

## Kurzbericht zur 2. Onlinebeteiligung zur Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes für Elmshorn

Die Stadt Elmshorn stellt zurzeit ein gesamtstädtisches Mobilitätskonzept auf, das als Grundlage für die Entwicklung der Mobilität in Elmshorn bis zum Jahr 2035 dient. Das Arbeitsprogramm für die Erstellung des Mobilitätskonzeptes teilt sich in zwei Hauptarbeitsphasen: Zum einen die Bestandsanalyse und Entwicklung eines Leitbildes und Zielkonzeptes sowie zum anderen die Konzeptionsphase, die schließlich zum Handlungskonzept führt.

Um vorab ein Meinungsbild der Elmshorner und Elmshornerinnen zu erhalten und erste Defizite sowie räumliche Schwerpunktbereiche zu identifizieren, fand im Herbst 2022 eine Onlineumfrage in Form einer interaktiven Karte zur Ausgangslage statt. Die Ergebnisse der Befragung sind in einem Kurzbericht dokumentiert<sup>1</sup> und in die weitere Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes eingeflossen.

Im Rahmen der Konzeptionsphase wurde zwischen Dezember 2024 und Februar 2025 eine weitere, **zweite Onlinebeteiligung** durchgeführt. Für diese wurden wesentlichen Handlungsbereiche und Maßnahmenvorschläge des Mobilitätskonzeptes für die breite Öffentlichkeit auf einer Onlineplattform aufbereitet. Neben der ausführlichen Information bestand die Möglichkeit zu verschiedenen Themen eigene Einschätzungen, Meinungen und konkrete Hinweise abzugeben.

Die zweite Onlinebeteiligung wurde, wie auch schon die erste Onlinebeteiligung, über ein Onlineportal durchgeführt. Die Bewerbung erfolgte über die städtische Internetseite sowie begleitende Presse- und Öffentlichkeitsarbeit. Die Teilnahme an der Befragung erfolgte ausschließlich freiwillig, durch aktives, eigenständiges Aufsuchen der Beteiligungswebseite durch die Teilnehmenden ohne weitere Zugangsbeschränkungen oder -kontrollen.

Die Beteiligung wurde anonymisiert durchgeführt. Durch das verwendete Onlineportal wurde auf den Zugangsgaräten der Teilnehmenden lediglich Cookies mit einer zufälligen und anonymen ID gesetzt, die Personen die Befragung unterbrechen und zu einem späteren Zeitpunkt fortsetzen können. Es kann damit technisch weder gewährleistet noch überprüft werden, inwieweit Personen ggf. auch mehrfach an der Beteiligung teilgenommen haben.

Die Beteiligung erhebt damit keinerlei Anspruch auf Repräsentativität im Hinblick auf die Einstellungen, Bewertungen und Verhaltensweisen der Elmshorner Bevölkerung. Die Zielsetzung der Onlinebeteiligung ist vielmehr, Meinungsbilder, Hinweise und Rückmeldungen zu den entwickelten Maßnahmenvorschlägen erhalten, die fachplanerisch bewertet werden und auf Basis dieser Bewertung ggf. bei der weiteren Strategie- und Maßnahmenkonzeption berücksichtigt werden.

---

<sup>1</sup> Vgl. GGR / Planersocietät / urbanus: Kurzpapier zu den Ergebnissen der Onlinebeteiligung zur Erarbeitung eines Mobilitätskonzeptes für Elmshorn. Hamburg, Juli 2023

Die Onlinebeteiligung war in die in Abbildung 1 dargestellten Bereiche gegliedert. Dabei war es für die Teilnehmende möglich, sowohl alle Bereiche als auch nur einzelne Bereiche in beliebiger Reihenfolge anzusehen und die jeweiligen Fragen zu beantworten.

Abbildung 1: Inhaltliche Gliederung der Onlinebeteiligung

## Zu welchen Inhalten möchten Sie mehr erfahren?

- Allgemeine Informationen
- Neue Mobilitätskultur
- Lebenswerte Quartiere
- Rad- und Fußverkehr aufwerten
- ÖPNV und Mobilitätsangebote ausbauen
- Kfz-Verkehr organisieren
- Umfrage abschließen

Sie werden anschließend zurück zu dieser Seite geleitet und können sich das nächste Themenfeld aussuchen.

**Hinweis: Sie können die Befragung jederzeit unterbrechen und an einem anderen Tag weiterführen.**

Wenn Sie sich genug informiert haben, können Sie mit dem Button "Umfrage abschließen" die Onlinebeteiligung beenden.

←
→

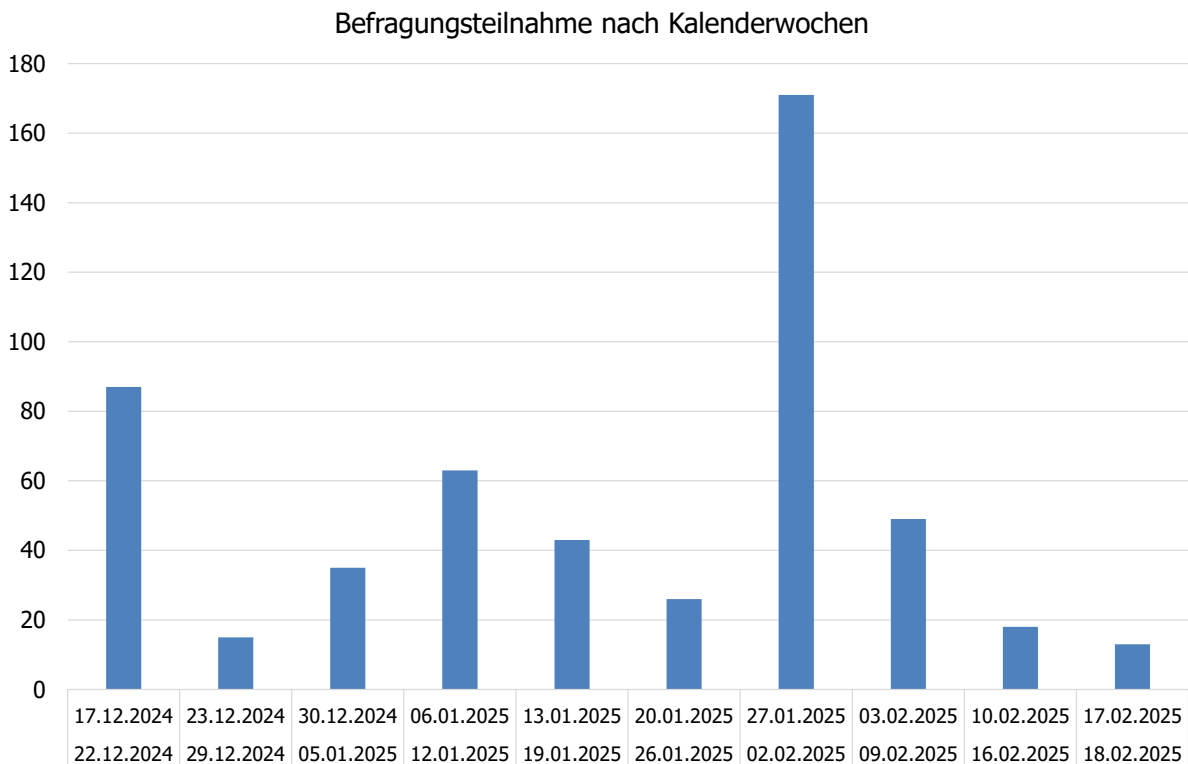
Nachfolgend sind die Ergebnisse der Onlinebeteiligung gegliedert nach den oben aufgeführten Bereichen dokumentiert. Dabei sind jeweils Ausschnitte der Internetseite mit den zugehörigen Auswertungen zusammen dargestellt.

## Beteiligung

Im Zeitraum zwischen Mitte Dezember 2024 bis Mitte Februar 2025 wurde die Internetseite der Onlinebeteiligung insgesamt über 800-mal aufgerufen. Dabei wurden bei 520 Teilnahmen auswertbare Einträge vorgenommen.

Der zeitliche Verlauf über den Beteiligungszeitraum in Abbildung 2 zeigt zunächst eine höhere Beteiligung direkt nach der Freischaltung des Beteiligungsportals sowie in der ersten vollständigen Arbeitswoche des Jahres 2025 nach den Feiertagen und Schulferien. Die höchste Beteiligung konnte zwischen dem 27.01. und dem 02.02. erzielt werden, nachdem nochmals in der Presse auf die Beteiligung aufmerksam gemacht wurde.

Abbildung 2: Teilnahme an der Onlinebeteiligung im Zeitverlauf



Von den insgesamt 520 Teilnahmen mit auswertbaren Einträgen wurden bei einem Drittel (167) die Erhebung abgeschlossen und die Schlussfragen zu Alter und Geschlecht beantwortet. Bei zwei Drittel der Teilnahmen wurden nur Teile der Befragung absolviert bzw. die Erhebung nicht komplett abgeschlossen.

Die von den Teilnehmenden gemachten Angaben zu ihrem Geschlecht und Alter zeigen eine leicht stärkere Teilnahme von Männern. Bei den Altersgruppen dominiert die Gruppe der 30- bis 49-Jährigen (vgl. Abbildung 3). Die Teilnehmenden der zweiten Onlinebeteiligung sind damit im Schnitt etwas jünger als bei der ersten Onlinebeteiligung, bei der die Gruppe der 50- bis 64-jährigen die stärkste Gruppe stellte.

Abbildung 3: Soziodemographische Daten der teilnehmenden Personen

**Geschafft! Klicken Sie unten auf "Fertig!" und ihre Ergebnisse werden gespeichert.**

Verraten Sie und noch, wie alt Sie sind?

- unter 18 Jahre
- 18 bis 24 Jahre
- 25 bis 29 Jahre
- 30 bis 49 Jahre
- 50 bis 64 Jahre
- 65 bis 74 Jahre
- über 74 Jahre

Verraten Sie uns Ihr Geschlecht?

- weiblich
- männlich
- divers

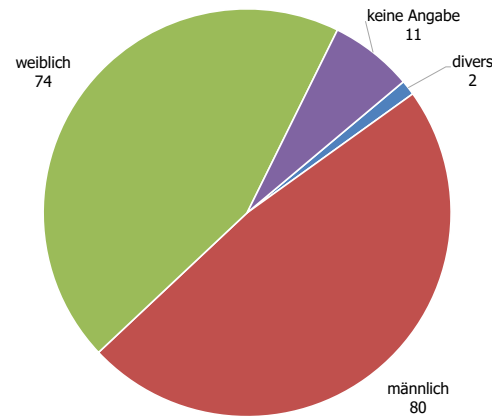
**Danke für Ihre Teilnahme!**

Über den Fortschritt der Arbeiten zum Mobilitätskonzept informieren wir Sie fortlaufend auf der Internetseite <https://www.elmshorn.de/Wirtschaft-Stadtentwicklung/Mobilitätskonzept/>.

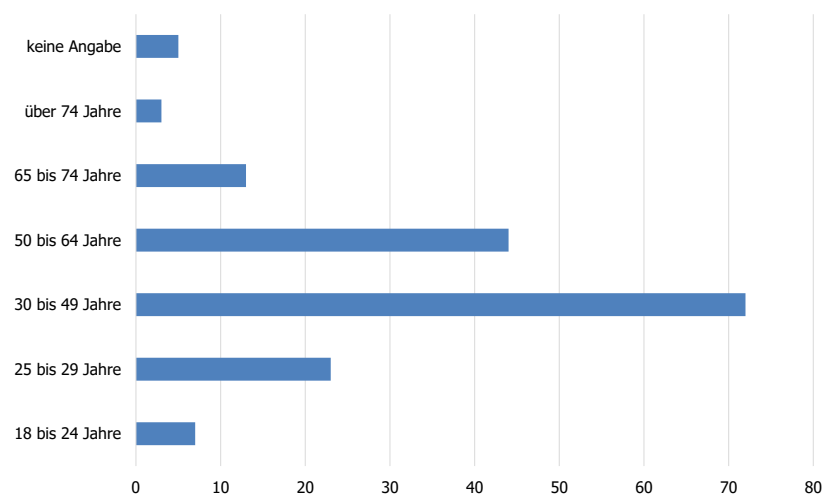
Falls Sie uns weitere Informationen und Einschätzungen geben möchten, schreiben Sie uns gerne eine E-Mail: [mk-elmshorn@ggr-planung.de](mailto:mk-elmshorn@ggr-planung.de)

← **FERTIG**

Anzahl Befragte nach Geschlecht



Anzahl Befragte nach Altersgruppen



Im Zuge der Auswertungen wurden ca. 35-40 Teilnahmen erkannt, die durch eine grundsätzliche Ablehnung des Mobilitätskonzepts sowie vor allem ein weitgehend übereinstimmendes Antwortverhalten bei den einzelnen Fragen bis hin zu sehr ähnlichen Formulierungen bei Freitextantworten gekennzeichnet sind. Diese Teilnahmebeiträge sind gekennzeichnet durch:

- Höhere Verkehrssicherheit und mehr gegenseitiges Verständnis und Rücksichtnahme werden bei allen Einträgen als „total unwichtig“ bewertet (vgl. Abbildung 4).
- Die Frage nach eigenem Engagement wird fast ausnahmslos verneint und darüber hinaus von einem erheblichen Teil (21 Beiträge) auch mit „kein Interesse“, „überflüssig“, „habe wichtigeres zu tun“, „völlig überbewertet“, „Quatsch“, „Nebensächlichkeit“, „armselig wer da mitmacht“ oder „Schrott“ kommentiert (vgl. Abbildung 5).
- Es werden ausnahmslos keinerlei Angaben zu den Fragen
  - zur Priorisierung von Maßnahmen zur Schulwegsicherheit (vgl. Abbildung 7)
  - zur Gestaltung von Fahrradstraßen (vgl. Abbildung 9 + Abbildung 10)
  - zu den wichtigsten Aspekten für einen attraktiven ÖPNV (vgl. Abbildung 13)
- Auf die Frage „Welche Ziele im Stadtgebiet künftig mit dem ÖPNV besser erreichbar sein sollten“ wurde oftmals mit „keine“, „unnötig“, „unwichtig“, „brauche ich nicht“ oder auch „es gibt schon genug Haltestellen“ geantwortet.
- Zu den Fragen zur beruflichen Mobilität (vgl. Abbildung 17+ Abbildung 18 + Abbildung 19) wird bei allen Teilnahmen angegeben, dass
  - Fahrrad und ÖPNV nie auf dem Weg zur Arbeit genutzt werden
  - keine der genannten Optionen eine stärkere Nutzung von Fahrrad bzw. ÖPNV bewirken könnte
  - dass nicht von zu Hause gearbeitet wird
  - dass kein Interesse an Car- oder Bike-Sharing-Angeboten besteht
- Bei den Fragen zum Umstieg auf E-Fahrzeuge (vgl. Abbildung 21) wird ausnahmslos geantwortet: „Keine der genannten Optionen. Ich finde Verbrenner besser.“ Bei der Auswahlfrage bzgl. der Wünsche zur Ladeinfrastruktur werden in keinem Fall Angaben gemacht.
- Ausschließlich bei den Fragen zur Bündelung und verträglichen Abwicklung von Lkw-Verkehren (vgl. Abbildung 22) wurden sehr unterschiedliche Antworten in der gesamten Bandbreite zwischen Zustimmung, Ablehnung und „Weiß nicht“ gegeben.
- Die Teilnahmen sind alle vollständig abgeschlossen worden und es wurden bei allen Teilnahmen Angaben zu Geschlecht und Altersgruppe gemacht.

Darüber hinaus sind die Teilnahmen dieser Gruppe in den weitaus meisten Fällen durch grundsätzlich ablehnende Eintragungen bei der Abschlussfrage „Was Sie uns noch sagen möchten“ gekennzeichnet. Die entsprechenden Freitexteinträge sind im Folgenden auszugsweise als Zitate dokumentiert, so dass sie eigenständig bewertet werden können.

Bei den weiteren Auswertungen in den nachfolgenden Abschnitten werden die Einträge dieser Gruppe nicht separat ausgewiesen. Die oben dargestellten Aspekte sind daher bei der Interpretation der Ergebnisse zu den einzelnen Fragen jeweils zu berücksichtigen.

