



# Mobilitätskonzept

für die Stadt **Elmshorn**

## Endbericht

September 2025

## Auftraggeberin

Stadt Elmshorn

Amt für Stadtentwicklung und Umwelt | Umwelt, Klimaschutz und Nachhaltigkeit

Projektleitung: Ellen Unger

Schulstraße 15-17

25335 Elmshorn

## Bearbeitung

Gertz Gutsche Rügenapp  
Stadtentwicklung & Mobilität GbR

Jens Rügenapp  
Christine Walther

Ruhrstraße 11  
22761 Hamburg

Planersocietät  
Mobilität. Stadt. Dialog

Sebastian Schröder-Dickreuter  
Niklas Engelhardt

Am Wall 142  
28195 Bremen

Urbanus GbR

Stefan Luft

An der Untertrave 81.83  
23552 Lübeck

## Anlagen zum Endbericht

- Anlage I: Steckbriefe zum Handlungskonzept
- Anlage II: Teilkonzept Radverkehr
- Anlage III: Ausführungen zum Fußverkehr
- Anlage IV: Kurzpapier zur 1. Onlinebeteiligung
- Anlage V: Zwischenbericht zur Bestandsanalyse
- Anlage VI: Kurzbericht zur 2. Onlinebeteiligung

## Inhalt

|  |    |
|--|----|
| Inhalt .....   | 3  |
| 1 Hintergrund und Zielsetzung .....  | 4  |
| 2 Arbeitsprogramm und Beteiligungsverfahren .....                                | 5  |
| 3 Die Ausgangssituation .....  | 11 |
| 3.1 Stärken-Schwächen-Analyse .....  | 11 |
| 3.2 Mobilitätsbefragung.....   | 12 |
| 4 Zielkonzept: Leitbild und Oberziele .....                                      | 17 |
| 4.1 Leitbild zur zukünftigen Mobilität in Elmshorn .....                         | 19 |
| 4.2 Neun Oberziele .....   | 19 |
| 5 Integrierte Netzkonzeption: Vom Strategieplan zu konkreten Verkehrsnetzen..... | 23 |
| 5.1 Strategieplan .....  | 23 |
| 5.2 Integrierte Herangehensweise.....  | 25 |
| 5.3 Kfz-Verkehrsnetz.....  | 25 |
| 5.4 Radverkehrsnetz .....  | 26 |
| 5.5 ÖPNV-Netz mit Verknüpfungspunkten .....                                      | 27 |
| 6 Handlungskonzept .....   | 29 |
| 6.1 Übersicht.....   | 29 |
| 6.2 Steckbriefe .....  | 30 |
| 7 Umsetzungskonzept (Priorisierung) .....  | 32 |
| 8 Monitoring und Evaluation .....  | 34 |
| Abbildungsverzeichnis.....   | 38 |

## 1 Hintergrund und Zielsetzung

Die Stadt Elmshorn hat in den letzten Jahren viele Teilgutachten und Teilaufträge mit Bezug zur Mobilität bearbeiten lassen. Es fehlte aber ein aktuelles übergeordnetes Planwerk mit grundsätzlichen Strategien und Handlungsempfehlungen zum zukünftigen Umgang mit den verkehrlichen Herausforderungen in Elmshorn.

Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt der Stadt Elmshorn hat daher bereits 2019 den Beschluss gefasst., ein gesamtstädtisches Mobilitätskonzept mit besonderem Augenmerk auf die Förderung nachhaltiger Mobilität aufzustellen. Dabei sollen in der ersten Phase eine Bestands- und Mängelanalyse vorgenommen, einzelne Teilkonzepte bearbeitet und ein Leitbild entwickelt werden. Darauf aufbauend sollen dann in der Phase 2 konkrete Projekte, weitere Teilkonzepte und gesamtstädtische Handlungskonzepte benannt werden.

Einige wichtige Teilgutachten und Teilkonzepte wurden bereits vorgezogen bearbeitet (Veloroutenkonzept von 2010, Parkraumbewirtschaftungskonzept für die Innenstadt, gesamtstädtische Stellplatzsatzung, geplante Änderungen in der innerstädtischen Verkehrsführung durch das Sanierungsgebiet Krückau-Vormstegen). Andere Konzepte und Planungen wie bspw. zur Erschließung der geplanten Verschiebung des Bahnhofs nach Süden oder zu Veränderungen bei den Bahnquerungen im Zuge des Ausbaus der Schieneninfrastruktur laufen zeitlich parallel in eigenen Planungsprozessen und über die Erstellung des Mobilitätskonzepts hinausgehend. Eine wichtige Aufgabe des Mobilitätskonzepts ist es daher, diese parallelen Planungen soweit wie möglich in ein übergreifendes Handlungskonzept für alle Verkehrsarten und das gesamte Stadtgebiet zu integrieren und dabei übergeordnete Zielrichtungen (z.B. anzustrebende Netzzusammenhänge und Qualitäten der Nahmobilität für bestehende und künftige Stadtquartiere) zu definieren.

Das Mobilitätskonzept soll eine nachhaltige Stadtentwicklung mit attraktiven und lebenswerten Verkehrs- und Stadträumen ermöglichen. Im Mobilitätskonzept werden die verkehrlichen Ziele der Stadt Elmshorn bis zum Jahr 2035 und darüber hinaus definiert. Die Zielerreichung wird durch Maßnahmenkataloge und Evaluierungen beschrieben. Als integriertes Planwerk ist das Mobilitätskonzept verkehrsmittelübergreifend angelegt, in diesem Zusammenhang sollen alle Verkehrsarten detailliert betrachtet werden.

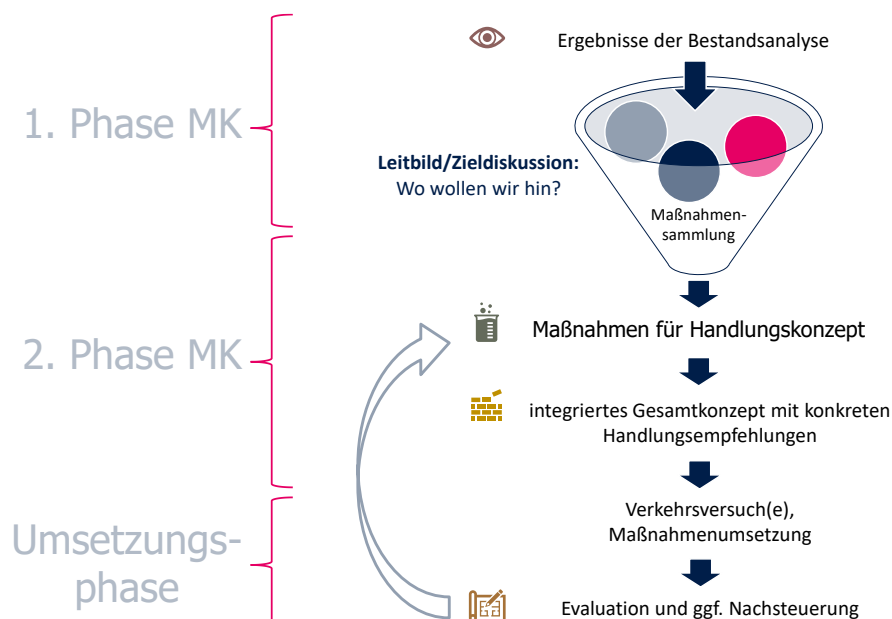
Eine intensive Beteiligung der relevanten Akteure und der Stadtgesellschaft im Zuge des Erarbeitungsprozesses ist als ein wesentliches Element in das Mobilitätskonzeptes miteingeflossen. Außerdem wird großen Wert auf konkrete Handlungskonzepte gelegt, um neben den übergeordneten konzeptionellen Ansätzen pragmatische Handlungsansätze für die nächsten Jahre identifizieren zu können. Schwerpunkte sind neben der Betrachtung der Nahmobilität (Fuß- und Radverkehr) auch die Inter- und Multimodalität (Mobilpunkte) und die Stadtlogistik im Hinblick auf neue Konzepte zur „letzten Meile“ sein.

Die Handlungsansätze sind dabei so weit wie möglich verortet und hinsichtlich ihrer grundsätzlichen technischen und rechtlichen Machbarkeit sowie ihrer Wirksamkeit im Hinblick auf die definierten Ziele vorgeprüft. Diese Vorprüfung – vergleichbar mit der HOAI-Leistungsphase 0 bzw. sogar noch vor dieser – ersetzt aber keinesfalls die weiteren planerischen, technischen und rechtlichen Prüfungen und Abwägungen, die für die konkrete Umsetzung einer Maßnahme erforderlich sind. Das Mobilitätskonzept soll vielmehr die politische Entscheidung vorbereiten bzw. herbeiführen, ob weitergehende Planungs- und Umsetzungsschritte überhaupt angegangen werden sollen oder nicht.

## 2 Arbeitsprogramm und Beteiligungsverfahren

Das **Arbeitsprogramm** für die Erstellung des Mobilitätskonzeptes teilt sich in zwei hauptsächliche Arbeitsphasen: Die Bestandsanalyse und Entwicklung eines Leitbildes und Zielkonzepts sowie die Konzeptionsphase, die schließlich zum Handlungskonzept führt. Am Ende, nach dem politischen Beschluss, folgt die Umsetzungsphase (vgl. Abbildung 1).

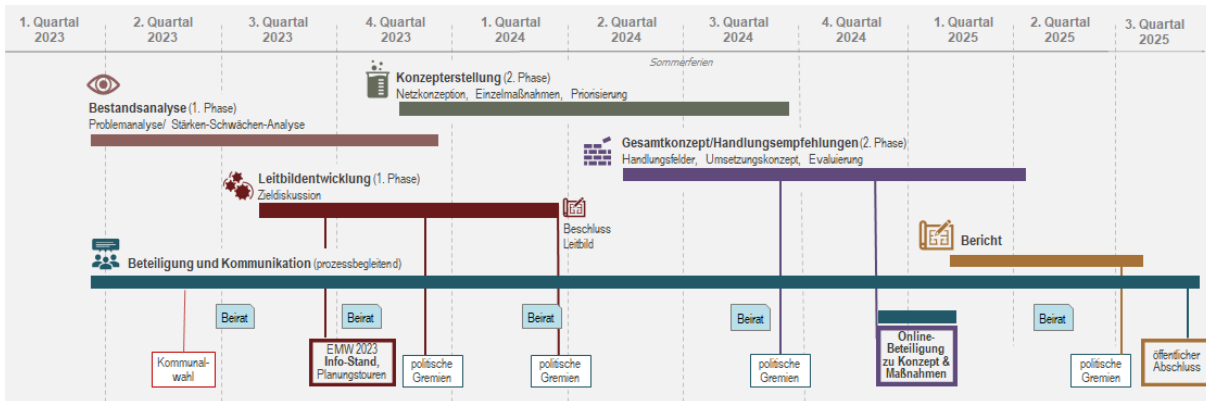
Abbildung 1: Phasen und Prozess zur Erstellung und Umsetzung des Mobilitätskonzeptes



Eigene Darstellung

Nur ein in der Breite akzeptiertes und gelebtes Mobilitätskonzept kann mit seinen Maßnahmen und Handlungsempfehlungen Erfolg haben. Daher kommt der Beteiligung der Stadtgesellschaft und Öffentlichkeit im gesamten **Prozess** eine bedeutsame Rolle zu. Der folgende Zeitplan zeigt, dass sich der Baustein „Beteiligung und Kommunikation“ über die gesamte Laufzeit erstreckt (vgl. Abbildung 2).

Abbildung 2: Zeitplan zur Erstellung des Mobilitätskonzeptes

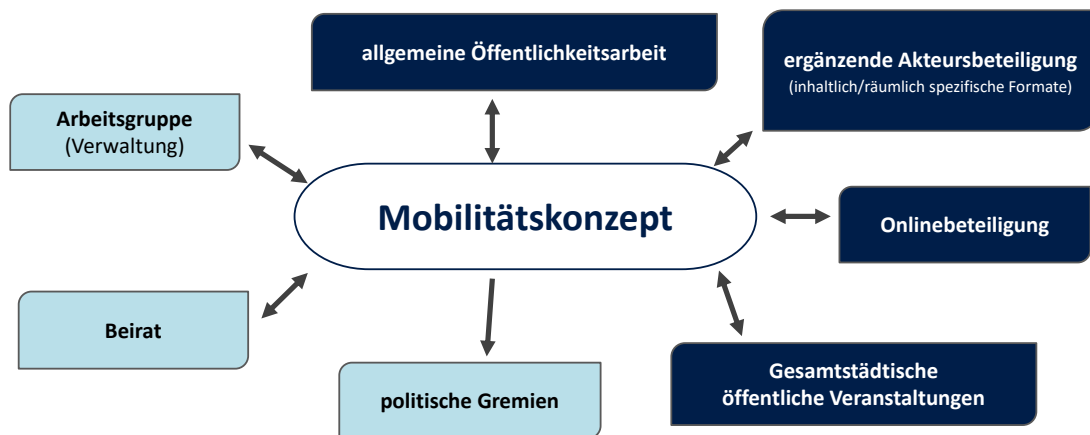


Eigene Darstellung (Stand April 2025)

Insgesamt beläuft sich der gesamte Erarbeitungsprozess des Mobilitätskonzeptes u.a. aufgrund der intensiven Beteiligungsformate auf zweieinhalb Jahre.

