



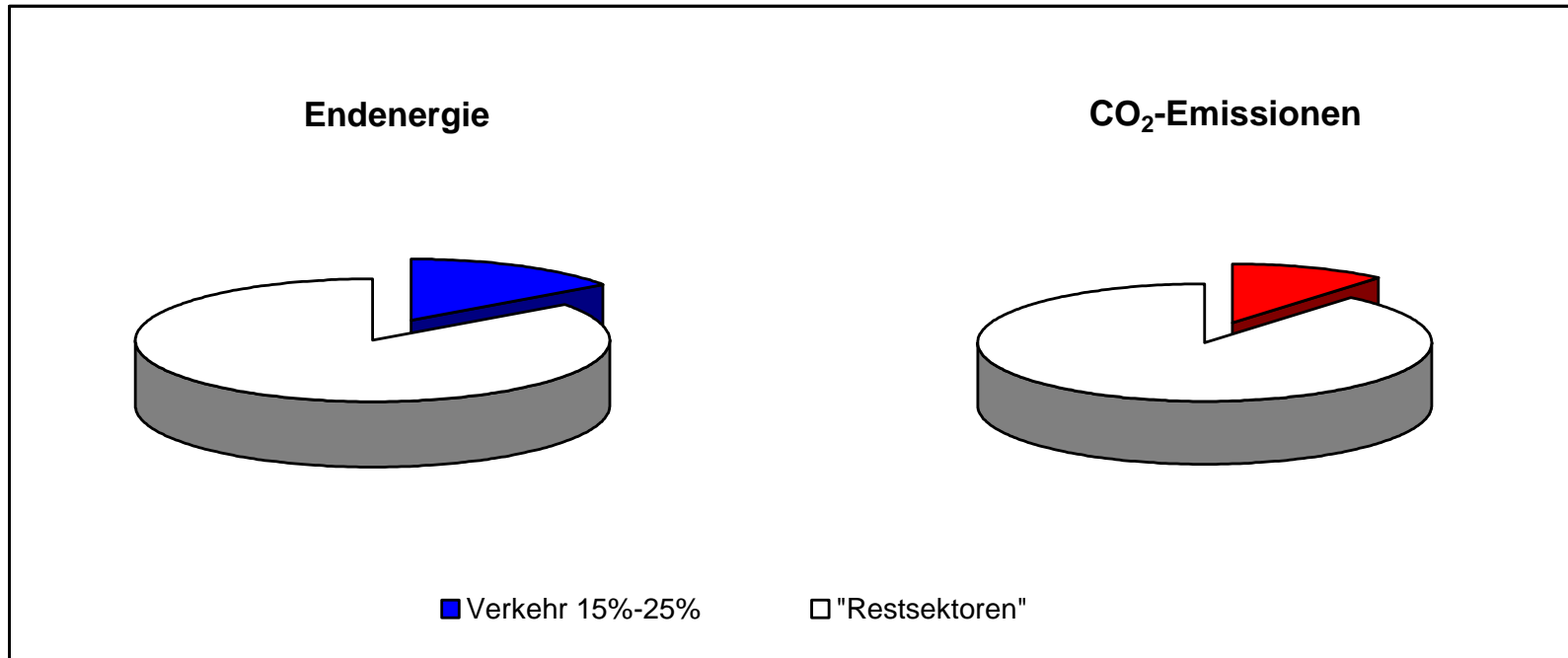
Sektor Verkehr

1. Facharbeitskreis-Sitzung 04.05.2010

Sektoren und Energieverbräuche

	Fernwärme (geringer Anteil)	Gas	Strom
Öffentliche Gebäude	26 %	3 %	4 %
Wohnen	39 %	47 %	36 %
Gewerbe	35 %	50 %	60 %
Verkehr	Gesonderte Ermittlung	Gesonderte Ermittlung	Gesonderte Ermittlung

Individualverkehr und ÖPNV



„Vier Leitwerte für Bad Oldesloe“ (Auszug)

