

Aktueller Stand Liste Maßnahmensteckbriefe

| Nr. | Priorität (hoch = 1) | Steckbrief-Thema | Handlungsfeld |
|-----|-------------------------|--|------------------------------------|
| 1 | 2 | Verkehrssicherheitsstrategie | Neue Mobilitätskultur |
| 2 | 1 | Sichere Schulwege | Neue Mobilitätskultur |
| 3 | 1 | Geschwindigkeitskonzept | Neue Mobilitätskultur |
| 4 | 2 | Versuche wagen | Neue Mobilitätskultur |
| 5 | 2 | Kommunikations- und Koordinationsstrategie | Neue Mobilitätskultur |
| 6 | 2 | Quartiersstrukturen stärken | Lebenswerte Stadträume |
| 7 | 2 | Straßenräume aufwerten | Lebenswerte Stadträume |
| 8 | 1 | „Elmshorn-Box“ und Lieferverkehre bündeln | Lebenswerte Stadträume |
| 9 | 1 | Barrierefreie Mobilität | Lebenswerte Stadträume |
| 10 | 1 | Ein zukunftsfähiges Radverkehrsnetz entsteht | Rad- und Fußverkehr aufwerten |
| 11 | 2 | Fahrradstraßen einsetzen und verdeutlichen | Rad- und Fußverkehr aufwerten |
| 12 | 2 | Attraktive Radabstellanlagen bereitstellen | Rad- und Fußverkehr aufwerten |
| 13 | 2 | Attraktive Querungen für den Fuß- und Radverkehr | Rad- und Fußverkehr aufwerten |
| 14 | 3 | Intuitive und durchgängige Wegweisung einrichten | Rad- und Fußverkehr aufwerten |
| 15 | 2 | Stadtbus- und Regionalbusverkehr weiterentwickeln | Attraktiver und zuverlässiger ÖPNV |
| 16 | 2 | On-Demand-Angebote erproben und etablieren | Attraktiver und zuverlässiger ÖPNV |
| 17 | 1 | Haltestellen attraktiv und barrierefrei gestalten | Attraktiver und zuverlässiger ÖPNV |
| 18 | 2 | Verkehrsflussoptimierung & ÖPNV-Beschleunigung | Attraktiver und zuverlässiger ÖPNV |
| 19 | 2 | Mobilitätsstationen einrichten | Mobilitätsangebote gut vernetzen |
| 20 | 3 | Sharing-Angebote schaffen und etablieren | Mobilitätsangebote gut vernetzen |
| 21 | 2 | Nachhaltige Mobilität in Betrieben fördern | Mobilitätsangebote gut vernetzen |
| 22 | 1 | Vorhandenes Straßen- und Wegenetz in Stand halten | Kfz-Verkehr organisieren |
| 23 | 2 | Alternative Antriebe & flächendeckendes Ladesäulennetz | Kfz-Verkehr organisieren |
| 24 | 3 | Lkw-Verkehren auf Hauptrouten bündeln | Kfz-Verkehr organisieren |
| 25 | 1 | Parkraummanagement in der Innenstadt | Kfz-Verkehr organisieren |
| 26 | 1 | Verkehrsführung in der Innenstadt | Kfz-Verkehr organisieren |

Beschreibung und Ziele der Maßnahme

Vision Zero als Ziel

In Elmshorn ereignen sich deutlich mehr Verkehrsunfälle mit verletzten Personen und vor allem auch deutlich mehr Verkehrsunfälle mit Kindern im Vergleich zu anderen Mittelstädten (s. Zwischenbericht Bestandsanalyse, Kap. 12). Damit in Zukunft die Mobilität für alle sicherer wird, ist es notwendig, das Thema Verkehrssicherheit ganzheitlich und dauerhaft anzugehen und eine übergreifend Verkehrssicherheitsstrategie zu verfolgen.

Verkehrssicherheit als oberste Priorität

Die Verkehrssicherheit ist entsprechend der übergeordneten rechtlichen Vorgaben als oberstes Abwägungskriterium für alle verkehrsplanerischen Maßnahmen zu berücksichtigen. Dabei sollen insbesondere die Belange der sogenannten „verletzlichen“ Verkehrsteilnehmer (zu Fuß Gehende, Radfahrende, Senioren, Kinder) in den Fokus gerückt werden.

Engagement und Fortbildungen unterstützen

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.



Bausteine und nächste Schritte

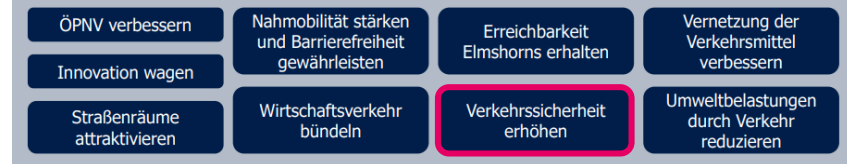
Die ganzheitliche Verkehrssicherheitsstrategie der Stadt Elmshorn umfasst:

- eine „neue“ Mobilitätskultur (mit alten Tugenden) zu etablieren, die auf gegenseitigem Verständnis und Rücksichtnahme basiert und den Schutz der Schwächeren in den Vordergrund stellt
- Qualifikationen und Aktivitäten auszubauen und zu koordinieren: Strukturen schaffen, die die gegenseitige Information und ggf. Koordination aller Verkehrssicherheitsaktivitäten sicherstellen
- Bei Sensibilisierung und Prävention alle Teile der Stadtgesellschaft zu adressieren und einzubeziehen.
- Themen- und zielgruppenspezifische Aktionen und Kampagnen zu initiieren

Konkrete nächste Schritte:

- Durchführung von **Verkehrssicherheitsaudits** bei Neuplanungen und im Bestand durch externen Dienstleister
- Weitergehende, über Unfallschwerpunkte bzw. Unfallhäufungsstellen hinausgehende **Analyse der polizeilichen Unfalldaten** und Ableitung gezielter Maßnahmen; Unterstützung durch externen Dienstleister zur Erarbeitung erforderlicher Software-Hilfsmittel und methodischer Anleitungen
- Durchführung eines jährlichen **Verkehrssicherheitsforums** mit allen relevanten Akteuren im Bereich Verkehrssicherheit
- Verstärkung der **Verkehrsüberwachung**: Erhöhung der Kontrollintensität, Sensibilisierung der Kontrollkräfte für Verkehrssicherheitsaspekte, politisch auf Landesebene für mehr Kompetenzen für den städtischen Ordnungsdienst einsetzen

9 OBERZIELE



Priorisierung



Umsetzungshorizont

kurzfristig angehen, danach Daueraufgabe



Kosten



Personalaufwand für Assistenzfunktion für die fachliche Koordination



Wer macht was?

Koordination der Strategie: Amt für Stadtentwicklung und Umwelt

Beauftragung Verkehrssicherheitsaudits / Unfalldatenanalyse: Amt für Tiefbau und Verkehr

Weitere Akteure: Amt für Kinder, Jugend, Schule und Sport; Schulen; Polizei; Verbände, Fahrschulen

Wechselwirkungen/ Abhängigkeiten

Kommunikations- und Koordinationsstrategie
Sichere Schulwege

Beschreibung und Ziele der Maßnahme

Eltern bringen ihre Kinder mit dem Auto aus unterschiedlichen Gründen zur Schule. Durch die sogenannten „Elterntaxen“ entstehen vor allem zu Schulbeginn und -schluss unübersichtliche und mitunter gefährliche Situationen. Zudem sind mit der frühzeitigen selbständigen Bewältigung des Schulwegs viele Vorteile verbunden, etwa in Hinblick auf die physische, soziale und kognitive Entwicklung von Kindern. Mit der Förderung des schulischen Mobilitätsmanagements in Elmshorn sollen mehr Schüler:innen ihren Schulweg selbstständig zurücklegen und Hol- und Bringverkehre im Bereich der Schulen reduziert werden.

Unter schulischem Mobilitätsmanagement werden Maßnahmen verstanden, die eine selbstbestimmte und gleichzeitig sichere Mobilität der Schüler:innen v.a. zu Fuß oder mit dem Rad fördern. Dabei kann es sich um kommunikative oder infrastrukturelle Maßnahmen handeln. Für einen hohen Wirkungsgrad der Maßnahmen ist eine breite Akzeptanz der beteiligten Akteure notwendig, insbesondere von Seiten der Schulen (Lehrende, Eltern- und Schülerschaft). Vor diesem Hintergrund ist eine enge Einbindung der Schulen sowie weiterer Akteure (z.B. Polizei, Verbände) bei der Ideenentwicklung, Organisation und Realisierung der Maßnahmen wichtig. Der Stadtverwaltung kommt dabei in der Regel die Rolle als Koordinatorin und Vermittlerin zu.

Die Wahl konkreter Maßnahmen hängt dabei maßgeblich von der räumlichen Situation und weiteren Faktoren (u.a. Altersgruppen) ab. Mögliche Maßnahmen können etwa die Einrichtung von Elternhaltestellen, die Erarbeitung eines Laufbusses, Präventionsangebote (z.B. Fahrradtraining), die Initiierung einer Fahrrad-Reparaturwerkstatt oder die Erstellung von Schulweg- und Kinderstadtplänen sein. Eine infrastrukturelle Maßnahme zur Vermeidung von Hol- und Bringverkehren vor Ort kann die Einrichtung einer temporären Schulstraße sein, bei der vor Unterrichtsbeginn und ggf. -schluss ein Straßenabschnitt

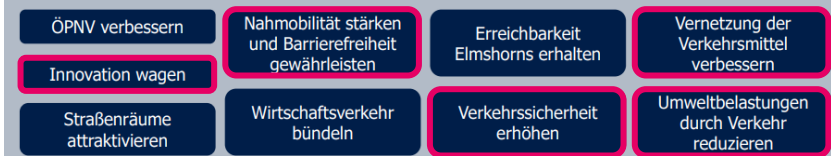
für den Kfz-Verkehr für 30-60 Minuten gesperrt wird. Konkret kann hierfür ein Durchfahrtsverbot für Kraftfahrzeuge angeordnet werden (VZ 260) in Kombination mit einem entsprechenden Zusatzschild. Die Einrichtung von Schulstraßen sollte in Kombination mit der Einrichtung von Elternhaltestellen erfolgen. Etwaige Ausnahmeregelungen für betroffene Anwohnende sind zu berücksichtigen.

Einige der zuvor genannten Maßnahmen wurden bzw. werden in Elmshorn bereits angewendet und sollten aktualisiert bzw. ausgeweitet werden. Hierzu zählen beispielsweise Schulwegpläne, die bereits für alle Grundschulen in Elmshorn vorhanden sind. Die Schulwegpläne sind jedoch teilweise veraltet und weisen unterschiedliche Detaillierungsgrade auf, sodass es einer Aktualisierung bedarf. Für die Friedrich-Ebert-Schule gibt es bereits eine Elternhaltestelle.

Bausteine und nächste Schritte

- Benennung zuständiger Personen für **schulisches Mobilitätsmanagement** in Verwaltung und Schulen
- Aktualisierung bzw. Erarbeitung von Schulwegpläne mit Priorität zunächst für die Grundschulen: pro Jahr mind. zwei Pläne, Digitalisierung z.B. mithilfe des KielRegion-Tools, Unterstützung durch externe Dienstleister
- **Elternhaltestellen- und Schulstraßenkonzept** für einzelne Schulstandorte erarbeiten und umsetzen, z.B. als Pilotprojekt (z.B. Grundschule Kaltenweide, Friedrich-Ebert-Schule, Timm-Kröger-Schule)
- Initiierung eines Netzwerks durch die Stadt Elmshorn (u. a. Schulamt, Schulen, Polizei, Verbände) und ggf. Kopplung mit Zuständigkeit für Verkehrssicherheitsstrategie (siehe Nr. 1)
- Begleitende Öffentlichkeitsarbeit zur Bekanntmachung erfolgreicher Projekte

9 OBERZIELE



Priorisierung



Umsetzungshorizont

kurzfristig,
je nach Einzelmaßnahme



Kosten



In Abhängigkeit der Einzelmaßnahme: Einrichtung Elternhaltestelle, Laufbus und Schulwegplan verhältnismäßig günstig; Einrichtung Schulstraße kostenintensiver
Daueraufgabe: Ressourcen für Koordination

Wer macht was?

Koordination: Amt für Stadtentwicklung und Umwelt (ggf. in Kopplung mit Verkehrssicherheitsstrategie)
Weitere Akteure: Amt für Kinder, Jugend, Schule und Sport; Amt für Tiefbau und Verkehr; Schulen; Polizei; Verbände

Wechselwirkungen/ Abhängigkeiten

Kommunikations- und Koordinationsstrategie
Quartiersstrukturen stärken
Ein zukunftsfähiges Radverkehrsnetz entsteht
Attraktive Radabstellanlagen bereitstellen

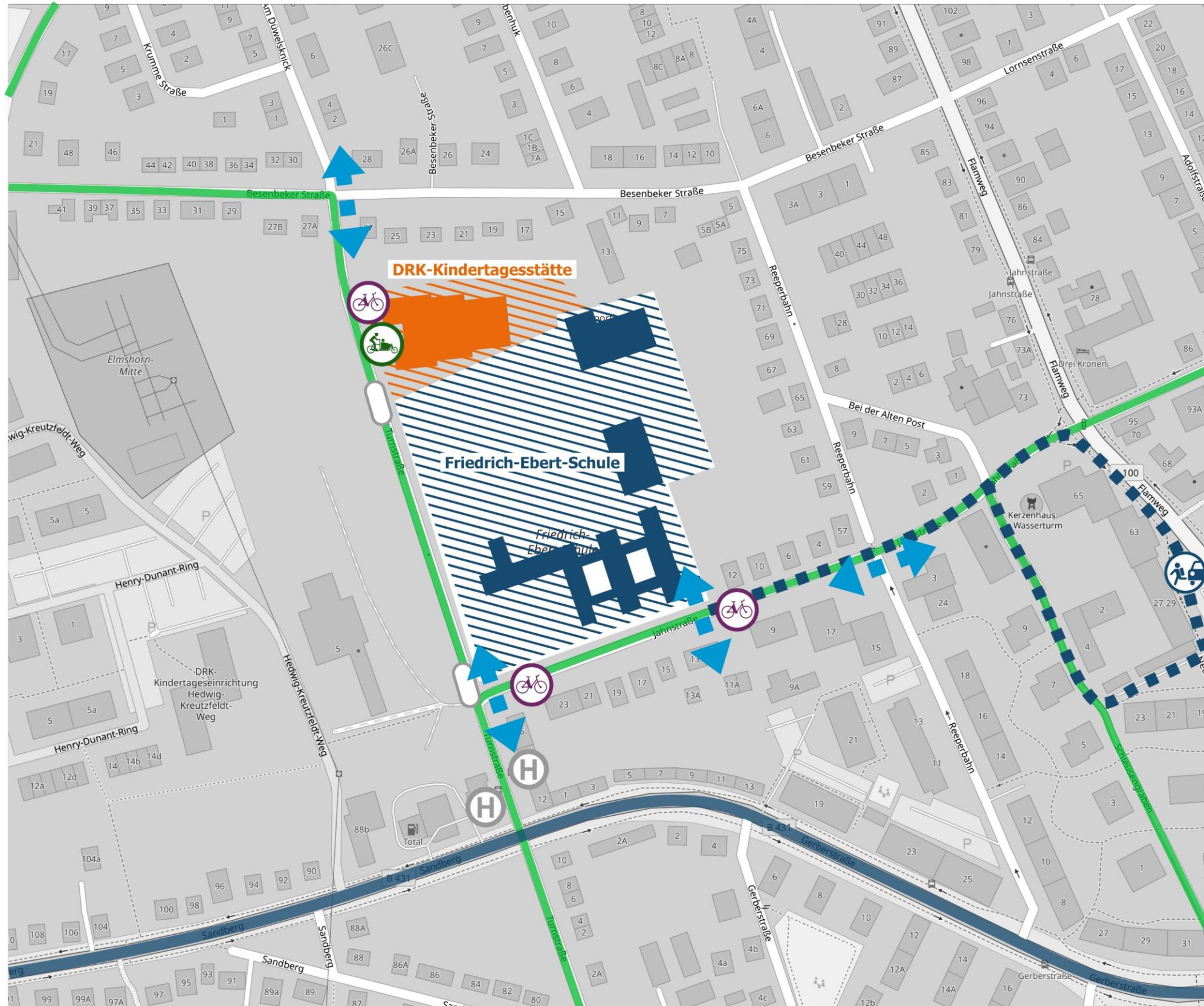
Hinweis

Die 2024 novellierte StVO ermöglicht Kommunen entlang „hochfrequenzierter Schulwege“ Tempo 30 anzuordnen. Schulwegpläne können hierfür eine Begründungsgrundlage liefern.



Konzeptionelles Beispiel/ Ideen für die Friedrich-Ebert-Schule

- Querung für den Fußverkehr optimieren
- Radabstellanlagen einrichten
- Elternhaltestelle einrichten
- Wegeverbindung Elternhaltestelle
- Haltebereich für Lastenräder einrichten
- Veloroute
- Nebenroute (Radverkehr)
- Bushaltestelle
- Durchfahrtsbeschränkung Kfz-Verkehr



GERTZ GUTSCHE RÜMENAPP
 Stadtentwicklung und Mobilität
 Planung Beratung Forschung GoR

Planersocietät
 Mobilität, Stadt, Dialog

URBANUS

Datengrundlage:
 Stadt Elmshorn,
 © European Union, Copernicus Land Monitoring Service 2018,
 European Environment Agency (EEA),
 © GeoBasis-DE/BKG (2020),
 © OpenStreetMap.org-Mitwirkende, ODbL.

Beschreibung und Ziele der Maßnahme

Ein konsistentes Geschwindigkeitskonzept ist in Verbindung mit der Hierarchisierung des Straßennetzes ein wichtiges Element um innerhalb des Elmshorner Stadtgebiets die Verkehre möglichst sicher, umfeld- und umweltverträglich sowie effizient abwickeln zu können.

Auf den Elmshorner Hauptverkehrsstraßen gilt weitaus überwiegend die innerörtliche Regelhöchst-geschwindigkeit von 50 km/h. Es finden sich nur vereinzelt streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h, entsprechend den Vorgaben der StVO vor allem in sogenannten "sensible Bereiche" (Schulen, Krankenhäuser, Pflegeheime etc.). In den Elmshorner Wohngebieten sind dagegen schon fast flächendeckend Tempo 30-Zonen ausgewiesen. Ausgenommen sind bisher lediglich einige Sammelstraßen mit Linienbusverkehr.

Die Zielsetzung der Maßnahme ist die Definition und Durchsetzung eines konsistenten Geschwindigkeitskonzepts für das gesamte Elmshorner Stadtgebiet, das auf Basis der definierten Straßennetzhierarchie eine angemessene Abwägung zwischen den verschiedenen Zielsetzungen des Mobilitätskonzepts sowie den Schutzziele der StVO vornimmt. Für eine effiziente Abwicklung und Bündelung der Verkehre ist für die Hauptverkehrsstraßen in der Regel auch weiterhin 50 km/h als zulässige Höchstgeschwindigkeit vorgesehen.

Für das Erschließungsstraßennetz bildet das Konzept als „flächenhafte Verkehrsplanung“ im Sinne der VwV-StVO (zu §45 zu Abs. 1 bis 1e XI. 1.) die Grundlage für die Anordnung von Tempo 30-Zonen.

Bausteine und nächste Schritte

Beschränkungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit bedürfen grundsätzlich einer einzelfallbezogenen Prüfung und Abwägung durch die Straßenverkehrsbehörde.

