

Verkehrsentwicklungsplan Stadt Uetersen



Verkehrsentwicklungsplan Stadt Uetersen

Auftraggeber: **Stadt Uetersen**
Wassermühlenstraße 7
25436 Uetersen

Auftragnehmer: **PGT Umwelt und Verkehr GmbH**
Vordere Schöneworth 18, 30167 Hannover
Telefon: 0511 / 38 39 40
Telefax: 0511 / 38 39 450
EMAIL: POST@PGT-HANNOVER.DE

Bearbeitung: **Dipl.-Ing.** **H. MAZUR**
C. WILMERS, M.SC.

Grafik: **Dipl.-Geogr.** **R. NÖLLGEN**
G. HERNER
R. WEBER

Hannover, 20. November 2023

P3252_T_231120_VEP_Uetersen (fv).docx

INHALTSVERZEICHNIS:

1	Ausgangslage	1
2	Aufgaben und Vorgehen	2
3	Heutige Situation.....	4
3.1	Lage im Raum und Siedlungsstruktur	4
3.2	Kfz-Verkehr	7
3.3	Fußverkehr / Barrierefreiheit	10
3.4	Radverkehr	11
3.5	Bus und Bahn	12
3.6	Ruhender Verkehr.....	16
3.7	Zusammenfassende Bewertung.....	17
4	„Stadt im Wandel“ / Prognose 2040	18
4.1	Planungen Dritter	18
4.2	Allgemeine Verkehrsentwicklung	20
4.3	Weitere Einflussgrößen auf die zukünftige Entwicklung	22
5	Ziele.....	24
5.1	Allgemeine Ziele des VEP.....	24
5.2	Handlungsfelder für Uetersen	25
6	Maßnahmenempfehlungen	30
6.1	Fußverkehr / Barrierefreiheit	30
6.2	Radverkehr	33
6.3	Nutzung von Bussen und Bahn fördern.....	39
6.4	Verkehrssicherheit erhöhen	40
6.5	Verkehrsführung im HVS / B 431	42
6.6	Stadtverträglichen Stadtstraßenumbau fördern.....	45
6.7	Stadtverträglicher ruhender Verkehr	49
6.8	Nutzung innovativer Verkehrsmittel ermöglichen.....	50
6.9	Öffentlichkeit herstellen.....	51
7	Schlüsselmaßnahmen.....	53
8	Fazit / Weiteres Vorgehen.....	57

ABBILDUNGSVERZEICHNIS:

Abb. 2.1: Vorgehen Verkehrsentwicklungsplan Stadt Uetersen 3

Abb. 3.1: Klassifiziertes Straßennetz Stadt Uetersen 5

Abb. 3.2: Quellen und Ziele der Stadt Uetersen 6

Abb. 3.3: Einpendelnde in die Stadt Uetersen..... 6

Abb. 3.4: Auspendelnde aus der Stadt Uetersen 7

Abb. 3.5: Kfz-Verkehrsmengen in Kfz/24 h 8

Abb. 3.6: Fußläufige „Abkürzung“ – leider nicht bis in die Stadtmitte
hinein..... 10

Abb. 3.7: Beispiel – Hinweis auf ausreichenden Überholabstand..... 11

Abb. 3.8: ÖPNV Liniennetz und Fahrtenangebot werktags 12

Abb. 3.9: ÖPNV Liniennetz und Fahrtenangebot Samstag und Sonntag13

Abb. 3.10: Haltestellen im Stadtgebiet sind nicht barrierefrei (Beispiel:
Haltestelle Denkmal)..... 14

Abb. 3.11: Haltestelle Buttermarkt..... 14

Abb. 3.12: Fahrtzeiten zu den umliegenden Bahnhöfen..... 16

Abb. 4.1: Potentieller Streckenverlauf und mögl. Maßnahmen der
Veloroute 18

Abb. 4.2: Übersicht des Aus- und Neubauplans der K 22 19

Abb. 4.3: Trends und Einflussfaktoren auf die Verkehrsprognose (eigene
Darstellung) 22

Abb. 6.1: Barrierefreiheit zum Vorteil Aller 31

Abb. 6.2: Hinweise für den Umgang mit Barrierefreiheit..... 32

Abb. 6.3: „Besitzbare“ Stadt! (nicht nur für kurze Pausen und nicht nur für
Senioren)..... 32

Abb. 6.4: Hauptfußwegenetz Uetersen 33

Abb. 6.5: Rahmenbedingungen des Radverkehrs..... 35

Abb. 6.6: Radverkehrsnetz Stadt Uetersen 36

Abb. 6.7: die Fußgängerzone mit ihren unterschiedlichen
Nutzungsansprüchen..... 37

Abb. 6.8: Hinweise für den Umgang mit Radverkehr..... 38

Abb. 6.9: Wohnungsnah ebenerdigen Zugriff auf das Fahrrad
ermöglichen..... 39

Abb. 6.10: Entwurf zur Umgestaltung am Knotenpunkt B 431 (Lohe) /
Reuterstraße..... 43

Abb. 6.11: Optimierung des Verlaufs der B 431 44

Abb. 6.12: Mögliche Konzeptidee für einen Kreisverkehrsplatz, die weiterentwickelt werden soll 46

Abb. 6.13: Konzeptskizze zum Knotenpunkt Heinrich-Schröder-Straße / Bahnstraße / Kleine Twiete / Ossenpad..... 47

Abb. 6.14: Konzeptskizze Meßtorffstraße und Knotenpunkt Großer Wulfhagen / An der Klosterkoppel / Röpkes Mühle 48

Abb. 7.1: Schlüsselmaßnahmen Stadt Uetersen..... 53

TABELLENVERZEICHNIS:

Tab. 4.1: Veränderung der Pkw- Jahresfahrleistungen 21

Tab. 7.1: Schlüsselmaßnahmen für die Stadt Uetersen 56

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS	
AS	Anschlussstelle
BAB	Bundesautobahn
B+R	Bike und Ride
FNP	Flächennutzungsplan
LAP	Lärmaktionsplan
MIV	Motorisierter Individualverkehr
Modal split	Verteilung der Verkehre auf die verschiedenen Verkehrsarten
NVP	Nahverkehrsplan
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
P+R	Park und Ride
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StVO	Straßenverkehrsordnung
SUV	Sport Utility Vehicle
SV	Schwerverkehr, > 3,5 t
SVZ	Straßenverkehrszählung
VEP	Verkehrsentwicklungsplan
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof

1 Ausgangslage

Die Stadt Uetersen hat beschlossen, den 2008 aufgestellten Verkehrsentwicklungsplan¹ fortschreiben zu lassen. Das Augenmerk des damaligen Verkehrsentwicklungsplans lag auf dem motorisierten Individualverkehr (MIV). Bei der Fortschreibung sollen insbesondere die Bedingungen für den Fußverkehr, den Radverkehr und den ÖPNV verbessert werden und klare, örtliche Maßnahmen stehen im Mittelpunkt der Bearbeitung.

Vor dem Hintergrund der zukünftigen möglichen Entwicklung sollen Szenarien der Verkehrsmittelentwicklung und ihrer Auswirkungen auf das örtliche Straßennetz ebenso bewertet werden, wie die Auswirkungen übergeordneter verkehrlicher Entwicklungen auf das Stadtgebiet. Daraus abgeleitet sollen kurz- und mittelfristig umsetzbare Maßnahmen erarbeitet und beschlossen werden.

¹ Wasser- und Verkehrs-Kontor GmbH, Verkehrsentwicklungsplan Stadt Uetersen, Neumünster, 2008

2 Aufgaben und Vorgehen

Die Aufgaben des VEP sind im Baugesetzbuch definiert. Als verwaltungsverbindlicher Rahmen soll er die städtebauliche Entwicklung begleiten und die verkehrlichen Gegebenheiten sowie die Stellung der einzelnen Verkehrsarten zueinander darstellen und ordnen.

Dabei werden im Verkehrsentwicklungsplan sowohl die Ursachen als auch Auswirkungen von Verkehr und Verkehrsabläufen behandelt. Als Aufgabe der Verkehrsentwicklungsplanung wird die „zielorientierte, systematische, vorausschauende und informierte Vorbereitung von Entscheidungen über Handlungen, die den Verkehr (Angebot, Nachfrage, Abwicklung und Auswirkungen) nach den jeweils festgelegten Zielen beeinflussen sollen“², definiert. Die Sicherung der Mobilität und die verträgliche Abwicklung des Verkehrs in Bezug auf Ressourcenbeanspruchung und Umweltbelastungen stellen wichtige Ziele der Verkehrsplanung dar³. Zudem sollen die örtlichen Ziele formuliert werden, Interessengegensätze gelöst und Handlungsschwerpunkte für den VEP formuliert werden.

Die Verkehrsentwicklungsplanung dient der Sicherung, der nachhaltigen Stärkung und Entwicklung der Stadt Uetersen als Grundzentrum und als wichtiger Wirtschafts-, Wohn- und Naherholungsstandort.

Der Verkehrsentwicklungsplan nimmt auf alle Verkehrsarten und auf besonders schützenswerte bzw. wichtige Verkehrsräume direkten Bezug und stellt verkehrliche Potenziale auch in Abwägung der Verkehrsarten und der Nutzung der Verkehrsmittel zueinander dar.

Ausgehend von einer umfangreichen Analyse der aktuellen Mobilität in Uetersen wird eine Vision für ein „Uetersen 2030 / 40“ mit darauf abgestimmten Handlungsfeldern entwickelt und der Rahmen für die Handlungserfordernisse und der daraus folgenden Maßnahmenvorschläge gesetzt.

Die Bearbeitung des VEP ist mit einer intensiven Abstimmung durchgeführt worden. Ein Arbeitskreis bestehend aus Verwaltungsfachleuten und Vertretern der politischen Fraktionen und dem Seniorenbeirat fand im November

² FGSV, Leitfaden für Verkehrsentwicklungsplanungen, Köln, 2001.

³ FIS, Verkehrsentwicklungsplanung, 2018, online unter:

<https://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/414987/>

2019, Januar, Februar sowie Juni 2020 statt. In der ersten Sitzung des Arbeitskreises wurde die Bestandssituation und Bewertung und in der zweiten Sitzung Handlungsfelder und Maßnahmen vorgestellt. Der dritte AK diente der interfraktionellen, internen Abstimmung, zu den von der PGT Umwelt und Verkehr GmbH vorgeschlagenen Maßnahmen, und legte Schwerpunkte fest, die anschließend in den Fraktionen und Interessensverbänden diskutiert und priorisiert wurden. Im Rahmen des vierten AK wurden dann die Maßnahmen festgelegt, die als Schlüsselmaßnahmen im Bauausschuss vorgestellt und weiterverfolgt werden sollen.

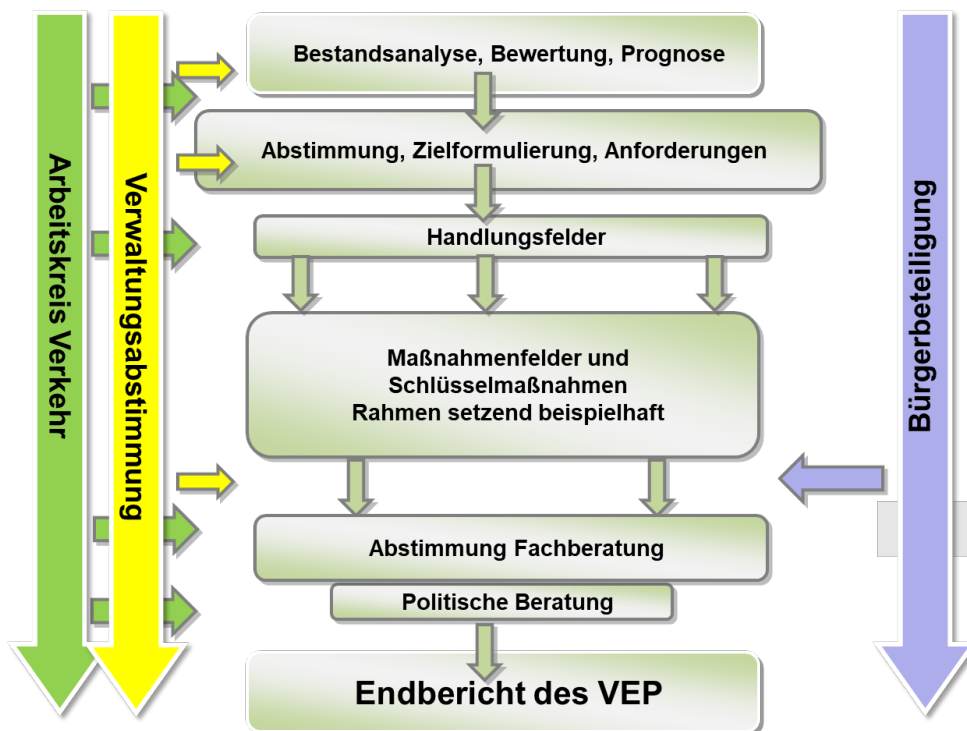


Abb. 2.1: Vorgehen Verkehrsentwicklungsplan Stadt Uetersen

3 Heutige Situation

Die heutige Situation innerhalb des Stadtgebietes wurde durch umfangreiche Befahrungen mit Rad und Kfz, Begehungen insbesondere im Bereich der Innenstadt sowie videounterstützten Verkehrszählungen für den Rad- und Kfz-Verkehr untersucht.

3.1 Lage im Raum und Siedlungsstruktur

Die Stadt Uetersen ist ein Grundzentrum, welches teilweise auch Funktionen eines Mittelzentrums innehat. Sie hat ca. 18.000 Einwohner und liegt im Landkreis Pinneberg, der zur Metropolregion Hamburg gehört, in Schleswig-Holstein. Im Einzugsgebiet Uetersen leben ca. 50.000 Personen. Die Funktion eines Oberzentrums übernimmt die ca. 35 km entfernt liegende Stadt Hamburg. Mittelzentren in der Nähe sind die ebenfalls im Landkreis liegenden Städte Elmshorn, und Pinneberg.

Die Stadt kann mit verschiedenen Verkehrsmitteln erreicht werden:

- Uetersen ist mit dem Fahrrad entlang des klassifizierten Straßennetzes sowie über regionale, überwiegend selbstständig geführte Radrouten mit den Nachbarorten verbunden.
- Die Stadt ist über die B 431 und verschiedene Kreisstraßen (K 11, K 20) erschlossen und an das überregionale Straßennetz angebunden. Die nächstgelegene Autobahnanschlussstelle Tornesch (BAB 23) liegt ca. 8 km von der Innenstadt entfernt (vgl. Abb. 3.1).
- Die Stadt verfügt über keinen eigenen Bahnhof. Die nächstgelegenen Bahnhöfe sind in Tornesch (ca. 4 km), Elmshorn (ca. 10 km) und in Pinneberg (ca. 11 km) und können mit dem Linienbusverkehr erreicht werden.

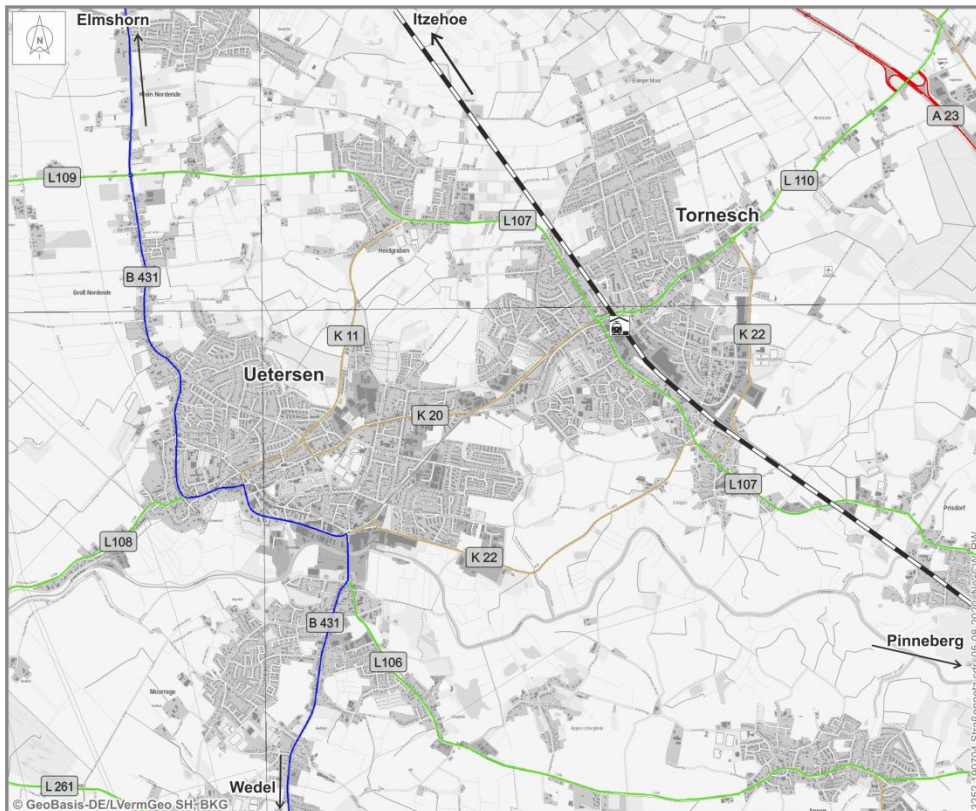


Abb. 3.1: Klassifiziertes Straßennetz Stadt Uetersen

Eine Übersicht über die Lage wichtiger innerstädtischer Quellen und Ziele sind der Abb. 3.2 zu entnehmen.

Die Fußgängerzone und der Geschäftsbereich befinden sich im Großen Sand und können aus allen Bereichen der Stadt in weniger als 3 km erreicht werden. Große und mittelständische Betriebe und viele Kleinunternehmen haben sich in Uetersen angesiedelt⁴. Gewerblich genutzte Gebiete, die teilweise auch einen Schienenanschluss haben, befinden sich vor allem im östlichen Stadtgebiet. In den sechs Schulen, die auch für die umliegenden Städte wie beispielsweise Tornesch eine wichtige Bedeutung haben, können alle Abschlüsse erworben werden.

Uetersen, bekannt als Rosen- und Hochzeitsstadt und „Chorstadt des Nordens“, ist ein beliebtes Ziel für Wochenend- und Tagesausflüge und gehört auch zur AktivRegion Schleswig-Holstein. Zu den bekannten Sehenswürdigkeiten zählen u.a. das Rosarium und das Adelige Kloster.

