

↑ Husum	42
🚲 Friedrichstadt	26
↑ Tönning	25
🚲 Weddingstedt	5,2
← Büsum	24
🚲 Zentrum	0,3
Schleswig	75 →
🚲	
Rendsburg	53 →
Albersdorf	17 🚲
Tellingstedt	16 →
Nordhastedt	7,7 🚲



Masterplan Mobilität für die Region Heide

Abschlussbericht

VERFASSER:  BDC Dorsch Consult Ingenieurgesellschaft mbH Osterbekstraße 90c 22083 Hamburg Tel: (040) 28 05 843 0	Auftrag Nr.: 3329	
	Bearbeiter: Kristian Bock Tobias Kraxenberger Alexander Voigt	Datum: 05/2017

Masterplan Mobilität für die Region Heide

Abschlussbericht

Auftraggeber: Entwicklungsagentur Region Heide
 Anstalt des öffentlichen Rechts
 Hamburger Hof 3
 25746 Heide

Aufgestellt: Dorsch Gruppe -
 BDC Dorsch Consult Ingenieurgesellschaft mbH
 Osterbekstraße 90c
 22083 Hamburg
 Tel: (040) 28 05 843 0
 Fax: (040) 28 05 843 29

Projektleitung: Verkehrsing. Kristian Bock

Kurzzusammenfassung/Summary

Der im Rahmen der Umsetzung des Stadt-Umland-Konzeptes (SUK) entwickelte Masterplan Mobilität ist ein verkehrsartenübergreifender Gesamtplan für die Region Heide, der das Leitbild und die Leitlinien der verkehrlichen Entwicklung der Region bis zum Prognosehorizont 2025 und darüber hinaus beschreiben soll. Der vorliegende Abschlussbericht fasst die Ergebnisse zusammen und erläutert diese.

Eine umfassende Bestandsaufnahme einschließlich einer daraus abgeleiteten Schwachstellenanalyse bildete die Basis der Masterplan-Erarbeitung. Inhalt waren eine umfassende Datenanalyse, eine online durchgeführte Öffentlichkeitsbeteiligung, eine detaillierte Verkehrsanalyse im Kfz-Verkehr und im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) sowie eine mittels postalisch versandter Befragungsbögen durchgeführte Haushaltsbefragung. Die ermittelten Daten und die aus diesen gezogenen Schlüsse wurden im Hinblick auf die weitere Masterplan-Bearbeitung nach den einzelnen Verkehrsarten Fußgängerverkehr, Radverkehr, Öffentlicher Personennahverkehr und Motorisierter Individualverkehr gegliedert. Es erfolgte eine Fokussierung auf die Schwachstellen, denen jedoch die erkennbaren Stärken des Verkehrssystems in Heide und im Heider Umland vorangestellt wurden. Die Ergebnisse der Bestandsaufnahme und Schwachstellenanalyse sind im Kapitel 2 des Abschlussberichts zusammengefasst; eine detaillierte Dokumentation enthält der Zwischenbericht aus dem August 2015.

Zur Beschreibung der zukünftig zu erwartenden Entwicklungen mit Wirkung auf das Verkehrssystem in der SUK-Region wurden eine Verkehrsprognose aufgestellt und Szenarien entwickelt und untersucht. Die vier untersuchten Szenarien verdeutlichen die Bandbreite der möglichen zukünftigen Verkehrsentwicklung im Untersuchungsraum:

- > Szenario Kfz-Verkehr
- > Basisszenario
- > Szenario A: Realistisches Mobilitätsmixszenario
- > Szenario B: Visionäres Mobilitätsmixszenario

Die genannten Szenarien wurden mit Verkehrsmittelwahl-Entwicklungsprognosen untersetzt und die entsprechenden verkehrlichen Wirkungen mit Hilfe eines digitalen Verkehrsmodells für das Heider Stadtgebiet modellhaft abgebildet. Als Fazit aus der Verkehrsprognose und Szenarienuntersuchung wurde festgestellt, dass Potenziale zur Reduzierung des Kfz-Verkehrs und seiner negativen Auswirkungen im Untersuchungsraum nur bei Veränderungen der Verkehrsmittelwahl erschlossen werden können. Eine Fortschreibung der bisherigen Verkehrspolitik würde hingegen selbst bei stagnierenden Einwohnerzahlen eine Zunahme des Kfz-Verkehrs bewirken.

Aus den im Stadt-Umland-Konzept formulierten thematischen Zielen wurde ein Leitbild für den Masterplan Mobilität abgeleitet. Anhand dieses Leitbildes und der darin enthaltenen Leitziele und Oberziele wurden die zuvor untersuchten Entwicklungsszenarien bewertet und das Szenario A: Realistisches Mobilitätsmixszenario als Zielszenario festgelegt. Dieses Szenario ermöglicht eine Entwicklung des Verkehrssystems im Sinne der SUK-Ziele. Aus dem Masterplan-Leitbild wurden im Sinne einer weiteren Konkretisierung verkehrsmittelbezogene Einzelziele entwickelt.

Mit welchen Maßnahmen die zuvor entwickelten verkehrsmittelbezogenen Einzelziele erreicht werden sollen, ist Gegenstand des zentralen Themenfeldes „Handlungsfelder und Maßnahmen“.

In den Handlungsfeldern

- > Stadt- und Umfeldverträglichkeit (SUUV),
- > Nichtmotorisierter Individualverkehr (NMIV),
- > Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV),
- > Motorisierter Individualverkehr (MIV) und Ruhender Verkehr (MIV+P) und
- > Verknüpfung der Verkehrsträger und Moderne Mobilitätsformen (VUMM)

werden entsprechende Konzepte und Maßnahmen benannt und detailliert erläutert. Gegenstand der Erläuterungen sind neben den erwarteten Effekten auch die rechtlichen, baulichen und kostenseitigen Rahmenbedingungen sowie ggf. Wechselwirkungen mit anderen Maßnahmen.

Die Umsetzung der im Masterplan aufgezeigten Maßnahmen erfordert Investitionen, die zum Teil mit erheblichen Kosten verbunden sind. Allein der Finanzbedarf zum Erreichen einer den geltenden Qualitätsstandards entsprechenden, sicheren und komfortablen Radverkehrsinfrastruktur lässt sich angesichts des Status quo in der SUK-Region mit ca. 468.000 € jährlich in den nächsten Jahren beziffern. Geeignete Fördermöglichkeiten sind daher ebenfalls Gegenstand des vorliegenden Masterplans.

Der Masterplan Mobilität für die SUK-Region beschreibt sehr umfänglich das Leitbild und die Leitlinien der verkehrlichen Entwicklung für den Zeitraum bis 2025 und darüber hinaus. Um daneben auch ein gut handhabbares Werkzeug für die tägliche Arbeit der politischen Gremien und der Verwaltung zur Verfügung zu stellen, enthält Kapitel 9

- > einen Maßnahmenkatalog mit einer Verortung, einer Grobkostenschätzung, eventuellen planerischen Voraussetzungen und einer zeitlichen Einordnung aller Maßnahmen,
- > eine Liste mit prioritären Maßnahmen und
- > ein Handlungskonzept als übersichtliche komprimierte Darstellung des Maßnahmenkataloges mit Prioritäten und gegenseitigen Abhängigkeiten.

Den Abschluss des Masterplans bildet Kapitel 10 mit einem Ausblick hinsichtlich der Umsetzung der enthaltenen Maßnahmen und Konzepten oder der Adaption der Resultate und Ergebnisse in die Bauleitplanung. Es werden detaillierte Hinweise für eine Evaluation zum Nachweis und zur Beurteilung von Wirkungen und Umsetzungsfortschritten gegeben. Abschließend sind weitere Planungsempfehlungen aufgeführt, die über die im Masterplan Mobilität enthaltenen Maßnahmen und Konzepte hinausweisen.

Inhalt	
Vorwort des Fachdienstes Städteplanung und Bauordnung der Stadt Heide	1
1 Einleitung	3
1.1 Anlass und Aufgabenstellung	3
1.2 Zielstellung des MPM	3
2 Bestandsaufnahme und Schwachstellenanalyse	6
3 Vorgehensweise	11
4 Bürgerportal	12
5 Verkehrsprognose und Szenarientwicklung	13
5.1 Szenarien	13
5.1.1 Varianten der Siedlungsentwicklung	13
5.1.2 Szenarien der Verkehrsentwicklung	15
5.2 Ergebnisse der Szenarientwicklung	17
5.3 Fazit der Szenariuntersuchung	23
6 Zielkonzept und Leitbild	24
6.1 Leitbild und Leitziele	24
6.2 Schwerpunkte und Oberziele	24
6.3 Szenarienbewertung anhand der Oberziele	25
6.4 Verkehrsmittelbezogene Einzelziele	26
7 Handlungsfelder und Maßnahmen	29
7.1 Einleitung	29
7.2 Handlungsfeld Stadt- und Umfeldverträglichkeit (SUUV)	30
7.2.1 Einführung	30
7.2.2 SUUV 1 Flächenhafte Verkehrsberuhigung	32
7.2.3 SUUV 2 Ausweisung verkehrsberuhigter Bereiche, z. B. im Schumacherort	35
7.2.4 SUUV 3 Reduzierung von Parkraum auf dem südlichen Marktplatz	37
7.2.5 SUUV 4 Aufwertung Wulf-Isebrand-Platz	39
7.2.6 SUUV 5 Wegnahme bzw. Abbruch der Stadtbrücke	42
7.2.7 SUUV 6 Umwidmung des Fritz-Thiedemann-Ringes	43
7.2.8 SUUV 7 Ausweisung eines verkehrsberuhigten Bereiches Hinter der Kirche in Nordhastedt	44
7.2.9 SUUV 8 Einrichtung und Betrieb eines „ADR“-Parkplatzes für Gefahrgut	46
7.3 Handlungsfeld Nichtmotorisierter Individualverkehr (NMIV)	47
7.3.1 Einführung	47
7.3.2 NMIV 1 Umsetzung des Grundsatzurteils zur Radwegebenutzungspflicht	48
7.3.3 NMIV 2 Vermeidung gemeinsamer Führung von Fuß- und Radverkehr	50
7.3.4 NMIV 3 Radverkehrskonzept	52
7.3.5 NMIV 4 Flächendeckend ausgerichtetes Konzept zum Fahrradparken	67
7.3.6 NMIV 5 Einführung von Informationskampagnen Radverkehr und Zu Fuß gehen	70
7.3.7 NMIV 6 Umsetzung des aktuellen Regelwerks bei laufenden und zukünftigen Bauvorhaben	72
7.3.8 NMIV 7 Umgestaltung der Achse Loher Weg-Neue Anlage-Grüner Weg	78
7.3.9 NMIV 8 Prüfung der Umsetzung einer Grünverbindung südlich des Bahnhofs	80
7.3.10 NMIV 9 Temporäre Freigabe der Fußgängerzone für Radfahrer	82
7.4 Handlungsfeld Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	84
7.4.1 Einführung	84
7.4.2 ÖPNV 1 Straffung des ÖPNV-Liniennetzes und Verkürzung der Fahrplan-Taktzeiten	84
7.4.3 ÖPNV 2 Entwicklung und Nutzung moderner Kommunikationsformen	87
7.4.4 ÖPNV 3 Ausbau der Barrierefreiheit der Bushaltestellen	87
7.4.5 ÖPNV 4 Anpassung der An- und Abfahrtszeiten des ÖPNV und ÖV	91
7.4.6 ÖPNV 5 Entwicklung flexibler Angebote	91
7.4.7 ÖPNV 6 Bevorrechtigung an Ampelanlagen	93
7.4.8 ÖPNV 7 Zusammenlegung des ZOB und des Bahnhofs	94
7.4.9 ÖPNV 8 Synchronisierung der Ausschreibungszyklen im Regional- und Stadtverkehr	95
7.5 Handlungsfeld Motorisierter Individualverkehr und Ruhender Verkehr (MIV+P)	96
7.5.1 Einführung	96
7.5.2 MIV+P 1 Parkraumkonzept mit Parkleitsystem	97
7.5.3 MIV+P 2 Ampelsteuerung verbessern und konzeptionell vereinheitlichen	100
7.5.4 MIV+P 3 Prüfung der Errichtung von Kreisverkehren im Hauptnetz	103
7.5.5 MIV+P 4 Prüfung der Errichtung von Kreisverkehren im Nebennetz	107
7.5.6 MIV+P 5 Beseitigung der Gefahrenstelle an der Ausfahrt Raffineriegelände	108

7.6	Handlungsfeld Verknüpfung der Verkehrsträger/Moderne Mobilitätsformen (VUMM)	111
7.6.1	Einführung	111
7.6.2	VUMM 1 Schaffung der Stelle eines Mobilitätsmanagers	112
7.6.3	VUMM 2 Anschaffung von Elektroautos in der Fahrzeugflotte der Verwaltung	113
7.6.4	VUMM 3 Attraktive Gestaltung von innerstädtischen Fußwegeverbindungen	113
7.6.5	VUMM 4 Errichtung und Ausweisung von Ladestationen	114
7.6.6	VUMM 5 Überprüfung der Integration von Mobilitätsnetzwerken	114
7.6.7	VUMM 6 Umstellung der ÖPNV-Fahrzeuge auf emissionsarme Antriebssysteme	115
7.6.8	VUMM 7 Entwicklung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements	115
7.6.9	VUMM 8 Einrichtung einer Mobilstation am Bahnhof	117
8	Fördermöglichkeiten	118
8.1	Einführung	118
8.2	Zuwendungen des Bundes und des Landes Schleswig-Holstein	118
8.3	Nationale Klimaschutzinitiative des Bundes	121
8.4	Weitere Fördermöglichkeiten	122
9	Maßnahmenkatalog, Prioritäten und Handlungskonzept	124
9.1	Maßnahmenkatalog	124
9.2	Prioritäre Maßnahmen	132
9.3	Handlungskonzept	132
10	Ausblick und weitere Planungsempfehlungen	134
10.1	Ausblick	134
10.2	Weitere Planungsempfehlungen	136
11	Literaturverzeichnis	137

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abb. 1.1: Entwicklungspotenzial für den Radverkehr generell und Einordnung der SUK-Region 4	
Abb. 1.2: Ablaufmodule des Masterplans Mobilität der Region Heide.....	5
Abb. 2.1: Vergleich Hauptverkehrsmittel – Modal-Split	9
Abb. 2.2: Hauptwegezwecke	10
Abb. 5.1: Einwohnerprognose des SUK	14
Abb. 5.2: Verkehrsmittelwahl der Einwohner in Heide und Umland (Analyse und Prognose)....	18
Abb. 5.3: Kfz-Analysebelastung 2015.....	19
Abb. 5.4: Kfz-Verkehrsbelastung Szenario Kfz-Verkehr.....	20
Abb. 5.5: Kfz-Verkehrsbelastung Basisszenario	21
Abb. 5.6: Kfz-Verkehrsbelastung Mobilitätsmix.....	22
Abb. 5.7: Kfz-Verkehrsbelastung Mobilitätsmix Vision	23
Abb. 6.1: Leitziele des Masterplans Mobilität.....	24
Abb. 6.2: Oberziele des Masterplans Mobilität.....	25
Abb. 7.1: Städtebauliche Bemessung von Straßenräumen.....	31
Abb. 7.2: Vergleich der Querschnitte in der Kreuzstraße	33
Abb. 7.3: Versatz durch wechselseitige Einengung	34
Abb. 7.4: Wechselseitige Anordnung von Parkstreifen	34
Abb. 7.5: Piktogramm spielender Kinder	34
Abb. 7.6: Aufpflasterung am Knotenpunkt	35
Abb. 7.7: Beschilderung verkehrsberuhigter Bereiche	36
Abb. 7.8: Vormittägliche Parkraumauslastung im Zentrum Heides	38
Abb. 7.9: Vorschlag zur Reduzierung von Parkraum auf dem südlichen Marktplatz	38
Abb. 7.10: Rahmenplan zum Bahnhofsumfeld, Auszug	40
Abb. 7.11: Umgestaltung Knotenpunkt Wulf-Isebrand-Platz/Bahnhofstr./Brahmsstr.	41
Abb. 7.12: Ablaufschema des „Freiburger Modells“	45
Abb. 7.13: Beschilderung bei Benutzungspflicht.....	48
Abb. 7.14: Einsatzgrenzen für gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr.....	51
Abb. 7.15: Alternativvorschläge zur gemeinsamen Führung von Fuß- und Radverkehr.....	52
Abb. 7.16: Erreichbarkeit der Innenstadt im Fuß- und Radverkehr	53
Abb. 7.17: Vorschläge für Vorrangachsen.....	57

Abb. 7.18: Beschilderung durchlässiger Sackgassen	58
Abb. 7.19: Luftliniennetz (Fußgänger und Radfahrer)	60
Abb. 7.20: Stadtroutensystem – Innenbereich (Fußgänger und Radfahrer)	61
Abb. 7.21: Stadtroutensystem – Gesamtbereich.....	64
Abb. 7.22: Mögliche Fahrradstraßenachsen	66
Abb. 7.23: Vorschläge zu Abstellanlagen im Stadtgebiet Heide.....	69
Abb. 7.24: Vorschläge zu Abstellanlagen im Innenstadtbereich Heide	69
Abb. 7.25: Belastungsbereiche zur Vorauswahl.....	72
Abb. 7.26: Ausschnitt der Planung für die Marktwestseite	76
Abb. 7.27: Abschnitt 1 – Loher Weg und Blumenstraße	78
Abb. 7.28: Abschnitt 2 – Süderstraße, Hafenstraße und Neue Anlage	79
Abb. 7.29: Abschnitt 3 – Neue Anlage, Lüttenheid und Grüner Weg.....	79
Abb. 7.30: Planausschnitt des Rahmenplans des Bahnhofsumfeldes.....	81
Abb. 7.31: Vorschlag zur Straffung des ÖPNV-Liniennetzes	86
Abb. 7.32: Beispiel App der Berliner Verkehrsbetriebe	87
Abb. 7.33: Dynamische Fahrgastinformationstafel.....	88
Abb. 7.34: Auslastung des Parkraums in Heide.....	98
Abb. 7.35: Verortungsvorschläge für Pendlerparkplätze	100
Abb. 7.36: Gegenüberstellung von Konfliktpunkten Kreisverkehr und Kreuzung.....	104
Abb. 7.37: Platzverhältnisse am Knoten Meldorfer Str./Fritz-Thiedemann-Ring.....	106
Abb. 7.38: Platzverhältnisse am Knoten Waldschlößchenstr./Fritz-Thiedemann-Ring	106
Abb. 7.39: Platzverhältnisse am Knoten Kreuzstr./Feldstr./Struckweg.....	108
Abb. 7.40: Bestehende Situation an der Ausfahrt des Raffineriegeländes	109
Abb. 7.41: Angepasste Regellösung gemäß RAL.....	110

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1: Hinweise zum Radverkehr: Top 5-Nennungen.....	7
Tabelle 2: Hinweise zum Kfz-Verkehr: Top 5-Nennungen	7
Tabelle 3: Hinweise zum Fußgängerverkehr: Top 5-Nennungen	8
Tabelle 4: Hinweise zum ÖPNV: Top 5-Nennungen	8
Tabelle 5: Bewertung der Szenarien.....	26
Tabelle 6: Verkehrsmittelbezogene Einzelziele im Radverkehr.....	27
Tabelle 7: Verkehrsmittelbezogene Einzelziele im Fußgängerverkehr.....	27
Tabelle 8: Verkehrsmittelbezogene Einzelziele im ÖPNV	27
Tabelle 9: Einzelziele im Kfz-Verkehr	28
Tabelle 10: Handlungsfeld Stadt- und Umfeldverträglichkeit.....	32
Tabelle 11: Handlungsfeld Nichtmotorisierter Individualverkehr.....	48
Tabelle 12: Erforderliche Abmessungen gemeinsamer Geh- und Radwege	51
Tabelle 13: Finanzbedarf der Region Heide für die Radverkehrsförderung (€ / EW und Jahr) ..	55
Tabelle 14: Zuordnung der Führungsformen zu den Belastungsbereichen bei Stadtstraßen	73
Tabelle 15: Qualitätsstandards des Radverkehrs	75
Tabelle 16: Empfehlungen für Einbahnstraßen in Heide mit Freigabe für den Radverkehr	77
Tabelle 17: Handlungsfeld Öffentlicher Personennahverkehr	84
Tabelle 18: Mindestausstattung von Haltestellen.....	89
Tabelle 19: Mögliche Knotenpunkte mit ÖPNV-Bevorrechtigungen	94
Tabelle 20: Handlungsfeld Motorisierter Individualverkehr und Ruhender Verkehr	97
Tabelle 21: Handlungsfeld Verknüpfung der Verkehrsträger und Moderne Mobilitätsformen..	112
Tabelle 22: Mögliche Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements.....	116
Tabelle 23: Prioritäre Maßnahmen	132
Tabelle 24: Indikatoren für die Evaluation.....	135

BILDVERZEICHNIS

Bild 1: Knotenpunkt Wulf-Isebrand-Platz/Bahnhofstraße/Brahmsstraße	39
Bild 2: Wulf-Isebrand-Platz, Blickrichtung Süden	39
Bild 3: Unterführung der Gleisanlagen für den NMIV –links Radweg; rechts Fußweg	42
Bild 4: Einrichtung verkehrsberuhigter Bereiche in bestehenden Wohnstraßen	45
Bild 5: Gemeinsamer Fuß- und Radweg in der Mühlenstraße in Heide	49
Bild 6: Konfliktsituation in Meldorfer Str. am Abzweig zur Süderstraße	50
Bild 7: Klaus-Groth-Straße mit Blick Richtung Süden	62
Bild 8: Vorschlag zu Verbesserung der Oberfläche für Radfahrer	62
Bild 9: Glatt gefräste Pflastersteine am Rand der Fahrbahn	63
Bild 10: Abstellanlagen am Bahnhof in Heide (Westen)	68
Bild 11: Abstellanlagen am Bahnhof in Heide (Osten)	70
Bild 12: Blick vom Bahnhof Richtung Süden [links] und Blick von Süden [rechts]	81
Bild 13: Bussteige am Bahnhof in Heide	90
Bild 14: Überlastung der Stellplätze westlich des Westküstenklinikum	99
Bild 15: Einschränkungen durch Wildparken am Westküstenklinikum	99

ANLAGENVERZEICHNIS

- Anlage 1 Maßnahmenblätter SUUV 1 – Flächenhafte Verkehrsberuhigung
- Anlage 2 Maßnahmenblätter SUUV 2 – Ausweisung verkehrsberuhigter Bereiche, z. B. im Schumacherort
- Anlage 3 Maßnahmenblätter SUUV 4 – Aufwertung Wulf-Isebrand-Platz
- Anlage 4 Maßnahmenblätter SUUV 6 – Umwidmung des Fritz-Thiedemann-Ringes
- Anlage 5 Maßnahmenblätter NMIV 1 – Umsetzung des Grundsatzurteils zur Radwegebenutzungspflicht
- Anlage 6 Maßnahmenblätter NMIV 2 – Vermeidung gemeinsamer Führung von Fuß- und Radverkehr im Hauptnetz
- Anlage 7 Maßnahmenblätter NMIV 3 – Radverkehrskonzept
- Anlage 8 Maßnahmenblätter NMIV 7 – Umgestaltung der Achse Loher Weg, Blumenstraße, Süderstraße, Hafestraße, Neue Anlage, Lüttenheid, Grüner Weg
- Anlage 9 Maßnahmenblätter MIV+P 1 – Parkraumkonzept mit Parkleitsystem
- Anlage 10 Maßnahmenblätter MIV+P 3 – Prüfung der Errichtung von Kreisverkehren im Hauptnetz
- Anlage 11 Maßnahmenblätter MIV+P 4 – Prüfung der Errichtung von Kreisverkehren im Nebennetz
- Anlage 12 Maßnahmenblätter MIV+P 5 – Beseitigung der Gefahrenstelle Ausfahrt Raffineriegelände

Vorwort des Fachdienstes Städteplanung und Bauordnung der Stadt Heide

Die historische Innenstadt Heides besteht aus einem feinstrukturierten Netzwerk ineinander übergehender, kleingliedriger öffentlicher Räume. Vor den 50er Jahren wurden diese Straßen und Plätze gleichermaßen als Treffpunkte, Spielorte für Kinder und für den Handel genutzt. Die Westerweide beispielsweise war ein beliebter Ort zum Fußballspielen und die nördliche Seite des Marktplatzes, wo heute die Bundesstraße verläuft, war eine sonnige und ruhige Wohnstraße. Der damalige Verkehr, welcher bis ins 20. Jahrhundert hauptsächlich aus Fußgängern und Pferdefuhrwerken bestand, war noch gut in das vorhandene Straßensystem integrierbar. Die Straßen dienten als öffentliche Räume und waren sehr begrünt. Stadtbildprägend waren die prächtigen Baumalleen in der Westerweide, der damaligen Marschstraße (heute Büsumer Straße), der Bahnhofstraße und am Marktplatz.

Nach dem 2. Weltkrieg wurde die Stadt Heide, wie viele Städte in Deutschland, „autogerecht“ umgebaut. Hauptziel war es, mehr Autos eine schnellere Fahrt durch die Stadt zu ermöglichen. Dafür wurden die Straßen verbreitert und die Straßenräume einseitig für den Kfz-Verkehr optimiert. Andere Bedürfnisse der Menschen in der Stadt wurden dabei oft vernachlässigt. Es blieb vielfach nur ein Minimum an Platz für Fußgänger und öffentliche Nutzungen und Verweilmöglichkeiten an der Straße wurden reduziert. An vielen Stellen wurden die Alleebäume gerodet, die Grünanlagen entfernt, die Gehwege enger gemacht und auch viele Häuser abgebrochen. Westerweide, Wulf-Isebrand-Platz und der Marktplatz, ursprünglich geschlossene Anlagen mit hoher Aufenthaltsqualität, wurden durchschnitten. Das alte denkmalgeschützte Rathaus am Marktplatz wurde abgerissen und eine Autobrücke mitten auf eine 5-reihige Baumallee der Hamburgerstraße gebaut. Heute fahren 17.000 Autos täglich durch die Hamburger Straße, sodass eine Aufenthaltsqualität im direkten Umfeld nicht gegeben ist.



Links: In einem Plan aus den 80er Jahren ist deutlich zu sehen, wie die Bundesstraße (hellrot) die ehemals geschlossene Westerweide und das umgebene Stadtviertel durchschneidet. Dafür wurden die rot markierten Häuser 1975 abgebrochen.

Rechts: diese Fotomontage zeigt das alte Rathaus (1960 abgebrochen). Dort verläuft die jetzige Bundesstrasse.



In der Marschstraße (links: um 1900, rechts: heute) wurde mehr Platz für Autos durch Wegnahme der Bäume geschaffen. Dadurch wurde die ursprünglich hohe Aufenthaltsqualität der Straße verschlechtert.

Mittlerweile haben sich die Zeiten wieder geändert. Im vorliegenden Masterplan Mobilität ist die "Politik des öffentlichen Raumes" ein zentraler Aspekt. Diese hat zum Ziel, die städtischen öffentlichen Räume als Aufenthalts- und Lebensräume für die Bürgerinnen und Bürger der Stadt zu stärken und zurückzugewinnen. Der Neuordnung der verschiedenen Verkehre kommt eine Schlüsselfunktion bei dieser Aufgabe zu, da das Leitbild der autogerechten Stadt inzwischen durch neue Leitbilder wie die kompakte Stadt mit kurzen Wegen abgelöst wurde.

Eine wesentliche Aufgabe des Masterplans Mobilität ist es vor diesem Hintergrund, die konzeptionelle Grundlage für die Rückbesinnung auf den öffentlichen Raum, insbesondere im für die ganze Region als Begegnungs- und Versorgungsort bedeutsamen Stadtkern von Heide zu bilden. Denn die historische Innenstadt ist aufgrund der kompakten Bebauung und Kleinteiligkeit für nicht-motorisierte Fortbewegungsarten prädestiniert, und über die Stadtgrenzen – innerhalb derer jeder Ort in rund 15 Minuten mit dem Rad erreichbar ist – hinaus verfügt die Region Heide über beste topografische Voraussetzungen für den Radverkehr. Dabei steht die Vision im Vordergrund, die städtebaulichen und verkehrstechnischen Voraussetzungen für Fuß- und Radverkehr so zu gestalten und zu verbessern, dass diese Mobilitätsformen neben dem Autofahren mindestens gleichberechtigt sind.

1 Einleitung

1.1 Anlass und Aufgabenstellung

Die Stadt Heide und die dem Amt Kirchspielslandgemeinde (KLG) Heider Umland angehörenden 11 Gemeinden Hemmingstedt, Lieth, Lohe-Rickelshof, Neuenkirchen, Norderwöhrden, Nordhastedt, Ostrohe, Stelle-Wittenwurth, Weddingstedt, Wesseln und Wöhrden haben eine Kooperationsvereinbarung geschlossen und daraufhin gemeinsam das sog. Stadt-Umland-Konzept (SUK) erarbeitet. Als Ausgangspunkt hierfür ist der Umstand verantwortlich, dass sich die Beteiligten mit bereits aktuellen und zukünftigen Herausforderungen in der Verkehrsplanung und -politik infolge sich wandelnden, demografischen Entwicklungen wie auch neuen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen konfrontiert sehen. Um sich vorsorglich diesen Entwicklungen zu stellen, haben die beteiligten Aufgabenträger mit dem SUK diejenigen Handlungsfelder identifiziert, in denen Handlungsbedarf besteht, um auf die sich ändernden Rahmenbedingungen vorbereitet zu sein. Diese Handlungsfelder lauten wie folgt:

- > Aufwertung und bessere Einbindung des Fuß- und Radverkehrs in das Gesamtverkehrssystem mit Lösungen für planerische Konfliktsituationen
- > Entlastung des Heider Stadtzentrums vom Kfz-Verkehr auch im Kontext eines optimierten Verkehrsmanagements
- > Künftiger Umgang mit dem Heider Markt und seinem Umfeld aus verkehrsplanerischer und städtebaulicher Sicht
- > Weiterentwicklung des ÖPNV im Spannungsfeld zwischen demografischen Veränderungen und einer angestrebten stärkeren Marktposition
- > Lösungsansätze zum Thema Berufspendler (z. B. Park & Ride)

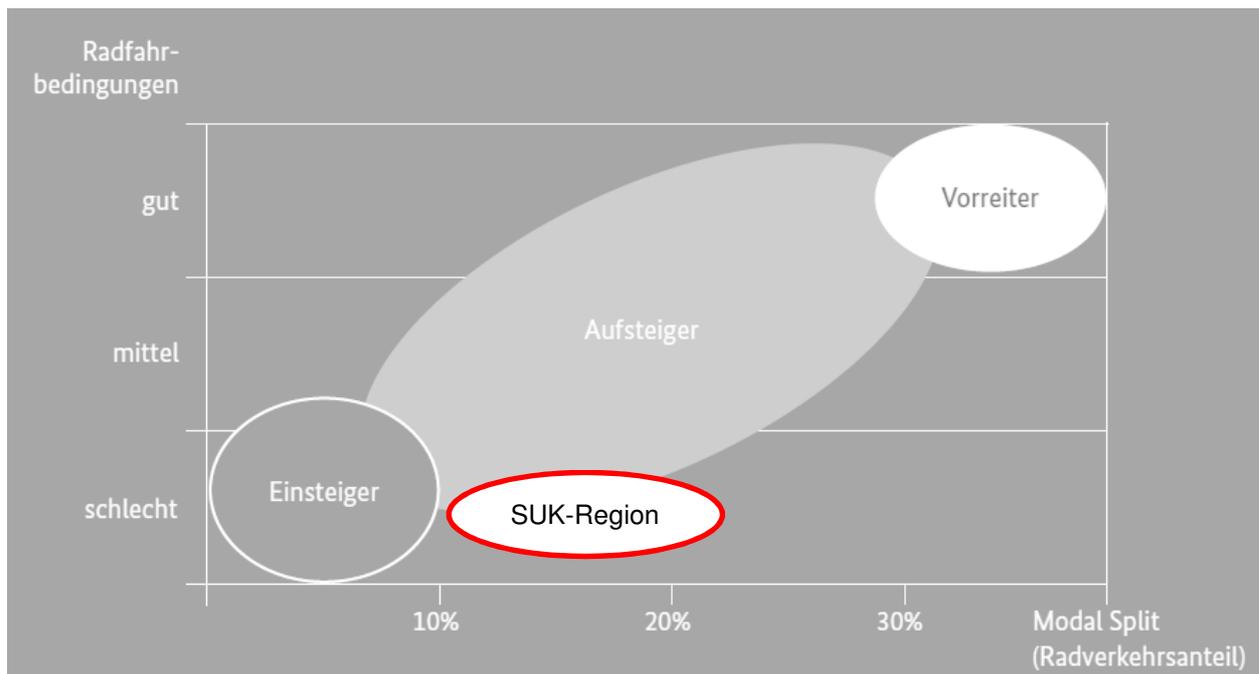
Die für die Umsetzung des SUK verantwortliche Entwicklungsagentur Region Heide hat die Entwicklung dieses Masterplans Mobilität für die Region Heide beauftragt.

1.2 Zielstellung des MPM

Die Aufgabe des Masterplans Mobilität (MPM) ist die Formulierung eines abgestimmten und strategischen Konzepts für die Verkehrsentwicklung der Region Heide für die nächsten 10 bis 15 Jahre. Der Masterplan ist als integrativ-strategisches Verkehrskonzept angelegt, das für alle Verkehrsmittel (motorisierter Individualverkehr [MIV], öffentlicher Personennahverkehr [ÖPNV], Rad- und Fußverkehr) Ziele festlegt und aus deren Wechselwirkungen Handlungsfelder formuliert. Insbesondere dem bisher in Stadt und Region vernachlässigten Rad- und Fußverkehr sowie dem ÖPNV wird im Gegensatz zu früheren Planungen mehr Bedeutung zugemessen.

Beispielsweise wird im Nationalen Radverkehrsplan 2020 auf die von Kommune zu Kommune unterschiedlichen Ausgangslagen eingegangen, wodurch eine zielgerichtete Unterstützung des Radverkehrs erreicht werden soll. (Bundesministerium für Verkehr, 2012) Die hierfür erforderliche Differenzierung zeigt die folgende Abbildung, die gleichzeitig eine grobe Einordnung der Ist-Situation darstellt und darüber hinaus eine mögliche Zielvorgabe für Radverkehr vorschlägt.

Abb. 1.1: Entwicklungspotenzial für den Radverkehr generell und Einordnung der SUK-Region



(Bundesministerium für Verkehr, 2012)

Gemäß oben stehender Grafik ist die Region in Bezug auf die Radverkehrsförderung der Kategorie „Einsteiger“ zuzuordnen. Laut dem Nationalen Radverkehrsplan 2020 beträgt der Finanzbedarf einer Region dieser Kategorie zur angemessenen Förderung des Radverkehrs ca. 8 bis 18 EUR je Einwohner jährlich. Bei einem gemittelten Wert von 13 EUR ergibt sich demnach für die SUK-Region ein Finanzbedarf von insgesamt ca. 468.000 € jährlich.

Das bedeutet, dass der Masterplan zukünftige Leitbilder und Leitlinien der verkehrlichen Entwicklung beschreibt und eine Mobilitätssituation gemäß heutigen und künftigen Bedürfnissen schafft. Dabei sollen Fragen der Mobilitätsinfrastruktur und des kooperativen Miteinanders geklärt und aus den formulierten Handlungsfeldern konkrete Projekt- und Maßnahmenempfehlungen oder -pläne erarbeiten werden.

Gleichzeitig werden mit dem Masterplan auch die erforderlichen Anpassungsnotwendigkeiten durch geänderte und absehbare Rahmenbedingungen, wie dem Demografischen Wandel, der Entwicklung der Energiekosten, dem Klimaschutz und Alternative Mobilitätsangebote, sichtbar. Gerade bei der Verkehrsplanung und der darauf folgenden Verkehrsanlagenplanung, Gewerke mit langen Vorlaufzeiten und dauerhaft wirkenden Effekten, sind die längerfristigen Auswirkungen dieser Prozesse zu beachten.

Vor diesem Hintergrund gilt es, Mobilität und Erreichbarkeit mit möglichst geringem Verkehrsaufwand und mit geringen Verkehrsbeeinträchtigungen bei hoher Umfeld- und Umweltverträglichkeit zu sichern und zu verbessern.

Abb. 1.2: Ablaufmodule des Masterplans Mobilität der Region Heide



2 Bestandsaufnahme und Schwachstellenanalyse

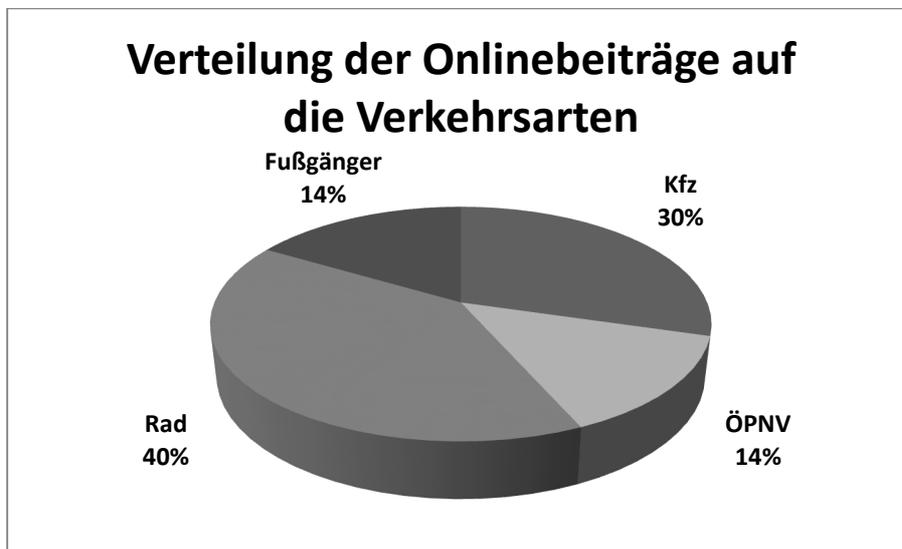
Die Bearbeitung des Masterplans startete mit einer umfassenden Bestandsaufnahme. Deren Gegenstand waren

- > eine umfassende Datenanalyse,
- > eine im Oktober/November 2014 durchgeführte Öffentlichkeitsbeteiligung,
- > eine detaillierte Verkehrsanalyse im Kfz-Verkehr und im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) sowie
- > eine im 1. Quartal 2015 durchgeführte Haushaltsbefragung.

Die Datenanalyse zeigte u. a., dass die Bevölkerungsentwicklung in der SUK-Region von 2000 bis 2013 leicht positiv verlaufen ist. Anhand von Arbeitsmarktdaten nachgewiesen und für die Verkehrssituation wesentlich ist die Funktion des Mittelzentrums Heide als zentraler Versorgungsschwerpunkt der Region mit einem starken Einpendlerüberschuss.

Die Vielzahl an gemeldeten Problempunkten und Verbesserungsvorschlägen (330 Stück) im Verlauf der 2014 durchgeführten Öffentlichkeitsbeteiligung offenbarte das große Interesse der Bevölkerung an der verkehrlichen Entwicklung der SUK-Region. Dabei wurde die größte Aufmerksamkeit dem Radverkehr mit 40% der eingegangenen Meldungen zuteil.

Abb. 1.2: Verteilung der Onlinebeiträge



Priorisiert wurden die dringendsten Verkehrsprobleme in Form von Top 5-Nennungen je Verkehrsmittel.

Tabelle 1: Hinweise zum Radverkehr: Top 5-Nennungen

Gemeinde	Problempunkt	Änderungsvorschlag	Zustimmungen	Maßnahme im Masterplan
Heide	Linienführung Mühlenstraße – Süderstraße – Neue Anlage – Bahnhof	Verbesserung der Linienführung	26	NMIV 7 (Kap. 0, S. 78)
	Fahrbahnbelag Innenstadt/Marktplatz	Sanierung der Oberfläche	18	- (keine)
	Kreuzung B 203 Marschstraße/ Markt/ K 77 Husumer Str.	Hinweis auf Radverkehr	18	- (keine)
	Linienführung Neue Anlage – Beschränkter Parkplatz	Bessere Sicherung, Linienführung	17	NMIV 7 (Kap. 0, S. 78)
	Linienführung Neue Anlage – Bahnhof	Verbesserung der Linienführung	16	NMIV 7 (Kap. 0, S. 78)

Tabelle 2: Hinweise zum Kfz-Verkehr: Top 5-Nennungen

Gemeinde	Problempunkt	Änderungsvorschlag	Zustimmungen	Maßnahme im Masterplan
Heide	Kreuzung B 203 Hamburger Straße/Fritz-Thiedemann-Ring	Kreisverkehr	56	NMIV 7 (Kap. 7.5.4, S. 103)
	Kreuzung B 5 Meldorfer Straße/Fritz-Thiedemann-Ring	Verlängerung der Ampelphasen, Sensoren zur Steuerung je nach Verkehrsaufkommen	36	- (keine)
	Einmündung B 203 Rendsburger Straße/L 316 Hamburger Straße	Kreisverkehr	32	NMIV 7 (Kap. 7.5.4, S. 103)
	Kreuzung B 203 Hamburger Straße/Fritz-Thiedemann-Ring	Lichtsignalanlagen morgens später ein- und abends früher ausschalten	31	- (keine)
	Kreuzung Fritz-Thiedemann-Ring/ L 150 Waldschlösschenstraße	Grünpeilschild nach rechts Richtung Norden	29	- (keine)

Tabelle 3: Hinweise zum Fußgängerverkehr: Top 5-Nennungen

Gemeinde	Problempunkt	Änderungsvorschlag	Zustimmungen	Maßnahme im Masterplan
Nordhastedt	Sicherheit Querung Meiereistraße und Merjenhemmsweg	Rückbau der Bordabsenkung und Einrichtung von rechts vor links	27	SUUV 7 (Kap. 7.2.8, S. 44)
Heide	Querungsmöglichkeit Lüttenheid/ Güterstraße	Schaffung einer Querung für Fußgänger und Radfahrer	20	SUUV 4 (Kap. 7.2.5, S. 39)
	Westlicher Anschluss FH an Wohnbebauung	Schaffung einer Fuß-/Radweges	20	NMIV 3 (Kap. 7.3.4, S. 52)
	Querungsmöglichkeit Mühlenstraße – Loher Weg	Verbesserung der Querungsmöglichkeit durch Bordabsenkung	9	NMIV 7 (Kap. 0, S. 78)
Heide	Querungsmöglichkeit Süderstraße/ Marktkauf	Schaffung einer Querung für Fußgänger und Radfahrer	9	NMIV 7 (Kap. 0, S. 78)

Tabelle 4: Hinweise zum ÖPNV: Top 5-Nennungen

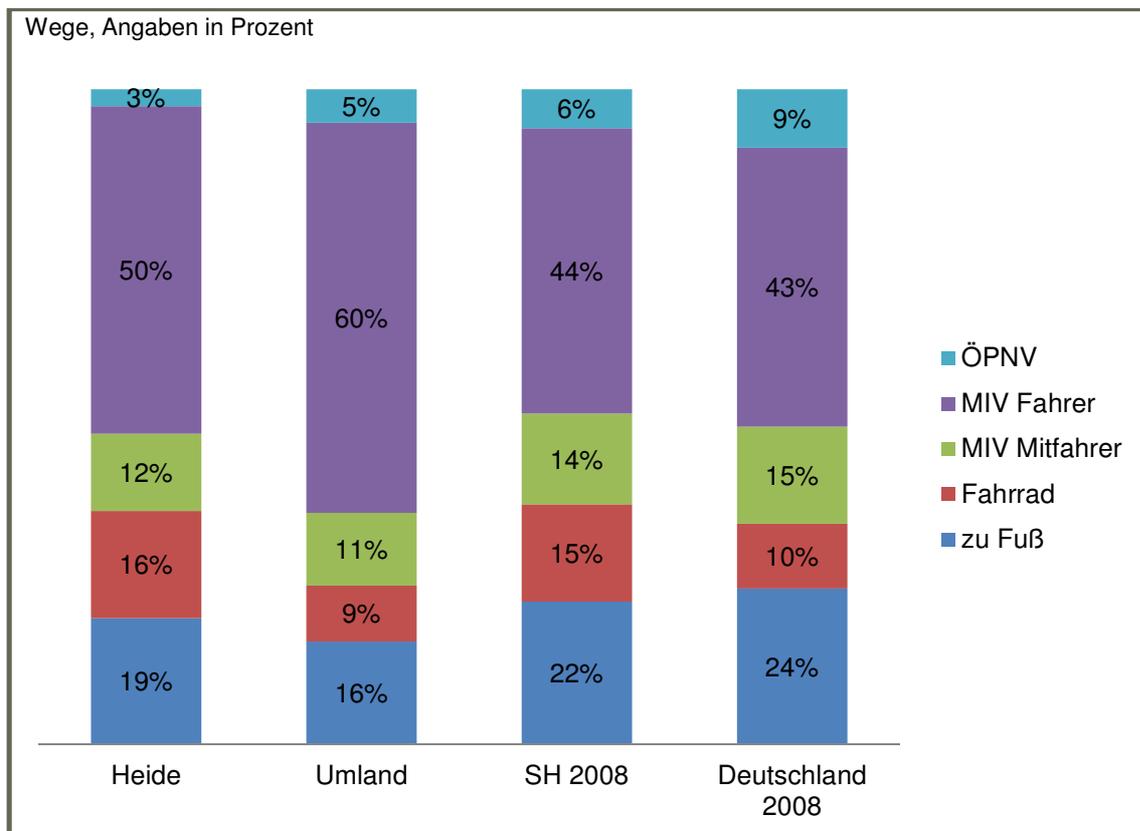
Gemeinde	Problempunkt	Änderungsvorschlag	Zustimmungen	Maßnahme im Masterplan
Heide	L 150 Waldschlößchenstraße – Anbindung Berufsbildungszentrum (BBZ)	Abstimmung Schulschluss/Bahn	23	ÖPNV 4 (Kap. 7.4.5, S. 91)
	Rosenstraße – Anbindung Werner-Heisenberg-Gymnasium (WHG)	Anpassung der Bus-Linienführung über Rosenstraße um Sicherheit zu erhöhen	5	- (keine)
	Beschilderung Bahnhof	Hinweis, dass Taxen nur einseitig halten	5	- (keine)
Nordhastedt	Anbindung Norddorf (nördlich des Mühlenbaches)	Einrichten einer Bushaltestelle	5	- (keine)
Weddingstedt	Anbindung Weddingstedt	Einrichten einer Anbindung an das Streckennetz der Bahn	3	- (keine)

Eine umfassende Verkehrsanalyse zeigte im Ergebnis die deutliche Bündelung starker Verkehrsströme auf den als Bundesstraßen klassifizierten Ortsdurchfahrten, die bei Zusammentreffen in stadtzentralen Bereichen zu erheblichen Verkehrsbelastungen führt. Gleichzeitig ist die große Bedeutung der Ost-West-Achse B 203 für den überörtlichen Verkehr identifiziert worden.

Im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) sind zahlreiche Schwächen zu konstatieren, die insgesamt zu einer geringen Attraktivität und Nutzung dieses Verkehrsmittels führen.

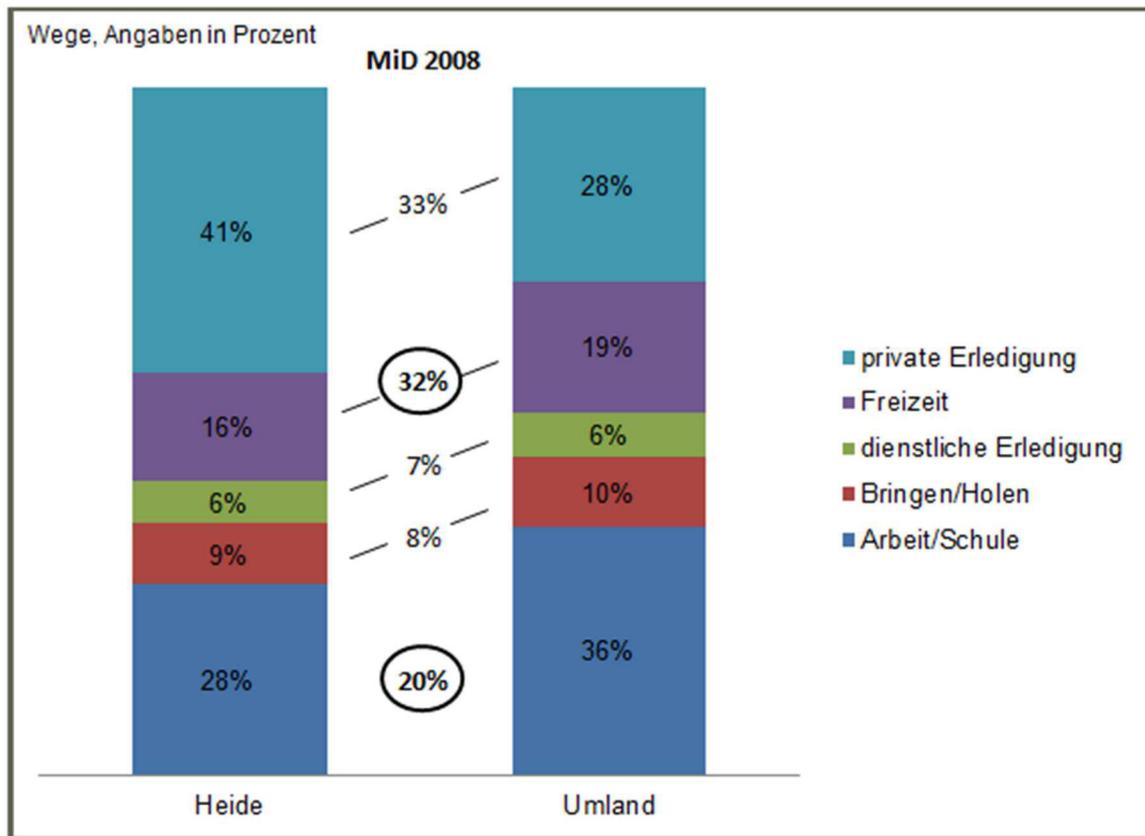
Die 2015 durchgeführte Haushaltsbefragung verdeutlicht die Vorrangstellung des motorisierten Individualverkehrs (MIV). Dies zeigt ein Vergleich der Verkehrsmittelwahl (Modal-Split), zwischen Heide, dem Umland, Schleswig-Holstein und der gesamten Bundesrepublik Deutschland. Die Daten für Schleswig-Holstein und für Deutschland wurden dem MiD 2008 entnommen. (infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH und Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. Institut für Verkehrsforschung, 2010)

Abb. 2.1: Vergleich Hauptverkehrsmittel – Modal-Split



Bei der Analyse der erhobenen Daten zu den Wegezwecken der Bewohner wurden fünf Hauptwegezwecke festgelegt. Diese sind nach der prozentualen Verteilung im Vergleich zu den deutschlandweiten Wegezwecken dargestellt.

Abb. 2.2: Hauptwegezwecke



Im Ergebnis zeigt sich, dass in der Region Heide

- > der Anteil der Wege für Arbeits-/Ausbildungs- bzw. Schulzwecke überdurchschnittlich hoch und dafür der Anteil an Freizeitwegen überdurchschnittlich gering ist und
- > der Anteil der privaten Pkw-Nutzung überdurchschnittlich hoch ist und dafür die Anteile des ÖPNV und der Fußwege vergleichsweise gering sind.

Eine detaillierte Darstellung der Ergebnisse kann in Form einer Bestandsaufnahme und Schwachstellenanalyse dem Zwischenbericht (Stand 08/2015) entnommen werden.

3 Vorgehensweise

Der vorliegende Abschlussbericht enthält nun das Zielkonzept (Leitbild), eine Verkehrsprognose und Szenarienentwicklung und als Hauptbestandteil einen in Handlungsfelder untergliederten konkreten Maßnahmenkatalog. Vor dem Hintergrund der Abwägung einer realistischen Umsetzbarkeit wurden die formulierten Maßnahmen zunächst verortet, zeitlich priorisiert, ggf. notwendige Voraussetzungen aufgezeigt und mit einer groben Kostenschätzung versehen.