Entsprechend den Vorgaben der StVO wird für Elmshorn die folgende Vorgehensweise empfohlen:

- Weitere Qualifizierung des Geschwindigkeitskonzepts, u.a. mithilfe des Verkehrsmodells

Streckenbezogene Tempo-30-Anordnungen

- Konsequente Prüfung und Umsetzung der Vorgaben der novellierten StVO zu streckenbezogenen Geschwindigkeitsbegrenzungen. D.h. Anordnung von Tempo 30 (sofern im Einzelfall keine gewichtigen, in der StVO definierten Gründe dagegensprechen)
 - im unmittelbaren Bereich von an der Straße gelegenen sensiblen Einrichtungen (Kitas, Spielplätze, Schulen, Alten- und Pflegeheimen, Behinderteneinrichtungen, Krankenhäusern
 - entlang hochfrequentierter Schulwege, die im Rahmen der Schulwege-planung zu definieren sind
 - im Bereich von Fußgängerüberwegen
- Umsetzung der im Lärmaktionsplan vorgesehenen Geschwindigkeitsbeschränkungen

Tempo-30-Zonen

- Flächendeckende Umsetzung von Tempo 30-Zonen in Wohngebieten; dafür notwendige Ergänzungen der bestehenden Tempo 30-Zonen entsprechend der nachfolgenden Karte
- Zur Minimierung von Fahrzeitverlängerung im Linienbusverkehr, Vorfahrtsregelung mit VZ 301 auf Busstrecken
- Ergänzende bauliche Maßnahmen zur Verdeutlichung und verbesserten Einhaltung von Tempo 30 (z.B. Aufpflasterungen, Einengungen („Gehwegnasen“), Fahrbahnanhebungen, Gehwegüberfahrten, alternierendes Parken)

Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (Tempo 20)

- Prüfung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs in der Holstenstraße / Schulstraße (Feldstr. Bis Flamweg) nach Herabstufung zu Gemeindestraßen

Geschwindigkeitskontrollen

- Beantragung, eigenständige Geschwindigkeitsmessungen von Seiten der Stadt durchführen zu können (vgl. Norderstedt)

9 OBERZIELE

| | | | |
|-----------------------------|---|-----------------------------------|--|
| ÖPNV verbessern | Nahmobilität stärken und Barrierefreiheit gewährleisten | Erreichbarkeit Elmshorns erhalten | Vernetzung der Verkehrsmittel verbessern |
| Innovation wagen | Wirtschaftsverkehr bündeln | Verkehrssicherheit erhöhen | Umweltbelastungen durch Verkehr reduzieren |
| Straßenräume attraktivieren | | | |

Priorisierung



1. Ausweitung Tempo 30-Zonen
2. Streckenbezogenes Tempo 30

Umsetzungshorizont

kurz- bis mittelfristig, je nach Aufwand der erforderlichen straßenverkehrsrechtlichen Prüfung und Abwägung



Kosten

i.d.R. gering, da nur Beschilderungsaufwand, aber Personalaufwand bei der Verkehrsaufsicht



Wer macht was?

Koordination: Amt für Stadtentwicklung und Umwelt (Konzeption), Amt für Tiefbau und Verkehr

Weitere Akteure: Polizei; LBV.SH (bei Bundes- und Landesstraßen)

Wechselwirkungen/ Abhängigkeiten

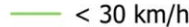


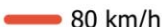



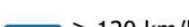
Sichere Schulwege
 Quartiersstrukturen stärken
 Ein zukunftsfähiges Radverkehrsnetz entsteht
 Verkehrsflussoptimierung & ÖPNV-Beschleunigung
 Lkw-Verkehren auf Haupttrouten bündeln
 Verkehrsführung in der Innenstadt



Geschwindigkeitskonzept

-  Ausweitung Tempo 30-Zonen in Wohngebieten
-  Innenstadt kern:
Tempo 30-Zone
Tempo 20 um den Buttermarkt
-  Prüfung streckenbezogenes Tempo 30
R: entsprechend Teilkonzept Radverkehr
L: entsprechend Lärmaktionsplan
-  Prüfung streckenbezogenes Tempo 30 nachts entsprechend Lärmaktionsplan
-  Prüfung verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (sofern Holstenstraße/Schulstraße zu Gemeindestraßen heruntergestuft werden können)

Zulässige Höchstgeschwindigkeiten (Bestand)

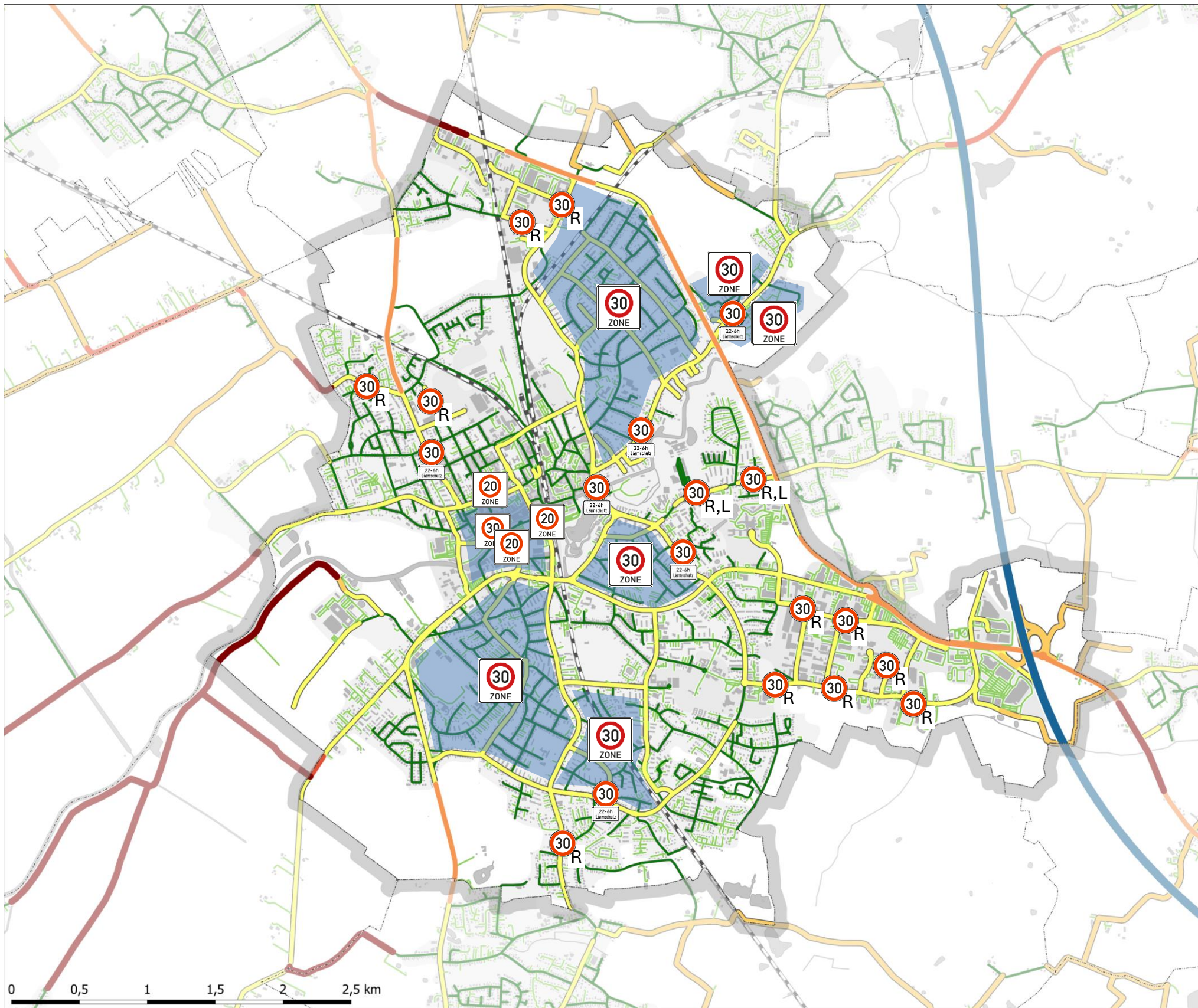
- | | |
|---|--|
|  < 30 km/h |  70 km/h |
|  30 km/h |  80 km/h |
|  50 km/h |  100 km/h |
|  60 km/h |  ≥ 120 km/h |

GERTZ GUTSCHE RÜMENAPP
Stadtentwicklung und Mobilität
Planung Beratung Forschung GbR

Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.

URBANUS

Datengrundlage:
Stadt Elmshorn,
© European Union, Copernicus Land Monitoring Service 2018,
European Environment Agency (EEA),
© GeoBasis-DE/BKG (2020),
© OpenStreetMap.org-Mitwirkende, ODbL.



Beschreibung und Ziele der Maßnahme

Unter dem Motto „Versuchen wagen“ sollen neue Ideen und innovative Ansätze ausprobiert und getestet werden. Dies umfasst sowohl neue Ansätze bei der baulich-technischen Gestaltung von Verkehrsanlagen als auch das Testen von veränderten Verkehrsführungen oder Verkehrsregelungen. Der Ansatz geht damit weit über den Verkehrsversuch im Sinne der StVO hinaus, schließt diesen aber als eine Umsetzungsoption mit ein.

Mit diesen Versuchen sollen Erfahrungen in der Konzeption und Umsetzung von Änderungen an Verkehrswegen, -regelungen oder -technologien gesammelt werden, bevor diese flächendeckend – ggf. auch in modifizierter Form – umgesetzt werden. Eine begleitende Evaluation ist damit zwingender Bestandteil.

Von großer Bedeutung ist dabei eine begleitende Öffentlichkeitsarbeit, um die Bevölkerung auf dem gesamten Weg von Konzeption bis zur Umsetzung und Evaluation einzubeziehen.



Neumünster Lindenstraße
Verkehrsversuch Protected Bike Lane



Schulstraße + Grüne Straßenabläufe Berlin Singerstraße

Bausteine und nächste Schritte

Konkrete Ideen für Versuche in Elmshorn:

- Fahrradstraße Eichstraße
- Radverkehr durch die Fußgängerzone (Veloroute 1)
- Schulzone/Schulstraße Friedrich-Ebert-Schule
- Testen Fahrbahnanhebung nach niederländischem Vorbild (s. Foto unten)
- Parklets, z.B. Mühlenstraße, Jürgenstraße, Meteorstraße
- Einfache Maßnahmen zur Entsiegelung / Wassersensible Straßenraumgestaltung (z.B. „Grüne Gullys“ s. Foto unten)
- Modalfilter für Radverkehr (z.B. Borenzwangweg)
- Protected Bike Lane: z.B. Ost-West-Brücke, Steindamm/Mühlenkamp, Friedensallee



Verkehrsversuch Uetze



Berlin
Baruther Straße

9 OBERZIELE

| | | | |
|-----------------------------|---|-----------------------------------|--|
| ÖPNV verbessern | Nahmobilität stärken und Barrierefreiheit gewährleisten | Erreichbarkeit Elmshorns erhalten | Vernetzung der Verkehrsmittel verbessern |
| Innovation wagen | Wirtschaftsverkehr bündeln | Verkehrssicherheit erhöhen | Umweltbelastungen durch Verkehr reduzieren |
| Straßenräume attraktivieren | | | |

Priorisierung



Umsetzungshorizont

kurz- bis mittelfristig, je nach Einzelmaßnahme



Kosten



In Abhängigkeit der Einzelmaßnahme, provisorische Maßnahmen oftmals vergleichsweise günstig, aber Kosten für begleitende Evaluation und Öffentlichkeitsarbeit sind zu berücksichtigen.

Wer macht was?

Amt für Stadtentwicklung und Umwelt, Amt für Tiefbau und Verkehr

Weitere Akteure:; Schulen; Polizei; Verbände, Bauunternehmen, Hochschulen

Wechselwirkungen/ Abhängigkeiten

Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit
Sichere Schulwege
Quartiersstrukturen stärken
Ein zukunftsfähiges Radverkehrsnetz entsteht
On-Demand-Angebote erproben und etablieren

Beispiele

Verkehrsversuche in Neumünster und Uetze (Region Hannover), neue bauliche Ansätze in Hamburg, Berlin

Beschreibung und Ziele der Maßnahme

Die Umsetzung der Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes parallel zu den bereits laufenden (Groß-)Projekten der Stadt Elmshorn erfordert eine gute Kommunikations- und auch Koordinationsstrategie.

Eine solche Strategie sorgt dafür, dass alle Beteiligten gut informiert sind, Missverständnisse vermieden und die Maßnahmen effizient angegangen werden können. Sie fördert die Zusammenarbeit und stellt sicher, dass alle auf dem gleichen Stand sind. In der Praxis ist dies mit unterschiedlichen Akteuren/Stakeholdern innerhalb der Verwaltung und aus der Stadtgesellschaft und Wirtschaft oft nicht leicht umzusetzen (Netzwerkarbeit).

Ziel dieser Maßnahme ist es, eine **klare und bessere Kommunikation und Koordination** sowohl innerhalb der Verwaltung als auch nach außen gegenüber der Öffentlichkeit einzuführen, um die Transparenz zu erhöhen, das Vertrauen der Beteiligten zu stärken und möglichst schnell bei unvorhergesehenen Ereignissen bzw. Umsetzungsproblemen reagieren zu können.

Hierfür ist eine **zentrale Koordination der kommunalen Mobilität und Netzwerkarbeit** erforderlich.

Für die **Kommunikation nach Außen** und zur Akzeptanzerhöhung sind verschiedene Beteiligungsformate denkbar: Die Stadtgesellschaft kann sowohl bei der Frage „ob“ eine Maßnahme umgesetzt wird (Priorisierung) als auch bei der Frage „wie und auf welche Weise“ eine Maßnahme umgesetzt wird, eingebunden werden. Auch Beteiligungen „Vor-Ort“ im öffentlichen Raum können bei konkreten Fragestellungen in den Quartieren z.B. bezogen auf die Umgestaltung eines Straßenraumes, geeignete Formate sein. Vielversprechend ist dabei die Einbindung der direkt betroffenen Zielgruppen und Akteure vor Ort (beispielsweise im Schulumfeld eine SuS-Aktion oder Umfrage etc.). So können im besten Fall auch Zielgruppen zum Mitmachen angesprochen werden, die sich nicht typischerweise beteiligen (Spaß und positive Eindrücke können Lust auf Veränderung bewirken).

Bausteine und nächste Schritte

Ämterübergreifende Koordinierung der Umsetzung aktueller und im Mobilitätskonzept vorgeschlagener Maßnahmen:

- Vierteljährlich, sowie bei Bedarf: regelmäßiger Austausch innerhalb der Verwaltung zur Umsetzung der Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes
- „Kommunikationsfahrplan“ erarbeiten: dafür Abstimmung und Koordinierung innerhalb der Fachabteilungen.
→ Festlegung, wer die Ansprechpartner sind und welche Kommunikationswege genutzt werden

Öffentlichkeitsbeteiligung/Information:

Kommunikation nach Außen über verschiedene Partizipationsformate

- analoge und digitale/online Öffentlichkeitsbeteiligung über verschiedene/neue Kommunikationsformate: z.B. zielgruppenspezifische Aktionen, „Storytelling“, Erfahrungsberichte (z.B. mit Fotografie), spielerische Aktionen einbauen (Methoden zur Erhöhung der Aufmerksamkeit, Perspektivwechsel etc.)
- Transparenz- und Beteiligungsplattform mit Liste der Vorhaben/Stand der Umsetzung auf der Homepage → inkl. der Information zu Monitoring und Evaluationsergebnissen/Fortschritte
- Online-Priorisierungstool als zusätzliches Informations- und „Erklärungsinstrument“ nutzen
- Aktion und Online-Marketing zur Aktivierung und Pressearbeit



spielerisches Element (Auftaktveranstaltung zum Mobilitätskonzept)

9 OBERZIELE

| | | | |
|-----------------------------|---|-----------------------------------|--|
| ÖPNV verbessern | Nahmobilität stärken und Barrierefreiheit gewährleisten | Erreichbarkeit Elmshorns erhalten | Vernetzung der Verkehrsmittel verbessern |
| Innovation wagen | Wirtschaftsverkehr bündeln | Verkehrssicherheit erhöhen | Umweltbelastungen durch Verkehr reduzieren |
| Straßenräume attraktivieren | | | |

Priorisierung



Umsetzungshorizont

Daueraufgabe, kurzfristig angehen



Kosten



Personalaufwand für Assistenzfunktion für die fachliche Koordination



Wer macht was?

Fachliche Koordination: Amt für Stadtentwicklung und Umwelt

Amt für Tiefbau und Verkehr, Amt für Projektentwicklung, Wirtschaftsförderung

Weitere Akteure: Haupt- und Rechtsamt (Öffentlichkeitsarbeit), Stadtmarketing, allg. Stadtgesellschaft (Vereine, Verbände, Wirtschaft, Unternehmen, Politik), ggf. mobiliteam (Nah.SH)

Wechselwirkungen/ Abhängigkeiten

Zu allen Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes und den parallel laufenden Großprojekten Elmshorns (Bahnhof, Sanierungsgebiet etc.)

Beispiel: Online-Methodenkoffer Hessen:

<https://mobilitaetsplanung-hessen.de/methodenkoffer-partizipative-planung/>

Beschreibung und Ziele der Maßnahme

Wohnstraßen in Quartieren sollten neben ihrer primären verkehrlichen Funktion weitere Aufgaben erfüllen. Sie sollten Orte des Aufenthalts und des Zusammenlebens sein. Bisher erfüllen viele Straßenräume in Elmshorn diese Ansprüche nicht, da sie einseitig auf die Bedürfnisse des Kfz-Verkehrs ausgerichtet sind und hierdurch optisch und auch funktional unattraktiv sind.

Eine wichtige Voraussetzung für die Stärkung der Quartiersstrukturen in Elmshorn sind Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung. Hierzu gibt es verschiedene Mittel, die in Abhängigkeit von der konkreten Lage vor Ort anzuwenden sind. Ein wesentlicher Baustein stellt dabei die Vermeidung von übergeordnetem Kfz-Durchgangsverkehr, um ausschließlich Quell- und Zielverkehre in und aus dem Quartier zu ermöglichen. Mithilfe der Anpassung bestehender oder Einführung neuer Einbahnstraßen können Kfz-Verkehre besser gelenkt werden, wobei in der Regel eine Freigabe in Gegenrichtung für den Radverkehr erfolgen sollte. Eine weitere Möglichkeit stellen modale Filter dar, die Kfz-Verkehre baulich unterbinden, wobei die Erreichbarkeit innerhalb des Quartiers gewährleistet bleibt und Wendemöglichkeiten berücksichtigt werden (siehe Bild). Zugleich sind sie für den Fuß- und Radverkehr weiterhin durchlässig.

Ein weiterer Hebel zur Verkehrsberuhigung stellt die Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit dar. In Elmshorn befinden sich die meisten Wohnstraßen bereits in Tempo 30-Zonen. Diese sind jedoch in der Regel ausschließlich beschildert. Dem Ansatz der „selbsterklärenden Straße“ folgend, sollte aber für die Verkehrsteilnehmenden die Geschwindigkeitsregelung bereits aus der Straßenraumgestaltung erkennbar sein. Es sind daher weitergehende Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung zu prüfen, indem ergänzend z.B. Tor-situationen an den Quartierseingängen, Teilaufpflasterungen, Gehwegnasen und alternierendes Parken (ruhenden Kfz-Verkehr ordnen) umgesetzt werden.



Daneben ist auch eine gezielte Erhöhung der Aufenthaltsqualität wichtig, um Quartiersstrukturen in Elmshorn zu stärken. Hierfür kommen je nach Standort verschiedene Einzelelemente in Frage, wie beispielsweise Begrünungs- und Sitzelemente, die sich in ihren mobilen Varianten gut für eine kurzfristige Umsetzung eignen und auf Quartiersplätzen, ehemaligen Kfz-Parkständen oder anderen Flächen aufgestellt werden können. Weitere Möglichkeiten sind der Einsatz von Spielgeräten und anderem Straßenmobiliar.

