut [1]	1.038,981	672,385	1.436,355	1.810,308
SV				
R ²	0,938	0,938		
RSME	73,774	73,774		
%RSME	0,316	0,316		
95 %-Konfidenzintervall, relativ [%]	0,620	0,620		
95 %-Konfidenzintervall, absolut [1]	144,596	144,596		

Das kalibrierte Analysemodell reproduziert die aus Erhebungen bekannten Verkehrszahlen. Neue Erkenntnisse liefert das Analysemodell für Strecken ohne Erhebungsdaten, sowie bei Auswertungen zur Zusammensetzung bzw. Herkunft des Verkehrs.

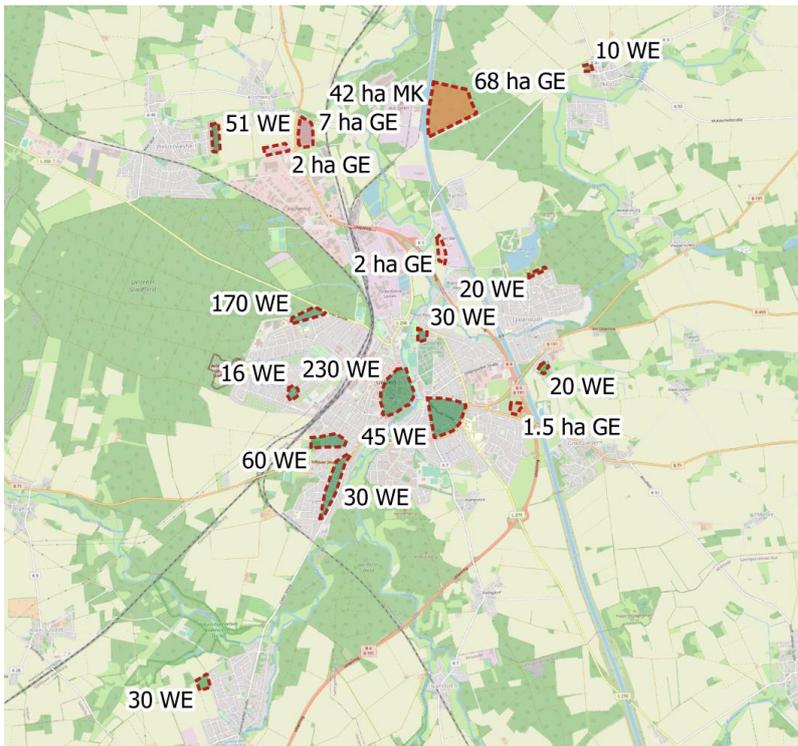
Der Prognosenullfall des Bezugsjahres 2035 stellt die Entwicklung des Straßenverkehrs unter Berücksichtigung der als gesichert anzusetzenden Entwicklungen in der Verkehrsnachfrage (Bevölkerungsentwicklung, Neubauvorhaben, Gewerbegebietsentwicklungen etc.), im Verkehrsangebot (Neu- und Ausbauvorhaben wie z.B. Lückenschluss A39) und in der überregionalen Verkehrsnachfrage gegenüber dem Analysezustand 2020 dar. Die für den jeweiligen Prognosehorizont zu berücksichtigenden Maßnahmen und Einflüsse wurden in Abstimmung mit der Hansestadt festgelegt. Dabei ist einerseits die allgemeine Verkehrsentwicklung zu berücksichtigen, die sich unter anderem aus demografischen Entwicklungen in der Bevölkerung im Planungs- und Untersuchungsraum, d.h. außerhalb der Gemeinde ergibt.

Für die allgemeine Verkehrsentwicklung mit ihren Auswirkungen auf den Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehr des Planungsraums besteht mit der Prognose der bundesweiten Verkehrsverflechtungen eine adäquate Grundlage, die neben bundesweiten siedlungsstrukturellen Entwicklungen auch die verkehrlichen Effekte der neuen Verkehrsangebote gemäß BVWP⁴⁷ (Aus- und Neubau im Fernstraßennetz usw.) berücksichtigt. Da der Prognosezeitraum der BVWP von 2010 bis 2030 reicht, wurden die Zuwächse im Verkehrsaufkommen für die Darstellung der allgemeinen Verkehrsentwicklung im Verkehrsmodell der Hansestadt Uelzen nur zur Hälfte angesetzt, d.h. für den noch nicht vergangenen Teil der Prognosezeitraums. Für die Zeit jenseits des Prognosehorizonts der BVWP (2030-2035) wurde keine weitere Verkehrsentwicklung berücksichtigt.

Zusätzlich zur allgemeinen Verkehrsentwicklung und zur absehbaren Entwicklung des Verkehrsangebots berücksichtigt die Prognose im Planungsraum die Entwicklung der Verkehrsnachfrage, die sich aus den individuell geplanten Nutzungen im Gemeindegebiet ergeben. Diese wurden unter Berücksichtigung der örtlichen Verkehrsverhaltensparameter (vgl. Kapitel 4.8 **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**) und der bekannten bzw. erwarteten Nutzungsintensitäten quantifiziert und anschließend im Verkehrsmodell verteilt und umgelegt. Grundlage dieser vorhabenbezogenen Prognose waren die unterschiedlich detaillierten Angaben zu den geplanten Nutzungen, die in Abbildung 19 und Abbildung 20 sowie Tabelle 3 zusammengestellt sind.

⁴⁷ BVU; ITP; IVV; Planco. (2014). Verkehrsverflechtungsprognose 2030 (Schlussbericht) Los3: Erstellung der Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen unter Berücksichtigung des Luftverkehrs. Forschungsbericht FE-Nr.: 96.0981/2011, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.

Abbildung 19: Übersicht geplante Nutzungen als Grundlage der vorhabenbezogenen Prognose



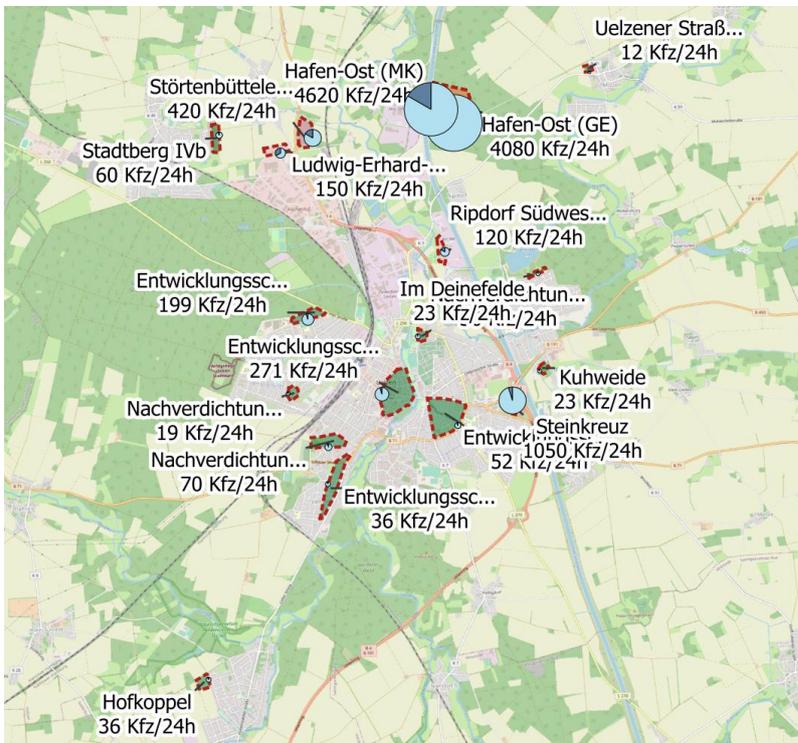
Legende 

Entwicklungsvorhaben Uelzen

-  GE
-  W
-  MK

Hintergrund
OpenStreetMap

Abbildung 20: Übersicht Verkehrserzeugung der geplanten Nutzungen als Grundlage der vorhabenbezogenen Prognose



Legende 

Entwicklungsvorhaben Uelzen

-  GE
-  W
-  MK

Hintergrund
OpenStreetMap

Tabelle 3: Vorhaben mit individueller Prognose des Verkehrsaufkommens, Typ W = Wohnen, GE = Gewerbe, MK = Kerngebiet / Büro

Name	Typ	ha	WE	Pkw-Fahrten d * Ri.	Lkw-Fahrten d * Ri.
Entwicklungsschwerpunkt Hambrocker Straße / Esterholzer Straße	W	0	45	50	2
Entwicklungsschwerpunkt Innenstadt / Ilmenau	W	0	230	258	13
Entwicklungsschwerpunkt Veerßen	W	0	30	34	2
Entwicklungsschwerpunkt Waldstraße / Beginenweg / Ebstorfer Straße	W	0	170	190	9
Hafen-Ost (GE)	GE	68	0	3400	680
Hafen-Ost (MK)	MK	42	0	4200	420
Hofkoppel	W	0	30	34	2
Im Deinefelde	W	0	20	22	1
Kuhweide	W	0	20	22	1
Ludwig-Erhard-Straße	GE	2	0	100	50
Nachverdichtung Alte Gärtnerei / Eichenhain	W	0	60	67	3
Nachverdichtung Birkenallee / Ripdorfer Straße	W	0	30	34	2
Nachverdichtung Hauenriede	W	0	16	18	1
Ripdorf Südwest	GE	2	0	100	20
Stadtberg IVb	W	0	51	57	3
Steinkreuz	GE	1,5	0	1000	50
Störtenbütteler Weg Nord	GE	7	0	350	70
Uelzener Straße	W	0	10	11	1

4 Raumstrukturanalyse

Dieses Kapitel beschreibt die wesentlichen räumlichen, demografischen, wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Rahmenbedingungen, die die Hansestadt Uelzen und das Stadt-Umland prägen.

4.1 Raumstrukturelle Einordnung und Siedlungsstruktur

Die Hansestadt Uelzen ist mit knapp 34.000 Einwohnerinnen und Einwohnern (Stand 2020)⁴⁸ Kreisstadt des gleichnamigen niedersächsischen Landkreises. Die Hansestadt Uelzen fungiert aufgrund ihrer Größe, dem breiten Kultur- und Bildungsangebot und der wirtschaftlichen Bedeutung als wichtiges Mittelzentrum in der Region.⁴⁹ Gemäß dem Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen ist die Hansestadt das administrative, wirtschaftliche und kulturelle Zentrum des Landkreises.⁵⁰ Kreisverwaltung, Amtsgericht und Finanzamt sind für den gesamten Landkreis zuständig.

Auf einer Fläche von 137 km² und mit einer Bevölkerungsdichte von knapp 246 Einwohnerinnen und Einwohnern / km² liegt die Hansestadt am Rand des Städte-Dreiecks Hamburg-Hannover-Bremen.⁵¹ Die durch Fachwerkkonstruktion geprägte Altstadt weist norddeutsche Bauwerke der Backsteingotik auf. Als Teil der Metropolregion Hamburg und durch die Nähe zur Lüneburger Heide charakterisiert sich die Hansestadt Uelzen als Erholungs- und Urlaubsort (für den Fremdenverkehr). Die Hansestadt Hamburg sowie Hannover sind jeweils knapp 90 km, die Hansestadt Bremen ca. 130 km entfernt. Innerhalb des Landkreises Uelzen sind die Mittelzentren Ebstorf, Rosche, Wrestedt sowie Suderburg innerhalb von jeweils knapp 15 km zu erreichen. Das nördlich von der Hansestadt Uelzen gelegene Grundzentrum Bad Bevensen nimmt besondere Entwicklungsaufgaben in den Bereichen Tourismus und Erholung sowie mittelzentrale Teilfunktionen in den Aufgabenbereichen Gesundheit und Kultur wahr.⁵²

⁴⁸ Hansestadt Uelzen (2020): Uelzen in Zahlen; <https://www.hansestadt-uelzen.de/home/stadt-verwaltung/wissenswertes/uelzen-in-zahlen.aspx> [Zugriff: 27.10.21]

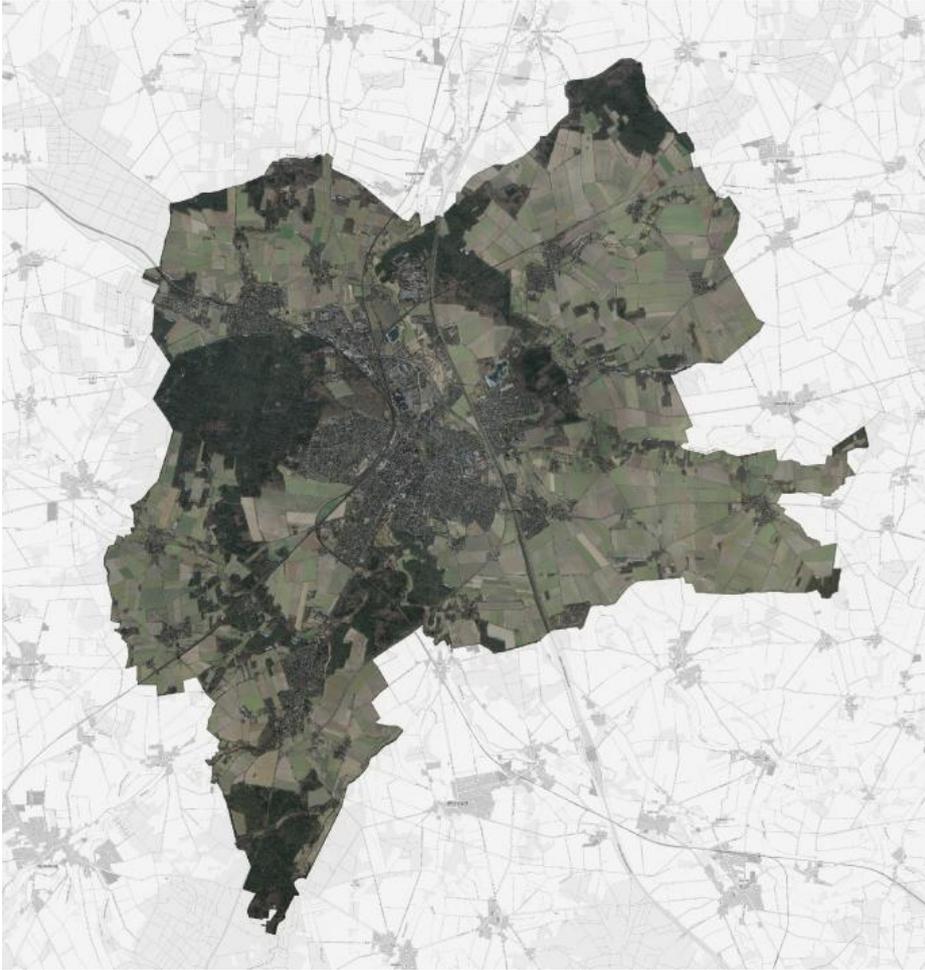
⁴⁹ Niedersächsisches Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz (2017): Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen, S. 18

⁵⁰ Landkreis Uelzen (2019): RROP Regionales Raumordnungsprogramm für den Landkreis Uelzen 2019, S. 19

⁵¹ Landesamt für Statistik Niedersachsen (2021): Meine Gemeinde, meine Stadt - ausgewählte Daten auf Verwaltungseinheitsebene; <https://www.nls.niedersachsen.de/gemeinden/G360025.html> [Zugriff: 25.11.21]

⁵² Landkreis Uelzen (2019): RROP Regionales Raumordnungsprogramm für den Landkreis Uelzen 2019, S. 20

Abbildung 21: Luftbild Hansestadt Uelzen



Quelle: Hansestadt Uelzen 2021

Siedlungsstruktur und Einwohnerverteilung

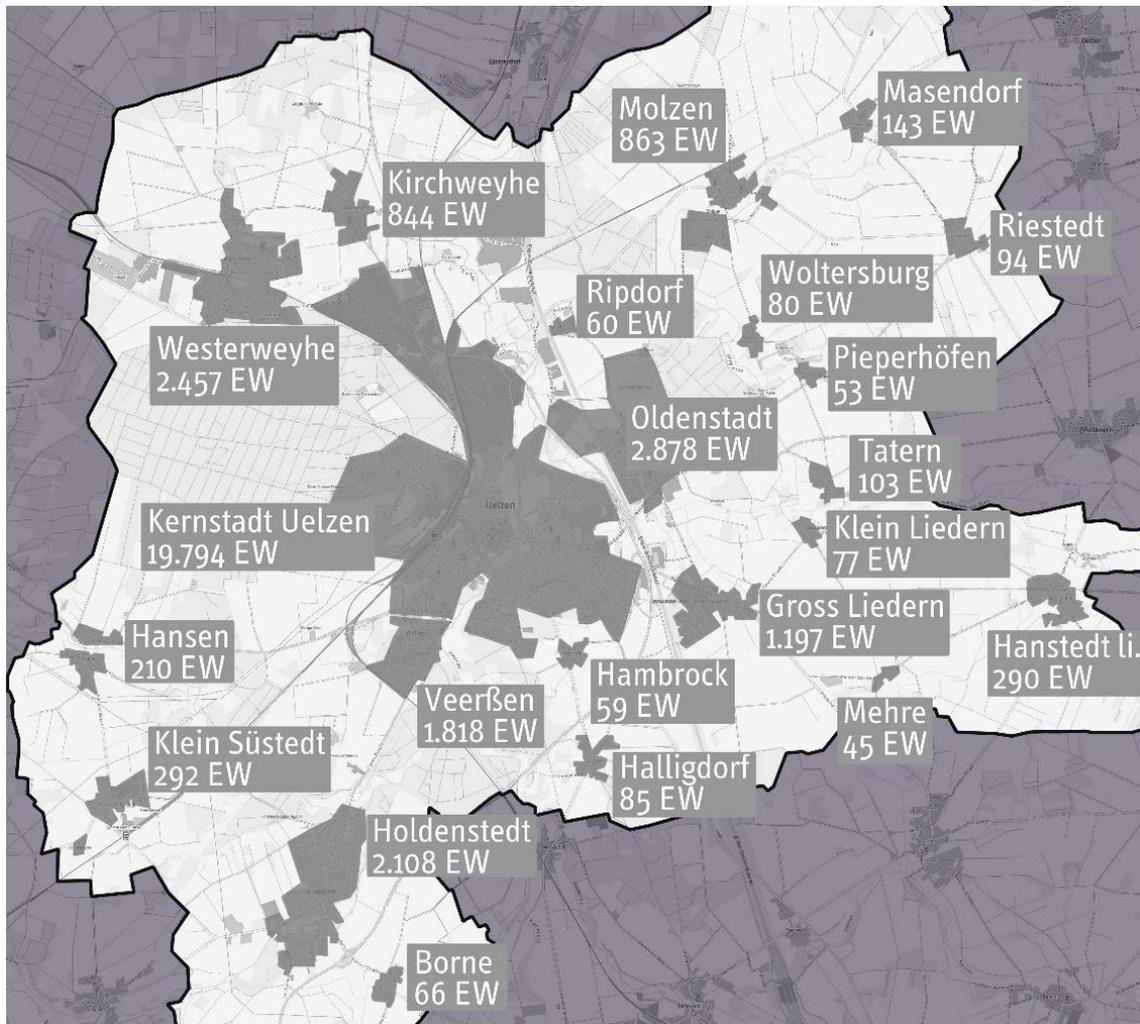
Die Kernstadt weist in Nord-Süd-Richtung eine Ausdehnung von knapp 4 Kilometern und in West-Ost-Richtung knapp 3,5 Kilometer auf (siehe Abbildung 21). Die Hansestadt Uelzen weist mit den Stadtteilen Kernstadt und Veerßen eine kompakte Siedlungsstruktur auf. Die äußeren Ortsteile von der Hansestadt Uelzen liegen jeweils mehrere Kilometer voneinander und teilweise bis zu 7 Kilometer vom Stadtzentrum entfernt. Die äußeren Stadtteile wie Piperhöfen, Woltersburg, Klein Süstedt oder Borne sind meist über Fernstraßen bzw. Überlandstraßen miteinander verbunden.

Zur Hansestadt Uelzen gehören 18 Ortsteile: Groß Liedern, Halligdorf, Hambrock, Hansen, Hanstedt II, Holderstedt, Kirchweyhe, Klein Süstedt, Masendorf, Mehre, Molzen, Oldenstadt, Riestedt, Ripdorf, Tatern, Veerßen, Westerweyhe und Woltersburg. Daneben gibt es außerdem die drei Orte Borne, Klein Liedern und Pieperhöfen (siehe Abbildung 22).⁵³

⁵³ Hansestadt Uelzen (2020): Die Ortsteile der Hansestadt Uelzen, <https://www.hansestadt-uelzen.de/home/stadt-verwaltung/wissenswertes/die-hansestadt-ihre-ortsteile.aspx> [Zugriff: 20.07.2021]

Die bevölkerungsstärksten Ortsteile sind, neben der Kernstadt mit 19.794 Einwohnerinnen und Einwohnern, Gross Liedern (1.197), Veerßen (1.818), Holdenstedt (2.108), Westerweyhe (2.457) und Oldenstadt (2.878) (siehe Abbildung 22).⁵⁴ Die Anbindung dieser Ortsteile an die Kernstadt ist daher besonders relevant.

Abbildung 22: Einwohnerinnen und Einwohner der Ortsteile der Hansestadt Uelzen (Stand 2020)



Quelle: Eigene Darstellung nach Hansestadt Uelzen (2020): Die Ortsteile der Hansestadt Uelzen. Online unter <https://www.hansestadt-uelzen.de/home/stadt-verwaltung/wissenswertes/die-hansestadt-ihre-ortsteile.aspx> [Zugriff: 20.07.2021]

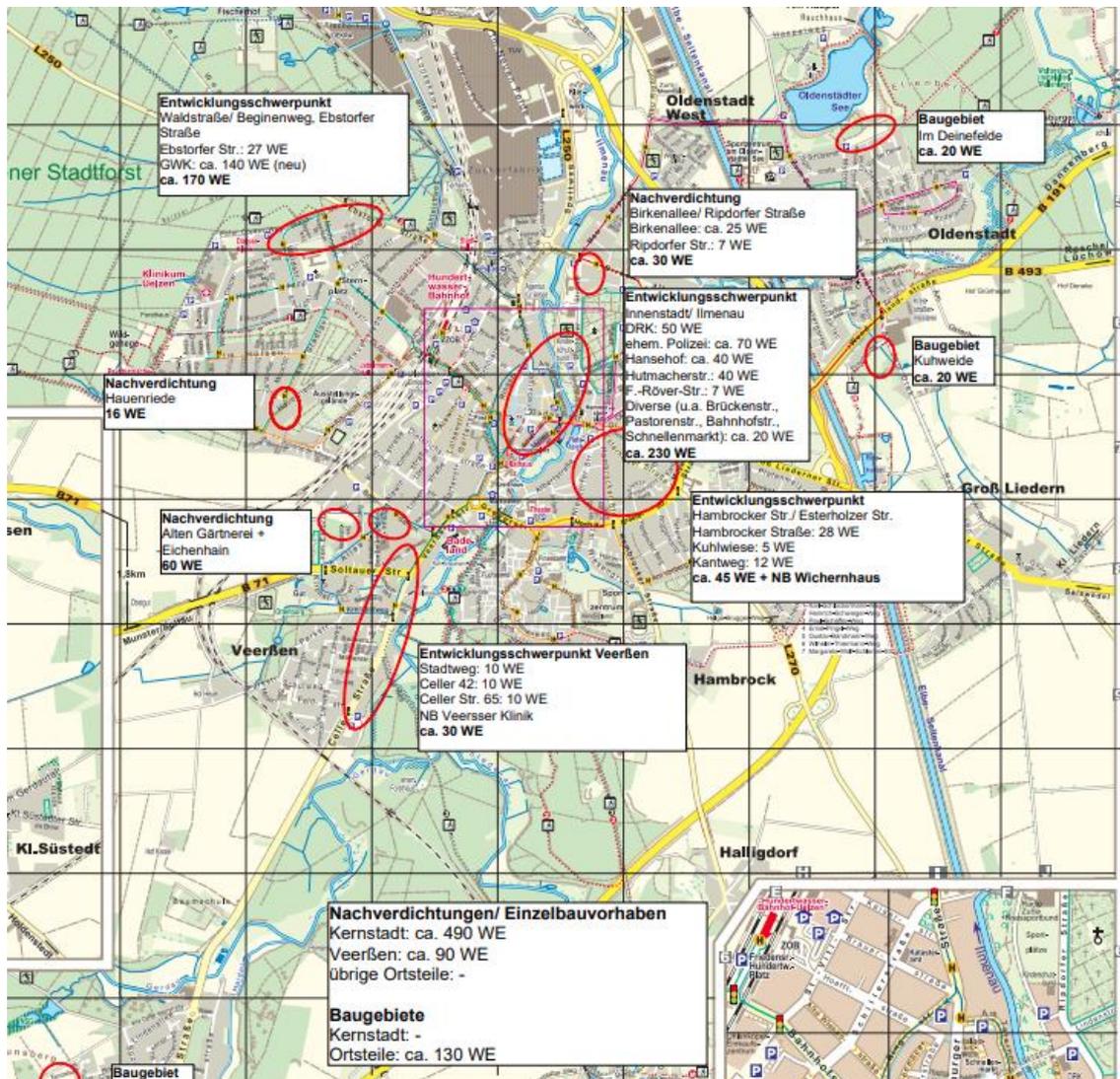
Zukünftige Entwicklungsschwerpunkte

Zukünftige Entwicklungsschwerpunkte zur Nachverdichtung befinden sich in der Innenstadt, jedoch werden auch in den äußeren Stadtteilen neue Baugebiete ausgeschrieben und geplant. Vorwiegend im nördlichen Teil von der Kernstadt sind bis 2030 drei Gewerbegebiete mit ca. 80 ha Gesamtfläche geplant. Diese Entwicklungen zeigen die Stärkung des Wohn- und Arbeitsstandortes der Hansestadt Uelzen. In der Kernstadt sind gemäß der Hansestadt Uelzen Stand Mai 2021 knapp 490 Wohneinheiten

⁵⁴ Hansestadt Uelzen (2020): Die Ortsteile der Hansestadt Uelzen, <https://www.hansestadt-uelzen.de/home/stadt-verwaltung/wissenswertes/die-hansestadt-ihre-ortsteile.aspx> [Zugriff: 20.07.2021]

in Form von Nachverdichtungen bzw. Einzelbauvorhaben geplant. Im Ortsteil Veerßen ist mit ca. 90 Wohneinheiten zur Nachverdichtung bzw. Einzelbauvorhaben zu rechnen. Baugebiete von ca. 130 Wohneinheiten sind in allen Ortsteilen außer der Kernstadt zu kalkulieren (siehe Abbildung 23).

Abbildung 23: Siedlungsentwicklung 2018-2030

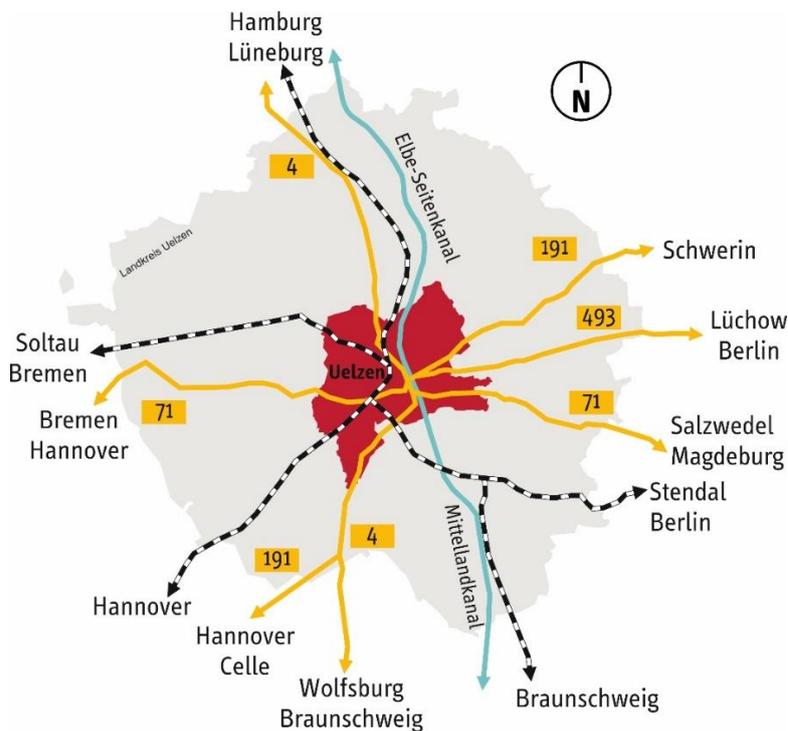


Quelle: Hansestadt Uelzen, Fachbereich Planung, Bauaufsicht, Liegenschaften (2021)

4.2 Verkehrliche Anbindung

Die Hansestadt Uelzen ist als Teil der Metropolregion Hamburg verkehrsgünstig gelegen. In Richtung Hamburg und Hannover besteht eine Zugverbindung über die Eisenbahnhauptstrecke Lehrte – Hamburg-Harburg, welche sowohl von Regionalzügen (metronom, erixx, DB Regio) als auch von Fernzügen (IC, ICE) bedient wird. Die Städte Hamburg und Hannover sind somit innerhalb einer dreiviertel Stunde mit dem Zug zu erreichen. Daneben gibt es weitere Eisenbahnverbindungen wie nach Soltau, Stendal und Braunschweig (siehe Abbildung 24).

Abbildung 24: Regionale Erreichbarkeit von der Hansestadt Uelzen



Quelle: Eigene Darstellung nach Stadt Uelzen (2014): Klimaschutzkonzept

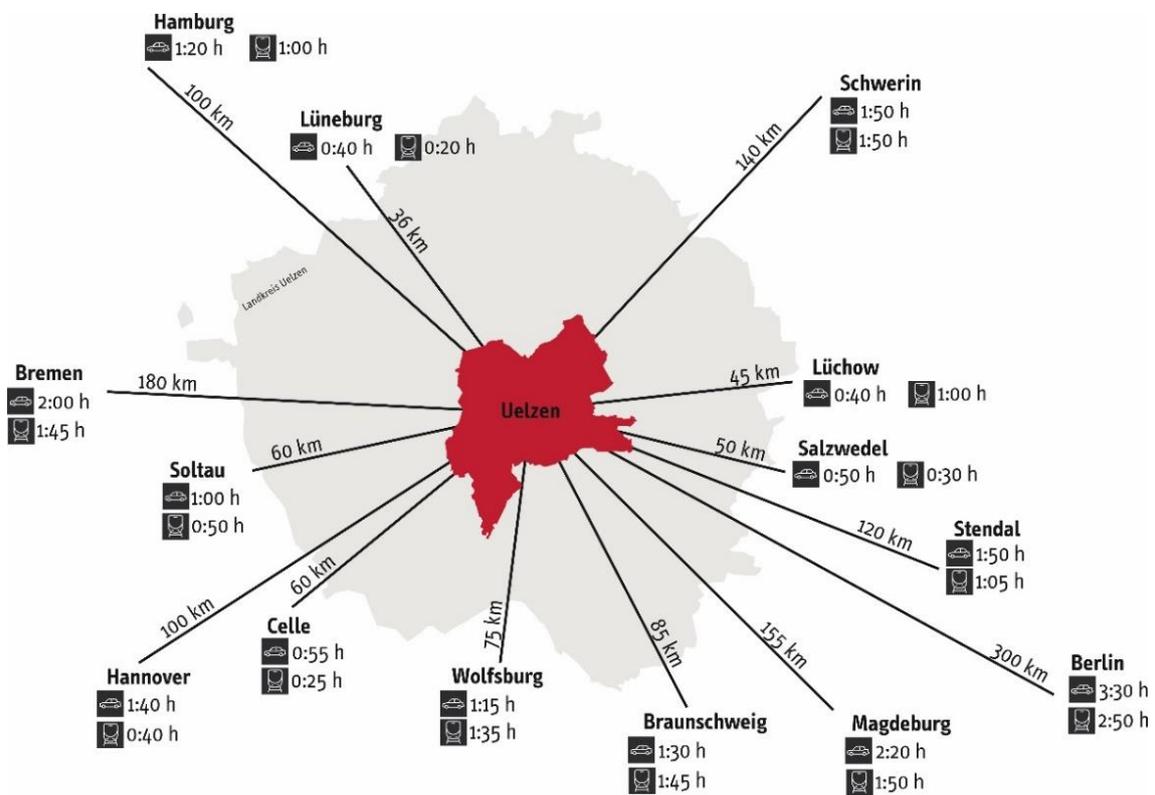
Über die Bundesstraßen 4 (Nord-Süd-Richtung) und 71 (Ost-West-Richtung) ist die Hansestadt Uelzen an die Bundesautobahnen sowie das Oberzentrum Lüneburg angebunden. Die Autobahnen der Hansestadt befinden sich in mindestens 40 Kilometer Entfernung und ist damit aktuell im größten autofreien Raum Deutschlands. Die BAB 7 führt Richtung Hamburg und Hannover und die BAB 27 Richtung Bremen. Über die BAB 2 sind Dortmund und Berlin zu erreichen.

Auf dem Wasserweg verbindet der durch das Stadtgebiet verlaufende Elbe-Seitenkanal als Bundeswasserstraße die Hansestadt Uelzen mit Elbe und Mittellandkanal. Außerdem gibt es in 5 Kilometer westlich der Hansestadt im Landkreis Uelzen, Gemeinde Geradau einen Verkehrslandeplatz für Luftfahrzeuge bis 5.700t.⁵⁵ Die nächsten größeren Flughäfen befinden sich in den Städten Lüneburg, Hamburg, Hannover und Bremen.

⁵⁵ Regio gmbh (2021): Hansestadt Uelzen

Die Hansestadt Uelzen ist durch Straßen und Schienen gut an die umliegenden größeren Städte angebunden. Teilweise können diese schneller mit dem Pkw, meistens jedoch schneller mit dem Zug erreicht werden. So kann beispielsweise das 100 Kilometer entfernte Hamburg in 100 Kilometer in 1:20 h mit dem Auto und in 1:00 h Stunde mit dem Zug angefahren werden. Hannover, welches auch 100 Kilometer entfernt liegt, ist im Vergleich zu Hamburg noch schneller mit dem Zug (40 Minuten) als mit dem Auto (1:40 h) erreichbar. Bremen in 180 km Entfernung ist in zwei Stunden mit dem Auto und in 1:45 h mit dem Zug angebunden. Das 36 Kilometer entfernte Lüneburg kann in 20 Minuten mit dem Zug und in 40 Minuten mit dem Auto erreicht werden. Auch Berlin ist schneller mit dem Zug (2:50 h) als mit dem Auto (3:30 h) angebunden. Dahingegen ist Wolfsburg im Süden schneller mit dem Auto (1:15 h) als mit dem Zug (1:35 h) zu erreichen. Weitere Reisezeiten zu umliegenden größeren Städten werden in Abbildung 25 dargestellt.

Abbildung 25: Reisezeitenvergleich verschiedener Verkehrsmittel



Quelle: Eigene Darstellung nach Zeitermittlung mit Google Maps (2021)

4.3 Bevölkerungsentwicklung

Die Bevölkerung der Hansestadt Uelzen ist in den letzten zehn Jahren leicht rückläufig (siehe Tabelle 4). Während das natürliche Bevölkerungssaldo in dem beschriebenen Zeitraum zwischen leichter Zunahme und leichter Abnahme schwankt, insgesamt aber negativ ist⁵⁶, ist das Wanderungssaldo in den Jahren 2012 bis 2019 generell positiv⁵⁷. Seit dem Jahr 2017 ist eine negative Bevölkerungsentwicklung zu verzeichnen. Davon ist in der Hansestadt Uelzen insbesondere die Altersgruppe der unter 20- bis 65-jährigen betroffen (siehe Tabelle 5).

Tabelle 4: Bevölkerungsentwicklung 2010 - 2020

Stadt/ Gemeinde	Fläche (in km ²)	Bevölkerung 2010	Bevölkerung 2020	Entwicklung 2010 bis 2020	
				Absolut	Prozent
Hansestadt Uelzen	135	34.344	33.616	-728	-2,1
Landkreis Uelzen	1.453	94.299	92.496	- 1.803	- 1,9

Quelle: Hansestadt Uelzen (2020): Bevölkerung nach Geschlecht, Fläche, Bevölkerungsdichte (Gemeinde; Zeitreihe); Landesamt für Statistik Niedersachsen (LSN)-Online

Tabelle 5: Bevölkerungsverteilung nach Altersgruppen in der Hansestadt Uelzen; Stand 01.01.2020

Hansestadt Uelzen					Entwicklung	
Altersgruppe	2011	2014	2017	2020	Absolut	Prozent
0 – 20-Jährige	6010	5860	6039	6026	+ 16	+ 0,27
20 – 65-Jährige	19.762	19.771	19.704	19.414	- 348	- 1,79
65-Jährige und älter	7.695	7.769	7.930	8.245	+ 550	+ 6,67

Quelle: Hansestadt Uelzen (2020): Bevölkerung nach Altersgruppen in Niedersachsen; LSN-Online

Für einen demografischen Wandel in der Hansestadt und dem Landkreis Uelzen spricht sowohl die prognostizierte Abnahme der Gesamtbevölkerung als auch die Zunahme des Anteils älterer Personen an der Gesamtbevölkerung in der Hansestadt Uelzen (siehe Tabelle 5 und **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**).

Angesichts einer alternden Bevölkerung in der Hansestadt Uelzen ist die Stärkung der Wohn- und Versorgungsfunktion in der gesamten Hansestadt Uelzen und insbesondere der Innenstadt im Sinne der Daseinsvorsorge von zunehmender Bedeutung („Stadt der kurzen Wege“). Dies tangiert unter anderem auch die Aspekte Barrierefreiheit, Anpassung von Geschwindigkeiten sowie die Zugänglichkeit unterschiedlicher Verkehrsmittel und das Sicherheitsbedürfnis dieser Bevölkerungsgruppe.

⁵⁶ Hansestadt Uelzen (2020): Bevölkerung nach Geschlecht, Fläche, Bevölkerungsdichte (Gemeinde; Zeitreihe); LSN-Online

⁵⁷ Hansestadt Uelzen (2017): Zuzüge und Fortzüge und Saldo nach Geschlecht (Gemeinde; Zeitreihe); LSN-Online

4.4 Bildungseinrichtungen

Bildungseinrichtungen stellen wichtige Mobilitätsziele für die Hansestadt Uelzen und auch den Landkreis Uelzen dar. Dabei greifen Schülerinnen und Schüler (noch ohne Führerschein) vorwiegend auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes zur Bewältigung ihres Schulweges zurück. Die Grundschulen werden üblicherweise durch Schülerinnen und Schüler aus dem näheren Umkreis besucht und haben daher meist kurze Schulwege. Schülerinnen und Schüler von Weiterführenden Schulen, wie insbesondere die großen berufsbildenden Schulen auf dem Stadtgebiet, nehmen überwiegend auch längere Schulanfahrtswege aus dem Landkreis auf sich und reisen vorwiegend mit dem eigenen Pkw an. Die genannten Bildungseinrichtungen sind in der Kernstadt von Uelzen verortet, sodass bei der Schülerinnen- und Schülerbeförderung die Anbindung der einzelnen Ortsteile Uelzens besonders berücksichtigt werden muss. In der Hansestadt Uelzen befinden sich insgesamt acht Grundschulen, sechs Weiterführende Schulen, 18 Kindertagesstätte sowie acht weitere Bildungseinrichtungen. Geplant sind außerdem eine weitere Kita und ein neuer Berufsschulcampus (Zusammenlegung von zwei Berufsschulstandorten in Form eines Berufsschulcampus auf interstädtischem Gelände, dessen Fertigstellung 2028 erwartet wird).⁵⁸ In der Hansestadt Uelzen besteht ein vielfältiges Bildungsangebot. Derzeit gibt es⁵⁹:

Grundschulen:

- Lucas-Backmeister-Schule
- Hermann-Löns-Schule
- Sternschule
- Grundschule Oldenstadt
- Grundschule Holdenstedt
- Grundschule Westerweyhe
- Grundschule Veerßen
- Grundschule Molzen

Weiterführende Schulen:

- Herzog-Ernst-Gymnasium
- Lessing-Gymnasium
- Oberschule Appolonia
- Berufsbildende Schule I und II (zukünftig zusammengefasst ein Berufsschulcampus)
- Regionales Beratungs- und Unterstützungszentrum Inklusive Schule (RZI) Landkreises Uelzen

Kindertageseinrichtungen:

- Kita am Stern
- DRK-Bewegungskindergarten Kirchweyhe

⁵⁸ PPP Architekten + Stadtplaner GmbH (2020): Neubau, Umbau und Sanierung des Berufsschulcampus Uelzen; <https://www.ppp-architekten.de/portfolio/berufsschulcampus-uelzen/> [Zugriff: 06.07.2021]

⁵⁹ Landkreis Uelzen: Schulen; <https://www.landkreis-uelzen.de/home/bildung-und-br-ehrenamt/bildung/schulen.aspx> [Zugriff: 06.07.21]

- DRK-Kindertagesstätte Zimmermannstraße
- DRK-Kindergarten Gartenstraße
- DRK-Kindertagesstätte Ilmenauufer
- DRK-Sprachkita Niendorfer Straße
- DRL-Kindergarten Greyerstraße
- DRK-Kindergarten Tivolistraße
- DRK-Bewegungskindergarten Groß Liedern
- DRK-Kindergarten Veerßen
- DRK-Kindergarten Holdenstedt
- DRK-Kindergarten Westerweyhe
- Ev. Kitazentrum St. Johannis, Kindertagesstätte „Arche“
- Ev. Kitazentrum St. Johannis, Kindertagesstätte „Weiße Taube“
- Ev. Kindertagesstätte Oldenstadt
- Kindertagesstätte „Wunderland“ (integrativ)
- Heilpädagogischer Kindergarten „Wunderland“
- Sprachheilkindergarten „Wunderland“

In Planung und in Umsetzung befindliche Kindertagesstätten:

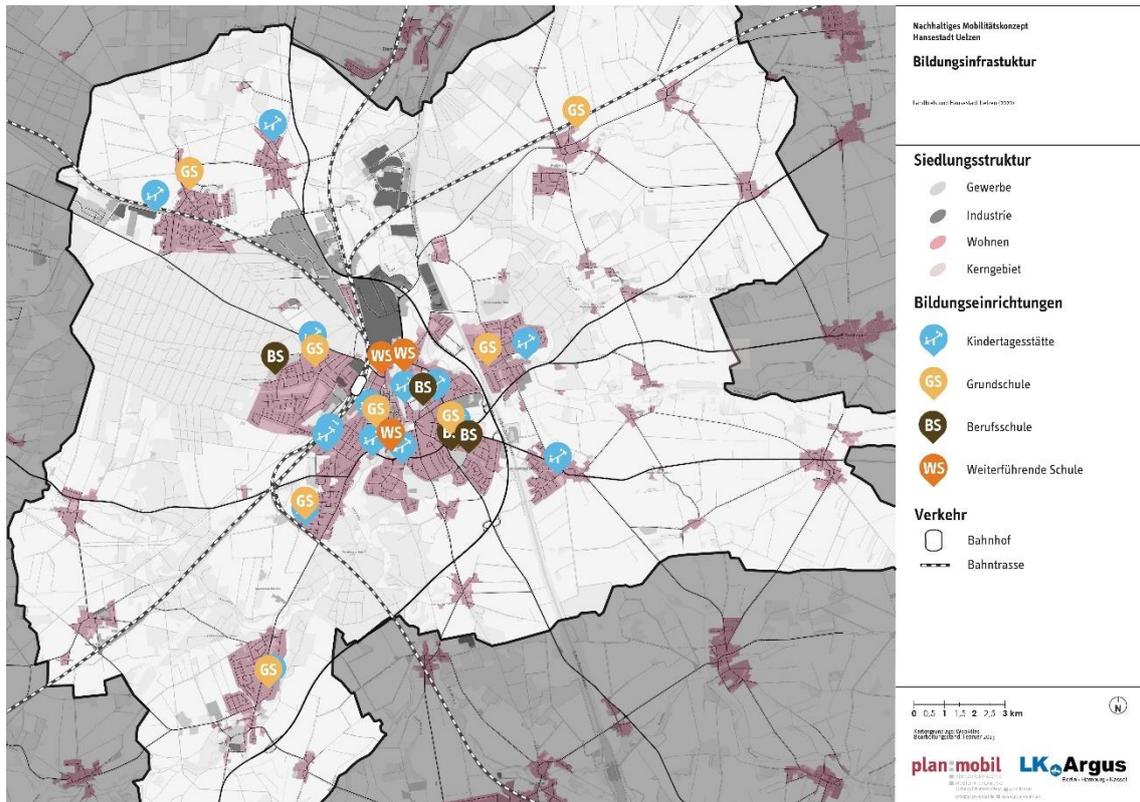
- Kita Emsberg/Königsberg (in Planung)

Weitere Bildungseinrichtungen:

- Gesundheits- und Krankenpflegeschule HELIOS Klinikum Uelzen
- Löwenwaldschule, Leben leben
- Kreisvolkshochschule
- Musikschule Uelzen
- Ev. Familienbildungsstätte
- DAA
- Grone-Schule Niedersachsen GmbH -Gemeinnützig
- Exista

Die Bildungseinrichtungen der Hansestadt Uelzen sind überwiegend in der Kernstadt sowie in den Stadtteilen Westerweyhe, Kirchweyhe und Holdenstedt verortet (siehe Abbildung 26).

Abbildung 26: Bildungseinrichtungen in der Hansestadt Uelzen



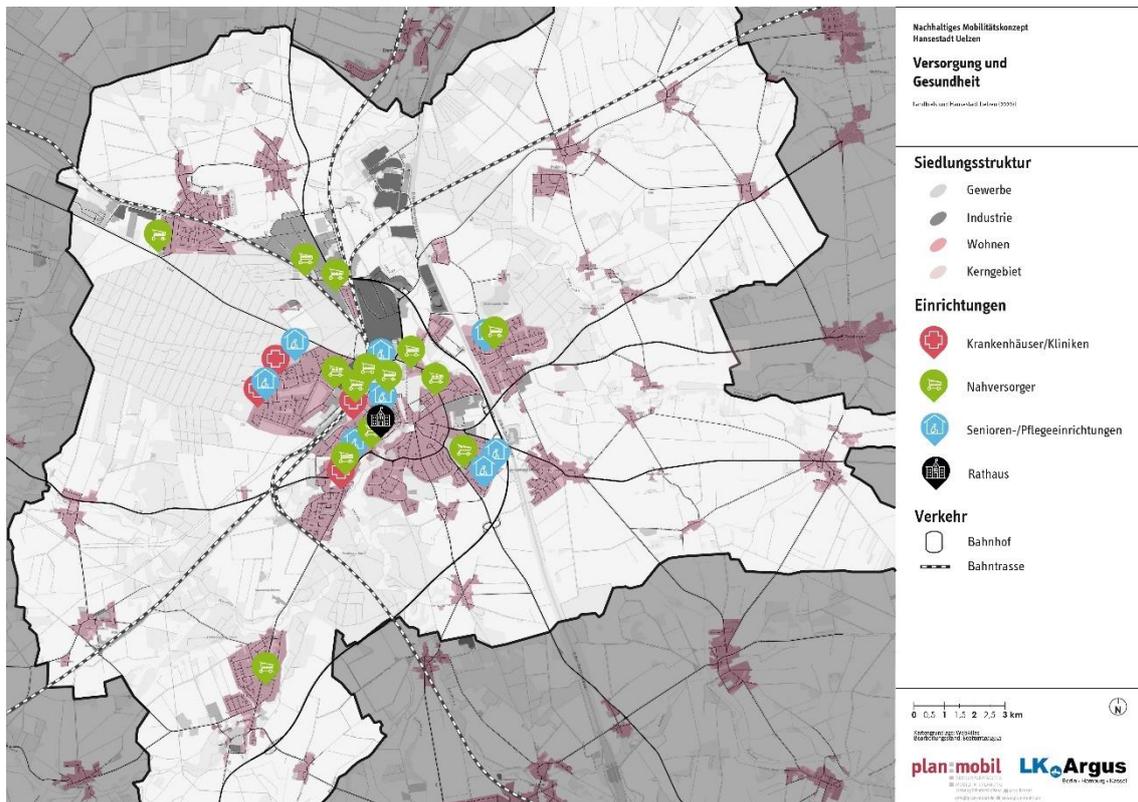
Die Karte ist hochauflösend im Kartenband dargestellt.

