

Ergebnisdokumentation

**Öffentliche Auftaktveranstaltung zum
Gesamtverkehrskonzept im Landkreis Stade**

Ort: Großer Sitzungssaal des Kreishauses Stade Am Sande 2, 21682 Stade

Datum: 12.06.2024

Uhrzeit: 18:00 – 20:00h

Ablauf der Veranstaltung

Die Veranstaltung fand von 18:00 – 20:00 Uhr im großen Sitzungssaal des Kreishauses in Stade statt. Es nahmen 70 Menschen aus Bürgerschaft, Interessensvertretung, Politik und Verwaltung teil. Im Fokus der Veranstaltung stand es, mit den Bürger:innen über die Mobilität der Zukunft, ihre Wünsche und Anregungen ins Gespräch zu kommen. Gleichzeitig wurden erste Eindrücke der Bestandsanalyse präsentiert und die Bürger:innen über die Intention und den Arbeitsprozess des Gesamtverkehrskonzepts für den Landkreis Stade informiert..

ZEIT	PROGRAMMPUNKT
17:30	Einlass und Check-In der Gäste
18:00	Begrüßung durch Herrn EKR Heinze (LK Stade) und Markus Grundmann (Planer-societät)
18:10	Interview mit Herrn EKR Heinze und Herrn von Wissel (VNO) über die Mobilität der Zukunft und die Bedürfnisse im Landkreis Stade
18:25	„Wo steht die Mobilität im LK Stade heute?“ – Impulsvortrag über aktuelle Trends und Treiber der Mobilität sowie Information über Ziele und Erstellungsprozess eines Gesamtverkehrskonzepts und Darstellung erster Analyseergebnisse
18:55	Pause
19:10	Werkstattphase
20:10	Abschluss und Verabschiedung
20:15	Ende der Veranstaltung

Einlass

Direkt am Einlass werden die Teilnehmenden gebeten, Fragen zur Verkehrsmittelwahl und zum Wohnort zu beantworten. Des Weiteren wird abgefragt, in welcher Rolle die Teilnehmenden die Veranstaltung besuchen. Hierfür liegen Klebepunkte bereit, mittels derer sie sich einer der vorgegebenen Antwortmöglichkeiten zuordnen können.

Abbildung 1: Erhebung von Wohnort und Verkehrsmittelwahl am Eingang



Quelle: Planersocietät

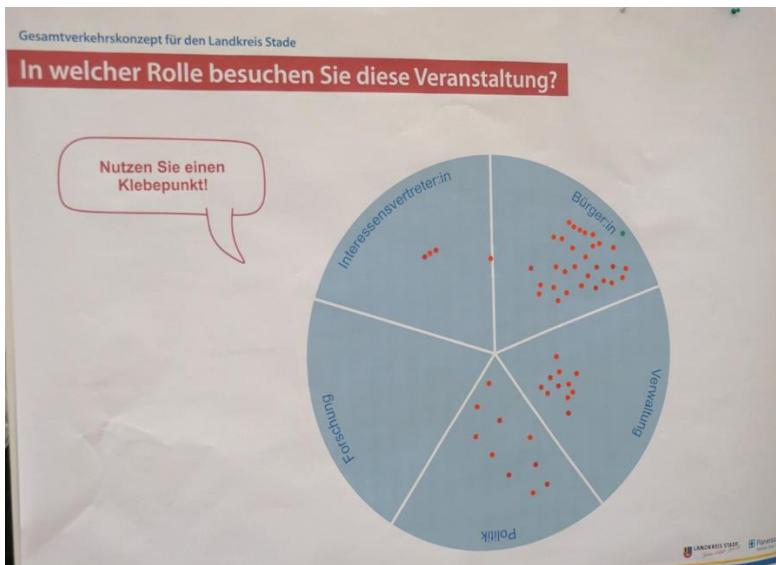
Woher kommen Sie?

Nordkehdingen	9 Stimmen
Drochtersen	1 Stimme
Oldendorf-Himmel- pforten	8 Stimmen
Stade	25 Stimmen
Lühe	5 Stimmen
Jork	3 Stimmen
Horneburg	2 Stimmen
Buxtehude	3 Stimmen

Mit welchem Verkehrsmittel sind Sie heute angereist?