- Wirtschaft/Innenstadt: Bad Oldesloe – die lebendige und mobile Stadt mit hoher Wirtschaftskraft
 - Stadtmarketing-Konzeptes
 - ...
 - Verbesserung des Verkehrswegenetzes für alle Verkehrsteilnehmer einschließlich Verkehrs- und Parkleitsystem, Anlieferung und Parksituation für Pkws und Radfahrer
 - ...
 - Erreichbarkeit der Hansestädte Hamburg und Lübeck durch Elektrifizierung der Bahnlinie, ÖPNV, HVV

„Klimaleitsätze“ der Stadt bad Oldesloe (Auszug)

2.6 Maßnahmen im Bereich der Verkehrsplanung

- Bei der Konzeption von neuen Wohngebieten ist eine Mischstruktur aus Wohnraum, Arbeitsplatz und Erholungsraum anzustreben, damit verkehrsaufwendige weite Wege vermieden werden und eine verkehrsreduzierte Siedlungsstruktur verwirklicht wird.
- Beim Neubau, Ausbau und Umbau innerstädtischer Hauptverkehrsstraßen stehen die Anforderungen des Emissionsschutzes, des ÖPNV sowie der für Fußgänger und Radfahrer an erster Stelle.
- Es sind verstärkte Anstrengungen zur Verkehrslenkung im Nahbereich anzustreben.

Auszug aus dem ISEK für Bad Oldesloe (Architektur + Stadtplanung GbR, Hamburg)

SWOT-Analyse Verkehr und Lärm

Stärken

- Sehr gute Bahnanbindung an Hamburg und Lübeck
- Bestehendes Netz von MIV²⁸-unabhängigen Fuß- und Radwegeverbindungen
- Quantitativ und qualitativ gutes Parkraumangebot in der Innenstadt
- Räumliche Erschließung durch ÖPNV²⁹ + Anrufsammeltaxi
- Leistungsfähiges Straßennetz ermöglicht weitgehend fließenden Verkehr

Schwächen

- Unattraktives Busliniennetz
- Deutliche Benachteiligung des Fuß- und Radverkehrs
- Quantitative und qualitative Mängel im Radverkehrsnetz
- Sicherheitsmängel auf Teilen wichtiger Schulwegeverbindungen
- Durch Vorabverkauf als ungerecht empfundenes Parkscheinsystem
- Parksuchverkehr an Rändern der Fußgängerzone
- Hohe Lärmbelastung entlang der Nordtangente
- Überlastung der P+R-Anlage am Bahnhof

²⁸ MIV = Motorisierter Individualverkehr

²⁹ ÖPNV = Öffentlicher Personennahverkehr

³⁰ NMIV = Nichtmotorisierter Individualverkehr

Auszug aus dem ISEK für Bad Oldesloe (Architektur + Stadtplanung GbR, Hamburg)

SWOT-Analyse Verkehr und Lärm

Chancen

- Größe und Topographie der Stadt befördern NMIV³⁰ bei ansprechender Gestaltung
- Neuausschreibung des Busverkehrs bietet Chance zur Neustrukturierung des Angebots zur Anpassung an heutige Bedürfnisse
- Verbesserung des Radverkehrsnetzes erhöht Verkehrsanteile und leistet damit Beiträge zu einer klimafreundlichen Stadt
- Baulückenschließung zur Lärminderung

Risiken

- Dominanz des KFZ-Verkehrs bleibt erhalten
- Bei Fortführung der bisherigen Siedlungsentwicklung (Außenentwicklung) zunehmende Überlastung des vorhandenen Verkehrsnetzes

²⁸ MIV = Motorisierter Individualverkehr

²⁹ ÖPNV = Öffentlicher Personennahverkehr

³⁰ NMIV = Nichtmotorisierter Individualverkehr

Auszug aus dem ISEK für Bad Oldesloe (Architektur + Stadtplanung GbR, Hamburg)