4.5 Versorgungs- und Gesundheitsinfrastruktur

Als Mittelzentrum stellt die Hansestadt Uelzen mit ihren Infrastrukturangeboten und Dienstleistungen im Bereich Bildung (siehe Kapitel 4.4), Einzelhandel, medizinischer Versorgung und Kultur (siehe Kapitel 4.6) sowie der vorhandenen Wirtschaftsstruktur und öffentlicher Einrichtungen einen zentralen und wichtigen Anlaufpunkt für die umgebenen Gemeinden dar. Vor allem die Einrichtungen des täglichen, aber auch des periodischen Bedarfs sind relevante Ziele der städtischen Mobilität, da diese neben den Beschäftigten auch einen stetigen Publikumsverkehr aufweisen.

Relevante Einrichtungen sind im gesamten Stadtgebiet vorzufinden. In den Ortsteilen Westerweyhe und Oldenstadt sind teilweise kleinere Versorgungsstrukturen vorhanden, um den Grundbedarf zu decken. Eine erhöhte räumliche Konzentration an mobilitätsbedeutsamen Einrichtungen ist im Innenstadtbereich (im Bereich der Gudesstraße, Bahnhofstraße, Lüneburger Straße, Veerßer Straße und Umgebung) zu vermerken, wodurch es an dieser Stelle zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen kommt (siehe Abbildung 27).

Abbildung 27: Nahversorgungs- und Gesundheitseinrichtungen der Hansestadt Uelzen



Die Karte ist hochauflösend im Kartenband dargestellt.

Krankenhäuser

In der Hansestadt Uelzen befinden sich drei Krankenhaus- bzw. Klinikstandorte. Die größte Einrichtung ist das Helios Klinikum Uelzen. Weiterhin gibt es das Medizinische Versorgungszentrum und die Psychiatrische Klinik Uelzen mit zwei Standorten (siehe Abbildung 27).⁶⁰

Seniorenheime

Ältere Menschen sind in ihrer Mobilität eingeschränkt und auf ein vielfältiges barrierefreies Angebot angewiesen. Dies bedeutet bspw. hindernis-/ barrierefreie Angebote bspw. im ÖPNV-Angebot sowie eine rollstuhlgängige Anbindung zu anderen Verkehrsmitteln. Daher ist die verkehrliche Anbindung und Ausgestaltung der Mobilitätsangebote -nicht nur im Hinblick auf eine barrierefreie Ausgestaltung der Haltestellen- von verkehrsmittelübergreifender Bedeutung. So ist das Angebot des Umweltverbundes auch auf die Besucherinnen und Besucher sowie die Angestellten des Seniorenheimes auszurichten.

In der Hansestadt Uelzen befinden sich folgende Seniorenheime und -wohnanlagen⁶¹:

- Advent-Wohlfahrtswerk – Seniorenheim Uelzen
- Senioren- und Pflegeheim Mantra - Das Haus der Geborgenheit
- Alten- Pflegeheim Meilerhaus
- Zentrum für Betreuung und Pflege Curanum St. Viti
- Senioren Residenz Uelzen
- Seniorenwohnungen des Paritätischen Uelzen
- Service-Wohnanlage „Leben am Stadtwald“
- ProPhilia Wohnanlage in Oldenstadt
- Lebens- und Gesundheitszentrum Haus Philia (Oldenstadt)
- Heiligen Geist Stift, Im Hülsen
- Heiligen Geist Stift, Wichern-Haus
- DRK-Tagespflege
- DRK-Pflegedienste und Kreisverband Uelzen e.V.

Verwaltungsstandorte

Verwaltungsstandorte sind relevante Mobilitätsziele, da Verwaltungen zu ihren Öffnungszeiten neben den Beschäftigten auch Publikumsverkehr aufweisen. Das Uelzener Rathaus und das Bürgeramt befinden sich am südlichen Rand der Uelzener Innenstadt. Die Stadtverwaltung der Hansestadt Uelzen Stand 2019 ca. 300 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, davon ca. 200 direkt am Rathaus.⁶²

Die Hansestadt Uelzen ist nicht nur wegen seiner Versorgungsfunktion, sondern auch als Verwaltungsstandort für den Landkreis wichtig, da die Kreisverwaltung des Landkreis Uelzen ebenfalls in der Kernstadt der Hansestadt Uelzen angesiedelt ist. 2022 zog die Verwaltung des Landkreises mit seinen

⁶⁰ Landkreis Uelzen (2021): Krankenhäuser; <https://www.landkreis-uelzen.de/home/soziales-familie-und-gesundheit/gesundheit/krankenhaeuser.aspx> [Zugriff: 27.10.21]

⁶¹ Privatinstitut für Transparenz im Gesundheitswesen GmbH (2021): Pflegeheime in Uelzen, Pflegeheime, Altenheime, Seniorenheime; <https://www.seniorenportal.de/pflegeheime-in-uelzen> [Zugriff: 27.10.21]

⁶² Hansestadt Uelzen (2019): Erstberatung zu betrieblichem Mobilitätsmanagement, S. 5ff.

rund 373 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern (geschätzter MIV-Anteil: 80%) aus dem Bereich der Innenstadt (Veerßer Straße) in unmittelbarer Nähe zum städtischen Rathaus (Albrecht-Thaer-Straße).⁶³

Einzelhandel

Die Innenstadt Uelzens stellt einen wichtigen Einzelhandelsstandort, auch bei der Versorgung des Umlands, dar (siehe Abbildung 27). Innerhalb der Innenstadt sind zahlreiche Nahversorger und Einzelhändler sowie inhabergeführte Fachgeschäfte zu finden, welche die Versorgung der Bevölkerung sichern und daher wichtige Mobilitätsziele darstellen. Die Einzelhandelsschwerpunkte der Uelzener Kernstadt sind im 2.2.1 im Rahmen des Einzelhandels- und Zentrumskonzeptes aufgeführt (siehe Abbildung 5). Von zusätzlicher Relevanz sind die zwei Einzelhandelsgruppierungen „Markcenter“ südlich der Innenstadt und die Einzelhandelsgruppierung „Uhlenköperpark“ südlich des Hundertwasserbahnhofes mit direkter Wegeverbindung in die Innenstadt.

4.6 Tourismus, Freizeit- und Naherholungsgebiete

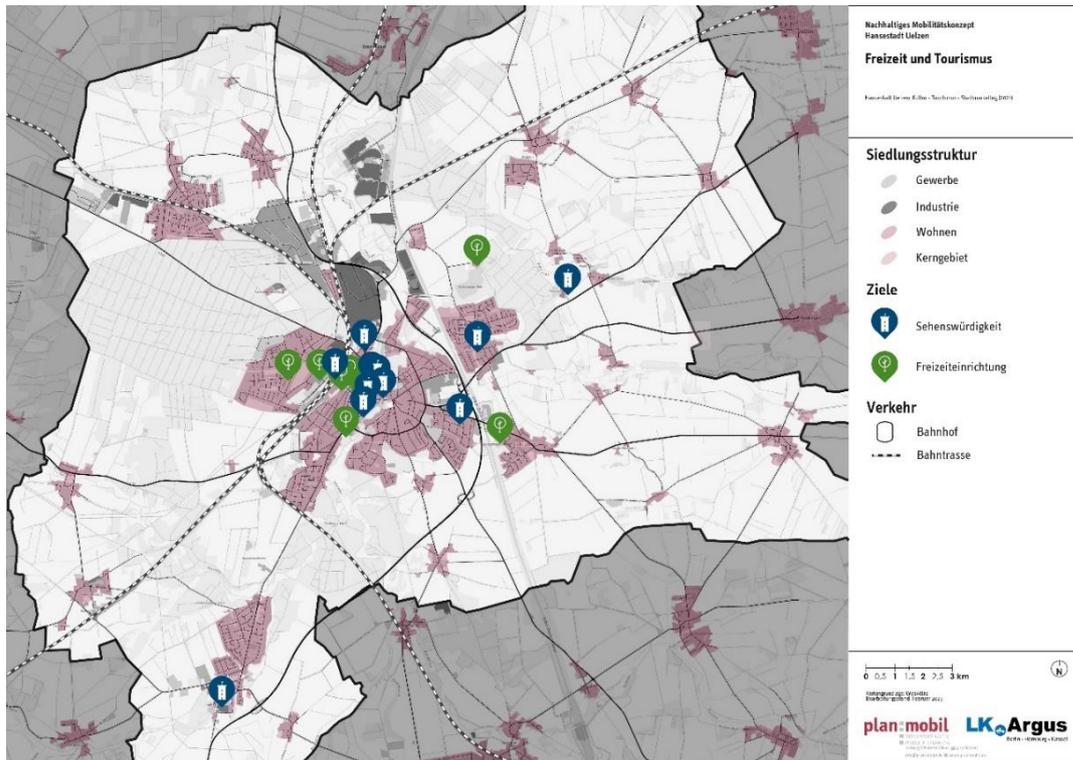
Die Hansestadt zieht mit seinen unterschiedlichen kulturellen Einrichtungen, seinen Altstadt kern und insbesondere durch die touristische Lage in der ADFC zertifizierten RadReiseRegion Uelzen mit der Nähe zur Lüneburger Heide Touristen an. In der Hansestadt Uelzen befinden sich zudem vielfältige Freizeit- und Naherholungsgebiete, die durch die Bevölkerung aus der Hansestadt und dem Landkreis gleichermaßen, aber auch Touristen genutzt werden (siehe Abbildung 28)⁶⁴:

- BADUE Badeland Uelzen (Veerßer Str. 77)
- Kino Central-Theater (Bahnhofstraße 7)
- Bücherei der Hansestadt Uelzen (An d. St.Marien-Kirche 1)
- Jabelmann Veranstaltungshalle Uelzen (Eschemannstr. 5 - 9)
- Atlantis Bowlingtempel (Bahnhofstraße 6)
- Neues Schauspielhaus (Rosenmauer 9)
- Sportboothafen Uelzen (Riedweg 7)
- Theater an der Ilmenau (Greyerstraße 3)
- Wildpark im Stadtforst Uelzen (Fichtengrund 1)
- Badensee und Dirtbikebahn Oldenstädter See
- Kinder- und Jugendzentrum BAXX (Gartenstraße 5)
- Fitness-Parcours am Königsberg

⁶³ Personalamt Kreisverwaltung Uelzen, Stellplan 2023 (Stand 30.06.2022)

⁶⁴ Hansestadt Uelzen, Kultur - Tourismus - Stadtmarketing (2021): Interaktive Karten Uelzen auf einem Blick; <https://kts-uelzen.de/tourismus#7f61709> [Zugriff: 20.10.21]

Abbildung 28: Freizeit- und Tourismuseinrichtungen der Hansestadt Uelzen



Die Karte ist hochauflösend im Kartenband dargestellt.

Folgende Sehenswürdigkeiten sind in der Hansestadt Uelzen von hervorgehobener Bedeutung⁶⁵:

- Altes Rathaus (Herzogenplatz 2)
- Gertrudenskapelle Uelzen (Gudesstraße)
- Gildehaus (Veerßer Str. 18)
- St. Marienkirche (Pastorenstraße 2 – 6)
- Goldenes Schiff in der St. Marienkirche (Pastorenstraße 2 - 6)
- Hannemann'sche Twiete (Uelzener Twiete)
- Heiligen-Geist-Kapelle (Lüneburger Str. 30)
- Historisches Zentrum Oldenstadt
- Hundertwasser-Bahnhof (Friedensreich-Hundertwasser-Platz 1)
- Propstei Uelzen (Pastorenstraße 4)
- Ratsweinhandlung/ Nige Hus (Bahnhofstraße 42)
- Schloss Holdenstedt (Schloßstraße 4)
- Schnellenmarkt
- St. Viti-Kapelle (Ebstorfer Str. 2)
- Uhlenkörper-Denkmal an der St. Marienkirche (Pastorenstraße 2 – 6)
- Weg der Steine (Friedensreich-Hundertwasser-Platz bis Herzogenplatz)
- Woltersburger Mühle (Woltersburger Mühle 1)

⁶⁵ Hansestadt Uelzen (2021): Uelzen sehenswert; <https://www.hansestadt-uelzen.de/home/uelzen-erleben/uelzen-sehenswert.aspx> [Zugriff: 25.11.21]

Neben dauerhaften touristischen Angeboten, sind auch speziell saisonale sowie temporäre Veranstaltungen (Events, Konzerte) in der Hansestadt zu beachten, welche kurzfristig das Mobilitätsangebot und Mobilitätsverhalten verändern:

- Vitalmarkt (jeden Mi + Sa)
- Uelzen Open R Festival
- Heraklidenschlacht
- O-See-Triathlon
- AZ-Abendvolkslauf
- Uelzener Weihnachtszauber
- Uelzener Kultursommer
- Weinmarkt Uelzen
- Stadtfest
- Heideblütenfest
- Oktoberfest
- Schützenfest
- Hansetage
- Stadtradeln
- Aktionstag Nachhaltig Uelzen
- AZ Automesse

Charakteristisch für die Hansestadt Uelzen ist die von Fachwerk geprägte Altstadt. Noch heute sind an vielen Stellen die aus früherer Zeit erkennbaren baulichen Strukturen der geschlossenen Straßenrand- bzw. Blockrandbebauung erkennbar. Die alte Stadtgrenze ist in der gegenwärtigen Straßenerschließung durch die Ringstraße, Am Taterhof, Mauerstraße und Mühlenstraße nach wie vor erkennbar.

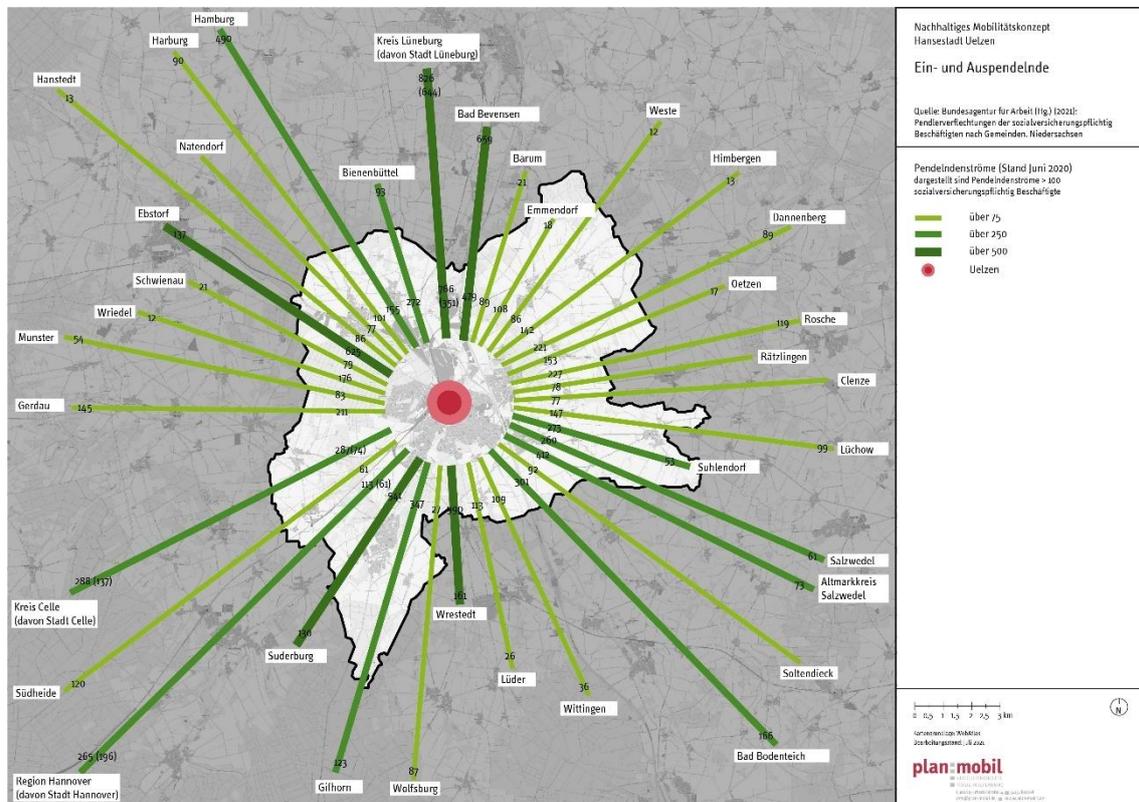
Östlich der Altstadt verlaufen die Ilmenau und der Ratsteich. Die Ilmenau wird durch einen Grünzug begleitet, der die Hansestadt einmal in den gewachsenen Altstadtbereich bis zum Hundertwasserbahnhof und auf der östlichen Seite in den erweiterten Stadtbereich gliedert. Weitere relevante Naherholungsgebiete für die Uelzener Bevölkerung sind die Wierener Berge und der Stadforst sowie in weiterer Entfernung von knapp 18 km die Ellerdorfer Wacholderheide und der Vierhundert-Wasser-Barfußpfad.

4.7 Pendelndenrelationen und Arbeitsplätze

4.7.1 Pendelndenrelationen

Da in der Hansestadt Uelzen und Umgebung einige große Arbeitgeber angesiedelt sind, pendeln jeden Tag viele Angestellte und Beschäftigte von bzw. in die Hansestadt Uelzen zu ihrem Arbeitsplatz. Die größten Pendelndenströme sind von und in die Region Hannover (265 Pendelnde), in den Kreis Celle (288), nach Hamburg (490), Bad Bevensen (659) und in den Kreis Lüneburg (826) zu beobachten. Danach folgen mit 100 bis 200 Pendelnden pro Tag Rosche (119), Gifhorn (123), Suderburg (130), Ebstorf (137), Celle (137), Gerdau (145) und Bad Bodenteich (166). In die weiteren umliegenden Städte sind täglich weniger als 100 Pendelnde unterwegs (siehe Abbildung 29).

Abbildung 29: Ein- und Auspendelnde der Hansestadt Uelzen (Stand Juli 2021)



Quelle: Eigene Darstellung nach Bundesagentur für Arbeit (2021): Pendlerverflechtungen der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten nach Gemeinden, Niedersachsen. Die Karte ist hochauflösend im Kartenband dargestellt.

Insgesamt ist das Pendelndensaldo der Hansestadt Uelzen positiv, das heißt mehr Menschen kommen zum Arbeiten in die Hansestadt Uelzen und weniger Menschen pendeln zum Arbeiten in umliegende Orte aus. Besonders groß sind diese Zahlen bei den Altersgruppen der 40- bis 50- und der 50- bis 60-Jährigen. In jeder Gruppe pendeln täglich rund 1.000 Menschen mehr aus umliegenden Orten in die Hansestadt ein als aus (siehe Tabelle 6).

Tabelle 6: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte nach Altersgruppen der Hansestadt Uelzen (Stand Juni 2019)

Altersgruppe von ... bis unter ... Jahre	Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte			
	wohnt und arbeitet am Ort	Einpendler	Auspendler	Pendlersaldo
	1	2	3	4
Insgesamt	7492	9578	5193	4385
darunter:				
15 - 20	166	304	81	223
20 - 30	1.450	1.697	977	720
30 - 40	1.601	1.887	1.077	810
40 - 50	1.597	2.134	1.187	947
50 - 60	2.056	2.668	1.422	1.246
60 u.ä.	622	888	449	439

Quelle: Landesamt für Statistik Niedersachsen (2021): Auswertungen aus der Beschäftigungsstatistik der Bundesagentur für Arbeit. Tabelle P7015507. Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Wohn- und Arbeitsort und Pendler über verschiedene Grenzen in Niedersachsen (Gebietsstand: 1.7.2017)

4.7.2 Arbeitsplatzstruktur

In der Hansestadt Uelzen sind vor allem in der Kernstadt Unternehmen mit vielen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter angesiedelt.⁶⁶ Die Hansestadt Uelzen weist eine ausgeglichene Branchenvielfalt sowie eine mittelständische Gewerbestruktur auf. Die vielfältige Wirtschaftsstruktur wird durch Groß- und Zweigbetriebe von Unternehmen ergänzt. Die zentrale Lage der Hansestadt Uelzen inmitten von Anbaugebieten landwirtschaftlicher Produkte ermöglicht der Stadt eine wichtige Stellung in der Lebensmittelindustrie. (siehe Tabelle 7).

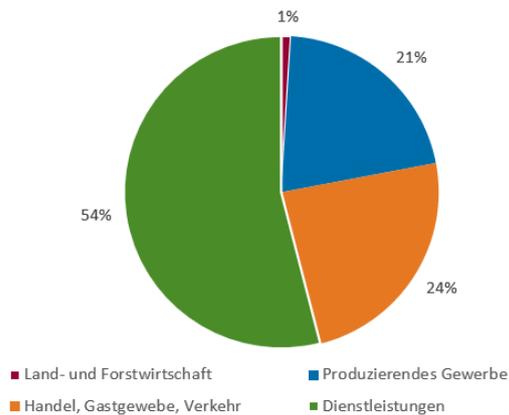
In der Hansestadt Uelzen ist ein überdurchschnittlich hoher Anteil der Landwirtschaft, ein hoher Anteil des Dienstleistungssektors und ein überdurchschnittlich geringer Anteil des produzierenden Gewerbes vorhanden (siehe Abbildung 30). In der Hansestadt Uelzen sind knapp 17.000 Beschäftigte mit einer Beschäftigungsquote von 59,9% gemeldet, wovon der höchste Anteil im Dienstleistungssektor (54%) zu verzeichnen ist⁶⁷. Die landwirtschaftliche Produktion ist mit dem Zuckerrüben- und Kartoffelanbau monostrukturiert ausgerichtet.⁶⁸ Von wirtschaftlicher Bedeutung ist zudem die Lage am Elbe-Seitenkanal.

⁶⁶ Landesamt für Statistik Niedersachsen (2019): Tabelle P7015507, Auswertungen aus der Beschäftigungsstatistik der Bundesagentur für Arbeit

⁶⁷ Bundesagentur für Arbeit (2021): Beschäftigungsquote Hansestadt Uelzen

⁶⁸ Landkreis Uelzen (2019): RROP Regionales Raumordnungsprogramm für den Landkreis Uelzen 2019, S. 6

Abbildung 30: Beschäftigte nach Wirtschaftsabschnitten



Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit (2021): Beschäftigungsquote Hansestadt Uelzen, Stand: 30.06.2020

In der Hansestadt Uelzen sind zahlreiche Unternehmen aus unterschiedlichen Branchen wie der Lebensmittelbranche, Sozial- und Gesundheitswesen vertreten. Die Tabelle 7 bildet die Arbeitsplatzschwerpunkte der größten Arbeitgeber ab.

Tabelle 7: Arbeitsplatzschwerpunkte bzw. große Arbeitgeber in der Hansestadt Uelzen

Firma	Branche	Anzahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter
BIEN-HOLZ Sägewerk Uelzen GmbH	Holzverarbeitung	k.A.
Uelzena eG	Lebensmittel	115
Leitz Acco Brands GmbH & Co. KG	Büroartikel	135
Pfeifer Holz GmbH	Holzverarbeitung	150
Heilmann AG	Lebensmittel + Logistik	> 250 (lt. TZEW Beratung)
Metronom	Eisenbahnunternehmen	350 (lt. Wirtschaftsförderung Uelzen)
Nordzucker AG	Lebensmittel	350
Willi Meyer Bauunternehmen GmbH	Bauunternehmen	400
Froneri Schöller Produktions GmbH	Lebensmittel	400
DRK	Gesundheitswesen	580
Helios Klinikum Uelzen	Klinikum/Gesundheitswesen	800
Unternehmensgruppe „Leben leben“,	Sozial- und Gesundheitswesen	1010

Quelle: Suderburg-online (2021): Die größten Arbeitgeber im Landkreis Uelzen. Online unter <https://www.suderburg-online.de/die-groessten-arbeitgeber-im-landkreis-uelzen/> - aktualisiert durch Hansestadt Uelzen

Die Tabelle 8 stellt die bestehenden Gewerbe- und Industriegebiete in der Hansestadt Uelzen dar.

Tabelle 8: Bestehende Gewerbegebiete in der Hansestadt Uelzen

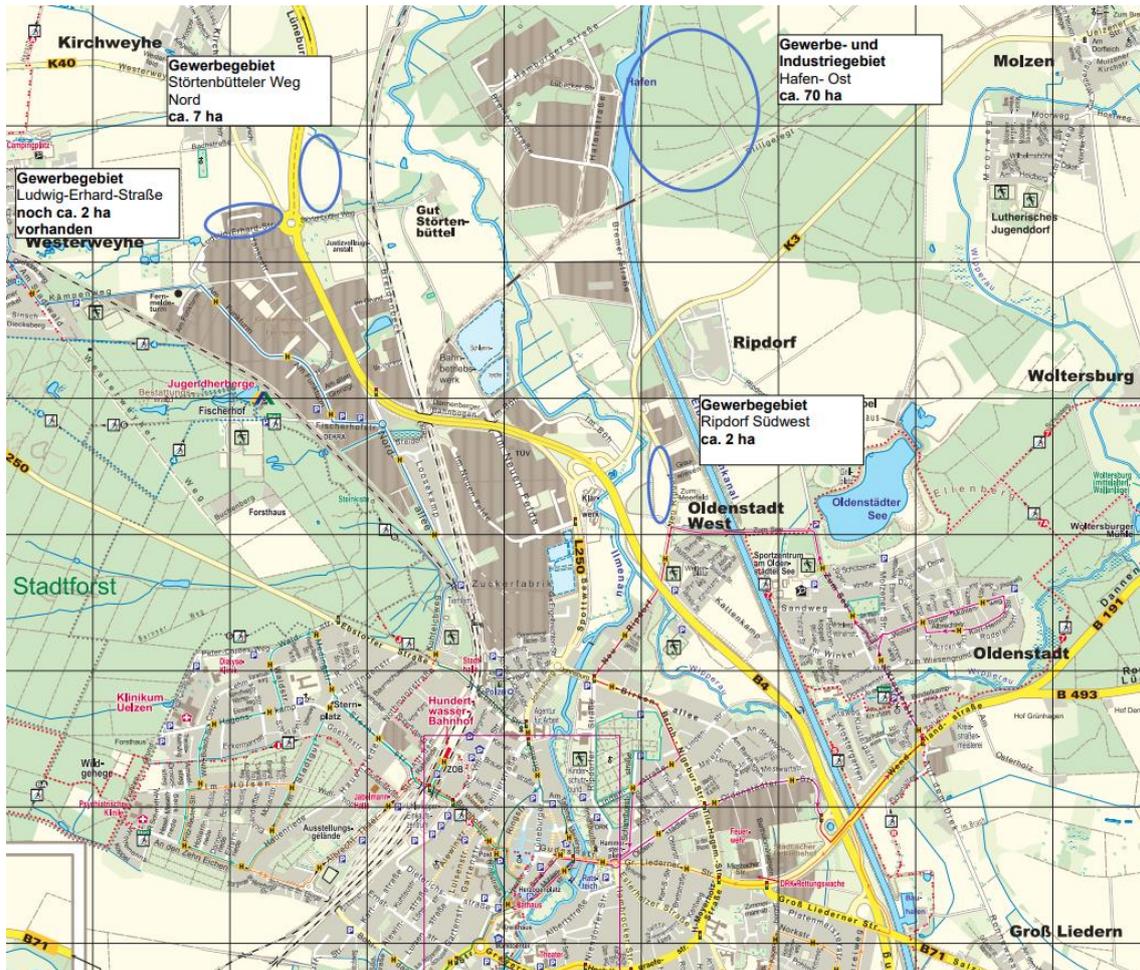
Industrie-/Gewerbegebiet	Nutzungsart
Nordzucker AG Werk Uelzen	Gewerbe- und Industriegebiet
Ripdorf Süd	Gewerbegebiet
Hafen Uelzen	Hafenindustriegebiet, Gewerbegebiet, Industriegebiet und Sondergebiet
Fischerhof/Kämpenweg/Ludwig-Erhard-Str. (Nord)	Industriegebiet, Gewerbegebiet Größe: 0,34 h
Oldenstedter Straße	Gewerbegebiet
Breidenbeck	Industriegebiet, Gewerbegebiet

Quelle: Regio GmbH (2021): Gewerbegebiet in Niedersachsen. Online unter <https://www.komsis.de/de/gewerbeflaechen/?page=1> [Zugriff: 25.11.21]

Für die kommenden 10 Jahre werden Erweiterungen oder neue Gewerbe- und Industriegebiete in der Hansestadt Uelzen mit einer Gesamtfläche auf dem Gebiet, von ca. 80 ha prognostiziert.

Zukünftige Entwicklungsschwerpunkte zu Gewerbegebieten befinden sich in den Ortsteilen Ripdorf, Kirchweyhe sowie im östlichen und nördlichen Kernstadtgebiet (siehe Abbildung 31). Diese baulichen Entwicklungen bedeuten eine Ergänzung von Arbeitsplatzschwerpunkten und eine Erhöhung an Mobilitätsbedürfnissen an diesen Standorten. Für die zukünftige Mobilitätsentwicklungen sind diese Prognosen zu integrieren und stellen ein hohes Potenzial für einen eine Ausweitung des Umweltverbundes dar.

Abbildung 31: Gewerbegebietsentwicklung 2018 – 2030 (Stand Januar 2023)



Quelle: Hansestadt Uelzen, Fachbereich Planung, Bauaufsicht, Liegenschaften (2021): Gewerbegebietsentwicklung 2018 – 2030

4.8 Mobilitätsverhalten

In den letzten Jahren hat sich das Mobilitätsverhalten in Deutschland verändert. Dies hat die Studie „Mobilität in Deutschland“ (MiD) in ihren letzten drei Auswertungen gezeigt.⁶⁹ Vor allem die Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes ist laut der Studie in den Städten Deutschlands angestiegen. Dennoch werden weiterhin bundesweit über die Hälfte aller Wege mit dem PKW (als Fahrerin und Fahrer sowie als Mitfahrerin und Mitfahrer) zurückgelegt.

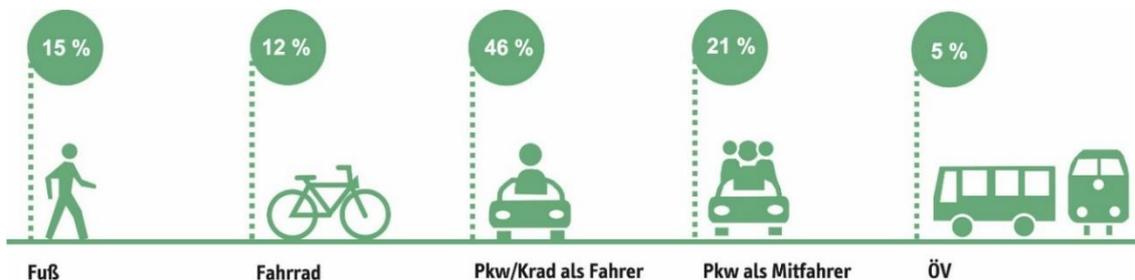
Die Stichproben der Befragungen der MiD 2017 in der Hansestadt Uelzen sind gering, lassen aber die Aggregation von Verhaltensparametern zu. So werden 46 % der Wege in der Hansestadt Uelzen mit dem eigenen Pkw und 21 % als Mitfahrerin oder Mitfahrer zurückgelegt. Auch in der Hansestadt

⁶⁹ infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH (2022): Mobilität in Deutschland, online unter: <https://www.mobilitaet-in-deutschland.de/> [Zugriff: 21.02.2023]

Die aktuelle Studie wird von Dezember 2022 bis voraussichtlich Anfang 2024 durchgeführt.

Uelzen werden mehr als die Hälfte der Wege mit dem Pkw absolviert. Auf den Fußverkehr entfallen 15 %, auf das Fahrrad 12 % und auf den ÖPNV 5 % der Wege (siehe Abbildung 32).

Abbildung 32: Modal Split der Hansestadt Uelzen



Quelle: Mobilität in Deutschland 2017

Unterschiede bestehen in der Verkehrsmittelwahl der Uelzenerinnen und Uelzener gegenüber den Besucherinnen und Besuchern. Die Pkw-Nutzung der Bewohnerinnen und Bewohner ist überdurchschnittlich hoch, während Besucherinnen und Besucher sich vorrangig aus touristischen Gründen mit dem Fahrrad oder zu Fuß durch die Stadt bewegen.

Die durchschnittliche Länge der täglich zurückgelegten Wege über alle Verkehrsmittel beträgt durchschnittlich 12,7 km pro Person in der Hansestadt Uelzen. Deutliche Unterschiede bestehen in der Verkehrsmittelwahl je nach Wegezweck, also der Wahl des Verkehrsmittels je nachdem, ob es sich um Wege zur Arbeit, dienstlich, zum Einkauf, für private Erledigungen oder zu Freizeitzwecken handelt. Der Pkw wird trotz der mitunter weiten zurückgelegten Wegestrecken öfter bei privaten Erledigungen und für Freizeitwege stengelassen, um stattdessen das Fahrrad zu nutzen oder zu Fuß zu gehen (32 % der Freizeitwege). Der ÖPNV wird überdurchschnittlich viel von Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern genutzt (12 %), hingegen fast nie zu Einkaufszwecken. Auffällig sowie hervorzuheben ist, dass 91 % der Dienstwege mit dem Pkw zurückgelegt werden (siehe Abbildung 33).

Abbildung 33: Verkehrsmittelwahl in der Hansestadt Uelzen nach Wegezweck

	Wegelänge [km]	Fuß	Rad	ÖV	Pkw-Mitfahrerin bzw. Mitfahrer	Pkw-Fahrerin bzw. -Fahrer
Arbeit	19,8	9 %	10 %	12 %	23 %	47 %
Dienst	11,4	0 %	2 %	6 %	0 %	91 %
Einkauf	4,1	18 %	14 %	1 %	22 %	45 %
Private Erledigung	9,7	16 %	18 %	5 %	23 %	38 %
Freizeit	17,7	32 %	18 %	4 %	19 %	27 %

Quelle: Mobilität in Deutschland 2017

Mit dem vorliegenden nachhaltigen Mobilitätskonzept soll eine Verbesserung des Modal Split zugunsten der emissionsfreien Verkehre des Umweltverbundes erreicht werden. Eine stadt eigene Erhebung des Modal Split in regelmäßigen Abständen wäre aufgrund der schlechten Datenlage des MiD zu empfehlen. Insbesondere um ein Monitoring der Zielerreichung zu erreichen.

5 Analyse der Mobilitätsangebote

In den folgenden Kapiteln finden sich sektorale Analysen des bestehenden Mobilitätsangebotes in der Hansestadt Uelzen – zum einen durch eine Auswertung der vorliegenden Daten und zum anderen durch eigene Ortsbesichtigungen. Zusätzlich sind die Ergebnisse aus den unterschiedlichen Phasen der Bürgerbeteiligung berücksichtigt worden. Aufbauend auf die ortsspezifischen Verkehrsdaten und auf die Analyse der Verkehrsinfrastruktur erfolgen eine Bewertung des Ist-Zustandes zur Identifizierung von Defiziten und potenziellen Handlungsfeldern und die Beschreibung der bisherigen Entwicklung. Am Ende eines jeden Unterkapitels erfolgt eine Zusammenführung der Analyseergebnisse im Rahmen einer sogenannten SWOT-Analyse (S=Strengths (Stärken), W=Weakness (Schwächen), O=Opportunities (Chancen), T= Treats (Risiken)).

5.1 Fußverkehr

Der Fußverkehr umfasst im planerischen Sinne sowohl die Fortbewegung zu Fuß als auch mit Fortbewegungsmitteln im Sinne des § 24 StVO (u. a. Rollstühle). Als nachhaltigste, stadtverträglichste und grundsätzlich inklusivste Form des Verkehrs sowie als wesentlicher Zubringer zu den öffentlichen Verkehrsmitteln spielt der Fußverkehr eine große, meist unterschätzte Rolle für eine nachhaltige Mobilität.

Für den Fußverkehr sind das Netz, die Infrastruktur sowie deren wesentliche Mängel in der Kernstadt in der Abbildung 39 verortet.

Als Bewertungsmaßstäbe werden allgemein die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, die Richtlinien für Lichtsignalanlagen, die Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (alle Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) und die Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (Bund) herangezogen.

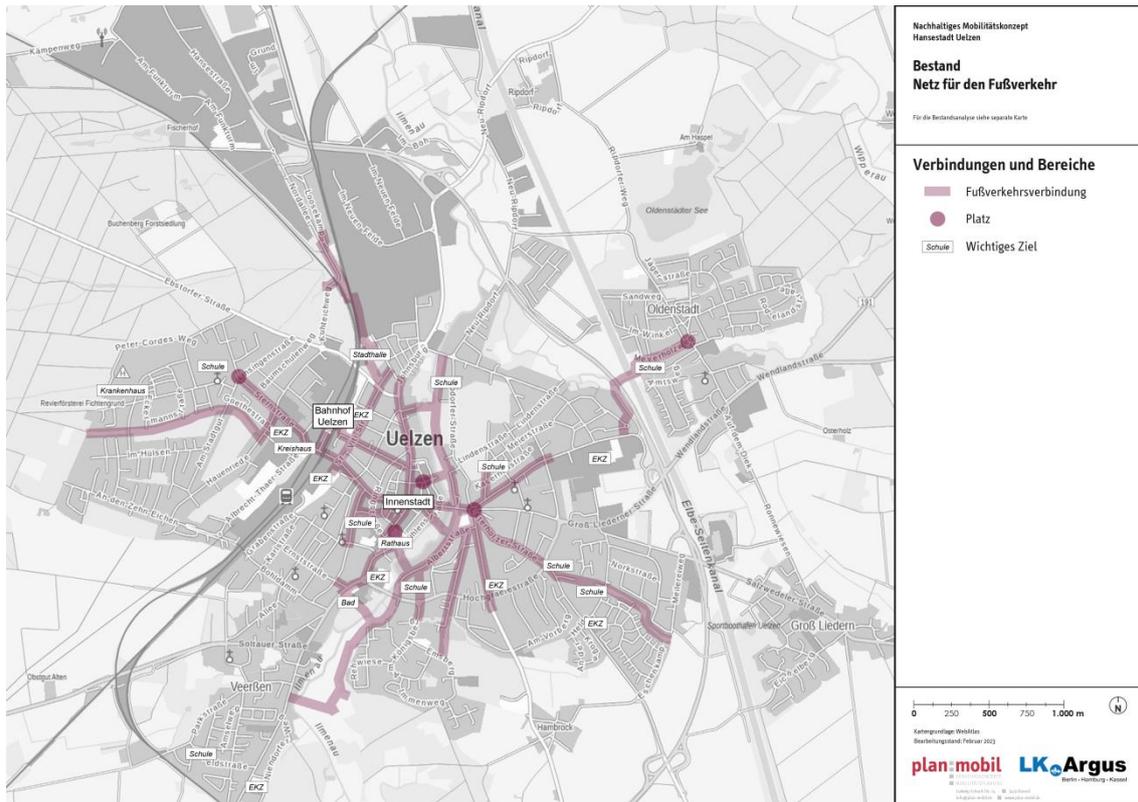
5.1.1 Netz wichtiger Verbindungen und Bereiche

Ausgangsbasis für die Herausarbeitung von wichtigen Verbindungen und Bereichen für den Fußverkehr ist die Betrachtung von relevanten Quellen und Zielen sowie bestehenden Wegeführungen (Abbildung 34). Als wirtschaftliches und kulturelles Zentrum stellt die Uelzener Innenstadt das wichtigste Ziel für den Fußverkehr dar. Es sind folgende wichtigste Fußverkehrsachsen durch die Uelzener Kernstadt zu nennen:

- Ost-West-Achse: Hundertwasserbahnhof – Bahnhofstraße – Gudesstraße – Hammersteinplatz
- Die Fußgängerzone und die Marktstraßen Veerßer Straße, Gudesstraße und Lüneburger Straße mit der zentralen Kreuzung als Schnittpunkt sind sowohl wichtige Verbindungen als auch Aufenthaltsbereiche
- Nord-Süd-Achse entlang der Ilmenau

Wie in Abbildung 27 dargestellt, ist nicht in allen Ortsteilen und Teilen der Kernstadt ein Nahversorgungsangebot vorhanden, was die Möglichkeiten des Einkaufens zu Fuß einschränkt.

Abbildung 34: Netz wichtiger Verbindungen und Bereiche des Fußverkehrs in der Uelzener Kernstadt



Die Karte ist hochauflösend im Kartenband dargestellt.

5.1.2 Längsverkehr

Im Folgenden wird die streckenhafte Wegeinfrastruktur für den Fußverkehr betrachtet. Dies umfasst die Fußgängerzone und die verkehrsberuhigten Bereiche in der Innenstadt, die Gehwege an den Hauptverkehrsstraßen, die selbständigen Gehwege sowie wesentliche Mängel in den Nebenstraßen. Die Wege müssen möglichst umwegfrei, hinreichend breit und mit ebener Oberfläche ausgestaltet sein. Die Querung von Fahrbahnen wird als gesondertes Thema untersucht (siehe Kapitel 5.1.3).

Die Innenstadt mit der Fußgängerzone in der Bahnhof-, Achter- und Hospitalstraße sowie der Uelzener Twiete und den verkehrsberuhigten Bereichen in der Lüneburger, der Gudes- und der Veerßer Straße macht insgesamt einen attraktiv gestalteten Eindruck (Abbildung 35). In den verkehrsberuhigten Bereichen wird durch die gepflasterte Fahrbahn und weiche Separation der breiten Seitenräume zusammen mit den wechselseitig die Fahrbahn verschmälernden Pflanzkübeln eine für den Längs- und Querverkehr der Zufußgehenden freundliche Straßenraumsituation geschaffen, in der der Kfz-Verkehr trotz relativ hoher Flächenbeanspruchung nicht zu dominant ist. Durch die Pflastergestaltung in Gehbahn, Ober- und Unterstreifen wird hier auch eine für Menschen mit Sehbehinderungen erkennbare Führung im Längsverkehr erreicht.

In den kleineren Nebenstraßen der Innenstadt wird durch die gepflasterte Fahrbahn und weiche Separation der Gehwege ebenfalls eine verkehrsberuhigte und fußverkehrsfreundliche Gestaltung geschaffen. Teils wird die Durchfahrt für Kfz durch Poller unterbunden.

Abbildung 35: links: Fußgängerzone in der Bahnhofstraße; rechts: verkehrsberuhigter Bereich in der Gudesstraße



An den Hauptverkehrsstraßen sind neben den Gehwegen überwiegend baulich definierte Radwege im Seitenraum angelegt (siehe Kapitel 5.2.2). Durch diese Flächengestaltung hat der baulich definierte Gehweg meist nicht ausreichende Breiten von deutlich unter 2,50 m⁷⁰, häufig ca. 1,00 bis 1,60 m (Abbildung 36). Die Beschilderung der Wege ist unterschiedlich. Besonders problematisch für den Fußverkehr sind benutzungspflichtige oder nicht beschilderte Radwege (siehe Kapitel 5.2.2), da der Radverkehr hier schneller als mit Schrittgeschwindigkeit fahren darf und nicht mit Fußverkehr rechnen muss. Allerdings entsteht auch bei ausgewiesenen gemeinsamen Geh- und Radwegen oder für den Radverkehr freigegebenen Gehwegen aufgrund der verschiedenartigen Pflasterung für die Nutzenden der Eindruck eines sehr schmalen Gehwegs. Besonders kritisch sind die schmalen Gehwege im Bereich von Bushaltestellen wegen wartender Fahrgäste.

Bei einem steigenden Radverkehrsanteil und zugleich wachsender Schutzbedürftigkeit des Fußverkehrs aufgrund des demografischen Wandels dürften die Konflikte bei der gemeinsamen Führung im Seitenraum perspektivisch weiter zunehmen.

Abbildung 36: links: ca. 1,00 m breiter Gehweg neben benutzungspflichtigem Radweg an der Groß Liederner Straße im Bereich der Bushaltestelle Osterstraße; rechts: ca. 1,20 m breiter Gehweg neben nicht benutzungspflichtigem Radweg an der Hambrocker Straße



⁷⁰ FGSV (2006): RASt Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen. Köln. S. 81.

Insbesondere die Eisenbahnunterführungen bilden Zwangspunkte für den Fußverkehr. Hier sind unzureichende Gehwegbreiten und Konflikte mit dem Radverkehr, eine schlechte Beleuchtung und eine Wahrnehmung als Angsträume zu bemängeln (siehe Abbildung 37).

Abbildung 37: links: mit ca. 1,40 m wesentlich zu schmalen Gehweg (Radverkehr in beiden Richtungen freigegeben) im Bohldammtunnel; rechts: Unterführung des selbständigen gemeinsamen Geh- und Radwegs an der Zuckerfabrik (ca. 2,10 m Breite)



Zum Erreichen des Uhlenköper-Parks von Süden und als Verbindung zum Hundertwasserbahnhof fehlt an der Karlsstraße ab der Dieterichsstraße der Gehweg.