Fahrrad	19 Stimmen
Kfz	34 Stimmen
Zu Fuß	4 Stimmen
ÖPNV	7 Stimmen

Abbildung 2: Erhebung der Besuchsrolle der Teilnehmenden am Eingang



Quelle: Planersocietät

In welcher Rolle besuchen Sie die Veranstaltung?

Bürger:in	31 Stimmen
Interessensvertreter:in	3 Stimmen
Politik	10 Stimmen
Verwaltung	11 Stimmen
Forschung	0 Stimmen

Abbildung 3: Mit welchem Verkehrsmittel sind Sie heute angekommen? Die Verteilung spiegelt tatsächlich fast genau den realen Modal Split für den Landkreis wider.



Quelle: Planersocietät

Begrüßung

Herr EKR Heinze (LK Stade) und Markus Grundmann (Projektleiter vom Gutachterbüro Planersocietät) begrüßen die Teilnehmenden. Es wird ein kurzer thematischer Einblick gegeben und über den Verlauf der Veranstaltung informiert. Herr Grundmann erläutert, dass es sich bei einem Gesamtverkehrskonzept um ein strategisches, kreisweites und verkehrsmittelübergreifendes Konzept handelt, welches die unterschiedlichen Verkehrsträger gleichermaßen berücksichtigt. Gleich zu Beginn informiert Herr Grundmann die Teilnehmenden über die Möglichkeit, via QR-Code an einer weiteren Online-Beteiligung teilzunehmen. Darüber hinaus haben die Teilnehmenden für einen thematischen Einstieg die Möglichkeit, über das Online-Tool slido ihre Assoziationen zum Thema Verkehrswende in einer Wortwolke zu sammeln. Auf der nachfolgenden Abbildung sind die Ergebnisse der Abfrage zu erkennen. Je größer die Begriffe sind, umso häufiger gaben die Teilnehmenden die gleiche Antwort.

Abbildung 4: Ergebnis der Online-Abfrage



Beitreten über
slido.com
#2252 900

Interview mit Herrn EKR Heinze (LK Stade) und Herrn von Wissel (VNO)

Im Anschluss führt Herr Grundmann ein Interview mit Herrn EKR Heinze und Herrn von Wissel von der Verkehrsgesellschaft Nord-Ost-Niedersachsen mbH (VNO). Die VNO berät als Planungs- und Managementgesellschaft die kommunalen Aufgabenträger in sämtlichen, den ÖPNV betreffenden, betrieblichen, verkehrlichen und organisatorischen Fragestellungen und hat Ende 2023 den Nahverkehrsplan für den Landkreis Stade erarbeitet.

Im Fokus des Interviews stehen die Erwartungen an ein Gesamtverkehrskonzept für den Landkreis, Besonderheiten und Herausforderungen im Landkreis Stade sowie Visionen für die Mobilität im Jahr 2040. Herr Heinze betont, dass er keine Utopie, sondern ein realitätsnahes Konzept

schaffen wolle. Als besondere Herausforderungen im Landkreis Stade benennt er hierbei einerseits die Lage im ländlichen Raum, die trotz der Nähe zur Metropole Hamburg prägend sei. Andererseits benennt er die Größe des Landkreises und eine Vielzahl unterschiedlicher Interessen als Schwierigkeiten, für die passgenaue Lösungen gesucht werden müssten. Als besonders zukunftsrelevantes Thema, insbesondere unter Berücksichtigung des demografischen Wandels, benennt Herr Heinze eine seniorengerechte Mobilität, welche flexibel und zuverlässig gestaltet sein müsse.

Herr von Wissel betont anschließend die Funktion der Daseinsvorsorge des ÖPNVs. Hier sei es zentral, den Willen der Bevölkerung durch ein an die Nachfrage angepasstes Angebot widerzuspiegeln. Auf die Frage welche Erwartungen es an die kreisangehörigen Kommunen gebe, antwortet Herr Heinze, dass er sich eine aktive Beteiligung am Entstehungsprozess wünsche.