⁴ <https://uetersen.de/>

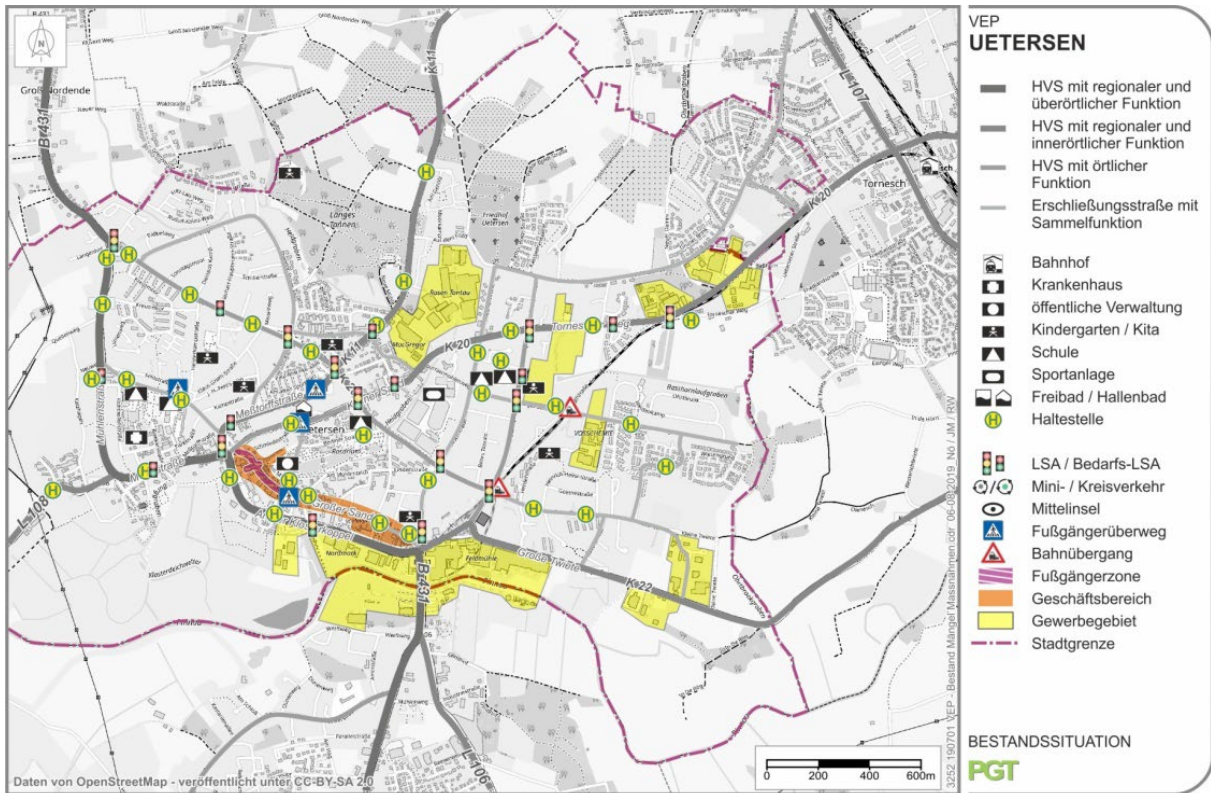


Abb. 3.2: Quellen und Ziele der Stadt Uetersen

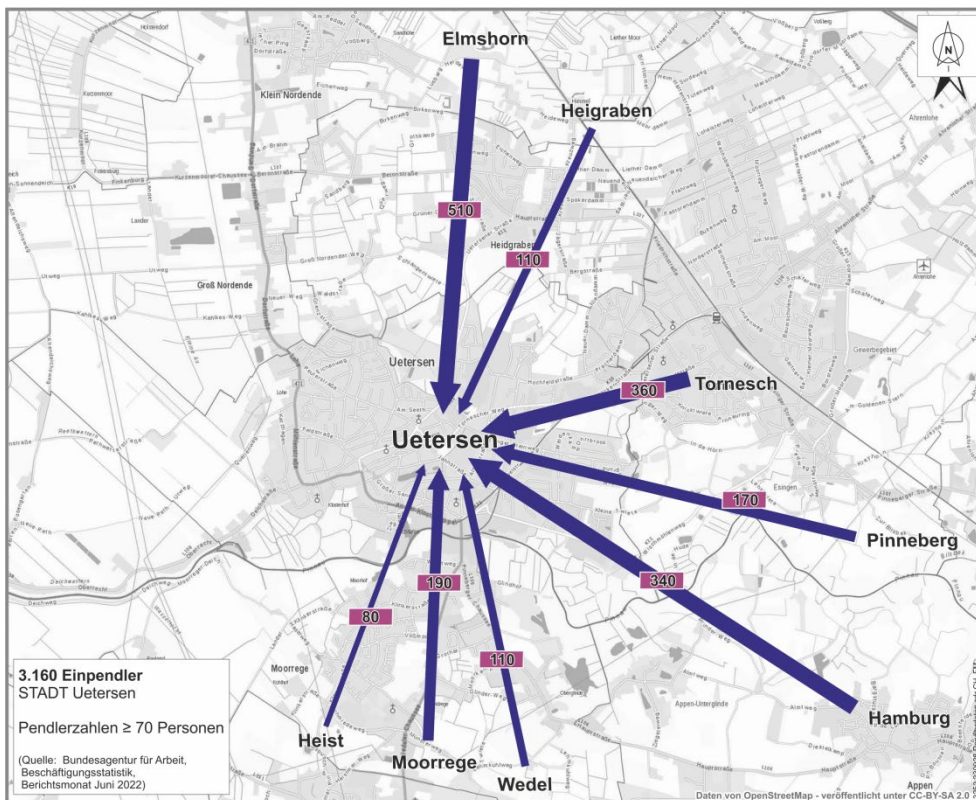


Abb. 3.3: Einpendelnde in die Stadt Uetersen

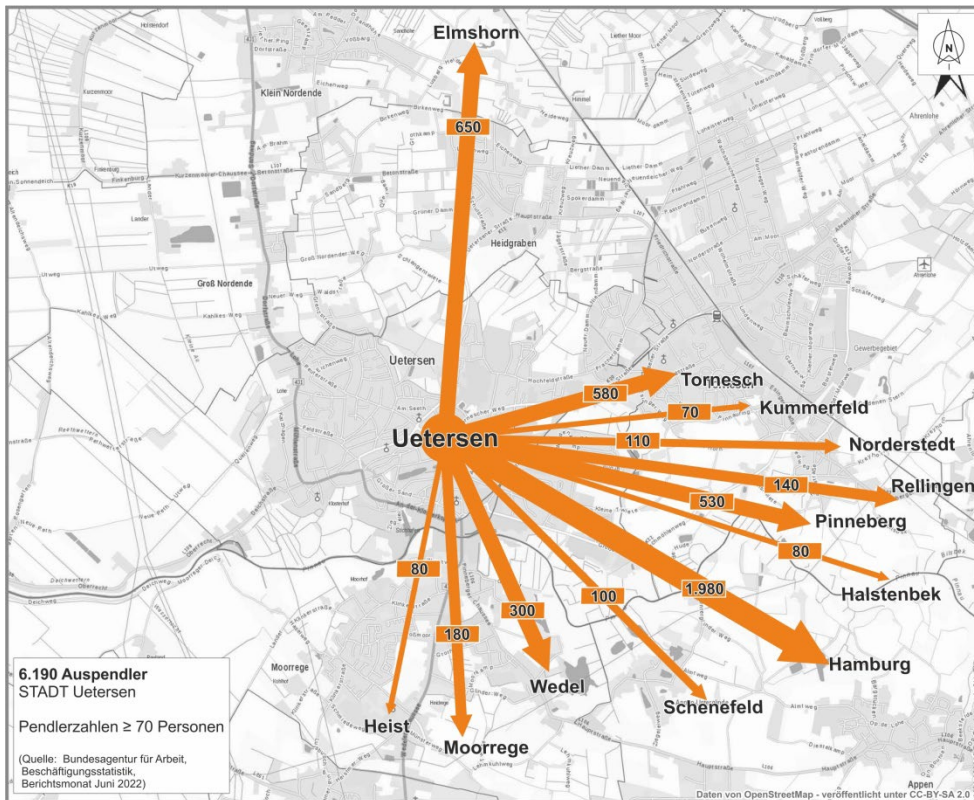


Abb. 3.4: Auspendelnde aus der Stadt Uetersen

Anhand der Pendlerzahlen, die aus dem Jahr 2022 vorliegen (vgl. Abb. 3.3 und Abb. 3.4), zeigen sich die starken Verflechtungen mit Hamburg und den Städten im Landkreis (Tornesch, Elmshorn und Pinneberg). Uetersen weist ein negatives Pendlersaldo auf.

3.2 Kfz-Verkehr

Die Verkehre wurden mithilfe umfangreicher Verkehrserhebungen im HVS, welches sich aus den klassifizierten und anderen wichtigen innerstädtischen Straße wie der Reuterstraße und dem Ossenpad zusammensetzt (siehe auch Abb. 3.2), dokumentiert. Am Donnerstag, den 28.05.2019 wurde an verschiedenen Stellen im gesamten Stadtgebiet eine umfangreiche Verkehrszählung an 8 Knotenpunkten mittels Videoerfassung durchgeführt und in Bezug auf Rad- und Kfz-Verkehre ausgewertet (vgl. Abb. 3.5).

Kfz-Verkehrsmengen

Die Kfz-Verkehrsmengen im Stadtgebiet Uetersen sind moderat. Lediglich auf den Straßen, die in das Stadtgebiet ein- bzw. ausfahren, sind im Querschnitt hohe Verkehrsmengen zu verzeichnen:

- B 431 (Süden, Richtung Pinneberg) ca. 20.000 Kfz/24 h
- B 431 (Norden, Richtung Elmshorn) ca. 11.000 Kfz/24 h
- K 20 (Westen, Richtung Tornesch) ca. 14.000 Kfz/24 h

Innerstädtisch verteilen sich die Verkehrsmengen (über die B 431 aus Norden kommend) gleichermaßen auf den weiteren Verlauf der B 431 (Lohe) sowie die Reuterstraße und (über die B 431 aus Süden kommend) ebenfalls auf den weiteren Verlauf der B 431 (An der Klosterkoppel) und die Bahnstraße. Im Großen Sand, der eine wichtige Verbindung zur Innenstadt herstellt, fahren 4.000 Kfz/24 h im Querschnitt.

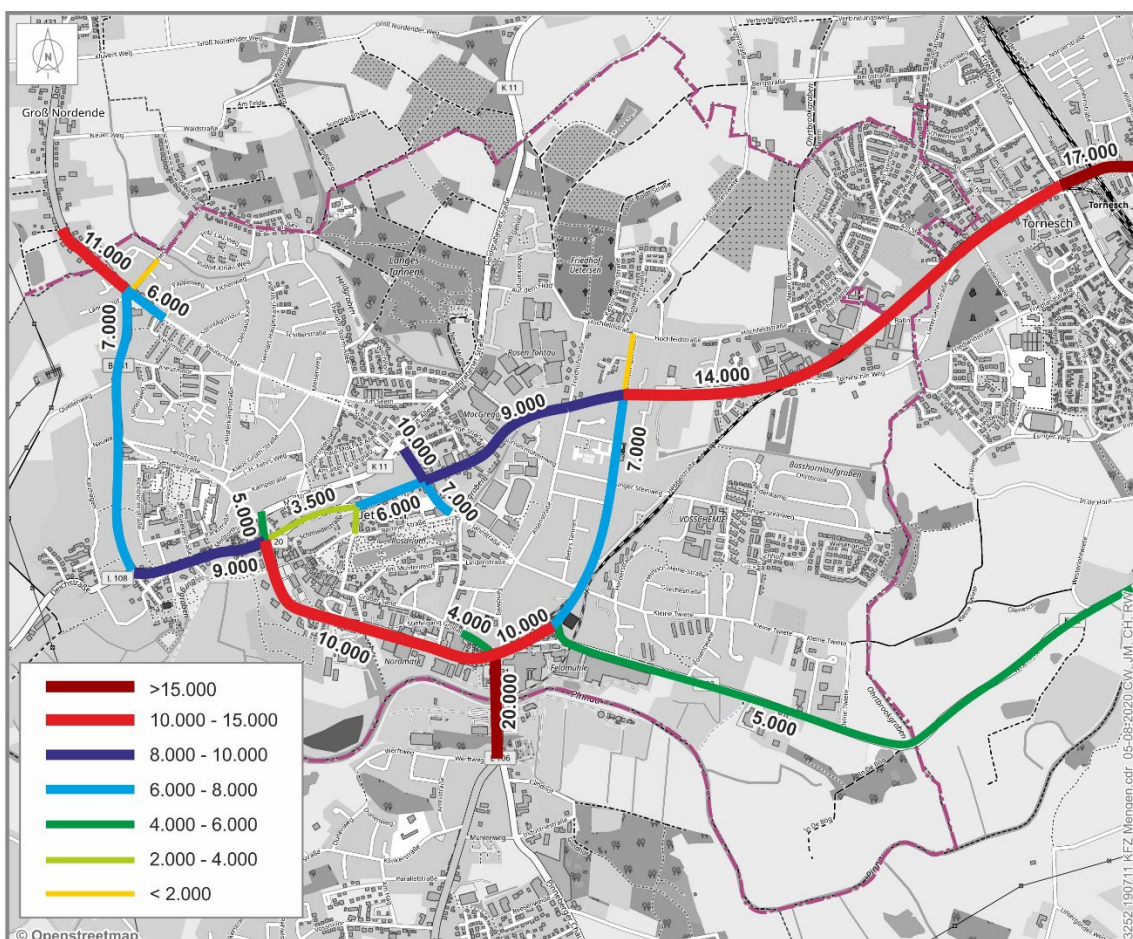


Abb. 3.5: Kfz-Verkehrsmengen in Kfz/24 h

Schwerverkehrsmengen

Die Schwerverkehrsanteile im städtischen Straßennetz sind gering und liegen unter 5 % des Kfz-Aufkommens. Der Ossenpad bzw. die Bahnstraße weisen mit etwa 6 % Schwerverkehrsanteil durch die Anbindung an die Gewerbegebiete (vgl. Abb. 3.2) den höchsten Anteil auf.

Lärmbelastung im Verkehrsnetz

Im Zuge des Lärmaktionsplans 3. Stufe wurde lediglich in Teilabschnitten der B 431 eine Berechnung der Schallimmissionen durchgeführt⁵. Aufgrund der Verkehrsbelastungen und der engen Straßenräume kann im Zuge mehrerer Stadtstraßen (z.B. Tornescher Weg, Ossenpad) von hohen Lärmbelastungen durch Verkehrslärm ausgegangen werden.

Durchgangsverkehr

Das Verkehrsaufkommen ist vor allem durch örtlichen Quell- und Zielverkehr bestimmt. Der Anteil des Durchgangsverkehrs im innerstädtischen Straßennetz ist vergleichsweise gering, da die umliegenden Gebiete Uetersens weniger dicht besiedelt sind und die A 23, an die alle Bereiche gut angebunden sind, von einem großen Teil der bspw. nach Hamburg und Pinneberg orientierten Verkehre genutzt wird.

Geschwindigkeiten

In weiten Teilen des Stadtgebiets, vor allem in den Wohngebieten, bestehen derzeit bereits Tempo 30-Zonen. Auch im Großen Sand wurde eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h eingeführt. Der zentrale Bereich um den Markt ist Teil einer Tempo 20-Zone.

Das Straßennetz in Uetersen ist für die auftretenden Verkehrsmengen und die Abwicklung des Kfz-Verkehrs leistungsfähig. Leistungsfähigkeitsengpässe gibt es zu den Hauptverkehrszeiten morgens und auch nachmittags am lichtsignalgeregelten Knotenpunkt Pinnauallee / An der Klosterkoppel. Hier zeigt sich, dass die aus verschiedenen Richtungen auftretenden Ströme, die Spuraufteilung sowie die Ampelsteuerung am Knoten keine Verkehrsabwicklung ohne längere Wartezeiten für den Kfz-Verkehr ermöglicht. Auch die Radverkehrssituation ist nicht befriedigend und Fußgänger müssen teilweise sehr lange Wege zurücklegen.

⁵ www.umweltdaten.landsh.de/laerm

Im Zuge der B 431 oder der Reuterstraße gibt es diese Leistungsfähigkeitsengpässe nicht. Hier ist eher die Abwicklung der Verkehre kritisch, da auf teilweise langen, geraden Strecken oder in sehr engen Straßenräumen die Fahrgeschwindigkeiten hoch, das Sicherheitsempfinden des Radfahrenden eingeschränkt und die Lärmbelastung teilw. unzumutbar sind.

3.3 Fußverkehr / Barrierefreiheit

Uetersen hat eine kompakte Ortsstruktur, die dazu führt, dass die Wege im Stadtgebiet kurz sind. Verstärkt wird der Effekt durch kleine Wegeverbindungen wie bspw. vom Kleinen Sand und Meßtorffstraße, die die fußläufige Erreichbarkeit verbessern (vgl. Abb. 3.6). Dennoch sind diese insgesamt nicht durchgängig verbunden. Die Fußgängerzone und der Markt sind aus allen Bereichen der Stadt in weniger als 3 km fußläufig erreichbar.



Abb. 3.6: Fußläufige „Abkürzung“ – leider nicht bis in die Stadtmitte hinein

In der Fußgängerzone, die sich abschnittsweise im Großen Sand, der Kastanienallee und im Großen Wulfhagen befindet, bestehen mehrere Sitzgelegenheiten, was die Aufenthaltsqualität weiter erhöht. Ebenso attraktiv sind die Wegeverbindungen durch den Rosengarten und zum Adelligen Kloster.

Viele Gehwege in Uetersen sind sehr schmal und werden zusätzlich durch die tlw. gemeinsame Nutzung durch den Radverkehr eingeschränkt. Die Barrierefreiheit vieler Fußwege ist nicht gewährleistet. Durchgängig barrierefreie Wege im Stadtgebiet sind nicht vorhanden. Die Haltestellen des Öffentlichen Personen-Nahverkehrs (ÖPNV) sind ebenfalls nicht barrierefrei ausgebaut. Hier besteht dringender Handlungsbedarf.

3.4 Radverkehr

Das Radverkehrsaufkommen, welches bei der Zählung im Mai 2019 ermittelt wurde, ist moderat. Am Knotenpunkt Schanzenstraße / Tornescher Weg / Jahnstraße wurden in 24 h in den Knotenarmen jeweils mehr als 400 Radfahrende gezählt. Besonders hohe Radverkehrsmengen wurden am Knotenpunkt An der Klosterkoppel / Pinnauallee / Bahnstraße / Großer Sand festgestellt. Im südlichen Knotenpunktarm führen innerhalb von zwei Stunden (morgendliche und nachmittägliche Spitzenstunde des Kfz) etwa 330 Radfahrende.

Die Bedingungen für das Radfahren in Uetersen sind aufgrund des flachen Reliefs und der kompakten Stadtstruktur – alle innerstädtischen Ziele sind weniger als 5 km entfernt – gut. Auch der Bahnhof Tornesch, der ca. 4 km von der Innenstadt entfernt liegt, kann mit dem Rad gut erreicht werden.

Die Radverkehrsinfrastruktur ist jedoch innerorts kaum sichtbar. Oftmals ist die Führung an Knotenpunkten unklar. Punktuell ist eine moderne Radverkehrsinfrastruktur mit separaten Radampeln, vorgezogenen Aufstellflächen, fahrbahnanliegender direkter Radwegführung, Radschutzstreifen und Radfahrstreifen bereits vorhanden. Diese fehlt aber an vielen weiteren Stellen im Stadtgebiet. Kritisch ist auch die gemeinsame Nutzung der Gehwege durch den Rad- und Fußverkehr.