In den Maßnahmenkatalog sind neben den Hinweisen der durchgeführten Haushaltsbefragung, den Zielen/Inhalten vorangegangener Untersuchungen, den Wünschen und Anregungen der Stadt Heide und der Entwicklungsagentur Region Heide, auch die Ergebnisse der Bürgerwerkstatt (zentrale Bürgerbeteiligung), sowie die Rückmeldungen aus mehreren Sitzungen der projektbegleitenden Arbeitsgruppe (PAG) eingeflossen.

Der Bericht gliedert sich im Wesentlichen wie folgt:

- > Kapitel 5 umfasst die Verkehrsprognose und Szenarienentwicklung, mit der zukünftig sich verändernde Einflussgrößen im Hinblick auf ihre verkehrlichen Wirkungen abgebildet werden.
- > In Kapitel 6 wird das Zielkonzept, die Herleitung des Leitbilds und der Leitziele, die Festlegung der Schwerpunkte und Oberziele und die Entwicklung der verkehrsmittelbezogenen Einzelziele vorgestellt.
- > Kapitel 7 stellt den eigentlichen Mittelpunkt des Berichts dar. Hier werden die in den Handlungsfelder entwickelten Maßnahmen und Konzepte beschrieben und Vorschläge und Empfehlungen dazu gegeben.
- > In Kapitel 8 werden Fördermöglichkeiten und -voraussetzungen aufgezeigt.
- > Kapitel 9 enthält den Maßnahmenkatalog und das Handlungskonzept.
- > Mit Kapitel 10 werden durch den MPM abschließende Empfehlungen zur Umsetzung und zum Monitoring gegeben.

Der vorliegende Masterplan Mobilität (MPM) umfasst die Fortschreibung und Konkretisierung des Stadt-Umland-Konzeptes (SUK) für den Bereich Verkehr. Entsprechend eines Verkehrsentwicklungsplans ist der Masterplan mittel- bis langfristig bis zum Prognosehorizont 2025 und darüber hinaus angelegt.

Die Erarbeitung des Masterplans für die Region Heide erfolgt nicht ausschließlich für die Stadt Heide, sondern nach einem überörtlichen und übergreifenden Ansatz für die gesamte Region des Stadt-Umland-Konzeptes. Das Konzept hat die Aufgabe, Fragen der Verkehrsinfrastrukturgestaltung und des damit zusammenhängenden Miteinanders aller Verkehrsteilnehmer zu klären. Es mündet schließlich in konkreten Handlungsempfehlungen eines Maßnahmenkatalogs.

Die Einbeziehung der Öffentlichkeit erfolgte parallel zu der in der Bestandaufnahme durchgeführten Öffentlichkeitsbeteiligung und Haushaltsbefragung durch die Sitzungen der projektbegleitenden Arbeitsgruppe (PAG) mit der daran angeschlossenen Planungswerkstatt.

4 Bürgerportal

Bei einem Großteil der, im Zuge der Öffentlichkeitsbeteiligung, durch die Bürger eingebrachten Mängel handelt es sich um punktuelle und/oder kurzfristig zu behebbende Mängel, die sich folgenden Mängelgruppen zuordnen lassen:

- > akute Sicherheitsmängel
- > punktuelle bauliche Mängel
- > Optimierung einzelner Ampelschaltungen

Diese in der Verkehrsinfrastruktur vorhandenen Mängel lassen sich durch Unterhaltungsmaßnahmen und betriebliche Maßnahmen beseitigen und sind somit nicht Bestandteil des als Rahmenplan zu sehenden MPM.

Um die eingebrachten Mängel der Bürger trotzdem zu berücksichtigen, wurde von Dorsch Consult die Errichtung eines Internet-basierten Bürgerportals als ständige Einrichtung vorgeschlagen. Dieses kann als Medium für die Kommunikation zwischen Nutzern und Betreibern der Infrastruktur dienen und hat die folgenden Ziele:

- > Erhöhung der Verkehrssicherheit,
- > Erhöhung der Bürgerzufriedenheit und
- > Unterstützung der Verwaltungen bei Betrieb und Unterhaltung.

Umgesetzt werden könnte das Bürgerportal folgend:

- > Eintragung der Meldung in eine interaktive Karte (wie in der Öffentlichkeitsbeteiligung)
- > Prüfung der Meldung durch die Verwaltung (Reaktionszeit beachten!)
- > Eintragung einer Reaktion durch die Verwaltung in die Karte
- > Bei positivem Prüfergebnis Mängelbehebung im Rahmen von Unterhaltung/Betrieb

Als „Grundstock“ dieses Portals können die bisher eingegangenen Hinweise aus der Öffentlichkeitsbeteiligung dienen.

5 Verkehrsprognose und Szenarientwicklung

5.1 Szenarien

Vor dem Hintergrund der infrastrukturellen, demographischen und wirtschaftlichen Entwicklung beschreibt der Masterplan Mobilität die Entwicklung aller Verkehrsarten in der Region bis zum Prognosehorizont 2025

Zur Beschreibung dieser Entwicklungen werden Szenarien verwendet. Diese bilden sich zukünftig verändernde Einflussgrößen im Hinblick auf ihre verkehrlichen Wirkungen ab.

5.1.1 Varianten der Siedlungsentwicklung

Grundlegend für das Verkehrsaufkommen und -verhalten einer Region sind die vorhandenen siedlungsstrukturellen Randbedingungen, welche durch städtebauliche Festlegungen beeinflusst werden. An dieser Stelle verdeutlichen Szenarien den planerischen Zusammenhang zwischen Stadt- und Verkehrsplanung, weil sich mit Szenarien mögliche siedlungsstrukturelle und demographische Entwicklungen durch Annahmen auf die Verkehrsplanung übertragen lassen.

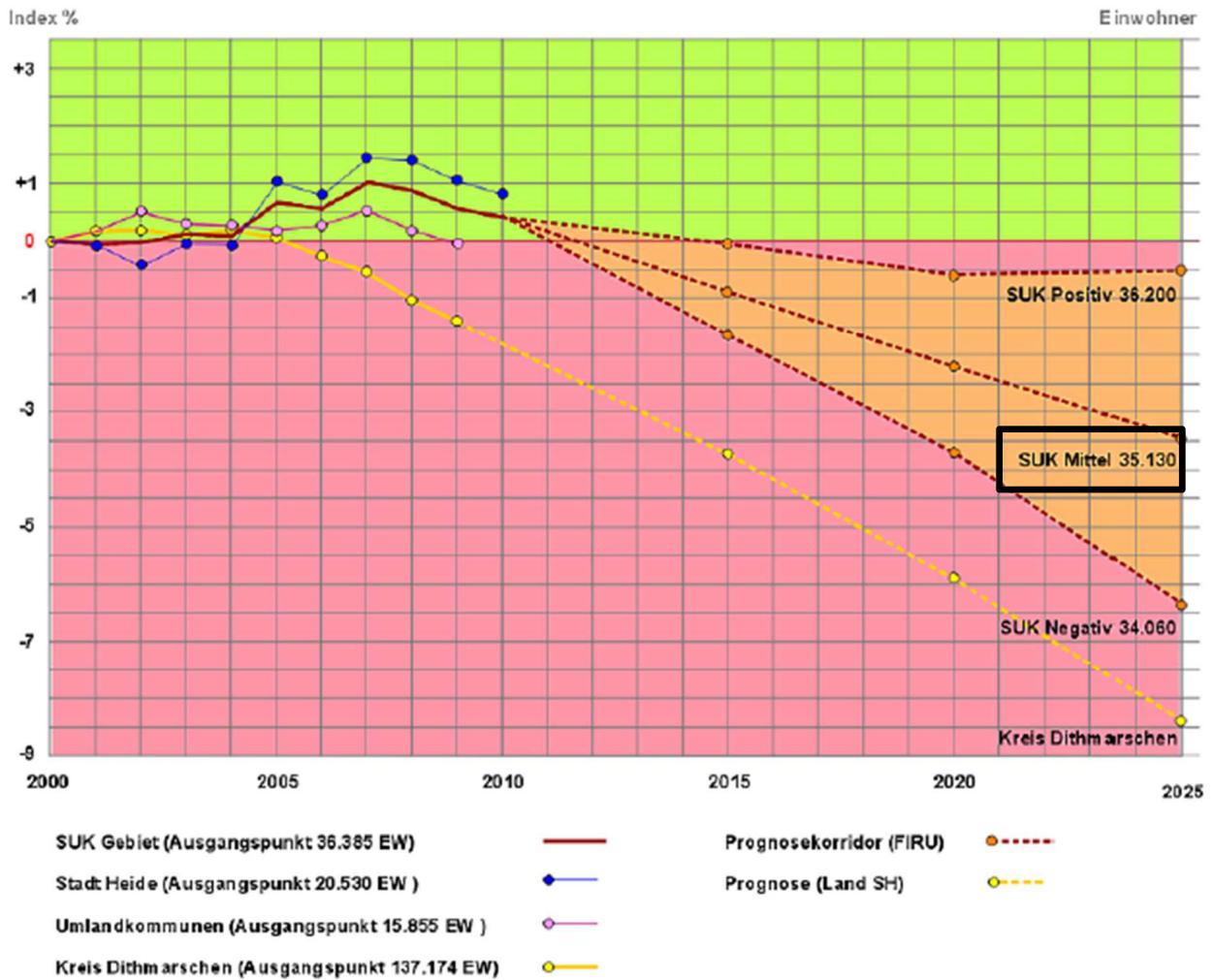
Für die Ermittlung des künftigen Wohnraumbedarfs spielen neben prognostizierten Einwohnerentwicklungen zukünftig kleinere Haushaltsgrößen und steigende Quadratmeterzahlen pro Kopf eine Rolle. (ifs Institut für Stadtforschung und Strukturpolitik GmbH, 2009)

Im Gegensatz zum Kreis Dithmarschen zeigt sich die Einwohnerentwicklung im SUK-Gebiet von 2000 bis 2015 insgesamt leicht positiv mit einem Zuwachs von knapp 500 Personen (1,36%). Die Bevölkerungsprognose des SUK von 2009 hat sich zumindest bis zum Jahr 2015 nicht bewahrheitet. Entgegen der Prognose stellt sich die Einwohnerzahl erheblich positiver dar. Der Bevölkerungszuwachs der Stadt Heide und der stadtnahen Gemeinden überkompensiert den Rückgang der Gemeinden im restlichen SUK-Raum.

Ähnlich wie im Kreis-, Landes- und Bundesgebiet bestätigen sich die allgemeinen demographischen Voraussagen und die Bevölkerung altert rapide. Aus diesem Grund ist es unwahrscheinlich, dass auf lange Sicht das positive Wanderungssaldo die zu erwartende hohe Sterberate ausgleichen kann.

Auf den Prognosen des SUK aufbauend wird im Masterplan Mobilität eine Variante der Bevölkerungsentwicklung betrachtet.

Abb. 5.1: Einwohnerprognose des SUK



Die Variante aus dem Mittelszenario des SUK mit einer prognostizierten Bevölkerung von 35.130 Einwohnern im Jahr 2025 hat aus der Sicht des SUK die größte Wahrscheinlichkeit. Die Plausibilität dieses Szenarios wird durch das demografische Szenario des Wohnungsmarktkonzepts der Stadt Heide und durch eine gemeindespezifische Prognose der 11 Umlandkommunen aus dem Jahr 2008 gestützt.

Ohne Berücksichtigung der aktuellen Flüchtlingssituation ist in Zukunft damit zu rechnen, dass die Wohnungsnachfrage in Heide weder stark anwachsen, noch spürbar nachlassen wird.

5.1.2 Szenarien der Verkehrsentwicklung

In Masterplänen werden vorrangig Ziele formuliert, die zu einem veränderten Mobilitätsbewusstsein der Bevölkerung – beispielsweise zu einem Umstieg vom Pkw zum ÖPNV – führen sollen. Um mögliche Veränderungen festzuhalten bzw. durch spätere Evaluationen überprüfen zu können, eignet sich die Beschreibung des Modal-Splits, d. h. die Verteilung des Verkehrsaufkommens auf die verschiedenen Verkehrsmittel. Dabei werden die Szenarien so formuliert, dass die zugrunde liegenden Annahmen alle möglichen Entwicklungen abdecken und somit eine maximale Bandbreite untersucht wird.

Aus den analysierten Daten der Haushaltsbefragungen lassen sich generelle Defizite aufzeigen, an denen sich die Zielausrichtung des Masterplans orientiert. Demzufolge ergeben sich für die Region folgende Einschätzungen:

- > Der Anteil des MIV in Heide als auch im Umland ist mit mehr als 60 – 70 % überdurchschnittlich hoch und zeigt die Pkw-Affinität in der Region.
- > Mit steigender Siedlungsdichte steigt normalerweise gleichzeitig auch die Nutzung des ÖPNV. Dies trifft für die SUK-Region nicht zu. Der ÖPNV-Anteil in den Umlandgemeinden ist höher als in der Stadt. Die Nutzung des ÖPNV beruht fast ausschließlich auf dem Schülerverkehr.
- > Der Radverkehrsanteil ist überdurchschnittlich hoch und auf die sehr geringe Nutzung des ÖPNV zurückzuführen. Trotzdem überrascht diese Tatsache vor dem Hintergrund des hohen MIV-Anteils und v. a. vor dem Hintergrund der veralteten und Sicherheitsmängel aufweisenden Radverkehrsinfrastruktur.

In einem Vergleich des Modal-Splits mit einer vergleichbar strukturierten Region (mit 20.000 bis unter 50.000 Einwohnern) zeigen die Ergebnisse, dass

- > der Anteil der MIV-Fahrer in der Region Heide deutlich höher (10 %), der Anteil der MIV-Mitfahrer allerdings geringer ist (4 %),
- > der ÖPNV-Anteil geringer ist,
- > der Fußgänger-Anteil geringer und
- > der Anteil des Radverkehrs um 1% höher ist und somit im normalen Bereich liegt.

Nach einem intensiven Dialog der Lenkungsgruppe wurden vier Szenarien festgelegt. Diese reichen von einem Negativszenario bis hin zu einem visionären Mobilitätsmixszenario und decken das Spektrum möglicher verkehrlicher Entwicklungen ab.

1. Szenario Kfz-Verkehr

Im Szenario Kfz-Verkehr wird von einer absoluten Fokussierung auf die Stärkung des Kfz-Verkehrs ausgegangen. Um eine gute Qualität des Verkehrsflusses zu gewährleisten, werden die Ortsdurchfahrten (B5, B203, L150 und K77) und Knotenpunkte leistungsfähig ausgebaut. Bei Straßenbauplanungen werden die Radien zugunsten des Schwerverkehrs ausgelegt. Der ohnehin nur schwach genutzte ÖPNV wird eingestellt und die Mittel zugunsten des leistungsfähigen Straßenbaus verwendet. Es erfolgen nur die nötigsten Investitionen in die Infrastruktur des Fußgänger- und Radverkehrs.

Aus dem verbesserten Angebot im Kfz-Verkehr resultiert eine steigende Kfz-Verkehrsnachfrage. Die zunächst durch autogerechte und umfangreiche Ausbaumaßnahmen erreichte Verbesserung des Verkehrsflusses wirkt nur kurz und geht sukzessive mit der erhöhten Kfz-Verkehrsbelastung zurück. Für Anwohner insbesondere an stark frequentierten Straßen erhöhen sich die Schadstoff- und Geräuschmissionen. Die Mobilität der Bevölkerung mit Zugriff auf ein Kfz ändert sich gegenüber dem Bestand nur wenig. Für die Bevölkerung ohne Zugriff auf ein Auto wird die tägliche Mobilität zunehmend beschwerlicher, insbesondere die Eigenversorgung aufgrund der tendenziell am Stadtrand angesiedelten Lebensmittelversorger. Für Radfahrer verschlechtern sich die Bedingungen u. a. durch längere Wartezeiten an Knotenpunkten und schwierigeres Queren von Hauptverkehrsstraßen. Grundschüler, auf deren Schulweg größere und stark befahrene Straßen liegen, müssen von ihren Eltern zur Schule gebracht werden. Dies führt während der Stoßzeiten im Bereich von Schulen zu Engpässen an Parkraum. Insgesamt steigt die Zeit, die die erwerbstätige Bevölkerung im Auto verbringt. Langfristig wird auch der Wirtschaftsverkehr unter den zunehmenden Verkehrsbelastungen leiden.

2. Basisszenario

Im Basisszenario wird angenommen, dass die bisherige Verkehrsentwicklung und -politik beibehalten und weiter fortgeschrieben wird. Durch die Verbesserung und konzeptionelle Vereinheitlichen der Ampelsteuerung erfolgen punktuelle Verbesserungen für den Kfz-Verkehr, aber auch für den Fußgänger- und den Radverkehr. Die Bedeutung des ÖPNV nimmt weiter ab.

Für die in der SUK-Region lebende Bevölkerung bedeutet dies im Vergleich zu den bestehenden verkehrlichen Randbedingungen wenig bedeutende Veränderung. Allenfalls profitieren Hauptverkehrsstraßen durch neue „grüne Wellen“, da Knotenpunkte hinsichtlich ihrer Leistungsfähigkeit für den MIV optimiert werden. An der Fußgänger- und Radinfrastruktur werden hingegen nur punktuelle Verbesserungen bei offensichtlichen Mängeln durchgeführt, die perspektivisch jedoch keinen Beitrag zu einer höheren Lebensqualität im Stadtgebiet leisten. Für die Nutzer aller Verkehrsarten bleiben die Bedingungen ähnlich der heutigen Situation.

3. A: Realistisches Mobilitätsmixszenario

Im realistischen Mobilitätsmixszenario wird davon ausgegangen, dass durch eine flächenhafte Verkehrsberuhigung im Nebennetz, der Reduzierung von Parkraum auf dem südlichen Marktplatz und der Vermeidung gemeinsamer Führung von Fuß- und Radverkehr auf Nebenanlagen der Fußgängerverkehr gestärkt wird. Die Verbesserung des bestehenden Radwegenetzes steigert den Radverkehrsanteil und die Straffung des ÖPNV-Liniennetzes als auch die Verkürzung der Fahrplan-Taktzeiten führt zu einer erhöhten ÖPNV-Nutzung bei leichter Reduktion des MIV.

Außerdem verfolgt die Stadt- und Umweltplanung in Heide fortan verstärkt das Prinzip der kurzen Wege. Für die Bevölkerung bedeutet dies eine verbesserte Siedlungsstruktur, die Erreichbarkeit von Zielen in der näheren Umgebung (Nahversorgung) und eine verbesserte Vernetzung. Mehr Raum und dadurch Schutz für den Fuß- und Radverkehr führen insgesamt zur einer Stärkung der Nahmobilität. Der Marktplatz wird durch entsprechende Gestaltung mit Mobiliar und einem Spielplatz wieder zu einem Platz mit Aufenthaltsqualität aufgewertet, d. h. einem Treffpunkt, der

zum Verweilen einlädt, auf dem Kinder spielen und auf dem es zu zufälligen Begegnungen kommt. Darüber hinaus wird dadurch die anliegende Gastronomie, als auch der Einzelhandel und somit der ganze innerstädtische Bereich gestärkt.

4. B: Visionäres Mobilitätsmixszenario

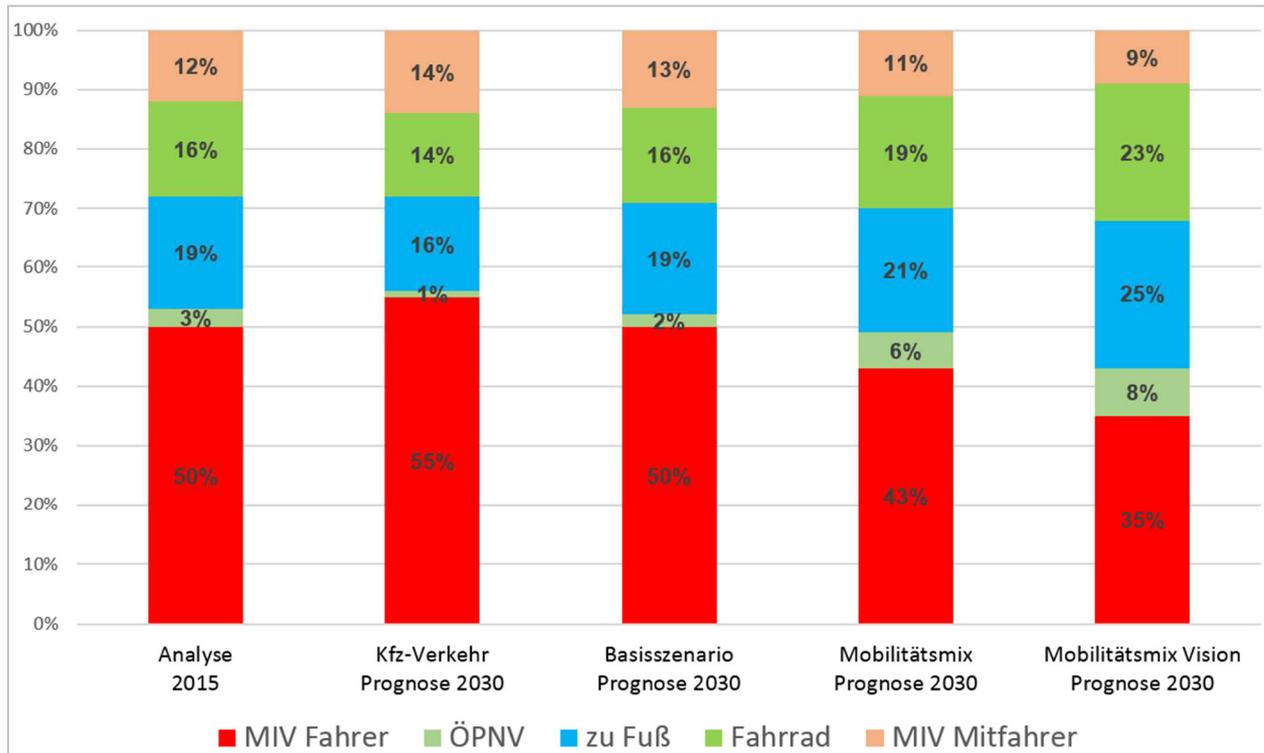
Im visionären Mobilitätsmixszenario wird über die Maßnahmen des realistischen Mobilitätsmixszenario hinaus angenommen, dass weitergehende Maßnahmen zu einem verstärkten Umstieg hin zu den Verkehrsmitteln der Umweltverbundes führen. Durch die Umsetzung eines flächendeckenden Radverkehrsnetzes für die Region mit damit verbundenen regelmäßig stattfindender Radverkehrsinformationskampagnen wird von einer Fahrtenumverteilung vom MIV zum Radverkehr ausgegangen. Die ÖPNV-Nutzung steigt durch die Entwicklung und Nutzung moderner Portale (Apps) und die Entwicklung flexibler Angebote zunehmend. Durch die Einführung eines neuen, umfassenden Parkraumkonzepts mit einem Parkleitsystem (unter Einbeziehung von P+R-Anlagen) und der Einrichtung einer Mobilstation am Bahnhof (Fahrrad- und Ladestationen) reduziert sich der Pkw-Verkehr in der Innenstadt, wodurch die Fußwegeanteile steigen.

In Heide und Umgebung sind die Bedingungen für den nichtmotorisierten Individualverkehr (NMIV) und das Angebot des öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) auch in den Umlandgemeinden derart nutzerfreundlich und attraktiv, dass die Nutzung des Kfz vergleichsweise unpraktisch und unrentabel ist und dadurch Pkw-Fahrten wie auch der Besitz eines Autos enorm abgenommen hat. Viele Haushalte teilen sich die private Nutzung eines Fahrzeuges, wodurch Kosten und Emissionen (Lärm, Schadstoff) reduziert werden. Grundschulkinder sind in der Lage, den Schulweg eigenständig zu bewältigen und können nach der Schule in einem der zahlreichen verkehrsberuhigten Bereiche wieder auf der Straße spielen. In der Heider Bevölkerung existiert ein Bewusstsein dafür, mit einem umweltbewussten Mobilitätsverhalten sogar etwas für die eigene Gesundheit zu tun und für das Erreichen von Nahzielen nicht länger ausschließlich auf motorisierte Fahrzeuge angewiesen zu sein. Auch ältere Leute und Rentner profitieren und sind bis ins hohe Alter mobil und können sich zum Teil durch gegenseitige Hilfe lange eigenständig versorgen. Die Bürger genießen die durch Verkehrsberuhigung und -verlagerung wiedergewonnene Lebensqualität in ihrer Stadt.

5.2 Ergebnisse der Szenarientwicklung

Die nachfolgende Darstellung zeigt die möglichen Auswirkungen bzw. Veränderungen der Verkehrsmittelwahl bezogen auf die vier oben beschriebenen Szenarien. Im Vergleich zur Analyse 2015 wurde für die Szenarien der Prognosehorizont 2030 verwendet.

Abb. 5.2: Verkehrsmittelwahl der Einwohner in Heide und Umland (Analyse und Prognose)



Während sich im Szenario Kfz-Verkehr und im Basisszenario nur geringe Unterschiede zeigen, finden in den Mobilitätsmixszenarien markante Veränderungen statt. Diese zeigen, welche Auswirkungen im Falle von erheblichen Verbesserungen der Randbedingungen und der aktiven Kommunikation mit der Öffentlichkeit möglich sind.

Im Szenario Kfz-Verkehr ergibt sich bei der Verkehrsmittelwahl gegenüber der Analyse eine Steigerung der Anteile des MIV und der MIV-Mitfahrer (5 % und 2 %). Diese Zunahmen ergeben sich im Wesentlichen aus Rückgängen im ÖPNV (-2 %), im Fuß- (-3 %) und im Radverkehr (-2 %).

Beim Basisszenario zeigen sich nur geringe Verschiebungen. Einzig der ÖPNV nimmt minimal ab, während der Anteil der MIV-Mitfahrer zunimmt (jeweils um 1 %).

Im Mobilitätsmixszenario ergibt sich für die Verkehrsmittelwahl ein Anteilszuwachs um jeweils 3 % für den ÖPNV, den Rad- und den Fußgängerverkehr, wohingegen der Anteil der MIV-Fahrer um 7% und der der MIV-Mitfahrer um 2% abnimmt.

Aus dem visionären Mobilitätsmixszenario resultiert eine Veränderung der Verkehrsmittelwahl durch einen Anteilsanstieg von 8 % im Radverkehr, von 6 % im Fußgängerverkehr und 5 % im ÖPNV. Die MIV-Anteile (Fahrer/Mitfahrer) gehen damit um fast 20 % zurück.

Die nachfolgenden Abbildungen der Verkehrsbelastung zeigen auf, welche möglichen Auswirkungen sich durch die entwickelten Szenarien ergeben.

Abb. 5.3: Kfz-Analysebelastung 2015



Abb. 5.4: Kfz-Verkehrsbelastung Szenario Kfz-Verkehr

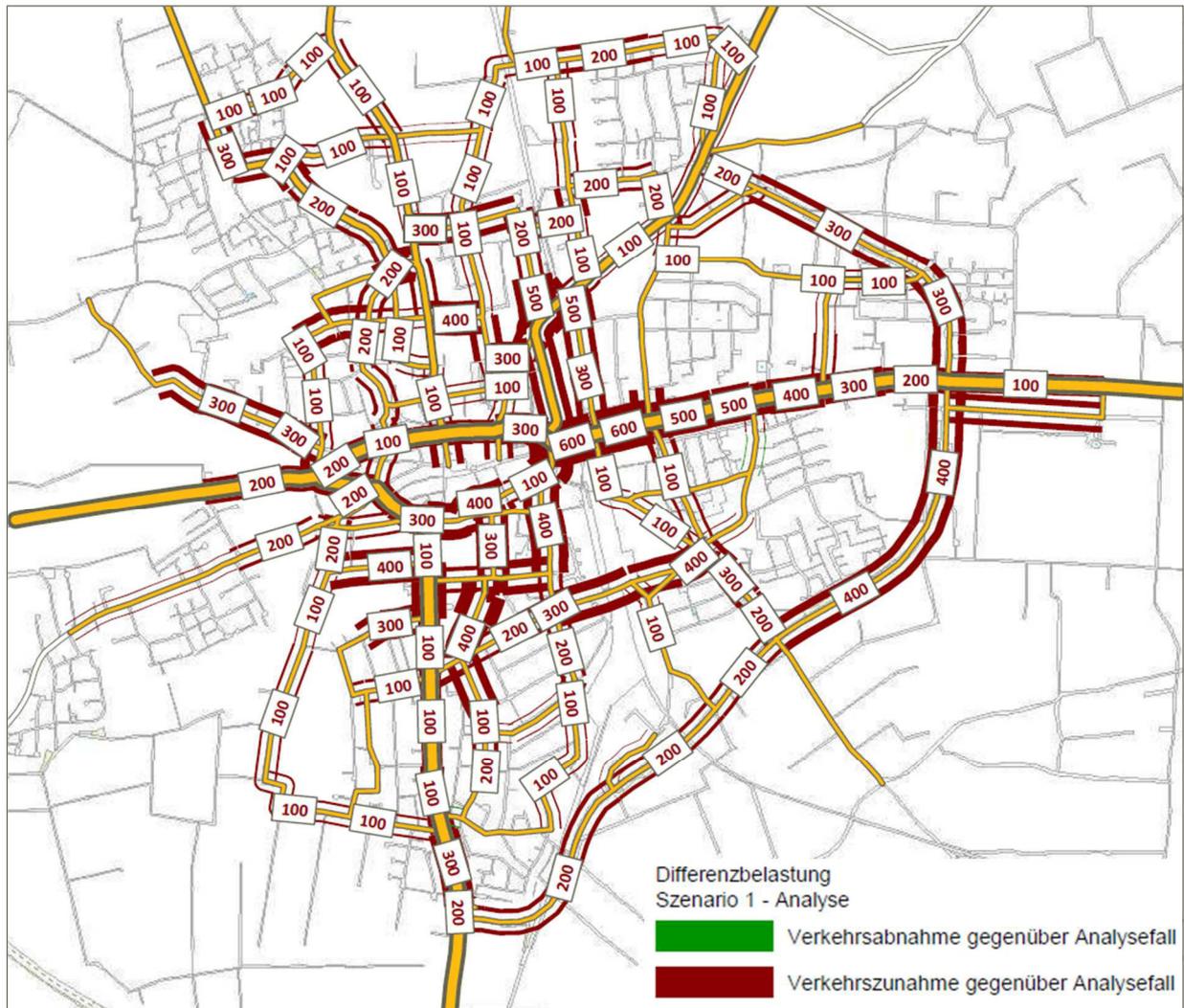


Abb. 5.5: Kfz-Verkehrsbelastung Basisszenario

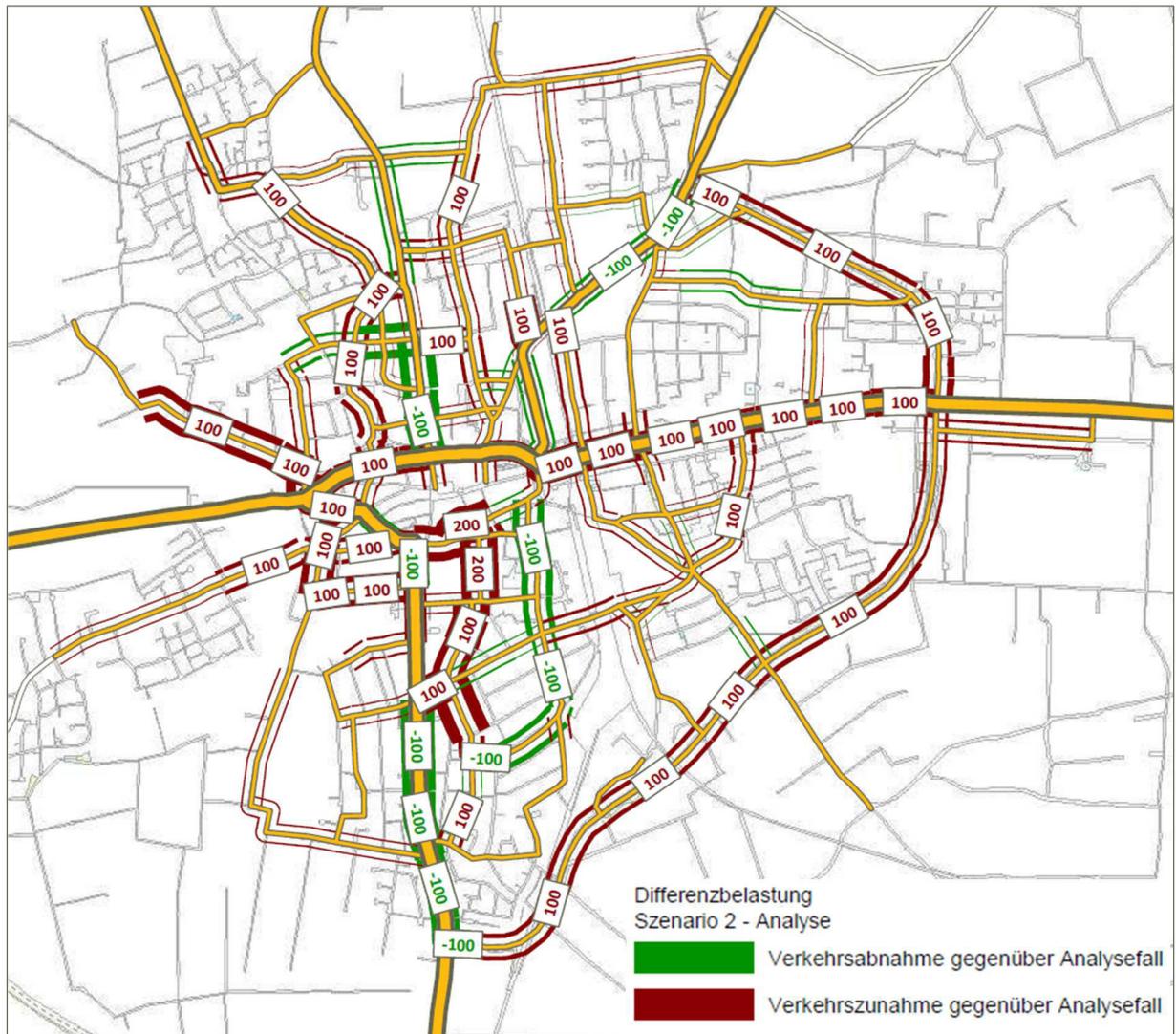


Abb. 5.6: Kfz-Verkehrsbelastung Mobilitätsmix

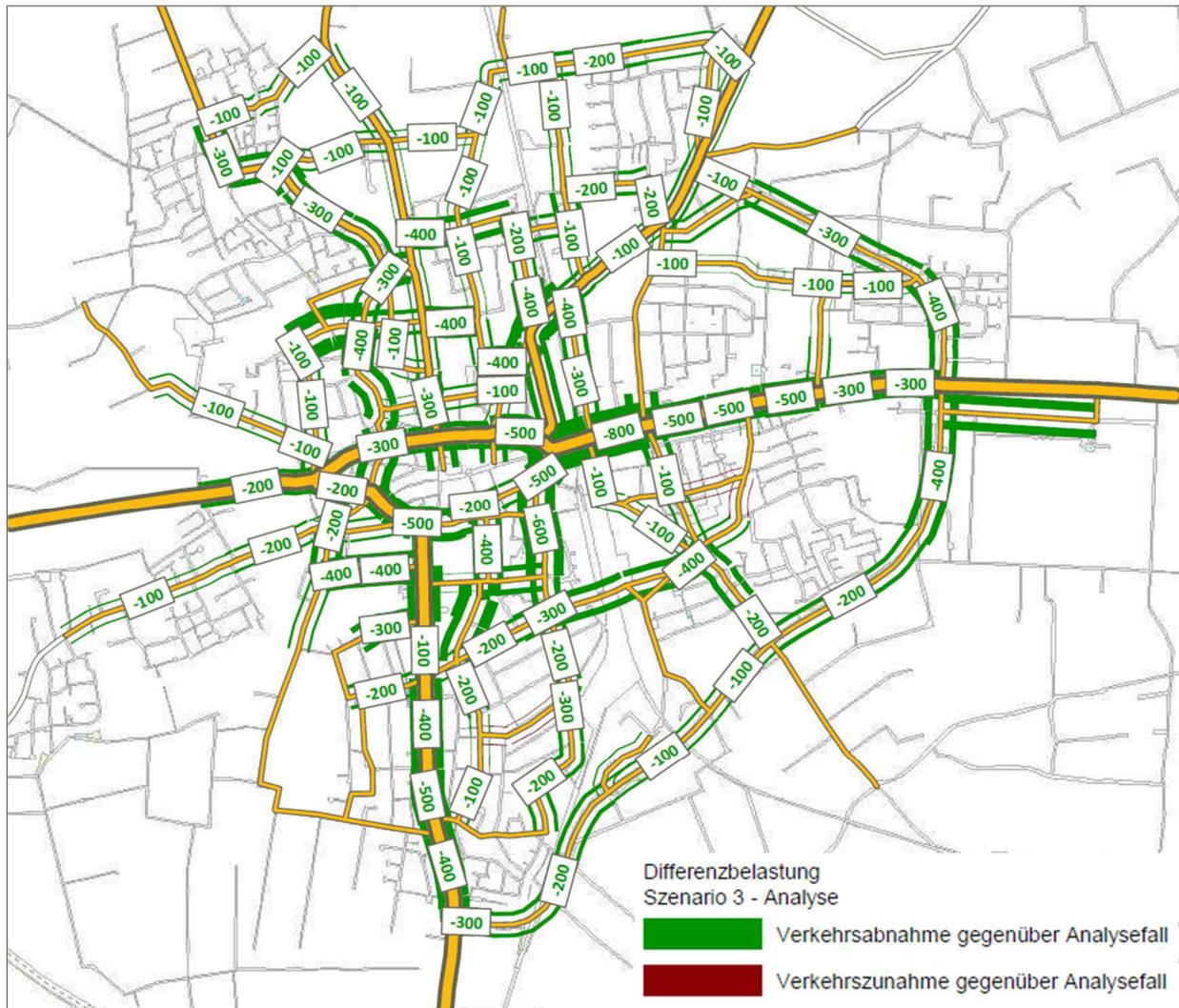
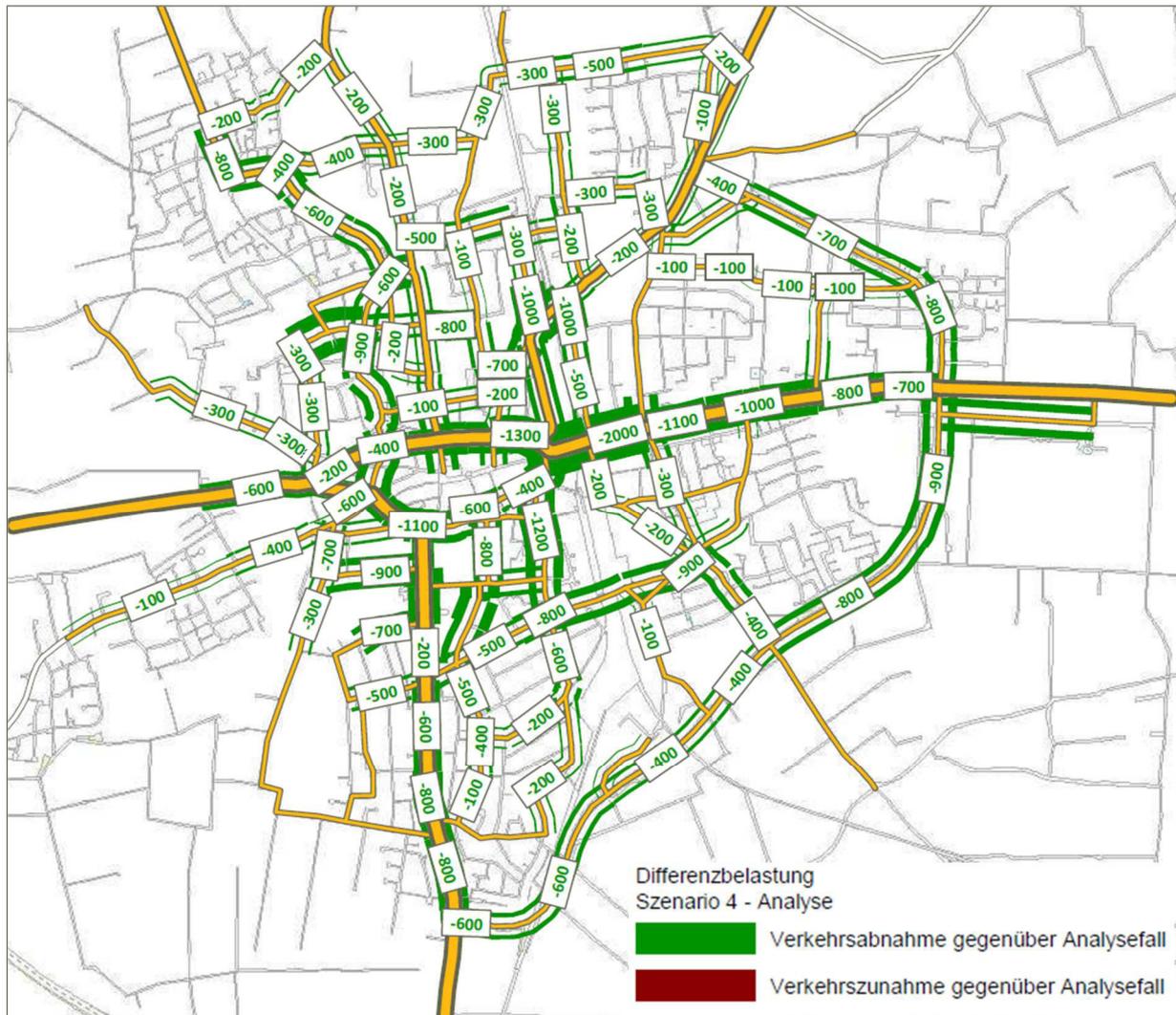


Abb. 5.7: Kfz-Verkehrsbelastung Mobilitätsmix Vision



5.3 Fazit der Szenarienuntersuchung

Die untersuchten Szenarien verdeutlichen die Bandbreite der möglichen zukünftigen Verkehrsentwicklung im Untersuchungsraum.

Die Ergebnisse für das Basisszenario zeigen, dass bei einer Fortschreibung der bisherigen Verkehrspolitik auch bei stagnierenden Einwohnerzahlen eine Zunahme des Kfz-Verkehrs zu erwarten ist.

Potenziale zur Reduzierung des Kfz-Verkehrs und seiner negativen Auswirkungen im Untersuchungsraum sind hingegen nur bei Veränderungen der Verkehrsmittelwahl nutzbar.

6 Zielkonzept und Leitbild

6.1 Leitbild und Leitziele

Die Formulierung bzw. Definition von Zielen hat die Aufgabe festzulegen, in welche Richtung sich die Region Heide entwickeln soll.

Im Rahmen der Erarbeitung des SUK wurden die folgenden thematischen Ziele definiert:

1. „Planungsqualität“:
Aufstellen eines integrierten, regionalen Gesamtverkehrskonzeptes im Kontext mit der Siedlungsentwicklungsplanung
2. „Anbindung“:
Sicherung und Ausbau einer guten regionalen und überregionalen Erreichbarkeit mit einer hochwertigen Verkehrsinfrastruktur
3. „Verträglichkeit“:
Schaffung neuer verkehrs-städtebaulicher Qualitäten durch konsequente Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel und eine Verringerung des Kfz-Verkehrs in sensiblen Bereichen
4. „Vernetzung und Kommunikation“:
Forcierung „weicher Maßnahmen“ und Ausbau eines regionalen Verkehrs- und Mobilitätsmanagements zur Beeinflussung des Verkehrsverhaltens und zur Optimierung von Verkehrsabläufen

Für den Masterplan Mobilität ergibt sich somit das Leitbild mit den folgenden Leitzielen:

Abb. 6.1: Leitziele des Masterplans Mobilität



6.2 Schwerpunkte und Oberziele

Die im vorstehenden Abschnitt dargestellten Leitziele sind bereits im SUK mit zahlreichen Maßnahmen-Ideen untersetzt worden, welche im Masterplan-Prozess unter fachlicher und öffentlicher Beteiligung fortzuschreiben und auf ihre Wirkungen hin zu untersuchen waren. Im Rahmen des Masterplans Mobilität sind gemäß SUK unter anderem die folgenden Schwerpunkte zu untersuchen:

- > Aufwertung und bessere Einbindung des Fuß- und Radverkehrs in das Gesamtverkehrssystem mit Lösungen für planerische Konfliktsituationen
- > Entlastung des Heider Stadtzentrums vom Kfz-Verkehr auch im Kontext eines optimierten Verkehrsmanagements

- > Künftiger Umgang mit dem Heider Markt und seinem Umfeld aus verkehrsplanerischer und städtebaulicher Sicht
- > Weiterentwicklung des ÖPNV im Spannungsfeld zwischen demografischen Veränderungen und einer angestrebten stärkeren Marktposition
- > Lösungsansätze zum Thema Berufspendler (z. B. Park & Ride)

Die projektbegleitende Arbeitsgruppe (PAG) hat den thematischen Zielen aus dem SUK-Prozess grundsätzlich zugestimmt und die folgenden Ergänzungen empfohlen:

- > Beseitigung von Nutzungskonflikten (Verträglichkeit)
- > Stärkung des lokalen Einzelhandels (Verträglichkeit)
- > Berücksichtigung des Themas Klimaschutz (Verträglichkeit)
- > Koordinierung mit anderen Aufgabenträgern (Vernetzung und Kommunikation)

Aus den vorgenannten Schwerpunkten heraus wurden die folgenden verkehrlichen Oberziele entwickelt:

Abb. 6.2: Oberziele des Masterplans Mobilität



In der PAG kam auch zum Ausdruck, dass ein erfolgreicher Masterplan Mobilität nach seiner Fertigstellung eine Umsetzungsstrategie benötigt, die wiederum einer Betreuung bedarf. Die Inhalte des Masterplans sollten eine Vernetzung mit anderen Projekten und Entwicklungsprozessen ermöglichen und übergreifende Entwicklungsprojekte oder landes- und bundesweite Forschungsvorhaben berücksichtigen bzw. integrieren.

6.3 Szenarienbewertung anhand der Oberziele

Im Folgenden werden die festgelegten Szenarien anhand der verkehrlichen Oberziele bewertet. Dabei erfolgt eine unterschiedliche Gewichtung der für die Bewertung relevanten Oberziele. Die Reduzierung des Verkehrslärms und die Erhöhung der Verkehrssicherheit haben z. B. ein höheres Gewicht als die übrigen Oberziele.

Tabelle 5: Bewertung der Szenarien

Bewertungskriterien/Zielkonzept	Szenario 1 – Kfz-Verkehr	Szenario 2 – Basisszenario	Szenario 3 – Mobilitätsmix	Szenario 4 – Mobilitätsmix "Vision"	Gewicht
Stärkung des lokalen Einzelhandels durch Aufwertung des öffentlichen Straßenraums und Verbesserung der Aufenthaltsfunktion	-2	0	1	2	10%
Reduzierung des Verkehrslärms	-1	0	1	2	15%
Verbesserung des Verkehrsablaufs im Kfz-Verkehr	1	0	1	2	10%
Reduzierung verkehrsbedingter CO ₂ -Emissionen	-1	0	1	1	10%
Förderung eines umweltbewussten Verkehrsverhaltens bei Stärkung der Multimodalität	-2	0	1	1	10%
Städtebauliche Aufwertung Bahnhofsumfeld	-1	1	1	1	10%
Verringerung der Kfz-Nutzung	-2	0	1	2	10%
Stärkung des Umweltverbunds (ÖPNV, Fuß- und Radverkehr)	-2	-1	1	2	10%
Erhöhung der Verkehrssicherheit, insbesondere für Fußgänger und Radfahrer	-1	0	1	2	15%
Gesamtbewertung	-1,2	0,0	1,0	1,7	100%

Bewertung von -2 bis +2

-2: deutliche Verschlechterung
-1: leichte Verschlechterung
0: bestandsnaher Zustand
1: leichte Verbesserung
2: deutliche Verbesserung

Wegen der realistischen Einschätzung möglicher umzusetzender Maßnahmen und aus der Formulierung des Zielkonzepts (s. o.) wurde Szenario 3 – „Mobilitätsmix“ als Zielszenario festgelegt.

6.4 Verkehrsmittelbezogene Einzelziele

Aus den im vorstehenden Abschnitt dargestellten Oberzielen werden im Sinne einer weiteren Konkretisierung die verkehrsmittelbezogenen Einzelziele entwickelt. Hierbei ist zu beachten, dass es Wechselwirkungen zwischen den verschiedenen Verkehrsarten gibt und es somit zu Überschneidungen kommen kann. Die Einzelziele sind nachstehend bezogen auf die einzelnen Verkehrsmittel zusammengefasst.

Tabelle 6: Verkehrsmittelbezogene Einzelziele im Radverkehr

Verkehrsmittelbezogene Einzelziele im Radverkehr (RV)	
RV 1	Einführung eines funktionalen, an anerkannten Qualitätsstandards orientierten Radverkehrsangebotes
RV 2	Stärkung der Nahmobilität durch attraktive, direkte und sichere Wegeverbindungen
RV 3	Berücksichtigung der gegenseitigen Verträglichkeit/Abbau von Nutzungskonflikten und Nutzungskonkurrenzen insbesondere mit dem Fußverkehr
RV 4	Erhöhung des Angebots an qualitätsvollen Fahrradabstellanlagen
RV 5	Reduzierung des Kfz-Verkehrs auf stadt- und umweltverträgliche Geschwindigkeiten/Verkehrsberuhigung
RV 6	Bündelung von Kfz-Verkehrsströmen auf Hauptachsen und Verkehrsvermeidung im Nebennetz

Tabelle 7: Verkehrsmittelbezogene Einzelziele im Fußgängerverkehr

Verkehrsmittelbezogene Einzelziele im Fußgängerverkehr (FV)	
FV 1	Erhöhung des Anteils zu Fuß zurückgelegter Wege
FV 2	Barrierefreiheit im Hinblick auf den demographischen Wandel
FV 3	Stärkung der Nahmobilität durch attraktive, direkte und sichere Wegeverbindungen
FV 4	Reduzierung des Kfz-Verkehrs auf stadt- und umweltverträgliche Geschwindigkeiten/Verkehrsberuhigung
FV 5	Stärkung der Aufenthaltsfunktion im öffentlichen Raum
FV 6	Bündelung von Kfz-Verkehrsströmen auf Hauptachsen und Verkehrsvermeidung im Nebennetz

Tabelle 8: Verkehrsmittelbezogene Einzelziele im ÖPNV

Verkehrsmittelbezogene Einzelziele im ÖPNV (ÖV)	
ÖV 1	Erhöhung der ÖPNV-Nutzung
ÖV 2	Verbesserung des ÖPNV-Angebotes insbesondere für aufkommensstarke Bereiche der öffentlichen Infrastruktur (z. B. Fachhochschule, Schwimmbäder)
ÖV 3	Verbesserung der Kommunikation und des Marketings im ÖPNV
ÖV 4	Sicherung einer möglichst flächendeckenden Erschließung des gesamten SUK-Gebietes innerhalb eines Einzugsbereichs um Bushaltestellen von 400 m im Stadtgebiet und 800 m im Umland
ÖV 5	Verkürzung der Reisezeiten im ÖPNV
ÖV 6	Barrierefreiheit im ÖPNV im Hinblick auf den demografischen Wandel

Tabelle 9: Einzelziele im Kfz-Verkehr

Verkehrsmittelbezogene Einzelziele im Kfz-Verkehr (Kfz)	
Kfz 1	Reduzierung von Wartezeiten an Ampelkreuzungen
Kfz 2	Vermeidung von Überlastungen und Staus
Kfz 3	Vermeidung von Parksuchverkehr

7 Handlungsfelder und Maßnahmen

7.1 Einleitung

Programmatisch formulierte Handlungsfelder haben die Funktion, die Ziele des Masterplans zu konkretisieren. Auf der strategischen Ebene werden in den Handlungsfeldern Konzepte und Maßnahmen benannt und daraufhin erläutert, wie die o. g. verkehrlichen Einzelziele erreicht werden sollen. Parallel zu den klassischen Handlungsfeldern, wie dem ÖPNV oder dem MIV, werden u. a. innovative Aspekte, wie moderne und flexible Mobilitätsformen betrachtet.