*„Wie kommt man nur auf solch einen Schwachsinn? Lebenswerte Quartiere, neue Mobilitätskultur, Tempo 30, Velorouten, Fahrradstraßen - alles überflüssiger und unnützer Scheiß! Wer will schon eine neue Mobilitätskultur? Wollen wir nicht und brauchen wir nicht. Anstatt sich mit solchen Nebensächlichkeiten und nervigen Wünschen von unbedeutenden Randgruppen zu beschäftigen, sollten die wirklichen Probleme angepackt werden. Wir brauchen ausreichend Parkplätze und gut ausgebaute Straßen für unsere Autos! Denn kein Autofahrer wird jemals auf sein Auto verzichten. Man kann auf Radfahren und ÖPNV verzichten. Denn das sind keinerlei Alternativen zum Auto. Autos sind unverzichtbar. Und Radfahrer runter von den Straßen!“*

*„Sie scheinen zu vergessen oder zu verdrängen, dass der große, überwiegende Teil der Menschen überhaupt keine Veränderungen will. Weder Mobilitätswende noch Verkehrswende. Da ist bei den Meisten gar kein Interesse da. Also jeder einzelne der hier im sogenannten "Konzept" erwähnten Vorschläge ist richtiger Schwach-sinn!!!!!! Wer will so einen Mist denn? Einige wenige grüne Ökos und die Politik. Die wollen uns diesen ganzen Mist aufzwingen. Und wir sollen das einfach so hinnehmen. Dabei zielt alles ausschließlich gegen Autofahrer mit ganz massiven Einschnitten und Verschlechterungen. Richtig übel und völlig unüberlegt. Weder wollen die Autofahrer Tempolimits, noch werden die gebraucht. Auch sind Fahrradstraßen und dieser ganze Blödsinn so richtig überflüssig. Also weg damit! Und auf gar keinen Fall noch mehr Tempolimits!!!!!!!!!!!!“*

*„Geht's noch? Was sollen diese Schikanen von Autofahrern? Hier scheint man völlig zu vergessen, dass Autofahrer eine ganze Menge Geld bezahlen müssen, um mit dem Auto fahren zu können. Ganz im Gegenteil zu Radfahrern, die keinerlei Steuern und Abgaben fürs Radfahren bezahlen. Dadurch haben die aber auch keinerlei Anspruch auf der Straße fahren zu dürfen. Solange die nichts bezahlen müssen, haben Radfahrer sich dem Autoverkehr unterzuordnen und hinten anzustellen! Wo leben wir denn? Eigene Straßen für Radfahrer und überall Tempo 30, damit die sich breit machen können? Auf gar keinen Fall. Den Platz brauchen wir für Autos. Schließlich ist ein Auto unverzichtbar, im Gegensatz zu Fahrrädern und Bussen. Zudem ist es lediglich ein Klimawandel, nicht mehr. Also halb so schlimm. Und der rechtfertigt noch lange nicht diese drastischen, vollidiotischen und völlig überzogenen Maßnahmen. Also, wir brauchen weder eine Verkehrswende noch Fahrradstraßen. Und schon gar keine weiteren Tempolimits!“*

*„Es ist schon sehr erschreckend, auf welche absurde und saublöde Ideen manche, spezielle Menschen so kommen. So wie bei diesem angeblichen Mobilitätskonzept, was aber keines ist. Das, was hier vorgeschlagen wird, ist einfach nur widerlich und gleichzeitig absolut lächerlich. Solange hier ein Kampf gegen Autos und Autofahrer geführt wird, wird es in der breiten Bevölkerung nicht akzeptiert werden.“*

„Als Autofahrer kann ich über die hier gemachten Vorschläge nur den Kopf schütteln. Das ist kein Mobilitätskonzept, das ist eine Anti-Auto Schnapsidee! Meine Familie und ich sind auf Autos angewiesen und brauchen unsere Autos. Ein Umstieg auf Fahrrad oder ÖPNV kommt für uns nicht infrage. Das sind absolut keine Alternativen, da dies nur zu erheblichen Einschränkungen und Verschlechterungen führen würde. Dazu sind wir aber nicht bereit. Nachhaltigkeit, Klimaschutz, Mobilitätswende und dieser ganze Blödsinn spielen bei uns keine Rolle. Deshalb fahren wir auch richtige Autos (Verbrenner-SUVs) und keine E-Autos. Das werden wir auch nicht ändern. Das, was jetzt in dem Konzept vorgesehen ist, führt nicht zum Verständnis und zur Akzeptanz bei weiten Teilen der Bevölkerung. Für die große Mehrheit, die nun mal Auto-fahrer ist, würde dies erhebliche Verschlechterungen bedeuten. Das ist weder richtig, noch notwendig. Das Konzept ist eine Zumutung und gehört in den Müllleimer!“

„Neue Verkehrsversuche wagen ...“ Hier unser Vorschlag: Rückbau aller Fahrradstraßen und Abschaffung sämtlicher Tempo 30 - Zonen. Standardtempo auf 60 erhöhen. Genügend Autoparkplätze. Radfahrer von den Straßen entfernen. Das wäre mal echt brauchbare und sinnvolle Änderungen.“

„Wie kann man diesem ganzen Grünen - Schwachsinn nur auf den Leim gehen? Wiese arbeißen nur Grüne an so einem Konzept? Das ganze ist unterste Schublade! Es wird wirklich endlich Zeit für Politik- und Regierungs-wechsel!!!! Mit den richtigen Parteien an der Macht wird es so einen grünen Öko-Scheiß nicht geben. Da werden den zahlenden Auto-fahrern keine Steine in Weg gelegt. Fahrradstraßen, Velorouten, Lärm-schutz, Tempolimits - all dieser ganze Mist wird nicht stattfinden. Dann ist die Welt auch wieder in Ordnung. Schluss mit der rot - grünen Scheiße!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!“

„Was zum Teufel soll uns hier für ein Grünen-Dünnschiss aufgezwungen werden?? Wer will denn tatsächlich so einen Schrott haben? Doch nur eine Handvoll Öko-Spinner, bestehend aus Weicheiern, Heulsusen und Jammerlappen. Kein normaler, gebildeter Mensch würde auf solch absurde Idee kommen. So einen Scheiß braucht wirklich niemand.“

„#keinertopolimits #scheißaufklimaschutz“

## Neue Mobilitätskultur

Unter dem Gliederungspunkt „Neue Mobilitätskultur“ wurden insbesondere Fragen zu den Bereichen Verkehrssicherheit und Schulwegsicherheit gestellt.

Auf die Eingangsfrage „Wie wichtig ist Ihnen eine höhere Verkehrssicherheit mit mehr gegenseitigem Verständnis und Rücksichtnahme?“ antwortete – mit Ausnahme der oben dargestellten Gruppe, die das Mobilitätskonzept grundsätzlich ablehnt – der weitaus überwiegende Teil mit „wichtig“ bis „sehr wichtig“ (s. Abbildung 4).

Nur ein sehr geringer Teil der Teilnehmenden engagiert sich jedoch bereits heute aktiv sei es in Verbänden, Vereinen oder Initiativen oder auch als Einzelinitiative zu konkreten Fragen bzw. Anliegen (15 Teilnehmende). Vier Befragte können sich ggf. ein Engagement in der Zukunft vorstellen (vgl. Abbildung 5).

Die Möglichkeit, die aktuellen Schulwege der Kinder einzuzeichnen, wurde 24-Mal genutzt. Die in Abbildung 6 entsprechend dargestellten Wege zeigen ein sehr heterogenes Bild aus einerseits nahräumlichen Wegen, andererseits aber auch längeren Wegen durch das gesamte Stadtgebiet.

Die vorgeschlagenen Maßnahmen zur Schulwegsicherheit wurden von 60 Teilnehmenden priorisiert. Die höchste Priorität wurde der Einrichtung von mehr Zebrastreifen und sicheren Querungsstellen, gefolgt von der Einführung von Schulstraßen beigemessen. Eine mittlere Priorität ergab sich für Maßnahmen zur gemeinsamen Bewältigung des Schulweges sowie für spezielle Aktionen für Kindern. Die im Vergleich niedrigste Priorität wurde der Einrichtung von „Hol- und Bringzonen für Elterntaxis“ beigemessen (vgl. Abbildung 7).

Abbildung 4: Bedeutung von Verkehrssicherheit, gegenseiligem Verständnis und Rücksichtnahme



Abbildung 5: Engagement für Verkehrssicherheit

Neue Mobilitätskultur (2/5)

### Übergreifende Verkehrssicherheitsarbeit dauerhaft etablieren

In Elmshorn engagieren sich bereits eine Reihe von Institutionen für die Erhöhung der Verkehrssicherheit. Dies reicht von Stadtverwaltung und der Polizei, über die Schulen, die Fahrschulen bis zu verschiedenen Verbänden und Initiativen. Auf dieser Basis gilt es die verschiedenen Aktivitäten weiter zu qualifizieren, auszubauen und zu koordinieren.

Ansatzpunkte hierfür sind unter anderem:

- Strukturen zu schaffen, die die gegenseitige Information und ggf. Koordination aller Verkehrssicherheitsaktivitäten in der Stadt sicherstellen (z.B. verantwortliche Person in der Verwaltung, Newsletter, Internetseite, halbjähriges/jährliches Forum aller Beteiligten)
- Zustand und Planungen für Straßen und Wege weiter zu verbessern, in dem Verkehrssicherheitsaudits bei Neuplanungen und im Bestand vorgenommen werden

Was ist ein Sicherheitsaudit? 🚗

Die Erhöhung der Verkehrssicherheit ist aber vor allem **eine Aufgabe für uns alle!** Zahlreiche gute Beispiele aus Deutschland zeigen, dass gerade auch kleinere Verbände, Vereine und private Initiativen wirkungsvolle Aktionen und Aktivitäten für eine bessere, gemeinsame Mobilitätskultur und eine höhere Verkehrssicherheit umsetzen können.

Ihr Engagement ist gefragt! 🙋

←
→

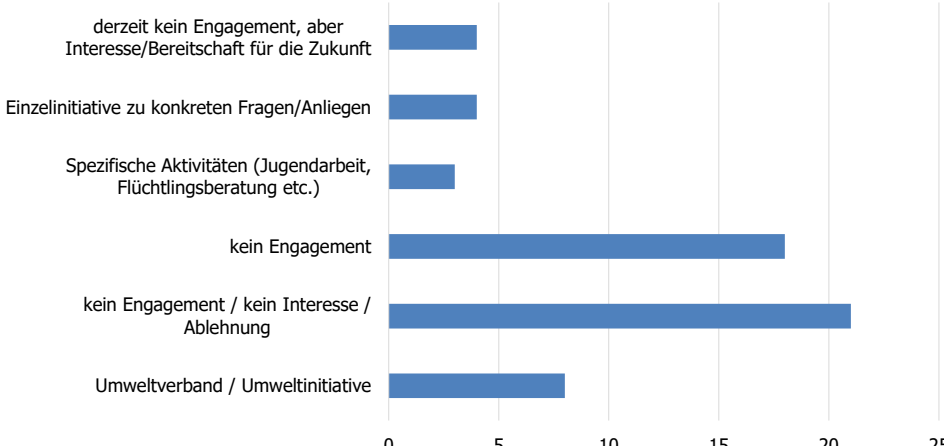
Ihr Engagement ist gefragt! ×

Wie engagieren Sie sich bereits heute z.B. im Rahmen von Verbänden, Vereinen oder Initiativen für eine Erhöhung der Verkehrssicherheit bzw. was könnten Sie sich vorstellen, persönlich in der Zukunft in dieser Richtung zu tun?

FERTIG ✓

**"Wie engagieren Sie sich bereits heute z.B. im Rahmen von Verbänden, Vereinen oder Initiativen für eine Erhöhung der Verkehrssicherheit bzw. was könnten Sie sich vorstellen, persönlich in der Zukunft in dieser Richtung zu tun?"**

(58 Befragte mit Angaben)



Engagement Level	Anzahl Befragte
derzeit kein Engagement, aber Interesse/Bereitschaft für die Zukunft	4
Einzelinitiative zu konkreten Fragen/Anliegen	4
Spezifische Aktivitäten (Jugendarbeit, Flüchtlingsberatung etc.)	3
kein Engagement	18
kein Engagement / kein Interesse / Ablehnung	21
Umweltverband / Umweltinitiative	8

Abbildung 6: Schulwege

Neue Mobilitätskultur (3/5)

### Sichere Schulwege



#### Schulwegpläne

- koordiniertes Aufstellen von Schulwegplänen
- fahrradfreundliche Schulen
- pro Jahr zwei Schulwegpläne überprüfen und auf digitaler Basis fortschreiben
- Aufstellen von "Kinderstadtplänen"

Gibt es für "meine" Schule schon einen Schulwegplan?

Zeigen Sie uns den Schulweg Ihres Kindes...

#### Schulisches Mobilitätsmanagement

Verkehrssicherheit und selbstständige Mobilität für Kinder und Jugendliche sind Teil eines schulischen Mobilitätsmanagements. Elemente können sein:

- Mobilitätserziehung und Fahrradtraining als Präventionsaufgabe
- Sicherheitsaudits und koordinierte Aufstellung von einheitlichen Schulwegplänen auf digitaler Basis
- sichere Schulwege durch Aktionen, Walking-Bus-Angebote, Eltern-Drop-off-Zonen...

Priorisieren Sie Maßnahmen der Schulwegsicherheit

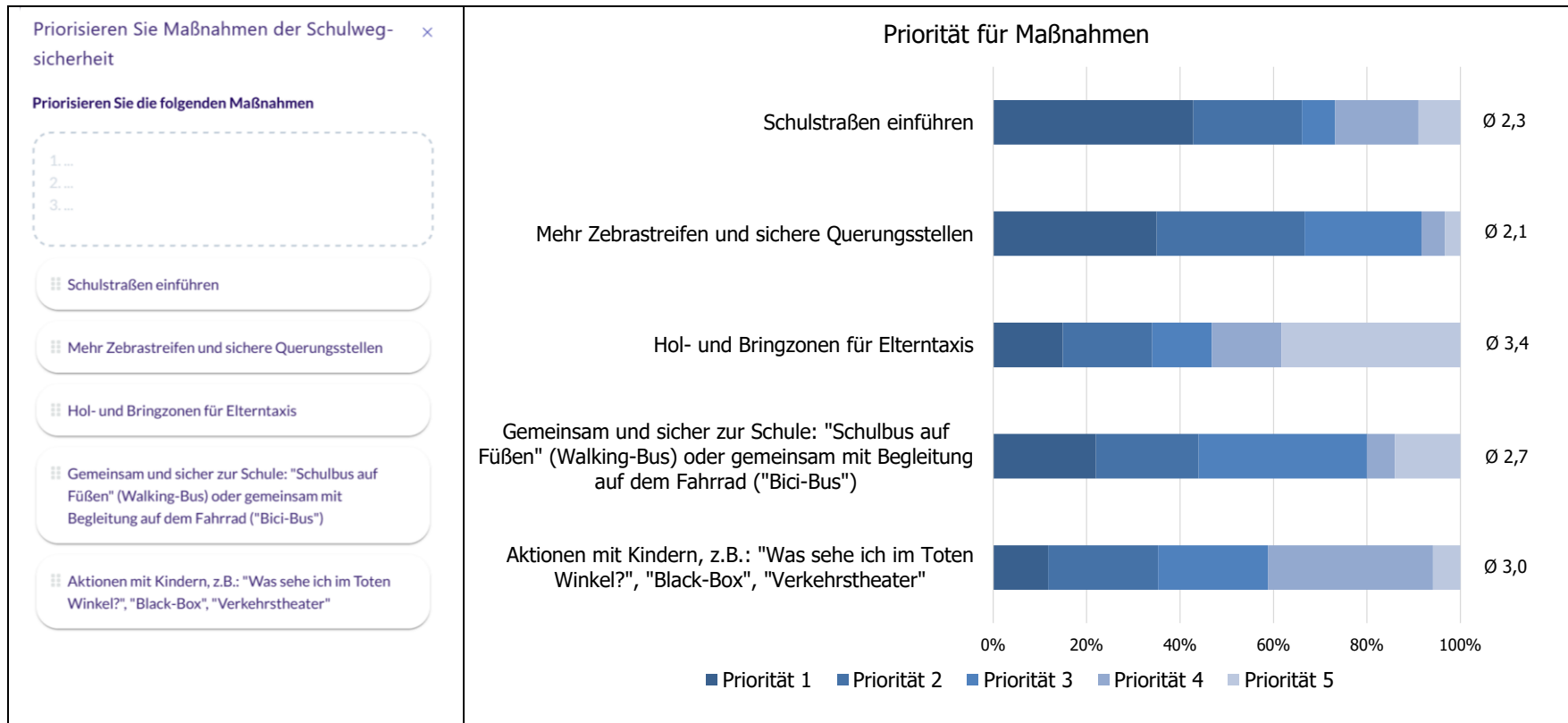
←
→

### Von den Befragten eingezeichnete Schulwege



Quelle: eigene Darstellung – Kartengrundlage: openstreetmap.org (© OpenStreetMap-Mitwirkende)

Abbildung 7: Priorität für Maßnahmen der Schulwegsicherheit



## Rad- und Fußverkehr aufwerten

Im Themenfeld „Rad- und Fußverkehr aufwerten“ bestand zunächst die Möglichkeit, Hinweise und Anregungen zu den einzelnen Routen des Radverkehrsnetzes abzugeben (vgl. Abbildung 8). Hiervon wurde in 44 Fällen Gebrauch gemacht. Die meisten Kommentare entfielen dabei auf die Veloroute 1 (10 Kommentare) und die Veloroute 4 (8 Kommentare).

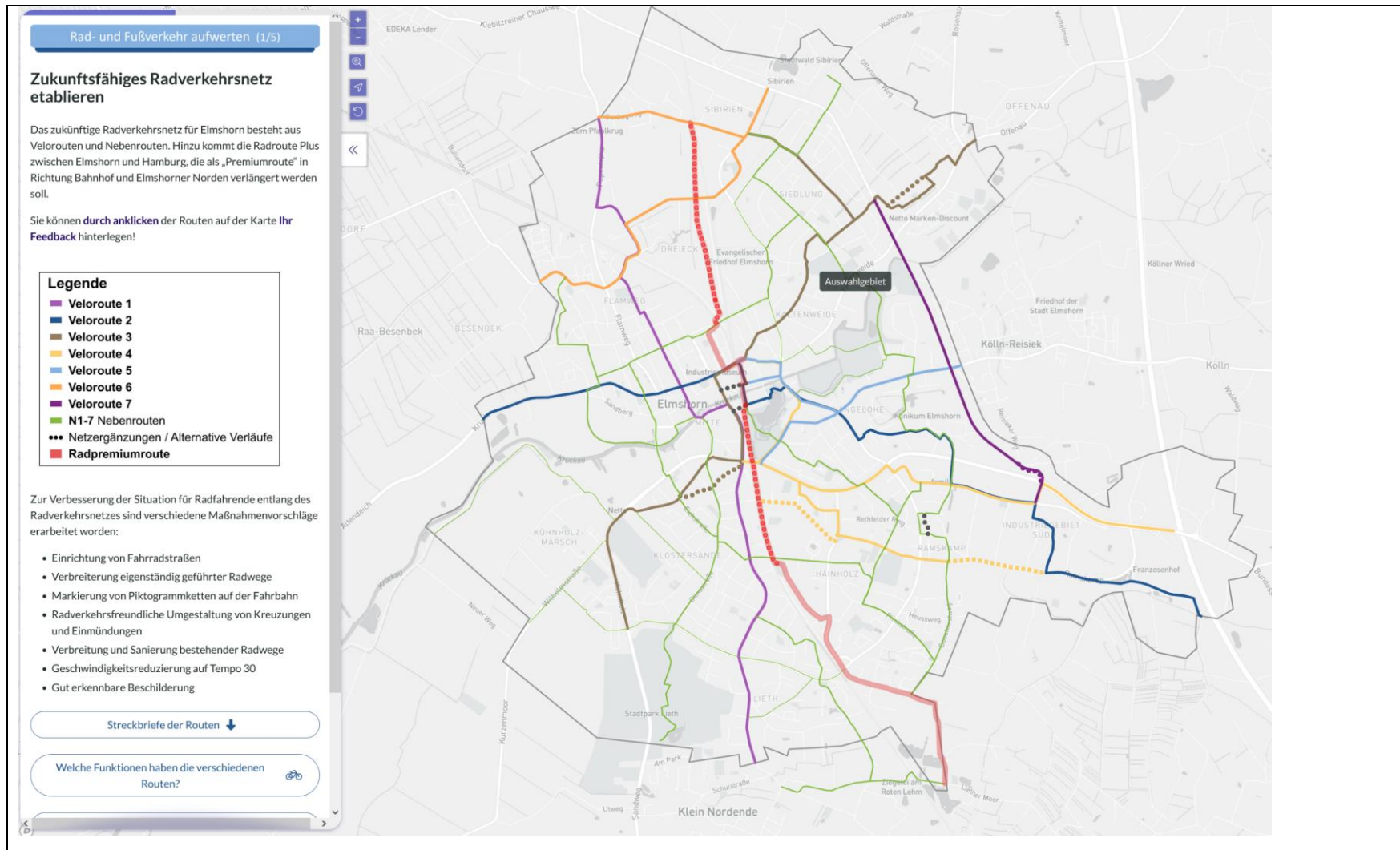
Der Vorschlag für die zukünftige Gestaltung von Fahrradstraßen wurde von den weitaus meisten antwortenden Personen als gut bis sehr gut bewertet (vgl. Abbildung 9).

