

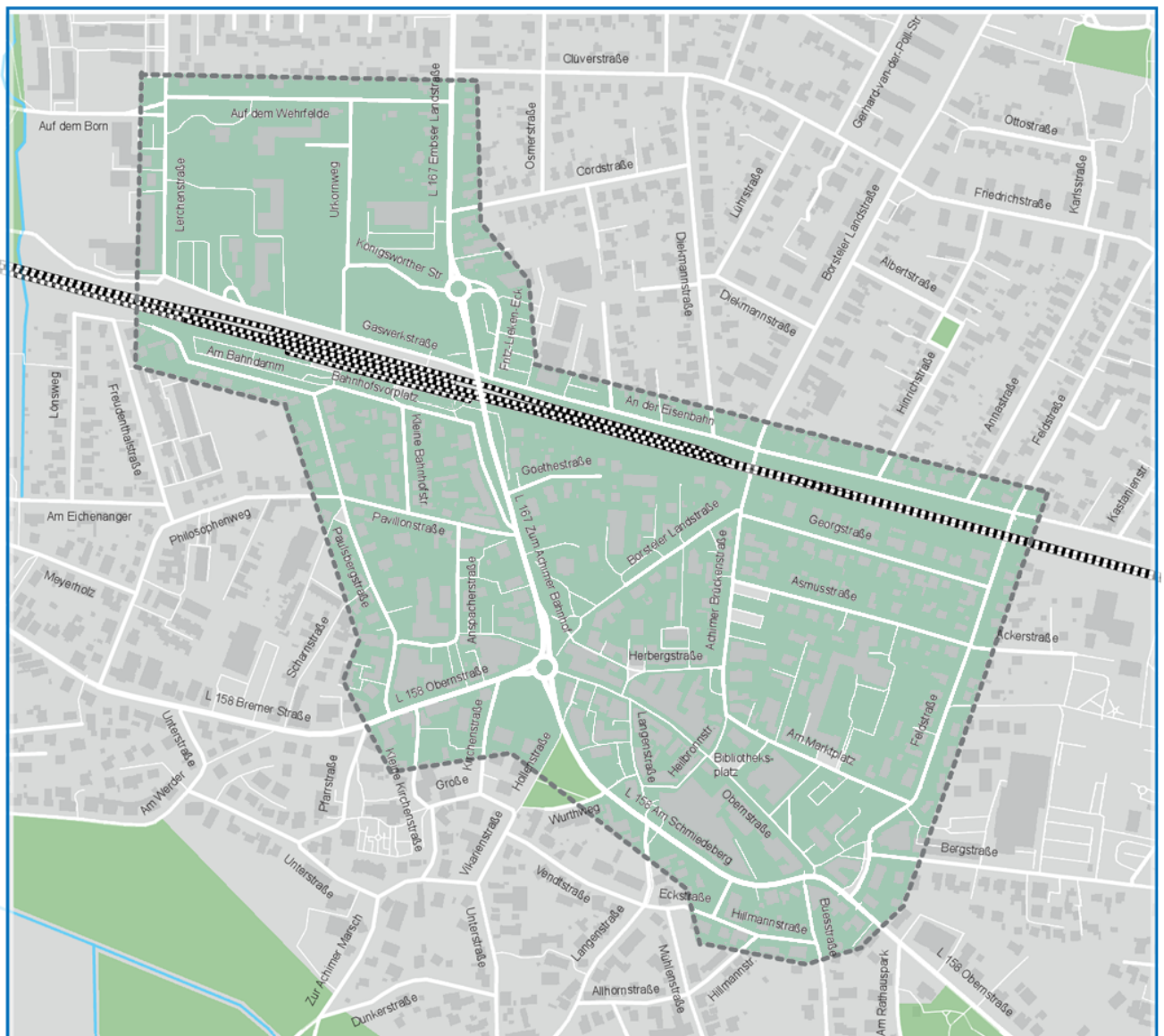
1. September 2023

## Umgang mit dem Mobilitätskonzept für die Achimer Innenstadt

Hinweis: In dieser Zusammenfassung wird auf die Originalnummerierung Bezug genommen.

Mit dem vorliegenden Konzept soll die Verkehrswende vorangebracht werden. Damit leistet die Stadt Achim einen Beitrag zur CO<sub>2</sub>-Einsparung im Verkehrssektor. Zweites Ziel ist die Erhöhung der Sicherheit im Straßenverkehr und die gerechtere Aufteilung der Verkehrsflächen unter KFZ-, Radverkehr und Fußgänger:innen. Dadurch sollen der fußläufige Verkehr und das Radfahren gegenüber dem KFZ-Verkehr attraktiver werden. Zusammen mit dem noch fertigzustellenden Grünkonzept und dem Digitalkonzept soll es für eine attraktivere Innenstadt sorgen.