Die nachstehende Abbildung gibt einen Überblick zu den **Beteiligungsmodulen** des Mobilitätskonzeptes (vgl. Abbildung 3).

Abbildung 3: Beteiligungsmodule des Mobilitätskonzeptes



Eigene Darstellung

Neben der **allgemeinen Öffentlichkeit**, die vor Ort und auch Online mitmachen kann, gab es eine Arbeitsgruppe und einen Projektbeirat zum Mobilitätskonzept. Während es sich bei der **projektbegleitenden Arbeitsgruppe** um eine verwaltungsinterne Runde handelte, sind im Beirat neben der Verwaltung auch Vertreterinnen und Vertreter aus der Politik, Vereinen/Verbänden und anderen Institutionen (z.B. Initiative Elmshorn, Stadtwerke Elmshorn, SVG Südholstein ÖPNV-Verwaltungsgemeinschaft etc.). Der **Projektbeirat** ist ein beratendes Arbeitsgremium, in dem die fachplanerischen Fragestellungen während des gesamten Prozesses erörtert und auch bewertet werden. Darüber hinaus werden die Themen des Mobilitätskonzeptes in den unterschiedlichen Arbeitsphasen in die politischen Gremien getragen.

Vorgelagert zum Mobilitätskonzept im **Herbst 2022** fand eine **erste Onlinebeteiligung** statt, aus der wichtige Hinweise und Handlungsnotwendigkeiten in unterschiedlichen Kategorien hervorgehen. Die Ergebnisse der Onlinebeteiligung sowie die bereits angegangenen Problemstellen/-bereiche sind in der Anlage IV dargestellt.

Die Stadtgesellschaft und Öffentlichkeit wurde zudem in der ersten Phase im Rahmen der **Europäischen Mobilitätswoche (EMW) 2023** mit unterschiedlichen Formaten beteiligt:

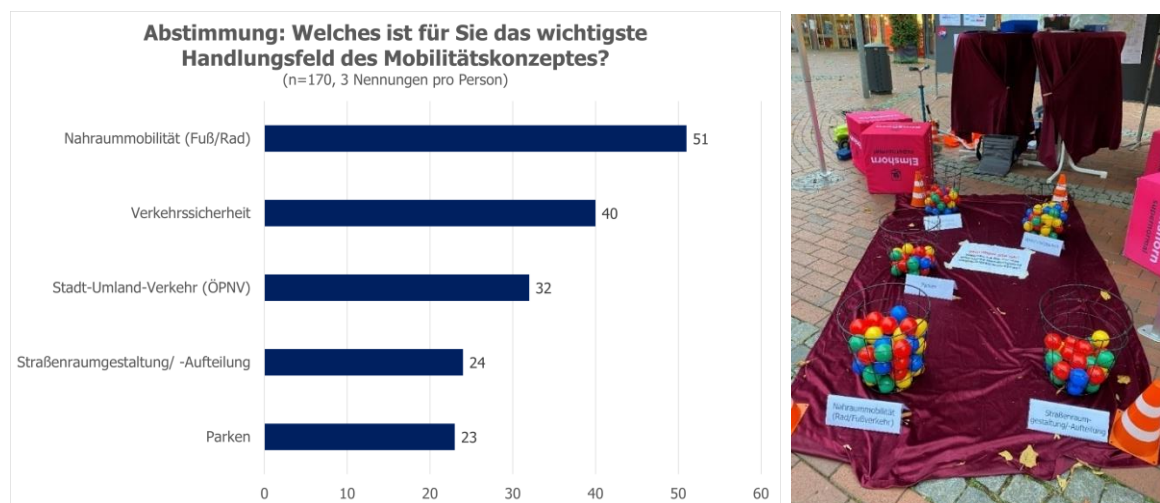
Am 19.09.2023 wurde auf dem Alten Markt in Elmshorn ein **Informationsstand** aufgebaut, der als öffentlicher Auftakt zum Mobilitätskonzept fungierte. Passant\*innen konnten sich sowohl über das Mobilitätskonzept als auch zum Stand der Planungen zum Bahnhof informieren und in den direkten Dialog mit den Planungsteams treten. Darüber hinaus gab es einen kleinen Fahrzeugeparcours für Kinder und eine Meinungsbild-Umfrage zu den Handlungsfeldern des Mobilitätskonzeptes (vgl. Abbildung 4 und Abbildung 5).

Abbildung 4: Öffentliche Informationsveranstaltung zum Mobilitätskonzept im Rahmen der EMW 2023



Eigene Darstellung

Abbildung 5: Meinungsbild der Passant\*innen im Rahmen des Informationsstandes am 19.09.2023



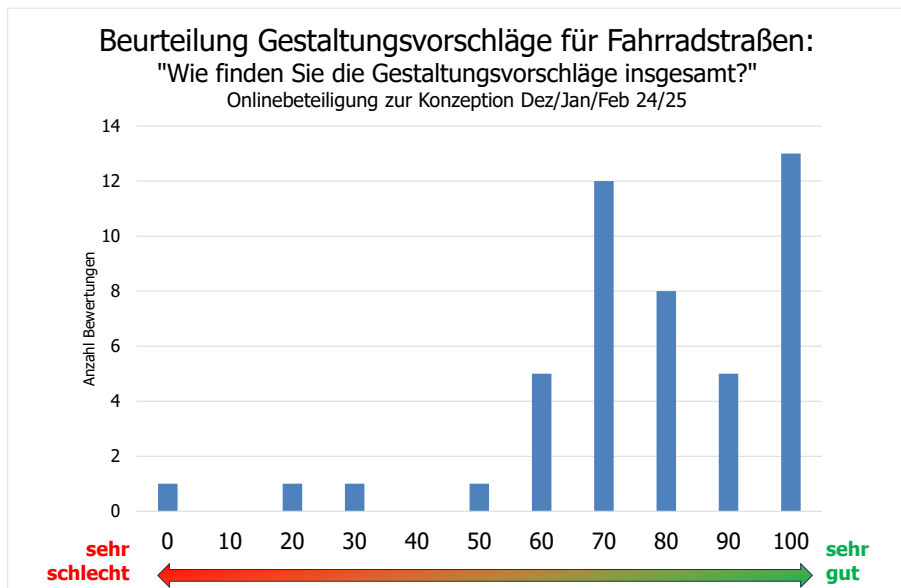
Eigene Darstellung

Als weitere Formate der fanden eine **geführte Planungsradtour** und ein **Stadtteilspaziergang in Kaltenweide** (20.09.2023) statt, um vor Ort mit der interessierten Öffentlichkeit konkrete Problemstellen zu diskutieren.

In der **zweiten Phase der Erarbeitung** zum Mobilitätskonzept fanden ebenfalls verschiedene Beteiligungsformate statt, um insbesondere die konzeptionellen Ansätze und Maßnahmen zu verifizieren. Da die Nahmobilität und insbesondere der Radverkehr (detailliertere Fortschreibung des bestehenden Veloroutenkonzepts 2010) einen inhaltlichen Schwerpunkt darstellen, wurden mit den Fachakteuren zum **Radverkehr in Workshops** sowie mit der städtischen AG Radverkehr (politische Vertreter, Polizei, Verbände und Verwaltung) mehrfach intensiv an den Verläufen der zukünftigen Radrouten und den Details zur Ausgestaltung gearbeitet. So entstanden für jede Radroute detaillierte Routensteckbriefe mit Handlungsempfehlungen für die Umsetzung.

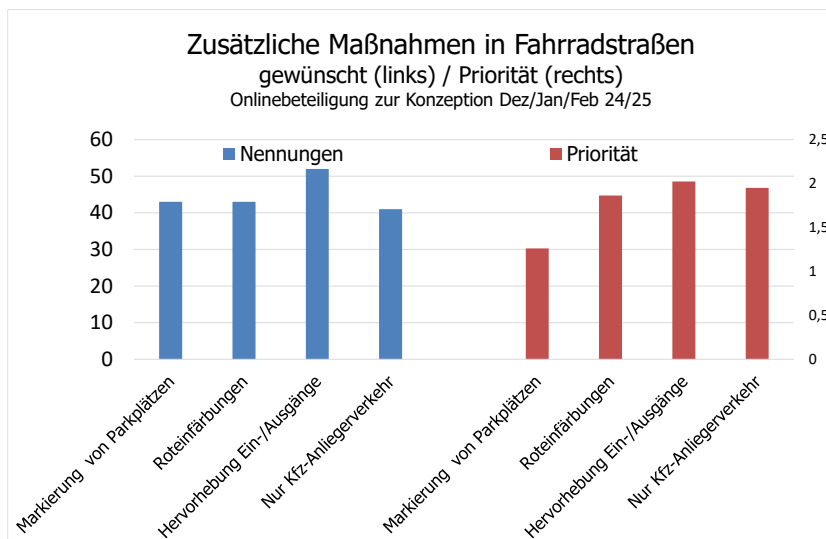
Für die **zweite Onlinebeteiligung** wurden die wesentlichen Inhalte und Maßnahmenvorschläge des Mobilitätskonzeptes für die breite Öffentlichkeit auf einer Onlineplattform aufbereitet. Parallel dazu wurden die Fachämter beteiligt. Neben der ausführlichen Information bestand die Möglichkeit zu verschiedenen Themen eigene Einschätzungen, Meinungen und konkrete Hinweise abzugeben. Beim Radverkehrsnetz konnten zum Beispiel jede einzelne Route betrachtet und streckenbezogene Maßnahmensteckbriefe eingesehen und kommentiert werden. Insgesamt wurde die Onlinebeteiligung, die von Mitte Dezember 2024 bis Mitte Februar 2025 lief, über 800 mal aufgerufen und etwa 500 Fragebögen konnten ausgewertet werden. Aufgrund des Umfangs werden hier nur ausgewählte Einschätzungen und Rückmeldungen aufgezeigt: Beispielsweise zeichnete sich zur Frage, wie die Teilnehmenden die vorgeschlagenen Gestaltungsvorschläge für die Fahrradstraßen beurteilen, eine deutliche Zustimmung ab (vgl. Abbildung 6). Die Abbildung 7 zeigt Detailschätzungen und Prioritäten von ergänzenden Maßnahmen zur Verdeutlichung und Gestaltung von Fahrradstraßen aus Sicht der Teilnehmenden und die Abbildung 8 die Einschätzung zu denkbaren LKW-Restriktionen.

Abbildung 6: Beurteilung der Gestaltungsvorschläge für Fahrradstraßen in der 2. Onlinebeteiligung



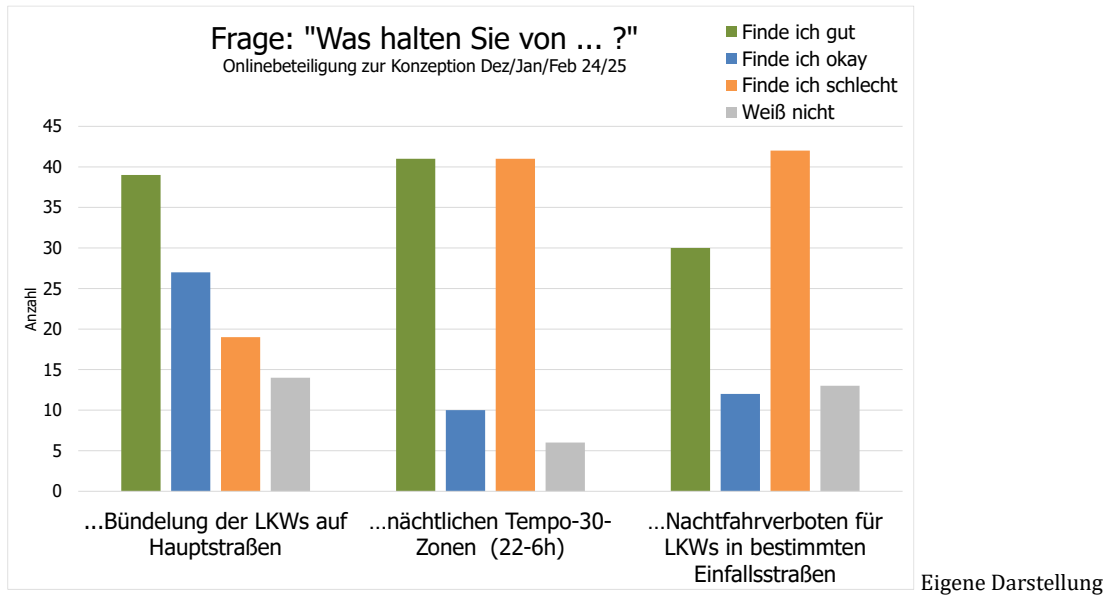
Eigene Darstellung

Abbildung 7: Meinungen zu zusätzlichen Maßnahmen in Fahrradstraßen in der 2. Onlinebeteiligung



Eigene Darstellung

Abbildung 8: Meinungen zu LKW-Restriktionen der Teilnehmenden in der 2. Onlinebeteiligung



Darüber hinaus konnten die Teilnehmenden zu unterschiedlichen Themen Einträge auf interaktiven Karten vornehmen: So wurden ergänzende Mobilitätsstationen, Standorte für E-Ladesäulen, On-Demand-Angebote im ÖPNV oder fehlende Radverkehrsabstellanlagen verortet (vgl. Abbildung 9).