Bei den gewünschten zusätzlichen Maßnahmen zur sichereren und attraktiveren Gestaltung von Fahrradstraßen in Elmshorn wurde am häufigsten die Hervorhebung der Ein- und Ausgänge genannt. Die drei übrigen Antwortoptionen wurden in etwa gleich häufig von den Teilnehmenden angekreuzt (vgl. Abbildung 9).

Hinsichtlich der Priorisierung dieser zusätzlichen Maßnahmen wurden die Beschränkung auf Kfz-Anliegerverkehre, die Hervorhebung der Ein- und Ausgänge sowie Roteinfärbungen an Kreuzungen und Einmündungen praktisch gleich hoch priorisiert. Die Markierung von Parkplätzen wurde dagegen deutlich geringer priorisiert (vgl. Abbildung 10).

Auf die Abfrage, wo weitere Radabstellanlagen bzw. Abstellanlagen für Lastenräder gewünscht werden, wurden bei 53 Teilnahmen insgesamt 264 Standorte für zusätzliche Radabstellanlagen und 95 Standorte für Abstellanlagen für Lastenräder angegeben. Die Standortvorschläge konzentrieren sich dabei vor allem auf das Stadtzentrum, d.h. vor allem auf die Fußgängerzone und den Bahnhof jeweils inkl. der direkten Umfelder (vgl. Abbildung 11).

Abbildung 8: Feedback zu den einzelnen Velorouten



Veloroute	Feedback
1	ALLE Velorouten sind überflüssig! Die sind derselbe Müll wie Fahrradstraßen und Tempo 30!
1	Darf man die Fußgängerzone am Damm radfahrend queren? Eine Veloroute ist wenig sinnvoll, wenn man zwischendurch durch Fußgängerverkehr schieben muss.
1	Das Verlegen des Fahrradstreifens auf die Straße finde ich super. Allerdings ist die Umsetzung dürftig. Würde man den alten Fahrradweg am Bürgersteig auflösen und einen anständigen baulich getrennten Fahrradstreifen bauen, würde die Akzeptanz sowohl bei Fahrradfahrern als auch Autofahrern steigen. So nehmen die Autofahrer kaum Rücksicht und beachten den Fahrradstreifen nicht und die Fahrradfahrer trauen sich nicht auf dem besseren Weg auf der Straße zu fahren.
1	Die für mich wichtigste. Radwege sind dort stellenweise zu eng und unübersichtlich, besonders Flamweg-Gärtnerstr.!
1	die Radwege sind in sehr schlechtem Zustand. Ein der StVO entsprechendes Überholen nicht möglich.
1	Die Radweghöhe liegt unter der des KFZ Verkehrs = Hohe Blendung bei Dunkelheit. z.Z. ist der Radweg aufgrund starker Schäden unpassierbar.
1	Papenhöhe Radweg liegt unterhalb des KFZ-Verkehrs (Höhenlage), dadurch ergibt sich eine hohe Blendung bei Dunkelheit.
1	Radweg durch Fußgängerzone? Anbindung an Papenhöhe ggf. ungünstig aufgrund der Höhenunterschiede (Papenhöhe) und Radweg Papenhöhe Der Bahnübergang Kaltenhof kann ein Konfliktpunkt darstellen
1	Super zu fahren. Man kommt schnell in die Innenstadt und zurück. Der Radweg auf der Berliner Straße ist aber sehr uneben .
1	Veloroute 1 in Kombi mit Veloroute 6 finde ich sehr sinnvoll
2	Bereich Schulstraße ist ganz wichtig, dass hier was für die Radfahrer passiert, und die Fußgänger. Bitte schnell.
2	Hier ist dringend eine sichere Radroute erforderlich. Ich finde als Alternative aber auch die Route am Rampskamp wichtig. Im gesamten Gebiet ist es morgen unübersichtlich. Es braucht eine klare Trennung von Auto und Rad. Hier ist viel Gewerbe und Arbeit und es pendeln mittlerweile viele Personen mit dem Rad zur Arbeit. Aus meiner Sicht hat dieser Bereich sogar Priorität in der Stadt, weil die Situation so schwierig ist. In anderen Stadtteilen gibt es bessere Radstrecken.
2	Hier wäre ein fahrradgerechter Ausbau sehr wünschenswert, so dass man Industrie-, Einkaufsgebiet, Schule und Kreishaus als Radfahrer gut und gleichberechtigt erreichen kann.

Veloroute	Feedback
2	Radweg vom Ortsschild bis zur Jahnstraße ist sehr schmal und zugewachsen. Teils kaum Platz für Geh- und Radweg durch Bebauung. Im Bereich Schulstraße Fußweg durch Verkaufsstände zugebaut, Fußgänger nutzen den Radweg Kreuzungsbereich zum Flamweg-keine Wartebereiche, Fußgänger stehen auf dem Radweg Querung Kirchenstraße-Sehr unglückliche Ampelphasen für Fuß und Radweg für nur wenige abbiegende PKW in die Sachgasse Kirchenstraße.
3	bei "roter" Ampel steht man, um die Ampel sehen zu können im kreuzenden Fußgängerbereich (Holstenstraße/Königstraße)
3	Das ist eine klasse Lösung und nicht direkt an der Straße. Fraglich ist aber, ob es finanziell lohnt, da an der Hamburger Straße ja ein guter Radweg besteht. Als Radfahrer würde ich die neue Route aber sofort nutzen.
3	Die Einfahrt durch die Pfosten sind eine Schikane, die eine Herabsetzung der Geschwindigkeit erfordert, mit Anhänger kommt man da kaum herum, auch ist nördlich der Wittenberger Straße die Route ein Zick-Zack-Kurs, teilweise extreme Schlaglöcher.
3	Die Veloroute durch die Hermann-Sudermann-Allee 36 sollte schnellstmöglichst hinter der Dittchenbühne entlang geführt werden, da von den Grundstücken aus die Straße nicht einsichtig ist. Es gibt keine Fußwege und es ist schon zu Zusammenstößen von Radfahrern und Fußgängern gekommen.
3	Diese Route ist schwierig zu finden mit den vielen Haken.
3	Fahrbahnschäden in der Amanda- und Apenrader Straße. Markierungen "Fahrradstraße" verblichen
3	Hier wäre Platz für einen sehr guten getrennten Fahrradweg und es ist eine häufig genutzte Strecke. Der jetzige Fahrradweg ist super nervig aufgrund der zahlreichen ein und Ausfahrten. Auf dem Weg von Nord nach Süd existiert gar kein Fahrradweg und man ist zur Mitbenutzung des Fußgängerweges gezwungen. Es existiert überwiegend keine Akzeptanz bei den Autofahrern, dass man mit dem Fahrrad den Autofahrstreifen nutzt.
3	ich dachte Fahrradfahrer haben Vorrang auf Velorouten. Mir scheint, dass es den Autofahrern nicht so klar ist. Vielleicht deutlichere Hinweise.
4	Bauliche Trennung des Verkehrsraumes für Kfz und Radfahrer durch Bordsteinanlage zwischen Langelohe und Hamburger Straße. Radwege verbreitern und Radfahrer aus dem Verkehrsraum der Kfz fern halten
4	Der Bereich Rampskamp benötigt dringend eine sichere Radroute die ein Stück weit mehr vom Autoverkehr getrennt ist. Hier sind morgen viele Autos unterwegs (Pendelstrecke zur Autobahn und Eltern mit den Kindern der Leibnitz Schule). Gerade im Winter und bei schlechten Sichtverhältnissen wie Regen wird es schon sehr gefährlich.

4

Der Weg ist toll. Er schleicht fernab von dem Autoverkehr durch Elmshorn. Schade ist, dass er leider grausam zu fahren ist aufgrund von langen Ampelphasen und schlechten Wegen sowie holprigen Übergangsstellen

Veloroute	Feedback
4	Es sollte einen durchgehenden Fahrradweg für Schüler der Leibniz Schule geben, der der Anzahl der Schüler gerecht wird und sicher genutzt werden kann. Mit den beschriebenen Velorouten werden nur einzelne Teile des Ramskamps betrachtet.
4	Exemplarisch für diese Kreuzung: Bedarfsampeln für Fußgänger und Radfahrer benötigen lange Vorlaufzeiten bis zur nächsten Grünphase - teilweise haben Autofahrer und der gleichen Richtung eine Grünphase, während für Fußgänger & Radfahrer weiterhin rot geschaltet ist.
4	neuralgischer Punkt ist die Ampelschaltung für Radfahrer/Fußgänger an der Kreuzung Hamburger Str. / Berliner Str. . Ampel Berliner Str. beim Bäcker muss automatisch schalten, heute oft nur on demand. - Generell sind die Ampelphasen für Fußgänger u. Radfahrer an dieser Kreuzung zu kurz.
4	Radverkehr auf der Straße stört massiv, dort ist ein breiter Radweg vorhanden, der auch genutzt werden sollte.
4	Wichtiger Schulzubringer. Ein Teil Kopfsteinpflaster, nicht so ideal zum Radfahren, gerade in der kalten Jahreszeit.
6	Betr: Abschnitt 5, Sibirien Verstärkt zunehmender LKW-Verkehr und Schwerlastverkehr statt Mischverkehr u. KFZ. Gefahrenstellen für schnelle Radfahrer durch zu schmale Gehwege und direkte Ausfahrten der Anwohner. Tempo 30 für Fahrzeuge bitte forcieren. Halteverbotschild für die Straße Sibirien ist schlecht erkennbar, da etwas zurückgezogen in Straße Am Fuchsberg angebracht, dadurch oft falschparkende LKW die kurz "nur was einkaufen" wollen, die wiederrum Anwohner und Radfahrer beim queren behindern. Der Gehweg/"Radweg" ab Sibirien 21 in Richtung Wittenbergerstraße sollte regelmäßig vom Gras befreit werden, da kommt tlw. eine ganze Gehwegplatte (50cm) zum Vorschein. Das Gleiche gegenüber im Bereich des "Teiches", hier Gehweg und Sträucher stützen. Geht schnell kostet nichts. Bei Nahkauf eine Abstellfläche für die ERoller anlegen, einfach mal beim Architekten fragen, der ist bestimmt gesprächsbereit. Die Roller stehen häufig mitten im Weg. Keiner meldet die zu kompliziert.
6	Diese Route geht doch auch durch die Gärtnerstraße. Dieses wird in Ihrem Bericht nicht angesprochen. Das ist doch eigentlich nicht in Ordnung, dass eine so enge Straße, in der noch nicht einmal die Fußgänger genügend Platz haben, eine Veloroute verläuft.
7	Superwichtige Route. Aktuell gibt es keinen sicheren Weg vom Fahrradweg Wittenberger Straße rüber zum Grauen Esel. Immer ist die Tankstelle im Weg.
7	Wie soll der Übergang über die Hamburger Straße gestaltet werden? Im Moment ist man als Radfahrer gezwungen, nach der Überquerung der Fußgängerampel ein Stück auf der falschen Seite zu fahren, ehe man hinter der Tankstelle die Straße queren kann.

Veloroute	Feedback
N-2	Die Ampelanlage muss hier den Radverkehr besser berücksichtigen
N-2	Dies ist eigentlich die Veloroute 5. <a href="https://www.elmshorn.de/media/custom/2326_7215_1.PDF?1508976620">https://www.elmshorn.de/media/custom/2326_7215_1.PDF?1508976620</a> Sie ist eine wichtige Achse zwischen der Wasserstraße dem Wedenkamp, die fast vollständig geradeaus verläuft. Die Eichstraße ist dabei ein Nadelöhr und sollte dringend überplant (z. B. Fahrradstraße) werden.
N-2	Dies ist eine wichtige Achse zwischen der Wasserstraße (darüber hinaus Ramskamp und Hainholz) dem Wedenkamp (darüber hinaus richtung Horst / Glückstadt), die fast vollständig geradeaus verläuft. Die Eichstraße ist dabei ein Nadelöhr und sollte dringend überplant (z. B. Fahrradstraße) werden. Eine Degradierung zur Nebenstrecke halte ich für falsch.
N-2	Schleusengraben/Gerberstr. Fahrrad wird z.Z. durch Bedarfsampel diskriminiert. Wedenkamp/Edeka Fahrrad hat z.Z. einen hohen Aufwand die Kreuzung zu passieren/abzubiegen und läuft Gefahr durch Abbiege-/ bzw. Fließverkehr
N-4	Der Philosophenweg ist in einem miserablen Zustand, hier wäre eine neue Asphaltdecke wünschenswert.
N-5	sehr sinnvoll, vor allem auf der Ost-West-Brücke müssten die Bürgersteige für Radfahrer besser befahrbar sein
N-6	Bauliche Trennung des Verkehrsraumes für Kfz und Radfahrer durch Bordsteinanlage zwischen Südufer und Schloßstraße. Radwege verbreitern und Radfahrer aus dem Verkehrsraum der Kfz fern halten
N-6	Diese Route wäre die perfekte Anbindung an die Innenstadt via Zugang über den Damm. Ausbau des Radweges an der Ollnsstraße dringend notwendig.
N-6	In der Ollnsstraße ist der Fahrradverkehr nur bis zur Hälfte auf einem Radweg und anschließend nur noch auf der Straße möglich.
N-6	Wie wäre es mit einem Fahrradweg auf einer Veloroute? Kreuzung Berliner Straße in Richtung Ollnsstraße: Fahrräder werden linkseitig geführt, dann hört der Radweg auf --> Kopfsteinpflaster, kein Radweg. Vormstegen sollte mind für die Dauer der Baustelle des Rathauses eine Fahrradstraße werden - für die Schulkinder morgens lebensgefährlich. Kein Radfahrer macht einen Umweg, der ungefähr genauso lang ist, wie der gesamte Weg.

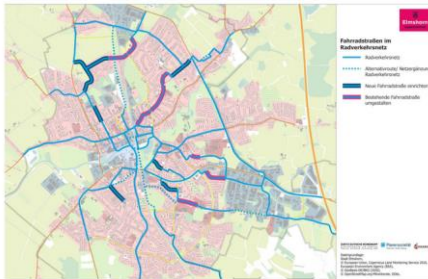
Abbildung 9: Beurteilung des Gestaltungsvorschlags für Fahrradstraßen

Rad- und Fußverkehr aufwerten (2/5)

### Fahrradstraßen

Die bestehenden Fahrradstraßen in Elmshorn sind zum Teil nur schlecht als solche erkennbar und es gibt Konflikte mit dem Kfz-Verkehr.  
Deshalb sollen **einheitliche Gestaltungsstandards und Qualitätsmerkmale** für die Umsetzung von Fahrradstraßen in Elmshorn formuliert werden, um einen **Wiedererkennungswert** und eine **selbsterklärende Infrastruktur** zu schaffen.

Neben bestehenden Fahrradstraßen, die nach den neuen Standards umgestaltet werden, sollten auch weitere Fahrradstraßen neu eingerichtet werden.



Fahrradstraßen im Radverkehrsnetz  
— bestehende Fahrradstraßen  
— planmäßige Neugestaltung  
— neue Fahrradstraßen nach dem Standard  
— planmäßige Fahrradstraßen nach dem Standard

Beispiel-Visualisierung (Vorher-Nachher)

Sagen Sie uns Ihre Meinung!


Welche Regeln gelten in einer Fahrradstraße?