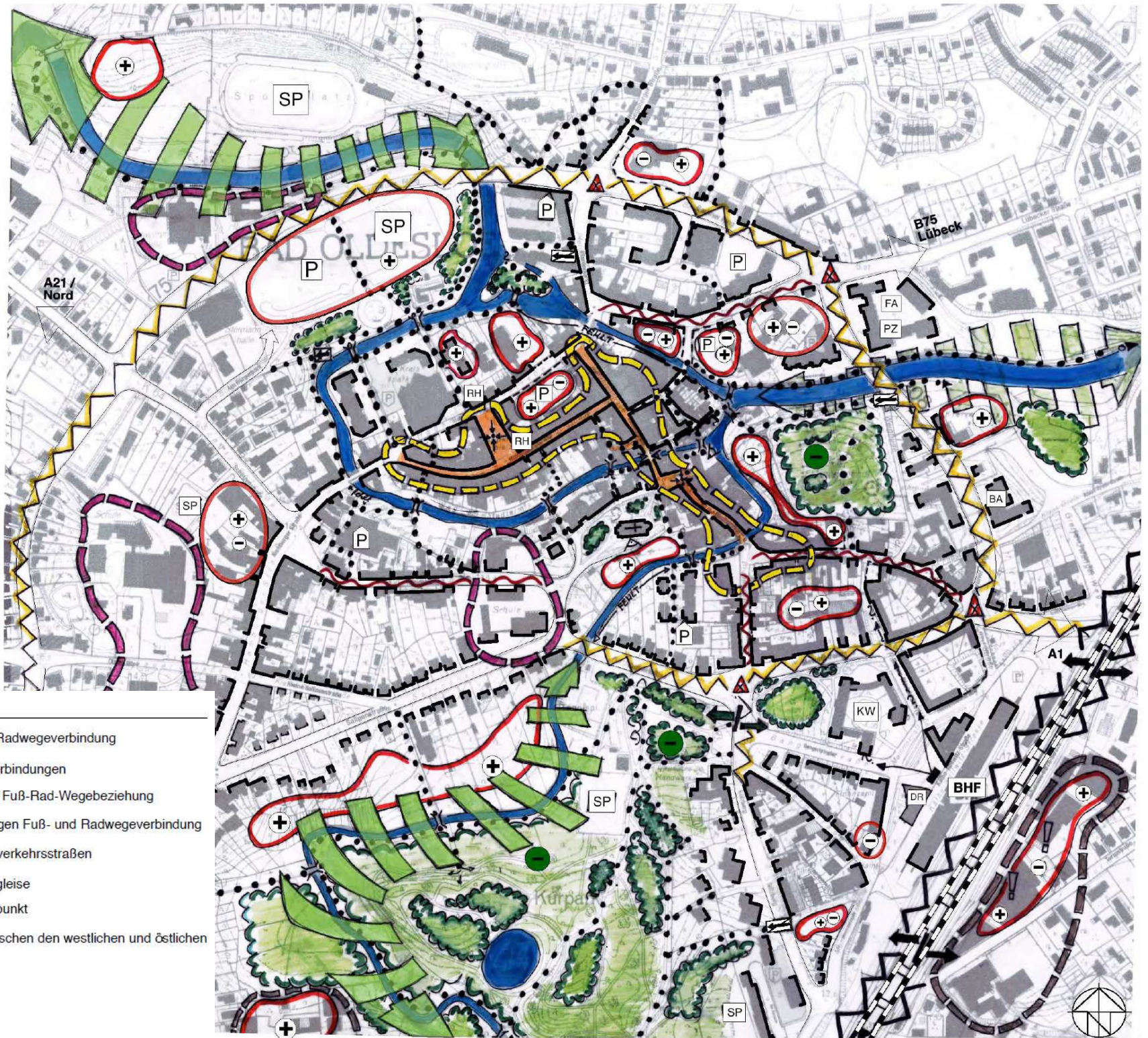
- **Fuß- und Radverkehr**
- sehr ungünstige Führung von Fußgängern und Radfahrern an diversen Kreuzungen
- keine bzw. nur unzureichend gesicherte Querungsmöglichkeiten
- keine einheitliche Qualität der vorhandenen Radverkehrsanlagen = Fehlen von durchgängig qualitativ hochwertigen Verbindungen
- gravierenden Lücken im Radverkehrsnetz = stark eingeschränkte Erreichbarkeit von Innenstadt und Bahnhof
- kapazitätsmäßige Überlastung und tw. qualitativ unzureichende Zustand bei Fahrradabstellanlagen am Bahnhof und in der Innenstadt

Auszug aus dem ISEK für Bad Oldesloe (Architektur + Stadtplanung GbR, Hamburg)

■ **Fuß- und Radverkehr**

Potenziale für die Fortentwicklung und Steigerung:

- topographisch gute Voraussetzungen
- grundsätzlich gute Erreichbarkeitsverhältnisse im Stadtgebiet
- auf einzelnen Verbindungen vorhandenen straßenunabhängigen Verbindungen,
- Etablierung des Radfahrer-Forums,
- begonnene Umsetzung zeitgemäßer Führungsformen für den Radverkehr (Angebotsstreifen).