Die Handlungsfelder wurden aus Maßnahmen vorheriger Pläne und Konzepte, Ideen der Stadtverwaltung und aus den Auswertungen der durchgeführten, teils öffentlichen, Veranstaltungen entwickelt. Hervorzuheben sind neben der projektbegleitenden Arbeitsgruppe (PAG) und der Lenkungsgruppe die Ergebnisse der Bürgerwerkstatt vom 9. Oktober 2015, die sich zu einem großen Teil in den Maßnahmen und Konzepten der Handlungsfelder wiederfinden.

Folgende Handlungsfelder wurden festgelegt:

- > Stadt- und Umfeldverträglichkeit (SUUV)
- > Nichtmotorisierter Individualverkehr (NMIV)
- > Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)
- > Motorisierter Individualverkehr (MIV) und Ruhender Verkehr (MIV+P)
- > Verknüpfung der Verkehrsträger und Moderne Mobilitätsformen (VUMM)

Die entwickelten, nachfolgend vorgeschlagenen Maßnahmen werden in Kapitel 9 tabellarisch und unterteilt nach den jeweiligen Handlungsfeldern aufgelistet. Diese zusammenfassende Übersicht beinhaltet mit dem Titel der Maßnahme bereits eine - idealerweise - selbsterklärende Beschreibung, was erreicht werden soll. Weitergehende Erklärungen über den Maßnahmentitel hinaus können den weiteren Anlagen entnommen werden, auf die in der Kommentarspalte verwiesen wird. Des Weiteren werden mit der Tabelle für jede Maßnahme ein örtlicher Bezug (Stadtgebiet, Gemeinden oder Umland), eine Schätzung von ungefähren Realisierungskosten, nötige vorausgesetzte Maßnahmen sowie eine Einordnung des anzustrebenden zeitlichen Umsetzungshorizontes (kurz-, mittel- oder langfristig) aufgelistet.

7.2 Handlungsfeld Stadt- und Umfeldverträglichkeit (SUUV)

7.2.1 Einführung

Die Erschließung der Stadt Heide und der Umlandgemeinden ist überwiegend vom MIV geprägt. Die Konsequenz ist die Bündelung starker Verkehrsströme auf den Ortsdurchfahrten, was zu erheblichen Verkehrsbelastungen und somit zu städtischen Unverträglichkeiten im Straßennetz führt.

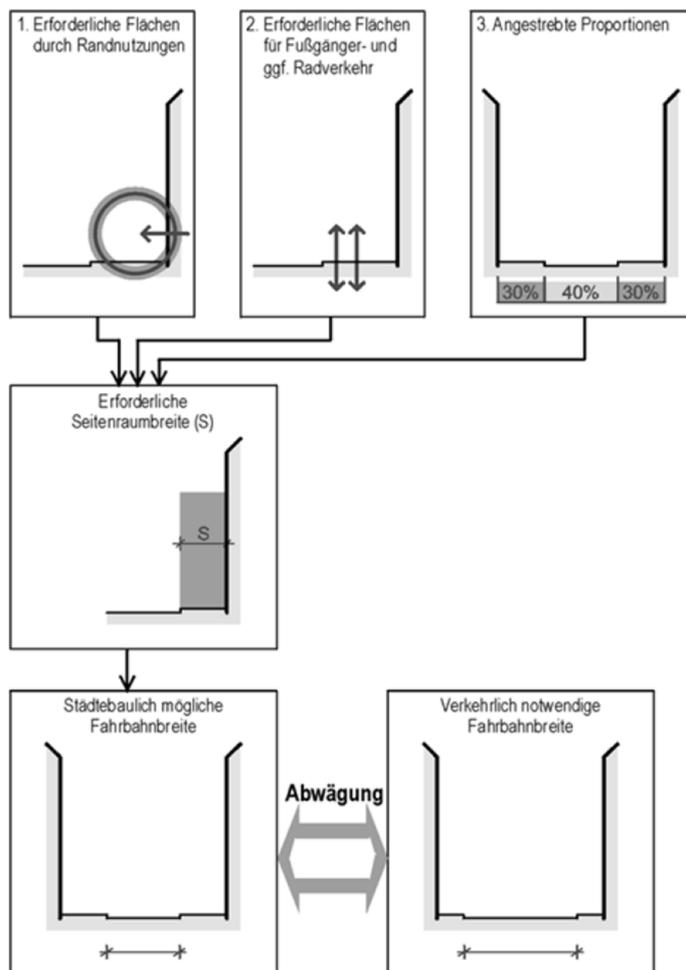
Eine stadt- und umfeldverträgliche Verkehrsabwicklung kann vor allem durch eine Entschleunigung des Verkehrs und eine Gleichberechtigung aller am Verkehr teilnehmenden Personen (von jung bis alt) erreicht werden. Einen wesentlichen Anteil an diesem Prozess hat eine adäquate Straßenraumgestaltung. Straßen erfüllen nicht nur eine Verkehrsfunktion, sondern sollten als städtebauliche Identifikationsräume zu begreifen sein. Sie können neben der Orientierung durch entsprechende Angebote für Aufenthalt und Bewegung die Bedürfnisse aller Nutzergruppen befriedigen und somit die gegenseitige Rücksichtnahme fördern.

Um den Kfz-Verkehr stadtverträglich abzuwickeln, ist v. a. eine integrierte Straßenraumgestaltung wichtig. In integrierten Straßenräumen sollen alle Nutzungen und Verkehrsträger möglichst gleichberechtigt berücksichtigt werden. Lärmbelastungen können ggf. durch lärmarme oder lärmabsorbierende Straßenoberflächen gemindert werden. Aber auch Barrierefreiheit und Querungsmöglichkeiten spielen bei der Umgestaltung eine wichtige Rolle. Das Handlungsfeld Nichtmotorisierter Individualverkehr (NMIV) profitiert ebenfalls von einer verträglichen Straßenraumgestaltung.

Das Verfahren der städtebaulichen Bemessung (vgl. Abb. 7.1), das zu einer gleichberechtigten Berücksichtigung unterschiedlicher Raumansprüche führen soll, wird als neuer Standard für die Umgestaltung empfohlen.

Mit abnehmender Hierarchie des Straßentyps und in Abhängigkeit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sowie des Gebietscharakters (Funktion der Straße, städtebauliche Merkmale) nimmt die erforderliche Fahrbahnbreite für den Kfz-Verkehr ab. Hierbei wird auch der mehrheitlich vorkommende Begegnungsfall berücksichtigt (z. B. Lkw/Lkw im Haupt- bzw. Nebennetz, Lkw/Pkw bei Sammel- bzw. Quartiersstraßen).

Abb. 7.1: Städtebauliche Bemessung von Straßenräumen



Quelle: RAS 06¹

Zur Erreichung dieser Verhältnisse müssen sich bei Infrastrukturmaßnahmen ergebende Spielräume (städtebauliche Aufwertungen) und Synergieeffekte genutzt werden (z. B. Neubau des Bahnhofs und seines Umfelds mit Verbindungsfunktionen zur Innenstadt).

Abgestimmt auf das Zielsystem sowie im Ergebnis der Schwachstellenanalyse und der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden die nachfolgend dargestellten Maßnahmen für das Handlungsfeld Stadt- und Umfeldverträglichkeit (SUUV) erarbeitet. Diese sind in den folgenden Abschnitten detailliert beschrieben.

¹ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (Ausgabe 2006)

Tabelle 10: Handlungsfeld Stadt- und Umfeldverträglichkeit

Handlungsfeld Stadt- und Umfeldverträglichkeit (SUUV)	
SUUV 1	Flächenhafte Verkehrsberuhigung durch Etablierung von Tempo-30 Zonen im gesamten Nebennetz
SUUV 2	Ausweisung verkehrsberuhigter Bereiche („Spielstraße“, Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich) z. B. im Schuhmacherort (ISEK)
SUUV 3	Reduzierung von Parkraum auf dem südlichen Marktplatz: Multifunktionale Nutzung des Platzes durch entsprechende Flächenaufteilung (bspw. temporäre Veranstaltungen in der Innenstadt wie City-Beachvolleyball im Sommer, Eisbahn im Winter) → ISEK
SUUV 4	Aufwertung der Achse Wasserturm – Wulf-Isebrand-Platz – Bahnhof bzw. Umgestaltung Knotenpunkt Wulf-Isebrand-Platz, Güter- und Bahnhofsstraße
SUUV 5	Wegnahme bzw. Abbruch der Stadtbrücke
SUUV 6	Umwidmung des Fritz-Thiedemann-Ringes zur B-Straße im Zusammenhang mit einer Abstufung der Ortsdurchfahrten B 5, B 203
SUUV 7	Ausweisung eines verkehrsberuhigten Bereiches Hinter der Kirche in Nordhastedt
SUUV 8	Einrichtung und Betrieb eines „ADR“-Parkplatzes für Gefahrgut

7.2.2 SUUV 1 Flächenhafte Verkehrsberuhigung

Die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit für Kfz trägt maßgeblich zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Reduzierung von Unfällen bei. Die Einführung einer flächenhaften Verkehrsberuhigung in der Region Heide (SUK-Region) erfolgt durch die hier vorgeschlagene Etablierung von Tempo 30-Zonen im gesamten Nebennetz (Wohn-, Sammel-, Quartier- und Geschäftsstraßen).

Gemäß der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung VwV-StVO (BRD, 2015) ist vor der Anordnung von Tempo 30-Zonen zunächst die Festlegung eines innerörtlichen Vorfahrtstraßennetzes durch Zeichen 306 (Vorfahrtstraße) zu bestimmen. Dieses Vorfahrtstraßennetz besteht in Heide aus Straßen für den überörtlichen Verkehr (Bundesfernstraßen, Landesstraßen, Kreisstraßen), die außerdem den Anforderungen des öffentlichen Personennahverkehrs und des Wirtschaftsverkehrs entsprechen (vgl. Hauptstraßen in Anlage 1.2 des Maßnahmenkatalogs).

Die Infrastruktur in Heide entstammt einer Zeit, als in der Verkehrsplanung dem Fußverkehr nur Restflächen zugeordnet wurden (autogerechte Stadt, zunächst Ermittlung der für den Kfz-Verkehr erforderlichen Fahrbahnbreite; Gehwege = verbleibender Restraum). Daher sind die Fahrbahflächen größtenteils überdimensioniert, d. h. in der Regel zu breit. Folglich sind ein Großteil der Straßen in Heide und Umland heute stark auf den motorisierten Verkehr ausgerichtet und bieten nur wenige Qualitäten für andere Nutzungen bzw. Gruppen (z. B. Nahmobilität, Anwohner). Dies führt dazu, dass die Verkehrssicherheit unter unangemessenen Geschwindigkeiten leidet. Aus diesem Grund werden zur Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeit effektive Kontrollmaßnahmen empfohlen.

Ziele dieser Maßnahme sind

- > Schutz der Bevölkerung durch die Erhöhung der Verkehrssicherheit, insbesondere der Schulwegsicherheit,
- > Reduzierung von Emissionen, v. a. Lärm und
- > Verbesserung der Wohn- und Aufenthaltsqualität.

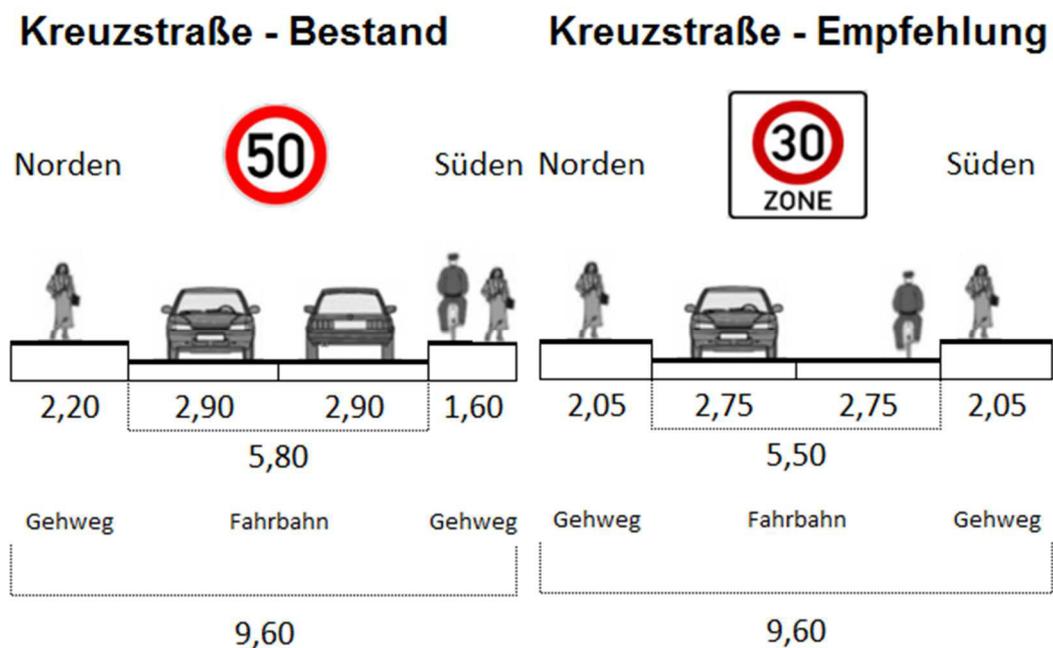
Ein wesentlicher Beitrag zur Geschwindigkeitsdämpfung sollte durch entsprechende bauliche Maßnahmen im Straßenraum verdeutlicht werden. Sie können sukzessive bei der Sanierung von Straßen umgesetzt werden.

Bei der Umgestaltung von Straßenabschnitten wird eine Ausrichtung an den Straßenkategorien der Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2008) empfohlen. Diese werden in den Richtlinien für die Anlagen von Stadtstraßen (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2006) weiter ausgeführt und mit konkreten Gestaltungsbeispielen für Straßenquerschnitte versehen.

Zur Geschwindigkeitsreduzierung sollten mehrere verkehrsberuhigende Maßnahmen miteinander kombiniert werden, da der Problematik der Geschwindigkeitsüberschreitung nicht mit Einzelmaßnahmen begegnet werden kann:

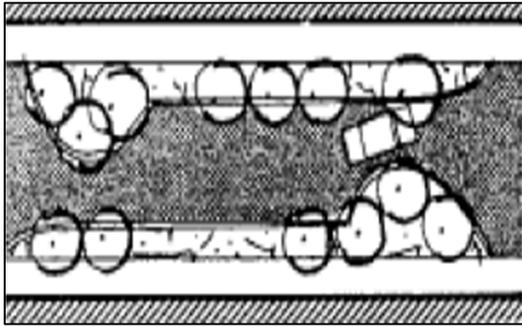
- > bei anstehenden Sanierungen linienhafte Verringerung des Fahrbahnquerschnitts.

Abb. 7.2: Vergleich der Querschnitte in der Kreuzstraße



- > punktuelle Verengungen in Kombination mit Versätzen durch seitliche Pflanzbeete oder vorgezogene Seitenräume, vor allem an Einfahrtsbereichen oder Fahrbahnteiler als Querungshilfe

Abb. 7.3: Versatz durch wechselseitige Einengung



- > Anordnung von Parkstreifen im Fahrbahnraum so, dass ein abwechslungsreicher Straßenraum und eine optische Unterbrechung geschaffen wird

Abb. 7.4: Wechselseitige Anordnung von Parkstreifen



- > Vermeidung und ggf. Rückbau von geschwindigkeitserhöhenden Elementen wie breite Querschnitte mit Mittelmarkierungen, Busbuchten, Vorfahrtsregelung im Nebennetz
- > Fahrbahnmarkierungen (z. B. Piktogramme „Kinder, Radfahrer“) oder Belagwechsel an Knotenpunkten im Nebennetz, Einmündungen, Eingängen zu Einrichtungen mit besonderem Schutzbedarf (z. B. Kitas, Schulen, Seniorenheime).

Abb. 7.5: Piktogramm spielender Kinder



- > punktuelle Teilaufpflasterungen (bei ÖPNV Plateaufpflasterungen) mindestens alle 50 m, wo Verkehrslärm vernachlässigbar ist
- > Aufpflasterungen an Knotenpunkten und Einmündungen des Nebennetzes

Abb. 7.6: Aufpflasterung am Knotenpunkt



Auch auf Hauptverkehrsstraßen in sensiblen Bereichen (wie an Schulen und Kindergärten) sowie in von Fußgängern und Radfahrern stark frequentierten Bereichen (Stadtteil- und Nahversorgungszentren) und an durch Lärm belasteten Straßen ist auf Abschnitten eine Geschwindigkeitssenkung zu empfehlen.

Eine Übersicht zu der gesetzlichen Grundlage, Voraussetzung und Umsetzung von Tempo 30-Zonen ist im Formblatt der Anlage 1.1 aufgeführt.

Aus der Etablierung von Tempo 30-Zonen im gesamten Nebennetz folgt:

- > Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn
- > Rückbau der Geschwindigkeits- und Radwegebeschilderung (vgl. Handlungsfeld NMIV, Maßnahme 1)
- > Demarkierung von Fahrbahnmarkierungen

7.2.3 SUUV 2 Ausweisung verkehrsberuhigter Bereiche, z. B. im Schumacherort

Verkehrsberuhigte Bereiche, umgangssprachlich häufig auch als „Spielstraßen“ bezeichnet, dienen der Verkehrsberuhigung. Innerhalb dieser Bereiche gilt:

- > Fußgänger dürfen die Straße in ihrer ganzen Breite benutzen; Kinderspiele sind überall erlaubt
- > Der Fahrzeugverkehr muss Schrittgeschwindigkeit einhalten
- > Die Fahrzeugführer dürfen die Fußgänger weder gefährden noch behindern; wenn nötig, müssen sie warten
- > Die Fußgänger dürfen den Fahrverkehr nicht unnötig behindern

Ziele der verkehrsberuhigten Bereiche sind

- > Schutz der Bevölkerung durch die Erhöhung der Verkehrssicherheit, insbesondere der Schulwegsicherheit
- > Reduzierung von Emissionen, v. a. Lärm
- > Verbesserung der Wohn- und Aufenthaltsqualität

Abb. 7.7: Beschilderung verkehrsberuhigter Bereiche



Zeichen 325.1

Beginn eines

Verkehrsberuhigten Bereichs

Zeichen 325.2

Ende eines

Verkehrsberuhigten Bereichs

Verkehrsberuhigte Bereiche sind für einzelne Straßen oder für Bereiche mit überwiegender Aufenthaltsfunktion und sehr geringem Verkehr geeignet. Folgende Voraussetzungen sind notwendig bzw. müssen hergestellt werden.

- > Der vorgeschlagene Bereich vermittelt durch seine besondere Gestaltung den Eindruck, dass die Aufenthaltsfunktion überwiegt und der Fahrzeugverkehr eine untergeordnete Bedeutung hat
- > Ein erforderlicher bzw. typischer niveaugleicher Ausbau ist für die ganze Straßenbreite vorhanden
- > Vorsorge für den ruhenden Verkehr (nicht durch Zeichen 314, sondern durch Markierungen)

Die flächendeckende Ausweisung verkehrsberuhigter Bereiche bietet sich neben dem Bereich im Schuhmacherort - wo alle o. g. Kriterien erfüllt sind und die Umsetzung durch eine Änderung der Beschilderung erfolgen kann (vgl. Kapitel 4.1.8 und Anlage 2.1 des Maßnahmenkatalogs) – in folgenden Bereichen an:

- > Verlängerung Süderstraße (Fußgängerzone), Hafenstraße
- > Neue Anlage, Postelweg, Rathausdrift
- > Östliche Marktseite (vgl. 7.2.4)
- > Lüttenheid (vor Museumsinsel)
- > Tivolistraße, Bergstraße, Turnstraße
- > evtl. Österweide am Standort des jetzigen Omnibusbahnhofs (nach Neuordnung dieses Bereichs)

Weitere mögliche verkehrsberuhigte Bereiche werden, wo es möglich ist, vor Schulen und Kitas empfohlen. Bei den Empfehlungen ist zu beachten, dass die potenziellen Standorte überprüft werden müssen und in vielen Fällen davon ausgegangen werden kann, dass ein umfangreicher Ausbau zur Herstellung des o. g. baulichen Zustandes (Niveaugleichheit) notwendig ist. Verkehrsberuhigte Bereiche sollten generell an folgenden Stellen geprüft werden:

- > vor Schulen und Kindergärten
- > beim Neubau von Wohnstraßen
- > an Stellen mit hoher/sehr hoher Umfeldsensibilität – siehe Anlage 4.4.1 des Zwischenberichts

- > an Straßen im Innenstadtbereich mit geringer Verkehrsbedeutung, die keine Fahrradstraßen sind, z. B.: Kleine und Große Westerstraße, Dohnstraße, Louisenstraße, Klaus-Harms-Straße, Kaiser-Wilhelm-Platz

Langfristig ist an o. g. Stellen auch eine Umsetzung als Shared Space-Bereich bzw. Begegnungszone denkbar.

Shared Space – Englisch für „geteilter Raum“ – beschreibt ein Konzept im Mischungsprinzip, welches die unterschiedlichen Nutzungsbedürfnisse an den öffentlichen Raum besser verknüpfen will. Die Nutzung „Verkehr“ ist hier eine von vielen Nutzungen. Gestalterisch wird der „selbsterklärende“ Raum angestrebt, der gleichberechtigt von allen Verkehrsteilnehmern, Autofahrerinnen, Fußgängern und Radfahrern genutzt werden kann. Dazu wird im Shared Space-Konzept vollständig auf Verkehrszeichen und Lichtsignalanlagen verzichtet. Auf diese Weise wird ein subjektives Gefühl der Verunsicherung erzeugt, weil keiner der Verkehrsteilnehmer vorfahrtsberechtigt ist. Dadurch entstehen eine Verkehrsberuhigung und ein sozialeres Verkehrsverhalten; die Verkehrssicherheit wird erhöht.

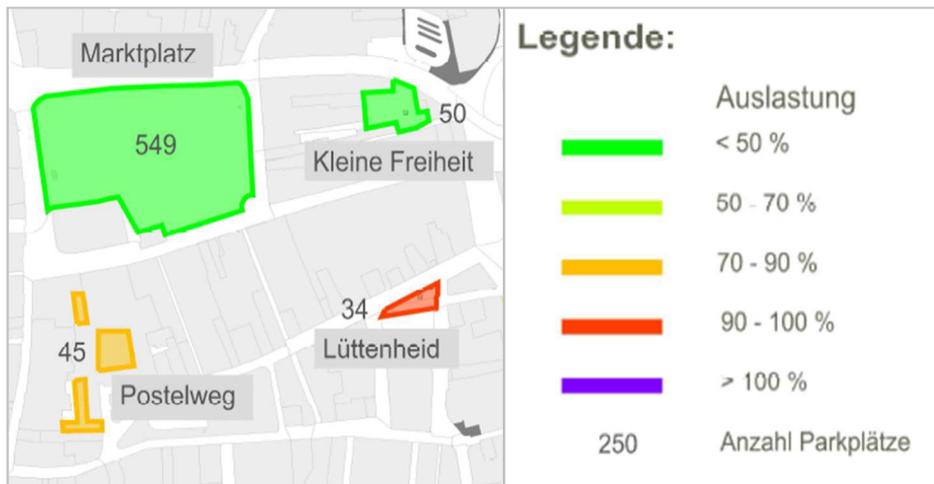
Begegnungszonen sind eine in der Schweiz etablierte Sonderform des Shared Space für Straßen in Wohn- und Geschäftsbereichen, auf denen Fußgänger Vortritt vor dem motorisierten Verkehr haben und den gesamten Straßenraum nutzen dürfen. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit ist auf 20 km/h beschränkt. Die Ausstattung orientiert sich weniger an aufwändigen Umbauten als vielmehr an kostengünstigeren „weichen“ Gestaltungselementen wie auffälligen Bodenmarkierungen, Bänken oder Hinweistafeln. Ziel ist es, Straßenflächen zu mehr als „nur“ dem Autoverkehr zu nutzen. Gegenüber den „klassischen“ verkehrsberuhigten Bereichen haben sie den Vorteil, dass sie nicht mit teuren, vollständigen Umbaumaßnahmen des Straßenraums verbunden sind, sondern vielmehr flexibel an die straßenräumliche Ausgangssituation angepasst werden können.

7.2.4 SUUV 3 Reduzierung von Parkraum auf dem südlichen Marktplatz

Der „Heider Marktplatz“ ist als wesentlicher stadträumlicher Attraktor und Kommunikationsmittelpunkt hervorzuheben und Ortskern bestimmend. Als größter Marktplatz in Deutschland ist er überregional bekannt. Allerdings wird der Marktplatz außer an Markttagen und temporären Veranstaltungen vorwiegend als Parkplatz genutzt, wodurch seine Funktion als Ort der Begegnung und des Verweilens eingeschränkt wird.

Die im Rahmen der Bestandsaufnahme erhobene Parkplatzauslastung lag vormittags, mittags als auch nachmittags bei unter 50 %. Die folgende Abbildung zeigt die vormittägliche Parkraumauslastung im Zentrum Heides (vgl. Anlage 5.4 des Zwischenberichts).

Abb. 7.8: Vormittägliche Parkraumauslastung im Zentrum Heides



Aus diesem Grund wird angeregt, zumindest die Fläche zwischen Kirche und Markt-Ostseite von den Parkplätzen zu befreien. Die Wegnahmen der Parkflächen in diesem Bereich könnten bei entsprechender Nutzung der Bevölkerung (z. B. durch Außengastronomie) sukzessive erweitert werden. Die Reduzierung von Parkraum hätte zudem den Vorteil, die an der Markt-Ostseite liegende Zu- und Abfahrt nach Norden zu verschieben und dadurch neue Potenzialflächen zu schaffen, um beispielsweise einen verkehrsberuhigten Bereich einzurichten. Im Falle einer Verkehrsberuhigung des gesamten Bereichs östlich des Marktplatzes könnte durch die Verbindung zum Schuhmacherort eine verkehrsberuhigte Achse geschaffen werden (vgl. folgende Abb.)

Abb. 7.9: Vorschlag zur Reduzierung von Parkraum auf dem südlichen Marktplatz



7.2.5 SUUV 4 Aufwertung Wulf-Isebrand-Platz

Am Wulf-Isebrand-Platz werden im Zusammenhang mit der Stadtbrücke die Auswirkungen der in den 1970er Jahren umgesetzten Planungen nach dem Leitbild der autogerechten Stadt deutlich. Dabei stand die Priorisierung des Kfz-Verkehrs im Vordergrund, was sich am immensen Flächenverbrauch (Fahrbahnfläche und Radien) und damit verbunden am geringen Platz auf den Nebenanlagen für die Fußgänger und Radfahrer zeigt (vgl. Bild 1 und 2).

Bild 1: Knotenpunkt Wulf-Isebrand-Platz/Bahnhofstraße/Brahmsstraße



Bild 2: Wulf-Isebrand-Platz, Blickrichtung Süden



Aus diesem Grund wird im Rahmen des Vorschlags zur Aufwertung des Wulf-Isebrand-Platzes untersucht, wie aufbauend auf dem Rahmenplan zum Bahnhofsumfeld durch eine kompaktere Straßenraumgestaltung mehr Fläche für den nicht motorisierten Verkehr (NMIV) geschaffen werden kann.

Abb. 7.10: Rahmenplan zum Bahnhofsumfeld, Auszug



Der Rahmenplan sieht bereits die folgenden Gestaltungsparameter vor:

- > Ausführung des Knotenpunktes Wulf-Isebrand-Platz/ Lüttenheid/ Bahnhofsvorplatz ohne Kreisverkehr (dadurch geringer Flächenverbrauch)
- > Hervorhebung der Fuß- und Radquerungen (Materialwahl)
- > Vorrang für Fahrräder in der Achse Friedrichstraße – Bahntunnel
- > Vorrang für kreuzende Fußgänger zwischen Friedrichstraße und Bahnhof

In Zusammenhang mit einer Geschwindigkeitsreduzierung gemäß der Maßnahme SUUV 1 Flächenhafte Verkehrsberuhigung wird

- > die Stadt- und Umfeldverträglichkeit gesteigert,
- > die Bevölkerung durch die Erhöhung der Verkehrssicherheit, insbesondere der Schulwegsicherheit geschützt und
- > Wohn- und Aufenthaltsqualität verbessert.

In diesem Bereich ist auch die Umsetzung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs denkbar. Diese können gemäß StVO² in zentralen städtischen Bereichen mit hohem Fußgängeraufkommen und überwiegender Aufenthaltsfunktion angeordnet und als Tempo 10- oder Tempo 20-Zone Anwendung finden.

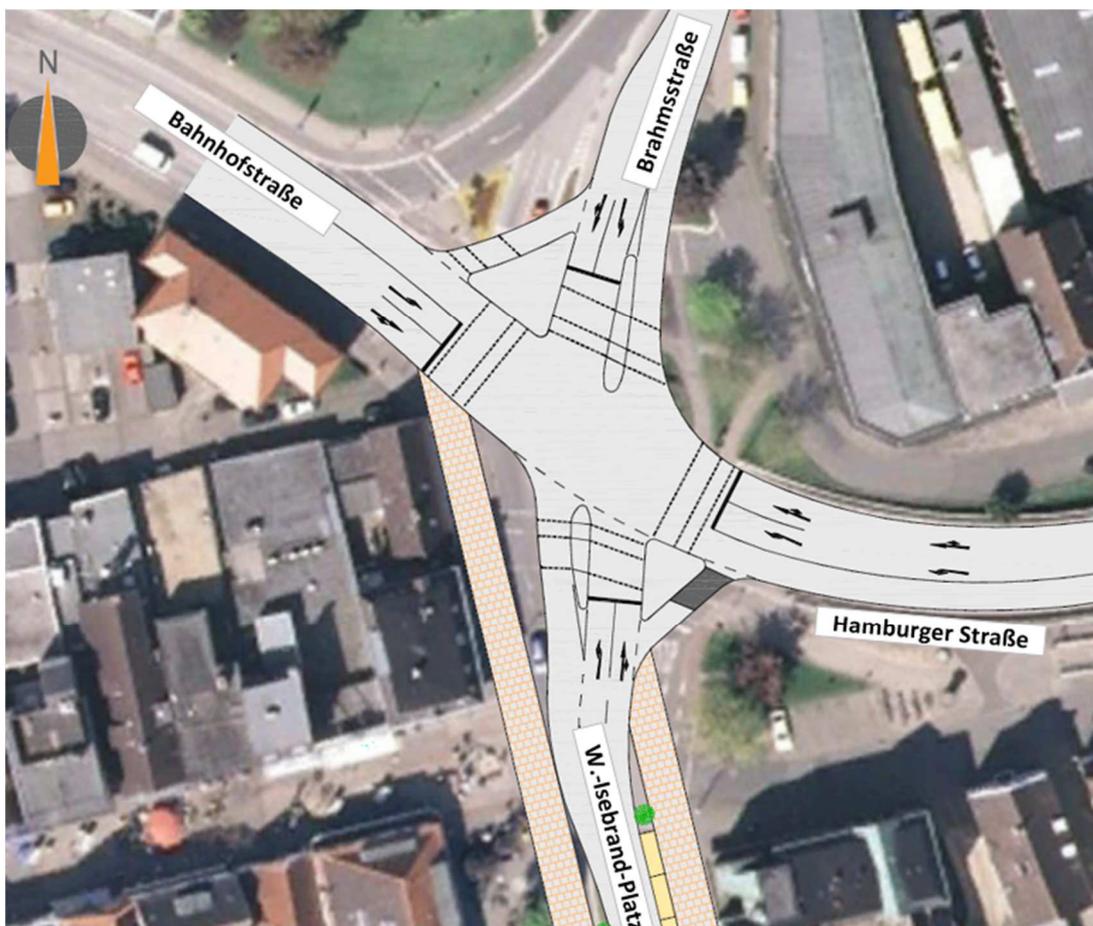
² StVO § 45 Abs. 1d

Wegen der Funktion des Wulf-Isebrand-Platzes als Hauptverbindung zum Bahnhof ist die Einbindung bzw. Abstimmung mit der SVG (als Aufgabenträger des Regionalverkehrs) und der Stadt Heide bzw. der Autokraft GmbH (als Aufgabenträger des Stadtverkehrs) Voraussetzung für eine mögliche Umgestaltung. Weiter sollte bei der Umsetzung eine umfangreiche Öffentlichkeitsbeteiligung stattfinden und v. a. die Anlieger und besonders der anliegenden Einzelhändler beteiligt und die Planung miteinbezogen werden.

Vor dem Hintergrund der vorgesehenen Umgestaltung bzw. Neubaus des Bahnhofsvorplatzes im Zuge der Planung des Gemeinsamen Dienstleistungszentrums des Kreises Dithmarschen und der Stadt Heide und der Verlegung des Zentralen Omnibusbahnhofs (ZOB) ist die Umgestaltung des Wulf-Isebrand-Platzes ein erster Schritt zur Schaffung einer Aufwertung der Achse vom Waserturm bis zur Güterstraße.

Eine mögliche Umgestaltung des Knotenpunktes Wulf-Isebrand-Platz/Bahnhofstraße/Brahmsstraße als nördlicher Abschluss des Wulf-Isebrand-Platzes und als Verknüpfungspunkt mit dem übergeordneten Straßennetz ist nachstehend skizziert. Ziel ist auch hier eine Verringerung des Flächenverbrauchs durch den Kfz-Verkehr und die Schaffung größerer Flächen in den Nebenanlagen für die Fußgänger und Radfahrer.

Abb. 7.11: Umgestaltung Knotenpunkt Wulf-Isebrand-Platz/Bahnhofstr./Brahmsstr.



7.2.6 SUUV 5 Wegnahme bzw. Abbruch der Stadtbrücke

Wie schon im letzten Kapitel erwähnt, entstand die Stadtbrücke in Heide in einer Zeit, als sich alle Planungsmaßnahmen dem ungehinderten Verkehrsfluss des Autos unterordnen mussten. Daher ist die Benutzung der Brücke ausschließlich dem Kfz-Verkehr vorbehalten. Die damit einhergehenden negativen Auswirkungen werden heute sichtbar. Von der Bevölkerung wird die parallel verlaufende Unterführung trotz guter Beleuchtung als Angstraum empfunden. Darüber hinaus ist die Unterführung nach Aussagen von Nutzern für die Begegnung von Radfahrern zu schmal, woraus Sicherheitseinschränkungen resultieren bzw. unsichere Radfahrer die Unterführung nicht mehr nutzen.

Gemäß den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)³ und der Betrachtung eines einseitigen Zweirichtungsradwegs sind Breiten von 3 m⁴ notwendig, zzgl. eines beidseitigen Sicherheitstrennstreifens von 0,75 m. Das ergibt in der Summe eine empfohlene lichte Breite von 4,5 m, die wie in Bild 3 zu erkennen im Verlauf der Unterführung nicht annähernd eingehalten bzw. erreicht wird.

Bild 3: Unterführung der Gleisanlagen für den NMIV –links Radweg; rechts Fußweg



Neben dem unschönen Erscheinungsbild sind die Platzverhältnisse und somit die Fahrbahnfläche unter der Brücke eng und somit auch für den Kfz-Verkehr ungünstig.

Obwohl der Abriss der Stadtbrücke im Rahmen des ISEK diskutiert und der Erhalt als Teil eines städtebaulichen Misstands erachtet wurde, erfolgte keine Vertiefung dieser Maßnahme. Nach

³ Ausgabe 2010

⁴ 2,5 m bei geringer Radverkehrsstärke (hier nicht zutreffend)

Angaben der Stadt Heide ist die Brücke im Gegensatz zu vielen anderen Brücken in Deutschland in gutem Zustand und somit nicht sanierungsbedürftig. Dennoch wird an dieser Stelle aus gutachterlicher Sicht im Sanierungsfall kein Ersatzneubau der Stadtbrücke empfohlen.

Dies hat im Falle eines niveaugleichen Bahnübergangs den Vorteil einer entlastenden Wirkung auf die Innenstadt. Durch die zu erwartenden Wartezeiten vor dem Bahnübergang wird eine Verlagerung auf den Fritz-Thiedemann-Ring erzielt. Darüber hinaus erfolgt eine Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer, wodurch sich die Bedingungen für den NMIV verbessern. Die Maßnahme bietet zudem durch die Reduzierung des Kfz-Verkehrs die Chance einer Aufwertung der Hamburger Straße.

7.2.7 SUUV 6 Umwidmung des Fritz-Thiedemann-Ringes

Im Rahmen der Masterplan-Erarbeitung wurde ein Vorrangstraßennetz mit folgenden Abstufungen definiert:

- > Hauptverkehrsstraßen mit überwiegend überörtlicher Funktion:
Diese bestehen aus den Bundes-, Landes- und Kreisstraßen.
- > Hauptverkehrsstraßen mit überwiegender örtlicher Verbindungsfunktion:
Diese sind in der Regel sonstige verkehrswichtige Straßen.
- > Hauptsammelstraßen:
Diese Straßen übernehmen Bündelungsfunktionen auf Stadtteilebene.

Das Vorrangstraßennetz in Heide kann der Darstellung in Anlage 4.3.1 des Zwischenberichts entnommen werden. Das sternförmig zusammenlaufende Straßennetz in Heide besteht aus Hauptverkehrsstraßen mit überwiegend überörtlicher Funktion. Dies führt dazu, dass durch die Beschilderung der Kfz-Verkehr aus allen Richtungen kommend durch das Zentrum Heides geleitet wird.

Durch die Umwidmung des Fritz-Thiedemann-Ringes zur Bundesstraße im Zusammenhang mit einer Abstufung der Ortsdurchfahrten B 5 und B 203 wird eine Verlagerung des diagonal durch Heide verlaufenden Verkehrs erreicht (vgl. Anlage 4.1 des Maßnahmenkatalogs). Zusätzlich wird durch die Verlegung der L 150 ebenfalls auf den Fritz-Thiedemann-Ring die Nordostachse auf die Umgehungsstraße verlagert.

Zusammengefasst ergeben sich somit folgende Ziele bzw. Vorteile:

- > Verlagerung des Durchgangsverkehrs
- > Entlastung des innerörtlichen Netzes
- > Reduzierung von Emissionen, v. a. Lärm
- > Erhöhung der Verkehrssicherheit
- > Erhöhung der Fußgänger- und Radfahreranteile am innerörtlichen Gesamtverkehr

Aus der beschriebenen Umwidmung resultiert, dass die Straßenbaulast und somit die Entscheidungshoheit über die betreffenden Abschnitte der B5 und B203 (vgl. Anlage 4.1 des Maßnah-

menkatalogs) bei der Stadt Heide liegen. Dies hat den Vorteil, dass verkehrsberuhigende Maßnahmen (z. B. Querschnittsreduzierungen und dadurch Verbreiterung der Nebenanlagen, Geschwindigkeitsreduzierungen) umgesetzt werden können.

Die Übernahme der Straßenbaulast bringt allerdings durch entstehende Pflege-, Instandhaltungs- und Sanierungsmaßnahmen auch den Nachteil hoher Kosten mit sich.

7.2.8 SUUV 7 Ausweisung eines verkehrsberuhigten Bereiches Hinter der Kirche in Nordhastedt

Durch die Ausweisung eines verkehrsberuhigten Bereiches wird eine wohnungsnaher Bewegungs- und Spielmöglichkeit für Kinder im öffentlichen Straßenraum und zugleich auch ein Aufenthaltsangebot für alle Altersgruppen geschaffen. Neben der Verbesserung der Umfeldqualität im Wohnquartier wird die angestrebte Senkung der Fahrgeschwindigkeiten auch allgemein als Verbesserung der Wohnqualität wahrgenommen.

Die Straße Hinter der Kirche in Nordhastedt wird als Teil einer Abkürzung (zwischen der L 316 und der L 147) durch die Meiereistraße genutzt. Aus der Bebauung am Abzweig Meiereistraße/Hinter der Kirche resultiert eine schlechte Einsehbarkeit, die in Verbindung mit überhöhten Geschwindigkeiten nach Aussagen der anliegenden Bevölkerung schon zu zahlreichen Beinaheunfällen führte.

Aus diesem Grund wird zur wirksamen Reduzierung der Geschwindigkeit und damit zur Erhöhung der Verkehrssicherheit die Ausweisung eines verkehrsberuhigten Bereiches gemäß Kapitel 7.2.3 vorgeschlagen. Das bedeutet, dass gemäß StVO ein niveaugleicher Ausbau hergestellt werden muss, um den Aufenthaltscharakter und die gleichberechtigte Nutzung durch Fußgänger, Radfahrer und Kraftfahrer zu verdeutlichen.

Um diesen aufwendigen und teuren Umbau zu umgehen, könnte dem 1996 in Freiburg entwickelten Konzept zur nachträglichen Umwandlung bestehender Wohnstraßen in verkehrsberuhigte Bereiche gefolgt werden. Hiernach wird, sofern dies von den Anwohnern mehrheitlich befürwortet und nach sorgfältiger Prüfung, die bestehende Straße so umgestaltet, dass diese den Anforderungen eines verkehrsberuhigten Bereiches entspricht.

Das Konzept der Stadt Freiburg sieht vor, mit einfachen Mitteln einzelne Straßen so umzugestalten, dass diese vom Verkehrsteilnehmer neben der Beschilderung auch im Charakter als "Spielstraße" wahrgenommen werden. Hierfür werden in der betreffenden Straße Querstreifen und Poller im Eingangsbereich, farbige Bodenpiktogramme, Einengungen, versetzte Parkplätze und gesonderte Spielbereiche angeordnet. Dabei ist zu beachten, dass es durch die damit verbundene Neuaufteilung der Flächen zugunsten der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität zu einer Verringerung von Parkmöglichkeiten kommen kann.

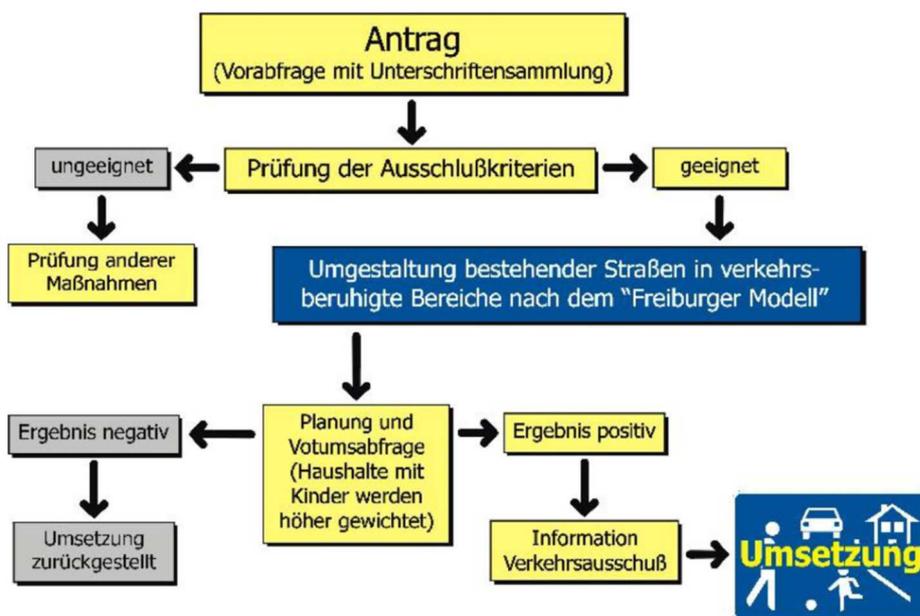
Bild 4: Einrichtung verkehrsberuhigter Bereiche in bestehenden Wohnstraßen



Quelle: Stadt Freiburg

Bei der Umwandlung einer bestehenden Wohnstraße in einen verkehrsberuhigten Bereich ist eine breite Zustimmung der Anwohner notwendig. Bei entsprechender Eignung sollte deshalb vom zuständigen Straßenbaulastträger (hier: Bauamt) eine förmliche „Votumsabfrage“ unter allen Anwohnern der Straße bzw. des betreffenden Straßenabschnittes durchgeführt werden. Dieser ist eine leicht zu verstehende konkrete Planung beizufügen, aus der sich erkennen lässt, welche Konsequenzen aus der Ausweisung eines verkehrsberuhigten Bereichs resultieren.

Abb. 7.12: Ablaufschema des „Freiburger Modells“



Quelle: Stadt Freiburg

7.2.9 SUUV 8 Einrichtung und Betrieb eines „ADR“-Parkplatzes für Gefahrgut

Aus den Ergebnissen der Haushaltsbefragung und während der Bürgerbeteiligungen wurde immer wieder der Missbrauch des innerstädtischen Parkraums durch Gefahrguttransporter thematisiert. Dementsprechend ist wegen des Fehlens von Lkw-Stellplätzen und dem daraus resultierenden Wildparken von Lkw, teilweise mit Gefahrgut, auf die Wichtigkeit dieses Problems hinzuweisen.

Der erste Schritt zur Verringerung dieses Problems ist die Kontrolle beliebter Haltepunkte von Gefahrguttransportern und die Vollstreckung von Bußgeldern durch das Ordnungsamt der Stadt Heide. Allerdings führt dieser Schritt nur zu einer Verlagerung des Problems.

In der Verordnung über die innerstaatliche und grenzüberschreitende Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße, mit Eisenbahnen und auf Binnengewässern (BRD, 2017) sind die Pflichten und Verantwortlichkeiten zur Sicherung, Beleuchtung und Gestaltung u. a. für Abstellplätze von Gefahrgutfahrzeugen geregelt. Im Zusammenhang mit Gefahrguttransporten auf den Straßen der SUK-Region gilt das Europäische Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße („ADR“: Accord européen relatif au transport international des marchandises Dangereuses par Route).

Darin heißt es, dass Gefahrgutfahrzeuge überwacht oder unzugänglich abgestellt werden müssen. Weiter darf ein Gefahrgutfahrzeug, wenn keine anderen Parkmöglichkeiten vorhanden sind und geeignete Sicherheitsmaßnahmen getroffen wurden, abseits an einem Platz geparkt werden, wenn den in den nachstehenden Absätzen genannten Bedingungen entsprochen wird:

- a) „ein Parkplatz, der von einem Beauftragten, der über die Art der Ladung und den Aufenthaltsort des Fahrzeugführers unterrichtet sein muss, bewacht wird“,
- b) „ein öffentlicher oder privater Parkplatz, auf dem für das Fahrzeug wahrscheinlich nicht die Gefahr besteht, durch andere Fahrzeuge beschädigt zu werden“.
- c) „eine abseits von öffentlichen Hauptverkehrswegen und Wohngebieten gelegene geeignete Freifläche, die normalerweise nicht als öffentlicher Durchgangs- oder Versammlungsort dient“.

Weiter dürfen Parkplätze nach Absatz b) nur benutzt werden, wenn solche nach Absatz a) nicht vorhanden sind und welche nach Absatz c) nur benutzt werden, wenn solche nach den Absätzen a) und b) fehlen.

Das bedeutet, dass das Problem in Heide durch die Errichtung und den Betrieb eines Parkplatzes gemäß den o. g. Vorgaben des ADR gelöst werden kann. Ein möglicher Standort des Parkplatzes sollte nach Möglichkeit in unmittelbarer Nähe zur Raffinerie und der Anschlussstelle Heide-Süd an der B 5 zwischen Heide und Hemmingstedt liegen.

7.3 Handlungsfeld Nichtmotorisierter Individualverkehr (NMIV)

7.3.1 Einführung

Im Kontext des nichtmotorisierten Individualverkehrs (NMIV) wird als Ziel dieses Handlungsfeldes vor allem die Stärkung der Nahmobilität verstanden. Mit Nahmobilität ist der Bezug zu kurzen Wegen, Angeboten und Gelegenheiten gemeint, die es ermöglichen, Aktivitäten in der näheren Umgebung (Quartier oder Ortsteil) auszuüben.

Die Nahmobilität zielt neben der Stärkung des nichtmotorisierten Fuß- und Radverkehrs auch auf die Erhöhung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum und die damit verbundene Stärkung der Sozialfunktion ab. Unterstrichen wird dies durch die „Schaffung einer Lebendigen Innenstadt“, dem Leitziel des Integrierten Stadtentwicklungskonzepts Heides (ISEK).

Auch bezüglich des demographischen Wandels wird das Thema immer wichtiger. Wie nachgewiesen, ist der Nahraumbezug von älteren Menschen sehr hoch und kann bei vorhandenen günstigen Randbedingungen zu eigenständigen Lebensweisen bis ins hohe Alter führen.

Grundvoraussetzung ist eine eindeutige, nutzungssichere und angepasste Führung von Fuß- und Radverkehr in einer kompakten und v. a. barrierefreien Siedlungsstruktur.

In dieser Struktur sollten sich zwei Personen bequem auf einem Gehweg begegnen können und ausreichend Sicherheitsabstand zur Fahrbahn sowie zu Begrenzungen auf der Innenseite zur Verfügung stehen. Die in den RASSt angegebene Mindestbreite von i. d. R. mehr als 2 m; (besser: $\geq 2,50$ m) ist daher als Minimum anzusehen. Ausnahmen davon treten in Heide häufig durch stark eingeschränkte Flächenverfügbarkeiten oder Engstellen auf.

Aufgrund des höheren Fußgängeraufkommens in Straßen mit einer intensiven Nutzung im Seitenraum, wie z. B. Geschäftsstraßen sollte u. a. wegen der weiteren Flächenbedarfe (Flächen für Geschäftsauslagen, Bepflanzung und Aufenthalt sowie für Radabstellanlagen) erheblich größere Gehwegbreiten vorgesehen werden. Zudem sollten zur Herstellung der Barrierefreiheit entsprechende Leitstrukturen angelegt werden.

Dahingehend wurde das Handlungsfeld Nichtmotorisierter Individualverkehr (NMIV) für Heide identifiziert, für das im Folgenden zielführende Maßnahmenvorschläge erarbeitet worden sind.

Tabelle 11: Handlungsfeld Nichtmotorisierter Individualverkehr

Handlungsfeld Nichtmotorisierter Individualverkehr (NMIV)	
NMIV 1	Umsetzung des Grundsatzurteils des BVerwG von 2010 zur Radwegebenutzungspflicht mittels einer Überprüfung der Beschilderung
NMIV 2	Vermeidung gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr auf Nebenanlagen (gemeinsame Geh- und Radwege), besonders im Zulauf von zentralen Einrichtungen
NMIV 3	Radverkehrskonzept: vorhandene Radverkehrsinfrastruktur in der Region systematisch erfassen, Umbau- /Sanierungsbedarf bestimmen, systematisch an die geltenden Qualitätsstandards hinsichtlich Sicherheit und Komfort anpassen (Dimensionierung, Führung in Knotenpunkten, Querungen, Befahrbarkeit, Beleuchtung, etc.), flächendeckendes Radverkehrsnetz für die Region unter systematischer Einbeziehung aller relevanten Ziele entwickeln und durchgehend beschildern → Alltags- und Freizeitnetz
NMIV 4	Flächendeckend ausgerichtetes Konzept zum Fahrradparken, ggf. auch für Verleihsysteme entwickeln, vorhandene Fahrradabstellanlagen auf Qualität prüfen und bei Bedarf erweitern
NMIV 5	Einführung von Informationskampagnen Radverkehr und Zu Fuß gehen
NMIV 6	Umsetzung des aktuellen Regelwerks bei allen laufenden und zukünftigen Bauvorhaben
NMIV 7	Umgestaltung der Achse Loher Weg, Blumen Straße, Süderstraße, Hafenstraße, Neue Anlage, Lüttenheid, Grüner Weg
NMIV 8	Prüfung der Umsetzung einer Grünverbindung zwischen Bahnhof und Heide-Süd bis zum Fehrsplatz als Fuß- und Radwegeverbindung auf ehemaligen Bahnflächen
NMIV 9	Temporäre Freigabe der Fußgängerzone für Radfahrer (z. B. 20 bis 9 Uhr)

7.3.2 NMIV 1 Umsetzung des Grundsatzurteils zur Radwegebenutzungspflicht

Laut der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung VwV-StVO (BRD, 2015) sind baulich angelegte Radwege und Radfahrstreifen dann benutzungspflichtig, wenn sie mit Zeichen 237, gemeinsame Geh- und Radwege mit Zeichen 240 und getrennte Rad- und Gehwege mit Zeichen 241 gekennzeichnet sind.