Gestaltungsmerkmale im Detail


← →

Beispiel-Visualisierung (Vorher-Nachher) ×

Fahrradstraße Friedenstraße (Ist-Zustand)



Gestaltung der Fahrradstraße Friedenstraße (Gestaltungsvorschlag)



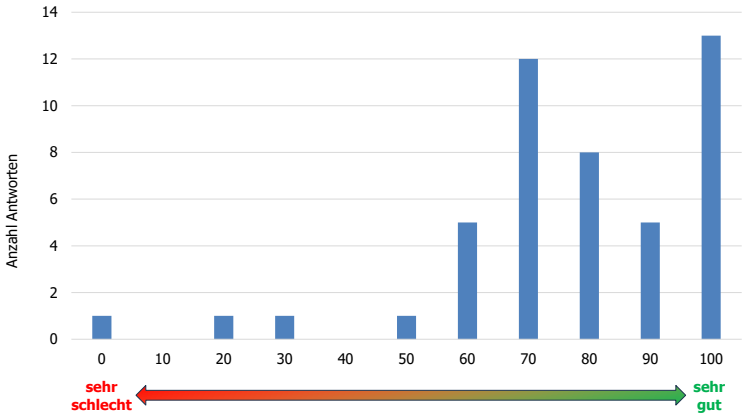
Wie finden Sie die den Gestaltungsvorschlag insgesamt?

sehr schlecht 

 sehr gut

FERTIG ✓

**"Wie finden Sie den Gestaltungsvorschlag insgesamt?"**  
(47 Antworten)



Rating (0-100)	Anzahl Antworten
0	1
10	0
20	1
30	1
40	0
50	1
60	5
70	12
80	8
90	5
100	13

Abbildung 10: Zusätzliche Maßnahmen in Fahrradstraßen

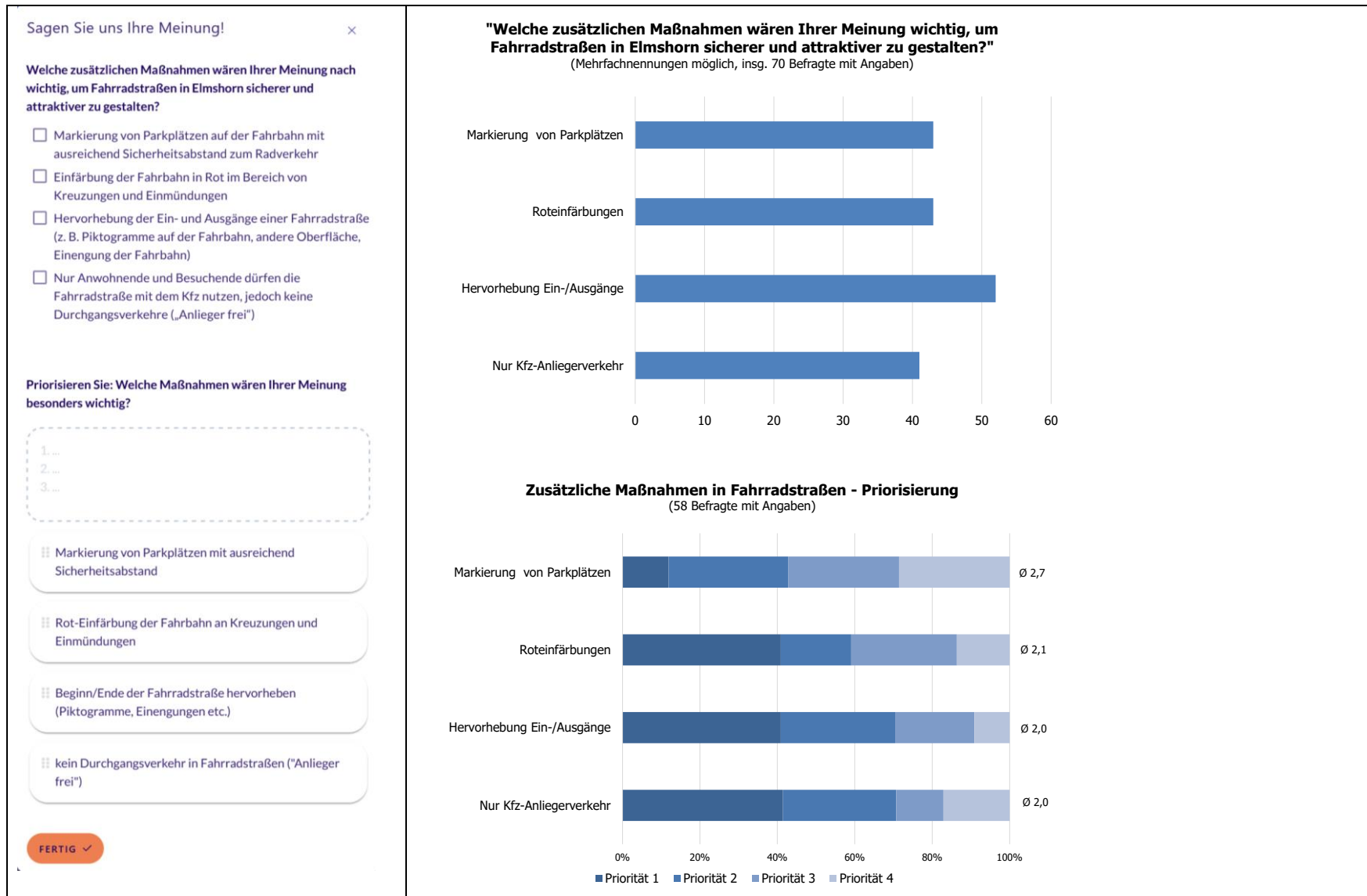


Abbildung 11: Radabstellanlagen

Rad- und Fußverkehr aufwerten (3/5)

### Attraktive Radabstellanlagen

Radabstellanlagen sind ein wichtiger Bestandteil der Radverkehrsförderung. In Elmshorn entsprechen viele Radabstellanlagen jedoch nicht mehr den aktuellen Standards oder sind nur in unzureichender Anzahl vorhanden.

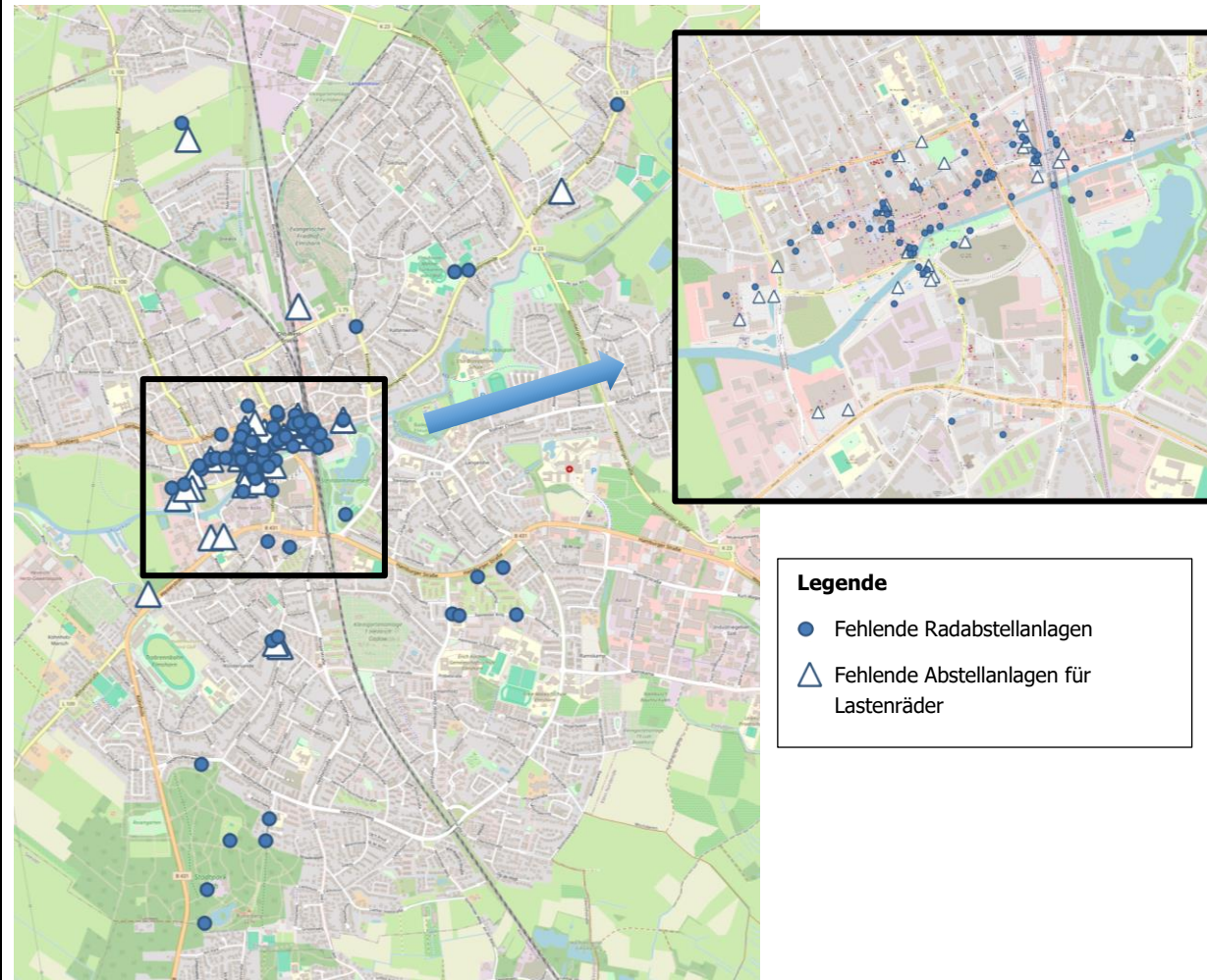
Aus diesem Grund sollen in Elmshorn **attraktive und sichere Radabstellanlagen** an wichtigen Zielorten von Radfahrenden entstehen. In Abhängigkeit von ihrem Standort sollen die Radabstellanlagen **unterschiedliche Ausstattungsmerkmale** bieten.

Wo fehlen weitere Radabstellanlagen?

Hier sollte eine Radabstellanlage für Lastenräder stehen

Was sollten attraktive Radabstellanlagen bieten?

Welche Ausstattung sollen Radabstellanlagen in Elmshorn haben?



#### Legende

- Fehlende Radabstellanlagen
- △ Fehlende Abstellanlagen für Lastenräder

## ÖPNV und Mobilitätsangebote ausbauen

Auf die Frage „Welche Ziele im Stadtgebiet künftig besser erreichbar sein sollten“ wurde – mit Ausnahme der oben dargestellten Gruppe, die das Mobilitätskonzept grundsätzlich ablehnt und Verbesserungen im ÖPNV grundsätzlich für unnötig hält – bei 49 Teilnahmen Angaben gemacht. Dabei wurden neben konkreten Zielen im Stadtgebiet auch übergreifende Punkte wie fehlende Quer- und Direktverbindungen, Probleme bei Anschlüssen bei Umstiegen sowie das ÖPNV-Angebot in die umliegenden Gemeinden sowie in den Nebenverkehrszeiten genannt (vgl. Abbildung 12).

Die Frage, welche Qualitätskriterien des ÖPNV für die Teilnehmenden besonders wichtig sind, wurde von zwei Dritteln der Befragten, die Angaben gemacht haben, „hohe Pünktlichkeit mit zuverlässigen Anschlüssen“ angekreuzt. Eine höhere Zahl an Nennungen entfielen darüber hinaus auf „dichtere Taktung“, „Deutschlandticket / günstigerer Tarif“ sowie „gute Verbindungen ins Elmshorner Umland“. Die übrigen zur Auswahl stehenden Punkte wurden dagegen nur deutlich seltener angekreuzt (Abbildung 13).

Im Hinblick auf die Einrichtung von flexiblen On-Demand-Angeboten wurden für das Umland bei 27 Befragungsteilnahmen insgesamt 46 Orte benannt, an denen ein entsprechendes Angebot gewünscht wird. Diese verteilen sich räumlich in erster Linie auf die unmittelbar an Elmshorn angrenzenden Gemeinden wie Kiebitzreihe, Horst, Klein Offenseth-Sparrieshoop, Kölln-Reisiek und Klein Nordende. Häufiger genannt wurde darüber hinaus auch Barmstedt (vgl. Abbildung 14).

Bezogen auf das Stadtgebiet wurden bei 36 Teilnahmen Wünsche geäußert. Häufiger genannt wurden dabei die Stadtbereiche Sandberg/Flamweg, Innenstadt und Klostersande. Inhaltlich wurde sich vor allem ein On-Demand-Angebot mit einfacher Buchungsmöglichkeit, das abends und nachts sowie am Wochenende besteht, gewünscht (vgl. Abbildung 15).

Als Ausstattungsmerkmale für die vorgeschlagenen Mobilstationen wurden vor allem „Car-sharing-Fahrzeuge“, „Sitzgelegenheiten“, „Leihräder“ sowie „Paketstationen“ genannt. Bezogen auf die einzelnen Standorte wurden am häufigsten Wünsche für den Bahnhof, Klostersande/Meteorstraße, den geplanten Bahnhof Elmshorn Süd sowie das Schul- und Sportzentrum Ramskamp genannt (vgl. Abbildung 16).

Auf die Fragen zur Nutzung von Fahrrad bzw. ÖPNV auf den Arbeitswegen wurde – auch unter Vernachlässigung der oben dargestellten Gruppe, die das Mobilitätskonzept grundsätzlich ablehnt – bei den meisten Teilnahmen gar keine oder nur eine geringe Nutzung angegeben. Auch bei den Optionen, die ggf. zu einer häufigeren Nutzung führen konnten, wurde bei einem Großteil der Teilnahmen „keine der Optionen“ genannt. Darüber hinaus wurden beim Radverkehr häufiger „kürzere Arbeitswege“ und „bessere Radwege“ und beim ÖPNV eine „häufigere Taktung“ angekreuzt (vgl. Abbildung 17 und Abbildung 18).

Auf die Frage nach der durchschnittlichen Häufigkeit des Arbeitens im Home Office wurde beim überwiegenden Teil der Teilnahmen mit gar nicht oder selten geantwortet. Angesichts

der Erkenntnisse zur Häufigkeit von Home Office in Deutschland deutet dies auf eine vom Durchschnitt abweichende Zusammensetzung der Teilnehmenden bei der Beteiligung hin (Abbildung 18).

Bezüglich des Interesses, ein Car- oder BikeSharing-Angebot zu nutzen, wurde –unter Vernachlässigung der oben dargestellten Gruppe, die das Mobilitätskonzept grundsätzlich ablehnt – bei ca. 30 % der Teilnahmen „kein Interesse“ angegeben. Bei den übrigen Teilnahmen bestand Interesse vorrangig an einem Carsharing-Angebot bzw. an beiden Sharing-Angeboten. Ein Interesse nur an einem BikeSharing-Angebot bestand dagegen nur bei wenigen Befragten (vgl. Abbildung 19).

Bei den gewünschten Fahrzeugtypen wurde bei den meisten Teilnahmen Pkw und Transporter angegeben. Die verschiedenen Fahrradtypen sowie E-Scooter wurden dagegen weniger häufiger gewünscht (vgl. Abbildung 19).

Abbildung 12: Welche Ziele sollen mit dem ÖPNV im Stadtgebiet zukünftig besser erreichbar sein?

ÖPNV und Mobilitätsangebote ausbauen (1/5)

### Attraktiver und zuverlässiger ÖPNV

Der ÖPNV ist eine wichtige Säule der Mobilitätswende und ein wichtiger Standortfaktor für eine Stadt wie Elmshorn.

- Er kann starke Verkehrsströme bündeln und klimafreundlich befördern und trägt auch zur Entlastung des Straßennetzes bei.
- Eine hohe Akzeptanz erreicht der ÖPNV durch attraktives Gesamtpaket aus Bahn, Bus und ergänzenden Angeboten sowie zusätzlichen Bausteinen wie barrierefreie Haltestellen, moderne Fahrzeuge, pünktliche Fahrpläne und günstige Tarife.
- Der Bahnhof Elmshorn zählt mit beinahe 20.000 Ein- und Aussteigern pro Tag schon heute zu den größten Knotenpunkten in Schleswig-Holstein.
- Der Ausbau der Bahnlinie mit voraussichtlich neuen Bahnstationen wird einen neuen Impuls für den Elmshorner ÖPNV bringen (aktueller Planungsstand: Planung eines 3. und 4. Gleises zwischen Elmshorn und Pinneberg).

Träger des Stadtbusverkehrs in Elmshorn ist der Kreis Pinneberg. Daher hat die Stadt nur bedingt Einflussmöglichkeiten auf Linienverläufe oder Taktangebote.

**Welche Ziele im Stadtgebiet sollten künftig besser erreichbar sein?**

z.B. große Unternehmen, Ausbildungsstätten, Freizeitanlagen etc.

Was macht für Sie einen attraktiven ÖPNV aus?

Rahmenplan für die ÖPNV-Gestaltung (Download RNVP Kreis Pinneberg)

←
→

### Welche Ziele im Stadtgebiet sollen künftig besser erreichbar sein?

Als konkrete Ziele genannt wurden jeweils mehrfach genannt ...

- Sibirien
- Grauer Esel / Franzosenhof / Kreisverwaltung / Leibniz-Schule / Cineplex
- Klinikum
- Einkaufsmöglichkeiten für tägl. Bedarf (z.B. Hayunga Wedenkamp)
- Heinrich-Hertz-Straße
- Schulstraße und Gebiet nördl. der Schulstraße (Amtsverwaltung, Volkshochschule, Bismarck-schule,

Darüber hinaus wurden die folgenden Punkte genannt ...