Bausteine und nächste Schritte

- Umfassende Aufwertung der Quartiersstrukturen in 1 bis max. 2 Pilotquartieren (*Vorschläge für grundsätzlich geeignete Quartiere s. nachfolgende Karte*)
 - Vorschlag für 1. Quartier: Bahnhof-Ostseite
 - Erarbeitung verschiedener Varianten (z. B. Verkehrsführung) unter Berücksichtigung lokaler Nutzungsansprüche in (ggf. extern beauftragtem) Quartierskonzept mit integriertem Charakter (Stadt-, Freiraum- und Verkehrsplanung)
 - Einbezug der Anwohnenden und weiterer Anliegender
 - Begleitende Evaluation und Öffentlichkeitsarbeit
- Daneben auch in anderen Quartieren: Umsetzung einzelner Maßnahmen im Rahmen anstehender Straßenerneuerungszyklen, als eigenständige Maßnahme oder im Rahmen eines Verkehrsversuchs

9 OBERZIELE

| | | | |
|-----------------------------|---|-----------------------------------|--|
| ÖPNV verbessern | Nahmobilität stärken und Barrierefreiheit gewährleisten | Erreichbarkeit Elmshorns erhalten | Vernetzung der Verkehrsmittel verbessern |
| Innovation wagen | Wirtschaftsverkehr bündeln | Verkehrssicherheit erhöhen | Umweltbelastungen durch Verkehr reduzieren |
| Straßenräume attraktivieren | | | |

Priorisierung ★★★☆☆

Umsetzungshorizont 🕒🕒🕒

mittel- bis langfristig, je nach Umfang

Kosten € € €

Erhöhte Personalintensität 👤+

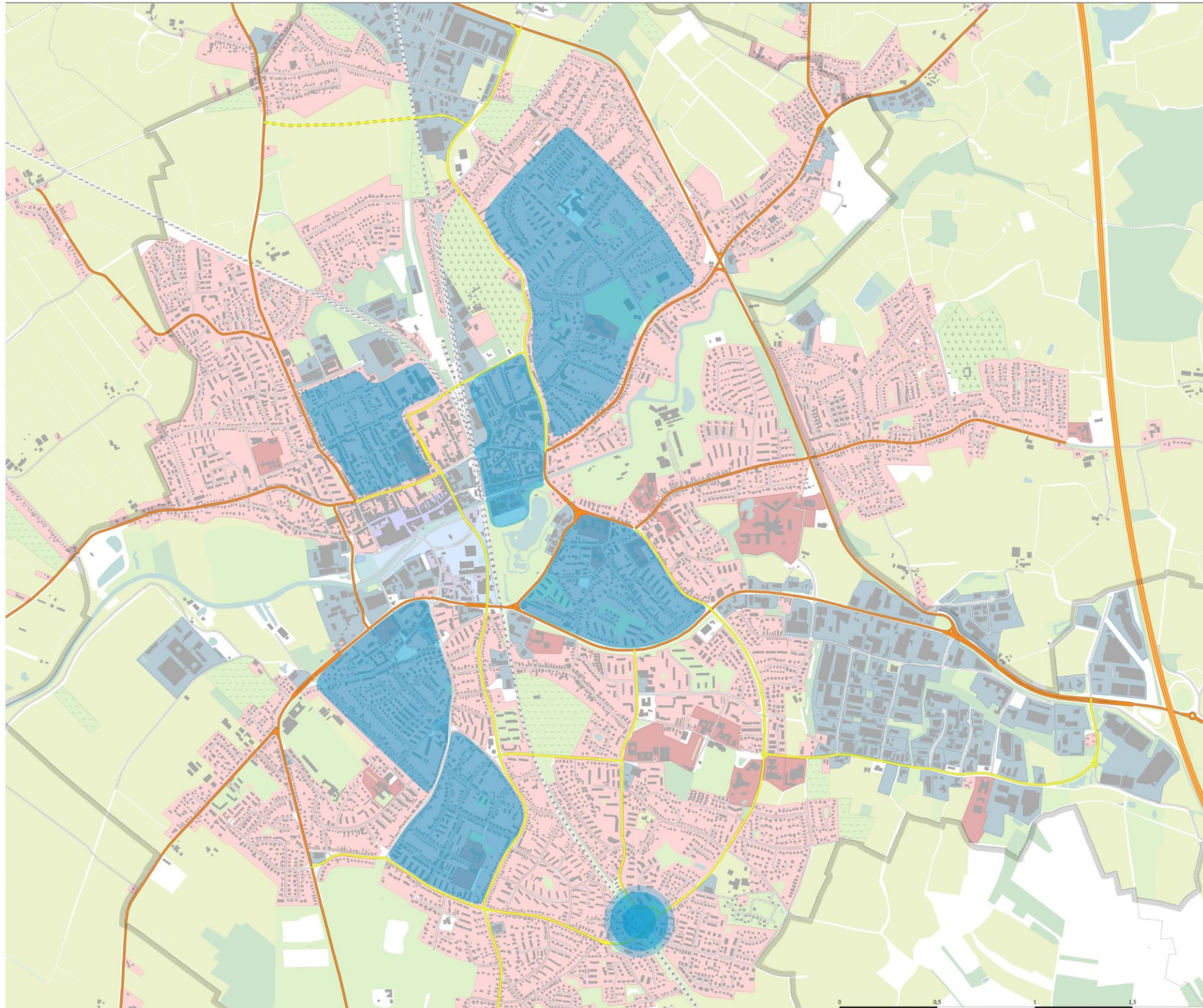
Wer macht was?

Koordination: Amt für Stadtentwicklung und Umwelt


Weitere Akteure: Amt für Tiefbau und Verkehr, Amt für Projektentwicklung (bzgl. Quartier Bahnhof Ost)

Wechselwirkungen/ Abhängigkeiten

Verkehrssicherheitsstrategie
Sichere Schulwege
Geschwindigkeitskonzept
Ein zukunftsfähiges Radverkehrsnetz entsteht
Attraktive Radabstellanlagen bereitstellen



Quartiersstrukturen stärken

 Mögliche Modellquartiere für Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und Erhöhung der Aufenthaltsqualität

GERTZ GUTSCHE RÜMENAPP
Stadtentwicklung und Mobilität
Planung Beratung Forschung GbR

Planersocietät
Mobilität, Stadt, Dialog.

URBANUS

Datengrundlage:
Stadt Elmshorn,
© European Union, Copernicus Land Monitoring Service 2018,
European Environment Agency (EEA),
© GeoBasis-DE/BKG (2020),
© OpenStreetMap.org-Mitwirkende, ODbL.

Beschreibung und Ziele der Maßnahme

Neben den Wohnstraßen in Quartieren (Maßnahme Nr. 6) gilt es auch im übrigen Straßennetz, d.h. insbesondere auch auf den Hauptverkehrsstraßen, lebenswerte, für alle Verkehrsteilnehmenden sichere und gerecht aufgeteilte sowie klimaresiliente Straßenräume zu schaffen. Wenngleich bei diesen Straßen die Verbindungs- und Verkehrsfunktion deutlich im Vordergrund steht, müssen auch die übrigen Funktionen der Straßen sowie die z.T. widersprüchlichen Ansprüche der Verkehrsteilnehmenden und Anliegender abgewogen und so weit wie möglich in Einklang gebracht werden.

Die starke gesellschaftliche wie auch planerische Fokussierung auf den Kfz-Verkehr in den letzten Jahrzehnten führte in Verbindung mit seinen systembedingten technischen Anforderungen in Elmshorn wie auch in vielen anderen bundesdeutschen Mittelstädten oftmals zu einer deutlichen Bevorzugung des Kfz-Verkehrs bei der Aufteilung und Gestaltung der Straßenräume.

Im Fokus dieser Maßnahme steht deshalb eine sicherere und gerechtere Aufteilung und Gestaltung von Straßenflächen unter Berücksichtigung der Anforderungen und Interessen aller Verkehrsteilnehmenden und Anliegender als Grundlage für eine freie, selbstbestimmte Verkehrsmittelwahl.

In Elmshorn ist hierfür vor allem auch eine Umgestaltung von Hauptverkehrsstraßen erforderlich, um die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden sowie die Aufenthalts- und Lebensqualität zu steigern. Zusätzlich ist dabei auch der Aspekt der Klimaresilienz, d.h. der Möglichkeiten im Straßenraum die Auswirkungen und Belastungen des Klimawandels zu reduzieren, zu berücksichtigen.



Bausteine und nächste Schritte

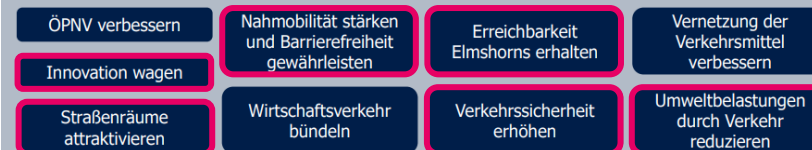
Eine mögliche Umgestaltung von Straßenräumen sollte grundsätzlich – wie in Elmshorn auch schon praktiziert – im Rahmen des Instandhaltungsmanagements und sonstiger Baumaßnahmen mitgedacht werden. Darüber hinaus sind für Straßenräume mit besonders ausgeprägten Defiziten auch projektbezogene, ggf. auch nur kleinere Umgestaltungen sinnvoll.

Jeder umzugestaltende Straßenraum bedarf in der Regel eine individuelle Betrachtung und Lösung. Hierfür sind die vorhandenen Ansprüche, Defizite und sonstigen Rahmenbedingungen für eine Umgestaltung zu ermitteln und im Rahmen der Planung zu integrieren und abzuwägen.

Mögliche Aspekte bzw. Einzelelemente für eine Umgestaltung zu lebenswerten, sicheren, gerechten und klimaresilienten Straßenräumen können dabei sein:

- Rückbau überdimensionierter Verkehrsflächen, die für die Verkehrsfunktion nach den aktuellen technischen Regelwerken nicht erforderlich sind und die i.d.R. durch höhere Geschwindigkeiten auch zu Sicherheitsproblemen führen (z.B. zu große Abbiegeradien)
- Schaffung von mehr Flächen und Angeboten für den Fuß- und Radverkehr sowie für den Aufenthalt im Straßenraum (z.B. Sitzmöglichkeiten)
- Anlage von gesicherten, mögl. direkten Querungstellen für den Fuß- und Radverkehr in kurzen Abständen bzw. im Zuge wichtiger Verbindungen
- Ordnung und Begrenzung des ruhenden Kfz-Verkehrs, der gerade an Hauptverkehrsstraßen nachrangig zum fließenden Verkehr zu behandeln ist
- Wassersensible Straßenraumgestaltung: Notentwässerung bei Starkregen – die Straße als Fließweg, Rückhaltflächen bei Starkregen
- Hitzevorsorge – Straßenflächen als Kühlraum, z.B. Nutzung von Regenwasser für Bewässerung und Verdunstung, Reduzierung der versiegelten Flächen, Bäume und Grün

9 OBERZIELE



Priorisierung



Umsetzungshorizont

Sukzessive, langfristige Daueraufgabe i.d.R. im Zusammenhang mit Unterhaltungsmaßnahmen



Kosten



Kostenschätzung nur bezogen auf einzelne Projekte möglich

Wer macht was?

Koordination: Amt für Tiefbau und Verkehr

Weitere Akteure: Amt für Stadtentwicklung und Umwelt, LBV (bei Bundes- und Landesstraßen)

Wechselwirkungen/ Abhängigkeiten

Sichere Schulwege
 Barrierefreie Mobilität
 Ein zukunftsfähiges Radverkehrsnetz entsteht
 Attraktive Querungen für den Fuß- und Radverkehr
 Vorhandenes Straßen- und Wegenetz in Stand halten

Beispiele

Als Beispiele für die Aufwertung von unterschiedlichen Straßenräumen wurden Testskizzen für die Friedensallee und den Flamweg erstellt (s. Anhang)

Beispiele für klimaresiliente Straßenraumgestaltung:
 BWVI Hamburg: Hinweise für eine wassersensible Straßenraumgestaltung
 Forschungsprojekt BlueGreenStreets (BGS, HCU & bgmr)

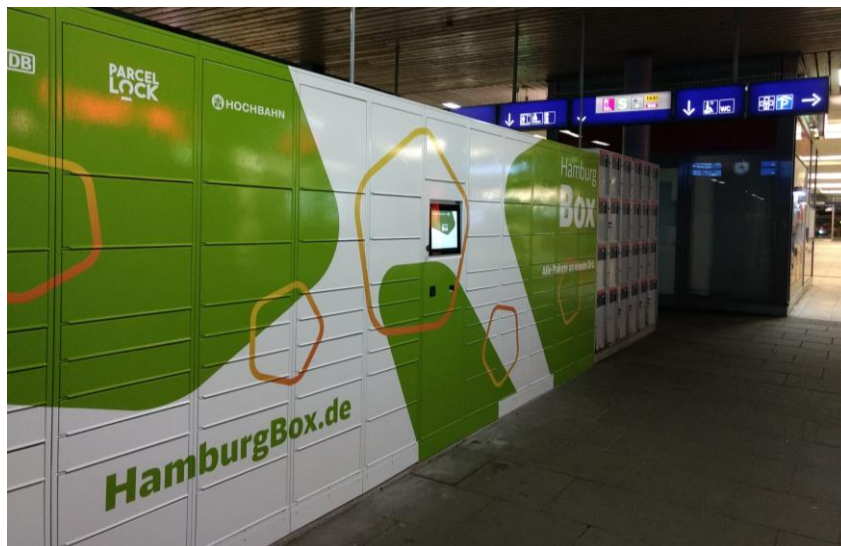
Beschreibung und Ziele der Maßnahme

Vor dem Hintergrund des zunehmenden Online-Handels der letzten Jahre und gleichzeitig der Zielsetzung Elmshorns eine klimaneutrale Mobilität zu ermöglichen, wird die Frage zentral, wie die Warentransporte in der Innenstadt und den Quartieren Elmshorns umweltfreundlich und stadtverträglich organisiert werden können.

Darüber hinaus geht von diesen Lieferdienstfahrzeugen aufgrund der vielen Start-Stopp-Vorgänge eine vergleichsweise hohe (lokale) Emissionsbelastung aus (plus Problematik der Kaltstart-Emissionen).

Die Stadt Elmshorn kann regulierend vorgeben, an welchen Stellen in der Innenstadt, den Quartieren, auf Plätzen und im Straßenraum der Lieferverkehr verträglicher gegenüber heute abgewickelt werden kann.

Micro-Hubs und Paketstationen sollen flächendeckend etabliert werden. Wichtig ist dabei die Kundenorientierung, beispielsweise durch eine Platzierung der Paketstationen an Supermärkten, Vereinen und Mobilitätsstationen.



Bausteine und nächste Schritte

Allgemeine Maßnahmen:

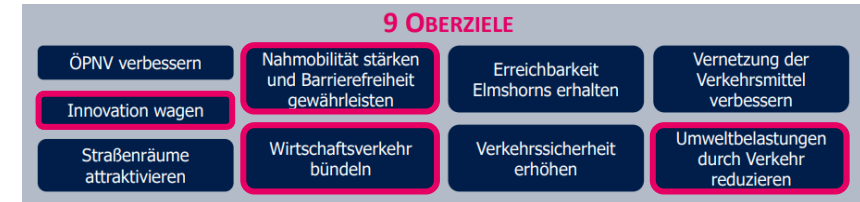
- Einrichten von Ladebereichen (neues VZ 230)
- Privilegierung von emissionsarmen Fahrzeugen in Bereichen mit Zufahrtsbeschränkung (, z.B. Fußgängerzone, ggf. zeitlich begrenzt)
- Förderung von emissionsfreien Antrieben auch in Betrieben (Handwerksbetrieben)

„Elmshorn Box“ für Verbraucher

- KEP-Dienstleister-übergreifende Paket-Boxen/ Stadtteilboxen an Verknüpfungspunkten, z.B. in Verbindung mit Mobilitätsstationen, an Stadtteilplätzen, Einkaufszentren/-märkten, Freizeitstandorten (z.B. Badepark Elmshorn, Vereinsheime)
→ *Vorschläge für geeignete Bereiche siehe nachfolgende Karte*
- Bereitstellung von städtischen Flächen; Realisierung auf privaten Flächen sollte aber auch möglich sein
- Ausschreibung des Betriebs der Boxen
- weitere Abstimmung des Verfahrens mit dem Bereich Sondernutzungen erforderlich
- Einheitliches Design mit Elmshorn-Label, ggf. Label schützen lassen
- Integration in Mobilstationen

„Mikro-Depots“/„Micro-Hubs“ für Paketdienstleister/ Lieferverkehre

- Einrichten von anbieteroffenen Micro-Hubs, von wo aus die Verteilung im Quartier mit Lastenrädern / emissionsfreien Kleinfahrzeugen übernommen werden kann, dafür ggf. Bereitstellung geeigneter städtischer Flächen bzw. Nutzung von Quartiersparkplätzen
- Pilotprojekt mit hoher Priorität: Flächensuche und Einrichten eines Micro-Hubs für die Fußgängerzone / Innenstadtkern



Priorisierung



Umsetzungshorizont

mittel- bis langfristig,
je nach Einzelmaßnahme



Kosten



Wer macht was?

Städtische Flächen: Amt für Tiefbau und Verkehr
Ansprache von Privaten bzgl. Flächenbereitstellung und von potenziellen Box-Betreibern: Wirtschaftsförderung

Wechselwirkungen/ Abhängigkeiten

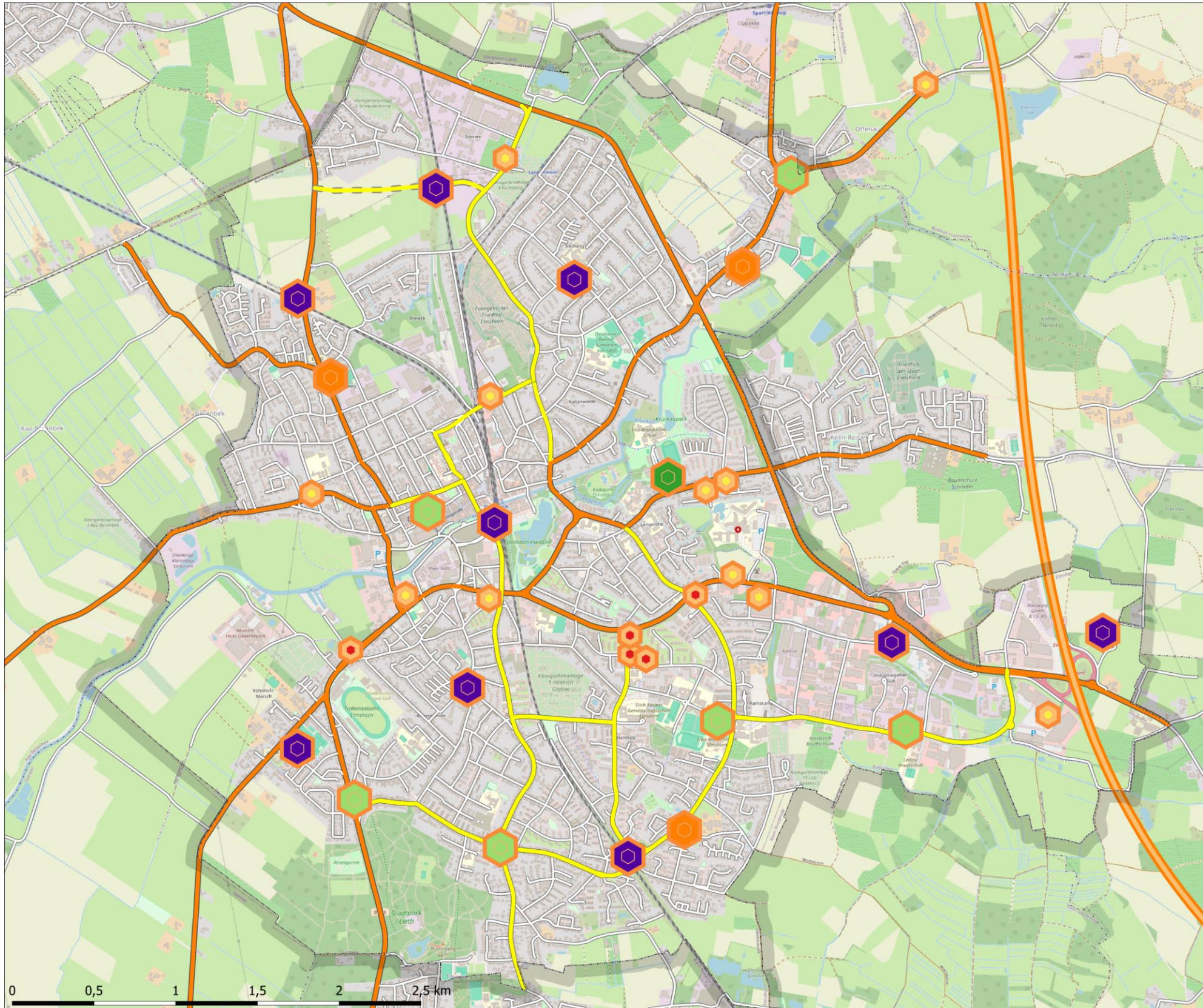
Mobilitätsstationen, BMM, Quartiere stärken

Beispiele

HamburgBOX, Mikro-Depot Kaltenkircher Platz Hamburg, DeinFach (von DHL): nimmt Sendungen verschiedener Paketdienstleister an





Was ist ein „Micro-Hub“?

Dabei handelt es sich um Umschlagpunkte für die Logistik vor der "letzten Meile", um Pakete umzuladen und gegebenenfalls zwischen zu lagern, bevor sie an den Kunden geliefert werden. Aus städtebaulicher Sicht lassen sich an Micro-Hubs durch Kombinationen mit Paketstationen neue Aufenthaltsqualitäten und Nutzungsräume schaffen, sowie neuartige "Social Hubs" in den Stadtquartieren installieren. Mikrodepots können sowohl als stationäre als auch mobile Infrastrukturen - zum Beispiel Container - oder im Rahmen einer Umnutzung des baulichen Bestandes (z.B. Einzelhandels-Leerstände, Parkhäuser, Garagen) betrieben werden.