Abbildung 5: Begrüßung und Brainstorming um Thema Verkehrswende (links) sowie Interview mit Herrn EKR Heinze und Herrn von Wissel (rechts).



Quelle: Planersocietät

„Wo steht die Mobilität im LK Stade heute?“ – Impulsvortrag zu Trends und Treibern der Mobilität und Vorstellen erster Ergebnisse der Bestandsanalyse

In einem kurzen Impulsvortrag erläutert Herr Grundmann aktuelle Treiber und Trends in der Mobilität. Als zentrale Herausforderung in der Verkehrsplanung benennt Herr Grundmann dabei den Klimaschutz, wobei die Reduktion der CO₂-Emissionen mit Blick auf die Ziele des Bundes-Klimaschutzgesetzes maßgebend sei. Darüber hinaus erläutert er, dass sich gesellschaftliche Veränderungen wie unter anderem der demografische Wandel, mehr Sharing-Optionen und genauso auch Energieknappheit und steigende Mobilitätskosten auch auf regionaler Ebene auswirken, wodurch sich unterschiedliche Chancen und Herausforderungen ergeben. Herr Grundmann unterstreicht, dass genau diese Dynamiken auch in einem Gesamtverkehrskonzept abgebildet werden müssen.

Mit Blick auf das Gesamtverkehrskonzept für den Landkreis Stade führt Herr Grundmann im Anschluss aus, dass es sich hierbei um einen übergeordneten Handlungsrahmen für die nachhaltige Mobilitätsentwicklung im Landkreis Stade handele. Bereits bestehende Konzepte werden dabei berücksichtigt und in das Gesamtverkehrskonzept integriert. Als Ergebnis werde ein Rahmenplan erarbeitet, welcher Ziele und Strategien für die zukünftige Entwicklung von Verkehr und Mobilität kreisweit festlegt und ein ableistbares Maßnahmenprogramm für die kommenden Jahre

beinhaltet. Die Erarbeitung gliedert sich dabei in vier Phasen. In einer ersten Bestandsanalyse werden dabei Stärken, Schwächen und Handlungsbedarfe im LK Stade identifiziert. Daraus aufbauend werde in einer zweiten Phase untersucht, welche Ziele für den Landkreis benannt werden können. In der anschließenden Maßnahmenentwicklung (Phase 3) werden auf den LK Stade abgestimmte Maßnahmen entwickelt und im Rahmen der Phase 4 bewertet und priorisiert. Der Prozess wird dabei durch eine Beteiligung der Öffentlichkeitsarbeit flankiert. Ziel des Erarbeitungsprozesses sei es, klare Ziele und Verantwortlichkeiten zu benennen.

Im Anschluss geben Markus Geiger und Patrick Voss (Planersocietät) einen Überblick über erste Ergebnisse der Bestandsanalyse. Grundsätzlich existieren bereits zahlreiche Konzepte, welche das Gesamtverkehrskonzept beeinflussen und eine entsprechende Grundlage bieten. Darüber hinaus ist für den Landkreis eine große Anzahl von Pendlerinnen und Pendlern kennzeichnend, wobei die Zahl der Auspendelnden, die der Einpendelnden übersteigt (negatives Pendlersaldo). Mit Blick auf den Modal Split im Landkreis Stade (Anteil der jeweiligen Verkehrsträger am gesamten Verkehrsaufkommen) wird deutlich, dass der motorisierte Individualverkehr (MIV) mit 59% das vorherrschende Verkehrsmittel im LK Stade ist. Die weiteren Ergebnisse der ersten Bestandsanalyse werden nachfolgend separat nach Verkehrsträger betrachtet.

Nahmobilität – Fuß- und Radverkehr

Es besteht bereits ein etwa 1.000 km langes ausgeschildertes Radwegenetz, wobei die Topografie die Fahrradnutzung begünstigt. Der Landkreis Stade ist für die Instandhaltung und Pflege von Nebenanlagen entlang von Kreisstraßen wie Rad- und Gehwegen sowie von Brücken zuständig. Insgesamt besteht ein großes Radverkehrspotential für den Alltags- und Tourismusverkehr.