- Fehlende Quer- und Direktverbindungen, Fahrten über den Bahnhof sind z.T. sehr umwegig und kosten viel Zeit
- Problem der Anschlüsse zwischen Bus und Bahn bzw. zwischen Buslinien
- Anbindung der umliegenden Gemeinden
- Fahrplanangebote abends/nachts sowie am Wochenende

Abbildung 13: Kriterien für einen attraktiven ÖPNV

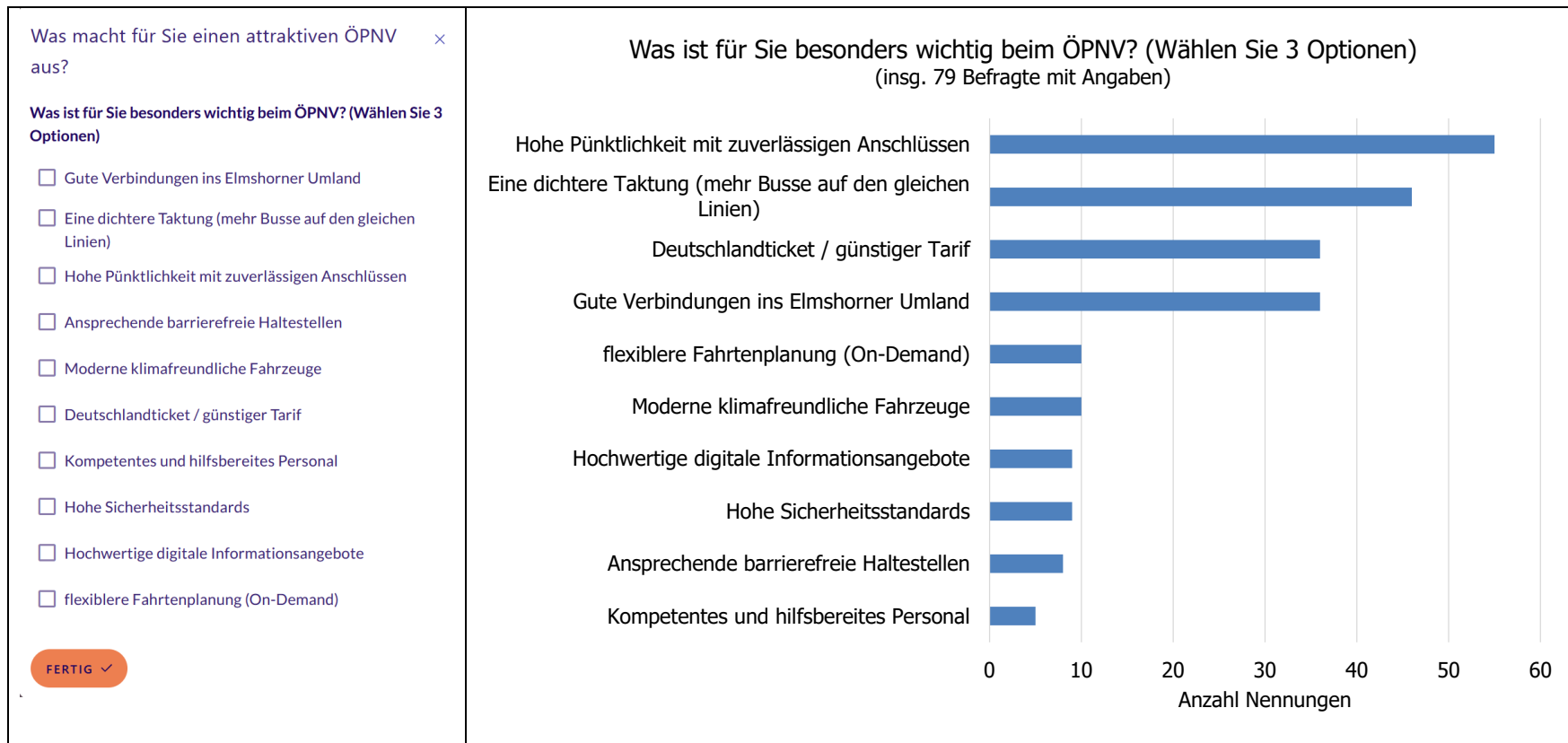


Abbildung 14: Gewünschte Orte für ein flexibles On-Demand-Angebot im Umland

ÖPNV und Mobilitätsangebote ausbauen (2/5)

### On-Demand-Angebote im ÖPNV

On-Demand-Verkehre bedeuten flexible Mobilität für individuelle Fahrtwünsche. Als Fahrgast buche ich eine Fahrt per App oder telefonisch, werde dann an einem vereinbarten Startpunkt abgeholt und direkt zu meinem Wunschziel beispielweise einer Bahnstation gebracht.

Solche Angebote werden vor allem in Siedlungsgebieten oder in Zeiten mit geringer Verkehrsnachfrage als Ersatz für den Linienbusverkehr eingerichtet.

Zum Einsatz kommen meist barrierefreie Pkw oder Kleinbusse mit Elektroantrieb. Wer das Auto stehen lassen möchte, den letzten Bus nach Hause verpasst hat oder eine Alternative zum Linienbus sucht, kann in einigen Gebieten im HVV bereits den On-Demand-Service "hvv hop" nutzen.

Sie können **durch Anklicken** der 'Stadtbereiche' auf der Karte **Ihr Feedback** hinterlegen!

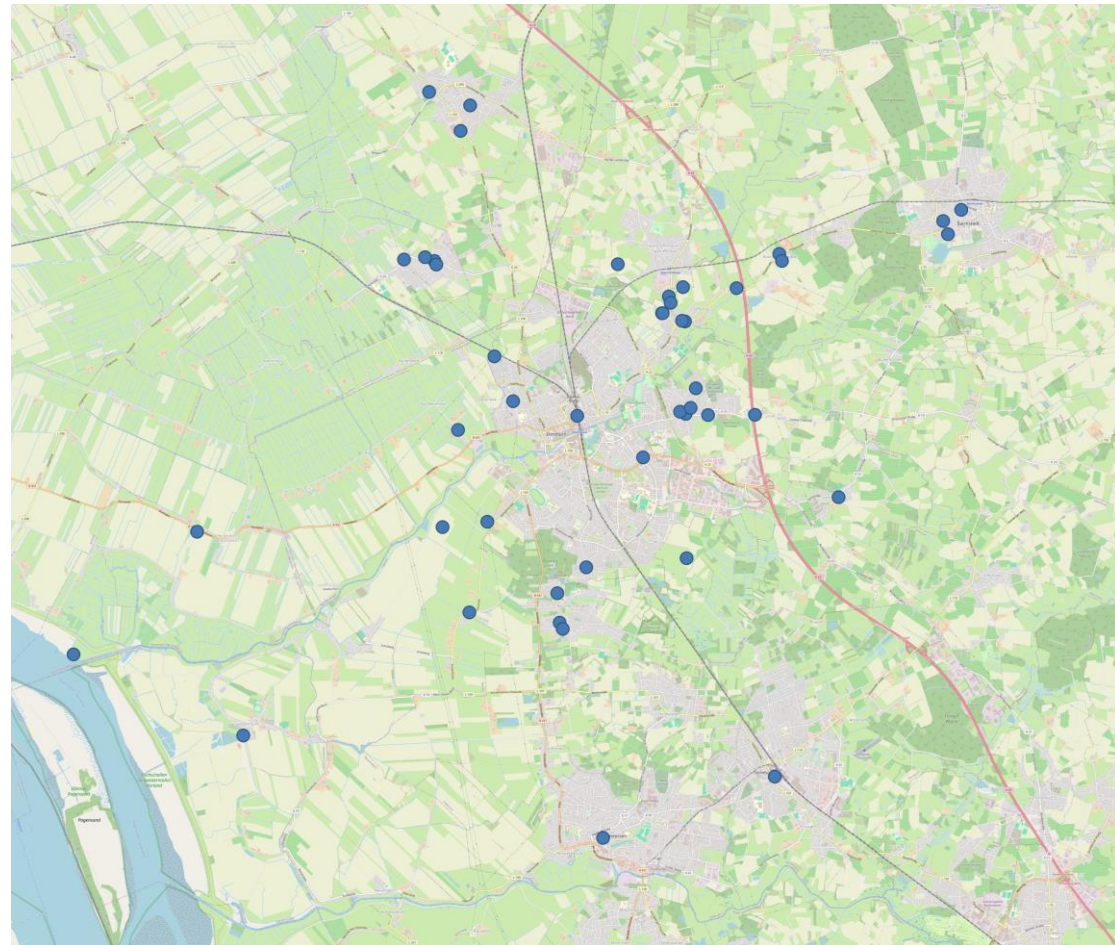
Für das Umland: Hier wünsche ich mir ein flexibles On-Demand-Angebot



Beispiel "HVV-Hop"



### Gewünschte Orte für ein flexibles On-Demand-Angebot für das Umland



Quelle: eigene Darstellung – Kartengrundlage: openstreetmap.org (© OpenStreetMap-Mitwirkende)

Abbildung 15: Wünsche für ein On-Demand-Angebot in den einzelnen Stadtbereichen

**ÖPNV und Mobilitätsangebote ausbauen (2/5)**

**On-Demand-Angebote im ÖPNV**

On-Demand-Verkehre bedeuten flexible Mobilität für individuelle Fahrwünsche. Als Fahrgast bucht ich eine Fahrt per App oder telefonisch, werde dann in einem vereinbarten Startpunkt abgeholt und direkt zu meinem Wunschziel beispielsweise einer Bahnstation gebracht.

Solche Angebote werden vor allem in Siedlungsgebieten oder in Zeiten mit geringer Verkehrsnachfrage als Ersatz für den Linienbusverkehr eingerichtet.

Zum Einsatz kommen meist barrierefreie Pkw oder Kleinbusse mit Elektroantrieb. Wer das Auto stehen lassen möchte, den letzten Bus nach Hause verpasst hat oder eine Alternative zum Linienbus sucht, kann in einigen Gebieten im HVV bereits den On-Demand-Service "hvv hop" nutzen.

Sie können durch Ankllicken der 'Stadtbereiche' auf der Karte Ihr Feedback hinterlegen!

Für das Umland: Hier wünsche ich mir ein flexibles On-Demand-Angebot

Beispiel "HVV-Hop"

In diesem Stadtbereich wünsche ich mir...

**Welches On-Demand-Angebot wünschen Sie sich hier? (Mehrfachnennungen möglich)**

- am Wochenende
- morgens
- abends und nachts
- dichter Haltestellenabstand
- Haustürbedienung
- einfache Buchungsmöglichkeit

**FERTIG ✓** **LÖSCHEN 🗑️**

Stadtbereich	Befragte	Welches On-Demand-Angebot wünschen Sie sich hier? (Mehrfachnennungen möglich): ...						
		am Wochenende	morgens	abends und nachts	dichter Haltestellenabstand	Haustürbedienung	einfache Buchungsmöglichkeit	
Innenstadt	5	3	2	4	2	1	3	
Lieth	3	2	2	3	1	1	2	
Voßkuhlen	1	1	1	1	1	0	1	
Langenmoor/ Kaltenweide	3	1	1	2	2	2	3	
Klostersande	5	4	1	3	3	1	4	
Langeloh	1	1	1	1	1	0	1	
Hainholz	3	2	1	3	1	0	1	
Köhnholz	2	1	1	1	1	0	2	
Papenhöhe	1	1	1	1	1	0	1	
Ramskamp	3	1	2	1	1	0	1	
Sibirien	2	1	2	2	1	0	2	
Sandberg/ Flamweg	6	3	2	3	1	1	4	
Franzosenhof	1	1	1	1	1	0	1	
<b>Gesamt</b>	<b>36</b>	<b>22</b>	<b>18</b>	<b>26</b>	<b>17</b>	<b>6</b>	<b>26</b>	

Abbildung 16: Gewünschte Ausstattungsmerkmale an Mobilitätsstationen

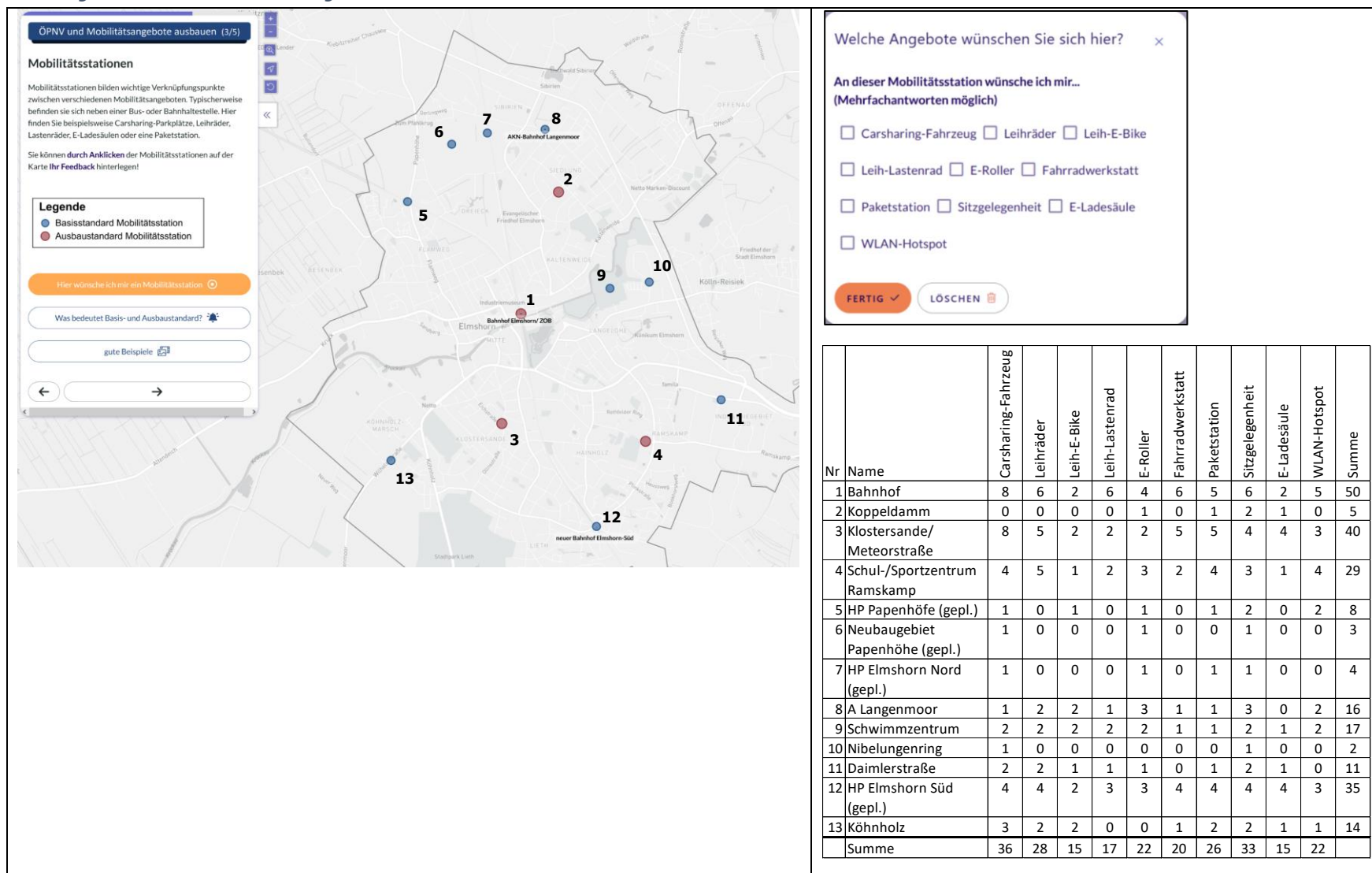


Abbildung 17: Fahrradnutzung auf Arbeitswegen

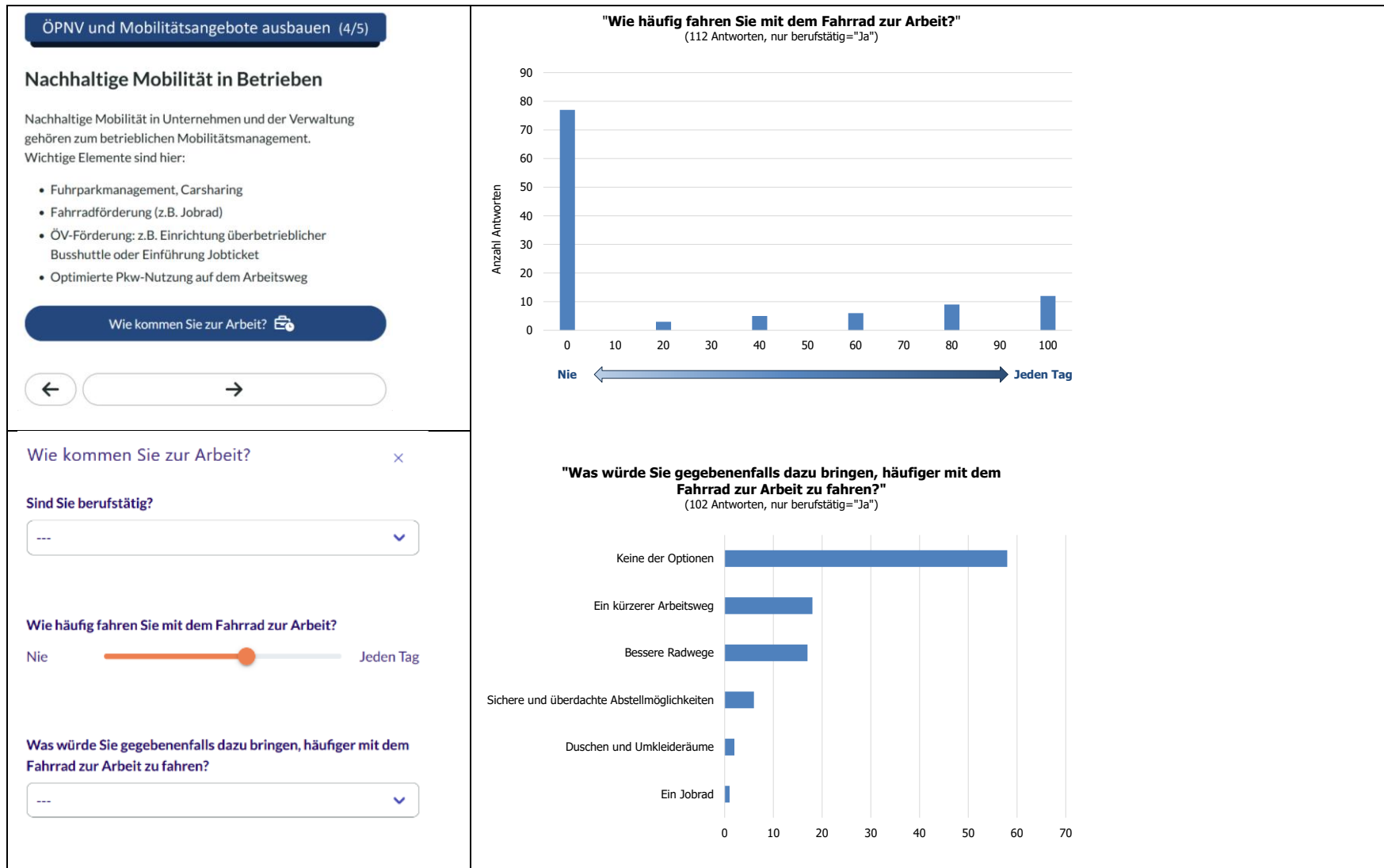
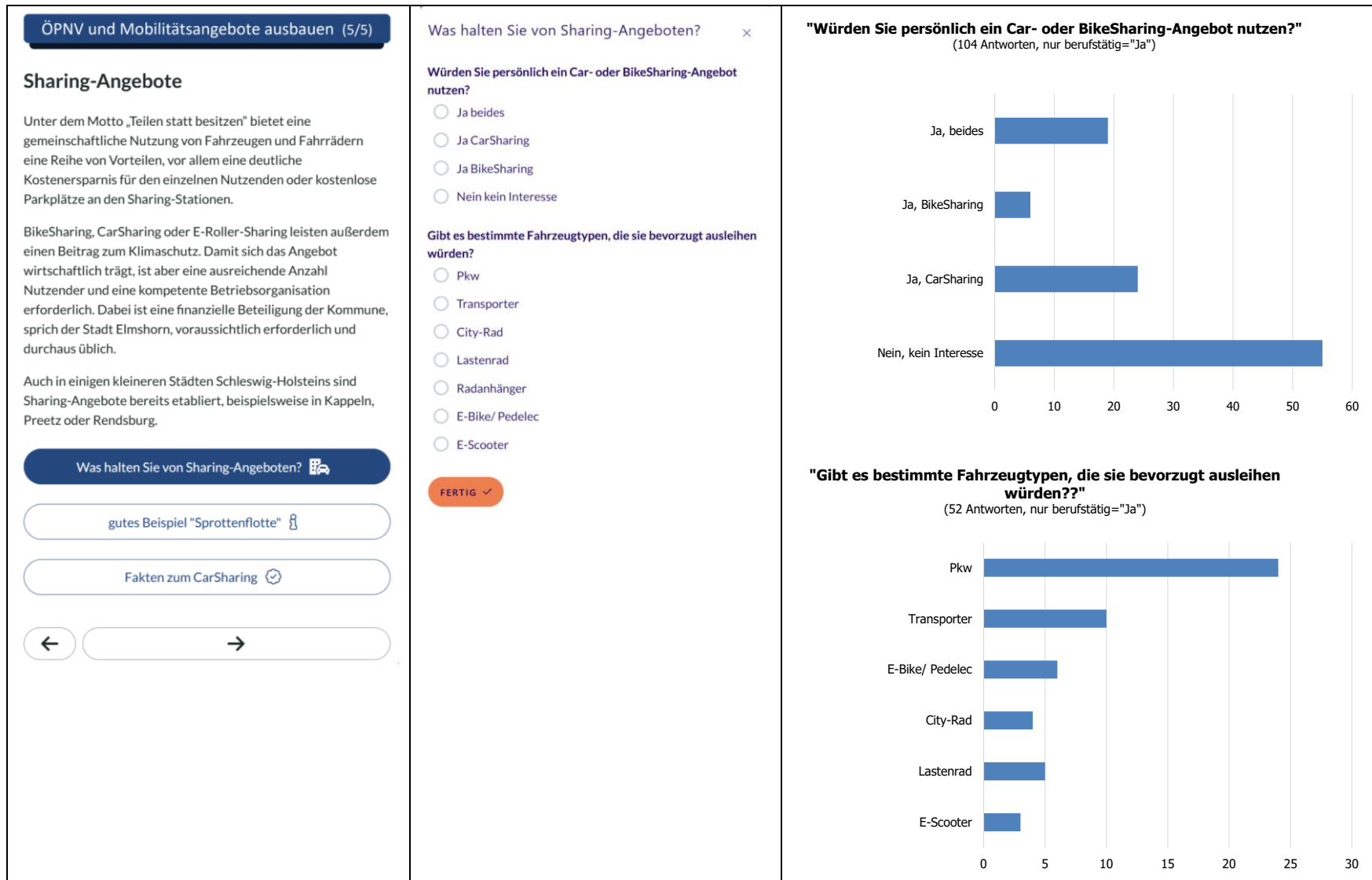