Abb. 7.13: Beschilderung bei Benutzungspflicht



Voraussetzung für die Anordnung einer Benutzungspflicht ist, dass ausreichende Flächen für den Fußgängerverkehr zur Verfügung stehen.

Daher legt die VwV-StVO die gesetzlichen Mindeststandards für Radwegebreiten fest. Bei Anordnung durch Zeichen 237 betragen diese für

- > baulich angelegte Radwege möglichst 2,00 m (mindestens 1,50 m),
- > Radfahrstreifen möglichst 1,85 m (mindestens 1,50 m),
- > gemeinsame Fuß- und Radwege mindestens 2,50 m
- > getrennte Fuß- und Radwege mindestens 1,50 m (für den Radweg)

und liegen somit nur gering unter den Anforderungen der ERA und der Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06).

Für Anlagen außerhalb dieser Mindeststandards wurde bereits vor über zehn Jahren die allgemeine Benutzungspflicht aus der Straßenverkehrsordnung – StVO – gestrichen (BRD, 2016), weshalb an dieser Stelle die o. g. Beschilderung zu entfernen ist. Dennoch befinden sich in Heide nach wie vor zahlreiche als benutzungspflichtig gekennzeichnete Radwege wie beispielsweise in der Mühlenstraße (Bild 5).

Bild 5: Gemeinsamer Fuß- und Radweg in der Mühlenstraße in Heide



Das bedeutet, dass Radfahrer Wege, die teilweise nicht den Regeln der Technik entsprechen, benutzen müssen.

Die Benutzungspflicht muss überprüft werden und die Demontage unzulässiger Verkehrsschilder mit Zeichen 237 (Radweg), 240 (Gemeinsamer Geh- und Radweg) und 241 (Getrennter Geh- und Radweg) erfolgen.

Nach Umsetzung der Maßnahme SUUV 1 (vgl. Kapitel 0) muss dies auch im Nebennetz gemäß Anlage 5.2 des Maßnahmenkatalogs erfolgen.

Nur in Ausnahmefällen, z. B. bei sehr hohen Verkehrsstärken können Radwege mit Zeichen 237 (Radweg) als benutzungspflichtig gekennzeichnet werden.

7.3.3 NMIV 2 Vermeidung gemeinsamer Führung von Fuß- und Radverkehr

Auf außerörtlichen Abschnitten sollte der Radverkehr räumlich von der Fahrbahn abgesetzt geführt werden. Je nach Frequentierung durch den Fuß- und Radverkehr kommen hier bei erhöhtem Fußgänger- und Radfahreraufkommen getrennte Geh-/Radwege oder in absoluten Ausnahmefällen bei sehr geringem Aufkommen gemeinsame Geh-/Radwege in Frage (vgl. Anlage 6.1 des Maßnahmenkatalogs). Innerorts sollte der Radverkehr wenn immer möglich auf der Fahrbahn geführt werden, entweder mittels einer separaten Infrastruktur (Schutz- oder Radfahrstreifen) oder gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr im Mischverkehr.

Vor allem innerorts sind gemeinsame Geh- und Radwege häufig Ursache für Konfliktsituationen. Dabei kommt es nicht selten zur Behinderung, Gefährdung oder sogar Verletzung von Fußgängern. Auf der anderen Seite werden Radfahrende häufig durch Fußgänger beeinträchtigt und es kann zu Ausweichmanövern kommen, die für beide Seiten gefährlich sind (vgl. Bild 6).

Bild 6: Konfliktsituation in Meldorfer Str. am Abzweig zur Süderstraße



Daher sollte in stark frequentierten Bereichen des NMIV und besonders im Zulauf von zentralen Einrichtungen die Benutzungspflicht gemeinsamer Geh- und Radwege (Zeichen 240) aufgehoben und durch eine Freigabe für Radfahrer (Zusatzzeichen Radverkehr frei) ersetzt werden. Hiermit wird dem Radfahrer freigestellt, ob er die Fahrbahn oder die Nebenanlagen nutzt.

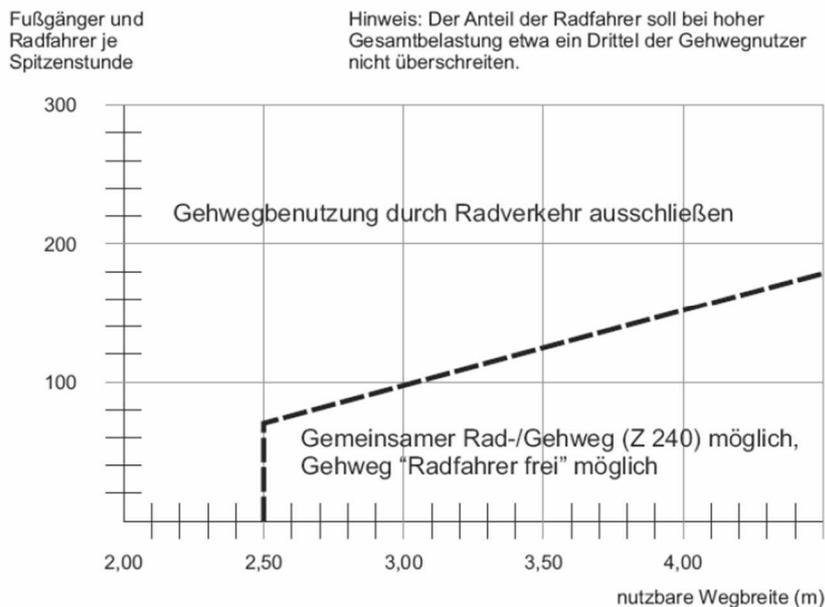
An Stellen mit hoher Kfz-Verkehrsbelastung (vgl. Bild 6) sollten zur sicheren Führung des Radverkehrs Alternativrouten geprüft und ausgeschildert werden.

Nur in Ausnahmefällen bei schwachen Fußgänger- und Radverkehrsbelastungen, wenn eine getrennte Führung in Form von Radwegen oder Radfahrstreifen nicht zu realisieren ist, oder außerhalb bebauter Gebiete können gemeinsame Geh- und Radwege als benutzungspflichtig gekennzeichnet werden. Neben den o. g. Mindeststandards der VwV-StVO (BRD, 2015) gelten gemäß

den ERA (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2010) folgende Ausschlusskriterien:

- > Straßen mit intensiver Geschäftsnutzung,
- > überdurchschnittlich hohe Nutzung des Seitenraumes durch besonders schutzbedürftige Fußgänger und Fußgängerinnen (z. B. Menschen mit Behinderungen oder Mobilitätseinschränkungen, Kinder), z. B. vor Schulen, Kitas, Alten-/Pflegeheimen usw.,
- > Hauptverbindungen des Radverkehrs,
- > starkes Gefälle (> 3 %),
- > dichte Folge von unmittelbar angrenzenden Hauseingängen,
- > zahlreiche untergeordnete Knotenpunkts- und Grundstückszufahrten bei beengten Verhältnissen
- > stärker frequentierte Bushaltestellen in Seitenlage ohne gesonderte Warteflächen
- > Überschreitung der Einsatzgrenzen von

Abb. 7.14: Einsatzgrenzen für gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr



Dementsprechend lässt sich der RASt 06 (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2006) folgende Tabelle entnehmen:

Tabelle 12: Erforderliche Abmessungen gemeinsamer Geh- und Radwege

Maximal verträgliche Seitenraumbelastung Fußgänger und Radfahrer in der Spitzestunde ^{*)}	Erforderliche Breite zuzüglich Sicherheitstrennstreifen
70 (Fg+R)/h	≥ 2,50 m–3,00 m
100 (Fg+R)/h	≥ 3,00 m–4,00 m
150 (Fg+R)/h	≥ 4,00 m
*) Der Anteil der Radfahrer an der Gesamtbelastung soll dabei ein Drittel nicht überschreiten	

Nach der Etablierung von Tempo 30-Zonen in Heide und Umland (Maßnahme SUUV 1, vgl. Kapitel 0) besteht die angesprochene Problematik der gemeinsamen Führung vorwiegend im Hauptnetz. Deshalb wird in der gesamtstädtischen Kartendarstellung in Anlage 6.2 des Maßnahmenkatalogs nur das Hauptnetz betrachtet. Abb. 7.15 zeigt ein Ausschnitt dieser Darstellung.

Dabei erfolgt ein Vorgriff bzw. Teil der Maßnahme NMIV 3 Radverkehrskonzept des nächsten Kapitels.

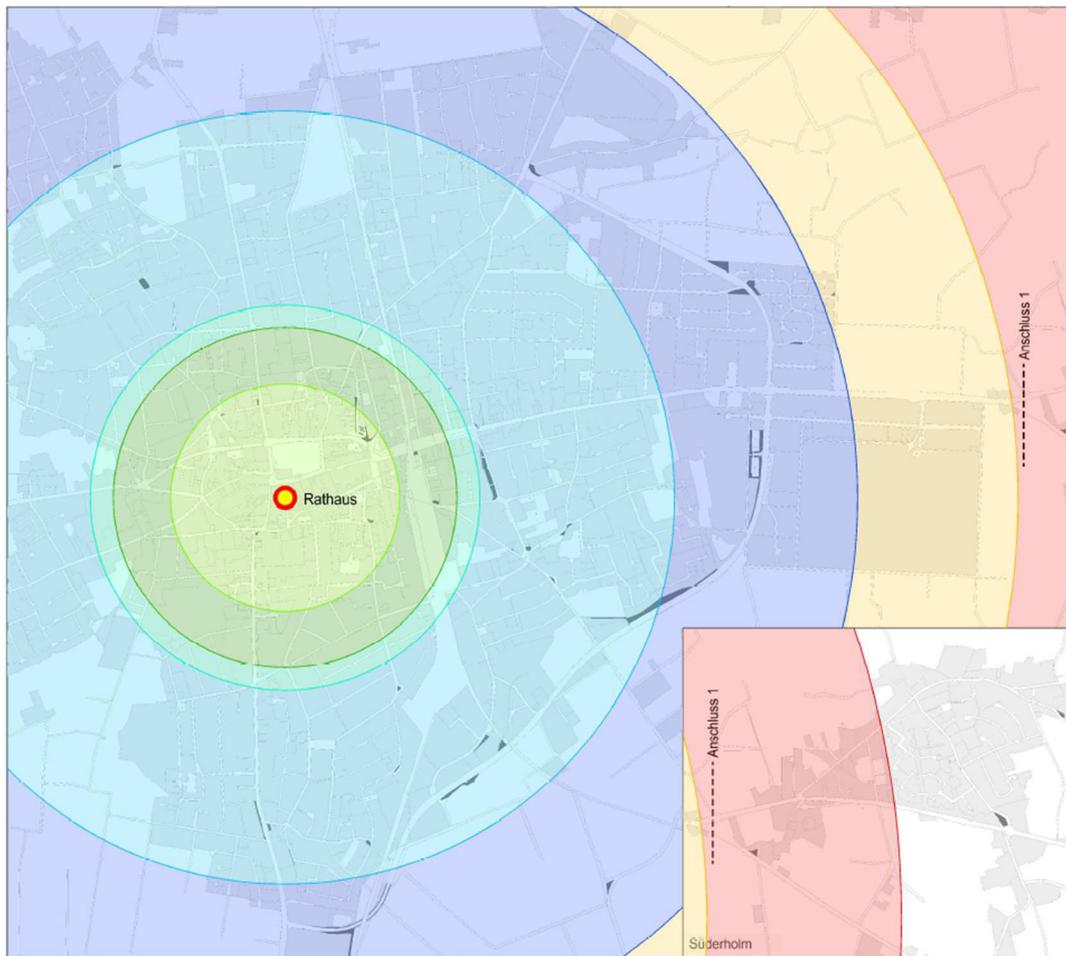
Abb. 7.15: Alternativvorschläge zur gemeinsamen Führung von Fuß- und Radverkehr



7.3.4 NMIV 3 Radverkehrskonzept

Im Entfernungsbereich von 4 bis 5 km ist das Fahrrad das ideale innerörtliche Verkehrsmittel und eignet sich gleichermaßen für den Alltags- als auch für Freizeitverkehr. Bezogen auf alle Verkehrsmittel finden mehr als drei Viertel aller Wege im Entfernungsbereich bis zehn Kilometer statt. Mit seinen geringen Entfernungen (Stadt der kurzen Wege), der zu vernachlässigenden Geländebewegung und dem attraktiven Landschaftsraum bietet die SUK-Region optimale Voraussetzungen für eine Fahrradstadt. Von den Randgebieten der Stadt ist das Zentrum mindestens innerhalb von 15 Minuten zu erreichen und auch von einem Großteil der Umlandgemeinden ist Heide innerhalb einer halben Stunde erreichbar.

Abb. 7.16: Erreichbarkeit der Innenstadt im Fuß- und Radverkehr



Legende

- 500m (10 Min zu Fuß)
- 750m (15 Min zu Fuß)
- 850m (5 Min per Rad)
- 1700m (10 Min per Rad)
- 2500m (15 Min per Rad)
- 3400m (20 Min per Rad)
- 4250m (25 Min per Rad)

Grundvoraussetzung hierfür und für die regelmäßige Nutzung des Fahrrades ist ein sicheres und attraktives Wegenetz, das den unterschiedlichen Zielgruppen und Wegezwecken (z. B. Alltags- und Freizeitverkehr) Rechnung tragen sollte. Bei der überwiegend aus den 70er Jahren stammenden Radverkehrsinfrastruktur in Heide ist diese Grundvoraussetzung nicht gegeben, und es erfolgten im Laufe der Zeit nur vereinzelt Anpassungen an den derzeitigen Stand der Technik⁵. Aus diesem Grund wird zunächst aus gutachterlicher Sicht die dringendste Empfehlung zur Ab-

⁵ gemäß RASt und ERA

schaffung der Benutzungspflicht gegeben (Kapitel 7.3.2). Daraufhin wird auf die damit zusammenhängende Vermeidung gemeinsamer Geh- und Radwege verwiesen, und es werden Vorschläge zur Führung des Radverkehrs im Hauptnetz erarbeitet.

Als weiterer Teil des Radverkehrskonzepts werden folgend die durchgeführten Arbeitsschritte tabellarisch dargestellt:

Bisherige Arbeitsschritte	Verweis
Mängelanalyse (Haushaltsbefragung)	Anlage 2.2 des Zwischenberichts
Erreichbarkeitsanalyse der Innenstadt	Anlage 2.3 des Zwischenberichts
Systematische Erfassung des Bestands	Anlage 2.4 des Zwischenberichts
Änderung der Beschilderung	Anlage 5.2 des Maßnahmenkatalogs
Vorschläge zum Umbau- /Sanierungsbedarf (Vermeidung gemeinsamer Führung)	Anlage 6.2 des Maßnahmenkatalogs

Folgende Arbeitsschritte	Verweis
Konzept zum Fahrradparken	Kapitel 7.3.5
Radverkehrsinformationskampagne	Kapitel 7.3.6
Empfehlungen zur Anwendung derzeit geltender Standards (RASt 06, ERA)	Kapitel 4.2.6
Sternförmiges Stadtroutensystem (Wegenetz)	Anlage 7 des Maßnahmenkatalogs

Bei den Empfehlungen zur Anwendung derzeit geltender Standards erfolgt eine systematische Anpassung an die geltenden Qualitätsstandards hinsichtlich Sicherheit und Komfort.

Die zu erwartenden enormen Kosten für Neu-, Aus- und Umbaumaßnahmen sowie Mittel für Kommunikation, Service und weitere nichtinvestive Maßnahmen erfordern zunächst eine Anpassung des Radverkehrsetats gemäß des Nationalen Radverkehrsplans 2020 (Bundesministerium für Verkehr, 2012).

Der NRVP 2020 liefert grob abgeschätzte Orientierungswerte zum Finanzbedarf für die Radverkehrsförderung. Dabei können die Städte und Gemeinden gemäß NRVP nach unterschiedlichen Ausgangslagen in drei unterschiedliche Entwicklungsstufen eingeordnet werden: Einsteiger, Aufsteiger und Vorreiter.

Da organisatorische Strukturen der Radverkehrsförderung in Heide nicht existieren bzw. erst in den Anfängen vorhanden sind, ist die Region der Kategorie „Einsteiger“ zuzuordnen, obwohl der Radverkehrsanteil deutlich über der Grenze der Kategorie Einsteiger (10 %) liegt.

Dementsprechend zeigt sich gemäß NRVP der erforderliche Finanzbedarf für die Radverkehrsförderung folgend:

Tabelle 13: Finanzbedarf der Region Heide für die Radverkehrsförderung (€ / EW und Jahr)

Kategorie	Infrastruktur ⁶	Abstellanlagen	Nicht investive Maßnahmen	Weitere Maßnahmen	Summe
Einsteiger	6,10–13,10	1,10–2,50	0,5	0,5–2	8–18

(Bundesministerium für Verkehr, 2012)

Wie dargestellt, ergibt sich somit ein gemittelter Betrag von 13 € pro Einwohner. Das bedeutet für die SUK-Region einen gemittelten Etat von ca. 468.000 € jährlich.

Mit diesem Etat kann sukzessive versucht werden, die Ziele

- > systematische Anpassung der vorhandene Radverkehrsinfrastruktur an die geltenden Qualitätsstandards hinsichtlich Sicherheit und Komfort,
- > Entwicklung eines flächendeckendes Radverkehrsnetz für die Region unter systematischer Einbeziehung aller relevanten Ziele und
- > durchgehende Beschilderung (Alltags- und Freizeitnetz)

zu erreichen.

Die Voraussetzungen hierfür sind neben der Einigung mit den Straßenbulasträgern die Errichtung von Vorrangachsen für den NMIV. Die regelmäßige Nutzung durch Fußgänger und Radfahrer erfordert ein sicheres und attraktives Wegenetz, dass den unterschiedlichen Zielgruppen und Wegezwecken (z. B. für Radfahrer, Alltags- und Freizeitverkehr) Rechnung trägt. Hintergrund der Errichtung von Vorrangachsen für den NMIV ist, neben der Förderung des Radverkehrs, den Fußgängerverkehr zu stärken. Daher wird empfohlen zunächst Vorrangachsen wichtiger Wegebeziehungen festzulegen und diese für die Bedürfnisse der nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer attraktiv, sicher und barrierefrei auszubauen.

Jede Ortsveränderung beginnt und endet mit einem Fußweg. Die in der Haushaltsbefragung befragte Bevölkerung in Heide legt ca. 19 % der Wege zu Fuß zurück. Die Vorteile des zu Fuß Gehens (gesund, flexibel, jederzeit möglich, umweltfreundlich, stört niemanden, geringer spezifischer Flächenverbrauch) sind allgemein bekannt. Gruppen wie Kindern, Senioren oder Mobilitätsbeeinträchtigten ermöglicht das Zu Fuß Gehen unabhängige Mobilität. Zudem werden durch Fußgänger Städte belebt und dadurch Urbanität geschaffen. Dies wiederum stärkt nachweislich den ansässigen Einzelhandel und die Gastronomie.

Durch die Errichtung von Vorrangachsen soll das Ziel verfolgt werden, die Randbedingungen für Fußgänger und Radfahrer zu verbessern und dadurch auf zukünftige Herausforderungen, wie z. B. einer alternden Bevölkerung im Zuge des demographischen Wandels, vorbereitet zu sein. Hierfür muss in Heide der Zustand der Nebenanlagen verbessert und die Breite vergrößert werden, um sichere und barrierefreie Bedingungen für nichtmotorisierte Verkehrsteilnehmer zu schaffen.

⁶ Summe für Um-/Neubau, Erhaltung und betriebliche Unterhaltung

Bezogen auf die Sicherheit und die Qualität des Umfeldes spielen die Auswirkungen des Kfz-Verkehrs, die maßgeblich von der Höhe der Geschwindigkeit abhängen, eine zentrale Rolle. Mit Erhöhung der Geschwindigkeit verstärken sich negative Auswirkungen wie z. B. die Verringerung der Sicherheit (Wohlfühlen) und die Erhöhung der Lärm- und Schadstoffimmissionen. Auch der Radverkehr kann zu einem verminderten Wohlbefinden von Fußgängern führen.

In diesem Zusammenhang bestehen Verknüpfungen zu anderen Maßnahmen des MPM, deren Synergien es zu nutzen gilt. Vordergründig sind hier bezogen auf den Kfz-Verkehr v. a. die Maßnahmen

- > Flächenhafte Verkehrsberuhigung (SUUV 1),
- > Ausweisung Verkehrsberuhigter Bereiche (SUUV 2),
- > Aufwertung des Wulf-Isebrand-Platzes (SUUV 4)

und bzgl. des Konfliktpotenzials Fußgänger – Radfahrer die Maßnahmen

- > Abschaffung der Radwegebenutzungspflicht (NMIV 1)
- > Vermeidung gemeinsamer Führung von Fuß- und Radverkehr (NMIV 2)
- > Anwendung derzeit geltender Standards (NMIV 6)

zu nennen.

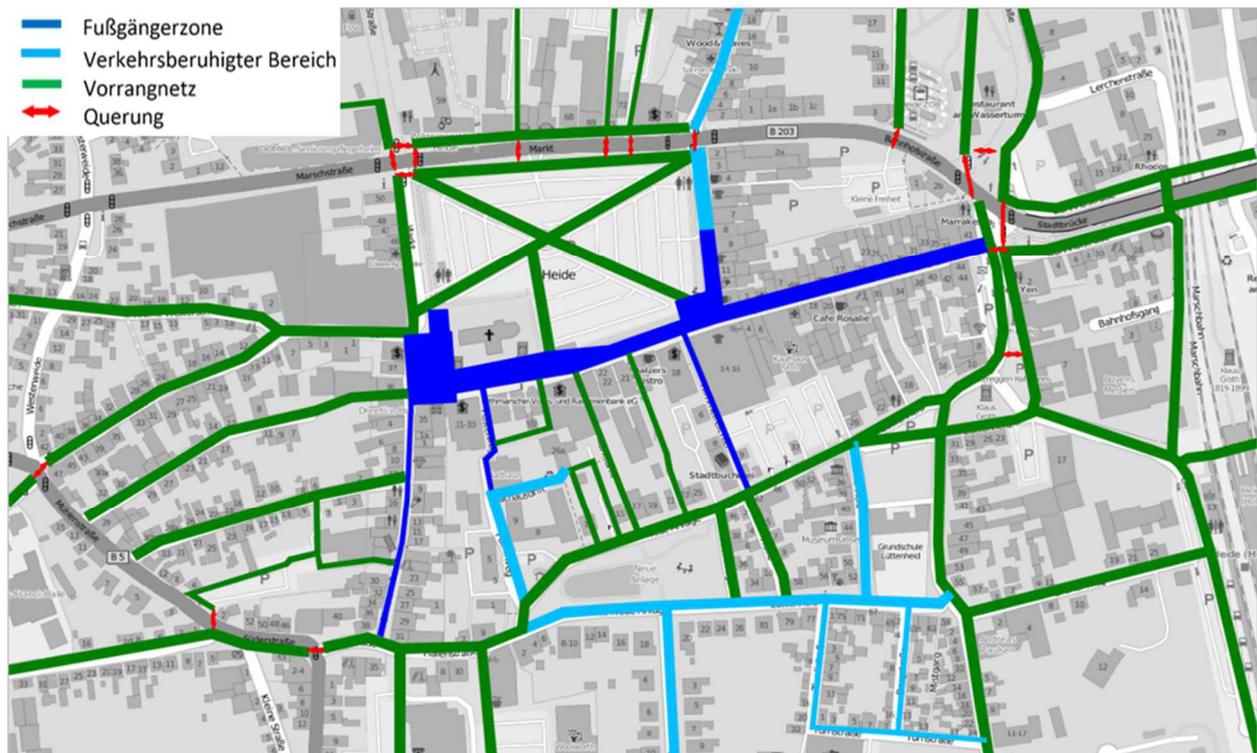
Als angenehm wird das zu Fuß gehen in Räumen mit hohem Aufenthaltswert und städtebaulicher Qualität empfunden. Dabei sollten gemäß der Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen EFA 2002 Gehwege die Mindestbreite von 2,50 m auf „normalen“ Wegen und 3,50 - 5,00 m auf Hauptfußwegen und Geschäftsstraßen aufweisen (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2002). Darüber hinaus weisen fußgängerfreundliche Straßenräume attraktive und städtebaulich abgestimmte Begrünungen auf, sind ausreichend beleuchtet und die Gestaltung der Oberfläche passt sich den örtlichen Gegebenheiten an.

Zusammengefasst sollen Anlagen für den Fußgängerverkehr gemäß EFA soweit möglich

- > hohe Verkehrssicherheit bieten,
- > subjektive Ängste gegen Bedrohung mindern,
- > umwegfreie, d. h. direkte Verbindungen schaffen,
- > leichtes Vorankommen mit hinreichender Bewegungsfreiheit ermöglichen,
- > Störungen durch andere Verkehrsteilnehmer minimieren,
- > gute Übersichtlichkeit, Begreifbarkeit und Orientierung ermöglichen und
- > durch ansprechende Gestaltung das Gehen angenehm machen.

Vor allem die zu errichtenden, folgend dargestellten Vorrangachsen sollten die genannten Eigenschaften aufweisen.

Abb. 7.17: Vorschläge für Vorrangachsen



Wie in der Abbildung zu sehen ist, schließen die vorgeschlagenen Vorrangachsen an die bestehende Fußgängerzone (dunkelblau) und an die in Kapitel 7.2.3 empfohlenen verkehrsberuhigten Bereiche (hellblau) im Zentrum Heides an.

Im Rahmen von Instandhaltungsmaßnahmen sollte neben der Breite auch die Oberflächenqualität geprüft und die Beseitigung von Schäden und übermäßigem Bewuchs erfolgen. Zur Optimierung der Aufenthaltsqualität kann der Straßenraum zusätzlich mit Straßenmobiliar ausgestattet werden. Zur Erhöhung der verkehrlichen und sozialen Sicherheit sollten die Beleuchtung aller Gehwege und besonders die des Vorrangnetzes überprüft werden.

Bei der Überprüfung der Beleuchtung sollten in Heide v. a. folgende Bereiche Priorität genießen:

- > Unterführung (Stadtbrücke)
- > P+R Parkplätze Rüdorfer Straße
- > nördlich des ZOB, entlang Österweide
- > Am Nussgang Höhe Heister-/Fasanenweg in Wesseln
- > Loher Weg 127
- > Heider Straße zwischen Meiereistraße und Hauptstraße in Nordhastedt

Überquerungshilfen in Form von Inseln, Fußgängerüberwegen und Lichtsignalanlagen erleichtern allen nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmern das Überqueren der Fahrbahn und tragen damit entscheidend zu einer erhöhten Verkehrssicherheit bei. Dies betrifft besonders schwächere Verkehrsteilnehmer, für die sie ein wesentlicher Bestandteil einer sicheren, durchgängigen und möglichst direkten Wegebeziehung sind.

Die Anordnung von Überquerungsanlagen sind von Umfeldbedingungen und ansässigen Nutzungen abhängig und notwendig, wenn

- > ausgeprägter Überquerungs- und Sicherungsbedarf vorliegt (Fortsetzung wichtiger Wegeverbindungen)
- > die Kfz-Verkehrsstärke im Querschnitt mehr als 1.000 Kfz/h bei einer zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h beträgt, oder
- > die Kfz-Verkehrsstärke im Querschnitt mehr als 500 Kfz/h und die zulässige Höchstgeschwindigkeit über als 50 km/h beträgt.

Wie auf der Karte in Abb. 7.17 dargestellt besteht im Verlauf der Vorrangachsen Bedarf an weiteren Querungsmöglichkeiten. Dabei wird nicht zwischen neu anzulegenden und bzgl. der Barrierefreiheit und Sicherheit zu optimierenden Querungshilfen unterschieden.

Grundsätzlich können aber verschiedene Arten von Überquerungshilfen umgesetzt werden:

- > Überquerungsanlagen mit Vorrang für den Fußverkehr, z. B. Fußgängerüberweg oder Lichtsignalanlagen
- > Überquerungsanlagen ohne Vorrang für den Fußverkehr, z. B. Mittelinseln bzw. -streifen oder Einengungen

Natürlich sind auch Kombinationen aus beiden Querungsarten, beispielweise ein Fußgängerüberweg mit Mittelinseln, möglich.

In Heide existieren zahlreiche Sackgassen u. a. im Verlauf der Vorrangachsen, von denen nicht alle für den Fuß- und Radverkehr durchlässig sind. Allerdings finden sich häufig am Ende von Sackgassen kleine Durchlässe, die an Geh- und Radwege anschließen und sinnvolle Abkürzungen darstellen. Um dies auch für Ortsfremde kenntlich zu machen und dadurch eine bessere Verknüpfung des Wegenetzes herzustellen, wird eine entsprechende Beschilderung empfohlen.

Abb. 7.18: Beschilderung durchlässiger Sackgassen



Sackgassen bieten i. d. R. infolge der geringen Kfz-Verkehrsbelastung und den damit verbundenen Vorteilen ideale Bedingungen für den NMIV. Bei der Beschilderung sollte allerdings darauf geachtet werden, dass aufgrund von Barrieren wie z. B. Treppen, nicht jede für den Fußverkehr durchlässige Sackgasse auch für den Radverkehr durchlässig ist.

Neben den im Zentrum Heides vorgeschlagenen Vorrangachsen sollten Schulwege im Wegenetz besonders berücksichtigt werden bzw. Vorrang genießen. Grundvoraussetzung dafür, dass Eltern ruhigen Gewissens ihre Kinder selbständig zur Schule laufen lassen können, sind sichere Schulwege.

Dabei stellen Wege zu Schulen (speziell zu Grundschulen) besondere Sicherheitsanforderungen an den Verkehrsraum. Durch entsprechende Beschilderung sollte verdeutlicht werden, dass von jedem Verkehrsteilnehmer erhöhte Aufmerksamkeit gefordert wird. Aus diesem Grund sollten, im

Bereich vor Schulen die Ausweisung verkehrsberuhigter Bereiche geprüft werden (vgl. Maßnahme SUUV 2 in Kapitel 7.2.3). Ist dies nicht möglich, darf die zulässige Höchstgeschwindigkeit gemäß der StVO auf 30 km/h reduziert werden (BRD, 2016). Zur Einhaltung der erforderlichen mäßigen Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs sind verkehrsregelnde und bauliche Maßnahmen erforderlich.

Hierzu empfiehlt sich eine Kombination aus linienhaften und punktuellen Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung (vgl. Kapitel 0, Maßnahme Flächenhafte Verkehrsberuhigung). Linienhafte Maßnahmen können

- > die Querschnittsreduzierung im gesamten Straßenzug und
- > beispielsweise die Einführung einer Fahrradstraße

sein. Mögliche punktuelle Maßnahmen hingegen sind

- > Durchfahrtsverbot/Temporäre Sperrung für den Kfz-Verkehr
- > Teil-/Plateauaufpflasterungen,
- > Fahrgassenversätze und
- > Einengungen.

Alle Maßnahmen weisen ggf. durch unterschiedliche örtliche Gegebenheiten Vor- und Nachteile auf, die bei der Bedarfsplanung abgewogen werden sollten. Aus gutachterlicher Sicht wird eine sinnvolle Kombination der o. g. Maßnahmen als zielführend empfohlen.

Weiter sollten auf Schulwegen Bedingungen wie ausreichend breite Nebenanlagen, sichere Querungsmöglichkeiten, zusätzliche Markierungen und auch für Kinder verständliche Beschilderungen zum Standard gehören. Dafür sollte festgestellt werden, ob für die Schulen in der Region Heide bereits veröffentlichte Schulwegpläne und -karten existieren. Davon unabhängig wird empfohlen die Schulwegrouten in regelmäßigen Abständen zu überprüfen, zu optimieren und unter aktiver Beteiligung der Kinder, Jugendlichen, Schulen und Eltern Festlegungen zur Ausgestaltung der Routen auszuarbeiten.

Eine wirksame Möglichkeit zur Reduzierung des Kfz-Verkehrs vor Schulen, der v. a. durch den Bring- und Holverkehr (der Schüler) hervorgerufen wird, ist die Einrichtung von Halteverbotszonen im Bereich um die Schulen.

Ähnlich den Vorrangachsen, die im Nahbereich des Zentrums von Heide und im Bereich von Schulen verortet sind, findet das anzulegende sternförmige Stadtroutensystem ebenfalls seinen Ausgangspunkt auf dem Heider Marktplatz. Abweichend zu den Vorrangachsen verläuft das Stadtroutensystem hingegen über die Grenzen der Stadt hinaus.

Als Bestandteil eines flächendeckenden Radverkehrsnetzes für die Region Heide erfolgt die Entwicklung des Stadtroutensystems unter systematischer Einbeziehung aller relevanten Ziele mit durchgehender Beschilderung. Folgende Ziele werden dabei verfolgt:

- > Verbindung der wichtigsten Attraktoren mit der Innenstadt
- > Anschluss an das überregionale Rad-, Wander- und Reitwegenetz
- > Schaffung von attraktiven und qualitativ hochwertigen Radverkehrsverbindungen für den zielorientierten Alltagsverkehr und den Fahrradtourismus

- > Verbesserung der Erschließungs-, Aufenthalts- und Verbindungsfunktion

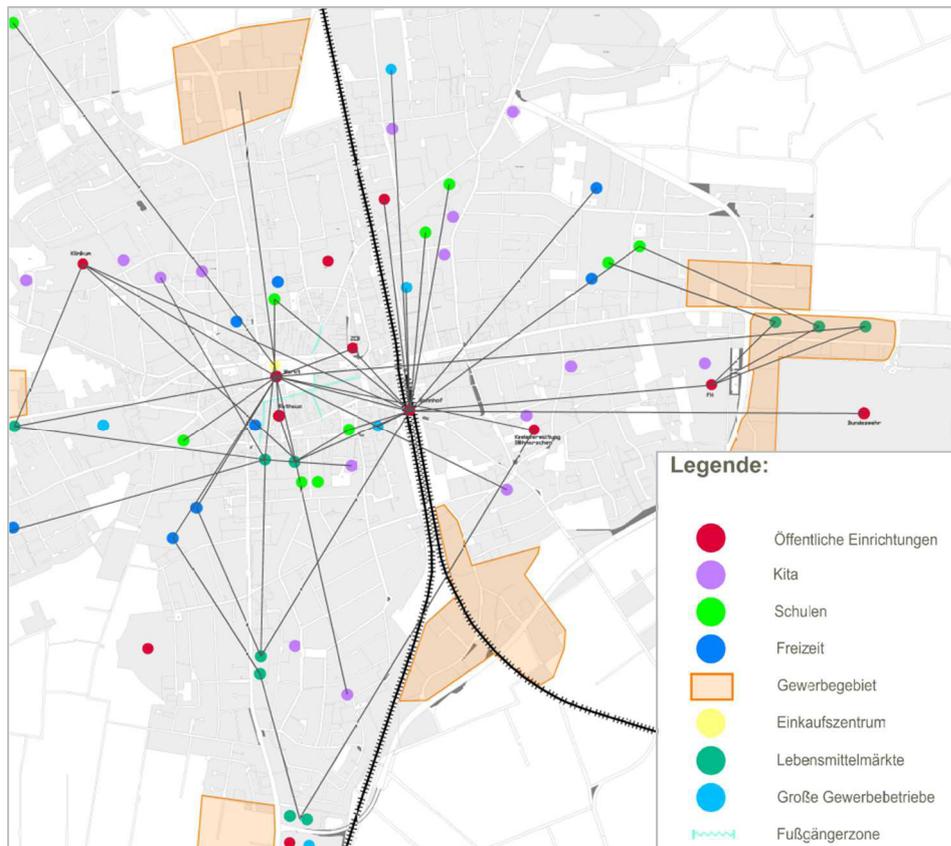
Gemäß den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung RIN 2008 (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2008) wird für ein zu entwickelndes Stadtroutennetz eine Kategorisierung in Haupt- und Nebenwege empfohlen:

- > Hauptwege mit überwiegender Verbindungsfunktion und
- > Nebenwege mit Erschließungs- und Aufenthaltsfunktion

Zur Erfüllung der Erschließungsfunktion ist ein flächendeckendes Netz erforderlich, das die barrierefreie und sichere Verbindung aller Standorte und Gebäude eines Ortes möglich macht. Dabei spielt auch die Aufenthaltsfunktion eine Rolle. Wege mit bedeutsamer Verbindungsfunktion sind Haupttrouten, für die besondere Qualitätsstandards bzgl. Geschwindigkeit und Komfort zu berücksichtigen sind.

Durch Haupttrouten sollen Wege zwischen wesentlichen Quellen und Zielen gebündelt sowie Quartiere und Ortsteile miteinander verbunden werden. Die Entwicklung der Haupttrouten basiert auf einem Luftliniennetz, das die wichtigsten Standorte und Nutzungen in Heide miteinander verknüpft (vgl. Abb. 7.19). Diese Standorte und Nutzungen, sogenannte Points of Interest (kurz POIs) sind öffentliche Einrichtungen, Kitas, Schulen, Freizeiteinrichtungen, Einkaufszentren, Lebensmittelmärkte und groß Gewerbebetriebe (vgl. Abb. 7.19 und Abb. 7.20).

Abb. 7.19: Luftliniennetz (Fußgänger und Radfahrer)

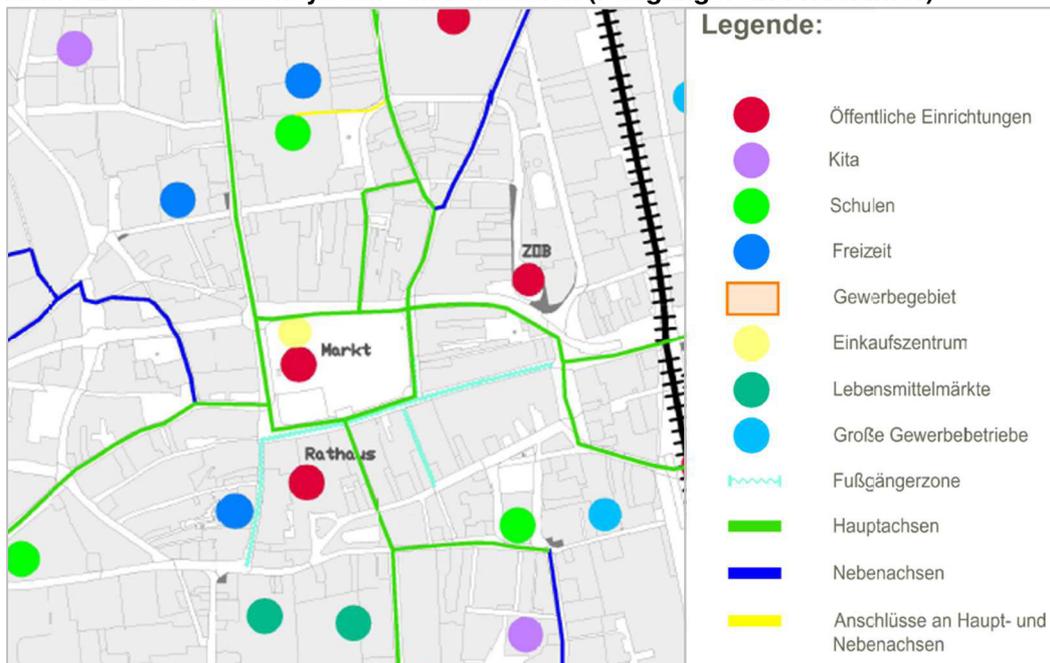


Im Luftliniennetz zeigt sich deutlich, dass der Schwerpunkt der Verbindungen zwischen dem Marktplatz und dem Bahnhof verortet ist und die Wege von hier aus sternförmig in alle Richtungen verlaufen. Die als direkte Verbindungen zwischen den Quellen und Zielen dargestellten Luftlinienverbindungen wurden auf das bestehende Wegenetz umgelegt.

Dabei wurden zunächst folgende Netzhierarchien festgelegt.

- > Hauptrouten/-achsen (Wege 1. Ordnung „grün“; z. B. sternförmige Achsen ins Zentrum/Fußgängerzone, wesentliche Stadtteilverknüpfungen, Zugang zu Bahnhof/ZOB, Straßen mit innerörtlichen Verbindungsfunktion, Kreisradwegenetz Dithmarschen)
- > Nebenrouten/-achsen (Wege 2. Ordnung „blau“; z. B. Hauptfußwege auf Quartiersebene, Erschließung von Schul-/Kita- und Freizeitstandorten, Anschluss/Ergänzung an Hauptrouten)
- > Feinerschließung (Anschlussachsen „gelb“; kleinräumige Ergänzung des Netzes zur lokalen Erschließung, z. B. von Wohnhäusern, Spielplätzen, Grünräumen)

Abb. 7.20: Stadtroutensystem – Innenbereich (Fußgänger und Radfahrer)



Die Abbildung zeigt einen Vorschlag für ein zu entwickelndes Stadtroutensystem im Innenbereich Heides. Wie erwähnt bildet der Marktplatz im Zentrum Heides den Ausgangspunkt. Von hier aus verlaufen zunächst Hauptrouten (grün) in alle Himmelsrichtungen, von denen aus Nebenachsen (blau) abzweigen. Die Routen, sowohl für das Alltags- als auch für das Freizeitnetz, verlaufen nicht an den überregionalen Hauptverkehrsstraßen, sondern auf parallel verlaufenden Straßen im Nebennetz. Dies hat den Vorteil geringerer Kfz-Verkehrsstärken sowie Geschwindigkeiten und erhöht somit die Sicherheit und den Komfort für Radfahrer.

Ein attraktives und sicheres Stadtroutensystem bedingt, dass die Verkehrswege für Radfahrer und Fußgänger möglichst lückenlos erschlossen sowie umwegfrei und angenehm zu benutzen sind. Wie zu erkennen ist, verläuft die Hauptachse in Nord-Süd-Richtung über die Weddingstedter Straße und Klaus-Groth-Straße mit Kopfsteinpflaster. Die sehr unebenen Oberflächen sind für

Radfahrer sowie mobilitätseingeschränkte Personen (z. B. mit Rollatoren) unbenutzbar und beeinträchtigen bei der Benutzung die Sicherheit (Stolpern/Rutschen) und den Komfort.

In der Klaus-Groth-Straße (Bild 7) wurde bereits bzgl. der Querungssicherheit Abhilfe geschaffen, indem der Querungsbereich mit Betonsteinpflaster mit wesentlich höherer Ebenheit ausgeführt wurde.

Bild 7: Klaus-Groth-Straße mit Blick Richtung Süden



Um zu vermeiden, dass Fahrradfahrer bei Kopfsteinpflaster auf die Nebenanlagen ausweichen, könnte wie in Bild 8 in Längsrichtung zur Fahrbahn ein Streifen mit Betonsteinpflaster mit wesentlich höherer Ebenheit angeordnet werden.

Bild 8: Vorschlag zu Verbesserung der Oberfläche für Radfahrer



Eine andere Möglichkeit, die Ebenheit von Kopfsteinpflaster zu erhöhen, ist die Verlegung glatt gefräster Pflastersteine (vgl. Bild 9).

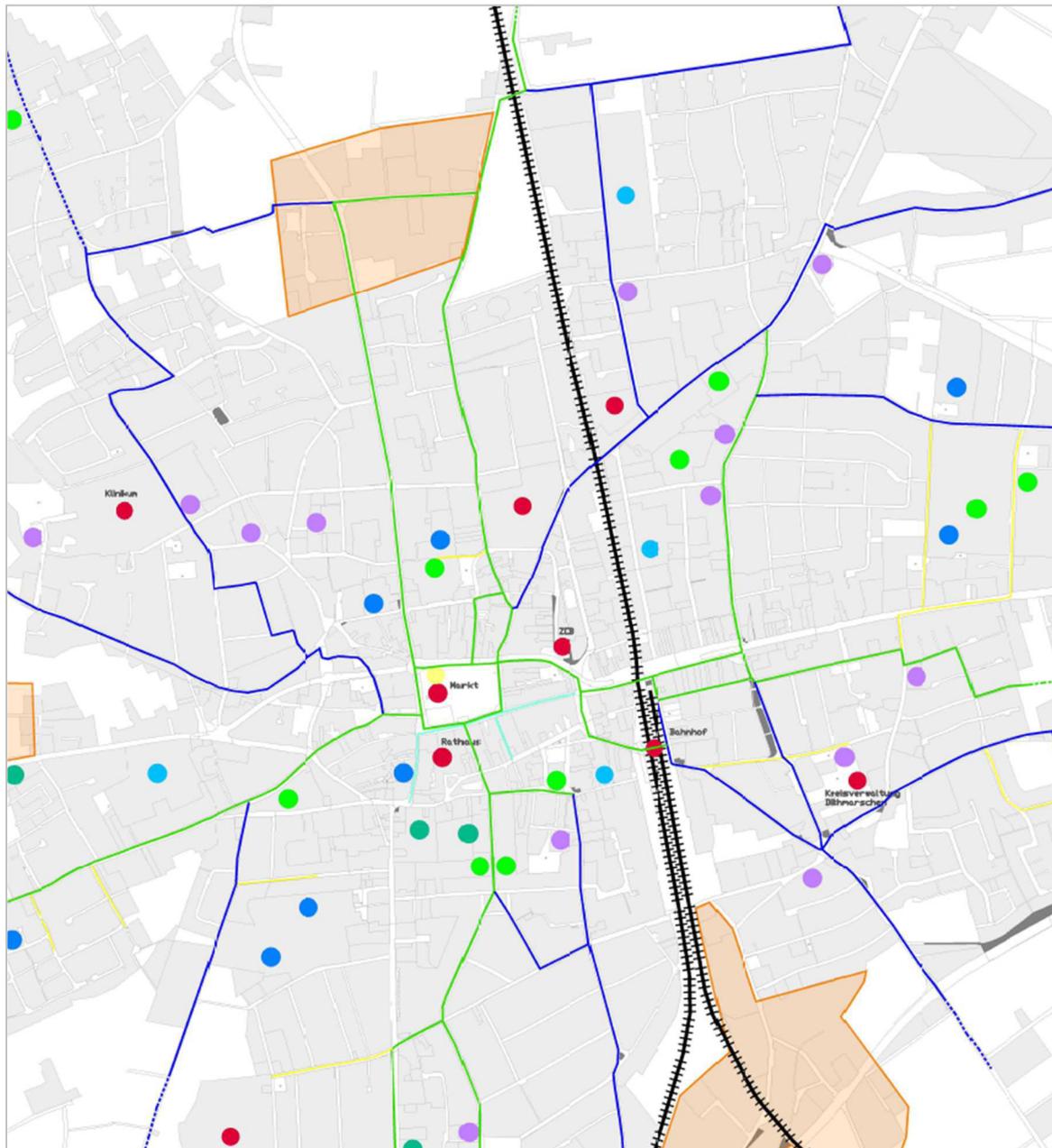
Bild 9: Glatt gefräste Pflastersteine am Rand der Fahrbahn



Diese möglichen Lösungsvorschläge sollten in der Planungsphase mit allen Nutzern (insbesondere Anwohnern) und an der Planung beteiligten Behörden und Verbänden abgestimmt werden.

Die folgende Darstellung zeigt das Stadtroutensystem für den zusammenhängend bebauten Stadtbereich.

Abb. 7.21: Stadtroutensystem – Gesamtbereich



An den äußeren Grenzen der Stadt erfolgt der Anschluss des Stadtroutensystems zum einen an das Kreisradwegnetz Dithmarschen (vgl. Anlage 7.3 des Maßnahmenkatalogs). Zum anderen erfolgen die Anschlüsse an die straßenbegleitenden Radwege der B 5 im Süden (Richtung Weddingstedt), der B 203 im Westen (Richtung Wöhrden) und Osten (Richtung Süderholm und Nordhastedt) und an die Straße Alter Landweg im Norden (Richtung Weddingstedt). Diese Anschlüsse stellen die wesentlichen Verknüpfungspunkte der Stadt Heide mit den Umlandgemeinden dar und sind deshalb von besonderer Bedeutung. Sie sollten im Rahmen des Aufbaus eines Stadtroutensystems auf ihre Befahrbarkeit und Beschilderung hin überprüft werden.

In diesem Zusammenhang sollten auch alle anderen vorgeschlagenen Stadtrouten überprüft und Lückenschlüsse identifiziert werden.

Besonders schwerwiegende Netzlücken werden folgend aufgeführt:

- > Verbindung nach Weddingstedt: Alter Landweg/Sophienweg
- > Waldschlößchenstraße von Norden nach Süden zwischen den Straßeneinmündungen Am Galgenberg und Forstweg
- > Direktanbindung der Fachhochschule (FH) an Heide

Die Einführung bzw. Ausweisung von Fahrradstraßen ist ein wirkungsvolles Werkzeug zur Förderung des Radverkehrs und eignen sich für die Umsetzung von Stadtrouten für den Radverkehr. Diese können vorzugsweise als vorgeschlagene Haupt- und Nebenrouten in das Neben-netz des MIV integriert werden.

Fahrradstraßen zeichnen sich durch folgende Eigenschaften aus:

- > vor allem dem Radverkehr vorbehalten, anderer Fahrzeugverkehr ist nur mit Zusatzzei-chen zugelassen
- > die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h
- > der Radverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden und Radfahrer dürfen ne-beneinanderfahren
- > eignen sich insbesondere für Hauptverbindungen des Radverkehrs bzw. bei hohem Rad-verkehrsaufkommen
- > in Erschließungsstraßen mit Belastungen bis etwa 400 Kfz/h

Laut VwV-StVO kommen Fahrradstraßen dann in Betracht, wenn der Radverkehr die vorherr-schende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist, bzw. dies gemäß RASt planerisch be-absichtigt ist.

Die wesentlichen Vorteile von Fahrradstraßen sind

- > die Schaffung von Hauptverbindungen (Achsen) für den Radverkehr,
- > die erhöhte Verkehrssicherheit für Radfahrer (großer Abstand zu parkenden Autos, Über-holen möglich),
- > die Bündelung des Radverkehrs,
- > die Verbesserung der Situation für den NMIV und
- > die Attraktivitätssteigerung des Radfahrens (Förderung).

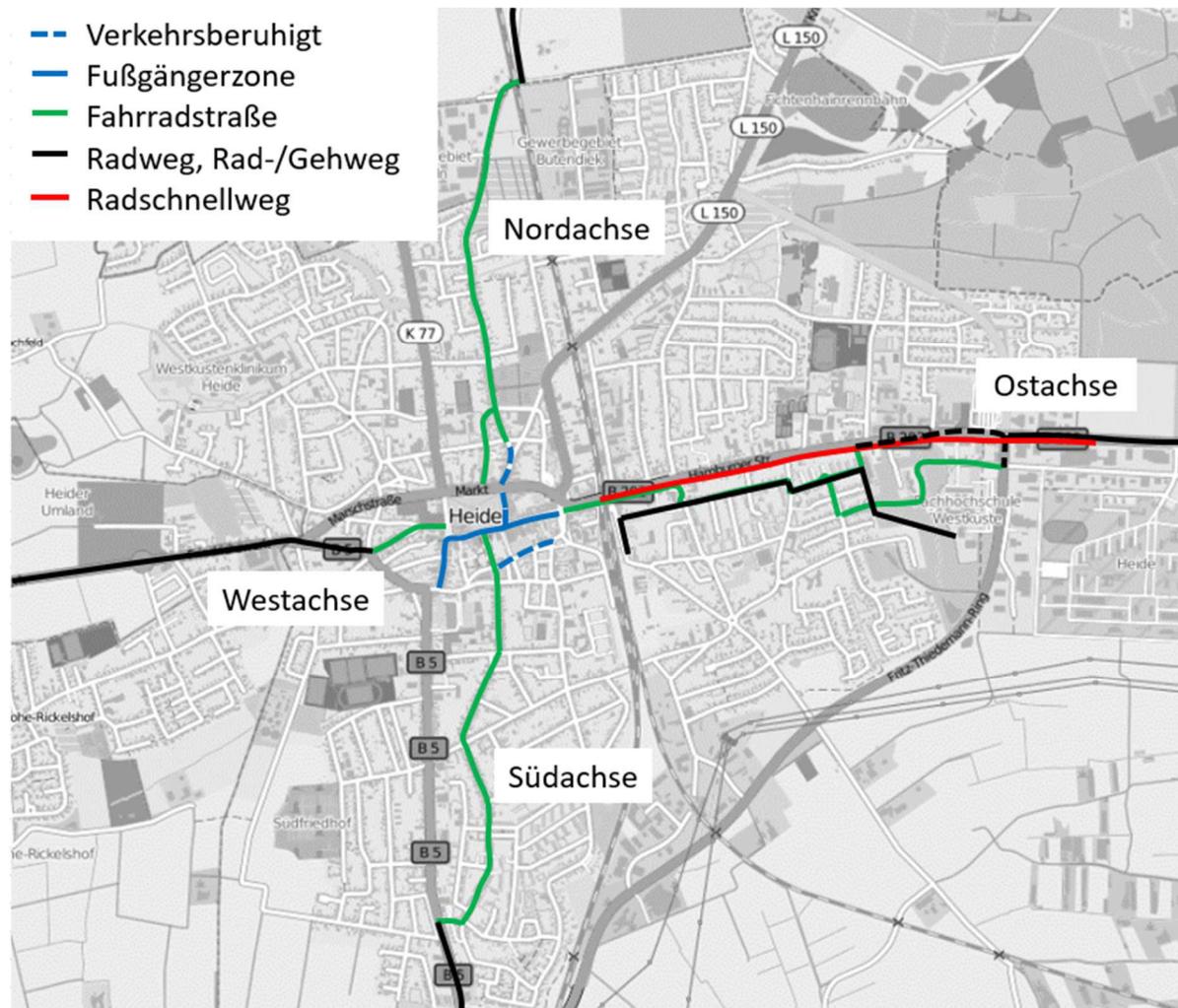
Weiter ergibt sich durch die mögliche Anordnung unterschiedlicher Zusatzzeichen eine Reihe von verschiedenen Umsetzungsmöglichkeiten. So kann beispielsweise durch die Freigabe des Kfz-Verkehrs in nur eine Richtung eine Einbahnstraßensituation geschaffen werden.