Abbildung 9: Rückmeldungen zu fehlenden Radabstellanlagen (Auszug aus der 2. Onlinebeteiligung)



Eigene Darstellung

Eine ausführlichere Zusammenfassung der Ergebnisse kann der Kurzdokumentation in der Anlage VI entnommen werden.

### 3 Die Ausgangssituation


#### 3.1 Stärken-Schwächen-Analyse

In der ersten Phase des Erarbeitungsprozesses wurde eine umfassende eigene Bestandsaufnahme und -bewertung durchgeführt, um die relevanten Stärken und Schwächen der aktuellen Situation in Elmshorn zu identifizieren. Die Analysen umfassten die folgenden einzelnen Arbeitsschritte:

- Auswertung vorhandener Untersuchungen und Konzeptionen
- Durchführung von Datenanalysen zu Erreichbarkeiten mit den unterschiedlichen Verkehrsmitteln, Unfalldaten, Pendlerdaten etc.
- Fachliche Bewertung der Hinweise aus der Onlinebeteiligung aus dem Herbst 2022
- Durchführung eigener Vor-Ort-Befahrungen und -Begehungen
- Durchführung eines Info-Stands in der Innenstadt, einer Planungsradtour und eines Planungsspaziergangs im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche
- Durchführung von Experteninterviews zu den Themen weitere ÖPNV-Entwicklung, Unfallgeschehen, Bahnhofsentwicklung sowie allgemeine Stadtentwicklung

Zu folgenden Themenfeldern wurde eine dezidierte Bestandsanalyse vorgenommen:

Abbildung 10: Übersicht Themenfelder der Stärken-Schwächen-Bestandsanalyse

|   |                        |   |                           |
|---|------------------------|---|---------------------------|
|  | Raumstruktur           |  | Inter- und Multimodalität |
|  | Stadt-Umland-Mobilität |  | Kfz-Verkehr               |
|  | Fußverkehr             |  | Ruhender Verkehr (Parken) |
|  | Radverkehr             |  | Wirtschaftsverkehr        |
|  | ÖPNV                   |  | Verkehrssicherheit        |

Eigene Darstellung

Die zentralen Ergebnisse der Bestandsanalyse lassen sich wie folgt zusammenfassen:

#### Stärken:

- + Elmshorn ist Mittelzentrum und wichtige „Pendlerstadt“ (sowohl für Ein- als auch für Auspendler)
- + Kompakte und verdichtete Raumstruktur
- + Elmshorn ist bereits „15-Minuten-Stadt“: kurze Wege mit dem Rad und zu Fuß
- + Bahnhof in zentraler Lage und gutes Angebot im Stadtbusverkehr

- + Für die Stadtgröße insgesamt angemessenes, leistungsfähiges und differenziertes Straßennetz für den Kfz-Verkehr

#### Schwächen:

- vergleichsweise wenig Grün- und Erholungsflächen
- Erhebliche Defizite bei der Fuß-Infrastruktur: unzureichende Gehwegbreiten / Barrierefreiheit
- Deutliche Defizite bei der Rad-Infrastruktur
- ÖPNV muss im Stadt-Umland-Verkehr besser werden
- räumliche Barrieren: Bahntrassen, Krückau, aber auch mehrspurige Hauptverkehrsstraßen
- Kfz-Verkehr: überlastete Knoten ohne Ausbaupotential (z.B. Flamweg/Gerberstr./Schulstr.)
- unübersichtliche Verkehrsführungen im Bahnhofsgelände Ost
- Parken: ungelöste Problematik für Langzeitparker im Innenstadtbereich
- hohe Unfallzahlen an Hauptverkehrsstraßen (Hamburger Str., Schulstraße); viele Unfälle mit Kindern als Radfahrende

Eine ausführliche Darstellung der Ergebnisse der Bestandsanalyse findet sich in der Anlage V.

## 3.2 Mobilitätsbefragung

Die Stadt Elmshorn hat im Jahr 2024 eine umfassende Mobilitätserhebung durchführen lassen, um ein detailliertes Bild des alltäglichen Verkehrsverhaltens ihrer Bevölkerung zu erhalten. Grundlage war eine repräsentative Haushaltsbefragung nach bundesweit etablierten Standards mit zufällig ausgewählten Teilnehmerinnen und Teilnehmern.

Ziel der Befragung war es sowohl das normalwerttägliche Verkehrsverhalten der Bevölkerung als auch konkrete Verbesserungsvorschläge und Anregungen zu erfassen. Die Erhebung erfasste u. a. Wegeanzahl, Wegezwecke, Verkehrsmittelwahl (Modal Split), soziodemografische Merkmale und räumliche Unterschiede auf Ebene der drei Postleitzahlgebiete Elmshorns.

Die Datenerhebung erfolgte an vier Stichtagen (Dienstag bis Donnerstag) im Oktober 2024. Auf diese Weise sollten einerseits wetterbedingte Einflüsse minimiert und zum anderen die eine möglichst hohe Teilnahmequote erreicht werden.

Nachfolgend sind ausgewählte Ergebnisse der Mobilitätsbefragung stichpunktartig aufgeführt, die vor allem auch für die Maßnahmenentwicklung von Relevanz sind. Für eine ausführliche Darstellung der Methodik und Ergebnisse der Erhebung sei auf die entsprechende Dokumentation verwiesen.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Vgl. BüroStadtverkehr Planungsgesellschaft mbH & Co. KG (Bearbeitung): Modal Split-Erhebung in der Stadt Elmshorn 2024.

- Ca. 89 % der befragten Haushalte verfügen über mindestens einen Pkw; ca. 10 % der Haushalte besitzen einen Elektro-Pkw
- Ca. 92 % der befragten Haushalte steht mindestens ein Fahrrad zur Verfügung; ca. 38 % der Haushalte besitzen mindestens ein Pedelec oder E-Bike
- Ca. 28 % der befragten Personen besitzen eine Zeitkarte für den öffentlichen Personennahverkehr (z. B. Schülerticket, Wochen-, Monats-, Jahreskarte sowie Deutschlandticket). Überdurchschnittliche Besitzquoten liegen vor allem bei Studierenden, Auszubildenden und Vollzeitbeschäftigten vor.
- Car- oder Bike-Sharing-Angebote werden bisher nur von einem sehr kleinen Teil der befragten Personen genutzt (2 %).
- Fahrradabstellplätze fehlen insbesondere an den Arbeits- bzw. Ausbildungsorten; nur 58 % der befragten Personen steht an diesen Orten ein sicherer Abstellplatz zur Verfügung.
- Auflademöglichkeiten für E-Fahrzeuge sind bisher nicht flächendeckend vorhanden. Nur einem geringen Teil der befragten Personen stehen am Wohnort bzw. am Arbeits- / Ausbildungsort entsprechende Lademöglichkeiten zur Verfügung (13 % bzw. 21 %).
- Die befragten Personen haben ihre Wege am Befragungstichtag zur Hälfte mit dem motorisierten Individualverkehr bzw. Kraftfahrzeugen (42 % als Fahrer/in, 8 % als Mitfahrer/in) und zur anderen Hälfte mit Verkehrsmitteln des Umweltverbands (Fuß, Fahrrad, öffentliche Verkehrsmittel) zurückgelegt (vgl. Abbildung 11, rechter Balken). Da an zwei Befragungstagen der Busverkehr bestreikt wurde, kann davon ausgegangen werden, dass der ÖV-Anteil an Normalwerktagen (ohne Streik) um ca. 2-3 % höher und die MIV- und Fahrrad-Anteile um 1-2 % niedriger liegen.  
Ein Vergleich des Modal Splits der Elmshorner Bevölkerung mit Vergleichswerten auf der Kreis-, HVV- bzw. Bundesebene (vgl. Abbildung 11) zeigt einen erheblich höheren Radverkehrsanteil, einen niedrigeren MIV-Anteil, einen deutlich geringeren Fußverkehrsanteil sowie eine leicht höhere ÖV-Nutzung.

Abbildung 11: Verkehrsmittelwahl (wegebezogener Modal Split)

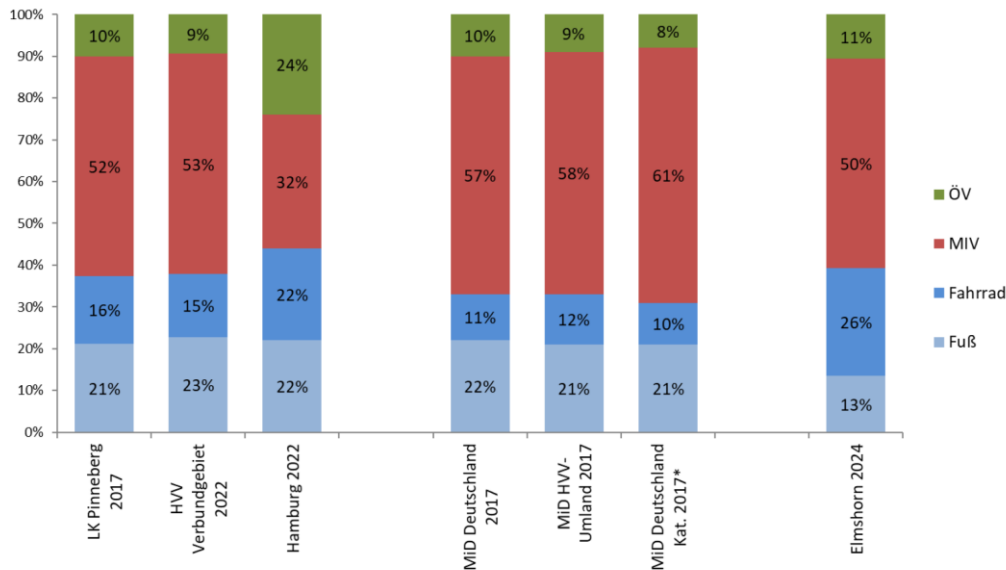


Abb. 6-5 Verkehrsmittelwahl – Städtevergleich<sup>23</sup>  
(Kat.\* = Stadtregion - Mittelstadt, städtischer Raum)<sup>24</sup>

büro stadtVerkehr (2024), S. 39

- Ca. zwei Drittel der Wege der Elmshorner Bevölkerung sind Binnenverkehre, d.h. Wege mit Start und Ziel innerhalb des Elmshorner Stadtgebiets. Bei diesen Wegen zeigen sich aufgrund der kürzeren Entfernungen noch höhere Fuß- und Radverkehrsanteile. Die MIV- und ÖPNV-Anteile sind dagegen bei den Quell- und Zielverkehren, die über die Stadtgrenze hinausführen, deutlich höher.