Abbildung 18: ÖPNV-Nutzung auf Arbeitswegen



Abbildung 19: Akzeptanz und Anforderungen bei Sharing-Angeboten



## Kfz-Verkehr organisieren

Bei fünf Teilnahmen wurden insgesamt 13 zusätzliche Standorte für Ladesäulen zu den bereits dargestellten bestehenden und konzipierten Standorten vorgeschlagen. Bei den Vorschlägen zeigen sich leichte räumliche Schwerpunkte in den Bereiche Langelohé sowie Sandberg / Flamweg / Hasenbusch (vgl. Abbildung 20).

Hinsichtlich des Interesses zum Umstieg auf ein E-Fahrzeug –unter Vernachlässigung der oben dargestellten Gruppe, die das Mobilitätskonzept grundsätzlich ablehnt und Verbrenner prinzipiell besser findet – als wichtigste Punkte „günstigere-Autos“, eine „bessere Ladeinfrastruktur“ sowie ein „niedrigerer Strompreis“ angegeben. Staatliche Förderungen sowie gesonderte Parkplätze für E-Autos wurden dagegen nur von deutlich weniger Teilnehmenden genannt (vgl. Abbildung 21 oben).

Bezüglich der Frage, welche Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum gewünscht wird, wurden die beiden Antwortoptionen „Schnellladen“ sowie „Normalladen v.a. in Wohngebieten zum Laden über Nacht“ jeweils von ca. der Hälfte der Befragten, die Angaben gemacht haben, genannt. Dass eine Wallbox am Wohnort ausreichend ist, wurde bei 14 Teilnahmen angegeben (vgl. Abbildung 21 unten).

Bei den vorgeschlagenen Maßnahmen zur Bündelung und verträglichen Abwicklung von Lkw-Verkehren entfällt die größte Zustimmung auf die „Bündelung auf Hauptverkehrsstraßen“ (ca. 65 % der 99 Antworten). Auch nächtliche Tempo-30-Zonen wurden überwiegend eher befürwortet (51 Teilnahmen „finde ich gut“ bzw. „finde ich okay“ vs. -41 Teilnahmen „finde ich schlecht“). Bei Nachtfahrverboten für Lkws in bestimmten Einfallstraßen verteilten sich Zustimmung und Ablehnung hälftig (vgl. Abbildung 22).

Abbildung 20: Standortwünsche Ladeinfrastruktur

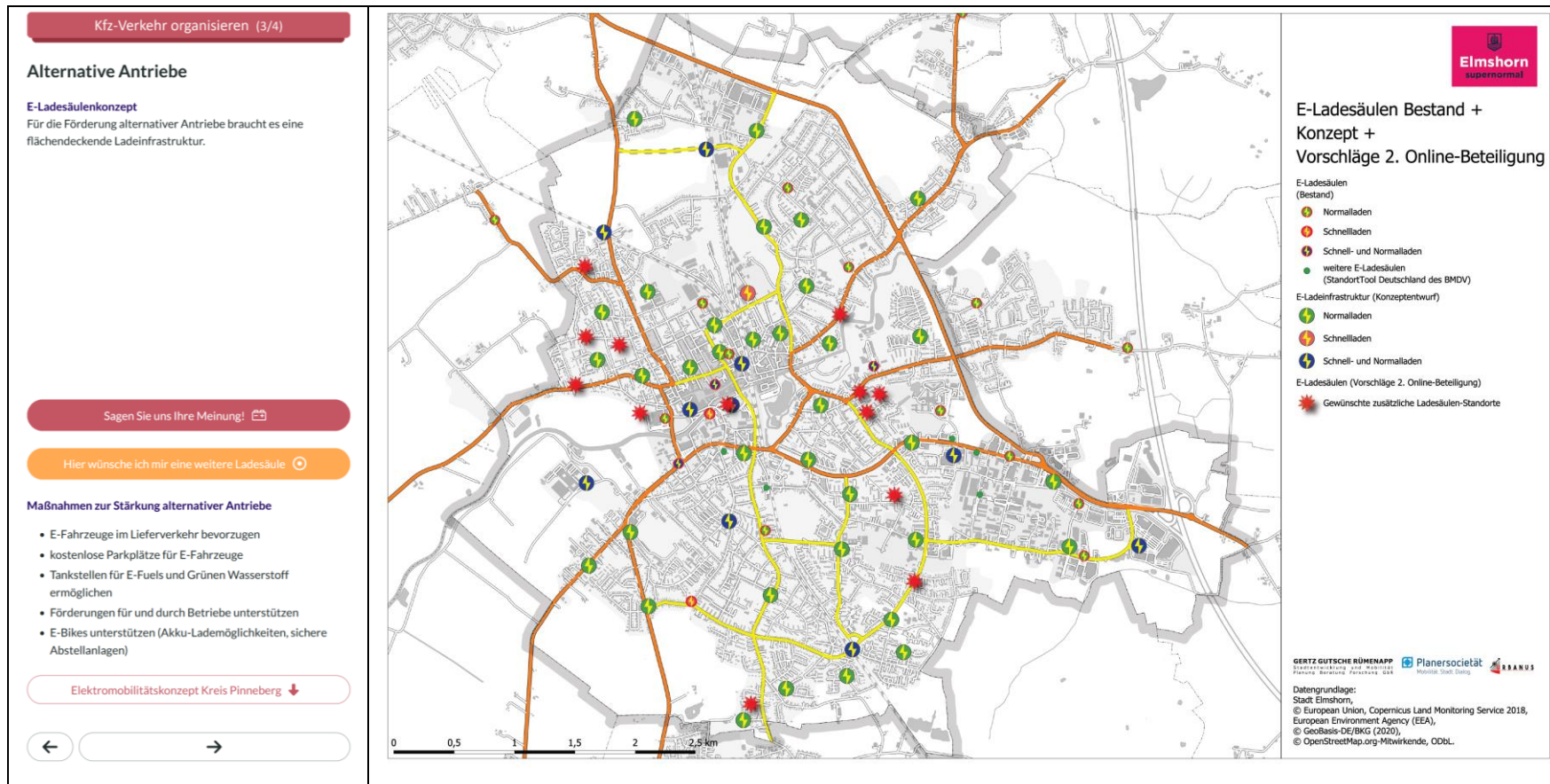


Abbildung 21: Umstiegsbereitschaft und Anforderungen an E-Fahrzeuge und Ladeinfrastruktur

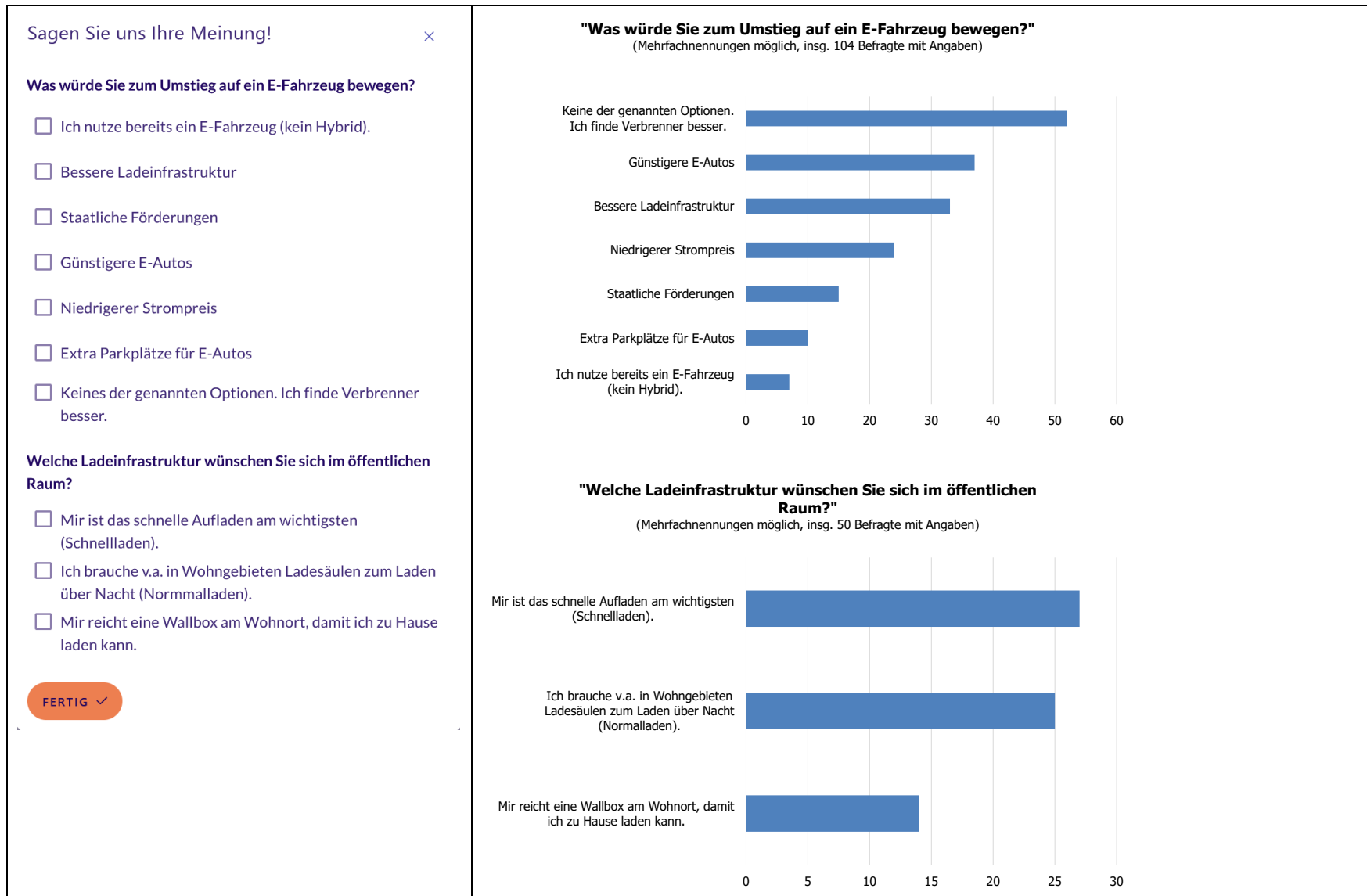


Abbildung 22: Meinungsbild zum Lkw-Routennetz

Kfz-Verkehr organisieren (4/4)

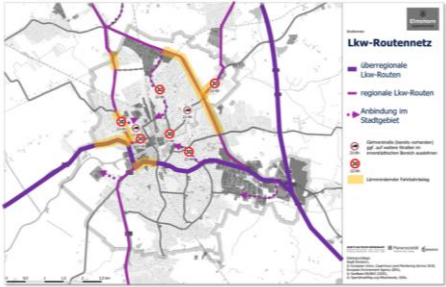
### Bündelung von Lkw-Verkehren

**Lkw-Routennetz**

- Beschränkung der Lkw-Durchfahrtsverkehre auf definierte Hauptrouten
- Anbindung der Gewerbe- und Industriegebiete erfolgt über ausgewiesene Routen

**Wie können Lkw-Verkehre verträglich abgewickelt werden?**

- Routenführung in Navigationssystemen verankern
- Lärmindernde Fahrbahnbeläge an vulnerablen Stellen einsetzen
- nächtliche Geschwindigkeitsreduktion
- Nachfahrverbote für Lkws



Sagen Sie uns ihre Meinung! 🗨️

Viele der Maßnahmen aus der Lärminderungsplanung unterstützen die verträgliche Abwicklung der Schwerlastverkehre in Elmshorn. Daher finden Sie nachfolgend den entsprechenden Link zum Lärmaktionsplan (Stufe 4).

[Hier geht's zum Lärmaktionsplan \(Stufe 4\) ↓](#)

←
→

Sagen Sie uns ihre Meinung! ×

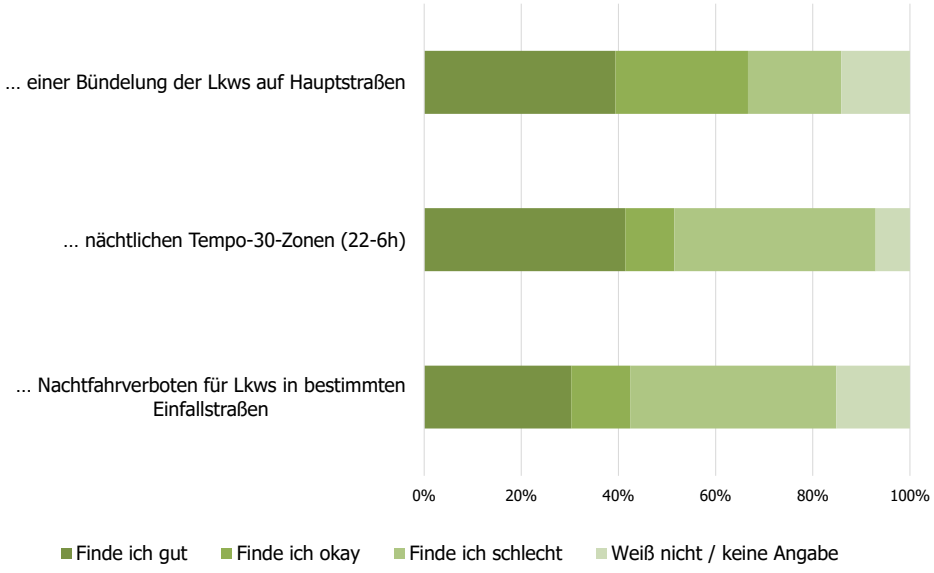
Was halten Sie von ...

	Finde ich gut	Finde ich okay	Finde ich schlecht	Weiß nicht
... einer Bündelung der Lkws auf Hauptstraßen?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... nächtlichen Tempo-30-Zonen (22-6h)?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
... Nachfahrverboten für Lkws in bestimmten Einfallstraßen?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

FERTIG ✓

### "Was halten Sie von ..."

(99 Befragte mit Angaben)



Maßnahme	Finde ich gut	Finde ich okay	Finde ich schlecht	Weiß nicht / keine Angabe
... einer Bündelung der Lkws auf Hauptstraßen	~40%	~25%	~15%	~20%
... nächtlichen Tempo-30-Zonen (22-6h)	~45%	~15%	~25%	~15%
... Nachfahrverboten für Lkws in bestimmten Einfallstraßen	~30%	~15%	~35%	~20%

## Sonstige Anregungen und Hinweise

Auf die Frage nach weiteren Anmerkungen und Hinweisen wurden bei 76 Teilnahmen Einträge vorgenommen.