Vernetzte Mobilität

Ein nahtloser Wechsel zwischen unterschiedlichen Verkehrsmitteln bildet die Grundvoraussetzung für vernetzte Mobilität. Im Landkreis Stade werden insbesondere die Nutzung von Fahrrad und Kfz kombiniert (30%). Ca. 5% der Bevölkerung kombinieren darüber hinaus ÖPNV und Fahrrad. Sichere Radabstellanlagen an den Radabstellanlagen sind folglich besonders relevant.

ÖPNV

Der Landkreis Stade ist einerseits an den Schienenverkehr angeschlossen und wird andererseits durch Busverkehr erschlossen. Im Vergleich zum Schienenverkehrsangebot hat das Busangebot jedoch einen geringen Leistungsumfang.

Kfz- und Wirtschaftsverkehr

Der Landkreis Stade unterhält rund 380 km Kreisstraßen und ist für deren Neu-, Um- und Ausbau sowie die Sanierung verantwortlich. Die weitere Erschließung erfolgt über Landes- und Bundesstraßen sowie die Bundesautobahn 26.

Für den Wirtschaftsverkehr ist darüber hinaus der Industriebahnhof Stade-Brunshausen von

Bedeutung, welcher einen trimodalen Güterumschlag ermöglicht. Mit Blick auf die Ladeinfrastruktur für Elektromobilität sind 127 Ladesäulen und 18 Schnellladeeinrichtungen erfasst worden.

Im Anschluss an Interview und Präsentation äußert ein Teilnehmer seine Enttäuschung darüber, dass die Visionen der Vertreter des Landkreises zur Mobilität im Jahre 2040 nicht zu den Trends und Entwicklungen passen würden, die im Rahmen der Präsentation benannt wurden. Herr Heinze betont in diesem Kontext noch einmal die Relevanz der Öffentlichkeitsbeteiligung und dass die Meinungen der Bürgerinnen und Bürger heute im Mittelpunkt stehen und nicht die Meinung eines Vertretenden des Landkreises. Zusätzlich unterstreicht er nochmal, dass er ein innovatives und zukunftsgerichtetes, aber auch realitätsnahes Konzept anstrebe.

Werkstattphase

Im zweiten Teil der Veranstaltung steht der Austausch mit den Teilnehmenden im Fokus. Hierfür stehen vier Stationen zu den Themen Nahmobilität, öffentlicher Verkehr und vernetzte Mobilität, Kfz- und Wirtschaftsverkehr sowie betriebliches Mobilitätsmanagement (Reallabor BMM LK Stade) bereit. An jeder Station besteht die Möglichkeit, eigene Wünsche und Anregungen einzubringen und mit den Planenden des Gutachterbüros ins Gespräch zu kommen. Die Teilnehmenden haben hier die Möglichkeit, sich in Form von Meinungsbildern oder konkreten Fragen zu beteiligen und ihre Anregungen einzubringen. Im Folgenden werden die gesammelten Beiträge der einzelnen Stationen aufgezeigt.

Abbildung 8: Der Austausch mit den Bürgerinnen und Bürgern stand im Fokus der Auftaktveranstaltung.



Quelle: Planersocietät

Nahmobilität

- Von Balje nach Oederquart kann man nicht mit dem Rad fahren trotz zweier Straßen (kein Radweg und extreme Schlaglöcher)
- Ostesperrwerk Balje: Eingeschränkte Zeiten zum Übergang (extremer Umweg) trotz beliebter ahrradroute7 auch für Anwohner/ Natureum als Teil Baljes abgegrenzt
- Förderung Lastenräder
- Radfahrkampagnen (zur Sicherheit) starten
- Radwege (abseits von Straßen) ausbauen
- Kommunikation zwischen Fahrradfahrenden u. Landwirten (Privatwege) → Haftungsfrage?
- Führung des Elberadwegs insb. in Stade
- Kreis soll Initiative ergreifen
- Kommunikation/ Gleichrangigkeit der Verkehrsteilnehmenden
- Wartehäuschen für Fußgänger an Bettelampeln
- Alte Wirtschaftswege aktivieren
- Kommunikation mit Gemeinden
- Hinweis auf querende Zufußgehende, insb. an Schulwegen
- Radverkehr sichtbar machen
- Radwege/ Zuwege zu Airbus/ Finkenwerder
- „Grüne Welle“ für Radfahrende
- Fahrradurlaub als Wirtschaftsfaktor
- Qualitätserfassung Radwegenetz (externe Firma?)
- Radwegelücken schließen
- Radverkehrsfluss ermöglichen → Schnelligkeit
- Sperrwerk Wischhafen für Radfahrende durchgängig machen, auch i.d. Woche
- Wegeausbau darf nicht immer auf Kosten von Natur gehen → auch mal um Bäume herum bauen
- Rad-„Schnellstraßen“ in die Zentren
- Fuß- und Radverkehr nicht !!! dem Autoverkehr unterordnen
- Abgesenkte Bordsteine auch tatsächlich für Radfahrer uneingeschränkt befahrbar machen (teilw. Immer noch sehr hoch)
- Zustand der Rad- und Fußwege muss besser werden
- Radwege desolat – Gemeinden als Zuständige pleite → nichts passiert