Auf vielen Straßen fährt der Radverkehr sinnvollerweise in der Fahrbahn. An mehreren Stellen wird im Stadtgebiet darauf hingewiesen, dass der Radverkehr mit einem ausreichenden Abstand (1,5 m) zu überholen ist. Die Verkehrsschilder sind ein erster Schritt, um auf den die Fahrbahn zu-recht nutzenden Radverkehr aufmerksam zu machen. Dennoch fehlen weitere radverkehrsunterstützende Maßnahmen.



Abb. 3.7: Beispiel – Hinweis auf ausreichenden Überholabstand

Ein durchgängig erkennbares, komfortabel befahrbares Netz, welches die wichtigen Ziele der Stadt und der Umgebung verknüpft, ist nicht vorhanden. Eine Netzhierarchisierung fehlt.

Die Anzahl der Abstellanlagen im Stadtgebiet ist häufig nicht ausreichend. Hier bestehen insbesondere im Bereich der Innenstadt Defizite.

3.5 Bus und Bahn

Busverkehr

Der Linienbusverkehr in Uetersen stellt sowohl Verbindungen zu innerstädtischen als auch zu überregionalen Zielen her. Wichtige Verknüpfungspunkte stellen in Uetersen die Haltestellen Buttermarkt, der von allen Buslinien angefahren wird, und Ostbahnhof dar. Die Innenstadt ist über die Haltestelle Denkmal, an der vier Buslinien halten, gut angebunden.

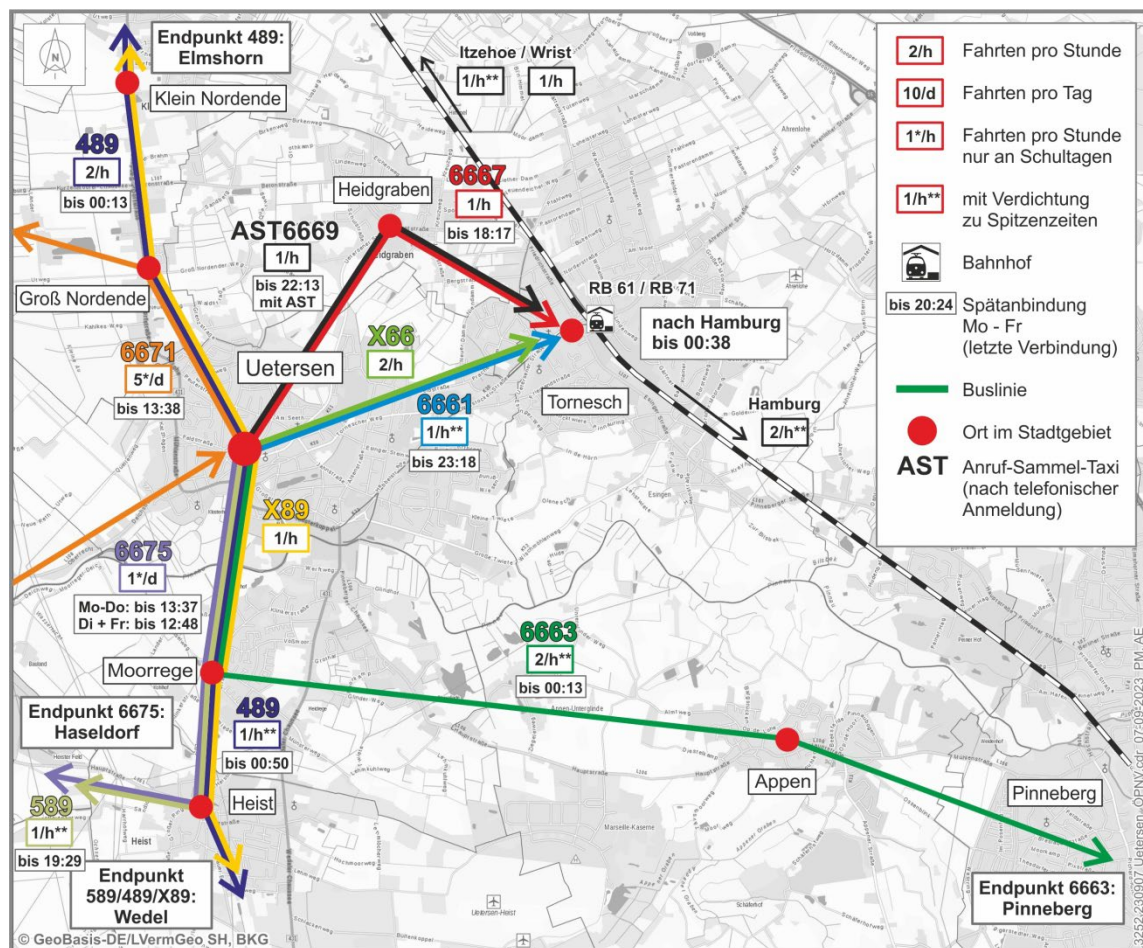


Abb. 3.8: ÖPNV Liniennetz und Fahrtenangebot werktags

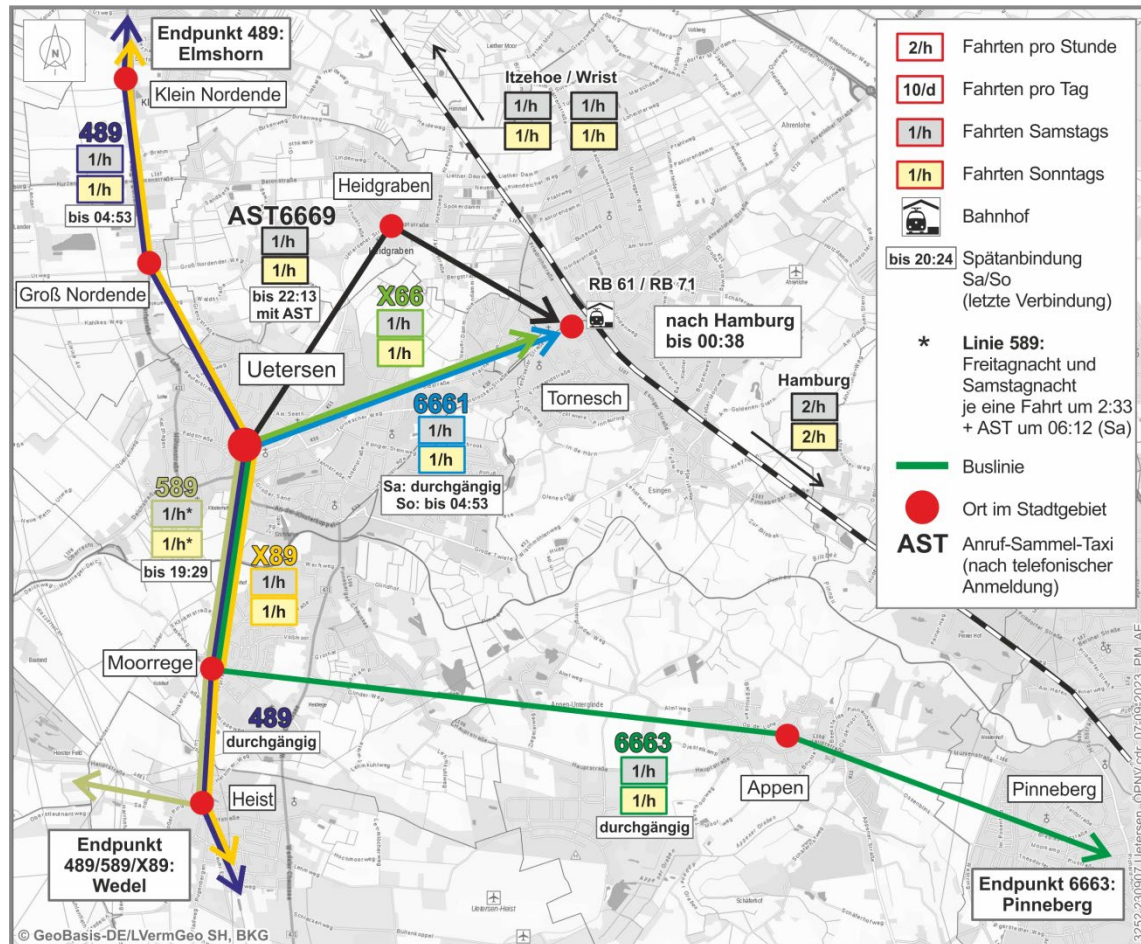


Abb. 3.9: ÖPNV Liniennetz und Fahrtenangebot Samstag und Sonntag

Überregional ist Uetersen zufriedenstellend angebunden. Zwei Buslinien (6661, 6667) binden jeweils stündlich über unterschiedliche Strecken die Stadt an Tornesch an. Auf der Strecke der Linie 6667 verkehrt zudem das Anruf-Sammel-Taxi (AST) 6669 zur Taktverdichtung zwischen Uetersen, Heidgraben und Tornesch, insbesondere am Abend. Ebenso fährt die Linie X66 als Schnellbus zwischen dem Bahnhof Tornesch und der Stadt Uetersen zweimal stündlich. Je eine Buslinie bedient im halbstündlichen Takt Pinneberg (6663) und Elmshorn (489). Richtung Pinneberg bestehen zu Spitzenzeiten drei Fahrten pro Stunde. In Richtung Wedel fahren die Linien 489 und 589 stündlich mit einer Verdichtung des Angebots zu Spitzenzeiten sowie die Schnellbuslinie X89 ebenfalls stündlich. Die Linien 6671 sowie 6675 fahren lediglich an Schultagen. Die nächtliche Anbindung von Uetersen an Pinneberg, Elmshorn und Wedel ist werktags bis Mitternacht über die Linien 6663 und 489 gegeben (vgl. Abb. 3.8).

Am Wochenende fahren die Busse der Linien 6663 und 489 bis in die frühen Morgenstunden oder sogar die ganze Nacht hindurch im stündlichen

Takt Pinneberg bzw. Elmshorn und Wedel an. Die Verbindung von Uetersen über Heidgraben nach Tornesch wird am Wochenende über das AST 6669 bis 22:13 Uhr als stündlich buchbares Angebot aufrechterhalten. Das Fahrtenangebot am Samstag und Sonntag unterscheidet sich zum Teil in der Spätanbindung, nicht aber in der Taktung (vgl. Abb. 3.9).

Haltestellen

Der Buttermarkt, der als Zentraler Omnibusbahnhof (ZOB) fungiert, ist die am meisten frequentierte Haltestelle im Ueterser Stadtgebiet. Die Linien 589, 6671, 6661, 6663 und 6667 enden hier. Der Buttermarkt wird als Pausen- und Wendepunkt genutzt. Der vorhandene Platz ist hierfür jedoch nicht ausreichend, um die betrieblichen und barrierefreien Anforderungen zufriedenstellend erfüllen zu können, und daher immer wieder Gegenstand von Kritik (vgl. Abb. 3.11).

Weitere wichtige Punkte stellen die Haltestellen Ostbahnhof, Großer Wulfhagen, Famila und Denkmal dar. Dennoch ist die Nutzung des ÖPNV insgesamt verhältnismäßig gering.



Abb. 3.11: Haltestelle Buttermarkt



Abb. 3.10: Haltestellen im Stadtgebiet sind nicht barrierefrei (Beispiel: Haltestelle Denkmal)

Die Bushaltestellen im Stadtgebiet sind nicht barrierefrei ausgebaut (vgl. Abb. 3.10). Hier besteht Nachbesserungsbedarf. Derzeit befinden sich acht

Richtungshaltstellen in der Planung bzw, vor der Umsetzung für einen barrierefreien Ausbau: Tantau Allee (beide Fahrtrichtungen), J.-P.-Lange-Straße (Fahrtrichtung Buttermarkt), Ostbahnhof (beide Fahrtrichtungen), Großer Wulfhagen (Fahrtrichtung Wedel), Buttermarkt (Fahrtrichtung Elmshorn), Famila (Fahrtrichtung Wedel).⁶

Schienerverkehr / SPNV

Die im Stadtgebiet verlaufenden Schienen werden für den Güterverkehr genutzt. Uetersens Bahnhof ist stillgelegt.

Die nächstgelegenen Bahnhöfe befinden sich in Tornesch, Pinneberg und Elmshorn, die Verbindungen nach Hamburg und Itzehoe bzw. Wrist herstellen. Der RB 61 und der RB 71 fahren jeweils stündlich, sodass Hamburg mittels SPNV sowohl werktags als auch am Wochenende zweimal pro Stunde und Itzehoe und Wrist einmal pro Stunde angebunden sind. Nach Hamburg und Itzehoe wird die Taktung zu Spitzenzeiten verdichtet. In Pinneberg und Wedel bestehen zudem Anbindungen an die S-Bahn in Richtung Hamburg. Die S 1 in Wedel fährt alle 20 Minuten bzw. sogar alle 10 Minuten zu den Berufsverkehrszeiten und die S 3 in Pinneberg fährt alle 10 Minuten nach Hamburg.

Da die Bahnhöfe von Uetersen aus mit Linienbussen umstiegsgerecht angebunden sind, bestehen je nach Relation Fahrzeiten zu den jeweiligen Bahnhöfen mit Schienenanbindung von 15-30 Minuten (vgl. Abb. 3.12). Die Fahrtzeit nach Hamburg beträgt ca. 50 Minuten zum Hauptbahnhof und ca. 45 Minuten nach Altona.

⁶ Vgl. SVG Südwestholstein, Stellungnahme zum VEP, März 2023

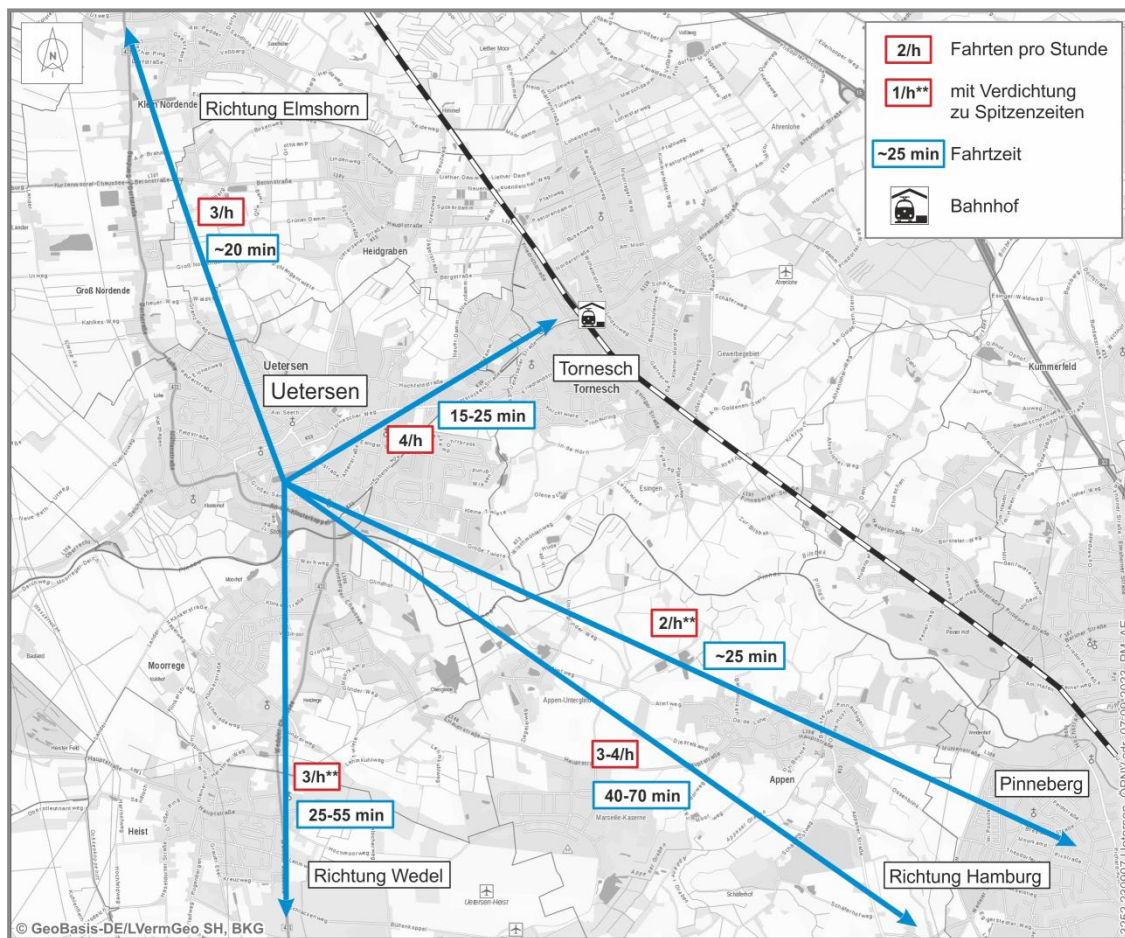


Abb. 3.12: Fahrzeiten zu den umliegenden Bahnhöfen

3.6 Ruhender Verkehr

Im Bereich der Innenstadt werden Parkplätze sowohl im Straßenraum als auch gebündelt auf größeren Parkplätzen wie z.B. dem Parkhaus an der Klosterkoppel zur Verfügung gestellt. Auch der Marktplatz wird als Parkfläche genutzt.

Überwiegend werden diese mit Parkscheibe bewirtschaftet. Die Begrenzung der Parkdauer unterteilt sich auf 1 h und 2 h, eine deutliche Abgrenzung der Bereiche ist dabei nicht erkennbar. Weitere Parkplätze sind unbewirtschaftet.

Der Parkdruck im innenstadtnahen Bereich ist tlw. hoch. Tagsüber weisen viele Parkplätze eine hohe Auslastung auf. Der Parkplatz An der Klosterkoppel ist dagegen eher gering ausgelastet.

Zudem stehen auf einigen Parkplätzen wie auf dem Marktplatz, auf dem eine Bewirtschaftung mit Parkscheibe 2 h besteht, sog. Dauerparker, die die zeitliche Begrenzung teilweise deutlich überschreiten.