Konzeption Paketboxen

Potenzielle Standorte "Elmshorn Box"

-  in/an einer Mobilitätsstation
-  am Supermarkt
-  an Freizeitanlage
-  sonstiger pot. Paketbox-Standort

Vorhandene Paketboxen

-  DHL-Packstation
-  Amazon-Locker

GERTZ GUTSCHE RÜMENAPP
Stadtentwicklung und Mobilität
Planung Beratung Forschung GbR

Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.

RBANUS

Datengrundlage:
Stadt Elmshorn,
© European Union, Copernicus Land Monitoring Service 2018,
European Environment Agency (EEA),
© GeoBasis-DE/BKG (2020),
© OpenStreetMap.org-Mitwirkende, ODbL.

Beschreibung und Ziele der Maßnahme

Eine barrierefrei nutzbare Verkehrsinfrastruktur stellt eine wichtige Voraussetzung für die gesellschaftliche Teilhabe von Menschen sicher. Das gilt insbesondere für Menschen mit einer Behinderung (z. B. Sehschwäche), kommt aber auch vielen weiteren Personengruppen zugute, wie z. B. Kindern und Senior:innen. Von barrierefreien öffentlichen Räumen profitieren damit alle.

Eine barrierefreie Gestaltung ist vor allem in Bereichen wichtig, die von mobilitätseingeschränkten Personen häufig frequentiert werden, wie z. B. Krankenhäuser, Seniorenheime und Zuwege zu Haltestellen. Folgende Aspekte gilt es dabei zu berücksichtigen:

- Gehwege: Breite von 2,50 m für ausreichenden Begegnungsraum auch von Rollatoren, Rollstühlen etc.
- Oberflächengestaltung: Fest, griffig, eben und fugenarm; Vermeiden von häufigen Belagswechseln; Herstellung von Gehgassen und Abschleifen bei Kopfsteinpflaster
- Querungsstellen: Einrichtung eines taktilen Leitsystems mit Bodenindikatoren; Einsatz von differenzierten Bordhöhen; Einrichtung akustischer Signalgeber bei Lichtsignalanlagen
- Sitzgelegenheiten: Auf wichtigen Fußwegeachsen in regelmäßigen Abständen aufstellen (max. 300 m); Ausstattung mit Arm- und Rückenlehnen

Im Zuge von Neu- und Umplanungen sowie bei umfassenderen Unterhaltungsmaßnahmen wird in Elmshorn in der Regel bereits eine barrierefreie Gestaltung umgesetzt, z.B. bei der Umgestaltung von Knotenpunkten oder der Einrichtung von Querungshilfen.

Dennoch finden sich an vielen Stellen nach wie vor Hindernisse, z. B. in Form von zu schmalen Gehwegen. Deshalb wird ein programmatischer Ansatz empfohlen, bei dem einzelne Quartiere im Rahmen von Fußwege-

checks überprüft werden. Schwerpunktmäßig bieten sich hierfür die Innenstadt, das zukünftige Bahnhofsumfeld sowie die Umfelder von sensiblen Einrichtungen an.

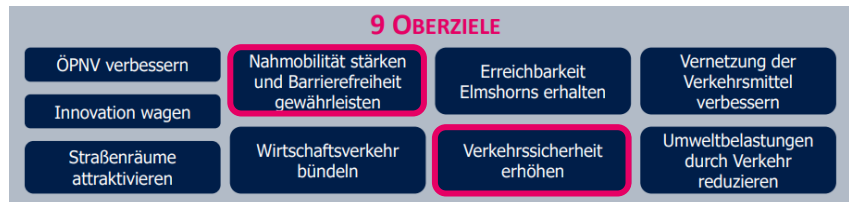
Auch im ÖPNV muss eine barrierefreie Nutzbarkeit gewährleistet sein, indem sowohl Fahrzeuge als auch die Haltestellen selbst barrierefrei ausgestattet sind. Auf übergeordneter Ebene gilt es zudem, Informationen zur Mobilität und Fahrgastinfos möglichst barrierefrei bereitzustellen.

Bausteine und nächste Schritte

- Ermittlung von Handlungsbedarfen im Stadtgebiet unter Priorisierung sensibler Bereiche
- Durchführung von Fußwegechecks in den identifizierten prioritären Bereichen
- Kontrolle ausreichender Gehwegbreiten bei Stadtmobiliar (z.B. Gastronomie) durch das Ordnungsamt
- Ansprache von Einzelhändler:innen und weiterer betroffener Akteure bei Konflikten mit Geschäftsauslagen, Fahrradständern etc.



Mobilitätskonzept



Priorisierung



Umsetzungshorizont

kurz- bis langfristig, je nach Einzelmaßnahme



Kosten



In Abhängigkeit der Einzelmaßnahme: Komplette barrierefreie Umgestaltung eines signalisierten Knotenpunkts kostenintensiv, Bordsteinabsenkung günstiger

Wer macht was?

Koordination: Amt für Stadtentwicklung und Umwelt

Weitere Akteure: Amt für Tiefbau und Verkehr, Behindertenbeauftragter, Seniorenrat,

Wechselwirkungen/ Abhängigkeiten

Quartiersstrukturen stärken
 Intuitive und durchgängige Wegweisung einrichten
 Haltestellen attraktiv und barrierefrei gestalten

Hinweis

Für die Ermittlung von Handlungsbedarfen für ein Programm „Barrierefreiheit“ bieten sich auch verschiedene Beteiligungsformate an, darunter Planungsspaziergänge oder Online-Beteiligungen.

Beschreibung und Ziel der Maßnahme

Schnelle, komfortable und zusammenhängende Radverkehrsverbindungen bilden das Fundament für eine erfolgreiche Förderung des Radverkehrs und stellen ein attraktives Angebot für Radfahrende dar. Mit einem überdurchschnittlich hohen Radverkehrsanteil von 26 % aller zurückgelegten Wege (2024) und 35 % der Binnenverkehre (innerhalb Elmshorns) ist der Radverkehr in Elmshorn bereits heute von großer Bedeutung. Um den Radverkehrsanteil weiter zu erhöhen und das Radfahren als Alternative zur Nutzung des eigenen Pkw zu stärken, ist der schrittweise Ausbau der Radverkehrsverbindungen erforderlich. Ein zusammenhängendes Radverkehrsnetz, welches die wichtigsten Quell- und Zielorte von Radfahrenden umfasst, stellt hierfür die Grundlage dar.

Trotz einiger Verbesserungen in den letzten Jahren gibt es nach wie vor an vielen Stellen Defizite der bestehenden Infrastruktur für den Radverkehr. Diese Defizite betreffen zum einen sehr schmal dimensionierte Radwege und eine umständliche Führung im Bereich von Knotenpunkten, sodass die Verkehrssicherheit eingeschränkt ist. Zum anderen gibt es etwa gestalterische Mängel, wie z.B. in Fahrradstraßen.

Das entwickelte Radverkehrsnetz soll ein priorisiertes Vorgehen bei der Behebung dieser Defizite ermöglichen. Es basiert auf dem zuletzt 2010 aktualisierten Veloroutennetz der Stadt Elmshorn und wurde überprüft, punktuell angepasst und um weitere Verbindungen erweitert. Neben der Anbindung neuer potenzieller Quell- und Zielorte, wie z. B. das Entwicklungsgebiet Papenhöhe im Norden, wurde nach Möglichkeit auch der bestehende Zustand der Infrastruktur und der Aufwand für eine Aufwertung für den Radverkehr berücksichtigt. Dabei wurden insgesamt drei Netzkategorien gebildet.

Bei der Premiumroute handelt es sich um eine Verlängerung der Radroute Plus. Die Radroute Plus ist Teil des Radschnellnetzes der Metropolregion Hamburg.

Mit der Premiumroute wurde ein Vorschlag für eine Weiterführung der Radroute Plus in den Elmshorner Norden vorgelegt, um insbesondere den Bahnhof sowie weiter nördlich gelegene Bereiche anzubinden.

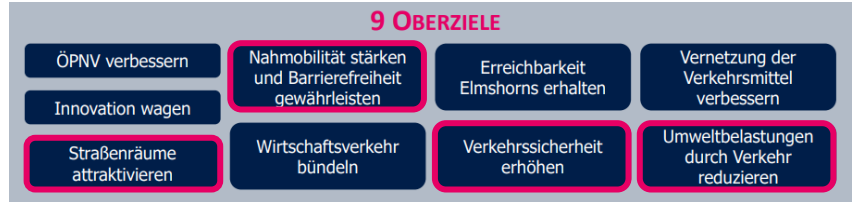
Die Velorouten verlaufen in der Regel von den Stadtteilen aus in Richtung Innenstadt als übergeordnetes Ziel für Radfahrende. Zugleich verlaufen sie über die Innenstadt wiederum in die Wohngebiete in den Stadtteilen und stellen somit „Durchmesserlinien“ dar. Mit den Nebenrouten wird das Netz an Velorouten verdichtet. Zugleich führen die Nebenrouten an einigen Stellen durch Grünanlagen abseits des Kfz-Verkehrs oder entlang von Nebenstraßen mit wenig Kfz-Verkehr, sodass insgesamt weniger Interaktionen mit dem Kfz-Verkehr entstehen.


Das Radverkehrsnetz wurde in einzelne Teilabschnitte unterteilt, für die nach Möglichkeit sowohl kurz- als auch langfristige Maßnahmenvorschläge unterbreitet wurden. Die Maßnahmenvorschläge umfassen Empfehlungen zur Wahl der Führungsform für den Radverkehr, punktuelle Vorhaben im Bereich von Knotenpunkten und weitere Aspekte, wie die Prüfung von Tempo 30.


Ein Schwerpunkt bei der Maßnahmenentwicklung im Radverkehrsnetz lag auf der verträglicheren Führung des Radverkehrs. Hierzu wurden unterschiedliche Maßnahmen in Abhängigkeit der lokalen Voraussetzungen vorgeschlagen, darunter die Anordnung von Tempo 30, die Einrichtung und einheitliche Gestaltung von Fahrradstraßen sowie die Markierung von Piktogrammketten auf der Fahrbahn. Letztere sind seit 2024 im Rahmen eines Erlasses von der obersten Straßenverkehrsbehörde explizit erlaubt worden.



Bausteine und nächste Schritte

- Priorisierung der Maßnahmenvorschläge für das Radverkehrsnetz unter Berücksichtigung anstehender Sanierungszyklen
- Detailplanung der betroffenen Streckenabschnitte
- Umsetzung und begleitende Öffentlichkeitsarbeit



Priorisierung 

Umsetzungshorizont
langfristig, sukzessive 

Kosten  

Erhöhte Personalintensität für Qualifizierung des Radverkehrsnetzes und begleitende Öffentlichkeitsarbeit nötig; Nationaler Radverkehrsplan und ADFC sehen für Vorreiter-Kommunen ein jährliches Budget von 30 Euro/ Einwohner:in vor

Wer macht was?
Koordination: Amt für Stadtentwicklung und Umwelt und Amt für Tiefbau und Verkehr/Verkehrsplanung (Projektstruktur)

Weitere Akteure: Amt für Tiefbau und Verkehr; ggf. LBV.SH; ggf. Amt für Projektentwicklung

Wechselwirkungen/ Abhängigkeiten
Sichere Schulwege
Fahrradstraßen einsetzen und verdeutlichen
Attraktive Querungen für den Fuß- und Radverkehr
Intuitive und durchgängige Wegweisung einrichten

Hinweis
Im Teilkonzept Radverkehr im Anhang des Mobilitätskonzept finden sich zu den hinterlegten Standards und Netzentwicklung weitere Informationen. Die Routensteckbriefe sind dort ebenfalls zu finden.

Beschreibung und Ziel der Maßnahme

Fahrradstraßen sind ein Instrument zur gezielten Radverkehrsförderung und eignen sich gut im Nebennetz nicht-klassifizierter Straßen. Durch die Anordnung einer Fahrradstraße wird der Radverkehr in seinen Rechten gestärkt. Der Radverkehr kann zusätzlich beschleunigt werden, indem der Fahrradstraße an Kreuzungen ein Vorrang eingerichtet wird.

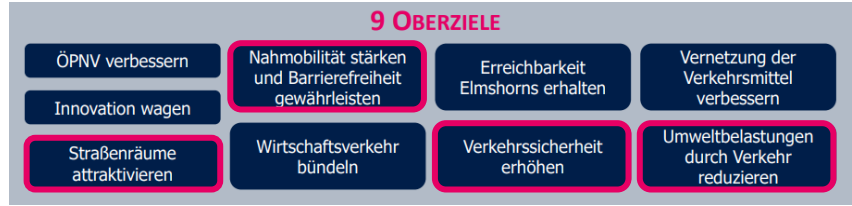
Das Instrument der Fahrradstraßen wird in Elmshorn zur Förderung des Radverkehrs bereits an diversen Stellen genutzt. Die bestehenden Fahrradstraßen weisen jedoch Mängel hinsichtlich ihrer Erkennbarkeit als solche auf und es werden Konfliktsituationen durch ungeordnet abgestellte Kfz am Fahrbahnrand begünstigt. Vor diesem Hintergrund sollen einheitliche Gestaltungsstandards und Qualitätsmerkmale für die Umsetzung von Fahrradstraßen in Elmshorn formuliert werden, um einen Wiedererkennungswert und eine selbsterklärende Infrastruktur zu schaffen. Darüber hinaus kann so im Idealfall auch eine Vorbildwirkung für weitere Kommunen der Größenklasse erzielt werden. Bei der Formulierung der Gestaltungsstandards für Fahrradstraßen in Elmshorn werden die Vorgaben des Erlasses „Anordnung von Fahrradstraßen“ des Landes Schleswig-Holstein berücksichtigt.



Bausteine und nächste Schritte

- Priorisierung der vorgeschlagenen neuen bzw. umzugestaltenden Fahrradstraßen in Verbindung mit der Priorisierung der Umsetzung des Radverkehrsnetzes
- Straßenverkehrsrechtliche Einzelfallprüfung der Anordnung von Fahrradstraßen auf den in der nachfolgenden Karte vorgeschlagenen Strecken
- Erstellung von Vor- und Entwurfsplanungen für die vorgeschlagenen Umgestaltungen und Neueinrichtungen von Fahrradstraßen

Weitere, detaillierte Erläuterungen und Empfehlungen hinsichtlich der Anordnung und Gestaltung von Fahrradstraßen finden sich im Teilkonzept Radverkehr.



Priorisierung



Umsetzungshorizont

kurzfristig



Kosten



Fördermöglichkeiten:

Förderung der Nahmobilität – Sonderprogramm „Stadt und Land“ (BMDV)

Wer macht was?

Koordination: Amt für Stadtentwicklung und Umwelt und Amt für Tiefbau und Verkehr/Verkehrsplanung (Projektstruktur)

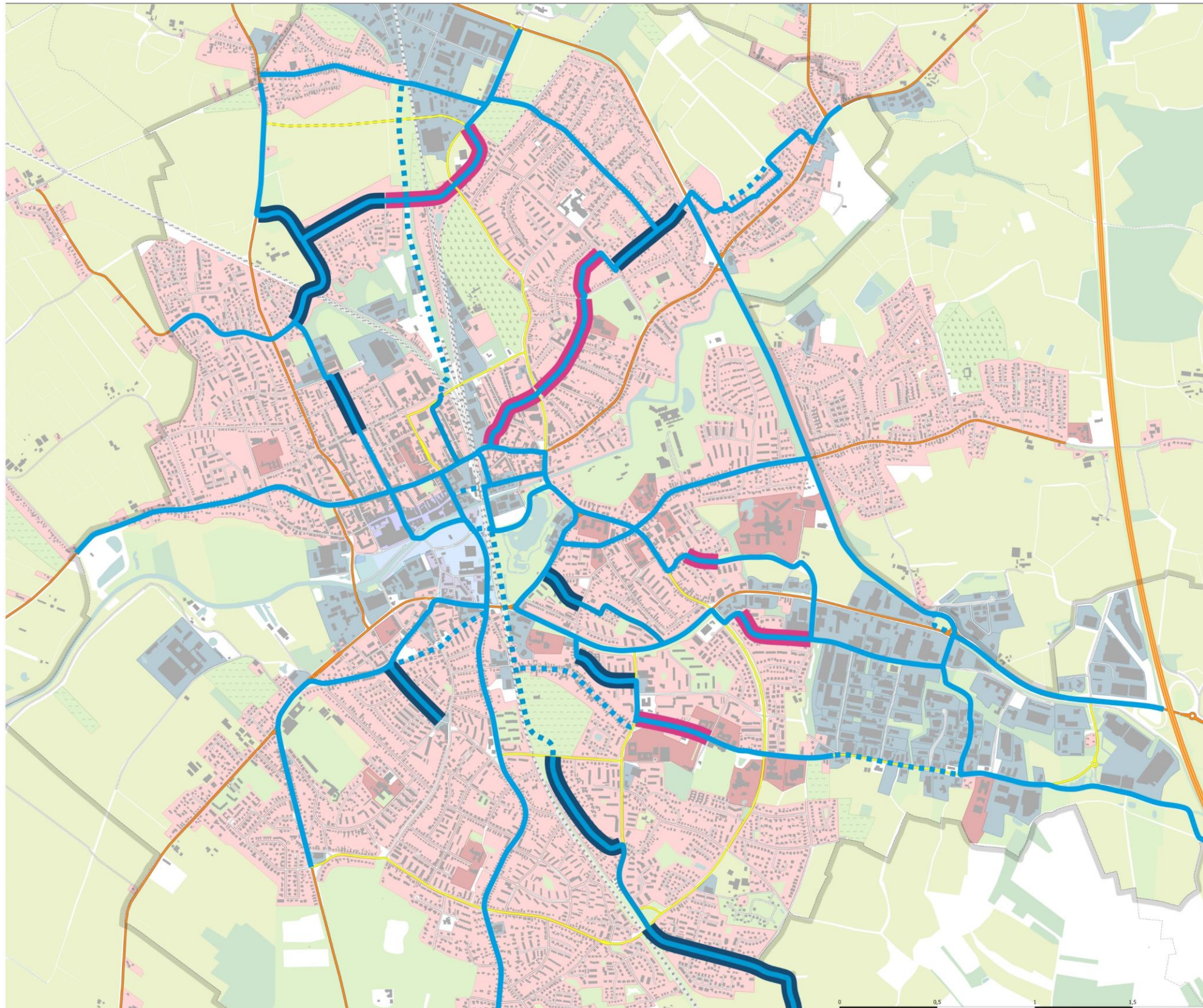
Weitere Akteure: Amt für Tiefbau und Verkehr (Tiefbau und Verkehrsaufsicht)

Wechselwirkungen/ Abhängigkeiten





Ein zukunftsfähiges Radverkehrsnetz entsteht
Attraktive Querungen für den Fuß- und Radverkehr
Intuitive und durchgängige Wegweisung einrichten

Hinweis

Mit einem 2024 in Kraft getretenen Erlass wird in Schleswig-Holstein die Anordnung von Fahrradstraßen durch klarere Vorgaben erleichtert. Außerdem werden Gestaltungselemente in Fahrradstraßen benannt.



Fahrradstraßen im Radverkehrsnetz

-  Radverkehrsnetz
-  Alternativroute/ Netzergänzung Radverkehrsnetz
-  Neue Fahrradstraße einrichten
-  Bestehende Fahrradstraße umgestalten

GERTZ GUTSCHE RÜMENAPP
Stadtentwicklung und Mobilität
Planung Beratung Forschung GbR

Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.

URBANUS

Datengrundlage:
Stadt Elmshorn,
© European Union, Copernicus Land Monitoring Service 2018,
European Environment Agency (EEA),
© GeoBasis-DE/BKG (2020),
© OpenStreetMap.org-Mitwirkende, ODbL.

Beschreibung und Ziel der Maßnahme

Radabstellanlagen sind ein wichtiger Bestandteil der Radverkehrsförderung. Das Rad sollte hierbei an den Quell- und Zielorten des Radverkehrs sicher, standfest, einsehbar und nach Möglichkeit auch witterungsgeschützt abstellbar sein. Detaillierte Empfehlungen für Radabstellanlagen enthalten die einschlägigen Regelwerke. Hierzu gehört unter anderem ein guter und sicherer Halt für alle Fahrradgrößen und -typen, eine gute Zugänglichkeit für ein bequemes Ein- und Ausparken, ein ausreichender Diebstahlschutz, eine einfache Reinigung und sicherer Betrieb sowie gute Installationsmöglichkeiten.