Wie bei der Umsetzung von Tempo 30-Zonen sind in Fahrradstraßen zur Erreichung der erforderlichen gemäßigten Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs zusätzlich verkehrsregelnde und bauli-che Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung erforderlich.

Aufgrund des geringen Bekanntheitsgrades von Fahrradstraßen v. a. bei Autofahrern sollten vor der Einrichtung bzw. dem Umbau zu einer Fahrradstraße in den lokalen Medien darüber berichtet und in Informationsveranstaltungen die Hintergründe und Auswirkungen erläutert werden. Zudem können Fahrradstraßen das Thema einzelner Veranstaltung im Rahmen der in Kapitel 7.3.6 vor-geschlagenen Informationskampagnen sein.

Die folgende Abbildung zeigt mögliche Vorrangachsen, die als Fahrradstraßen umgesetzt werden können. Alle Achsen haben ihren Ausgangspunkt im Zentrum Heides am Marktplatz.

Abb. 7.22: Mögliche Fahrradstraßenachsen



Nordachse:

- > Kleine Weide – Tannenstraße oder Schuhmacherort (Verkehrsberuhigter Bereich) – Weddingstedter Str. – Alte Weddingstedter Landstr. – Sophienhof – Alter Landweg (Radweg) Richtung Weddingstedt

Ostachse:

- > Hamburger Str. – Hans-Böckler-Str. – Danziger Str. – Berliner Str. – Gleiwitzer Str. oder Graudenzer Str. – Teichkoppel – Hamburger Str. (Radweg) Richtung Süderholm/Nordhastedt

Südachse:

- > Klaus-Groth-Str. – Kaiser-Wilhelm-Straße – Beselerstraße – Johann-Hinrich-Fehrs-Str. – Westermoorweg – Meldorfer Str. (B 5, Radweg) Richtung Hemmingstedt

Westachse:

- > Große Westerstraße – Büsumer Str./Friedrichswerk (B 5/B 203, Radweg) Richtung Wöhrden

7.3.5 NMIV 4 Flächendeckend ausgerichtetes Konzept zum Fahrradparken

Bei der Beurteilung der Attraktivität des Radverkehrs in einer Stadt spielt neben den Radwegen auch das Abstellen von Fahrrädern eine Rolle. Komfortable, sichere und qualitätsvolle Fahrradabstellmöglichkeiten sind ein wichtiger Beitrag zur Verbesserung des Angebots und zur Förderung des Umstiegs vom Pkw auf das Rad.

An gute Fahrradabstellanlagen werden vielfältige Ansprüche gestellt. Bei der Auswahl bieten die Tests und Empfehlungen des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC) Hilfestellung. Die Empfehlungen für die Planung von Fahrradabstellanlagen lassen sich u. a. den Publikationen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV, z. B. den Hinweisen zum Fahrradparken 2012 (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2012), der ERA 2010 (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2010) oder Empfehlungen für die Anlagen des ruhenden Verkehrs 2005 (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2005) entnehmen. Der ADFC gibt ebenfalls Hinweise für die Planung von Abstellanlagen (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club, 2010) und hat eine technische Richtlinie veröffentlicht (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club, 2011).

In den letzten Jahren sind u. a. durch die Entwicklung von Elektro-Fahrrädern – sogenannte E-Bikes und Pedelecs – die Anforderungen an die Sicherheit und den Diebstahlschutz der Anlagen ebenso wie die an Komfort und Witterungsschutz deutlich gestiegen. Dem entsprechend sollten hochwertige Fahrräder gut untergestellt und geschützt werden. Hierfür müssen Fahrradabstellanlagen dem Stand der Technik und den Anforderungen der Nutzer entsprechen. Das heißt, dass Abstellanlagen:

- > Vandalismus und Diebstahlschutz bieten,
- > einen stabilen Stand bieten und somit vor Beschädigungen schützen,
- > das Anschließen von Rahmen und Vorder- bzw. Hinterrad ermöglichen,
- > einfach, unkompliziert und komfortabel zu bedienen sind (z. B. ausreichender Abstand zwischen den Abstellanlagen für eine leichtes Ein- und Ausparken und sicheres Be- und Entladen),
- > für unterschiedliche Fahrradmodelle gleichermaßen nutzbar sind (z. B. Größe, Form),

Wegen der vielen Nachteile (Felgenbeschädigung durch verbiegen, keine Anschluss von Rahmen) sollten Vorderradhalter nicht mehr eingesetzt werden.

Die Ansprüche an eine Abstellanlage können je nach Parkzweck und Abstelldauer variieren. Für lange Standzeiten (z. B. im Berufsverkehr und an B+R-Stationen) sind besondere Sicherheitsmaßnahmen gegen Diebstahl und Vandalismus sowie ein vorhandener Schutz vor Witterung (z. B. Regen, Wind) notwendig.

Bild 10: Abstellanlagen am Bahnhof in Heide (Westen)



Wegen des hohen Radverkehrspotenzials in Heide sollte es grundsätzlich wie am Heider Bahnhof an allen wichtigen Quell- und Zielorten den Bedürfnissen entsprechende Abstellanlagen in ausreichender Zahl geben. Wie in Bild 10 zu erkennen sind die Abstellanlagen am Bahnhof sehr gut ausgelastet, was vermuten lässt, dass die Kapazität der Anlage erreicht bzw. überschritten ist. Aus diesem Grund sollte das vorhandene Angebot und die Auslastung erfasst und ggf. qualitativ sowie quantitativ optimiert werden. Dies kann beispielsweise im Rahmen der Umsetzung des Integrierten Klimaschutzkonzeptes für den Kreis Dithmarschen (IKK) erfolgen, dessen Ziel es ist, die Attraktivität des Radverkehrs zu steigern.

Da viele potenzielle Standorte nicht der Stadt/Umlandgemeinden gehören, ist bei der Umsetzung eine enge Kooperation mit Privaten erforderlich. Vor allem an den folgenden Standorten sollten die Abstellanlagen überprüft, d. h. die Auslastung und Nachfrage erfasst und Qualitätsmängel identifiziert werden:

- > Öffentliche Einrichtungen und Bildung: z. B. Rathaus, Kreisverwaltung, Fachhochschule, Stadtbücherei, Musikschule, Volkshochschule, Schulen, Jugendeinrichtungen, Sporthallen.
- > Handel und Nahversorgung: Marktplatz, Wulf-Isebrand-Platz, Nahversorgungszentren (z. B. Marktkauf-Center Koopmannshof, Kaufland usw.), Discounter und sonstiger Einzelhandel.
- > Freizeit: Stadttheater, Konzert und Ballhaus Tivoli, Bürgerhaus, Dorfgemeinschaftshäuser und Mehrzweckhallen, Gemeindehäuser, Kirchen, Friedhöfe, Seniorenheime.
- > Verknüpfungspunkte: Pendlerparkplätze, Omnibusbahnhof Heide (ZOB), Bahnhof.
- > Zentrale Abstellanlagen in Wohngebieten: z. B. Fahrradhäuschen in Mehrfamilienhaus-siedlungen oder Siedlergemeinschaften ohne private Abstellmöglichkeiten.

Die folgende Abbildung zeigt, an welcher Stelle die bestehenden Abstellanlagen (wenn vorhanden) überprüft werden sollten und zeigt Vorschläge zur möglichen Ausstattung.

Abb. 7.23: Vorschläge zu Abstellanlagen im Stadtgebiet Heide

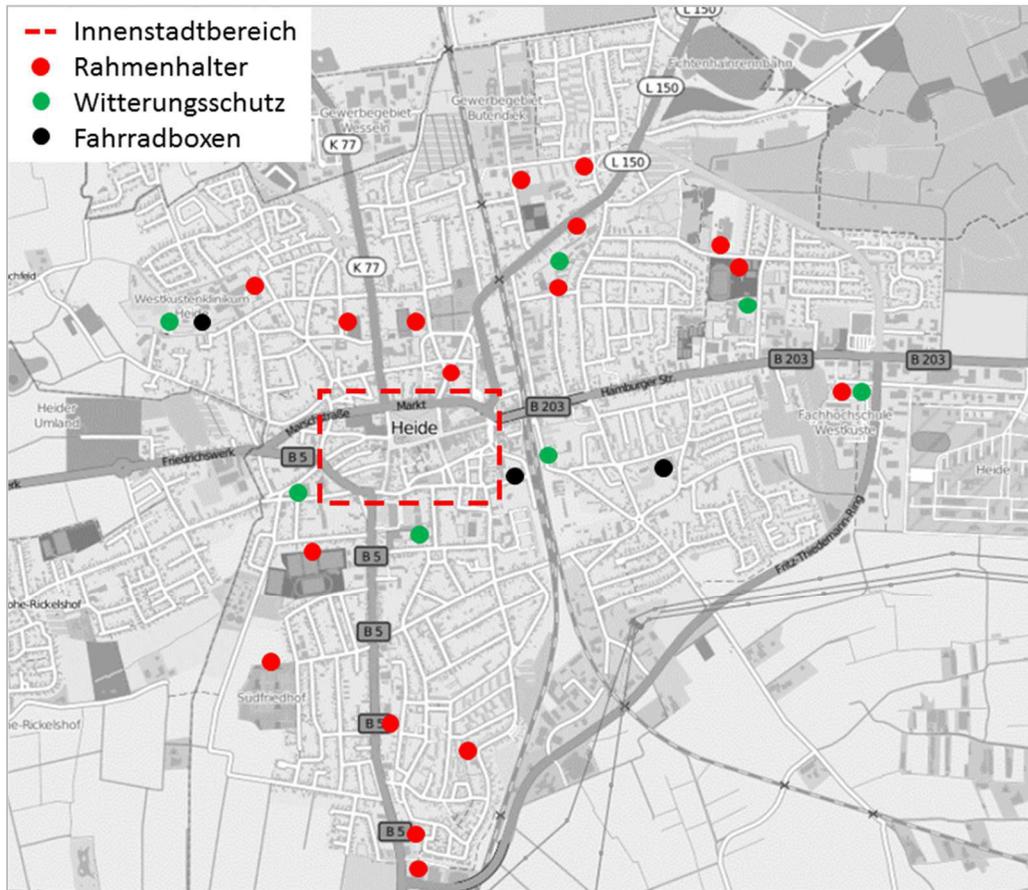
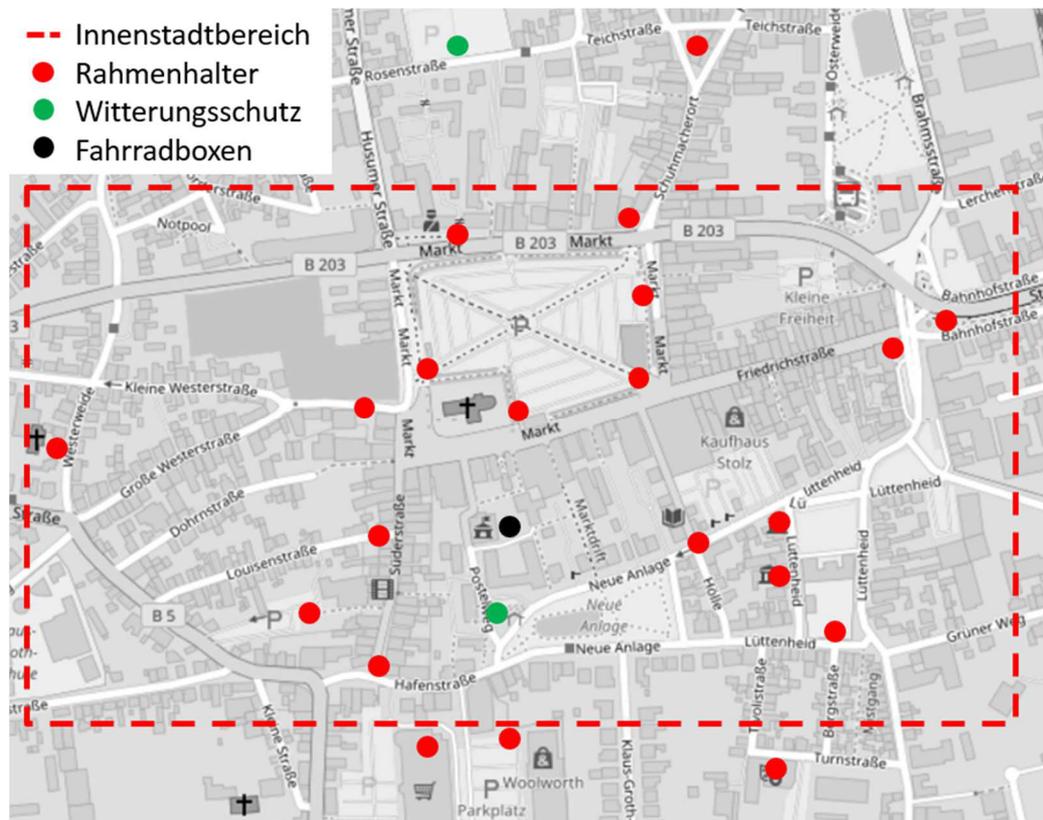


Abb. 7.24: Vorschläge zu Abstellanlagen im Innenstadtbereich Heide



Für die Qualitätsstandards von Abstellanlagen können unterschiedliche Formen definiert werden.

- > Normalstandard für geringe Standzeit: Anlage von Rahmenhalter oder Anlehnbügel (keine Vorderradhalter) für Nutzungen wie z. B. vor Geschäfte, Nahversorger, Jugendeinrichtungen, Freibad, ggf. Schulen.
- > Gehobener Standard für lange Standzeit: Anlage höherwertiger Rahmenhalter, i. d. R. mit Witterungsschutz/Überdachung (Fahrradboxen oder Schließfächer mit Akkuladestation denkbar) für Nutzungen wie z. B. Rathaus, Kreisverwaltung, ggf. Schulen, Omnibusbahnhof und v. a. Bahnhof. Zielnutzer können Berufspendler sein, deren - meist hochwertige - Räder länger unbeaufsichtigt stehen und besonders vor Witterung und Diebstahl/Vandalismus geschützt werden müssen.

Bild 10 zeigt die westlichen Abstellanlagen am Bahnhof in Heide, die wie erwähnt gut bis sehr gut ausgelastet sind. Nachteilig wirkt sich nach Aussagen von Nutzern die Höhe der Überdachung im Falle von Regen bei gleichzeitigem Wind aus. Bild 11 zeigt die Abstellanlagen östlich des Bahnhofs. Hier wird wegen der zu erwartenden langen Standzeiten die Errichtung eines Witterungsschutzes empfohlen.

Bild 11: Abstellanlagen am Bahnhof in Heide (Osten)



Abstellstandorte wie am Bahnhof können um spezielle Serviceangebote wie z. B. Schlauchautomaten oder Schließfächer für Gepäck/Wechselkleidung erweitert werden. Hier könnte evtl. mit lokalen Fahrradhändlern kooperiert werden.

7.3.6 NMIV 5 Einführung von Informationskampagnen Radverkehr und Zu Fuß gehen

Neben den verkehrlichen Vorteilen wie der Entlastung des Kfz-Verkehrs resultieren aus der Förderung des Radfahrens und des Zu Fuß Gehens auch

- > eine erhöhte Gesundheitsvorsorge,
- > die Stärkung der lokalen Nahversorgung,
- > Reduktion von Luftschadstoffen und Lärm.

Diese positiven Effekte sollten deutlich im Rahmen entsprechender Informationskampagnen und der Öffentlichkeitsarbeit (Marketing) vermittelt werden. Erste Schritte dazu sind in Heide durch die Veranstaltung einer „Fahrradmeile“ erfolgt. Anstatt einer Automeile, bei der lokale Autohäuser ihre neuen Modelle auf dem Marktplatz ausstellen, fand im Jahr 2016 zum ersten Mal eine „Fahrradmeile“ statt. Dadurch wurde lokalen Fahrradhändler die Möglichkeit gegeben ihre neuen Modelle vorzustellen und Interessierten über die neusten technischen Entwicklungen rund um das Fahrrad zu informieren. Bei der Fahrradmeile war auch die Entwicklungsagentur Region Heide vertreten und informierte interessierte Bürger über Maßnahmen des MPM. Die Teilnahme von Fahrradhändlern kann/sollte allerdings noch deutlich gesteigert werden.

Trotzdem kann diese Veranstaltung als richtungsweisend bewertet werden. An dieser Stelle wird angeregt, solchen Veranstaltungen weitere folgen zu lassen und die Bürger z. B. über geplante Infrastrukturmaßnahmen zu informieren. Um Ressourcen zu bündeln, sollten gemeinsame Aktivitäten mit Interessensverbänden (IHK, ADFC, Schulen, Unternehmen, Krankenkassen etc.) und dem Einzelhandel aufgenommen werden. Beispielsweise könnten Veranstaltungen in ähnlicher Form beispielsweise einen Fahrradparcours beinhalten, um den Teilnehmern⁷ zu zeigen, wie viel Spaß Radfahren macht.

Im Zusammenhang zukünftiger Informationskampagnen könnten Marketingmaßnahmen zur Förderung des Radverkehrs und des Zu Fuß Gehens intensiviert werden. Diese Maßnahmen können sein:

- > Imagekampagnen z. B. „Fahrradfahren in Heide“, „Zu Fuß in die Stadt der Zukunft, Kopf an: Motor aus“
- > Einbindung in das Stadtmarketing (z. B. geführte Radtouren, Radfahrerfrühstück, mobile Fahrradwaschanlage, Wettbewerbe „fahrradfreundliches Geschäft/Betrieb“, Lufttankstellen, Lastenfahrräder mit E-Antrieb, Reparaturstation, Anhängerleih, Fahrradstadtplan, „Mit dem Rad unterwegs“ etc.).
- > Teilnahme an der „Europäischen Woche der Mobilität“ mit einer Konzentration von Veranstaltungen wie z. B. Fahrradmessen, temporäre Sperrungen von Straßen, Kampagnen zum Miteinander von Fußgängern, Radfahrern und Autofahrern etc.

Parallel zu diesen den Radverkehr fördernden Veranstaltungen und Maßnahmen sind Verkehrssicherheitskampagnen notwendig, um allen Verkehrsteilnehmer mit der geplanten neuen Infrastruktur und den daraus resultierenden Rechten und Pflichten vertraut zu machen.

⁷ Kindern, Jugendliche und Erwachsene

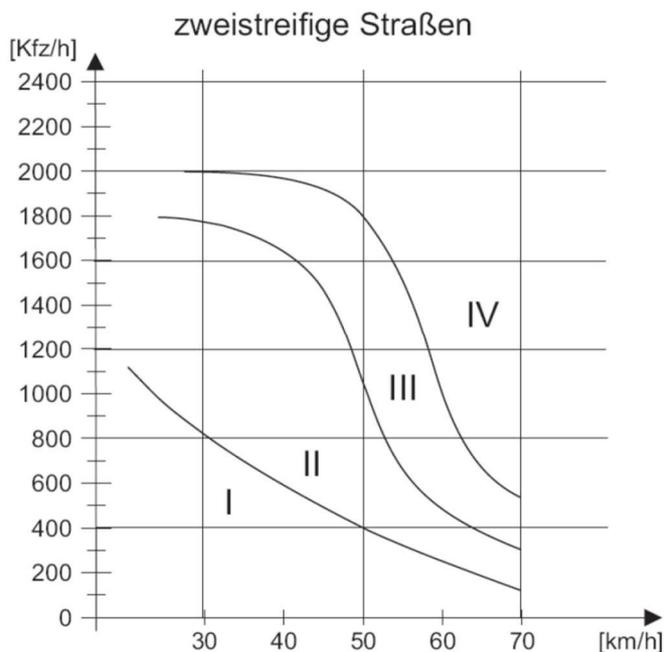
7.3.7 NMIV 6 Umsetzung des aktuellen Regelwerks bei laufenden und zukünftigen Bauvorhaben

Die Radverkehrsplanung in Deutschland wird, wie auch die Straßenverkehrsplanung, durch gesetzliche Vorschriften und Regelwerke bestimmt. Die Straßenverkehrsordnung StVO (BRD, 2016) sowie die zugehörige Verwaltungsvorschrift VwV-StVO (BRD, 2015) enthalten neben den maßgeblichen Verkehrszeichen und Verhaltensregeln auch gesetzliche Mindeststandards für Radwegebreiten und legen fest, wann Radwege benutzungspflichtig sind (vgl. Kapitel 7.3.2).

Für die Bedarfs- und Entwurfsplanung sind darüber hinaus die Regelwerke der FGSV zu beachten. Dazu zählen die schon angesprochene RAST (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2006) und insbesondere die ERA (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2010). Beide Regelwerke beinhalten detaillierte Planungsempfehlungen für eine sichere und komfortable Gestaltung der Radverkehrsinfrastruktur durch die Beschreibung des aktuellen Stands der Technik. Zudem gehen die Breitenangaben für die Querschnittsgestaltung deutlich über die in der VwV-StVO formulierten Mindeststandards hinaus.

Die ERA (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2010) empfiehlt Führungsmöglichkeiten des Radverkehrs auf der Fahrbahn und/oder im Seitenraum. Die geeignete Form der Radverkehrsführung hängt maßgeblich von der Kfz-Verkehrsstärke und der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ab.

Abb. 7.25: Belastungsbereiche zur Vorauswahl



In den Belastungsbereichen I und II wird überwiegend das Mischprinzip (Radfahren auf der Fahrbahn) oder die Markierung von Schutzstreifen empfohlen. Unter bestimmten Bedingungen sind auch die Freigabe von Gehwegen für Radfahrer oder Radwege ohne Benutzungspflicht möglich. In den Belastungsbereichen III und IV ist das Trennprinzip anzuwenden. Hier sind Radfahrstreifen oder baulich angelegte Radwege sowie ergänzend gemeinsame Geh- und Radwege als Führungsform anzuwenden.

Bei der Auswahl der Führungsform sind ebenfalls der Charakter der Straße, die städtebauliche Situation und Funktion sowie die kommunale Radverkehrskultur zu berücksichtigen.

Tabelle 14: Zuordnung der Führungsformen zu den Belastungsbereichen bei Stadtstraßen

Belastungsbereich	Führungsformen des Radverkehrs	Randbedingungen für den Einsatz anderer Führungsformen
I	Mischverkehr mit Kfz auf der Fahrbahn (benutzungspflichtige Radwege sind auszuschließen)	Bei starken Steigungen kann ggf. die Führung im Mischverkehr mit der Führung „Gehweg“ mit dem Zusatz „Radverkehr frei“ kombiniert werden Bei geeigneten Fahrbahnbreiten können bei höheren Verkehrsstärken auch Schutzstreifen vorteilhaft sein Bei großen Fahrbahnbreiten ist die Gliederung der Fahrbahn durch möglichst breite Schutzstreifen sinnvoll
II	Schutzstreifen Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und „Gehweg“ mit Zusatz „Radfahrer frei“ Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und Radweg ohne Benutzungspflicht Kombination Schutzstreifen und „Gehweg“ mit Zusatz „Radfahrer frei“ Kombination Schutzstreifen und vorhandenem Radweg ohne Benutzungspflicht	Bei geringem Schwerverkehr, Gefällestrecken über 3 % Längsneigung, übersichtlicher Linienführung und geeigneten Fahrbahnbreiten kann die Führung im Mischverkehr zweckmäßig sein Bei starkem Schwerverkehr, unübersichtlicher Linienführung und ungünstigen Fahrbahnquerschnitten kommen Radfahrstreifen oder benutzungspflichtige Radwege in Betracht
III / IV	Radfahrstreifen Radweg gemeinsame Geh- und Radwege	Bei Belastungsbereich III mit geringem Schwerverkehr und übersichtlicher Linienführung kann auch die Kombination Schutzstreifen und „Gehweg“ mit Zusatz „Radverkehr frei“ eingesetzt werden

(Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2010)

Die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn hat im Gegensatz zur Führung auf den Nebenanlagen zwei wesentliche Vorteile:

- > Erhöhung der Verkehrssicherheit durch verbesserte Wahrnehmung durch Kfz-Verkehr
- > weniger Konflikte mit Fußgängern auf Nebenanlagen

Darüber hinaus sind Radverkehrsanlagen auf der Fahrbahn i. d. R. deutlich kostengünstiger zu realisieren als jene im Seitenraum.

Wegen der Etablierung von der flächendeckenden Tempo 30-Zone betreffen folgende Hinweise das innerörtliche Hauptverkehrsnetz. Gemäß ERA ist die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr bei Breiten bis 6 m und von 7 bis 7,5 m bei ca. 700 Kfz/h (ca. 7.000–8.000 Kfz/Tag) möglich. Breiten zwischen 6 bis 7 m bei über 400 Kfz/h sind wegen des Vorbeifahrens/Nebeneinanderfahrens von Pkw/Fahrrad problematisch.

Bei Fahrbahnbreiten über 7,5 m sollte die Anlage von Schutzstreifen geprüft werden. Werden unter Berücksichtigung der Fahrbahnbreite die Grenzen der o. g. Kfz-Verkehrsbelastung überschritten, ist eine andere Führungsform anzustreben. Ist dies nicht möglich, sollte versucht werden, die zulässige Geschwindigkeit oder die Verkehrsbelastung zu reduzieren.

Für die Anlagen von Schutz- und Radfahrstreifen und der Führung im Mischverkehr gelten weiter folgende Empfehlungen:

- > in Tempo 30-Zonen ist der Radverkehr im Mischverkehr zu führen, Schutz- und Radfahrstreifen sind dort nicht zulässig (vgl. StVO)
- > bei Tempo 30 auf der Strecke (nicht Zone) können Schutz-/Radfahrstreifen hingegen zum Einsatz kommen
- > bei Geschwindigkeiten von über 30 km/h ist die Wahl der Radverkehrsanlagen von der Kfz-Verkehrsstärke abhängig (vgl. oben)
- > die Anforderungen bzgl. der Breite für Schutzstreifen betragen im Regelfall 1,5 m und mindestens 1,25 m zzgl. Sicherheitsräumen, die restliche Fahrbahnbreite darf 4,5 bis 5 m nicht unterschreiten
- > Radfahrstreifen sollen inkl. der Markierung und zzgl. Sicherheitsräumen 1,85 m breit sein

Bei Führung des Radverkehrs auf den Nebenanlagen ist wegen der unterschiedlichen Geschwindigkeit von Fußgängern und Radfahrern und des Schutzinteresses des Fußgängerverkehrs auf eine möglichst konfliktarme Führung zu achten. Um den Verkehrsteilnehmern ein ungestörtes Gehen/Fahren und ausreichend Platz zum Ausweichen anzubieten, sollten die Nebenanlagen entsprechende Mindestmaße aufweisen.

Für innerörtliche Radverkehrsanlagen werden als Richtwerte die RAST06 (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2006) und die ERA (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2010) herangezogen (vgl. Tabelle 15). Darüber hinaus werden in der Tabelle Empfehlungen für die Führung an Knotenpunkten und zur Gestaltung gegeben:

Tabelle 15: Qualitätsstandards des Radverkehrs

Qualitätsstandards des Radverkehrs		
Abmessungen (Breite)	gemäß ERA Mindestmaß/Regel	gemäß RASSt 06 Mindestmaß/Regel
> Schutzstreifen (Schwerverkehrsaufkommen < 1.000 Kfz/Tag)	1,25 m / 1,50 m	1,25 m / 1,50 m
> Radfahrstreifen (Benutzungspflichtig)	1,85 m / 2,00 m	1,85 m
> Gemeinsamer Geh- und Radweg ⁸	2,50 m	2,50 m / 3,00 m
> Einrichtungsradweg – straßenbegleitend	1,60 m / 2,00 m	1,60 m / 2,00 m
> Zweirichtungsradweg – straßenbegleitend	2,00 m / 2,50 m ⁹	2,00 m / 2,50 m
> Führung gegen Einbahnstraßen ¹⁰	3,00 m / 3,50 m	3,00 m / 3,50 m
Führung an Knotenpunkten		
<ul style="list-style-type: none"> > Gewährleistung ausreichender Sichtbeziehungen/Sichtfelder zwischen Radverkehr und anderen Verkehrsteilnehmern, v. a. dem Kfz-Verkehr > Begreifbare und nachvollziehbare Führung und Markierung der Radverkehrsanlagen > Dimensionierung ausreichend großer Aufstellflächen, besonders im Fall von indirektem Linksabbiegen > Nach Möglichkeit Gewährleistung von direktem Linksabbiegen > deutliche Markierung und Hervorhebung der Radverkehrsanlagen im Zuge der Radwegeachsen an allen Knoten und Einmündungen 		
Gestaltung		
<ul style="list-style-type: none"> > Absenkung der Borde (Bordsteinkanten) bei Führung des Radverkehrs auf den Nebenanlagen unter Beachtung der Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen > Schaffung von komfortablen und ebenen Radverkehrsanlagen zur Gewährleistung eines zügigen Fahrens (glatter Belag, Instandhaltung der Wege, Winterdienst) > Hervorhebung und deutlich sichtbare Kennzeichnung für alle Verkehrsteilnehmenden durch Einfärben der Oberfläche und Anordnung von Piktogrammen 		

Wie erwähnt, besteht die Problematik der gemeinsamen Führung nach der Etablierung von Tempo 30-Zonen vorwiegend im Hauptnetz. Entsprechende Empfehlungen bzw. Umbauvorschläge sind in Anlage 6.2 (Vermeidung gemeinsamer Führung von Fuß- und Radverkehr im Hauptnetz) aufgezeigt. Diese basieren auf Grobeinschätzungen anhand von Befahrungen und Luftbildauswertungen. Vor der Umsetzung sollte die Machbarkeit im Detail geprüft werden, was insbesondere die verfügbaren Straßenbreiten und Verkehrsstärken betrifft.

Fahrradfreundliche und sichere Führungsformen an wichtigen Verkehrsknoten sowie Anschlüsse und Übergänge im Radwegenetz sind im Zuge der Förderung des Radverkehrs unumgänglich.

⁸ zuzüglich Sicherheitstrennstreifen, bei Verkehrsstärken kleiner 70 Fußgänger und Radfahrer je Stunde

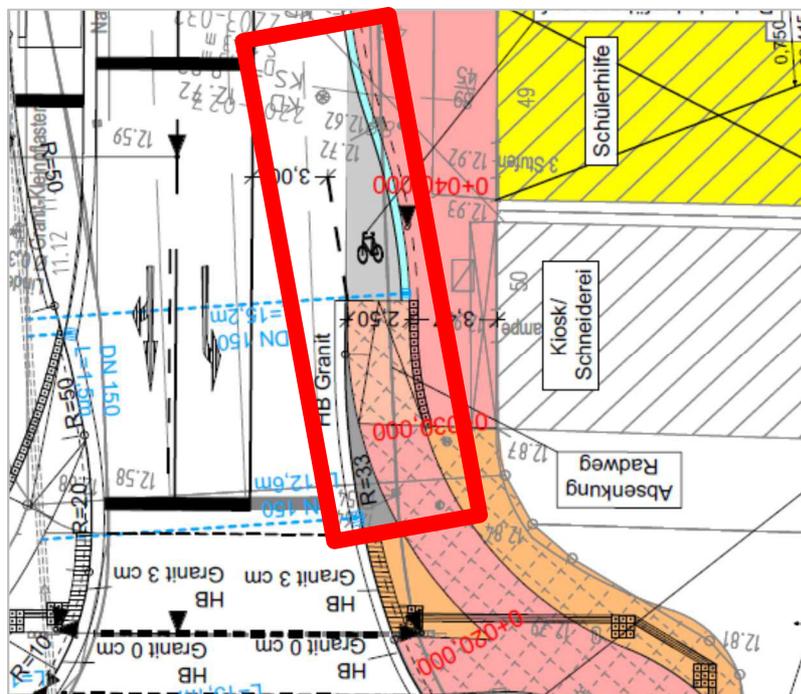
⁹ bei beidseitiger Führung; 3,00 m bei einseitiger Führung

¹⁰ Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h. Bei Linienbusverkehr oder bei stärkerem Verkehr mit Lastkraftwagen, muss die Breite mehr als 3,50 m betragen.

Kreuzungen und Abzweige, im Folgenden als Knotenpunkte bezeichnet, stellen für den Radverkehr häufig einen Wechsel der Infrastruktur dar und erzeugen durch das Kreuzen anderer Verkehrsteilnehmer eine hohes Konfliktpotenzial. Daher sollte der Radverkehr eindeutig und sicher geführt werden. Für alle Verkehrsteilnehmer muss aus der Gestaltung deutlich ersichtlich sein, von wem welcher Raum zu nutzen ist und wo es zu Überschneidungen kommt und dadurch erhöhte Aufmerksamkeit erforderlich ist. Des Weiteren sollte innerhalb des SUK-Gebietes die Führung und Signalisierung einheitlich geregelt sein, um eine hohe Verkehrssicherheit zu gewährleisten.

Bei sich verändernder Infrastruktur wie z. B. Übergängen von den Nebenanlagen auf die Fahrbahn oder umgekehrt (vgl. folgende Abbildung) sollten diese deutlich markiert und sicher befahrbar sein.

Abb. 7.26: Ausschnitt der Planung für die Marktwestseite



Der fahrradfreundliche Ausbau von Knoten sollte in Heide vorwiegend an den Abzweigen bzw. Einmündungen vom Haupt- ins Nebennetz erfolgen. Vor allem bei anstehenden Sanierungen und Umbaumaßnahmen können die Knotenpunkte sukzessive fahrradfreundlich, d. h. sicher und benutzerfreundlich umgestaltet werden.

Eine Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr kann grundsätzlich erfolgen, sofern Sicherheitsgründe nicht dagegen sprechen. Gemäß der VwV-StVO zu Zeichen 220 (Einbahnstraße) kann in Einbahnstraßen mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h der Radverkehr in Gegenrichtung zugelassen werden, wenn

- > eine ausreichende Begegnungsbreite (i. d. R. 3,5 m, mind. 3 m¹¹) vorhanden ist, ausgenommen an kurzen Engstellen; bei Linienbusverkehr oder bei stärkerem Verkehr mit Lastkraftwagen muss diese mindestens 3,5 m betragen,
- > die Verkehrsführung im Streckenverlauf sowie an Kreuzungen und Einmündungen übersichtlich ist,
- > für den Radverkehr dort, wo es orts- und verkehrsbezogen erforderlich ist, ein Schutzraum angelegt wird.

Weitere Details zu Einbahnstraßen mit Radverkehr in Gegenrichtung lassen sich der RAS^t 06 (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2006) und der ERA (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2010) entnehmen.

In der folgenden Tabelle werden Einbahnstraßen aufgelistet, an den die Freigabe für den Radverkehr in Gegenrichtung empfohlen wird bzw. zielführend ist:

Tabelle 16: Empfehlungen für Einbahnstraßen in Heide mit Freigabe für den Radverkehr

Einbahnstraße (Straßenzug)	Breite [ca. in m]	Anmerkung	Zielführend
Neue Anlage - Lüttenheid	3,5–4	Freigabe wird empfohlen, Kopfsteinpflaster	ja
Hölle	2,5	Freigabe wird nicht empfohlen	
Schuhmacherort	variiert	Empfehlung eines verkehrsberuhigten Bereichs	ja
Teichstraße	3,5	Freigabe wird empfohlen, Kopfsteinpflaster	ja
Kleine Westersstraße	3–3,5	Freigabe wird empfohlen	ja
Heistedter Str.	4–5	Freigabe wird empfohlen	ja

Eine bessere Gestaltung der Kreuzungsbereiche im Hinblick auf Fußgängerfreundlichkeit und erhöhte Aufenthaltsqualität lässt sich durch eine Reduzierung von Kurvenradien und durch Gehsteigvorziehungen erreichen. Insbesondere im Verlauf von Schulwegen (Schulwegplanung), beim Kreuzen von Radwegen und generell in Tempo-30-Zonen sollen Kreuzungsbereiche entsprechend umgebaut werden. Auch im Hauptverkehrsstraßennetz können solche Umbauten sinnvoll sein, beispielsweise am Wulf-Isebrand-Platz (siehe auch Maßnahme SUUV 4 Aufwertung Wulf-Isebrand-Platz).

¹¹ gemäß RAS^t 06

7.3.8 NMIV 7 Umgestaltung der Achse Loher Weg-Neue Anlage-Grüner Weg

Die nach Osten und Westen verlängerte Achse Neue Anlage stellt für den NMIV eine Hauptverbindung (vgl. Vorrangnetz in Abb. 7.17) zwischen den Endpunkten Bahnhof und Lohe-Rickelshof dar und verknüpft diese mit dem Zentrum Heides.

Wie am Wulf-Isebrand-Platz werden entlang der Achse Süderstraße, Hafenstraße, Neue Anlage, Lüttenheid, Grüner Weg die ausgeführten Planungsgrundsätze der 60er und 70er Jahre deutlich, bei denen der NMIV nur eine untergeordnete Rolle spielte.

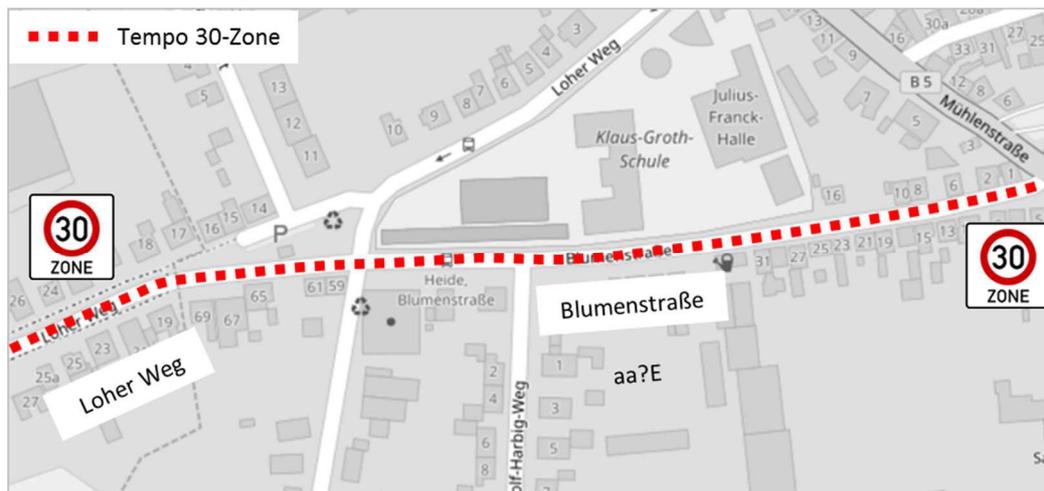
Dies zeigt sich u. a. durch die im Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung zahlreichen eingegangenen Hinweise von Radfahrern und Fußgängern. Unter den Top 5-Nennungen zum Radverkehr wurde die Achse entlang der Neuen Anlage dreimal mit insgesamt 60 Zustimmungen genannt. Bezüglich der Top 5-Nennungen im Fußgängerverkehr wurden mit jeweils neun Nennungen die Verbesserung der Querungsmöglichkeiten Mühlenstraße – Loher Weg und Süderstraße – Marktkauf angemerkt.

Die Vorschläge zur Umgestaltung dieser Achse wurden inhaltlich bereits in den vorhergehenden Maßnahmen beschrieben. Das heißt, dass diese Maßnahme im Grunde ein Beispiel für die zusammenfassende Umsetzung der bisher beschriebenen Maßnahmen ist.

Aufgrund der Länge der Achse erfolgt eine Einteilung in drei Abschnitte:

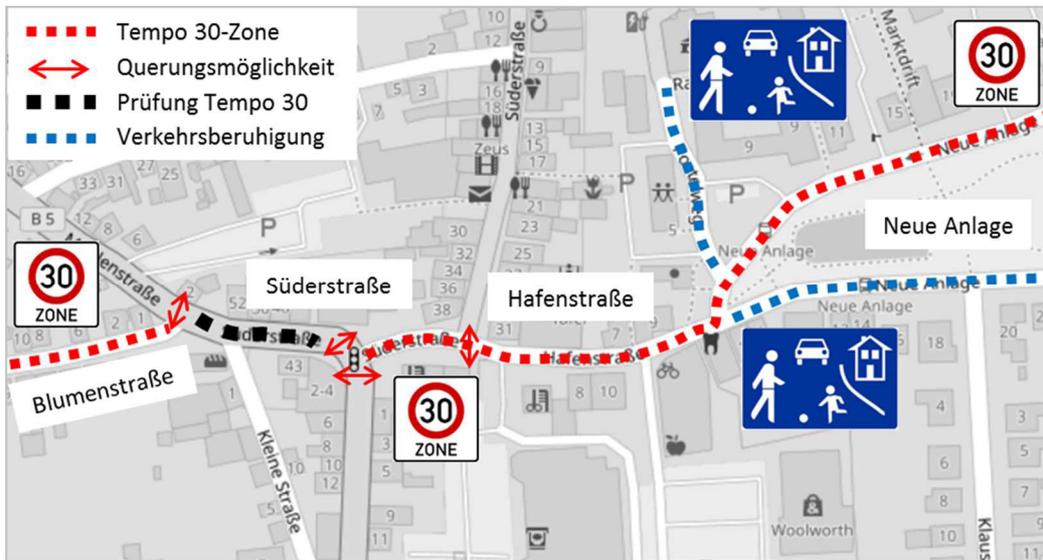
- > Abschnitt 1 – Loher Weg und Blumenstraße
- > Abschnitt 2 – Süderstraße, Hafenstraße und Neue Anlage
- > Abschnitt 3 – Neue Anlage, Lüttenheid und Grüner Weg

Abb. 7.27: Abschnitt 1 – Loher Weg und Blumenstraße



Abschnitt 1 zeigt die Umgestaltung zu einer Tempo 30-Zone gemäß Maßnahme NMIV 1 mit verkehrsberuhigenden Elementen wie z. B. punktuellen Verengungen in Kombination mit Versätzen. Darüber hinaus sollte bei anstehenden Sanierungen des Abschnitts die Fahrbahnbreiten überprüft und ggf. zur Verbreiterung der Nebenanlagen die Fahrbahn verengt werden.

Abb. 7.28: Abschnitt 2 – Süderstraße, Hafenstraße und Neue Anlage



In Abschnitt 2 wird von West nach Ost verlaufend zunächst die Überprüfung einer Überquerungsmöglichkeit am Übergang Mühlenstraße – Süderstraße vorgeschlagen (vgl. Radverkehrskonzept, Abschnitt Überquerungshilfen).

Für den Bereich der Süderstraße auf der B 5 wird in Maßnahme NMIV 2 Vermeidung gemeinsamer Führung von Fuß- und Radverkehr (Kapitel 4.2.3, Abb. 7.15) die Prüfung einer Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 empfohlen. Im Zuge dessen muss die Notwendigkeit einer Anpassung der Lichtsignalanlage (LSA) am Knotenpunkt Süderstraße/ Meldorfer Str. abgewogen werden.

Vom Knoten Süderstraße/ Meldorfer Straße aus Richtung Osten wird gemäß Maßnahme NMIV 1 die Prüfung der Umsetzung einer Tempo 30-Zone bis über den nördlichen Teil der Neuen Anlagen hinaus vorgeschlagen (vgl. Abb. 7.17: Vorschläge für Vorrangachsen). Ab dem Abzweig Hafenstraße/ Neue Anlage wird für den südlichen Teil der Neuen Anlage Richtung Osten ein verkehrsberuhigter Bereich empfohlen. Veranlassung hierfür ist die dichte geschlossene Bebauung in Verbindung mit den engen Baufluchten im betreffenden Bereich.

Abb. 7.29: Abschnitt 3 – Neue Anlage, Lüttenheid und Grüner Weg



In Abschnitt 3 wird der Verlauf des verkehrsberuhigten Bereichs bis zum Knoten Lüttenheid/ Grüner Weg/ Feldstraße vorgeschlagen. Weiter Richtung Osten wird empfohlen die Achse durch die Straße Grüner Weg (Tempo 30-Zone gemäß Maßnahme NMIV 1) bis zum Bahnhof zu führen.

Die vorgeschlagenen verkehrsplanerische Regelungen haben folgende Vorteile:

- > Anschluss des Bahnhofs an den Bereich Neue Anlage (Innenstadt)
- > Schaffung einer Verbindung von Lohe Rickelshof über die Neue Anlage zum Bahnhof
- > Anbindung der östlich der Bahngleise gelegenen Gebiete Heides
- > Verkehrsberuhigung im Bereich der Grundschule Lüttenheid und verbesserte Erreichbarkeit für den NMIV

Die Ziele der Umgestaltung lauten wie folgt:

- > Steigerung der Stadt- und Umfeldverträglichkeit
- > Schutz der Bevölkerung durch die Erhöhung der Verkehrssicherheit, insbesondere der Schulwegsicherheit
- > Verbesserung der Wohn- und Aufenthaltsqualität

Vor der Umsetzung dieser Maßnahme sollte eine entsprechende Detailplanung erarbeitet werden und eine umfangreiche Öffentlichkeitsbeteiligung erfolgen, bei der u. a. die Anlieger und besonders die anliegenden Einzelhändler einbezogen werden.

7.3.9 NMIV 8 Prüfung der Umsetzung einer Grünverbindung südlich des Bahnhofs

Die Prüfung der Umsetzung einer Grünverbindung zwischen dem Bahnhof Heide und dem Stadtteil Heide-Süd ist bereits als vorgeschlagene Vorrangachse des NMIV in Abb. 7.17 (Kapitel 7.3.4) dargestellt. Die Ziele der Prüfung sind:

- > Schaffung einer ausschließlich für den Rad- und Fußverkehr bestimmten Wegeverbindung zwischen Bahnhof und Heide-Süd
- > Aufwertung des Stadtteils Heide-Süd durch verbesserte Anbindung an den Bahnhof
- > Nutzung der Brachfläche südlich der Wendeanlage für Busse

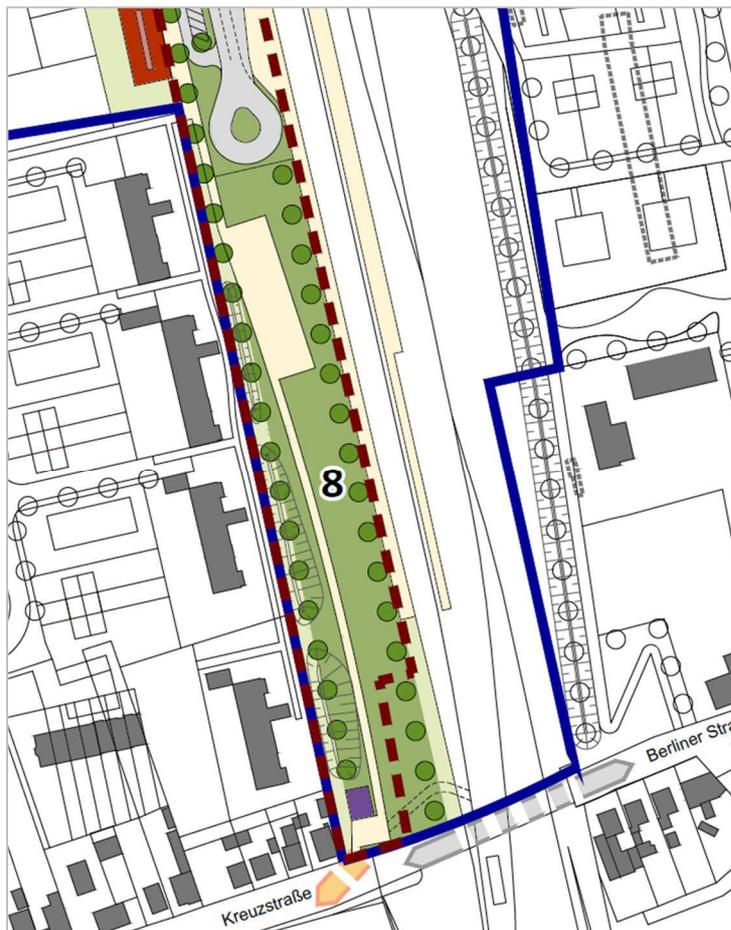
Die Herstellung der Grünverbindung kann zunächst bis zur Kreuzstraße erfolgen und ist somit ein erster Schritt zur Aufwertung des Bahnhofsumfeldes. Die folgenden Bilder zeigen den jetzigen Zustand der Fläche vom Bahnhof aus Richtung Süden (links) und von Süden in Nähe der Kreuzstraße Richtung Norden.

Bild 12: Blick vom Bahnhof Richtung Süden [links] und Blick von Süden [rechts]



Der folgend dargestellte Planausschnitt stammt aus dem Rahmenplan zum Bahnhofsumfeld (WRS Architekten und Stadtplaner, 2013). Wie schon bei der Maßnahme zur Aufwertung des Wulf-Isebrand-Platzes ist für die Umsetzung einer Grünverbindung die geplante Ansiedlung des Gemeinsamen Dienstleistungszentrums des Kreises Dithmarschen und der Stadt Heide ausschlaggebend.

Abb. 7.30: Planausschnitt des Rahmenplans des Bahnhofsumfeldes



(WRS Architekten und Stadtplaner, 2013)

7.3.10 NMIV 9 Temporäre Freigabe der Fußgängerzone für Radfahrer

Bereiche für Fußgänger, vorzugsweise Fußgängerzonen dienen in erster Linie der freien und ungestörten Bewegungsmöglichkeit von Fußgängern. Aus diesem Grund ist die Fußgängerzone in Heide zurzeit ganztägig für den Radverkehr gesperrt, was bedeutet, dass Radfahrer diesen Bereich umfahren müssen.

Im Westen und Norden verläuft eine mögliche Umfahrung über die hoch frequentierten Bundesstraße B 5 (Mühlenstraße), Westerweide und B 203 (Marschstraße, Markt, Bahnhofstraße), die durch die hohe Kfz-Verkehrsbelastung von über 10.000 Fahrzeugen pro Tag im Querschnitt ein beträchtliches Sicherheitsrisiko für Radfahrer darstellen. Im Süden verläuft die Umfahrung über die teilweise enge und mit Kopfsteinpflaster ausgestattete Hafenstraße und die ebenfalls mit ca. 4.000 Kfz pro Tag im Querschnitt stark belegte Neue Anlage. Die östliche Umfahrung erstreckt sich weiträumig über die Straßen Lüttenheid und Wulf-Isebrand-Platz und bedeutet für Radfahrer im Vergleich zur direkten Route durch die Fußgängerzone einen beträchtlichen Umweg.

Aufgrund der unsicheren und längeren Umfahrungsmöglichkeiten empfiehlt sich eine Überprüfung für die Zulassung von Radverkehr in der Fußgängerzone Heides. Hierfür erfolgt in der Abwägung für die Zulassung eine Prüfung im Einzelfall hinsichtlich der Verträglichkeit mit dem Fußgängerverkehr.