Abbildung 12: Verkehrsmittelwahl (wegebezogener Modal Split) nach Verkehrsverflechtungen

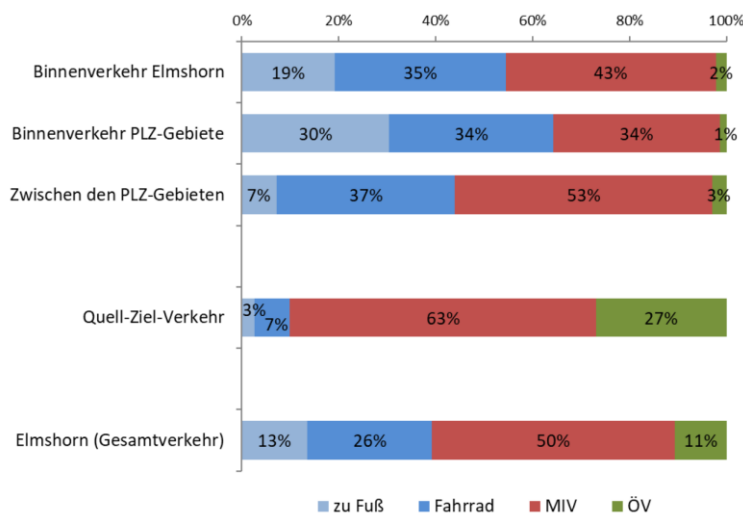


Abb. 6-18 Modal Split nach Verkehrsverflechtungen  
(Auswertung auf Wegeebe, Abweichungen zu 100 % durch Rundungsdifferenz)

büro stadtVerkehr (2024), S. 55

- Die starke Entfernungsabhängigkeit bei der Verkehrsmittelwahl zeigt auch die Auswertung des Modal Splits in Anhängigkeit der Wegelänge (vgl. Abbildung 13). Die Zahlen belegen die Relevanz und das Potenzial von Nahmobilität in Elmshorn. Vor allem für Freizeit-, Einkaufs- und Erledigungswege innerhalb des Stadtgebiets ist der Umweltverbund bereits stark etabliert. Gleichwohl verbleibt ein relevanter Anteil von Kurzstreckenfahrten mit dem Auto, insbesondere auch im Zusammenhang mit dem Bringen/Holen von Personen.

Abbildung 13: Verkehrsmittelwahl (wegebezogener Modal Split) nach Verkehrsverflechtungen

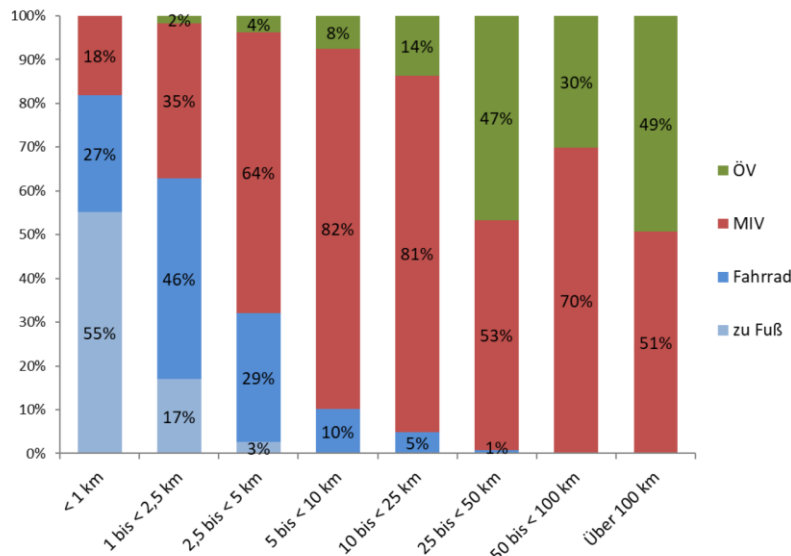


Abb. 6-9 Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit der Wegelänge (Auswertung auf Wegeebeene), Abweichungen zu 100 % durch Rundungsdifferenz

büro stadtVerkehr (2024), S. 55

- Hauptzielregion für Verkehre der Elmshorner Bevölkerung über die Stadtgrenze sind die umliegenden Amtsbereiche sowie die Siedlungsachse in Richtung Hamburg. Dabei dominiert überwiegend die Nutzung des Pkws. Lediglich bei den Wegen von/nach Hamburg überwiegt die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel.
- Die vorhandenen Verkehrsangebote werden von den befragten Personen im Fußverkehr, Autoverkehr und Busverkehr verhältnismäßig gut bewertet werden. Insbesondere im Radverkehr sowie Bahnverkehr herrscht dagegen Unzufriedenheit hinsichtlich der Verkehrsangebote.
- Verbesserungsbedarfe wurden am häufigsten beim Zustand der Infrastruktur (Fuß-/Radwege, Straßen, Haltestellen, Bahnhof) genannt. Weitere häufig genannte Punkte waren die Beleuchtung von Gehwegen, der Ausbau des Radwegenetzes, kürzere Takte im Busverkehr sowie das Parkplatzangebot.
- Hinsichtlich des subjektiven Sicherheitsempfinden äußert vor allem beim Radverkehr sowie bei der Nutzung von Bus und Bahn ein höherer Anteil der befragten Personen, dass sie sich „eher unsicher“ fühlen.

Wie oben beschrieben, wird im Nahbereich (Wege < 1 km und 1 bis < 2,5 km) ein Großteil der Mobilität zu Fuß und mit dem Fahrrad zurückgelegt. Bei weiteren Distanzen nehmen die Fuß- und ab 5 km auch die Radverkehrsanteile immer mehr ab und bereits im Nahbereich werden einige Wege mit dem MIV zurückgelegt. Hier zeigt sich innerhalb der städtischen Einflussmöglichkeiten das größte mögliche Verlagerungspotenzial auf umweltfreundliche Verkehrsmittel einerseits durch eine Verbesserung der Infrastruktur und andererseits durch städtebauliche Planungen, die eine Stadt der kurzen Wege zum Ziel hat. Lt. Erreichbarkeitsanalyse (s. Bestandsanalyse Anlage V) ist Elmshorn in Bezug auf den Radverkehr bereits jetzt eine 15-Minuten-Stadt, d.h. relevante Ziele sind alle mit dem Rad innerhalb von 15 Minuten erreichbar. Verbesserungsbedarf gibt es aber in der Infrastruktur, der Qualität der Radwege und der Verkehrssicherheit. Empfohlene Maßnahmen dazu finden sich dazu in den Maßnahmensteckbriefen zum Teilkonzept Radverkehr. Da der Fußverkehrsanteil vergleichsweise sehr niedrig ist, ist hier künftig eine detailliertere Betrachtung notwendig (Quartiersentwicklung, Standorte Nahversorger, Ärzte, Apotheken, Freizeiteinrichtungen und Schulen). Die ÖV-Anteile wiederum nehmen mit weiten Distanzen zu, bei Wegelängerklassen ab 100 km zeigt sich der Reisezeitvorteil des Zugverkehrs/Fernverkehrs, bei den kurzen Distanzen ist der Stadtbusverkehr als prozentual relativ niedrig einzustufen, sodass auch hier ein großes Potential der Verbesserung besteht.

Viele Maßnahmen im Mobilitätskonzept sind darauf angelegt, den Umweltverbund im Modal Split zu erhöhen. Der Wirkungsgrad der Maßnahmen ist in nachfolgenden Modal Split Erhebungen zu evaluieren.

## 4 Zielkonzept: Leitbild und Oberziele

### Wie soll die zukünftige Mobilität in Elmshorn aussehen?

Mit dem Mobilitätskonzept setzt die Stadt Elmshorn die **strategische Basis zur weiteren Entwicklung von Mobilität, Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsgeschehen als wichtiger Teil der Stadtentwicklungspolitik**. Daher ist ein zentraler Baustein des Konzepts ein Leitbild- und Zielkonzept zur Mobilitätsentwicklung. Diese stehen als **Grundlage für das Planen und Handeln** im Bereich von Mobilität und Verkehr (auch jenseits des Mobilitätskonzepts) für die Verwaltung in den kommenden Jahren.

Basierend auf der Stärken-Schwächen-Analyse, den Hinweisen aus Verwaltung, Öffentlichkeit und Politik sowie unter Berücksichtigung exogener und endogener Entwicklungen, gesetzlicher Rahmenbedingungen und Zielstellungen wird nachfolgend ein Ziel- und Leitbild für das Mobilitätskonzept vorgeschlagen.

Die Ziele sollen dabei zum einen als übergeordnete Schnittstelle zu den weiteren Planungen und Zielen der Stadt fungieren und gleichzeitig den Handlungsrahmen für das Mobilitätskonzept vorgeben.

Das Zielkonzept des Mobilitätskonzepts besteht aus einem **strategischen Leitziel sowie neun Oberzielen**.

Im weiteren Erarbeitungsprozess des Mobilitätskonzepts werden auf die definierten Ziele abgestimmte Strategien und Maßnahmen entwickelt. Damit entsteht ein abgestimmtes Leitbild für die Fortentwicklung der Mobilität in Elmshorn. Es werden übergeordnete Zielsetzungen sowie lokale Erfordernisse und Rahmenbedingungen berücksichtigt.

### Gesetzte (übergeordnete) Ziele

Die Elmshorner Stadtentwicklungs- und Verkehrspolitik ist nicht vollkommen frei in ihren Entscheidungen zur weiteren Mobilitätsentwicklung in der Stadt. Diverse Gesetze, Verordnungen und Zielsetzungen auf EU-, Bundes- und Landesebene setzen Rahmenbedingungen, die in Elmshorn zu berücksichtigen und beachten sind. Im Hinblick auf die weitere Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung sind dies insbesondere:

- **Verpflichtung zum Klimaschutz** durch den Beitritt der Bundesrepublik zum Pariser Klimaschutzabkommen, der bundesrechtlichen Umsetzung im Klimaschutzgesetz inkl. der diesbezüglichen Entscheidungen und Vorgaben des Bundesverfassungsgerichts sowie dem Beschluss des Stadtverordnetenkollegiums im Dezember 2020 bis 2035 klimaneutral zu sein.
- **Verpflichtung zur Barrierefreiheit**, d.h. insbesondere zur Herstellung und Gewährleistung barrierefreier Verkehrsanlagen, vorgegeben durch die Ratifizierung der UN-Behindertenrechtskonvention (UN-BRK), die bundesrechtliche Umsetzung u.a. im Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) sowie Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

sowie die landesrechtliche Umsetzung im Landesbehindertengleichstellungsgesetz (LBGG).

- **Verkehrssicherheit** („Vision Zero“): Die sogenannte „Vision Zero“, d.h. das Ziel, dass sich keine Verkehrsunfälle ereignen sollen, bei den Personen verletzt oder getötet werden, ergibt sich unmittelbar aus Artikel 2 Abs. 2 des Grundgesetzes: „Jeder hat das Recht auf Leben und körperliche Unversehrtheit. Der „Vision Zero“-Ansatz ist dem entsprechend auch Grundlage der Verkehrssicherheitsstrategien auf EU-, Bundes- und Landesebene.
- **Elmshorn als wachsendes Mittelzentrum:** Die Verpflichtung Elmshorn als wachsendes Mittelzentrum weiterzuentwickeln, ergibt sich aus dem Landesentwicklungsplan und der darin enthaltenen Ausweisung Elmshorn als Mittelzentrum mit den damit verbundenen Aufgaben für die umliegende Region und Gemeinden.
- **Gesamtstädtische Nachhaltigkeitsstrategie:** Das Stadtverordnetenkollegium hat den Beschluss gefasst, gesamtstädtische Ziele auf Grundlage der 17 UN-Nachhaltigkeitsziele in einer nachhaltigen Gesamtstrategie aufzustellen. Es sollen Leitlinien und Ziele für die Stadt Elmshorn definiert werden, die der Politik und Verwaltung mit ihrer strategischen Ausrichtung als umfassender Orientierungsrahmen für zukünftige Planungen und Entscheidungen dienen sollen. Sobald die Gesamtstädtische Nachhaltigkeitsstrategie fertiggestellt und vom Stadtverordnetenkollegium beschlossen ist, stellt sie auch eine bindende Vorgabe für den Mobilitäts- und Verkehrsbereich dar.
- **Regionaler Nahverkehrsplan:** Der vom Kreistag beschlossene Fünfte Regionale Nahverkehrsplan 2022-2026 der Kreise Pinneberg, Segeberg, Stormarn und Herzogtum Lauenburg definiert diverse Ziele und Vorgaben für die Ausgestaltung und Weiterentwicklung.

Die nachfolgenden Vorschläge für das strategische Leitziel sowie die neun Oberziele nehmen diese Zielsetzungen übergeordneter Ebenen auf und konkretisieren diese im Hinblick die Situation in Elmshorn.

## 4.1 Leitbild zur zukünftigen Mobilität in Elmshorn

Den im Weiteren vorgeschlagenen neun Oberzielen wird das folgende strategische Leitziel vorangestellt. Mit diesem soll ein prägnantes und allgemeinverständliches Bild der angestrebten zukünftigen Mobilität in Elmshorn gezeichnet werden.

*Abbildung 14: Strategisches Leitbild für die zukünftige Mobilität in Elmshorn im Jahr 2035*

### Die Mobilität in Elmshorn in 2035 ...

- ist für alle Menschen in allen Lebensphasen zugänglich, niemand wird ausgeschlossen
- ist sicher sowohl in Bezug auf Unfälle als auch Kriminalität
- ist klimaneutral und umweltfreundlich
- ist gut organisiert, innovativ, digitaler und nachhaltig
- bietet gute Erreichbarkeiten und ermöglicht kurze, barrierefreie Wege im gesamten Stadtgebiet
- bietet alternative Angebote für Menschen aus dem Umland
- bietet für alle Verkehrsarten angemessen und fair aufgeteilte sowie städtebaulich integrierte Straßenräume
- ist in der Innenstadt, den Stadtteilzentren und den Wohnquartieren durch den Fuß-, Rad- und öffentlichen Nahverkehr geprägt
- zeichnet sich durch einen verlässlichen und belastbaren Stadtbusverkehr aus
- umfasst sowohl eine verträgliche Abwicklung wie auch perspektivisch eine Reduzierung des individuellen Kfz-Verkehrs.