Verkehr und Wegebeziehungen

- MIV-unabhängige Fuß- und Radwegeverbindung
- ⌋⌋ MIV-unabhängige Brückenverbindungen
- ⌋⌋ fehlende Hinweisschilder auf Fuß-Rad-Wegebeziehung
- ← fehlt → Lücke in der MIV-unabhängigen Fuß- und Radwegeverbindung
- ⌋⌋ Barrierewirkung durch Hauptverkehrsstraßen
- ⌋⌋ Barrierewirkung durch Bahngleise
- ⚠ überdimensionierter Knotenpunkt
- ↔ mangelnde Verknüpfung zwischen den westlichen und östlichen Stadtquartieren
- ? unklare Wegeverbindungen
- ⌋ + ⌋ Parkflächen + Parkhäuser

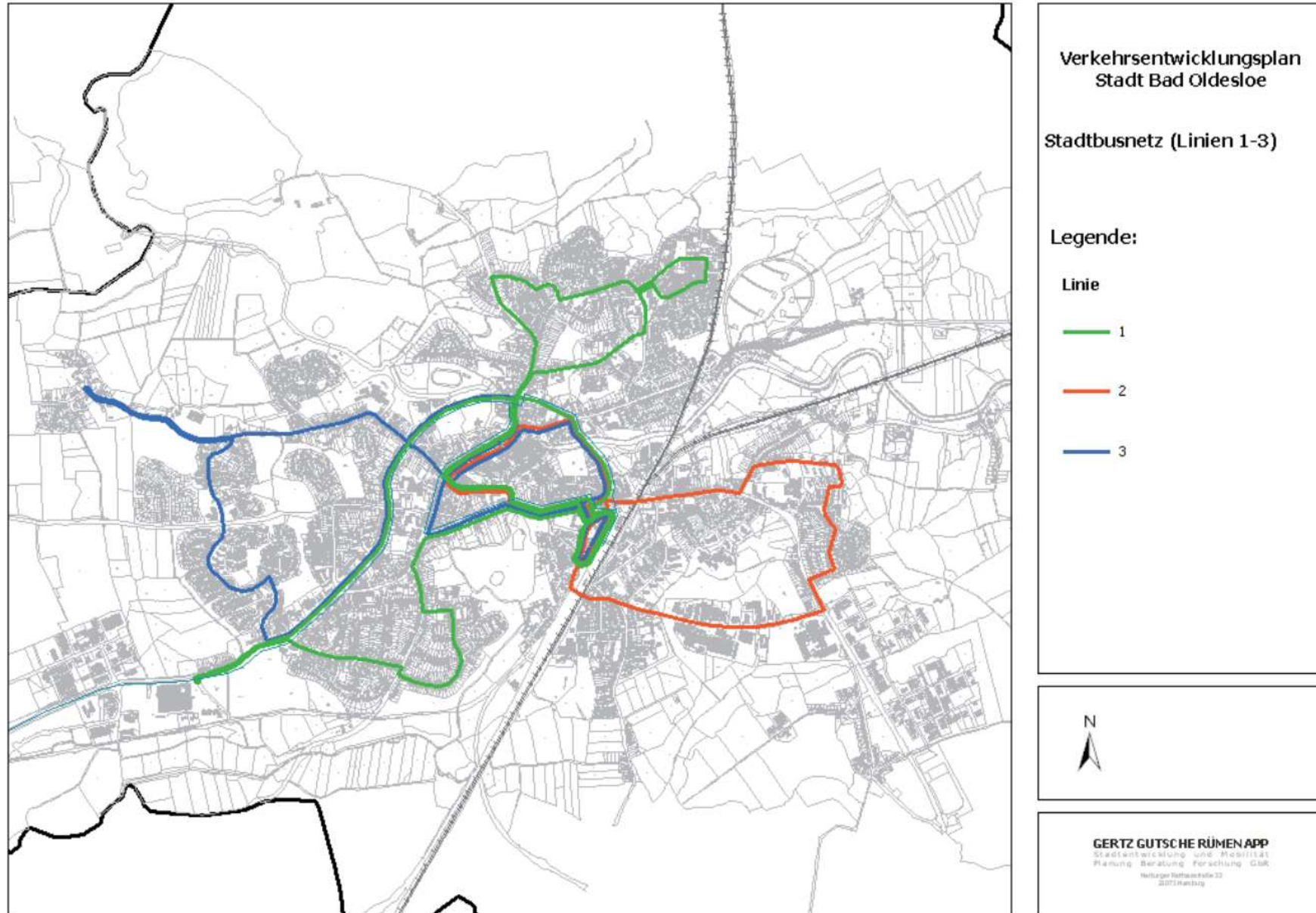
Auszug aus dem ISEK für Bad Oldesloe (Architektur + Stadtplanung GbR, Hamburg)