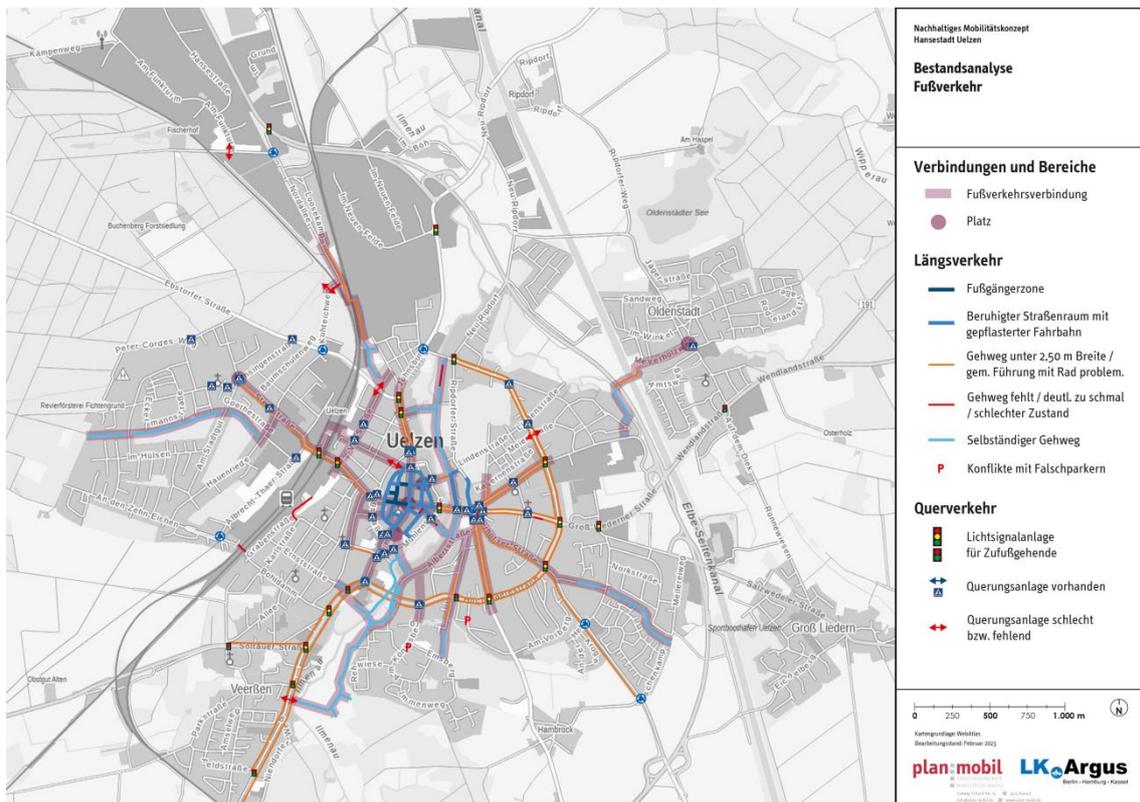
Rechtsseitig der Ilmenau führt als Nord-Süd-Achse durch die Kernstadt von der Birkenallee im Norden und der Brücke Höhe Krempelweg im Süden eine attraktive, begrünte selbständige Geh- und Radwegverbindung (siehe Abbildung 38). Zwischen Greyerbrücke und Ratsteich ist der Weg unterbrochen, hier nutzt der Fuß- und Radverkehr die Albertstraße. Die Wegeverbindung ist unterschiedlich stark ausgebaut, den höchsten Ausbaugrad erreicht die getrennte Wegführung zwischen der Langen Brücke und dem Lessing-Gymnasium mit einem 3,00 m breiten Geh- und einem 2,50 m breiten Zweirichtungsradweg. Nördlich davon weist der gemeinsame Geh- und Radweg starke Schäden in der Oberfläche auf. Zwischen Katzenbuckel und Hallenbad besteht beidseitig der Ilmenau eine Wegeverbindung mit Unterführungen unter der Greyerbrücke (B 71). Hier ist links der Ilmenau jedoch nur eine Wegebreite von ca. 1,50 m vorhanden. Bei der Begegnung von zwei Zufußgehenden oder einem Zufußgehenden und einem Fahrrad muss auf die Grünfläche ausgewichen werden. Die Geh- und Radweg-Brücken über die Ilmenau sind meist 2,00 m breit und damit etwas zu schmal für eine verträgliche Mischung.

Abbildung 38: links: ausgebaute Geh- und Radwegverbindung rechts der Ilmenau zwischen Lange Brücke und Lessing-Gymnasium; rechts: schmaler Geh- und Radweg links der Ilmenau zwischen Katzenbuckel und Hallenbad



Weitere selbstständige Geh- und Radwege bilden attraktive Verbindungen auf dem Fußverkehrsnetz (etwa die Wege im Sternviertel Richtung Stadtforst oder der Weg westlich des Berufsschulcampus).

Abbildung 39: Kartierung der Bestandsanalyse im Fußverkehr



Die Karte ist hochauflösend im Kartenband dargestellt.

5.1.3 Querverkehr

Das Queren von Fahrbahnen ist in der Regel die größte Gefährdung und auch das größte Hindernis für den Fußverkehr. An allen Knotenpunkten von Straßen, im Zuge wichtiger Gehverbindungen und im Umfeld von wichtigen Zielen für den Fußverkehr sind daher geeignete Querungsanlagen erforderlich. Diese müssen möglichst umwegfrei gelegen sein, die objektive, aber auch subjektive Verkehrssicherheit gewährleisten, für den Fußverkehr möglichst angenehm nutzbar sein und barrierefrei ausgeführt werden. Im Folgenden werden die Fußgängerüberwege, die Lichtsignalanlagen und die sonstigen Querungshilfen untersucht.

In der Hansestadt Uelzen sind im Zuge wichtiger Gehverbindungen vielerorts Fußgängerüberwege (FGÜ bzw. „Zebrastrifen“) über zu querende Fahrbahnen vorhanden. Diese stellen aufgrund der Bevorrechtigung des Fußverkehrs vor dem Fahrzeugverkehr grundsätzlich eine sehr attraktive Form der Querungsanlage dar. Die Fußgängerüberwege kommen an den innerörtlichen Kreisverkehren über alle Zu- und Ausfahrten zum Einsatz, hier muss allerdings die überwiegend zu weite Absetzung kritisiert werden (s. a. 5.2.2). An den außerörtlichen Kreisverkehren wird der Fußverkehr wartepflichtig über die Fahrbahnen geführt. Auch an Einmündungen und Kreuzungen kommen FGÜ zur Bevorrechtigung der Querung über die Vorfahrtstraße zum Einsatz.

Problematisch ist, dass die FGÜ über baulich angelegte Radwege, auch über benutzungspflichtige, nicht fortgeführt werden; hier besteht also kein Vorrang für den Fußverkehr. Dies widerspricht Nr. 3.3 Abs. 4 R-FGÜ, die verlangt, dass die FGÜ über Radwege fortgesetzt werden. Gemäß Unfallkommission liegt eine Unfalloffensichtstelle am FGÜ über die Fritz-Röver-Straße Höhe Amtsgericht vor, darunter auch Unfälle mit Radfahrenden. Die Unfallentwicklung sollte nach dem Umbau des Knotenpunkts Veerßer Straße / Dieterichsstraße zum Kreisverkehrsplatz, welcher eine Dämpfung der Geschwindigkeit erzielen sollte, weiter beobachtet werden.

Der FGÜ über die Albrecht-Thaer-Straße Höhe Eschemannstraße liegt auf einer Kuppe, die für den Kfz-Verkehr nutzbare Fahrbahnbreite liegt bei 8,00 m. Auch am FGÜ über die Groß Liederner Straße Höhe Osterstraße liegt mit 7,00 m eine zu breite Fahrbahn vor, der Kfz-Verkehr wird nicht ausreichend beruhigt. Zwar sind hier Schutzstreifen auf der Fahrbahn angeordnet, dennoch widerspricht die überbreite Fahrbahn Nr. 3.1 Abs. 3 R-FGÜ, die eine Fahrbahnbreite von max. 6,50 m verlangt.

Die FGÜ über die Ringstraße (Ecke Lüneburger Straße, Ecke Bahnhofstraße und Ecke Veerßer Straße) führen jeweils über zwei Fahrstreifen in einer Fahrtrichtung (Abbiegestreifen). Dies widerspricht Abs. 1 Nr. 2.1 R-FGÜ, der verlangt, dass nur ein Fahrstreifen pro Fahrtrichtung gequert werden soll.

Abbildung 40: links: Fußgängerüberweg über die Gudesstraße Höhe Ilmenauufer, unterbrochen durch den Radweg; rechts: Fußgängerüberweg am Kreisverkehr Veerßer Straße / Greyerbrücke



An den vollständig mit einer Lichtsignalanlage (LSA) geregelten Knotenpunkten wird die Fußverkehrsfurt teils weit abgesetzt (ca. 8,00 m) vom Rand der parallel verlaufenden Straße geführt. Gemäß RiLSA sollen Fuß- und Radverkehrsfurten wegen des besseren Sichtkontakts möglichst wenig und maximal um 5,00 m abgerückt werden.⁷¹ Neben diesen verkehrssicherheitstechnischen Mängeln entstehen so auch Umwege für den Fußverkehr. An den LSA zur Sicherung von Querungsstellen ist die Absetzung in Ordnung, da die Signalphasen von Fußverkehr und Fahrzeugverkehr vollständig getrennt sind.

Für die LSA zur Sicherung von Querungsstellen, die in der Nähe von unsignalisierten Knotenpunkten liegen, ist gemäß RASt 06 zu prüfen, ob nicht der gesamte Knotenpunkt signalisiert werden kann⁷². An den LSA ist die Führung des Radverkehrs im Seitenraum problematisch, da der Fußverkehr dort nicht bevorzugt über den Radweg geführt wird und Konflikte zwischen querenden bzw. wartenden Zufußgehenden und kreuzenden Radfahrenden entstehen können⁷³ (Abbildung 41). Die Problematik dürfte im Hinblick auf ein steigendes Schutzbedürfnis des Fußverkehrs aufgrund des demografischen Wandels und einen zugleich wünschenswerterweise steigenden Radverkehrsanteil mit höheren Geschwindigkeiten (Pedelects) zunehmen.

An drei innerörtlichen LSA-Knotenpunkten sind Dreiecksinseln mit unsignalisierten Rechtsabbiegefahrbahnen vorhanden, welche zusätzliche Fahrbahnquerungen für den Fußverkehr sowie konfliktreiche Radverkehrsführungen (s. a. 5.2.3) bedeuten. Der Fußverkehr wird hier über FGÜ geführt. Gemäß RASt sollen Dreiecksinseln wegen der problematischen Führung des Fuß- und Radverkehrs nur in etwa aufgrund der Fahrgeometrie erforderlichen Einzelfällen ausgeführt werden.⁷⁴

⁷¹ FGSV (2015): RiLSA Richtlinien für Lichtsignalanlagen. S. 34.

⁷² FGSV (2006): RASt Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen. Köln. S. 91.

⁷³ FGSV (2010): ERA Empfehlungen für Radverkehrsanlagen. Köln. S. 49f.

⁷⁴ FGSV (2006): RASt Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen. Köln. S. 122.

Abbildung 41: Oben links: Dreiecksinsel am Knotenpunkt Birkenallee / Neu Ripdorf; oben rechts: weit abgesetzte Furten am Knotenpunkt B 71 Heinrich-Meyerholz-Straße / Esterholzer Straße
 Unten links: Wartefläche neben dem baulich definierten Radweg mit ca. 0,80 m wesentlich zu schmal (B 71 Hochgraefstraße / Niendorfer Straße)



Die Borde an den Querungsstellen inkl. Knotenpunkten sind überwiegend auf 3 cm Höhe abgesenkt (siehe Abbildung 42). Schwerwiegende Mängel in der Barrierefreiheit wurden in der Hansestadt Uelzen nicht festgestellt. Eine umfassende Barrierefreiheit wird an den neueren Querungsstellen, die mit einer differenzierten Bordhöhe ausgestattet sind, erreicht. Hier ist die Nullabsenkung vorteilhaft für Personen mit Gehbehinderung; die 6 cm-Absenkung, zu der die Bodenindikatoren leiten, ist vorteilhaft für Personen mit Sehbehinderung.

An den LSA sind akustische und taktile Signalgeber teilweise vorhanden.

Abbildung 42: links: differenzierte Bordhöhe und akustisch-taktile Signalgeber an der LSA Lüneburger Straße / Schillerstraße; rechts: abgerundete 3 cm-Bordsteinkante am FGÜ Lüneburger Straße / Am Taterhof



Im Zuge von Hauptverkehrsstraßen wird der Fußverkehr über wartepflichtige Nebenstraßen in der Regel nicht abgesetzt geführt. An zwei Grundstückszufahrten an der Celler Straße muss der Fußverkehr aufgrund von Rechtsabbiegefahrstreifen abgerückt queren.

Positiv hervorzuheben ist die teils vorgenommene Freihaltung der Sichtfelder abbiegender Kfz auf den Fußverkehr durch Poller. An einzelnen Stellen im Fußverkehrsnetz konnten gänzlich fehlende Querungshilfen über Hauptstraßen identifiziert werden.

5.1.4 Hinweise aus der Öffentlichkeitsbeteiligung

In der ersten Öffentlichkeitsbeteiligung waren eher wenige grundsätzlich unzufrieden mit den Bedingungen für den Fußverkehr. Dennoch soll er gemäß 18 % der Teilnehmenden neben dem Rad- und Öffentlichen Verkehr schwerpunktmäßig gefördert werden (Abbildung 43). Als allgemeine Probleme wurden schmale Gehwege und eine fehlende Gleichberechtigung des Fußverkehrs genannt (Abbildung 44). Zu weite Entfernungen waren der wichtigste angegebene Grund, nicht zu Fuß zu gehen.

Abbildung 43: Schwerpunktmäßig zu fördernde Verkehrsarten in der ersten Beteiligung

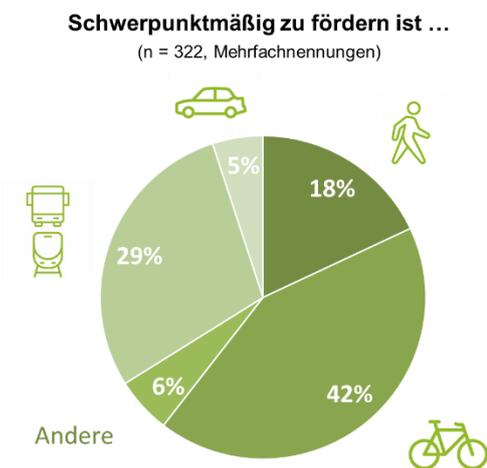


Abbildung 44: Häufigkeit der Nennung von Problemen für den Fußverkehr



Zusammenfassend wurden folgende Aussagen von den Teilnehmenden vorgebracht:

- Einige Fußgängerüberwege wurden wegen hinsichtlich zu hoher Geschwindigkeiten und Missachtung der Wartepflicht durch Kfz kritisiert. Diese wurden in der planerischen Analyse überprüft.

- An den LSA über den Kernstadtring der B 71 werden lange Sperrzeiten für Zufußgehende bemängelt.
- Für die Innenstadt wurde häufig der Wunsch nach weiteren Beschränkungen für den Kfz-Verkehr zugunsten des Fuß- und Radverkehrs geäußert.
- Teilweise wurden die gemeinsame Führung mit dem Radverkehr im Seitenraum bzw. schmale baulich definierte Gehwege an den Hauptverkehrsstraßen kritisiert. Auch zu den Fußwegen durch die Eisenbahnunterführungen wurde viel Kritik laut.
- Konflikte mit ruhendem Kfz-Verkehr auf Gehwegen wurden insbesondere Im Wiesengrund und Am Königsberg bemängelt.

Eine ausführliche Dokumentation der Hinweise aus der ersten Öffentlichkeitsbeteiligung liegt separat vor und kann auf www.mobilitaet-uelzen.de eingesehen werden.

5.1.5 SWOT-Analyse Fußverkehr

Als gut handhabbare Zusammenfassung der wesentlichen Erkenntnisse bezüglich der Situation für den Fußverkehr dient die SWOT-Analyse.

In der Hansestadt Uelzen gibt es durch die kompakte Siedlungsstruktur, die Gestaltung der Innenstadt, die Wege an der Ilmenau und die vielen Fußgängerüberwege gute Ausgangsbedingungen für den Fußverkehr. Problematisch ist die gemeinsame Führung mit dem Radverkehr an Hauptverkehrsstraßen und teils gefährlich ausgestaltete Querungsanlagen.

Chancen für die Zukunft liegen in einer dem demografischen Wandel beikommenden barrierefreien Wege- und Querungsgestaltung und der Stärkung der Innenstadt als Fußverkehrsraum. Dagegen wird die denkbare weitere Abnahme von bereits teilweise fehlenden Nahversorgungsangeboten als Risiko für fußläufige Alltagsdistanzen wahrgenommen. Auch könnten die Konflikte mit dem Radverkehr weiter zunehmen.

Stärken

- + Kompakte Innenstadt und Siedlungsstruktur der Kernstadt – Stadt der kurzen Wege
- + Zentrum mit anregend gestalteter Fußgängerzone und verkehrsberuhigten Bereichen
- + Fußwegeverbindung entlang der Ilmenau, weitere selbständige Gehwege durchs Grüne
- + Vielerorts Fußgängerüberwege an wichtigen Punkten

Schwächen

- Fußläufige Nahversorgung nicht in allen Teilen der Kernstadt und nicht in allen Ortsteilen
- An Hauptverkehrsstraßen Konfliktpotenzial durch die gemeinsame Führung mit dem Radverkehr im Seitenraum
- Teils gefährliche Fußverkehrsführung an LSA und FGÜ (Absetzung, Sichtbeziehungen, Fahrbahnbreite)

Chancen

- + Weitere Verkehrsberuhigung / „autofreie“ Bereiche in der Innenstadt
- + Umfassende Barrierefreiheit an erneuerten Querungsstellen und Ampeln
- + Demografischer Wandel führt potenziell zu höherem Fußverkehrsaufkommen

Risiken

- Allgemeine Konzentrationstendenz im Einzelhandel kann zu abnehmenden Nahversorgungsangeboten führen
- Demografischer Wandel: wachsende Anforderungen an Sicherheit und Barrierefreiheit
- Zunahme Radverkehr und ggf. E-Scooter auf Gehwegen

5.2 Radverkehr

Das Fahrrad bekommt als nachhaltiges und besonders stadtverträgliches Verkehrsmittel eine immer höhere Bedeutung. Für den Radverkehr sind das Netz, die Infrastruktur sowie deren wesentliche Mängel in der Kernstadt in der Abbildung 50 sowie außerorts und für die Ortsteile Abbildung 62 verortet.

Als Bewertungsmaßstäbe werden die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, die Richtlinien für Lichtsignalanlagen und die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (alle Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) herangezogen. Die vorhandenen Planungen der Hansestadt Uelzen und des Landkreises Uelzen für den Radverkehr wurden in der Analyse soweit möglich berücksichtigt. Nach Abschluss der Analysen im Rahmen des Nachhaltigen Mobilitätskonzeptes wurde eine umfassende und sehr detaillierte Radmängelerhebung durch Studierende der Leuphana-Universität Lüneburg im Auftrag der Hansestadt Uelzen durchgeführt.

5.2.1 Netz

Für den Radverkehr besteht ein umfassend konzipiertes Routennetz. Für die Kernstadt und ihre Umgebung sind die wesentlichen Radverkehrsverbindungen im Radverkehrskonzept für die Hansestadt Uelzen definiert. Damit werden alle Stadtteile mit der Innenstadt verbunden, darüber hinaus sind einige tangentiale Verbindungen ausgewiesen⁷⁵. Weitergehende Radverkehrsverbindungen in die umliegenden Ortschaften werden im Regionalen Radwegkonzept des Landkreises definiert⁷⁶. Das so gebildete Netz ist in der Abbildung 45 dargestellt. Es sind folgende wichtigste Radverkehrsachsen durch die Uelzener Kernstadt zu nennen:

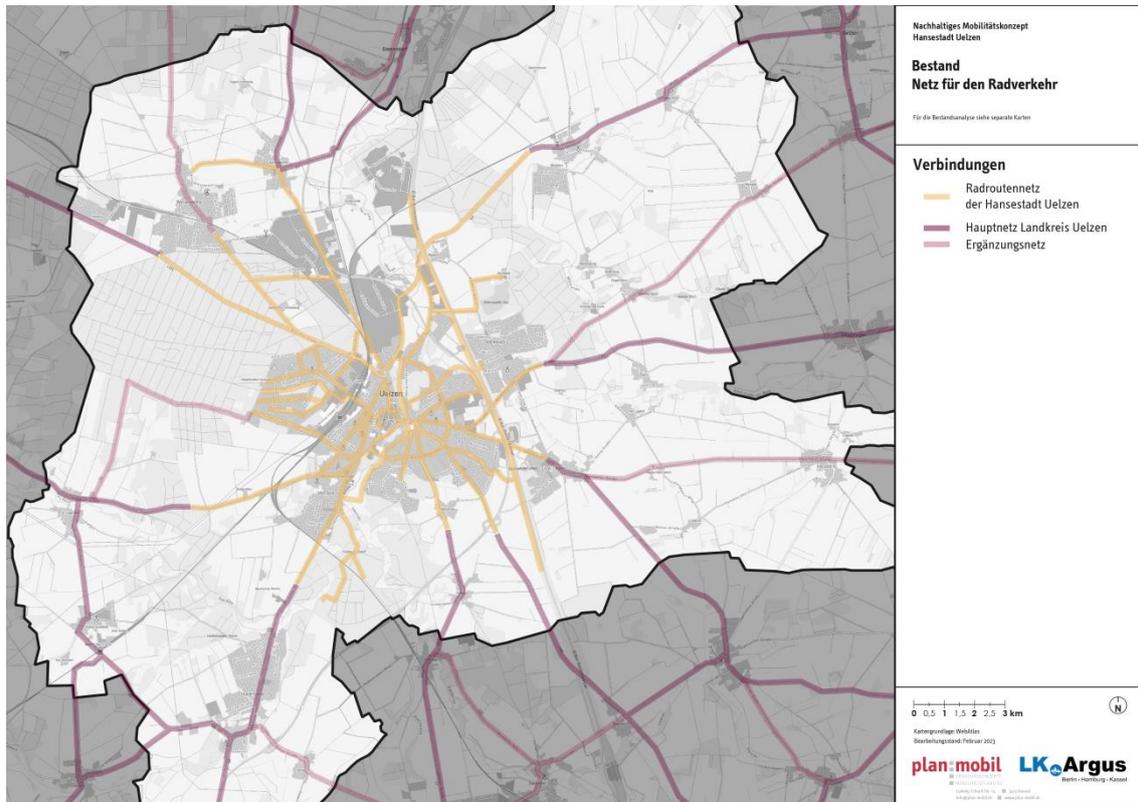
- Ost-West-Achse 1: Sternstraße – Hundertwasserbahnhof – Bahnhofstraße – Einbahnstraßen in der Innenstadt – Gudesstraße – Hammersteinplatz – Groß Liederner Straße bis Groß Liedern
- Ost-West-Achse 2: Hundertwasserbahnhof – Hoefftstraße – Innenstadt – Lange Brücke - Lindenstraße – Oldenstadt (Hoefftstraße im Radverkehrskonzept der Hansestadt Uelzen allerdings nicht als Radroute eingetragen)
- Nord-Süd-Achse 1: Westerweyhe / Kirchweyhe – Ebstorfer Straße / Nordallee – Lüneburger Straße – Veerßer Straße – Celler Straße – Holdenstedt
- Nord-Süd-Achse 2: Wegeverbindung entlang der Ilmenau

Die Führung des Radverkehrs auf den Strecken des Radverkehrsnetzes und teils auch darüber hinaus wird in den folgenden Unterkapiteln näher untersucht.

⁷⁵ Hansestadt Uelzen (2017): Radverkehrskonzept für die Hansestadt Uelzen. S. 19ff.

⁷⁶ Landkreis Uelzen / PGV Dargel Hildebrandt (2020): Regionales Radwegkonzept. Plan 12: Hauptnetz & Ergänzungsnetz.

Abbildung 45: Radroutennetz aus dem Radverkehrskonzept der Hansestadt Uelzen, Hauptnetz und Ergänzungsnetz aus dem Regionalen Radwegekonzept des Landkreises Uelzen



Die Karte ist hochauflösend im Kartenband dargestellt.

5.2.2 Innerörtliche Hauptverkehrsstraßen – Längsführung

Im Folgenden wird die Wegeinfrastruktur für den Radverkehr entlang der innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen zwischen den Knotenpunkten betrachtet. Die Wege sollen grundsätzlich ausreichend breit, eben beschaffen und auch mit höheren Geschwindigkeiten befahrbar sein, Konflikten mit dem Fußverkehr vorbeugen und objektiv sowie subjektiv sicher sein.

An den innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen in der Kernstadt und in den Ortsteilen wird der Radverkehr zumeist im Seitenraum geführt. Dabei gehen die Flächengestaltung und die straßenverkehrsrechtliche Ausweisung häufig auseinander. Historisch vorhanden ist eine verschiedenartige Pflasterung des Radweges und des Gehweges, wodurch eine getrennte Führung suggeriert wird. Die heutige Beschilderung gestaltet sich hingegen wie folgt:

- Meist wird ein gemeinsamer Geh- und Radweg ausgewiesen (Z 240 StVO; Benutzungspflicht für den Radverkehr)
- In wenigen Fällen ist tatsächlich ein getrennter Geh- und Radweg angeordnet (Z 241 StVO; Benutzungspflicht für den Radverkehr)
- Teils werden auch für den Radverkehr freigegebene Gehwege ausgewiesen (Z 239 StVO mit Zusatzzeichen 1022-10 „Radverkehr frei“; Benutzungsrecht für den Radverkehr, Schrittgeschwindigkeit vorgeschrieben)

- Teils ist keine Beschilderung vorhanden (Benutzungsrecht für den Radverkehr durch bauliche Gestaltung)

In der Praxis überwiegt für die Verkehrsteilnehmenden jedoch unabhängig von der Beschilderung der Eindruck der Flächengestaltung, welche einen getrennten Geh- und eines Radweg suggeriert. Dabei ist insbesondere der Gehweg an fast allen Straßen, aber meist auch der Radweg jeweils mit ca. 1,00 – 1,60 m zu schmal⁷⁷ (Abbildung 46).

Abbildung 46: links: gemeinsamer Geh- und Radweg mit getrennter Pflastergestaltung; rechts: wissen die Verkehrsteilnehmenden noch, dass dies ein gemeinsamer Geh- und Radweg ist?



Besonders kritisch ist die Seitenraum-Führung im Bereich von Bushaltestellen aufgrund potenzieller Konflikte mit wartenden sowie ein- und aussteigenden Fahrgästen (Abbildung 47). Der für den Radverkehr in beiden Richtungen freigegebene Gehweg im Bohldammtunnel ist mit 1,40 m deutlich zu schmal, bei Gegenverkehr entstehen hier Gefahrensituationen (Abbildung 47). Auch fehlt die Querungshilfe zum Schutzstreifen östlich.

Eine gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr (Z 240 StVO oder Z 239 StVO mit Zz 1022-10) kommt gemäß RASt 06 nicht im Zuge von Hauptverbindungen des Radverkehrs und nur bei einem schwachen Fuß- und Radverkehrsaufkommen in Frage⁷⁸. Sie muss daher im Zuge der Maßnahmenentwicklung an allen Hauptverkehrsstraßen überprüft werden. Auch im Hinblick auf ein steigendes Schutzbedürfnis des Fußverkehrs aufgrund des demografischen Wandels und ein wünschenswertere steigendes Radverkehrsaufkommen, auch mit Pedelecs, ist die Bestandssituation der Führung im Seitenraum zumeist kritisch einzuschätzen.

⁷⁷ FGSV (2006): RASt Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen. Köln. S. 81 und 84f.

⁷⁸ Ebd.: S. 82.

Abbildung 47: links: Verschwenkungen und Schilderpfosten am Radweg an der Lüneburger Straße mit Konfliktpotenzial an der Bushaltestelle; rechts: 1,40 m breiter, für den Radverkehr in beiden Richtungen freigegebener Gehweg im Bohldammtunnel



Bei der Seitenraum-Führung stören Höhenversätze an Einmündungen (Abbildung 48), Verschwenkungen sowie Schilderpfosten und Gegenstände (Abbildung 47). In der nördlichen Hambrocker Straße entstehen Konflikte mit dem ruhenden Kfz-Verkehr, da hier die Parkbuchten mit ca. 1,40 m sehr schmal sind und Kfz regelmäßig den nicht beschilderten Radweg zum Parken mitbenutzen (Abbildung 48).

Insgesamt ist an den Radwegen das Pflaster teils in einem unebenen Zustand, starke Schäden liegen an der Heinrich-Meyerholz-Straße vor.

Abbildung 48: links: Höhenversätze im Radweg an der Johnsburg; rechts: Konflikte mit dem ruhenden Kfz-Verkehr an der Hambrocker Straße



An der Sternstraße, der Bahnhofstraße, der Groß Liederner Straße, der Albrecht-Thaer-Straße und am Bohldamm wurden einseitig, an der Esterholzer Straße teils beidseitig Schutzstreifen gemäß Radverkehrskonzept eingerichtet. Gegenüber der vorherigen Führung im Seitenraum kann dies aus planerischer Perspektive grundsätzlich begrüßt werden. Es konnten jedoch zu geringe Überholabstände und ein Schneiden der Schutzstreifen in Rechtskurven durch Kfz mit Gefährdungspotenzial bei ungenügenden Sichtverhältnissen beobachtet werden. Dies gilt u. a. in der Rechtskurve der Unterführung von Neu Ripdorf unter der B 4. Hier ist auch die Aufleitung nicht benutzungspflichtigen Radweg südlich der Kurve kritikwürdig (Abbildung 49), da dieser zu schmal ist.

In den mit ca. 7.000 Kfz / 24 h relativ stark befahrenen Einbahnstraßen des Innenstadtrings wird der Radverkehr bei Tempo 50 im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt (Abbildung 49). Es sind geringe

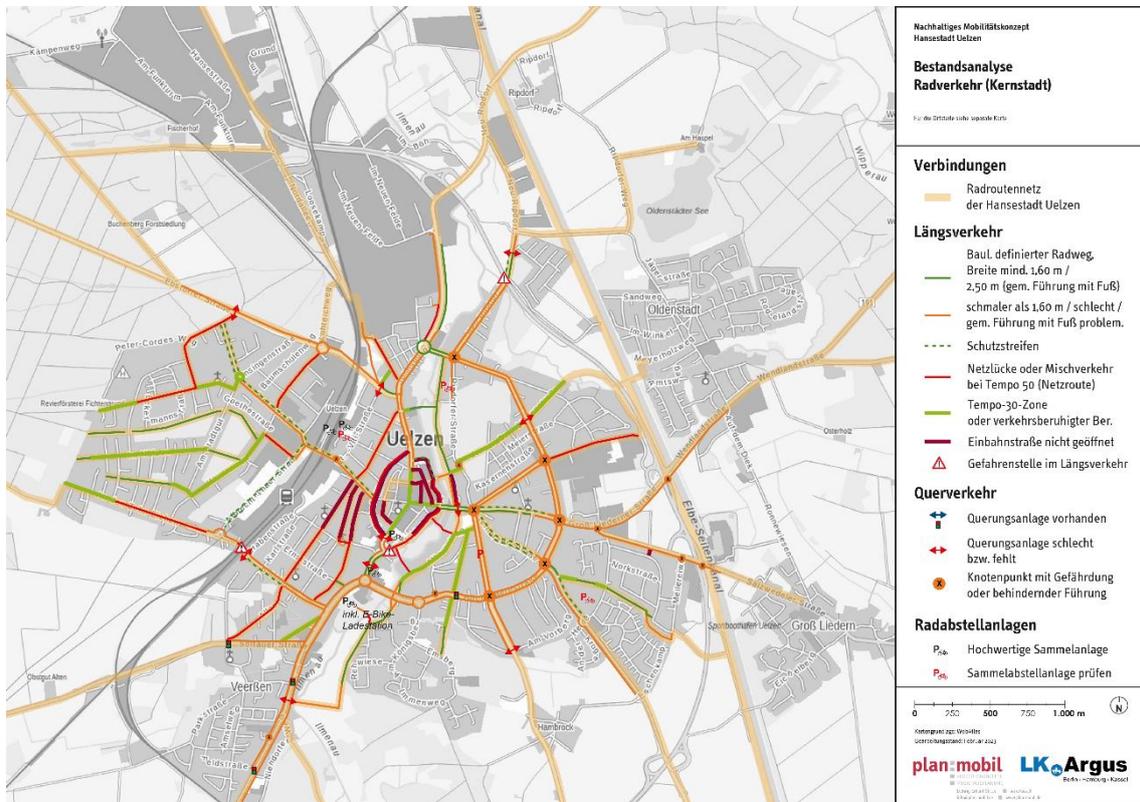
Überholabstände zu beobachten. Lediglich Am Taterhof ist ein Schutzstreifen in Fahrtrichtung vorhanden.

Einige Radrouten verlaufen auf Hauptverkehrsstraßen, in denen der Radverkehr bei Tempo 50 im Mischverkehr geführt wird (insbesondere im Sternviertel). Dies wird grundsätzlich als unattraktive Führung gewertet.

Abbildung 49: links: Aufleitung des Schutzstreifens in Neu Ripdorf zum nicht benutzungspflichtigen, zu schmalen Radweg südlich der B 4-Unterführung; rechts: Ende des Radwegs in der Veerßer Straße vor der Fritz-Röver-Straße, der Bereich wird zurzeit komplett umgebaut



Abbildung 50: Kartierung der Bestandsanalyse im Radverkehr für die Kernstadt



Die Karte ist hochauflösend im Kartenband dargestellt.

5.2.3 Innerörtliche Hauptverkehrsstraßen – Knotenpunkte

Als wesentliche Gefahrenstellen für den Radverkehr werden im Folgenden die Knotenpunkte im Zuge von Hauptverkehrsstraßen untersucht. Dies umfasst die Lichtsignalanlagen, die vorfahrtgeregelten Kreuzungen und Einmündungen und die Kreisverkehre.

An den LSA-geregelten Knotenpunkten in der Hansestadt Uelzen ist die Radverkehrsfurt – wie die Fußverkehrsfurt – meist um ca. 8,00 m vom Rand der parallelen Straße abgesetzt (Abbildung 51). Hieraus ergeben sich verschlechterte Sichtverhältnisse. Gemäß RASt sowie RiLSA soll die Radverkehrsfurt möglichst wenig und maximal um 5,00 m abgesetzt werden⁷⁹. Besonders bei einer bereits auf der Strecke weit abgerückten Führung mit Sichthindernissen zwischen Fahrbahn und Radweg ergeben sich gravierende Sicherheitsmängel und eine Gefährdung des Radverkehrs durch abbiegende Kfz (z. B. Hochgraefstraße / Hambrocker Straße). An Straßen mit fahrbahnnahem Radweg bewirkt die Absetzung eine starke Verschwenkung der Radfahrenden.

An den Knotenpunkten mit Dreiecksinseln (s. a. 5.1.3) ergeben sich konfliktreiche Führungen für den Fuß- und Radverkehr und eine Gefährdung des Radverkehrs, da Kfz-Fahrende ggf. nicht mit den bevorrechtigten Radfahrenden aus beiden Richtungen rechnen (Abbildung 51):

- Teils liegt die Radverkehrsfurt vor der Fußverkehrsfurt bzw. dem FGÜ, teils liegt sie dahinter, die Führung ist also uneinheitlich
- Teils fehlt die Furtmarkierung
- Teils fehlt Z 205 StVO (Vorfahrt gewähren) für den Kfz-Verkehr
- Immer fehlt Zz 1000-32 (Radverkehr von kreuzt von links und rechts).

An der Einmündung Celler Straße / Soltauer Straße (abknickende B 71) wurde wegen eines für einen Radfahrenden tödlich endenden Abbiegeunfalls eine getrennte Signalisierung eingerichtet, Fuß- und Radverkehr haben jedoch nunmehr lediglich eine Freigabezeit von ca. 10 Sekunden.

An einigen LSA-Knoten ist das Linksabbiegen für Radfahrende erschwert, so muss etwa von der Bahnhofstraße in die St.-Viti-Straße die Fußverkehrsfurt genutzt werden.

⁷⁹ FGSV (2006): RASt Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen. Köln. S. 112.

FGSV (2015): RiLSA Richtlinien für Lichtsignalanlagen. Köln. S. 34.

Abbildung 51: links: weit abgesetzte Furten am Knotenpunkt Tile-Hagemann-Straße / Oldenstädter Straße; rechts: unübersichtliche Radverkehrsführung an der Dreiecksinsel am Knotenpunkt Groß Liederner Straße / Heinrich-Meyerholz-Straße (abknickende B 71)



An den vorfahrtsregulierten Knotenpunkten ist die Radverkehrsfurt im Zuge der Vorfahrtsstraße nicht abgesetzt. Die Furten sind hier teils gut erkenntlich markiert (Maßnahme aus dem Radverkehrskonzept – z. B. Abbildung 52), insbesondere auf einigen teilaufgepflasterten Zufahrten in Tempo-30-Zonen verblasst die Markierung jedoch.

An den Grundstückszufahrten sind die Furten i. d. R. nicht markiert, wodurch ein- und abbiegende Kfz hier ggf. nicht mit Radfahrenden rechnen (Abbildung 52). Zum Teil ist auch die Sicht wartepflichtiger Fahrzeuge aus der Nebenstraße auf den Radweg in der Hauptstraße durch Hindernisse eingeschränkt (Abbildung 53). Die Führung im Seitenraum ist insgesamt aufgrund der grundsätzlich schlechteren Sicht kreuzender, ein- und abbiegender Kfz auf den bevorrechtigten Radverkehr gegenüber einer Fahrbahnführung verkehrssicherheitstechnisch objektiv unterlegen.

Abbildung 52: links: gute Sichtverhältnisse auf den Radverkehr für abbiegende Kfz – kritisch ist hier die Einsehbarkeit des Radwegs für einbiegende Kfz (Celler Straße / Zufahrt Häuser 32-38); rechts: nicht markierte Furt an einer Grundstückszufahrt an der Tile-Hagemann-Straße



Abbildung 53: Schlechte Sicht auf den bevorrechtigten Radweg – links: Holdenstedter Straße / Blumenstraße; rechts: B 4 Uhlenring / B 71 Groß Liederner Straße, ähnlich an Meilereiweg



An den innerörtlichen Kreisverkehren wird der Radverkehr über bevorrechtigte Furten geführt. Während 4,00 m weite Absetzungen von der Kreisfahrbahn noch das Aufstellen eines Pkw ohne Blockieren der Kreisfahrbahn erlauben, sollten größere Absetzungen als 5,00 m aus Sicherheitsgründen (Begreifbarkeit der Zugehörigkeit zum Knotenpunkt, noch nicht eingesetzte Beschleunigung abbiegender Kfz, bereits ausreichendes Abbremsen einbiegender Kfz, Sichtverhältnisse) vermieden werden⁸⁰. Stellen die Kreisverkehre in der Hansestadt Uelzen eine grundsätzlich sehr sichere Knotenpunktform dar, liegen jedoch an allen innerörtlichen Kreisverkehrsplätzen mit Radwegen im Seitenraum in der Kernstadt und in Holdenstedt größere Absetzungen vor (Abbildung 54).

Abbildung 54: links: ca. 7,00 m weit abgesetzte Furt am Kreisverkehr B 71 Greyerstraße / Am Königsberg; rechts: ca. 10,00 m weit abgesetzte Furt am Kreisverkehr Holdenstedter Straße / Borner Straße



Einen Spezialfall stellt der Hammersteinplatz dar (Abbildung 55). Hier wird der Radverkehr auf einem durch 0,65 m dunkles Pflaster abgetrennten, 1,50 m breiten Streifen in der stark aufgeweiteten Kreisfahrbahn geführt. An den Zufahrten wird der Streifen durch eine Leitlinie markiert, er hat insgesamt den Charakter eines Schutzstreifens. Schutzstreifen sind in Kreisverkehren gemäß Nr. 5 S. 6 zu § 2 Abs. 4 S. 2 VwV-StVO nicht zulässig und stellen auch keine sinnvolle Radverkehrsführung im Kreisverkehr

⁸⁰ Vgl. FGSV (2006): RAST Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen. Köln. S. 118.

dar. Der Radverkehr kann hier auf der Kreisfahrbahn überholt werden, es besteht hohes Konfliktpotenzial beim Abbiegen.

Abbildung 55: „Schutzstreifen“ auf dem Hammersteinplatz



5.2.4 Innerörtliche Nebenstraßen und selbständige Wege

Für den Radverkehr sind die vom Kfz-Verkehr weniger belasteten Nebenstraßen und selbständige Wege besonders attraktiv, wenn sie eine direkte Wegeverbindung ermöglichen. Mehrere Verbindungen des Radverkehrsnetzes liegen auf innerörtlichen Nebenstraßen des Kfz-Verkehrs. Diese sind weitgehend als Tempo-30-Zonen ausgeführt. Hier fährt der Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn. In der Hansestadt Uelzen gibt es bisher keine Fahrradstraßen.

Von hoher Bedeutung ist die Verbindung vom Hundertwasserbahnhof über die Hoefftstraße in die Innenstadt und weiter über die Lange Brücke und die Lindenstraße bis nach Oldenstadt. Dabei ist die Hoefftstraße nicht als Verbindung auf dem Radverkehrsnetz im Radverkehrskonzept der Hansestadt Uelzen eingetragen. An den Rechts-vor-links-Einmündungen an der Ripdorfer Straße konnten Konflikte mit wartepflichtigen Kfz beobachtet werden.

In der westlichen Kernstadt liegen Radverkehrsverbindungen in Wohnstraßen, in denen eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h gilt (Alewinstraße, Gartenstraße; s. a. o).

Die Fußgängerzone in der Innenstadt ist von 18-10 h für den Radverkehr geöffnet und tagsüber dem Fußverkehr vorbehalten.

2022 wurden einige Einbahnstraßen in der Hansestadt Uelzen in Gegenrichtung für den Radverkehr geöffnet. Dies ist im Sinne der Leichtigkeit und auch der Sicherheit des Verkehrs zu begrüßen und grundsätzlich erforderlich. Für weitere, bisher nicht geöffnete Einbahnstraßen sollte aus gutachterlicher Sicht die Öffnung gemäß Nr. IV zu Z 220 VwV-StVO geprüft werden (siehe Abbildung 56). Dies betrifft insbesondere die Doktorenstraße – Rademacherstraße, die Schmiedestraße – Heiligen-Geist-Straße und die Straße Ilmenauufer. In der Turmstraße muss ein Schutzraum gegen den Linienbusverkehr in der Kurve westlich der Pastorenstraße geprüft werden. Die Alewinstraße, Luisenstraße und Gartenstraße können bei Einrichtung einer Tempo 30-Zone in Gegenrichtung geöffnet werden. Der Innenstadtring kann nur bei Einführung von Tempo 30 oder Anlage eines baulichen Radwegs in Gegenrichtung befahren werden.

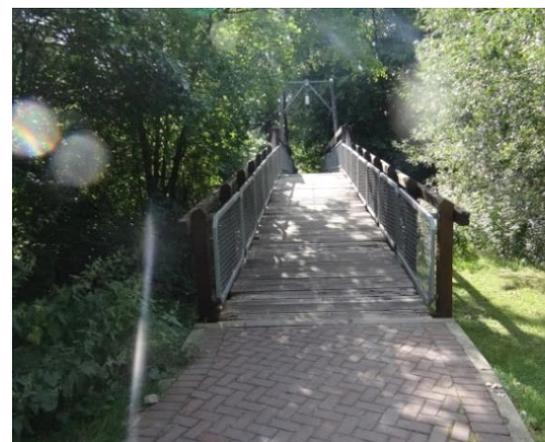
In der Innenstadt ist zudem auf einigen Straßen Kopfsteinpflaster verlegt, was bei der Fahrradnutzung zu starken Erschütterungen führt. In der Bahnhofstraße und der Turmstraße wurden in Fahrtrichtung der Einbahnstraßen Pflasterreihen mit ebenem Verbundpflaster für den Radverkehr angelegt. Weitere Belagsverbesserungen sind gemäß Radverkehrskonzept vorgesehen (z. B. Rosenmauer).

Abbildung 56: Beispiel-Einbahnstraßen mit grundsätzlichem Potenzial zur Öffnung – links: Gartenstraße (noch Tempo 50); rechts: Rademacherstraße



Entlang der Ilmenau führt rechtsseitig als Radverkehrsachse durch die Kernstadt von der Birkenallee im Norden bis zur Brücke Höhe Krempelweg im Süden eine attraktive selbständige Geh- und Radwegverbindung (Abbildung 57). Diese ist zwischen Greyerbrücke und Ratsteich unterbrochen, hier nutzt der Fuß- und Radverkehr die Albertstraße. Am Ratsteich über die Gudesstraße muss über den FGÜ geschoben werden. Die Wegeverbindung ist unterschiedlich stark ausgebaut, den höchsten Ausbaugrad erreicht die getrennte Wegeführung zwischen der Langen Brücke und dem Lessing-Gymnasium mit einem 3,00 m breiten Geh- und einem 2,50 breiten Zweirichtungsradweg. Zwischen Katzenbuckel und Hallenbad besteht beidseitig der Ilmenau eine Wegeverbindung mit Unterführungen unter der Greyerbrücke (B 71). Hier ist links der Ilmenau jedoch nur eine Wegebreite von ca. 1,50 m vorhanden. Ebenso ist im südlichsten Teilstück, das zur Celler Straße führt, nur eine Wegebreite von ca. 1,60 m vorhanden. Bei der Begegnung von zwei Zufußgehenden oder Fußgängerin bzw. Fußgänger und Fahrrad muss auf die Grünfläche ausgewichen werden. Die Geh- und Radweg-Brücken über die Ilmenau sind meist 2,00 m breit und damit etwas zu schmal für eine verträgliche Mischung. Die Brücken zur Celler Straße sowie die zur Lüneburger Straße sind zudem sehr steil.

Abbildung 57: oben links: ausgebaute Geh- und Radwegverbindung rechts der Ilmenau zwischen Lange Brücke und Lessing-Gymnasium; oben rechts: schmaler Geh- und Radweg links der Ilmenau zwischen Katzenbuckel und Hallenbad; unten links: 1,60 m breite sowie steile Brücke zur Celler Straße, unten rechts: 2,00 m breite sowie steile Brücke zur Lüneburger Straße



Weitere selbstständige Geh- und Radwege bilden attraktive Verbindungen auf dem Radverkehrsnetz (etwa die Wege im Sternviertel Richtung Stadtforst, der Weg westlich des Berufsschulcampus).

5.2.5 Außerörtliche Führung

Zur Verbindung der Kernstadt mit den Ortsteilen und den umliegenden Ortschaften sowie diesen untereinander ist die direkte, attraktive und sichere Führung des Radverkehrs über Land notwendig. Dies umfasst sowohl straßenbegleitende gemeinsame Geh- und Radwege an Landstraßen als auch Wirtschaftswege. An den meisten Landstraßen sind begleitende gemeinsame Geh- und Radwege in 2,00 m Breite angelegt (Abbildung 58). Teils sind die Wege lediglich 1,60 m breit (z. B. Zum See). Gemäß RAL sollen die Wege grundsätzlich 2,50 m breit sein⁸¹. An Landstraßen der Entwurfsklasse 3 sollten separierte gemeinsame Geh- und Radwege insbesondere bei höheren Verkehrsstärken angelegt werden⁸².

⁸¹ FGSV (2012): RAL Richtlinien für die Anlage von Landstraßen. Köln. S. 25.

⁸² Ebd.: S. 34.

An der L 270 endet der Geh- und Radweg südlich der Anschlussstelle an die B 4 an einer unübersichtlichen Stelle, in Richtung Esterholz fehlt er dann. Hier herrscht eine Verkehrsbelastung von ca. 7.100 Kfz / 24 h vor. Für die Kreisstraßen liegen keine Verkehrsstärken vor. An der K 3 zwischen Masendorf und Oetzen, an der K 8 zwischen Holdenstedt und Klein Süstedt, an der K 28 nach Holxen und an der K 51 zwischen Groß Liedern und Lehmke sind keine separierten gemeinsamen Geh- und Radwege vorhanden. Die Radwege an der K 3 und K 8 sind im Neubauprogramm des Regionalen Radwegekonzeptes des Landkreises Uelzen bereits aufgeführt⁸³.

Die Furten sind überwiegend fahrbahnnah geführt. Eine Absetzung weiter als 4,00 m soll gemäß RAL⁸⁴ vermieden werden, dies liegt z. B. an der Einmündung Hugo-Steinfeld-Straße / L 250 (Westerweyhe) vor. Alle Furten sind markiert, allerdings nicht rot eingefärbt, wie es die RAL grundsätzlich zur Verdeutlichung der Bevorrechtigung vorsehen. An der Einmündung B 4 / Nordallee ist die Radverkehrsfurt über eine nicht signalisierte Rechtseinbieger-Fahrbahn kritisch zu sehen (Abbildung 58).