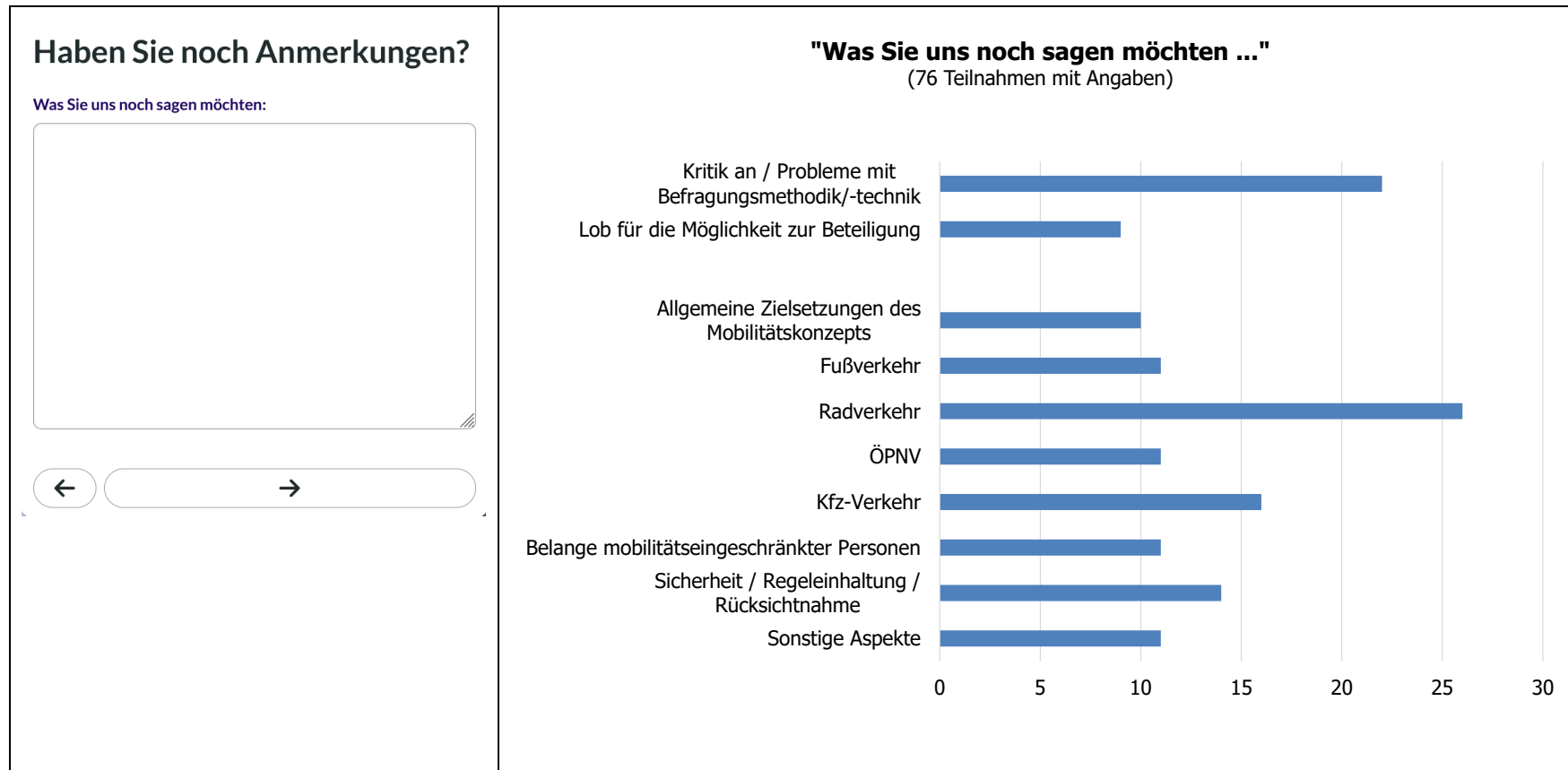
Dabei wurde bei etwas mehr als einem Viertel der Beiträge Kritik an der Konzeption und / oder der technischen Umsetzung der Onlinebeteiligung geübt. Bemängelt wurden vor allem der zu große Umfang und die Unübersichtlichkeit des Beteiligungsportals. Einige kritisierten diesbezüglich auch die Kombination aus Information und Befragung, die Beschränkung von Rückmeldungen auf bestimmte Themenfelder und / oder Antwortmöglichkeiten und die damit einhergehenden, aus ihrer Sicht unzureichenden Möglichkeiten, eigene Hinweise in Freitextform geben zu können. Von einigen Teilnehmenden wurde die Möglichkeit zur Beteiligung aber auch gelobt.

Die Kritiken bzgl. der technischen Umsetzung betrafen vor allem, die offenbar eingeschränkte Funktionsfähigkeit des Beteiligungsportals auf Mobilgeräten sowie einen programmtechnischen Fehler bei der Möglichkeit, Vorschläge für zusätzliche Standorte für Ladestationen in die Karte einzuzeichnen.

Im Hinblick auf inhaltliche Aspekte wurden am häufigsten weitergehende Hinweise zum Radverkehr gegeben. Thematisiert wurden darüber hinaus aber die Belange mobilitätseingeschränkter Personen, wie z.B. Senioren, in verschiedenen Kombinationen mit Fragen des Fußverkehrs, des ÖPNV und des Kfz-Verkehrs. Dabei wurden beim Kfz-Verkehr der fließende Verkehr, z.B. in Bezug auf die Ausweitung von Tempo 30, sowie der ruhende Verkehr, insbesondere hinsichtlich des Parkens in der Innenstadt, angesprochen. Die Einträge umfassen dabei sowohl Meinungen, die Beschränkungen des Kfz-Verkehrs befürworten wie auch ablehnen.

Die Hinweise auf inhaltliche Aspekte sind im Folgenden als Zitate dokumentiert.

Abbildung 23: Sonstige Anmerkungen



„Fahrradstraßen, die Idee Fahrradstraßen auf zu hübschen oder nur noch für Anwohner freizugeben halte nicht für zielführend. Ich sehe das Problem nicht darin, dass die Fahrer die Fahrradstraße nicht erkennen, sondern darin, dass Sie nicht wissen, was das ist oder dass es ihnen schlicht und einfach egal ist. Deswegen halte ich den Plan hier Gelder zu investieren für absolute Geldverschwendung.“

Als Radfahrer, der fast täglich in den Straßen Elmshorns unterwegs ist, würde ich mir wünschen, dass Sie endlich dieses verfluchte Kopfsteinpflaster aus dem Stadtbild entfernen. Und bitte nicht so eine Pseudolösung wie in der Gerhardstraße, hier gibt es zwar einen Asphaltstreifen doch muss ich hier oft genug auf das Kopfsteinpflaster ausweichen.“

„Ich, die täglich und ausschließlich auf den ÖPNV innerhalb von Elmshorn angewiesen ist, wünsche mir eine engere Taktung bei den Buslinien der KViP und überdachte Bushaltestellen mit Sitzplätzen. Die halbstündliche Taktung bei den Bussen führt dazu, dass die Busse maßlos überfüllt sind. Weiter fallen häufig Busfahrten aus, so dass man im schlimmsten Fall eine Stunde auf den Bus wartet. Noch dazu gibt es an vielen Bushaltestellen keine Überdachung / Sitzmöglichkeiten, das ist eine Zumutung. Insbesondere für Menschen mit körperlichen Einschränkungen. Alles in allem mag die Anbindung innerhalb von Elmshorn verglichen mit dem Umland ganz gut sein, aber die beschriebenen Probleme machen das Busfahren in Elmshorn zu einer täglichen Qual.“

„Eine autofreie Innenstadt wäre eine enorme Aufwertung der Aufenthaltsqualität. Der Verlauf der B431 sollte (wie vorgesehen) über die Hafenspange erfolgen. Eine Vergrößerung der Berliner Straße wäre ein Schritt zurück.“

Straßen sollten nicht mehr als kostenloser und selbstverständlicher Parkplatz dienen. Wer Platz verbraucht, sollte dies bezahlen müssen – am besten an gebündelten Orten, sodass Straßen verkleinert werden können oder der Fuß- und Radverkehr gestärkt werden kann. Dort, wo viele Wohnungen in Blocks etc. existieren, fehlen sichere und überwachte Fahrradstellplätze. Es braucht dort mehr Fahrradwerkstätten, ggf. Selbsthilfe-Orte. Viele Menschen haben kein Auto und könnten dann das Rad besser nutzen. Beispiele: Rethfelder Ring, Meteorstraße, Schlurrehm, Koppeldamm, Beethovenstraße. Die Nutzbarkeit von ÖPNV-ergänzenden Angeboten muss für Senior\*innen real möglich sein.

Das Räumen von Schnee im Winter sollte wieder kommunal übernommen werden. Radwege müssen frei bleiben.“

„Ich würde das Tempo in Elmshorn insgesamt reduzieren: max. Tempo 50 auf der Hamburger Str., auf allen anderen Straßen Tempo 30“

„es ist leider ein sehr umfangreiches und wenig transparentes Verfahren Mensch nach ihren Bedürfnissen in Sachen Mobilität zu befrage. Obwohl die Idee der Beteiligung durchaus begrüßenswert ist. Die offensichtlich gewünschte Gleichbehandlung der unterschiedlichen Verkehrsträgerarten erscheint arg antiquiert. Gerade in Elmshorn hat der Autoverkehr seit rund 50 Jahren absoluten Vorrang. Denn warum schneidet die Stadt seit Jahren beim ADFC Verkehrsklimatest immer in den untersten, sehr schlechten Rängen an. Dabei zeigen Untersuchungen, dass in Städten mit Vorrang für Fuss-, Radverkehr und ÖPNV die Bürger/innen bei Produkten des täglichen Bedarfs das Doppelte an Wertschöpfung in den Innenstädten erzielen, wie in Städte mit üblichem Modal split. Autofahrer/innen fahren schon mal wegen 5 Cent billigerer Milch an die Peripherie, weil dort auch das Parken noch kostenfrei ist“

„Der ÖPNV muss besser getaktet sein in den Randgebieten wie z.B. Gerlingweg. Züge müssten pünktlicher und zuverlässig werden. Fahrradstellplätze sollten sicherer sein. Fahrradstreifen gerne besser von Autofahrbahn trennen. Konsequenzen für Autos die auf Fahrradstreifen parken.“

„Der ÖPNV und der Radverkehr sollte priorisiert werden, um mehr Menschen vom Auto wegzubringen.“

„Eingangs heißt es, dass besonders die Verkehrssicherheit von Kindern zu berücksichtigen sei. Das ist richtig, mir fehlt allerdings der Hinweis, dass für Senior\*innen das Gleiche gilt.“

Ebenfalls sollte betont werden, dass ein besonderes Augenmerk daraufgelegt werden sollte, dass Versorgungs-, kulturelle und soziale Einrichtungen von Senior\*innen und anderen geh-eingeschränkten Personen barrierefrei erreichbar sein müssen, auch von solchen, die nicht Rad fahren. Für die Beurteilung der Barrierefreiheit ist es wichtig, dass eine kompetente Person z.B. als Behindertenbeauftragter der Stadt die Politik und die Stadt bei Entscheidungen berät, die Verkehrswege betreffen.

Die Elmshorn-Box ist eine tolle Idee, heißt aber, dass man ggfs. ein Auto braucht, um größere Pakete dort abzuholen.

Für Senior\*innen halte ich abgetrennte Fahrradwege oder separat geführte Wege für am geeignetsten.

Mobilitätsstationen sind super. Könnte man sie noch durch einen Shuttle-Service ergänzen?“

„Es wäre schön mehr Licht auf den Wegen, an Grünanlagen zu installieren. Radfahrwege die begrünt sind, mehr Einsicht durch Beschneidung, zu ermöglichen. Die Rattenplage in Wohngebieten, die sich rasant erhöht haben, stark zu reduzieren.“

„Alle Verkehrsteilnehmer werden zueinander immer rücksichtslose. Autos, besonders E-Autos beschleunigen zu stark und fahren alle sehr oft schneller wie 50km/h. Dieses öfters kontrollieren. EBikes sind mit 25 km/h meist auch zu schnell, ERoller sind schnell und meist mit 2 Personen besetzt. Fußgänger wechseln überall die Fahrbahn. Ich fahre im Ort immer mit dem Rad. Alle Taster an großen Kreuzungen als Bedarfsampel müssen wegfallen. Die Ampelphasen müssen für Radfahrer und Fußgänger länger sein. Mancherorts muss man 2 Meter schon vor der Ampel stehen, damit die Zeit reicht. Ansonsten die Niederlande lassen grüßen“

„ich würde für eine Beibehaltung der derzeitigen Verkehrsführung im Bereich des Bereiches Vormstegen-Buttermrkt-Berliner Straße plädieren. In Zeiten, wo die Innenstädte verkehrsberuhigt werden, wäre m.E. eine gegenläufige Verkehrsführung in der Berliner Str. nicht zielführend. Weiterhin sollten bei der Parkraumgestaltung die Belange der mobilitäts eingeschränkten Mittbürger berücksichtigt werden. Für Personen mit Rollstuhl oder Rollator ist es beschwerlich wenn sie längere Fußwege von den Parkmöglichkeiten in die Innenstadt zurücklegen müssen.“

„Die Radwegführung in der Feldstraße vor der Hauptpost ist schlicht vergessen worden. Hier ist dringender Handlungsbedarf.“

„Mir ist wichtig, dass die Radfahrer mehr geschützt sind. Teilweise gibt es Fahrradstreifen auf der Straße, leider halten sich viele Autofahrer nicht an den Abstand beim Überholen. Besonders wichtig ist mir auch die Situation der Schüler. Leider sorgen viele Autos für eine unübersichtliche und gefährliche Lage für die Schüler. Mein Kind traut sich schon gar nicht mehr alleine zur Schule, weil die Autos auf den Gehwegen parken oder fahren. Das alles und noch mehr beobachte ich täglich an der Timm Kröger Schule in Elmshorn.“

„Leider nicht erkennbar ob lärmreduzierte Fahrbahnbelag in Straße Sibirien angedacht ist (BITTE BERÜCKSICHTIGEN). Durch das neue Logistikzentrum wird es verstärkten LKW-Verkehr geben. Die Straße ist in einem schlechten Zustand und wird nur geflickt. Der vermehrte LKW-Verkehr wird noch mehr Schäden verursachen.“

„Fahrradstraßen sollten durchgängig geführt werden. Ein ständiger Wechsel von Straßenstreifen auf Radweg und zurück nervt und birgt Gefahr. Zwischen Fahrradstreifen auf der Straße und Gehweg sollte kein Parkstreifen liegen, damit Eltern kleinere Kinder auf dem Gehweg besser beim Fahren begleiten können (Beispiel Hebbelstraße = Schulweg). Vor Kindergarten sollte bevorzugt ein Zebrastreifen angelegt sein.“

„Ich finde die Umfrage sehr unübersichtlich und die Antwortmöglichkeiten sehr eingeschränkt. Es gibt kaum Möglichkeiten zusätzlich etwas zu kommentieren (z.B. zum völlig unzureichenden Winterdienst auf Radwegen (völlig fehlend auf Fahrradstrassen), Verschlimmberung von Radwegen (neue Pflasterung (suggeriert Nutzungspflicht, die aber nicht besteht), aber weiter auf und ab an Einfahrten und fehlende "Nullabsenkungen" an vorfahrtsberechtigten Querungen von Einmündungen), einem Buslinienkonzept, das nicht auf Schnelligkeit sondern maximale Abdeckung mit vielen Umwegen angelegt ist oder Fahrradabstellanlagen, die zwar vorhanden, aber völlig unzureichend (nicht überdacht oder wenn, dann viel zu weit vom Bahnhof angelegt werden). Und eine lebendige Stadt braucht auch Raum für den Individualverkehr. Viele Punkte kann man einfach nur zu Kenntnis nehmen. Das ist sehr schade.“

„Ich finde es sehr spannend, die vielen Ideen in Richtung moderne/vielfältige Mobilität hier zusammenhängend hier kennen zu lernen. Ich wünsche mir, dass wir uns in Elmshorn und Umland gemeinsam Freiräume schaffen für eine gleichwertige Mobilität für alle Verkehrsteilnehmenden.“

„Der Autoverkehr in der Innenstadt sollte reduziert werden. Elmshorn ist so klein, dass man theoretisch alles mit Fahrrad erreichen kann. Nur ist Elmshorn leider super unattraktiv für Fahrradfahrer.“

„Ich wohne in der Timm-Kröger-Straße und würde mich riesig freuen, wenn dieses Quartier als Modellregion für lebenswertere Quartiere ausgesucht würde. Es ist zwar schön ruhig hier, aber ich finde kaum irgendwo Bänke oder Sitzgelegenheiten, wo man sich auch mal im Freien aufhalten kann oder auch nur kurz zwischendurch ausruhen auf einem Spaziergang. Oft haben nicht mal die Bushaltestellen eine Bank. Und da es hier kaum Parkplätze gibt, wäre es umso sinnvoller, den ÖPNV und Fuß- / Radverkehr attraktiver zu machen. Mehr Paketstationen würden mich auch sehr freuen, z.B. am Hebbelplatz oder, wie auch schon in dem Konzept vorgeschlagen, an der Meteorstraße. An der Meteorstraße ist zwar schon ein DHL und Hermes Shop, aber mit einer Paketstation wäre man unabhängig von den Öffnungszeiten.“

„Das Eltern-Liefertaxi-Chaos in Fahrradstraßen vor Schulen muss durch konsequente Kontrollen beendet werden. Das Problem sind die Menschen, die sich nicht an bestehende Regeln halten, nicht fehlende Regeln. Fahrradstraßen werden heute von Autofahrern oft nicht als solche wahrgenommen. Der Fahrradfahrer stört.“

„Individualverkehr ist wohl das neue Böse, warum wird auf kostenfreie Parkplätze und günstigeres Anwohnerparken nicht drauf eingegangen?“

„In dem gesamten Konzept sind viele Wünsche und Möglichkeiten dargestellt, Beispiele meist aus anderen Regionen. Besonders aufgefallen ist mir, dass der individuelle Verkehr mit eigenem PKW z.B. zur Erreichung von medizinischen Einrichtungen wie Arztpraxen gerade für Menschen, die auf diese Verkehrsmittel aus den unterschiedlichsten Gründen angewiesen sind, kaum oder gar nicht berücksichtigt sind. Hier wird lediglich die e-Mobilität angesprochen, die sich viele Menschen einfach nicht leisten können, die aber trotzdem auf einen Arztbesuch nicht verzichten können. Hier klafft gewollt oder ungewollt eine große Lücke im Konzept.“

„Vielen Dank für die Initiative! Elmshorn wird so viel attraktiver und wir werden unserer Umweltschutz-Verantwortung gerecht, wenn wir dafür sorgen, dass es zeitlich und monetär lukrativer ist, mit dem Bus/Rad zu fahren und eine häufigere und zuverlässigere Taktung nach und von Hamburg gewährleistet wird“