Das heißt, die Zulassung kann auf einzelne Achsen oder Teilbereiche und auf bestimmte Tages- und Wochenzeiten begrenzt werden. Eine flexible Zeitregelung¹² ermöglicht z. B. Schülern und Auszubildenden einen sicheren Weg zu wählen. Zudem kann der Radverkehr abends und nachts Bereiche des Fußverkehrs beleben und damit zur Erhöhung der subjektiven Sicherheit beitragen.

Im Gegensatz zu den Gehwegen bietet die Fußgängerzone in Heide wesentlich mehr Raum zum Ausweichen. Die Süderstraße ist als Nordsüdachse über 8 Meter und die Friedrichstraße als Ostwestachse über 7 m breit. Neben der Breite des Straßenraums und der Stärke des Fußgängerverkehrs sind gemäß ERA für die Zulassung des Radverkehrs noch weitere Kriterien zu berücksichtigen:

- > Nutzung der Seitenräume (z. B. Restaurants) und entsprechende Möblierung im Straßenraum,
- > Aufenthaltsnutzung versus zielgerichteten Gehverkehr,
- > Art des Radverkehrs (z. B. Alltag, Schüler, Durchgang, Erholung, Freizeit),
- > Ganglinien des Radverkehrs (wenn vorhanden) und
- > Gestaltung und Belag

Folgende Belastungszahlen ermöglichen als Anhaltswerte eine erste Einschätzung:

- > Bei bis zu 100 Fußgängern pro Stunde und Meter Straßenraumbreite ist eine vollständige Mischung von Fuß- und Radverkehr innerhalb des Straßenraums möglich.

¹² beispielsweise von 20 bis 9 Uhr (vgl. Maßnahmenkatalog)

- > Im Bereich zwischen 100 und 200 Fußgängern pro Stunde und Meter Straßenraumbreite empfiehlt es sich, den Radverkehr bei genügender Breite durch entsprechende Anordnung der Möblierung und Materialwahl auf einen Streifen zu kanalisieren.
- > Bei mehr als 200 Fußgängern und Fußgängerinnen pro Stunde und Meter Breite sind zahlreiche Interaktionen zwischen Fuß- und Radverkehr die Regel.

Grundvoraussetzung für die Abwägung über die Zulassung von Radverkehr in der Fußgängerzone ist das Vorhandensein von Daten zum Fußgängerverkehr. Ist dies nicht der Fall, sollten Daten erhoben werden. Dies hätte zusätzlich den Vorteil Bemessungsgrundlagen für städtebauliche Fragestellungen zu schaffen.

Wenn ggf. die Prüfung der Zulassung kein eindeutiges Ergebnis liefert, kann alternativ eine temporäre Zulassung (z. B. 20 bis 9 Uhr) versuchsweise angeordnet werden. Dadurch kann kurzfristig und günstig in der Umsetzung eine zentrale Verbesserung für den Radverkehr erreicht werden, was aus gutachterlicher Sicht empfohlen wird.

Neben den Randbedingungen wie Straßenbreiten, anliegende und Straßenraumnutzungen sind weitere für das Miteinander förderliche Maßnahmen der ERA zu entnehmen.

7.4 Handlungsfeld Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

7.4.1 Einführung

Der ÖPNV ist für sogenannte ÖPNV-Captives, d. h. gebundene Kunden ohne Zugang zum Pkw Grundvoraussetzung zur Überwindung längerer Strecken, die nicht zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt werden können. Dies betrifft in der Region Heide überwiegend Schüler, die gleichzeitig auch die mit Abstand stärkste Nutzergruppe stellen.

Für die Bewohner der SUK-Region sind die Hauptgründe für die Meidung des ÖPNV die Fahrzeit, die Bedienungshäufigkeit und generell die nur schwach ausgeprägte Flexibilität der ÖPNV-Nutzung. Ein weiterer Schwachpunkt des ÖPNV sind die derzeit fehlenden bzw. unzureichenden Informationsmöglichkeiten.

Aus diesem Grund wurden abgestimmt auf das Zielsystem sowie auf das Ergebnis der Schwachstellenanalyse und der Öffentlichkeitsbeteiligung die nachfolgend dargestellten Maßnahmen für das Handlungsfeld ÖPNV erarbeitet. Diese sind in den folgenden Abschnitten detailliert beschrieben.

Tabelle 17: Handlungsfeld Öffentlicher Personennahverkehr

Handlungsfeld Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	
ÖPNV 1	Evaluation bestehender Linienverbindungen mit anschließender Straffung des ÖPNV-Liniennetzes und Verkürzung der Fahrplan-Taktzeiten mit Ergänzung des Stadtbussystems um die Anbindung wichtiger Ziele
ÖPNV 2	Entwicklung und Nutzung moderner Kommunikationsformen wie Internetportale und Apps
ÖPNV 3	Ausbau der Barrierefreiheit der Bushaltestellen
ÖPNV 4	Anpassung der An- und Abfahrtszeiten des ÖPNV/ÖV und Optimierung der (Ver-)Taktung von Bahnankunft/-abfahrt und Schulbeginn/-ende
ÖPNV 5	Entwicklung flexibler Angebote
ÖPNV 6	ÖPNV-Bevorrechtigung an Ampelanlagen
ÖPNV 7	Zusammenlegung der ZOB für Stadtverkehr und Landverkehr in Bahnhofsnähe als zentraler Umsteigepunkt mit kurzen Übergängen
ÖPNV 8	Synchronisierung der Ausschreibungszeiträume und -zyklen zwischen Regionalbus und Stadtbus

7.4.2 ÖPNV 1 Straffung des ÖPNV-Liniennetzes und Verkürzung der Fahrplan-Taktzeiten

Trotz des geringen ÖPNV-Anteils von nur 3 % fällt bei der Analyse des Liniennetzes die augenscheinlich gute Erschließung des Stadtgebietes durch fünf städtische Linien mit einem dichten Haltestellennetz, zentrisch auf den Bahnhof/ZOB ausgerichtet, auf. Die geringe Nutzung muss folglich andere Ursachen als allein das angebotene Liniennetz haben.

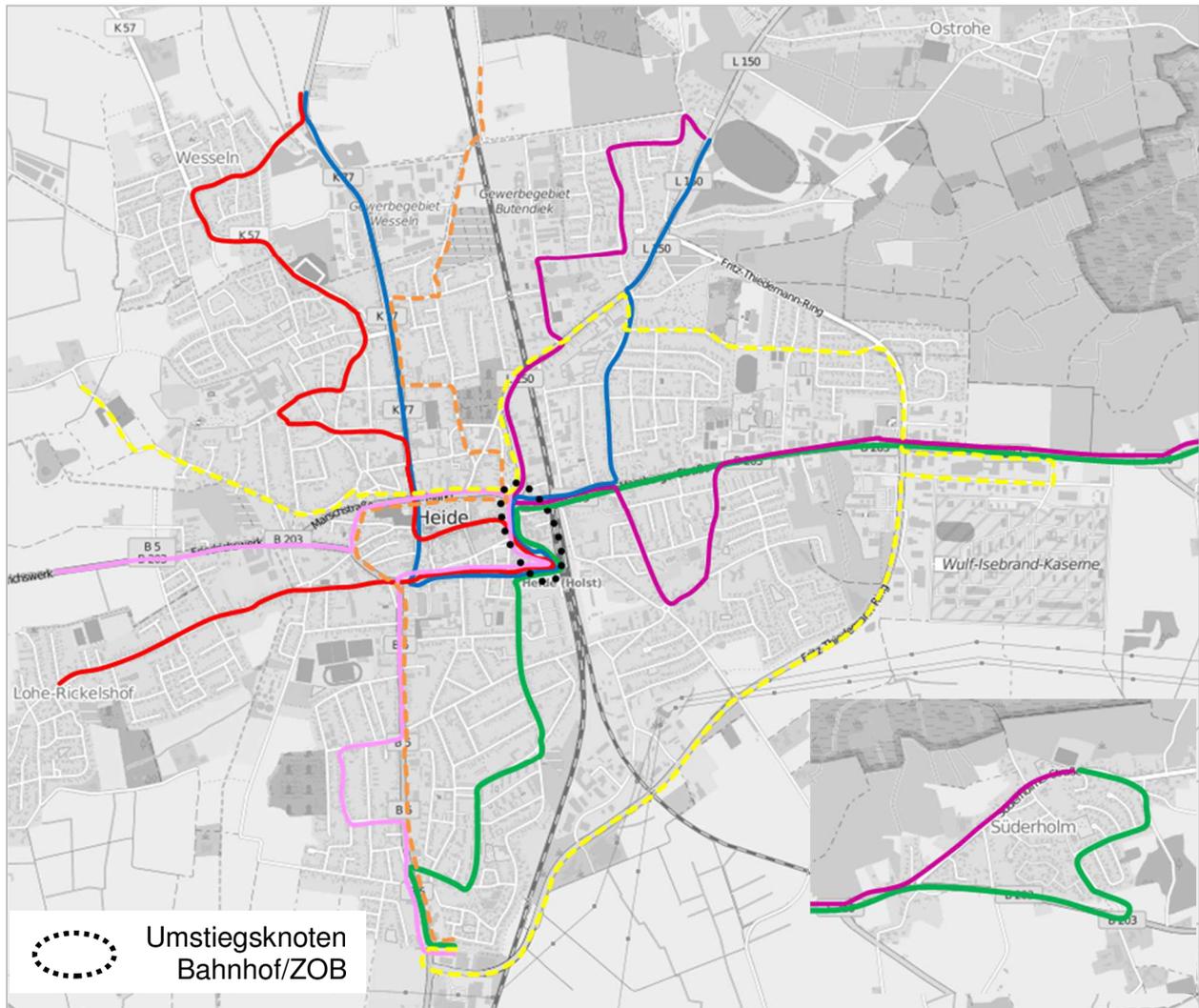
Allerdings ist bei Untersuchung des Liniennetzes festzustellen, dass die Verläufe der einzelnen Buslinien teilweise stark mäandrierend, d. h. je nach Richtung und Uhrzeit auf unterschiedlichen Routen, verlaufen. Durch schleifenartige Routenverläufe entsteht eine Unsicherheit für den Nutzer, ob eine Zielhaltestelle tatsächlich angefahren wird oder nicht. Hierin liegt ein Nutzungshemmnis, was dazu führen kann, dass der ÖPNV als Verkehrsmittel kategorisch ausgeschlossen wird. Vermieden werden kann dies durch den grundsätzlichen Verzicht auf reine Ausstiegs- bzw. Einstiegshaltestellen. Deutlich einfacher sind Buslinienverläufe zu verstehen, wenn sie bis zur Endhaltestelle einem eindeutigen, nachvollziehbaren Linienvorlauf folgen und dabei sowohl in Hin- als auch der Rückrichtung alle Haltestellen bedienen. Das vermittelt dem Fahrgast unabhängig von seiner Affinität zu öffentlichen Verkehrsmitteln Sicherheit.

Damit zuvor erschlossene Gebiete nicht vernachlässigt werden, können Haltestellen, die vorher in derartigen Schleifenfahrten erreicht wurden, durch das Angebot einer weiteren Buslinie mit einem abweichenden Linienvorlauf bedient werden. Im nachfolgend skizzierten Konzept wird dieses Prinzip berücksichtigt.

Eine weitere Schwachstelle wird mit der fehlenden Durchbindung der Buslinien beschrieben. Gemeint ist damit, dass alle Buslinien zentral am Bahnhof/ZOB beginnen bzw. enden. Zwangsläufig erfordert dieses Angebot für den Fahrgast mindestens einen Umstieg, sobald nicht Bahnhof oder ZOB, sondern ein Ziel darüber hinaus angesteuert wird.

Durch ein Liniennetzangebot mit durchgebundenen Stadtbuslinien nach dem in Abb. 7.31 dargestellten, beispielhaften Prinzip kann die Wahrscheinlichkeit eines Umstieges für den Fahrgast stark reduziert werden.

Abb. 7.31: Vorschlag zur Straffung des ÖPNV-Liniennetzes



In diesem Vorschlag existiert weiterhin eine überschaubare Anzahl von fünf bis sechs Buslinien, die über den zentralen Umstiegsknoten Bahnhof/ZOB in das jeweils benachbarte Stadtgebiet durchgebunden sind. Auf diese Weise erschließen jedes Stadtgebiet mindestens zwei statt vorher nur eine Linie. Diese zwei Linien können im Fahrplankontakt so angeordnet werden, dass sie sich zu einem attraktiven Gesamtangebot ergänzen.¹³

Ergänzend können eine Linie als Nord-Süd-Verbindung (orange) sowie auch als Ost-West-Verbindung (gelb) eingerichtet werden. Letztere kann sich optional im Osten von der Schanzenstraße in Richtung Süden über den Fritz-Thiedemann-Ring bis zur südlichen Sammel-Endhaltestelle Familia fortsetzen, um die bisher nicht angebundene Umgebung des Fritz-Thiedemann-Ringes anzuschließen und damit die Erreichbarkeit des südöstlichen Stadtgebietes zu verbessern.

¹³ z. B. zwei Buslinien mit gleicher Starthaltestelle fahren zur vollen und zur halben Stunde jeweils im 60min-Takt und ergänzen sich somit zu einem 30-min-Takt-Angebot

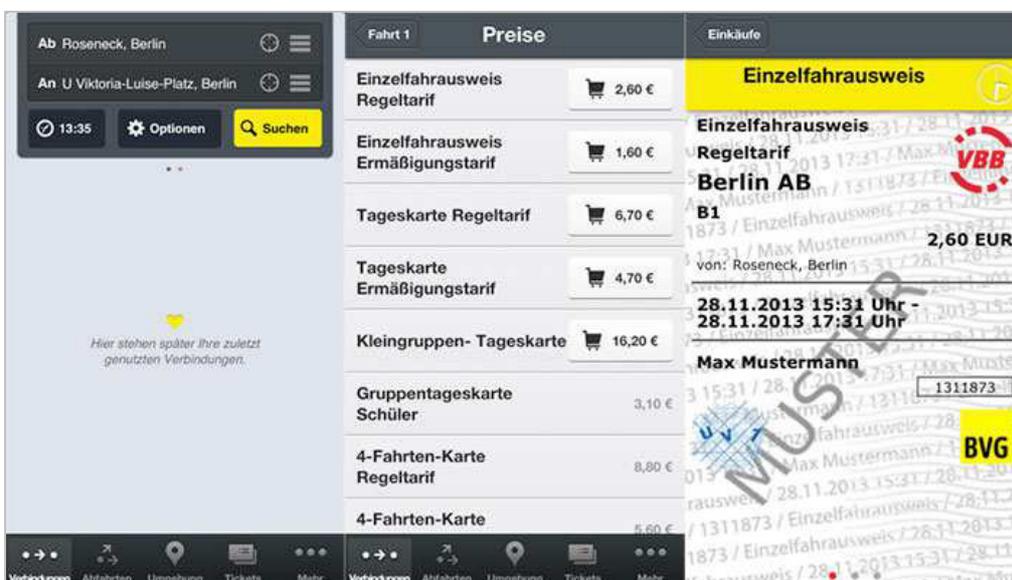
Des Weiteren ist mit Analyse der Haltestellen aufgefallen, dass sich einige Einzugsbereiche stark überlagern. Folglich ist lokal zu prüfen, ob zwei oder mehrere benachbarte Haltestellen zu weniger Haltestellen konsolidiert werden können. Zum einen würde dies weniger Haltevorgänge im Busbetrieb und damit Fahrtzeitgewinne bedeuten. Zum anderen können auf diese Weise Routenverläufe vereinfacht und dadurch eventuell ganze Linienäste gespart werden. Punktuell sind Haltestellen nur geringfügig zu verlegen, um sie an optimierte Routenverläufe anzupassen und gleichzeitig für die Bürger bekannte Anbindungen in den Quartieren zu erhalten.

Aus dieser Vorgehensweise zusammen mit dem zuvor vorgestellten Konzept der durchgebunden Linienverläufe ist ein neues, gestrafftes Busliniennetz zu entwerfen. Dieses ist einfach zu verstehen, erhöht die Erreichbarkeit des Stadtgebietes und steigert die Zugänglichkeit zum ÖPNV.

7.4.3 ÖPNV 2 Entwicklung und Nutzung moderner Kommunikationsformen

Aufbauend auf Angeboten wie der bereits verfügbaren Heider City App können internetbasierte Informationskanäle auf- und ausgebaut werden. Als Ergänzung zum dynamischen Fahrgastinformationssystem (DFI) können Echtzeiten der Busse in die App integriert werden, sodass sich jeder Fahrgast individuell über eventuelle Verspätungen informieren kann. Über soziale Medien können die Heider Verkehrsbetriebe über offizielle Profile aktuelle Informationen zum ÖPNV verbreiten. Hiermit sind vorrangig temporäre Änderungen im Betriebsablauf aufgrund von Baumaßnahmen oder Veranstaltungen gemeint, die zeitweise Einschränkungen wie z. B. Umleitungen für die Fahrgäste bedeuten. Auch der Fahrkartenvertrieb kann über diese App abgewickelt werden.

Abb. 7.32: Beispiel App der Berliner Verkehrsbetriebe



Quelle: FahrInfo Berlin-App

7.4.4 ÖPNV 3 Ausbau der Barrierefreiheit der Bushaltestellen

Barrierefreiheit im ÖPNV wird auf verschiedenen Ebenen erreicht, da jeder Verkehrsteilnehmer andere Bedürfnisse hat, um mobil zu sein. Agile Menschen verlangen nach gut sichtbaren Informationen, um sich zeitsparend durch das städtische Netz bewegen zu können. Personen mit

einer Mobilitätseinschränkung benötigen bauliche Unterstützungen, z. B. Einstiegshilfen oder taktile Leitelemente. Alle potenziellen Nutzerinnen und Nutzer des ÖV verlangen ein Mindestmaß an Komfort sowohl in den Fahrzeugen als auch der angebotenen Aufenthaltsqualität an Haltestellen. Aufgrund der Schnittstellenfunktion von Haltestellen wird hinsichtlich des Ziels „Attraktivitätssteigerung des ÖPNV“ die Definition einer Mindestausstattung aller Haltestellen im Heider Stadtgebiet und optional auch im Umland empfohlen. Die derzeit vorzufindende Ausstattung im SUK-Gebiet ist von unterschiedlicher Qualität.

Erste Barriere zur einfachen Zugänglichkeit zum ÖPNV sind Informationen. Grundvoraussetzung ist eine großflächige und konsequente Anwendung von statischen und dynamischen Fahrgastinformationssystemen. Zum statischen Fahrgastinformationssystem (SFI) gehört die durchgängige und vielfache Vorhaltung von Wegweisern mit Angaben umliegender Ziele und Straßen sowie (Teil-) Netzplänen, um Linienverläufen der abfahrenden Busse schnell nachvollziehen zu können. An Haltestellen mit größerem Fahrgastaufkommen sind Ansprechpartner und besonders an Umstiegsknoten mit mehreren Buslinien Verspätungsinformationen in Echtzeit hilfreich. Diese erhalten Fahrgäste über ein dynamisches Fahrgastinformationssystem (DFI), dessen Etablierung im Heider Stadtgebiet bereits begonnen hat. In der Regel erhält das DFI über eine Zentrale die Soll-Abfahrtszeiten aus dem Fahrplan und zeigt die bevorstehenden Abfahrten in Echtzeit an, indem die Fahrzeuge über Funk oder GPS ihre Position melden und daraus die Ist-Abfahrtszeiten prognostiziert werden. Zusätzlich kann eine Laufschrift weitere Informationen wie Unregelmäßigkeiten, z. B. Haltestellenausfälle vermitteln, die die ÖPNV-Nutzung vereinfachen und auch Gelegenheitskunden eine schnelle Orientierung ermöglichen.

Abb. 7.33: Dynamische Fahrgastinformationstafel

Linie	Ziel	Steig	Abfahrt
34	Burkheimer Straße	6	3min
35	Munzingen	2	4min
14	Siegedenkmal	9	6min
34	Burkheimer Straße	6	12min
11	Uauban	6	14min
33	Munzingen	4	14min
35	KEIDEL Bad	2	18:18
14	Siegedenkmal	9	18:20

Quelle: Freiburger Verkehrs AG

Unter anderem zur Etablierung solcher Systeme kommt gemäß dem dritten Regionalen Nahverkehrsplan (RNVP) des Kreises Dithmarschen (Kreis Dithmarschen - Der Landrat, 2014) überwiegend ein standardisiertes Haltestellen-Baukastensystem zum Einsatz. Dabei soll sich die Ausstattung im Wesentlichen an der Funktion der jeweiligen Haltestelle und ihrem Stellenwert im Haltestellennetz orientieren. Bei der Anlage von Haltestellen ist den Aspekten der Barrierefreiheit und der subjektiven Sicherheit erhöhte Aufmerksamkeit zu widmen, damit die Haltestellen auch von besonders sensiblen Personengruppen wie mobilitätsbehinderten Menschen, Frauen oder Senioren genutzt werden.

Beim Umbau bzw. Neubau von Haltestellen sind generell Haltestellen am Fahrbahnrand oder Haltestellenkaps¹⁴ zu bevorzugen, soweit die verkehrlichen und örtlichen Verhältnisse dies zulassen. Bezüglich des barrierefreien Zugangs sind gemäß RASt folgende Empfehlungen für die Abmessungen und für die Höhe von Warteflächen zu beachten:

- > die Höhe der Wartefläche soll nicht mehr als 5 cm unter der Höhe des Wagenbodens der eingesetzten Busse liegen
- > die Höhendifferenzen zwischen 5 und 10 cm sind nur mit Erschwernissen oder mit Hilfe Dritter nutzbar
- > Höhendifferenzen größer 10 cm sind zu vermeiden
- > Verdeutlichung der Einstiegstellen mit taktilen und optisch kontrastierenden Hilfen

Darüber hinaus sind die Auftrittsflächen und Bordsteinhöhen in Form von Kasseler Borden für den Einsatz von Niederflurbussen vorzusehen.

Zur Erhöhung der subjektiven Sicherheit werden abhängig von der Funktion der jeweiligen Haltestelle und dem Fahrgastaufkommen vor allem die Bausteine „Beleuchtung“ und „Verbesserung der Einsehbarkeit“ eingesetzt.

Tabelle 18: Mindestausstattung von Haltestellen

Ausstattung „Einfachhaltestelle“	Ausstattung „Normalhaltestelle“	Ausstattung „Zentral-/Schwerpunkthaltestelle“
<ul style="list-style-type: none"> ◆ Befestigte Wartefläche ◆ Beleuchtung soweit möglich über Straßen-/Wegebeleuchtung ◆ Haltestellenmast mit Haltestellenname sowie Liniennummer(n) und Linienverlauf ◆ Basis-Fahrgastinformation mit Fahrplan und Tarifhinweisen ◆ Barrierefreiheit 	<p>Wie Einfachhaltestelle, zusätzlich:</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ Transparenter Fahrgastunterstand <p>Bei Bedarf nach vorhergehender der Prüfung:</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ Fahrradabstellanlage (B+R) 	<p>Wie Normalhaltestelle, zusätzlich:</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ Eigenständige Beleuchtung ◆ Liniennetzplan <p>Bei Bedarf nach vorhergehender der Prüfung:</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ Haltestellen-Umgebungsplan ◆ Fahrradabstellanlage (B+R) ◆ DFI-Anzeige ◆ Notrufeinrichtung oder öffentliches Telefon

(Kreis Dithmarschen - Der Landrat, 2014)

Folgend werden die in der Bestandsaufnahme erfassten Haltestellen den unterschiedlichen Ausstattungstypen zugeordnet (vgl. Tabelle 18). Dabei wird nicht zwischen den Haltestellen des Heider Stadtverkehrs und den des Regionalverkehrs Dithmarschen bzw. der Umlandgemeinden unterschieden. Des Weiteren wird bei der Formulierung von Empfehlungen davon ausgegangen, dass der ZOB an den Bahnhof verlegt wird.

Unabhängig von der Funktion der jeweiligen Haltestelle im SUK-Gebiet ist an keinem der Haltestellenmaste im Liniennetz eine Liniennummer zu finden. Dies kann besonders am Bahnhof mit fünf hintereinander liegenden Bussteigen u. a. für Ortsfremde zur Verwirrung führen (vgl. Bild 13). Dieser Aspekt wird bei der folgenden Zuordnung der Haltestellen nicht berücksichtigt.

¹⁴ Haltestelle, bei der der Bord bis an Fahrbahnrand vorgezogen wird

Bild 13: Bussteige am Bahnhof in Heide



In Heide und Umland findet sich keine Haltestelle, die der in Tabelle 18 dargestellten Ausstattung einer Zentral-/Schwerpunkthaltestelle entspricht.

Im Unterschied zu den Bahnlinien existiert weder für Stadtbus- noch für Regionalbuslinien ein dynamisches Fahrgastinformationssystem (DFI). Zumindest am Bahnhof, als zentraler Verknüpfungspunkt zwischen Bahn- und Buslinien und wo die höchsten Fahrgastzahlen zu erwarten sind, ist ein DFI zu empfehlen. Weiter existieren am Bahnhof zwar Liniennetzpläne und Haltestellen-Umgebungspläne, die aber nicht direkt an den Bussteigen positioniert sind. Zusammenfassend wird empfohlen die Ein- und Umsteigehaltestellen mit überdurchschnittlicher hoher Frequenz gemäß den Empfehlungen des RNVP für Zentral-/Schwerpunkthaltestelle auszustatten. Neben der Haltestelle am Bahnhof ist eine derartige Ausstattung der Haltestelle am Markt vorstellbar.

Fahrradabstellanlagen sind insbesondere an den Endhaltestellen, dem Umstiegsknoten Bahnhof/ZOB, an typischen Umstiegshaltestellen mit hohem Fahrgastaufkommen, im Innenstadtkern sowie an weiteren wichtigen Zielen wie Schulen und öffentlichen Einrichtungen großzügig vorzusehen. Sie verbessern die Möglichkeit, Wege in der Stadt mit verschiedenen Verkehrsmitteln zu kombinieren.

Dem wurde u. a. im RNVP Rechnung getragen, indem „Einfachhaltestellen“ mit der zusätzlichen Ausstattung von Fahrgastunterständen und Fahrradabstellanlagen (B+R) als „Normalhaltestellen“ bezeichnet werden (vgl. Tabelle 18).

Die Ausstattung von Normalhaltestellen weisen in Heide nur die Haltestellen Fritz-Thiedemann-Ring, Heide, BHF 1/2, Markt, ZOB, und im Umland die Haltestellen Nordhastedt Bahnhof, Nordhastedt Schule, Bahnhofsweg (Stelle-Wittenwurth), Chausseestraße (Wörhden) auf.

Im Kontext der Ausstattung von Einfachhaltestellen wird an dieser Stelle unter dem Begriff „Barrierefrei“ der stufenlose Zugang zur Haltestelle, der frei von Hindernissen bzw. Barrieren ist, verstanden. Nach dieser Festlegung und der o. g. nicht berücksichtigten Liniennummern an Halte-

stellenmasten entsprechen mit Ausnahme von den Haltestellen Berufsschule und Schanze/Kaserne in Heide und den Haltestellen Schwimmbad (Hemmingstedt), Ecke Uhlenstroot (Wöhrden) und Tiebensee Ortsmitte (Neuenkirchen) alle Haltestellen der im RNVP geforderten Ausstattung.

Weitere Ausstattungsmerkmale der einzelnen Haltestellen wie z. B. Sitzgelegenheiten, Abfallbehälter usw. können der Anlage 3.4 des Zwischenberichts entnommen werden.

7.4.5 ÖPNV 4 Anpassung der An- und Abfahrtszeiten des ÖPNV und ÖV

Da Fahrpläne der Bahn im bundesweiten Netzgefüge einer Langfristplanung unterliegen, müssen die Fahrpläne der kommunalen öffentlichen Verkehre an die An- und Abfahrtszeiten auf der Schiene angepasst werden.

Bahnreisende können auf die Fahrt zum Bahnhof mit dem eigenen Pkw verzichten, wenn attraktive Übergänge zwischen den Verkehrsträgern geschaffen werden. Schließlich ist dies ein übergeordnetes Ziel, das den Betrieb eines zentralen Umstiegsknoten Bahnhof/ZOB rechtfertigt. Attraktive Übergänge werden erreicht, indem An- und Abfahrten des ÖPNV in räumlicher und zeitlicher Nähe zur Bahnsteigkante abgewickelt werden. Kurze Wege von Bus zu Bahn und ausreichende, jedoch auch nicht zu knappe Übergangszeiten setzen für einen Taktfahrplan des ÖPNV die richtigen Rahmenbedingungen.

7.4.6 ÖPNV 5 Entwicklung flexibler Angebote

Eine Flexibilisierung des konventionellen, d. h. linien- und fahrplangebunden ÖPNV kann eingeführt werden, wenn Angebote räumlich oder zeitlich geringfügig bis gar nicht mehr genutzt werden. So können unrentable Leerfahrten vermieden werden. Flexible Bedienungsformen im ÖPNV dienen zur Sicherung der Daseinsvorsorge in nachfrageschwachen Räumen.

Um einen reibungslosen und kundenorientierten Betrieb von flexiblen ÖPNV-Angeboten zu gewährleisten, sind vier Sachverhalte von besonderer Bedeutung: die Ausstattung und Dimensionierung des Fuhrparks, die Disposition der Fahrtwünsche, die Gestaltung der Voranmeldezeit und die Formen der Vergütung. Das Thema Vergütung wird in diesem Masterplan nicht weiter beleuchtet und sollte gesondert kaufmännisch von den Aufgabenträgern betrachtet werden. Generell empfohlen wird das wie für den konventionellen ÖPNV etablierte Besteller-Betreiber-Prinzip. Dabei fungieren öffentliche Aufgabenträger als Besteller von ÖPNV-Angeboten, die von Unternehmen als Betreiber erbracht werden. Auf diesem Weg kann über ein Bonus-Malus-System die Motivation von Unternehmen gewährleistet werden, die geforderten Leistungen langfristig in der vereinbarten Qualität und Quantität zu erbringen.

Eine offensichtliche Vorzugsvariante, wie eine Flexibilisierung umgesetzt werden kann, zeichnet sich für Heide nicht ab. Daher werden nachfolgend zwei mögliche Varianten erörtert.

Eine Variante ist ein fahrplantreuer Rufbus. Dabei hält sich das Angebot an die im Fahrplan veröffentlichten Abfahrtszeiten sowie linientreue Haltestellenabfolge. Als Fahrzeuge kommen reguläre Linienbusse zum Einsatz, deren Vorhaltung danach geplant wird, als würde stets eine Anforderungsquote von ca. 50% vorliegen. Die Planung der diensthabenden Fahrer kann aus dem Betrieb heraus an die Nachfrage angepasst werden, sodass langfristig Erfahrungen insbesondere

für Feiertage genutzt werden. Die Voranmeldezeit sollte so gewählt werden, dass ein Fahrzeug inkl. Rüstzeit für Fahrzeug und Fahrer rechtzeitig von seiner üblichen Startposition die Wunschhaltestelle erreichen kann, für die die Anforderung des Rufbusses ausgelöst worden ist, z. B. 30 Minuten.

Dieses Prinzip entspricht im Großen und Ganzen dem bereits vorhandenen, jedoch in Heide kaum bekannten und kaum genutzten Rufbus Dithmarschen („RuDi“). Um eine Aufwertung von RuDi zu erreichen, wird empfohlen, neben einer telefonischen Bestellung auch eine Smartphone-basierte Lösung zu schaffen. In die bereits vorhandene Heider City App kann diese Anforderung eines Fahrtwunsches integriert werden. Beispielsweise kann die App einen Countdown zeigen, bis wann der Fahrgast einen Fahrtwunsch abgeben muss, damit der nächste Rufbus mit der festgelegten Voranmeldezeit vorbereitet werden kann. „Bestellen Sie innerhalb der nächsten 6 Minuten und 30 Sekunden den Rufbus der Linie 1234, damit sie in einer halben Stunde (18.30 Uhr) an der Haltestelle Galgenberg einsteigen können.“ Dies setzt zu Beginn der Bestellung die Eingabe der gewünschten Starthaltestelle voraus. Auf diesem Weg kann eine neue, jüngere Zielgruppe für RuDi erreicht werden. Die Distribution der Fahraufträge übernimmt ein Zentralrechner, der die zeitgerechten Bestellungen der Fahrtwünsche auswertet und für die Versorgung des dynamischen Fahrgastinformationssystem ohnehin angeschafft und Fahrplandaten aller Buslinien enthalten muss.

Eine alternative Variante ist ein weder fahrplan- noch liniengebundenes Anruf-Taxi-System. Hierbei wird der Betrieb an (mehrere) örtliche Taxi- bzw. Beförderungsunternehmen vergeben, deren Flotte hauptsächlich aus Pkw und Kleinbussen besteht. Die Distribution der Fahraufträge übernehmen dabei die ohnehin besetzten Zentralen der Unternehmen selbst. Diese müssten lediglich mit einem zugeschnittenen Distributionssystem für den ÖPNV auf Nachfrage ausgestattet werden. Grundsätzlich sollte dieser Fahrdienst wie auch bei dem RuDi an den Haltestellen beginnen, um den Charakter des öffentlichen Verkehrs zu bewahren. Bei geringem Mehraufwand kann jedoch abgewogen werden, ob das Bestellprinzip auch bis zu einer beliebigen Adresse im Heider Stadtgebiet geöffnet werden kann. Damit könnte das Rufsystem einen erheblichen Nutzen für mobilitätsbeeinträchtigte Fahrgäste mit sich bringen. Als Ziel der Fahrt sollte bereits bei Bestellung mindestens ein größeres Gebiet, z. B. einen Stadtteil oder eine Straße oder POI angegeben werden. Der tatsächliche Ausstiegsort kann dann individuell kurzfristig in Absprache mit dem Fahrer festgelegt werden.

Diese skizzierten Varianten zeigen zwei mögliche Richtungen auf, die für die Entwicklung flexibler Angebotsformen eingeschlagen werden können. Entscheidend für den Erfolg solcher Angebotsformen ist die Annahme (= Nutzung) der Bevölkerung, die die Finanzierung aus öffentlicher Hand rechtfertigt. Ein solches Angebot detailliert zu planen geht über die Möglichkeiten dieses MPM hinaus. Um ein derartiges Konzept von Beginn an ganzheitlich und auf die Bedürfnisse der Stadt Heide angepasst zu planen, ist ein eigenständiger Planungsprozess mit weiteren zielgerichteten Analysen erforderlich. Aus diesem Grund wird an dieser Stelle auf das „Handbuch zur Planung flexibler Bedienungsformen im ÖPNV“ (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, 2009) verwiesen. Es bietet eine Methodik zur Ableitung geeigneter Angebotsformen auf Basis

von siedlungsstrukturellen Randbedingungen (z. B. die Abschätzung der potenziellen Fahrgastnachfrage) sowie einen Planungsleitfaden zur Aufstellung kundenorientierter und zugleich wirtschaftlicher Lösungen des flexiblen ÖPNV.

7.4.7 ÖPNV 6 Bevorrechtigung an Ampelanlagen

Der wesentliche Nachteil von Bussen als ÖPNV-Angebot ist die Abhängigkeit von der nähräumlichen Straßenverkehrslage. Ein attraktives Busliniennetz bringt nachhaltig keine steigenden Fahrgastzahlen, wenn die Busse gemeinsam mit dem MIV im Stau stehen. Deshalb werden vielerorts Ampelanlagen hinsichtlich einer ÖPNV-Bevorrechtigung aufgerüstet – Stichwort „Busbeschleunigung“. Dabei erhalten die Busse die Möglichkeit mit der Infrastruktur, den Ampeln, zu kommunizieren und deren Steuerung zeitweise zu beeinflussen. In der Regel wird es dem Bus hierdurch ermöglicht, eine Kreuzung ohne unnötigen Halt zu passieren, wofür die Verlängerung von Grünzeiten bzw. das kurzzeitige Unterdrücken untergeordneter Verkehrsströme ermöglicht werden muss. Angewendet an mehreren aufeinander folgenden Ampeln oder Kreuzungen mit generell hohem Querungswiderstand ergeben sich hieraus in der Praxis Zeitgewinne von mehreren Minuten, was direkt der Attraktivität des ÖPNV-Angebotes zu Gute kommt.

Alternativ zur beschriebenen Anpassung von Ampelsteuerungen kann eine ÖPNV-Bevorrechtigung auch durch bauliche Veränderungen an Knotenpunkten herbeigeführt werden. Durch Busspuren können ÖV-Fahrzeuge zum einen getrennt von Kfz-Strömen fahren, was insbesondere im Zufluss zu Haltestellen oder größeren Umstiegsknoten (ZOB) Wartezeiten „auf den letzten Metern“ vermeidet. Zum anderen können Ampeln für Busspuren eigene, gesicherte Grünphasen vorhalten, was z. B. einem kurzzeitig starken Aufkommen von ÖPNV-Fahrzeugen ein zügiges Abfließen ermöglicht.

Da sich der Anpassungsbedarf von Ampeln thematisch mit formulierten Zielen aus den Handlungsfeldern für den MIV überschneiden, können aus derartigen Einzelmaßnahmen vorzugsweise Maßnahmenbündel entwickelt werden, aus dessen Synergieeffekt beide Verkehrsträger profitieren.

Durch die thematische Überschneidung mit dem Anpassungsbedarf von Ampeln können derartige Einzelmaßnahmen zu Maßnahmenbündeln konsolidiert werden, um gleichzeitig formulierte Ziele aus Handlungsfeldern des MIV zu erreichen (vgl. Kapitel 7.5.3).

Gemäß des Leitbildes des MPM sind an folgenden Knotenpunkten ÖPNV-Bevorrechtigungen zielführend:

Tabelle 19: Mögliche Knotenpunkte mit ÖPNV-Bevorrechtigungen

Achse	Knotenpunkt
Nord-Süd	<ul style="list-style-type: none"> > Meldorfer Str./Fritz-Thiedemann-Ring > Meldorfer Str./Westermoorweg > Meldorfer Str./Kreuzstraße > Meldorfer Str./Süderstraße > Mühlenstraße/Büsumer Straße/Westerweide/Große Westerstraße > Marschstraße/Westerweide > Markt/Marschstraße/Husumer Straße > Husumer Straße/Rosenstraße > Husumer Straße/Esmarchstraße/Weddingstedter Straße > Husumer Straße/Wesseler Straße > An der Bundesstraße 5/Am Ruthenstrom/Waldstraße
Ost-West	<ul style="list-style-type: none"> > Friedrichswerk/Marschstraße/Büsumer Straße/Moltkestraße > Marschstraße/Westerweide > Markt/Marschstraße/Husumer Straße > Markt/Bahnhofstraße > Bahnhofstraße/Brahmsstraße/Wulf-Isebrand-Platz > Stadtbrücke/Hamburger Straße/Stiftstraße/Hans-Böckler-Straße > Hamburger Straße/Fritz-Thiedemann-Ring
zusätzliche Knoten	<ul style="list-style-type: none"> > Waldschlößchenstraße/Helgoländer Straße/Stiftstraße > Waldschlößchenstraße/ Fritz-Thiedemann-Ring

7.4.8 ÖPNV 7 Zusammenlegung des ZOB und des Bahnhofs

Im Laufe der Bearbeitung des MPM war die seit Jahren angestrebte Zusammenlegung der ZOB für Stadt- und Landverkehr in Bahnhofsnähe als zentraler Umsteigepunkt mit kurzen Übergängen immer wieder ein Thema. Was in den meisten deutschen Städten ähnlicher Größe mit Anschluss an das Bahnnetz (Fernverkehr) als Standard gilt, ist in Heide nicht der Fall. Der ZOB befindet sich nach wie vor unverändert an seinem Standort in der Österweide, ohne direkte Fußwegeverbindung in die Innenstadt und ca. 400 Meter vom Bahnhof entfernt. Aus diesem Grund wird an dieser Stelle diese Maßnahme noch einmal gesondert aufgeführt.

Neben den offensichtlichen Vorteilen wie die Schaffung eines zentralen Verknüpfungspunktes mit Anbindung an die Innenstadt, die Stärkung des Standorts am Bahnhof und die damit einhergehenden Flächeneinsparung (Freiwerden von Potenzialflächen) ist die Maßnahme für ein Reihe weiterer Maßnahmen essentiell. Diese sind:

- > SUUV 4 – Aufwertung des Wulf-Isebrand-Platzes
- > NMIV 7 – Umgestaltung der Achse entlang der Neue Anlage
- > ÖPNV 1 – Straffung des ÖPNV-Liniennetzes und Verkürzung der Fahrplan-Taktzeiten
- > ÖPNV 4 – Anpassung der An- und Abfahrtszeiten des ÖPNV und ÖV
- > VUMM 3 – Attraktive Gestaltung von innerstädtischen Fußwegeverbindungen
- > VUMM 8 – Einrichtung einer Mobilstation am Bahnhof

7.4.9 ÖPNV 8 Synchronisierung der Ausschreibungszyklen im Regional- und Stadtverkehr

Infolge einer lange Zeit geteilten Aufgabenträgerschaft für den Stadtverkehr in Heide und den kreisweiten ÖPNV im Kreis Dithmarschen gibt es auch unterschiedliche Vertrags- und Vergabezyklen. So bestehen für den kreisweiten ÖPNV Verkehrsverträge bis zum 31.12.2025 (seit dem 1.1.2016 für 10 Jahre), während der Verkehrsvertrag für den Stadtverkehr bereits Ende 2019 endet und dann neu auszuschreiben und zu vergeben ist.

Die geschilderten abweichenden Vertragszyklen erschweren einen reibungslos aufeinander abgestimmten ÖPNV in Stadt und Umland. Daher ist mit dem Ziel einer verbesserten Abstimmung eine Synchronisierung der Ausschreibungszeiträume und -zyklen zwischen Regionalbus und Stadtbus anzustreben.

7.5 Handlungsfeld Motorisierter Individualverkehr und Ruhender Verkehr (MIV+P)

7.5.1 Einführung

Das Handlungskonzept Motorisierter Individualverkehr (MIV) und Ruhender Verkehr verfolgt das Ziel, das leistungsfähige Straßennetz und die gute Erreichbarkeit der Stadt und Region für den motorisierten Individualverkehr zu erhalten bzw. zu verbessern. Dies ist besonders für die Entwicklung als Wohn- und Arbeitsstandort für die Funktion als Mittelzentrum bedeutend. Parallel dazu gilt es, den gestiegenen Anforderungen an die Umweltverträglichkeit des Straßenverkehrs gerecht zu werden und den Verkehr v. a. an den Haupteinfallsstraßen verträglich abzuwickeln, um zu einem Abbau von Lärm- und Abgasemissionen beizutragen.

Kennzeichnend für den MIV in Heide sind die hohen innerstädtischen Verkehrsbelastungen und die dadurch hervorgerufenen negativen Auswirkungen auf die Bevölkerung. Gründe hierfür sind sowohl die fehlende Nordwestumgehung als auch die geringe Entlastungswirkung durch den Fritz-Thiedemann-Ring.

In Abstimmung mit dem Auftraggeber wurden verschiedene, grundsätzlich vorstellbare Straßeninfrastrukturprojekte bzgl. der Netzergänzungen und -anpassungen in Heide und Umland geprüft. Hierbei wurde v. a. die Nordwestumgehung Heides in Betracht gezogen. Allerdings wurde eine weitergehende Betrachtung aufgrund der unrealistischen Umsetzung wieder verworfen.

Aus diesem Grund ist die systematische Verkehrssteuerung zur verträglichen Verkehrsabwicklung ein wesentlicher Baustein des Masterplans Mobilität. Dies beinhaltet neben der Verstetigung des Verkehrsablaufs durch Reduzierung der Geschwindigkeit (vgl. Handlungsfeld Stadt- und Umfeldverträglichkeit) die Verlagerung von Kfz-Strömen auf übergeordnete, stadtteilverbindende Straßen, wie den Fritz-Thiedemann-Ring. Durch ein effektives Wegweisungskonzept in Verbindung mit einem darauf abgestimmten Parkleitsystem kann der Kfz-Verkehr reduziert bzw. verlagert werden. Grundvoraussetzung hierfür ist die Einführung eines abgestimmten Parkraummanagements.

Entsprechend der Prognosen bis 2030 ist insgesamt gesehen mit keiner (relevanten) Zunahme der Kfz-Belastungen zu rechnen. Umfangreiche und kostenintensive Ergänzungen im Hauptstraßennetz werden daher – auch angesichts der entstehenden Erhaltungskosten – im Rahmen des MPM nicht empfohlen und sind daher auch nicht in das Vorrangstraßennetz 2030 aufgenommen worden.

Abgestimmt auf das Zielsystem sowie im Ergebnis der Schwachstellenanalyse und der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden die nachfolgend dargestellten Maßnahmen für das Handlungsfeld Motorisierter Individualverkehr und Ruhender Verkehr (MIV+P) erarbeitet. Diese sind in den folgenden Abschnitten detailliert beschrieben.

Tabelle 20: Handlungsfeld Motorisierter Individualverkehr und Ruhender Verkehr

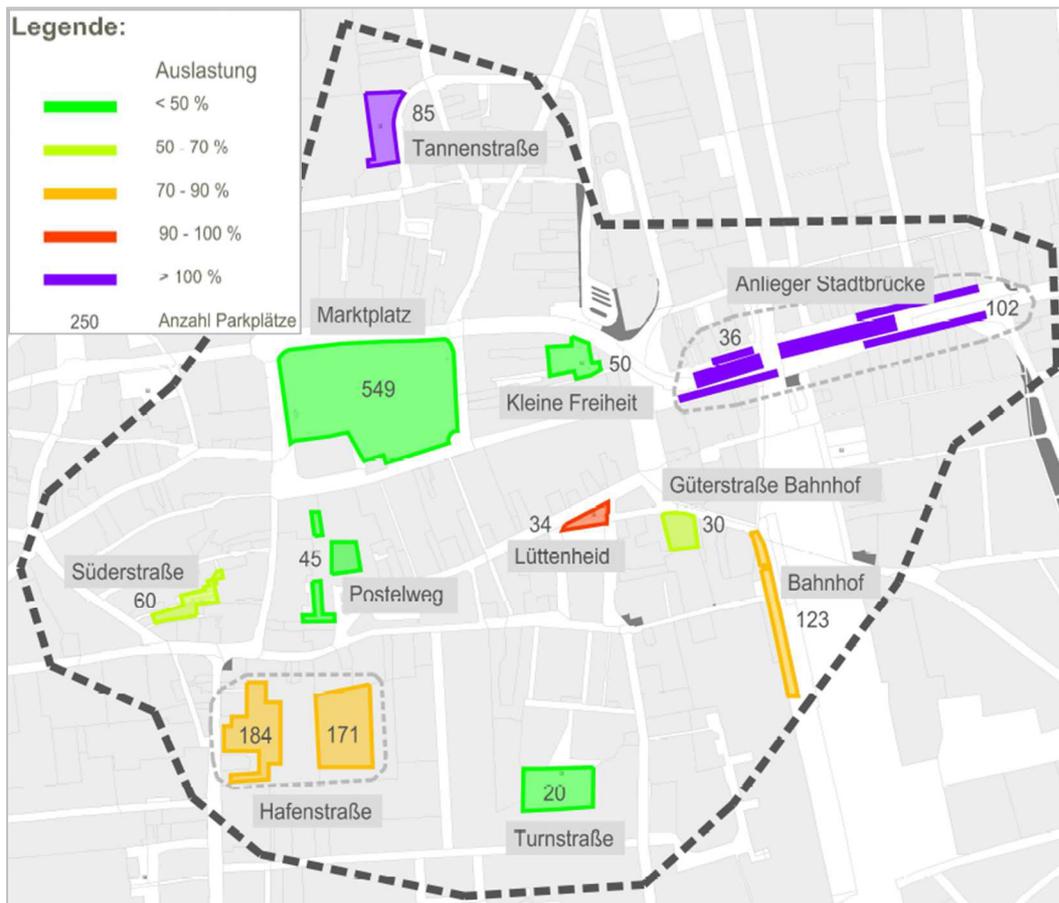
Handlungsfeld Motorisierter Individualverkehr und Ruhender Verkehr (MIV+P)	
MIV+P 1	Einführung eines neuen, umfassenden Parkraumkonzepts mit Parkleitsystem ggf. unter Einbeziehung von P+R-Anlagen (Großflächige Parkraumbewirtschaftung mit besonderer Berücksichtigung der Westküstenklinikum-Nachbarschaft)
MIV+P 2	Ampelsteuerung verbessern und konzeptionell vereinheitlichen, Einführung einer Zeitsteuerung (nachts ausschalten)
MIV+P 3	Prüfung der Errichtung von Kreisverkehren im Hauptnetz
MIV+P 4	Prüfung der Errichtung von Kreisverkehren im Nebennetz
MIV+P 5	Beseitigung der Gefahrenstelle an der Ausfahrt des Raffineriegeländes

7.5.2 MIV+P 1 Parkraumkonzept mit Parkleitsystem

Parkraumkonzepte haben in erster Linie die Funktion den ruhenden Kfz-Verkehr in verkehrlich stark belasteten Siedlungsbereichen, wie dem Heider Zentrum, zu ordnen. Neben den Nutzungsansprüchen von Fußgänger- und Radverkehr, ÖPNV sowie den nicht verkehrlichen Nutzungen im Zusammenhang mit Aufenthalt, Kinderspiel, Grün- und Freiflächen stellt Parken den funktional am wenigsten notwendigen und damit am ehesten zu verlagernden Anspruch dar. Allerdings wird in der gängigen Planungs- und Umsetzungspraxis sowie in der Öffentlichkeit das "Anrecht auf einen Parkplatz" gegenüber den anderen Nutzungsansprüchen häufig immer noch deutlich priorisiert.

In Heide sind einzig die Parkstände am Marktplatz und im Bereich Kleine Freiheit gebührenpflichtig. Parkscheibenpflicht herrscht zudem in den Parkbereichen Lüttenheid und Süderstraße. Im Rahmen der Bearbeitung des MPM wurde das Angebot, d. h. die Zahl der Parkmöglichkeiten aufgenommen und der dazugehörige Auslastung vormittags, mittags und nachmittags ermittelt (vgl. Anlage 5.4 des Zwischenberichts). Das Ergebnis ist in der folgenden Abbildung grafisch dargestellt.

Abb. 7.34: Auslastung des Parkraums in Heide



Es wird deutlich, dass hauptsächlich in den Bereichen Tannenstraße und Stadtbrücke die Auslastung erschöpft bzw. überschritten und am Marktplatz und Kleine Freiheit nicht einmal die Hälfte der Parkstände belegt werden.

Erstgenannte Bereiche könnten nach Überprüfung der Parkgewohnheiten (Langzeitparker, Anwohner, Fremdparker usw.) durch entsprechende Parkraumbewirtschaftung entlastet werden. D. h. für den Bereich unter der Stadtbrücke könnte zur Verbesserung der Parksituation z. B. Anwohnerparken etabliert und im Bereich der Rüdorfer Straße neuer Parkraum geschaffen werden.

Die zweitgenannten Bereiche könnten durch sukzessive Reduzierung, differenzierte Bewirtschaftung oder teilweise Aufhebung der Parkstände städtebaulich aufgewertet werden, um die Standortattraktivität zu erhöhen (vgl. Reduzierung von Parkraum auf dem südlichen Marktplatz in Kapitel 7.2.4).

Zusammenfassend wird aufgrund der moderaten Nachfrage nach Parkständen (Ausnahme Tannenstraße und Stadtbrücke) die Einführung eines neuen, umfassenden Parkraumkonzepts nur punktuell, d. h. dem identifizierten Bedarf angepasst, empfohlen. Dieser besteht beispielsweise beim Parkleitsystem in Heide, das aus einer statischen Parkwegweisung besteht. Die Vorteile der Einführung eines dynamischen Parkleitsystems sind, ortsunkundigen Fahrzeugführern die Orien-

tierung in der fremden Stadt zu erleichtern, den Parksuchverkehr zu bündeln sowie den Fahrzeugführer darüber zu informieren, wie der aktuelle Zustand der Belegungssituation der umliegenden Parkierungseinrichtungen ist.