Abbildung 58: links: 2,00 m breiter Geh- und Radweg an der Celler Straße; rechts: Radverkehrsfurt über eine nicht signalisierte Rechtseinbieger-Fahrbahn an der Einmündung B 4 / Nordallee



Zwischen der Kernstadt und Oldenstadt verläuft eine wichtige Rad- und Fußverkehrsverbindung unter dem Elbe-Seitenkanal und der B 4 in einer Unterführung. Die Zuwegung zum Betriebsweg entlang des Elbe-Seitenkanals ist hier allerdings wenig ausgebaut (Abbildung 59). Die beidseitigen Betriebswege am Kanal bilden eine attraktive, kreuzungsfreie Verbindung für den regionalen Alltags- und touristischen Radverkehr.

⁸³ Landkreis Uelzen / PGV Dargel Hildebrandt GbR (2020): Regionales Radwegekonzept. Hannover. S. 24.

⁸⁴ FGSV (2012): RAL Richtlinien für die Anlage von Landstraßen. Köln: S. 79f.

Abbildung 59: links: Unterführung unter dem Elbe-Seitenkanal zwischen Kernstadt und Oldenstadt; rechts: wenig ausgebaute Zuwegung zum Betriebsweg



Zwischen der Stadthalle am Schützenplatz und der Nordallee (Verbindung Kernstadt – Gewerbegebiet Fischerhof / Westerweyhe) führt ein ca. 2,10 m breiter gemeinsamer Geh- und Radweg durch eine Unterführung unter der Eisenbahn. Der Weg ist für die Bedeutung der Verbindung zu schmal, das Pflaster in der Unterführung holprig, die Unterführung schlecht einsehbar und nicht beleuchtet (Abbildung 60).

In der Unterführung des Kuhteichwegs ist der gemeinsame Geh- und Radweg wesentlich zu schmal, bei Gegenverkehr entstehen hier Gefahrensituationen (Abbildung 60). Auch die Querung zum Waldweg in der Kurve westlich der Unterführung ist gefährlich.

Bei Gegenverkehr gefährlich ist auch der zu schmale gemeinsame Geh- und Radweg auf der Kanalbrücke Zum See. Zur Eisenbahnüberführung an der B 4 (Verbindung Breidenbeck – Im Neuen Felde) führen lediglich Treppen.

Abbildung 60: links: Unterführung zwischen Schützenplatz und Kuhteichweg; rechts: Unterführung Kuhteichweg



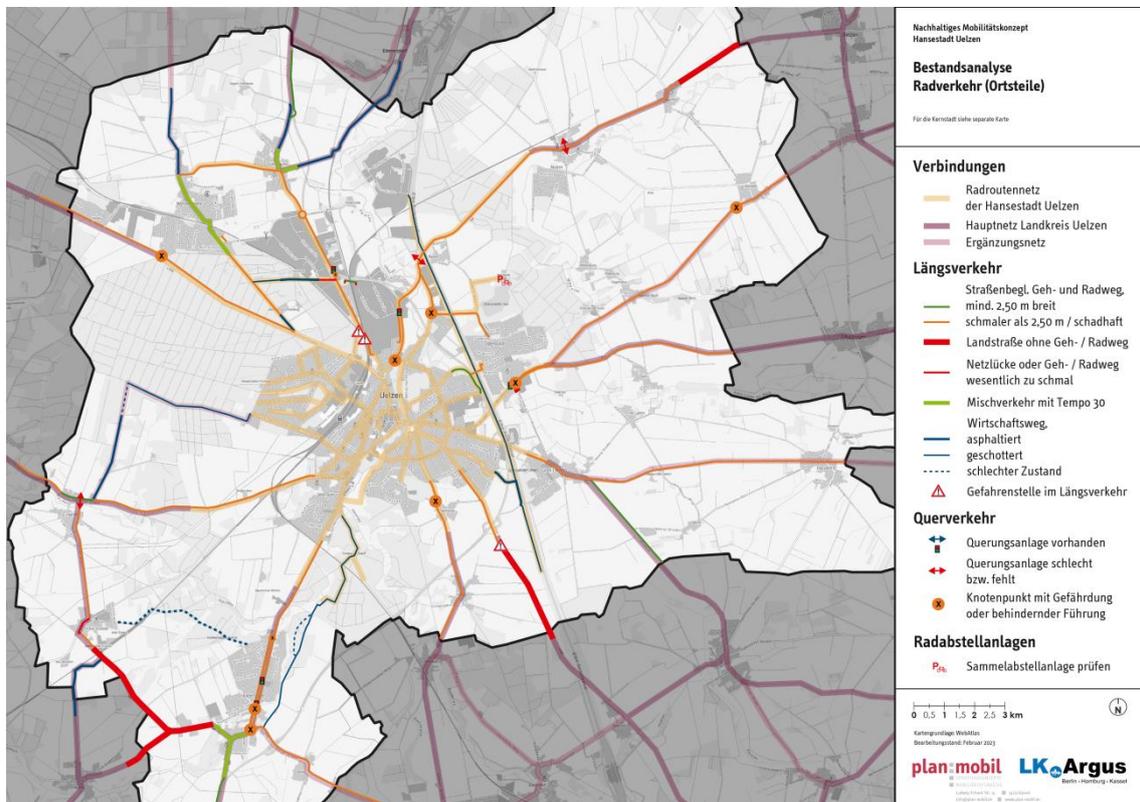
Wichtig für den Radverkehr über Land sind neben den Geh- und Radwegen an Landstraßen auch die Wirtschafts- und Waldwege. Die im Radwegekonzept des Landkreises Uelzen als Strecke auf dem Ergänzungsnetz eingetragene Wegeverbindung im südlichen Bereich des Uelzener Stadtförsts Richtung Hansen ist teilweise nicht ausgebaut. Der Waldweg nach Westerweyhe (am Bestattungswald vorbei) ist in einem verbesserungswürdigen Zustand.

Die Radverkehrsverbindung zwischen Veerßen und Holdenstedt über Waldwege wird im Abschnitt südlich des Zusammenflusses von Gerdau und Hardau per Zwischenwegweiser über einen sehr schmalen Pfad geführt, obwohl östlich parallel ein breiterer Waldweg vorliegt (Abbildung 61).

Abbildung 61: Radverkehrsverbindung Kernstadt – Holdenstedt, links: ausgewiesener Weg; rechts: besser geeigneter, paralleler Weg



Abbildung 62: Kartierung der Bestandsanalyse im Radverkehr für die Ortsteile



Die Karte ist hochauflösend im Kartenband dargestellt.

5.2.6 Fahrradparken, Service und Kommunikation

Für den Radverkehr ist neben der Wegeinfrastruktur auch das sichere, leicht zugängliche und gut nutzbare Abstellen der Fahrräder relevant. Darüber hinaus sollten auch Service-Angebote gemacht werden und eine gute Kommunikation der Radverkehrsförderung erfolgen.

An beiden Eingängen des Hundertwasserbahnhofs finden sich geräumige Sammelabstellanlagen mit insgesamt 490 öffentlich zugänglichen Abstellplätzen (Abbildung 63). Am Südeingang finden sich in zwei Baracken 160 + 90 offen zugängliche Doppelstock-Stellplätze zuzüglich 28 Stellplätze in einer Sammelschließanlage und 9 Fahrradboxen und zudem eine Fahrrad-Reparaturstation. Am Osteingang finden sich in einer Baracke 130 und unter einem Unterstand zusätzliche 60 offen zugängliche Doppelstock-Stellplätze, unter einem weiteren Unterstand 50 Stellplätze an Bügeln. Insbesondere die Sammelschließanlagen und die Fahrradboxen sind nahezu vollständig ausgelastet. An den öffentlich zugänglichen Doppelstock-Stellplätzen kommt es zu Vandalismus und Diebstahl, dies teils auch in der Sammelschließanlage. Die Radabstellanlagen weisen teils Defizite in der Qualität und Nutzbarkeit auf.

Abbildung 63: Sammelabstellanlage am Hundertwasserbahnhof



Wichtig sind sichere, attraktive, gut zugängliche und überdachte Sammelabstellanlagen an allen relevanten Zielen für den Radverkehr (Bildungs-, Einzelhandels-, Freizeit-, Verwaltungs- und Gesundheitseinrichtungen). Hier gibt es bereits gute Ansätze (z. B. Fahrradboxen am neuen Busumsteiger Rathaus, Anlehnbügel am Marktcenter, Unterstand am BADUE mit Akku-Lademöglichkeit).

In der Innenstadt sind kleinere Anlagen mit jeweils mehreren Anlehnbügeln verteilt vorhanden (Abbildung 64). Für die Innenstadt wurde eine Machbarkeitsstudie Fahrradparken erarbeitet, welche u. a. den Bedarf an verdichteten Radabstellanlagen sowie sicheren Abstellmöglichkeiten für Beschäftigte sowie Bewohnerinnen und Bewohner (geschlossene Bebauung) aufzeigt.

Abbildung 64: Verteilte Radabstellanlagen in der Innenstadt



Das Radverkehrskonzept der Hansestadt Uelzen enthält bereits viele sinnvolle Bausteine der serviceorientierten Radverkehrsförderung und Öffentlichkeitsarbeit. Schon die ausführliche Veröffentlichung des Radverkehrskonzepts auf der Website der Stadt und der Hinweis auf die Möglichkeit, über „Sag’s uns einfach!“ Anregungen zu geben, sind wertvolle Maßnahmen. Es wurde eingeführt, dass Beherbergungs- und Gastronomiebetriebe am Eingang darauf aufmerksam machen, wenn sie E-Bike-Lademöglichkeiten anbieten.

Ein Bikesharing-Angebot oder E-Scooter-Sharing gibt es in der Hansestadt Uelzen nicht. Ein Fahrradverleih findet bisher nur durch einige Fahrradhändler statt. Dabei handelt es sich nicht um ein verlässliches bzw. sichtbares Angebot für den Tourismus. Elektrokleinstfahrzeuge wie z. B. E-Tretroller verkehren auf den für den Radverkehr vorgesehenen Flächen. Aufgrund der schlechteren Umweltbilanz gegenüber Fahrrädern sollten zunächst Bikesharing-Angebote fokussiert werden; perspektivisch könnten für die letzte Meile aber auch Sharing-Angebote mit Elektrokleinstfahrzeugen (E-Tretroller) interessant werden.

Lastenräder können kurze Fahrten mit dem Auto ersetzen, indem sie Einkäufe oder andere Besorgungen sowie Kinder befördern. Zum Abstellen benötigen Lastenräder aufgrund ihrer Größe auch mehr Platz. Spezielle Parkmöglichkeiten (z.B. Ösen im Boden) sind notwendig. Seit November 2021 gibt es vier explizit ausgewiesene Abstellmöglichkeiten für Lastenräder in der Rademacherstraße Ecke Gudesstraße. Auf einer markierten Fläche können diese an höher gelegenen Fahrradbügel abgeschlossen werden. Die neuen Abstellmöglichkeiten sind nicht überdacht.⁸⁵

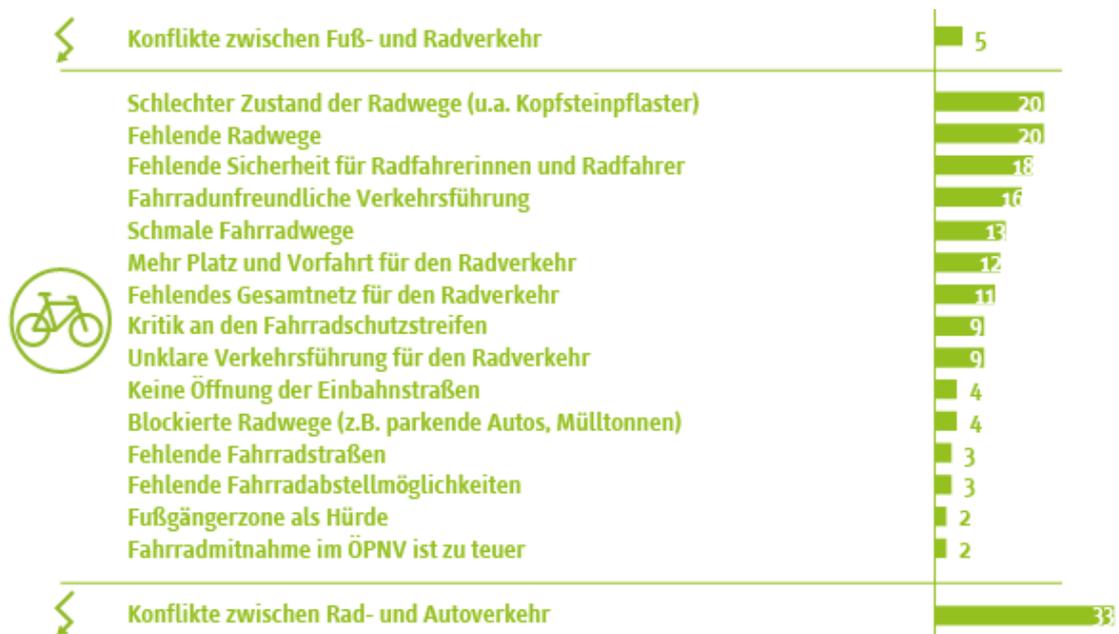
Die Hansestadt Uelzen beteiligt sich regelmäßig am bundesweiten Wettbewerb STADTRADELN. Der Landkreis hat eine Kampagne zur Förderung der Fahrradnutzung unter Schülerinnen und Schülern ins Leben gerufen.

5.2.7 Hinweise aus der Öffentlichkeitsbeteiligung

In der Beteiligung spielte der Radverkehr von allen Verkehrsarten die größte Rolle: 60% der Teilnehmenden sehen hier die meisten Probleme, laut 42% soll er schwerpunktmäßig gefördert werden, 57% aller Karteneinträge wurden zum Thema Radverkehr gemacht. Als problematisch wurden allgemein ein schlechter Zustand der Radwege, das Fehlen von Radwegen, mangelnde Sicherheit, eine fahrradunfreundliche Verkehrsführung und mangelnde Breiten von Radwegen genannt (Abbildung 65). Platz 1 und 2 der meistgenannten Wünsche der Teilnehmenden nahmen daher auch eine bessere Qualität der Radverkehrsinfrastruktur und der Ausbau eines durchgängigen Radwegenetzes ein.

⁸⁵ Uelzener Presse (2021): Erster Parkplatz für Lastenräder in Uelzens Innenstadt eingerichtet, <https://uelzener-presse.de/2021/11/04/erster-parkplatz-fuer-lastenraeder-in-uelzens-innenstadt-eingerichtet/> [Zugriff: 09.11.2021]

Abbildung 65: Häufigkeit der Nennung von Problemen für den Radverkehr (Ergebnisse der ersten Beteiligung)



Zusammenfassend wurden folgende Aussagen von den Teilnehmenden vorgebracht:

- In der Innenstadt wurde die umwegige Führung in Ost-West-Richtung häufig kritisiert.
- An den Einbahnstraßen des Innenstadtrings wurden unangenehmes Radfahren, zu geringe Überholabstände und das Schneiden von Kfz in Rechtskurven beklagt.
- Die Führung im Seitenraum wurde auch in der Beteiligung häufig bemängelt.
- An den Schutzstreifen wurden teils zu enge Überholabstände der Kfz bemängelt.
- Auch in der Beteiligung wurde die Radverkehrsführung im Hammersteinplatz viel kritisiert.

Eine ausführliche Dokumentation der Hinweise aus der ersten Öffentlichkeitsbeteiligung liegt separat vor und kann auf www.mobilitaet-uelzen.de eingesehen werden.

5.2.8 SWOT-Analyse Radverkehr

Als gut handhabbare Zusammenfassung der wesentlichen Erkenntnisse bezüglich der Situation für den Radverkehr dient die SWOT-Analyse.

In der Hansestadt Uelzen sind die Ausgangsbedingungen für den Radverkehr gut. Die Siedlungsstruktur der Kernstadt ist kompakt, es gibt eine attraktive Wegeführung an der Ilmenau, neue Schutzstreifen, Radabstellanlagen und eine ausgeprägte Fahrradkultur. Auch gibt es bereits ein Radverkehrskonzept. Herausforderungen stellen die häufig konfliktbehaftete Führung im Seitenraum mit Gefahren an den Knotenpunkten, teils wesentlich zu schmale Radwege, zu schmale Brücken, die teils ungeöffneten Einbahnstraßen sowie zu schmale und teils fehlende Radwege außerorts dar. Für die Zukunft wird die Erschließung neuer Nutzenden-Gruppen als Chance gesehen, wobei sich hiermit auch neue Gefahren (wie z. B. schnelle Pedelecs) ergeben.

Stärken

- + Kompakte Siedlungsstruktur der Kernstadt und nahegelegene größere Ortsteile (< 5 km)
- + Radwegverbindung entlang der Ilmenau
- + Radabstellanlagen am Hundertwasserbahnhof sowie dezentral verteilt in der Innenstadt
- + Neue Schutzstreifen
- + Radverkehrskonzept (2016 / 17)
- + Zertifizierung als ADFC-RadReiseRegion
- + Fahrradkultur in der Hansestadt Uelzen, aktive Community

Schwächen

- Führung im Seitenraum weist großes Konfliktpotenzial mit dem Fußverkehr auf
- Teils schlechte Sicht an Kreuzungen und Einmündungen, teils schlecht markierte Furten
- Gefahrenstellen an wesentlich zu schmalen Radwegen
- Teils ungeöffnete Einbahnstraßen
- Ilmenau-Brücken meist zu schmal
- Teils fehlende Querungshilfen
- An Landstraßen gemeinsame Geh- und Radwege überwiegend nur 2,00 m breit, teilweise fehlend

Chancen

- + Große Potenziale für Ausbau der Radwege (z. B. Hauptachsen in die Innenstadt, Betriebswege entlang ESK, ...)
- + Radtourismus in der Lüneburger Heide, Rezertifizierung als ADFC-RadReiseRegion
- + Pedelecs, Lastenräder und Bikesharing für neue Nutzenden-Gruppen

Risiken

- Potenziell erhöhtes Unfallgeschehen durch verstärkte Pedelec-Nutzung
- Stellenwert des Radverkehrs für Mobilitätswende spiegelt sich personell finanziell nicht wider

5.3 Öffentlicher Verkehr

Öffentliche Verkehrsmittel (ÖV) stellen die Grundversorgung an Mobilität dar, insbesondere für bestimmte Nutzergruppen wie Schülerinnen und Schüler oder ältere Menschen. Mit entsprechend hoher Angebotsqualität stellt der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) zudem eine Alternative zum Motorisierten Individualverkehr (MIV) für weitere Zielgruppen dar.

Gemäß den Daten der MiD vom Jahr 2017 ist der Anteil zur Nutzung des ÖVs in der Hansestadt Uelzen mit knapp 5 % sehr gering (siehe Kapitel 4.8).

Um die Nutzung des Öffentlichen Verkehrsmittel zu stärken, ist aus Sicht des Fahrgasts von Bedeutung:

Erschließungsqualität: örtliche Verfügbarkeit, gute Erreichbarkeit und barrierefreie Gestaltung der Haltestellen als Zugangspunkte zum ÖPNV-System

Bedienungsqualität: zeitlich dichtes und möglichst vertaktetes Fahrtenangebot, auch in den Zeiten mit schwacher Nachfrage (abends und am Wochenende)

Verbindungsqualität: vor allem auf Verbindungen zwischen zentralen Orten kurze Reisezeiten mit wenigen Umwegen und Umstiegen, um eine mit dem MIV vergleichbare, attraktive Reisezeit zu ermöglichen

Zuverlässigkeit: störungs-, verspätungs- und behinderungsfreie Beförderung

Tarifierung: Transparente Tarifzusammensetzung mit einem überzeugenden Preis-Leistungs-Verhältnis

Komfort im Bereich der Fahrzeuge als auch im Bereich der Haltestellen und deren Zuwegung inkl. Barrierefreiheit

Servicequalität: vielfältige und zielgruppenorientierte Informations- und Serviceangebote, die barrierefrei sowohl analog als auch digital bereitgestellt werden

Umweltqualität: Einhaltung von technischen Standards zur Reduzierung von Schadstoffen und Lärm

5.3.1 Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

SPNV-Infrastruktur und SPNV-Netz in der Hansestadt Uelzen/Überregionales Angebot

Die Hansestadt Uelzen übernimmt im Landkreis Uelzen eine zentrale Funktion als Umstiegs- und Verknüpfungspunkt. Mittels acht Regionalbahnlinien sowie verschiedenen Angeboten mit dem ICE und dem IC ist die Hansestadt Uelzen an den Schienenverkehr angebunden. Folgende Eisenbahngesellschaften verkehren am Hundertwasserbahnhof Uelzen: metronom GmbH, erixx GmbH und DB AG.

Abbildung 66: Eindrücke der SPNV-Anbindungen am Hundertwasserbahnhof von Uelzen



Am Hundertwasserbahnhof verkehren ICE-, IC-, IRE und RE- Bahnen. Es besteht Anschluss mit dem ICE nach Hamburg-Altona, ICE nach Karlsruhe, ICE nach München, ICE nach Rostock, ICE nach Nürnberg, ICE nach Berlin. Etwas seltenere Angebote gibt es mit dem ICE und IC zu folgenden Städten: ICE nach Stralsund, ICE nach Frankfurt a.M., ICE nach Stuttgart, ICE nach Erfurt und IC nach Westerland. Aus der Hansestadt Uelzen in die Region gibt es ein regelmäßiges IRE-, RE- sowie RB-Angebot (siehe Tabelle 9).

Tabelle 9: SPNV-Angebot Status quo (Fahrplanstand Juli 2021)

Linie	Verlauf	Bedienungszeitraum	Bedienungsangebot
IRE	Uelzen – Berlin Ostbahnhof	Mo-Fr: 17:33 Uhr Sa+So: 20:25 Uhr	Eine Fahrt pro Tag
IRE	Uelzen – Hamburg Hbf.	Mo-Sa: 10:06 Uhr So+Fei: 15:30 Uhr	Eine Fahrt pro Tag
RE 2	Uelzen – Celle – Göttingen	Mo-So: 5:13 – 23:09	T120
RE 2	Uelzen – Lüneburg – Hamburg	Sa: 13:29, 14:27 So+Fei: 14:27	Einzelne Fahrten Einzelne Fahrten
RE 3	Uelzen – Lüneburg – Hamburg	Mo-Fr: 5:01 – 22:01 Sa-So: 1:05, 5:01 – 22:01	~ T60 ~ T60
RE 3	Uelzen – Celle – Hannover	Sa: 10:43, 11:43	Einzelne Fahrten
RE 20	Uelzen – Stendal – Magdeburg	Mo-Sa: 6:09 – 23:02 So: 8:02 – 23:02	~ T60/ T120 ~ T60/ T120
RB 31	Uelzen – Bienenbüttel - Hamburg	Mo-Fr: 4:08, 23:56 Sa: 2:05, 3:09, 23:06, 23:56	Einzelne Fahrten Einzelne Fahrten

Linie	Verlauf	Bedienungszeitraum	Bedienungsangebot
		So+Fei: 3:09, 22:01, 23:06	Einzelne Fahrten
RB 31	Uelzen – Hannover Hbf.	Mo-Fr 23:51 Uhr Sa 1:51, 2:51, 3:48, 23:51 Uhr So+Fei 1:51, 3:48, 4:09 Uhr	Einzelne Fahrten
RB 37	Uelzen – Soltau – Bremen	Mo-Fr: 6:27 – 21:07 Sa: 7:07 – 21:07 So+Fei: 9:07 – 19:07	T120 T120 T120
RB 47	Uelzen - Gifhorn – Braun- schweig	Mo-Sa: 4:08 – 22:08 So: 5:08 – 22:08	T60 T60

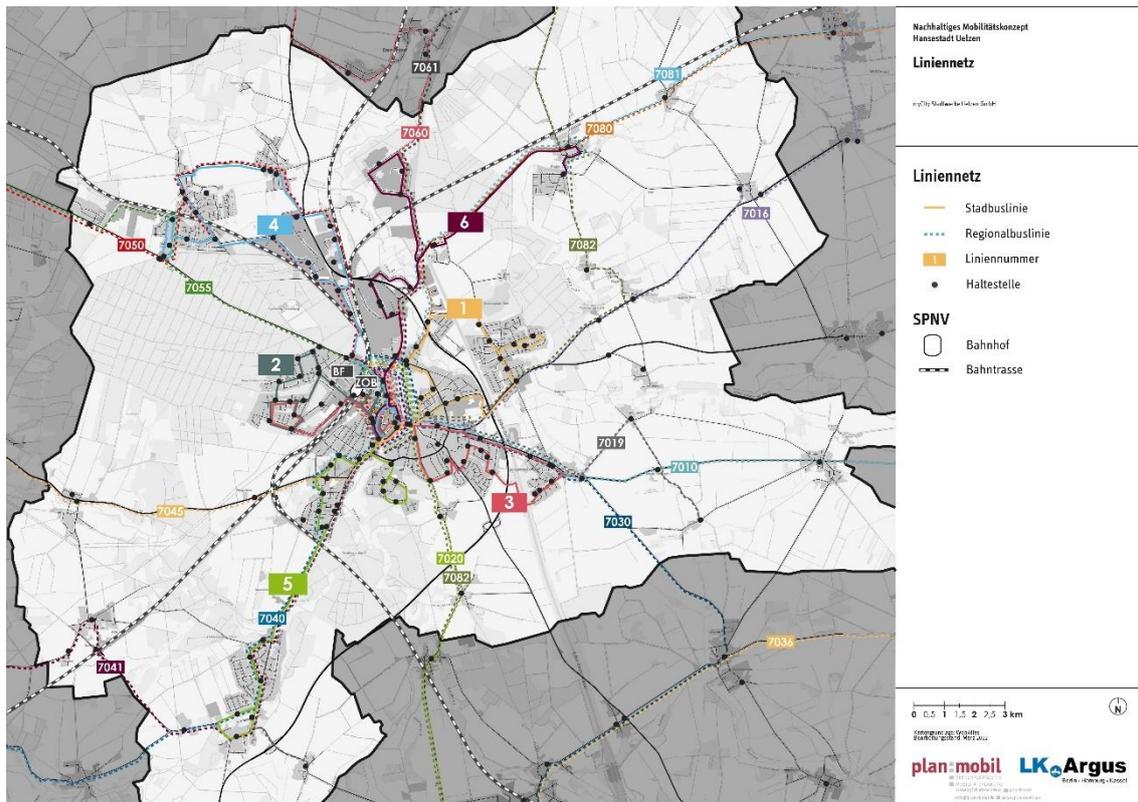
Quelle: Haltestellenaushang auf der Internetseite des HVV. Online unter <https://geofox.hvv.de/jsf/stationSchedule.seam?clear=true&language=de> [Zugriff: 22.07.2021]

5.3.2 Straßengebundener Personennahverkehr

Der straßengebundene ÖPNV in der Hansestadt Uelzen ist durch ein Netz von sechs Stadtbuslinien bestimmt, die in ihrer Verkehrsrichtung überwiegend Ringlinienverläufe aufweisen. Der Stadtbus stellt das zentrale ÖPNV-Angebot im Stadtgebiet dar und wird durch die Stadtwerke Uelzen GmbH betrieben.⁸⁶ Ergänzend zum Stadtbusnetz gewährleisten zudem Regionallinien die Anbindung der Hansestadt Uelzen an die umliegenden Gemeinden und Städte (siehe Abbildung 67). Alle Ortsteile der Hansestadt Uelzen werden durch mindestens eine Linie des Stadtbus- oder Regionalbusnetzes angeschlossen. Die jeweilige Taktung der Verbindungen variiert zwischen den Ortsteilen.

⁸⁶ Seit dem 01.01.2020 ist das Stadtbusnetz um zwei weitere auf 6 Linien ausgeweitet worden.

Abbildung 67: Bestehendes Liniennetz in der Hansestadt Uelzen



Quelle: Liniennetzplan der myCity Stadtwerke Uelzen GmbH, Die Karte ist hochauflösend im Kartenband dargestellt.

Die Stadtbuslinien der Hansestadt Uelzen weisen eine tagesdurchgängige einheitliche Taktung mit gleichen täglichen Abfahrts- und Ankunftszeiten im Fahrplan auf. Über die Stadtbuslinien wird die Hansestadt von Montag bis Samstag in einem Halbstunden- bis Stundentakt erschlossen (siehe Tabelle 10). Alle sechs Stadtbuslinien beginnen und beenden ihre Fahrt an der Haltestelle Rathaus. Sonntags besteht kein Angebot des Stadtbusverkehrs in der Hansestadt. Die Linie 1 und 2 fahren in einem Bedienungsangebot von einem 30-Minuten-Takt. Die Buslinien 3, 4, 5 und 6 fahren in einem 60-Minuten-Takt.

Der Stadtbusverkehr wird in der gesamten Flotte ab Frühjahr 2023 komplett auf Elektrobusse umgestellt. Alle Fahrzeuge fahren ausschließlich mit Ökostrom.⁸⁷

Das Liniennetz des kreisweiten Regionalbusverkehrs bietet Busfahrten an, die hauptsächlich auf den Schülerverkehr ausgerichtet sind (siehe Tabelle 10)⁸⁸. Dieses Angebot wird vereinzelt durch Rufbusfahrten ergänzt. Nur in Einzelfällen fahren auch reguläre Buslinien. Eine spontane Nutzung der Regionalbuslinien wird durch das Rufbus-Angebot nicht gewährleistet.

⁸⁷ Stadtwerke Uelzen GmbH (2021): Uelzen: Elektrobusse sorgen für sauberere Luft, <https://www.stadtwerke-uelzen.de/Elektrobusse/> [Zugriff: 05.07.2021]

⁸⁸ Landkreis Uelzen (2020): Kreisfahrplan 2020; <https://www.landkreis-uelzen.de/home/sicherheit-ordnung-und-verkehr/verkehr/bus-bahn-oePNV/Liniennetz-im-Landkreis-Uelzen-413.aspx> [Zugriff: 05.07.2021]

Tabelle 10: ÖPNV-Angebot Status quo

Linie	Verlauf	Bedienungszeitraum	Bedienungsangebot
Stadtbuslinien⁸⁹			
Linie 1	Hammerstein-Parkplatz – Oldenstadt – Oldenstadt/West – Hammerstein-Parkplatz	Mo-Fr: 6:45 – 19:43 Sa: 8:00 – 14:00	~ T30 T30
Linie 2	Hammerstein-Parkplatz – Stern – Klinikum – Hammerstein-Parkplatz	Mo-Fr: 6:45 – 19:43 Sa: 8:00 – 14:00	~ T30 T30
Linie 3	Hammerstein-Parkplatz – Kagenberg – Hammerstein-Parkplatz – Zehn Eichen – Hammerstein-Parkplatz	Mo-Fr: 6:45 – 19:43 Sa: 8:30 – 14:00	~ T60 T60
Linie 4	Hammerstein-Parkplatz – Westerweyhe – Kirchweyhe – Hammerstein-Parkplatz	Mo-Fr: 6:30 – 19:40 Sa: 8:30 – 13:30	~ T60 T60
Linie 5	Hammerstein-Parkplatz – Veerßen – Holdenstedt – Hammerstein-Parkplatz	Mo-Fr: 6:30 – 19:43 Sa: 8:30 – 14:00	~ T60 ~ T60
Linie 6	Hammerstein-Parkplatz – Hafen – Molzen – Hafen – Hammerstein-Parkplatz	Mo-Fr: 6:30 – 19:37 Sa: 8:30 – 13:30	~ T60 T60
Stadtbuslinien - Schulverkehr			
Linie 71	Westerweyhe – Kirchweyhe – Uelzen	Mo-Fr: 6:40 und 13:10	Einzelne Fahrten
Regionalbuslinien inkl. Schülerverkehr (unterschiedliche Fahrplanstände der einzelnen Verbindungen)⁹⁰			
7000	Lüchow – Rosche – Uelzen	Mo-Fr: 04:56 – 23:03 Sa/So/Fei: 05:56 – 23:03	T60-T120 teilw. veränderter Fahrtverlauf T120

⁸⁹ Stadtwerke Uelzen, Fahrpläne: <https://www.stadtwerke-uelzen.de/Fahrplaene/>; [Zugriff: 12.11.2021]

⁹⁰ VNN, Fahrpläne, Landkreis Uelzen: <https://www.vnn.de/fahrplaene/landkreis-uelzen> [Zugriff: 12.11.2021]

Linie	Verlauf	Bedienungszeitraum	Bedienungsangebot
7010	Uelzen – Groß Liedern – Suhrendorf	Mo-Fr: 7:01, 11:21 – 19:04 Sa: 11:04, 13:01, 15:01 So/Fei: 10:56 – 14:56	~ T120, teilw. nur an Schultagen 3 Fahrten Freizeitverkehr/Rufbus
7016	Uelzen – Süttoorf – Oetzen – Rosche	Mo-Fr: 6:58 Mo-Fr: 9:02 – 18:32 Sa/So/Fei: 10:56, 14:56	Einzelne Schulfahrt ~ T120, Rufbus Einzelne Fahrten, Rufbus
7019	Mehre – Klein Liedern – Uelzen – Borne	Mo-Fr: 9:05, 13:56, 17:45 Sa: 9:20, 12:30	Einzelne Fahrten, Rufbus Einzelne Fahrten, Rufbus
7020	Uelzen Niendorf II – Wrestdt – Emern – Wieren – Bad Bodenteich – Reinstorf – Lüder – Bad Bodenteich	Mo-Fr: 6:31 – 18:01 Sa: 12:07, 14:07, 16:07 So: 10:07 – 16:07	~T60/T120, hpts. Schul-/Freizeitverkehr oder Rufbus 3 Fahrten und Rufbus Freizeitverkehr/ Rufbus
7030	Uelzen – Groß Liedern – Lehmke – Stederdorf – Wrestdt – Nettelkamp – Stadensen – Nienwohlde	Mo-Fr: 7:32, 11:05 – 18:35 Sa: 10:05, 13:05, 15:05 So/Fei: 09:56, 12:56, 14:56	~T120, teilw. Schulverkehr/ Rufbus 3 Fahrten Rufbus
7036 Schulverkehr oder Rufbus	(Uelzen –) Wrestdt – Stederdorf – Esterholz – Lehmke – Kahlstorf – Pretzier – Ostedt – Könau – Wieren	Mo-Fr: 6:51 – 18:48 Sa/So/Fei: 10:03, 15:03	Fahrten, versch. Verläufe Rufbus
7040	(KGS Bad Bevensen –) Uelzen – Holdenstedt – Holxen – Suderburg – Hösseringen – Räber	Mo-Fr: 7:07-18:35 Sa: 10:03 – 17:03 So/Fei: 10:03-17:03	Mo-Fr Fahrten: 6 ab Uelzen, 3 ab Bad Bevensen (Schulverkehr) T120/T180 T120/T180 Rufbus oder Freizeitverkehr
7041	Uelzen – Holdenstedt – Klein Süstedt – Suderburg	Mo-Fr: 7:47 – 16:03 Sa/So/Fei: 15:02	6 Fahrten, Schulverkehr oder Rufbus So/Fei: Freizeitverkehr oder Rufbus

Linie	Verlauf	Bedienungszeitraum	Bedienungsangebot
7045 Schulverkehr oder Rufbus	Uelzen – Gerdau – Linden – Ellerndorf – Eimke – Dreilingen – Bahnsen – Sudenburg	Mo-Fr: 7:20 – 18:45 Sa/So/Fei: 10:07, 15:07	Mo-Fr 7 Fahrten Schulver- kehr oder Rufbus Sa/So/Fei Rufbus
7050	Uelzen – Kirchweyhe – Westerweyhe – Ebstorf	Mo-Fr: 6:50 – 17:01 Sa: 09:01-17:01 So/Fei: 10:01-17:01	9 Fahrten, ohne Takt T120, inkl. Freizeitverkehr T120, einmal T60 mit Ruf- bus
7055 hpts. Schul-/Frei- zeitverkehr und Rufbus	Uelzen – Ebstorf – Wriedel – Lintzel – Brambostel	Mo-Fr: 12:02–17:52 Sa: 10:24 – 15:39 So/Fei: 10:39 – 16:34	6 Fahrten ab Uelzen, 7 Fahrten ab Ebstorf 4 Fahrten ab Ebstorf 5 Fahrten ab Ebstorf
7060	Uelzen – Emmendorf – Barum – Bad Bevensen – Jelmstorf – Bargdorf – Bie- nenbüttel	Mo-Fr: 07:05 – 18:45 Sa/So/Fei: 09:05 – 19:05	ca. T120, 8 Fahrten ab Uel- zen, 9 ab Bad Bevensen (hpts. Schulfahrten) T120 mit Taktlücke, teilw. als Freizeitverkehr/ Ruf- bus
7061 Schulverkehr oder Rufbus	(Uelzen) – Varendorf – Bornsen – Rieste – Bie- nenbüttel – Wulst	06:49 – 18:20 (ab Bienen- büttel) Sa/So/Fei: 07:41-16:21	ca. T120 ab Varendorf, teilw. andere Verläufe 1 Fahrt ab Varendorf, 3 ab Ebendorf Gasth., Rufbus
7075	Himbergen – Römstedt – Bad Bevensen – Altenmedi- dingen – Bohndorf	Mo-Fr: 06:40-18:14 Sa/So/Fei: 08:52-19:54	Schul-/Ferienfahrten Freizeitverkehr
7076 Schulverkehr oder Rufbus	Bad Bevensen – Masbrock – Niendorf 1 – Altenmedi- dingen – Bostelwiebeck – Bahnhof Dahlenburg	Mo-Fr: 08:13-18:25 Sa/So/Fei: 13:13, 16:13	~T120 Rufbus
7077 Schulverkehr oder Rufbus	Bad Bevensen – Klein Bünstorf – Jastorf – Em- mendorf	Mo-Fr: 05:51-16:53 Sa/So/Fei: 09:00, 14:40, 16:40, 18:09	~T60 Freizeitverkehr
7078 Schulverkehr	Bohdorf – Altmedingen – Bad Bevensen – Höver	Mo-Fr: 06:25 (Hinweg) 13:34, 15:50 (Rückweg)	

Linie	Verlauf	Bedienungszeitraum	Bedienungsangebot
7080	Uelzen – Molzen – Oetzen – Testorf – Weste – Stoetze – Himbergen	Mo-Fr: 12:01-19:01 Sa/So/Fei: 10:01-16:01	4 Fahrten T180; So: Rufbus
7081	Uelzen – Molzen – Oetzen – Oetzendorf – Höver – Weste	Mo-Fr: 10:01-17:01 Sa/So/Fei: 10:01, 13:01	4 Fahrten ab Uelzen, 1 ab Oetzen So: Rufbus
7082 hpts. Schulverkehr	Wieren – Wrestedt – Uel- zen – Molzen – Bad Bevensen	Mo-Fr: 06:57 -15:28	Hinweg: 5 Fahrten mit un- tersch. Verläufen Rückweg: 6 Fahrten
7083 Schulverkehr	Rosche - Oetzen - Molzen - KGS Bad Bevensen	Mo-Do: 07:02 – 13:10 Fr: 07:02 – 15:35	Hinweg: 2 Fahrten Rückweg: Mo-Do: 5 Fahrten Fr: 2 Fahrten
7085 hpts. Schulverkehr	Groß Thondorf - Him- bergen - Römstedt - Bad Bevensen	Mo-Fr: 06:00-18:58 Sa/So/Fei: 09:24, 12:47	~T60 außer zw. 9:30 und 12:17, untersch. Verläufe untersch. Verläufe So: Rufbus
7086 Schulverkehr oder Rufbus	Rosche - Schwemlitz - Ho- henzethen - Stoetze - Himbergen	Mo-Fr: 07:01-18:32 Sa/So/Fei: 11:41, 15:41	Rufbus
7087 Schulverkehr oder Rufbus	Bad Bevensen - Jastorf - Weste - Himbergen	Mo-Fr: 06:27-17:14 Sa/So/Fei: 10:14, 15:14	T60/T120, teilw. Rufbus Rufbus
7100	Uelzen - Rosche	Mo-Fr: 07:37-18:32 Sa: 09:01, 13:01, 15:01	2 Fahrten ab Rätzlingen Post, 7 Fahrten ab Uelzen ZOB,
8030 Schulverkehr oder Rufbus	Lüchow - Clenze - Bergen - Schnega, Bahnhof - Uelzen	Mo-Fr: 05:14-22:20 Mo-Fr: 05:24-22:20 Sa: 07:20-22:20 So/Fei: 10:23-16:24	Versch. Verläufe (Schule) Rufbus (Ferien) 6 Fahrten ab Jeetzel Nord, Rufbus 2 Fahrten ab Satemin, 2 ab Jeetzel Nord, Rufbus

Linie	Verlauf	Bedienungszeitraum	Bedienungsangebot
AST⁹¹			
AST ab Bahnhof Uelzen	Im Stadtgebiet	Mo-Fr: 20:01 – 23:01 Sa-So: 20:01 – 23:53	T60 Voranmeldung mind. 60 Minuten vorher, über die App „Wohin-du-willst“ oder telefonisch

Folgende Ortsteile der Hansestadt Uelzen werden ausschließlich durch das Regionalbusangebot bedient:⁹²

- Hambrock
- Halligdorf
- Hansen
- Pieperhöfen
- Hanstedt II
- Klein Süstedt
- Masendorf
- Mehre
- Riestedt
- Tatern
- Woltersburg

5.3.3 Bedienungsqualität

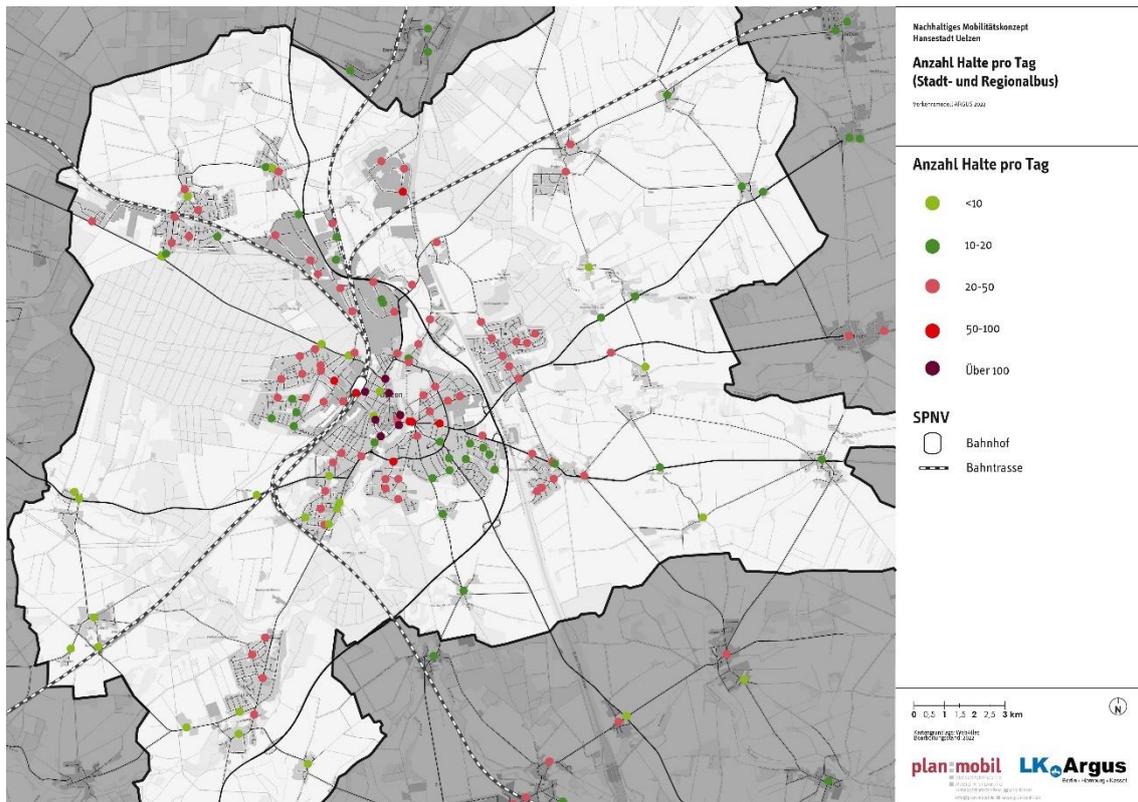
Ein weiterer Faktor für die Qualität des ÖPNV ist das Fahrtenangebot an jeder Haltestelle, sprich die Anzahl der Busse, die die Haltestelle pro Tag anfahren. Diese kann über den ganzen Tag (siehe Abbildung 68) und nach den Hauptverkehrszeiten (siehe Abbildung 69), den Nebenverkehrszeiten (siehe Abbildung 70) und den Schwachverkehrszeiten (siehe Abbildung 71) separat betrachtet werden.

Durch Überlagerungen der verschiedenen Stadt- und Regionalbuslinien im zentralen Bereich von den Stationen Uelzen ZOB, Post/Stadtgarten, Rathaus, Mühlenturm, Mauerstraße, Lüneburger Str./Brau-erstr. und Agentur für Arbeit kann an diesen Haltestellen eine engere Taktung von jeweils über 100 Fahrten (Stadtbus und Regionalbus) pro Tag gewährleistet werden. Ein Bedienungsangebot von 50 bis 100 Fahrten pro Tag kann an folgenden Haltestellen gewährleistet werden: Gudesstraße, Bremer Straße/Hafenstraße, Nothmannstraße, Hundertwasserbahnhof, Hammersteinplatz, Groß Liederner Straße/Osterstraße und Am Theater. Stationen mit einer hohen Anzahl an Abfahrtsmöglichkeiten bieten das Potential von verkehrsmittelübergreifenden Umsteigepunkten (siehe 5.7).

⁹¹ Landkreis Uelzen (2020): Kreisfahrplan 2020; <https://www.landkreis-uelzen.de/home/sicherheit-ordnung-und-verkehr/verkehr/bus-bahn-oepnv/Liniennetz-im-Landkreis-Uelzen-413.aspx> [Zugriff: 06.07.2021]

⁹² Reiseauskunft, Bahn, DB; <https://www.bahn.de/> [Zugriff: 15.11.2021]

Abbildung 68: Anzahl Halte pro Tag (Stadtbus und Regionalbus)

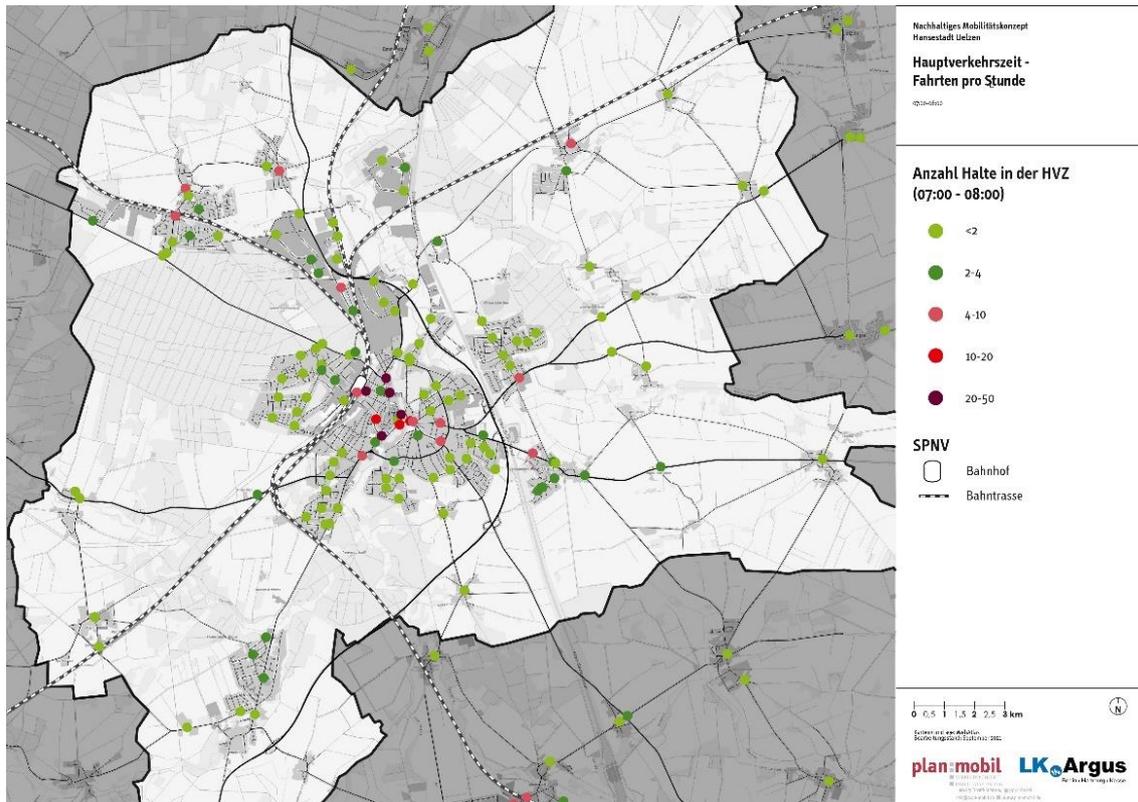


Quelle: Verkehrsmodell ARGUS 2022, Die Karte ist hochauflösend im Kartenband dargestellt.