- **Innerstädtischer öffentlicher Personennahverkehr**
- 3 Stadtbuslinien, die Montag bis Freitag tagsüber sowie an den Samstagvormittagen im Stundentakt weite Teile des Stadtgebiets bedienen.
- Ergänzend: Regionalbusverkehr sowie Einzelfahrten
- insgesamt gute räumliche Erschließung, nur in einigen wenigen Bereichen noch verbesserungswürdig
- Ergänzung des Stadtbusverkehr durch einen Anruf-Sammeltaxi-Verkehr (AST) zu den Ortsteilen und im Stadtverkehr (zu den Tagesrandzeiten und am Wochenende)
- vergleichsweise überdurchschnittliche Verkehrsangebot = sehr gute, komfortable + flexible Ergänzung für Stadtbus

Auszug aus dem ISEK für Bad Oldesloe (Architektur + Stadtplanung GbR, Hamburg)

- **Innerstädtischer öffentlicher Personennahverkehr**
- Hauptproblem des Stadtbusverkehrs = Linienführung = unübersichtliches und wenig transparentes Schleifensystems mit z.T. sehr langen Abschnitten im Einrichtungsverkehr,
- daraus folgen teilweise erhebliche Umwegfahrten mit langen Reisezeiten = Bevorzugung des eigenen Pkw
- Lösung dieses Problems: Grundlegende Neukonzeption des Stadtbusverkehrs