3.7 Zusammenfassende Bewertung

Zusammenfassend gibt es folgende Schwerpunkte der verkehrlichen Konflikte bzw. Mängel für oder durch die Verkehrsarten, die ein strategisches Vorgehen durch den VEP erfordern:

Fußverkehr / Barrierefreiheit

- schmale Gehwege, oft nicht getrennt vom Radverkehr
- häufig. fehlende Querungshilfen
- nicht durchgängig barrierefreies Wegenetz

Radverkehr

- fehlendes klar erkennbares Hauptverbindungsnetz
- keine durchgehend gut befahrbaren Radachsen
- Mängel in der Radverkehrsführung an Knotenpunkten und im Längsverkehr
- wenig radfahrunterstützende Infrastruktur
- Radverkehrsanlagen kaum sichtbar
- keine getrennten Rad- und Fußwege, gemeinsame Nutzung
- tlw. fehlende Fahrradstellplätze, -bügel

ÖPNV

- keine barrierefreien Haltestellen

KFZ

- Mängel in der Verkehrsabwicklung an Knotenpunkten (freie Rechtsabbieger, unübersichtliche Verkehrssituation, Rückstau)
- in einigen engen Straßenräumen unzumutbare Verkehrsbelastungen mit hohen Belastungen durch Lärm- und Schadstoffemissionen
- Parkdruck insbesondere in der Innenstadt

4 „Stadt im Wandel“ / Prognose 2040

4.1 Planungen Dritter

Verschiedene Planungen, die das Stadtgebiet betreffen, sollen im VEP berücksichtigt werden:

Veloroute

Eine Veloroute, die das Gewerbegebiet Tornesch-Oha mit Tornesch (Bahnhof) und der Stadt Uetersen verbindet, ist geplant. Sie stellt eine wichtige Verbindung dar, auf der der Radverkehr zügig und komfortabel abgewickelt werden soll. Abb. 4.1 zeigt einen möglichen Verlauf der Veloroute mit Maßnahmenvorschlägen. Der genaue Streckenverlauf ist noch in der Abstimmung.

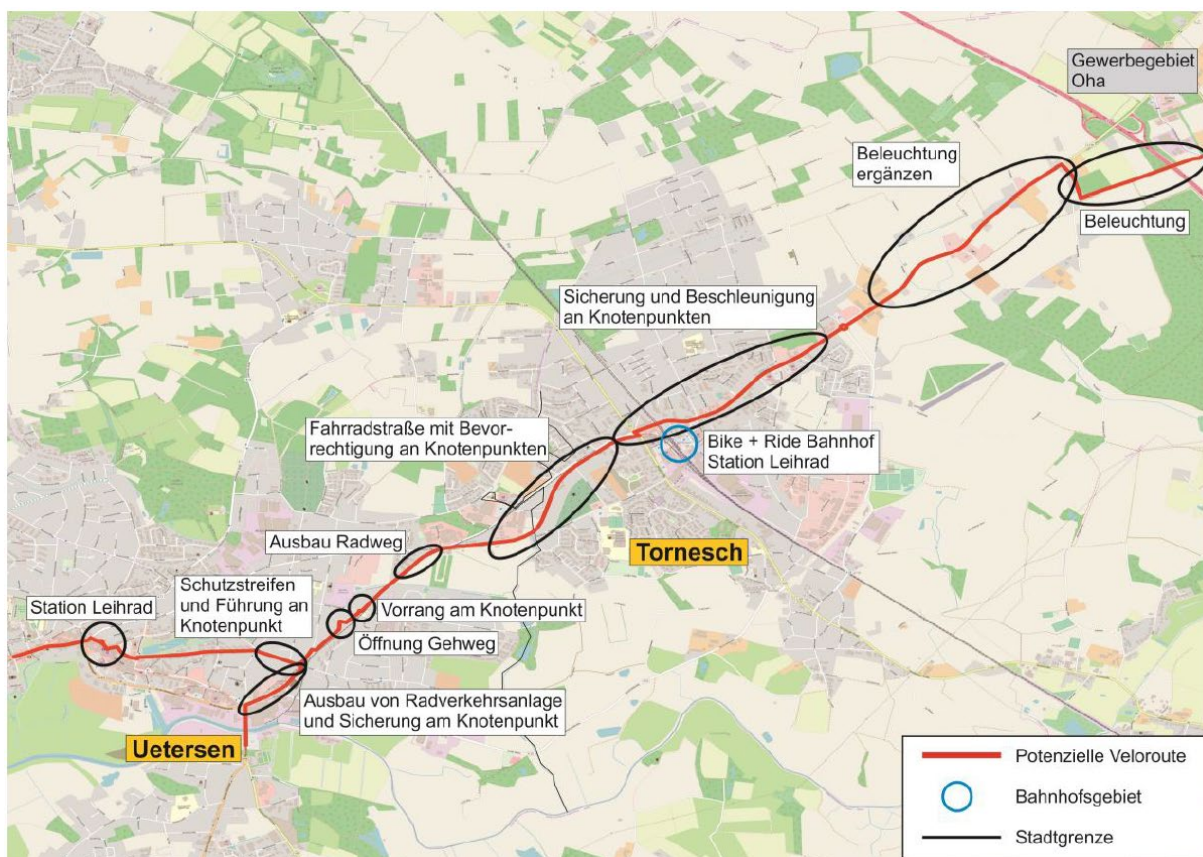


Abb. 4.1: Potentieller Streckenverlauf und mögl. Maßnahmen der Veloroute⁷

⁷ Veloroute Rosarium Uetersen – Tornesch – Gewerbegebiet Oha und Bike+Ride Bahnhof Tornesch, 2019

Aus- und Neubau K 22

Der Aus- und Neubau der K 22 befindet sich derzeit im Planfeststellungsverfahren. Ziele sind u.a. die Anbindung des südlichen Bereichs Uetersens an die L 110 und die A 23 sowie die Entlastung der K 20 und Gemeinde- und Durchgangsstraßen in Uetersen. „Der Aus- und Neubau der K22 erfolgt so, dass sie den heutigen und zukünftigen verkehrlichen Ansprüchen als leistungsfähige, überörtliche Verbindung zwischen der B 431 (Uetersen) und der L110, sowie der Erschließung der angrenzenden Gewerbegebiete, gerecht wird“⁸. Abb. 4.2 zeigt den aktuellen Plan der K 22 im Bereich von Uetersen bis Tornesch. Für den Zeitraum bis 2035 ist derzeit davon auszugehen, dass die Straße nicht realisiert wird.

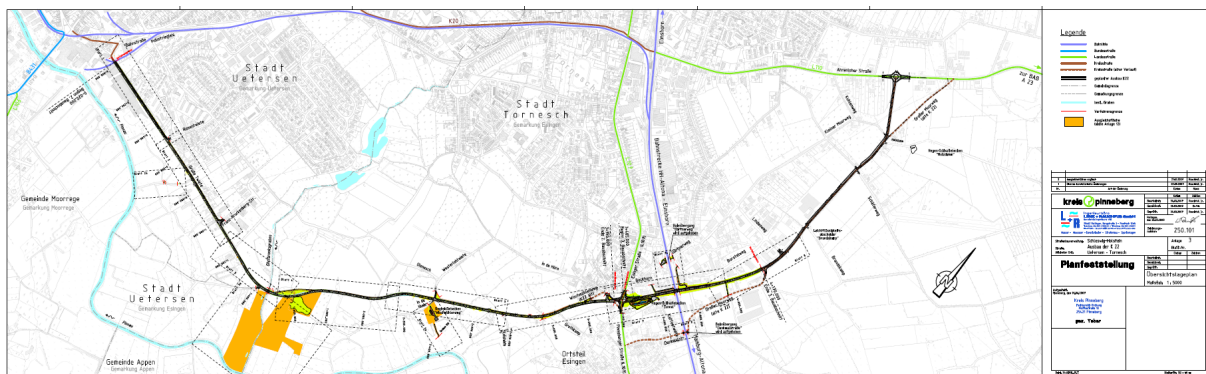


Abb. 4.2: Übersicht des Aus- und Neubauplans der K 22⁹

Die geplante Entlastungsstraße ist planerisch aufgrund ihres Verkehrswertes d.h. der nur geringen Entlastung von Fahrzeugen, die sie im Stadtgebiet erreicht, sowie der Belastung der neuen Straße kritisch zu hinterfragen. Ohne den Aus- und Neubau der K 22 abzulehnen, ist diese zumindest in Bezug auf die verkehrliche Wirkung zu präzisieren und für die Erschließung Uetersens zu optimieren.

Bahntrasse aktivieren

In einer Machbarkeitsstudie wird untersucht, inwieweit eine Reaktivierung der bestehenden Bahntrasse, von Uetersen über Tornesch nach Hamburg-Barmbek, realisiert werden kann. Es wurde bereits die Schnellbuslinie X66

⁸ Ingenieurbüro Lenk + Rauchfuß GmbH: Kreis Pinneberg Ausbau K 22 Uetersen - Tornesch, Bauabschnitt 2 + 3 Erläuterungsbericht, 2017

⁹ ebenda

eingrichtet, die den Zubringerverkehr in Richtung Bahnhof Tornesch abwickelt (siehe Kap. 3.5).

Für den öffentlichen Nahverkehr in Uetersen ist die Vorentscheidung für einen Ausbau der Schnellbuslinie insofern gefallen, als dass eine Wiederinbetriebnahme der Bahnstrecke nicht prioritär ist und von daher zeitlich im Rahmen des Horizontes des Zeitraums des Verkehrsentwicklungsplanes nicht umsetzbar erscheint¹⁰.

4.2 Allgemeine Verkehrsentwicklung

Die Vorhersage der zukünftigen Mobilität in Deutschland ist durch zahlreiche Unsicherheiten gekennzeichnet:

Die Diskussion um verkehrsbedingte Schadstoffe und den Klimawandel erhöht den Druck auf eine Veränderung des Verkehrsverhaltens. Als Folge dessen nimmt die seit Jahren schwelende, aber im Vergleich zu anderen Ländern wie Dänemark oder den Niederlanden vernachlässigte Förderung alternativer Verkehrsmittel „an Fahrt“ auf. Versäumnisse der Vergangenheit, die durch „autogerechte“ Planung entstanden sind, werden zunehmend erkannt. Ein Gegensteuern wird von nahezu allen Beteiligten gefordert.

Je nach Stärke dieser Strömungen werden die Prognosemodelle beeinflusst. Steuerungsmöglichkeiten dazu liegen sowohl auf kommunaler Ebene durch freiwillige Regelungen und Anreize, als auch beim Bund, der gesetzliche Regelungen schaffen kann, die den Umstieg auf alternative Verkehrsmittel anregen oder erzwingen.

Zudem mehren sich die Stimmen, die der Automobilindustrie eine für die Umwelt fehlerhafte und nicht hinreichende Berücksichtigung alternativer Antriebskonzepte unterstellen. Die forcierte Entwicklung von alternativen Antrieben wie Wasserstoff oder Elektromobilität als Alternative würde jedoch keine grundlegende Veränderung der Mobilität bewirken. Nur die Elektromobilität mit kleineren Fahrzeugen (GM-EN-V, Twike, Renault Twizy, Isetta und Microlino, Mini-el u.ä.) bringt Veränderungen für das Ge-

¹⁰ Ramboll: ÖPNV-Verbesserung Tornesch-Uetersen, Potentialanalyse und vereinfachte standardisierte Bewertung, 2020

samtverkehrsgeschehen, da sie deutlich weniger Platz in Anspruch nehmen.

Für die Beurteilung der daraus folgenden verkehrlichen Entwicklung gibt es keine verlässlichen Grundlagen. Denkbare Alternativen, die zu einer nennenswerten Verlagerung von Kfz auf andere Verkehrsmittel führen, sind prognostisch nicht greifbar. Die Corona Pandemie hat die Beurteilung der Situation weiter erschwert. Die Nutzung des ÖPNV (Busse und Bahnen), die besonders im Nahbereich und für die berufsbezogenen Wege von Bedeutung sind, ist temporär eingebrochen.

Demnach beruht das Prognoseszenario zur Verkehrsentwicklung der Stadt weiterhin auf Angaben aus den Verkehrswegeplänen des Bundes bzw. der Länder und der Shell-Prognose für das Jahr 2040. Darin spielen Auswirkungen alternativer Antriebsformen nur eine marginale Rolle und verändern das Verkehrsgeschehen mengenmäßig im Kfz-Verkehr nicht. Es bleibt das Ziel, darüber hinausgehend eine Entlastung durch Förderung alternativer Verkehrsarten zu erreichen.

Vor dem Hintergrund der allgemeinen Verkehrsprognose wird sich die Verkehrsmenge des Kfz-Verkehrs wesentlich verändern. Die repräsentativ erhobenen Verkehrsmengen können somit auch für die Zukunft überschlägig angenommen werden. Tab. 4.1 zeigt die allgemeine Veränderung der Pkw-Jahresfahrleistungen, die für Deutschland prognostiziert wird. Verkehrszunahmen sind dabei im Wesentlichen auf örtliche, entwicklungsbedingte Zuwächse bezogen.

Bezugsjahr	2014	2025	2040
Bevölkerung	ca. 81.000.000	ca. 79.400.000	ca. 77.000.000
Pkw-Bestand	44.200.000	45.200.000	42.700.000
Fahrleistung / Pkw	13.800	13.850	13.600
Gesamtfahrleistung in Mio. km / Jahr	610.000	626.000	580.000
Faktor für die Veränderung der Gesamtfahrleistung:		1,0262	0,9508

Tab. 4.1: Veränderung der Pkw- Jahresfahrleistungen¹¹

¹¹ Quelle: Shell/Prognose AG: Pkw-Szenarien bis 2014, Hamburg 2014

In Uetersen ist das Entwicklungspotential weitgehend erschöpft. Für die nächsten Jahre sind Wohnbaugebiete nur in geringer Anzahl vorhanden. Diese konzentrieren sich vor allem auf Nachverdichtung im Stadtgebiet.

4.3 Weitere Einflussgrößen auf die zukünftige Entwicklung

Starken Einfluss auf das örtliche Verkehrsgeschehen haben die veränderten demografischen Rahmenbedingungen:

- Die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben und damit das Mobilitätsbedürfnis werden auch für ältere Menschen immer selbstverständlicher. Im Verkehr bewegen sich damit neben sehr jungen unerfahrenen Menschen zunehmend ältere Menschen, die unter Umständen in ihrer Reaktionsfähigkeit eingeschränkt sind und dieses nicht vollständig durch Erfahrung kompensieren.
- Die Nutzung von elektrisch unterstützten Hilfsmitteln für den Fuß- und Radverkehr wie Rollatoren, Elektrorollstühle, kleine fahrbare Elektrofahrzeuge sowie Pedelecs nimmt stark zu. Dies ist bereits im Straßenraum sichtbar und zeigt sich auch an den Unfallzahlen.



Abb. 4.3: Trends und Einflussfaktoren auf die Verkehrsprognose (eigene Darstellung)

- Die Geschwindigkeiten im Radverkehr erhöhen sich. Dadurch verschärfen sich aufgrund hoher Geschwindigkeitsdifferenzen auch die Konflikte zwischen dem Fuß- und dem Radverkehr. Elektrounterstützte Mobilität erfordert eine höhere Aufmerksamkeit der Nutzer. Die Anforderungen an Geh- und Radwege verändern sich. Die Platzbedarfe für Fußgänger auf Gehwegen werden steigen.
- Die Diversifizierung auf dem Automobilmarkt mit hohen Absatzzahlen von SUVs führt zu veränderten Anforderungen bspw. an Parkplätze. Einzelhandelsketten reagieren auf diese Entwicklung bereits mit breiteren Stellplätzen und Fahrgassen, auch Parkhäuser werden mittlerweile großzügiger gestaltet.

5 Ziele

5.1 Allgemeine Ziele des VEP

Die Ziele dieses Verkehrsentwicklungsplans leiten sich zum einen aus einer Reihe von rahmensetzenden Werken ab, die auf europäischen bzw. bundesweiten umwelt- und sozialpolitischen festgeschriebenen Zielsetzungen (z.B. Klimaschutz, Lärmschutz, barrierefreie Mobilität für Alle) beruhen. Zum anderen leiten sie sich aus ortsspezifischen Zielsetzungen ab, die auf Basis der vorliegenden Bestandsanalyse und Bewertung sowie prognostischer Abschätzungen und in enger Absprache mit Politik und Verwaltung vor Ort erfolgt.

Ein umweltfreundlicher, nutzerfreundlicher, zuverlässiger und attraktiver Verkehr mit verschiedenen Verkehrsmitteln soll sozialverträglich für alle Bürger uneingeschränkt gewährleistet werden. Die Stadt Uetersen will im Spannungsfeld der Umwelt- und klimapolitischen Diskussion eine „sowohl als auch“ Entwicklung unterstützen, die den Schwerpunkt der Verkehrsentwicklung auf verbesserte Bedingungen für den Fußverkehr, den Radverkehr, den ÖPNV und alternative Verkehrsarten setzt, ohne jedoch die Bedingungen für den sich ebenfalls weiterentwickelnden Kfz-Verkehr restriktiv zu verändern.

Die Stadt Uetersen stellt sich den daraus resultierenden Aufgaben offensiv und will versuchen, das Miteinander der Verkehrsarten in den unterschiedlichen Verkehrsräumen so zu verbessern, dass umweltfreundliche Alternativen objektiv und subjektiv sicher genutzt werden können.

Folgende übergeordnete Zielsetzungen sollen erreicht werden:

- Die Mobilität für Alle sicherstellen
- Die schadstoffarme Mobilität fördern
- Den Anteil des Umweltverbundes (Rad, Fuß, ÖV) am gesamten Verkehrsaufkommen steigern
- Die Nutzung innovativer Verkehrsmittel ermöglichen (Alternative Antriebstechnik, Car-Sharing, Rent-a-Bike etc.)
- Barrieren für die Nutzung öffentlicher und nichtmotorisierter Verkehrsmittel und Verkehrswegen beseitigen
- Die Belange der „schwachen“ Nutzergruppen berücksichtigen

- Barrieren für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen aufheben
- Straßenräume mit Aufenthaltsqualität schaffen und erhalten
- Die leistungsfähige und verkehrssichere Abwicklung der Verkehre sichern
- Die notwendigen Güter- und Wirtschaftsverkehre stadtverträglich abwickeln

Diese genannten Ziele der Verkehrsentwicklung lassen sich in mehrere Teilziele aufsplitten und konkretisieren und münden schließlich in konkreten Handlungserfordernissen und Maßnahmen, die hier beispielhaft beschrieben werden.

In der Stadt Uetersen will, soll und kann der Anteil der umweltfreundlichen Verkehrsarten (Radverkehr, ÖPNV und „Zu Fuß gehende“) deutlich gesteigert werden. Potenziale werden aufgrund der geringen Entfernungen zu den relevanten Zielen insbesondere in der Förderung des Radverkehrs gesehen. Gleichzeitig soll eine flächendeckende Barrierefreiheit für zu Fuß gehende hergestellt und ausgebaut werden, die Anforderungen an die Umgestaltung der Verkehrsanlagen sollen gemäß Teilhabegesetz beschleunigt werden.

Die verkehrsbedingten Emissionen, die im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr stehen, sollen gedämpft und in Absprache mit den unterschiedlichen Baulastträgern möglichst gering gehalten werden.

Der motorisierte Individualverkehr soll in Uetersen nicht primär gefördert werden, aber möglichst auch nicht eingeschränkt werden, sofern seine Abwicklung nicht die Belange anderer Verkehrsteilnehmer beschränkt.