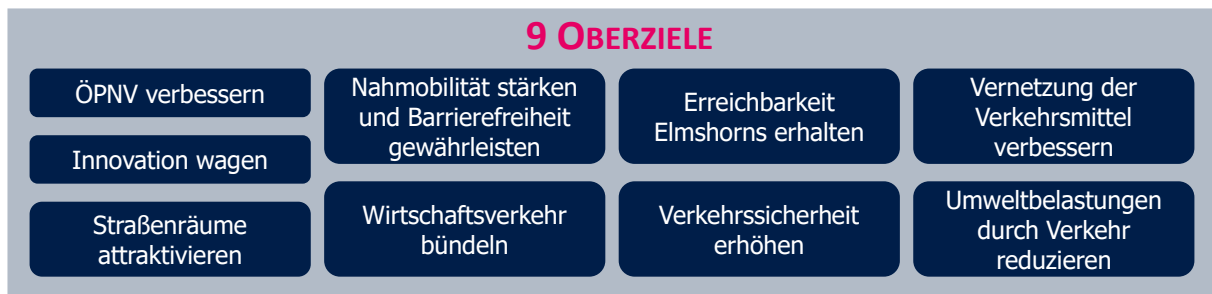
Eigene Darstellung

## 4.2 Neun Oberziele

Die Stadt Elmshorn bekennt sich in ihrem Mobilitätskonzept ausdrücklich zu den dargestellten übergeordneten Strategien. Die nachfolgenden Vorschläge für die neun Oberziele konkretisieren diese zum Teil, sind aber vor allem auf die lokalen Begebenheiten zugeschnitten.

Die Reihenfolge oder graphische Anordnung der Oberziele stellen keine Rangfolge dar; vielmehr stehen die neun Oberziele gleichbedeutend nebeneinander und beschreiben, wodurch sich die zukünftige Mobilität in Elmshorn auszeichnen soll. Sie werden nachfolgend anhand der Leitfrage **„Was ist zu tun?“** konkretisiert. Die zu den einzelnen Oberzielen aufgeführten Punkte dienen dabei in erster Linie der Erläuterung der Oberziele. Sie sind weder vollständig noch abschließend, sondern werden im Zuge der weiteren Erarbeitung weiter ergänzt und angepasst.

Abbildung 15: neun Oberziele des Mobilitätskonzeptes für die Stadt Elmshorn



Eigene Darstellung

Es folgt eine Konkretisierung für jedes dieser neun Oberziele unter der primären Fragestellung „Was ist zu tun?“. Die Auflistung ist dabei nicht abschließend und wurde teilweise im Prozess angepasst bzw. ergänzt.

### ÖPNV verbessern – Was ist zu tun?

- Ausweitung des ÖPNV-Angebots vor allem auf den Stadt-Umland-Verbindungen
- Kombination aus kapazitätsstarken Linienverkehren mit flexiblen, bedarfsorientiert verkehrenden Angeboten
- Bessere Vernetzung von Schienen- und Busverkehr
- Verbesserung der Anbindung von Gewerbegebieten
- Weitere kontinuierliche Verbesserung des ÖPNV-Angebots
- Ausweitung der ÖPNV-Beschleunigung an Lichtsignalanlagen
- Erhöhung der Zuverlässigkeit und Kapazitäten im Schienenpersonennahverkehr
- Barrierefreier Ausbau aller Haltestellen

### Nahmobilität stärken und Barrierefreiheit gewährleisten – Was ist zu tun?

- Schaffung eines sicheren und lückenlosen Wegenetzes mit hoher Qualität
- Wegeachsen außerhalb der Hauptverkehrsstraßen definieren und stärken
- Qualitätsstandards für Fuß- und Radwege festlegen
- Fußverkehrsstrategie entwickeln und umsetzen
- Radverkehrskonzept fortschreiben und umsetzen
- Verkehr und Stadtplanung zusammen denken
- Quartiere stärken
  - Stadtplanung: Stadt der kurzen Wege (Versorgung, Erholung..)
  - Verkehrsberuhigung
  - City –Logistik mit Micro Hubs und Ladezonen verträglich abwickeln

## Erreichbarkeit Elmshorns erhalten – Was ist zu tun?

- Gute Erreichbarkeit für den Wirtschaftsverkehr erhalten (Ansiedlungspolitik/ Stadtentwicklung)
- Bestehende Kooperation zwischen Stadt und Umland ausbauen
- Regionale Radrouten in die Region ausbauen
- ÖPNV-Angebot in das Umland auch in Nebenverkehrszeiten ausbauen
- Guter Mobilitätsmix für Pendelnde
- Erreichbarkeit von Einzelhandelsstandorten sicherstellen

## Vernetzung der Verkehrsmittel verbessern – Was ist zu tun?

- (Mehr) Sharing Angebote schaffen
- Verknüpfungspunkte (Mobilstationen/Mobilpunkte) mit unterschiedlichen Standards planen und umsetzen
- Plattformen für Mobilitätsdienstleistungen
- Transparente Informations- und Buchungssysteme
- Chancen aus der Neugestaltung des Bahnhofs konsequent nutzen: attraktive und moderne Mobilitätsstation entwickeln
- Mobility Hubs bei Neubauten realisieren

## Innovation wagen – Was ist zu tun?

- Versuche zu veränderten Verkehrsführungen, Umnutzungen von Straßenräumen initiieren, umsetzen und evaluieren
- Offenheit zu technischen und gesellschaftlichen Innovationen sowie die Bereitschaft diese aktiv und positiv zu kommunizieren
- Mehr Digitalisierung in der Mobilität
- Neue innovative Ansätze in der Planung und Beteiligung angehen
- Offenheit für Pilotprojekte und Verkehrsversuche

## Straßenräume attraktivieren – Was ist zu tun?

- „Gerechte“ Straßenraumaufteilung (Straßen von außen nach innen planen)
- Mehr Stadtgrün
- Weniger Parken im öffentlichen Raum (Neuordnung, Verlagerung in Sammelstellplatzanlagen, Stadtplanung)
- Selbsterklärende Verkehrsanlagen
- Aufenthalts-Innenstadt und Stadtteilzentren: Treffpunkt, Einzelhandel etc.
- Lärm verringern durch lärmindernde Beläge, Verkehrsberuhigung, Vermeiden von Durchgangsverkehren in Wohngebieten
- (temporäres) Mobiliar im Straßenraum, wie Sitzgelegenheiten, Parklets, Kübelpflanzen etc.
- Qualitätssprünge statt Mindestmaße bei Fuß- und Radverkehr und Barrierefreiheit

## Wirtschaftsverkehr bündeln – Was ist zu tun?

- Bündelung des Wirtschaftsverkehrs auf leistungsfähigen und umfeldverträglichen Routen
- Angebote zur Bündelung und effizienten Abwicklung von Paket- und Lieferdiensten (z.B. Paket- und Lieferboxen)
- Ansiedlungspolitik noch stärker mit verkehrlicher Anbindung verzahnen
- Konzepte für ruhenden Verkehr in Gewerbegebieten (Parkraum- und Stellplatzmanagement)
- City-Logistik mit MikroHubs und Ladezonen verträglich abwickeln
- Förderung und Unterstützung von betrieblichem Mobilitätsmanagement

## Verkehrssicherheit erhöhen – Was ist zu tun?

- Eigenständige Mobilität für Kinder und Jugendliche fördern und durch sichere Infrastruktur ermöglichen
- Bedürfnisse von Senior:innen und mobilitätseingeschränkten Personen bei Planungen früh berücksichtigen
- Durchführen von Sicherheitsaudits sowohl im Bestand als auch bei Planungen
- Verkehrssicherheit gegenüber dem „schnellen Vorankommen“ konsequent priorisieren
- Öffentlichkeitsarbeit und Kampagnen
- Mehr Verkehrsüberwachungen
- Aufstellen bzw. Aktualisierung von Schulwegplänen

## Umweltbelastungen durch Verkehr reduzieren – Was ist zu tun?

- Förderung lokal emissionsfreier Mobilität: alternative Antriebe (E-Mobilität, Wasserstoff..)
- Förderung des Umweltverbundes (zu Fuß, Fahrrad, ÖPNV) und damit Verlagerung von Kfz-Fahrten auf andere Verkehrsträger
- Straßenverkehrslärm verringern
- Klimaneutralerer Wirtschaftsverkehr durch Förderung entsprechender Fahrzeugkonzepte
- Verringerung des Kfz-Verkehrs
- Stadt der kurzen Wege
- Ladeinfrastruktur für alternative Antriebe schaffen

## 5 Integrierte Netzkonzeption: Vom Strategieplan zu konkreten Verkehrsnetzen

### 5.1 Strategieplan

Ausgehend von den Ergebnissen der Bestandsanalyse sowie dem beschlossenen Zielkonzept wurde im nächsten Schritt eine Handlungsstrategie in Form eines übergreifenden Strategieplans entwickelt.

Diese Handlungsstrategie ...

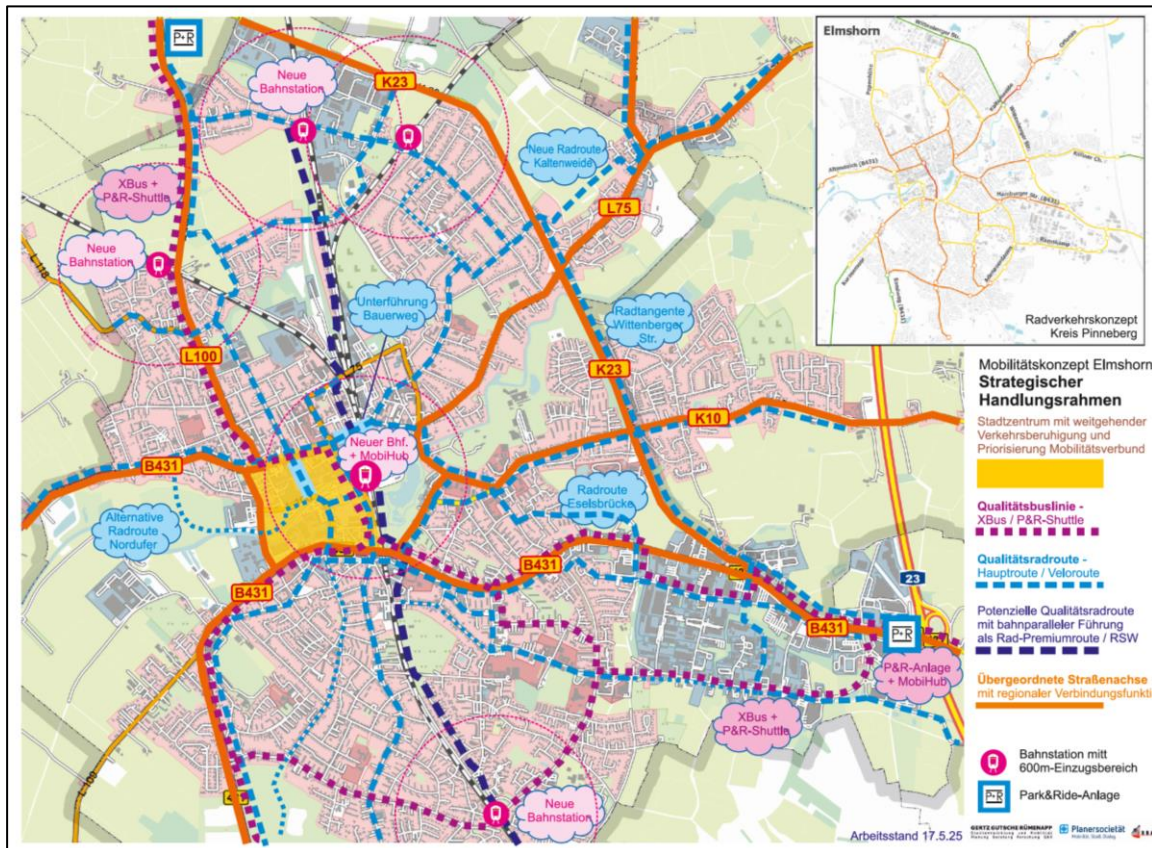
- ... setzt die übergeordneten Zielsetzungen in ein räumliches Leitbild um
- ... dient zur langfristigen planerischen Orientierung im Hinblick auf ein zukunftsfähiges Mobilitätssystem und die Bewältigung verkehrlicher Herausforderungen
- ... ist Grundlage für die systematische Entwicklung eines integrierten Verkehrssystems und für die vertiefenden Handlungskonzepte der einzelnen Verkehrsträger und Verkehrssystemkomponenten
- ... setzt Schnittstellen zur Vernetzung der Verkehrsträger zur Förderung der Intermodalität
- ... erfordert eine regelmäßige Überprüfung und ggf. Anpassung im Hinblick auf die angestrebten Zielsetzungen