- Wegweisung optimieren und vereinheitlichen
- Ziele der Wegweisung prüfen
- Radwege – Benutzungspflicht überprüfen
- Radfahren im Mischverkehr erlauben
- Sichere Querungsmöglichkeiten für Zufußgehende
- Radservicestationen vor Vandalismus schützen
- Instandhaltung von Rad- und Fußwegen prüfen
- Verortung von Radservicestationen: Informationsmanagement
- Intelligente Beleuchtungskonzepte für Fuß- und Radwege: nur dort Licht, wo es nötig ist (Stichwort Lichtverschmutzung)
- Sicherheit der Rad- und Fußwege erhöhen (Beleuchtung, Angsträume abbauen)
- Mehr Zebrastreifen

Abbildung 9: Ergebnisdokumentation Nahmobilität (links) und Diskussion (rechts).

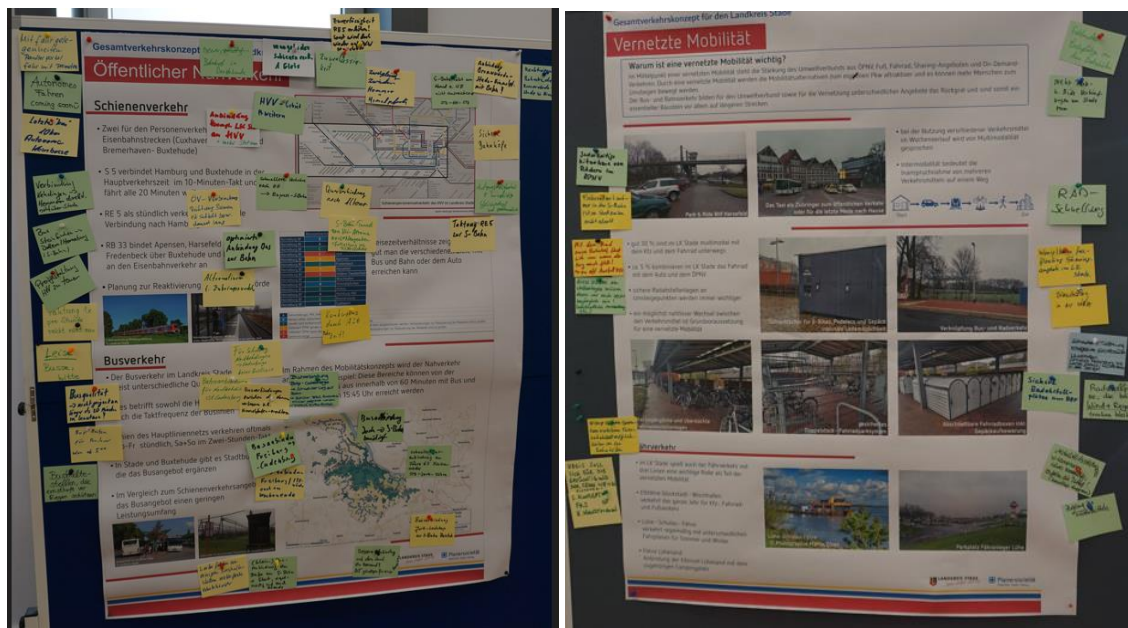


Quelle: Planersocietät

Vernetzte Mobilität

- Fehlende Parkplätze an den Bahnhöfen
- Mehr Park- und Ride Verbindungen um Stade herum
- Rad-Schnellweg
- Wenig/ keine free floating Sharing-Angebote im LK Stade
- Jederzeitige Mitnahme von Rädern im ÖPNV
- Fahrradmitnahme in der S-Bahn zu Stoßzeiten nicht erlaubt
- Mit dem Rad zum Bahnhof lohnt sich nur wenn der Zug auf fährt! Zu oft Ausfall, wenn der RE5 auf fährt
- Diese sicheren Abstellanlagen müssen dann aber auch leicht zugänglich sein (umständliche Anmeldung etc.)
- Wenig sichere spontan nutzbare Fahrradabstellmöglichkeiten an den Bahnhöfen
- s. Konzept FRS GF H. Kunstmann
- Kreis soll sich für die Ertüchtigung der Fähre WH-GL einsetzen
- AST mit regelmäßiger Buchung
- Zugang zu Fördermitteln
- Mobilitätsstationen: Kommunen wären zuständig, es fehlen aber die Mittel (freiwillige Aufgabe)
- Radstellplätze, die bei Wind- und Wetter trocken bleiben
- Sichere Radabstellplätze am BHF
- Schnellere Taktung Elbfähre Glücksstadt Wischhafen; schnellste Verbindung HH Lange Staus/ Rückstau in die Dörfer
- Bikesharing in der MRH

Abbildung 10: Ergebnisdokumentation Öffentlicher Nahverkehr (links) und Vernetzte Mobilität (rechts)



Quelle: Planersocietät

ÖPNV

- Busanbindung Freiburg auch am Wochenende
- Busanbindung Freiburg Cadenburg