5.2 Handlungsfelder für Uetersen

Der vorliegende Verkehrsentwicklungsplan unterscheidet insgesamt acht Handlungsfelder. Innerhalb derselben werden konkrete Maßnahmenplanungen entwickelt. Die Handlungsfelder sind:

Förderung des Fußverkehrs

- ⇒ Wichtige Hauptwegebeziehungen sollen durchgehend barrierefrei ausgebaut werden.
- ⇒ Gehwege sollen für Fußgänger, also für Verkehre mit niedriger Geschwindigkeit reserviert werden.
- ⇒ Belange von Kindern, Schülern und mobilitätseingeschränkten Personen werden besonders beachtet.
- ⇒ Die Aufenthaltsqualität im Straßenraum soll verbessert und eine „besitzbare Stadt“ angestrebt werden.

Die Entwicklung und der Ausbau eines barrierefreien Vorrangnetzes, welches wichtige Ziele, Schulen und Haltestellen verbindet, sollte realisiert werden. Ein wichtiges Handlungsfeld ist dabei auch die weitgehende Trennung des Fuß- und Radverkehrs innerorts.

Die Stadt soll „besitzbar“ sein. Entlang wichtiger Wegenetze sollen Verweil- und Ausruhemöglichkeiten (Bänke, Anlehnstellen, Miniparks u.a.) für mobilitätseingeschränkte Bürger in etwa 80-100 m Abstand angeboten werden.

Sicherung der Barrierefreiheit

- ⇒ Uetersen sollte, in Zusammenarbeit mit den Behindertenverbänden, Standards zur Barrierefreiheit entwickeln, abstimmen und einheitlich umsetzen. Der VEP hat Grundlagen dazu zusammengestellt
- ⇒ Die Barrierefreiheit soll durch kontinuierlichen Bestandsumbau verbessert werden.

In Bezug auf die Barrierefreiheit soll sichergestellt werden, dass alle Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs sowie alle öffentlichen Einrichtungen barrierefrei erreichbar werden und die Straßen gequert werden können.

Förderung des Radverkehrs

- ⇒ Vorrangig sollte die Radverkehrsinfrastruktur der wichtigen innerstädtischen und die angrenzenden Städte (Tornesch, Pinneberg etc.) anbindenden Routen entwickelt und ausgebaut werden.
- ⇒ Es sollen Bedingungen geschaffen werden, die zu einem „Wohlfühlen auf dem Rad“ führen.
- ⇒ Strategien zum Radverkehr sollen allgemeinverständlich zusammengefasst werden.

- ⇒ Besondere Radfördermaßnahmen sollen zügig umgesetzt werden (Fahrradstraßen, Velorouten, etc.)

Im Radverkehrsnetz sollen Hauptwege für den Radverkehr etabliert und vorrangig ausgebaut werden. Dieses Netz ist vergleichbar mit den Hauptstraßen für den Kfz-Verkehr. Die Vernetzung, der Abbau von Barrieren und die Verbesserung gemäß der Mindestanforderungen der StVO soll dazu dienen, die Sicherheit des Radfahrens in der Stadt Uetersen noch weiter zu verbessern. Anreize zum Umstieg und einer verstärkten Nutzung des Rades sollten darüber hinaus entwickelt werden. Für die Verknüpfung mit dem ÖPNV und an wichtigen Infrastruktureinrichtungen sind sichere Radabstellanlagen (Bügel) in ausreichender Anzahl notwendig. Wohnortbezogen sollen überdachte Abstellanlagen ebenerdig zugänglich sein.

Nutzung von Bussen und Bahnen

- ⇒ Begonnene Abstimmungen zur Optimierung bzw. Verlegung des ZOB sind vor dem Hintergrund des bereits veränderten und sich ggf. weiter optimierenden Busverkehrs zu intensivieren.
- ⇒ Fördermittelanträge/Fristen sind zu prüfen.
- ⇒ Die Haltestellen sollen weiter barrierefrei, modernisiert, optimiert und komfortabler werden.
- ⇒ Busse und Bahnen sollen noch bürgernäher und greifbarer werden.

Erhöhung der Verkehrssicherheit

- ⇒ Die insbesondere subjektiv empfundene Verkehrssicherheit auf den Stadtstraßen sollte erhöht werden.
- ⇒ Stadtverträgliche Fahrgeschwindigkeiten im Kfz-Verkehr sollen durch Regelungen, Umbau etc. angestrebt werden.
- ⇒ Sichtbarkeit der Radverkehrsinfrastruktur im Straßenraum sollte in vielfältiger Weise erhöht werden.

Die objektive Verkehrssicherheit ist in Uetersen hoch. Subjektiv trauen sich aber viele Menschen nicht, die Fahrbahn mit dem Rad zu nutzen. Die Benutzung von vermehrt einzuführenden Radverkehrsanlagen in der Fahrbahn soll durch Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit, durch Piktogramme in der Fahrbahn und weitere plakative Maßnahmen unterstützt werden.

Zudem ist eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf städtischen Straßen anzustreben, um die Fahrgeschwindigkeiten der verschiedenen Verkehrs-

arten einander anzugleichen und damit die Unfallwahrscheinlichkeit zu verringern.

Förderung von stadtverträglichem Stadtstraßenumbau

- ⇒ Das Straßennetz für den Kfz-Verkehr ist ausreichend gegeben.
- ⇒ Die Anforderungen aller Verkehrsteilnehmer und der angrenzenden Nutzungen sind zu berücksichtigen.
- ⇒ Ein Programm zum stadtverträglichen Umbau bzw. Ausbau von Straßenräumen zur verkehrssicheren Abwicklung ist sinnvoll.
- ⇒ Knotenpunktformen, Fahrstreifenanzahl und -aufteilung sollten geprüft und optimiert werden.

Handlungsbedarfe bestehen tlw. in der Sanierung und in der Verbesserung der Verkehrsabwicklung an ausgewählten Knotenpunkten.

Stadtverträglicher ruhender Verkehr

- ⇒ Prüfung des vorhandenen Stellplatzangebotes
- ⇒ Kurzzeitparken (bspw. max. 2h) soll erweitert und Dauerparker aus dem empfindlichen Bereich herausgedrängt werden.

Nutzung innovativer Verkehrsmittel

- ⇒ Die Nutzung neuer, innovativer Verkehrsmittel sollte ermöglicht und gestärkt werden (Mikromobilität, Rent-a-Bike, Vorhalten von Ladestationen für Elektromobilität etc.).
- ⇒ Die Nutzung von Elektrofahrrädern hat sich durchgesetzt und erhöht besonders die Mobilität der älter werdenden Teile der Bevölkerung – Sie erfordert aber separate Wege oder Fahrbahnnutzung.
- ⇒ Die multimodale Mobilität sollte gefördert werden. Die Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsträger sollte optimiert werden.

Öffentlichkeitsarbeit

- ⇒ Ein besserer Umgang mit und im Verkehr kann nur zusammen mit den Bürgern erreicht werden. Ein Konzept des dauerhaften Dialogs und der öffentlichen Ansprache sollte folgende Elemente enthalten:
 - Hinweise zum autofreien Schulweg und, wo nicht möglich, Einrichtung von Hol- und Bring-Zonen,
 - Farbe und Aktionen zur Radverkehrsförderung,
 - Umweltinformationen und

- Erhöhung des Kontrolldrucks, ggf. mit als Direktansprache durch Schülerinnen und Schüler unter Mitwirkung der Polizei zur Erzeugung von Betroffenheit.
- ⇒ Bürger bei Maßnahmen frühzeitig beteiligen und informieren.
- ⇒ Die Mitwirkung am VEP gezielt fördern.

Der Verkehrsentwicklungsplan wurde in der Öffentlichkeit intensiv mittels einer Befragung inkl. aufklärendem Faltblatt und Informationsveranstaltungen diskutiert. Es hat sich gezeigt, dass somit eine große Akzeptanz für die daraus folgenden Maßnahmen zu erzielen ist.

Klima und Umwelt

- ⇒ Klimafreundlicher Verkehr soll gefördert werden.
- ⇒ Lärmbelastungen durch Verkehrslärm sollen durch geeignete Maßnahmen reduziert werden.

6 Maßnahmenempfehlungen

Für die in Kapitel 5 aufgeführten Handlungsfelder wurden in Abstimmung mit dem begleitenden Arbeitskreis Maßnahmenansätze erarbeitet, die zur Umsetzung der aufgestellten Ziele des VEP als erforderlich angesehen werden, und konkrete Maßnahmenkonzepte für die einzelne Verkehrsarten (Fuß- und Radverkehr, ÖPNV, Kfz-Verkehr) und Verkehrsräume entwickelt.

6.1 Fußverkehr / Barrierefreiheit

Das Allgemeine Gleichbehandlungsgesetz (AGG)¹², das die rahmensetzende Gesetzgebung der EU sicherstellen soll, ist 2006 in Kraft getreten. Durch die darin definierten Anforderungen an die Barrierefreiheit kommt dem barrierefreien Infrastrukturausbau eine große Bedeutung zu. Barrierefreiheit kommt allen Verkehrsteilnehmern zu Gute (Abb. 6.1).

Die Bedingungen für den Fußverkehr sind verbesserungsfähig. Während die Breite von Gehwegen im Regelfall nicht ohne Weiteres veränderbar ist, können durch Neuordnung der Fahrbahnnutzung (Radverkehr, ruhender Kfz-Verkehr, Kfz-Verkehr) und durch punktuelle Optimierung (Einbringen und Entfernen von Einbauten wie Masten) Verbesserungen und eine Entlastung der Fußwege erreicht werden. Vorrangig sollte dazu ein Hauptfußwegenetz definiert werden, welches die besonderen Qualitäten des Fußverkehrs unterstützt. In diesem Netz sollte auch der Anspruch der „besitzbaren“ Stadt erkennbar werden, indem in kurzen Abständen Anlehn- und Sitzmöglichkeiten eingebracht werden (vgl. Abb. 6.3). Die Trennung von Fuß- und Radverkehrsanlagen ist aufgrund der sehr unterschiedlichen Geschwindigkeiten von Radfahrern und Fußgängern zwingend erforderlich.

¹² Allgemeines Gleichbehandlungsgesetz (AGG), BGB, vom 14.08.2006, zuletzt geändert durch Artikel 8 G vom 03.04.2013 (I 610)

Barrierefreiheit



Abb. 6.1: Barrierefreiheit zum Vorteil Aller¹³

Wichtige Querungsbereiche sollten entsprechend der unterschiedlichen Anforderungen von Menschen mit Geh- und Sehbehinderung gestaltet werden (vgl. Abb. 6.2). Die Gestaltung sollte dem „Zwei-Sinne Prinzip“ entsprechen, d.h., dass zwei der drei Sinne Hören, Sehen, Fühlen (Tasten) angesprochen werden. Ein barrierefreier Ausbau beinhaltet die Grundfunktionen Zonierung, Nivellierung, Linierung und Kontrastierung sowie das Einhalten von Werten der Längs- und Querneigungen, was in Uetersen in der Regel jedoch kein Problem ist. Rampen sollten nicht mehr als 6 % Neigung auf max. 6 m haben und Querneigungen sollten 3 % nicht überschreiten. An LSA-geregelten Knotenpunkten helfen akustische Signalgeber.

Einheitliche, örtliche Standards sollen festgelegt werden, die dann mit Behindertenverbänden, Seniorenbeirat und Radfahrverbänden abgestimmt und im Stadtgebiet umgesetzt werden.

¹³ EDAD – Design für Alle Deutschland e.V. Münster o.J.

Barrierefreiheit

- Vernetzung der barrierefreien Wegebeziehungen im „Vorrangfußwegenetz“
- Konsequenz durchgängig Absenkungen in gleichem Standard
- wichtige Querungsstellen: Nullabsenker für Geheingeschränkte und Tastkante für Seheingeschränkte
- barrierefreie Haltestellen um barrierefreie Zuwegung und Querung ergänzen
- Besitzbare Stadt – regelmäßige Sitz- bzw. Verweilmöglichkeiten anbieten



Abb. 6.2: Hinweise für den Umgang mit Barrierefreiheit



Abb. 6.3: „Besitzbare“ Stadt! (nicht nur für kurze Pausen und nicht nur für Senioren)

Hauptfußwegenetz definieren

Es wird vorgeschlagen, ein örtliches Wegenetz, wie in Abb. 6.4 beispielhaft dargestellt, zu entwickeln, das das Rückgrat der zentrumsnahen Bündelung der Verkehre bildet. Dieses beinhaltet neben dem Hauptfußwegenetz ein Vorrangnetz, in dem prioritär der barrierefreie Ausbau umgesetzt werden soll. Zu diesem Fußwegenetz gehören u.a. die Anbindung an die Fußgängerzone sowie die wichtigen Verbindungsstrecken vom Großen Sand bis zum Schulzentrum an der Seminarstraße, die Anbindung an den Rosengarten und die Weiterführung von Wegen in die Stadtquartiere sowie die Erholungswege entlang am Kloster und am Buttermarkt.

Weite Teile dieser Wege sollten qualitativ in einen barrierefreien Ausbauzustand versetzt werden. Vorrangig sind punktuelle Maßnahmen zur Sicherung von Querungsstellen innerhalb dieses Wegenetzes sowie zur Anbindung von Haltestellen und wichtigen Zielen umzusetzen und Sitzgelegenheiten für Ruhepausen anzubieten.

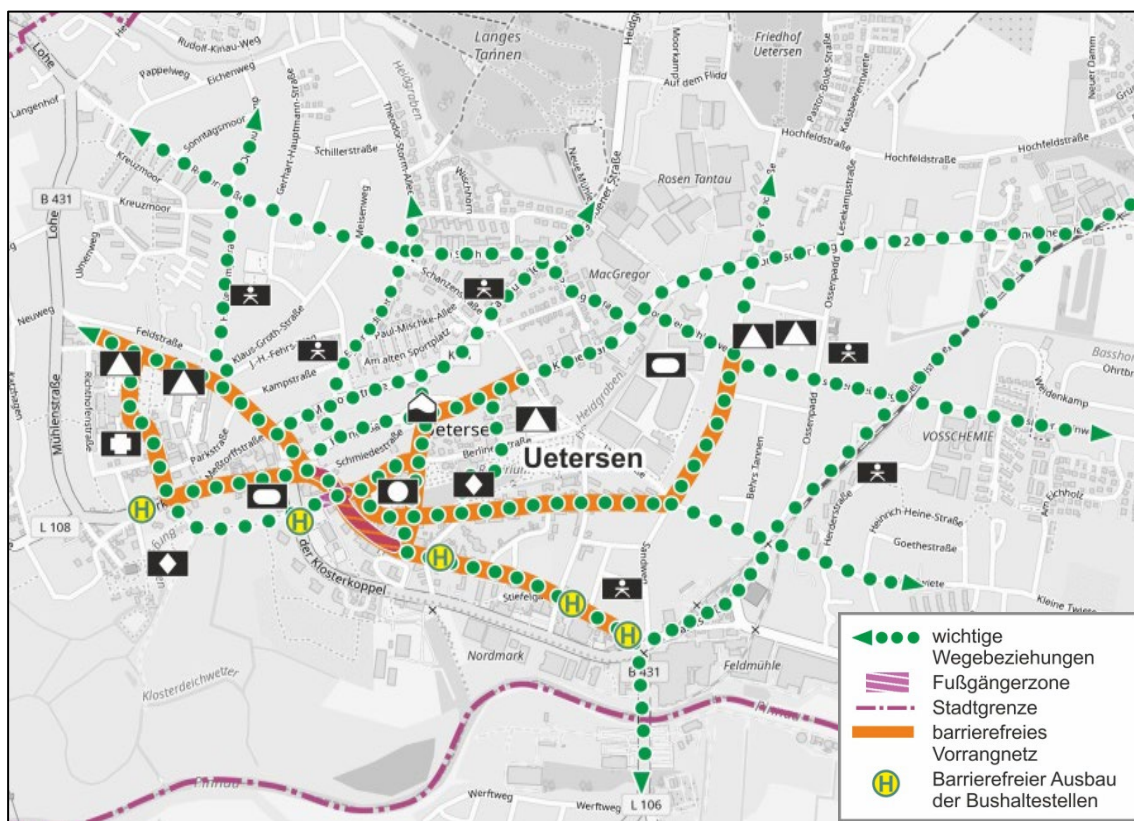


Abb. 6.4: Hauptfußwegenetz Uetersen

6.2 Radverkehr

Der umwelt- und stadtverträgliche Radverkehr soll gefördert werden. Studien belegen, dass regelmäßiges Radfahren die Gesundheit fördert (bspw. Stärkung der Muskulatur, Gelenke, Ausdauer, Immunsystem, Herzfunktionen, Fettstoffwechsel etc.) und die Produktivität und Leistungsfähigkeit erhöht¹⁴. Angesichts wachsender Anteile des (motorisierten) Individualverkehrs am Modal Split bietet die Fortbewegung mit dem Fahrrad die Möglichkeit, einem steigenden Verkehrsdruck entgegenzuwirken und die Verkehre stadtverträglich abzuwickeln. Erst wenn die notwendige Radinfra-

¹⁴ Neun, M., und H. Haubold. *The EU Cycling Economy*. Brüssel, 2016.

struktur großflächig vorhanden und auch für andere Verkehrsteilnehmer sichtbar ist, kann ein Erfolg zum Umstieg auf das Rad erzielt werden.

Eine verbesserte Erschließung im innerörtlichen und überörtlichen Verkehr (Anbindung an Tornesch, Pinneberg und andere umliegende Orte) lässt weitere Steigerungspotenziale im Radverkehr möglich erscheinen.

Die wesentlichen Grundsätze der Radverkehrsführung lassen sich wie folgt zusammenfassen: Radverkehr soll über gut geeignete Verbindungen von und in alle Bereiche der Stadt sicher und komfortabel möglich sein. Neben der objektiven Sicherheit soll auch ein möglichst hohes subjektives Sicherheitsgefühl durch geeignete Maßnahmen erzeugt werden. Dazu gehören auch Aufklärung, kontinuierliche Information sowie Appelle.

Radverkehr gehört zum städtischen Fahrverkehr:

- Radverkehr soll kurzfristig sichtbar gemacht werden
- Radverkehr soll für alle Verkehrsteilnehmenden subjektiv und objektiv sicher sein
- Radfahren soll komfortabel und nebeneinander möglich sein
- Radfahren soll zügig möglich sein
- Ein eigenes Budget zur Radverkehrsförderung soll eingerichtet werden

Alle fahrenden Verkehrsarten werden separat vom Fußgängerverkehr geführt:

- Innerörtlicher Radverkehr soll auf der Fahrbahn geführt werden
- Hochbord-Radverkehrsanlagen: nur wenn sie durchgehend > 2,00 m lichte Breite haben

Ein durchgehendes Radroutennetz für den Alltag wird definiert:

- Sicherstellung einer ausreichenden Netzdicke
- Hierarchisierung und Priorisierung wichtiger Routen
- Beleuchtung und soziale Sicherheit / Nachtsicherheit mindestens auf den Haupt-routen sind zu gewährleisten

Der Radverkehr wird durchgängig gefördert durch Hilfestellungen wie:

- Sichtbarer Routenverlauf inkl. durchgehender Wegweisung
- Radverkehrsgerechte Knotenführungen, bspw. mithilfe von
 - > vorgezogenen Aufstellflächen
 - > eigenen Signalgebern
 - > Einfädelungstreifen
- Piktogramme / Sharrows auf der Fahrbahn
- Unterhaltung von Radverkehrsanlagen

<ul style="list-style-type: none"> - Reinigung und Winterdienst - Bedarfsgerechte Erweiterung der Radabstellanlagen <p>Der Radverkehr wird durch ergänzende Aktionen und Werbung gefördert, wie bspw.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Radverkehrssicherheitstage - Schilder und Informationstafeln - Schulerziehung - Aktionstage im öffentlichen Verkehrsraum - Kampagnen wie „Mit dem Fahrrad zur Arbeit“ o.ä.