### 1.1 Untersuchungsgebiet:



## 5.1 Leitziele des Konzepts:



### **Stärkung des Zentrums**

Belebung & Aufenthaltsqualität in der Altstadt, Barrierefreiheit, kurze Wege



### **Mobilitätswende**



Kfz-Verkehr verringern, Erreichbarkeit für Umweltverbund verbessern



### **Verkehrssicherheit**

Objektive und subjektive Gefährdungen im Verkehr reduzieren

## 5.2 Handlungsziele:

In den Handlungszielen werden die durch die Stadt steuerbaren Verkehrsangebote beschrieben. Sie sollen die konsensfähige Arbeitsgrundlage für die Entwicklung konkret umsetzbarer Maßnahmen bilden. Es gibt Handlungsziele, die mehreren Leitzielen zugeordnet werden können. Das Konzept ordnet sie aber schwerpunktmäßig nur einem Leitziel zu.



- Wichtige Gehwegverbindungen ausbauen, insb. Innenstadt – Bahnhof
- Barrierewirkung von Fahrbahnen reduzieren
- Radrouten stärken, Radvorrangroute Innenstadt – Bahnhof
- Kfz-Verkehre außerhalb des Zentrums organisieren, Erschließung sichern






- Busangebot auf allen wichtigen Relationen takten und ausweiten
- Fahrradparken ausbauen, Umweltverbund insgesamt stärken
- Neue, digitale und verknüpfte Mobilitätsangebote fördern



- Radwege an Hauptverkehrsstraßen attraktiv und sicher gestalten
- Kfz-Verkehr in Nebenstr. beruhigen, Durchgangsverkehr vermeiden
- Knotenpunkte und Querungsanlagen sicher & barrierefrei gestalten

Im Mobilitätskonzept wurde ein Maßnahmenkatalog erarbeitet. Die Maßnahmen wurden dabei nach dem jeweils maßgeblich verfolgten Leitziel in entsprechenden Handlungsfeldern strukturiert. Häufig adressiert eine Maßnahme mehrere Leitziele. Die Tabelle 9 dient u.A. der Festlegung von Prioritäten. Für jede Maßnahme wurde die Dringlichkeit und die Umsetzbarkeit abgeschätzt und dazu jeweils mehrere Handlungsempfehlungen vorgeschlagen. Aus der Dringlichkeit und einer leichten Umsetzbarkeit ergibt sich eine, aus fachlicher Sicht sinnvolle Reihenfolge. Die Politik muss dazu noch die Randbedingungen Finanzierbarkeit und Abstimmung mit sonstigen städtebaulichen Aktivitäten berücksichtigen.

● **Tabelle 9:** Maßnahmenkatalog mit Dringlichkeit und Umsetzbarkeit

Nr.	Maßnahme	Dringlichkeit	Umsetzbarkeit
<b>Verkehrssicherheit</b>			
1	Knotenpunkte	<i>Sehr wichtig</i>	<i>Mittel</i>
2	Hauptstraßen mit Radwegen	<i>Wichtig</i>	<i>Mittel</i>
<b>Stärkung des Zentrums</b>			
3	Fußgängerzone	<i>Sehr wichtig</i>	<i>Leicht</i>
4	Sammelparkplätze	<i>Wichtig</i>	<i>Leicht</i>
5	Busverbindungen	<i>Wichtig</i>	<i>Komplex</i>
<b>Mobilitätswende</b>			
6	Fahrradstraßen	<i>Sehr wichtig</i>	<i>Mittel</i>
7	Fahrradparken	<i>Wichtig</i>	<i>Leicht</i>
8	Bahnhof	<i>Sehr wichtig</i>	<i>Komplex</i>
9	Mobilitätsmanagement	<i>Wichtig</i>	<i>Mittel</i>

## 6 Integriertes Maßnahmenkonzept

**Die Verkehrssicherheit** muss erhöht werden, um einerseits unfallbedingte Schäden an Leib und Leben sowie Sachgütern abzuwenden und andererseits das gesellschaftliche Miteinander im öffentlichen Straßenraum zu fördern. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sollen Knotenpunktgestaltungen verändert und weniger komplex gestaltet und hierfür auch die Nebenstraßen Zum Achimer Bahnhof und Langenstraße zur Reduzierung von Konfliktpunkten abgebunden werden (siehe Steckbrief 6.1). Aufgrund widersprüchlicher Interessen liegt hier ein hoher Abstimmungsbedarf vor. Die Möglichkeit, Kreuzungen zu Kreisverkehren umzubauen, wurde für die Innenstadt geprüft, aber zunächst verworfen (Kapitel 6.10). Entlang der Landesstraßen sollen Rad- und Fußwege in Regelbreite und zur besseren Überquerbarkeit auch Querungsanlagen eingerichtet werden. Hierzu sind überbreite Fahrbahnen rückzubauen. In zentralen Abschnitten kann eine innenstadtverträgliche Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h die Verkehrssicherheit weiter verbessern (siehe Steckbrief 6.2).