Wird das Fahrtenangebot in der Hauptverkehrszeit morgens zwischen 7 und 8 Uhr betrachtet (siehe Abbildung 69), stehen wie bei der Gesamtbetrachtung die Haltestellen Agentur für Arbeit, Lüneburger Straße/ALDI, Mauerstraße, ZOB und Rathaus mit 20 bis 50 Halten in der Hauptverkehrszeit, bzw. über 100 Halten pro Tag, an erster Stelle (siehe Abbildung 68). In der Gesamtbetrachtung gehören zusätzlich die Haltestellen Mühlenturm und Post/Stadtgarten zu den am meisten angefahrenen Haltestellen (siehe Abbildung 68). Die Haltestellen Bahnhof, Nothmannstraße, Hammerssteinplatz, Hammerstein/Rathaus, Groß Liederner Straße und Herzog-Ernst-Gymnasium folgen in der Gesamtbetrachtung mit 50-100 Halten pro Tag (siehe Abbildung 68). Bei der Betrachtung der Hauptverkehrszeit weisen die Haltestellen Mühlenturm, Post/Stadtgarten und Hammersteinplatz 10 bis 20 Halte in der Stunde auf (siehe Abbildung 69).

Ein geringes Angebot – mit meist nur vier oder weniger Halten – in der Hauptverkehrszeit von 7 bis 8 Uhr weisen die Stadtteile Veerßen, Hansen, Klein Süstedt, Hambrock, Halligdorf, Klein Liedern, Tatern, Oldenstadt, Woltersburg, Pieperhöfen, Riestedt, Masendorf, Molzen und Teile der Kernstadt auf. Die Stadtteile Westerweyhe und die innere Kernstadt können eine höhere Frequenz von Busstopps in den Hauptverkehrszeiten vorweisen. In der Gesamtbetrachtung gehört der Großteil dieser Haltestellen mit 20-50 Halten pro Tag zur mittleren Kategorie (siehe Abbildung 68).

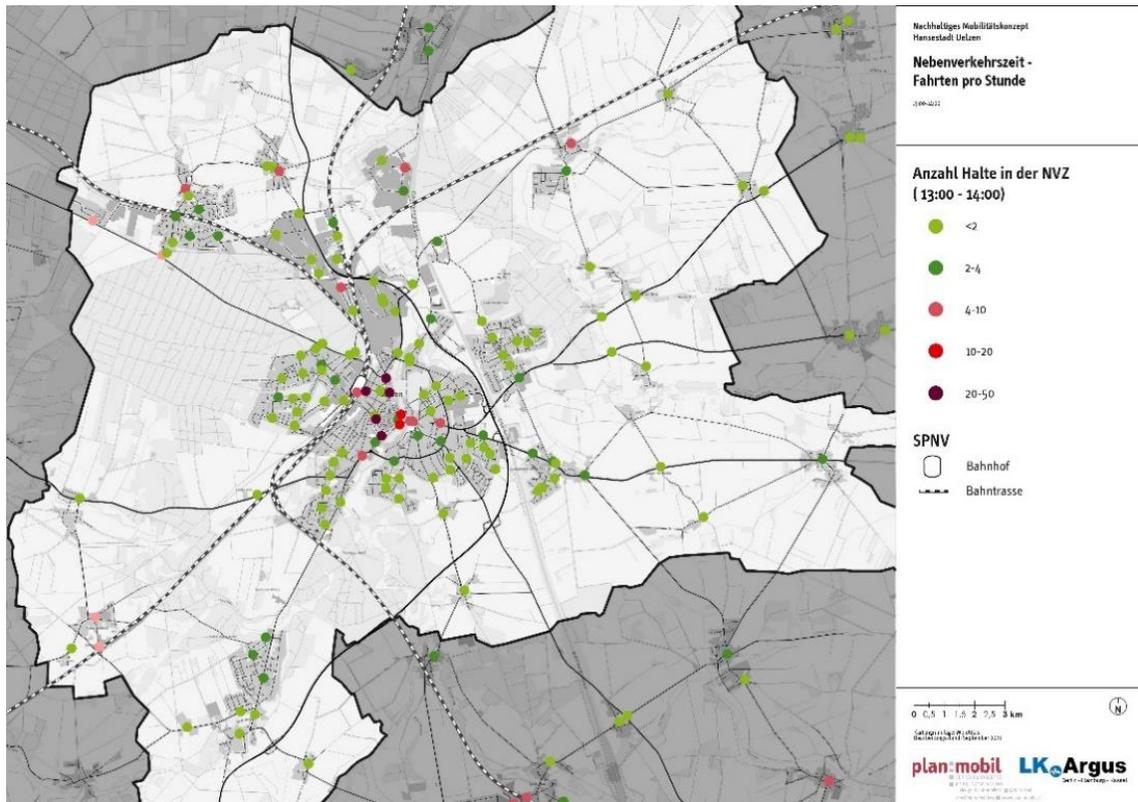
Abbildung 69: Anzahl Halte in der Hauptverkehrszeit (Mo – Fr 07:00 - 08:00)



Quelle: Verkehrsmodell ARGUS 2022, Die Karte ist hochauflösend im Kartenband dargestellt.

Auch in der Nebenverkehrszeit von 13 bis 14 Uhr (siehe Abbildung 70) werden, wie in der Hauptverkehrszeit hauptsächlich die Haltestellen Agentur für Arbeit, Lüneburger Straße/ALDI, ZOB, Rathaus und Post/Stadtgarten mit 20 bis 50 Halten pro Stunde sowie die Haltestellen Mauerstraße und Mühlenturm mit 10-20 Halten angefahren. Danach folgen die Haltestellen Hammersteinplatz, Hammerstein Rathaus, Groß Liederner Straße, Westerweyhe Wiesengrund, Kirchweyhe Feuerwehr, Hafenstraße/ Lübecker Straße und Molzen Denkmal mit 4 bis 10 Stopps pro Stunde.

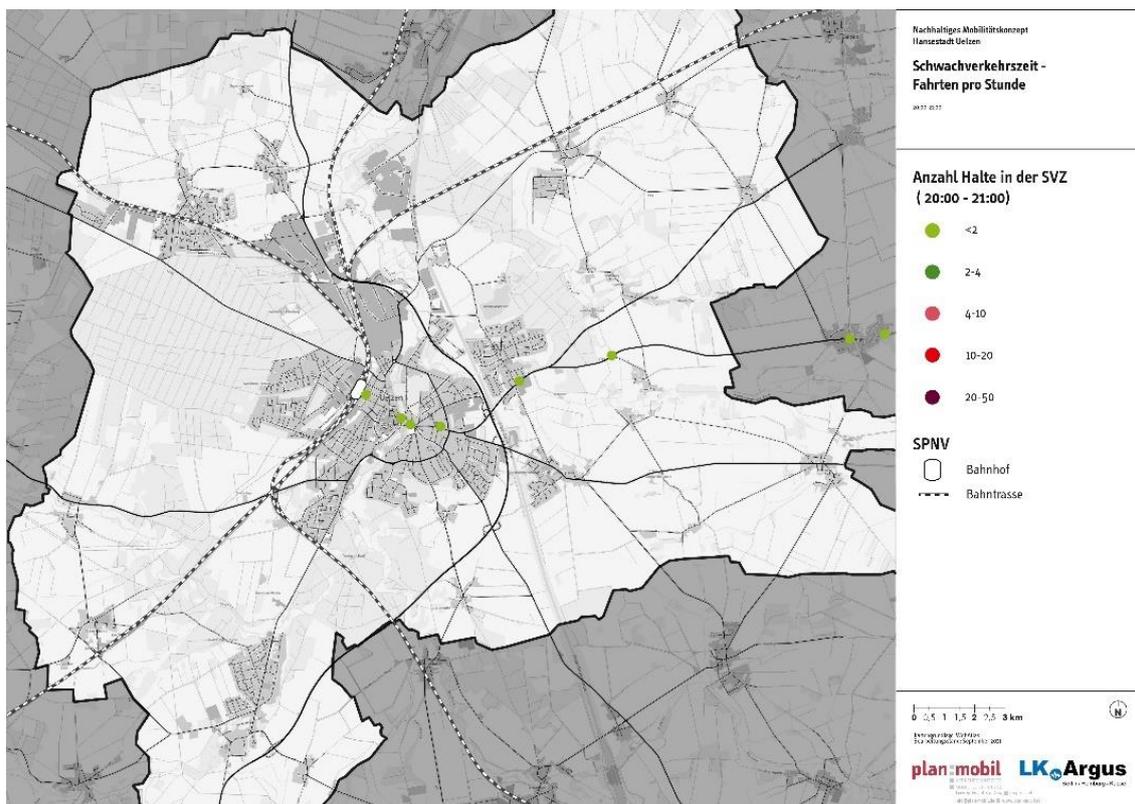
Abbildung 70: Anzahl Halte in der Nebenverkehrszeit (Mo – Fr 13:00 - 14:00)



Quelle: Verkehrsmodell ARGUS 2022, Die Karte ist hochauflösend im Kartenband dargestellt.

Wird das Fahrtenangebot hingegen in der Schwachverkehrszeit abends zwischen 20 und 21 Uhr betrachtet (siehe Abbildung 71), fällt auf, dass an den wenigsten Haltestellen überhaupt ein Fahrtenangebot besteht. So liegt das Maximum der Halte unter 2 an den Haltestellen ZOB, Mauerstraße, Hammersteinplatz, Groß Liederner Straße, Oldenstadt B191 und Tatern Abzweig B493.

Abbildung 71: Anzahl Halte in der Schwachverkehrszeit (Mo – Fr 20:00 - 21:00)



Quelle: Verkehrsmodell ARGUS 2022, Die Karte ist hochauflösend im Kartenband dargestellt.

5.3.4 Verbindungsqualität

Die Hansestadt Uelzen verfügt über unterschiedliche Qualitäten hinsichtlich der Verbindungen innerhalb des Stadtgebietes. Einzelne Ortsteile, die räumlich nicht weit voneinander entfernt sind, sind mit mindestens einem Umstieg in der Kernstadt untereinander erreichbar, z.B. Molzen und Hanstedt oder Hansen und Holdenstedt (siehe Abbildung 67). Bei den Verbindungen zwischen einzelnen Ortsteilen sind Umwege in Kauf zu nehmen und somit längere Reisezeiten, da der Umstieg nur in der Kernstadt gewährleistet wird.

Bei einer Betrachtung bezüglich der zukünftigen Entwicklungsgebiete in der Hansestadt Uelzen lassen sich folgende Schlussfolgerungen ziehen.

Die geplanten Flächen zur Erweiterung oder Entwicklung neuer Standorte von Gewerbe in der Hansestadt Uelzen können mit dem gegenwärtigen Stadtbusnetz erreicht werden. Die Standorte weisen in der näheren Umgebung Bushaltestellen des Stadtbusnetzes auf. Jedoch ist die gegenwärtige Bustaktung nicht hoch frequentiert, sodass eine attraktive und spontane Nutzung – speziell zu Beginn und Ende von Arbeitszeiten – nicht gewährleistet werden kann.

Bezüglich der zukünftigen Entwicklung oder Nachverdichtung von Wohngebieten in der Hansestadt Uelzen lassen sich Defizite in deren Anbindung festhalten. Mehrere der in Planung befindlichen Gebiete befinden sich außerhalb des Erschließungsradius der 300m bis zu einer nächsten Bushaltestelle, z.B. das Baugebiet Kuhweide (Oldenstadt mit ca. 20 WE), Entwicklungsschwerpunkt Veerßen (Veerßen mit ca. 30 WE) und das Baugebiet Hofkoppel (Holdenstedt mit ca. 30 WE) (siehe Abbildung 23).

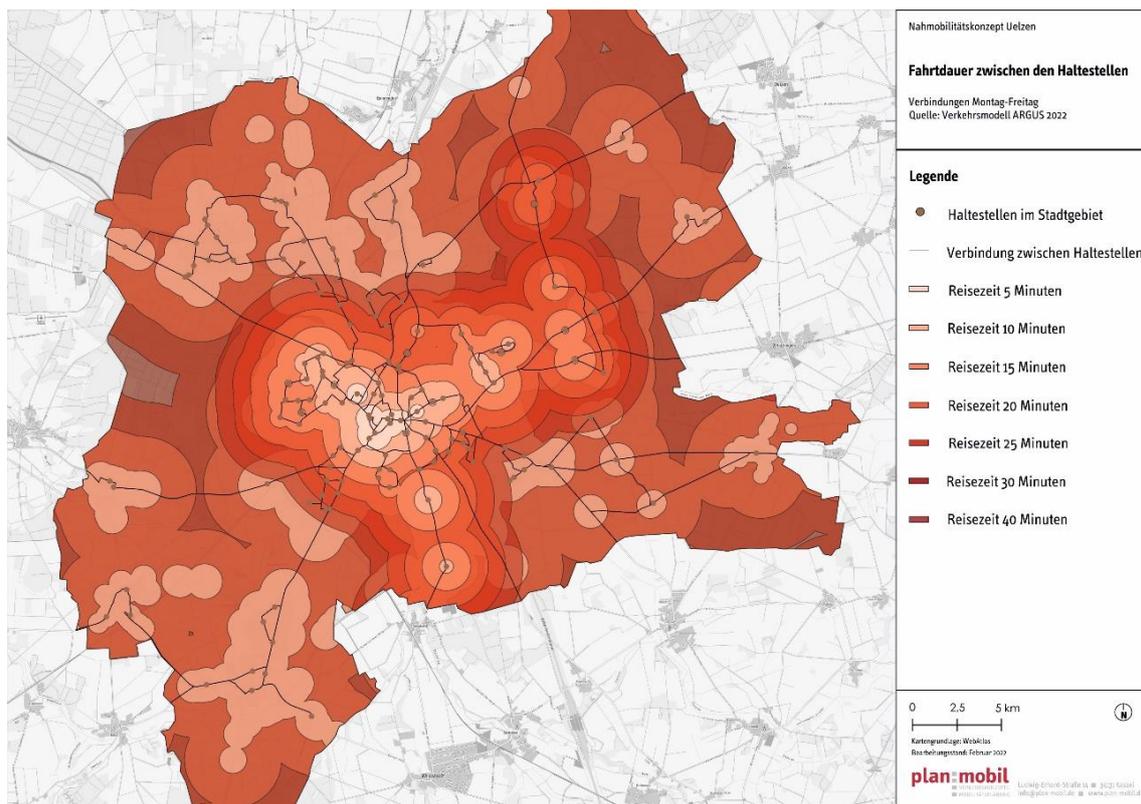
Abbildung 72: Station „Wilhelm-Seedorf-Str.“ am Erweiterungsstandort des BBS Campus



September 2021

Ein wichtiger Faktor für die Verbindungsqualität des ÖPNV ist die Fahrtzeit von einer Haltestelle zur anderen. Diese Fahrtzeit ist in der folgenden Abbildung mit Hilfe der Ringe um die Haltestellen dargestellt.

Abbildung 73: Reisezeiten zwischen Haltestellen im Stadtgebiet



Quelle: Eigene Darstellung nach ARGUS-Verkehrsmodell 2022, Die Karte ist hochauflösend im Kartenband dargestellt.

Die Abbildung 73 zeigt, dass der Großteil der Haltestellen im Stadtkern innerhalb von 15-20 Minuten erreicht werden können. Dort ist eine gute Verbindungsqualität gewährleistet. Anders ist das bei den äußeren Haltestellen im Stadtgebiet Uelzen. Hier beträgt die Reisezeit im südlichen Teil der Hansestadt zu anderen Haltestellen im selben Teil der Stadt nur 10 Minuten, jedoch ist die Reisezeit bis in den Stadtkern deutlich länger. Hier kann eine Fahrt mit dem ÖPNV bis zu 30 Minuten dauern.

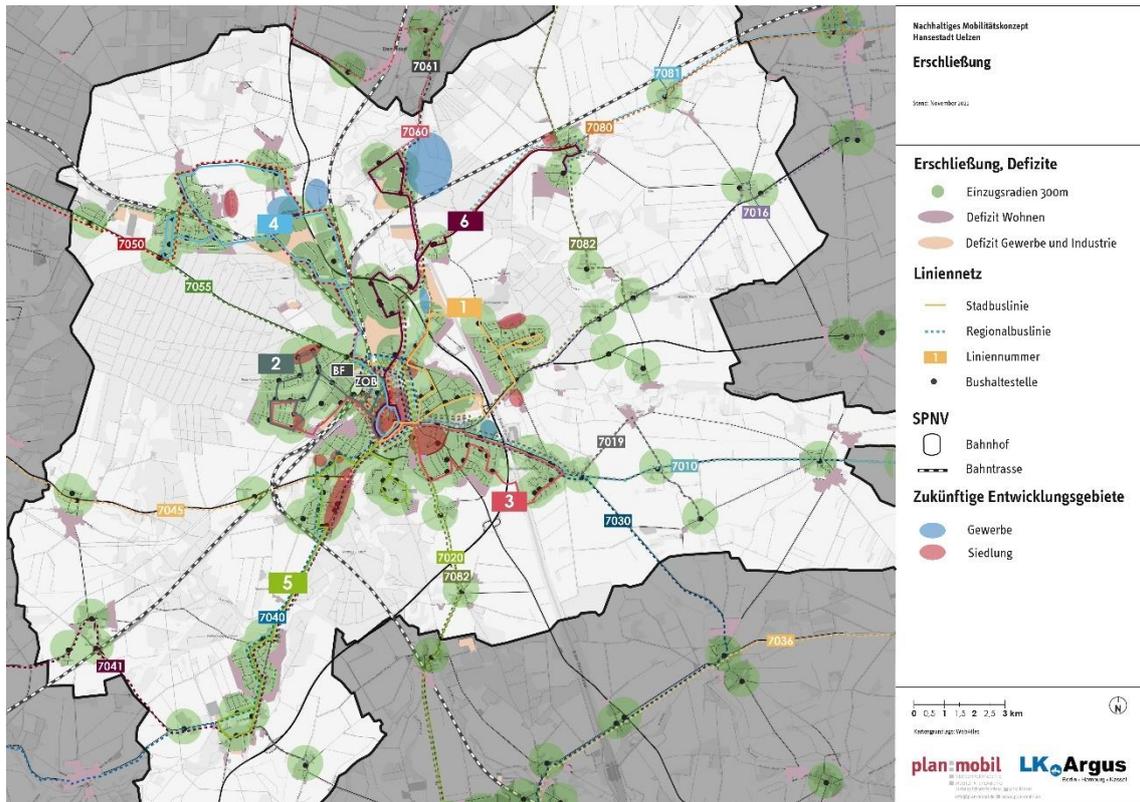
5.3.5 Erschließungsqualität

Für die Bewertung der Qualität des ÖPNV ist die räumliche Erschließungswirkung ein maßgebendes Kriterium. Als Grundlage werden dabei in Anlehnung an die Empfehlung des VDV⁹³ die Werte für Haltestelleneinzugsbereiche in der vorhandenen Siedlungsstruktur herangezogen – für Bushaltestellen 300 Meter. Die Einzugsbereiche der Haltestellen sind dabei vereinfacht die Luftlinienentfernung wieder. Die Bewertung der Erschließungsqualität erfolgt in Abhängigkeit der topografischen Bedingungen (z. B. starke Steigungsstrecken zwischen Wohnvierteln und der nächstgelegenen Haltestelle) oder in Hinblick auf Elemente mit starker Barrierewirkung (im Einzelfall auch geringere Richt- und Grenzwerte für den Haltestelleneinzugsbereich).

Hinsichtlich der Erschließungsqualität zeigt sich, dass insbesondere Randgebiete sowohl der Kernstadt als auch der Ortsteile mitunter defizitär erschlossen sind. Die betroffenen Bereiche sind der nachfolgenden Abbildung 74 zu entnehmen. Unterschieden wird, ob Wohngebiete oder Industrie- bzw. Gewerbegebiete betroffen sind. In der Kernstadt ergeben sich Defizite für insgesamt fünf eher randlagige und kleinere Teilbereiche von Wohngebieten sowie einen größeren durch gewerbliche Nutzung geprägten Bereich im Norden der Stadt (Gewerbegebiet um das Nordzucker Werk). Der Ortsteil Oldenstadt weist größere Teile vom ÖPNV-nicht angebundene Gebiete auf (siehe Abbildung 74). Auch der Ortsteil Molzen kann nicht eine flächendeckende ÖPNV-Erschließung im definierten 300 Meter-Radius vorweisen.

⁹³ VDV: Empfehlung, Verkehrserschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV, 2000

Abbildung 74: Erschließungsqualität inkl. Erschließungsdefizite mit einem Erschließungsradius von 300m



Quelle: Basierend auf myCity Stadtwerke Uelzen GmbH, Die Karte ist hochauflösend im Kartenband dargestellt.

5.3.6 Haltestellen

Die Lage und Erreichbarkeit genauso wie die Gestaltung der Haltestelle selbst ist den Ansprüchen unterschiedlicher Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer – speziell den Fußgängerinnen und Fußgänger – anzupassen.⁹⁴ Eine qualitativ hochwertige Bushaltestelle sollte über gut einsehbare Markierungen der Bushaltestelle selbst, übersichtliche Informationsbereitstellung, überdachte Sitzmöglichkeiten, ausreichende Beleuchtung und Abfallentsorgungselementen verfügen. Durch eine gute Zugänglichkeit – speziell einer adäquaten Beleuchtung und Barrierefreiheit – aller Haltestellen steigt die subjektive Sicherheit und die Bereitschaft den ÖPNV zu nutzen.

Abbildung 75: Analoge Informationen über Busfahrten an der Station „Am Vorberg / Hambrocker Straße“



QSeptember 202

Die Haltestellen im Stadtgebiet der Hansestadt Uelzen weisen einen unterschiedlichen Standard an Ausstellungsmerkmalen auf (siehe Abbildung 75).

Am zentralen Umsteigepunkt vom SPNV auf den ÖPNV vom Hundertwasserbahnhof gibt es vier Aufzüge insgesamt. Die DB Mobilitätsservice-Zentrale organisiert alles Notwendige, wenn Hilfe beim Ein-,

⁹⁴ Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs ÖPNV (geh-recht.de)
<https://geh-recht.de/42-fussverkehrsanlagen/fussverkehrsanlagen/150-fa-haltestellen.html#Beschaffenheit> [Zugriff: 12.11.21]

Um- oder Aussteigen benötigt wird. Eine Anmeldung ist bis 20 Uhr des Vortages vorzunehmen.⁹⁵ Vorwiegend hochfrequentierte Haltestellen weisen eine barrierefreie Ausgestaltung mit Fahrgastunterstand auf. Diese sind u.a. die Bushaltestelle Agentur für Arbeit (siehe Abbildung 78), Busumsteiger am Rathaus, ZOB oder Hammersteinplatz.

Abbildung 76: Bushaltestelle Nothmannstraße (links) und Lindenstraße (rechts) mit jeweils einem Haltestellenmast



September 2021

Viele Bushaltestellen im Stadtgebiet sind lediglich durch einen Haltestellenmast am Fahrbahnrand gekennzeichnet, z.B. Nothmannstraße (siehe Abbildung 76). Aber auch im Kernstadtbereich verfügen eine Vielzahl an Haltestellen nur über einen Haltestellenmast (siehe Abbildung 77) ohne überdachte Sitz- und Aufenthaltsmöglichkeiten, z.B. an der Bushaltestelle Post oder Haltestelle Oldenstadt-Friedhof (siehe Abbildung 78).

⁹⁵ Deutsche Bahn (o.): Uelzen, Ausbau und Service; <https://www.bahnhof.de/bahnhof-de/bahnhof/Uelzen-1024630> [Zugriff: 27.10.2021]

Abbildung 77: Haltestellen Post mit einem Haltestellenmast und einer nahgelegenen Bank als Sitzmöglichkeit (September 2021)



Abbildung 78: Bushaltestelle Agentur für Arbeit mit überdachten Sitzmöglichkeiten (links) und Bushaltestelle Friedhof mit unüberdachte Sitzmöglichkeit (rechts)



Einzelne Bushaltestellen weisen teilweise veraltete Haltestellenbezeichnungen auf und sind mit den aktuell gültigen Fahrplänen nicht deckungsgleich. Die Haltestelle der Linie 1 heißt gemäß dem Busfahrplan „Espenweg“, laut der Haltestellenmastbezeichnung jedoch „Wolfersburger Mühlenweg“ (siehe Abbildung 79).

Abbildung 79: Bushaltestelle Wolfersburger Mühlenweg bzw. Haltestelle Espenweg



Die direkte Erreichbarkeit einzelner Haltestellen ist nicht gewährleistet, entweder durch fehlende Fußwegeinfrastruktur oder die fehlende Instandsetzung der Haltestellen. Hier sind exemplarisch die Haltestellen Molzen-Denkmal oder Ripdorf aufzuzählen (siehe Abbildung 80).

Abbildung 80: Bushaltestelle Molzen-Denkmal (links) und Bushaltestelle Ripdorf (rechts)



Auch in den Stadtteilen selbst sind vereinzelte Bushaltestellen bereits barrierefrei ausgebaut wie beispielsweise an der Station „Oldenstadt-Am Platz“ (siehe Abbildung 81).

Abbildung 81: Bushaltestelle Oldenstadt-Am Platz mit barrierefreiem Zugang



Zum 01.01.2022 ist nach § 8 Personenbeförderungsgesetz (PbefG) bundesweit ein vollkommen barrierefreier ÖPNV-Nutzung gesetzlich vorgeschrieben.⁹⁶

Die Hansestadt Uelzen hat im „Konzept zur barrierefreien Umgestaltung und zweckmäßigen Ausstattung von Haltestellen“ eine Liste der Haltestellen und deren Priorisierung erarbeitet.⁹⁷ Gemäß dieser Liste besteht bereits eine konkrete Planung zum Umbau der bestehenden Haltestellen im Bereich der Hansestadt. Die Weiterentwicklung von Haltestellen zu Mobilitätsstationen, neue einzurichtende Haltestellen im Falle von Anpassungen am Liniennetz oder auch die Berücksichtigung von Aspekten des Klimaschutzes sowie an den Klimawandel (z.B. Hitzeschutz) sind essenziell für die zukünftige Gewährleistung von attraktiven und barrierefreien Haltestellen in der Hansestadt Uelzen.

Bei der barrierefreien Gestaltung von öffentlichen Nahverkehrsmitteln und Verkehrsanlagen sind in der Hansestadt Uelzen gegenwärtig Maßnahmen in der Umsetzung (siehe Abbildung 82).

⁹⁶ Bundesministerium der Justiz und Verbraucherschutz (2021): Personenbeförderungsgesetz (PBefG) - §8 Förderung der Verkehrsbedienung und Ausgleich der Verkehrsinteressen im öffentlichen Personennahverkehr.

⁹⁷ Hansestadt Uelzen (2021): Konzept zur barrierefreien Umgestaltung und zweckmäßigen Ausstattung der Haltestellen im Gebiet der Hansestadt Uelzen, Anlage 1, S. 1-6

Abbildung 82: Bushaltestelle Sternplatz / Medingstraße mit barrierefreiem Zugang, unüberdachter Sitzmöglichkeit und Haltestellenmast



5.3.7 Tarif

Im Stadtgebiet der Hansestadt Uelzen werden neben Einzel-, Tages- und Monatskarten 11er-Tickets (10 zahlen, 11-mal fahren) angeboten. Für Schülerinnen und Schüler, Jugendliche und Studierende sowie Empfängerinnen und Empfänger von Transferleistungen gibt es Wochenkarten. Darüber hinaus gibt es die Möglichkeit eines Abos sowie gesonderte Tageskarten für Familien. Folgende Preise (in Euro) gelten für das Stadtgebiet Uelzen (siehe Tabelle 11):

Tabelle 11: Preise in Euro für das Stadtgebiet Uelzen

	Erwachsene	Kinder	Familien (5 Personen)	Schüler, Studenten, Jugendliche	Finanziell Schwächere	Abo
Einzelfahrt	1,70	1,00	-	-	-	-
Mehrfachkarte (10/11)	17,00	10,00	-	-	10,00	-
Tageskarte	4,50	2,50	10,00	-	-	-
Wochenkarte	-	-	-	10,00	10,00	-
Monatskarte	50,0	-	-	30,00	30,00	40,00

Quelle: Eigene Darstellung nach Stadtwerke Uelzen (o.J.): Fahrkarten. Online unter <https://www.stadtwerke-uelzen.de/Fahrkarten-2/>

Für Fahrten mit Bussen innerhalb der Stadtgrenzen Uelzens gilt der Pluspunktтариф⁹⁸. Das Stadtgebiet ist eine einheitliche Preiszone durch die Tarifgemeinschaft „Pluspunkt“ zwischen den für den Stadtverkehr zuständigen Stadtwerken Uelzen GmbH - mycity und dem durch die Regionalbus Braunschweig GmbH - RBB betriebenen Regionalverkehr. Durch ihn wird den Kundinnen und Kunden ermöglicht, innerhalb der Stadtgrenzen Uelzens einschließlich Niendorf II mit einem einzelnen Fahrschein zu nutzen. Dieses Ticket gilt jedoch nicht im SPNV. Der Umstieg auf einen anderen Bus mit derselben

⁹⁸ Regio Bus Nord, DB (o.J.): Pluspunkt-Tarif - Günstig unterwegs in der Hansestadt Uelzen, <https://www.dbrgiobus-nord.de/tickets/tarife/pluspunktтарif/>; Stadtwerke Uelzen, Fahrkarten: <https://www.stadtwerke-uelzen.de/Fahrkarten-2/>; [Zugriff: 12.11.2021]

Fahrkarte darf nur an bestimmten, durch den Pluspunkt gekennzeichneten, Haltestellen erfolgen, welche hauptsächlich in der Kernstadt liegen. Die Pluspunkthaltestellen sind Verknüpfungspunkte zwischen den Stadt- und Regionalbuslinien:⁹⁹

- Hammersteinplatz (alle Linien)
- Lüneburger Str./Aldi (Linie 4, 6)
- Mauerstraße (Linie 4, 6)
- Agentur für Arbeit (Linie 2, 4, 6)
- Gr. Liedern, Ortsmitte (Linie 3)
- Badeland Uelzen/BADUE (Linie 5)
- Neuer Busumsteiger am Bahnhof (Alle Linien)

Über die Stadtgrenzen hinaus gilt der Uelzen-Tarif der Regionalbus Braunschweig GmbH. Der Preis richtet sich nach der Anzahl durchquerter Tarifzonen und Tarifränge.

Es werden Einzelkarten, 9-Uhr-Tageskarten, Ganztageskarten, 9-Uhr-Gruppenkarten, sowie die Einzelkarte und die 9-Uhrtageskarte jeweils vergünstigt für Kinder angeboten. Als Zeitkarten werden Wochen-, Monats und Abonnementskarten jeweils zu unterschiedlichen Tarifen jeweils für Voll- und Teilzeitkarten, Studierende und Azubis sowie Seniorinnen und Senioren ab 63 Jahren angeboten. Geseonderte Schülerkarten gibt es als Monats- und Abonnementsfahrkarten mit vergünstigten Nebenkarten für Geschwister von Schulkindern, die bereits eine reguläre Hauptkarte besitzen. Der Solotarif für finanziell Schwächere (Empfänger von ALG 2, Grundsicherung nach dem SGB XII, Leistungen nach dem Asylbewerberleistungsgesetz, Kinderzuschlag und Wohngeld) ist erhältlich.¹⁰⁰

Das Angebot „mycity pluscard“ ermöglicht Kundinnen und Kunden von mycity Ökostrom und/oder Gas die kostenlose Nutzung der Karte. Diese bietet Vorteile wie eine kostenlose Nutzung des ÖPNV an Samstagen.¹⁰¹

Durch die Tarifumstellung im Jahr 2019 sind zuletzt die Ticketpreise durchschnittlich um etwa 25 Prozent gesunken. Der Landkreis Uelzen lässt sich die Preissenkung für Buskunden rund 175.000 Euro im Jahr kosten.¹⁰²

Die untenstehende Abbildung 83 zeigt die Tarifzonen (weiß abgegrenzt) und -ringe (farblich hervorgehoben) im Landkreis Uelzen. Keine Ortsteile in der Hansestadt Uelzen sind durch erhöhte Preistarife abgehängt.

⁹⁹ Stadtwerke Uelzen (2021): Busfahrplan 2021/2022, https://www.stadtwerke-uelzen.de/Files/downloads/mycity_busfahrplan-%C3%96PNV-2021-08_v2_1630317272.pdf [Zugriff: 12.11.2021]

¹⁰⁰ Stadtwerke Uelzen (2021): mycity Mobilität; <https://www.stadtwerke-uelzen.de/Mobilitaet/> [Zugriff: 27.10.21]

¹⁰¹ Stadtwerke Uelzen (2021): mycity Kundinnen und Kunden machen Plus mit der mycity pluscard; <https://www.stadtwerke-uelzen.de/Aktionen/> [Zugriff: 09.11.21]

¹⁰² Landkreis Uelzen (2020): Kreisfahrplan 2020; <https://www.landkreis-uelzen.de/home/sicherheit-ordnung-und-verkehr/verkehr/bus-bahn-oepnv/Liniennetz-im-Landkreis-Uelzen-413.aspx>, S. 3 [Zugriff: 27.10.21]

In der folgenden Abbildung 84 werden die Ticketpreise im Tarifsystem für den Landkreis Uelzen aufgezeigt.

Abbildung 84: Preistabelle Tarifsystem im Landkreis Uelzen

Preisstand: 2020 UE-Tarif in €	Einzelkarte		Wochenkarte		Monatskarte		MK-Ergänzung		Abo-Karte		Abo-Ergänzung	
	allgemein	Kind (6–14 J.)	Vollzeit	Ergänzung	Vollzeit	Azubi Studi.	Vollzeit	Schüler Azubi Studi.	Vollzeit	Schüler	Vollzeit	Schüler Azubi Studi.
Ortsbereich	1,70	1,00	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
1 Tarifzone	2,30	1,00	13,90	6,95	53,10	39,10	26,55	19,55	43,50	32,10	21,75	16,05
2 Tarifzonen	3,00	1,30	18,20	9,10	69,40	51,10	34,70	25,55	56,90	41,90	28,45	20,95
1–2 Tarifränge	3,40	1,30	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
3 Tarifränge	5,40	2,60	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
3 Tarifzonen	–	–	25,40	13,65	96,80	71,40	52,05	38,35	79,50	58,50	42,70	31,45
4 Tarifzonen	–	–	29,20	18,20	111,20	81,90	69,40	51,10	91,10	67,10	56,90	41,90
5 Tarifzonen	–	–	36,70	18,20	139,80	103,10	69,40	51,10	114,70	84,60	56,90	41,90
6 und mehr Tarifzonen	–	–	44,20	18,20	168,30	123,90	69,40	51,10	138,00	101,60	56,90	41,90

Quelle: DB Regio Bus Nord (2021): Tarifsystem im Landkreis Uelzen. Online unter <https://www.dbrejogbus-nord.de/tickets/tarife/tarifsysteem-uelzen> [Zugriff: 09.11.2021]

Auf allen Schienenstrecken im Landkreis Uelzen gilt der HVV- und der Niedersachsen-Tarif.¹⁰³ Ab dem 13. Juni 2021 besteht für den Eisenbahn-Nahverkehr ein einheitlicher Tarif durch das Niedersachsentarif. Eine kostenlose ÖPNV-Nutzung mit dem Niedersachsentarif ermöglicht die Stadtbusnutzung.¹⁰⁴

5.3.8 Fahrgastinformation

Fußläufig zum Stadtkern der Hansestadt Uelzen gibt es am Hundertwasserbahnhof mit dem Service-Store DB (inkl. HVV-Serviceestelle, betrieben durch metronom) und mycity Service-Center (Veerßer Straße 77a) Informationsangebote. Ergänzend informiert auch die städtische Touristinfo im Rathaus der Hansestadt Uelzen über Mobilitätsangebote via Radfahrkarten, Radtouren, Fahrradverleih und Stadtführungen zu Fuß sowie Segway-Touren.¹⁰⁵

Die Fahrgastinformation dient dazu, die Bürgerinnen und Bürger über das Dienstleistungsangebot der Verkehrsbetriebe zu informieren und über Änderungen und Anpassungen auf dem Laufenden zu halten. Sie ist eine wichtige Einflussgröße bei der Verkehrsmittelwahl.

Den gedruckten mycity Busfahrplan gibt es in den Bussen, im mycity Service-Center, im Hundertwasserbahnhof, in der Tourist-Info und im Badeland Uelzen BADUE. Auf der Website der Stadtwerke Uelzen¹⁰⁶ können die Fahrpläne zu den Stadtbussen als pdf heruntergeladen und konkrete Verbindungen gesucht werden. Verspätungen werden in Echtzeit angezeigt. Jedoch ist auf dieser Plattform keine

¹⁰³ HVV (2021): Anschlussfahrten Landkreis Uelzen; <https://www.hvv.de/de/fahrkarten/anschlussfahrten> [Zugriff: 12.11.21]

¹⁰⁴ Stadtwerke Uelzen GmbH (2021): Stadtbusverkehr: Kostenlose Nutzung mit Niedersachsentarif <https://www.stadtwerke-uelzen.de/Presse/Kostenlose-OePNV-Nutzung-mit-Niedersachsentarif/#:~:text=Kostenlose%20Nutzung%20mit%20Niedersachsentarif%20Einen%20einheitlichen%20Tarif%20für,und%20Besuchende%20der%20Hansestadt%20Uelzen%20von%20diesen%20Bestimmungen.>

¹⁰⁵ Hansestadt Uelzen (o.J.): Stadt- und Touristinfo, <https://www.hansestadt-uelzen.de/home/global/container-seite/stadt-und-touristinformation-1.aspx> [Zugriff: 02.02.2023]

¹⁰⁶ Stadtwerke Uelzen (2021): Innenstadt Uelzen: Umfangreiche Änderungen im Stadtbusverkehr; <https://www.stadtwerke-uelzen.de/Fahrplaene/> [Zugriff: 12.11.21]

Buchungsoption gegeben. Die Onlineinformation zum Tarif in der Hansestadt Uelzen ist teilweise unübersichtlich bzw. schlecht nachvollziehbar und gibt keine einheitliche Auskunft.

Über die Reiseauskunft der Bahn (DB) und im DB Navigator können Tickets im Niedersachsentarif erworben werden. Jedoch wird für die Fahrten ein Pauschalpreis berechnet, welcher den Einzelfahrtkartenpreis deutlich übersteigt. Mit der App FahrPlaner (welche kostenlos heruntergeladen werden kann) können Tickets für Busse und Bahnen im Verkehrsverbund Niedersachsen/Bremen (VBN) sowie Tickets für Züge in Niedersachsen gebucht werden. Zusätzlich gibt es dort Informationen zu Verbindungen deutschlandweit.¹⁰⁷

Mit der kostenlosen mycity Uelzen App der Stadtwerke Uelzen gibt es unter der Rubrik Wissenswertes den Punkt Fahrplanauskunft, der jedoch nur an die vorher genannte FahrPlaner App weiterleitet, und selbst keine Auskunft zu Verbindungen gibt. Zusätzlich ist die Fahrplanauskunft innerhalb der App schwer zu finden.

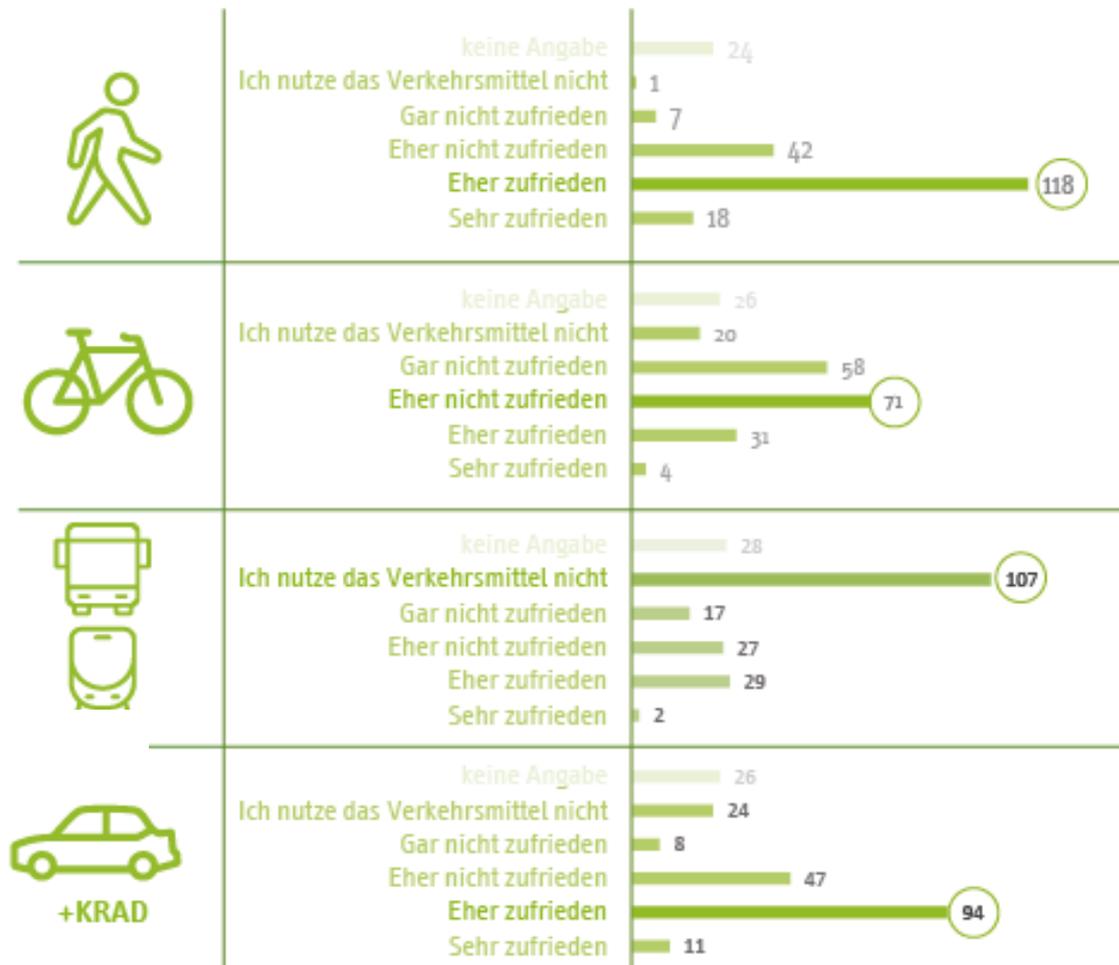
Die App „Wohin du willst“ bietet, wie die mycity Uelzen App, ausschließlich nur Informationen zu Verbindungen, jedoch keine Möglichkeit Tickets zu buchen. Die App ist übersichtlich und ansprechend gestaltet und einfach zu bedienen. In der App werden alle Verbindungen mit Bus und Bahn zwischen dem eingegebenen Start und Ziel angezeigt. Die App kann kostenlos heruntergeladen werden und zeigt Echtzeit-Informationen zu Verspätungen und Umstiegsmöglichkeiten. Die App hat einen Offline-Modus, so können Fahrten gespeichert und offline nach Verbindungen gesucht werden.

¹⁰⁷ Verkehrsverbund Niedersachsen/Bremen (o.): Tickets, Handyticket, <https://www.vbn.de/tickets/handyticket> [Zugriff: 09.11.2021]

5.3.9 Hinweise aus der Öffentlichkeitsbeteiligung

Auch die Ergebnisse der Beteiligung geben eine geringe ÖV-Nutzung wieder; es wurde durch die Beteiligten angegeben, dass der Bus- und Bahnverkehr im Vergleich zu den anderen zur Verfügung stehenden Verkehrsmitteln selten gewählt wird (51 % bzw. 107 Teilnehmende) (siehe Abbildung 85).