Abb. 6.5: Rahmenbedingungen des Radverkehrs

Radverkehrsnetz entwickeln

Für die Stadt Uetersen wurde ein Radverkehrsnetz entwickelt, welches die wichtigen Quellen und Ziele verbindet und die Hauptlast des innerörtlichen Verkehrs schnell, komfortabel und sicher abwickeln soll. Es sichert die Erreichbarkeit von Schulen, Versorgungseinrichtungen ebenso wie die örtlichen und übergeordneten Verbindungen (vgl. Abb. 6.6).

Das Radverkehrsnetz unterscheidet in Haupt-, Neben- und Ergänzungsrouten, die wie folgt charakterisiert werden:

- **Hauptrouten** sind hochwertige, d.h. schnell zu befahrende, attraktive Verbindungen des inner- und überörtlichen Radverkehrs, die die wesentlichen Quellen und Ziele des Radverkehrs abdecken und miteinander verbinden.
- **Nebenrouten** bieten alternative Verläufe zu den Hauptrouten mit Schwerpunkt auf Komfort, sowie nachgeordnet wichtige Routen
- **Ergänzungs-/Freizeitrouten** umfassen wichtige kleinräumige Routen und dienen teilweise der Anbindung an das Hauptroutennetz. Die Ergänzungsrouten beziehen sich u.U. auch auf das touristisch relevante Radwegenetz.

Besonders wichtige Hauptrouten sind Routen, die die Anbindung der Schulen, der Innenstadt sowie größerer zusammenhängender Siedlungsgebiete sichern. Dazu gehören z.B. die Seminarstraße, Am Mühlenteich oder der Große Sand.

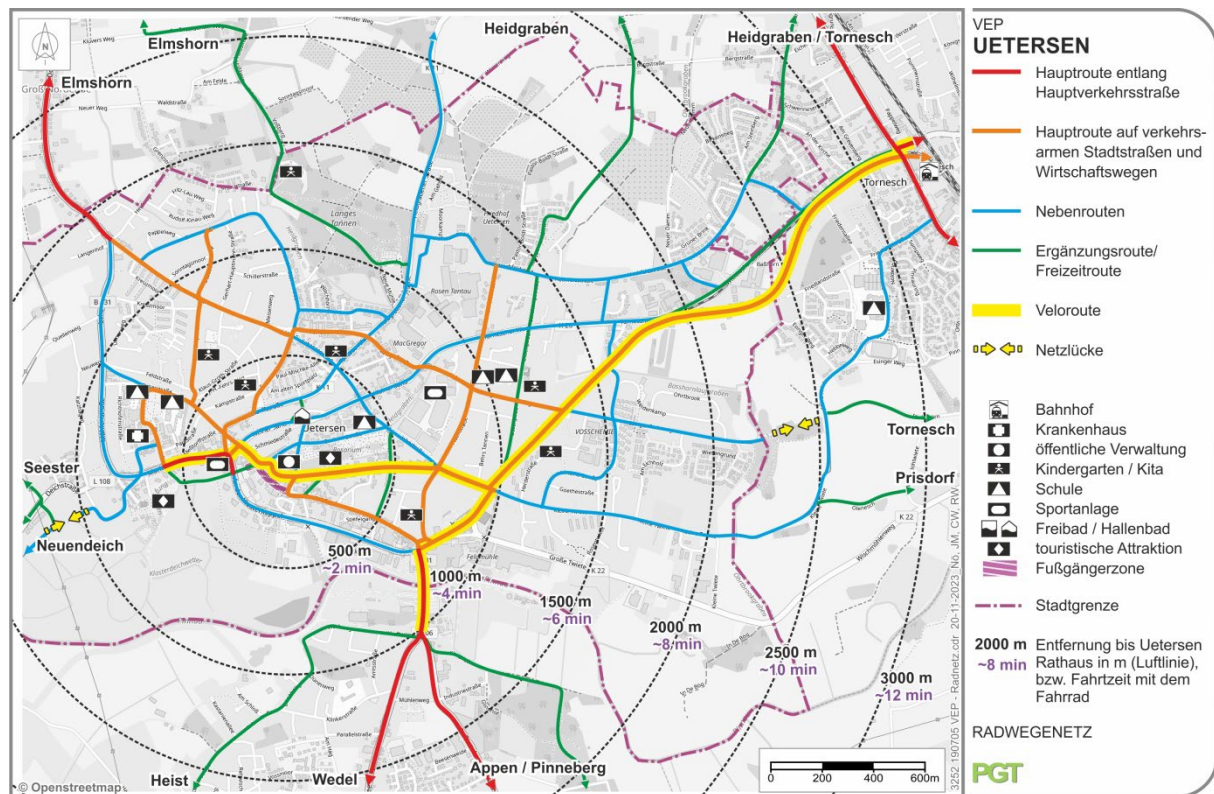


Abb. 6.6: Radverkehrsnetz Stadt Uetersen

Routenbezogener Ausbau

Die Qualität der Radinfrastruktur ist vorrangig im Zuge des Hauptroutennetzes zu verbessern. Dies betrifft die Behebung von Mängeln im Längsverkehr, an Knotenpunkten und Querungsstellen sowie von sonstigen Konfliktpunkten und baulichen (Sicherheits-)Mängeln. Die Herstellung von zügig befahrbaren Streckenabschnitten ist zu gewährleisten. Die Radverkehrsinfrastruktur in Uetersen soll kurzfristig für alle Verkehrsteilnehmenden sichtbar gemacht werden.

Radverkehr auf den Neben- bzw. Ergänzungs-/Freizeitrouten soll nach gleichen Kriterien hergestellt werden, jedoch nicht prioritär. Vorrangig sind akute Sicherheitsmängel zu beheben.

Veloroute

Wie in Kap. 4.1 beschrieben, wird eine Veloroute geplant, die die Innenstadt Uetersens mit der Stadt Tornesch und dem Bahnhof verbindet. Der Verlauf der Veloroute im bisherigen Planungsstand kann auch der Abb. 6.6 entnommen werden.

Eine Weiterführung der Veloroute zum Schulzentrum an der Seminarstraße ist sinnvoll. Der Streckenverlauf durch ein Teilstück der Fußgängerzone muss aufgrund der Überlagerung von Fuß- und Radverkehr und Nutzungen sorgfältig gestaltet werden (vgl. Abb. 6.7). Hier kann eine Testphase helfen, Erfahrungen zu unterschiedlichen Varianten zu sammeln und mögliche Konflikte festzustellen.

Insgesamt soll die Veloroute, z.B. durch Farbe und Markierungen, klar erkennbar und vom Fußverkehr getrennt sein.



Abb. 6.7: die Fußgängerzone mit ihren unterschiedlichen Nutzungsansprüchen

Kurzfristige radverkehrsfördernde Maßnahmen

Zudem sollen im gesamten Stadtgebiet in wichtigen Abschnitten und Knotenpunkten im Haupttroutennetz kurzfristig Fahrbahnmarkierungen eingebracht werden (vgl. Abb. 6.8).

Schutzstreifen – einseitig oder beidseitig ist vor dem Hintergrund der Straßenbreite zu prüfen – und die Entfernung der Mittelmarkierung wird empfohlen. In Bereichen, in denen aufgrund der Straßenbreite keine Schutzstreifen möglich sind, sollten – einseitig oder beidseitig – Radpiktogramme, sog. Sharrows, aufgetragen werden. Markierungen in der Fahrbahn werden u.a. für die B 431, den Tornescher Weg und den Ossenpad empfohlen. In der Lindenstraße, der Mühlenstraße und der Seminarstraße sollten die Bedingungen für die Einrichtung von Fahrradstraßen geprüft werden. Für alle lichtsignalgeregelten Knotenpunkte im Stadtgebiet wird ein radverkehrsgerechter Umbau mit vorgezogenen Aufstellflächen vorgeschlagen.

Soweit möglich soll der Radverkehr an den Knotenpunkten mit geeigneten Maßnahmen bevorrechtigt werden. Dies gilt z.B. für den Knotenpunkt Lindenstraße / Katharinenstraße oder Seminarstraße / Kampstraße.

Radverkehrsinfrastruktur

- enganliegende Furtmarkierungen an Kreuzungen
- Furtmarkierung nur an wichtigen Einmündungen in der Signalfarbe „Rot“
- separate Radampeln / Vorlauf für Radfahrer



Radverkehr, fahrbahnintegriert

- Radfahrstreifen einseitig / beidseitig wenn möglich (Breite > 1,85 m), Furtmarkierungen
- Schutzstreifen einseitig / beidseitig wenn möglich (Breite > 1,50, bei angrenzendem Längsparken > 2,00 m), Furtmarkierungen
- (tlw. großflächige) Markierungen zur Unterstützung durch Farbe, Piktogramme, „Sharrows“
- Vorgezogene Aufstellbereiche an Knotenpunkten
- möglichst direktes Linksabbiegen

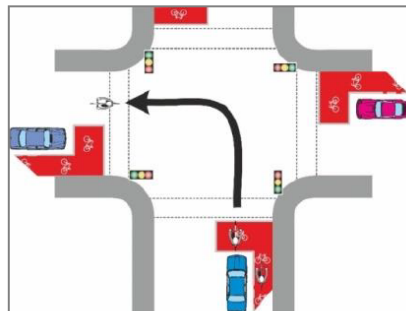


Abb. 6.8: Hinweise für den Umgang mit Radverkehr

Radabstellanlagen ausbauen

Darüber hinaus sollen an den wichtigen Quellen und Zielen des Radverkehrs Fahrradabstellanlagen angeboten bzw. die vorhandenen Anlagen erweitert und verbessert werden. Dies gilt vor allem für den Geschäftsbereich, Schulen, Haltestellen. Auch wohnstandortbezogene, ebenerdige Anlagen sind notwendig (vgl. Abb. 6.9). Die Abstellanlagen und ihre Zuwegungen sollten sicher, komfortabel und beleuchtet sein. Besonders bei öffentlicher Infrastruktur und Handel sind überdachte Anlagen notwendig, deren Umfang in einer Stellplatzsatzung ebenso wie weitere Regelungen festgesetzt werden könnten.



Abb. 6.9: Wohnungsnah ebenerdigen Zugriff auf das Fahrrad ermöglichen

6.3 Nutzung von Bussen und Bahn fördern

Die Lage des ZOB bzw. die Endstation vieler Buslinien, die derzeit am Buttermarkt verortet sind, sollte kritisch hinterfragt werden. Eine innenstadtnähere Lage wäre wünschenswert. Für den zukünftigen ZOB in Uetersen ist eine Lage an der Straße An der Klosterkoppel (B 431) am südlichen Rand der Innenstadt, die eine adäquate Anfahrt von Haltestellen, Flächen für die Versorgung der Bediensteten (Fahrer etc.) sowie ergänzende mit dem ZOB in Verbindung stehende Nutzungen wie B+R-Parkplätze überdacht, P+R, Fahrkartenverkauf etc. bereithält, sinnvoll. Die genaue Standortklärung ZOB sollte möglichst kurzfristig durch vertiefende Untersuchungen von Flächen und deren Eignung unter Berücksichtigung des veränderten Linienetzes erfolgen.

Sicherzustellen bleibt, dass der Buttermarkt gleichwohl so wie bisher auch von allen Linien angefahren wird, da er für den Busverkehr eine hohe Bedeutung hat. Am Buttermarkt reicht eine Haltestelle, die auch unter Nutzung von verringerten Platzbedarfen, die städtebaulich, angemessene weitere Aufwertung dieses Bereiches ermöglicht und einen barrierefreien Zugriff erlaubt.

Ein Haltestellen-Programm sollte von der Stadt und Nahverkehrsbetreibern aufgestellt, um die Bushaltestellen im Stadtgebiet zu modernisieren und auszubauen.

Vorrangig sollen die fünf meistfrequentierten Bushaltestellen (Buttermarkt, Ostbahnhof, Großer Wulfhagen, Famila, Denkmal) kurzfristig barrierefrei ausgebaut und um ein angemessenes Angebot an B+R-Plätzen ergänzt werden.

6.4 Verkehrssicherheit erhöhen

„Vision Zero“

Die Idee einer „Vision Zero“ ist ein erklärtes Ziel der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO). Diese Vision, einer Stadt Uetersen ohne Unfälle, sollte berücksichtigt und umgesetzt werden. „Vision Zero“ steht für einen Paradigmenwechsel in der Verkehrssicherheitsarbeit und für ein umfassendes Handlungskonzept, das auf zwei Grundprinzipien basiert:

- Der Mensch macht Fehler. Das System Verkehr muss mit diesen Fehlern rechnen und sie „verzeihen“. Aus diesem Prinzip folgt, dass nicht mehr allein die Unfallbeteiligten Verantwortung für Unfälle übernehmen müssen. Unfallvermeidung wird zur gesellschaftlichen Aufgabe, in die u.a. auch die Automobilindustrie, die Bauverwaltung und die Versicherungen einbezogen werden.
- „Die Belastbarkeitsgrenzen des menschlichen Körpers werden zum entscheidenden Maßstab. Unfallfolgen dürfen auch im schlimmsten Fall nicht mehr tödlich sein.“¹⁵

Die Erhöhung der Verkehrssicherheit soll durch verschiedene Maßnahmen sichergestellt werden. Hierzu gehören:

- Geschwindigkeitsreduzierungen,
- Durchführung von Kontrollen und Displays zur Anzeige der jeweiligen Geschwindigkeiten,
- Querungsstellensicherung besonders an den Haltestellen und
- Erhöhung der Radverkehrssicherheit durch Überprüfung der Knotenpunkte.

Als Teil der „Vision Zero“ anzusehen ist ein straßenraumabhängiges Geschwindigkeitskonzept für das Hauptverkehrsstraßennetz. Dieses setzt abweichend neben 50 km / h zulässiger Höchstgeschwindigkeit auch Bereiche mit 30 km / h auf Abschnitten fest.

Vorgeschlagen wird die Einführung einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h auf ausgewählten innerörtlichen Straßen, in denen die Platzverhältnisse eingeschränkt sind und die (subjektive) Verkehrssicherheit des Radverkehrs verbessert werden soll. Dies gilt beispielsweise für den Klei-

¹⁵ VCD (Hrsg.): VCD Masterplan – Vision Zero (Kurzfassung), Berlin 2009

ner Sand im Bereich von der Wassermühlenstraße bis zum Großen Wulfhagen.

Die Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit sind auch durch Öffentlichkeitsarbeit und verschiedene Kampagnen, speziell auch an Schulen, und im Straßenverkehr (z.B. Geschwindigkeitsdisplays) sinnvoll.

Verkehrssicherheit und Schulweg

Ein Aspekt der Schulwegsicherung mit nachhaltiger Wirkung auf die Verkehrsmittelwahl ist die Sicherung von Rad- und Fußwegeverbindungen zu den Schulen. Kinder weisen heute häufig Übergewicht und laut medizinischen Untersuchungen bis zu 25 % eingeschränkte Herzleistung auf, da sie kaum mehr ihre eigenen Füße (auf dem Weg zur Schule) benutzen. Durch die Rückbankperspektive ist die Wahrnehmung des Verkehrsgeschehens obendrein eingeschränkt, sodass eine Teilnahme am Verkehr nicht mehr erfahren wird. Fragestellungen, die für den Schulweg gelöst werden müssen, sind daher:

- Müsste nicht systematisch das Erreichen der Schule mit eigener Kraft per Fuß, Roller, Rad gefördert werden?
- Sollen Schulen überhaupt im näheren Umfeld per Kfz anfahrbar sein?
- Müssten nicht „Hol- und Bring-Zonen“ an geeigneten Stellen in ausreichender Entfernung zu Schule eingerichtet werden?

In Schulwegsicherheitskonzepten sollten folgende Fragestellungen untersucht werden:

- schulbezogene Aktionen (Taxibus etc.), um motorisierte Verkehre zu vermeiden,
- Hol- und Bringzonen, um die Elternverkehre zu lenken,
- Radwegeverbindungen, die die Schule mit den Einzugsgebieten verbinden,
- Tempo-30-Strecken (-Zonen) an den Zugangsstraßen (insbesondere der Grundschulen)

Ggf. sind solche Konzepte auch auf Kindergärten auszuweiten.

Die wichtigen Verbindungen zu den Schulen sind im Rahmen des Radverkehrsnetzes berücksichtigt (vgl. Kap. 6.2). Die Empfehlung zur Schulwegsicherung bzw. zur Überprüfung der Verkehrsführung an den Schulen ist ins-

besondere für das Schulzentrum Seminarstraße in Verbindung mit den Veränderungen an der Verkehrsführung in der Bundesstraße von Bedeutung (vgl. Kap. 6.5). Kurzfristig sollte eine parallel zur Deichstraße verlaufende Nebenroute als Alternativroute für den Radverkehr aus/nach Seester und Neuendeich aktiviert werden, indem eine Netzlücke geschlossen wird. Auf diese Weise könnten Schüler aus Seester und Neuendeich den unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit kritischen Knotenpunkt B 431 / Kuhlenstraße umfahren.

6.5 Verkehrsführung im HVS / B 431

Das Verkehrsstraßennetz Uetersens ist historisch gewachsen und für den Rad- und Fußverkehr nicht immer durchlässig. Die Verkehrsabwicklung und die Verkehrsrichtungen ergeben sich aus der Notwendigkeit, einerseits den nördlichen Bereich Richtung Elmshorn flächig zu erschließen und andererseits die Verteilung aus den verschiedenen Richtungen insbesondere aus Süden (Pinneberg und Wedel) sowie von Osten (Tornesch) herzustellen.

Die B 431 ist eine historisch in Nord/Südrichtung verlaufende Straße, die in Bezug auf ihre Führung durch den alten Ortskern entlang des Buttermarktes immer wieder hinterfragt wird. Die Verlegung der Straße auf die Reuterstraße ist mehrfach diskutiert worden. Der Verkehrsentwicklungsplan schlägt vor, die Diskussion um die Verlegung der Bundesstraße insofern zu beenden, als dass das Straßennetz in seiner Gesamtheit in der heutigen Form gebraucht wird. Der Blickwinkel soll auf die straßenraumbezogene Verbesserung gelegt werden.

Der Verlauf der B 431 ist insbesondere im Kurvenbereich in der Mühlenstraße durch den sehr engen Straßenraum aus Sicht der schwachen Verkehrsteilnehmenden als kritisch einzuschätzen. Die Fußwege sind sehr schmal, für den Radverkehr gibt es keine unterstützenden Maßnahmen. Die Verkehrssicherheit ist deutlich eingeschränkt.