**Die Stärkung des Zentrums** soll es der Achimer Innenstadt im Rahmen der Möglichkeiten der Verkehrsplanung erleichtern, angesichts vielfältiger Herausforderungen ihre Rolle als zukunftsfähiger und attraktiver Wohn-, Begegnungs- und Wirtschaftsstandort wahrzunehmen. Dafür soll insbesondere die Fußgängerzone in ihrer Fußverkehrs- und Aufenthaltsqualität im Miteinander mit dem Radverkehr weiter gestärkt werden. Die Fußgängerzone wurde in der Öffentlichkeitsbeteiligung von allen Maßnahmen als wichtigste bewertet und dementsprechend auch planerisch priorisiert. Durch eine vollständig barrierefreie und ansprechende Aufwertung für Lauf- und Radkundschaft sowie durch nahegelegene Sammelparkplätze und Bushaltestellen soll zusätzliches Potenzial für den lokalen Einzelhandel geschaffen werden (siehe Steckbrief 6.4 und 6.5). Die Erreichbarkeit im Kfz-Verkehr muss durch das Vorhalten von leicht anfahrbaren und Orientierung bietenden Sammelparkplätzen rund um die Innenstadt gewährleistet werden. Parkflächen in Zentrumsnähe müssen dabei als Kurzzeitparkplätze für Kundschaft und Besuchende freigehalten werden (siehe Steckbrief 6.4). Schließlich sollen in Abstimmung mit den zuständigen Betreibern auch die Busverbindungen in die Achimer Innenstadt im Sinne der Daseinsvorsorge und als Alternative zum Kfz aufgewertet werden (siehe Steckbrief 6.5).