Gravierende Engpässe hinsichtlich der Parksituation bestehen in Heide am Westküstenklinikum (WKK) und wirken sich unmittelbar auf die Nachbarschaft aus. Stichprobenartige Überprüfungen bestätigten die Aussagen von Anwohnern und des AG, dass die vorhandenen Stellplätze dauerhaft überbelegt sind, was zu Wildparken und daraus resultierend zu Einschränkungen und Parksuchverkehr führt (Bild 14 und Bild 15). Negativ betroffen sind v. a. Anwohnende in der Nachbarschaft zum WKK.

Bild 14: Überlastung der Stellplätze westlich des Westküstenklinikum

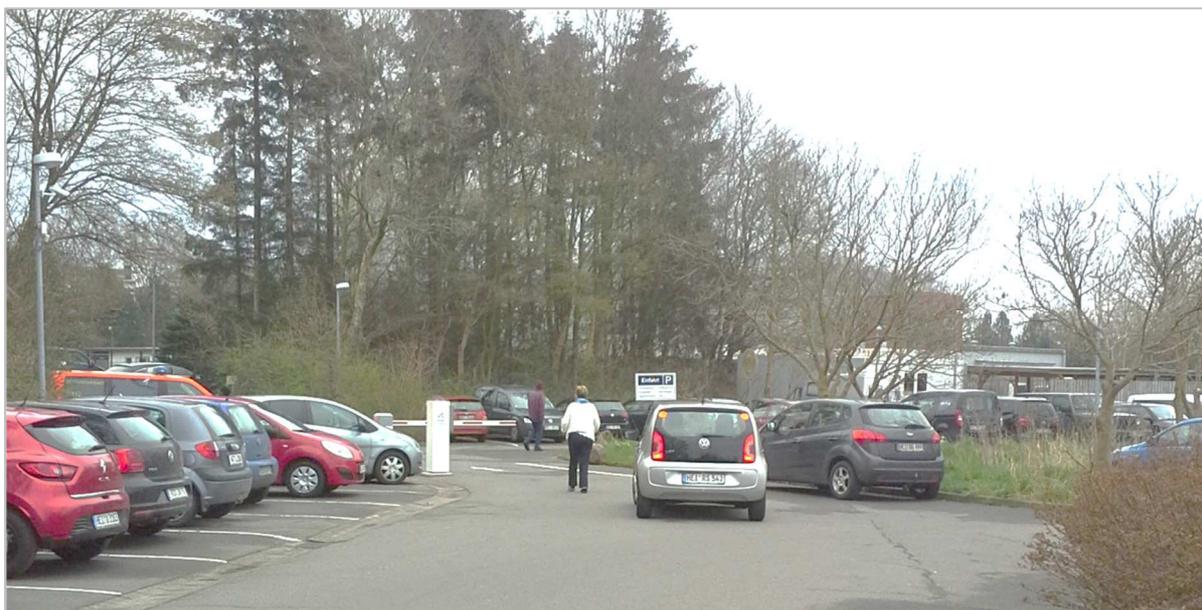


Bild 15: Einschränkungen durch Wildparken am Westküstenklinikum



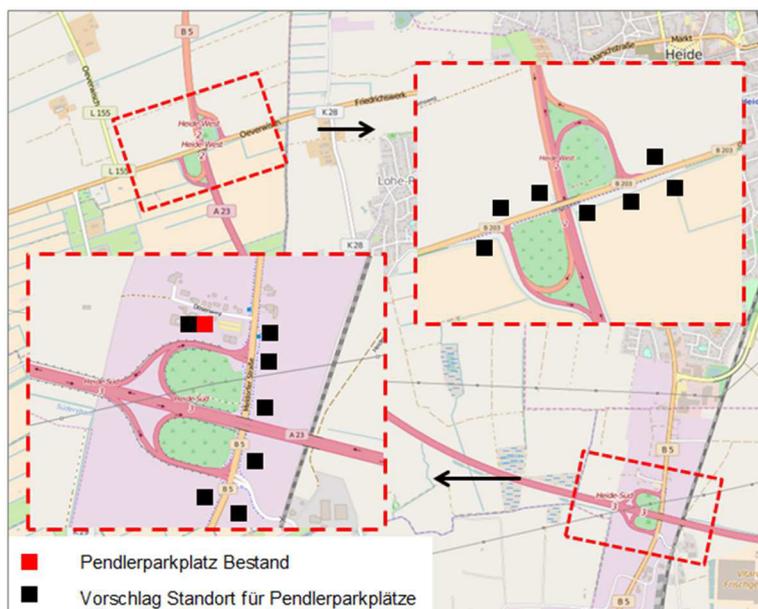
Für die Lösung der bestehenden Parkplatzproblematik wird zur Schaffung neuer Stellplätze die Errichtung einer zweiten Parkebene durch ein Parkdeck westlich des WKK empfohlen. Dieses kann mit einer Anzeige aktuell freier Stellplätze ausgestattet werden.

Auch auf dem Marktplatz ist eine Schaffung neuer Stellplätze durch die Errichtung einer zweiten Parkebene mit einem Parkdeck oder einer Parkpalette denkbar. Dies jedoch nicht zur Lösung bestehender Engpässe sondern mit dem Ziel einer Kompensation entfallender Stellplätze durch die Reduzierung der für das Parken genutzten Flächen.

Ergänzend wurde im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligungen mehrmals auf das Fehlen von Pendlerparkplätzen hingewiesen. Der einzige Pendlerparkplatz in Heide existiert im Moment im Dösenweg in der Nähe des Anschlussstelle Heide-Süd.

Die folgende Abbildung zeigt weitere Vorschläge für Pendlerparkplätze.

Abb. 7.35: Verortungsvorschläge für Pendlerparkplätze



7.5.3 MIV+P 2 Ampelsteuerung verbessern und konzeptionell vereinheitlichen

Vor allem in den Spitzenstunden morgens, abends unter der Woche sowie an den samstäglichen Markttagen vormittags sind die Knotenpunkte im Zuge der B 203, B 5 und L 150 teilweise hoch ausgelastet. Mitunter ergeben sich daraus Defizite in der Verkehrsqualität, die sich in Form von längeren Rückstaus an den Lichtsignalanlagen (LSA) äußern.

Während der Bürgerbeteiligungen und v. a. im Zuge der Auswertung der Haushaltsbefragung haben sich folgende lichtsignalgesteuerten Knotenpunkte als besonders kritisch gezeigt:

- > Hamburger Straße (B 203)/Fritz-Thiedemann-Ring (v. a. Linkseinbieger aus Richtung Süden/Norden, über 80 Nennungen)
- > Meldorfer Str.(B 5)/Fritz-Thiedemann-Ring (36 Nennungen)
- > Rendsburger Str. (B 203)/Hamburger Str.(L 316, aus Richtung Nordhastedt, 36 Nennungen)

Besonders an hoch belasteten Knotenpunkten kann es mitunter erforderlich sein, höhere Wartezeiten für einige Verkehrsströme zugunsten eines insgesamt verbesserten Verkehrsablaufs in Kauf zu nehmen.

Am Knotenpunkt Hamburger Straße (B 203)/Fritz-Thiedemann-Ring resultiert dies im Verzicht der Eigensignalisierung der untergeordneten Linkseinbiegeströme. Die aus Norden und Süden kommenden Linkseinbieger müssen entsprechend während ihrer Freigabe die bevorrechtigten Geradeausfahrer und Rechtseinbieger der Gegenrichtung passieren lassen, bevor sie auf die Hamburger Straße auffahren können. Im Rahmen der Bürgerbeteiligung und der Auswertung der Verkehrsbelastungen hat sich hierbei herausgestellt, dass die Belastung dieser Einbiegebeziehungen so hoch ist, dass es zu einer spürbaren Erhöhung der Wartezeit (Stau) dieser Einbieger kommt. Daher sollte für diesen Knotenpunkt überprüft werden, inwieweit unter den gegebenen Rahmenbedingungen durch die Eigensignalisierung der Linkseinbieger der Verkehrsablauf sowie die Sicherheit spürbar gesteigert werden kann, ohne den Verkehrsablauf der hoch belasteten Hauptfahrbeziehungen negativ zu beeinflussen. Die Einrichtung eigener Linksabbiegephasen ist i. d. R. mit dem Eingriff in die verfügbare Freigabezeitverteilung aller anderen Signalgruppen verbunden. Unter Umständen resultiert hieraus für den gesamten Knotenpunkt eine deutliche Verschlechterung der Verkehrsqualität.

Der Anschluss des Fritz-Thiedemann-Rings an die Meldorfer Landstraße (Knotenpunkt Meldorfer Str. (B 5)/Fritz-Thiedemann-Ring) muss aufgrund seiner räumlichen Lage alle Verkehre abwickeln, welche Heide aus dem südlichen Umland und über die Autobahn 23 anfahren bzw. Heide verlassen.

Aufgrund dieser Bedeutung sind besonders die Fahrbeziehungen in nordsüdlicher Richtung verlaufend hoch belastet. Im Abstand von weniger als 100 m vom Hauptknotenpunkt befindet sich auf dem Fritz-Thiedemann-Ring ein signalisierter Teilknotenpunkt zur Erschließung von hoch frequentierten Einzelhandelseinrichtungen (Aldi, familia, Schröder Bauzentrum).

Durch die räumliche Gestaltung in diesem Bereich und der Ausführung der Signalsteuerung kommt es hierbei besonders für die vom Fritz-Thiedemann-Ring kommenden Fahrzeuge zu Verkehrsbehinderungen. Diese können beide Signalquerschnitte nicht flüssig passieren, wodurch es in den Spitzenzeiten zu regelmäßigen Rückstauerscheinungen kommt.

Aus verkehrsgutachterlicher Sicht wird empfohlen für den gesamten Bereich zu prüfen, inwieweit unter Berücksichtigung aktueller Verkehrszahlen eine Verbesserung der Signalsteuerung der beiden östlich und nördlich gelegenen Teilknotenpunkte umsetzbar ist.

Der im Osten gelegene dreiarmlige Anschlussknoten der Hamburger Straße mit der Rendsburger Straße (Knotenpunkt Rendsburger Str. (B 203)/Hamburger Str. (L 316)) weist in den Spitzenstunden hohe Verkehrsbelastungen auf. Für eine leistungsfähige Abwicklung wird die Anlage mit einer hohen Umlaufzeit betrieben. Der Effekt ist, dass einzelne v. a. untergeordnete Ströme teilweise sehr lange warten müssen. Zur Verbesserung der Situation ist an dieser Stelle zu prüfen, ob durch eine Anpassung der Signalsteuerung die Leistungsfähigkeit erhalten und gleichzeitig die Wartezeit für schwächer belastete Ströme gesenkt werden kann.

Im Verlauf der Bürgerbeteiligungen wurde für zahlreiche LSA gesteuerte Knotenpunkt in Heide (z. B. Waldschlößchenstraße/Fritz-Thiedemann-Ring, 15 Nennungen) die Anbringung eines Grünpfeils gefordert. Grundsätzlich ist im Zusammenhang mit der Verbesserung des Verkehrsflusses der Rechtsein- und -abbieger möglich, das Abbiegen durch Grünpfeile (nicht leuchtende

Zusatzschilder an Lichtsignalanlagen) zu regeln. Hierbei müssen die Kfz an den roten Lichtzeichen anhalten und dürfen anschließend, wenn eine Behinderung oder Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen ist, den Knotenpunkt befahren. Eine Ergänzung dieses Zusatzzeichens ist hierbei u. a. an folgende Kriterien geknüpft.

- > Dem Verkehrsteilnehmer ist es möglich den Knotenpunkt einzusehen ohne dabei die Fußgänger- oder Radfurt zu blockieren.
- > Die entgegenkommenden Linksabbieger hat keine eigene Spursignalisierung.
- > Es ergibt sich aufgrund von eingeschränkter Übersichtlichkeit, ungünstiger Knotengeometrie, hoher Geschwindigkeit oder allgemeinen Sicherheitsauffälligkeiten kein zusätzliches Gefahrenpotenzial.

Folglich ist die Umsetzbarkeit jeweils im Detail zu prüfen und besonders an stark belasteten Knoten vor dem Hintergrund der Förderung des Fuß- und Radverkehrs als problematisch einzuschätzen.

Neben der Anbringung von Grünpfeilen an LSA-Knoten wurde in der Öffentlichkeit außerdem häufig der Wunsch einer Änderung der LSA-Abschaltzeiten geäußert (z. B. 31 Nennungen für den Knotenpunkt Hamburger Straße (B 203)/Fritz-Thiedemann-Ring).

Nach geltenden Richtlinien wird bezüglich der Nachtabschaltung von Lichtsignalanlagen folgendes empfohlen:

- > Allgemeine Verwaltungsvorschrift der Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) § 37 Abs. 14:

„Lichtzeichenanlagen sollten in der Regel auch nachts in Betrieb gehalten werden; ist die Verkehrsbelastung nachts schwächer, so empfiehlt es sich, für diese Zeit ein besonderes Lichtzeichenprogramm zu wählen, das alle Verkehrsteilnehmer möglichst nur kurz warten lässt. Nächtliches Ausschalten ist nur dann zu verantworten, wenn eingehend geprüft ist, dass auch ohne Lichtzeichen ein sicherer Verkehr möglich ist.“

- > Richtlinie für Lichtsignalanlagen (RiLSA) Stand 2015 (Kap.7.3.1):

„Lichtsignalanlagen sollten ununterbrochen (Tag und Nacht) in Betrieb gehalten werden. Hiervon kann abgewichen werden, wenn der Grund der zur Errichtung der Lichtsignalanlage führte, während bestimmter Zeit entfällt und wenn vorher eingehend geprüft wurde, dass auch bei abgeschalteter Lichtsignalanlage ein sichererer Verkehrsablauf möglich ist bzw. durch das Abschalten keine anderen Gefahren entstehen.“

Das Abschalten kann die Unfallwahrscheinlichkeit erhöhen. Dies trifft besonders zu für Einbiegende- /Kreuzen- Unfälle. Die entstehenden volkswirtschaftlichen Verluste können dadurch deutlich höher liegen als die bewertbaren Einsparungen und eventuelle Nutzen im Hinblick auf die Nachtruhe von Anwohnern und den Verkehrsablauf.“

Im Hinblick auf die geltenden Empfehlungen kann an dieser Stelle lediglich die individuelle Prüfung einzelner Signalanlagen auf die Notwendigkeit und Vertretbarkeit einer Nachtabschaltung

vorgeschlagen werden. Außerdem ist bei zukünftigen Anpassungen der Signalanlagen auf individuell gestaltete Nachtprogramme zur Verkürzung von unnötigen Wartezeiten Wert zu legen. Durch kurze Umlaufzeiten von verkehrsabhängigen Steuerungen kann der Nachteil der laufenden Signalanlagen nachts minimiert werden, ohne dabei Abstriche bei der Verkehrssicherheit hinnehmen zu müssen.

Bei eventuellen Anpassungen der Signalsteuerung wird gegebenenfalls die Prüfung der Notwendigkeit einer Überarbeitung der Koordinierung empfohlen. Besonders unter dem Gesichtspunkt der Minimierung von Emissionen sowie zur Gewährleistung eines stetigen Verkehrsflusses auf der B 5 und B 203 ist ein gleichmäßig fließender Verkehrsstrom zielführend. Die Schwierigkeiten der Umsetzung bestehen primär im schwankenden Geschwindigkeitsniveau (Kurven, aber auch viele zufließende und abfließende Fahrzeuge aus kleineren Straßen und Zufahrten) sowie der schwankenden Knotenpunktabstände und starken Abbiege- und Verflechtungsbeziehungen des Hauptstraßennetzes in Heide.

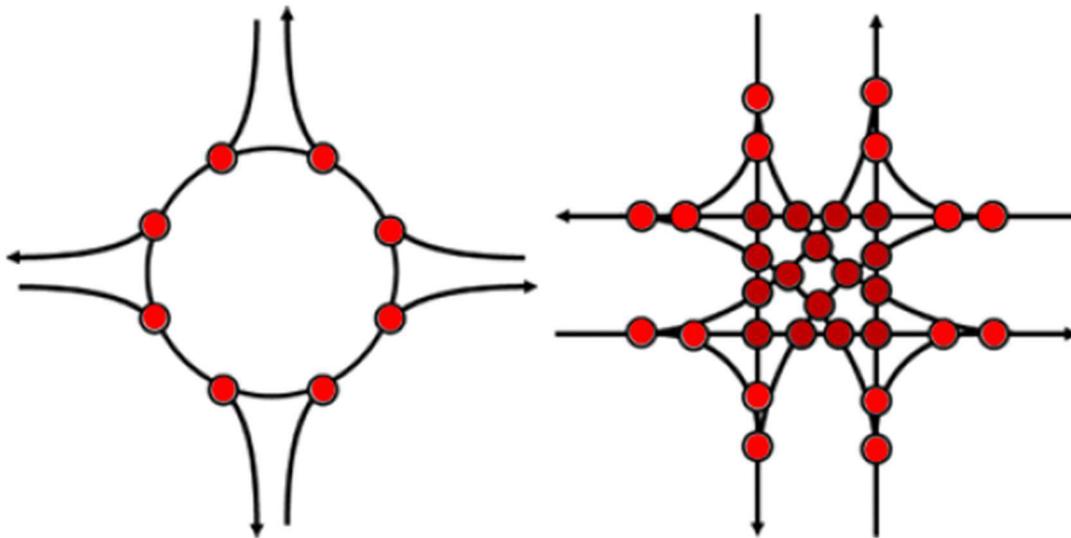
7.5.4 MIV+P 3 Prüfung der Errichtung von Kreisverkehren im Hauptnetz

Während der Bürgerbeteiligungen und in der Haushaltsbefragung wurde von den Bürgern permanent der Umbau der als problematisch erachteten Knotenpunkte zu Kreisverkehren gefordert. Grund hierfür sind u. a. die positiven Erfahrungen aus vielen europäischen Ländern, in denen Kreisverkehre gegenüber lichtsignalgesteuerten Knotenpunkt die bevorzugte Regelungsform darstellen.

Die folgenden Ausführungen entsprechen dem derzeitigen Stand der Technik und finden sich in der RASt und in dem ebenfalls im Jahre 2006 veröffentlichten Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren.

Kreisverkehre haben gegenüber lichtsignalgesteuerten Knotenpunkt den wesentlichen Vorteil einer höheren Verkehrssicherheit. Diese resultiert v. a. durch die geringere Anzahl an Konfliktpunkten (vgl. Abb. 7.36), durch die bessere Übersichtlichkeit und Begreifbarkeit und die niedrige Geschwindigkeit der durchfahrenden Fahrzeuge.

Abb. 7.36: Gegenüberstellung von Konfliktpunkten Kreisverkehr und Kreuzung



Weitere Vorteile gegenüber Lichtsignalsteuerungen sind eine überschaubarere Verkehrslage, ein besserer Umweltschutz durch weniger Abgase und Lärm und ggf. eine bessere Wirtschaftlichkeit durch geringere Herstellungs- und Wartungskosten. Für den Schwerverkehr kann bei ausreichend dimensionierten Radien die Durchfahrt erleichtert werden und es ergibt sich die Möglichkeit ohne Behinderung zum Wenden.

Dem entgegen steht als wesentlicher Nachteil gegenüber einem „normalen“ Knoten der größere Platzbedarf. Innerhalb bebauter Gebiete sollten die Überquerungsstellen als Fußgängerüberwege (Zeichen 293 StVO, „Zebrastrifen“) ausgebildet werden, um eine eindeutige und allgemein verständliche Regelung des Vorrangs zu erzielen, was bei hohem Fuß- und Radverkehrsaufkommen die Leistungsfähigkeit beeinträchtigen kann. Ein weiterer Nachteil von Kreisverkehrsanlagen ist die Verlängerung der Wege für Fußgänger und Radfahrer. Dies ist für die bekanntlich besonders umwegempfindlichen Fußgänger ungünstig.

Die genannten Vor- und Nachteile müssen bei der Prüfung der Errichtung von Kreisverkehren im Einzelfall orts- und situationsabhängig abgewogen werden. Maßgebend sind vorrangig die verkehrliche Situation sowie innerhalb bebauter Gebiete zusätzlich die stadtstrukturellen Gegebenheiten und das straßenräumliche Umfeld.

Neben dem nötigen Raumbedarf muss bei der Planung von Kreisverkehren die Verkehrsbelastung und Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes ermittelt werden. Weiter sollten folgende Grundprinzipien berücksichtigt werden:

- > möglichst senkrecht Heranführen der Knotenarme an die Zufahrt,
- > deutliche Umlenkung gradeausfahrender Fahrzeuge durch die Kreisinsel,
- > einstreifige Knotenpunktausfahrten,
- > gute Erkennbarkeit (Sichtfelder für die Verkehrsteilnehmer) des Kreisverkehrs.

Eine besondere Überprüfung ist notwendig,

- > wenn die signaltechnische Sicherung von Überquerungsstellen – z. B. zur Schulwegsicherung – erforderlich ist,
- > bei sehr ungleicher Verkehrsbedeutung der Knotenpunktarme und
- > bei Linienbusverkehr (Beeinträchtigung Fahrkomfort)

Mit der Errichtung von Kreisverkehren werden folgende Ziele verfolgt:

- > Verbesserung des Verkehrsflusses durch Erhöhung der Kapazität
- > Erhöhung der Verkehrssicherheit
- > Verbesserung der Begreifbarkeit
- > Reduzierung der Geschwindigkeiten
- > verkehrstechnisch einfache und gut begreifbare Verknüpfung von vier und mehr Knotenpunktarmen
- > Vermeidung der Kosten für den Betrieb einer Lichtsignalanlage

Im vorliegenden Kapitel wird die Errichtung von Kreisverkehren im Hauptnetz geprüft. Hierfür kommen v. a. kleine Kreisverkehre mit Außendurchmessern von 26 bis 40 m in Frage. Damit können gemäß Merkblatt Gesamtverkehrsstärken (Summe aller Knotenpunktzufahrten) von bis zu 15.000 Kfz/24h problemlos und mit geringen Wartezeiten abgewickelt werden. Bei größeren Verkehrsstärken ist die Verkehrsqualität zu überprüfen und die Leistungsfähigkeit nachzuweisen.

Folgende Knotenpunkte wurden überprüft:

- > Hamburger Straße (B203)/Fritz-Thiedemann-Ring
- > Meldorfer Straße (B5)/Fritz-Thiedemann-Ring
- > Waldschlößchenstraße/Fritz-Thiedemann-Ring

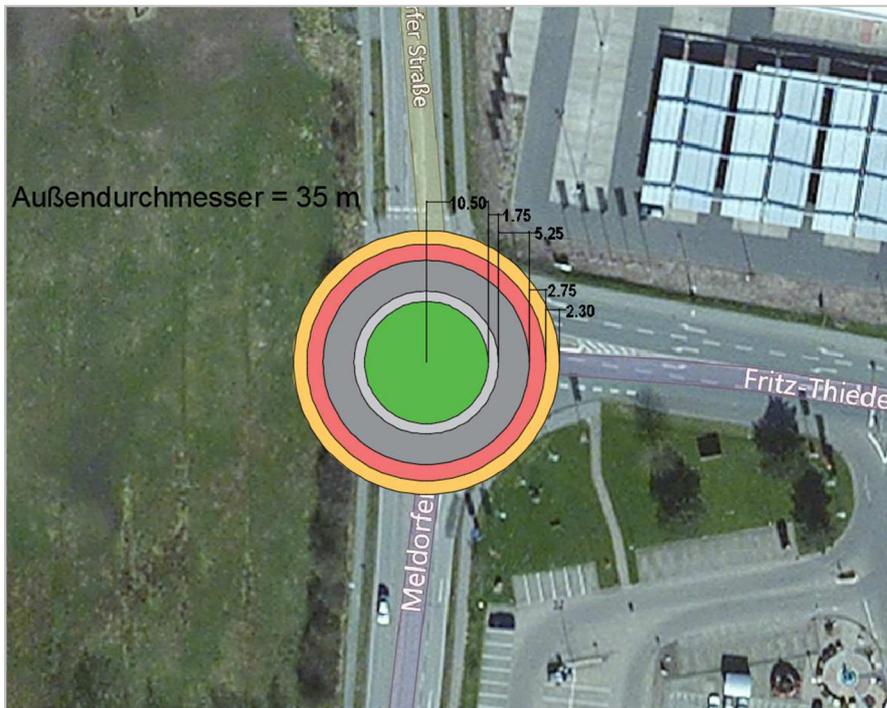
Die Prüfung der Errichtung von kleinen Kreisverkehren am Knotenpunkt Hamburger Straße (B203)/Fritz-Thiedemann-Ring kommt zu folgendem Ergebnis:

Wie in der Anlage 10.2 des Maßnahmenkatalogs dargestellt, ist die Errichtung eines Kreisverkehrs räumlich möglich. Allerdings liegt die Verkehrsbelastung mit 25.000 Kfz/24h deutlich über dem Grenzwert von ca. 15.000 Kfz/24h für einen kleinen Kreisverkehr ohne Bypässe. Demzufolge ist ein großer Kreisverkehr mit zweistreifiger Kreisfahrbahn erforderlich, der wiederum gemäß RAST (vgl. Kap. 6.3.5.11) aus Gründen der Verkehrssicherheit mit Lichtsignalanlagen auszurüsten ist.

Daher wird das Ziel einer Verkehrsoptimierung durch Eliminierung einer Lichtsignalanlage auf diesem Wege nicht erreicht und die Errichtung eines Kreisverkehrs nicht empfohlen.

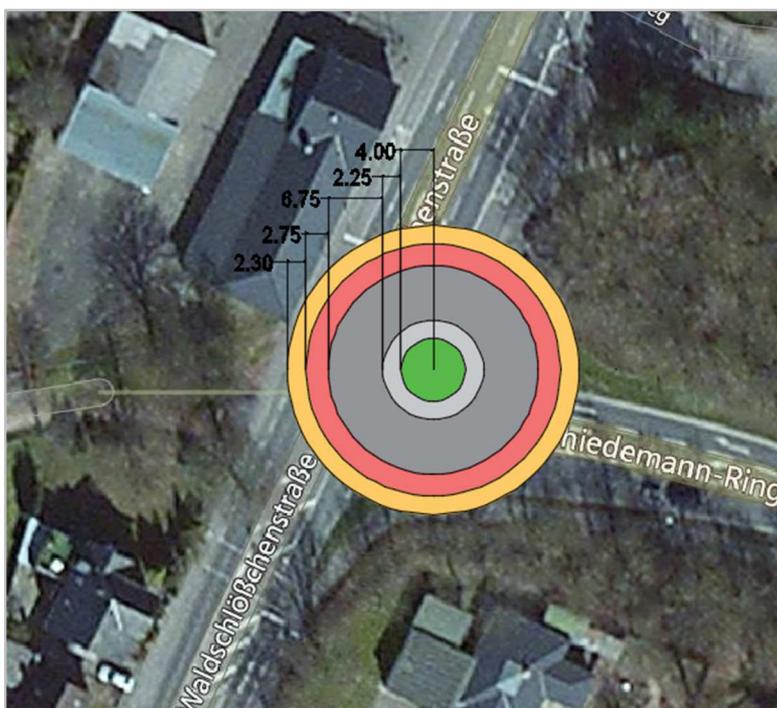
Ähnlich verhält es sich mit dem Knotenpunkt Meldorfer Straße (B5)/Fritz-Thiedemann-Ring. Hier sind ebenfalls die räumlichen Bedingungen für die Errichtung eines Kreisverkehrs gegeben (vgl. Abb. 7.37), jedoch die Verkehrsbelastung mit ca. 20.000 Kfz/24h gleichfalls zu hoch, was zum Ausschluss dieser Lösung führt.

Abb. 7.37: Platzverhältnisse am Knoten Meldorfer Str./Fritz-Thiedemann-Ring



Am Knotenpunkt Waldschlößchenstraße/Fritz-Thiedemann-Ring hingegen entspricht die Verkehrsbelastung von 15.000 Kfz/24h dem Grenzwert für einen kleinen Kreisverkehr. Wie in Abb. 7.38 erkennbar, ist die Errichtung eines Kreisverkehrs nur unter der Voraussetzung machbar, dass eine Verschiebung möglich ist. Dies beinhaltet im Zusammenhang mit dem Eingriff in die nordöstlich gelegene Grünfläche ggf. zusätzlichen Grunderwerb und eine Anpassung der Bauleitplanung. Zudem müsste zur Gewährleistung einer deutlichen Umlenkung geradeausfahrender Fahrzeuge der Verlauf der Waldschlößchenstraße angepasst werden.

Abb. 7.38: Platzverhältnisse am Knoten Waldschlößchenstr./Fritz-Thiedemann-Ring



7.5.5 MIV+P 4 Prüfung der Errichtung von Kreisverkehren im Nebennetz

Im Gegensatz zum vorherigen Kapitel kommt aufgrund der geringeren Platzverhältnisse im Nebennetz Heides die Prüfung der Errichtung sogenannter Minikreisverkehre in Frage. Mit Außendurchmessern von 13 bis 22 m kommen diese nur innerhalb bebauter Gebiete in Betracht, wenn die Einsatzgrenzen Kleiner Kreisverkehre erfüllt und die folgenden Voraussetzungen gegeben sind:

- > Begrenzung der zulässigen Geschwindigkeit aller zuführenden Straßen auf 50 km/h oder weniger,
- > Die Anlage eines Kleinen Kreisverkehrs ist wegen der nur beschränkt verfügbaren Fläche nicht möglich.

Die Kreisinseln von Minikreisverkehren sind entgegen kleinen Kreisverkehren überfahrbar und die Kapazität beträgt bis zu 12.000 Kfz/24h. In der Regel eignen sich Minikreisverkehre zur Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in Tempo-30-Zonen. Nicht angelegt werden sollte ein Minikreisverkehr

- > in Ortseinfahrtbereichen,
- > bei unzureichender Erkennbarkeit ,
- > bei Knotenpunktarmen mit zuführenden Einbahnstraßen,
- > bei unvermeidbaren Komforteinbußen für Fahrgäste von Linienbussen und
- > bei starkem Schwerverkehr wegen der Lärmentwicklung beim Überfahren der Kreisinsel.

Die Errichtung von Minikreisverkehren wurde an folgenden Knotenpunkten überprüft:

- > Kreuzstraße/Feldstraße/Struckweg
- > Feldstraße/Lüttenheid/Grüner Weg
- > Alfred-Dührssen-Straße/Esmarchstraße

Am Knotenpunkt Kreuzstraße/Feldstraße/Struckweg liegt die Verkehrsbelastung unter dem Grenzwert für einen Minikreisverkehr und somit in dessen Anwendungsbereich. Eine erste Grobeinschätzung anhand von Befahrungen und Luftbildauswertungen lässt vermuten, dass die Errichtung eines Minikreisverkehrs möglich ist (vgl. Abb. 7.39). Dies ist im Detail im Zuge einer Vermessung in diesem Bereich nachzuweisen. Des Weiteren sollten für den vorhandenen Linienbusverkehr evtl. auftretende Komforteinbußen für Fahrgäste und die Möglichkeit der Befahrung durch Schwerverkehr geprüft werden. Bei der Umsetzung eines Minikreisverkehrs kommt es auf eine gut greifbare und möglichst unverwechselbare Gestaltung und bauliche Ausführung an, um Falschfahrten und Vorfahrtsfehler zu vermeiden.

Abb. 7.39: Platzverhältnisse am Knoten Kreuzstr./Feldstr./Struckweg



Auch an den Knotenpunkten Feldstraße/Lüttenheid/Grüner Weg (8.500 Kfz/24h) und Alfred-Dührssen-Straße/Esmarchstraße (8.300 Kfz/24h) liegen die Verkehrsbelastungen unter dem Grenzwert für einen Minikreisverkehr (12.000 Kfz/h) und somit in dessen Anwendungsbereich. Nach einer ersten Grobeinschätzung anhand von Befahrungen und Luftbilddauswertungen (vgl. Anlage 11) ist die Errichtung eines Kreisverkehrs umsetzbar. Dies ist wie vor im Detail im Rahmen von Vermessungen in diesen Bereichen nachzuweisen. Gegebenenfalls wird durch eine Verschiebung zusätzlicher Grunderwerb erforderlich. Bei der Umsetzung eines Minikreisverkehrs kommt es auf eine gut begreifbare und möglichst unverwechselbare Gestaltung und bauliche Ausführung an.

7.5.6 MIV+P 5 Beseitigung der Gefahrenstelle an der Ausfahrt Raffineriegelände

Mit über 500 Mitarbeitern zählt die Raffinerie Heide zu den größten Arbeitgebern der Region. Von den Bürgern als auch vom AG wurde häufig das Gefahrenpotenzial, das von der Raffinerieausfahrt in Hemmingstedt ausgeht, thematisiert. Das Luftbild in der folgenden Abbildung zeigt die bestehende Situation an der Ausfahrt des Raffineriegeländes auf die Meldorfer Straße (B 5).

Abb. 7.40: Bestehende Situation an der Ausfahrt des Raffineriegeländes



Wie im Luftbild zu erkennen ist, bestehen in diesem Bereich für alle motorisierten und nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer Sicherheitsdefizite und -mängel. Gründe hierfür sind

- > keine Lichtsignalanlage (LSA),
- > fehlende Straßen- und Seitenmarkierungen und
- > kein Abbiegestreifen aus Richtung Norden (von der Autobahn).

Daraus resultiert eine stark erschwerte Ausfahrt für Gefahrguttransporte Richtung Norden zur Autobahn, was zu einem erheblichen Gefahrenpotenzial führt. Aus diesem Grund wird an der Ein- und Ausfahrt des Raffineriegeländes dringend die Herstellung eines sicheren und funktionsgerechten Knotenpunktes empfohlen. Die Ziele dieser Maßnahme sind die Erhöhung der

- > Verkehrssicherheit,
- > Verkehrsqualität und somit der
- > Umfeldverträglichkeit.

Gesetzliche Grundlage für die Herstellung eines sicheren und funktionsgerechten Knotenpunktes sind die Richtlinien für die Anlage von Landstraßen RAL 2012 (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2012) und das Straßen- und Wegegesetz des Landes Schleswig-Holstein StrWG (Land Schleswig-Holstein, 2003).

Gemäß den RAL wird die Meldorfer Straße (B 5) der Straßenkategorie LSII (überregionale Verbindungsfunktionsstufe II) zugeordnet, ein fahrbahnbegleitender Radweg auf der Seite der einmündenden Straße und eine LSA sind demnach vorgegeben. Abb. 7.41 zeigt die an den Bestand angepasste Regellösung gemäß RAL.

Abb. 7.41: Angepasste Regellösung gemäß RAL



7.6 Handlungsfeld Verknüpfung der Verkehrsträger/Moderne Mobilitätsformen (VUMM)

7.6.1 Einführung

Für die effiziente Nutzung eines Verkehrsmittels dort, wo es seinen idealen Einsatzbereich hat, ist die Verknüpfung der Verkehrsträger, d. h. ein optimaler Verkehrsmittelwechsel eine wesentliche Voraussetzung. Die bekannteste Verknüpfungsmethode stellen P+R-Anlagen dar (Park & Ride), die in den meisten Fällen regionale Verbindungen gewährleisten. Diese werden immer mehr um B+R-Anlagen (Bike & Ride) und Fahrradverleihsysteme ergänzt, die eine Vernetzung im Nahbereich sichern und in den überwiegenden Fällen eine lokale ÖPNV-Verknüpfung garantieren. Übergänge zwischen Bus und Bahn sollten kurz, umwegfrei und grundsätzlich barrierefrei gestaltet sein.

Die Möglichkeiten der Verknüpfung von Verkehrsträgern sind in Heide nur unzureichend vorhanden, was es schwierig gestaltet, vorhandene Synergien zu nutzen. Dies erklärt evtl. den hohen Wegeanteil zur Arbeit und Ausbildung (Schule) auf Kosten geringerer Freizeitwegeanteile der Bevölkerung in Stadt- und Umlandgemeinden. Voraussetzung für eine gut funktionierende Verknüpfung der Verkehrsträger ist eine dafür ausgelegte Infrastruktur, die nur mit baulichem Aufwand hergestellt werden kann.

Wie erwähnt, ist für die lokale Vernetzung der Radverkehr ein wesentliches Element. Aufgrund der neuen Angebote der Elektromobilität (Pedelecs/E-Bikes) vervielfacht sich der Aktionsradius des Fahrrads soweit, dass auch regionale Ziele erreichbar werden. Auch hierfür ist eine wesentliche Voraussetzung die entsprechende Infrastruktur.

Ähnliches gilt für Elektroautos, durch die zunehmend im öffentlichen Raum Ladestationen nachgefragt werden. Im Unterschied zum herkömmlichen MIV, sind Elektroautos nicht nur effizienter und haben oft einen geringeren Platzbedarf, sondern verursachen zumindest vor Ort wenig bis keine Schadstoff- und vor allem Geräuschemissionen.

Die als Resultat aus Schwachstellenanalyse und Öffentlichkeitsbeteiligung erarbeiteten Maßnahmen für das Handlungsfeld „Verknüpfung der Verkehrsträger und Moderne Mobilitätsformen“ (VUUM) sind in den nachfolgenden Kapiteln beschrieben.

Trotz der hohen Potenziale der Maßnahmen dieses Handlungsfeldes ist deutlich auf die derzeit noch geringe Priorität dieser Vorschläge hinzuweisen. Die Gemeinsamkeit der folgenden Maßnahmen besteht darin, dass für deren Umsetzung zunächst einmal entsprechende Rahmenbedingungen geschaffen werden müssen, die durch die Umsetzung anderer Maßnahmen höherer Wichtigkeit entstehen. Diese Maßnahmen mit höherer Priorität sind im Wesentlichen in den zuvor abgehandelten Handlungsfeldern SUUV, NMIV, ÖPNV und MIV enthalten.

Tabelle 21: Handlungsfeld Verknüpfung der Verkehrsträger und Moderne Mobilitätsformen

Verknüpfung der Verkehrsträger und Moderne Mobilitätsformen (VUMM)	
VUMM 1	Schaffung der Stelle eines Mobilitätsmanagers
VUMM 2	Anschaffung von Elektroautos in der Fahrzeugflotte der Verwaltung
VUMM 3	Attraktive Gestaltung von innerstädtischen Fußwegeverbindungen
VUMM 4	Errichtung und Ausweisung von Ladestationen
VUMM 5	Überprüfung der Integration von Mobilitätsnetzwerken wie Carsharing, Fahrradverleih oder privaten Mobilitätsdienstleistungen
VUMM 6	Fahrzeuge des ÖPNV auf emissionsarme Antriebssysteme schrittweise umstellen / prüfen
VUMM 7	Aufbau einer Kommunikation mit Unternehmen und großen Einrichtungen zur Entwicklung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements
VUMM 8	Einrichtung einer Mobilstation am Bahnhof ggf. in Kombination mit einer Fahrradstation mit Verleih, Service, Aufbewahrung

7.6.2 VUMM 1 Schaffung der Stelle eines Mobilitätsmanagers

Zur sukzessiven Umsetzung und Kommunikation der beschriebenen Maßnahmen des Maßnahmenkonzepts bedarf es neben zur Verfügung stehenden monetären Mitteln auch Personalressourcen. Dadurch kann eine schnelle, effektive und v. a. dauerhafte Umsetzung vorangetrieben und gewährleistet werden. Neben der Umsetzung gilt es im Vorfeld alle betroffenen Akteure der unterschiedlichen Fachrichtungen miteinzubeziehen und die Kommunikation untereinander zu koordinieren.

Aus diesem Grund wird die Schaffung der Stelle eines Mobilitätsmanagers empfohlen, der als konkreter Ansprechpartner für die Maßnahmen des MPM fungiert und in erster Linie die Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen betreut. Hauptaufgabe ist dabei die Bündelung mobilitätsrelevanter Belange der betroffenen Fachplanungen und die Organisation der Öffentlichkeitsarbeit. Ein konkretes Beispiel zeigt die Maßnahme NMIV 5 – Einführung einer Radverkehrsinformationskampagne, dessen Organisation und Durchführung in den Aufgabenbereich des Mobilitätsmanagers fällt. Darüber hinaus führt der Austausch und ggf. Teilnahme an anderen Mobilitätskonzepten unter die Verantwortung des Mobilitätsmanagers.

Für eine Förderung dieser Maßnahme im Rahmen der Klimaschutzinitiative des BMU besteht die Möglichkeit, das empfohlene Radverkehrskonzept als Klimaschutz-Teilkonzept und somit als Grundlage für ein Umsetzungsmanagement zu erstellen. Alternativ könnte der MPM um eine Treibhausgasbilanz für den Verkehrssektor ergänzt werden, die nicht Bestandteil des Auftrags war.

7.6.3 VUMM 2 Anschaffung von Elektroautos in der Fahrzeugflotte der Verwaltung

Während Pedelecs/E-Bikes steigende Verkaufszahlen verzeichnen und der Bestand in Deutschland mittlerweile auf ca. 2,5 Mio. angestiegen ist, ist das Wachstum der elektrisch angetriebenen Pkw eher als moderat zu bezeichnen. Um dies zu ändern wird deutschlandweit der Kauf von Elektroautos mit einer Prämienförderung subventioniert.

Um das Engagement der SUK-Region zur Stärkung der Elektromobilität zu verdeutlichen, wird vorgeschlagen, bei zukünftigen Investitionen in die Fahrzeugflotte der Stadtverwaltung die Anschaffung von Elektrofahrzeugen in Betracht zu ziehen. Die tägliche Nutzung von elektrisch angetriebenen Pkw verdeutlicht deren Praxistauglichkeit, wodurch die in der Bevölkerung bestehenden Nutzungshemmnisse und Bedenken hinsichtlich der Anschaffung von Elektrofahrzeugen beseitigt werden können. Darüber hinaus hat die Nutzung von Elektro-Pkw den Vorteil der Bevölkerung aufzuzeigen, dass vor Ort aus Windkraft gewonnener elektrischer Strom sinnvoll und klimafreundlich genutzt wird.

Dabei kann auf die Erfahrungen der Kreisverwaltung Dithmarschen zurückgegriffen werden, die neben einer E-Ladesäule der Stadtwerke Heide auf dem Kreishaus-Parkplatz seit 2013 zwei Elektrofahrzeuge in ihrem Fuhrpark nutzt. Zu Marketingzwecken kann dem Beispiel der Kreisverwaltung gefolgt werden, dessen Strom betriebenen Fahrzeuge mit dem Slogan „Kreis Dithmarschen fährt Watt...kiloweise!“ gekennzeichnet sind.

Durch die Anschaffung bzw. Austausch von herkömmlichen Verbrennungsfahrzeugen durch Elektroautos für den Fuhrpark der Stadt Heide kann nach außen hin ein positives Zeichen gesetzt und die elektromobile Vorreiterrolle der Region unterstrichen werden.

Darüber hinaus sind Kooperationen in Form von Sharing-Modellen mit privaten Unternehmen wie z. B. der Sparkasse Westholstein vorstellbar, die die Wirtschaftlichkeit bei der Nutzung von elektrisch betriebenen Fahrzeugen erhöht. Zudem kann auch die Bereitstellung von Dienst- Pedelecs/E-Bikes eine sinnvolle Ergänzung zur Unterstützung der Elektromobilität darstellen, wodurch das Engagement der Verwaltungen und die Glaubwürdigkeit in der öffentlichen Wahrnehmung gestärkt werden.

7.6.4 VUMM 3 Attraktive Gestaltung von innerstädtischen Fußwegeverbindungen

Eine attraktive Gestaltung von innerstädtischen Fußwegeverbindungen sollte v. a. auf den beschriebenen Vorrangachsen umgesetzt werden. Hier besteht in Heide aufgrund der jahrelangen Vernachlässigung und Zuordnung von Restflächen in der Verkehrsplanung enormer Handlungsbedarf. Neben der Breite sollte auch die Oberflächenqualität, die Schadensbeseitigung, der Bewuchs und Ausstattung mit Straßenmobiliar optimiert werden.

Weitere Hinweise finden sich in Kapitel 7.3.4 NMIV 3 Radverkehrskonzept im Abschnitt Errichtung von Vorrangachsen für den NMIV.

7.6.5 VUMM 4 Errichtung und Ausweisung von Ladestationen

Als Grundlage zur Stärkung der Elektromobilität, die im Bereich Verkehr als wichtiger Baustein zur Verringerung der CO₂-Emissionen gilt, ist besonders der Aufbau und Ausbau einer bedarfsgerechten öffentlichen, halböffentlichen und privaten Ladeinfrastruktur notwendig.

Aus diesem Grund hat die „Regionale Kooperation Westküste“ bestehend aus den Kreisen Dithmarschen, Nordfriesland, Pinneberg und Steinburg, sowie die Wirtschaftsförderungsgesellschaften dieser Kreise und die Industrie- und Handelskammern zu Flensburg und Kiel die Machbarkeitsstudie „Schnellladenetz Westküste/Untere Elbe“ beauftragt.

Ziel dieses Projekts ist die Etablierung eines Netzes von Schnellladestationen entlang der Achse A23/B5 zwischen Hamburg und Dänemark. Durch dieses soll besonders schnelles Aufladen von allen gängigen elektrisch betriebenen Fahrzeugen ermöglicht werden, sodass eine Ladedauer von etwa 20 bis 30 Minuten für eine Reichweite von 100 bis 150 km sorgt. Dabei sollen alle derzeit gängigen Ladesysteme (Gleichstrom, Wechselstrom, verschiedene Steckersysteme) berücksichtigt werden. Neben Einheimischen können so v. a. Touristen auch für längere Reisen auf Verbrennerfahrzeuge verzichten.

Neben der im Juli 2016 eröffneten Schnellladestation bei „familia“ im Einkaufsgebiet Süd in unmittelbarer Nähe zur A23 und der E-Ladesäule auf dem Kundenparkplatz des Kreishauses, die von den Stadtwerken Heide GmbH in Kooperation mit dem Kreis Dithmarschen errichtet wurde, sind weitere potenzielle Standorte für Schnellladestationen

- > das Einkaufsgebiet Ost am Knotenpunkt Hamburger Str./ Fritz-Thiedemann-Ring,
- > das Gewerbegebiet Vogelweide/Fritz-Thiedemann-Ring im Südosten und
- > der geplante Autohof an der Anschlussstelle Heide-West.

Mittelladestationen sind für die Standorte Rathaus/Markt, Westküstenklinikum (WKK) und Bahnhof beantragt. Darüber hinaus bestehen Mittelladestationen an der Raiffeisenbank in der Hamburger Straße in Heide und im Einkaufsgebiet Ost am Knotenpunkt Hamburger Str./ Fritz-Thiedemann-Ring.

Weiterhin können Mittelladestationen für Stellplätze von Arbeitgebern mit höheren Beschäftigtenzahlen empfohlen werden, da hier das Laden der Fahrzeuge ohne Zeitdruck während der Arbeitszeit erfolgen kann.

7.6.6 VUMM 5 Überprüfung der Integration von Mobilitätsnetzwerken

Mobilitätsnetzwerke gewinnen zunehmend an Bedeutung in einer Zeit, in der es immer wichtiger wird, einen Zugang zu öffentlichen Carsharing-Modellen zu haben anstatt ein eigenes Fahrzeug zu besitzen. Die nutzungsscharfe Abrechnung ermöglicht deutlich geringere Kosten gegenüber einer ganzjährigen Unterhaltung für ein dauerhaft verfügbares Fahrzeug. In Großstädten und Ballungsräumen haben sich in den vergangenen Jahren mehrere Carsharing- und Fahrradverleihkonzepte entwickelt und mit professionellen Strukturen etabliert. In kleineren Städten wie Heide sind hierfür zunächst Nutzungspotenziale durch Marktanalysen zu bestimmen. Für eine erfolgreiche Integration in das bestehende Angebot von Verkehrsmitteln müssen derartige Modelle in der Öffentlichkeit bekannt und erwünscht sein. Daher sollten möglichst früh private und institutionelle

Interessenten aus der Region für Carsharing- und Radleihkonzepte gewonnen werden, wofür aktive Öffentlichkeits- und Informationsarbeit geleistet werden muss. Außerdem sind geeignete Betreiber mit innovativen Konzepten zu überzeugen.

Besonderes Potenzial dieser Angebote liegt in der Verknüpfung mit dem Tourismus. Heide mit seiner Nähe zur Nordsee stellt einen idealen Ausgangspunkt für die Kurzzeitvermietung von Leihfahrzeugen oder -rädern dar.

7.6.7 VUMM 6 Umstellung der ÖPNV-Fahrzeuge auf emissionsarme Antriebssysteme

Vorausgesetzt es gelingt mittelfristig, dass die Nutzung des ÖPNV in Heide zunimmt und (Teil-)Maßnahmenvorschläge aus dem Handlungsfeld ÖPNV umgesetzt werden konnten, kann über die Aufwertung der Busflotte nachgedacht werden. Viele Verkehrsunternehmen in Deutschland und Europa setzen hierzu bereits auf Fahrzeuge mit modernen, emissionsarmen Antriebssystemen. Denkbar und inzwischen auch wirtschaftlich umsetzbar sind reine Elektroantriebe, Brennstoffzellentechnologie oder Kombinationen mit Verbrennungsmotoren als Hybridfahrzeuge. Insbesondere für Heide und die Stadtbuslinien kommt der Einsatz in Frage, da hier die Reichweitenproblematik der Technologien aufgrund der eher kurzen Entfernungen auf den Umläufen der Buslinien eine untergeordnete Rolle spielt. So könnten beispielsweise geeignete Linien rein elektrisch betrieben werden, ohne dass noch Verbrennungsmotoren als Rückfallebene vorgehalten werden müssen. Zusätzlich könnte auch der technologische Aspekt marketingstrategisch genutzt werden, dass die benötigte Energie für die neuartigen Antriebe in der eigenen Region durch vorhandene Windräder nachhaltig produziert wird.

Durch ein gutes Marketingkonzept könnte damit überregional geworben und die Bekanntheit des Heider ÖPNV gesteigert werden.

7.6.8 VUMM 7 Entwicklung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements

Das betriebliche Mobilitätsmanagement beinhaltet die umwelt- und sozialorientierte Betrachtung des durch einen Betrieb erzeugten Verkehrs. Es hat die Funktionen, die Abläufe und Verkehrsmittelwahl im Pendlerverkehr, bei Dienstreisen, von Besucherverkehren sowie die Wirtschaftsverkehre (wie z. B. Personenbeförderung, Beschaffung, Lieferung und Entsorgung von Produkten) zu beeinflussen und dadurch zu verbessern. Mit Beeinflussung ist damit jegliche Form von Beratung und Information gemeint, die in diesem Sinne wirkt. Das wohl bekannteste Instrument des betrieblichen Mobilitätsmanagements ist das Jobticket, bei dem Unternehmen oder Behörden ihren Mitarbeitern die Fahrkarten für den ÖPNV vergünstigt oder sogar unentgeltlich zur Verfügung stellen.

Ziel des Mobilitätsmanagements ist es durch Information und Beratung, aber auch durch bessere Koordination des Verkehrsangebots die Verkehrsteilnehmer, hier v. a. die Mitarbeiter, zur Veränderung ihres Mobilitätsverhaltens zu motivieren. Dabei stehen eine stärkere Nutzung alternativer Verkehrsmittel und eine bewusste und wirtschaftlichere Nutzung des Pkw im Mittelpunkt.

Ein sinnvolles und zielorientiertes betriebliche Mobilitätsmanagement hat für das Unternehmen als auch für die Beschäftigten Vorteile. Die unternehmerischen Vorteile sind:

- > Bessere Erreichbarkeit des Unternehmensstandortes für Kunden, Besucher und Beschäftigte
- > Reduzierung verkehrsbedingter Kosten
- > Verbesserung der CO₂-Bilanz durch Einsparung von Ressourcen
- > Imagegewinn durch Positive Außenwirkung (Klimaschutz)
- > Höhere Mitarbeiterzufriedenheit und -motivation

Die Vorteile der Arbeitnehmer sind:

- > Entspannung der Stellplatzsituation
- > Stressreduzierung
- > Kosteneinsparung
- > Verbesserung der Wahlmöglichkeiten zwischen Alternativen für den Arbeitsweg
- > Gesenkte Unfallgefahr und dadurch erhöhte Verkehrssicherheit

Ein betriebliches Mobilitätsmanagement kann nur funktionieren, wenn es gelingt, im Unternehmen einen Konsens über die Ziele und Maßnahmen zu erreichen und diese in ein strukturiertes Konzept zu integrieren. Dafür ist es notwendig, dass sich engagierte Mitarbeiter um die Konzeption und Planung kümmern und der Mobilitätsberatung mit den Unternehmenszielen vereinbar ist.