Vorgeschlagen wird, von der Einmündung Kuhlenstraße (L 188) bis zur Einmündung der Seminarstraße eine Einbahnrichtung in Fahrtrichtung Norden einzurichten und für den Rad- sowie den Busverkehr in Gegenrichtung durch geeignete Markierungen freizugeben (vgl. Abb. 6.11). Eine Ge-

schwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h in diesem Bereich sollte angeordnet werden. Der Verkehr in Fahrtrichtung Süd sollte am Knotenpunkt B 431 (Lohe) / Reuterstraße durch Aufhebung des freien Rechtsabbiegers stärker in Fahrtrichtung Südost gelenkt werden (vgl. Abb. 6.10). Die Straßenverläufe der B 431 und der Reuterstraße weisen in etwa die gleiche Fahrtzeit auf.



Abb. 6.10: Entwurf zur Umgestaltung am Knotenpunkt B 431 (Lohe) / Reuterstraße

Als Folge dieser Maßnahme wird erwartet, dass

- sich das Verkehrsaufkommen in beiden Straßenzügen dahingehend verändert, dass richtungsbezogener gefahren wird,
- die Widerstände für den Durchgangsverkehr etwas erhöht werden
- die Gesamtbelastung in den betroffenen Straßenzügen sich nur geringfügig verändern wird
- die Situation für den Radverkehr deutlich sicherer wird.

Die Erschließung des Schulbereichs spielt für die Abwicklung und das Verkehrsaufkommen in den Straßenzügen eine ebenfalls sehr wichtige Rolle. Daher sollte hier parallel der schulbezogene Verkehr dahingehend geprüft werden, das Hol- und Bringverkehrsaufkommen mit dem Kfz zu reduzieren, die Radachse noch stärker als bisher für den Kfz-Verkehr zu dämpfen und

ggf. den Punkt für eine Hol- und Bringsituation vom Schulgelände räumlich zu entfernen.

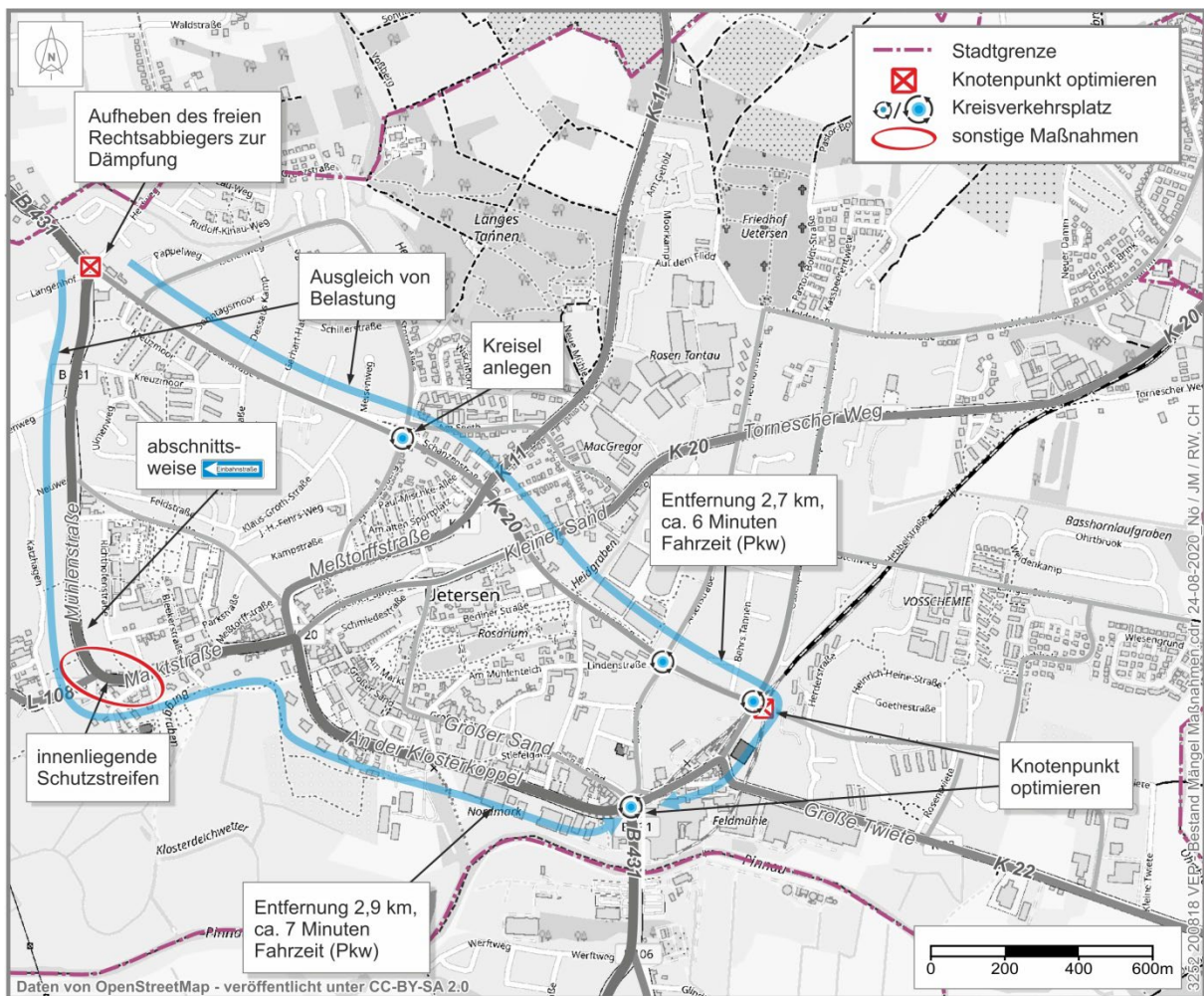


Abb. 6.11: Optimierung des Verlaufs der B 431

Für den Knotenpunkt Reuterstraße / Eggerstedtsberg / Schanzenstraße ist der Umbau in einen Kreisverkehrsplatz sinnvoll. Durch die Einrichtung einer Einbahnstraße im Zuge der B 431 können mögliche Mehrverkehre gedämpft werden. Zudem werden die Fahrgeschwindigkeiten reduziert und die Bedingungen für den Rad- und Fußverkehr verbessert.

Die bauliche Umsetzung der Maßnahmen sowie die erforderlichen verkehrsbehördlichen Ergänzungen sind in einem Abstimmungsprozess mit LBV, Stadt- und Verkehrsbehörde zu führen. Ggf. kann eine Versuchsphase Erkenntnisse über die Veränderung der Verkehrssituation - die allerdings eine Dauer von mindestens einem halben Jahr haben müsste -

durchgeführt werden, um Optimierungsmöglichkeiten einer später herzustellenden baulichen Situation herauszufinden.

6.6 Stadtverträglichen Stadtstraßenumbau fördern

Straßen sind Teil des innerstädtischen Lebensraums. Als solche müssen sie viele Funktionen erfüllen, die aufgrund starker Kfz-Orientierung in den Hintergrund geraten sind. Stadtverträgliche Straßen tragen entscheidend zu einer positiven Lebensqualität dadurch bei, dass sie das parallele Miteinander im Verkehr ermöglichen und angrenzende Nutzungen berücksichtigen. Schwerpunkte des stadtverträglichen Straßenumbaus sind Straßen, in denen heute besondere Defizite für einzelne Verkehrsarten oder den Stadtraum vorliegen. Maßnahmen im Straßennetz sind im Wesentlichen aus Gründen der Rad- und Fußwegeverbesserung im Zusammenhang mit einer Verbesserung der Verkehrsqualität empfehlenswert. Auch die Verkehrssicherheit ist an einzelnen Punkten zu erhöhen.

Die Verkehrsabwicklung in Uetersen ist außerhalb der verkehrlichen Spitzen eher von höheren Fahrgeschwindigkeiten, unangepasster Fahrweise und einer geringen Berücksichtigung der Belange vom Radverkehr gekennzeichnet. Maßnahmen für den Stadtstraßenumbau sollten daher sowohl dämpfend als auch leistungssteigernd wirken. Ziel ist es, eine gemäßigte Verkehrsabwicklung leistungsfähig zu erzielen und dabei gleichzeitig Rad- und Fußverkehrsbedingungen zu verbessern, die Geschwindigkeiten zu reduzieren und die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

Knotenpunkt An der Klosterkoppel / Pinnauallee / Bahnstraße / Großer Sand

Der in Spitzenzeiten nicht leistungsfähige Knotenpunkt An der Klosterkoppel / Pinnauallee / Bahnstraße / Großer Sand soll für alle Verkehrsarten stadtverträglicher gestaltet werden. Die Verkehrsflächen im Bereich der Kreuzung sollen in einen dauerhaft befriedigenden Zustand überführt werden, bei dem die Bedeutung der unterschiedlichen anbindenden Straßen hervorgehoben wird.

Während die Straßen An der Klosterkoppel, Pinnauallee und Bahnstraße zum innerörtlichen Hauptverkehrsstraßennetz zählen, sind der Große Sand und der Sandweg im Wesentlichen für die Erschließung der Innenstadt

bzw. der angrenzenden Wohnquartiere vorbehalten. Gleichzeitig ist die Routenführung Pinnuallee / Großer Sand Hauptverkehrsachse für den Radverkehr zur Innenstadt und zu den Schulen. Aufgrund der zu verkehrlichen Spitzenzeiten auftretenden Verkehrsströme wären für einen leistungsangepassten Umbau weitere Fahrspuren notwendig, die räumlich nicht in den Straßenraum einzubringen sind.

Demzufolge wird vorgeschlagen, die Situation mit einem Kreisverkehrsplatz und einen daran nachrangig angeordneten Sandweg zu optimieren (vgl. Abb. 6.12). Der Kreisverkehrsplatz, der aus politischer Sicht die Vorzugsvariante darstellt, ist jedoch in Bezug auf Leistungsfähigkeit und Abwicklung verschiedenen Kritikpunkten ausgesetzt:

- Wartezeiten zu den Spitzenzeiten aufgrund eingeschränkter Leistungsfähigkeit
- räumliche Ausdehnung aufgrund notwendiger Inanspruchnahme von Flächen der Feldmühle oder anderer Grundstücke
- Führung der möglichen Bahnlinie durch die Kreuzung bei einer eventuellen Wiedereröffnung der Anbindung Uetersens an die Schiene

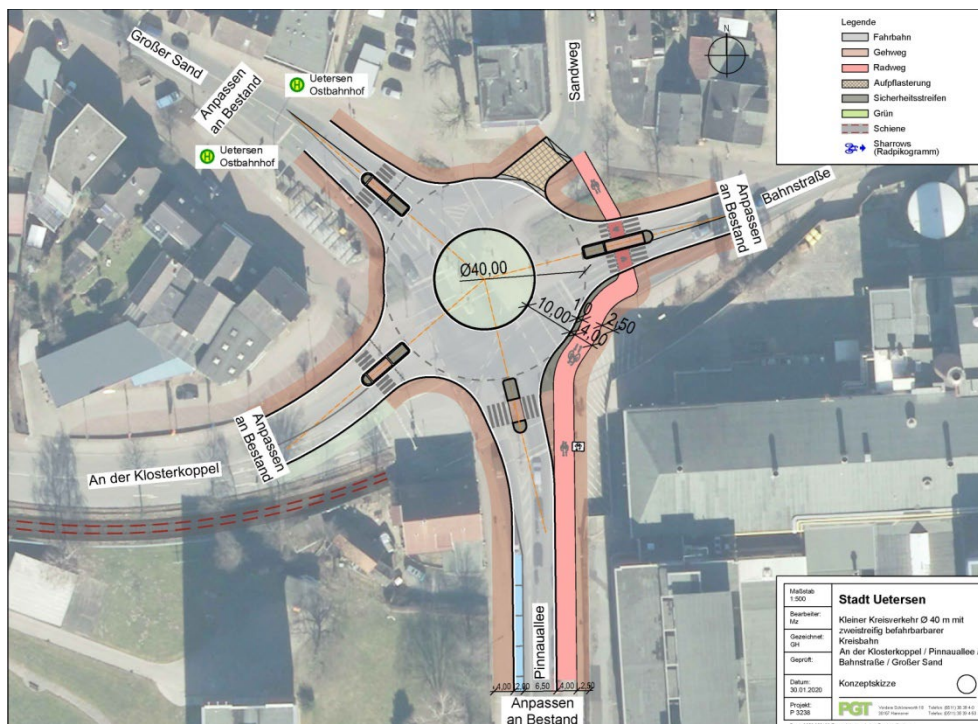


Abb. 6.12: Mögliche Konzeptidee für einen Kreisverkehrsplatz, die weiterentwickelt werden soll

Die Untersuchungen zu diesem Knotenpunkt im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans zeigen aber, dass es Optimierungsmöglichkeiten gibt, die möglicherweise die begrenzenden Faktoren verringern und gleichzeitig über die Gesamtzeit des Tages zu einer deutlich verbesserten Gestaltung des Verkehrsraums und Abwicklung der Verkehre insbesondere für den Fuß- und Radverkehr führen.

Vorgeschlagen wird, in Zusammenarbeit und Abstimmung mit LBV und Stadtverwaltung, hier vertiefend ggf. auch mit Hilfe einer Mikrosimulation, Varianten zur Gestaltung mit einem Kreisverkehrsplatz zu untersuchen. Dabei sind sowohl räumliche Varianten, auf Basis von vermessenen Planunterlagen zu prüfen, als auch diese in Bezug auf die Leistungsfähigkeiten und mögliche Veränderungen der Verkehrsstraßennutzung (Schleichverkehre, Sandweg, Durchgangsverkehre Innenstadt etc.) anzupassen. Hilfreich ist, die Ziele der Dämpfungsmaßnahmen in der B 431 in die Überlegungen mit einzubeziehen.

Weitere Straßen bzw. Knotenpunkte, die mittel- bis langfristig vorrangig stadtverträglicher werden sollen, sind im Folgenden kurz beschrieben:

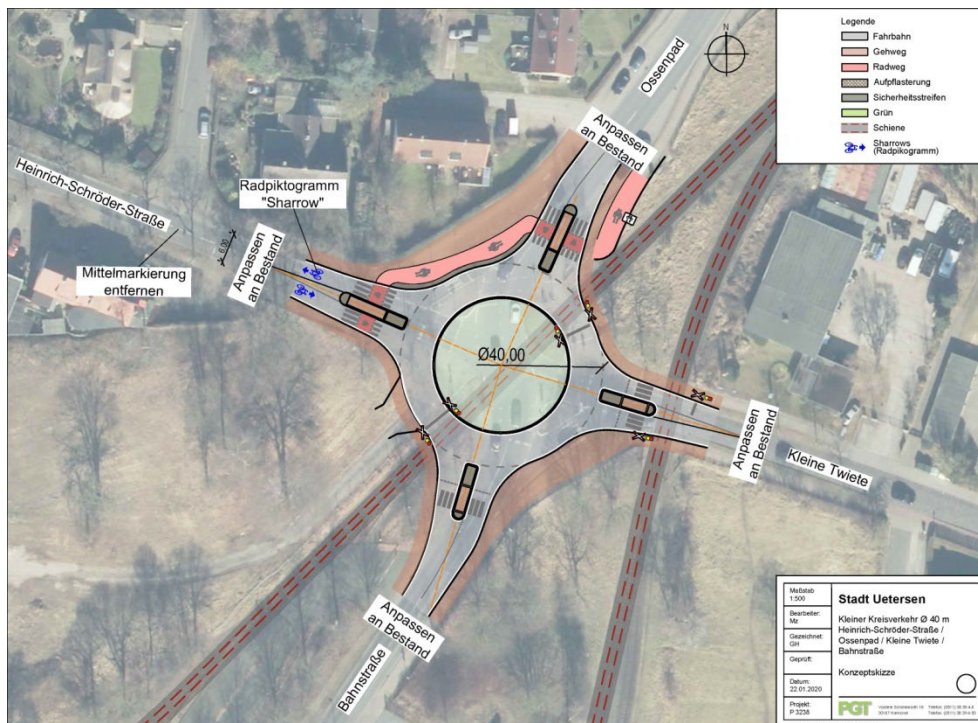


Abb. 6.13: Konzeptskizze zum Knotenpunkt Heinrich-Schröder-Straße / Bahnstraße / Kleine Twiete / Ossenpad

Der **Knotenpunkt Heinrich-Schröder-Straße / Bahnstraße / Kleine Twiete / Ossenpad** soll optimiert werden, da dieser unübersichtlich ist, teilweise lange Wartezeiten bestehen und die Befahrbarkeit für den Radverkehr stark eingeschränkt ist. Es wird vorgeschlagen, diesen in einen Kreisverkehrsplatz umzubauen (vgl. Abb. 6.13). Bei der Planung ist zu berücksichtigen, dass die geplante Veloroute über diesen Knotenpunkt verlaufen soll. Für die Überprüfung von Verbesserungsmöglichkeiten ist die Bedeutung der durch den Knoten verlaufenden Gleise zu klären. Als Güterbahn kann eine nachrangige Handsicherung so wie bisher auch erfolgen. Sollte die Strecke aufgewertet werden, ist eine lichtsignalgeregelte Querung vorzusehen, die nach Karlsruher Modell ausgeführt werden kann. Dort sind viele Kreisel vorhanden, in denen die Stadtbahn bzw. der Regionalexpress mittig durch den Kreisverkehr fährt.