Dabei berücksichtigt die Handlungsstrategie vor allem die folgenden Aspekte und verortet sie in den nachfolgenden Strategieplan (vgl. Abbildung 16):

- Die herausgehobene Bedeutung des Stadtzentrums mit besonderem Stellenwert von Lebens- & Aufenthaltsqualität sowie einer Vielfalt an Möglichkeiten (Einzelhandel, Gastronomie, Dienstleistungen, Kultur, Soziales, Wohnen usw.)
- Die Bereitstellung ausreichender Flächen für die Nahmobilität in Kombination mit einer nachhaltigen Verkehrsberuhigung.
- Die Freihaltung des Stadtzentrums vom Kfz-Durchgangsverkehr.
- Die Bündelung des Kfz-Verkehrs möglichst auf leistungsfähige und weniger umfeld-sensible Straßen.
- Die konsequente Nutzung des „Schienenbonus“ mit S-Bahn, Bahnhofsumgestaltung und neuen Bahnstationen
- Die Entlastung des Stadtzentrums und ggf. weiterer Verkehrsziele von Langzeit- u. Dauerparkenden durch ein gezieltes Park&Ride-Angebot
- Die Stärkung des Stadt-Umland-ÖPNV durch weitere Qualitätsbuslinien / Express-busse

- Die Herstellung einer Radroute+ / Radschnellverbindung der Metropolregion Hamburg Elmshorn – Pinneberg – Hamburg
- Den Ausbau von städtischen Qualitätsradrouten mit hervorgehobenen Standards
- Die Entflechtung von Straßen- und Radachsen soweit verkehrlich sinnvoll und möglich (Konfliktreduzierung)

Abbildung 16: Strategieplan



Eigene Darstellung

## 5.2 Integrierte Herangehensweise

Da die unterschiedlichen Verkehrsträger einander ergänzen und bedingen, ist eine integrierte Betrachtung essenziell. Die unterschiedlichen Nutzungsansprüche im öffentlichen Raum sollten nicht in Konkurrenz zueinanderstehen, sondern vielmehr aufeinander aufbauen und ein verträgliches miteinander verschiedener Verkehrsmittel ermöglichen (vgl. Abbildung 17).

Abbildung 17: Integrierte Netzbetrachtung der unterschiedlichen Verkehrsträger



Eigene Darstellung

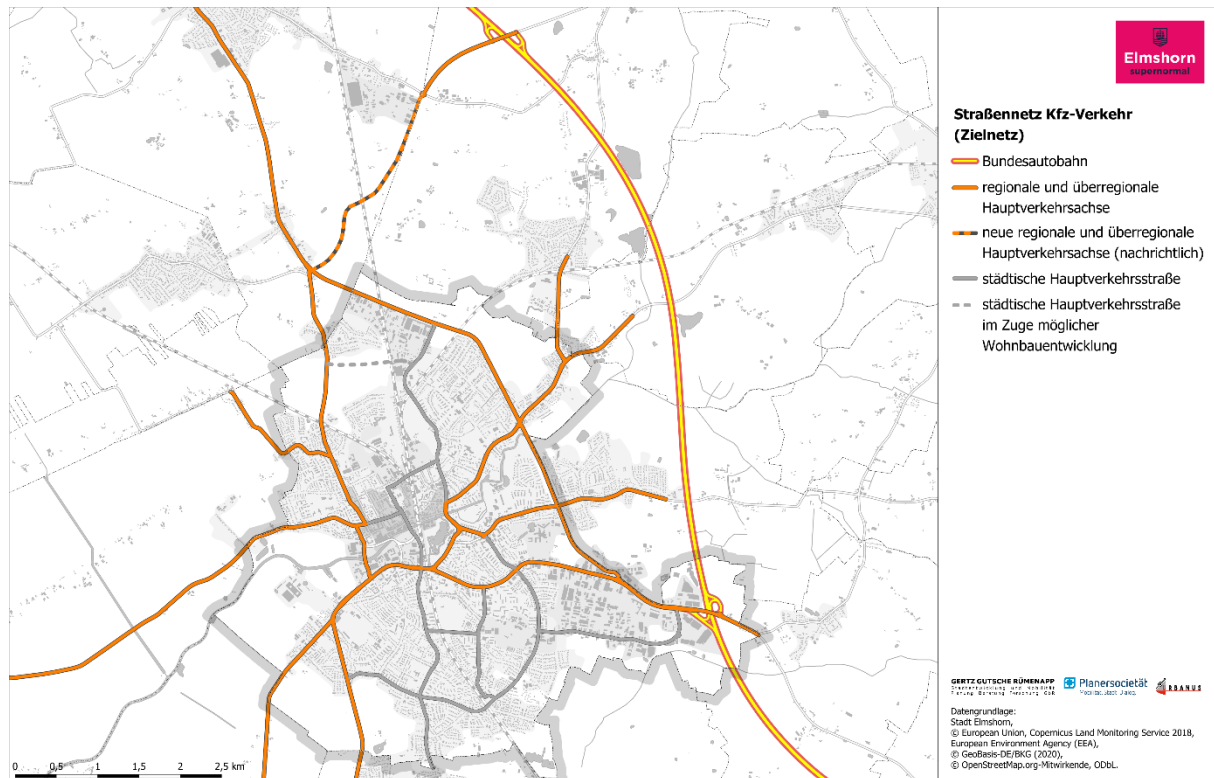
Im Folgenden werden die konzipierten Netze der angesprochenen Verkehrsträger kurz erläutert.

## 5.3 Kfz-Verkehrsnetz

Für den Kfz-Verkehr wird das nachfolgend dargestellte Zielnetz definiert (vgl. Abbildung 18). Mit dieser funktionalen Gliederung des Straßennetzes soll der Kfz-Verkehr auf Hauptverkehrsstraßen gebündelt und effizient abgewickelt werden. Über die regionalen und überregionalen Hauptverkehrsachsen soll der Kfz-Verkehr aus allen Richtungen in die Elmshorner Innenstadt und durch die Innenstadt hindurch gebündelt werden. Ziel ist es, die übrigen, straßenräumlich sensibleren Innenstadtbereiche (z.B. Holstenstraße, Schulstraße) von Durchgangsverkehren zu entlasten.

Diese übergeordneten Straßenachsen werden durch städtische Hauptverkehrsstraßen ergänzt, über die überörtliche Quell- und Zielverkehre im Stadtgebiet verteilt werden sowie innerstädtische Wegebeziehungen hergestellt werden. Durch diese Bündelung sollen insbesondere die Wohnquartiere von gebietsfremden Kfz-Verkehren entlastet werden.

Abbildung 18: Funktionale Gliederung des Straßennetzes (Kfz-Verkehr)



Eigene Darstellung

## 5.4 Radverkehrsnetz

Für die Entwicklung des Radverkehrsnetzes wurde auf das bestehende Radverkehrsnetz zurückgegriffen, welches überprüft, punktuell angepasst und um weitere Verbindungen erweitert wurde. Neben der Anbindung neuer Quell- und Zielorte, wie z. B. das Entwicklungsgebiet Papenhöhe im Norden oder der zukünftige Standort des Bahnhofs, wurden bei der Aktualisierung des bestehenden Radverkehrsnetzes an einigen Stellen auch der bestehende Zustand der Infrastruktur und der damit verbundene Aufwand einer Aufwertung für den Radverkehr berücksichtigt. Neben der Anpassung und der Umlegung von Verläufen der Velorouten wurden eine weitere Verdichtung des Netzes vorgenommen und hierfür weitere Netzkategorien eingeführt. Im Ergebnis entstand so ein Radverkehrsnetz, das sich

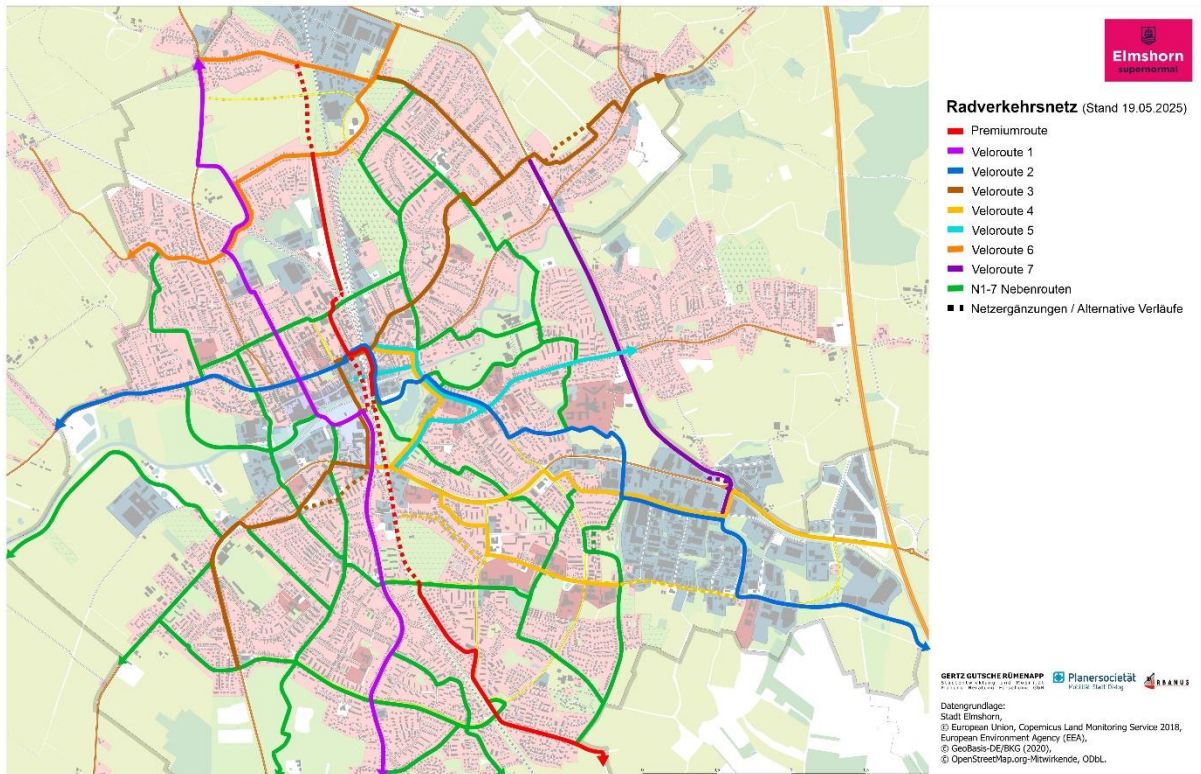
- aus einer Premiumroute,
- sieben Velorouten sowie
- mehreren Nebenrouten

zusammensetzt.

Das Radverkehrsnetz verknüpft und erschließt die Innenstadt sowie die Wohn- und Gewerbegebiete untereinander. Es bindet darüber hinaus das regionale und touristische Radverkehrsnetz an schafft Anknüpfungspunkte mit den verschiedenen Umlandgemeinden.

Eine detaillierte Darstellung und Erläuterung des Radverkehrsnetzes kann dem Teilkonzept Radverkehr in der Anlage II entnommen werden.