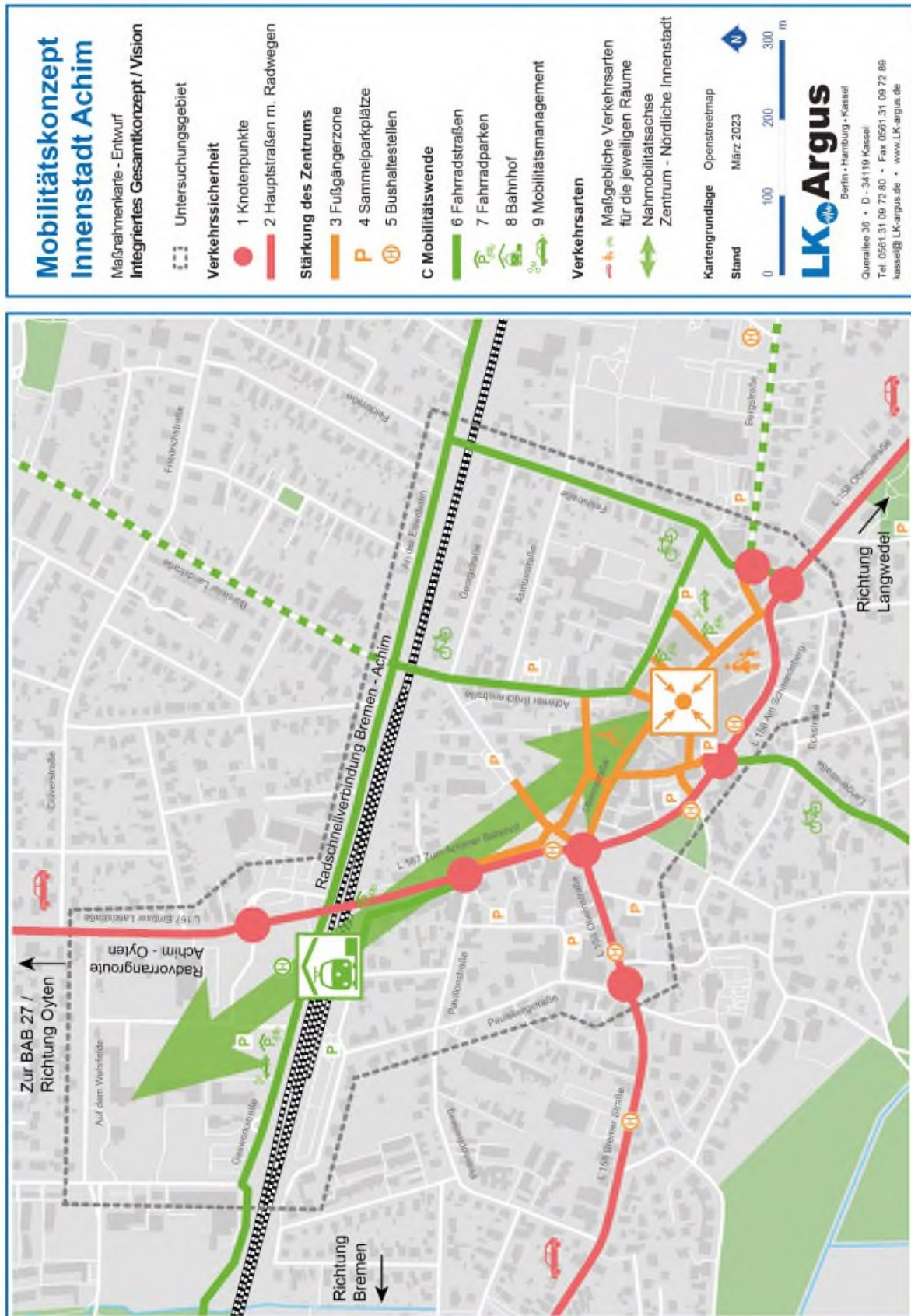
**Die Förderung einer Mobilitätswende** und damit einer zukunftsfähigen und nachhaltigen, d. h. gesellschaftlich dauerhaft aufrecht haltbaren Ausrichtung des Achimer Verkehrssystems in Bezug auf die Innenstadt ist das dritte Leitziel des Mobilitätskonzeptes. Neben der Elektrifizierung des Kfz-Verkehrs spielt dabei die Verlagerung von Fahrten auf die ressourcen-, flächen- und energieeffizienteren Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV und Sharing) die Hauptrolle. Es wird die Stadtverträglichkeit des Verkehrs verbessert und ein Beitrag zur Lebensqualität und gleichberechtigten Teilhabe aller Achimerinnen und Achimer geleistet, wenn Wohnumfelder und die für alle nutzbaren Verkehrsmittel des Umweltverbundes attraktiver werden. Hierfür gilt es in Achim wichtige Fuß- und Radverkehrsachsen mit angemessener Infrastruktur auszustatten. Fahrradstraßen bieten dafür hohe Qualitäten, wenn sie attraktiv und sicher gestaltet werden. Die wichtigsten Strecken bilden wegen der Erschließung des Bahnhofs und des Zentrums die Zufahrt Zum Achimer Bahnhof und die Achimer Brückenstraße – Am Marktplatz. Hier kann durch bauliche und regulatorische Maßnahmen die Rad- und auch die Fußverkehrsqualität extrem verbessert werden. Dazu gehört insbesondere auch, dass Kfz-Durchgangsverkehr wirksam unterbunden und damit die Kfz-Belastung in der Fahrradstraße geringgehalten wird. Dies ist – wie auch in der Beteiligung gesehen – nicht ohne Kompromisse und nur mit intensiver Abstimmung möglich, die Erschließung und Erreichbarkeit aller Grundstücke muss gesichert bleiben. Als Synergieeffekt werden die Kfz-Verkehrsströme auf den (dafür vorgesehenen) Hauptverkehrsstraßen gebündelt und Wohnstraßen entlastet (siehe Steckbrief 6.6). Um den zukünftig steigenden Radverkehr zu bewältigen, sollten auch weitere Radabstellmöglichkeiten sowohl dezentral als auch in Form von hochwertigen Sammelanlagen bereitgestellt werden (siehe Steckbrief 0).