Eine städtebauliche Integration von Abstellmöglichkeiten und den baulichen Anlagen ist verpflichtend, um eine möglichst wenig störende Wirkung im öffentlichen Raum zu entfalten. Nicht nur im öffentlichen Raum müssen Fahrradständer gebaut werden, sondern vor allem auch private Akteure, z. B. Wohnungsgesellschaften, Arbeitgebende, Einzelhandel und Gewerbe werden eingebunden, um bedarfsgerechte Radabstellanlagen bereitzustellen.

Während in Elmshorn an einzelnen Zielorten bereits qualitativ höherwertige Radabstellanlagen bestehen (z.B. Fahrradparkhaus am Bahnhof) gibt es an vielen Stellen kein ausreichend großes Angebot an (qualitativ hochwertigen) Abstellanlagen. Vor diesem Hintergrund wurde in Abhängigkeit des jeweiligen Zielortes und der Parkdauer definiert, welchen Grundbedarf an Ausstattungselementen und an ergänzenden Elementen für die einzelnen Standorte der Radabstellanlagen notwendig sind. An nahezu allen Zielorten, bei denen in Elmshorn mit einer längeren Parkdauer zu rechnen ist, werden etwa überdachte Abstellanlagen vorgeschlagen, z.B. im Bereich wichtiger Verknüpfungspunkte im ÖPNV-Netz wie dem ZOB oder im Bereich wichtiger Bildungs- und Arbeitsstandorte (z. B. Gewerbegebiete Grauer Esel und Nord)

Bausteine und nächste Schritte

- Abschätzung der Nachfrage und Anzahl an Parkmöglichkeiten
- Dauerhafte Instandhaltung der Radabstellanlagen
- Definition weiterer Ausstattungselemente auf Grundlage der untenstehenden Tabelle:

| | Zielort | Parkdauer | Grundbedarf an Ausstattungselementen | Ergänzende Elemente |
|--------------------------------|--|--|--------------------------------------|---------------------|
| Wohnen | Dichte Wohngebiete ohne eigene Stellplätze/ Garagen/ o. ä z. B. Kirchenstraße, Gärtnerstraße, Friedenstraße | Dauerhaftes Parken (über Nacht bzw. über mehrere Tage) Besucherinnen und Besucher, Parken für mehrere Stunden | | |
| | Bahnhöfe mit RE-Halt (Service-Station) | | | |
| Verknüpfung ÖPNV / Bike + Ride | Bahnhofsvorplatz/-umfeld S-Bahn/RB-Halt | Mehrere Stunden, Tagesparken | | |
| | Wichtige Verknüpfungspunkte im ÖPNV-Netz z. B. ZOB, Holstenplatz, Fröbelstr. (KGSE) | | | |
| Einkaufen | Innenstadt - Allgemein | Kurze Erledigung, z. B. bis 1 Std. | | |
| | Innenstadt - Ausgewählte Standorte z. B. Alter Markt | Längere Erledigung, mehrere Std. | | |
| | Stadtteilzentren/ Einzelhandelschwerpunkte z. B. NVZ Koppeldamm | Längere Erledigung, mehre Std., kurze Erledigung, z. B. bis 1 Std. | | |
| | Nahversorger/ zentrale Versorgungsbereiche | Kurze Erledigung, z. B. bis 1 Std. | | |
| Bildungs- und Arbeitsstandorte | Weiterführende Schulen, Grundschulen, Gewerbegebiete z. B. Gewerbegebiete Grauer Esel und Nord, Elsa-Brändström-Schule | Mehrere Stunden, Tagesparken | | |

9 OBERZIELE

- ÖPNV verbessern
- Innovation wagen
- Straßenräume attraktivieren
- Nahmobilität stärken und Barrierefreiheit gewährleisten
- Wirtschaftsverkehr bündeln
- Erreichbarkeit Elmshorns erhalten
- Verkehrssicherheit erhöhen
- Vernetzung der Verkehrsmittel verbessern
- Umweltbelastungen durch Verkehr reduzieren

Priorisierung

Umsetzungshorizont
kurz- bis mittelfristig

Kosten

Fördermöglichkeiten:
Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld (BMUV)

Wer macht was?
Koordination: Amt für Stadtentwicklung und Umwelt und Amt für Tiefbau und Verkehr/Verkehrsplanung (Projektstruktur)

Weitere Akteure: Amt für Projektentwicklung; Gewerbetreibende, Arbeitgebende, Wohnungsgesellschaften, Schulen, private Vermietende

Wechselwirkungen/ Abhängigkeiten
Quartiersstrukturen stärken
Ein zukunftsfähiges Radverkehrsnetz entsteht
Fahrradstraßen einsetzen und verdeutlichen
Intuitive und durchgängige Wegweisung einrichten

Hinweis
Weiterführende Informationen zum Thema Radabstellanlagen und Vorschläge für Konkrete Verortungen auf Grundlage der Bestandsanalyse und Online-Beteiligung finden sich im Teilkonzept Radverkehr.

Beschreibung und Ziel der Maßnahme

Viele Unfälle finden im Bereich von Knotenpunkten statt. Ein besonders hohes Risiko besteht dabei für Fußgänger:innen und Radfahrende. Vor diesem Hintergrund sollen die Knotenpunkte in Elmshorn schrittweise nahmobilitätsfreundlich umgestaltet werden.

Bei der Umgestaltung von signalisierten Knotenpunkten sind je nach konkreter Lage vor Ort verschiedene Aspekte zu berücksichtigen. Generell ist eine barrierefreie Gestaltung unabdingbar, indem taktile Elemente, abgesenkte Bordsteine und akustische Signalgeber (im Falle einer Signalisierung) zum Einsatz kommen. Hinzu kommen ausreichend lange Grünphasen, um ein komfortables Queren zu ermöglichen. Zukünftig sollen zu Fuß Gehende in Elmshorn die Fahrbahn innerhalb der Grünphase überqueren können. U.a. vor dem Hintergrund der Alterung der Bevölkerung ist dabei eine Räumgeschwindigkeit von 1 m/s anzusetzen. Zudem ist die Einrichtung verkehrsunabhängiger Schaltungen im Einzelfall zu prüfen, da diese i.d.R. fuß- und radverkehrsfreundlicher sind. Dabei sollte auch der Einsatz innovativer Techniken wie vorgelagerter Detektoren in den Radwegzufahrten oder Regensensoren berücksichtigt werden, da sie gerade für den Fuß- und Radverkehr Vorteile bringen.

An kleineren Knotenpunkten ohne Signalisierung und z.B. im Bereich von Tempo 30-Zonen gibt es ebenfalls Bedarfe für eine nahmobilitätsfreundliche Umgestaltung. Unabdingbar ist dabei das Freihalten von Sichtachsen, indem Kreuzungsbereiche von parkenden Kfz und anderen Sichteinschränkungen freigehalten werden. Idealerweise kommen hierfür bauliche Maßnahmen in Frage, indem z.B. Radbügel installiert werden. Alternativ können Sperrfelder als kurzfristige und kostengünstigere Alternative markiert werden.

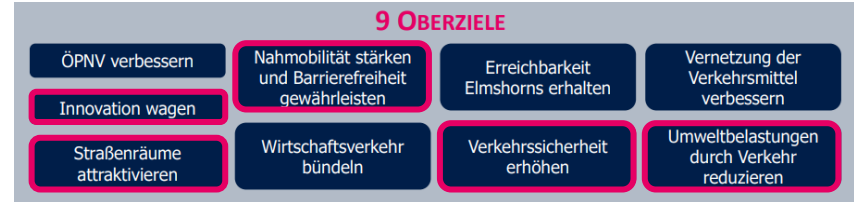
Bei der Umgestaltung von Knotenpunkten sollte neben bestehenden Sanierungszyklen ein weiterer Schwerpunkt darauf liegen, Knotenpunkte mit Verkehrssicherheitsproblemen und/oder einer besonders

hohen Bedeutung für den Fuß- und Radverkehr auszuwählen. Hierfür bieten sich Knotenpunkte an, die im Bereich wichtiger Zielorte oder entlang des Radverkehrsnetzes liegen. Zugleich sind insbesondere bei Knotenpunkten mit großer Bedeutung für sowohl den Fuß- als auch den Radverkehr verträgliche Lösungen für beide Gruppen anzustreben.

Im Rahmen der Maßnahmenarbeit für das Radverkehrsnetz konnten bereits mehrere Knotenpunkte mit Umgestaltungsbedarf identifiziert werden. Hierzu zählt beispielsweise der Knotenpunkt Langelohe/Mühlenkamp, der einen freien Rechtsabbieger besitzt, welcher unter Verkehrssicherheitsaspekten als besonders kritisch für den Fuß- und Radverkehr zu bewerten ist. Eine Entschärfung der Rechtsabbieger sollte im Zuge einer Detailplanung erfolgen, wobei unterschiedliche Maßnahmen in Frage kommen könnten. Weitere Bereiche sind u. a. die Knotenpunkte Wittenberger Straße / Lise-Meitner-Straße und Kirchenstraße / Schulstraße (vgl. Karte nächste Seite).

Bausteine und nächste Schritte

- Priorisierung der Knotenpunkte und Querungsstelle unter Beteiligung betroffener Akteure
- Prüfung der Nutzung von flexiblen Fertigelementen als temporäre Querungshilfen für kurzfristigen Nutzen für den Fußverkehr



Priorisierung



Umsetzungshorizont

kurz- bis langfristig, je nach Einzelmaßnahme



Kosten



In Abhängigkeit der Einzelmaßnahme: Umplanung kompletter, größerer Knoten ist kostenintensiv, kleinere Maßnahmen günstiger

Wer macht was?

Koordination: Amt für Stadtentwicklung und Umwelt

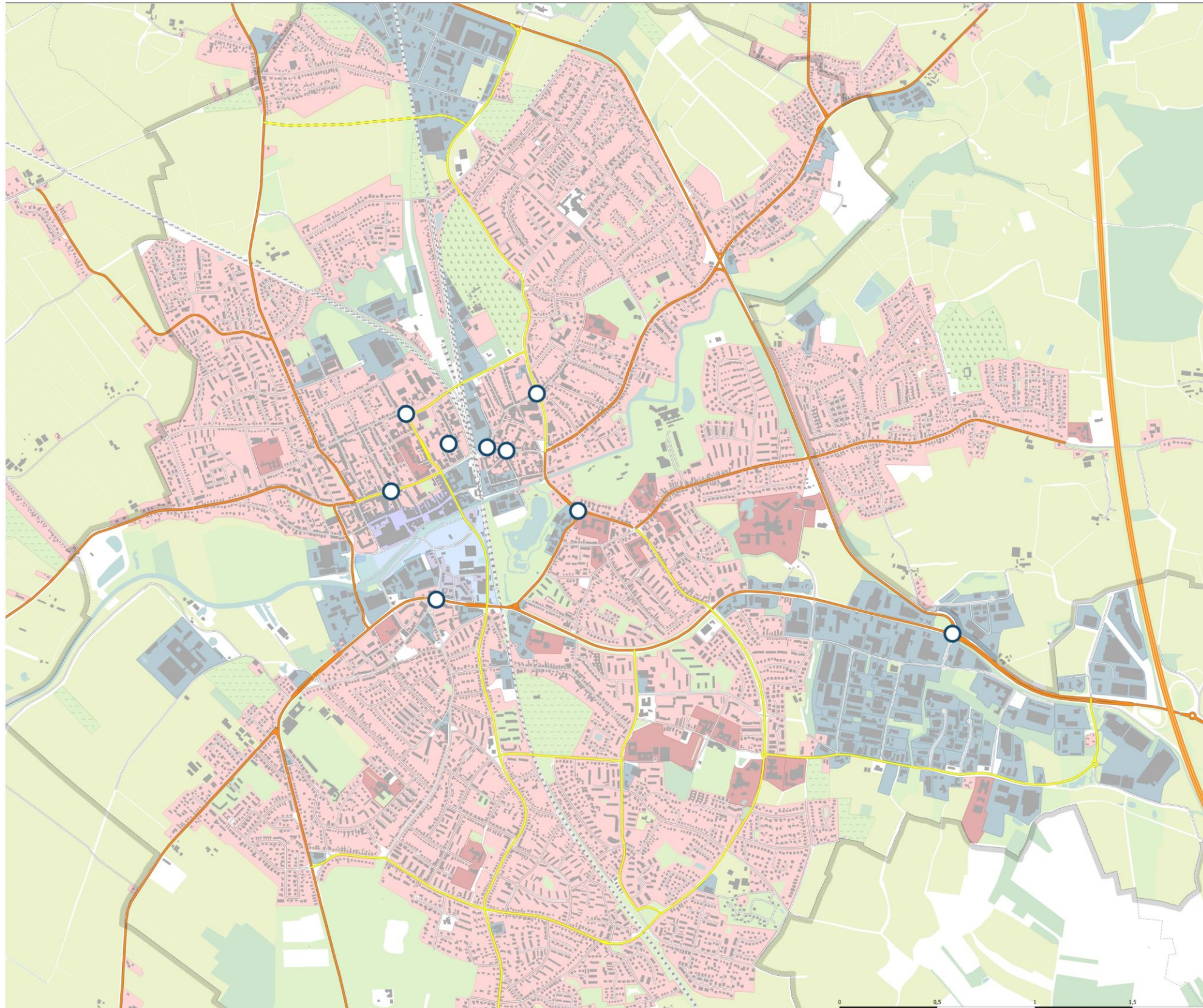
Weitere Akteure: Amt für Tiefbau und Verkehr

Wechselwirkungen/ Abhängigkeiten

Quartiersstrukturen stärken
Ein zukunftsfähiges Radverkehrsnetz entsteht

Hinweis

Im Teilkonzept Radverkehr im Anhang des Mobilitätskonzepts finden sich Musterlösungen zur Gestaltung von Knotenpunkten und Einmündungsbereichen.



Knotenpunkte nahmobilitätsfreundlich umgestalten (Auswahl)

○ Knotenpunkt umgestalten

Beschreibung und Ziel der Maßnahme

Eine intuitiv verständliche und durchgängige Wegweisung für den Radverkehr ist sowohl für den Freizeit- als auch Alltagsradverkehr von Bedeutung und stellt einen wichtigen Faktor im Bereich der Radverkehrsförderung dar.

Die Implementierung eines Wegweisungssystems sollte dabei parallel zum Ausbau des definierten Radwegenetzes vorangetrieben werden, um sowohl Ortsunkundigen als auch den Bewohnenden vor Ort attraktive Wegestrecken zu verdeutlichen und sie sicher und bequem zu leiten. Zugleich kann die Wegweisung auch die Sichtbarkeit des Radwegenetzes (insb. der Velorouten) stärken.

Zentrales Element der Wegweisung ist dabei die Beschilderung der definierten Velorouten sowie der Nebenrouten. Darüber hinaus können auch weitere für den Radverkehr relevante Alltagsziele beschildert werden, die außerhalb des Radwegenetzes liegen (z. B. Schulen, Gewerbegebiete, wichtige Arbeitsplatzstandorte, Einkaufsmöglichkeiten etc.).

Das Wegweisungssystem sollte sich zum einen aus Zielwegweisern zusammensetzen, die im Bereich von Knotenpunkten aufgestellt werden. Zum anderen sollten in regelmäßigen Abständen, jedoch insbesondere im Bereich von Änderungen des Streckenverlaufs, Zwischenwegweiser aufgestellt werden.

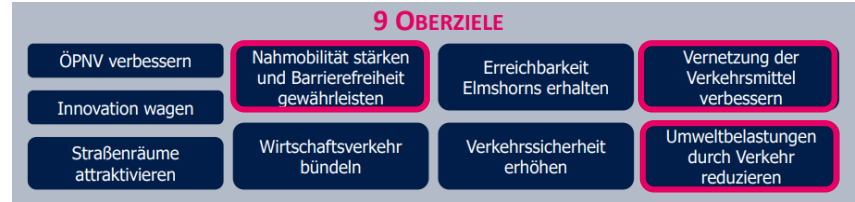
In Ergänzung dazu bieten sich an geeigneten Stellen Bodenmarkierungen an, um die Orientierung zusätzlich zu erleichtern. Positive Beispiele hierfür gibt es im Kreis Pinneberg sowie in Hamburg. Ein weiteres Wegweisungselement stellen Stelen dar, die den weiteren Routenverlauf schematisch wiedergeben und wichtige Zwischenziele entlang der jeweiligen Route (z. B. Velorouten) wiedergeben.

Bei der konkreten Standortbestimmung der Wegweisung im Straßenraum ist darauf zu achten, dass die Wegweisung nicht durch parkende Autos, Pflanzenbewuchs und andere Hindernisse verdeckt wird. Für eine gute

Erkennbarkeit und Lesbarkeit ist darüber hinaus eine entsprechende kontrastreiche Farbgebung zu wählen, die zudem reflektierende Eigenschaften aufweist, damit die Wegweisung auch für Radfahrende im Dunkeln gut erkennbar ist.

Bausteine und nächste Schritte

- Einbezug der betroffenen Ämter und Festlegung von Zuständigkeiten in Bezug auf die Wegweisung (z. B. Pflege und Instandhaltung)
- Konzeption der Wegweisung (Art und Umfang) und Festlegung der schrittweisen Umsetzung und Beantragung von Fördermitteln
- Dokumentation der Wegweisungsstandorte und weiterer relevanter Informationen in einem digital abrufbaren Kataster
- Bewerbung durch begleitende Öffentlichkeitsarbeit: z.B. Einweihung eines weiteren Standorts für Radwegweisung
- Regelmäßige Qualitätskontrollen, Mängelbeseitigung und Anpassung der Wegweisung im Zuge der Umsetzung des Radwegenetzes



Priorisierung



Umsetzungshorizont

langfristig, schrittweise mit der Umsetzung der Maßnahmen entlang des Radverkehrsnetzes



Kosten



Fördermöglichkeiten:

Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld (BMUV)

Wer macht was?

Koordination: Amt für Stadtentwicklung und Umwelt

Weitere Akteure: Amt für Tiefbau und Verkehr; Verbände; Metropolregion Hamburg

Wechselwirkungen/ Abhängigkeiten

Barrierefreie Mobilität
Ein zukunftsfähiges Radverkehrsnetz entsteht

Beispiel

Unter der Dachmarke „Radkultur Hamburg“ wird das Radverkehrsnetz in Hamburg schrittweise beschildert. Dabei kommen verschiedene Elemente zum Einsatz (u.a. Zwischenwegweiser, Bodenmarkierungen).

Beschreibung und Ziele der Maßnahme

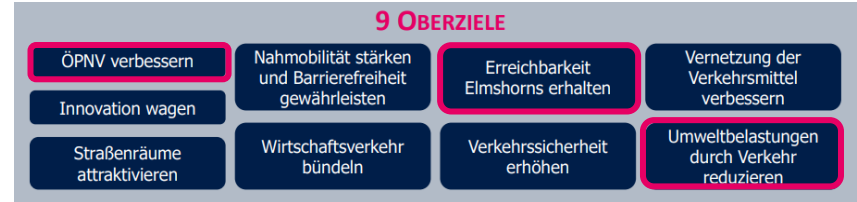
Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ist nicht nur eine tragende Säule des Mobilitätsverbundes, sondern übernimmt auch eine zentrale Rolle für die Mobilitätswende in Elmshorn. Der Bahnhof Elmshorn zählt mit fast 20.000 Ein- und Aussteigern am Tag bereits zu den größten ÖPNV-Knoten in Schleswig-Holstein. Mit direkten Verbindungen zu den bedeutendsten regionalen Verkehrszielbereichen insbesondere der Hansestadt Hamburg und den benachbarten Kreisstädten Pinneberg und Itzehoe werden die stärksten Verkehrsströme durch den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) bedient. Diese Qualitäten gilt es künftig zu erhalten und weiter zu stärken. Ein wesentlicher Impuls wird dabei von einer Erweiterung des SPNV-Angebotes ausgehen.

Ergänzend zum SPNV übernehmen der Stadtbus und der Regionalbus wichtige Aufgaben für die Anbindung des Stadtgebietes und die Abdeckung wichtiger Stadt-Umland-Verbindungen, insbesondere die nicht durch den SPNV abgedeckt sind.