- Busverbindung Balje-Cadenberge: schnellster Weg zur Bahn, Schüler BBS, Realschüler müssen gefahren werden, dichteste Einkaufsmöglichkeit
- Busverbindungen zwischen den Kommunen verbessern, z.B. Himmelspforten-Drochtersen
- Verbindung Kehdingen- Hemmoor direkt, nicht über Stade
- Bus Steinkirchen – Dollern/ Horneburg (S-Bahn)
- Schnelle Busanbindung an Fähre 62 Finkenwerde
- Busanbindung Jork – S-Bahn benötigt
- Busanbindung Jork-Ladekorp zur S-Bahn Buxtehude
- Buszeiten für Pendler schon ab 5:00h
- Bahnanbindung für Nordkehdingen ist Ladenberge
- Mangelnder Schienenverkehr (1 Gleis)
- Neuer Bahnhof in Buxtehude
- S-Bahn Takt am Abend und Wochenende nicht ausreichend (STD-HH-STD)
- Zweigleisig zwischen Hemmor und Himmelpforten

- Optimierte Anbindung zur Bahn
- ÖV-Verbindung Richtung Bremen ist schlecht bzw. dauert lang
- Schnellere Verkehre nach HH (Express-S-Bahn)
- S-Bahn-Tunnel von HH-Altona nach Neugraben (=Entlastung Kfz-Verkehr)
- Querverbindung nach Altona
- Zuverlässigkeit RE5 erhöhen! Sonst wird doch wieder auf PKW gewechselt
- Anbindung Bremervörde-Stade-Himmelpforten mit Bahn
- Reaktivierung Bahnstrecke Bremervörde-Stade bis Himmelpforten
- Taktung RE5 zur S-Bahn
- Sichere Bahnhöfe
- Aufzugverfügbarkeit und kurzfristige Gleiswechsel sind problematisch
- Für Schulweg Nordkehdingen – Ladenberge keine Buslinie
- Bushaltestellen, die ernsthaft vor Regen schützen
- Busqualität: nicht geeignet, um die Busse länger als 20 Minuten zu benutzen
- Leise Busse, bitte!
- Taktung 1x pro Stunde reicht nicht aus
- Preisgestaltung hvv zu teuer
- Bessere Anbindung auf dem Land. On demand? AST günstiger für einige Bereiche
- HVV-Gebiet erweitern
- Mitfahrgelegenheiten/ Penderportal fahr mit promoten
- Autonomes Fahren coming soon
- Letzte 10 km autonome Kleinbusse
- (Klein-) Busanbindung der Dörfer an S-Bahn-Start, regelmäßig und auch abends
- Leider fehlen an einigen Bushaltestellen wetterfeste Wartehäuser
- STD-Kork-Fähre
- Konkurrenz durch A26 (Fahrzeit!)
- Alternativen für Zubringerverkehr
- Anbindung kompletter KL Stade an HVV und mehr Stationen
- Zuverlässigkeit