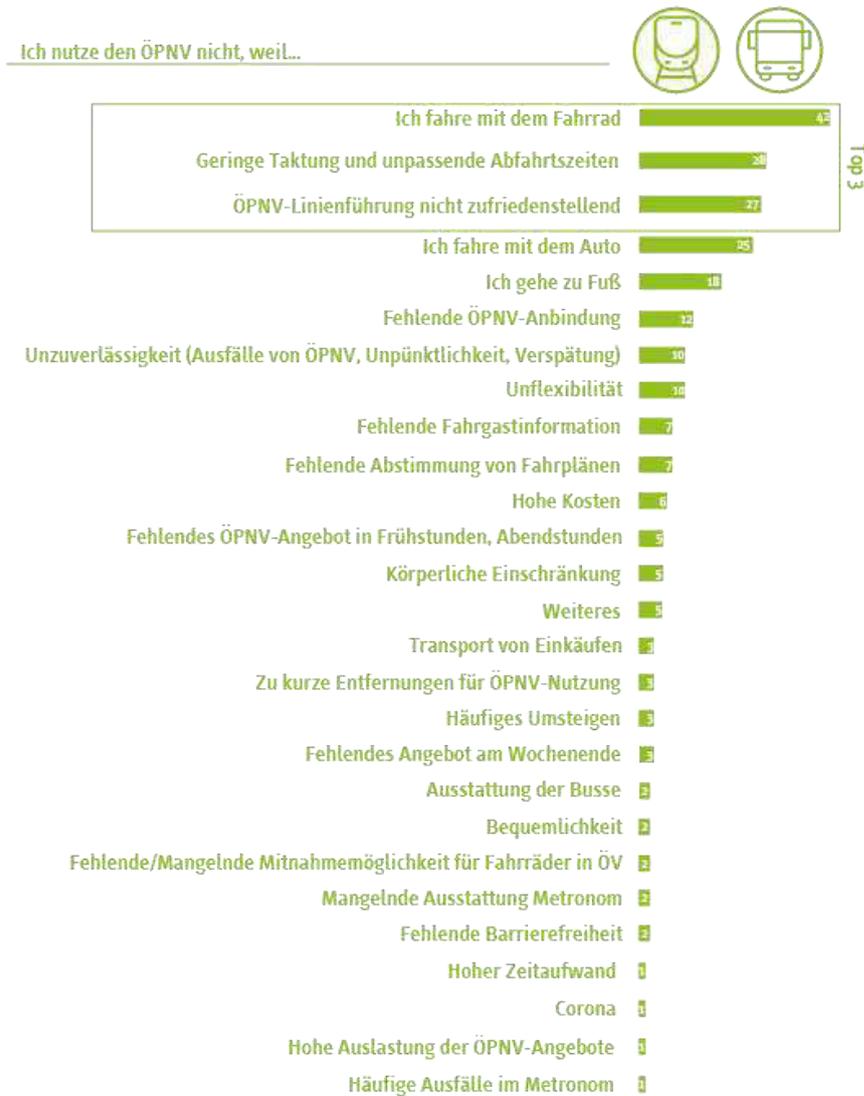
Abbildung 85: Wie zufrieden sind Sie, wenn Sie sich mit den folgenden Verkehrsmitteln durch Uelzen bewegen? (Absoluten Angaben, n= 210) (Ergebnisse der ersten Bürgerbeteiligung)



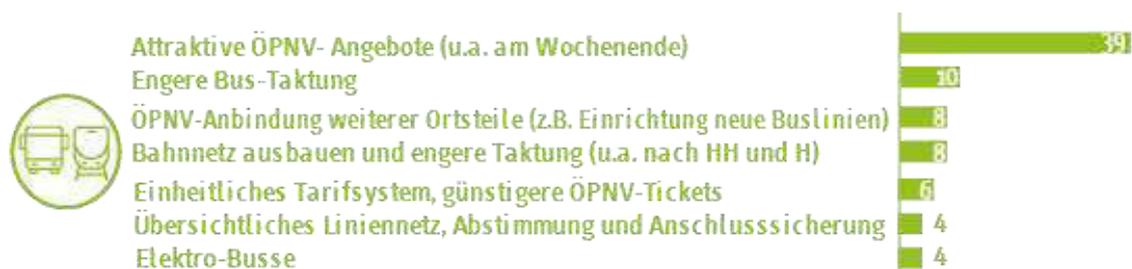
Im Bereich des Bus- und Bahnangebotes sind jedoch viele Verbesserungswünsche geäußert worden, die das große Bedürfnis der Bevölkerung nach attraktiveren Angeboten verdeutlichen. Als der meist genannte Grund zur Nichtnutzung des ÖPNVs in der Hansestadt Uelzen wird die Nutzung anderer Verkehrsmittel angegeben. Hierbei wird am häufigsten auf das Fahrrad zurückgegriffen. Oft wird auch die geringe bzw. unpassende Taktung im Bus- und Bahnverkehr, eine fehlende ÖPNV-Anbindung und ÖPNV-Linienführung als Grund genannt. Hierbei werden die schlechte oder keine Anbindung von Zielorten sowie lange Wege zu den nächsten Haltestellen benannt. Weitere Hemmnisse sind die Unflexibilität des ÖPNV-Angebotes und die Unzuverlässigkeit (u.a. Busausfälle, mangelndes Baustellen-Management, Unpünktlichkeit, Verspätung), fehlende Fahrgastinformationen (u.a. komplizierte Verbindungen, Fahrplan nicht bekannt oder intransparentes Tarifsysteem) sowie die fehlende

Abstimmung von Fahrplänen von Bus und Bahn oder auch Busse untereinander (u.a. lange Umsteigezeiten, Abstimmung Stadtbuss mit Regionalverbindungen) (siehe Abbildung 86).

Abbildung 86: Ich nutze den ÖPNV (Bus/Bahn) nicht, weil ... (Ergebnisse der ersten digitalen Bürgerbeteiligung)



Als förderungsfähige Verbesserungswünsche werden für den ÖPNV folgende Aspekte genannt (Ergebnisse der ersten digitalen Bürgerbeteiligung):



5.3.10 SWOT-Analyse zum ÖPNV

Als gut handhabbare Zusammenfassung der wesentlichen Erkenntnisse bezüglich der Situation für des öffentlichen Verkehrs dient die SWOT-Analyse.

Durch die aktuell in Umsetzung befindliche Umbauarbeiten im gesamten Stadtgebiet der Hansestadt Uelzen ist vorwiegend das Stadtbusnetz betroffen. Die Aussagen zur SWOT-Bewertung des bestehenden ÖPNV-Angebotes beziehen sich daher auf den gegenwärtigen Zustand bis November 2021 und die bis dahin vorliegende Planungen und Konzepte für die zukünftige Entwicklung des Busangebotes.

Durch die unmittelbare Lage vom charakteristischen Hundertwasserbahnhof und dem ZOB westlich der Innenstadt besteht grundsätzlich eine gute Bedingung zur Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel in der Hansestadt. In der Hansestadt Uelzen besteht eine regionale Anbindung über den SPNV als auch den ÖPNV.

Vor allem Schülerinnen und Schüler stellen die Hauptnutzergruppe des Busangebotes dar, wodurch ein Großteil der im Stadtgebiet verkehrenden Stadtbuslinien auf diese ausgerichtet sind oder manche Regionalbuslinien ausschließlich dafür verkehren. Das birgt jedoch nur wenig Attraktivität für weitere Personengruppen in der ÖPNV-Nutzung.

Neben dem fehlenden Bedienungsangebot werktags in den Haupt- und Nebenverkehrszeiten in überwiegend allen Stadtteilen ist darüber hinaus das stark eingeschränkte ÖPNV-Angebot in den nachfrageschwachen Zeiten sowie am Wochenende als eine Schwäche zu definieren.

Nachfolgend sind alle Erkenntnisse aus dem vorangegangenen ÖPNV- Analyse-Kapitel übersichtlich dargestellt.

Stärken

- + Kompakte Kernstadtstruktur als Grundlage für eine attraktive ÖPNV-Anbindung
- + Regionale und überregionale Anbindung sowohl über SPNV als auch ÖPNV am Hundertwasserbahnhof
- + Im Bedienungszeitraum halbstündliches Bedienungsangebot werktags in der Kernstadt
- + Alle sechs Stadtbuslinien beginnen und beenden ihre Fahrt an der Haltestelle Rathaus, somit dient die Station Rathaus als zentrale Umsteigemöglichkeit
- + Ausreichende Haltestellenerschließung und nur wenige Siedlungsbereiche ohne ÖPNV-Haltestelle im Umkreis von 300 m
- + Es gibt eine App zur ÖPNV-Informationsbereitstellung: Mycity-Uelzen App
- + Solotarif für finanziell Schwächere (Finanziell Schwächere (Sozialtarif): Empfänger von ALG 2, Grundsicherung nach dem SGB XII, Leistungen nach dem Asylbewerberleistungsgesetz, Kinderzuschlag und Wohngeld) und Berechtigungsnachweis bei Lebensraum Diakonie Uelzen e.V. erhältlich
- + Kostenreduzierte Nutzung mit Niedersachsentarif im Stadtbusnetz der Hansestadt Uelzen

Schwächen

- Bedingte Konkurrenzfähigkeit zum MIV aufgrund von Uelzens Lage im ländlichen Raum
- Geringes ÖPNV-Angebot aus den Stadtteilen: Stündliche Anbindung der Ortsteile, samstags kein qualitatives Stadtbusangebot und sonntags besteht gar kein Stadtbusangebot
- Linienverläufe der Stadtbusse gewährleisten nicht immer die direkte Anbindung der Ortsteile
- Intransparente Ticketpreise sowie Intransparenz der Ticketpreisermittlung
- Unattraktive Umsteigemöglichkeiten und unabgestimmte Taktung am Verknüpfungspunkt des Hundertwasserbahnhofs zwischen ÖPNV und SPNV
- Alle Ortsteile weisen Erschließungsdefizite auf, u.a. Molzen, Hanstedt, Holdenstedt, Westerweyhe und nördliche Kernstadt
- Unausgeschöpftes Potenzial durch nicht ausreichende Transportmöglichkeiten von Fahrrädern speziell für die Radregion Uelzen und Anschluss in die Lüneburger Heide
- Unterschiedliche Tarifgestaltung im Stadtgebiet und außerorts: In den Stadtbusen sind ausschließlich Stadtbuskarten von mycity erhältlich. Bei Fahrten über das Stadtgebiet hinaus gilt der DB Region Nord-Tarif
- Regionalbuslinien überwiegend nur als Rufbus (Lange Vorbestellung des AST-Angebotes von 60 Minuten) und als Schülerverkehr.
- Nur durchschnittliche Haltestellenausstattung im Stadtbusnetz (u.a. veraltete, unüberdachte Haltestellen, nicht intuitiv lesbare Fahrplanauskünfte). Barrierefreie Haltestellen sind noch nicht flächendeckend umgesetzt.

Chancen

- + Ausbau Bahnstrecken Hamburg – Uelzen – Hannover, Richtung Bremen, Richtung Stendal
- + Sukzessiver barrierefreier Haltestellenumbau bis 2026 vorgesehen
- + Nachfrage aus der Uelzener Bevölkerung an innovativen Erschließungsmöglichkeiten, z.B. On-Demand
- + Weitere Verkehrsberuhigung / „autofreie“ Bereiche in der Innenstadt als Ausgangslage für Umstieg auf den ÖPNV anstatt dem eigenen Pkw
- + ÖPNV-Anbindung bestimmter Standorte (Gewerbe und Wohngebiete), z.B. zukünftiger Wohngebiete am Entwicklungsschwerpunkt Veerßen
- + Einführung des Deutschland-Tickets
- + HVV-Vollmitgliedschaft als Möglichkeit für einheitliche, übersichtliche Tarife, ggf. günstigere Tickets und Nutzung weiterer Mobilitätsangebote (u.a. HVV-Switch-App)

Risiken

- Auf die Angebote von HVV und metronom besteht durch das Mobilitätskonzept nur eine geringe bzw. keine Einflussnahme (aktuell beziehen sich die HVV-Bedingungen nur auf den Schienenverkehr ab und nach Uelzen)
- Bau der A39 als Konkurrenz zum Schienenverkehr
- Corona-Pandemie kann zu sinkenden Fahrgastzahlen führen
- Demografischer Wandel stellt wachsende Anforderungen an Sicherheit und Barrierefreiheit

5.4 Kfz-Verkehr

Der fließende Kfz-Verkehr dominiert die Verkehrsleistung, wirft jedoch wesentliche Nachhaltigkeitsproblematiken und Konflikte mit dem Fuß- und Radverkehr auf. Der Wirtschaftsverkehr und der ruhende Kfz-Verkehr werden in den Kapiteln 5.5 und 5.6 separat behandelt.

Für den Kfz-Verkehr sind das hierarchische Straßennetz, die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten und die Knotenpunkte für das gesamte Stadtgebiet im Kartenband in der Abbildung 90 verortet. Bewertungsmaßstab für die Infrastruktur innerorts sind insbesondere die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (FGSV).

Der Kfz-Bestand im Landkreis Uelzen ist in den vergangenen Jahren stetig gewachsen, während die Bevölkerung stagnierte (Tabelle 12). Damit stieg der Motorisierungsgrad (zugelassene Pkw pro tausend Einwohnerinnen und Einwohner) allein zwischen 2018 und 2021 von 610 auf 631. Das bundesweite Mittel lag 2020 bei 580 Pkw pro tausend Einwohnerinnen und Einwohnern¹⁰⁸. Dieser Trend widerspricht grundsätzlich allgemeinen Nachhaltigkeitserfordernissen und den Wünschen der Teilnehmenden in der Beteiligung nach einer Reduzierung des Kfz-Verkehrs.

Tabelle 12: Kfz-Bestand und Motorisierungsgrad im Landkreis Uelzen.

Jahr	Einwohner	Gesamtbestand Kfz	Zugelassene Kfz	Zugelassene Krad	Zugelassene Pkw	Zugelassene Pkw pro 1.000 Einwohner
2018	92.572	95.810	85.248	5.758	56.426	610
2019	92.389	98.063	86.755	5.772	57.268	620
2020	92.566	100.412	88.086	5.840	57.881	625
2021	92.894	101.343	89.570	5.986	58.597	631

Quelle: Landkreis Uelzen sowie Statista 2021: Entwicklung der Einwohnerzahl im Landkreis Uelzen von 1995 bis 2020. Online unter <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/1130202/umfrage/entwicklung-der-gesamtbevoelkerung-im-landkreis-uelzen/> [Zugriff 03.12.2021].

5.4.1 Straßennetz

Die Hansestadt Uelzen ist durch mehrere Bundesstraßen an das Fernstraßennetz angebunden. Die B 4 als Nord-Süd-Achse führt im Norden nach Lüneburg und schließt dort an die BAB 39 nach Hamburg an. Im Süden führt die B 4 nach Braunschweig und Wolfsburg, ab dem Abzweig Breitenhees führt die B 191 nach Hannover. Die Bundesstraße 4 wird als leistungsfähige Ortsumgehung östlich um die Uelzener Kernstadt geführt („Uhlenring“ – Abbildung 87). Zwischen Holdenstedt und dem Abzweig Nordallee ist sie mit 2+1-Fahstreifen und teilplanfreien Knotenpunkten ausgebaut. Anschlussstellen bestehen an

¹⁰⁸ Umweltbundesamt (2021): Mobilität privater Haushalte – hoher Motorisierungsgrad. <https://www.umweltbundesamt.de/daten/private-haushalte-konsum/mobilitaet-privater-haushalte#-hoher-motorisierungsgrad> [Zugriff 03.12.2021].

die Borner Straße in Holdenstedt, an die L 270 Esterholzer Straße, an die B 71 Groß Liederner Straße, die B 191 Wendlandstraße und die K 3 Spottweg, es folgt der LSA-Knotenpunkt mit der Nordallee.

Im Bundesverkehrswegeplan 2030 ist zwischen Lüneburg und Wolfsburg der Neubau einer vierstreifigen Bundesautobahn 39 auf 106,3 km Länge im Vordringlichen Bedarf vorgesehen. Die Neubautrasse soll östlich des Elbe-Seitenkanals verlaufen. Für die Hansestadt Uelzen sind Anschlussstellen an die B 191 zwischen Riestedt und Stöcken und an die B 71 zwischen Groß Liedern und Hanstedt II vorgesehen. Die BAB 39 soll im Wesentlichen die überregionalen Verkehre der B 4 aufnehmen und die großräumige Kfz-Verbindung zwischen Hamburg und Wolfsburg bzw. Mitteldeutschland verbessern. Da die Hansestadt Uelzen bereits mit einer leistungsfähigen Ortsumgehung ausgestattet ist, ergeben sich hier keine Entlastungsvorteile für die Kernstadt. Die Kapazität der mit 2+1 Fahrstreifen ausgeführten Bundesstraße 4 (EKL 1) reicht auch für die in 2030 prognostizierten Verkehrsstärken aus. Neben der hohen Umweltbetreffenheit durch den Neubau der BAB 39 wird im BVWP 2030 eine Zunahme des Kfz-Verkehrs insgesamt sowie auf den Zubringern zwischen der Uelzener Kernstadt und der BAB 39 modelliert (B 191: + ca. 5.000 Kfz / 24 h, B 71: + ca. 1.000 Kfz / 24 h).¹⁰⁹

Als wesentliche Ost-West-Verbindung führt die Bundesstraße 71 nach Salzwedel im Osten sowie nach Munster, Soltau und zur BAB 7 im Westen. Die Ortsdurchfahrt durch die Uelzener Kernstadt führt von der Soltauer Straße über die Veerßer Straße und über den südöstlichen Kernstadtring aus Greyerstraße, Hochgraefestraße und Heinrich-Meyerholz-Straße bis zur Anschlussstelle an die B 4. Als Teil des sogenannten Ostrings entlastet sie die Innenstadt vom Durchgangsverkehr. Hier wurden überhöhte Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs festgestellt¹¹⁰. Mit der teils überbreiten Fahrbahn und fehlenden Elementen der Geschwindigkeitsdämpfung erscheint dies aus planerischer Sicht plausibel (Abbildung 87).

Im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 ist südlich von der Hansestadt Uelzen der zweistreifige Neubau einer Ortsumgehung im Zuge der B 71 im Vordringlichen Bedarf vorgesehen („Südspange“). Diese soll westlich der Bahn von der Bestandstrasse abzweigen und südlich der „Amerikalinie“ (Bahnstrecke Stendal – Uelzen) durch den Veerßer Wald verlaufen. Neben der hohen Umweltbetreffenheit durch den Neubau wird im BVWP 2030 nur eine geringe Entlastungswirkung für den stark befahrenen Uelzener Kernstadtring modelliert. So seien auf der Hochgraefestraße 2030 ohne Ortsumgehung etwa 13.000 Kfz / 24 h unterwegs, davon 1.000 Lkw; mit Ortsumgehung seien es immer noch 11.000 Kfz / 24 h und nur geringfügig weniger Lkw, die Ortsumgehung werde dann mit ca. 4.000 Kfz / 24 h befahren. In der Begründung für die Umgehungsstraße wurden ebenfalls überhöhte Geschwindigkeiten auf der Ortsdurchfahrt angegeben.¹¹¹ Vor einem Straßenneubau sollten alternativ Straßenraumgestaltungen und der Umbau der Kreuzungen zu Kreisverkehren zur Geschwindigkeitsdämpfung und Erhöhung der Verkehrssicherheit geprüft werden.

¹⁰⁹ BMVI Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2021): Projektinformationssystem zum Bundesverkehrswegeplan 2030. Projekt A39-G10-NI A 39 AS Lüneburg-N (B 216) – AS Weyhausen (B 188). <https://bvwp-projekte.de/strasse/A39-G10-NI/A39-G10-NI.html> [Zugriff 12.10.2021].

¹¹⁰ BMVI Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2021): Projektinformationssystem zum Bundesverkehrswegeplan 2030. Projekt B 71 w Uelzen – B 4n. <https://bvwp-projekte.de/strasse/B71-G50-NI/B71-G50-NI.html> [Zugriff 15.11.2021].

¹¹¹ Ebd.

Um den Ortsteil Groß Liedern ist ebenfalls eine Ortsumgehung im BVWP 2030 vorgesehen, allerdings im Weiteren Bedarf, d. h. für sie stehen voraussichtlich erst nach 2030 Mittel zur Verfügung. Diese soll östlich der Kanalbrücke abzweigen, im Norden um Groß Liedern herumführen und westlich wieder an die Bestandstrasse anknüpfen. Gemäß BVWP 2030 ist eine geringe Umweltbetroffenheit zu erwarten bei einer relativ starken Entlastung der Ortsdurchfahrt von im Prognosenullfall modellierten 7.000 Kfz / 24 h, davon 2.000 Lkw, auf im Planfall 1.000 Kfz / 24 h.¹¹² Die Ortsumgehung für Groß Liedern muss auch im Zusammenhang mit der projektierten Anschlussstelle der B 71 an die BAB 39 gesehen werden. Bei Realisierung der BAB 39 sollte auch eine Ortsumgehung der B 71 um Hanstedt II geprüft werden.

Abbildung 87: links: Ortsumgehung der B 4 Uhlenring an der Anschlussstelle B 191; rechts: Ortsdurchfahrt der B 71 in der Greyerstraße mit 9,00 m überbreiter Fahrbahn



Das Hauptverkehrsstraßennetz wird durch Landes-, Kreis- und kommunale Straßen ergänzt. Bündelnde Zwangspunkte stellen die Brücken über die Ilmenau und den Elbe-Seitenkanal sowie die Unterführungen unter der Eisenbahn dar. Mit dem Neubau des Kreishauses westlich des Hundertwasserbahnhofs ist eine Zunahme des Kfz-Verkehrs durch die Unterführungen der Bahnhofstraße, der Ebstorfer Straße und des Bohldamms zu erwarten. Die Unterführung des Kuhteichwegs ist nur bis zu einer Fahrzeughöhe von 3,80 m und damit auch nur für leichte Einsatzfahrzeuge befahrbar. Die Ortsdurchfahrten der überörtlichen Straßen weisen eine überwiegend monofunktionale, auf den Kfz-Verkehr ausgerichtete Straßenraumgestaltung auf. Der Straßenoberbau ist überwiegend in einem guten Zustand.

Auf den Hauptverkehrsstraßen gilt innerorts eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km / h. Einzig in Abschnitten der Ortsdurchfahrt der K 40 in Westerweyhe, in der Kurve Birkenallee – Bernhard-Nigebur-Straße und in der Albrecht-Thaer-Straße an der Einmündung Eschemannstraße ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h abgesenkt. Außerorts gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 100 km / h. Teilweise ist das Tempolimit auf 70 km / h abgesenkt, etwa im Bereich von Knotenpunkten. Geschwindigkeitstrichter werden selten eingesetzt.

In der Innenstadt bestehen Beschränkungen für den fließenden Kfz-Verkehr. Die Gudesstraße, Veerßer Straße und Lüneburger Straße sind als verkehrsberuhigte Bereiche ausgewiesen und gestaltet („Marktstraßen“, siehe Abbildung 88). Der Kfz-Verkehr ohne Ziel in der Innenstadt selbst soll gemäß

¹¹² BMVI Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2021): Projektinformationssystem zum Bundesverkehrswegeplan 2030. Projekt B OU Groß Liedern. <https://bvwp-projekte.de/strasse/B71-G60-N1/B71-G60-N1.html> [Zugriff 15.11.2021].

Wegweisung den Innenstadtring aus den Einbahnstraßen Mauerstraße, Am Taterhof, Ringstraße und Mühlenstraße benutzen. Auch innerhalb des Rings sind die meisten Straßen als Einbahnstraßen eingerichtet. Die zentralen Bereiche der Marktstraßen sind mittwochs und samstags von 4 bis 16 Uhr per Z 250 StVO für den Fahrzeugverkehr gesperrt. Darauf wird weiträumig per Zusatzzeichen hingewiesen (Abbildung 88). Zwischen 20 und 6 Uhr darf die Schmiedestraße nicht befahren werden. Zwischen Juni und September 2021 war der Marktbereich am Wochenende von Marktschluss bis Montag früh als Verkehrsversuch für den Kfz-Verkehr mit Ausnahmen für Bewohnerinnen und Bewohnern, den Lieferverkehr und Taxen gesperrt, um die Aufenthaltsqualität in den Marktstraßen zu verbessern und sogenanntes Autoposen zu unterbinden. Der Verkehrsversuch wurde nicht evaluiert, wegen der geschlossenen Läden am Samstagabend und Sonntag hätten mit der Versuchsanordnung allerdings auch keine Schlüsse auf die Belegung einer „ausgeweiteten Fußgängerzone“ zu Geschäftszeiten gezogen werden können.

Abbildung 88: links: „Einfahrtstor“ in den Marktbereich in der Veerßer Straße Ecke Turmstraße; rechts: Hinweis auf gesperrte Innenstadt am Hammersteinplatz



Die Wohnstraßen abseits der Hauptverkehrsstraßen sind überwiegend als Tempo-30-Zonen ausgewiesen und gestaltet. An den Einfahrten findet sich einheitlich jeweils eine Haifischzahn-Markierung (Z 342 StVO) und T-30-Piktogramm sowie häufig eine Teilaufpflasterung mit Bord zur Hauptstraße (Abbildung 89). An den rechts-vor-links-geregelten Einmündungen innerhalb der Tempo-30-Zonen sind flächendeckend Haifischzähne markiert. In der Karl-Söhle-Straße wurde zur Unterbindung von Durchgangsverkehr ein modaler Filter eingerichtet.

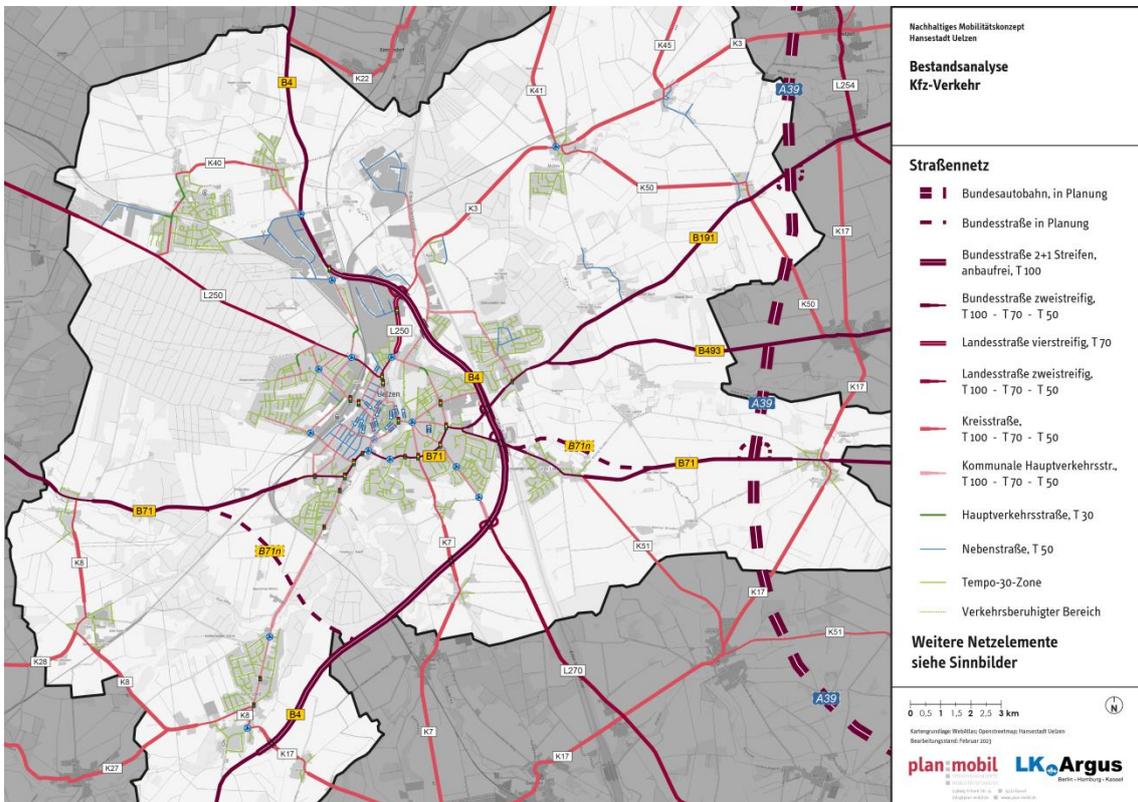
In den Stadtteilen zwischen der Innenstadt und der Eisenbahn (westliche Kernstadt) sind keine Tempo-30-Zonen angeordnet. Hier sind die Karlsstraße – Dieterichsstraße sowie die Schillerstraße und die Sankt-Viti-Straße als Vorfahrtstraßen ausgewiesen, auch in den Nebenstraßen gilt hier Tempo 50, obgleich die Fahrbahnbreiten und die anliegenden Wohnnutzungen eher für eine Verkehrsberuhigung sprechen (Abbildung 89).

Im Wohngebiet Am Königsberg sind die Fahrbahnen der Straßen Am Königsberg (Ring), Emsberg und Hasenberg für Erschließungsstraßen mit 6,50 m überbreit.

Abbildung 89: links: Einfahrt in eine Tempo-30-Zone (Lindenstraße / Bernhard-Nigebur-Straße); rechts: Tempo 50 in der Luisenstraße



Abbildung 90: Kartierung der Bestandsanalyse im Kfz-Verkehr



Die Karte ist hochauflösend im Kartenband dargestellt.

5.4.2 Knotenpunkte

Einige Knotenpunkte von Hauptverkehrsstraßen sind zu einstreifigen kleinen Kreisverkehren ausgebaut. Diese weisen gegenüber vorfahrts- oder lichtsignalgeregelten Knotenpunkten grundsätzlich Vorteile insbesondere hinsichtlich der Verkehrssicherheit auf, da die Zahl der Konfliktpunkte und die Geschwindigkeit reduziert werden. An der baulichen Ausführung der innerörtlichen Kreisverkehre ist zu bemängeln, dass die Innenringe nicht baulich abgegrenzt sind und dadurch Pkw nicht ausreichend umgelenkt werden und mit höheren Geschwindigkeiten schneiden können¹¹³ (Abbildung 91).

Einen Sonderfall stellt der Hammersteinplatz mit seiner gepflasterten, überbreiten Kreisfahrbahn von ca. 12,00 m und dem unzulässigen Fahrrad-Streifen dar (Abbildung 91). Er ist in der Praxis zweistreifig und mit höheren Geschwindigkeiten befahrbar. Dies stellt ein erhebliches Risiko für die Verkehrssicherheit dar. Zweistreifig befahrbare kleine Kreisverkehre sollen nur bei nicht ausreichender Kapazität eines einstreifigen kleinen Kreisverkehrs angewendet werden; am Hammersteinplatz würde die Kapazität eines kleinen Kreisverkehrs ausreichen¹¹⁴. Die Ausfahrten in die Hambrocker Straße und in die Esterholzer Straße sind zudem spitzwinklig, sodass eine Gefährdung des Fuß- und Radverkehrs entsteht.

Abbildung 91: links: ein baulich nicht abgegrenzter Innenring führt dazu, dass der Kreisverkehr mit zu hoher Geschwindigkeit befahren werden kann (B 71 Veerßer Straße / Greyerbrücke); rechts: überbreite Kreisfahrbahn auf dem Hammersteinplatz



Die anderen größeren Knotenpunkte in der Uelzener Kernstadt sind mit Lichtsignalanlagen (LSA) ausgestattet. Abbiegestreifen für das zweistreifige Aufstellen sind vorhanden, Linksabbiegerschutz jedoch nicht. Beim Linksabbiegen von der B 71 Hochgraefestraße in die Esterholzer Straße ist die Sicht auf entgegenkommende Kfz aufgrund von Bäumen und der Knotenpunktgeometrie erschwert, hier traten vermehrt entsprechende Unfälle auf (Abbildung 92).

Laut der Begründung für die Umgehungsstraßenplanung (s. o.)¹¹⁵ werden die LSA-Kreuzungen am Ost-ring der B 71 teils mit deutlich überhöhten Geschwindigkeiten überfahren. Problematisch sind die

¹¹³ Vgl. FGSV (2006): RAST Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen. Köln. S. 115.

¹¹⁴ Vgl. FGSV (2006): Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren. Köln. S. 6ff.

¹¹⁵ Vgl. BMVI Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2021): Projektinformationssystem zum Bundesverkehrswegeplan 2030. Projekt B 71 w Uelzen – B 4n. <https://bwvp-projekte.de/strasse/B71-G50-NI/B71-G50-NI.html#> [Zugriff 15.11.2021].

innerörtlichen Dreiecksinseln sowie die weit abgesetzten Furten für den Fuß- und Radverkehr (siehe 5.1.3, 5.2.3).

Die LSA Veerßer Straße / Ringstraße wurde abgebaut und durch eine Rechts-vor-links-Regelung und FGÜ ersetzt; hier wird teils eine Missachtung der Vorfahrt bzw. des Vorrangs bemängelt.

Abbildung 92: schlechte Sicht von Linksabbiegern auf entgegenkommende Kfz an der Kreuzung B 71 Hochgraeferstraße / Esterholzer Straße



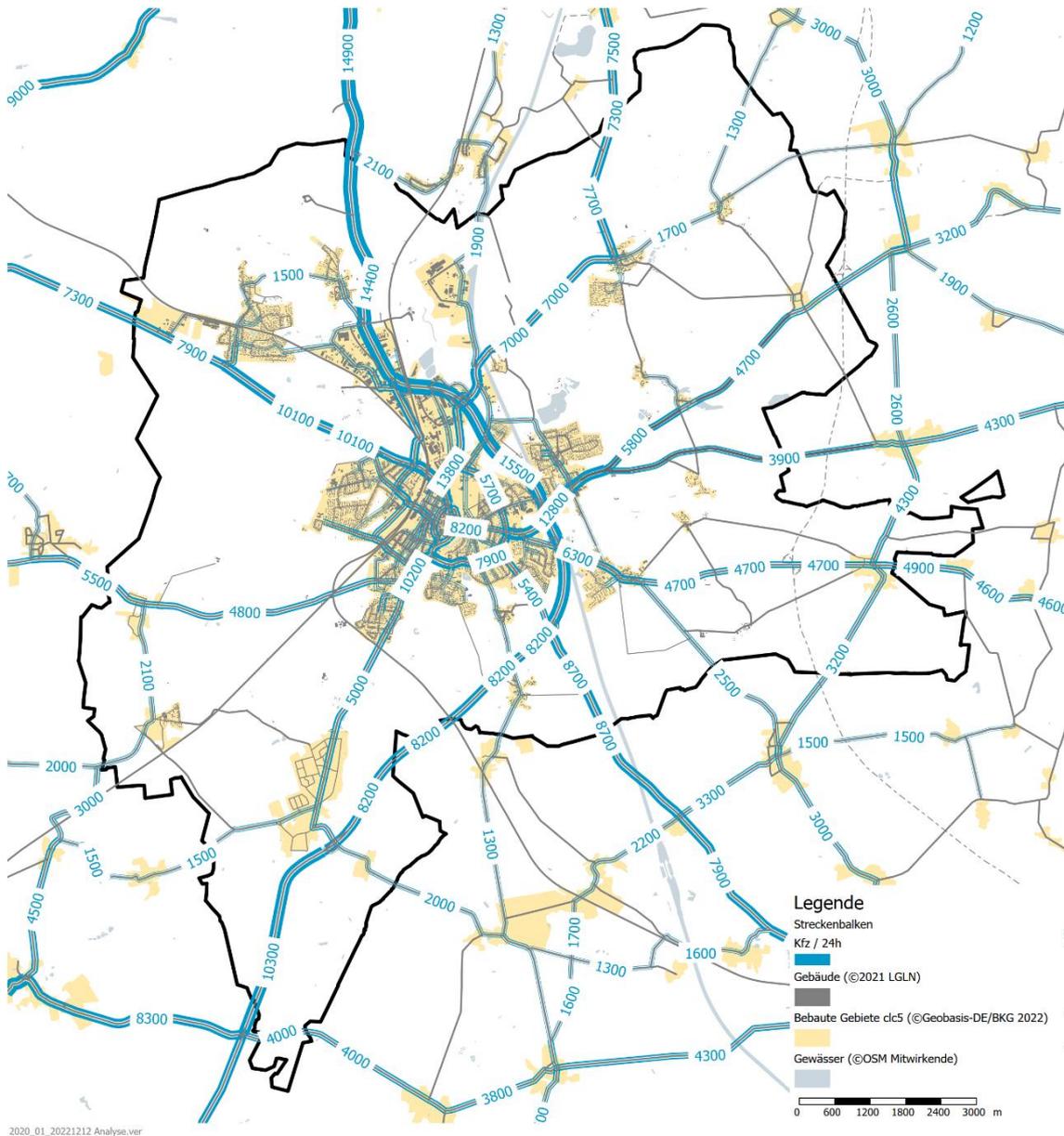
Zweistreifiges Aufstellen von Kfz in wartepflichtigen Knotenpunktzufahrten sollte insbesondere außerorts vermieden werden, da bei einem bereits wartenden Kfz insbesondere die Sicht nach links verdeckt wird. An den Abfahrten der B4 von Süden in die B 71 und die B 191 ist das zweistreifige Aufstellen aufgrund weit außen gesetzter Fahrbahnbegrenzungslinien möglich. An der Einmündung der St.-Viti-Straße in die Ebstorfer Straße ist das zweistreifige Aufstellen per Pfeilmarkierung vorgesehen, der fünfarmige Knotenpunkt ist unübersichtlich.

5.4.3 Ist-Situation und Prognose der Verkehrsbelastungen

Zur Darstellung der Analyse-Ist-Situation und für die Prognose der Verkehrsbelastungen (siehe Berichtteil II – Handlungsprogramm) wurde ein Verkehrsmodell aufgebaut, welches das Verkehrsangebot (d.h. das öffentliche Wegenetz) und die Verkehrsnachfrage (d.h. die alltäglich zurückgelegten Wege der Wohn- und Arbeitsbevölkerung) gegenüberstellt. Dem Kapitel 3 ist eine detaillierte Beschreibung zum Aufbau des Verkehrsmodells zu entnehmen.

Die mit dem Analysemodell berechneten Verkehrsbelastungen zeigt die nachfolgende Abbildung 93. Dabei handelt es sich um die ganztägigen Verkehrsbelastungen an einem Normalwerktag außerhalb der Schulferien.

Abbildung 93: Belastungsplot Analysemodell (2020-01-016), Beschriftung > 1.000 Kfz



Die Verkehrsbelastung kann nach Verkehrsarten gefiltert werden, z.B. zur Darstellung des Binnenverkehrs (siehe Abbildung 94) oder des Außen- und Durchgangsverkehrs in Bezug auf den Planungsraum (siehe Abbildung 95). Linienbusfahrten, die als Teil der Belastung im Schwerverkehr wiedergegebenen, können dabei nicht gefiltert werden.

Abbildung 94: Belastungsplot Analysemodell, Binnenverkehr, Beschriftung > 1.000 Kfz.

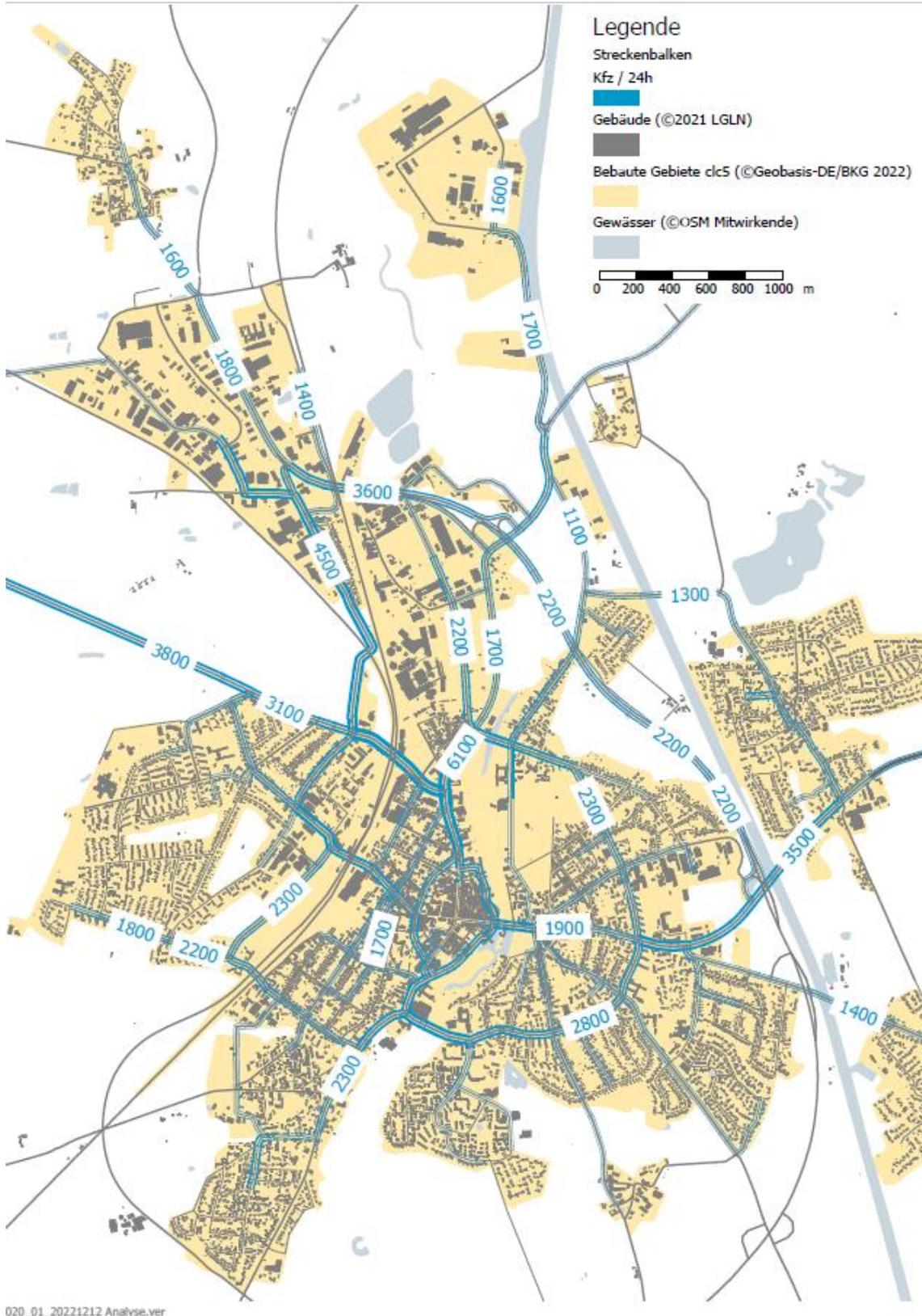


Abbildung 95: Belastungsplot Analysemodell, Außen- und Durchgangsverkehr, Beschriftung > 1.000 Kfz.

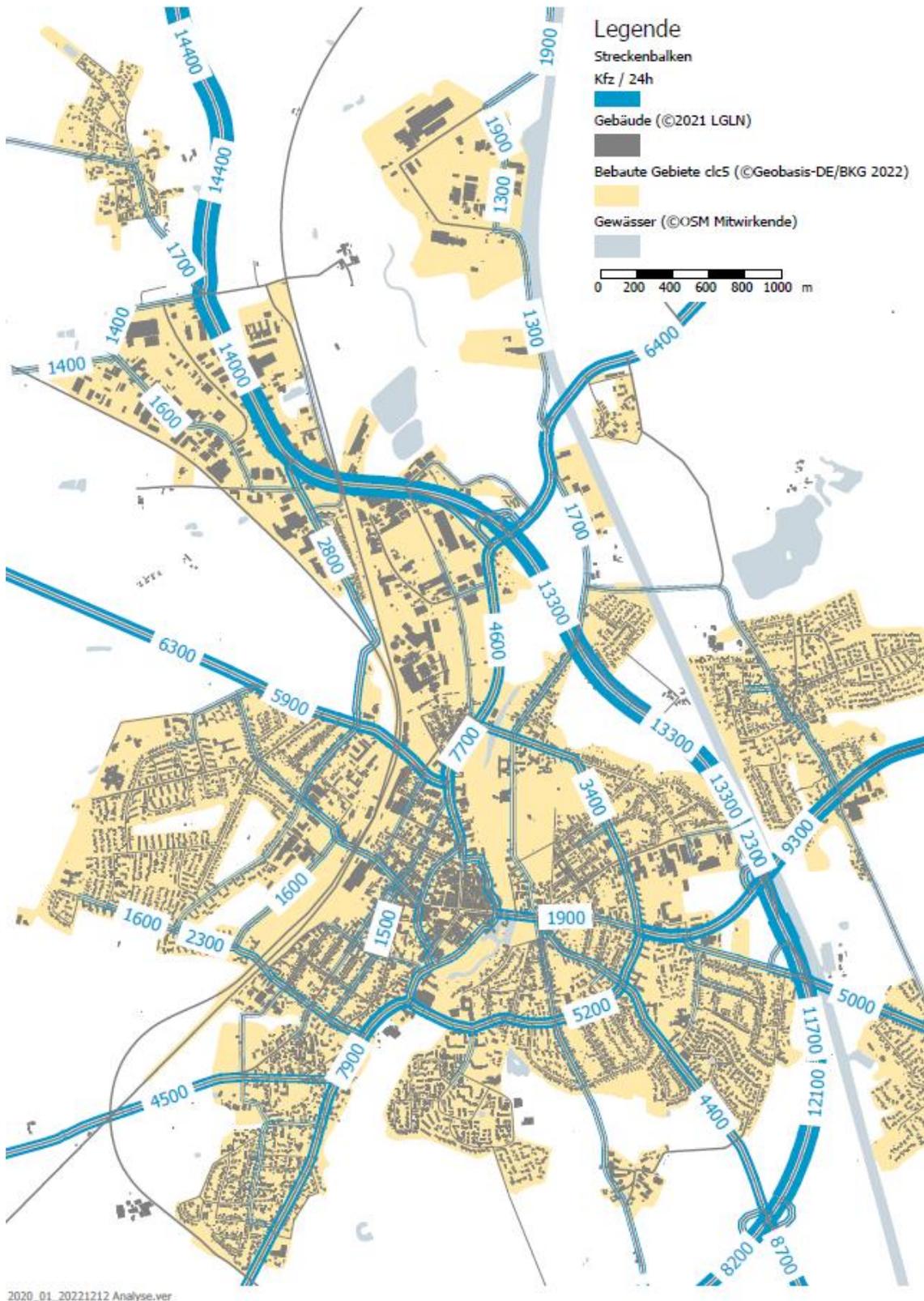
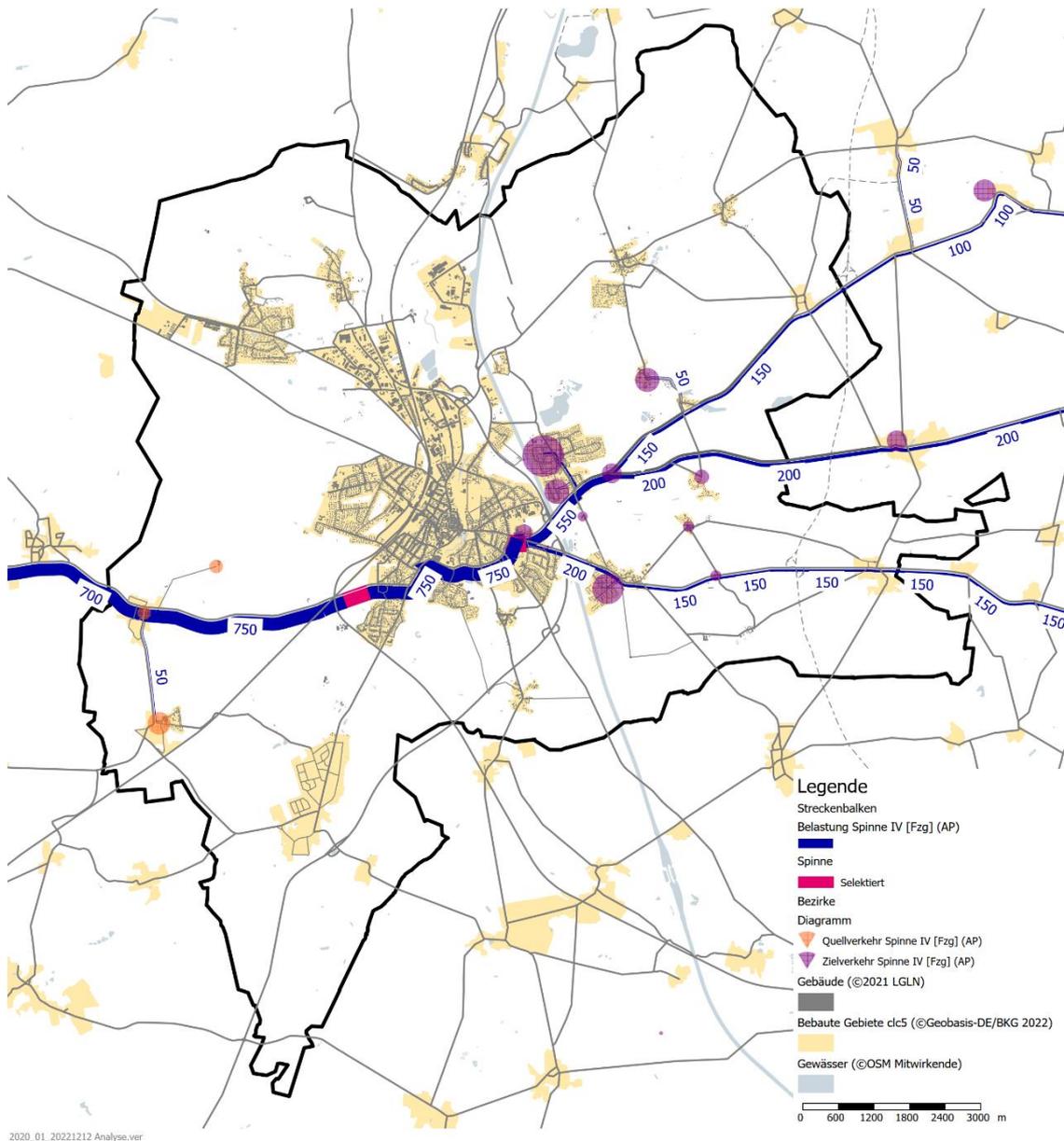


Abbildung 96 zeigt ein Strombündel für die B71 zwischen Celler Straße und Groß Liederner Straße, in Fahrtrichtung Nord. Dabei wird nur der Teil der Verkehrsbelastung angezeigt, der über beide markierten Querschnitte („Selektiert“) in der vorgegebenen Reihenfolge fährt. Daran ist z.B. ablesbar, dass sich die ca. 750 Kfz-Fahrten im Osten zu etwa gleichen Teilen auf die Bundesstraßen 71, 191 und 493 verteilen. Darüber hinaus wird mittels entsprechend skaliertem Tortendiagramme angezeigt, aus welchen Verkehrsbezirken die Fahrten herrühren bzw. wo sie hinführen.