Der Bahnhof Achim muss als sehr wichtiger Dreh- und Angelpunkt einer zukünftig stärker ÖPNV-orientierten, nachhaltigen Mobilität weiter gefördert werden. Neben der Einbettung in die Entwicklung der nördlichen Innenstadt und der Anbindung an das Zentrum über eine attraktive Fuß- und Radverkehrsachse sollte aus den inhärenten Stärken schienengebundenen Nahverkehrs (z. B. schnelle Verbindung nach Bremen, Verkehrssicherheit, Nutzbarkeit für alle) weiter Kapital geschlagen werden. In diesem Sinne bedarf es eines Ausbaus des SPNV-Angebots durch Taktverdichtungen, wie auch der weitergehenden Verzahnung mit dem Busverkehr am neuen ZOB, mit dem Fahrradverkehr und weiteren Mobilitätsangeboten wie Carsharing und Bikesharing. In der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde auch die Verbesserung des Personenaufzugs, der Sauberkeit, des Erscheinungsbilds und der sozialen Sicherheit betont (siehe Steckbrief 6.8). Im Rahmen eines gezielten Mobilitätsmanagements soll es ein differenziertes Angebot an E-Carsharing-Fahrzeugen den Bürger:innen in ganz Achim erleichtern ohne oder mit weniger privaten Pkw zu leben. Für Besucher:innen der Stadt und Einpendelnde soll stationsbasiertes Bikesharing als Bindeglied zum ÖPNV dienen. Zusammengefasst in Mobilstationen können solche Angebote im ganzen Stadtgebiet mit ansprechendem Corporate Design im AzweiO-Verbund vermarktet und auch auf digitalen Kanälen, wie der AzweiO-Mobilitätsapp verbreitet werden. Schließlich kann eine zeitgemäße Stellplatzsatzung (oder Mobilitätsgewährleistungssatzung“) die Zahl notwendiger Kfz- und Fahrradstellplätze bei Neubauvorhaben regeln und im Sinne eines Win-Wins eine Reduzierung ermöglichen, wenn sich Bauherren an neuen Mobilitätsangeboten beteiligen (z. B. Bereitstellung Deutschlandtickets, Beteiligung an Carsharing-, Bikesharing-Station) (siehe Steckbrief 6.7).

### **Die Zielvorstellung:**

Die Karte 12 zeigt als „Visionskarte“ den Zielzustand. Dabei wird die zentrale Achse nördliche Innenstadt – Bahnhof – Fußgängerzone (und weiter Richtung Südost) für den Fuß- und Radverkehr zu einer attraktiven Verbindung aufgewertet. Der überörtliche Kfz-Verkehr wird auf den Hauptverkehrsstraßen gebündelt (rot) und erreicht Sammelparkplätze auf allen Seiten der Innenstadt. Fahrradstraßen und -verbindungen (grün) verbinden die Fußgängerzone (orange) mit den umgebenden Gebieten und Ortschaften.

Karte 12: Maßnahmenkarte - Vision



## 6. Integriertes Maßnahmenkonzept

mit Vorschlägen bzw. Kommentaren der Grünen AG Mobilität in Kurzform.

### 6.1 Knotenpunkte

Die gelb markierten Knotenpunkte könnten wir uns als Shared Space Bereiche vorstellen:

Da diese Maßnahmen für viele Verkehrsteilnehmer noch sehr ungewohnt sind, und der bauliche Aufwand, die Koordination mit den Verkehrsbehörden und die Kosten

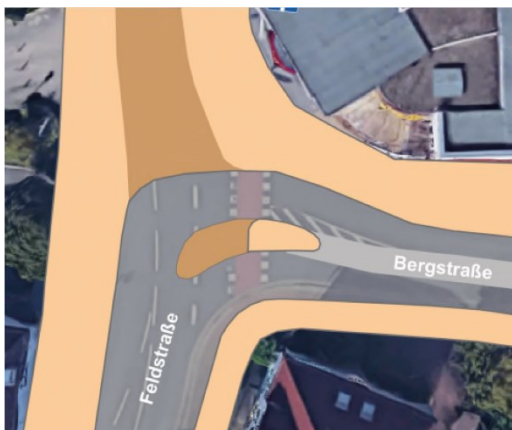
erheblich sind, schlagen wir vor, dass der Ausschuss den Shared Space Bereich in der Gemeinde Bohmte vor weiteren Entscheidungen besichtigt und sich die Erfahrungen vor Ort schildern lässt. Für die Einführung wäre aus unserer Sicht eine intensive Bürgerbeteiligung notwendig.



["Unsicherheit schafft Sicherheit": Gemeinde verzichtet auf Schilder, Ampeln und Bordsteine - n-tv.de](#)

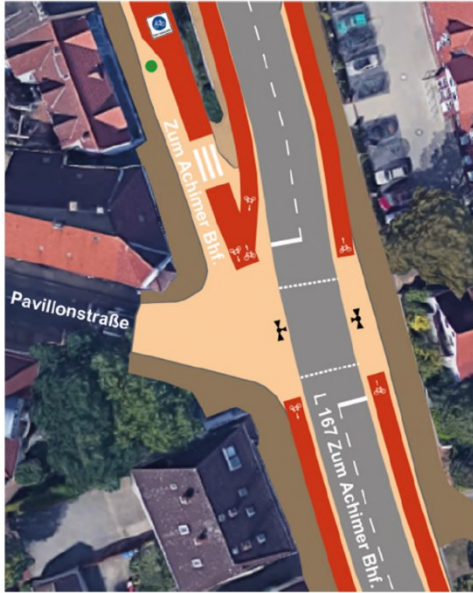
A) Die baulichen Gegebenheiten in der Obernstraße vom Gieschenkreisel bis zur Scharnstraße lassen keine sinnvollen separaten Radwege zu. Hier scheint uns die gemeinsame Nutzung der Verkehrsflächen für alle Verkehrsteilnehmer bei gleichzeitiger Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit die beste Möglichkeit zu sein, um mehr Sicherheit zu schaffen. (Tempo 30 als Sofortmaßnahme, analog zum SPD Antrag).