Folgende Tabelle zeigt welche Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements bei unterschiedlichen Problemstellungen angewendet werden können.

Tabelle 22: Mögliche Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements

Anregungen für Handlungsfelder bei dem Problem / in der Situation	Parkraummanagement	Fahrgemeinschaften	Radverkehrsförderung	Belegschafts-Info	Anreize ÖV-Nutzung	Angebotsverbesserung ÖV	Spritsparendes Fahren	Routenplanung	Mobilitätsberatung
Parkplatzmangel	X	X	X	X	X	X			X
ÖPNV-Anschluss verbesserungswürdig						X			
Vorh. ÖPNV-Anschluss zu wenig genutzt				X	X	X			X
Betrieb ist mit dem Fahrrad erreichbar			X	X				X	X
Internet/Intranet ist vorhanden		X	X	X				X	X
Regelmäßiger Kundenverkehr	X				X	X			
Kundendienst-/ Lieferverkehr							X	X	X
Standortnachteil im ländlichen Raum		X	X	X		X	X	X	X
Beschäftigte zu Ökologie-Aktionen bereit		X	X	X	X		X	X	X
Unternehmen wünscht Öko-Image		X	X	X	X	X	X	X	X

7.6.9 VUMM 8 Einrichtung einer Mobilstation am Bahnhof

Eine Mobilstation hat die verkehrliche Funktion, mehrere Mobilitätsangebote an einem Standort räumlich zusammenzufassen. Durch eine Übersicht der Mobilitätsangebote in der Nähe (z. B. Bahn, Bus, Leihfahrräder, Pendlerparkplätze, Treffpunkte für Mitfahrgelegenheiten usw.) und ggf. einen Ansprechpartner vor Ort kann der Übergang zwischen den Verkehrsmitteln vereinfacht werden. Je nach Lage in der Stadt oder auch in den Umlandgemeinden kann eine Mobilstation durch jeweils individuelle Anforderungen sehr unterschiedliche Ausstattungsmerkmale aufweisen. Dabei tragen Mobilstationen nicht nur zu einem umweltfreundlicheren Stadt- und Regionalverkehr bei, sondern können im Hinblick auf den demografischen Wandel einen Beitrag zu einer Verbesserung der Erreichbarkeiten – insbesondere für Personen ohne permanente Pkw-Verfügbarkeit – leisten.

Werden Bahnhof und ZOB in Heide zu einem gemeinsamen, zentralen Umstiegs-knoten konsolidiert, werden durch direkte Verbindungen und kurze Umstiegswege Fahrgastzahlen deutlich zunehmen. Unter dieser Voraussetzung kann langfristig eine Mobilstation am Bahnhof/ZOB eingerichtet werden, die um Angebote wie ein Bus-Kundenzentrum, eine Leihradstation oder einen Standort für Carsharing ergänzt werden könnte. Um Synergien zu nutzen, ist beispielsweise der gemeinsame Betrieb mit einer weiteren Touristeninformation vorstellbar. So könnten z. B. Stadtführungen mit Leihfahrrädern (ggf. Pedelecs) auf die Umlandgemeinden ausgeweitet werden.

Neben der Zusammenlegung des ZOB und des Bahnhofs kann als erster Teil der Mobilstation die Einrichtung einer Radstation am Bahnhof erfolgen. Das Beispiel der Radstation im nicht weit entfernten Husum zeigt, wie eine solche Radstation aussieht kann und welche Funktionen sie aufweist. Die Rad Station im Bahnhof Husum ist eine Einrichtung des Diakonischen Werkes und zeichnet sich durch folgende Angebote aus:

- > Bewachung der Räder
- > Wartung (inklusive Ersatzrad)
- > Verleih (auch E-Bikes) für Touristen oder auch für Pendler
- > Verleih von Zubehör, auch Kinderanhänger, Kindersitze
- > Ermäßigungen für Gruppen
- > 170 Leih-Fahrräder im Angebot

Weitere empfohlene Maßnahmen zur Verbesserung der Kommunikation und des Marketings im ÖPNV sind

- > eine örtliche Telefonauskunft/Hotline für den ÖPNV,
- > eine Verteilung der Busfahrpläne in öffentlichen Einrichtungen,
- > eine Installation von Linienplan-Aushängen an allen Haltestellen und
- > eine Verknüpfung mit der Parkraumbewirtschaftung.

8 Fördermöglichkeiten

8.1 Einführung

Mit den beschriebenen Maßnahmen der Handlungsfelder im vorhergehenden Kapitel liegt eine Handlungsgrundlage für eine kurz-, mittel- und langfristige Verkehrsentwicklung in der SUK-Region vor. Die verschiedenen Handlungsfelder beinhalten zahlreiche Maßnahmenvorschläge, deren Umfang variiert. Die Umsetzung dieser Maßnahmenvorschläge erfordert teilweise Investitionen, die mit erheblichen Kosten (vgl. Maßnahmenkatalog) verbunden sind und nicht allein von der SUK-Region getragen werden können. Aus diesem Grund werden zur Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen Fördermöglichkeiten aufgezeigt.

8.2 Zuwendungen des Bundes und des Landes Schleswig-Holstein

Als gesetzliche Baulastträger verkehrswichtiger Straßen können die Stadt Heide und die Umlandgemeinden zur Verbesserung der Straßenverkehrsinfrastruktur in der Region Zuwendungen des Landes nach dem „Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz Schleswig-Holstein GVFG-SH“ (Land Schleswig-Holstein, 2006) erhalten. Dieses Gesetz tritt am 31. Dezember 2019 außer Kraft.

Im Regelfall beträgt die Fördergrundquote 60 % der zuwendungsfähigen Kosten. In besonderen Fällen¹⁵ ist die Anhebung bis zur Höchstquote von 75 % möglich.

Nach dem GVFG-SH (§ 2) und FAG (Finanzausgleichsgesetz) handelt es sich bei folgenden Bau- und Ausbauprojekten um förderfähige Projekte:

- > Umbau verkehrswichtiger innerörtlicher Straßen (ausgenommen Anlieger- und Erschließungsstraßen),
- > Umsetzung besonderer Fahrspuren für Omnibusse,
- > Bau verkehrswichtiger Zubringerstraßen zum überörtlichen Verkehrsnetz und
- > verkehrswichtiger zwischenörtlicher Straßen in strukturschwachen Gebieten
- > Schaffung dynamischer Verkehrsleitsysteme,
- > Umsteigeparkplätze zur Verringerung des Individualverkehrs und
- > öffentlicher Verkehrsflächen für in Bebauungsgebieten ausgewiesenen Güterverkehrszentren.
- > Kreuzungsmaßnahmen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) oder dem Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG),
- > Deckenbaumaßnahmen auf Bundes-, Landes- und Kreisstraßen in kommunaler Baulast (Förderquote 50 %, Aufstockung auf bis zu 75 % aus FAG-Mitteln zulässig).

¹⁵ Zuschläge für die Priorität des Vorhabens, die finanzielle Leistungsfähigkeit der antragsstellenden Kommune und den Status als besonders betroffener Konversionsstandort

Für Vorhaben der Schulwegsicherung¹⁶, einfacher Radverkehrsanlagen sowie öffentlicher Fahrradabstellanlagen mit besonderer Bedeutung ist ergänzend eine Förderung ausschließlich nach FAG möglich.

Voraussetzungen für die Förderung eines Vorhabens bestehen, wenn es

- > aufgrund der finanziellen Möglichkeiten des Antragstellers nur mit staatlichen Zuwendungen realisiert werden kann,
- > nach Art und Umfang zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse dringend erforderlich ist und die Ziele der Raumordnung berücksichtigt,
- > in einem Generalverkehrsplan (Masterplan), Lärmaktionsplan oder einem für die Beurteilung gleichwertigen Plan vorgesehen ist,
- > bau- und verkehrstechnisch einwandfrei und unter Beachtung des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit geplant ist,
- > die Belange behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung berücksichtigt und den Anforderungen der Barrierefreiheit möglichst weit reichend entspricht,
- > in seiner Gesamtfinanzierung oder der Finanzierung eines Bauabschnittes mit eigener Verkehrsbedeutung sichergestellt ist,
- > bau- und genehmigungsrechtlich gesichert ist und noch nicht begonnen wurde.

Die Regelung des Förderverfahrens erfolgt nach der "Richtlinie über Zuwendungen aus Finanzhilfen für den kommunalen Straßenbau in Schleswig-Holstein" (Land Schleswig-Holstein, 2013). Nach dieser werden die o. g. mitfinanzierenden kommunalen Straßenbauvorhaben einer der nachfolgend dargestellten Prioritäten zugeordnet (vgl. Ziffer 6.2 der Richtlinie).

1. Priorität:

- > Kostenanteile der Kommunen an Gemeinschaftsmaßnahmen bei verkehrswichtigen innerörtlichen, zwischenörtlichen und Zubringerstraßen, wie z. B. beim Ausbau von Bundes-, Landes- und Kreisstraßen in Ortsdurchfahrten,
- > Kreuzungsmaßnahmen nach Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) und Bundeswasserstraßengesetzes (WaStrG),
- > Radwege an verkehrswichtigen innerörtlichen, zwischenörtlichen und Zubringerstraßen die sich aus dem Landesweiten Radverkehrsnetz, einer dieses Netz verdichtenden regionalen Planung aller Radwegvorhaben im Hoheitsgebiet der antragstellenden Kommune ableiten lassen oder im Einzelfall örtlich besonders begründet sind,
- > Radwege, von denen eine wesentliche Steigerung des Radverkehrsanteils erwartet werden kann
- > Beseitigung von Unfallschwerpunkten.

2. Priorität:

- > Maßnahmen an verkehrswichtigen innerörtlichen, zwischenörtlichen und Zubringerstraßen mit besonderer Bedeutung (z. B. wegen hoher Verkehrsbelastung, der Netzfunktion,

¹⁶ Förderquote 60 %

der Verkehrsanbindung wichtiger Einrichtungen - insbesondere an Verkehrsträger-Schnittstellen -, des Zusammenhangs mit städtebaulichen Maßnahmen, der Umsetzung eines Verkehrskonzepts oder einer Pilotfunktion),

- > besondere Fahrspuren für Omnibusse bei hoher Frequentierung,
- > dynamische Verkehrsleitsysteme, Umsteigeparkplätze zur Verringerung des motorisierten Individualverkehrs,
- > Bau und Ausbau von Straßen im Zusammenhang mit der Stilllegung von Eisenbahnstrecken.
- > einfache Radverkehrsanlagen sowie öffentliche Fahrradabstellanlagen.

3. Priorität:

- > Maßnahmen an sonstigen verkehrswichtigen innerörtlichen, zwischenörtlichen und Zubringerstraßen.

4. Priorität:

- > Maßnahmen, die nicht unter eine der vorgenannten Prioritäten fallen.

In einem jährlich vom Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie (MWAVT) zu erstellendem Förderprogramm werden die beantragten Fördervorhaben nach ihrer Dringlichkeit aufgenommen. Das Antragsverfahren erfolgt zweistufig, wobei ausschließlich formgebundene Antragsvordrucke verwendet werden müssen.

In Stufe 1 erfolgt mit der Vorlage des Antrages auf Anerkennung der Förderfähigkeit¹⁷ die Anmeldung für das Förderprogramm. Daraufhin wird zunächst vom Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein (LBV-SH) geprüft, ob es sich bei der geplanten Baumaßnahme um ein förderfähiges Vorhaben im Sinne des GVFG-SH/FAG handelt. Im Falle einer positiven Bewertung müssen die vollständigen Anträge bis spätestens 01. August (Posteingang) über das LBV an das MWAVT gestellt werden.¹⁸

Über die Aufnahme des Vorhabens entscheidet das MWAVT im Zusammenhang mit der o. g. Programmaufstellung. Notwendige Voraussetzungen sind z. B. die erfolgte Prüfung des Bauentwurfs, baurechtliche Sicherung, Verfügungsberechtigung über benötigte Grundstücke und der Abschluss erforderlicher Verwaltungsvereinbarungen. Eine genaue Auflistung der den Anträgen beizufügende Erklärungen und Unterlagen finden sich unter Ziffer 7.1.1 und 7.1.2 der „Richtlinie über Zuwendungen aus Finanzhilfen für den kommunalen Straßenbau in Schleswig-Holstein“. Sind diese Voraussetzungen erfüllt und der Antrag auf Gewährung der Zuwendung einschließlich der Angaben zu Beiträgen nach dem Kommunalabgabengesetz (KAG) oder dem Baugesetzbuch (BauGB) vorgelegt (Stufe 2), erteilt das MWAVT die Förderzusage. Dies wiederum ist Grundlage für die Bewilligung der Fördermittel und die weitere haushaltsmäßige Abwicklung des Fördervorhabens durch den LBV-SH.

¹⁷ Die formgebundenen Antragsvordrucke finden sich auf der Webseite des Landes Schleswig-Holstein unter folgendem Link:

<https://www.schleswig-holstein.de/DE/Fachinhalte/V/verkehrsinfrastruktur/kommunalerStrassenbau.html>

¹⁸ Für die Berücksichtigung des Vorhabens für das Folgejahr.

8.3 Nationale Klimaschutzinitiative des Bundes

Im Zuge von investiven Klimaschutzmaßnahmen werden infrastrukturelle Investitionen durch das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) gefördert, die mittel- bis langfristig zu einer nachhaltigen Reduzierung von Treibhausgasemissionen bei der Personenmobilität führen. Die Antragstellung ist in 4 Perioden bis zum 3. Quartal 2017 möglich.

Zur Unterstützung nachhaltiger Mobilitätsformen sind folgende infrastrukturelle Maßnahmen zuwendungsfähig:

- > die Errichtung verkehrsmittelübergreifender Mobilitätsstationen,
- > die Einrichtung von Wegweisungssystemen für den alltagsorientierten Radverkehr,
- > die Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur durch die Ergänzung vorhandener Radwegenetze (Lückenschluss durch Radwege, Fahrradstraßen, Radschnellwege oder Radfahr- und Schutzstreifen), die Umgestaltung von Knotenpunkten sowie die LED-Beleuchtung der neu errichteten Radwege,
- > die Errichtung von Radabstellanlagen an Verknüpfungspunkten mit öffentlichen Einrichtungen oder dem öffentlichen Verkehr.

Die Maßnahme zur Einrichtung einer Mobilitätsstation (vgl. Kapitel 7.6.9 VUMM 8 Einrichtung einer Mobilstation am Bahnhof) wird nur gefördert, wenn sie zu einer Erhöhung des Vernetzungsgrades zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln sowie zu einer Steigerung des Radverkehrsanteils beiträgt und somit eine Minderung von Treibhausgasemissionen bewirkt. Folgende Kriterien müssen erfüllt sein:

- > die Mobilitätsstation weist eine Carsharing-Station auf, dessen Anbieter nach dem Blauen Engel (RAL ZU 100) zertifiziert sein muss.
- > Carsharing-Anbieter führt eine Vorher-Nachher-Befragung zur Evaluation der parkraum-entlastende Wirkung durch
- > Bestandteil der Mobilitätsstationen sind Abstellflächen für Carsharing-Fahrzeuge

Für eine Förderung im Bereich der Radverkehrsinfrastruktur ist Voraussetzung, dass mit investiven Maßnahmen eine Erhöhung des Radverkehrsanteils erzielt wird und somit ebenfalls die Treibhausgasemissionen gemindert werden.

Für beide Maßnahmen ist Fördervoraussetzung, dass sich die für die Maßnahmen vorgesehenen Flächen (Grundstücke) im rechtlichen und wirtschaftlichen Eigentum des Antragstellers befinden bzw. er über die vorgesehenen Flächen verfügen kann (z. B. durch einen Gestattungsvertrag).

Für die Förderung von Wegweisungssystemen ist für die Aufstellung der Wegweiser die Vorlage einer Zustimmung der Straßenbaulastträger bzw. Wegeeigentümer Voraussetzung.

Zuwendungsfähig sind für die genannten Vorhaben die Ausgaben für Material und Personaldienstleistungen zum Bau und Umbau von Infrastrukturkomponenten, insofern sie eindeutig dem Radverkehr bzw. der Mobilitätsstation zuordenbar sind. Nicht zuwendungsfähig sind Planungsleistungen, Baunebenkosten sowie Maßnahmen der Landschaftspflege und Verkehrssicherung.

Die Zuwendung erfolgt im Regelfall durch einen nicht rückzahlbaren Zuschuss in Höhe von bis zu 50 % der zuwendungsfähigen Ausgaben. Pro Antrag ist der Zuschuss auf 350.000 € begrenzt und muss mindestens 10.000 € betragen.

Ein Antrag für infrastrukturelle Investitionen enthält unter Beachtung der Allgemeinen Hinweise im ersten Kapitel des „Merkblatts Investive Klimaschutzmaßnahmen“ (Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit, 2015)“ folgende Bestandteile:

- > eine Darstellung des geplanten Vorhabens gemäß der Vorlage „Vorhabenbeschreibung Nachhaltige Mobilität“¹⁹,
- > eine Bestätigung, dass der beteiligte Carsharing-Anbieter nach dem Blauen Engel (RAL ZU 100) zertifiziert ist und
- > einen elektronischen Antrag auf Zuwendung via easy-Online²⁰.

8.4 Weitere Fördermöglichkeiten

Außer den o. g. Förderungen gibt es noch weitere Möglichkeiten finanzielle Unterstützung für die Umsetzung der Maßnahmen des Maßnahmenkatalogs zu erhalten. Diese werden folgend aufgezeigt, jedoch im Rahmen des MPM an dieser Stelle nicht weitergehend einschließlich aller Rahmenbedingungen, Voraussetzungen, Ablauf der Antragsstellung usw. beschrieben.

Die Förderung investiver touristischer Projekte wird in der „Richtlinie für die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung investiver touristischer Projekte sowie investiver Maßnahmen zur Inwertsetzung des Natur- und Kulturerbes“ (Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie Schleswig-Holstein, 2015) geregelt. Den Radverkehr betreffend können verkehrswirksame Lückenschlüsse und Begleitinfrastruktur an touristisch bedeutsamen Radwegen (insbesondere an Radfernwegen) gefördert werden. Dies betrifft außerörtlich v. a. Radwanderwege, Rastplätze und die Wegweisung. Der Fördersatz kann bis zu 60 % betragen und die Antragstellung erfolgt bei der Investitionsbank Schleswig-Holstein (IB.SH).

In gleicher Weise werden nicht-investiv touristische Projekte gefördert. Geregelt wird dies in der „Richtlinie für die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung nicht-investiver touristischer Projekte sowie nicht-investiver Maßnahmen zur Inwertsetzung des Natur- und Kulturerbes“ (Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie Schleswig-Holstein, 2015). Die geförderte Maßnahme bzw. Projekt muss einen maßgeblichen Beitrag zur Entwicklung des Tourismus in der Region oder im Land leisten und mit der Tourismusstrategie und den kulturpolitischen Leitlinien der Landesregierung im Einklang stehen. Vor dem Hintergrund der Maßnahmen des MPM betrifft dies v. a. Konzepte der Öffentlichkeitsarbeit und mit deutlichen Einschränkungen die Netzplanungen und Wegweisungsplanungen des Radverkehrs. Der Fördersatz beträgt bis zu 75 % und der Antrag wird wie bei der Förderung investiver touristischer Projekte bei der Investitionsbank Schleswig-Holstein (IB.SH) gestellt.

¹⁹ abrufbar unter https://www.ptj.de/lw_resource/datapool/items/item_6881/v.4_vorlage_vorhabenbeschreibung_mobilitt.pdf

²⁰ vgl. <https://foerderportal.bund.de/easyonline/>

Ebenfalls in Bezug auf den Radverkehr gibt es im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans NRVP (Bundesministerium für Verkehr, 2012) Fördermöglichkeiten nicht investiver Maßnahmen. Rechtliche Grundlage ist die „Richtlinie zur Förderung von nicht investiven Maßnahmen zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans“ (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, 2005). Wie auch bei den Fördermöglichkeiten nach GVFG-SH und FAG ist das Antragsverfahren zweistufig. In der 1. Stufe sind dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) aussagefähige Vorhabenskizzen vorzulegen, aus denen es Vorhaben auswählt, die für eine Förderung in Betracht kommen und zur Antragstellung auffordert. In der 2. Stufe entscheidet das BMVI über den förmlichen Antrag. Der Fördersatz beträgt bis zu 80 % und kann unter Umständen auch höher angesetzt werden.

An Bundesstraßen, die in der Baulast des Bundes sind, kommt gemäß dem Schreiben Grundsätze für Bau und Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) vom 17.10.2008 die Anlage neuer Radwege auch an vorhandenen, nicht zum Ausbau vorgesehenen Bundesstraßen in Betracht (Ziffer 5). Dabei trägt der Bund die Kosten für die Herrichtung in der für den Radverkehr erforderlichen Breite und Befestigung sowie für die Unterhaltung. Innerorts können dadurch Radverkehrsanlagen in und an Hauptverkehrsstraßen (als Projektbestandteil des Straßenbaus oder eigenständig bzw. nachgerüstet), die Wegweisung und Betrieb/Unterhaltung, finanziert werden. Außerorts betrifft die Finanzierung als Projektbestandteil des Straßenbaus straßenbegleitende Radverkehrsanlagen und Wegweisungen und eigenständige Querungshilfen, Unter-/Überführungen sowie Bestandsverbesserungen.

An Landesstraßen, die in der Baulast des Landes sind, können nach dem Straßen- und Wegegesetz des Landes Schleswig-Holstein (Land Schleswig-Holstein, 2003) folgende Radverkehrsmaßnahmen finanziert werden:

- > Netzplanungen
- > Wegweisungsplanungen
- > Radverkehrsanlagen in Hauptverkehrsstraßen innerorts als Projektbestandteil des Straßenbaus oder eigenständig bzw. nachgerüstet
- > Wegweisung inner- und außerorts (als Projektbestandteil)
- > Betrieb/Unterhaltung innerorts und außerorts
- > eigenständige Querungshilfen, Unter-/Überführungen außerorts
- > Bestandsverbesserungen außerorts
- > Öffentlichkeitsarbeit für den Radtourismus
- > Verkehrssicherheitsarbeit

9 Maßnahmenkatalog, Prioritäten und Handlungskonzept

9.1 Maßnahmenkatalog

Nachstehend werden die in den Handlungsfeldern entwickelten Maßnahmen tabellarisch als eigenständige Übersicht zusammengefasst. Damit liefert der MPM eine konsolidierte Auflistung zusammen mit den Informationen, auf welche Örtlichkeit sich eine Maßnahme bezieht, welche Kosten für die Umsetzung in etwa aufzubringen wären, ob aus planerischer Sicht bestimmte Voraussetzungen durch andere Maßnahmen geschaffen werden müssen und ob eine kurz-, mittel- oder langfristige Umsetzung anzustreben ist.

Masterplan Mobilität für die Region Heide – Maßnahmenkatalog						
Nr.	Maßnahme	Örtlicher Bezug	Priorisierung	Voraussetzung	Kosten [€]	Kommentar
Handlungsfeld Stadt- und Umfeldverträglichkeit (SUUV)						
SUUV 1	Einführung einer flächenhaften Verkehrsberuhigung durch Etablierung von Tempo-30 Zonen im gesamten Nebennetz	Heide Umland	kurz/ mittelfristig		80 Schilder ca. 30.000 €	siehe Anlage 1
SUUV 2	Ausweisung verkehrsberuhigter Bereiche, z. B. im Schumacherort	Heide	kurzfristig	SUUV 1	7 Schilder ca. 2.000 €	siehe Anlage 2
SUUV 3	Reduzierung von Parkraum auf dem südlichen Marktplatz	Heide	kurz/ mittelfristig			Umsetzung kann schrittweise erfolgen
SUUV 4	Aufwertung Achse Wasserturm – Wulf-Isebrand-Platz – Bahnhof bzw. Umgestaltung Knotenpunkt Wulf-Isebrand-Platz, Güter- und Bahnhofsstraße	Heide	mittelfristig	SUUV 1	Umbaukosten ca. 1,4 Mio. €	siehe Anlage 3
SUUV 5	Wegnahme bzw. Abbruch der Stadtbrücke	Heide	langfristig		abhängig von Umsetzungsansatz	erst bei Sanierungsbedürftigkeit
SUUV 6	Umwidmung des Fritz-Thiedemann-Ringes zur B-Straße im Zusammenhang mit einer Abstufung der Ortsdurchfahrten B 5, B 203	Heide	kurz/ mittelfristig		30 Schilder, Anpassung von 2 KP, 700.000 €	siehe Anlage 4

Masterplan Mobilität für die Region Heide – Maßnahmenkatalog						
Nr.	Maßnahme	Örtlicher Bezug	Priorisierung	Voraussetzung	Kosten [€]	Kommentar
SUUV 7	Ausweisung eines verkehrsberuhigten Bereiches hinter der Kirche in Nordhastedt	Umland	mittelfristig	SUUV 1	Umbaukosten in Nordhastedt ca. 95.000 €	
SUUV 8	Einrichtung und Betrieb eines „ADR“-Parkplatzes für Gefahrgut	Heide	kurz/ mittelfristig		Herstellung Fläche 1 ha ca. 1,5 Mio.	
Handlungsfeld Nichtmotorisierter Individualverkehr (NMIV)						
NMIV 1	Umsetzung des Grundsatzurteils zur Radwegebenutzungspflicht	Heide Umland	kurzfristig	SUUV 1 ²¹	Demontage Schilder 2.000 €	siehe Anlage 5
NMIV 2	Vermeidung gemeinsamer Führung von Fuß- und Radverkehr (gemeinsame Geh- und Radwege)	Heide	mittelfristig	SUUV 1	20 Schilderwechsel und 1 km Radweg ca. 80.000 €	siehe Anlage 6

²¹ Prüfung und ggf. Anpassung der Ampelsteuerungen unter Berücksichtigung von Radfahrern auf der Fahrbahn

Masterplan Mobilität für die Region Heide – Maßnahmenkatalog						
Nr.	Maßnahme	Örtlicher Bezug	Priorisierung	Voraussetzung	Kosten [€]	Kommentar
NMIV 3	Radverkehrskonzept: flächendeckendes Radverkehrsnetz für die Region unter systematischer Einbeziehung aller relevanten Ziele	Heide Umland	kurzfristig	SUUV 1	Detailplanung Radwegeinfrastruktur	siehe Anlage 7
NMIV 4	Flächendeckend ausgerichtetes Konzept zum Fahrradparken, ggf. auch für Verleihsysteme entwickeln, vorhandene Fahrradabstellanlagen auf Qualität prüfen und bei Bedarf erweitern	Heide Umland	langfristig	NMIV 3	Detailplanung erforderlich	Integriertes Klimaschutzkonzept Kreis Dithmarschen (IKK)
NMIV 5	Einführung von Informationskampagnen Radverkehr und Zu Fuß gehen	Heide Umland	sofort	NMIV 3	30.000	
NMIV 6	Umsetzung des aktuellen Regelwerks bei allen laufenden und zukünftigen Bauvorhaben	Heide Umland	sofort	NMIV 1/2		siehe Anlage 5, 6 und 7
NMIV 7	Umgestaltung der Achse Loher Weg, Blumenstraße, Süderstraße, Hafenstraße, Neue Anlage, Lüttenheid, Grüner Weg	Heide	kurz/ mittelfristig	SUUV 1, 4, 7 NMIV 1, 2, 3, 5, 6	Detailplanung erforderlich	
NMIV 8	Prüfung der Umsetzung einer Grünverbindung zwischen Bahnhof und Heide-Süd	Heide	kurz/ mittelfristig		Gehwegbau ca. 100.000 €	
NMIV 9	Temporäre Freigabe der Fußgängerzone für Radfahrer (z. B. in der Friedrichstraße von 20 bis 9 Uhr)	Heide	kurz/ mittelfristig		4 Schilder ca. 500	

Masterplan Mobilität für die Region Heide – Maßnahmenkatalog						
Nr.	Maßnahme	Örtlicher Bezug	Priorisierung	Voraussetzung	Kosten [€]	Kommentar
Handlungsfeld Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)						
ÖPNV 1	Evaluation bestehender Linienverbindungen mit anschließender Straffung des ÖPNV-Liniennetzes und Verkürzung der Fahrplan-Taktzeiten mit Ergänzung des Stadtbussystems um die Anbindung wichtiger Ziele	Heide Umland	kurz/ mittelfristig			siehe Anlage 9
ÖPNV 2	Entwicklung und Nutzung moderner Kommunikationsformen wie Internetportale und Apps	Heide Umland	kurz	ÖPNV 1	50.000	Einbindung SVG als Aufgabenträger erforderlich
ÖPNV 3	Ausbau der Barrierefreiheit der Bushaltestellen	Heide Umland	kurz/ mittelfristig		20.000 pro Haltestelle	
ÖPNV 4	Anpassung der An- und Abfahrtszeiten des ÖPNV/ÖV und Optimierung der (Ver-)Taktung von Bahnankunft/-abfahrt und Schulbeginn/-ende	Heide Umland	kurz/ mittelfristig			Einbindung SVG als Aufgabenträger erforderlich
ÖPNV 5	Entwicklung flexibler Angebote	Heide Umland	kurz/ mittelfristig			Einbindung SVG als Aufgabenträger erforderlich
ÖPNV 6	ÖPNV-Bevorrechtigung an Ampelanlagen	Heide	langfristig		10.000 je KP ca. 70.000	

Masterplan Mobilität für die Region Heide – Maßnahmenkatalog						
Nr.	Maßnahme	Örtlicher Bezug	Priorisierung	Voraussetzung	Kosten [€]	Kommentar
ÖPNV 7	Zusammenlegung der ZOB für Stadtverkehr und Landverkehr in Bahnhofsnähe als zentraler Umsteigepunkt mit kurzen Übergängen	Heide	kurz/ mittelfristig		-	
ÖPNV 8	Synchronisierung der Ausschreibungszeiträume und -zyklen zwischen Regionalbus und Stadtbuss	Heide Umland	mittel/ langfristig			Einbindung SVG als Aufgabenträger erforderlich
Handlungsfeld Motorisierter Individualverkehr und Ruhender Verkehr (MIV+P)						
MIV+P 1	Parkraumkonzept mit Parkleitsystem	Heide	kurz/ mittelfristig		250.000	siehe Anlage 10
MIV+P 2	Ampelsteuerung verbessern und konzeptionell vereinheitlichen	Heide	kurz/ mittelfristig		Unterhaltung	Großes Bürgerinteresse
MIV+P 3	Prüfung der Errichtung von Kreisverkehren entlang des Fritz-Thiedemann-Rings (Knoten B5, B203 und Waldschlößchenstraße)	Heide Umland	langfristig		350.000 pro Stück	Großes Bürgerinteresse, siehe Anlage 11
MIV+P 4	Prüfung der Errichtung von Kreisverkehren an neuralgischen Punkten städtischer Straßen	Heide Umland	kurz/ mittelfristig		50.000 pro Stück	siehe Anlage 11
MIV+P 5	Beseitigung der Gefahrenstelle an der Ausfahrt des Raffineriegeländes	Hemmingstedt	kurz/ mittelfristig		Umbaukosten ca. 375.000	siehe Anlage 12

Masterplan Mobilität für die Region Heide – Maßnahmenkatalog						
Nr.	Maßnahme	Örtlicher Bezug	Priorisierung	Voraussetzung	Kosten [€]	Kommentar
Handlungsfeld Verknüpfung der Verkehrsträger und Moderne Mobilitätsformen (VUMM)						
VUMM 1	Schaffung der Stelle eines Mobilitätsmanagers	Heide Umland	kurz/ mittelfristig		ca. 70.000 pro Jahr	
VUMM 2	Anschaffung von Elektroautos in der Fahrzeugflotte der Verwaltung	Heide Umland			ca. 30.000 pro Stück	
VUMM 3	Attraktive Gestaltung von innerstädtischen Fußwegeverbindungen	Heide	kurz/ mittelfristig	SUUV 1	Verweis auf ISEK/ Entwurfsplanung erforderlich	Stärkung Nahmobilität
VUMM 4	Errichtung und Ausweisung von Ladestationen	Heide Umland	kurz/ mittelfristig	NMIV 3	ca. 35.000 pro Stück	vgl. Machbarkeitsstudie Schnellladenetze Westküste/Untere Elbe
VUMM 5	Überprüfung der Integration von Mobilitätsnetzwerken wie Carsharing, Fahrradverleih oder privaten Mobilitätsdienstleistungen	Heide Umland	kurz/ mittelfristig			vgl. Verkehrswende in Kleinstädten e. V.
VUMM 6	Umstellung der ÖPNV-Fahrzeuge auf emissionsarme Antriebssysteme	Heide Umland	langfristig		100.000 Mehrkosten je Fahrzeug	

Masterplan Mobilität für die Region Heide – Maßnahmenkatalog						
Nr.	Maßnahme	Örtlicher Bezug	Priorisierung	Voraussetzung	Kosten [€]	Kommentar
					(Hybrid)	
VUMM 7	Aufbau der Kommunikation mit Unternehmen und großen Einrichtungen zur Entwicklung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements	Heide Umland	langfristig			
VUMM 8	Einrichtung einer Mobilstation am Bahnhof ggf. in Kombination mit einer Fahrradstation mit Verleih, Service, Aufbewahrung	Heide	langfristig	NMIV 3	50.000	vgl. Handbuch Mobilstationen NRW

9.2 Prioritäre Maßnahmen

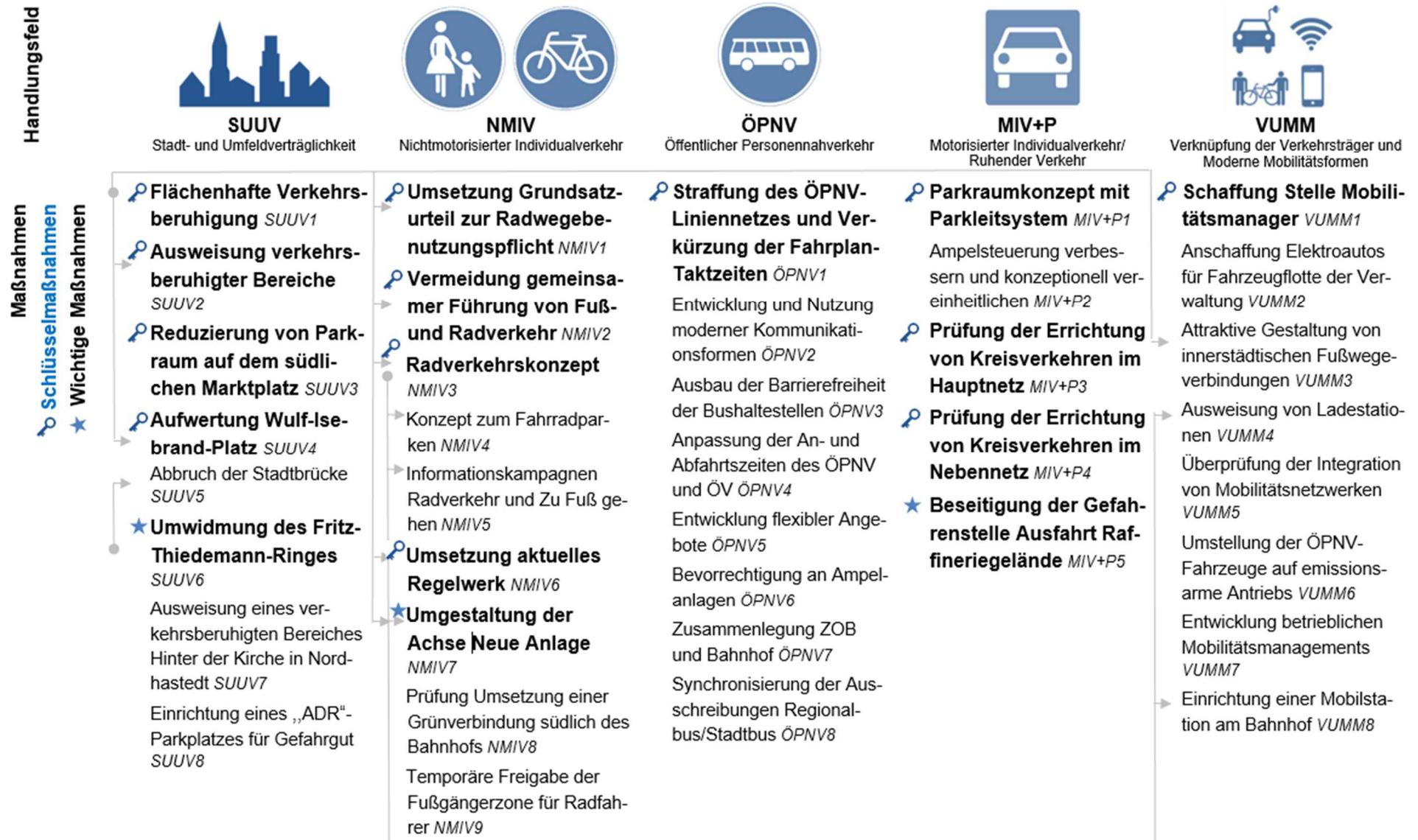
Der Masterplan Mobilität für die Region Heide beinhaltet Maßnahmen, die aus gutachterlicher Sicht zu priorisieren sind, da sie wichtige Maßnahmen und Schlüsselmaßnahmen und damit die Basis für weitere Maßnahmen sind. Diese prioritären Maßnahmen sind nachstehend tabellarisch zusammengefasst.

Tabelle 23: Prioritäre Maßnahmen

Maßnahmen	
Handlungsfeld Stadt- und Umfeldverträglichkeit (SUUV)	
SUUV 1	Flächenhafte Verkehrsberuhigung
SUUV 2	Ausweisung verkehrsberuhigter Bereiche, z. B. im Bereich Schumacherort
SUUV 3	Reduzierung von Parkraum auf dem südlichen Marktplatz
SUUV 4	Aufwertung Wulf-Isebrand-Platz
SUUV 6	Umwidmung des Fritz-Thiedemann-Ringes
Handlungsfeld Nichtmotorisierter Individualverkehr (NMIV)	
NMIV 1	Umsetzung des Grundsatzurteils zur Radwegebenutzungspflicht
NMIV 2	Vermeidung gemeinsamer Führung von Fuß- und Radverkehr
NMIV 3	Radverkehrskonzept
NMIV 6	Umsetzung des aktuellen Regelwerks bei allen laufenden und zukünftigen Bauvorhaben
NMIV 7	Umgestaltung der Achse Neue Anlage
Handlungsfeld Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	
ÖPNV 1	Straffung des ÖPNV-Liniennetzes und Verkürzung der Fahrplan-Taktzeiten
Handlungsfeld Motorisierter Individualverkehr und Ruhender Verkehr (MIV+P)	
MIV+P 1	Parkraumkonzept mit Parkleitsystem
MIV+P 3	Prüfung der Errichtung von Kreisverkehren im Hauptnetz
MIV+P 4	Prüfung der Errichtung von Kreisverkehren im Nebennetz
MIV+P 5	Beseitigung der Gefahrenstelle Ausfahrt Raffineriegelände
Handlungsfeld Verknüpfung der Verkehrsträger und Moderne Mobilitätsformen (VUMM)	
VUMM 1	Schaffung der Stelle eines Mobilitätsmanagers Heide

9.3 Handlungskonzept

Das Handlungskonzept auf der folgenden Seite beinhaltet eine übersichtliche komprimierte Darstellung des Maßnahmenkataloges mit Prioritäten und gegenseitigen Abhängigkeiten.



Maßnahme ist Voraussetzung für Maßnahme

10 Ausblick und weitere Planungsempfehlungen

10.1 Ausblick

Der Masterplan Mobilität (MPM) koordiniert durch den Maßnahmenkatalog die zukünftigen Aufgaben der Verwaltung Heides und setzt Prioritäten und Notwendigkeiten der umzusetzenden Maßnahmen fest. Die Umsetzung der Maßnahmen erfolgt durch weitere Ausarbeitung, Aufstellung und Realisierung von Einzelmaßnahmen, Maßnahmenbündeln, Programmen und (Verkehrs-)Konzepten oder durch die Adaption der Resultate und Ergebnisse in die Bauleitplanung.

Der Mittelpunkt des Masterplans enthält mit dem innovativen Handlungsfeld Verknüpfung der Verkehrsträger und Moderne Mobilität z. T. neuartige und für eine Region dieser Größe innovative Vorschläge und Empfehlungen, die in Heide und Umgebung bei Schaffung notwendiger Voraussetzungen für die Umsetzung der Maßnahmen zu einem veränderten Mobilitätsverhalten führen.

Nach Abschluss des Masterplans wird empfohlen, die zum Teil programmatisch formulierten Handlungsempfehlungen und Vorschläge für die Umsetzung vorzubereiten oder einer tiefergehenden spezifischen Prüfung bzw. Untersuchung zu unterziehen. Wegen des für die Umsetzung notwendigen längerfristigen Zeitraums sollte der MPM nicht als abgeschlossenes Konzept gesehen werden. Vielmehr ist er ein Entwicklungsprogramm für die Region und als solcher fortlaufend zu überprüfen und den sich ändernden Erfordernissen anzupassen.

Eine zielorientierte und sinnvolle Umsetzung zeichnet sich durch eine unmittelbare systematische Erfassung und eine anschließende Kontrolle der Wirksamkeit aus. Hierfür sollte im Abstand eines Zeitraums über mehrere Jahre folgendes geprüft werden.

- > Gibt es bereits umgesetzte Maßnahmen/Programm zur Umsetzung der Maßnahmen?
- > Welche Maßnahmen sind in der Vorbereitung zur Umsetzung und wann wurde damit begonnen?
- > Müssen die in den Handlungsfeldern formulierten Maßnahmen aufgrund geänderter Randbedingungen angepasst oder grundlegend geändert werden?
- > Welche Maßnahmen sieht das Umsetzungsprogramm bzw. der Umsetzungsplan in den nächsten zwei Jahren vor?

Zur Gewährleistung einer sach- und fachgerechten Bewertung bzw. Begutachtung sollte eine Evaluation zum Nachweis und zur Beurteilung von Wirkungen und Umsetzungsfortschritten durchgeführt werden. Hierzu zählen z. B. die Auswertung von Unfalldaten, Verkehrszählraten und Daten zum Modal-Split, mit denen sich mittels Vorher-Nachher-Betrachtungen erreichte Veränderungen aufzeigen lassen. Hierfür ist die Ermittlung folgender Parameter und Indikatoren notwendig, wodurch sich die jeweilige Wirksamkeit einer Maßnahme aufzeigen lässt.

Obwohl die Erhebung und Auswertung von Parametern und Indikatoren mit Aufwand und somit mit Kosten verbunden sind, tragen sie wesentlich zu einem optimalen Einsatz der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel bei.

Tabelle 24: Indikatoren für die Evaluation

Handlungsfeld	Parameter/Indikatoren
Stadt- und Umfeldverträglichkeit (SUUV)	<ul style="list-style-type: none"> > Verkehrserhebungen im Nebennetz > Nutzerbefragungen > Befragung von Anwohnern > Lärm- und Schadstoffmessungen
Nichtmotorisierter Individualverkehr (NMIV)	<ul style="list-style-type: none"> > Fuß- und Radverkehrserhebungen an Hauptachsen des Fuß- und Radverkehrs > Beobachtung des Fußgängerhaltens in Bereichen mit erhöhten Fußgängeraufkommen (Fußgängerzone ggf. in Kooperation mit Einzelhandel, verkehrsberuhigte Bereiche) > Überprüfung, Erhebung und Auslastungsermittlung von Fahrradabstellanlagen > Erfassung umgesetzter Radverkehrsinfrastrukturmaßnahmen (z. B. in Länge aus-/neugebauter Radwege) > Modal-Split-Erhebung/Haushaltsbefragung > Evaluation Einhaltung Standards der Barrierefreiheit
Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	<ul style="list-style-type: none"> > Überprüfung durch Befahrung des neuen Liniennetzes auf Pünktlichkeit (Fahrzeitmessung) > Ermittlung von Fahrgastzahlen (Auslastung) > Fahrgast- sowie Busfahrerbefragungen > neue Erschließungsqualität gemäß RNVP > Evaluation gewährleisteter Anschlusssicherheit am Bahnhof
Motorisierter Individualverkehr und Ruhender Verkehr (MIV+P)	<ul style="list-style-type: none"> > Verkehrserhebungen im Hauptnetz und dessen Knotenpunkte > Leistungsfähigkeitsermittlung kritisch bewerteter Knotenpunkte > Ermittlung der Stellplatzauslastung an innerstädtischen Parkstandorten > Auswertung von Unfalldaten
Verknüpfung der Verkehrsträger und Moderne Mobilitätsformen (VUMM)	<ul style="list-style-type: none"> > Ermittlung der Anzahl an bestehenden, im Bau befindlichen und geplanten Ladestationen (Kfz/Fahrräder) > Ermittlung der Nachfrage einer Mobilstation Fuß- und Radverkehrserhebungen am Bahnhof > Kfz-Fahrtenreduzierung durch betriebliches Mobilitätsmanagement > Emissionseinsparungen durch emissionsarme Antriebssysteme > Befragung bzw. Umfrage bei großen Arbeitgebern, Schulen und Kitas

Eine Evaluation bewertet die aus umgesetzten Maßnahmen resultierenden positive als auch negativen Auswirkungen und Effekte und legt somit die weitere Handlungsweise fest.

Zur Begründung weitergehender Maßnahmen ist bei Datenerhebungen eine gleichbleibende Vorgehensweise essentiell, um eine übersichtliche und klare Vergleichbarkeit zu gewährleisten. Einheitliche Parameter und Indikatoren können auch in einem regelmäßig zu aktualisierenden und evtl. zu veröffentlichten Bericht Eingang finden, der abschließend an dieser Stelle empfohlen wird.

Dieser Bericht könnte in Form eines Begleit- bzw. Umsetzungsberichts zunächst ein Programm zur Vorgehensweise bei der Umsetzung der empfohlenen Maßnahmen enthalten und daraufhin in regelmäßigen Abständen über den Fortschritt informieren und nach Abschluss priorisierter Maßnahmen erste Evaluationsergebnisse veröffentlichen.

10.2 Weitere Planungsempfehlungen

Der mit dem Masterplan Mobilität vorgelegte Maßnahmenkatalog ist nicht erschöpfend. Vielmehr sind weitere, positiv auf die Verkehrssituation einwirkende Maßnahmen denkbar oder sinnvoll, die entweder begleitend in Angriff genommen werden können oder über den Planungshorizont des Masterplans hinausweisen, d. h. zu einem späteren Zeitpunkt aufzugreifen sind. Einige solcher Maßnahmen und Konzepte sind nachstehend zusammengefasst.

- > Streckenbezogene Reduzierungen auf Tempo 30

Über die Einrichtung von Tempo-30 Zonen im Nebennetz (Maßnahme SUUV 1) hinaus sollten streckenbezogene Reduzierungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in Teilen des Hauptnetzes Straßenzug-bezogen geprüft werden. Dies betrifft den Bereich der historischen Innenstadt, wo z. B. in der Mühlenstraße und Westerweide aus der städtebaulichen Situation sehr hohe Empfindlichkeiten gegenüber den verkehrsbedingten Beeinträchtigungen resultieren. Eine wichtige Voraussetzung hierfür wäre die Umwidmung des Fritz-Thiedemann-Ringes zur Bundesstraße und Abstufung der Ortsdurchfahrten B 5 und B 203 (Maßnahme SUUV 6).

- > Umgestaltung entlasteter Hauptstraßenzüge

Nach einer Umwidmung des Fritz-Thiedemann-Ringes zur Bundesstraße und Abstufung der Ortsdurchfahrten B 5 und B 203 (Maßnahme SUUV 6) sind Rückbau- bzw. Umbaumaßnahmen in den entlasteten Straßenzügen möglich. Das Ziel einer solchen Umgestaltung sollte eine Stärkung der Aufenthaltsfunktion durch attraktivere und funktional verbesserte Seitenräume sowie durch eine bessere Durchgrünung der Straßenräume sein. Beispielhaft kommen hierfür die Strecke Marschstraße – Markt – Bahnhofstraße und die Westerweide in Frage.

- > Erhaltungskonzept für Pflasterstraßen

Kopfsteinpflaster dient der Verkehrsberuhigung und stärkt den historischen und städtebaulichen Charakter des Ortes. Gepflasterte Flächen sind daher grundsätzlich zu erhalten und sollen nicht abgebaut werden. Vor diesem Hintergrund ist ein Konzept für die Erhaltung von gepflasterten Flächen sinnvoll.

- > Schulwegplanung

Schulwegpläne sind vornehmlich für Eltern von neu eingeschulten bzw. einzuschulenden Kindern eine Hilfe. Sie geben Auskunft über die als Schulweg geeigneten sichersten Wege zum jeweiligen Schulstandort und tragen somit zu einer erhöhten Verkehrssicherheit bei.

11 Literaturverzeichnis

- Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club. (2010). *Hinweise für die Planung von Fahrrad-Abstellanlagen*. Berlin.
- Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club. (2011). *TR 6102, Empfehlenswerte Fahrrad-Abstellanlagen*. Berlin.
- BRD. (2015). *Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) in der Fassung vom 22. September 2015*. Berlin.
- BRD. (2016). *Straßenverkehrs-Ordnung zuletzt geändert durch Verordnung vom 16.12.2016 (BGBl. I S. 2938) m.W.v. 23.12.2016*. Berlin.
- BRD. (2017). *Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt in der Fassung der Bekanntmachung vom 30. März 2017 (2017 S.), GGVSEB*. Berlin.
- Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit. (2015). *Merkblatt Investive Klimaschutzmaßnahmen*. Berlin.
- Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur. (2009). *Handbuch zur Planung flexibler Bedienungsformen im ÖPNV*. Berlin.
- Bundesministerium für Verkehr, B. u. (2012). *Nationaler Radverkehrsplan 2020*. Berlin.
- Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung. (2005). *Richtlinie zur Förderung von nicht investiven Maßnahmen zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans*. Berlin.
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. (2006). *Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06)*. Köln.
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. (2002). *Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA 2002)*. Köln.
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. (2005). *EAR 05 Empfehlungen für die Anlagen des ruhenden Verkehrs*. Köln.
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. (2008). *Richtlinien für integrierte Netzgestaltung RIN 2008*. Köln.
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. (2010). *ERA - Empfehlungen für Radverkehrsanlagen*. Köln.
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. (2012). *Hinweise zum Fahrradparken*. Köln.
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. (2012). *Richtlinien für die Anlage von Landstraßen RAL 2012*. Köln.
- ifs Institut für Stadtforschung und Strukturpolitik GmbH. (2009). *Wohnungsmarktkonzept der Stadt Heide - Abschlussbericht*. Berlin.

- infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH und Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. Institut für Verkehrsforschung . (2010). *MiD 2008 Mobilität in Deutschland 2008, Ergebnisbericht*. Bonn und Berlin.
- Kreis Dithmarschen - Der Landrat. (2014). *Dritter Regionaler Nahverkehrsplan Kreis Dithmarschen 2014-2018*. Heide.
- Land Schleswig-Holstein. (2003). *Straßen- und Wegegesetz des Landes Schleswig-Holstein StrWG*. Kiel.
- Land Schleswig-Holstein. (2006). *Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz Schleswig-Holstein GVFG-SH* . Kiel.
- Land Schleswig-Holstein. (2013). *Richtlinie über Zuwendungen aus Finanzhilfen für den kommunalen Straßenbau in Schleswig-Holstein*. Kiel.
- Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie Schleswig-Holstein. (2015). *Richtlinie für die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung investiver touristischer Projekte sowie investiver Maßnahmen zur Inwertsetzung des Natur- und Kulturerbes*. Kiel.
- Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie Schleswig-Holstein. (2015). *Richtlinie für die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung nicht-investiver touristischer Projekte sowie nicht-investiver Maßnahmen zur Inwertsetzung des Natur- und Kulturerbes*. Kiel.
- WRS Architekten und Stadtplaner. (2013). *Rahmenplan Bahnhofsumfeld Stadt Heide, Gesamtkonzept*. Hamburg.