Abbildung 19: Haupt- und Nebennetz im Radverkehr



Eigene Darstellung

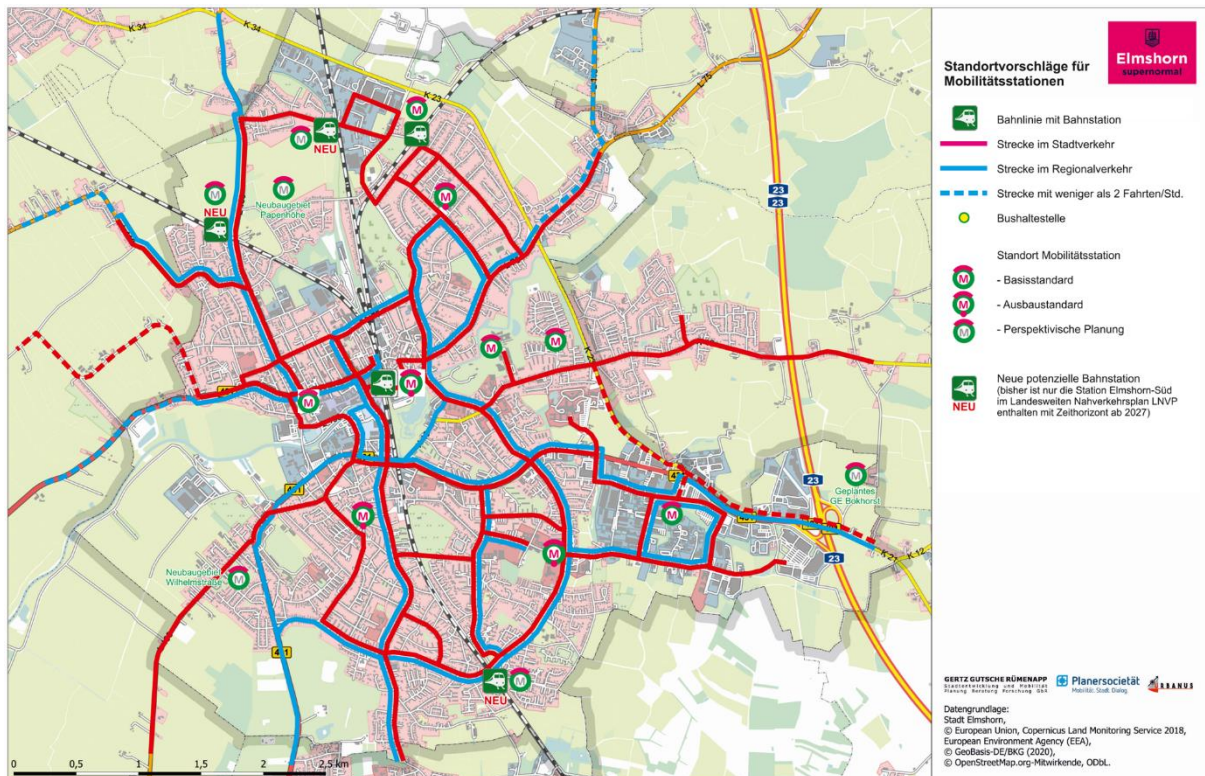
## 5.5 ÖPNV-Netz mit Verknüpfungspunkten

Die Konzeption für das zukünftige Netz des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) beinhaltet zunächst vor allem das Bedienungsangebot durch Bahn- und Buslinien im Stadtgebiet inklusive der Verknüpfungspunkte zwischen den verschiedenen Linien. Darüber hinaus sind im Hinblick auf die Förderung intermodaler Verkehre aber auch Verknüpfungspunkte von anderen Verkehrsmitteln zum ÖPNV-Angebot in Form von Mobilitätsstationen mit zu berücksichtigen.

Das nachfolgend dargestellte ÖPNV-Netz baut auf dem heutigen Angebot auf. Es berücksichtigt weiterhin bestehende Planungen bzw. Vorschläge für neue Haltepunkte des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) im Umfeld des geplanten Neubaugebiets Paphöhe sowie im Bereich Elmshorn Süd. Weiterhin enthält es Vorschläge für einzelne Ergänzungen bzw. Anpassungen im Busliniennetz (vgl. auch Steckbrief Nr. 15).

Das konzipierte Netz beinhaltet weiterhin Standortvorschläge für Mobilitätsstationen. Diese enthalten einerseits die Bahnhöfe und (möglichen) Haltepunkte als Verknüpfungspunkte zwischen Schienen- und Buslinienverkehr. Zum anderen sind Mobilitätsstationen an städtebaulichen Bezugspunkten in den verschiedenen Stadtquartieren vorgesehen (vgl. auch Steckbrief Nr. 19).

Abbildung 20: ÖPNV-Netz mit Verknüpfungspunkten



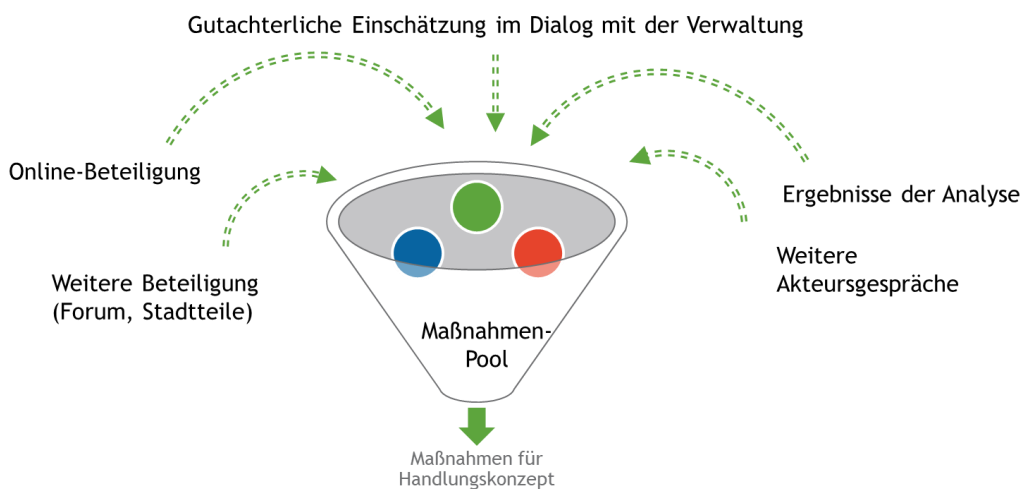
Eigene Darstellung

## 6 Handlungskonzept

### 6.1 Übersicht

Aufbauend auf den Ergebnissen der Stärken- und Schwächenanalyse und dem entwickelten Zielkonzept wurde die Handlungsstrategie mit Handlungs- und Maßnahmenfeldern gebildet. Die maßgeblichen Einflussfaktoren ergaben sich aus dem gesamten Prozess: Bereits während der Analyse- und Beteiligungsphasen wurden Ideen, Handlungsansätze und Maßnahmen gesammelt, entwickelt und im Rahmen der Beteiligung sowie zwischen Bearbeitungsteam und Stadtverwaltung diskutiert.

Abbildung 21: Überblick der Einflussfaktoren auf Maßnahmen und Handlungskonzept



Eigene Darstellung

Für die einzelnen Maßnahmen und Strategien wurde jeweils ein Steckbrief mit weiteren Informationen entwickelt. Dabei ist die „Flughöhe“ nicht immer gleich, da in einigen Steckbriefen konkrete Maßnahmenvorschläge enthalten sind und andere zunächst als Strategie beschrieben werden. In allen Fällen bedarf es vertiefender Detailplanungen und weiterer Konkretisierungen, um die Maßnahmen und Strategien in unmittelbar umsetzbare Projekte zu überführen. Bei straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen bedarf es einer Einzelfallprüfung durch die Straßenverkehrsbehörde. Hierfür zeigt das Mobilitätskonzept mit den Steckbriefen v.a. für die Verwaltung die nächsten Schritte auf dem Weg zur Umsetzung auf.

Dieses integrierte Handlungskonzept bildet den strategischen Leitfaden für die Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur und der Mobilitätsangebote in Elmshorn. Es stellt die Grundlage für ein ambitioniertes Arbeitsprogramm dar, um die Leitziele sowie das Ziel der Reduzierung des Kfz-Verkehrs zu erreichen. Gleichzeitig bildet das integrierte Handlungskonzept die Grundlage für Fördermöglichkeiten einzelner Maßnahmen.

## 6.2 Steckbriefe

Die Steckbriefe enthalten Informationen zum Hintergrund und zur Umsetzung der Maßnahmen und Projekte. Dazu wurden die Maßnahmen jeweils hinsichtlich ihrer Priorität, Kostenklasse und dem Zeithorizont zur Umsetzung klassifiziert. Zudem werden im Hinblick auf die Umsetzung Verantwortlichkeiten und zu beteiligende Akteure benannt und Hinweise auf Wechselwirkungen zu anderen Maßnahmen gegeben. Außerdem werden die Handlungsansätze und Maßnahmen den Oberzielen zugeordnet. Ergänzt werden die Steckbriefe durch grafische Darstellungen in Form von Karten oder Best-Practice Fotos.

Neben der Beschreibung der jeweiligen Maßnahme(n) beinhalten die Maßnahmensteckbriefe folgende Symbole und Bewertungskriterien:

Jeder Maßnahme wird in Abhängigkeit ihres planerischen, baulichen und finanziellen Umfangs sowie ihrer Priorität ein **Zeitraumen für die Implementierung** zugewiesen:



*kurzfristig (1 bis 2 Jahre)*



*mittelfristig (2 bis 7 Jahre)*



*langfristig (7 bis 15 Jahre bzw. darüber hinaus)*

Maßnahmen, denen die Angabe „*Daueraufgabe*“ zugeordnet sind, betreffen in der Regel laufendes Verwaltungshandeln bzw. konsequent zu verfolgende Strategien, Planungsansätze oder auch Maßnahmen, die Schritt für Schritt über den Zeitraum des Masterplans zu berücksichtigen bzw. umzusetzen sind.

Auf einer Skala von 1 bis 3 wird jeder Maßnahme eine **Priorität** in Form von Sternen zugeordnet:



*mittlere Priorität*



*hohe Priorität*



*sehr hohe Priorität*

Die Einteilung ist als gutachterliche Einschätzung und Empfehlung zu verstehen und – ebenso wie die weiteren Kategorien – nicht bindend. Eingeflossen in die gutachterliche Bewertung sind unterschiedliche Aspekte:

- Wirkung auf die Erreichung der Ziele des Masterplans
- finanzieller Ressourcenbedarf und Fördermöglichkeiten
- planerische Machbarkeit und Berücksichtigung der Notwendigkeit eventueller Vorplanungen/Detailplanungen
- politische Machbarkeit/Zustimmung der Stadtgesellschaft
- Umsetzungshorizont und Dauer der Implementierung/ Wirkungseffekte

Wichtig: Grundsätzlich ist jeder Handlungsansatz von gewisser Bedeutung, um die ambitionierten Oberziele und das Modal-Split-Ziel zu erreichen.



Jeder Maßnahme werden grob **geschätzte Kosten** zugeordnet und durch Eurozeichen auf einer dreistufigen Skala dargestellt (€ bis €€€). Viele Maßnahmen enthalten Strategien und Planungsansätze die sukzessive über mehrere Jahre umgesetzt werden, Daher ist zu berücksichtigen, dass im Rahmen der Haushaltsplanungen jährliche Posten bzw. Abschreibungen oder laufende Kosten anzusetzen sind. Wenn möglich, werden in den Steckbriefen auch Angaben zu Kostenschätzungen von konkreten Maßnahmen aufgeführt. Einige Maßnahmen können in Bezug auf ihre Kosten zum jetzigen Zeitpunkt auch noch nicht bewertet werden, da z.B. der Umfang noch nicht ausreichend definiert ist oder die Kostenbeteiligung der Stadt Elmshorn unklar ist. Weiterführend ist bei einigen Maßnahmen angegeben, ob bei der Finanzierung von Maßnahmen die Inanspruchnahme von **Fördermitteln** in Frage kommt. Die Lage und Rahmenbedingungen von Fördermitteln ist dynamisch und auf eine längere Zeit nicht abschließend festzuhalten, da sich politische Rahmenbedingungen, inhaltliche Handlungserfordernisse oder auch die Finanzlage von EU, Bund und Land Schleswig-Holstein ändern können. Aussagen zu konkreten Förderprogrammen oder Fördersätzen können erst bei genauer inhaltlicher Ausgestaltung einer Maßnahme und bei der Fördermittelbeantragung getroffen werden.



## Erhöhter Personalaufwand/ erhöhte Personalintensität

### Wer macht was?

In diesem Feld werden die **wesentlichen Akteure und Akteurinnen** angegeben, die für die Umsetzung bzw. Initiierung einer Maßnahme maßgeblich verantwortlich bzw. beteiligt sind. Die **Koordination** obliegt den unterschiedlichen Fachämtern der Stadt Elmshorn.

An vielen Stellen kann und muss ggf. Unterstützung durch externe Gutachter, Dienstleister etc. erfolgen, dies ist nicht explizit vermerkt. Einige Maßnahmen erfordern zudem die aktive Beteiligung der Stadtgesellschaft und bspw. des örtlichen Gewerbes oder der Schulen (z.B. Maßnahmen aus dem Bereich Mobilitätsmanagement). In der Regel sind die Maßnahmen jedoch jeweils durch die Stadt Elmshorn mindestens zu initiieren und zu koordinieren.

Die Steckbriefe sind diesem Endbericht als Anlage I beigefügt.

## 7 Umsetzungskonzept (Priorisierung)

Nachfolgend ist ein Vorschlag für die zeitliche Abfolge bei der Umsetzung der Maßnahmen des Mobilitätskonzepts dargestellt. Für diese Umsetzungskonzeption werden die einzelnen Maßnahmen unter Berücksichtigung

- ihrer Priorität und möglichen Umsetzungszeiträume,
- der Notwendigkeit, möglichst schnell erste verkehrswirksame Lösungen umsetzen zu können sowie
- unsere Einschätzung ihrer politischen und öffentlichen Sensibilität

in eine sinnvolle Reihenfolge gebracht.