B) An den Knotenpunkten der Straßen Am Schmiedeberg, Obernstraße, Feldstraße und Bergstraße finden wir ebenfalls schwierige Verkehrsverhältnisse vor. Teilweise wird der Bereich durch die Vorschläge des Konzepts bereits entlastet, allerdings teilen wir nicht alle darin vorgestellten Ideen zum Bereich Bergstraße Feldstraße. Ein Shared Space Bereich für diese beiden Knotenpunkte könnte die Ampeln in diesem Bereich überflüssig machen. Des Weiteren würden die Geschäfte auf der südlichen Seite der Obernstraße besser in die Innenstadt integriert. Dazu ist allerdings eine separate Detailplanung erforderlich.



Als leicht umsetzbare, schnelle und kostengünstige Zwischenlösung (Sofortmaßnahme) befürworten wir die Einrichtung der abknickenden Vorfahrt an der Bergstraße Ecke Feldstraße in Richtung Obernstraße.

## Knotenpunkt L 167 Zum Achimer Bahnhof / Pavillonstraße Variante 1 (Vorzugsvariante)



Wir meinen, dass dies eine gute Lösung ist. Die Kritik, dass eine ev. geplante Tiefgarage unter dem geplanten „Davide Neubau“ oder die Taxenstände nicht über die Straßen Paulsbergstraße und Bahnhofsvorplatz angefahren werden können, bzw. dass die Kurzzeitparkplätze am Bahnhofsvorplatz nicht ausreichen, halten wir nicht für stichhaltig. Allerdings sollte der hinzugewonnene Straßenraum, der durch den Wegfall der Parkplätze in der Straße „Zum Achimer Bahnhof“ nicht vollständig dem Radverkehr zugeschlagen werden, sondern auch entsiegelt und begrünt werden. Dabei ist auch über die Begrünung der Brückenwand mit geeigneten Rankpflanzen nachzudenken. Der Fußweg auf der östlichen Seite der Brücke ist ein dunkler „Angstraum“, die großen Gehölze sollten entfernt und der Weg aufgeweitet werden. (Grünkonzept)

### 6.2 Hauptstraßen mit Radwegen

Die innerörtliche Geschwindigkeit auf den Landesstraßen im Untersuchungsgebiet sollte sinnvollerweise auf 30 km/h beschränkt werden, wir hoffen auf eine Änderung der Zuständigkeiten. Das Umweltbundesamt empfiehlt bereits jetzt Tempo 30 als innerörtliche Regelgeschwindigkeit. Wir werden als Grüne dazu beantragen, dass die Stadt Achim der Initiative „Lebenswerte Städte und Gemeinden“ beitrifft, die sich dafür einsetzt, dass Städte und Gemeinden angemessene Geschwindigkeiten selbstständig festsetzen können.

[Die Städteinitiative "Lebenswerte Städte durch angepasste Geschwindigkeiten" \(lebenswerte-staedte.de\)](http://lebenswerte-staedte.de)

Die in früheren Diskussionen vorgebrachten Bedenken gegen Tempo30 Zonen, Mitglieder der Freiwilligen Feuerwehren könnten zu spät zu den Feuerwehrhäusern gelangen, werden durch die Straßenverkehrsordnung entkräftet.

*Sonderrechte gemäß § 35 StVO zu (AZ 4 Ss 71/02) - auch Fahrten mit privaten Fahrzeugen fallen unter die Sonderrechte. Da der private Pkw weder Martinshorn noch Blaulicht besitzt, dürfen Sonderrechte aber nur sehr zurückhaltend in Anspruch genommen werden. Die erlaubte Geschwindigkeit darf dann nur mäßig überschritten werden. Präzedenzfall: Das OLG Stuttgart hat in einem zurückliegenden Urteil die Grenze für maßvolle Tempoüberschreitungen innerorts auf 28 km/h gesetzt. Bei Tempo 30 wären (58) 60 km/h dann sicher noch statthaft.*

Der Ausbau der Radwege an der L 158 (Obernstraße/Bremer Straße) ist schon weit fortgeschritten und muss unbedingt abgeschlossen werden.