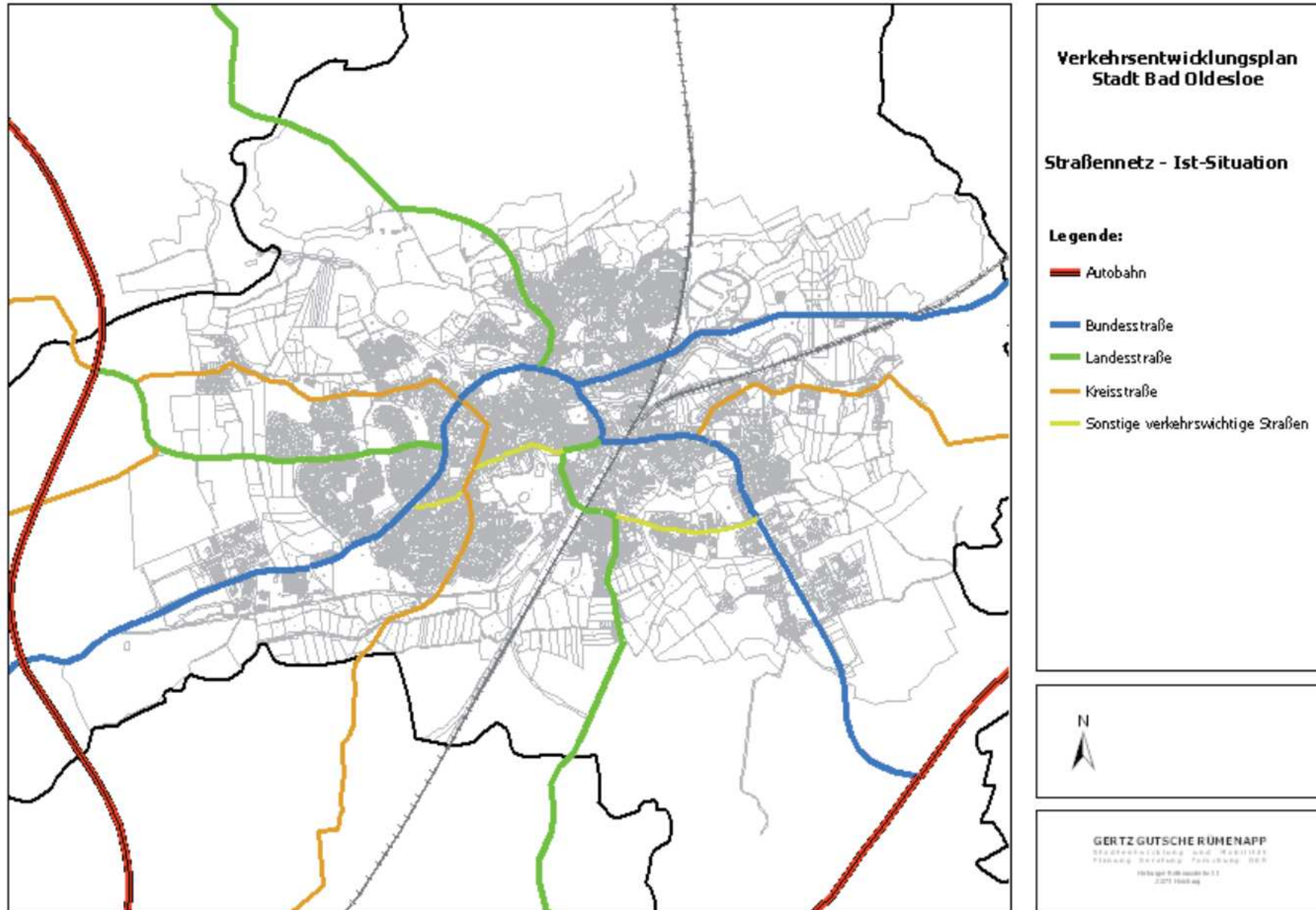
Auszug aus dem ISEK für Bad Oldesloe



Auszug aus dem ISEK für Bad Oldesloe (Architektur + Stadtplanung GbR, Hamburg)

- **Kraftfahrzeugverkehr**
- insgesamt eine klare und verständliche Verkehrsführung
- „Ring“ um die Innenstadt bietet leistungsfähige Umfahrungsmöglichkeit und gleichzeitig auch gute Erreichbarkeit sämtlicher Innenstadtbereiche
- Insgesamt ist das Straßennetz als angemessen und für die derzeitige Nachfrage voll ausreichend
- **Parkplatzsituation**
- angemessen und hinsichtlich Ausdifferenzierung der Steuerung des ruhenden Verkehrs erforderlich

Auszug aus dem ISEK für Bad Oldesloe



Auszug aus dem ISEK für Bad Oldesloe (Architektur + Stadtplanung GbR, Hamburg)

- nach außen orientierte Siedlungsentwicklung = stark auf den Kfz-Verkehr konzentriert.
- In Zukunft sollen die nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmer und der ÖPNV gleichberechtigt behandelt werden.
- Das erfordert eine kompaktere Stadtstruktur, die nur durch eine verstärkte Innenentwicklung und Nachverdichtung zu erreichen ist.
 - + Kfz-unabhängig geführtes Radwegenetz, das in Zukunft verbessert und ausgebaut werden soll.
 - - Hauptverkehrsstraßen (Nordtangente) erzeugen erhebliche Barrierewirkung.
 - - Durch die von der Bahntrasse auch in Verbindung mit dem Gewerbe aus dem **Ströh-Gelände** erzeugte Trennwirkung fühlen sich die Bewohner der östlichen Stadtteile von der westlichen Stadt abgehängt. Hier gilt es, die Über- bzw. Unterquerungsmöglichkeit zu verbessern.