„Sicherheit und Sauberkeit sind für mich wichtige Themen. Ich fühle mich in Elmshorn nicht sicher, Jugendkriminalität steigt und wirkt bedrohlich. Es muss sich um Jugendliche gekümmert werden. Sie brauchen Angebote. Die Innenstadt wird regelmäßig gereinigt, der Rest der Stadt verkommt und sehr oft liegt Müll herum, vor allem in kleineren Grünstreifen.“

„Ich würde mich dafür aussprechen mehr Tempo 30 Zonen in der Stadt auszuweisen. Und ja, ich bin in der Familie auch Autofahrer. Es geht aber nicht das Autos den größten Teil des Verkehrsraum beanspruchen. Hier braucht es einen Ausgleich. Außerdem braucht es gerade dort wo Menschen arbeiten mehr sichere Radwege. Das ist in Gewerbe und Industriegebieten wenig beachtet. Radabstellmöglichkeiten sollten wenn möglich überdacht sein, das hilft in Norddeutschland gerade im Herbst und Winter sehr weiter. Das ist zwar teurer, aber bietet für Radfahrer einen sehr großen Mehrwert. Dies ließe sich auch mit Photovoltaik kombinieren. Meist ist auch kein Platz für Lastenräder oder Räder mit Kinderanhängern vorhanden. Vielleicht lassen sich ja auch mehr Fahrradstraße ausweisen. Das Pendeln mit dem Rad ist teilweise einfach sehr gefährlich.“

„Die Gehwege und Aufenthaltsplätze für Fußgänger sollten ohne Kopfsteinpflaster u. ähnl. gestaltet werden, damit Geh-behinderte und ältere Leute nicht noch aufpassen müssen, wie der Untergrund ist. Die sind schon damit beschäftigt, durch die Mengen zu kommen. (Neuer Markt am Hafen: Kopfsteinpflaster; Königstr., in der die gelben Streifen schräg laufen, bei Regen und Schnee sehr rutschig)“

„Ampel Schaltung für Radfahrer ! , Wartezeit zum Beispiel Langeloher Kreisverkehr zu lang“

„Rad- und fußgängerfreundliche Umgestaltung der Kreuzungen Königstraße / Holstenstraße und Schulstraße / Holstenstraße. An den genannten Kreuzungen kommt es oft zu Konflikten zwischen Radfahrenden und zu Fuß gehenden Personen. Mehr Aufstellflächen für an Ampeln wartenden Radlern. Breitere Radwege oder Ausweisung von Radstreifen.“

Neue Radfahrerführung in der Schulstraße! Gegenläufiger + kombinierter einseitiger Rad- und Fußweg ist bei der großen Anzahl an Radfahrenden in dem Bereich von den breiten und Kapazitäten her keinesfalls ausreichend!“

„Ich möchte Sie darin erinnern, dass nicht immer Sommer ist und nicht jeder Fahrrad fahren kann. Es können auch sämtliche Autos aus der Stadt verbannt werden. Das geht ausschließlich, wenn es einen viertelstündlichen, verlässlichen, Shuttle Service gibt mit dem bequem und modern mit Komfort Einkaufstouren oder allgemeine Touren in die Stadt oder Arztbesuche auch für Menschen mit Einschränkungen jeglicher Art auch für Jugendliche sicher bedient werden können auch gewaltfrei zu jeder Zeit zwischen 6/7 Uhr und 23 Uhr. Kleinere Busse einsetzen, nur zu Stoßzeiten größere Busse - nach Bedarf.“

„Ampelphasen sollten besser synchronisiert werden, Radwege sind teilweise in unbefahrbarem Zustand, Radwegabsenkungen oft nicht vorhanden oder an verkehrsunünstigen Stellen.“

„Leider gibt es wenig Möglichkeiten, die Bedürfnisse von Menschen mit Behinderungen zu beschreiben. Beispiel: Um den Bus zur Klinik zu erreichen, muss ich von der Amandastraße (Grundschule Kaltenweide) bis zum Mühlendamm mit dem Rolli fahren. Das ist schon eine heftige Strecke mit 4 Ampelübergängen. Dauert dann doch 20 Minuten.“

„Was für mich ganz eindeutig fehlt ist der Anreiz ein Hybrides Verkehrssystem zu nutzen. Gerade aus dem Umland ist ein Erreichen des Bahnhofes Elmshorn mit dem ÖPNV eine Katastrophe und keine Alternative zum Auto. Da das kostenlose Parkhaus am Bahnhof abgeschafft wurde ist es mittlerweile günstiger mit dem Auto direkt zur Arbeit zu fahren als in die Bahn umzusteigen.“

„Leider konnte ich keine Vorschläge für Standorte von E-Ladesäulen machen. Grundsätzlich viel mehr Ladesäulen an Einkaufsläden (Edeka Center A23, Edeka Hayunga, Lidl, Netto, Penny etc.) die auch mit DKV-Karten genutzt werden können.“

„Mehr Politik fürs Auto, statt den Fahrrad. Weniger Fahrradwege auf den Straßen.“

„Als Fahrradfahrer hat man oft das Gefühl, dass die überholenden Autofahrer nicht wissen (oder nicht wollen?), dass ein Mindestabstand einzuhalten und die Geschwindigkeit anzupassen ist. Es wäre sicherlich gut, hier eine Informationskampagne zu starten. Tempo 30-Zonen sind hierbei natürlich sehr hilfreich, oder auch Bodenerhöhungen, damit gezwungenermaßen langsamer gefahren wird.“

Für Schulkinder ist es nicht nur wichtig, dass der Bereich vor der Schule verkehrsberuhigt ist, sondern der gesamte Schulweg sicher ist. Z.B. am Koppeldamm vom Edeka bis zur EMTV-Halle gibt es keine sichere Querungsmöglichkeit. Dies ist mir völlig unerklärlich, da hier viele Fußgänger unterwegs sind.“

„Bitt den ÖVP Verbindungen ausbauen. Mehr x-Busfahrlinien. Engere Taktung der Abfahrtszeiten. Und an einer Haltestelle mehrere Buslinien zu verschiedenen Orten, beispielsweise nicht nur vom Stadtkerne eine Verbindung nach Uetersen.“

„Regelrecht kriminell sind die vielen Radfahrer, die auf der falschen Straßenseite fahren. Da wundert es mich nicht, wenn es an Einmündungen immer wieder zu brenzligen Situationen kommt. Und fast noch schlimmer finde ich das Verhalten der Polizei, die solche Radfahrer nicht anhält und ermahnt!“

„Am wichtigsten ist mir der Ausbau des Busverkehrs, vor allem vom Bahnhof Richtung Raa-Besenbek, dort fährt bisher nur alle 2 h ein Bus. Häufigere Taktung wäre also wichtig.“

Generell sollte der Busverkehr auch zuverlässiger sein, schon häufiger sind Busse, die in meiner Verkehrsapp angezeigt wurden, gar nicht gekommen.“

Außerdem gefällt mir das Ausleihen von Autos für kurze Strecken (Car-sharing), wenn das in Elmshorn und Umgebung möglich wäre, könnte ich möglicherweise auch auf mein eigenes Auto verzichten“

„Hamburger Straße in Höhe der Esso Tankstelle ist offiziell immer noch nur in einer Richtung für Radfahrer zu befahren. Bitte in beide Richtungen offiziell erlauben, damit man aus Kölln-Reisiek bzw. von der Wittenberger Straße aus in Richtung Toom, Kreisverwaltung und McDonalds fahren kann.“

„Die Stadt Elmshorn ist auf einem guten Weg, bitte weiter die Radwege erneuern, wo es noch nicht geschehen ist, in der Stadtmitte mehr Abstellraum für Fahrräder und regelmäßige Reinigung der Radwege. Bitte mehr Grün und Entsiegelung der Flächen.“

„Wenn ich richtig informiert bin, gibt es im Augenblick kein Carsharing Angebot in Elmshorn. Das finde ich sehr bedauerlich.“

„Thema "Sichere Schulwege":

Ludwig-Meyn-Straße Fußweg gehört quasi zur Straße und abbiegende Autos (Viele Eltern-Taxis) biegen teilweise sehr nah an der Hecke ab, was Fußgänger/Kinder potenziell gefährdet.

Thema "Premiumroute":

Mir ist leider noch unklar, wann ich tatsächlich von Elmshorn nach Hamburg komfortabel mit dem Fahrrad fahren kann. Ich habe das Gefühl, dass diese Route schon seit Jahrzehnten in Planung ist.“

„Die Umfrage ist völlig überfrachtet mit Informationen. Auf Mobilgeräten ist sie nicht nutzbar. Es ist teils unklar, wo man Eingaben machen kann und wo nicht. Die Nomenklatur schreckt fachfremde Menschen ab. Außerdem werden an den entscheidenden Stellen keine Fragen gestellt, sondern nur Infos bereitgestellt.

Ich bräuchte z.B. keinen Parkplatz in Elmshorn, wenn ich in einem erträglichen Takt per ÖPNV dorthin gelangen könnte. Alle 2 Stunden ab Kollmar und nachts mit dem Taxi zurück ist nichts, was mich dazu bringt, den PKW abzuschaffen.

Zur Bündelung von LKW-Verkehr: es wäre besser, die LKWs um die Stadt zu leiten statt sie mitten hindurch fahren zu lassen.“

„Ich wünsche mir:

- resiliente Infrastruktur: auch wenn jemand mal nicht so doll aufpasst, darf dies nicht zu einem Unfall führen (vgl Oslo)
- keine Bettelampeln mehr
- kürzere Wartezeiten für Fuß- und Radverkehr/Angleichung der Grünzeiten (tlw. hat der Kfz-Verkehr ein vielfaches der Grünzeiten). ZB zwei kurze Grünphasen während eines Umlaufs, am besten mit "all way green"
- keine gleichzeitigen Grünphasen mehr für Rechtsabbieger und Fuß-/Radverkehr. Ich erlebe zu oft, dass jemand nur die Geradeaus-Ampel beachtet und dann nach rechts in die Berliner Straße abbiegt und den Fußverkehr gefährdet
- erheblich mehr Kontrollen der Handy- Nutzung, beim Fahren und beim Halten an Ampeln, durch die Polizei
- physischen Blockaden für Kfz-Durchgangsverkehr in Wohnstraßen
- gleiche Oberflächenbeschaffenheit von Rad- und Fußwegen wie die Fahrbahn (Komfort!)
- Ampelphasen auf 17,5 & 52 km/h auslegen=keine Wartezeit mit dem Fahrrad & Auto
- Planung ausgehend von den Bedürfnissen von Kindern & Alten"

„Die Taktung im ÖPNV ist zu gering und leider vor allem in den Abendstunden nicht ausreichend“

„Der Kampf gegen das Auto in Elmshorn nervt, die Parkgebühren bevorzugen Besserverdienende, die sich diese Kosten locker leisten können. Wichtiger wäre, überdimensionierten Autos über 2 Meter Breite und über 4,5 Meter Länge keine oder nur wenige Parkplätze, dann mit den zehnfachen Gebühren anzubieten, das trifft dann keinen Armen. Es fehlt eine Parkgebührenbefreiung, wenn ich z.B. vom Arbeitgeber gezwungen werden, meinen Arzt wegen einer AU-Bescheinigung aufzusuchen.“

Fahrräder sind Schönwetterfahrzeuge für junge Leute, wir haben aber eine älter werdende Bevölkerung, die auf das Auto angewiesen ist. Bus und Bahn sind zu langsam. Von mir in Elmshorn fahre ich nach Heide zu meinem Vater mit dem Auto bei Tempo 120 auf der Autobahn locker in 45 Minuten von Tür zur Tür, der Zug allein braucht schon eine Stunde von Elmshorn nach Heide, mit dem Bus zum Bahnhof muss ich über 30 Minuten rechnen, in Heide dann auch noch einmal. Also brauche ich über doppelt so lange.“

„Weniger ruhenden Verkehr in der Innenstadt

Mehr Tempo-30 Zonen

Fahrradfreundliche Anschlussmöglichkeiten (Bügel zum Anlehnen)

Weniger E-Roller

Mehr gegenseitige Rücksichtnahme und Vorsicht bei allen Verkehrsteilnehmern

Verbesserung der Barrierefreiheit für Mobilitätseingeschränkte (z.B. Bordsteinabsenkungen)“

„Information und Kommunikation sind noch wichtig!

Es gibt bereits Fahrradstraßen in Elmshorn, aber die meisten Autofahrer wissen nichts damit anzufangen oder es ist ihnen egal. Das war schon einmal besser.

Eine Veloroute nach Hamburg wäre wirklich toll. Am besten eine, bei der die Bahnstrecke nicht andauernd gequert werden müsste.

Die Möglichkeiten zur Querung der Bahngleise sollten vielfältig bleiben und nicht wie in Pinneberg zum Nadelöhr werden. Z.B. könnte der Geschwister-Scholl-Tunnel für Fußgänger und Radfahrer erhalten bleiben.“

„Schon jetzt öfter die Abflüsse an Straßen von Laub und Dreck reinigen. Dachbegrünung auch von Bushaltestellen, Fahrradunterständen etc. Bei Neuplanung von Gewerbe auch Lieferzone für Lkw einplanen (Autohaus, Baumarkt etc.). Haltebuchten für Taxi, Feuerwehr, Handwerker kostenfrei einplanen.“

„Ich dachte, es handelt sich hier um eine Umfrage. Ich habe mich gefreut, mal meine Meinung zu sagen, da ich mich als Fußgänger nicht mehr ernst genommen fühle. Aber ich habe leider keine Fragen gefunden. Also hier meine Bitte: bitte hört auf immer mehr Gehwege zu Radwegen umzubauen. Teilweise muss ich mit meinem Hund aus Rücksicht auf Fahrrad und Rollerfahrer auf der Straße laufen.“

*„Eine Verkehrsinfrastruktur, die in die Zukunft gerichtet ist, kann m.E. nur vermehrt auf das Fahrrad und attraktive Sharing-Angebote abzielen. Seien Sie mutig und innovativ und verharren Sie nicht im Gestern!“*

*„Zur blöden Idee Tempo 30: Schon mal darüber nachgedacht, was dieser Schwachsinn für alle Pendler bedeutet, die auf ihre Autos angewiesen sind? Um wieviel Zeit würde sich der Arbeitsweg verlängern? Und was ist mit Schichtarbeitern? Die fahren auch zu Zeiten, wo die Straßen leer sind. Wieso müssen die dann z.B. um 23 Uhr um 04 Uhr zwangsweise langsam durch die Gegend schleichen? Also, Ihr Theoretiker - einfach mal praktisch denken! Dann kommt man auch nicht auf solche abwegigen, abstrusen Ideen wie Tempo 30! Und wenn das bestehende Tempo 50 einige Radfahrer stören sollte, dann sollen die das machen, was fast alle machen. Einfach Auto fahren. Weniger Radfahrer bedeutet weniger Verkehrshindernisse auf den Straßen.“*

*„Wir wohnen in der Wilhelmstraße, hier brettern die Traktoren mit über 50 durch und auch andere beschleunigen am Ortsausgang. Unser Gebiet wird in ihrem Konzept leider komplett vernachlässigt. Ich würde mir für meine Kinder Sicherheit beim Queren der Straße wünschen, sanierte Fahrradwege, vielleicht sogar ein bisschen Bepflanzung in Form von Verkehrsberuhigung am Rand der hässlichen Wilhelmstraße? So könnte man zwei Fliegen mit einer Klappe schlagen, Attraktivität und Lebensqualität erhöhen, Gefahr durch zu schnelle Raser eindämmen.“*

*„Ich wünsche mir eine sichere Möglichkeit, als Fahrradfahrer auf dem Rethfelder Ring auf dem Fahrradweg fahrend nach links in den Hainholzer Damm abbiegen zu können. Dazu muss ich den Hainholzer Damm queren, um auf der „richtigen“ Seite, also auf der rechten Seite des Hainholzer Damms auf dem Fahrradweg weiterfahren zu können. Denkbar wäre, den Fahrradweg entlang des Rethfelder Rings, z.B. mit einer roten Markierung, über den Hainholzer Damm weiterzuführen und die Bordsteinkante abzusenken. Bisher benutze ich die Quermöglichkeit für Fußgänger und Radfahrer, die aus Richtung KGSE kommen, was aber nicht rechtmäßig, aber sicherer ist.“*

*„Der Busverkehr von der Wilhelmstr. in die Innenstadt ist keinesfalls ausreichend. Samstag und Sonntag gar nicht. Werktags eine unzumutbare Taktichte. An den Wochentagen gibt es verschiedene Fahrten, die nur in den Ferien oder nur in den Schulzeiten oder gar nur an bestimmten Wochentagen stattfinden. Die letzte Fahrt in die Stadt beginnt 19.05, zurück nach Kino oder Theaterbesuchen fährt nichts!“*

*„Monatskarten zu angemessenen Preisen für den ÖPNV nur innerhalb von Elmshorn wären schön. Nur dafür finde ich das Deutschlandticket zu teuer. Besonders für Senioren wäre kostenloser ÖPNV innerhalb von Elmshorn von Vorteil, viele würden dann sicherlich gerne auf das Auto verzichten.“*

*„Ihre Umfrage ist Leider keine Umfrage. Wenig Raum für Kommentare, Meinung oder Ideen!*

*Fahrradstraßen: sollten nicht nur zu erkennen sein, sondern auch sicher. In vier Jahren haben fünf Kinder fast Ihr leben verloren wegen schlechter Planung von Schulwegen. Und das nur auf dem Schulweg meiner Kinder.*

*Ständig wieder kehrender Ampelausfall!*

*Zebrastreifen, weniger parkende Autos und mehr Kontrolle von ALLEN Verkehrsteilnehmern, wäre angebracht. Ebenso Kennzeichnungen, was eine Fahrradstraße ausmacht. Weder Fahrradfahrer, Rollerfahrer noch Autofahrer wissen das!*

*Fragen sie an richtiger Stelle (Eltern, Streifenpolizisten, etc..) vor Ort!*

*Direkte Schulwege, Schulstraßen sollten Zeitlich begrenzt nur noch von Anwohnern und Angestellten genutzt werden dürfen. Gefährliche Situationen sind leider keine Ausnahme, sondern die Regel! Heute würde wieder ein Kind von einen Roller angefahren.*

*Mit dem Fahrrad oder Auto bequem durch Elmshorn!? Nicht möglich! Andere Städte machen es besser vor."*