Die Vorschläge des Konzeptes sollten in den nächsten Jahren weiterverfolgt werden.



### 6.3 Fußgängerzone

Es ist sinnvoll, den großen und behindertengerechten Umbau der Fußgängerzone erst nach dem Abschluss der großen Baumaßnahmen (Markthöfe, Sparkasse und Marktpassage bzw. altes Apothekengebäude) in Angriff zu nehmen. Die Idee, den Bürgerbus durch die Fußgängerzone fahren und dort auch halten zu lassen, halten wir für überlegenswert. Das wäre eine Maßnahme, die mit wenig Aufwand vorab auch testweise eingeführt werden könnte. Unklar ist allerdings, wie die Situation an Markttagen geregelt wird und ob die Umsteigemöglichkeit in die Linienbusse „Am Schmiedeberg“ stark von Bürgerbusnutzer:innen frequentiert wird.

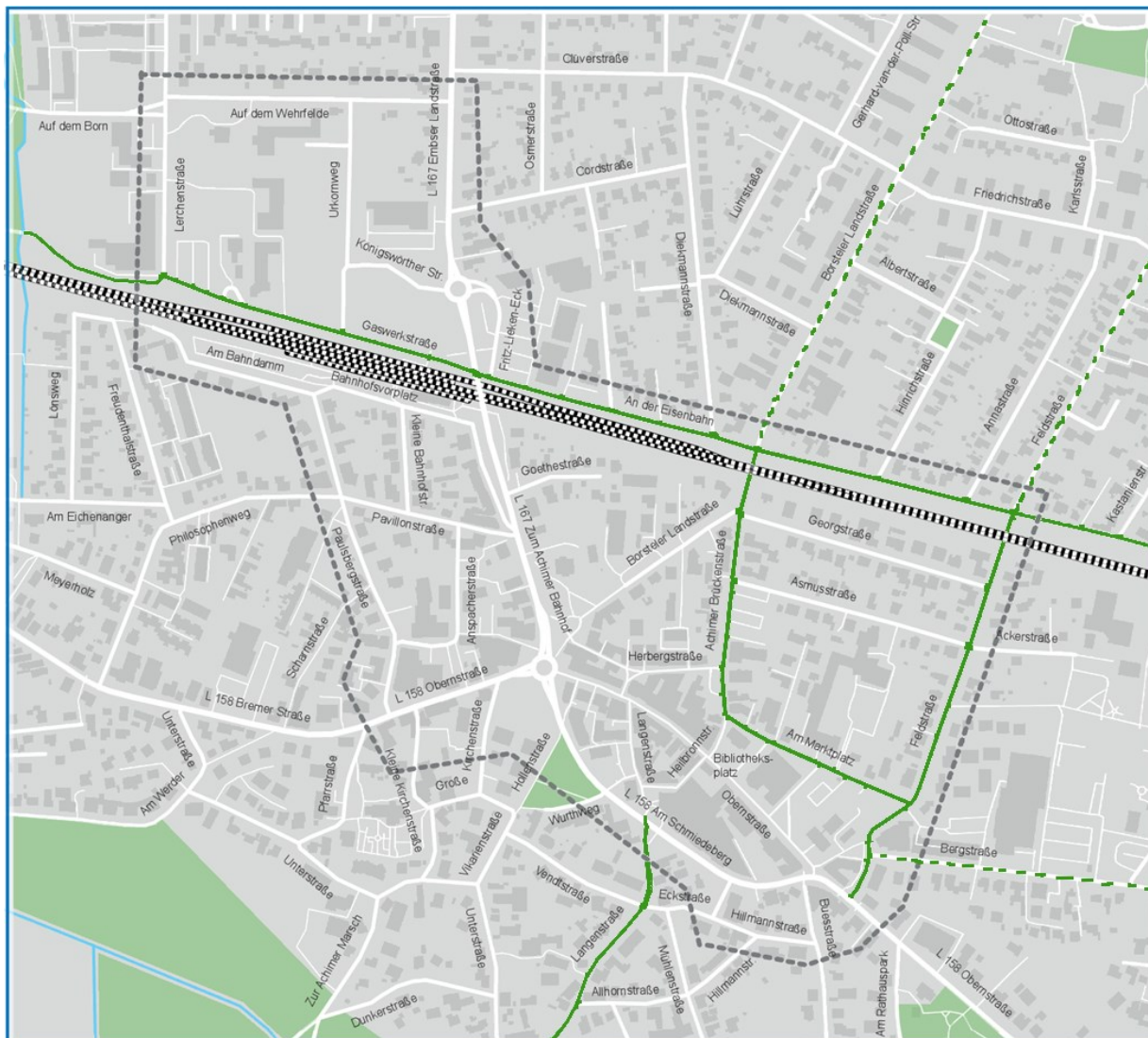
### 6.4 Sammelparkplätze

Wir halten die Anzahl der Stellplätze auf Sammelparkplätzen für ausreichend und sehen uns durch die Aussagen, die das Mobilitätskonzept dazu macht, in dieser Meinung bestätigt. Die geplanten ca. 70 Tiefgaragenstellplätze, die der Investor Bremermann für das Projekt Markthöfe angekündigt hat, würden Möglichkeiten zur Entsiegelung von Parkplätzen an anderer Stelle eröffnen. Das deckt sich auch mit der Aussage des Konzepts, dass der verfügbare Straßenraum vollständig für die gestiegenen Ansprüche an Rad- und Fußverkehrsanlagen sowie Straßengrün benötigt wird. Allerdings steht die Idee, den KFZ-Verkehr in der Straße am Markt und der Achimer Brückenstraße zu unterbinden, diesem Vorhaben entgegen, weshalb wir für diesen Bereich unter 6.6 eine alternative Verkehrsführung vorschlagen werden.

### 6.5 Busverbindungen

Wir sehen unsere Position zur Wichtigkeit des ÖPNV durch die Aussagen des Mobilitätskonzepts bestätigt. Aufgrund der hohen Kosten, der Komplexität der Aufgaben und der beschränkten Einwirkungsmöglichkeit der Stadt glauben wir, dass dieser Aufgabenkatalog priorisiert werden muss, um ihn dann sukzessive abarbeiten zu können.

## 6.6 Fahrradstraßen



Die im Konzept vorgesehene Fahrradstraße würden wir um die verlängerte Verbindung Feldstraße bis zur Friedrichstraße erweitern wollen, um die Achimer Vahr für Radfahrende besser an die Innenstadt anzubinden.