Dabei geht es darum, die bereits bestehenden Qualitäten und die in den letzten Jahren erfolgten Qualitätsverbesserungen (u.a. ÖPNV-Neuordnung im Kreis Steinburg) zu etablieren und zielgerichtet weiterzuentwickeln, um noch weitere Potenziale für den Linienbusverkehr, u.U. auch wirtschaftliche Synergien zu erschließen. Dazu ist eine enge Abstimmung mit den beiden ÖPNV-Aufgabenträgern Kreis Pinneberg und Kreis Steinburg erforderlich, die auch die Finanzierung tragen. Im Kern geht es darum, insbesondere auf nachfragestarken Relationen die Fahrtendichte zu erhöhen und die Reisezeiten zu reduzieren, auch durch eine Verringerung der Umsteigenotwendigkeiten.

Bausteine und nächste Schritte

- Aufheben von Erschließungslücken durch neue Haltestellen oder ergänzende Mobilitätsangebote für die Bereiche GE Heinrich-Hertz-Str. , Nibelungenring und Heidmühlenweg (Ost)
- Einrichtung eines zentralen Verknüpfungspunkts von Regional- und Stadtverkehr am Bahnhof und ggf. weiterer Verknüpfungspunkte mit systematischer Anschlusskoordination
- Durchbindung ausgewählter Regionalbuslinien über den Bahnhof hinaus ggf. auch zur Verdichtung von Abschnitten des Stadtbusverkehrs
- Prüfung weiterer Fahrplanverdichtungen im Stadtbusverkehr, perspektivisch 15-Minuten-Takt auf den Hauptrelationen
- Prüfung einer weiteren X-Press-Linie aus dem nördlichen Umland (Horst/Kibitzreihe) ggf. in Kombination mit Park&Ride-Angeboten
- Prüfung zusätzlicher Direktverbindungen im Stadtbusverkehr zur Fahrzeitverkürzung auf ausgewählten Fahrtrelationen mit hohem Nachfragepotenzial
- Neuordnung und Erweiterung des SPNV-Angebotes mit neuen Bahnstationen und Verbindungen
- Anpassung des Busliniennetzes an die Entwicklungen im SPNV mit zusätzlichen Bahnstationen



Priorisierung



Umsetzungshorizont

kurz- bis langfristig, je nach Einzelmaßnahme



Kosten



Die Finanzierung erfolgt durch den jeweils zuständigen ÖPNV-Aufgabenträger.

Wer macht was?

Planung und Koordination:
HVV, Kreis Pinneberg/SVG, Kreis Steinburg

Beschlüsse und Finanzierung:
Kreise Pinneberg und Steinburg

Weitere Akteure:
Verkehrsunternehmen, Amt für Projektentwicklung, Amt für Stadtentwicklung und Umwelt

Wechselwirkungen/ Abhängigkeiten

- On-Demand-Verkehr
- Busbeschleunigung
- Mobilitätsstationen

Beschreibung und Ziele der Maßnahme

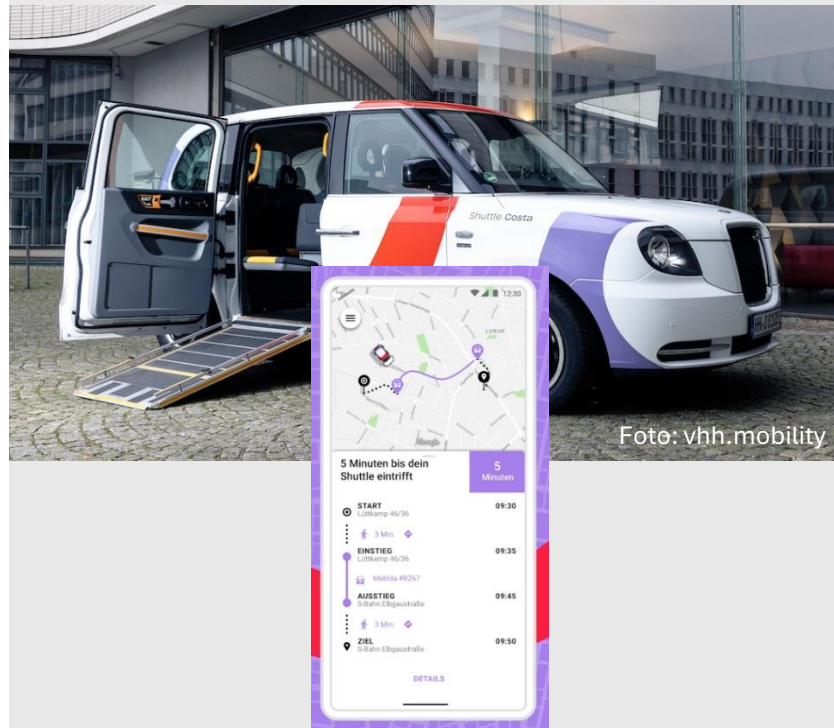
Um eine nachhaltige Mobilität in ländlichen Räumen flächendeckend sicherzustellen, bedarf es auch neuer Mobilitätsformen, die auf die Bedürfnisse der Bürgerinnen und Bürger zugeschnitten sind und die Flexibilität der ÖPNV-Nutzung erhöhen. Gerade in Zeiten und Räumen schwacher Verkehrsnachfrage eignet sich der Einsatz von bedarfsorientierten Angeboten. Im hvv-Verbundgebiet wurden in den letzten Jahren bereits solche Angebote entwickelt, inzwischen hat sich der On-Demand-Verkehr unter dem neuen Markennamen hvv hop etabliert. Im Kreis Steinburg verkehrt seit einiger Zeit das AST Wilstermarsch.

On-Demand-Verkehre sind flexible Bedarfsverkehre, die in der Regel in den ÖPNV integriert sind oder auch kommerziell angeboten werden. ÖPNV-integrierte On-Demand-Verkehre können klassische Angebotsformen wie Anruflinien-, Anrufsammeltaxis, Rufbus-Angebote und ähnliche Verkehrsformen umfassen. Diese werden im Bedarfslinien-, Richtungsband-, Sektor- oder im Flächenbetrieb eingerichtet. Ihr Betrieb basiert auf einer Web- und/oder Telefonbuchung. Neben der klassischen Telefon- und Webbuchung hat sich inzwischen App-Buchung etabliert. Ziel des sogenannten RidePooling-Verkehrs ist es, verschiedene Fahrtwünsche zu bündeln und den Kunden eine möglichst hohe Flexibilität bei der Fahrtenplanung zu bieten.

Im Regionalen Nahverkehrsplan des Kreises Pinneberg ist die Umstellung bestehender Angebote von Anrufsammeltaxis und Anruflinentaxis zu digitalen On-Demand-Verkehren sowie die Einrichtung neuer On-Demand-Verkehre zum Schließen von Bedienungslücken außerhalb des Schulverkehrs vorgesehen, u.a. im Stadt-Umland-Bereich von Elmshorn wie Raa-Besenbek und Klein Offenseth-Sparrieshoop.

Bausteine und nächste Schritte

- Digitalisierung, Weiterentwicklung und ggf. räumliche Erweiterung bestehender Bedarfsverkehre wie das AST Elmshorn für den Stadt- und Stadt-Umland-Bereich
- Einführung ÖPNV-Grundversorgung in ländlichen Gebieten im Stadt-Umland-Bereich mit ausschließlich Schulverkehr vorzugsweise im Flächenbetrieb ggf. auch mit virtuellen Haltestellen
- Identifizierung von Stadtquartieren mit geringem Nachfragepotenzial als potentielle Einsatzgebiete
- Prüfung von zeitlichen und räumlichen Ankerpunkten zum übergeordneten ÖPNV-Netz (Anschlusskoordination)
- Einführung oder Erprobung eines On-Demand-Angebotes in den identifizierten Stadtquartieren
- Abbau möglicher Nutzungsbarrieren durch hochwertige Informationsangebote und einfache Buchungsverfahren



Mobilitätskonzept

9 OBERZIELE

| | | | |
|-----------------------------|---|-----------------------------------|--|
| ÖPNV verbessern | Nahmobilität stärken und Barrierefreiheit gewährleisten | Erreichbarkeit Elmshorns erhalten | Vernetzung der Verkehrsmittel verbessern |
| Innovation wagen | Wirtschaftsverkehr bündeln | Verkehrssicherheit erhöhen | Umweltbelastungen durch Verkehr reduzieren |
| Straßenräume attraktivieren | | | |

Priorisierung ★★☆☆

Umsetzungshorizont ⌚⌚⌚
kurz- bis langfristig, je nach Einzelmaßnahme

Kosten € € €
In der Regel keine Kostendeckung des Betriebes. Finanzierung bzw. Defizitausgleich erfolgt über die jeweils zuständigen ÖPNV-Aufgabenträger.

Wer macht was?
Planung und Koordination: SVG und Kreis Steinburg
Beschlüsse und Finanzierung: Kreise Pinneberg und Steinburg
Weitere Akteure: Verkehrsunternehmen, lokale Taxenunternehmen, Amt für Stadtentwicklung und Umwelt

Wechselwirkungen/ Abhängigkeiten
Stadtbus- und Regionalbusverkehr

Beispiele
hvv hop (u.a. Ahrensburg, Henstedt-Ulzburg)
Rendsburg: NAH.SH-Shuttle remo
AST Wilstermarsch

Beschreibung und Ziele der Maßnahme

Bushaltestellen sind neben den Fahrzeugen ein ÖPNV-Aushängeschild und bilden das Entrée zum ÖPNV-System. Sie sollen der gesamten Bevölkerung das Bild eines modernen und attraktiven ÖPNVs vermitteln.

Bushaltestellen sollen attraktiv gestaltet und ausgestattet sein und über eine hochwertige Fahrgastinformation verfügen. In Abhängigkeit von der Frequentierung und der Bedeutung bzw. Netzfunktion sollen Haltestellen mit einem Unterstand ausgestattet sein, nach Möglichkeit mit Warte- und Sitzgelegenheiten. Bei der Aufstellung neuer Fahrgastunterstände sollen grundsätzlich nur transparente Materialien zur Anwendung kommen, um dem Sicherheitsempfinden der Fahrgäste zu genügen und dem Fahrpersonal die Wahrnehmung Wartender zu erleichtern.

An stark frequentierten Haltestellen und besonders an Verknüpfungspunkten sind der Ausbau zu „Plus-Haltestellen“ zu prüfen und dynamische Fahrgastinformationen (DFI) mit Fahrplan- und Anschlussanzeige zu installieren.

Die Bushaltestellen im hvv-Verbundgebiet sind gemäß dem hvv-Styleguide zu gestalten. Dazu gehören unter anderen auffällige Haltestellenmasten. Darüber hinaus existiert ein detaillierter hvv-Anforderungskatalog an Haltestellen, der die Qualitätsaspekte einheitlich regelt.

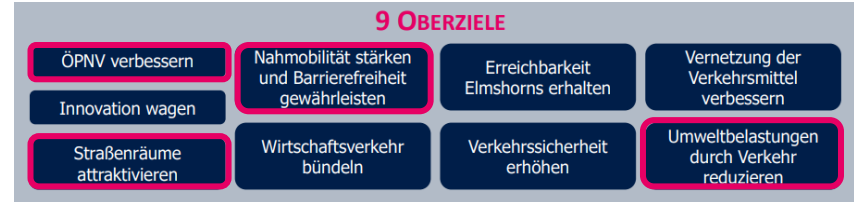
Ein besonderer Aspekt für die Haltestellengestaltung ist die Barrierefreiheit, die auch im Personenbeförderungsgesetz verankert ist. Für die Herstellung der Barrierefreiheit gibt es einen Leitfaden des HVV, der auch Grundlage für die Förderung durch den Kreis Pinneberg ist.

Bausteine und nächste Schritte

- Systematische Auswertung der Ausgangslage mit dem HVV-Haltestellenkataster in Bezug auf Erfüllung der Qualitätsstandards aus dem Regionalen Nahverkehrsplan und dem HVV-Haltestellen-Manual sowie den Anforderungen zur Barrierefreiheit
- Erstellen eines städtischen Haltestellenausbauprogramms mit Nutzung des HVV-Haltestellenkatasters (insbesondere Herstellen der Barrierefreiheit)
- Umfassende Ausstattung des neuen ZOB sowie weiterer Zentralhaltestellen und übergeordneter ÖPNV-Verknüpfungspunkte mit digitaler Fahrgastinformation
- Gestalterische Aufwertung von Zentralhaltestellen und wichtiger Bezugshaltestellen in den Stadtquartieren („hvv-Plus-Haltestelle“)
- Beantragung von Fördermitteln über die Haltestellen-Richtlinie des Kreises Pinneberg



Foto: hvv



Priorisierung ★★

Umsetzungshorizont
kurz- bis langfristig, je nach Einzelmaßnahme

Kosten € € €
Finanzierung durch Straßenbaulastträger
Förderung über Kreis Pinneberg

Wer macht was?
Koordination: Amt für Tiefbau und Verkehr
Weitere Akteure: Kreis Pinneberg, LBV.SH, Amt für Projektentwicklung, Amt für Stadtentwicklung und Verkehr (bzgl. Mobilstationen, Sharing)

Wechselwirkungen/ Abhängigkeiten
Stadtbus- und Regionalbusverkehr
Mobilitätsstationen

Beschreibung und Ziele der Maßnahme

Verkehrsflussoptimierung trägt dazu bei, den Verkehr sicherer, umweltfreundlicher und effizienter zu gestalten. Der in Elmshorn vorhandene Verkehrsrechner ist veraltet und soll ersetzt werden. Mit einem modernen Rechner können u.a. die Lichtsignalanlagen (LSA) gesteuert werden, um den Verkehrsfluss nachfragegerecht zu regulieren, die Sicherheit zu sowie Verkehrsbeeinträchtigungen zu reduzieren. Dabei kann durch die Berücksichtigung von Echtzeitdaten die Verkehrsinfrastruktur dynamisch bzw. verkehrsabhängig gesteuert werden.

Als besonderer Profiteur von einer effizienteren Verkehrssteuerung kann der Linienbusverkehr hervorgehen. Mit einer systematischen Harmonisierung und Beschleunigung der Betriebsabläufe kann die Fahrzeit reduziert, vor allem aber die Zuverlässigkeit der Fahrplaneinhaltung und bestehender Anschlüsse erhöht werden. Dazu bedarf es einer konsequenten Weiterführung der in Elmshorn bereits begonnenen Beeinflussung von LSA insbesondere auf den stärker frequentierten ÖPNV-Achsen. Die LSA-Beeinflussung ist ggf. durch weitere Maßnahmen zu ergänzen, die zu einem verbesserten Fahrtablauf der Linienbusse beitragen. Nach der letzten StVO-Novelle können Busspuren sowie Ampelschaltungen, die den Busverkehr bevorzugen, vereinfacht eingerichtet bzw. angeordnet werden.

Die bestehende LSA-Beeinflussungsmöglichkeit über Funk läuft 2028 aus, so dass auch bei den Bestandsanlagen Anpassungen und Nachrüstungen erforderlich werden. Die Hansestadt Hamburg entwickelt derzeit im Rahmen eines Förderprojektes ein zukunftsfähiges System zur innovativen ÖPNV-Beschleunigung. Von 2025 bis 2030 sollen 2.000 Busse der Hochbahn und VHH sowie bis zu 600 LSA in Hamburg mit der innovativen TSP-Technologie (Transit Signal Priority) ausgerüstet werden. Eine Einbindung oder Schnittstellenbildung mit Elmshorn ist hier anzustreben.

Bausteine und nächste Schritte

- Neuen Verkehrsrechner anschaffen, installieren und kalibrieren
- Erprobung und sukzessive Umsetzung digitaler Modelle zum Verkehrsmanagement mit verkehrsabhängiger Steuerung
- Ausrüstung weiterer LSA für die ÖPNV-Beeinflussung mit Einbeziehung von Fußgänger-LSA mit starker Frequentierung
- Prüfung weiterer ÖPNV-Beschleunigungspotenziale vorrangig entlang der ÖPNV-Hauptachsen durch LSA-Beeinflussung oder LSA-Vorrangschaltung
- Im untergeordneten Straßennetz nur noch Bau von Haltestellenkaps oder Haltestellen am Fahrbahnrand
- Prüfung des Rückbaus von Busbuchten im übergeordneten Straßennetz
- Bevorrechtigung des Linienbusverkehr bei den Übergängen vom untergeordneten ins übergeordnete Straßennetz (z.B. mit Teilsignalisierungen)
- Ordnung des Parkens im Verlauf von Busachsen und im Umfeld von Haltestellen bei Störungen des ÖPNV-Ablaufs
- Prüfung von Bus-Sonderfahrstreifen im Zulauf von Haltestellen und Knoten bei starker Behinderung durch den Kfz-Verkehr



Bildquelle: urbanus GbR



Bildquelle: Adobe Stocks

9 OBERZIELE

| | | | |
|-----------------------------|---|-----------------------------------|--|
| ÖPNV verbessern | Nahmobilität stärken und Barrierefreiheit gewährleisten | Erreichbarkeit Elmshorns erhalten | Vernetzung der Verkehrsmittel verbessern |
| Innovation wagen | Wirtschaftsverkehr bündeln | Verkehrssicherheit erhöhen | Umweltbelastungen durch Verkehr reduzieren |
| Straßenräume attraktivieren | | | |

Priorisierung

Umsetzungshorizont

kurz- bis langfristig, je nach Einzelmaßnahme

Kosten

In Abhängigkeit der Einzelmaßnahme: Umplanung kompletter, größerer Knoten ist kostenintensiv, kleinere Maßnahmen günstiger

Wer macht was?

Koordination:
Amt für Tiefbau und Verkehr

Weitere Akteure:
Kreis Pinneberg / SVG, LBV.SH, Verkehrsunternehmen

Wechselwirkungen/ Abhängigkeiten

Stadtbus- und Regionalbusverkehr

Beispiele

Hansestadt Hamburg, ITS CUBE
Hansestadt Lübeck, VIAA

Beschreibung und Ziele der Maßnahme

Ein wichtiger Baustein klimafreundlicher Mobilität ist die Förderung der sogenannten Multimodalität, d.h. die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel je nach Fahrzweck. Dazu sind die bestehenden Mobilitätsangebote räumlich zu vernetzen. An Mobilitätsstationen werden verschiedene Mobilitätsangebote, insbesondere der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV), der Radverkehr, aber auch neue Angebote wie Car- und BikeSharing verknüpft. Außerdem können zusätzliche Serviceeinrichtungen mit eingebunden werden, beispielsweise Paketstationen und Ladestationen.

Neben der verkehrlichen Funktion können Mobilitätsstationen auch zu städtebaulichen Bezugspunkten im jeweiligen Quartier entwickelt werden.

Für Elmshorn wurden zwei Qualitätsstufen mit geeigneten Ausstattungsmerkmalen ausgearbeitet, um den unterschiedlichen verkehrlichen und räumlichen Rahmenbedingungen gerecht zu werden. Welche Ausstattungsmerkmale an den einzelnen Standorten jeweils sinnvoll und umsetzbar sind, ist im Einzelfall zu prüfen. Anzustreben ist in jedem Fall eine einheitliche Gestaltung, um eine gute Wiedererkennung zu erreichen und eine integrierte Vermarktung zu unterstützen.

Am neuen Bahnhof und ZOB ist ein zentraler MobilitätsHUB einzurichten, auch an allen weiteren Bahnstationen sind Mobilitätsstationen vorzusehen.