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

\*teilw. je nach Einzelmaßnahme unterschiedlich

## 8 Monitoring und Evaluation

Das Mobilitätskonzept setzt den verkehrspolitischen und -planerischen Entwicklungsrahmen für die Stadt Elmshorn in den nächsten Jahren. Die im Rahmen des Handlungskonzepts abgeleiteten Maßnahmen weisen dabei jeweils unterschiedliche Konkretisierungsgrade und Umsetzungshorizonte auf, sodass einige von ihnen durch weitere Planungsschritte weiter ausgearbeitet werden müssen. Für eine schrittweise Umsetzung des Mobilitätskonzepts mit seinen Maßnahmen ist ein kontinuierliches Monitoring und eine Evaluierung von besonderer Bedeutung. Hierfür sind wiederum entsprechende Datengrundlagen unabdingbar, um Erkenntnisse über (Miss-)Erfolge zur Umsetzung und Wirkung einzelner Maßnahmen sammeln und um ggf. nachsteuern zu können.

Im Rahmen eines Evaluationskonzeptes sollen deshalb Umsetzungsfortschritte des Mobilitätskonzepts für Elmshorn regelmäßig beschrieben und der Wirkungsgrad der Maßnahmen eingeschätzt werden. Das Mobilitätskonzept sollte deshalb nicht als abgeschlossenes Planwerk, sondern als fortlaufendes Dokument betrachtet werden, das kontinuierlich überprüft und an die jeweils bestehenden Erfordernisse angepasst wird. Insbesondere die in den kommenden Jahren fortlaufenden Planungen im Sanierungsgebiet Krückau-Vormstegen und der Verlegung des Bahnhofs Elmshorn werden dabei eine kontinuierliche Überprüfung und ggf. Anpassung der Maßnahmen im Mobilitätskonzept erforderlich machen.

Zur Erhöhung der Transparenz und zum Einbezug der Stadtgesellschaft und insbesondere der Entscheidungsträger:innen bei der Umsetzung wird im Rahmen des Evaluationskonzepts ein Vorgehen auf mehreren Ebenen empfohlen, das sich aus einer Umsetzungsanalyse (ca. alle zwei Jahre) sowie einer Zielerreichungsanalyse (ca. alle fünf Jahre) zusammensetzt.

### Umsetzungsanalyse

Im Rahmen der Umsetzungsanalyse wird der Stand der Umsetzung der Maßnahmen erfasst und ausgewertet. Das bezieht sich zum einen darauf, wie viele Maßnahmen bereits umgesetzt wurden und zum anderen darauf, wie viele Maßnahmen sich in Planung befinden. Hierfür bietet sich eine Abfrage in den für die jeweilige Maßnahme zuständigen Ämtern an. Die dadurch gewonnenen Informationen werden im Anschluss dokumentiert, aufbereitet und in Hinblick auf bestehende Rahmenbedingungen (z.B. rechtliche Fragen, neu erschienene Regelwerke, aktualisierte übergeordnete Zielwerte) eingeordnet und kommuniziert. Vor dem Hintergrund der anstehenden Erneuerung wichtiger FGSV-Regelwerke wie der ERA und der EFA ist dieser Schritt von noch größerer Bedeutung. Als Darstellungsform bietet sich eine Art Ampelsystem an, bei der die Maßnahmen tabellarisch dargestellt und ihr Bearbeitungsstand in der entsprechenden Farbe markiert werden. Auf Grundlage der Umsetzungsanalyse können bereits Anpassungen von bestehenden Maßnahmen erfolgen. Die Umsetzungsanalyse sollte in Form eines Monitoringberichts aufbereitet und öffentlich vorgestellt werden. Für die Umsetzungsanalyse sind entsprechende personelle und finanzielle Ressourcen bereitzustellen.

## Zielerreichungsanalyse

Neben der Umsetzungsanalyse sollte nach ca. fünf Jahren eine umfangreichere Evaluation stattfinden, bei der nicht nur die Maßnahmenumsetzung überprüft, sondern auch die Zielerreichung der Maßnahmen bzw. deren Wirksamkeit evaluiert wird. Hierfür sind zur Operationalisierung entsprechende Zielindikatoren notwendig, welche die Wirkungen der Maßnahmen auf nachvollziehbare Weise messen können. In der folgenden Tabelle werden den beschlossenen neun Oberzielen des Mobilitätskonzepts beispielhafte Indikatoren zugeordnet, die eine Grundlage für die Zielerreichungsanalyse darstellen und im weiteren Verlauf anzupassen bzw. zu erweitern sind:

| Nr. | Oberziel  | Mögliche Indikatoren  |
|-----|---|---|
| 1.  | ÖPNV verbessern   | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Anteil barrierefreier Bushaltestellen</li> <li>- Entwicklung Fahrgastzahlen im ÖPNV (insb. Pendelnde)</li> <li>- Modal-Split Werte des ÖPNV</li> </ul>   |
| 2.  | Nahmobilität stärken und Barrierefreiheit gewährleisten | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Anzahl der jährlich hergestellten Bordsteinabsenkungen</li> <li>- Anzahl der Kreuzungen/ Einmündungen und Übergänge mit taktilen Elementen</li> <li>- Anteil der Nahmobilität bei Wegen unter 5 km Länge</li> <li>- Anzahl der umgesetzten baulichen Kilometer im Radverkehrsnetz</li> <li>- Anzahl der umgesetzten baulichen Kilometer sanierter Radwege</li> </ul> |
| 3.  | Erreichbarkeit Elmshorns erhalten                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Reisezeiten ÖV/Rad in die Nachbarkommunen</li> </ul>   |
| 4.  | Vernetzung der Verkehrsmittel verbessern                | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Anzahl der Stationen und Ausleihzahlen von intermodalen Angeboten</li> </ul>   |
| 5.  | Innovation wagen  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Einsatz neuer/ digitaler Beteiligungsformate</li> <li>- Anzahl zielgruppenspezifischer Veranstaltungen und Ansprachen</li> </ul>   |

|    |  |   |
|----|--|---|
|    |  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Anzahl von Nutzenden von digitalen Angeboten (z.B. App für Fahrplanauskunft, Ticketkauf und Buchung von On Demand-Angeboten)</li> </ul>  |
| 6. | Straßenräume attraktiver gestalten         | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Zufriedenheit mit der Wohn- und Mobilitätssituation in Elmshorn bzw. den Quartieren</li> <li>- Entwicklung der durch Verkehr verursachten Emissionen im Stadtgebiet (inkl. Lärmanalysen)</li> <li>- Anzahl umgewidmeter Parkplätze oder entsiegelter Flächen zugunsten der Aufenthaltsqualität</li> <li>- Grün in öffentlichen Flächen</li> <li>- Anzahl der Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung in den Quartieren</li> </ul> |
| 7. | Wirtschaftsverkehr bündeln                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Anzahl von Mikro-Depots / Mikro-Hubs für Paketdienstleister</li> <li>- Anzahl und Flächenabdeckung von Paket-Boxen</li> </ul>  |
| 8. | Verkehrssicherheit erhöhen                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Anzahl Verkehrsunfälle</li> <li>- Anzahl Unfälle mit Personenschaden</li> </ul>  |
| 9. | Umweltbelastungen durch Verkehr reduzieren | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Anteil Bürger mit Nahversorgung in fußläufiger Entfernung</li> <li>- Senkung der Verkehrsleistung und der CO<sup>2</sup>-Emissionen des straßengebundenen Güterverkehrs</li> <li>- Reduktion der durch den Lieferverkehr erzeugten Emissionen/ Anteil emissionsfreier Güter- und Lieferfahrzeuge</li> <li>- Lärmaktionsplanung</li> <li>- Modal Split Befragung /Anteil Umweltverbund evaluieren</li> </ul>                |

Die je Oberziel genannten Indikatoren beruhen auf Datengrundlagen, die einen unterschiedlichen Erhebungsturnus haben und zum Teil einen nicht unerheblichen Bearbeitungsaufwand aufweisen. Vor diesem Hintergrund empfiehlt sich ein Zyklus von fünf Jahren, wobei die Messung der Zielerreichung einzelner Maßnahmen bei verträglichem Aufwand auch öfters erfolgen kann. Generell beruhen die oben genannten Indikatoren auf unterschiedlichen Datengrundlagen bzw. methodischen Säulen:

- **Haushaltsbefragungen** (u.a. Modal Split, Verkehrsleistung, Mobilitätsverhalten; in Elmshorn erstmals 2024 durchgeführt)
- **Verkehrserhebungen für alle Verkehrsträger** (Zählungen, Dauerzählstellen an wichtigen Querschnitten)
- **Befragungen von Verkehrsteilnehmenden** (Radfahrende, zu Fuß Gehende, ÖPNV-Fahrgäste, Schüler:innen)
- **Statistiken und Messungen** (u.a. Nachfragezahlen, Auslastungszahlen, Unfallstatistik, Luftschadstoffe, Pünktlichkeitsanalysen)

Die Ergebnisse der Zielerreichungsanalyse sollten in Form eines Evaluationsberichts entsprechend aufbereitet, anhand bestimmter Regeln bewertet sowie anschließend kommuniziert werden. Der Evaluationsbericht sollte dabei nicht nur die Informationen der Zielerreichungsanalyse enthalten, sondern auch Aussagen zum Umsetzungsstand der Maßnahmen enthalten, die im Rahmen der Umsetzungsanalyse erhoben wurden.

## Fazit

Das hier vorgeschlagene Evaluationskonzept bietet erste Orientierungspunkte für eine regelmäßige und systematische Überprüfung des Umsetzungsstands sowie der Zielerreichung bzw. Wirksamkeit des Mobilitätskonzepts. Dabei ist zu beachten, dass das Evaluationskonzept lediglich als erster Aufschlag und als Empfehlung zu verstehen ist, das im Nachgang zur Erstellung des Mobilitätskonzepts weiter geschärft und ausgearbeitet werden sollte.

## Abbildungsverzeichnis

|   |    |
|---|----|
| Abbildung 1: Phasen und Prozess zur Erstellung und Umsetzung des Mobilitätskonzeptes.....             | 5  |
| Abbildung 2: Zeitplan zur Erstellung des Mobilitätskonzeptes .....                                    | 6  |
| Abbildung 3: Beteiligungsmodulare des Mobilitätskonzeptes.....  | 6  |
| Abbildung 4: Öffentliche Informationsveranstaltung zum Mobilitätskonzept im Rahmen der EMW 2023 ..... | 7  |
| Abbildung 5: Meinungsbild der Passant*innen im Rahmen des Informationsstandes am 19.09.2023 ...       | 7  |
| Abbildung 6: Beurteilung der Gestaltungsvorschläge für Fahrradstraßen in der 2. Onlinebeteiligung ... | 9  |
| Abbildung 7: Meinungen zu zusätzlichen Maßnahmen in Fahrradstraßen in der 2. Onlinebeteiligung ...    | 9  |
| Abbildung 8: Meinungen zu LKW-Restriktionen der Teilnehmenden in der 2. Onlinebeteiligung .....       | 10 |
| Abbildung 9: Rückmeldungen zu fehlenden Radabstellanlagen (Auszug aus der 2. Onlinebeteiligung)       | 10 |
| Abbildung 10: Übersicht Themenfelder der Stärken-Schwächen-Bestandsanalyse .....                      | 11 |
| Abbildung 11: Verkehrsmittelwahl (wegebezogener Modal Split) .....                                    | 14 |
| Abbildung 12: Verkehrsmittelwahl (wegebezogener Modal Split) nach Verkehrsverflechtungen.....         | 14 |
| Abbildung 13: Verkehrsmittelwahl (wegebezogener Modal Split) nach Verkehrsverflechtungen.....         | 15 |
| Abbildung 14: Strategisches Leitbild für die zukünftige Mobilität in Elmshorn im Jahr 2035 .....      | 19 |
| Abbildung 15: neun Oberziele des Mobilitätskonzeptes für die Stadt Elmshorn .....                     | 20 |
| Abbildung 16: Strategieplan .....   | 24 |
| Abbildung 17: Integrierte Netzbetrachtung der unterschiedlichen Verkehrsträger .....                  | 25 |
| Abbildung 18: Funktionale Gliederung des Straßennetzes (Kfz-Verkehr) .....                            | 26 |
| Abbildung 19: Haupt- und Nebennetz im Radverkehr .....  | 27 |
| Abbildung 20: ÖPNV-Netz mit Verknüpfungspunkten .....   | 28 |
| Abbildung 21: Überblick der Einflussfaktoren auf Maßnahmen und Handlungskonzept .....                 | 29 |