Die vorgesehenen KFZ-Vollsperrungen in der Achimer Brückenstraße und der Straße Am Markt sind wegen der geplanten Tiefgaragenzufahrt zum Projekt „Markthöfe“ aus unserer Sicht nicht praktikabel.



Um den KFZ-Verkehr, insbesondere vor dem GAMA und Schleichverkehre in der Achimer Brückenstraße und der Feldstraße zu reduzieren, schlagen wir in diesem Bereich ein Einbahnstraßensystem und eine Tempo20 Zone vor. Dabei soll die Einbahnstraßenregelung für Radfahrende nicht gelten. Das Pflaster der Straßen Am Markt und Achimer Brückenstraße muss zwingend durch einen radtauglichen Belag ersetzt werden. Die pauschale Ablehnung der Fahrradzone Achimer Brückenstraße, Feldstraße, Georgstraße, Asmusstraße im Mobilitätskonzept können wir nicht nachvollziehen. Die Stadt Eutin hat eine solche Einbahnstraßenregelung mit Tempo 20 Zone eingerichtet, das könnten wir uns an dieser Stelle gut vorstellen.

### 6.7 Fahrradparken

Wir unterstützen die Schaffung von zusätzlichen Abstellmöglichkeiten, wie sie im Konzept beschrieben werden.

### 6.8 Bahnhof

Viele der im Mobilitätskonzept beschriebenen Maßnahmen, insbesondere auf der Nordseite des Bahnhofs sind bereits in Umsetzung. Die Einflussmöglichkeiten der Stadt Achim auf den Eigentümer des Bahnhofsgebäudes und auf die Eisenbahngesellschaften sind leider sehr begrenzt. Die Stadt sollte dennoch die vorhandenen Möglichkeiten nutzen, um die Situation am Bahnhof wie vorgeschlagen zu verbessern.

## 6.9 Mobilitätsmanagement

Die unter diesem Punkt zusammengefassten administrativen Aufgaben begrüßen wir ausdrücklich. Carsharing, Bikesharing und der Aufbau von zusätzlichen Mobilitätsstationen durch die AzweiO sind wichtige Bausteine der Verkehrswende.

Die Förderung umweltfreundlicher Mobilitätsangebote durch Bauherren als Alternative zur Flächenversiegelung durch Stellplätze wurde im ersten Teil B-Planes „Runken Quartier“ bereits festgelegt. Dieser Weg sollte aus unserer Sicht unbedingt weiter gegangen werden.

Eine Mobilitätsgewährleistungssatzung sollte, wie in dem Konzept vorgeschlagen, erarbeitet und aufgestellt werden. Sie schafft neue Möglichkeiten und Transparenz für Planer und Investoren.