Kfz

- Schnellere Anbindungen Nordkehdingen-Stade
- Moor: schlechte Straße über Dörfer, dauert lang
- Anschlussstelle Buxtehude fertigstellen
- Anreize schaffen – wo sind die Vorteile ohne Kfz?
- Baustellen abstimmen
- LKW-Transit (Container) von HH-Hafen nach Bremerhaven aussperren auf L140 und K39
- LKW-Verkehrsbelastung
- Belastung Kfz-Verkehr in den Wohngebieten
- Dörfer zum Leben - Bundesstraße + Autobahn für LKWs
- Mehr E-Carsharing und verschiedene Autogrößen (5-9 Sitzer); suffizientes Auto
- Verkehrsbelastung Jork (Schülerverkehr → Gefährdung
- LAP nicht vollzogen
- Ostesperrwerk (Balje): Überfahrtszeiten verlängern, um Umwege zu vermeiden
- Berücksichtigen der Nds. Landschaftsprogramme (Moorschutzprogramm, Erhalt verkehrsarmer Räume etc.)
- Räumliches Leitbild der MRH einbinden
- Entschleunigen! Man muss nicht überall innerhalb von 30 min sein
- Anbindung Gewerbegebiete mit ÖPNV
- Innerörtliche Erreichbarkeit Gewerbetreibende
- Brunshausen ausbauen zum multimodalen GVZ
- Berücksichtigung Landwirtschaft im GVK; Symbol Radfahrerverhalten Landwirtschaftsverkehr
- Gegenseitige Rücksichtnahme Landwirtschaftsverkehr
- Bauleitplanung → Stellplatzpflicht
- Reaktivierung Ortsumgehung Himmelpforten
- Ortsumgehung Nortensdorf geplant seit 1983 – Realisierung
- Innerorts Tempo 30
- Mangelndes Verkehrskonzept
- Mangelnde Unterstützung Kommunen
- Schlechter Zustand der Straßen
- Straßenzustand muss so sein, dass zügiges Fahren möglich ist (außerorts)

- Schlechter Zustand einiger Straßen im LK Stade
- A-Säulen verdecken die Sicht dramatisch

Abbildung 11: Ergebnisdokumentation Kfz-Verkehr (rechts) und Diskussion (links).



Quelle: Planersocietät

Abschluss und Verabschiedung

Nach gut einer Stunde intensiver Beteiligung, Gesprächen und des Austauschs finden die Veranstaltung ihren Abschluss. Zum Ende der Werkstattphase bedankt sich Herr Grundmann für die Beteiligung und das umfangreiche Feedback. Die gesammelten Beiträge werden nun sortiert und die Analyse einbezogen. Darauf aufbauend werden die Ziele entwickelt, die mithilfe des Gesamtverkehrskonzepts erreicht werden sollen. Herr Grundmann verweist noch einmal auf die Onlinebeteiligung und bittet die Teilnehmenden, weitere Menschen darüber das Beteiligungsformat zu informieren. Die Onlinebeteiligung kann unter <https://senf.app/projects/vCJ7a0sDKant-MeKp8K0Y/info> erreicht werden. Alternativ besteht ebenso die Möglichkeit, den nachfolgenden QR-Code zu scannen.



Im Anschluss bedankt sich auch Herr EKR Heinze für die rege Teilnahme und konstruktive Diskussion. Er blickt zuversichtlich auf die Entwicklung des Gesamtverkehrskonzepts und freut sich auf das weitere Vorgehen.