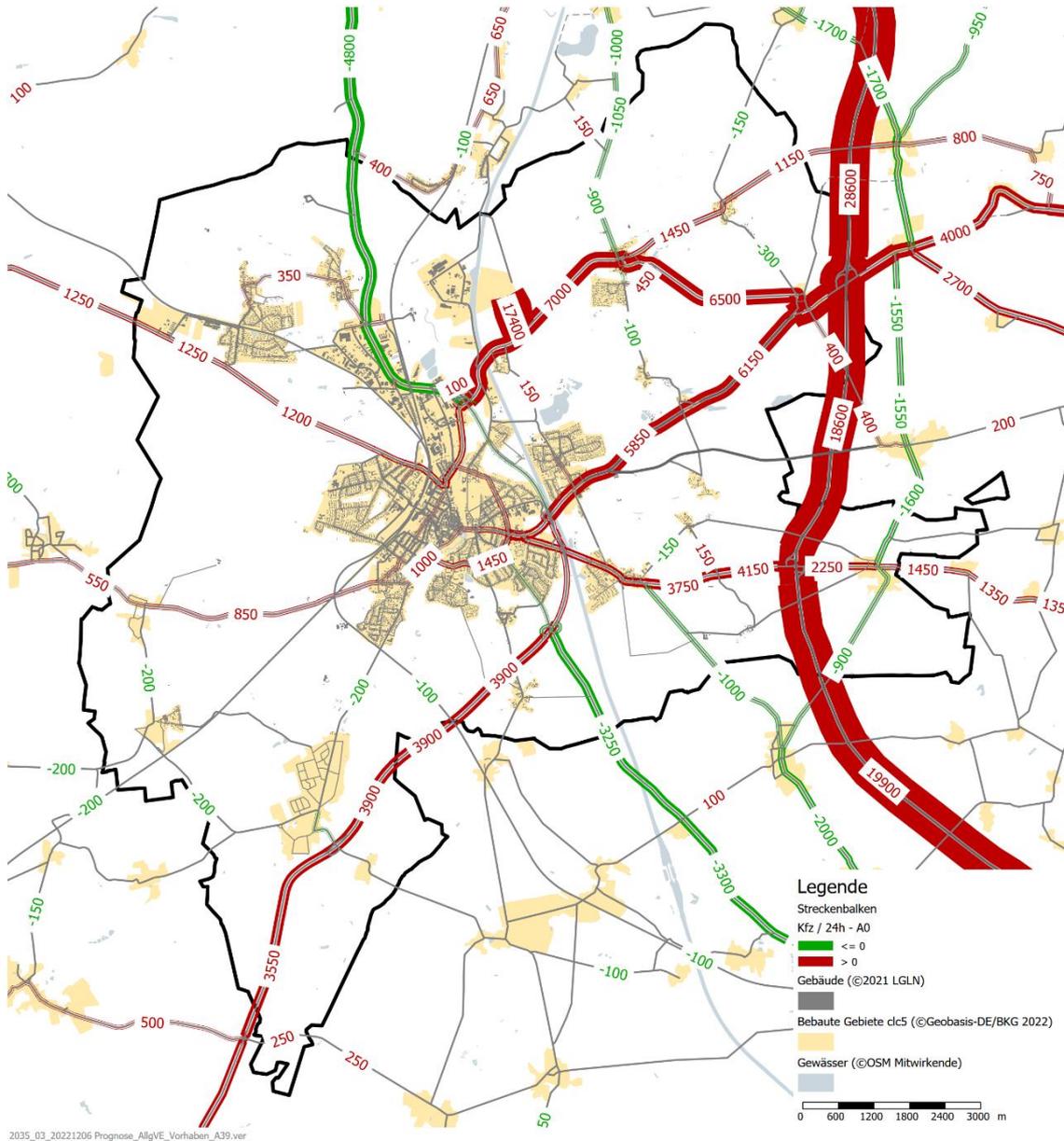
Abbildung 96: Strombündel bzw. „Spinne“ für B 71 Fahrtrichtung Nord zwischen Celler Straße und Groß Liederner Straße [Kfz/24h]



Die Gegenüberstellung des Prognosenullfalls mit dem Analysemodell in Form einer Differenzdarstellung hebt die Strecken mit zu- und abnehmender Verkehrsbelastung hervor. Neben dem deutlichen Anstieg der Verkehrsbelastungen im Umfeld des Entwicklungsgebiets Hafen-Ost fallen besonders die

verkehrlichen Wirkungen der A39 auf, die Parallelrouten in Nord-Süd-Richtung entlastet, aber auch zusätzliche Verkehre auf Zubringerstrecken erwarten lässt (B71, B191) (siehe Abbildung 97).

Abbildung 97: Differenzplot Prognosenullfall 2035 – Analysemodell > 500 Kfz.



5.4.4 Hinweise aus der Öffentlichkeitsbeteiligung

In der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden in Bezug auf den Kfz-Verkehr die meisten Probleme in einer autoorientierten Verkehrsplanung bzw. Bevorzugung des motorisierten Individualverkehrs gesehen (Abbildung 98). Gemäß der überwiegenden Mehrheit der Teilnehmenden soll der Kfz-Verkehr nicht schwerpunktmäßig gefördert werden. Der am dritthäufigsten genannte allgemeine Wunsch in der

Beteiligung war es, den Kfz-Verkehr in der Innenstadt zu reduzieren bzw. eine autofreie Innenstadt zu erreichen (Abbildung 99).

Abbildung 98: Häufigkeit der Nennung von Problemen für den Kfz-Verkehr

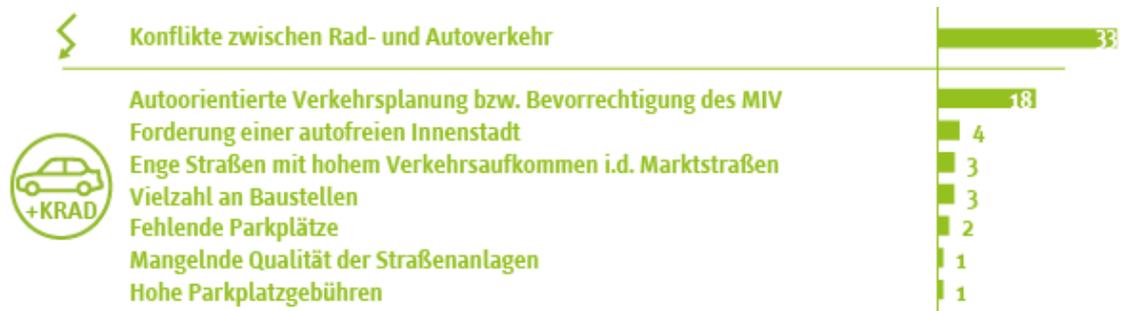


Abbildung 99: Top 5 Wünsche verkehrsmittelübergreifend (Ergebnisse der ersten Beteiligung)



In der Innenstadt wurde ein allgemein zu hohes Verkehrsaufkommen kritisiert. Auch wurde der Ausweichverkehr an Markttagen etwa durch die Rademacherstraße bemängelt.

An der B 71 Ostring wurden von überhöhten Geschwindigkeiten berichtet. An der LSA an der Hambrocker Straße wurde eine lange Sperrzeit bemängelt.

Im Wohngebiet Am Königsberg wurden überhöhte Geschwindigkeiten bemängelt, hierfür sprechen auch die für Erschließungsstraßen mit 6,50 m überbreiten Fahrbahnen in den Straßen Am Königsberg, Emsberg und Hasenberg. Schleichverkehr wurde durch die Niendorfer Straße beklagt. In der südlichen Ripdorfer Straße wurden Konflikte im Gegenverkehr bei einer Fahrbahnbreite von 4,50 m bemängelt.

5.4.5 SWOT-Analyse Kfz-Verkehr

Als gut handhabbare Zusammenfassung der wesentlichen Erkenntnisse bezüglich der Situation für den fließenden Kfz-Verkehr dient die SWOT-Analyse. Vor dem Hintergrund der Anforderungen an eine nachhaltige und stadtverträgliche Verkehrsentwicklung werden die verkehrsberuhigte Innenstadt von der Hansestadt Uelzen und die verkehrsberuhigten Tempo 30-Zonen als Stärken gewertet. In einigen Wohnstraßen herrscht allerdings noch Tempo 50; die Ortsdurchfahrten der Hauptverkehrsstraßen sind teils monofunktional gestaltet. Schwächen in Bezug auf die Verkehrssicherheit sind auch einige Elemente an den LSA-Kreuzungen und Kreisverkehren. Dabei wird für die Zukunft der angedachte Ausbau von Kreisverkehren als Chance betrachtet. Der Neubau von Bundesfernstraßen ist ambivalent zu betrachten: bietet die BAB 39 eine schnellere und sicherere Verbindung in die umliegenden Oberzentren mit dem Kfz, so ist zugleich eine Zunahme des Kfz-Verkehrs insgesamt und konkret auf den Zubringern zu befürchten. Die Ortsumgehung der B 71 wird eine Entlastungswirkung bringen, für den Ostring allerdings nur eine geringfügige. Beide Neubau-Projekte weisen eine hohe Umweltbetroffenheit auf.

Stärken

- + Verkehrsberuhigte Innenstadt mit weiträumiger Umlenkung des Durchgangsverkehrs
- + Überwiegend Tempo 30-Zonen in Wohnquartieren, dort meist verkehrsberuhigte Gestaltung, Zufahrten in T-30-Zonen einheitlich gestaltet
- + Überwiegend guter Zustand Fahrbahnbeläge

Schwächen

- Teils Tempo 50 und Vorfahrtregelung in Wohnstraßen
- Monofunktional gestaltete Ortsdurchfahrten
- LSA-Kreuzungen teils nicht verkehrssicher ausgestaltet
- Kreisverkehre mit teils unsicher ausgestalteten Elementen (Hammersteinplatz; Innenringe)

Chancen

- + Ausbau von Kreisverkehren als grundsätzlich sehr sicherer Knotenpunktform
- + Neubau BAB 39 als schnellere Kfz-Verbindung nach Hamburg, Lüneburg und Wolfsburg; Erhöhung der Verkehrssicherheit
- + Neubau Ortsumgehung B 71 mit potenzieller Entlastungswirkung für die Ortsdurchfahrt
- + Ausweitung von Tempo 30 zur Verkehrsberuhigung und Erhöhung der Verkehrssicherheit

Risiken

- Neubau BAB 39: Zunahme Kfz-Verkehr, auch auf Zubringern (B 191, B 71, K 3 – K 50); hohe Umweltbetroffenheit
- Neubau Ortsumgehung B 71 „Südspange“, gemäß Modell BVWP 2030 mit geringer Entlastungswirkung für Ortsdurchfahrt; hohe Umweltbetroffenheit
- Zusätzliche Kfz-Verkehrsbelastungen durch neue Gewerbegebiete und neuen BBS-Campus und anhaltender Trend zu steigenden Pkw-Zulassungszahlen

5.5 Wirtschaftsverkehr

Der Wirtschaftsverkehr umfasst alle Bewegungen, die im Dienste von Unternehmen geschehen und schließt damit den Güterverkehr sowie den Personenwirtschaftsverkehr ein. Von hoher Relevanz ist im Allgemeinen das wachsende Aufkommen von KEP-Diensten sowie das steigende Aufkommen im Güterverkehr. Zur Erreichung eines nachhaltigen Verkehrs ist insbesondere das Potenzial der Verlagerung von Kfz-gebundenem Wirtschaftsverkehr überregional auf Schiene und Wasserstraße und regional / lokal auf alternativ betriebene, emissionsarme Kraftfahrzeuge und auf das Lastenrad von Interesse.

Die wesentlichen Verkehrserzeuger, das Straßennetz für den Schwerverkehr, die Infrastruktur für alternative Antriebsarten sowie die Infrastruktur von Schiene und Wasserstraße sind in der Abbildung 100 verortet.

5.5.1 Straßenwirtschaftsverkehr

Wesentliche Erzeuger von Schwerverkehr sind das Gewerbegebiet Fischerhof, die Zuckerfabrik der Nordzucker AG (insbesondere während der „Rübenkampagne“) und der Hafen im Norden der Kernstadt. Diese sind durch die B 4 und Zubringer gut an das Fernstraßennetz angebunden. Hinzu kommen kleinere Gewerbegebiete in der Kernstadt und in Westerweyhe, welche jeweils an Hauptverkehrsstraßen angebunden sind.

Der Durchgangs-Schwerverkehr soll die Innenstadt meiden. Der Mechanismus ist dreistufig aufgebaut:

1. Die Wegweisung leitet den Verkehr ohne Ziel in der Innenstadt auf den Ostring bzw. die B 4.
2. In der Gudesstraße ab dem Hammersteinplatz und in der Lüneburger Straße ab der Schillerstraße wird per Zeichen 253 StVO (Verbot für Kfz über 3,5 t) mit Zusatzzeichen „Lieferverkehr frei“ der Durchgangs-Schwerverkehr ausgeschlossen. In dieser Logik fehlt das Zeichen an der Veerßer Straße ab dem Kreisverkehr B 71 Greyerbrücke.
3. In der Gudesstraße ab der Mühlenstraße, in der Lüneburger Straße ab der Ringstraße und in der Veerßer Straße ab der Fritz-Röver-Straße wird per Zeichen 253 StVO mit Zusatzzeichen „Lieferverkehr frei“ der Durchgangs-Schwerverkehr erneut ausgeschlossen.

Neben der Innenstadt sind auch die Groß Liederner Straße ab dem Ostring, die Esterholzer Straße, die Hambrocker Straße und der Nordteil des Ostrings (Tile-Hagemann-Straße – Bernhard-Niebur-Straße – Birkenallee) per Z 253 StVO mit Zusatzzeichen „Durchgangsverkehr“ mit einem Durchfahrtsverbot für den Schwerverkehr belegt. Dieser soll stattdessen die B 4 nutzen.

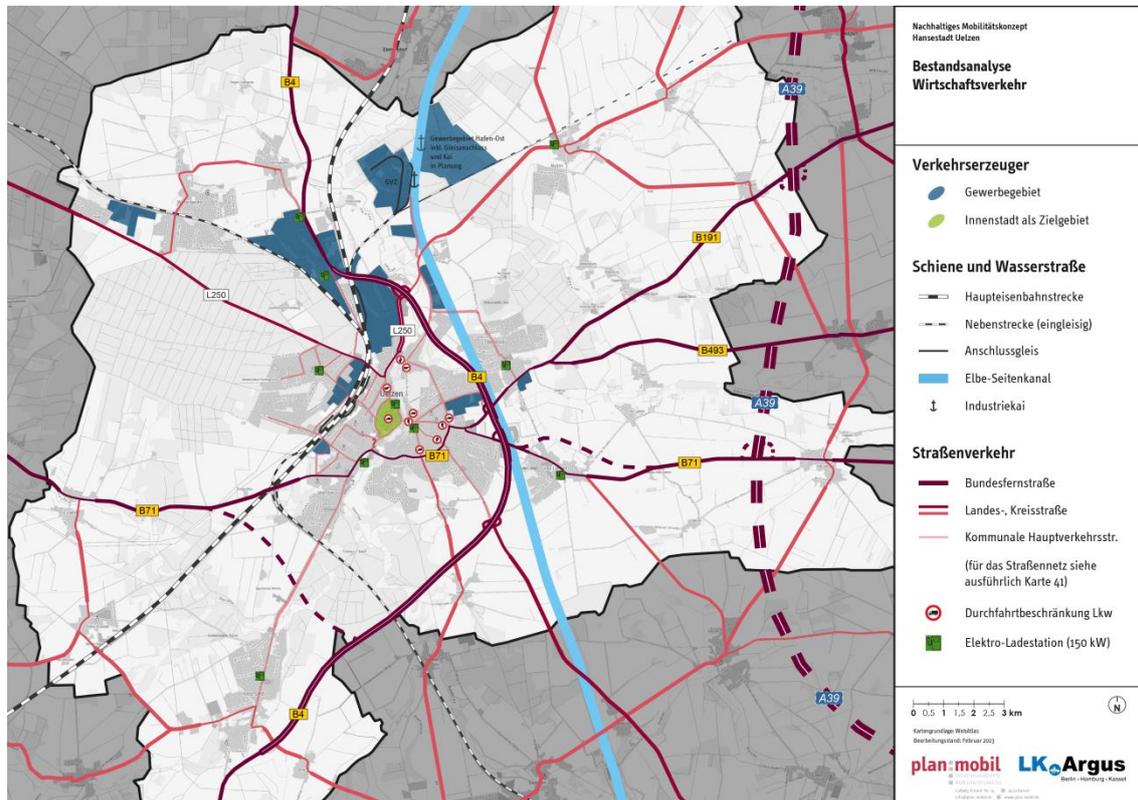
Auf einigen Straßen bestehen Gewichtsbeschränkungen zum Schutz von Ingenieurbauwerken.

Im Zuge des Neubaus der BAB 39 mit der Anschlussstelle an die B 191 ist für das Gewerbegebiet Hafen-Ost, aber auch für die bestehenden Gewerbegebiete im Norden der Kernstadt ein erhebliches Lkw-Aufkommen über die K 3 und K 50 durch Molzen und Riestedt zu befürchten.

In der Hansestadt Uelzen gibt es bisher 10 öffentliche DC-Charger bzw. Schnell-Ladestationen (150 kW), betrieben durch die Stadtwerke Uelzen, sowie weitere AC-Ladestationen für batterieelektrisch betriebene Kraftfahrzeuge. Wasserstoff-Ladeinfrastruktur gibt es in der Hansestadt Uelzen und

Umgebung bisher nicht. Der Landkreis Uelzen ist Mitglied im Wasserstoffnetzwerk Nordostniedersachsen (H2NON). Gegenwärtig läuft hier u. a. das Projekt „Lastverkehr mit grünem Wasserstoff“. Dabei sollen pilothaft Ansätze für die Verwendung von aus erneuerbarem Strom hergestelltem Wasserstoff als Treibstoff für kommunale Entsorgungsfahrzeuge, Speditionsfahrzeuge und Busse des ÖPNV entwickelt werden.¹¹⁶

Abbildung 100: Kartierung der Bestandsanalyse im Wirtschaftsverkehr



Die Karte ist hochauflösend im Kartenband dargestellt.

5.5.2 Schiene und Wasserstraße

Die Hansestadt Uelzen ist gut an Schiene und Wasserstraße angebunden. Mit der Lage am Elbe-Seitenkanal und dem vorhandenen Hafen im Norden der Kernstadt erfolgt die Anlieferung einiger Unternehmen durch das Binnenschiff. Der bestehende Hafen ist sehr gut ausgelastet. Die Hansestadt Uelzen soll sich als Inlands-Netzübergang positionieren, also als Umschlagpunkt für Container Richtung Seehafen Hamburg.¹¹⁷ Die Standortgunst soll für das neue Gewerbegebiet Hafen-Ost genutzt werden, hier ist ein neuer Kai vorgesehen.

Für die erforderliche Kapazitätssteigerung der Eisenbahn-Hinterlandanbindung der Seehäfen Hamburg und Bremen auf den auch durch Personenverkehr genutzten Strecken ist im

¹¹⁶ H2NON Wasserstoffnetzwerk Nordostniedersachsen (o. J.): H2 Lastverkehr. <https://www.h2non.de/#h2lastverkehr> [Zugriff 16.11.2021].

¹¹⁷ Landkreis Uelzen (2019): Regionales Raumordnungsprogramm für den Landkreis Uelzen 2019. Begründung. S. 60f.

Bundesverkehrswegeplan 2030 der Ausbau der durch die Hansestadt Uelzen verlaufenden Eisenbahnstrecken vorgesehen¹¹⁸. Die DB prüft dabei die verschiedenen Varianten des Ausbaus der Bestandsstrecke, des Ausbaus der Bestandsstrecke mit Ortsumfahrungen sowie des Trassenneubaus entlang der BAB 7. Die Nebenstrecke Richtung Bremen soll bis Langwedel elektrifiziert und ertüchtigt werden, der geforderte zweigleisige Ausbau¹¹⁹ ist bisher nicht im BVWP vorgesehen. Die Strecke Richtung Stendal soll zweigleisig ausgebaut und ertüchtigt werden¹²⁰.

Im bestehenden Teil des Gewerbegebiets Hafen sind zwei Anschlussgleise vorhanden. Eines führt auf den Kai, das andere zu einem Sägewerk. Im Hafen ist im Regionalen Raumordnungsprogramm für den Landkreis Uelzen (RROP) ein Vorranggebiet Güterverkehrszentrum dargestellt. Hier soll der Güterumschlag zwischen den Verkehrsträgern Wasserstraße, Schiene und Straße ausgebaut werden. Das in Planung befindliche Gewerbegebiet Hafen-Ost soll ebenfalls einen Gleisanschluss über die Bestandsbrücke erhalten.¹²¹

Gemäß RROP ist die außer Betrieb befindliche Bahnstrecke nach Dannenberg aufgrund des geringen verkehrlichen Potenzials insgesamt nicht für eine Reaktivierung vorgesehen. Jedoch wird die Trasse bis zur Uelzener Stadtgrenze planerisch gesichert, um den Gleisanschluss für das Gewerbegebiet Hafen-Ost sowie die potenzielle Ansiedlung eines Logistikstandorts an der neuen BAB 39 zu ermöglichen.¹²²

Weitere Anschlussgleise sind an der Zuckerfabrik der Nordzucker AG vorhanden, diese werden zurzeit für die Abstellung von Nahverkehrszügen genutzt. Zudem befinden sich sowohl auf der Ostseite als auch südwestlich des Hundertwasserbahnhofes Anschlussgleise, die nicht in Nutzung sind.

5.5.3 Belieferung der Innenstadt

Der städtische Güterverkehr und insbesondere die Belieferung von Handel, Gastronomie und den Dienstleistungsbetrieben in der Innenstadt erfolgen überwiegend per konventionell betriebenen Lkw (über 3,5 t) und Lieferwagen bzw. Transportern (bis 3,5 t). Hierfür wurden in der Veerßer Straße zwei Ladezonen eingerichtet (Höhe Marktcenter und Höhe Herzogenplatz), deren Anfang und Ende jeweils mit Zeichen 286 StVO (eingeschränktes Haltverbot) mit Zusatzzeichen „Ladezone“ angeordnet sind (Abbildung 101). In den verkehrsberuhigten Bereichen in den Marktstraßen dürfen auch Lieferfahrzeuge nur auf den markierten Parkständen parken. An den Markttagen des Vitalmarkts Uelzen (mittwochs und samstags von 7 bis 14 Uhr) sind die Marktstraßen für den Kfz-Verkehr und damit auch den Lieferverkehr gesperrt. Marktbesucher dürfen eine Stunde vor Marktbeginn anliefern und aufbauen.

¹¹⁸ BMVI Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2021): Projektinformationssystem zum Bundesverkehrswegeplan 2030. Projekt Optimiertes Alpha-E mit Bremen. https://bvwp-projekte.de/schiene_2018/2-003-V03/2-003-V03.html [Zugriff 16.11.2021].

¹¹⁹ Landkreis Uelzen (2019): Regionales Raumordnungsprogramm für den Landkreis Uelzen 2019. Begründung. S. 63.

¹²⁰ BMVI Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2021): Projektinformationssystem zum Bundesverkehrswegeplan 2030. Projekt ABS Uelzen – Stendal – Magdeburg – Halle (Ostkorridor Nord). https://bvwp-projekte.de/schiene_2018/2-018-V01/2-018-V01.html [Zugriff 16.11.2021].

¹²¹ Ebd.: S. 60f.

¹²² Ebd.: S. 62f.

Abbildung 101: Ladezone am Rathaus



Die kompakte Innenstadt mit hoher Dichte an Geschäften und Wohnnutzung bietet sich grundsätzlich für die Belieferung einiger Segmente per Lastenrad oder Elektro-Kleintransporter an. Das Potenzial für verschiedene Anwendungsfälle wird in der Maßnahmenentwicklung weiter untersucht.

5.5.4 Hinweise aus der Öffentlichkeitsbeteiligung

In der ersten Öffentlichkeitsbeteiligungsrunde wurden keine Einträge in Bezug auf den Wirtschaftsverkehr getätigt.

5.5.5 SWOT-Analyse Wirtschaftsverkehr

Als gut handhabbare Zusammenfassung der wesentlichen Erkenntnisse bezüglich der Situation für den Wirtschaftsverkehr dient die SWOT-Analyse. Vor dem Hintergrund der Anforderungen an eine nachhaltige und stadtverträgliche Verkehrsentwicklung werden die gute Anbindung an Schiene und Wasserstraße und die stadtverträgliche Lenkung des Straßengüterverkehrs als Stärken gewertet; im Straßengüterverkehr gibt es jedoch ein hohes Verkehrsaufkommen. Für die Zukunft stellt der ange-dachte Ausbau von Schiene und Wasserstraße eine Chance dar, während gleichzeitig der Neubau der BAB 39 eine modale Verlagerung des Gütertransports unattraktiver macht. Die Umstellung auf alterna-tive Antriebe wird wiederum als Chance gesehen.

Stärken

- + Grundsätzlich gute Anbindung an Eisenbahnnetz und die Wasserstraße Elbe-Seitenkanal
- + Gleisanschlüsse im Hafen in Nutzung
- + Industriekai im Hafen in Nutzung, hohe Auslastung
- + Stadtverträgliche Lenkung des Schwerverkehrs durch Lkw-Durchfahrtverbote
- + Ladezonen in der Innenstadt verteilt vorhanden

Schwächen

- Hohes Verkehrsaufkommen an Kleintransportern in der Innenstadt
- Allgemein hoher Anteil des Straßengüterverkehrs an der Transportleistung

Chancen

- + Güterverkehrszentrum Hafen
- + Gewerbegebiet Hafen-Ost: Neuer Kai und Gleisanschluss durch Reaktivierung Bestandsbrücke
- + Ausbau Bahnstrecken Hamburg – Uelzen – Hannover, Richtung Bremen, Richtung Stendal
- + Ausbau E-Ladesäulen für Elektrifizierung der Unternehmensfuhrparke
- + Landkreis Uelzen Mitglied im „Wasserstoffnetzwerk Nordostniedersachsen“ - verschiedene Vorhaben zur För-derung Wasserstofftechnologie

Risiken

- Neubau BAB 39 als Konkurrenz zur Stärkung von Schiene und Wasserstraße im Güterverkehr
- Starkes Lkw-Aufkommen durch Riestedt und Molzen bei Neubau BAB 39 und Hafen-Ost zu befürchten
- Steigendes Lkw-Aufkommen durch Erschließung neuer Gewerbegebiete
- Weitere Zunahme Kleintransporter-Verkehrsaufkommen durch zunehmenden Online-Handel

5.6 Ruhender Kfz-Verkehr

Der ruhende Kfz-Verkehr umfasst das Halten und Parken von Kfz. Dabei wurde besonders die Innenstadt betrachtet, da hier zu den Ladenöffnungszeiten grundsätzlich eine besonders hohe Nachfrage nach Parkmöglichkeiten besteht. Außerhalb der Innenstadt wurden insbesondere die Sammelparkplätze betrachtet. Die Ladeinfrastruktur für elektrisch betriebene Kfz wird im Kapitel 5.6.3 betrachtet.

Für den ruhenden Kfz-Verkehr in der Innenstadt sind die Regelungen und die Belegung der Parkplätze in der Abbildung 103 verortet. Darüber hinaus sind die Sammelparkplätze und die Lademöglichkeiten für E-Kfz in der Abbildung 104 verortet.

5.6.1 Parken in der Innenstadt

In der Uelzener Innenstadt (Bereich einschließlich Ringstraße, Fritz-Röver-Straße, Am Taterhof) wurden bei der Erhebung insgesamt ca. 1.197 Park- und Stellplätze erfasst. Davon sind 634 öffentliche Parkplätze, die sich in 425 Parkplätze im Straßenraum sowie 209 auf neun öffentlichen Sammelparkplätzen aufteilen. Von den öffentlichen Parkplätzen sind insgesamt 17 Parkplätze für Menschen mit schwerer Behinderung reserviert. Zusätzlich wurden 563 private Stellplätze auf Sammelstellplatzanlagen erfasst. Hiervon sind 520 Stellplätze für die Kundschaft bzw. in gewerblichen Parkbauten (CEKA, Ramelow, Marktcenter), d. h. überwiegend öffentlich zugänglich, und 43 Stellplätze für Anwohnerinnen und Anwohner.

Die öffentlichen Parkplätze in der Innenstadt sind montags bis freitags von 8 bis 18 Uhr und samstags von 8 bis 13 Uhr gebührenpflichtig (Abbildung 102). Eine Stunde kostet 1,30 Euro (zahlbar mit Münzgeld am Automaten oder per App-basiertem Handy-Parken), die Höchstparkdauer beträgt 2,5 h. Die Parkraumbewirtschaftung ermöglicht eine effiziente Auslastung des Parkraums auch im Zusammenspiel mit den außerhalb liegenden Sammelparkplätzen und gibt einen kleinen Anreiz, mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes in die Innenstadt zu kommen. Dabei wird die Erreichbarkeit gerade auch für ältere Personen und Menschen mit Mobilitätseinschränkungen selbstverständlich sichergestellt.

Im Marktbereich gilt eine Zone eingeschränkten Haltverbots mittwochs und samstags von 4 bis 15 Uhr. In der Veerßer Straße werden einige Parkplätze für die Außenbestuhlung der Gastronomie verwendet.

Zwischen Mauerstraße und Schmiedestraße befindet sich ein Parkhaus („CEKA“), welches von beiden Straßen erreichbar ist. Die 155 Stellplätze werden teilweise an Dauermieter vermietet. Bei dem Parkhaus handelt es sich um einen sogenannten Angstraum (Abbildung 102). 104 weitere private Stellplätze befinden sich auf dem Parkdeck des Modehauses Ramelow, welches von der Turmstraße erreichbar ist.

Die Hansestadt Uelzen informiert auf ihrer Website gut über die Parkmöglichkeiten auf öffentlichen und privaten Sammelparkplätzen in der Hansestadt Uelzen¹²³. Ein digitales Parkraummanagement mit Echtzeitinformationen zum Belegungszustand gibt es derzeit nicht.

¹²³ Hansestadt Uelzen (o. J.): Parkplatzsuche. <https://www.hansestadt-uelzen.de/home/buerger-service/verkehr-parken/parkplatzsuche.aspx> [Zugriff 15.11.2021].

Abbildung 102: links: Parkraumbewirtschaftung in der Innenstadt (Lüneburger Straße); rechts: Parkhaus Schmiedestraße („CEKA“) mit freien Kapazitäten – Angsträum?



Die Auslastung der Parkplätze wurde 2018 für ein größeres Gebiet umfassend erhoben¹²⁴. Für die durch den Innenstadtring definierte Innenstadt (zuzüglich Veerßer Straße bis zum Marktcenter) ergibt sich eine Auslastung von insgesamt maximal zwei Dritteln der Parkplätze und damit nur ein geringer Parkdruck¹²⁵. Die Erhebungsergebnisse wurden in der Abbildung 103 aufbereitet.

Dabei zeigt sich an einem Normalwerktag am Morgen (7 Uhr) überall eine sehr geringe Auslastung. Zum Vormittag (11 Uhr) steigt diese stark an; in der Gudesstraße und der Schuhstraße parken mehr Kfz als es Parkplätze gibt (Falschparker bzw. sehr kompaktes Parken), in der Rademacher-, Schmiede-, Mauerstraße und Rosenmauer kommt es zu einem sehr hohen Parkdruck (> 90 % belegt). In der Veerßer Straße und Turmstraße zu einem hohen Parkdruck (> 80 % belegt). Diese Straßenabschnitte umfassen allerdings jeweils nur wenige Parkplätze. Zur selben Uhrzeit sind in der Lüneburger Straße (< 70 % belegt), in den Parkhäusern, in der Fritz-Röver-Straße, Mühlenstraße und in der Ringstraße (alle < 60 % belegt) noch große freie Kapazitäten vorhanden.

Zum Nachmittag (15 Uhr) des Normalwerktags entspannt sich die Situation, nur noch die Gudesstraße und die Rademacherstraße weisen eine sehr hohe Auslastung > 90 % auf, in der Rosenmauer und Turmstraße herrscht ein hoher Parkdruck mit > 80 % Belegung vor, ansonsten sind < 70 bzw. < 60 % belegt.

Am Abend (19 Uhr) des Normalwerktags – nach Ende der Gebührenpflicht – ist auch die Gudesstraße unter 60 % belegt und die Innenstadt insgesamt relativ entlastet. In einzelnen Straßenabschnitten (Lüneburger Straße, Rademacherstraße und Rosenmauer) kommt es wohl wegen hoher Lagegunst auch abends zu einem hohen Parkdruck.

Im CEKA-Parkhaus (160 Stellplätze) sowie auf dem Parkdeck Ramelow (106 Stellplätze) ist den ganzen Tag über eine sehr geringe Belegung festzustellen, hier besteht Potenzial für eine höhere Auslastung.

Am Markttag Mittwoch ist die Belegung der Parkplätze in der Uelzener Innenstadt insgesamt um wenige Prozentpunkte höher. Dies liegt an den für den ruhenden Kfz-Verkehr dann nicht zur Verfügung

¹²⁴ Zacharias Verkehrsplanungen / Hansestadt Uelzen (2018): Verkehrsuntersuchung zum Parkplatzkonzept Innenstadt der Hansestadt Uelzen. Hannover.

¹²⁵ Ebd.: S. 9f.

Interpretation des Parkdrucks gemäß FGSV (2012): EVE Empfehlungen für Verkehrserhebungen. Köln. S. 42.

stehenden Marktstraßen und an dem Kfz-Zielverkehrsaufkommen zum Uelzener Vitalmarkt. Insgesamt bleibt der Parkdruck wie am Normalwerktag gering, die räumlichen Verlagerungen des ruhenden Kfz-Verkehrs werden auch aufgrund der eingespielten Situation als verträglich angesehen.¹²⁶

Abbildung 103: Kartierung der Regelungen und der Belegungserhebung für den ruhenden Kfz-Verkehr in der Innenstadt



Quelle: Zacharias Verkehrsplanungen / Hansestadt Uelzen (2018): Verkehrsuntersuchung zum Parkplatzkonzept Innenstadt der Hansestadt Uelzen. Hannover. Die Karte ist hochauflösend im Kartenband dargestellt.

5.6.2 Parkplätze außerhalb der Innenstadt

Rund um die Innenstadt wird eine Parkscheibenregelung im gleichen Zeitraum wie die innerstädtische Gebührenpflicht angewendet (Höchstparkdauer 2,5 h, gilt Mo-Fr 8-18 h und Sa 8-13 h). In den äußeren Kernstadtgebieten sowie den Ortsteilen gibt es keine besonderen Regelungen für die öffentlichen Parkplätze.

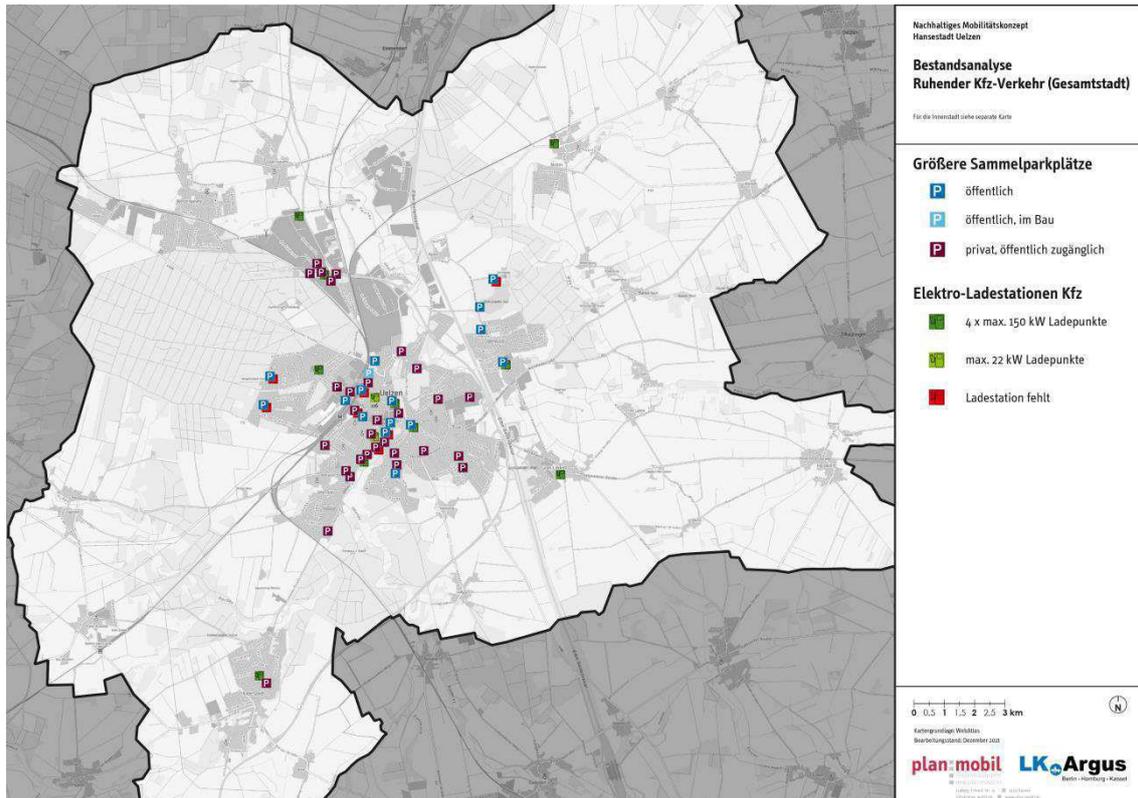
Größere öffentliche Sammelparkplätze werden in der Abbildung 104 dargestellt. Diese finden sich insbesondere in der inneren Kernstadt, mit dem Parkplatz Ratswiesen / Hammersteinplatz (163 Parkplätze) auch als Entlastung für die Innenstadt. Eine sehr wichtige Funktion für die vernetzte Mobilität erfüllen die P+R-Parkplätze am Hundertwasserbahnhof. Das ehemalige Parkhaus nordöstlich des Bahnhofs wird derzeit durch einen ebenerdigen Sammelstellplatz mit 280 Stellplätzen ersetzt. Während der Bauarbeiten stehen die Dauerparkplätze auf dem Albrecht-Thaer-Gelände südwestlich des

¹²⁶ Zacharias Verkehrsplanungen / Hansestadt Uelzen (2018): Verkehrsuntersuchung zum Parkplatzkonzept Innenstadt der Hansestadt Uelzen. Hannover.

Bahnhofs zur Verfügung. Auf dem Friedensreich-Hundertwasser-Platz zwischen den Gleisen sind 33 gebührenpflichtige 1-h-Kurzzeitparkplätze vorhanden, die Parkplätze am Einkaufscenter auf der Ostseite sind ebenfalls bewirtschaftet.

Öffentliche Sammelparkplätze finden sich zudem noch an der Stadthalle sowie in Oldenstadt und am Naherholungsgebiet Oldenstädter See. An den großflächigen Einzelhandelsbetrieben sowie am Schwimmbad sind jeweils flächenintensive Sammelstellplatzanlagen vorhanden.

Abbildung 104: Kartierung der Sammelparkplätze und Elektro-Ladestationen



Die Karte ist hochauflösend im Kartenband dargestellt.

5.6.3 Ladeinfrastruktur für E-Kfz

Die Stadtwerke Uelzen (mycity) betreiben ein bereits relativ gut ausgebautes Netz an öffentlicher Ladeinfrastruktur für batterieelektrisch betriebene Kfz. Verteilt in der Kernstadt, in den Ortsteilzentren von Oldenstadt, Groß Liedern, Holdenstedt und Molzen sowie im Gewerbegebiet Fischerhof gibt es insgesamt 10 Schnell-Ladestationen mit jeweils 4 (teils 3) Ladepunkten für bis zu 150 kW Ladestrom (DC). Hinzu kommen 2 x 22 kW (AC) Ladepunkte am Sparkassen-Parkplatz in der Dieterichsstraße sowie mycity Hoeffstraße 16 (AC). Zum Laden müssen sich die Nutzenden bei my city registrieren, die Abrechnung erfolgt pauschal pro Ladevorgang mit 4,95 Euro pro AC-Ladung und 8,95 Euro pro DC-Ladung.

In der Schillerstraße sind im Zuge der Renovierung der Straße eine weitere Lademöglichkeit eingerichtet, die 16 Ladepunkte umfasst.

5.6.4 Hinweise aus der Öffentlichkeitsbeteiligung

In der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden in Bezug auf den Kfz-Verkehr die meisten Probleme in einer autoorientierten Verkehrsplanung bzw. Bevorrechtigung des motorisierten Individualverkehrs gesehen. Fehlende Parkmöglichkeiten wurden nur von wenigen Teilnehmenden bemängelt. Gemäß der überwiegenden Mehrheit der Teilnehmenden soll der Kfz-Verkehr nicht schwerpunktmäßig gefördert werden. Der am dritthäufigsten genannte allgemeine Wunsch in der Beteiligung war es, den Kfz-Verkehr in der Innenstadt zu reduzieren bzw. eine autofreie Innenstadt zu erreichen. Dies würde auch den ruhenden Kfz-Verkehr in der Innenstadt betreffen.

In der Beteiligung wurde das Parkhaus am Marktcenter gelobt. Am Parkplatz Ratswiesen wurde eine bessere Infrastruktur für Wohnmobile gefordert.

5.6.5 SWOT-Analyse ruhender Kfz-Verkehr

Als gut handhabbare Zusammenfassung der wesentlichen Erkenntnisse bezüglich der Situation für den ruhenden Kfz-Verkehr dient die SWOT-Analyse.

Der Parkdruck in der Innenstadt ist insgesamt gering, die flächendeckende Parkraumbewirtschaftung, verteilten Behindertenparkplätze und wechselnden Nutzungen sind klare Stärken. In einigen Straßen ist die Auslastung jedoch sehr hoch und auch in einigen Wohnstraßen wird falsch geparkt. Die stärkere Nutzung von Sammelparkanlagen und der weitere Ausbau von Ladeinfrastruktur und Carsharing kann den ruhenden Kfz-Verkehr insgesamt stadtverträglicher machen. Umgekehrt läuft ein zu großes Parkraumangebot einer nachhaltigkeitsorientierten Verkehrsverlagerung zuwider; hier muss insbesondere in der Innenstadt abgewogen werden.

Stärken

- + Auslastung Normalwerktag insg. max. zwei Drittel (geringer Parkdruck; 2018) in der Innenstadt
- + Flächendeckende Parkraumbewirtschaftung, Handyparken in der Innenstadt
- + 17 gut verteilte Behindertenparkplätze in der Innenstadt
- + Wechselnde Nutzungen: Markttage, Außengastronomie in der Innenstadt
- + Bereits 12 Standorte E-Ladesäulen stadtweit

Schwächen

- Geringe Auslastung der vorhandenen Parkhäuser zulasten Parkdruck in den innerstädtischen Straßenräumen
- Parkhaus als Angstraum
- Vormittags überlastete Gudesstraße und Schuhstraße, abends überlastete Rosenmauer
- Teils Falschparker auf Geh- und Radwegen in Wohngebieten
- Teils zu schmale Parkbuchten

Chancen

- + Stärkere Nutzung Sammelparkplatzanlagen – Reduzierung Straßenparken (Flächengewinn) und Parksuchverkehre; Überprüfung von Parkregelungen
- + Preisgestaltung als Instrument für eine Regulierung des innerstädtischen Parkens
- + Digitales Parkraummanagement
- + Unterstützung beim Ausbau der Ladeinfrastruktur, ggf. durch Elektromobilitätskonzept (z. B. in Parkhäusern oder an größeren Einrichtungen und Unternehmen)
- + Ausbau Carsharing kann langfristig zur Substitution des privaten Pkw-Besitzes beitragen
- + Gutes bereits bestehendes Angebot E-Ladesäulen-Angebot (DC-/AC-Charger)

Risiken

- Zu großes / attraktives Parkraumangebot kann Verlagerungspotenzial auf den Umweltverbund vermindern
- Parken in den Marktstraßen sorgt für unmittelbare Erreichbarkeit des Einzelhandels per Kfz, verhindert aber gesteigerte Aufenthaltsqualität und belastet den Straßenraum
- Parkdruck-Belastung von Wohngebieten rund um Einrichtungen mit Kfz-Zielverkehr (z. B. BBS-Campus)

5.7 Vernetzte Mobilität

Verkehr und Mobilität haben einen besonderen Stellenwert und sind grundlegend für die Funktionsfähigkeit vieler Lebensbereiche. Nachhaltige Mobilität sorgt für mehr Mobilität bei weniger Verkehr z.B. durch veränderte Siedlungsstrukturen und eine erhöhte Auslastung von Fahrzeugen. Vernetzte Mobilität soll in der Hansestadt Uelzen einen großen Teil dazu beitragen. Aufgrund sich wandelnder Anforderungen an Mobilität und veränderter Rahmenbedingungen wird die abgestimmte Verknüpfung und Kombination von verschiedenen Verkehrsmitteln im Verlauf eines Weges (Intermodalität und Multimodalität), an Bedeutung gewinnen. In der Hansestadt Uelzen wird der Fokus auf die Kombination umweltfreundlicher und emissionsfreier Verkehrsmittel gelegt.

Die räumliche Ausgangssituation in der Hansestadt Uelzen für die Umsetzung einer entsprechenden Strategie ist heterogen. Die Kernstadt weist mit ihrer dichten Besiedlung und hohen Dichte an Verkehrsangeboten ein breiteres Optionsspektrum an Mobilitätsangeboten auf als die Stadtteile. Ein breites Angebot an Wahlmöglichkeiten in unterschiedlichen Facetten und die flexible Erreichbarkeit von Zielen sind Voraussetzung für die Attraktivität und Zukunftsfähigkeit vom Ankerzentrum der Hansestadt Uelzen als Tourismusziel und Versorgungszentrum.