Auszug aus dem ISEK für Bad Oldesloe (Architektur + Stadtplanung GbR, Hamburg)

Handlungsfelder der Stadtentwicklung		
Themenfelder der Stadtentwicklung	Leitziele	Handlungsfelder
Verkehr und Lärm	Stadt der kurzen und guten Wege optimiert für alle Ver- kehrsarten inkl. ÖPNV	<ul style="list-style-type: none">• Förderung des Fuß- und Radverkehrs und des ÖPNV• Förderung der Nutzungsmischung• Verbesserung der Querungsmöglichkeit der Bahntrasse und der Hauptverkehrsstraßen• Attraktiver ÖPNV mit Anbindung an das Umland• Wegeleitsystem• Lärminderung

Ansätze für Maßnahmen

■ Push- und Pull-Konzept der Verkehrsplanung (nach Topp)

Push-Effekte	Parkraumbewirtschaftung Einschränkung der Stellplatzsatzung Zufahrtsbeschränkungen („autofreie Zonen“) Staumanagement und Zufahrtsdosierung Geschwindigkeitsdämpfung Straßenbenutzungsgebühren
Pull-Effekte	Vorrang für Busse und Bahnen Streckenausbau + häufige Bedienung fahrgastfreundliches Umfeld mehr Komfort und Service Park&Ride Bike&Ride flächendeckendes Radverkehrsnetz attraktive Fußwegeverbindungen
Push- und Pull-Effekte	Umverteilung von Straßenfläche Umverteilung von Freigabezeiten an Lichtsignalanlagen Öffentlichkeitsarbeit Bürgerbeteiligung und Marketing Überwachung und Ahndung



Klimaschutzkonzept

Wirkungsebene Verkehrsart	Städtebauliche Planungen	Übergreifendes Mobilitätsmanagement	Standortbezogenes Mobilitätsmanagement	Bauliche Maßnahmen/ Infrastruktur	Ordnungsrecht und monetäre Maßnahmen	Fortbildung, Beratung	Öffentlichkeitsarbeit und Marketing
ÖPNV	Stärkere Berücksichtigung von Verkehrseffekten in der städtebaulichen Planung 1.2	Fortentwicklung des region. ÖPNV-Konzepts unter Berücksichtigung der S-Bahn-Planungen 2.1		Ausbau der Straßenbahninfrastruktur 2.2	Optimierung der Tarifgestaltung des ÖPNV Umweltstandards für den ÖPNV 2.3 2.5	Forcierung von Spritsparkursen Aufbau einer Mobilitätszentrale 2.4 3.1	Marketing für den Umweltverbund 2.6
Fließender Verkehr	Planungs-kooperationen und Flächenmanagement im regionalen Maßstab 1.2	Aufbau einer Mobilitätszentrale 3.1	Einführung eines Mobilitätsmanagements für Schulen (3.2a), Betriebe/ Stadtverwaltung, (3.2b) Quartiere (3.2c)	Partielle Erweiterungen des Hauptstraßensystems (Ostumgehung) Rückbau von Stadtachsen in Stadtquartieren 4.2	restriktivere Zugangsregelungen für die Innenstadt Verlangsamung des innerstädtischen Verkehrs 4.3 4.4	Forcierung von Spritsparkursen Aufbau einer Mobilitätszentrale 2.4 3.1	
Ruhender Verkehr		Ausbau der kommunalen Parkraumbewirtschaftung 5.1		Ausbau P+R 5.2	Ausbau der Parkraumbewirtschaftung 5.1		
Radverkehr und Fußgänger		Fußwegekonzept 6.1		Verdichtung und Qualitätsverbesserung Radwegenez 7.2		Aufbau einer Mobilitätszentrale 3.1	Öffentlichkeitsarbeit für den Radverkehr 6.3
Güterverkehr		Einrichtung eines Güterverteilzentrums (7.1a) und einer City-Logistik (7.1b) Stärkung des schienengebundenen Güterverkehrs 7.1 7.2			Restriktiverer Zugangsregelungen für die Innenstadt 4.3	Forcierung von Spritsparkursen 2.4	