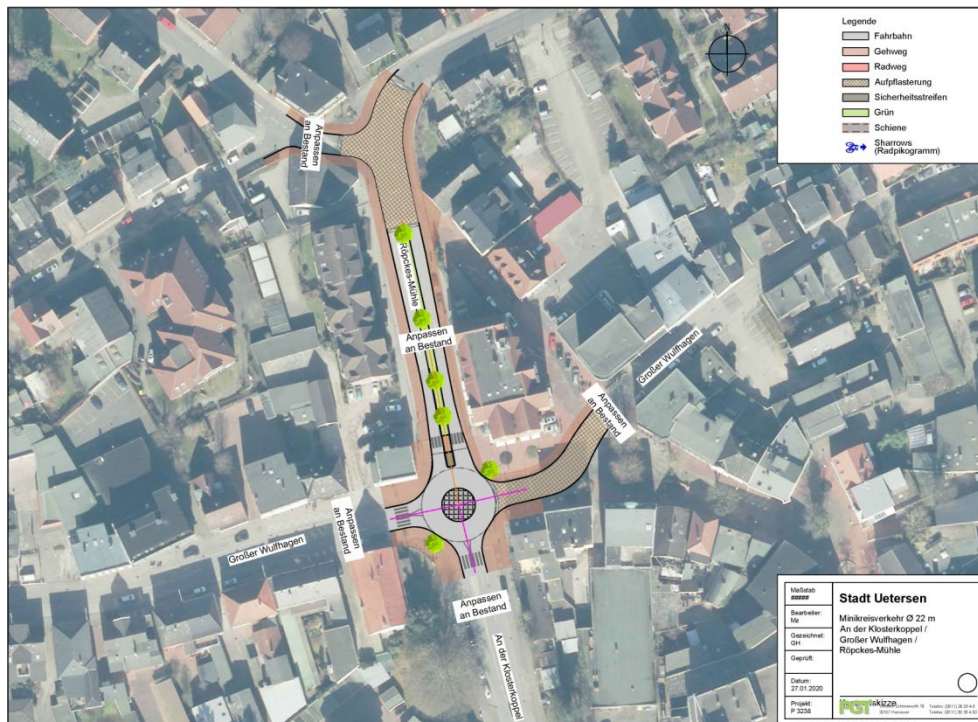


Abb. 6.14: Konzeptskizze Meßtorffstraße und Knotenpunkt Großer Wulfhagen / An der Klosterkoppel / Röpkes Mühle

Zur Sicherung der Radachse in Richtung Schule soll der **Kurvenbereich der Meßtorffstraße** sowie der östliche Bereich des **Großen Wulfhagens** umgestaltet werden. Vorgeschlagen wird, diesen Bereich aufzupflastern, um die Aufmerksamkeit zu erhöhen und Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs zu verringern. Im Zusammenhang mit der Umgestaltung kann der

nachfolgende südliche Knotenpunkt zu einem Mini-Kreisverkehrsplatz umgebaut werden, sodass der durch den Umbau gewonnene Platz durch die Wegnahme von Fahrspuren zur Verbesserung des Fuß- und Radverkehrs genutzt werden kann (vgl. Abb. 6.14).

Des Weiteren wird empfohlen, den Knotenpunkt Wittstocker Str. / Tornescher Weg so umzugestalten, dass die Veloroute vom Radverkehr auf dem Abschnitt zwischen Schwarzer Weg und Tornescher Weg ohne Querung der K 20 befahren werden kann.

6.7 Stadtverträglicher ruhender Verkehr

Für den ruhenden Verkehr wird vorgeschlagen, ein Parkraumkonzept zu entwickeln, welches diesen stadtverträglicher macht. Eine Prüfung des vorhandenen Stellplatzangebotes und das Sortieren entsprechend der Nutzungsprioritäten sind notwendig.

Folgende Zielaussagen lassen sich in Bezug auf Parkraumbedarfe und -ansprüche treffen:

- Der Parkraumbedarf für die **Bewohner*innen** sollte in unmittelbarer Nähe ihrer Wohnungen möglich sein. Da die höchste Nachfrage durch die Bewohner in den Nachmittags-, Abend- und Nachtstunden auftritt, ist für die verbleibende Zeit des Tages die Nutzbarkeit durch andere Nachfragegruppen möglich.
- **Kunden, Einkaufsverkehr und touristische Verkehre** sind eine wichtige Zielgruppe für die Innenstadt. Hier sind Bedarfe einer sehr kurzen Parkdauer für einzelne Erledigungen und einer längeren Parkdauer insbesondere für auswärtige Arztbesuche und das „Bummeln“ gleichermaßen wichtig.
- Bemerkenswert für den Fall der längeren Parkdauer ist, dass die Akzeptanz längerer Entfernungen zwischen Parkplatz und Ziel mit der Attraktivität des Ziels wächst.

Ziel ist es, das Kurzzeitparken (bspw. max. 2h) zu erweitern und Dauerparker aus dem empfindlichen Bereich (Innenstadt) herauszudrängen.

Daher wird vorgeschlagen, die Bewirtschaftung mit Parkscheibe im innenstadtnahen Bereich zu vereinheitlichen und zu erweitern. Eine einheitliche Begrenzung der Parkzeit erfordert eine Umstellung der Nutzer, die in ihrem Verhalten angeregt werden, alternative Verkehrsmittel zu benutzen oder weiter entfernt zu parken. Das verfügbare Angebot an freien Plätzen wird ansteigen.

Die Dauerparker in der Innenstadt setzen sich aus Beschäftigten der ansässigen Firmen und Geschäfte und Mitarbeitern der öffentlichen Verwaltung sowie Besuchern zusammen, die sich länger in der Stadt aufhalten. Im Sinne einer umweltfreundlichen Mobilität ist der Anteil der mit dem Kfz zur Arbeit fahrenden zu senken. Daher ist eine stufenweise Lösung anzustreben, nach der Dauerparker aus den empfindlichen Bereichen herausgedrängt und auf weiter entfernt liegenden Parkflächen Angebote geschaffen werden. Anbieten würde sich hierfür u.a. die Parkpalette im Zuge der Straße An der Klosterkoppel.

Weiterhin ist es empfehlenswert, die Parkraumüberwachung der Bewirtschaftung, insbesondere im innenstadtnahen Bereich, auszuweiten.

Die Erreichbarkeit innenstadtnaher Parkplätze, insbesondere derer, die für Dauerparker geeignet sind, sollte durch ein Parkleit- und Wegweisungssystem unterstützt werden.

Zudem sind Optionen zum Abstellen von Fahrrädern in direktem Zugriff der Bewohner bereitzustellen. Diesbezüglich sind Angebote zu schaffen, die den schnellen Zugriff auf das Fahrrad sichern. An ausgewählten Stellen sollten entweder abschließbare Fahrradhäuschen oder gesicherte überwachte Abstellanlagen in den Straßenraum eingebracht werden, die zweckgebunden für die umgrenzenden Bewohner genutzt werden können.

6.8 Nutzung innovativer Verkehrsmittel ermöglichen

In den letzten Jahren hat sich gezeigt, dass die Zahl der angebotenen Kfz-Elektrotankstellen stetig, aber langsam steigt, die Nachfrage jedoch nicht im gleichen Maße Schritt hält, da die Ladevorgänge im Wesentlichen in längeren Zeiträumen auf Wohnort oder Arbeitsplatz begrenzt werden. Erschwerend kommt hinzu, dass es keine einheitlichen Ladesysteme gibt und

die Vielfalt der Anbieter eine durchgängige Versorgung aller auf dem Markt befindlichen Fahrzeuge nicht erlaubt. Um der Elektromobilität die notwendigen Entwicklungschancen zu geben, wird daher vorgeschlagen, Räume freizugeben an denen private Anbieter, oder wie in Sehnde bspw. die Stadtwerke, an geeigneten Stellen Parkplätze in Elektrotankstellen umwandeln können. Weitere Unterstützungen, in Form von finanziellen Hilfen seitens der Stadt, werden als nicht sinnvoll angesehen.

Hilfreich ist, im Rahmen der Klimaschutzmaßnahmen Konzepte zu unterstützen, die sich mit Möglichkeiten des nächtlichen Ladens von Elektrofahrzeugen (Kfz und Rad) für Mieter*innen im Geschloßwohnungsbau anbieten. Ggf. ist eine diesbezügliche Stellplatzsatzung zu entwickeln.

Multimodale Mobilität fördern!

Multimodale Mobilität meint die Auswahl und Nutzung verschiedener Verkehrsmittel auf unterschiedlichen Wegen und darüber hinaus als „intermodale“ Mobilität die sinnvolle Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsmittel auf einem Weg zu einer attraktiven Reisekette.

Die multimodale Mobilität ist weiter zu stärken. Dazu zählen die weitere räumliche und zeitliche Optimierung der Verknüpfungspunkte der einzelnen Verkehrsmittel (bspw. weitere Verbesserung von Bike+Ride-Angeboten) sowie insbesondere ein weiter verbesserter Informationsfluss (Fahrgast-Displays mit Echtzeitanzeige, Apps etc.).

6.9 Öffentlichkeit herstellen

Die Möglichkeiten der Bürgerinformation und -mitwirkung sind vielfältig.

Grundsätzlich sind

- Bürger frühzeitig zu beteiligen,
- regelmäßig zu informieren und
- die Mitwirkung ist gezielt zu fördern.

Eine Öffentlichkeitsbeteiligung wurde durchgeführt, um einerseits die Diskussion des Verkehrsentwicklungsplans in der breiten Öffentlichkeit anzuregen (Befragung) und andererseits im Zusammenhang mit Baumaßnahmen bestimmte grundlegende Rahmenbedingungen, wie zukünftig mit Ver-

kehr umgegangen wird, erläutert. Ein Faltblatt übermittelte wichtige Inhalte an die Bevölkerung. Die Befragung wurde vom 10.09.2021 bis zum 29.10.2021 sowohl analog als auch digital durchgeführt. Die Ergebnisse sind in einem separaten Ergebnisbericht einsehbar.

Empfohlen wird eine regelmäßige Präsenz in den Medien und im Straßenbild. Besondere Aufmerksamkeit erfordert die Beteiligung von Kindern und Schülern. Hier ist die Durchführung

- von Schulprojekten zum Thema Verkehr, bspw. „Sicherheit auf meinem Schulweg“ und
- Aktionstage wie z.B. zu autofreien Tagen, Klimaschutz und Lärmschutz zu prüfen

7 Schlüsselmaßnahmen

Aus der Bewertung der örtlichen Verkehrssituation heraus sind zahlreiche Maßnahmen diskutiert worden, die die Umsetzung der verkehrsplanerischen Ziele „anpacken“. Zudem wurden im Rahmen der Befragung der Bevölkerung sowie in Abstimmung mit dem Arbeitskreis zahlreiche Einzelmaßnahmen abgeleitet und diskutiert. Aus der Vielzahl von empfehlenswerten Maßnahmen, die sich vorrangig auf den Rad-, Fuß- und ÖPNV-Verkehr beziehen, sollen die folgenden Schlüsselmaßnahmen, die zusammenfassend in der Tab. 7.1 und der Abb. 7.1 dargestellt sind, vorrangig in den nächsten fünf Jahren umgesetzt werden.

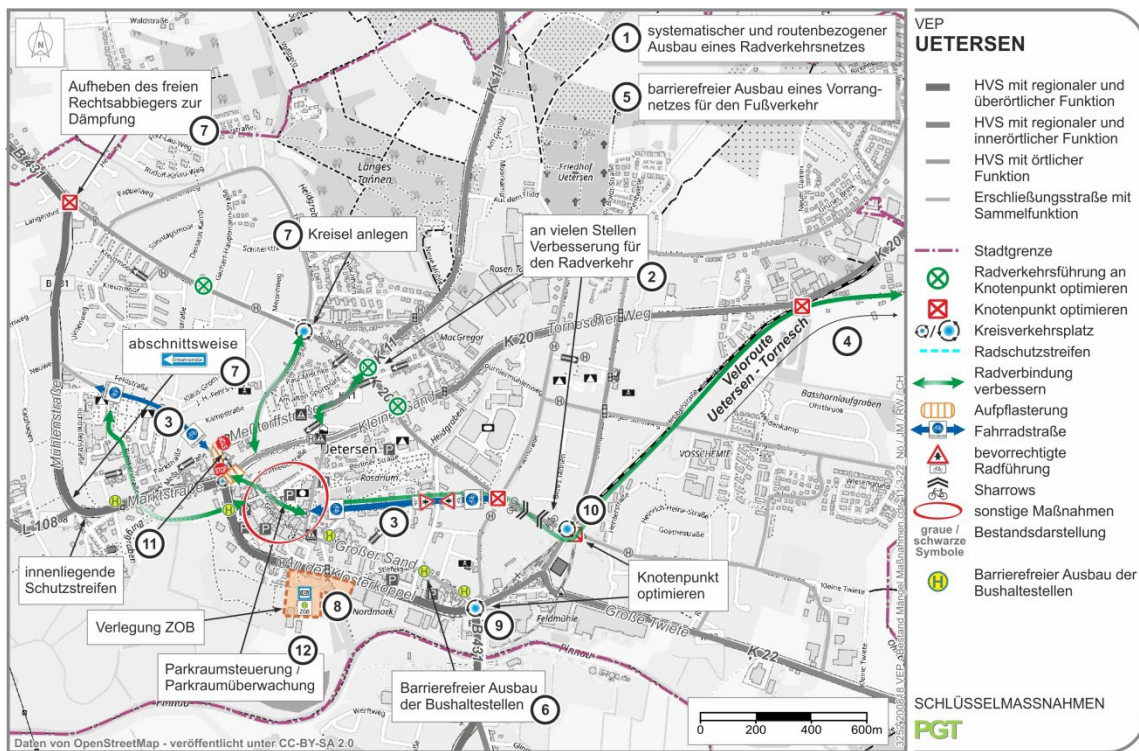


Abb. 7.1: Schlüsselmaßnahmen Stadt Uetersen

Nr.	Maßnahme nach Handlungsfeld	Umsetzungs- horizont
1 Fußverkehr und Barrierefreiheit		
1a	Kontinuierlicher Ausbau des definierten barrierefreien Vorrangnetzes Fußwege im Hauptfußwegenetz	mittelfristig
1b	Ausbau von Sitzelementen, „besitzbare Stadt“	kurzfristig
1c	Barrierefreie Umgestaltung und Sicherung von wichtigen Querungsstellen	mittelfristig
2 Radverkehr		
2a	Routenbezogener Ausbau der Haupt- und Nebenrouten des Radverkehrsnetzes, v.a. Seminarstraße, Am Mühlenteich, Großer Sand	mittelfristig
2b	Radverkehrsgerechte Umgestaltung von Knotenpunkten (mit vorgezogenen Aufstellflächen, Bevorrechtigung), z.B. Lindenstraße / Katharinenstraße oder Seminarstraße / Kampstraße	mittelfristig
2c	Einrichtung von Fahrradstraße "Seminarstraße" (ggf. als Verkehrsversuch)	kurzfristig
2d	Einrichtung von Fahrradstraße "Am Mühlenteich" (ggf. als Verkehrsversuch)	kurzfristig
2e	Untersuchung Veloroute	mittelfristig
2f	Sicherung der Radachse in der Meßtorffstraße und stadtverträgliche Umgestaltung	mittelfristig
2g	Unterstützung des fahrbahnintegrierten Radverkehrs durch Markierungen und Beschilderungen (Piktogramme, Schutzstreifen), z.B. für die B 431, Torneischer Weg, Ossenpad, Heinrich-Schröder-Straße	kurzfristig
2h	Kontinuierliche Erweiterung und Installation sicherer Radabstellanlagen an geeigneten Stellen (Geschäftsbereich, Schulen, Haltestellen)	kurzfristig
3 ÖPNV		
3a	Modernisierung und barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen (Buttermarkt, Ostbahnhof, Großer Wulfhagen, Famila, Denkmal)	kurzfristig
3b	Verlegung des ZOBs vom Buttermarkt an den südlichen Rand der Innenstadt	langfristig
3c	Einrichtung von P+R Parkplätzen	mittelfristig

4 Schulwegsicherheit		
4a	Einrichtung von Hol- und Bringzonen zur Lenkung von Elternverkehren	mittelfristig
4b	Tempo-30-Strecken an Zugangsstraßen zu Schulen, v.a. Grundschulen	mittelfristig
4c	Überprüfung der Verkehrsführung an Schulen, v.a. für Schulzentrum Seminarstraße	mittelfristig
4d	Schulwegsicherungskonzept zur Sicherung und Förderung von Rad- und Fußwegeverbindungen zu Schulen und Kindergärten	mittelfristig
4e	Schließen der Netzlücke in der parallel zur Deichstraße verlaufenden Nebenroute für den Schüler-Radverkehr aus/nach Seester und Neuendeich	kurzfristig
5 Verkehrsführung im HVS		
5a	Überprüfung der Verkehrsführung der B 431 im Abschnitt Einmündung Kuhlenstraße bis Einmündung Seminarstraße als Einbahnstraßenregelung für Kfz-Verkehre (als Verkehrsversuch)	mittelfristig
5b	Aufhebung des freien Rechtsabbiegers am Knotenpunkt B 431 (Lohe) / Reuterstraße	kurzfristig
5c	Geschwindigkeitsreduzierung von Tempo 30 km/h auf Hauptverkehrsstraßen und ausgewählten innerörtlichen Straßen geringer Breite (u.a. Wassermühlenstraße bis Großer Wulfhagen)	mittelfristig
5d	Einrichtung von Kreisverkehren (z.B. Knotenpunkt Reuterstraße / Eggerstedtsberg / Schanzenstraße	langfristig
6 Stadtverträglicher Stadtstraßenumbau		
6a	Prüfung zur Einrichtung eines Kreisverkehrs am Knotenpunkt An der Klosterkoppel / Pinnauallee / Bahnstraße / Großer Sand (ggf. durch Mikrosimulation)	mittelfristig
6b	Untersuchung zum stadtverträglichen Umbau des Knotenpunkts An der Klosterkoppel / Pinnauallee	mittelfristig
6c	Optimierung des Knotenpunkts Heinrich-Schröder-Straße / Bahnstraße / Kleine Twiete / Ossenpad durch Einrichtung eines Kreisverkehrs	mittelfristig

6d	Überprüfung der Einrichtung eines Linksabbiegers Am Knotenpunkt Tornescher Weg / Wittstocker Straße	mittelfristig
6e	Umgestaltung der Wittstocker Straße auf dem Abschnitt zwischen Schwarzer Weg und Tornescher Weg zur querungsfreien Befahrbarkeit der Veloroute zwischen Uetersen und Tornesch	mittelfristig
7 Stadtverträglicher Ruhender Verkehr		
7a	Parkraumsteuerung und -überwachung: Umsetzung Parkraum- und Bewirtschaftungskonzept	mittelfristig
8 Öffentlichkeitsarbeit		
8a	Öffentlichkeitsbeteiligung als Befragung (bereits durchgeführt)	
8b	Beteiligung von Schulen	kurzfristig
8c	Kampagnen zur Verkehrssicherheit (z.B. Geschwindigkeitsdisplays, Banner)	kurzfristig
8d	Themenbezogene Aktionstage durchführen z.B. autofreier Sonntag, Klimaschutz, Lärmschutz	mittelfristig

Tab. 7.1: Schlüsselmaßnahmen für die Stadt Uetersen

Umsetzung

Zur Umsetzung sind dabei weitere Arbeitsschritte erforderlich, die unter anderem:

- in der Abstimmung zwischen Verkehrsbehörden und Baulastträger,
- in der Prüfung von Förderanträgen für den barrierefreien Ausbau der Bushaltestellen und
- in der Abstimmung mit örtlicher Politik, Anliegern und Bürgern bestehen.

8 Fazit / Weiteres Vorgehen

Der vorliegende Verkehrsentwicklungsplan stellt die strategische Ausrichtung der verkehrlichen Entwicklung der nächsten 15 bis 20 Jahre in der Stadt Uetersen dar und dient als Basis für die Erarbeitung der erforderlichen konkreten Maßnahmen. Mit den bislang erarbeiteten Handlungsfeldern und ersten Maßnahmenansätzen wird die „zukunftsfähige Mobilität für Alle“ unterstützt.

Aufbauend auf dem Beschluss des VEP sollte die Umsetzung der Schlüsselmaßnahmen forciert werden.

Hannover, den 20. November 2023



Dipl.-Ing. Heinz Mazur

- Geschäftsführer -

PGT Umwelt und Verkehr GmbH