Die gelungene Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel sowie die entsprechende Infrastruktur spielt für den angestrebten klimafreundlichen Modal Split insbesondere für den Erfolg des Handlungsfeldes ÖPNV eine zentrale Rolle. Entscheidend ist für die Nutzerin bzw. den Nutzer ohne eigenes Kfz dabei die maximale Flexibilität, der wirtschaftliche Vorteil, Barrierefreiheit, Komfort- wie Sicherheitsaspekte und die schnelle Erreichbarkeit des intermodalen Systems. Zentral gelegene, öffentlich zugängliche Orte, an denen eine räumliche Bündelung von unterschiedlichen Verkehrsangeboten stattfindet, sind Ausgangspunkte zur Ausgestaltung des lokalen Mobilitätsangebotes (Mobilitätsstationen). Bestehende Mobilitätsangebote, die sich durch Bündelung und Ergänzung gut zu intermodalen Verknüpfungspunkten entwickeln lassen, sind:

- Haltepunkte des ÖPNV/SPNV (Bushaltestellen / Bahnhöfe)
- Standorte von Sharing-Angeboten (z.B. Bikeshaaring, Carsharing, ScooterSharing und TretrollerSharing inklusive E-Angebote)
- Radabstellanlagen (z.B. Fahrradboxen, überdachte Lehnbügel, Sammelschließanlagen, Radhäuser)
- Parkplätze / Park + Ride / Bike + Ride - Anlagen

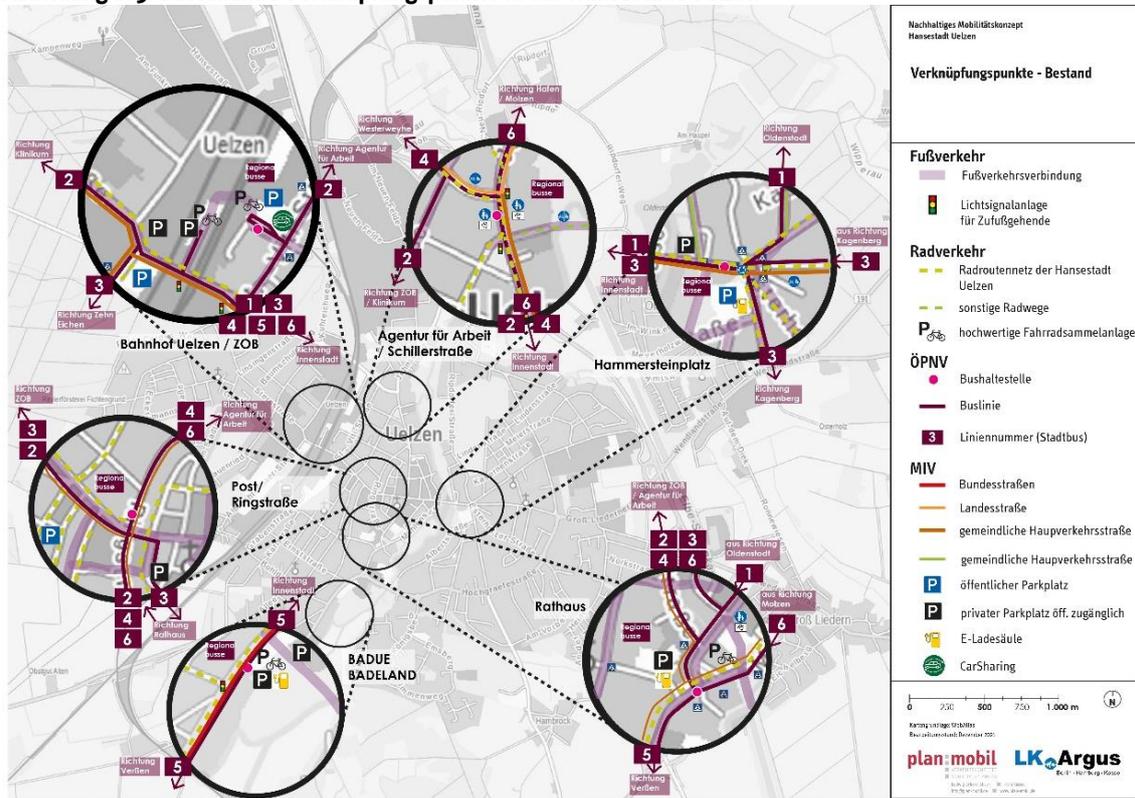
Mit der Verortung der Mobilitätsangebote in räumlicher Nähe zu bspw. Nahversorgungszentren, großen Unternehmensstandorten, touristischen Zielen und sozialen Infrastrukturen sowie zu Bildungsreinrichtungen können zusätzliche Synergien und positive Umwelteffekte erzielt werden.

5.7.1 Verknüpfungspunkte

Die folgend aufgeführten Verknüpfungspunkte sind in den bestehenden Planwerken der Hansestadt Uelzen beschrieben sowie durch eigene Analyse vor Ort charakterisiert worden (Stand September 2021) (siehe Abbildung 105). Die gegenwärtigen Verknüpfungspunkte sind in der Kernstadt angesiedelt und bilden eine Überlagerung der bestehenden Netze aus dem Bereichen Fußverkehr, Fahrradverkehr, Bus und Bahn sowie dem motorisierten Individualverkehr. Außerdem sind bestehende E-

Ladestationen und Parkmöglichkeiten für Fahrrad und Pkw verortet. Deutlich wird, dass es bisher schon eine gute Ausgangslage an Verknüpfungsmöglichkeiten gibt. Nachfolgend werden die einzelnen Verknüpfungspunkte dezidiert im Portrait mit ihren jeweiligen Ausstattungsmerkmalen und Ausbaumöglichkeiten beschrieben.

Abbildung 105: Bestehende Verknüpfungspunkte in der Hansestadt Uelzen



Die Karte ist hochauflösend im Kartenband dargestellt.

Tabelle 13: Ausstattungsmerkmale der Verknüpfungspunkte (Alle Fotos aus 2021)

Hundertwasserbahnhof und ZOB					
					
					
SPNV	Bus	B+R	P+R	E-Infrastruktur	Car/Bikesharing
Regionalbahn, Fernzüge	Stadtbus Linie 1, 2, 3, 4, 5, 6 Schulbuslinie 71 Regionalbus Li- nie 7010, 7016, 7017, 7019, 7020, 7030, 7036, 7040, 7041, 7045, 7050, 7055, 7060, 7080, 7081, 7082, 7100, 8010, 8030	Sammelschließ- anlage Überdachte Fahrradständer, 9 Einzelfahrrad- boxen	Kurzzeitparken Dauerparken	Geplant	Carsharing Cambio
Bauliche Ausgestaltung:					
<ul style="list-style-type: none"> ■ Bahnhofsgebäude mit Anschluss zu Fernzügen, Regionalzügen, Stadtbus, Taxen ■ Anbindung mittels Regionalbahnen, Stadt- und Regionalbussen in den Landkreis Uelzen ■ Gepäckschließfächer der DB ■ Fahrradparkhaus (offener Bereich und Sammelschließanlage) ■ 9 Einzelfahrradboxen ■ Kurzzeitparken Pkw ■ Langzeitparken Pkw (Stellplatzanlage-Baubeginn 2023, E-Ladestationen in Planung) ■ Taxi-Punkt 					

- Überdachte Radabstellanlagen (offen zugängliche Doppelstockparker und Einzelbügel sowie Sammelschließanlage)
- Stadtweit einziges Carsharing Angebot mit stationsgebundenem Standort (St.-Viti-Straße 13)
- P+R – Angebot
- Fahrgastunterstände mit Sitzgelegenheiten

Wichtige Ausstattungselemente:

- Überwiegend barrierefreier Zugang
- Fahrgastinformation mit DB Service Store (Haltestellenschild, Information zur Tarifstruktur)
- Leitsystem in Teilen vorhanden
- Kostenpflichtige Toiletten im Bahnhofsgebäude
- Aufenthaltsmöglichkeiten zum Sitzen und Warten im Bahnhofsgebäude
- Direkter Übergang zum ZOB im Bahnhofsgebäude
- Einzelhandel mit Verpflegungsmöglichkeiten im Bahnhofsgebäude

Defizite:

- Barrierefreiheit nicht im gesamten Bahnhofsgebäude gewährleistet (u. a. defekte Aufzüge zu den Bahngleisen)
- Teilweise dunkle und ungesicherte Wege zu den Bahnsteigen
- Keine DFI (Digitale Fahrgastinformation) am ZOB vorhanden
- Keine Ladestation für E-Bikes vorhanden, nur in Fahrradboxen vorhanden
- Unübersichtliche Gestaltung der Bahnhofseingänge
- Keine überdachte Aufenthaltsmöglichkeiten außerhalb des Bahnhofgebäudes
- Kopfsteinpflaster und fehlende Bordsteinabsenkungen ermöglichen nur eingeschränkte Barrierefreiheit
- Keine durchgängige Beleuchtung der Erschließungsflächen
- Keine Bike-/Lastenrad- oder E-Scooter-Verleihangebote
- Ausbaufähiges Leitsystem als wichtige Eingangssituation in die Stadt

Haltestelle Post, Ringstraße



Vor den Bauarbeiten im August 2021

SPNV	Bus	B+R	P+R	E-Infrastruktur	Car/Bikesharing
-	Stadtbus Linie 2, 3, 4, 6 Regionalbus Linie 7050, 7055, 7060, 7080, 7081, 7082, 8010, 8030	-	-	-	-

Bauliche Ausgestaltung:

- Zentrale Umsteigemöglichkeit zwischen den Stadtbus- und Regionalbusangeboten

Wichtige Ausstattungselemente:

- Zentrale Lage in der Innenstadt und gute Erreichbarkeit für alle Verkehrsmittel sowie zu Fuß
- Sitzgelegenheiten
- Barrierefreie Haltestelle

Defizite:

- Nicht überdachte Sitzgelegenheiten
- Keine sicheren Fahrradabstellmöglichkeiten
- Keine Ladestation für E-Bikes vorhanden

Haltestelle Rathaus / Busumsteiger am Rathaus (in Betrieb seit Oktober 2022)



November 2022

SPNV	Bus	B+R	P+R	E-Infrastruktur	Car/Bikesharing
-	Stadtbus Linie 1, 2, 3, 4, 5, 6 Schulbuslinie 71 Regionalbus Linie 7010, 7016, 7019, 7020, 7030, 7036, 7040, 7041, 7050, 7055, 7060, 7061, 7080, 7081, 7082, 7100, 8010, 8030	Vorhanden	In Planung: überdachte Fahrradständer und Einzelfahrradboxen	Vorhanden	-

Bauliche Ausgestaltung:

- Haltestelle wurde 2021/2022 umgebaut
- Überdachte Bushaltestellen
- Sitzgelegenheiten inkl. Solarbenches
- 8 Bussteige
- Zentrale bauliche Führung für den Fuß- und Radverkehr in Anbindung zum Marktcenter

Wichtige Ausstattungselemente:

- Zentraler Umsteigemöglichkeit zwischen allen städtischen Buslinien
- P+R-Fläche
- 2 E-Ladepunkte für E-Autos
- Fahrrad-Reparaturstation (Herzogenplatz)
- Überdachte Fahrradständer und Einzelfahrradboxen

Defizite:

- Keine Ladestation für E-Bikes vorhanden, nur in Fahrradboxen vorhanden
- Keine Schließanlage für Fahrräder
- Keine Sharingangebote

Hammersteinplatz



September 2021

SPNV	Bus	B+R	P+R	E-Infrastruktur	Car/Bikesharing
-	Stadtbus Linie 1, 3 Schulbuslinie 71 Regionalbus Linie 7010, 7016, 7020, 7030, 7036, 7082, 7100, 8010, 8030	-	vorhanden	vorhanden	-

Bauliche Ausgestaltung:

- Station ist gegenwärtig im Umbau zu einem breiter aufgestellten Verknüpfungspunkt

Wichtige Ausstattungselemente:

- Zentraler Umsteigemöglichkeit zwischen den städtischen Buslinien 1 und 3
- Überdachte und unüberdachte Sitzgelegenheiten
- Großflächige Pkw-Parkmöglichkeit
- 4 Ladepunkte für E-Autos

Defizite:

- Unübersichtliche Gestaltung der Station
- Barrierefreiheit nicht durchgehend gewährleistet
- Keine überdachten Fahrradabstellmöglichkeiten
- Keine Ladestation für E-Bikes vorhanden
- Keine Sharingangebote

Agentur für Arbeit / Schillerstraße



September 2021

SPNV	Bus	B+R	P+R	E-Infrastruktur	Car/Bikesharing
-	Stadtbus Linie 2, 4, 6 Schulbuslinie 71 Regionalbus Linie 7010, 7016, 7020, 7030, 7036, 7040, 7041, 7045, 7050, 7055, 7060, 7061, 7080, 7081, 7082, 7100, 8010, 8030	-	vorhanden	16 Ladepunkte für E-Autos	-

Bauliche Ausgestaltung:

- Gebührenpflichtige Pkw-Parkplätze
- Überdachte Bushaltestellen

Wichtige Ausstattungselemente:

- 16 AC-Ladepunkte für E-Autos (Schillerstraße)
- Umsteigemöglichkeit zwischen den städtischen Buslinien 4 und 6

Defizite:

- Mehrstreifige Lüneburger Straße erschwert die Querung der Straße von Seiten der Agentur für Arbeit hinüber zum Pkw-Parkplatz
- Barrierefreiheit nicht flächendeckend gewährleistet
- Keine Ladestation für E-Bikes vorhanden
- Keine Sharingangebote

BADUE Badeland



Quelle: Fotoarchiv Stadtwerke Uelzen GmbH 2021

SPNV	Bus	B+R	P+R	E-Infrastruktur	Car/Bikesharing
-	Stadtbus Linie 5 Regionalbus Linie 7040, 7041, 7045	6 Schließfächer und Auflademög- lichkeiten für Fahrrad und Handy-Akkus	vorhanden	Auto und E-Bike Ladestation	-

Bauliche Ausgestaltung:

- Pkw-Parkfläche
- 1 Schnell-Ladestation für E-Autos

Wichtige Ausstattungselemente:

- Radabstellanlagen (teils überdacht)
- E-Bike Ladestation
- 6 Schließfächer zum Verstauen von Rucksäcken oder Fahrradhelmen inkl. Lademöglichkeit für Fahrrad- und Handyakku (siehe Foto)
- Stadtbuslinie 5
- Umstiegsmöglichkeit auf Regionalbuslinien 7040, 7041, 7045

Defizite:

- Keine Umstiegsmöglichkeiten innerhalb des städtischen Busnetzes
- Keine Sharingangebote

5.7.2 Mobilitätsstationen

Mobilitätsstationen oder Mobilitätshubs dienen der räumlich gebündelten Verknüpfung von Verkehrsangeboten zur Förderung der Inter- und Multimodalität. Sie erhöhen die Flächenwirksamkeit/ Erschließungswirkung hochwertiger ÖPNV-Angebote durch die Schaffung zentraler Orte für intelligente Zu- und Abbringerangebote. Mobilitätsstationen sind ein modular gestaltbares Angebot im Hinblick auf Ausstattungsmerkmale und die zu kombinierenden Verkehrsmittel – in Abhängigkeit von Aufgabe, Bedeutung im Netz und räumlicher Lage sowie bei Zuordnung zu aufkommensstarken Einrichtungen. Hierzu zählen durchaus auch die Funktionen als Treffpunkt, als Aufenthaltsbereich mit Serviceangeboten zur Förderung der Nahmobilität und die Übernahme von Versorgungsfunktionen. An Mobilitätsstationen werden SPNV-Angebote nicht nur mit dem Busverkehr verknüpft, sondern auch mit dem Individualverkehr (Carsharing, B+R und P+R). Ziel der Mobilitätsstation ist damit, dass Verkehrsmittelnutzende ihren Pkw nicht für die gesamte Strecke vom Startpunkt zum Zielort nutzen müssen. Vor dem Hintergrund der hohen Zahlen im Pkw-Bestand sind Mobilitätsstationen aber auch ein geeigneter Ansatz zur Bündelung von Angeboten geteilter Mobilität wie Ridesharing bzw. privater Mitnahme.

In der Hansestadt Uelzen bestehen aktuell keine ausgewiesenen Mobilitätsstationen. In Planung befindet sich ein Carsharing mit zwei E-Autos für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und Gäste am Uhlenköper Camp¹²⁷. Um den Umstieg für die Bürgerinnen und Bürger vom Pkw auf andere Verkehrsträger zu vereinfachen sowie die Attraktivität und die Angebotsqualität des ÖPNV zu steigern, sieht das Klimaschutzkonzept der Hansestadt Uelzen die Einrichtung verkehrsmittelübergreifender Mobilitätsstationen innerhalb des städtischen Radverkehrskonzeptes vor.¹²⁸ Eine genaue Verortung oder Herangehensweise wird hier nicht benannt.

Um einfache, zeitreduzierte und komfortable Umstiege zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln zu gewährleisten sind bestimmte Rahmenbedingungen unabdingbar. Der Entwurf des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) 2025 formuliert hier bereits erste Maßnahmen, u.a. die Gewährleistung von einer (kostenlosen) Mitnahme von Fahrrädern in Bussen sowie die Ausstattung aller Haltestellen mit genügend Fahrradabstellanlagen. Außerdem wird die Maßnahme formuliert, eine durchgehende und einfach verständliche Gesamtgestaltung der Haltestellen und Informationsbroschüren auf das Design von mycity anzupassen.¹²⁹ Ein sicheres und komfortables Abstellen von Fahrrädern und Fahrzeugen ist Ausgangslage für attraktive Verknüpfungspunkte.

5.7.3 Carsharing

In der Hansestadt Uelzen gibt es ein Carsharing-Angebot des Anbieters cambio Mobilitätsservice GmbH & Co. KG. Das Angebot befindet sich als stationsgebundener Standort am Hundertwasserbahnhof. Voraussetzung für die Benutzung ist eine Anmeldung mit einer Anmeldegebühr, bei welcher der

¹²⁷ Uhlenköper Camp: Carsharing & Bikesharing für Gäste und Camper, online unter: <https://www.uhlenkoepfer-camp.de/service/carsharing/>

¹²⁸ KoRiS/ Dipl.-Ing. Benedikt Siepe (2014): Integriertes Klimaschutzkonzept für die Hansestadt Uelzen, S. 62f.

¹²⁹ Hansestadt Uelzen (2010): Verkehrsentwicklungsplan 2025-Entwurf, S. 72 ff.

Carsharing-Vertrag mit Cambio in einer Geschäfts- oder Vertriebsstelle unterschrieben und die Cambio-Card ausgestellt wird. Der Fahrzeugzugang wird über einen Card-Tresor gewährleistet. Die benzinbetriebenen Fahrzeuge können pro Stunde, pro Tag oder pro Woche bezahlt werden. Es gibt die Möglichkeit sowohl ohne monatliche Grundgebühr teilzunehmen als auch gegen eine monatliche Abogebühr vergünstigt zu fahren. Unterschieden werden vier Tarif-Stufen: Campus, Basis, Aktiv und Comfort.¹³⁰

5.7.4 Bikesharing

Derzeit besteht in der Hansestadt Uelzen kein Bikesharing-Angebot.

Im Rahmen der Radverkehrsangebote ist perspektivisch zu berücksichtigen, wie im dynamischen Bikesharing-Bereich (mit oder ohne Elektrounterstützung) die Fahrradvermietsysteme auch außerhalb der großstädtischen Innenstädte und außerhalb der Freizeitangebote ihren Beitrag v.a. für Einpendelnde für die „letzte Meile“ zum Arbeitsort leisten können. Mit dieser Komplettierung der Beförderungskette kann somit auch der SPNV und ÖPNV gestärkt werden. Dabei bietet sich die Verbindung mit anderem Mobilitätsservice wie beispielsweise dem zugangsgesicherten Fahrradparken am Bahnhof an. Weiteres Potenzial haben für gelegentliche Transportfahrten auch Lastenradsharing-Angebote, um unabhängiger vom Pkw-Besitz zu werden.

In der Hansestadt Uelzen bestehen bisher einzelne touristische Fahrradvermietungsangebote, die sich konzeptionell in der Ganztages- oder längeren Vermietung von städtischen Systemen für spontane Kurzzeitleihe deutlich unterscheiden. Die Rückgabe bei privaten Anbietern muss normalerweise am Ort der Ausleihe erfolgen, ein Rücktransport der Räder durch den Vermieter ist bei vereinzelt Radhändlern möglich. In der Hansestadt Uelzen gibt es neben den weitreichenden regionalen Angeboten fünf Anbieter. An zwei Stellen können E-Bikes, teils auch als Liege- und Lastenrad, ausgeliehen werden. Neben der Reparaturhilfe an einigen Stellen gibt es auch das Angebot des Werkzeugverleihs zur Pannenselbsthilfe.¹³¹

5.7.5 E-Tretroller/-Scooter

In den letzten Jahren haben sich E-Tretroller/Scooter als weitere Mobilitätsalternative verbreitet. In der Hansestadt Uelzen besteht gegenwärtig kein E-Tretroller/Scooter-Angebot. Einsatzgebiete sind

- Betriebliche und innerbetriebliche Mobilität: Mikromobile als effiziente und wirtschaftliche Mobilitätslösung, sowohl für kurze dienstliche Wege als auch für innerbetriebliche Dienstwege auf dem Werksgelände und auf Messen.

¹³⁰ Dein Carsharing (2020): Cambio - Carsharing Konzept, Preis & Anmeldung; <https://www.dein-carsharing.de/anbieter/cambio.html> [Zugriff: 01.08.2021] und Cambio Carsharing: Bahnhof Uelzen / St.-Viti-Str. 13; https://www.cambio-carsharing.de/cms/carsharing/de/1/cms_f2_10017/stdws_info/stationen/station/1787.html#stationdetails [Zugriff: 01.08.2021]

¹³¹ HeideRegion Uelzen e.V.: Fahrradverleih & Fahrradreparatur & Pannenhilfe; <https://www.radregion-uelzen.de/service/radverleih-werkstatt/> [Zugriff: 01.08.2021]

- Intermodale Reiseketten sowie Quartiersansatz – die erste und letzte Meile als Ergänzung zu des ÖPNVs: Mikromobile als erstes bzw. letztes Bindeglied in der Mobilitätskette zur Schließung der Lücke zwischen Wohnort / Reiseziel und dem ÖPNV.
- Städtischer Tourismus: Mikromobile für Stadtführungen oder als individuelles Fortbewegungsmittel zur Abdeckung der Bedürfnisse von Reisenden. Anwendung in topografisch anspruchsvollem Gelände.

5.7.6 Bike+Ride

„Bike und Ride“-Anlagen (B+R) für das Parken des privaten Fahrrads an ÖPNV-Zugangsstellen ist die häufigste Form intermodaler Wegeketten. Die Nutzung des Fahrrads im sogenannten Vor- oder Nachtransport zum Öffentlichen Verkehr erweitert den Einzugsbereich der Haltestellen deutlich, aber auch durch den ÖPNV die Reichweite der Mobilität mit dem Fahrrad.

In der Hansestadt Uelzen verfügt der Hundertwasserbahnhof über insgesamt 490 Fahrradabstellplätze. Am Bahnhof wurden die Fahrradunterstände im November 2020 mit Doppelstocksystem ausgebaut, leicht erweitert und saniert. Zudem befinden sich dort 9 Einzel-Fahrradboxen, in denen auch eine Lademöglichkeit für E-Bikes besteht, sowie eine abschließbare Sammelgarage mit 30 Stellplätzen¹³². Diese werden stark nachgefragt und sollten quantitativ und qualitativ weiter ausgebaut werden.

Bike + Ride an Bushaltestellen ist eher selten. Neben sicheren Anlehnbügel befinden sich im Stadtgebiet auch einzelne Vorderradklemmen (sogenannte „Felgenkiller“). Letztere müssen laut städtischem Radverkehrskonzept durch qualitativ hochwertige, abgerundete Bügelständer oder hochwertige Vorderradhalter (Rahmen anschließbar) ersetzt und vor allem in der Fußgängerzone ergänzt werden¹³³. In der Innenstadt sollen darüber hinaus sichere Abstellmöglichkeiten geschaffen werden, inklusive E-Ladefunktion, in Kombination mit abschließbaren Fahrradboxen und einer videoüberwachten, überdachten Abstellanlage.

Die Mehrheit der bekannten Anlagen verfügt zwischen fünf und 30 Stellplätzen. Die Qualität der B+R-Anlagen variiert deutlich bei der Diebstahlsicherung und beim Wetterschutz; häufig hat sich der Bedarf über die angebotene Abstellplatz-Kapazität hinaus entwickelt.

Großanlagen für Fahrradstellplätze gibt es bislang keine. Im Radverkehrskonzept war am Bahnhof ein (Video-) bewachtes Fahrradparkhaus mit Nachtverschluss und Aufbewahrungsmöglichkeiten für Gepäck vorgesehen. Alternativ wurden abschließbare Fahrradboxen und eine Sammelschließanlage mit Nachtverschluss eingerichtet.¹³⁴

¹³² Uelzener Presse (2020): Ausbau der Fahrradhäuser vor dem Bahnhof startet im November; <https://uelzener-presse.de/2020/10/08/ausbau-der-fahradhaeuser-vor-dem-bahnhof-startet-im-november/> [Zugriff: 08.2021]

¹³³ Hansestadt Uelzen (2017): Radverkehrskonzept für die Hansestadt Uelzen, S. 82f

¹³⁴ Hansestadt Uelzen (2017): Radverkehrskonzept für die Hansestadt Uelzen, S. 83

5.7.7 Park+Ride

Durch die Bereitstellung von ausreichend Parkplätzen für Pendelnde an zentralen Verknüpfungspunkten in der Hansestadt Uelzen, aber auch an der Stadtgrenze im Landkreis Uelzen kann ein Umstieg auf den ÖPNV, vorrangig im Berufsverkehr, gefördert werden.

Eine sehr wichtige Funktion für die vernetzte Mobilität erfüllen die P+R-Parkplätze am Hundertwasserbahnhof. Die Stellplatzanlage nordöstlich des Bahnhofs wird zurzeit neu gebaut. Es entstehen rund 280 Stellplätze. Eine mögliche Überdachung ist in Planung. Als Ersatz stehen derzeit die Dauerparkplätze auf dem Albrecht-Thaer-Gelände südwestlich des Bahnhofs zur Verfügung. Auf dem Friedensreich-Hundertwasser-Platz zwischen den Gleisen sind 33 gebührenpflichtige 1-h-Kurzzeitparkplätze vorhanden, die Parkplätze am Einkaufscenter auf der Ostseite sind ebenfalls bewirtschaftet.

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 (M+R) kein Wechsel des Verkehrsmittels. In der Hansestadt Uelzen bestehen keine Mitfahrerparkplätze oder Mitfahrerbänke.

5.7.8 Ladeinfrastruktur für Pedelecs

Da der Ladevorgang bei Elektrofahrrädern (Pedelecs) über eine normale Steckdose möglich ist, werden Pedelecs vorrangig zuhause (bei Privatnutzenden, Pendelnden) oder wegen der längeren Wegestrecken in touristischen Betrieben und Freizeiteinrichtungen, die auf Radtouristen eingestellt sind, geladen. Am BADUE Badeland befinden sich eine E-Bike Ladestation mit 8 Schließfächern (siehe Abbildung 106). Weitere Lademöglichkeiten für E-Bikes werden in den Einzel-Fahrradboxen am Hundertwasserbahnhof sowie am neuen Busumsteiger am Rathaus angeboten.

Mit dem Radverkehrskonzept wurde eingeführt, dass Beherbergungs- und Gastronomiebetriebe am Eingang darauf aufmerksam machen, wenn sie E-Bike-Lademöglichkeiten anbieten.

Abbildung 106: Ehemalige E-Bike Ladestation am Rathaus, nun im gleichen Format am BADUE Badeland



Quelle: Fotoarchiv Stadtwerke Uelzen GmbH 2021

5.7.9 Leitsystem und Beschilderung

Für eine einfache und leicht verständliche Nutzung von Verknüpfungsangeboten ist eine Beschilderung notwendig, um auf das Angebot aufmerksam zu machen. Das gegenwärtige Leitsystem (vorwiegend auf den Autoverkehr ausgerichtet) in der Hansestadt Uelzen ist mancherorts durch Bauarbeiten und stetigen Veränderungen entweder nicht mehr auf dem aktuellen Stand oder nicht einheitlich und deutlich erkennbar (siehe Abbildung 107). Die künstlerische Wegeleitung „Weg der Steine“ vom Bahnhof über die Innenstadt zum Theater leitet insbesondere Besucherinnen und Besucher.¹³⁵ In der Hansestadt besteht – betrieben durch die RadReiseRegion Uelzen – eine Beschilderungssystem, welches sich überwiegend an den touristischen Fahrradverkehr richtet.¹³⁶

Abbildung 107: Beschilderung Taxisstand (links) und Leitsystem am Bahnhof (rechts)



5.7.10 Digitalisierung

Im Kapitel 5.3.8 werden die unterschiedlichen Möglichkeiten zur App-Anwendung für eine Ticketbuchung (FahrPlaner, mycity Uelzen, Wohin du willst) detailliert erklärt. Um eine attraktive Nutzung von digitalen Angeboten zu gewährleisten, ist eine flächendeckend Bereitstellung von mobilen Daten konsequent anzubieten. Die technische Voraussetzung für eine angemessene Digitalisierung wird in der Hansestadt Uelzen erfüllt. Der Landkreis fördert den Bau eines eigenen FTTB-Glasfasernetzes in kommunaler Trägerschaft. Damit erschließt er sowohl alle unter sowie über 30 Mbit/s versorgten Gebiete zu 100 Prozent mit Glasfaser. Der aktuelle Infrastrukturausbau bietet eine Grundlage für künftige Netzerweiterungen, um langfristig die flächendeckende Erschließung des gesamten Kreisgebietes über Glasfaser zu realisieren. Der Glasfaserausbau im Landkreis wird durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Förderbescheid in vorläufiger Höhe von 12.441.282 Euro) und das

¹³⁵ Hansestadt Uelzen: Der Weg der Steine, Online unter: <https://www.hansestadt-uelzen.de/home/uelzen-erleben/uelzen-sehenswert/der-weg-der-steine.aspx> [Zugriff: 02.02.2023]

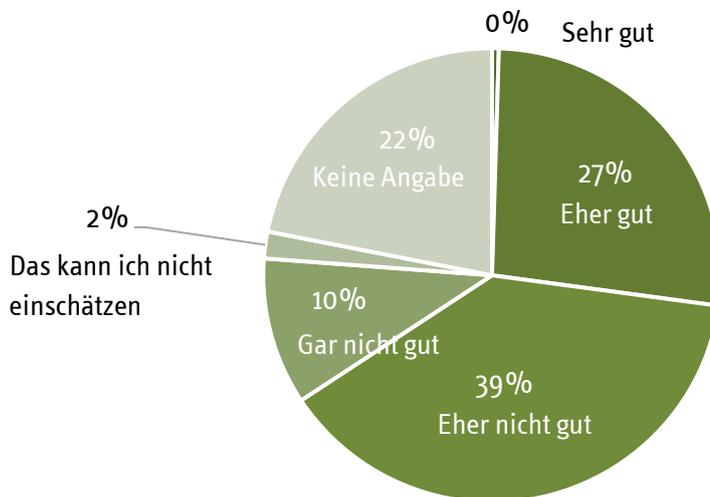
¹³⁶ HeideRegion Uelzen e.V.: ADFC RadReiseRegion Uelzen, Online unter: <https://www.heideregion-uelzen.de/aktiv-natur/adfc-radreiseregion> [Zugriff: 02.02.2023]

Niedersächsische Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (Kofinanzierung in Höhe von 5.000.000 Euro) gefördert.¹³⁷

5.7.11 Hinweise aus der Öffentlichkeitsbeteiligung

Im Rahmen der ersten Beteiligungsphase gab es keine explizite Abfrage zum Themenfeld „Vernetzte Mobilität“ in der Hansestadt. Jedoch sind über die gesamte Beteiligungsmöglichkeit unterschiedliche Rückmeldungen zu den übergeordneten Mobilitätsangeboten und deren Vernetzung in der Hansestadt Uelzen übermittelt worden, welche im Folgenden dargestellt werden. Die Rückmeldungen der Teilnehmerinnen und Teilnehmer ergaben eine Vielzahl an Verbesserungswünschen im SPNV-Angebot und zu den Umstiegstaktungen zwischen ÖPNV und SPNV am Hundertwasserbahnhof, welches das deutliche Interesse an einem qualitativen ÖPNV-Angebot widerspiegelt. Verbesserungswünsche werden hinsichtlich der Verknüpfung von den SPNV- und ÖPNV-Angeboten untereinander, fehlende passende App-Angebote sowie ein generell unattraktives ÖPNV-Angebot genannt. Die Zugänglichkeiten von einer Verkehrsart zu einer anderen seien verbesserungswürdig, bspw. wird die Zugänglichkeit der Bahnsteige mit dem Fahrrad kritisiert. Eine attraktive Verbindung der Netze für die verschiedenen Verkehrsarten wird bemängelt. Auf die Frage wie es in der Hansestadt Uelzen – bezogen auf den Verkehr – abläuft, haben 39 % der Befragten mit „eher nicht gut“ geantwortet (siehe Abbildung 108).

Abbildung 108: Insgesamt läuft es in der Hansestadt Uelzen bezogen auf den Verkehr eher ... (Absolute Angaben, n=164 davon 46 Teilnehmerinnen und Teilnehmer keine Angaben)



Auf die Frage, wo die Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Befragung die meisten Probleme in der Hansestadt sehen, haben die meisten Probleme zwischen den einzelnen Verkehrsarten genannt (siehe Dokumentation der ersten Bürgerbeteiligung).

¹³⁷ Wirtschaftsförderung Uelzen Aktiv: Glasfaserprojekt Landkreis Uelzen; <https://www.wirtschaft-uelzen.de/home/glasfaser-netz/projektfoerderung.aspx> [Zugriff: 18.10.2021]

5.7.12 SWOT-Analyse zur vernetzten Mobilität

Als gut handhabbare Zusammenfassung der wesentlichen Erkenntnisse bezüglich der Situation für die vernetzte Mobilität dient die SWOT-Analyse.

Die Hansestadt Uelzen verfügt derzeit nur über ein stark eingeschränktes Angebot für intermodales Mobilitätsverhalten. Verknüpfungen zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln sind nur bedingt gegeben und auch eine entsprechende attraktive Infrastruktur befindet sich nur vereinzelt im Stadtgebiet.

Die Hansestadt weist große Chancen auf, das intermodale Mobilitätsverhalten der Bevölkerung zu steigern. Durch den Ausbau der gegenwärtigen Verknüpfungspunkte Hammersteinparkplatz, Busumsteiger am Rathaus und der Post wird eine wichtige Grundlage für eine gelebte Kombination verschiedener Verkehrsmittel und -modi auf einer Wegstrecke (intermodales Mobilitätsverhalten) geschaffen. Hieran andockend besteht Potenzial für den weiteren Ausbau von intermodalen Mobilitätsstationen, bspw. durch Fahrradabstellmöglichkeiten. Die mögliche Einführung von E-Tretrollern/ -Scootern im Stadtgebiet kann die angestrebte Vernetzung klimafreundlicher Verkehrsmittel als Alternative zum eigenen Pkw steigern, bspw. mittels Bike-/Lastenrad-/Carsharingangeboten.

Risiken verbergen sich vor allem in der mangelnden Bereitstellung von Informationen über die Mobilitätsangebote. Eine weitere Hemmschwelle zur zeitnahen Umsetzung von Verknüpfungspunkten stellt die fehlende finanzielle und personelle Struktur in der Stadtverwaltung für deren Umsetzung (Mobilitätsment) dar.

Nachfolgend sind alle Erkenntnisse aus dem vorangegangenen Analysekapitel übersichtlich dargestellt.

Stärken

- + Grundsätzlich gute Anbindung an Eisenbahnnetz: Hundertwasserbahnhof als zentraler Verknüpfungspunkt zwischen allen verkehrsrelevanten Systemen in der Hansestadt Uelzen
- + Kompakte Kernstadt erzeugt gebündelte Verkehrsströme im Zielverkehr
- + Gut ausgebaute Verkehrsinfrastrukturen als Grundlage für Weiterentwicklung multi- und intermodaler Verknüpfungsangebote

Schwächen

- Geringes Angebot an Mitfahrgelegenheiten
- Gegenwärtig nur ein Carsharingangebot mit Standort am Bahnhof vorhanden
- Kein Bike- oder E-Scootersharingangebot in der Hansestadt Uelzen
- Mangelnde Abstimmung der Ankunfts-/Abfahrtszeiten der einzelnen Bus- und Bahnverbindungen
- Teils fehlende Kapazitäten an Abstellanlagen für den eigenen Pkw und Fahrrädern an zentralen Haltestellen in den Ortsteilen, z.B. an der Agentur für Arbeit
- Keine Tarif- und Buchungs-Kooperationen zwischen verschiedenen Angeboten und Anbietern
- Fehlende Flächenausstattung des Stadtgebiets mit Verknüpfungspunkten in Stadtteilen

- Keine digitalen Fahrgastinformationen zu Verknüpfungspunkten
- Geringe Sichtbarkeit der vorhandenen Angebote und Verknüpfungsmöglichkeiten (Corporate Design, lückenhaftes Leitsystem, mangelnde Informationen zu Verknüpfungspunkten)

Chancen

- + Deutlicher Wunsch aus der Bevölkerung nach Aufwertung bestehender und Ausbau der Verknüpfungspunkten
- + Umgestaltung u.a. des Hammersteinplatzes als Etablierung weiterer Verknüpfungselemente zu Aufenthalts- und Begegnungsorten
- + Stärkere Nutzung bestehender Sammelparkplatzanlagen führt letztendlich zu einem Flächengewinn
- + Geräumige Sammelabstellanlagen für Fahrräder am Hundertwasserbahnhof, unterschiedliche Radabstellanlagen bieten Potenzial für Verknüpfungspunkte
- + Ausbau Carsharing (weitere Standorte; Stellplatzsatzung) kann den Pkw-Bestand in der Hansestadt Uelzen reduzieren
- + Politische Unterstützung für die Förderung der Verknüpfung vorrangig zwischen den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes zur Förderung eines nachhaltigen Mobilitätsausbaus
- + Digitalisierung als Impulsgeber für digitale App-Angebote zur verkehrsmittelübergreifenden Nutzung in der Hansestadt Uelzen
- + Radtourismus in der Lüneburger Heide als gute Ausgangslage
- + Potenzielles Angebot durch E-Roller als Ergänzung des Mobilitätsangebotes in der Hansestadt Uelzen

Risiken

- Fehlende Struktur in der Stadtverwaltung für eine konzentrierte, stringente Maßnahmenumsetzung, sowie interne und externe Informations- und Netzwerkarbeit (Mobilitätsmanager)

5.8 Verkehrssicherheit

Die Unfallkommission des Landkreises und der Hansestadt Uelzen betreibt eine fortlaufende Verkehrssicherheitsarbeit zur Analyse und Prävention von Unfällen im Straßenverkehr. Zur Verfügung gestellt wurden die vorliegenden Unfalldaten von der Polizeidirektion Lüneburg.

Im Gebiet der Polizeidirektion Lüneburg sind die Unfallzahlen im Jahr 2020 insgesamt stark zurückgegangen. Dies ist auch auf die Bewegungseinschränkungen zur Eindämmung der Covid-19-Pandemie zurückzuführen. Im langfristigen Trend nehmen vor allem die Zahlen der im Straßenverkehr ums Leben gekommenen Seniorinnen und Senioren zu (2011: 17; 2020: 25 Verkehrsunfalltote ab 65 Jahren Alter).¹³⁸

Die Unfallkommission weist jährlich Unfallhäufungsstellen gemäß den Richtlinien¹³⁹ aus, welche als Schwerpunkte des Unfallgeschehens besonders in den Blick genommen werden müssen. In der Hansestadt Uelzen sind 2020 an keiner Stelle 5 Unfälle gleichen Typs passiert (Einjahreskarte), daher interessiert die Dreijahreskarte mit der Darstellung der Unfälle mit Personenschäden. Die Unfallhäufungsstellen im Uelzener Stadtgebiet anhand der Unfalldaten 2018 – 2020 sind aktuell:

- Einmündung Veerßer Straße / Dieterichsstraße
 - Wird aktuell zu Kreisverkehrsplatz umgebaut
- Einmündung K 3 / Neu Ripdorf
 - Überwiegend Einbiegen-Unfälle
- FGÜ über Fritz-Röver-Straße Höhe Amtsgericht
 - 2 Überschreiten-Unfälle, 3 Einbiegen-Kreuzen-Unfälle Kfz / Rad
- Kreisverkehr B 71 Greyerstraße / Am Königsberg (Kreisel Königsberg)
 - 3 Abbiegeunfälle, 2 Einbiegen-Unfälle, 1 Unfall im Längsverkehr
- Kreisverkehr B 71 Veerßer Straße / Greyerstraße (Kreisel Marktcenter)
 - Überwiegend Ab- und Einbiegeunfälle Pkw / Rad
- Kreisverkehr L 250 Johnsburg / Birkenallee (Kreises Johnsburg)
 - Ausschließlich Ein- und Abbiegeunfälle Pkw / Rad
- Kreuzung B 71 Hochgraefestraße / L 270 Esterholzer Straße (Esterholzer Kreuzung)
 - Überwiegend Ab- und Einbiegeunfälle Pkw / Rad

¹³⁸ Vgl. Polizeidirektion Lüneburg (2021): Veröffentlichung der Verkehrsunfallstatistik 2020. Lüneburg.

¹³⁹ Vgl. FGSV (2012): MUko Merkblatt zur Örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen. Köln.

- Anregung der Unfallkommission, einen Kreisverkehrsplatz zu bauen, auch vor dem Hintergrund des zunehmenden Schulverkehrs zum BBS-Campus

An den folgenden Stellen werden die Kriterien für eine Unfallhäufungsstelle laut Auskunft der Unfallkommission 2020 nicht erfüllt. Teils waren sie bereits in der Vergangenheit Unfallhäufungsstellen und es wurden Maßnahmen zur Unfallbekämpfung ergriffen. Auch unterschreiten sie die Grenzwerte 2020 nur knapp. Sie werden hier als „andere auffällige Bereiche“ zur Beobachtung aufgeführt:

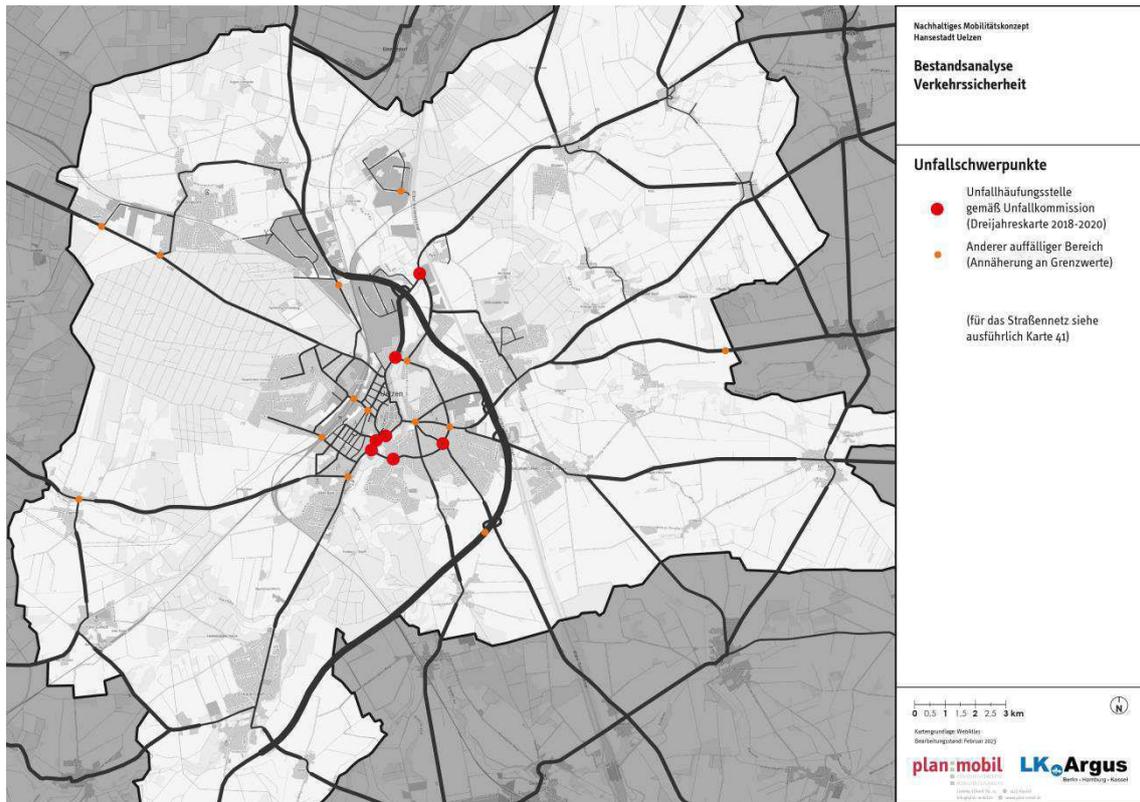
- Einmündung B 71 Celler Straße / Soltauer Straße
- Einmündung Birkenallee / Neu Ripdorf
- Einmündung Nordallee / Breidenbeck
- Kreisverkehr Hammersteinplatz
- Kreuzung B 71 Groß Liederner Straße / Heinrich-Meyerholz-Straße (Groß Liederner Kreuzung)
- Kreuzung Bahnhofstraße / Schillerstraße / Luisenstraße
- Tunnel Bohldamm

Die Unfallhäufungsstellen und die anderen auffälligen Bereiche werden in der Abbildung 109 verortet.

Aus gutachterlicher Perspektive wird die Anregung der Unfallkommission begrüßt, an den auffälligen Kreuzungen auf der Ortsdurchfahrt der B 71, die sich auch durch für den Fuß- und Radverkehr ungünstige Dreiecksinseln auszeichnen, Kreisverkehrsplätze einzurichten. Zudem sollten auch an den Bestandskreisverkehren die Innenringe baulich abgegrenzt werden zur Dämpfung der Geschwindigkeiten und Umlenkung der Pkw. Sehr kritisch sind die überbreite Kreisfahrbahn und der Schutzstreifen im Kreisverkehr auf dem Hammersteinplatz zu bewerten. Hier sind nach der Unfallkommission auf der Dreijahreskarte 7 Unfälle mit Personenschäden zu beklagen. Siehe zu den Punkten auch die Ausführungen in den jeweiligen Kapiteln.

Die Unfälle mit Fuß- und Radverkehrsbeteiligung mit Personenschaden in der Kernstadt waren gemäß vorliegender Daten der Polizeidirektion Lüneburg zu mehr als der Hälfte Einbiegen-Kreuzen-Unfälle. Dazu passend ist die Haupt-Unfallursache die Nichtbeachtung der die Vorfahrt regelnden Verkehrszeichen durch die Verursacher. Ein Viertel der Unfälle waren Abbiegeunfälle, hier erfolgten durch die Verursacher häufiger Fehler beim Rechtsabbiegen als beim Linksabbiegen. Von sehr hoher Relevanz sind daher die Sichtbeziehungen und regelkonformen Verkehrsführungen an allen Knotenpunkten zur Vermeidung von Vorfahrtsfehlern (siehe Kapitel 5.1.3, 5.2.3, 5.4.2).

Abbildung 109: Kartierung der Unfallhäufungsstellen und auffälligen Bereiche



Die Karte ist hochauflösend im Kartenband dargestellt.

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 der Hansestadt 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)

plan:mobil

Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung

Dipl.- Geograph Frank Büsch

Ludwig-Erhard-Straße 14

D-34131 Kassel

www.plan-mobil.de

Kontakt

Tel. 0561 . 400 90 555

Fax 0561 . 70 84 10 4

info@plan-mobil.de

ÖPNV-Anschluss

Ⓜ Marbachshöhe

 Linien 3 & 7