Bausteine und nächste Schritte

- Konkretisierung der vorgeschlagenen Standorte für Mobilitätsstationen im Hinblick auf verkehrliche Rahmenbedingungen und Flächenverfügbarkeit im jeweiligen Quartier
- Partizipative Erarbeitung der Standorte in den Quartieren ggf. auch im Zusammenhang mit der Erarbeitung von Quartiersmobilitätskonzepten
- Errichtung der Standorte durch die Stadt
- Prüfung der Einbindung privater Akteure / Dienstleister in den Betrieb der Stationen
- Identifikation von Finanzierungs- und Fördermodellen, ggf. auch in Kooperation mit privaten Akteuren



| Ausstattungs-elemente | | Basisstandard | Ausbaustandard |
|-----------------------|----------------------------------|---------------|----------------|
| ÖPNV | ÖPNV-Haltestelle | (x) | x |
| | Dynamische ÖPNV-Information | (x) | x |
| | Unterstand mit Sitzgelegenheit | (x) | x |
| Fahrradparken | Überdachte Abstellplätze | x | x |
| | Gesicherte Abstellplätze | | x |
| | Ladebox / Ladesäule | | x |
| Sharing | CarSharing-Station | x | x |
| | Verleih Transporter / Sonderfzg. | | x |
| | BikeSharing-Station | x | x |
| | Verleih Lastenräder / Sonderfzg. | | x |
| Service | Informationsstele | x | x |
| | Radservicestation | x | x |
| | Paketstation | | x |
| | Kiosk / Versorgungsangebot | | x |
| | WLAN-Hot-Spot | x | x |
| Sonstiges | Beleuchtung und Wegweisung | x | x |
| | Park&Ride-Stellplätze | | Optional |
| | Pkw-Ladestation | | x |
| | Städtebauliche Integration | | x |

9 OBERZIELE

- ÖPNV verbessern
- Innovation wagen
- Strassenräume attraktivieren
- Nahmobilität stärken und Barrierefreiheit gewährleisten
- Wirtschaftsverkehr bündeln
- Erreichbarkeit Elmshorns erhalten
- Verkehrssicherheit erhöhen
- Vernetzung der Verkehrsmittel verbessern
- Umweltbelastungen durch Verkehr reduzieren

Priorisierung

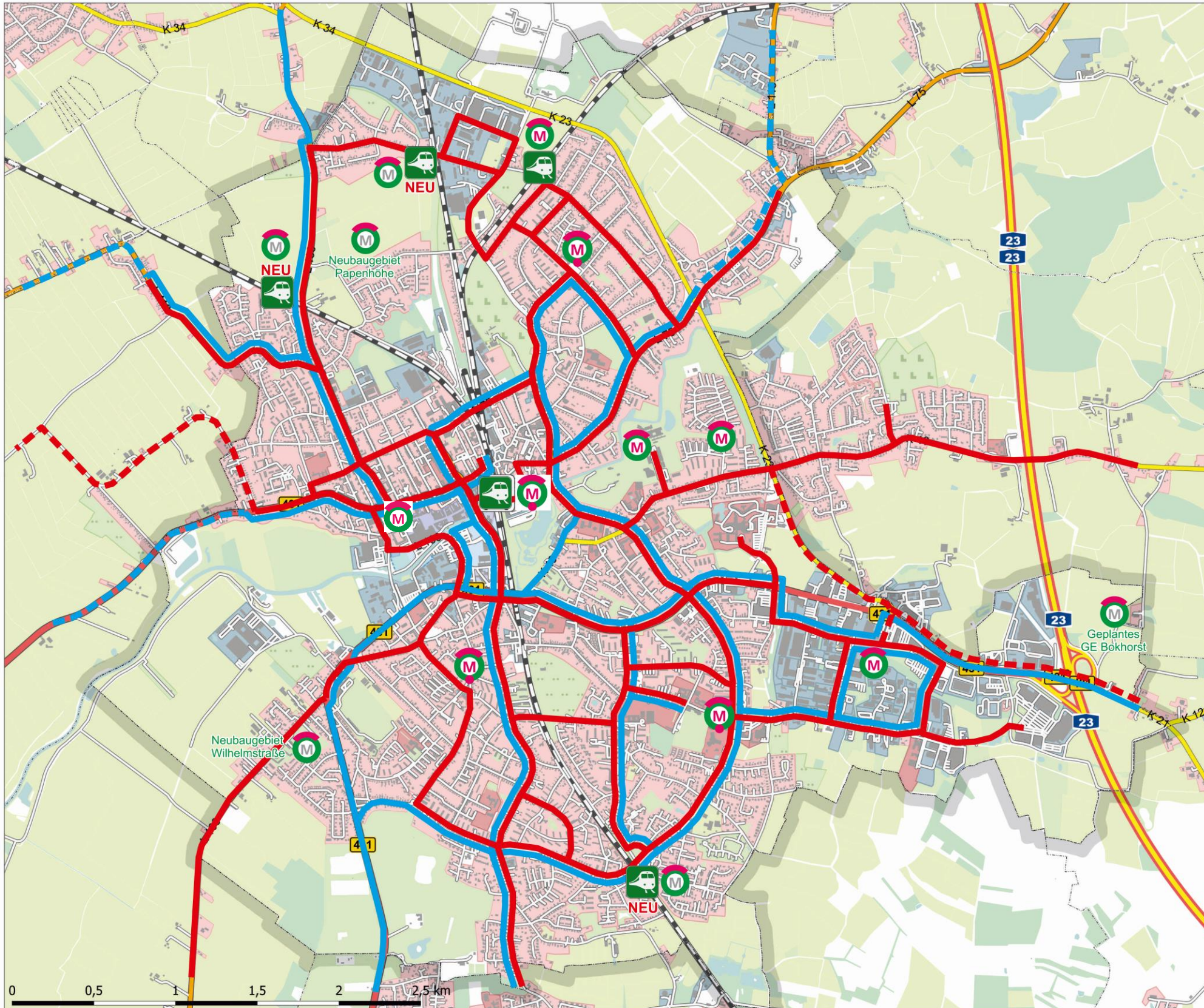
Umsetzungshorizont
kurz- bis langfristig (neue Stationen)

Kosten
Inanspruchnahme von Förderprogrammen prüfen

Wer macht was?
Koordination: Amt für Stadtentwicklung und Umwelt,
Weitere Akteure: Amt für Tiefbau und Verkehr (bzgl. Flächen+Sondernutzung), Amt für Projektentwicklung (bzgl. der Sanierungsgebiete), Verkehrsunternehmen, Sharing-Anbieter, Liefer-/Paketdienste

Wechselwirkungen/ Abhängigkeiten
Stadtverkehr und Stadt-Umland ÖPNV
Sharing-Angebote
Quartiersstrukturen
Elmshorn-Box und Lieferverkehr bündeln

Beispiele
Mobilitätsstationen KielRegion
Mobilitätsstationen Offenburg plus-Haltestellen HVV



Standortvorschläge für Mobilitätsstationen



-  Bahnlinie mit Bahnstation
-  Strecke im Stadtverkehr
-  Strecke im Regionalverkehr
-  Strecke mit weniger als 2 Fahrten/Std.
-  Bushaltestelle
-  Standort Mobilitätsstation
 -  - Basisstandard
 -  - Ausbaustandard
 -  - Perspektivische Planung
-  Neue potenzielle Bahnstation
(bisher ist nur die Station Elmshorn-Süd im Landesweiten Nahverkehrsplan LNVP enthalten mit Zeithorizont ab 2027)

GERTZ GUTSCHE RÜMENAPP
Stadtentwicklung und Mobilität
Planung Beratung Forschung GbR

Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.

URBANUS

Datengrundlage:
Stadt Elmshorn,
© European Union, Copernicus Land Monitoring Service 2018,
European Environment Agency (EEA),
© GeoBasis-DE/BKG (2020),
© OpenStreetMap.org-Mitwirkende, ODbL.

Beschreibung und Ziele der Maßnahme

Unter dem Motto „Teilen statt besitzen“ bietet eine gemeinschaftliche Nutzung von Fahrzeugen und Fahrrädern eine Reihe von Vorteilen, vor allen eine deutliche Kostenersparnis für den einzelnen Nutzenden oder kostenlose Parkplätze an den Sharing-Stationen. BikeSharing, CarSharing oder E-Roller-Sharing leisten außerdem einen Beitrag zum Klimaschutz. Damit sich das Angebot wirtschaftlich trägt, ist aber eine ausreichende Anzahl Nutzender und eine kompetente Betriebsorganisation erforderlich. Möglichst ist auf eine flächendeckende Ausweitung eines Bike- und Carsharing-Angebots bis in den Stadt-Umland-Bereich hinzuwirken.

Aufgrund der Stadtgröße ist eine Grundlast für die Sharing-Betreibenden zu schaffen, auf der eine verlässliche Kalkulation und Betriebsorganisation aufgebaut werden kann. Dazu gehören vor allem Ankernutzende wie die Verwaltung und öffentliche Betriebe sowie große Unternehmen mit einem entsprechende hohen Mobilitätsbedarf. Auch Gruppen interessierter Bürger:innen können als Start- bzw. Aufbauimpuls dienen.

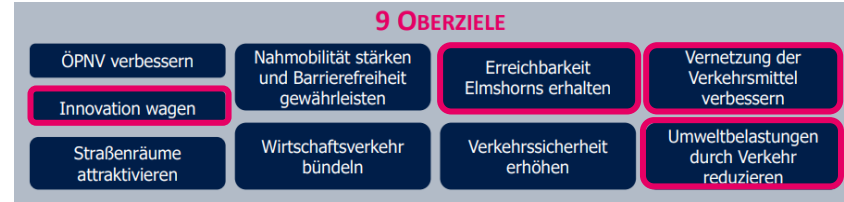
Die Stadtverwaltung kann beispielsweise durch Bereitstellung von Parkierungsflächen sowie rechtliche und organisatorische Beratung, den Aufbau eines Sharing-Angebotes unterstützen.

Wesentlicher Erfolgsfaktor für ein langfristig stabiles Angebot ist eine zuverlässige Betriebsorganisation mit einfachen und erprobten Konzepten insbesondere für Buchung und Abrechnung, Fahrzeugcheck und Fahrzeuginstandhaltung, Fahrzeugtransfer und Marketing. Von den Elmshorner Rahmenbedingungen her wird die Einführung eines CarSharing derzeit als erfolgsversprechender eingeschätzt, BikeSharing sollte vorrangig auf regionaler Ebene entwickelt werden.

Sharing-Stationen sollten in Mobilitätsstationen eingebunden werden, weitere Stationen sind an wichtigen Verkehrszielen und bei den Ankerunternehmen einzurichten.

Bausteine und nächste Schritte

- Car- und BikeSharing als Element des kommunalen Mobilitätsmanagements verankern (Verwaltung als Initiator und Vorbild)
- Abstimmung mit den Umlandgemeinden bezüglich einer potenziellen Einbindung in ein Sharing-System
- Betreibervarianten ggf. getrennt für Bike- und CarSharing prüfen und bewerten (Stadtwerke, Verkehrsbetriebe, Verein, Externe)
- Potenzielle Kooperationspartner / Ankernutzer identifizieren und in die Planung einbinden
- Durchführung Auswahlverfahren nach § 22 StrwG SH
- Prüfung einer Anschubfinanzierung und einer Flächenbereitstellung durch die Stadt
- Aufbau einer ersten Stationsbasis über das Stadtgebiet und das Umland verteilt



Priorisierung ★☆☆

Umsetzungshorizont
kurz- bis langfristig, je nach Einzelmaßnahme

Kosten € € €
Je nach Betreibermodell und Angebotsnutzung ggf. Anschubfinanzierung oder auch dauerhafte Co-Finanzierung durch die Stadt

Wer macht was?
Koordination: Amt für Stadtentwicklung und Umwelt
Weitere Akteur/innen: Amt für Tiefbau und Verkehr (bzgl. Flächen+Sondernutzung), Privater Betreiber oder öffentlicher Betrieb als Betreibender, ausgewählte Ankerunternehmen, Wirtschaftsförderung (betriebliches Mobilitätsmanagement)

Wechselwirkungen/ Abhängigkeiten
Mobilitätsstationen
Nachhaltige Mobilität in Betrieben

Beispiele
StadtRad Hamburg
Sprottenflotte Kiel
StattAuto Kiel und Lübeck
Cambio Flensburg und Kappeln

Beschreibung und Ziele der Maßnahme

Für die Mobilität der Zukunft spielt betriebliches Mobilitätsmanagement eine entscheidende Rolle, da der Berufs- und insbesondere Pendlerverkehr einen hohen Anteil an CO2-Emissionen ausmacht. Das betriebliche Mobilitätsmanagement hat vor allem zum Ziel, eine effiziente Mobilität für Arbeits- und Dienstwege zu fördern und dabei auf eine verstärkte Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel und alternativer Antriebe zu setzen.

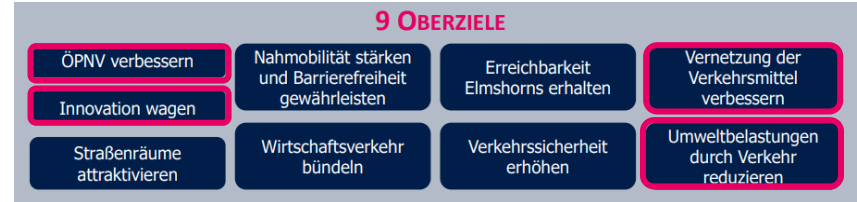
Zu diesem Zweck ist es zunächst von entscheidender Bedeutung, die Thematik in den Fokus privater Arbeitgeber zu rücken, was in Form von Informationsveranstaltungen der IHK und der Berufsbildungsstätte Elmshorn stattfinden kann. Als wichtiger Akteur ist die kommunale Wirtschaftsförderung der Stadt in weitere Planungen und Überlegungen zum Mobilitätsmanagement mit einzubeziehen.

Wichtig ist es, in den Betrieben und Unternehmen die Leitungsebenen zu erreichen, da deren Hebelwirkung zu einer zügigen Maßnahmenumsetzung führen kann. Zu betonen sind in der Kommunikation somit auch die unternehmerischen Vorteile wie eine Attraktivitätssteigerung für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer. Damit können Unternehmen im Wettbewerb um Fachkräfte punkten.



Bausteine und nächste Schritte

- Übergreifende Kontakt- und Koordinationsstelle für die Unternehmen in der Stadtverwaltung
- Betriebsinterne Organisation: z.B. Einsetzen eines Mobilitätsbeauftragten, Bestandserhebung durch Mitarbeitendenbefragung, Fördermöglichkeiten
- Individuelle Kommunikation und Informationen: z.B. Mobilitätspakete für neue Mitarbeitende, Aktionstage
- Jobticket zur Förderung von Bus- & Bahnnutzung
- Fahrradförderung: z.B. hochwertige Abstellanlagen, Umkleiden/Duschen, Fahrradleasing, Bike+Ride zw. Bahnhof und Firmengelände/Gewerbegebieten, Integration von BikeSharing
- Sichere und attraktive Wege schaffen zur insgesamten Förderung der Nahmobilität (Fuß/Rad)
- Ladeinfrastruktur vor Ort bereit stellen (Förderung von E-Mobilität)
- Fahrgemeinschaften unterstützen für eine Optimierung von Pkw-Verkehren (Pendelwegen)
- Effizienzsteigerung im Fuhrpark: z.B. Fuhrparkmanagement, Integration von CarSharing



Priorisierung

Umsetzungshorizont
kurz- bis langfristig, je nach Einzelmaßnahme

Kosten
Personeller Aufwand für Koordination

Wer macht was?
Koordination: Wirtschaftsförderung, Amt für Stadtentwicklung und Umwelt
Weitere Akteure: Unternehmen, IHK, Wirtschaftsförderung, ggf. weitere Ämter der Stadtverwaltung

Wechselwirkungen/ Abhängigkeiten
Mobilitätsstationen
Sharing-Angebote

Beispiele
Betriebliches MM der Metropolregion Hamburg
Betriebliches MM der KielRegion

Beschreibung und Ziele der Maßnahme

Die konsequente Pflege und Sanierung von bestehenden Geh- und Radwegen, als auch Fahrbahnen stellt eine wichtige Grundvoraussetzung für die komfortable und sichere Nutzung dieser Wege durch die Verkehrsteilnehmenden dar. Sie ist somit Aufgabe der Verkehrssicherungspflicht einer jeden Kommune.

Zugewucherte Wege, fehlende Räumung von Schnee im Winter sowie weitere Einschränkungen wie Wurzelaufbrüche und Verschmutzungen sorgen nicht nur für einen eingeschränkten Fahrkomfort sondern verhindern auch eine sichere Nutzung der betroffenen Wege.

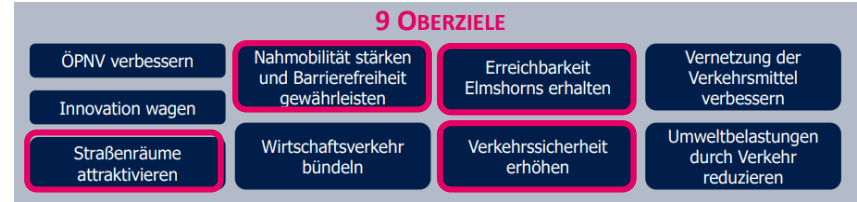
Unterhaltungs- und Instandsetzungsmaßnahmen bieten die Chance, im gleichen Zuge die Verkehrsinfrastruktur an den aktuellen Stand von Planung und Bautechnik sowie die aktuellen und zukünftigen Bedarfe anzupassen. Dies gilt insbesondere auch im Hinblick auf die in den anderen Steckbriefen aufgeführten baulichen Maßnahmen zur Straßenraumgestaltung, Barrierefreiheit, Umsetzung des Radverkehrsnetzes etc. Die für die Instandhaltung erforderlichen finanziellen Mittel können damit effizienter eingesetzt werden; im besten Fall können sogar Kosten reduziert werden.



Während Bau- und Sanierungsarbeiten im Straßennetz ist zudem auf eine sichere und intuitiv nachvollziehbare Baustellenführung zu achten. Das betrifft insbesondere den Fuß- und Radverkehr, der in der Vergangenheit nicht immer angemessen berücksichtigt wurde. Als wichtige Maßnahme zur Lärminderung ist im Zuge geplanter Sanierungsarbeiten außerdem der Einsatz lärmreduzierender Straßenbeläge zu prüfen, insbesondere im Bereich sensibler Einrichtungen und Wohngebieten. Im Vergleich zu einer Kopfsteinpflasterung würde dies zu einer spürbaren Verbesserung der Lärmsituation für Betroffene führen.

Bausteine und nächste Schritte

- Systematische Erfassung von Infrastrukturmängeln im Rad-, Fußverkehrs- und Kfz-Netz im Rahmen eines Monitorings durch die Stadtverwaltung
- Instandsetzung/Sanierung maroder Straßenabschnitte → Aufstellung und laufende Aktualisierung eines Erhaltungs- und Instandhaltungsprogramms/ -managements
- Prüfung bei allen Unterhaltungs-/Instandsetzungsmaßnahmen, ob Maßnahmen aus den anderen Steckbriefen mit umgesetzt werden können: z.B. Neuaufteilung Straßenraum, Entsiegelung
- Prüfung des Einsatzes von lärmreduzierendem Asphalt
- Radwege von Absperrgittern, Bakenfüßen und ähnlichem freihalten (vgl. Richtlinien zur verkehrsrechtlichen Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen)
- Etablierung eines Reinigungs- und Winterdienstes für Rad- und Fußwege



Priorisierung



Umsetzungshorizont

Daueraufgabe

Kosten



In Abhängigkeit der Einzelmaßnahmen

Wer macht was?

Koordination: Amt für Tiefbau und Verkehr

Weitere Akteur/innen: Amt für Stadtentwicklung und Umwelt, LBV.SH (bei Bundes- und Landesstraßen)

Beschreibung und Ziele der Maßnahme

Der Verkehrssektor trägt durch die Nutzung von fossilen Kraftstoffen in erheblichem Umfang zu den Treibhausgas-Emissionen Deutschlands bei. Um diese zu reduzieren, stellt der Wechsel zu alternativen Antriebsarten eines der wichtigsten Ziele und Handlungsfelder zum Klimaschutz im Verkehrsbereich dar. Diese sogenannte „Antriebswende“ setzt ein flächendeckendes und ausreichendes Angebot an Versorgungsinfrastrukturen für alternative Antriebsenergien zwingend voraus. Dabei kommt nach derzeitigem wissenschaftlichem und technischem Stand der Elektromobilität die größte Bedeutung zu.

Das Ziel dieser Maßnahme ist daher ein deutlicher Ausbau der E-Ladeinfrastruktur für Kfz & E-Räder, den Aufbau bzw. die Standortsicherung von Versorgungseinrichtungen für sonstige alternative Antriebstechnologien wie beispielsweise Wasserstoff sowie die Unterstützung und Etablierung von alternativen Antrieben.

Für eine flächendeckende Grundversorgung müssen einerseits Lademöglichkeiten sowohl für Besuchende, Handwerker etc. als auch zusätzliche Anreize für Ladevorrichtungen auf dem eigenen Grundstück geschaffen werden. Hinzu kommen Standorte an hoch frequentierten/nachfragestarken Orten des Stadt-Umland-Verkehrs sowie Fernverkehrs.

Photovoltaik-Anlagen mit Wallboxen sollen für private, genossenschaftliche oder gewerbliche Nutzer beworben werden, um E-Autos mit Solarstrom zu tanken. Im Hinblick auf eine stärkere Verbreitung von Elektromobilität muss auch das Stromnetz ertüchtigt werden.



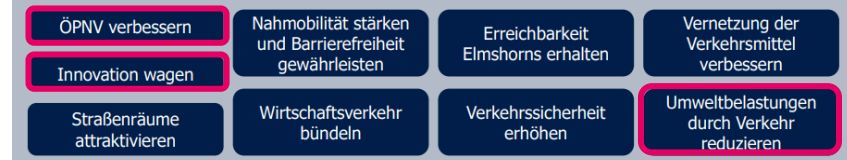
Dabei gibt die Stadt Elmshorn in erster Linie die Strategie und den Rahmen für den flächendeckenden Ausbau der E-Ladeinfrastruktur sowie für den Aufbau bzw. die Standortsicherung von Versorgungseinrichtungen für sonstige alternative Antriebstechnologien vor. Die Umsetzung erfolgt hingegen durch die E.NET als Netzbetreiber und städtischer Eigenbetrieb oder auch andere privatwirtschaftliche Betreiber.

Im Sinne der Vorbildfunktion sollte die Stadt parallel ihren eigenen Fuhrpark umstellen und sich für eine Umstellung der Busflotte einsetzen.

Bausteine und nächste Schritte

- Ertüchtigung des Stromnetzes im Hinblick auf eine stärkere Verbreitung von Elektromobilität
- Einsatz innovativer, umwelt- und klimafreundlicherer Mobilitäts- und Fahrzeugkonzepte durch Bevölkerung und Unternehmen fördern
- Nachfrageorientierter Aufbau eines flächendeckenden Ladesäulennetzes im gesamten Stadtgebiet (*erste räumliche Überlegungen für den weiteren Ausbau der E-Ladeinfrastruktur sind auf der nachfolgenden Karte dargestellt*)
- Elektrifizierung des städtischen Fuhrparks und der Busflotte
- Alternative Fahrzeugkonzepte für Belieferung fördern
- Bestehende Tankstellen-Standorte werden bei Eignung des Standorts planungsrechtlich gesichert, um als zentrale Versorgungspunkte für E-Ladestationen bzw. für Grünen Wasserstoff oder E-Fuels genutzt werden zu können.
- Nutzervorteile für Fahrzeuge mit Elektroantrieb (bzw. perspektivisch auch für Antriebe mit alternativen Kraftstoffen, sofern hierfür die rechtlichen Grundlagen geschaffen werden) bieten, z.B.
 - Reservierung attraktiver Parkplätze in der Innenstadt
 - Reduzierte Parkgebühren für E-Fahrzeuge

9 OBERZIELE



Priorisierung



Umsetzungshorizont

kurz- bis mittelfristig,
kurzfristig angehen



Kosten



In Abhängigkeit der Einzelmaßnahme: Umplanung kompletter, größerer Knoten ist kostenintensiv, kleinere Maßnahmen günstiger (Beispiele auf der nächsten Seite).

Wer macht was?

Koordination: Amt für Tiefbau und Verkehr

Weitere Akteur/innen: E.NET als Netzbetreiber und städtischer Eigenbetrieb, Amt für Stadtentwicklung und Verkehr, Wirtschaftsförderung, Kreis Pinneberg als Aufgabenträger für den Busverkehr





Wechselwirkungen/ Abhängigkeiten

Betriebliches Mobilitätsmanagement,
Mobilstationen






E-Ladesäulen
Bestand + Konzept

E-Ladesäulen (Bestand)

-  Normalladen
-  Schnellladen
-  Schnell- und Normalladen
-  weitere E-Ladesäulen
(StandortTool Deutschland des BMDV)

E-Ladesäulen (Konzeptentwurf)

-  Normalladen
-  Schnellladen
-  Schnell- und Normalladen

GERTZ GUTSCHE RÜMENAPP
Stadtentwicklung und Mobilität:
Planung Beratung Forschung GdR

Planersocietät
Mobilität, Stadt, Dialog

RBANUS

Datengrundlage:
Stadt Elmshorn,
© European Union, Copernicus Land Monitoring Service 2018,
European Environment Agency (EEA),
© GeoBasis-DE/BKG (2020),
© OpenStreetMap.org-Mitwirkende, ODbL.

Beschreibung und Ziele der Maßnahme

Im Mobilitätskonzept wird ein Lkw-Haupttroutennetz definiert, über das die Schwerverkehre die Industrie- und Gewerbegebiete erreichen können.

Das Ziel ist es, die Schwerverkehre auf definierten Routen zu konzentrieren und durch eine entsprechende Gestaltung dieser Routen eine gute Erreichbarkeit für den Wirtschaftsverkehr sicherzustellen. Gleichzeitig sollen sensible Bereiche von Schwerverkehrern und damit den einhergehenden Lärm- und Luftschadstoffbelastungen entlastet werden. Entsprechende Bereiche sind u.a. im Lärmaktionsplan identifiziert worden.

Ausgehend von den überregionalen Lkw-Routen A7, B205 und K23, der Lage der innerstädtischen Gewerbe- und Industrieflächen sowie der Ergebnisse des Lärmaktionsplans werden die in der nachstehenden Karte dargestellten Lkw-Haupttrouten definiert.



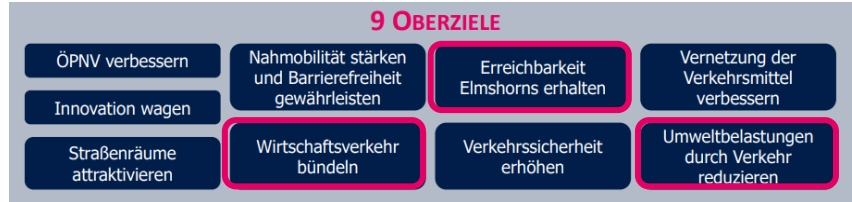
Bausteine und nächste Schritte

Die Straßenverkehrsbehörde prüft die Abschnitte, die nicht als „Lkw-Haupttrouten“ definiert sind, dahingehend, welche Verkehrsregelungsmaßnahmen geeignet und erforderlich sind, um die Lkw-Verkehr entsprechend auf den Haupttrouten zu führen.

Mögliche Maßnahmen sind vor dem Hintergrund der derzeitigen rechtlichen Rahmenbedingungen

- eine zusätzliche Wegweisung / ein Lkw-Leitsystem,
- Anpassung der Routenempfehlung über Navigationssysteme
- Verkehrsverbote, z.B. Fahrverbote für Lkw zwischen 22 und 6 Uhr (Lärmschutz)
- Streckenbezogene, ggf. zeitlich begrenzte (nachts) Geschwindigkeitsreduktionen

Vorschläge für mögliche Maßnahmenansätze für die einzelnen Strecken sind – u.a. auf Basis des Lärmaktionsplans – in der nachfolgenden Karte dargestellt. Da nur einzelne, zeitlich eingeschränkte Durchfahrtsverbote für Lkw vorgeschlagen werden, ist die Erreichbarkeit sämtlicher innerstädtischer Gewerbeflächen zu allen Tageszeiten gewährleistet.



Priorisierung



Umsetzungshorizont

kurz- bis langfristig, je nach Einzelmaßnahme



Kosten



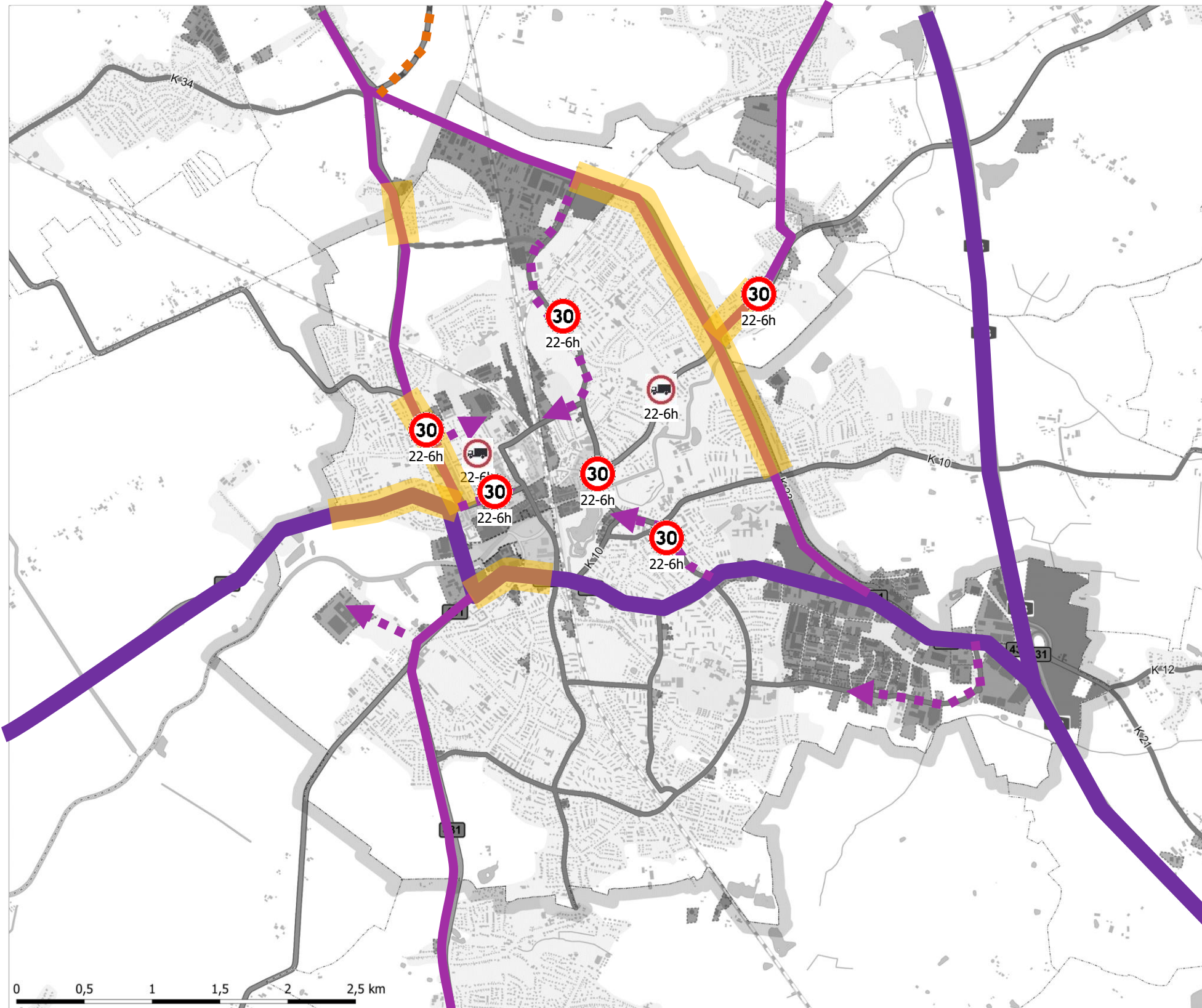
Wer macht was?

Koordination: Amt für Tiefbau und Verkehr

Weitere Akteur/innen: Polizei, LBV.SH

Wechselwirkungen/ Abhängigkeiten

Geschwindigkeitskonzept



Straßennetz

Lkw-Routennetz

- überregionale Lkw-Routen
- regionale Lkw-Routen
- Anbindung im Stadtgebiet

- Gärtnerstraße (bereits vorhanden) auf weitere Straßen im innerstädtischen Bereich ausdehnen?
- 30
22-6h
- Lärmindernder Fahrbahnbelag

GERTZ GUTSCHE RÜMENAPP
Stadtentwicklung und Mobilität
Planung Beratung Forschung GbR

Planersocietät
Mobilität, Stadt, Dialog.

RBANUS

Datengrundlage:
Stadt Elmhorn,
© European Union, Copernicus Land Monitoring Service 2018,
European Environment Agency (EEA),
© GeoBasis-DE/BKG (2020),
© OpenStreetMap.org-Mitwirkende, ODbL.

Beschreibung und Ziele der Maßnahme

Durch ein aktives Parkraummanagement soll der ruhende Verkehr in der Elmshorner Innenstadt nachhaltig und verträglich organisiert werden.

Dabei sind die folgenden Aspekte zu berücksichtigen:

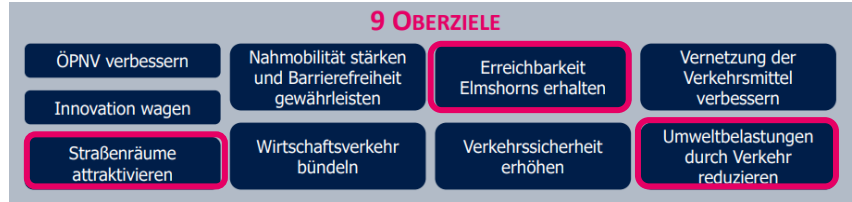
- Gewährleistung und Erhöhung der Erreichbarkeit und Attraktivität der Innenstadt für Kundinnen und Besucher, die mit dem Pkw anreisen wollen bzw. müssen, um damit der Funktion als Mittelzentrum sowie als Einzelhandels- und Dienstleistungsstandort auch für die Umlandgemeinden gerecht zu werden.
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität sowie Aufwertung von Straßen und Plätzen, um damit die Attraktivität der Innenstadt zu erhöhen.
- Verbesserung der Situation für den Fuß- und Radverkehr.
- Berücksichtigung der privaten Stellplätze
- Reduzierung des Kfz-Verkehrs allgemein, aber auch insbesondere auf den hochbelasteten Straßen im Stadtkern, entsprechend der übergeordneten Zielsetzungen.

Die Stadt Elmshorn hat in den Jahren 2018 bis 2021 ein umfassendes Parkraumkonzept für den Innenstadtbereich erarbeitet, das allerdings nur in Teilen und z.T. auch mit abgewandelten Regelungen zum 01.01.2022 umgesetzt wurde. Dieses Konzept gilt es vor dem Hintergrund der Zielsetzungen des Mobilitätskonzept sowie der zwischenzeitlichen städtebaulichen Entwicklungen und Entscheidungen im Innenstadtbereich fortzuentwickeln und weiter umzusetzen.

Bausteine und nächste Schritte

- Vollständige Umsetzung des vorhandenen Parkraumkonzepts (LOS 1)
- Weiterentwicklung des Parkraumkonzepts im Hinblick auf
 - die aktuellen Planungen zur Verlegung des Bahnhofs und des ZOB mit Wegfall der Parkpalette Steindammpark
 - die aktuellen Planungen für die weitere städtebauliche Entwicklung im Sanierungsgebiet Krückau-Vormstegen
 - die Einbeziehung der vorhandenen und geplanten privaten Stellplätze im Innenstadtbereich
 - die besonderen Belange von Langzeitparkern durch Bewohner und Beschäftigte sowie Pendelnde in der Innenstadt
 - Bewirtschaftungs- und Betreiberkonzepte für Quartiersgaragen und öffentliche Parkhäuser

Die Weiterentwicklung des Parkraumkonzepts ist bereits ausgeschrieben und soll im Wesentlichen auch noch im Jahr 2025 bearbeitet werden.



Priorisierung



Umsetzungshorizont

kurz- bis langfristig, je nach Einzelmaßnahme



Kosten



Wer macht was?

Koordination: Amt für Projektentwicklung

Weitere Akteur/innen: Amt für Tiefbau und Verkehr, Amt für Stadtentwicklung und Umwelt, Stadtmarketing, Ordnungsamt (ruhender Verkehr)

Beschreibung und Ziele der Maßnahme

Das Straßennetz von Elmshorn ist eher traditionell gewachsen und weist auch heute noch unvollendete Planungen aus den 1970er Jahren auf. Aktuell befindet sich das Straßennetz in der Innenstadt wieder in einem erheblichen Umbruch: Nach dem Neubau der Hafenspange und der erreichten Entlastung des südlichen Innenstadtbereichs (östl. Wedenkamp und Vormstegen) sind im Zuge der Realisierung der neuen Stadtmitte u.a. ein Umbau der Berliner Straße mit neuer Anbindung zum Bahnhof und ZOB-Verlegung vorgesehen.

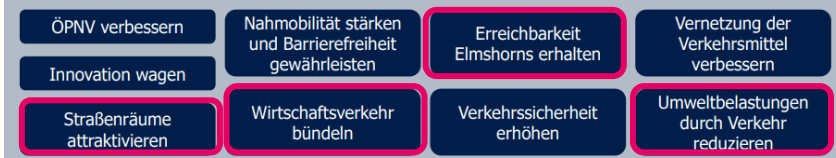
Mit dem Bau der Hafenspange sollten auch der östliche und nördliche Innenstadtbereich im Zuge der Holstenstraße und der Schulstraße vor allem vom überörtlichen Durchgangsverkehr entlastet werden. Beide Straßen sind durch sehr starke Nutzungskonkurrenzen und sensible Umfeldnutzungen geprägt: Ein hoher Querungsbedarf von Fuß Gehenden und Radfahrenden, eine vollkommen unzureichende Geh- und Radverkehrsinfrastruktur sowie teilw. parkende Kfz im Seitenraum treffen mit einem hohen Kfz-Verkehrsaufkommen zusammen. Die verfügbaren Querschnitte und Straßenraumaufteilung werden weder diesen Nutzungsansprüchen noch der derzeitigen Klassifizierung als Bundesstraße gerecht.

Die Zielsetzung der Maßnahme ist daher – entsprechend der Zielnetzkonzeption für den Kfz-Verkehr – den Verlauf der Bundesstraße von der Route Berliner Straße – Holstenstraße – Schulstraße auf die Route Westerstraße – Hafenspange – nördl. Wedenkamp zu verlegen. Berliner Straße, Holstenstraße und Schulstraße sollen zu städtischen Hauptverkehrsstraßen herabgestuft werden. Hiermit eröffnen sich neue Spielräume bei der Straßenraumaufteilung und -gestaltung, mit denen den vielfältigen Nutzungsansprüchen in diesen sensiblen Innenstadtbereichen besser gerecht werden kann.

Bausteine und nächste Schritte

- Vorklärung der rechtlichen Randbedingungen und Möglichkeiten für eine Umstufung v.a. der Hafenspange zur Bundes- oder Landesstraße in Verbindung mit der Frage der Unterhaltungs- und Baulastträgerschaft
- Aufbereitung der Netzzusammenhänge als Vorbereitung für die Antragstellung zur Umstufung
- Abstimmung mit dem LBV (bzw. Verkehrsministerium)
- Antragstellung auf Umstufung
- Bei erfolgter Umstufung: Langfristig Umgestaltung der Holstenstraße und Schulstraße

9 OBERZIELE



Priorisierung



Umsetzungshorizont

mittel- bis langfristig



Kosten



Aus den Umstufungen resultieren monetäre Folgelasten für die Stadt (ggf. geringere jährliche Zuweisungen für die Straßenunterhaltung, Betriebs- und Unterhaltungskosten für Hafenspange und Klappbrücke), deren Höhe von den zu schließenden Vereinbarungen mit Bund/LBV abhängen und die daher derzeit nicht beziffert werden können.

Wer macht was?

Koordination: Amt für Tiefbau und Verkehr

Weitere Akteur/innen: Amt für Stadtentwicklung und Umwelt, Amt für Projektentwicklung, LBV

Wechselwirkungen/ Abhängigkeiten

Geschwindigkeitskonzept
Straßenräume aufwerten
Verkehrsflussoptimierung & ÖPNV-Beschleunigung
Lkw-Verkehren auf Haupttrouten bündeln



Anpassung des innerstädtischen Hauptstraßennetzes (Zielnetz mit Umstufungen)

- Bundesautobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- städtische Hauptverkehrsstraße
- Gemeindestraße / sonstige öffentliche Straße
- Bundes- oder Landesstraße
- ggf. Landesstraße
- untergeordnete Gemeindestraße

ggf. **Abstufung** zur städtischen Hauptverkehrsstraße

Abstufung zur Landesstraße

Abstufung (Ziel: städtische Hauptverkehrsstraße)

Verlegung der Kreisstraße

Hochstufung zur Bundes- oder Landesstraße bei Beibehaltung der Baulaststräger-schaft bei der Stadt

Herabstufung im Kontext Stadtumbau zur untergeordneten Gemeindestraße:
Tempo 30, Platzgestaltung beim Buttermarkt, ggf. temporäre Sperrungen möglich

GERTZ GUTSCHE RÜMENAPP
Stadtentwicklung und Mobilität
Planung Beratung Forschung GbR

Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.

URBANUS

Datengrundlage:
Stadt Elmshorn,
© European Union, Copernicus Land Monitoring Service 2018,
European Environment Agency (EEA),
© GeoBasis-DE/BKG (2020),
© OpenStreetMap.org-Mitwirkende, ODbL.

